

PROGRAM FÖR KUNGSÄNGEN



UPPSALA KOMMUNS ÖVERSIKTSPLANEARBETE
STADSBYGGNADSKONTORET I JANUARI 2009

Godkänd i Byggnadsnämnden 09-01-28

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

UPPDRAG OCH SYFTE	s. 3
KUNGSÄNGEN VISION	s. 4
SAMMANFATTNING AV PROGRAM	s. 7
Bebyggelse	s. 7
Trafik	s. 7
Grönstruktur	s. 7
FÖRUTSÄTTNINGAR	s. 8
Områdesfakta	s. 8
Planfakta	s. 10
Områdesbeskrivning	s. 12
Miljöstörningar	s. 16
PROGRAMFÖRSLAG	s. 21
Trafik	s. 21
Bebyggelse och stadsrum	s. 30
Miljö	s. 40
MILJÖ OCH KONSEKVENSBEDÖMNING	s. 41
Stadsbild	s. 41
Stadsliv	s. 41
Friluftsliv	s. 42
Trafik	s. 42
Stadsbyggnadsekonomi	s. 43
Nollalternativ	s. 43
EKONOMI	s. 44

KUNGSÄNGEN

UPPDRAG OCH SYFTE

Kommunstyrelsen gav i april 2005 Byggnadsnämnden i uppdrag att i samverkan med Fastighetsnämnden och Gatu- och Trafiknämnden revidera "Program för förnyelse av Kungsängen" antaget i juni 2001. Grundtankarna i det aktuella programförslaget är samma som i tidigare antaget program. Dock har vissa delar omarbetats på grund av andra förutsättningar än de som rådde vid den tidpunkt då nämnda program utarbetades.

Föreliggande program skall tjäna som ledning vid en successiv förnyelse av Kungsängens arbetsområde, samt ligga till grund för detaljplaner som upprättas så snart förnyelse av ett kvarter eller en fastighet blir aktuell.

Programområdet ligger centralt, på Fyrisåns östra sida, söder om Strandbodgatan, och sträcker sig österut fram till järnvägsspåren. Den södra avgränsningen är Kungsängsleden mot de öppna fälten.

Området har ursprungligen en stor, ganska lågt utnyttjad, areal som med sitt centrala läge bör kunna ges ett betydligt intensivare utnyttjande. Omvandlingen av området i sin helhet kan beräknas ta ca 30 år. Ambitionen är att åstadkomma en blandad stadsmiljö med bostäder, arbetsplatser, butiker och annan service som kan ses som en utvidgning av stadskärnan. Vidare skall årummets möjligheter utvecklas och tillvaratas i mesta möjliga mån.

Kommunen ska inte tvinga någon fastighetsägare att genomföra förändringar, utan visar i programmet vilka möjligheter som finns och vilken riktning man vill att området skall ta. En successiv utveckling av området är en förutsättning. Trafikfrågorna i och omkring Kungsängen är viktiga att klarlägga.

Programmet har arbetats fram av stadsbyggnadskontoret med Arcum arkitektkontor ab som konsult.

Uppsala i januari 2009
Ingvar Blomster, stadsbyggnadsdirektör
Björn Ringström, planarkitekt

KUNGSÄNGEN VISION

Utbyggnaden av området kan förväntas ta lång tid, mer än 30 år. Historien visar att synen på hur stadens utbyggnad skall ske ständigt förändras. Man kan lätt spåra olika 10-årsperioder med skilda synsätt. Den struktur som skapas måste därför vara "robust" och tåla förändringar i krav på planering och innehåll. Omställningen till ett bärkraftigt och långsiktigt hållbart energisystem skall främjas.



Visionsbild gjord 1992, flygerspektiv (White Arkitekter)

Uppsala har i Universiteten och närheten till Arlanda speciella förutsättningar som bör tas till vara i utvecklingen av stadens näringsliv. Kontakten mellan universitetsinstitutionerna väster om ån och verksamheterna öster om ån bör stimuleras och vara nära i både fysisk och social mening.

Programmet skall locka fastighetsägarna att genomföra eller skapa förutsättningar för förändringar i enlighet med programmet i området. Kommunen skall i minsta möjliga utsträckning tvinga fram förändringarna.

En viss styrning av utbyggnaden måste till för att undvika kaos. Styrningen får dock inte vara starkare än nödvändigt. Programmet skall ange bebyggelsens utformning och innehåll i huvudsak, samt ramarna för de offentliga rummen (gatorna, torgen, parkerna) och infrastrukturen så att de utbyggnader som successivt genomförs bildar en trivsam och fungerande enhet.

Området skall vara funktionsdugligt under hela utbyggnadstiden och det skall kunna fungera även om utbyggnadsprocessen avbryts.



Siktargatan mot väster (foto A.Z. 2008)

Området skall utgöra en utvidgning av stadskärnan och innehålla bostäder, arbetsplatser och service integrerat, sammanvävt som i stadskärnan. Servicen skall kunna byggas ut successivt efter behov. Ett kvarter som innehåller huvudsakligen bostäder bör ha kontors- eller butikslokaler i bottenvåningen.

Rutnätstaden med rätta vinklar och raka gator eller sneda vinklar och krokiga gator samt blandat, utbytbar innehåll är en struktur som använts för städer i 2000 år och som fortfarande är tillämpbar. Vissa brister finns men de gamla städerna är mycket uppskattade. Vid nyplanering kan dessa brister avhjälpas.

Kungsängen har ett gatu- och ledningsnät som lätt kan byggas ut till ett rutnät med ungefär samma kvarterstorlekar som är gängse i Uppsalas stadskärna men med bredare gaturum och mera grönska. Träd, buskar och annan grönska rensar luften, dämpar blåst och är viktiga visuella element i stadsbilden. Hänsyn till detta bör tas vid planering av gaturummen.

Gaturummen skall vara breda och innergårdarna generösa i förhållande till byggnadshöjderna för att möjliggöra solinfall även till de lägre belägna lägenheterna. För att ge ett gott ljudklimat skall gårdarna avskärmas mot trafikerade gator så att tysta innergårdar uppstår. Där det är möjligt kan gårdarna öppnas mot grönytor och torg.

Gårdarna skall i mån om möjlighet inte helt underbyggas av parkeringsgarage. Detta för att dagvatten skall kunna tillföras marken och förhindra att lermassorna torkar ut med sättningar som följd.

Årummet förstärks som en grön och lummig park i stadsrummet. Kontakten med vattnet förstärks och vattentemat kan med fördel tas in till de allmänna platserna i områdets kvartersstruktur.

Kungsgatan byggs ut till ett affärsstråk med fina skyltlägen och god tillgänglighet för bilburna kunder.



Perspektiv av Kungsgatan, illustration norrut (Arcum arkitektkontor ab)

SAMMANFATTNING AV PROGRAM

Bebyggelse

Kungsängen kan bli en del av stadskärnan och således innehålla såväl bostäder som service och handel. Byggnadernas höjd bör inte överstiga 6 våningar + en indragen våning, med undantag för bebyggelsen längs Kungsgatan, och ha en tydligt markerad bottenvåning med en högre våningshöjd (ca 4 meter) för att medge inrättande av kontor eller butiker. Kvarteren föreslås få en storlek på ca 100x100 meter, vilket motsvarar den befintliga stadskärnans mått. Kvarteren kan dock i vissa fall ses hänga samman i ”storkvarter”, där de interna gatorna har långsammare trafik (matning till p-garage) och det finns kontakt med en större gemensam grönyta eller torgrum.

Trafik

Gaturummen skall vara så breda att man kan parkera bilar på båda sidor om den dubbelriktade körbanan. Parkering längs gata är till för besökare. Gång- och cykelvägarna är på de mera trafikerade gatorna separerade från den motoriserade trafiken med en trädrad som ger gaturummet ett bättre klimat både luft-, ljud- och upplevelsemässigt.

Grönstruktur

Parken längs Årummet skall uppgraderas, liksom grönremsan längs Kungsängsesplanaden som kan bli en lummigare, mera omhändertagen parkmiljö sedan industrijärnvägsspåren tas ur bruk. Parkeringsplatserna vid ån, liksom i grönremsan, bör försvinna på sikt och kan ersättas med parkering söder om Kungsängsesplanaden. Om Kungsängs-esplanaden vinklas något för att brofästet inte skall kollidera med ledningar under jord, kan parken utökas. Cykelstråket kan då gå i parken.

Grönskan skall vara närvarande såväl i gaturum som inne på gårdarna. Gatorna ska kantas av trädtrader på båda sidor (gärna olika trädarter på olika gator) och de skyddade innergårdarna bör ha så mycket växtjord att en lummig trädgårdsmiljö kan uppstå. Alla ”storkvarter” ska ha kontakt med en allmän grön yta.



Takvy över Uppsalas stadskärna (foto B.Ringström 2008)

FÖRUTSÄTTNINGAR

Områdesfakta

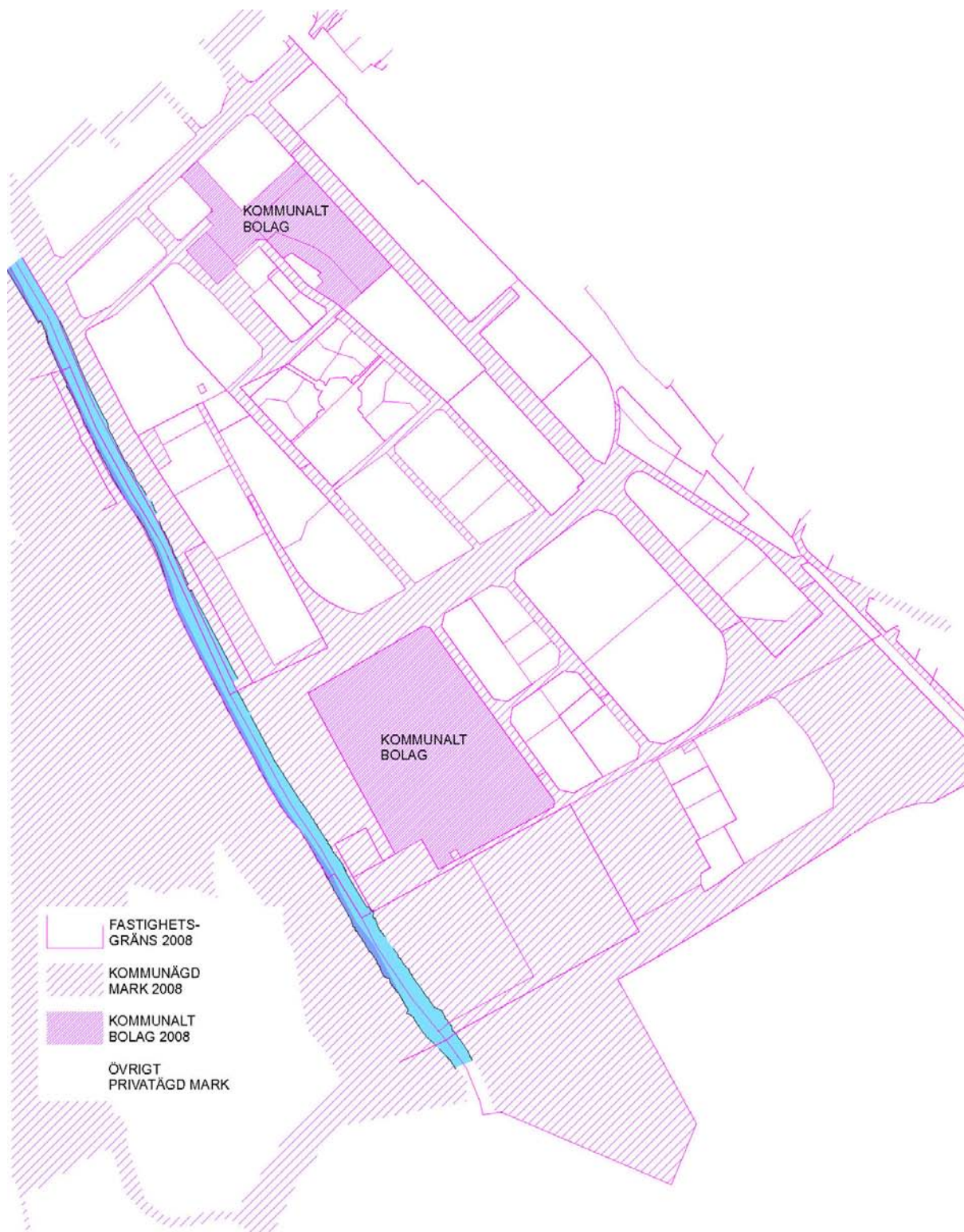
Programområdet begränsas av Strandbodgatan-järnvägen-Kungsängsleden-Fyrisån och omfattar ca 90 ha. I programmet beaktas även de resultat som framkommit vid parallella uppdrag angående Årummet på Fyrisåns västra sida, från Ulleråker fram till Islandsbron, samt även östra sidan strax söder om Kungsängsleden.



Karta nr. 1 Programområde

Fastighetsinnehav

Marken i programområdet ägs av ett flertal aktörer. Inom området är den största delen av tomtmarken privatägd, medan områdets gatunät och ett antal större fastigheter mellan Kungsängsesplanaden och Kungsängsleden är i kommunens ägo. Därtill ligger Uppsala Buss garageområde i det norra hörnet av området på kommunal mark.

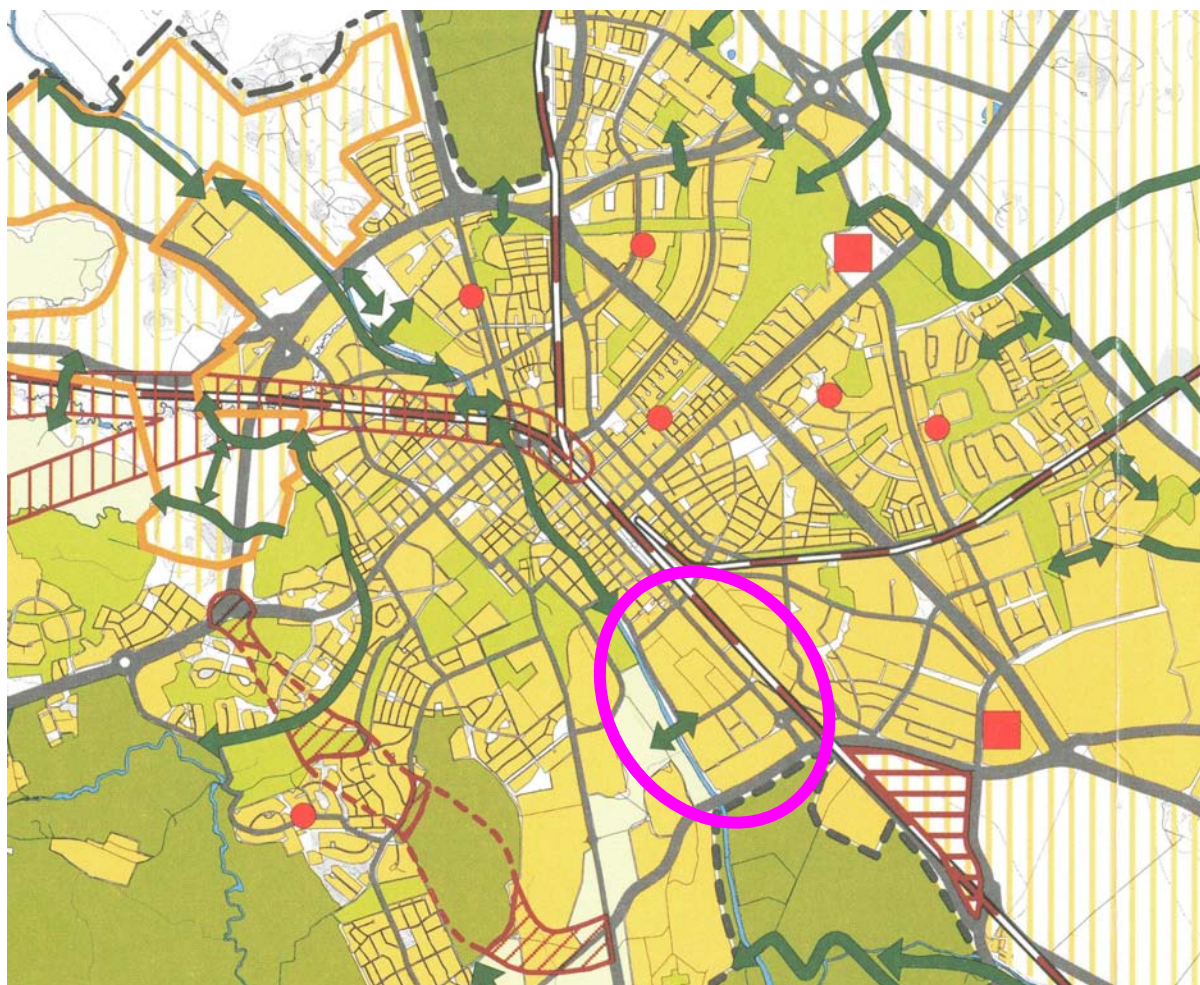


Karta nr. 2 Fastighetsinnehav

Planfakta

Översiktsplan för staden

I översiktsplanen för Uppsala stad 2002, antagen 2002-11-25, benämns Kungsängen som omvandlingsområde. ÖP 2002 konstaterar att gällande program, antagen 2001, bildar grund för fortsatt detaljplanering, innebärande att stadsdelen föreslås genomgå en långsam omvandling, från industri till stadsbebyggelse med verksamheter och bostäder. Närheten till Fyrisån skall tas tillvara och den offentliga karaktären närmast ån förstärkas. Översiktsplanen anger också att en ny förskola/skola bör planeras i området.



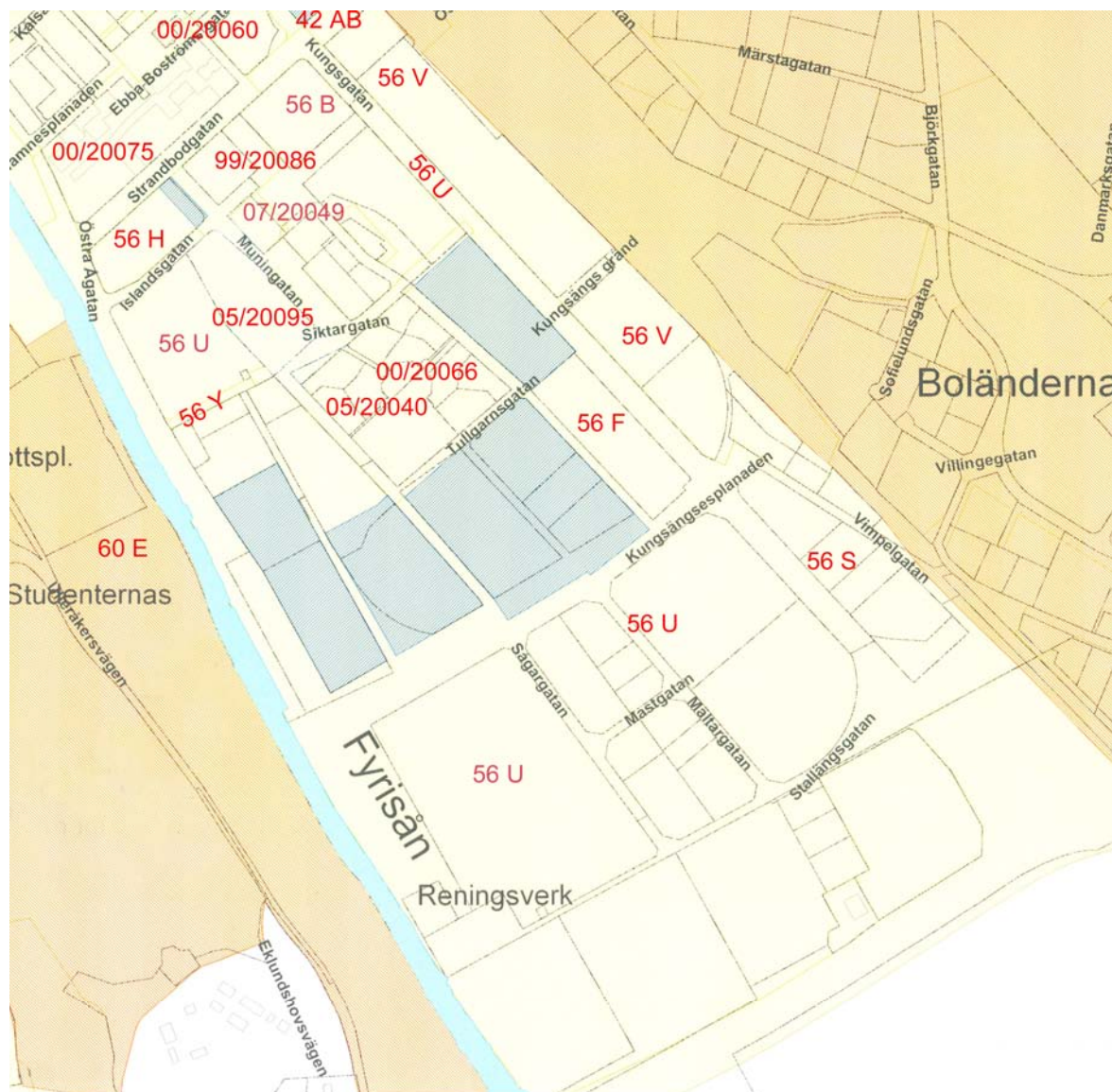
Karta nr. 9 Översiktsplanens huvuddrag (ÖP 2002), aktuellt område inringat.

- Infart
- Huvudgata
- Järnväg
- Grönt kärnområde för aktivt bevarande
- Detaljustering av områdets avgränsning återstår
- ➔ Viktig grön länk med rekreativ/ekologisk funktion
- Grönområde och grönstråk i övrigt
- Park och närnatur
- Stadsbygd

Gällande detaljplaner (i och omkring planområdet)

Gemensamt för flertalet av detaljplanerna i Kungsängen är att marken huvudsakligen är avsatt för industriändamål. Längs Kungsgatan medges även handel och kontor i planbestämmelserna för en del av tomterna.

I den norra delen av programområdet är det även på senare tid planlagt för bostäder. Genomförandetiden är i regel 10 år. Inom större delen av området tillåts i äldre planer en byggnadshöjd för industrilokaler på 8 m. På vissa tomter tillåts dock högre byggnadshöjder, framförallt i norra delen där t ex kvarnar och silos har en tillåten byggnadshöjd på 30 m. De senare planerna för bostäder tillåter byggnadshöjder på upp till 25 meter.



Karta nr. 10 Gällande detaljplaner. Blåmarkerade områden anger "Planuppdrag – Detaljplan".

Trafikplan

I trafikplan 2006 för Uppsala stad, antagen 2006-08-28, konstateras att stadskärnans utbredning söderut mot Strandbodgatan kommer att påverkas av ett stort antal bostäder i Kungsängen. Man framhåller att stadskärnans möjliga utbredning hänger samman med en avvägning mellan de gåendes villkor och bilens framkomlighet. I detta pekar man bland annat ut "gångfartsområden" som Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan.

Tidigare ställningstaganden

Byggnadsnämnden beslöt 1991-02-06 att ge Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att starta ett programarbete för Kungsängensområdet inklusive årummet och Stadsträdgården - Studenternas. Detta program har senare utvecklats och kommunen har även tagit ut delar av området för separata uppdrag, bl.a. årummet.

Områdesbeskrivning

Historik

Ån och dess möte med åsen vid åmynningen (Aros) är själva förutsättningen för Uppsalas uppkomst och en mycket viktig del i riksintresset i Uppsala.

I gammal tid utnyttjades vattnet i ån för många olika ändamål, tex för att vattna djuren och för bad och tvätt. Från ån hämtades vatten vid eldsvådor. Viss verksamhet förutsatte också tillgång till vatten, såsom stadens färgerier och garverier vilka låg placerade vid å-stranden. Innan Uppsala fick järnväg hade också ån stor betydelse för transporter.

Kungsängen eller Islandet, det flacka området längs Fyrisån söder om staden, var ursprungligen ängs- och åkermark tillhörande den kungsgård som under medeltiden låg i den sydligaste utkanten av Uppsala.

Först efter järnvägens tillkomst blev det fråga om någon egentlig utbyggnad i den södra delen av staden. I och med 1880 års stadsplan planlades området ända ner till nuvarande Kungsängsesplanaden.

Området ökades på ytterligare i Lilienbergs plan från 1921 och var då avsatt för industriändamål - en nyhet för denna tid.

Under senare delen av 1900-talet har Kungsängen snabbt byggts ut till ett större sammanhängande industriområde.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Bebyggelsen inom Kungsängen utgörs sedan 1900-talets början i första hand av små- och storskaliga industribyggnader i tegel och puts. I områdets norra del finns en låg samlad bebyggelse av arbetarbostäder från 1900-talets början.

Under årens lopp har Kungsängens bebyggelse kompletterats med verkstadsbyggnader, försäljningshallar och silobyggnader. De senaste åren har även tillkommit kontorsbyggnader och bostadskvarter.

En del av de byggnader som pekats ut i olika inventeringar och utredningar har redan rivits och alla kvarvarande kommer ej att kunna sparas.

Kungsängsområdet innehåller inga byggnadsminnen, dock finns ett antal byggnader med skyddsbestämmelser i form av q-märkning inom programområdet:

- Den gamla köttbesiktningsbyrån vid Strandbodgatan.

Ritades av Gunnar Leche på 1920-talet. Området vid Kungsängstull var tidigt säte för handel med och hantering av djur. Byggnaden är i klassicerande stil och prydd med bland annat en festong i form av ett tjurhuvud på den norra gaveln.



Den gamla köttbesiktningsbyrån vid Strandbodgatan (foto B.Ringström 2008)

- Bostadsområdet i kvarteren Verkstaden och Hovstallängen.

Strax efter sekelskiftet uppfördes sex mindre flerfamiljshus i anslutning till Uppsala Ångkvarn. Dessa arbetarbostäder är idag rivna. De följdes emellertid på 20-talet av fler bostäder och så småningom uppstod ett mindre bostadsområde med omsorgsfullt utformade byggnader, ritade av bland annat Theodor Kellgren och Gunnar Leche. De delar av detta område som finns bevarade fick 1989 skyddsbestämmelser. Inom området finns sex q-märkta byggnader i huvudsak i två våningar med fasader i stående träpanel eller puts.

Området kring det q-märkta bostadsområdet i kv Hovstallängen är betecknad som särskilt vardefull bebyggelsemiljö i en inventering utförd av Carl Erik Bergold och P O Sporrang 1985. Bebyggelsen i den södra tredjedelen av detta område har emellertid rivits.



Innergård Kv Verkstaden (foto A.Zoerner 2008)



(foto B.Ringström 2008)



(foto B.Ringström 2008)

- Uppsala buss gamla kontorsbyggnad.

Byggnaden ligger idag inne på Uppsala buss område och är en kvadratisk byggnad med säteritak från 1947. Med undantag för taket är byggnaden funkisinspirerad med enkla putsade fasader och regelbundna fönsterrader. Även den intilliggande verkstadsbyggnaden är q-märkt. Tyvärr är verkstadsdelen i dålig kondition och kommer svårtligen att kunna bevaras.



Uppsala buss (foto B. Ringström 2008)

- Uppmärksammas bör att den gamla pumpstationen vid Östra Ågatan, ritad på 1920-talet av Gunnar Leche, idag inte är skyddad. Byggnaden är av hög kvalitet och utpekad i "Yttre Kungsängens industri-, kontors- och bostadsområde, kulturhistoriska värden", Kulturkontoret 2004. En q-märkning bör utredas vid planläggning av området. Huset kan svårtligen omvandlas till annat ändamål än museal miljö.



Pumpstationen ritad av Leche (foto B. Ringström 2008)

Ett flertal byggnader inom området har pekats ut i två inventeringar.

I ”Uppsala industribyggnader från 1700-tal till 1970, kulturhistorisk värdering 2003” pekas följande objekt ut:

Hela NordMills kvarnanläggning i kvarteret Ångkvarnen

Hela Lantmännens anläggning i kvarteret Ångkvarnen

Företagshotellet på fastigheten Kungsängen 21:7, ursprungligen Tullgarns gjuteri och mekaniska verkstad (Åsikten).

Odals fastighet i kvarteret Ångkvarnen

Osmunds anläggning vid Sågargatan

I ”Yttre Kungsängens industri-, kontors- och bostadsområde, kulturhistoriska värden”, Kulturkontoret 2004, framhålls ovanstående med följande tillägg:

Den gamla pumpstationen vid Östra Ågatan

Före detta Köttbesiktningsbyrå vid Strandbodgatan

Arbetarbostäderna i kvarteret Hovstallängen

Uppsala buss gamla kontor

Danmarksstigen

En del av Linnés Danmarksstig mot Sävja korsade Kungsängen. De spår som idag är synliga inom programområdet utgörs främst av Vimpelgatans sträckning vid järnvägen. Gatan utgör här den sista resten av den diagonal som den gamla Stockholmsvägen skar genom Kungsängen.

Miljöstörningar

För närvarande pågår en rad verksamheter inom området som på grund av olika störningsfaktorer kan kräva skyddsavstånd till bostäder. I de fall där verksamheter upphör, skyddsåtgärder förbättras etc så kan nya områden bli tillgängliga för bostadsbebyggelse. Följande verksamheter bör särskilt uppmärksammas:

Reningsverket

Med nuvarande tekniska lösningar bör bostäder inte lokaliseras närmare verket än 400- 500 m dvs norr om Kungsängsesplanaden. Om verket och dammarna byggs in eller om reningstekniken utvecklas kan skyddsavståndet minskas.

Kvarnen med kringanläggning (NordMills)

Verksamheten som sådan alstrar buller och lukt från spannmålstorken. Den trafik som genereras ger buller och luftföroreningar. Stoftutsläpp vid påfyllning kan eventuellt orsaka problem. Skyddsavståndet bör vara minst 200 m, men med avskärmning och luktrening samt anpassat byggsande har avståndet kunnat minskas.

Hallsjö Brädgård

Buller från verksamhet samt från trafik till och från anläggningen ger ett önskvärt skyddsområde på 100 m.

Pumphuset

Funktionen kan vid vissa tillfällen avge lukter och skall ha ett skyddsavstånd på 50 meter till bostad. Ifall pumphuset som alternativ byggs in och byggnaden ventileras med skorsten på

hög höjd kan denna del av kvarteret ingå i ett större komplex med tex utställningsytor, museer, kontor eller utbildningslokaler.

Uppsala Buss

Trafik med buller och luftföroreningar. In- och utfarternas läge, ev uppvärmning på tomgång, bränsleval, garagebyggnadernas läge påverkar behovet av skyddsavstånd.

Transformatorstationen

Transformatorn alstrar buller och elektromagnetiskt fält. Bullret kan avskärmas liksom delvis även magnetfältet. Flytt av stationen är kostsam, därför har en detaljplan tagits fram för en framtida inbyggnad av transformatorstationen.

Skyddsavstånd till bostadshus 30 meter.

Allmänt

Nuvarande och tidigare verksamheter kan ha skapat behov av att sanera markområden inför förändringar i markutnyttjandet. Föroreningar kan vara petroleumprodukter, färgrester, glykol, träimpregneringsmedel. Kartläggning av markföroreningar ska därför göras.

Petroleumprodukter och glykol kan ev. påträffas i anslutning till bensinmackar, bilfirmor/verkstäder, Uppsalabuss, servicekontorets mack och småbåtsvarvet. Färgrester med diverse metaller torde finnas i marken vid småbåtsvarvet. Träimpregneringsmedel med bl a arsenik har under kortare eller längre tid nyttjats vid många brädgårdar och kan finnas i marken inom brädgårdarnas områden.

Kring det gamla gjuteriet (Åsikten) är marken troligen så förorenad att Länsstyrelsen beordrar provtagningar, vilket gör ett bevarande tveksamt.

Även marken under järnvägsspåren kan vara förorenade och kan efter koll komma att behöva saneras.



Det gamla gjuteriet år 2008

Nedanstående karta visar var rester av petroleumprodukter, tungmetaller eller bekämpningsmedel kan befaras. Inom dessa områden kan särskild hänsyn fordras vid grundläggningen. Vidare kan förorenade massor inte deponeras inom känsliga områden t ex vattenskyddsområde.



Karta nr. 3 Befintliga och tidigare verksamheter med miljöpåverkan

Geoteknik

Marken består av postglacial och varvig lera med djup varierande från 10 m till 70 m. Se karta nr 4.

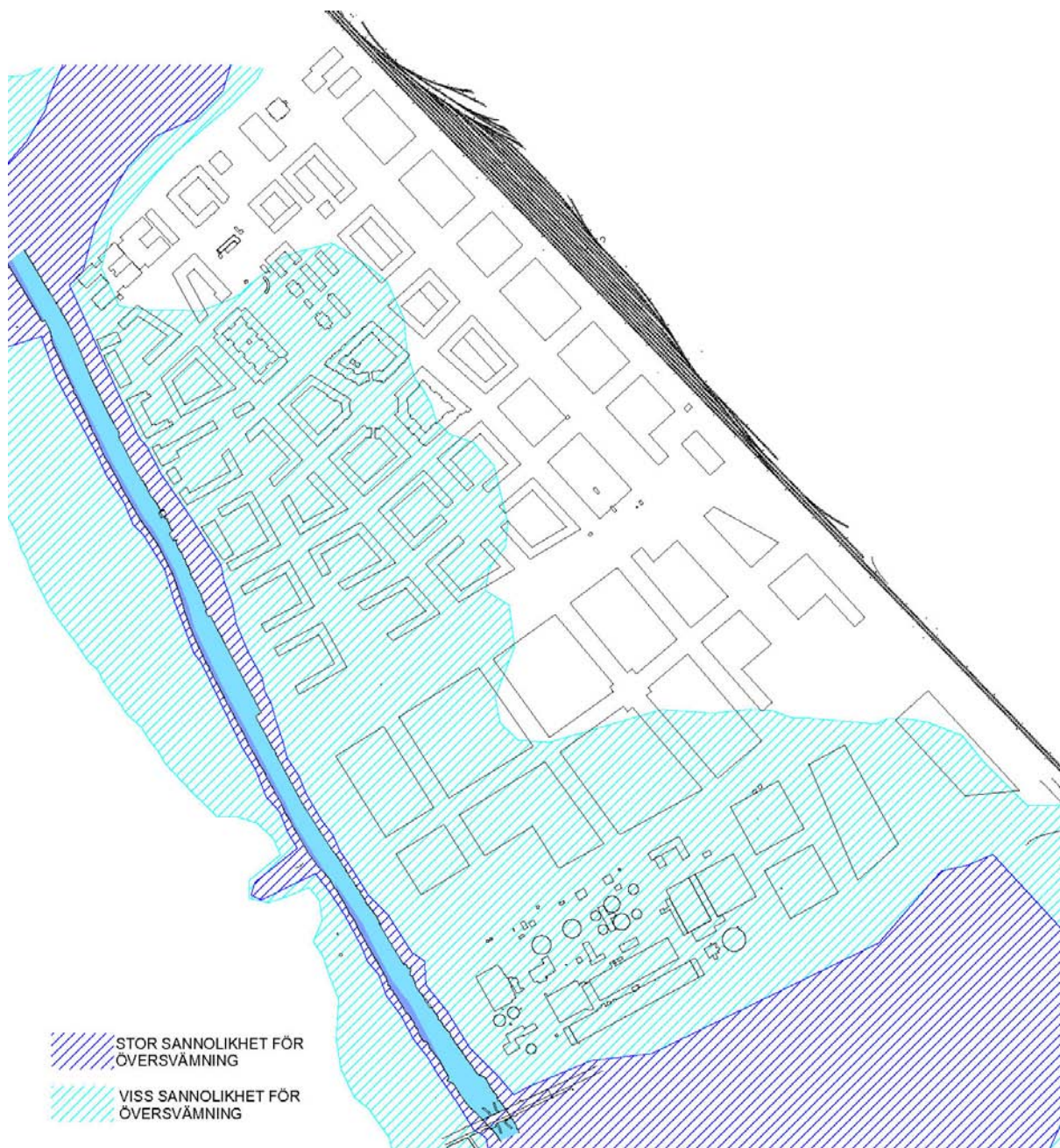
För varje ny exploatering behöver noggranna grundundersökningar göras. Därvid måste också eventuell förekomst av föroreningar i marken kartläggas. Se karta nr 3.



Karta nr 4 Geologi

Översvämningsrisk

Delar av Kungsängen ligger inom det högsta dimensionerade flödet för vattenståndet. Inom detta område finns viss sannolikhet för översvämning. Denna zon sträcker sig i det aktuella området från Fyrisån upp mot Muningatån och Kungsängsgatan. Riskanalys bör utföras vid detaljplanering för att visa hur konsekvenserna av höga vattenflöden ska bemästras.



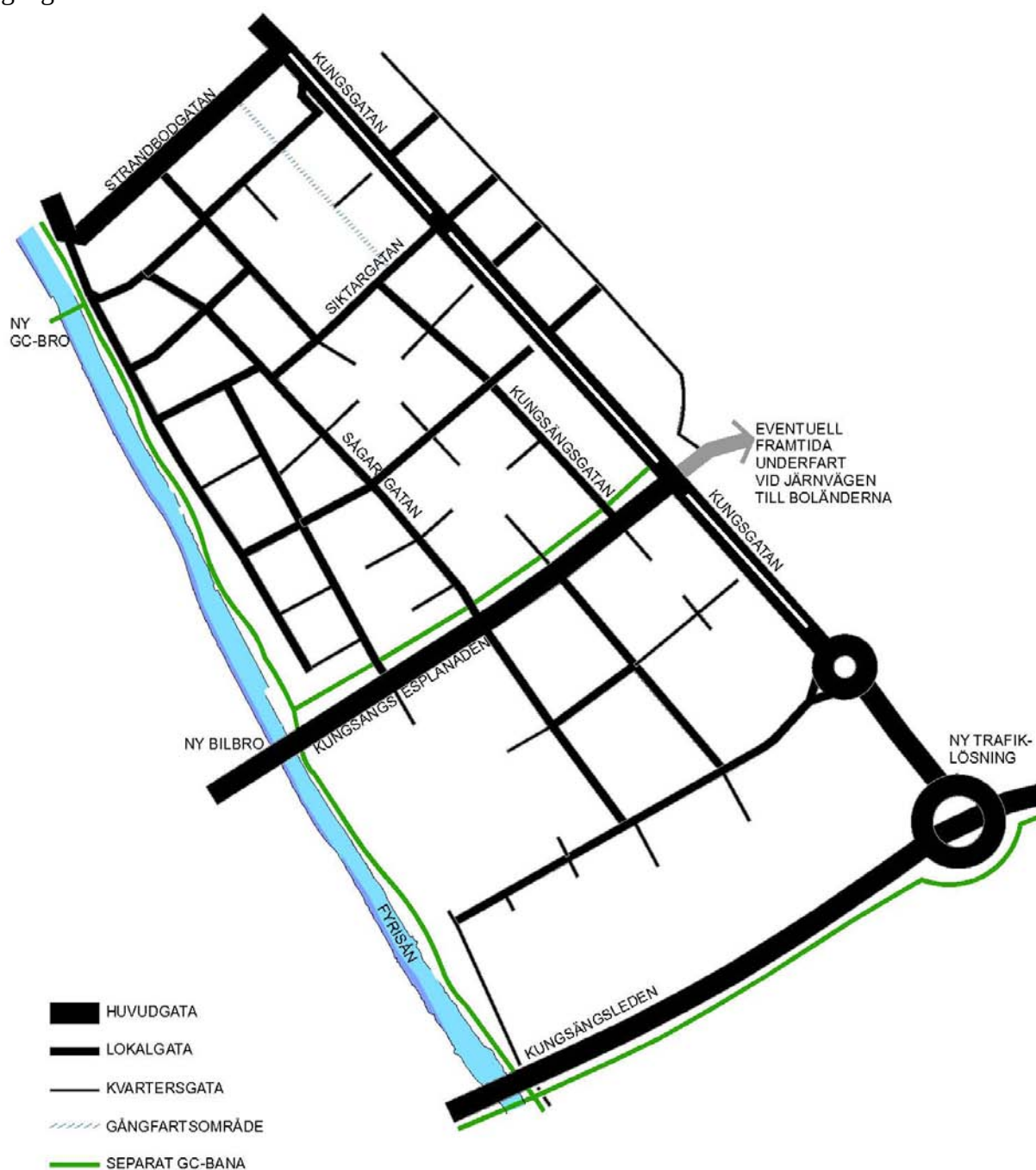
Karta nr.5 Översvämningsrisk

PROGRAMFÖRSLAG

Trafik

Trafikflöden

Trafiken leds i huvudsak runt områdets gränser på Strandbodgatan, Kungsgatan och Kungsängsleden. Den trafik som skall in i området leds längs fyra gator; Kungsängsgatan, Sågargatan och Siktargatan, samt Kungsängsesplanaden som när en bilbro byggs i dess förlängning över Fyrisån till Ulleråkersvägen kommer att bli en del av huvudgatunätet. Även en eventuell framtida underfart under järnvägsspåren till Boländerna vid Vimpelgatan skulle påverka Kungsängsesplanadens dignitet. Övriga gator är lokal-och kvartesgator eller gångfartsområden.



Karta nr. 6 Gatunät

Trafikprognoser från Gatu- och trafikkontoret 2008 visar att ett optimalt läge för en ny länk över Fyrisån ligger i Kungsängsesplanadens förlängning. En bro för biltrafik här skulle ge en påtaglig avlastning av Islandsbron samtidigt som den minskar trafikökningen på Kungsängsleden. Samtidigt beräknas Strandbodgatan avlastas väsentligt och därmed minskas barriäreffekten mellan stadskärnan och programområdet (se tabell nedan). Denna broförbindelse utgör även en förutsättning för såväl omgestaltning av Kungsgatan som avstängning av den södra delen av Östra Ågatan för biltrafik.



Förlängningen av Kungsängsesplanaden med en bilbro över Fyrisån till Ulleråkersvägen.

BERÄKNAD TRAFIKMÄNGD MED OCH UTAN BRO I KUNGSÄNGSEPLANADENS FÖRLÄNGNING SAMT BÄVERNS GRÄND STÄNGD FÖR BILTRAFIK

frd/dygn	år 2000	år 2030 med bro	år 2030 utan bro
Kungsängsesplanadens bro	-	19 000	-
Kungsängsleden	18 000	27 000	33 500
Islandsbron	12 700	8 500	18 500
Strandbodgatan	7 000	6 500	9 400

Tabellen återfinns med ytterligare trafikberäkningar under rubriken Miljö och konsekvensbedömning / trafik.

Bron behöver ett körfält i vardera riktningen samt en dubbelriktad gång- och cykelbana. Den nya bron föreslås vara öppningsbar och dess fria höjd bör motsvara den befintliga fria höjden (5,1 meter över medelvattennivå) vid Kungsängsbron. Detta för att den båttrafik som idag går under denna höjd, även i fortsättningen utan broöppning skall komma högre upp längs ån. Det är också viktigt att bron ges en sådan höjd att gång- och cykelvägarna längs ån kan passera under utan stora ändringar i höjdläge.

Brons placering måste ligga något förskjutet söderut i förhållande till Kungsängsesplanadens läge idag, detta för att tryckledningar i marken inte skall behöva flyttas.



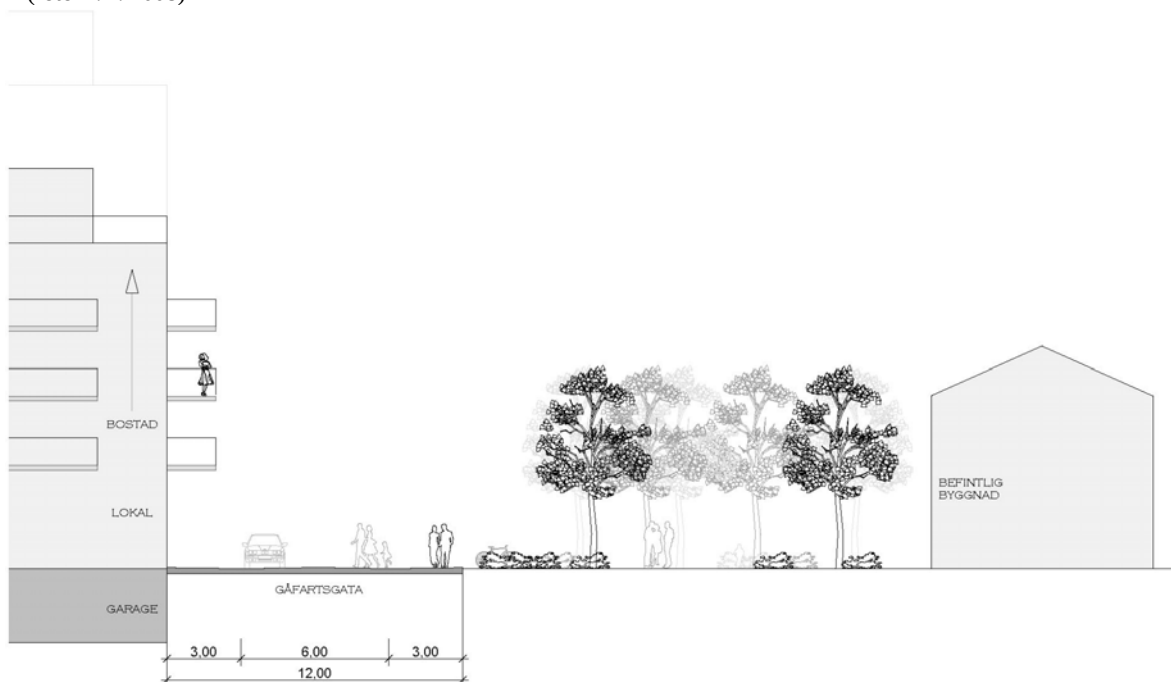
Illustration av bron i förlängningen av Kungsängsesplanaden sedd från den västra sidan söderut.
Ill: Maria Högberg, Vägverket Konsult

Trafiken till kvarvarande industrier i den norra delen av Kungsängen kan ledas runt de inre delarna av området på Kungsgatan och Strandbodgatan. Detta gäller i första hand NordMills kvarnverksamhet och Lantmännen Lantbruks siloverksamhet. Då NordMills förväntas ligga kvar i området inom överskådlig framtid fungerar den nordligaste delen av Östra Ågatan som angoringsgata till verksamheten. En avstängning av genomfartstrafik på Östra Ågatan kan ske så snart en bro i Kungsängsesplanadens förlängning är byggd.

I programmet föreslås en förlängning av Dragarbrunnsgatan som gångfartsområde in i Kungsängenområdet. Då kvarteret ligger handelsmässigt strategiskt bra till med sin närhet till resecentrum och Dragarbrunnsgatan ses denna länk som en positiv kontakt mellan Kungsängen och dagens centrumverksamheter.



En förlängning av Dragarbrunnsgatan in i Kungsängen skulle förstärka kontakten med dagens centrumverksamheter (foto B.R. 2008)



En sektion av förlängning av Dragarbrunnsgatan in i Kungsängen illustrerad söderut.

I Kungsängsgatans förlängning norrut kommer gatan att hållas stängd för genomfartstrafik. Endast gående och cyklande, samt biltrafik och parkering för boende längs gatuavsnittet kommer att tillåtas.



Kungsängsgatan öppnas upp för gång- och cykeltrafik till Dragarbrunnsgatan. (foto A.Z. 2008)

Kvartersstruktur

Kvartersindelningen har som utgångspunkt det befintliga gatunätet, vilket delas upp ytterligare för att erhålla lämpliga kvartersstorlekar i en rutnätsplan. Vissa gator, bla Ångkvarnsgatan, har stängts och marken har köpts av fastighetsägarna längs gatan. Dessa gator bör åter öppnas för allmänheten så snart nuvarande verksamhet medger.

Området mellan Kungsgatan och järnvägsområdet ges i programmet samma kvartersstruktur som området på Kungsgatans västra sida. Alla gator korsar inte i ett första skede Kungsgatan, men strukturen ger möjlighet att i framtiden ordna trafiken i enlighet med utvecklingen i området.

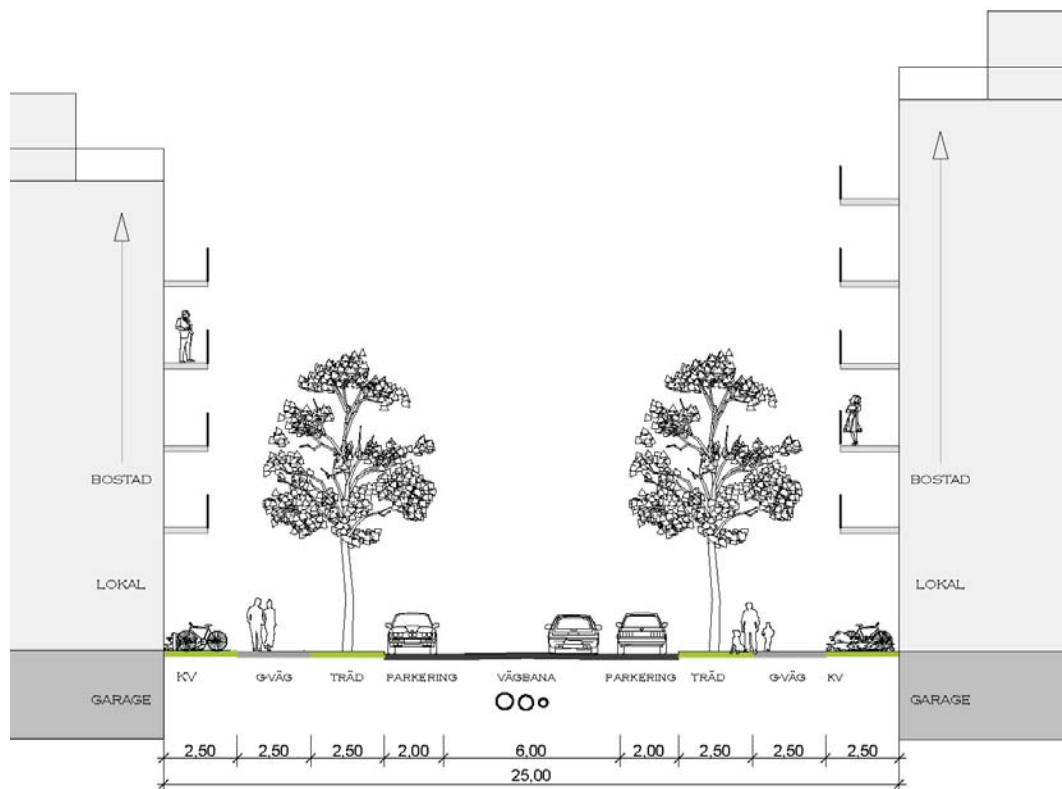
Gator utformningsprinciper

Gatorna skall i mesta möjliga mån ansluta till de omgivande stadsdelarnas gatunät och vara en del av rutnätsstadens gatunät. Karaktäristiskt för stadsgatan är att den är distinkt och i huvudsak avgränsas av byggnader eller alléer samt har tydliga korsningar, platsbildningar och riktningsändringar. Gatorna skall inte inbjuda till höga hastigheter, skall ha plats för kantstensparkering och små radier i materialmarkerade korsningar så att övergångsställen kan hamna mitt för gångbanorna. Utmärkande för stadsgatorna i Uppsala är också de breda kantstenarna av granit.

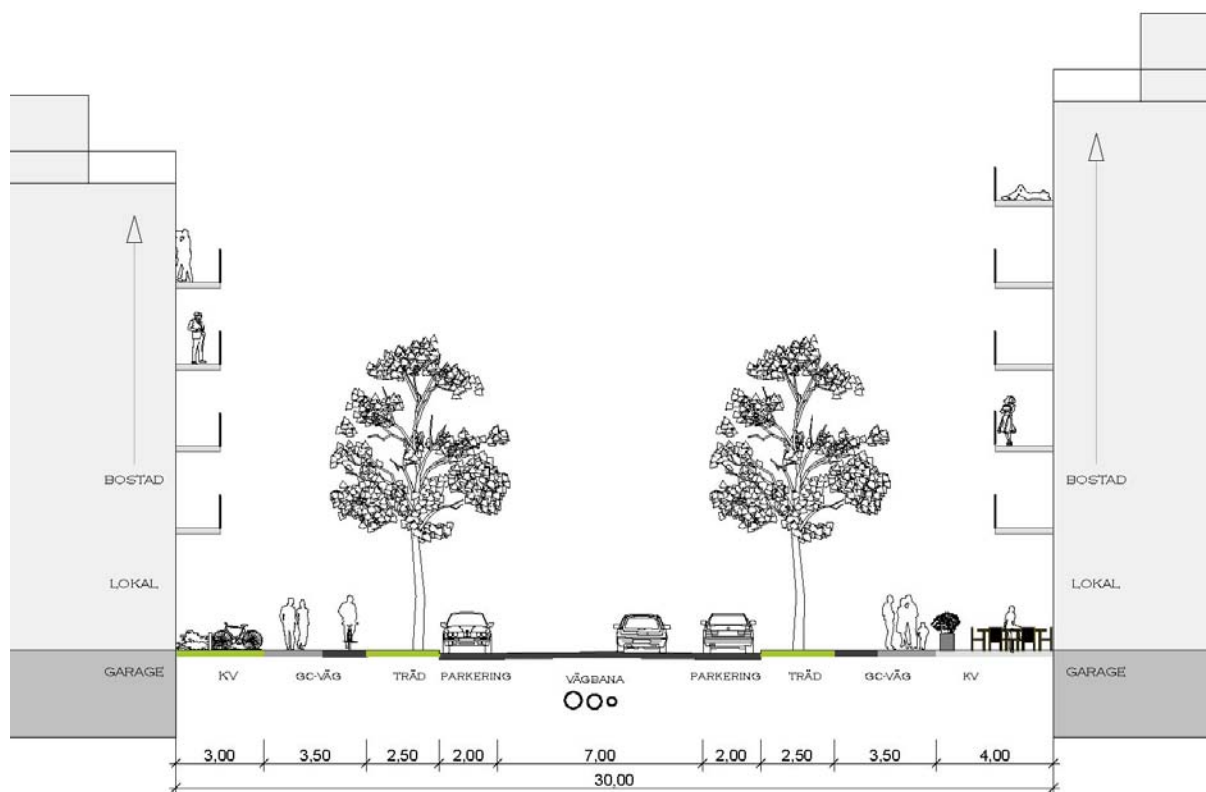
För att ge sol och ljus åt lågt belägna lägenheter bör gaturummet (utrymmet mellan husväggarna) göras relativt brett, 25-30 m, samma bredd mellan husväggarna som på östra delen av S:t Olofsgatan. Möjligheter finns då att ordna förgårdsplanteringar och alléträd längs gatan så som illustrerande gatusektion visar. För att ge gatorna en egen identitet kan olika trädslag användas på skilda gator.

Gaturummen i nord-sydlig riktning bör vara 30 m, de i öst-västlig riktning 25 m för att ge tillfredsställande dagsljus i de nederst belägna lägenheterna.

Sektionsskisserna visar principutformning av gaturummen.



sektion med 25 meters gaturum, företrädesvis gata i öst-västlig riktning

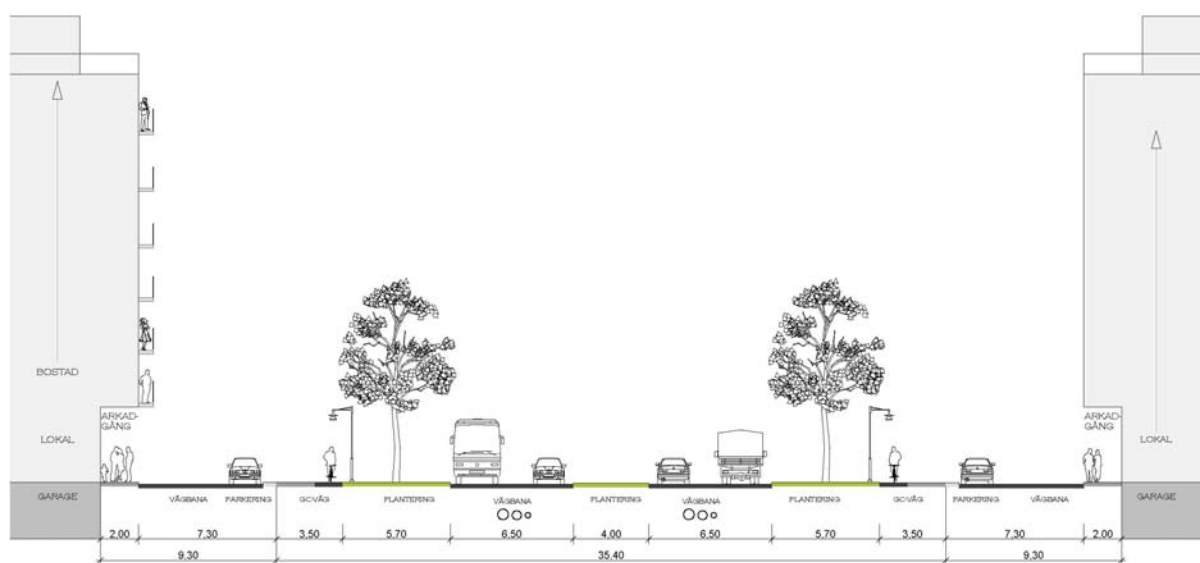


sektion med 30 meters gaturum, företrädesvis i gata nord-sydlig riktning

Entrén till staden skall förstärkas genom ett stadsmässigt gaturum längs Kungsgatan. De befintliga trädraderna behålles och gaturummet breddas för gång- och cykelbana in på befintlig kvartersmark på båda sidor. Kungsgatan får fyra filer plus plats för vänstersvängande i mittremsa och därmed hög trafikkapacitet. Även busshållplatser finns.

Vid entréerna till butiker längs Kungsgatan bör finnas parkeringsplatser för lätt angöring till verksamheterna.

Gångbana vid lokalerna föreslås utföras under arkad så att byggnadernas övre våningar kragar ut över förgårdsmarken.



Kungsgatans principsektion, sett söderifrån

Omformningen av Kungsgatan söder om Kungsängsesplanaden kommer troligen att ske då etableringar kräver större utnyttjande av fastigheterna än det idag erbjuds. Då omvandlas området i samma riktning som resten av Kungsgatan, med skyltfönster, parkering och entréer ut mot Kungsgatan. I övervåningarna kan man här förlägga kontor i 3-4 plan.

Strandbodgatan planeras att byggas om så att den blir tvåfilig med parkering längs gatan på båda sidor.

Materialval och utformning av gångfartsområden skall uppmuntra till gång- och cykeltrafik tillika verka dämpande på biltrafik.

Parkering och angöring

Parkering inom Kungsängen skall lösas på den egna fastigheten i parkeringsgarage under mark. Poängteras bör här att de underjordiska garagen skall tekniskt lösas så att delar av kvartersgårdarna kan ha en storskalig grönska i form av träd. Endast gästparkering kan förläggas ovan mark, då som kantstensparkering i gatunätet.

Gatorna utgör ett enkelt sätt att nå alla sidor i kvarteren. Fastigheter som gränsar mot huvudgatorna Strandbodgatan, Kungsgatan, Kungsängsleden och även Kungsängsesplanaden angörs med bil från de mindre gatorna inne i området. Detta för att inte riskera att störa trafikrytmen på huvudgatorna. Nedfart till garage bör huvudsakligen ske från kvartersgator.

På Kungsgatans östra sida parkerar besökare till fastigheterna på parkeringar mot Kungsgatan, medan inlastning och parkering för personal sker på baksidan av byggnaderna, mot järnvägen. All boendeparkering skall ske på den egna fastigheten. Parkering på gata är avsedd för gäster och kunder till bottenvåningarnas handels- och kontorslokaler. Parkeringsnormen för lokaler är samma som för zon 2 i övriga staden.

Tillskott av ett hundratal parkeringsplatser bör placeras i anslutning till Uppsala Buss kontorshus i korsningen Strandbodgatan / Kungsgatan. Parkering vid båtupplag bör anordnas på fastigheten.

Gång- och cykeltrafik

Områdets centrala läge gör att kontakterna för gående och cyklande till centrum och stationsområdet är av största vikt. Här kan kopplingar skapas till huvudstråken för GC-trafik längs Östra Ågatan och Kungsgatan och även Dragarbrunnsgatan som kan förlängas ner i stadsdelen med ett gångfartsområde. Den handelsmässigt mest strategiska delen av Kungsängen skulle då stärkas som den södra noden för resecentrum från dess södra perrongentré mot Strandbodgatan.

Vid detaljplanering ska krav ställas på 2 cykelparkeringsplatser per lägenhet i anslutning till entréerna.

En ny öppningsbar gång- och cykelbro föreslås i Islandsгатans förlängning, norr om den nya bilbron med gång- och cykelbana i förlängningen av Kungsängsesplanaden.

För att underlätta cykling har 3,5 m breda GC-banor på båda sidor om gator aktuella för cykelbanor skissats.

Längs den östra åsidan kan en separat gång- och cykelbana gå obruten av biltrafik genom hela området.

Kollektivtrafik

Idag går inga busslinjer genom Kungsängen. Ett antal busslinjer passerar Kungsgatan med hållplatser i början och slutet av Kungsängen. Lokalbussar bör kunna dras in i området, tex längs Kungsängsgatan-Siktargatan-Muningatan, eller på Sågargatan.

Om en spårbunden kollektivtrafik blir aktuell, kan den dras längs Kungsgatan.

Båttrafik

Dagens hamnläge ligger utanför programområdet för Kungsängen. Dock kan antas att en förlängning av staden söderut får till följd att underlaget för servicefunktioner ökar. Förutsättningar finns för en mer livfylld hamnmiljö. Om hamnen flyttar till ett läge söder om Kungsängsesplanaden behöver den nya bilbron inte vara öppningsbar, utan bara ha samma frihöjd som Kungsängsledens öppningsbara bro har i stängt läge. Nu föreslås dock nya broar öppningsbara så att m/s Carl Gustaf eller andra större turbåtar kan trafikera den gamla hamnen.

Uppläggning för större båtar och segelbåtar bör kunna inrymmas söder om Kungsängsleden på området med slambäddar.



Dagens hamnläge vid Islandsbron

Industrispår

Till NordMills verksamhet sker transporter även med järnväg. Denna trafik skär genom området men förväntas medföra begränsade störningar då trafikintensiteten är låg och sker med låg fart och är ledsagd. Spåren går från bangårdsområdet, längs Kungsängsesplanadens norra sida och svänger in på en lokalgata fram till NordMills område.

När spåret in till Kungsängen avlägsnas, vilket kan ske först om/ när NordMills flyttar eller lägger ner sin verksamhet, kan mark tas i anspråk för parkering längs bangårdsområdet i öster. Den del av spåren som gått genom grönyrtorna ger plats åt parkanläggningen längs Kungsängsesplanaden in i bostadsområdet.

Bebyggelse och stadsrum

Bostäder

Bostäder inryms i den norra delen av Kungsängen, mellan Strandbodgatan, Kungsgatan, Kungsängsesplanaden och årummet. Bostäderna är planerade i en kvartersstruktur runt störningsskyddade innergårdar med kontor/handel i markplan (bullerstörda lägen). Bakom dessa lokaler kan enkelsidiga lägenheter accepteras mot tyst gård när god solinstrålning kan erhållas. Speciellt i kvarteren längs Kungsgatans västra sida är det viktigt att bottenvåningen mot Kungsgatan har lokaler för butiker eller kontor, medan bostadsvåningarna högre upp i fastigheten även vänder sig mot den tysta sidan av kvarteret. På den östra sidan av Kungsgatan kan endast handel och kontor inrymmas på grund av störningar från såväl bil- som tågtrafik. Buller- och vibrationsutredningar ska utföras vid detaljplanering.

Husen bör utformas med stadsmässiga fasader med en markerad sockelvåning och ett samlande tak där fläkttrum, maskinrum etc i möjligaste mån inordnas under byggnadens tak för att motverka ett alltför uppbrutet taklandskap. Möjlighet skall finnas att anpassa bottenvåningen till centrumverksamhet. Här är av vikt att takhöjd och angöringsmöjligheter från gata anpassas för verksamheter även om bottenvåningen används som bostad i ett första skede.



Tydligt markerad bottenvåning med verksamheter. (foto B.R. 2008)

För att berika stadsbilden och ge en upplevelse i överensstämmelse med fotgängarnas rörelsehastighet bör långa fasader brytas upp i kortare partier.

För att ge enhetliga och stadsmässiga fasader mot gaturummen bör balkonger mot gata hållas ner i storlek och antal.



Husen i kvarteret skiljs åt i fasadutformning (B.R. 2008)

Gårdarnas mått bör vara cirka 3 gånger husens höjd för att ge en god solinstrålning.

För att få en hög bostadskvalité skall gårdarna i innerstaden vara bulleravskärmade. Gårdarna skall vara bilfria och ha en port i ett valv ut mot gatan. Trapphusen bör ha entréer både mot gatan och gården.



Bullerfri innergård (foto A. Zoerner 2008)

Det är viktigt att kvartersgårdar och lokaler för föreningsverksamhet byggs in så att stadsdelen blir komplett. Det bör finnas möjligheter för de boende att ha tillgång till fritidsaktiviteter i sina egna kvarter.

Handel, kontor och arbetsplatser

Utmärkande för innerstaden är en blandning av bostäder, affärer, kontor och andra verksamheter samt en förändring av funktionerna över tiden. Inom hela Kungsängsområdet skall under husets livslängd bottenvåningen kunna användas för olika aktiviteter; butiker, kontor, verkstäder, serveringar, förskolor etc. För att ge denna önskade flexibilitet krävs ca 4 m i takhöjd invändigt i bottenvåningen. Minst 50% av bottenvåningen bör utformas för lokaler med verksamheter.

Årummet är också en plats där service i form av exempelvis restauranger har en självklar plats. Läget på denna sida om Fyrisån, med sin sköna kvällssol och vackra utsikt över parkerna på andra sidan vattnet ger en för staden unik inramning för rekreation och aktiviteter. Byggnaderna kan med fördel innehålla funktioner för både dag- och kvällsverksamheter; shopping, luncher, utställningar, konserter eller liknande.

I korsningen av Kungsgatan och Kungsängsesplanaden ligger idag Willys stormarknad. Behovet av matvaruhandel finns idag och kommer att öka i området som kan få närmare 10 000 invånare på sikt. Över tiden bör dock sådan verksamhet anpassas till kvarterstrukturen.

Tyngre och lättare industriverksamheter koncentreras till den södra delen av Kungsängen söder om Kungsängsesplanaden. Ett undantag är NordMills kvarnanläggning och Lantmännen Lantbruks siloverksamhet som beräknas ligga kvar i sina nuvarande lägen inom överskådlig framtid. En förutsättning för att klara detta är att transporter till och från verksamheterna inte leds på gator vilka stör bostadsbebyggelsen. Om dessa verksamheter avvecklas kan områdena i framtiden anpassas till kvarterstrukturen. På grund av deras ansehlga höjd och skuggverkan skulle det i detta läge bli svårt att behålla silobyggnaderna även om dessa tekniskt skulle gå att anpassa för exempelvis bostadsändamål.

Kontor, men även handelsverksamhet, planeras i huvudsak ligga längs Kungsgatan. Målet är att verksamheter med tiden skall bilda ett stadsmässigt gaturum och därmed förlänga stadens entré ända ner till det öppna slättlandskapet.

Området mellan Kungsgatan och spårområdet avsätts i första hand för större kontorsetableringar och sällanvaruhandel. För båda dessa alternativ gäller att ett stadsmässigt gaturum längs Kungsgatan formas och inlastning förläggs mot spårområdet. Med hänsyn taget till den omfattande passagerartrafiken på järnvägsspåret är det dock av vikt att även forma denna sida på ett stadsmässigt sätt för att erbjuda tågresenärerna ett vackert entrérum till staden.

Området kring Kungsgatan mellan Kungsängsesplanaden och Kungsängsleden kan på lång sikt utvecklas i samma riktning som den norra delen av Kungsängen.

I söder, på Kungsgatans östra sida, föreslås en biogasstation. Här finns även möjlighet att utveckla området för handel och kontor.

Kommunal service, skolor, förskolor

Placering av en skola har föreslagits på Fyrisåns västra sida söder om Kungsängsleden. Denna skulle kunna försörja behovet för både barn i Ulleråker och i Kungsängen. För yngre barn finns ett alternativt läge för skoltomt skisserat.

Förskoleverksamhet föreslås som inordnas i kvartersstrukturen. Dessutom skulle möjligheten att använda befintliga byggnader, vilka är omnämnda i den industrihistoriska inventeringen från 2003, kunna användas till förskolor.

Läsesalar, föreläsningssalar, kulturutrymmen i form av work shop för konstnärer och studeranden, utställningsytor, lokaler för amatörteatrar och studentkårer är andra möjligheter att använda gamla fabrikslokaler till.

Centrala staden har stort behov av bostäder för äldre. Kungsängen, som har nära tillgång till centrala stadens utbud av butiker och kulturaktiviteter, är även lämpad för äldreboende. Här finns plats både för offentligt ägda hyresrätter och privata alternativ som tex seniorboende i bostadsrätt.



Kungsängsililjan (foto B.R. 2008)

Kulturmiljöer

Kungsängsområdet innehåller inga byggnadsminnen.

De byggander som markerats med rött som kulturhistoriskt värdefulla på karta nr 8 bör bevaras och ges beteckningen litet q eller stort Q vid detaljplaneringen.

Delar av NordMills utgörs av stiliga tegelbyggnader vilka vid en flytt av verksamheten skulle kunna studeras för användning till annat syfte, tex hotell vid ån, eller universitets-, kontors-, eller utställningslokaler.



NordMills vackra tegelbyggnader med kulturhistoriska värden (foto B.R. 2008)

Exploateringsgrad, byggnadshöjd

I programmet förordas en kvartesstruktur med en högsta ungefärlig byggnadshöjd på mellan 19 och 22 meter. Detta ger en total bruttoarea av ca 1 000 000 kvm för hela programområdet, varav 400 000 kvm bostäder (4 000 lägenheter), 600 000 kvm lokalyta för verksamheter. Den tillåtna exploateringen (bebyggd bruttoarea / tomtareal) höjs från nuvarande $e=0,5$ till ungefär $e=2,5$ vilket innebär att i genomsnitt 5 ggr så stor bruttoarea kan byggas på varje tomt.

Byggnadshöjden bör inte annat än i undantagsfall överstiga 19 meter vilket medger bostadshus i 6 våningar + indragen takvåning, samt kontorshus i 5-6 våningar. Med den indragna våningen blir högsta totalhöjden på bostadshus ca 23 meter. Exempel på denna exploateringsstäthet finns i Kv. Spolen (Industristaden).



Varierad byggnadshöjd i Industristaden (foto A.Z 2008)

Programmet föreslår en byggnadshöjd på västra sidan om Kungsgatan på maximalt sju våningar plus indragen takvåning. Hela kvarteret kommer inte att kunna exploateras i denna höjd, då ett exploateringstal på 2,5 förutsätter även en lägre byggnadsdel, företrädesvis på sydsidan, så att solen kommer in på gården. Rimliga möjligheter till parkering på egen tomtmark, samt goda sol- och ljusförhållanden påverkar exploateringsgraden av varje enskilt kvarter.

På Kungsgatans östra sida föreslås kontors- och handelshusen kunna byggas upp till samma byggnadshöjd som västra sidan.

Söder om Kungsängsesplanaden kommer man inte att kunna bygga bostäder (pga närheten till reningsverket) så området blir således bebyggt med kontors- och handelsbyggnader. Även här kan en tätare exploatering och en högre byggnadshöjd än dagens genomföras.

Allmänna platser, grönstruktur samt bostadsgårdar

Genom att samtliga gator i Kungsängen ges alléplanteringar och i de flesta fall bred förgårdsmark med möjligheter till plantering, kommer Kungsängens speciella särdrag, trots den relativt höga exploateringen, att bli de gröna gaturummen.



Karta nr. 7 Grönytor och torg

Gator, torg och parker skall inbjuda till liv, rörelse och möten, vara vackra och upplevelserika och inge trygghet alla tider på dygnet. Karaktäristiskt för staden är att gatan och det offentliga rummet är mötesplats. För att erhålla en levande gatumiljö bör sockelvåningen innehålla verksamheter som vänds utåt mot gatorna.

I det solfattiga Sverige har soliga och vindskyddade sittplatser stor attraktion. Under utomhusvistelse, arbetspauser, luncher etc kan dessa bli viktiga element i gatans liv. Gaturummet behöver kompletteras med både konventionella sittplatser som parksoffor och uteserveringar och med trappor, låga murar, friser, pollare etc.



Gemensamt uterum i ett "storkvarter"



Fyrisån kan inspirera till vattenteman i området (A.Z. 2008)

Kungsängen har idag en regelrätt liten park plus två gröonstråk; längs ån och längs Kungsängsesplanaden. För att området skall kunna bli attraktivt för bostäder i innerstaden är det viktigt att markera ytor för närparker. Vatten förekommer i väldigt liten utsträckning som element i stadens uterum och föreslås därmed tas upp som ett tema på de allmänna platserna.

Årmmet som har varit och i vissa delar fortfarande är ett av stadens finrum bör även här ges en utformning som gör det trivsamt att vistas i. På den östra sidan ges det stadskaraktär med kaj och bryggor längs ån ända ned till Kungsängsleden. Planteringar genomförs så att stråket blir grönt. En separat gång- och cykelväg föreslås gå obruten av biltrafik längs ån.



Illustration upprustning av fyrisåstråket vid Kungsängen (White 2007-10-30)

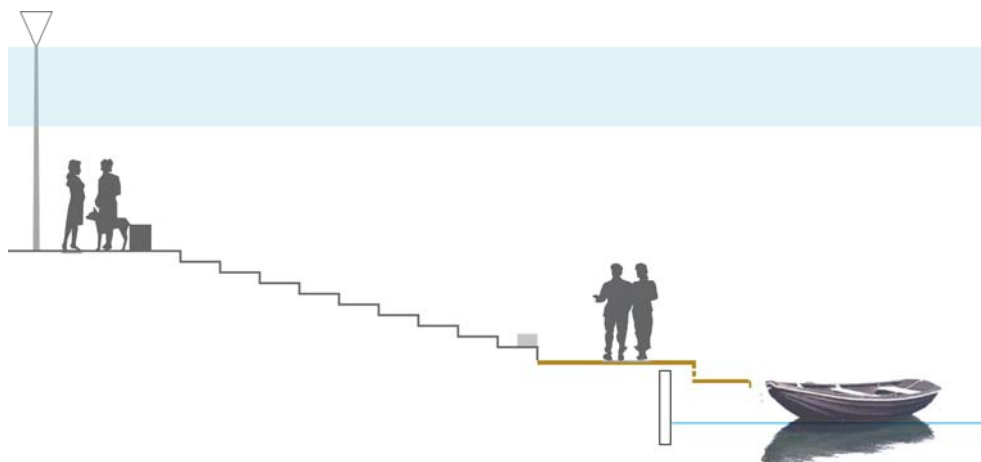


Illustration av södra bryggan, sittrappa (White 2007-10-30)

Söder om Kungsängsesplanaden föreslås utökade grönytor längs ån.

Bostadsgårdarna skall vara helt bilfria och bör kunna ges en omfattande vegetation. Detta ger en trygg innergård för lekande barn.

Man bör eftersträva att inte bygga garage/källare under hela innergården för att lerlagret inte skall påverkas mer än nödvändigt. Samtliga verksamheter och trapphus skall ha entréer från gatan. För bostäderna skall trapphusentréerna vara genomgående.



Innergård med generös trädplantering och mjuk grönska (foto B.R. 2008)

Förgårdsmarken kan behandlas och användas på olika sätt såsom cykelparkeringar, uteserveringar, trädgårdsplanteringar etc. Den bredare förgårdsmarken bör ligga sydväst- eller sydostsidan av husen där också balkonger kan bli mest attraktiva. Kvartersgränsen kan markeras med mur, pollare, häck eller smidesstaket.



Exempel på förgårdsmark med cykelparkering, planteringar och sittbänk (foto B.R. 2008)

Fritid och evenemang

Väster och söder om programområdet planeras för en utveckling och omstrukturering av Studenternas idrottsplats. Kontakten till de evenemang som fortgår på den västra sidan skall kunna nås via ny gång- och cykelbro, samt den nya bilbron i Kungsängsesplanadens förlängning.

Tekniska anläggningar

Området kan kopplas på stadens fjärrvärmenät. Samhällets krav på byggnadernas klimatskal regleras i Boverkets byggregler.

I huvudsak följer det befintliga ledningsnätet och det nya gatunätet varandra. Längs Fyrisån löper en större avloppsledning till reningsverket. Denna är känslig och påverkar utformningen av gatunätet närmast ån och placeringen av en bro i Kungsängsesplanadens förlängning.

Biogasledningen som idag löper till bussgaraget längs Sägargatan kan enkelt avledas till annan plats då flytt av bussgaraget blir aktuell. En placering av biogasstation föreslås i områdets sydöstra kvarter i anslutning till rondellen vid infarten till staden.

Alla ledningsdragningar skall planeras så att konflikter med områdets gröna alléer minimeras. Poängteras skall, att de gröna alléerna i gaturummet är av stor vikt för områdets trivsel.

Den stora transformatorstationen vid Muningatan blir kvar i sitt nuvarande läge. Anläggningen kommer att gestaltas på ett stadsmässigt sätt för att passa in i sitt centrala läge. Ett antal mindre transformatoranläggningar kan antas behöva etableras i området.



Illustrationen med transformatoranläggningen framme till höger i bild (White)

Reningsverket förväntas bli kvar i sitt nuvarande läge inom överskådlig framtid. En förtätad trädplantering med barrträd föreslås längs Kungsängsleden för att skyla den bakomliggande anläggningen.

Fastigheter inom området skall planeras med utrymme som möjliggör källsortering av avfall. Utrymmen skall anpassas till fastighetsnära hämtning av avfall.

Alternativ användning av Kv. Varvet (nuvarande båtuppläggning)

Den del av kvarteret som ligger närmast ån och Kungsängsesplanaden skulle även kunna användas för fritidsanläggningar i kombination med kontor. Fyrisån kan kompletteras med en gästhamn för småbåtar. En fotbollsarena i landskampsformat med plats för ca 20 000 besökare kan byggas ihop med omkringliggande kontors- och handelslokaler. En inomhusarena är också möjlig.

Parkeringsytorna måste utformas i flera plan för att tillgodose en arena av denna storlek.

Miljö

Buller och vibrationer

Trafiken kommer att öka i området i och med att antalet boende kommer att öka. Därför är det av vikt att övrig trafik leds runt området på huvudgatorna Strandbodgatan, Kungsgatan och Kungsängsesplanaden. Med kvartersstrukturen med tysta gårdar nås trots det centrala läget en god boendemiljö i stadsmiljö. Kontorsbebyggelse vid de större gatorna tjänar som bullerskydd för den innanförliggande bostadsbebyggelsen. Buller från verksamheter kommer att förekomma under övergångstiden från industriområde till stadsområde. Detta buller kommer dock att avta då dessa successivt avflyttar. Buller från verksamheter som tills vidare är kvar i området, främst NordMills, bedöms som hanterbara med tekniska åtgärder, som exempelvis överbyggnad av lastgårdar. Verksamheterna förväntas ligga kvar under lång tid, varför det är viktigt att bostadsbebyggelsen uppförs slutet och ljudisolerad mot trafikerad gata. Det befintliga industrispåret inne i Kungsängen används för transporter i begränsad omfattning och bedöms inte långsiktigt skapa väsentliga bullerstörningar.

När bebyggelse planeras i områden nära järnvägen ska kommunen eller exploatören bedöma om platsen är lämplig för ändamålet med hänsyn till buller och vibrationer och om skyddsåtgärder behövs för att riktvärdena skall kunna klaras.

Luftkvalitet

Då reningsverket blir kvar i Kungsängen är delen söder om Kungsängsesplanaden ej möjlig att exploatera för bostadsändamål. Den norra delen av området berörs i begränsad grad av luktspridningen från reningsverket.

Pumphuset som är vid Östra Ågatan i NordMills kvarter måste byggas in och förses med skorsten som för bort lukten, annars kan man inte bygga bostäder närmare än 50 meter från den.

De nya bostads- och handelskvarteren kommer att alstra mera biltrafik än området har idag. Därmed finns det ljud och avgaser att ta hänsyn till. Detta sker med trädplantering och slutna kvarter mot trafikerade gator för god innergårdsmiljö.

Vatten

På grund av hårdgörningen av området riskeras avrinning av förorenat vatten till Fyrisån. En uppsamling och rening av dagvatten är i linje med översiktsplanen för Uppsala stad, 2002. För att behålla vattenbalansen i lermassorna bör inte hela fastigheter underbyggas med garage, utan dagvatten skall kunna rinna ner i jorden.

Gatorna bör planteras med träd som står i så kallad skelettjord. Detta innebär att trädens rötter får tillgång till vatten och syre samtidigt som regnvattenavrinningen fördröjs. Vatten från hårdgjorda ytor kan ledas ner till trädrötterna. Överloppsvatten kan sedan ledas vidare till dagvattensystemet.

Området ligger inom yttre skyddsområde för vattentäckt, skyddsföreskrifter ska beaktas.

Solinstrålning

I den kvartersstruktur som föreslås ligger gårdsstorleken på ca tre gånger husens höjd. Detta tillsammans med att bebyggelsen föreslås trappa ner i höjd mot söder ger området en god soltillgång. Den befintliga högre industriebebyggelsen skuggar dock omgivande byggnader. I detta sammanhang syns befintliga siloanläggningar svåra att bevara även om de tekniskt sett skulle vara möjliga att omvandla till annat ändamål.

MILJÖ OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

Stadsbild

Området som idag innehåller en blandning av kontorshus, silos, hallbyggnader, åkerier och upplag kan få en väsentligt förbättrad miljö.

Sedd från slätten i söder får staden en markerad avslutning med stadsbebyggelsen som en mur strax norr om Kungsängsleden. Uppsalasiluetten med slottet och Domkyrkan som de dominerande inslagen kommer att finnas kvar.



Vy söderifrån (foto B.Ringström 2008)

Infarten till staden söderifrån, Kungsgatan, får genom den nya bebyggelsen en ny karaktär av livfullt affärsstråk.

Årummets östra sida kommer att få en väsentlig ansiktslyftning när upplagen försvinner och ersätts med stadsbebyggelse och promenadstråk med brygga för småbåtar.

Stadsliv

Kungsängen har gångavstånd till stadskärnan. En utbyggnad av 4 000 lägenheter i Kungsängen medför ett väsentligt tillskott till underlaget för service och kulturaktiviteter i stadskärnan och bidrar till att ge liv åt stadens centrala delar de tider på dygnet då butiker och arbetsplatser är stängda.

Utbyggnad av arbetsplatser för ytterligare ca 10 000 sysselsatta inom området bidrar också till att underlaget för olika slags serviceaktiviteter i stadens centrala delar utökas.

Stadskärnan är trång och många kommersiella aktiviteter är svåra att nå med bil. Tankar finns därför på att lokalisera nya butiker till externa köpcentra. Det finns risker för att sådan etablering på lång sikt medför en utarmning av stadskärnan. Ett alternativ till en sådan butikslokalisering med god biltillgänglighet som troligen inte får samma negativa inverkan på stadskärnan är den nya Kungsgatan. Om den bilburna handeln istället förläggs dit ligger den i direkt anslutning till stadskärnan och det är lätt att ta sig emellan. Sammantaget skulle en utbyggnad av Kungsängen medföra en vitalisering av stadslivet.

Friluftsliv

Inom området finns inga förutsättningar för friluftsliv. Genom brokontakter över ån nås dock den mot söder utvidgade Stadsträdgården och Uppsalaåsen. Man får därför räkna med att dessa ytor kommer att bli mera utnyttjade för rekreatiönsändamål och därmed utsatta för slitage på grund av den nya bebyggelsen i Kungsängen. Den östra åstranden kommer efter den föreslagna utbyggnaden att bli ett attraktivt promenadstråk med grönytor, pirer och småbåtsbrygga, till glädje för de boende i stadskärnan.

Trafik

Kollektivtrafik

Då Kungsängen ligger centralt är det mycket förmånligt ur kollektivtrafiksynpunkt. Några nya busslinjer behöver inte byggas ut för att försörja de 4 000 nya lägenheterna och de nya arbetsplatserna med kollektivtrafik.

Området ligger också gynnsamt till för trafikering med eventuellt nytt bansystem. Kungsgatan kan ge plats åt det rälssystem som man i framtiden väljer.

Då möjligheterna att försörja området med kollektivtrafik är mycket goda är sannolikheten stor för att området skall alstra färre biltrafikerörelser än om motsvarande mängd arbetsplatser och bostäder förlades till mera perifera lägen.

Biltrafik

Trots det förmånliga läget ur kollektiv trafiksynpunkt får man räkna med att området alstrar en hel del biltrafik. Således beräknas biltrafiken på omgivande gator att öka enligt tabellen nedan om en ny bro byggs ut i Kungsängsesplanadens förlängning.

Med Bäverns gränd **stängd** uppskattas trafiken på en ny bro vid Kungsängsesplanadens förlängning till 19 000 fordon/dygn år 2030, på Islandsbron till 8 500 och Bäverns gränd ca 1000 (bussar).

<u>antal fordon/årsmedeldygn</u>	<u>år 2000</u>	<u>år 2030 med bro</u>	<u>år 2030 utan bro</u>
Kungsängsesplanadens bro	-	19 000	-
Kungsängsleden	18 000	27 000	33 500
Islandsbron	12 700	8 500	18 500
Strandbodgatan	7 000	6 500	9 400

Med Bäverns gränd **öppen** för all biltrafik (båda riktningar) uppskattas trafiken på en ny bro vid Kungsängsesplanadens förlängning till 17 500 fordon/dygn år 2030, på Islandsbron till 16 600 och Bäverns gränd ca 16 000.

Totalt torde dock bilanvändningen bli lägre om 4 000 lägenheter byggs i Kungsängen i stället för ett område längre bort från centrum. Antalet bilrörelser till och från bostaden för ett hushåll i perifert läge uppgår till i genomsnitt 6-7 per hushåll och dygn medan antalet bilrörelser för ett hushåll med bostaden i centralt läge, typ Kungsängen, stannar vid 4 per hushåll och dygn. Dessutom är resorna från hushåll i centrala lägen i genomsnitt kortare. Lokaliseringen av ett ökat antal arbetsplatser till centrala istället för perifera lägen torde också bidra till att minska trafikarbetet.

Cykeltrafik

Vid Islandsbrons östra landfäste korsar ett livligt frekventerat cykelstråk körtrafiken. Genom att biltrafiken på Islandsbron minskar ökar säkerheten i denna korsning väsentligt. Genom de nya GC-vägarna genom Kungsängen med nya broar över ån och kanske även en planskild korsning under järnvägen vid Kungsängsesplanadens förlängning österut underlättas cykelkontakten mellan Uppsalas sydvästra och östra delar.

Båttrafik

Då de båda nya broarna görs öppningsbara, påverkas inte möjligheterna till båttrafik till den gamla hamnen.

Stadsbyggnadsekonomi

Det är ekonomiskt långsiktigt gynnsamt att utnyttja Kungsängens centralt belägna mark intensivare än för närvarande. Infrastruktur i form av vägar, gator, vatten, avlopp, fjärrvärme, el, tele etc till området finns redan. Varken kommunen eller respektive taxekollektiv har några utgifter för detta, vilket man får om man lägger motsvarande mängd bostäder utanför den centrala staden.

Då många möjligheter till fritidsaktiviteter för ungdomar finns i staden torde även kostnaderna för fritidssidan vara lägre för Kungsängen än för kransorterna. Detta gäller även övrig kommunal service.

Kostnaderna för arbetsresor torde också genomsnittligt bli lägre om bostäderna läggs i Kungsängen. Därigenom minskar reseavdragen och skatteintäkterna ökar något.

Sammantaget torde stora besparingar kunna göras genom att bygga i Kungsängen jämfört med att bygga motsvarande mängd i mera perifert belägna områden även om de avses bli bebyggda senare. Senarelagda investeringar i infrastruktur medför minskade ränteutgifter.

Nollalternativ

Ett nollalternativ betyder inte att utvecklingen avstannar och att situationen i ett område i framtiden är densamma som den man ser i området idag. Ett nollalternativ betyder att områdets fortsatta utveckling följer dagens gällande program och planer som reglerar markens användning. Den fortsatta utvecklingen av Kungsängen skulle i ett nollalternativ följa det gällande programmet från 2001. I föreliggande förslag föreslås en högre exploatering än tidigare, vilket bör vara positivt ur miljösynpunkt. Ifall nya bostäder måste läggas vid andra perifera lägen, istället för att byggas i detta för Uppsala kommun centrala läge med befintlig infrastruktur, kommer mer trafik att alstras och därmed mer trängsel, försämrad luftkvalité och högre bullernivåer. Kungsängen skulle även fortsättningsvis till största del bestå av verksamheter och kontor.

EKONOMI

Förändringen/förnyelsen av Kungsängenområdet från industriområde till en blandad stadsmiljö med bostäder, arbetsplatser, butiker och annan service förutsätter att infrastrukturen i området förnyas och utvecklas. Det gäller exempelvis upprustning och nyanläggning av gator, upprustning och utveckling av å-rummet med bryggor och ny gång- och cykelbro över ån, nyanläggning av park mm. Kostnader för anläggningar inom och i anslutning till området finansieras genom exploateringsavgifter som regleras i samband med detaljplaneändring. För större anläggningar/investeringar såsom ny korsning med järnvägen och ny gatubro över Fyrisån samt flytt av bussdepå bedöms skattefinansiering bli nödvändig. Kostnader/finansiering beträffande förlängning av Dragarbrunnsgatan genom verkstadsbyggnaden vid bussområdet behöver utredas.

Exploateringskostnader som finansieras genom exploateringsintäkter är: Nya gator och upprustning av befintliga gator inkl Kungsgatan och Kungsängsesplanaden, upprustning av Åstråket inklusive bryggor och ny GC-bro, parkanläggningar, kostnader för markinlösen mm. Kostnaderna skall finansieras genom att kommunen vid detaljplaneändringar tar ut en exploateringsavgift för den ökade byggrätt (bruttoarea) som ny detaljplan medger. Exploateringsavgiftens storlek uppgår till 450 kr per kvm BTA i kostnadsläge maj 2002. En översyn av exploateringsekonomi beräknas utföras under samrådstiden.