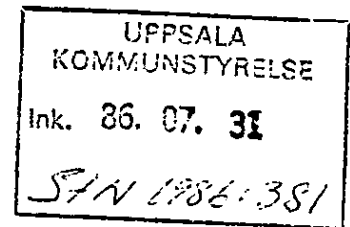


12. 03.
082-1354-26



KV SULAN, KLACKEN, ASKAN M FL
UPPSALA KOMMUN
UPPSALA LÄN

P1 57 V

FÖRSLAG TILL STADSPLAN

BESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget omfattar en med P1 57 V betecknad karta, bestämmelser och beskrivning.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget inom stadsdelarna Gränby och Sala Backe i Uppsala centralort. I nordväst begränsas området av P1 70 D (fastställd 1961-10-19), P1 70 B (fastställd 1960-12-02), i nordost av P1 57 R (fastställd 1974-05-31), i sydost av P1 57 A (fastställd 1950-04-14), P1 57 U (fastställd 1984-10-09) och P1 72 E (fastställd 1953-02-20) i sydväst av Tycho Hedéns väg (E4).

Områdets totala areal är ca 7,4 ha.

PLANERINGS- FÖRUTSÄTT- NINGAR

Befintliga planer

Hela planområdet är stadsplanebelagt. I planområdet ingår följande planer: P1 57 P (fastställd 1965-02-08), P1 70 B (fastställd 1960-12-02), P1 70 D (fastställd 1961-10-19), P1 70 AD (fastställd 1976-08-23), P1 72 F (fastställd 1957-06-24) och P1 72 L (fastställd 1961-11-15).

Kommunala ställningstaganden

Bostadsförsörjningsprogram

Gällande bostadsförsörjningsprogram omfattande åren 1985-89 redovisar en utbyggnad inom planområdet med 65 lägenheter i flerbostadshus. Igångsättning beräknas ske år 1986.

Kommunala beslut i övrigt

Under ledning av kommunstyrelsens planeringsutskott har under senare år ett omfattande planeringsarbete bedrivits i olika delar av staden för att lösa varje stadsdels särskilda

problem, ett så kallat stadsförnyelsearbete. En stadsdelsrapport för förnyelse av Sala Backe-området har utarbetats vilken varit föremål för samråd med de boende i stadsdelen. Kommunstyrelsen beslutade 1983-05-04 efter att ha tagit del av inkomna synpunkter att uppdra åt byggnadsnämnden att på angivet sätt i nya stadsplaner pröva ändrad användning för området mellan Vaksalagatan och Salabacksgatan, kvarteret Sala Backar. Skomakargatan, Lästen och Sylen, Sala Hageområdet och västra delen av Byggmästarparken.

Byggnadsnämnden gav 1983-06-30 stadsarkitektkontorets planavdelning uppdrag i enlighet med kommunstyrelsens beslut.

Befintliga förhållanden

Kv Sulan och Klacken

Området omfattar en ca 50 m bred markremsa mellan Vaksalagatan och Salabacksgatan. Hela området sluttar mot sydväst. Rivningsfastigheter, parkmark med fullvuxna träd på planerade markytor, garage och bilverkstäder finns inom området. Enligt gällande plan är området indelat i 4 markområden för garage och parkeringsändamål. Mellan dessa markområden är mindre parkmarker utlagda.

Kv Askan

anordningar
Den del av kvarteret som ingår i planområdet rymmer en bensinstation samt ett mindre område med byggrätt för depåändamål åt parkförvaltande myndighet. Något behov av depåändamål finns inte längre inom området.

Kv Johannelund

Den del av kvarteret som ingår i planförslaget är bebyggt med 3 bensinstationer.

Vegetation

Inom kv Sulan och Klacken finns inslag av fruktträdgårdar kring rivningsfastigheterna samt äldre uppvuxet trädbestånd inom parkmark. Kv Askan och Johannelund saknar praktiskt taget vegetation.

Geotekniska förhållanden

Området sluttar åt sydväst, från en högsta nivå av +21,0 m till en lägsta nivå på +10,0 m vid E4.

Vid bebyggelse av grannfastigheterna framgick att undergrunden består av lera vars mäktighet varierar mellan 4-20 m. Leran underlagras av grov friktionsjord (morän) eller berg. Vid tyngre byggenskap torde lämplig grundläggningsmetod vara stödpålning. I samband med byggnadslovet kommer byggnadsnämnden att infordra grundundersökning och geotekniskt utlåtande.

Fornlämningar, byggnadsminnen

Några fornlämningar eller byggnadsminnen förekommer ej inom planområdet.

Vägar och trafik

Huvudgator inom planområdet är Tycho Hedéns väg och Vaksalagatan. Tycho Hedéns väg är genomfartsled för E4-trafik och Vaksalagatan är infartsled för trafik österifrån (väg 78). Längs båda trafiklederna är den tillåtna hastigheten 70 km/tim. Längs övriga gator inom området, Arstagatan, Salabacksgatan och Gränby bilgata, är hastighetsbegränsningen 50 km/tim.

Trafikbelastningen i gatunätet redovisas nedan.

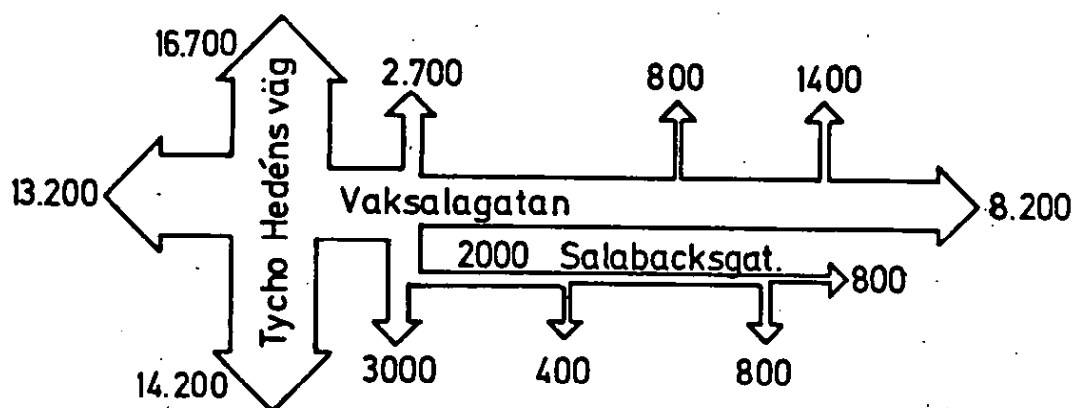


Bild: Nuvarande trafikbelastning, fordon/vardagsmedeldygn (VDM) (Sammanställning av trafikräkningar åren 1983-85)

Av trafiken på Salabacksgatan inom planområdet är cirka hälften genomfartstrafik.

Utformningen av trafiksystemet och trafikbelastningen på gatorna medför problem främst vad gäller trafiksäkerhet och buller.

En sammanställning av de polisrapporterade trafikolyckorna inom området visar att de mest olycksdrabbade korsningarna är Tycho Hedéns väg - Vaksalagatan och Vaksalagatan - Arstagatan men att antalet olyckor i förhållande till trafikbelastningarna också är stort i korsningarna Arstagatan - Salabacksgatan, Vaksalagatan - östra anslutningen till Gränby bilgata och längs Salabacksgatan.

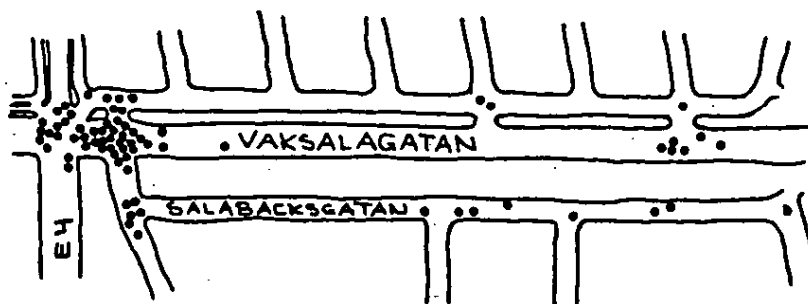


Bild: Sammanställning av polisrapporterade trafikolyckor åren 1980-84

De beräknade trafikbullerstörningarna redovisas på bild nedan. Längs Salabacksgatan överskrider bullernivån vid husfasad 60 dB(A) utomhus. Merparten av detta buller orsakas av trafiken på Salabacksgatan, Vaksalagatans bidrag till totala bullret är mindre än 1 dB(A).

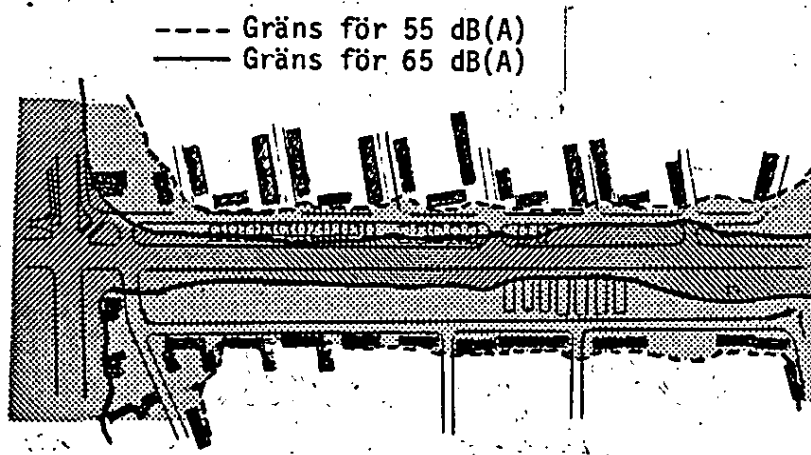


Bild: Beräknat dygnsekvivalent trafikbuller.

Gång- och cykeltrafik

Några huvudstråk för gång- och cykeltrafik finns ej inom planområdet.



Bild: Huvudstråk för gång- och cykeltrafik i de östra stadsdelarna.

De spontant upptrampade stigarna tvärs Vaksalagatan tyder dock på att bättre förbindelser mellan stadsdelarna Sala Backe och Gränby är önskvärt.

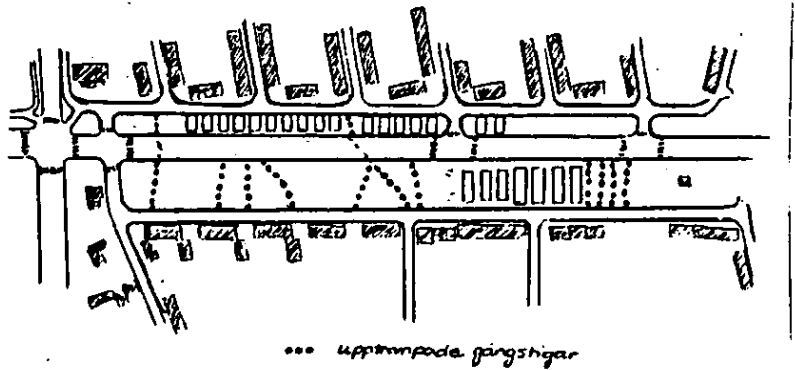


Bild: Upptrampade stigar till och tvärs Vaksalagatan.

Kollektiv trafik

Den kollektiva linjetrafiken inom planområdet utgöres dels av stadsbusslinjerna 3, 9, 15, 23, 29 och 53, dels av de regionala busslinjerna 805 och 811. Busslinjernas sträckning och hållplatslägen redovisas i bild nedan.

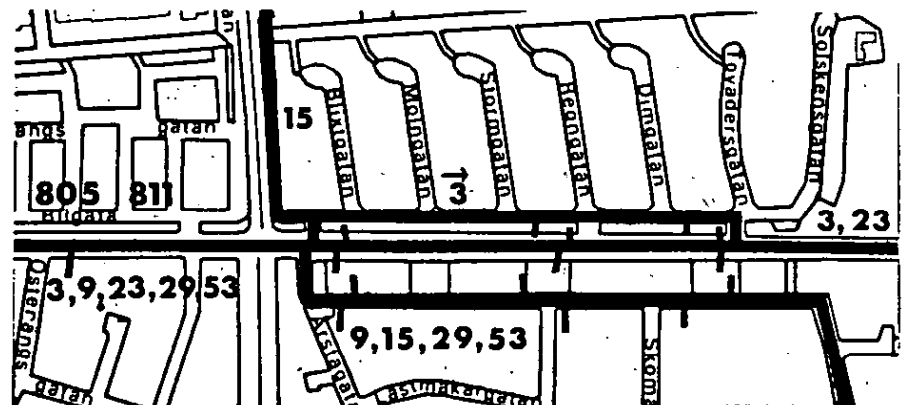


Bild: Busslinjesträckningar och hållplatslägen.

Ledningssystem

Hela planområdet är anslutet till det kommunala VA-nätet och ingår i fjärrvärmeområde.

Markägoförhållanden

Inom planområdet finns ett 10-tal fastigheter i enskild ägo. Resten av området där bl a nyproduktion kommer att föreslås ägs av kommunen.

PLANFÖRSLAG Kv Sulan och Klacken

Sydöstra delen av kvarteret föreslås bli bebyggd med specialprojekterade lägenheter i varierande höjd mellan 2-4 våningar. Utformningen har studerats noga för att kunna möjliggöra optimal avskärmning av störningarna från Vaksalagatan. I övrigt föreslås att befintliga garage-småindustriverksamheter bevaras och kompletteras.

Bostadsdelen föreslås bli åtskild från arbetsområdet genom en mindre parkmark. Parkområdet föreslås omfatta hela det uppvuxna och dominerade trädbeståndet inom de två kvarteren. Inom parkområdet föreslås ett reservområde för parkering. Denna reserv är avsedd att framledes utnyttjas av närliggande bostadsrättsföreningar efter behov och överenskommelse med kommunen.

Kv Johannelund

Kvarterets markareal utökas genom flyttning av Arstagatans anslutning till Vaksalagatan. Tillökningen är av storleksordning 2400 m². I och med omläggning av Arstagatan förlorar närmaste bensinstationen på fastigheten Johannelund 6:2 sin tillfart. Förutsättning för planens genomförande inom detta avsnitt är att bensinstationen får ny infart mot Arstagatan genom lämplig fastighetsreglering i samråd mellan ägaren till fastigheten Johannelund 6:2 och ägaren till tillökningensarealen som är kommunen.

Kv Askan

BP Bensinstation planerar att bygga en nyanläggning i samarbete med Mc Donalds. Den senare planerar uppföra en restauranganläggning för såväl sittande gäster som bilburna, s k drive-thru anläggning inom den nuvarande kommunägda depå-tomten. Planförslaget har utformats i samråd med berörda parter och har fått en sådan utformning att byggnaderna avskärmar aktiviteterna på den egna tomten från närliggande bostäder.

Skyddsrum

Behovet av skyddsrum skall tillgodoses enligt de riktlinjer som finns i kommunens skyddsrumspan.

Friytor, parkmark

Den föreslagna parkmarken mellan bostäder och arbetsområden är avsedd som skyddsområde för att bevara där ett flertal uppvuxna träd. Området utgör samtidigt buffertzonen mellan två olika användningssätt i stadsplanen.

Vägar och trafik

De åtgärder som föreslås i planförslaget vad gäller gatunätets utformning syftar främst till att öka trafiksäkerheten, minska bullerstörningarna och förbättra förbindelserna tvärs Vaksalagatan för gång- och cykeltrafik.

För att öka säkerheten föreslås Årstagatans anslutning till Vaksalagatan flyttas ca 70 m österut. Det större avståndet till korsningarna med Tycho Hedéns väg medför att klarheten i trafiksystemet ökar och magasinlängderna fördubblas. Åtgärden möjliggör också att ett separat fält för högersvängande trafik från Tycho Hedéns väg kan anordnas. Vidare bedöms säkerheten öka i korsningen Årstagatan - Salabacksgatan genom att hastigheten på grund av korsningsutformningen bli lägre.

Den mellersta anslutningen från Gränby Bilgata till Vaksalagatan föreslås utgå och den östra anslutningen signalregleras. Hastigheten på Vaksalagatan sänkes till 50 km/h. För att minska bullerstörningarna och olycksriskerna längs Salabacksgatan föreslås en ny anslutning från Salabacksgatan till Vaksalagatan mitt för östra anslutningen till Gränby bilgata. Anslutningen innebär att genomfartstrafiken längs Salabacksgatan kan elimineras.

Eventuellt kan en trafikreglering av Salabacksgatan komma att krävas för att avsedd reduktion av genomfartstrafiken skall erhållas. Regleringen kan bestå av hastighetsnedsättande åtgärder eller avstängning vid Lästmarkargatan. Lämpliga åtgärder beslutas i särskild ordning av trafiknämnden.

Med föreslagna åtgärder reduceras trafikflödet på Salabacksgatan till mindre än 1000 fordon/dygn medan trafiken på Vaksalagatan något ökar.

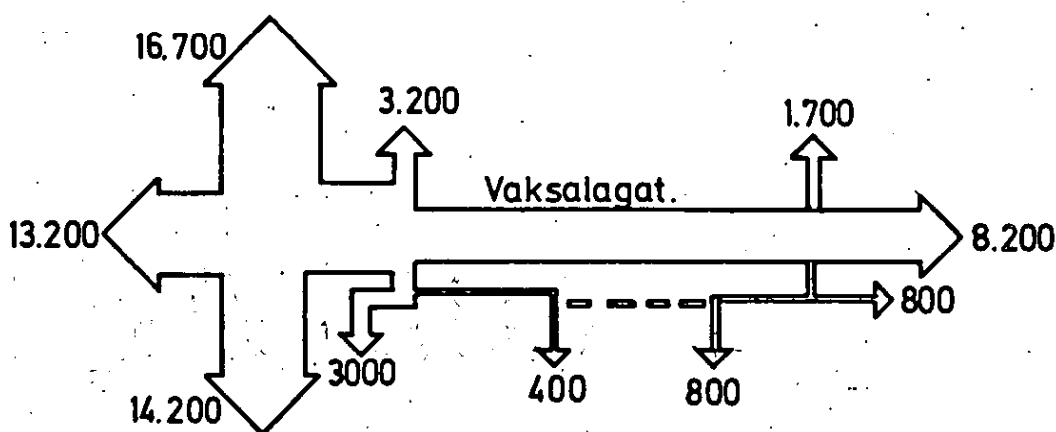


Bild: Bedömd trafikfördelning med genomförda förändringar i trafikinätet.

Buller och avgaser

Den föreslagna nya bostadsbebyggelsen i området mellan Vaksalagatan och Salabacksgatan är anpassad till det ur trafikstörningssynpunkt svåra läget. En sammanhängande låg bebyggelse närmast Vaksalagatan bildar en skärm för bakomliggande bebyggelse och gårdar. Mot Vaksalagatan lokaliseras mindre störningskänsliga funktioner i bostaden. Förråd, badrum, kök etc medan sovrummen förlägges mot gården.

Med byggnadstekniska åtgärder dämpas trafikbullret i fasaden så att det av kommunfullmäktige antagna planeringsmålet 30 dB(A) inomhus tillgodoses.

Buller och avgasberäkningar för den föreslagna bebyggelsen har genomförts. Vid fasaden närmast Vaksalagatan beräknas trafikbullret (inkl fasadreflex) uppgå till ca 71 dB(A) vilket således innebär att kravet på bullerdämpning i ytterväggen är ca 41 dB(A) för att planeringsmålet för inomhusbuller skall tillgodoses.

På terrasserna högst upp i punkthusen beräknas bullret till 54 dB(A). Vid den befintliga bebyggelsen längs Salabacksgatan beräknas bullerstörningarna genom de trafiktekniska åtgärderna och på grund av den skärmande nybebyggelsen minskas från nuv drygt 60 dB(A) till ca 57 dB(A).

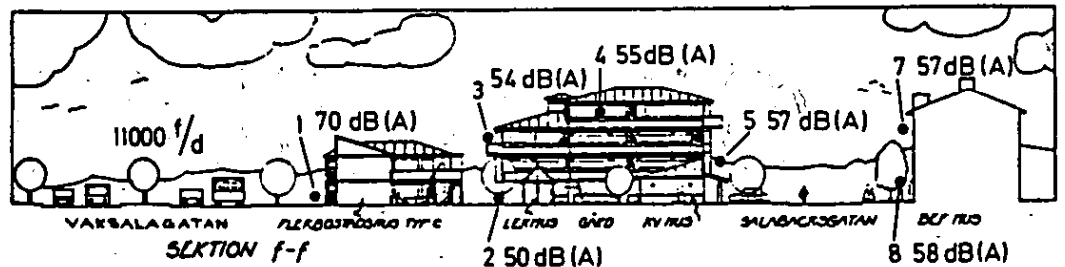


Bild: Beräknad ekv bullernivå med föreslagen nybebyggelse.

Avgashalterna vid bebyggelsen närmast Vaksalagatan har som 99,9 %-il beräknats för CO till 3.4 mg/m³ (8 h) och för NO₂ till 0.10 mg/m³ (1 h). De planeringsmål för bilavgaser som kommunfullmäktige antagit är för CO 10 mg/m³ (8 h) och för NO₂ 0.19 mg/m³ (1 h) dvs några överskridanden av dessa riktvärden förväntas ej ske.

Gång- och cykeltrafik

Från den signalreglerade korsningen över Tycho Hedéns väg föreslås gång- och cykeltrafiken föras norr om Vaksalagatan separerad från biltrafiken fram till den nya anslutningen till Gränby bilgata och via den signalreglerade korsningen över Vaksalagatan till Salabacksgatan.

Mitt på sträckan mellan anslutningarna till Vaksalagatan finns i dag en spontan gångväg som visar på att ett gångtrafikbehov finns mellan stadsdelarna på ömse sidor om Vaksalagatan. Gångvägen föreslås i planförslaget permanentas och utrymme för den fram till Gränby bilgata betecknas som parkmark. Övergångsstället föreslås signalregleras. Slutligt avgörande härvidlag har dock gatunämnden

Busstrafik

Planförslaget förutsätter inte men möjliggör att nya buss-hållplatser anordnas på Vaksalagatan i anslutning till det föreslagna signalreglerade övergångsstället.

Parkering

Parkeringstillgången inom Sala Backe är allmänt otillräcklig. Kantstensparkering är vanlig. Som reserv för en kompletterande utbyggnad av parkeringsmöjligheten föreslås särskilda områden för parkering mellan Vaksalagatan och Salabacksgatan. Härutöver bibehålles det tidigare garageområdet i kv Klacken. Antalet möjliga nya bilplatser i dessa områden beräknas till ca 40 st.

För den föreslagna nybebyggelsen förutsätts anordnas erforderlig parkering inom det egna kvarteret. Behovet beräknas till 45 platser enligt normen 9 bilplatser /1000 m² vy för bostäder i ytterområden.

Parkeringsplatserna mellan Gränby bilgata och Vaksalagatan justeras i läge för att ge plats åt ny anslutning mellan dessa gator samt åt ny gång- och cykelväg.

Teknisk försörjning

Planområdet kan anslutas till befintliga ledningar vad beträffar såväl vatten, avlopp som fjärrvärme. Dessa finnes i angränsande gator.

Elverkets 10 kV kabelförband i nuvarande Arstagatans väg-område skall flyttas ut i nya Arstagatan.

PLANGENOM- FÖRANDE

Kv Sulan och Klacken

Den inom sydvästra delen av kvarteret belägna nybebyggelsen avses att uppföras av HSB som kommunen har fördelat marken till. Nyproduktionen beräknas i enlighet med bostadsförsörjningsprogrammet bli påbörjat år 1986.

Inom den del av planområdet som omfattar arbetsområde ägs marken av både enskilda och kommunen. Där finns flera olika möjligheter till plangenomförande. En föreslagen ny gata

mellan Salabacksgatan och Vaksalagatan är delvis förlagd på enskilt ägd mark och måste förvärfvas av kommunen innan plangennomförande kan ske.

Kv Johannelund

Kuwait Petroleum Svenska AB som äger bensinstationen på hörnet av Tycho Hedéns väg och Vaksalagatan har skrivit förhandskontrakt med kommunen om markförvärvet.

Kv Askan

Mc Donalds har gjort en markreservation hos kommunen för den obebyggda tomten som gränsar till BP Bensinstation.

Gatuombyggnaden

Ombyggnad av Vaksalagatan, Arstagatan, Blixtgatan samt anslutning Salabacksgatan beräknas kosta 2.326.000 kr.

Ny anslutning Salabacksgatan genom kv Klacken, stängning av Regngatan samt nytt övergångsställe över Vaksalagatan 1.054.000 kr.

Kostnader för genomförande av sektionminskning på Salabacksgatan uppgår till 190.000 kr.

Gatunämnden saknar i nuvarande budget de 3.570.000 kr som krävs för gatuombyggnaden. För att åstadkomma byggstart under 1986 har gatunämnden diskuterat att förskotta 1.000.000 kr ur annat konto.

Utöver ovan redovisade kostnader för gatuombyggnaden tillkommer kostnad för inlösen av fastigheten Sala Backar 1:50. Detta är nödvändigt för genomförande av planförslagets nya väg mellan Vaksalagatan - Salabacksgatan.

SAMRAD

Under planarbetet har samråd ägt rum med berörda myndigheter, byggherre för bostadsbebyggelse, bensinbolagen, angränsande bostadsrättsföreningar, berörda sakägare samt företag som anmält sitt intresse för att etablera sig inom området.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i mars 1986

Reviderat i juli 1986

Ingvar Blomster

Ingvar Blomster
planchef

Iwan Czartoryski

Iwan Czartoryski
planarkitekt

Tillhör Uppsala kommuns
byggnadsnämnds beslut
1986-07-17 § 523
betygar

Inger Ståhlberg
Inger Ståhlberg
sekr

Tillhör Uppsala kommunfullmäktige
beslut den 25 augusti 1986 § 208

Ex officio:

Ulf Bergström
Kommunfullmäktiges sekreterare

Tillhör Länsstyrelsens beslut 1986-12-09
Yvonne Fällman
Florence Eriksson

KV SULAN, KLACKEN, ASKAN M FL
UPPSALA KOMMUN
UPPSALA LÄN

P1 57 V

FÖRSLAG TILL STADSPLAN

082-1854-36

BESTÄMMELSER

1 § PLANOMRÅDETS ANVÄNDNING

1 mom Byggnadskvarter

- a) Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.
- b) Med Bc betecknat område får användas endast för kvartersgård.
- c) Med G betecknat område får användas endast för garageändamål.
- d) Med Gj betecknat område får användas endast för garageändamål samt även för småindustriändamål, där så prövas kunna ske utan olägenhet med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad.
- e) Med Gt betecknat område får användas endast för bensinförsäljning och därmed samhörigt bilservicändamål.
- f) Med H betecknat område får användas endast för handelsändamål.

2 mom Specialområde

- a) Med Tp betecknat område får användas endast för parkeringsändamål.
- b) Med Es betecknat område får användas endast för transformatorstation och därmed samhörigt ändamål.

2 § MARK SOM ICKE ELLER I ENDAST MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS

1 mom Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

2 mom Med korsprickning betecknad mark får bebyggas endast med uthus, garage och dylika mindre gårdsbyggnader.

3 § SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGAENDE OMRÅDE FÖR ALLMÄNNA LEDNINGAR

På med u betecknad mark får icke vidtas anordningar som hindrar framdragande och underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

4 § BYGGNADS UTFORMNING

- 1 mom På med romersk siffra betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffran anger.
- 2 mom På med I, II, III eller IV betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än 3.0, 6.0, 9.0 och 12.0 meter.


5 § UTFARTSFÖRBUD

- 1 mom Utfart får icke anordnas över områdesgräns som även betecknats med ofyllda cirklar.
- 2 mom I områdesgräns som även betecknats med fyllda cirklar skall fastighet förses med stängsel, vari ej får anordnas öppning som medger utfart mot gata.

STADSBYGGNADSKONTORET

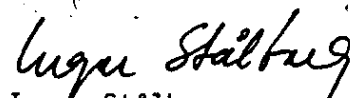
Uppsala i mars 1986

Gäller även efter revidering i juli 1986


Ingvar Blomster
planchef


Iwan Czartoryski
planarkitekt

Tillhör Uppsala kommuns
byggnadsnämnds beslut
1986-07-17 § 523
betygar:


Inger Ståhlberg
sekr

Tillhör Uppsala kommunfullmäktiges

Beslut den 25 augusti 1986 § 208

Ex officio:


Kommunfullmäktiges sekreterare.

Planen fastställd genom länsstyrelsens
beslut 1986-12-09.
Beslutet har vunnit laga kraft.


Florence Eriksson