

Program för gaturum GAMLA UPPSALAGATAN - FRÅN TRAFIKLED TILL STADSGATA



Stadsbyggnadsförvaltningen, oktober 2015

Inledning och syfte

Syftet med programmet är att få en helhetsbild av omstruktureringen av ett gaturum som idag är överdimensionerat i stadsmiljön. Vidare ska programmet ge riktlinjer för indelningen av funktioner i det nya snävare gaturummet. Programmet är i första hand tänkt att utgöra ett vägledande underlag för aktuella och kommande detaljplaner i anslutning till gatan och kommande gatuombyggnad.

Studien har genomförts med hjälp av en intern arbetsgrupp bestående av planarkitekter, trafikplanerare och landskapsarkitekter. En större referensgrupp har funnits för att förankra förslaget på ett bredare plan. Där har representanter från Uppsala kommun, UL samt Vattenfall funnits med. I och med det tidigare arbetet med Råbyvägens utformning mellan Tycho Hedéns och Vattholmavägen, har många diskussioner förts angående grundläggande ställningstaganden och förhållningssätt då det gäller förtätning av gatumiljöer inom Uppsalas innerstad.

Avgränsning

Programmet hanterar Gamla Uppsalagatans sträckning mellan Tycho Hedéns väg och Vattholmavägen. Programmet definierar gatans gränser och hanterar kopplingen mellan gatumark och privat fastighetsmark.

En utmaning i arbetet med detta program har varit att hitta en detaljningsnivå som är så pass generell att den håller över tid. Nivån har landat i schematiska skisser i plan och sektion, som visar vilka funktioner som ska inrymmas i gatumiljön. Precisa områden för exempelvis angöring och växtlighet tas fram i detaljprojekteringen.

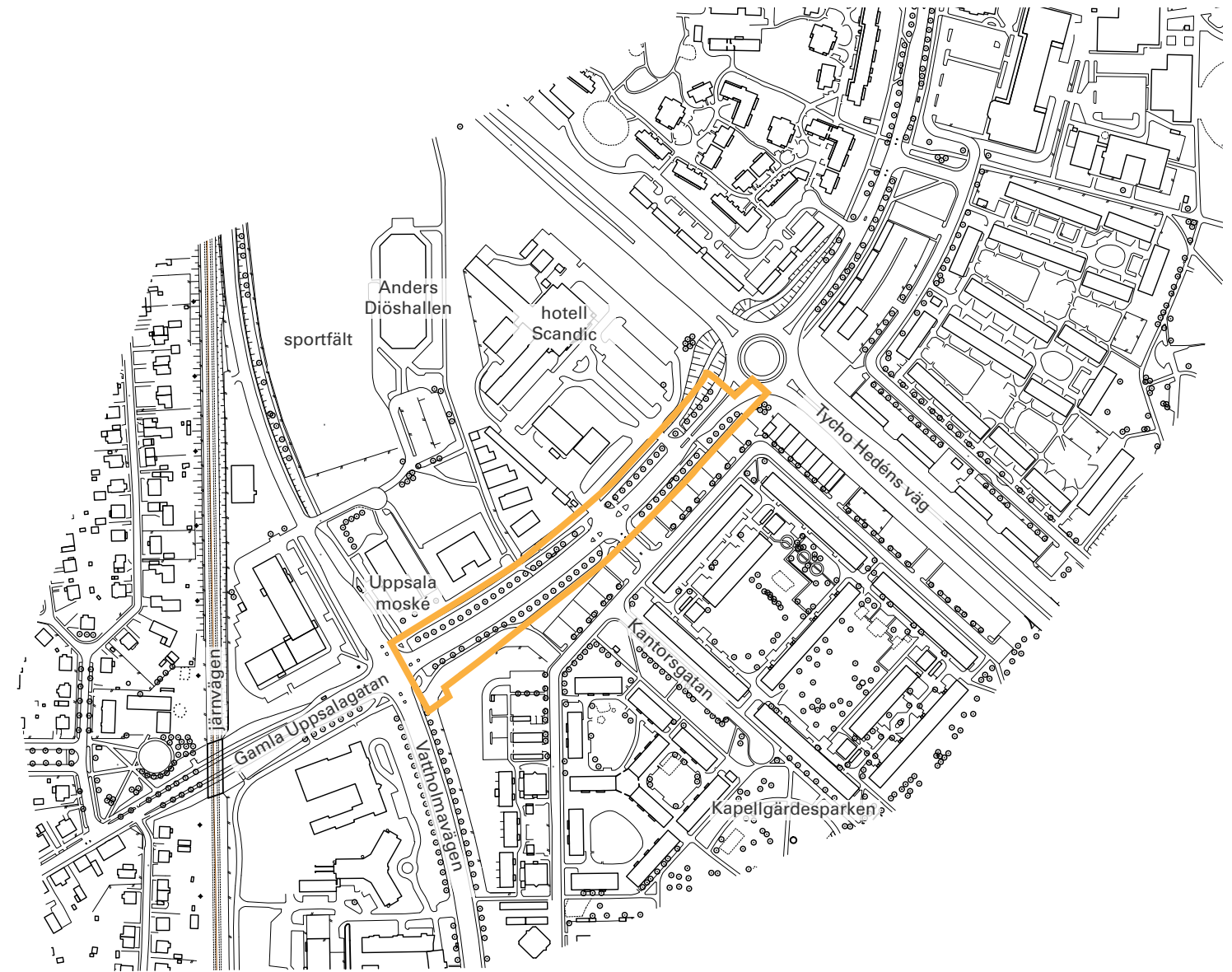
Bakgrund

Gamla Uppsalagatan, från Svartbäcksgatan till von Bahrska Häcken, är utpekad stadsstråk i översiktsplanen för Uppsala kommun 2010. En stomlinje trafikerar sträckan idag och planeras göra så även i framtiden.

Den aktuella sträckan av Gamla Uppsalagatan har idag ett överdimensionerat gaturum med otydliga gränser. Det finns ett behov av att omgestalta gatumiljön till en mer mänsklig skala. En större variation längs sträckan krävs för att skapa en attraktivare gata för framförallt gång- och cykeltrafikanter.

Ett planuppdrag (Kvarngärdet 60:1 mfl) behandlar möjligheten att exploatera marken på den södra sidan av den aktuella sträckan. Detta innebär att den södra sidan av gatan får en inramning av bebyggelse. Dessutom blir kvartersstrukturen mer uppbruten än den befintliga, en ny bostadsgata föreslås koppla ihop Gamla Uppsalagatan och Kantorsgatan. Lokaler för centrumverksamhet förväntas finnas i delar av bottenvåningarna i den tillkommande bebyggelsen.

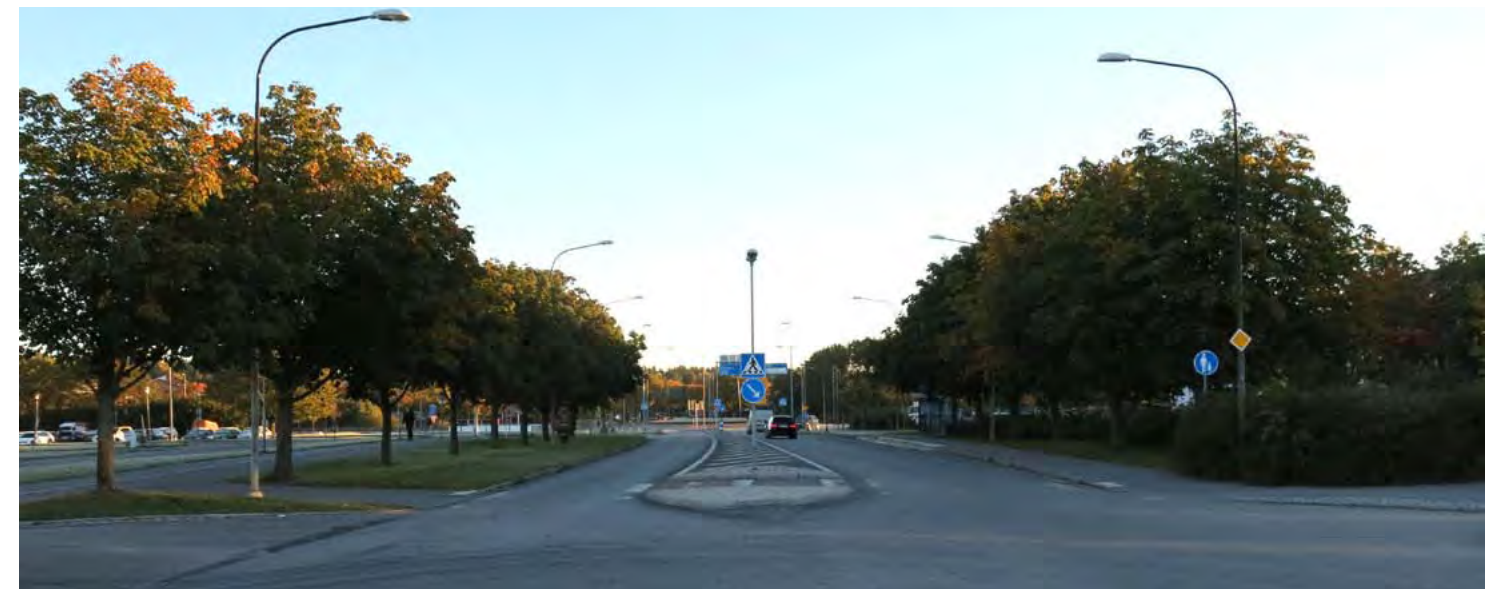
Gång- och cykelvägarna är idag separerade från bilkörfälten av trädtrader och breda gräsytor. En ny cykeltunnel under Tycho Hedéns väg har anlagts. I samband med tunnelbygget anläggs en cykelväg fram till infarten vid hotell Scandic. I övrigt är gång- och cykelvägarna eftersatta på båda sidor om Gamla Uppsalagatan.



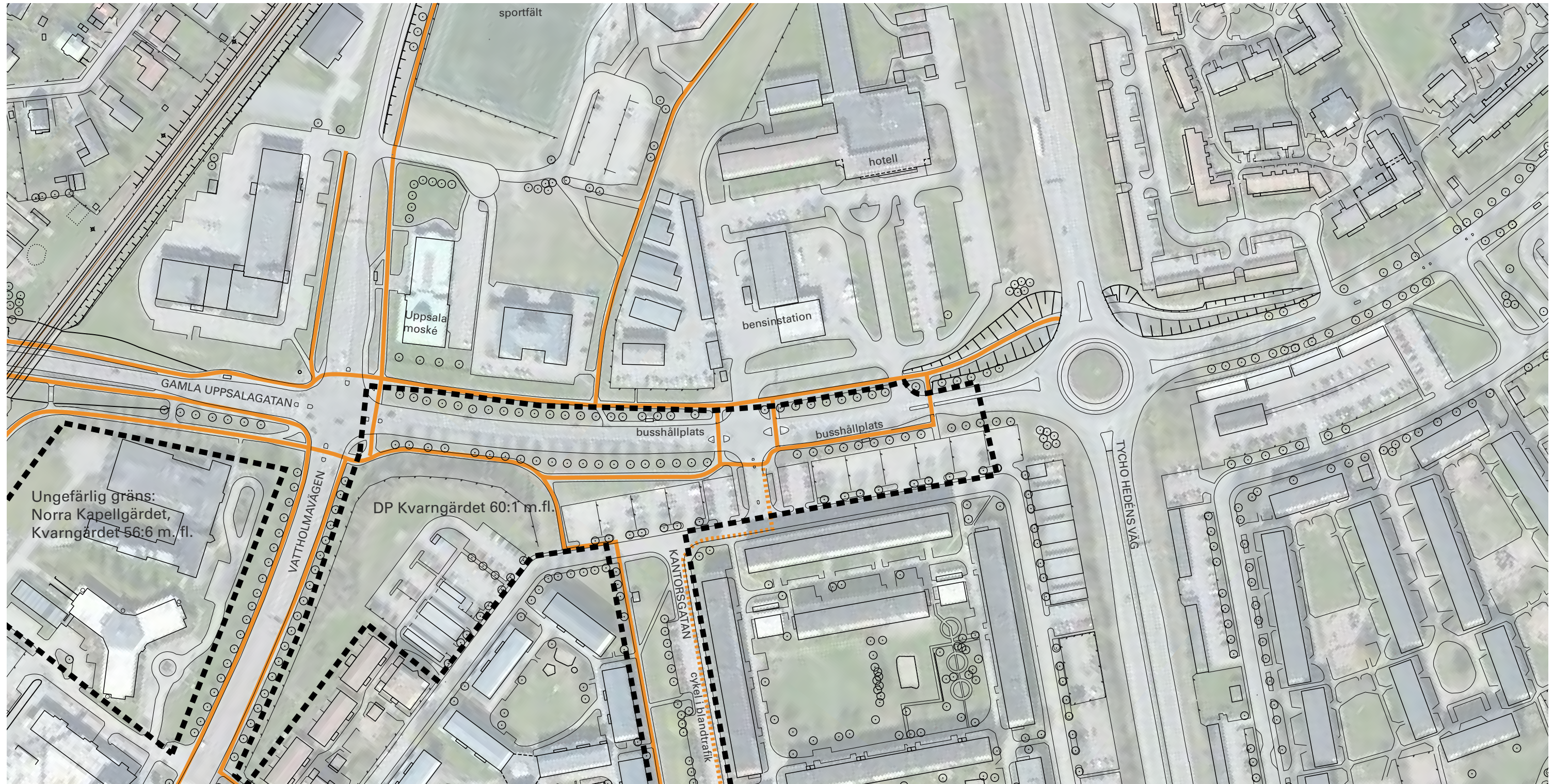
GAMLA UPPSALAGATAN, SKALA 1:5000/A3



VY ÖVER GAMLA UPPSALA GATAN VÄSTERUT



VY ÖVER GAMLA UPPSALA GATAN ÖSTERUT



ÖVERSIKT BEFINTLIG SITUATION, SKALA 1:2000/A3
 Detaljplanegränser streckade. Gång- och cykelvägar markerade med orange.



Ställningstaganden

Gatubredd

För att gatan ska kunna få karaktären av stadsstråk krävs att den smalnas av och får tydliga gränser. Antal körfält minskas därför från fyra till två. Sektionen krymper från ca 36 m till 25 meter.

Den nya gatusektionen utgår från den norra trädraden. På detta vis vinner man mark på den södra sidan där ett exploateringsstryck finns i dagsläget.

Antalet fordonsrörelser per dygn är idag ca 7000 och beräknas inte öka markant framöver. Ställningstagandet blir utifrån detta att två körfält är tillräckligt för att möta gatans trafikflöden inklusive kollektivtrafik.

Anslutning till omkringliggande gatunät

Den nya gatusektionen hakar på befintlig situation i korsningspunkten med Vattholmavägen och cirkulationen vid Tycho Hedéns väg.

En ny gatukoppling skapas till Kantorn i form av en enkelriktad bostadsgata. Från bostadsgatan är endast högersväng ut på Gamla Uppsalagatan möjlig, infart från Gamla Uppsalagatan till bostadsgatan kommer inte att vara möjlig. Befintlig huvudinfart till Kvarngärdet flyttas för att utgöra en naturlig fortsättning på befintlig gatustruktur.

Platsbildningar

En platsbildning i form av en rörelsenod har definierats inom arbetet med denna studie. Nodbildningen är lokaliserad vid den nya huvudinfarten till Kvarngärdet. Läget utgör ett nav för rörelser till fots, cykel, bil och kollektivtrafik. Handelsetableringar förväntas i bottenvåning på intilliggande bebyggelse. Noden förstärks även av närheten till parkeringshus och hållplatser.

Noden bör tydliggöras i gatuutformningen genom exempelvis en upphöjd korsning där körbana och gc-område har samma nivå. En avvikande markbeläggning bör även användas för att markera platsen.

Kollektivtrafik

Bil och kollektivtrafik bedöms kunna samsas på samma körfält på grund av förväntat lågt trafikflöde. Trafikflödena överstiger idag ej 7000 fordon per dygn och förväntas inte öka markant inom överskådlig framtid.

Då sträckan inte är aktuell för att trafikeras med spårväg räcker 3,5 meter breda körfält för att möta kollektivtrafikens behov av utrymme i gatan.

Hållplatslägen föreslås på varsin sida om den nya infarten till Kvarngärdet där en framtida nodbildning är möjlig.

Framkomligheten för kollektivtrafiken underlättas av hållplatser med enkel angöring för busstrafiken. Svängrörelser ska inte behövas. Biltrafiken får därmed invänta stannande buss.

Hållplatser av typen timglashållplats är inte aktuellt här då det helt blockerar trafiken och är olämpligt intill korsningspunkter.

Gående och cyklister

Det befintliga gång- och cykelstråket mellan Kapellgårdsparken i söder och idrottsplatsen i norr, får en tydligare koppling över Gamla Uppsalagatan då en genare passage kommer till.

Befintligt gång- och cykelstråk längs norra sidan behålls som idag tills området blir aktuellt för exploatering. På södra sidan av gatan försvinner befintligt gång- och cykelstråk. Trottoar och cykelväg längs den nya gatan ersätter befintligt stråk.

För den södra sidan av gatan gäller gångtrafik mot fasad, cykel mot trädplantering och angöring.

En förbindelse föreslås öster om tillkommande bebyggelse, som kopplar ihop gång- och cykelstråket på Gamla Uppsalagatan med Kantorsgatan längs Tycho Hedéns väg.

För att skapa säkra trafikförhållanden för gående och cyklister ska passager utformas så det inte ska vara möjligt att köra förbi dessa i högre hastighet än 30 km/h.

Angöring

Angöring skapas i flexzonen och är främst avsedd för nödvändig åtkomst för sophantering och leveranser. Längs flexzonen varierar funktionerna mellan angöring, planteringar, hållplatser, möblering och dagvattenhantering.

Två lägen för angöring/lastning föreslås längs den aktuella sträckan. Antalet begränsas för att minska negativ påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet. Fickorna ska vara tillräckligt långa för att undvika backningsrörelser, för att inte utgöra hinder för kollektivtrafiken.

Sophantering och leveranser till den nya bebyggelsen föreslås skötas via gårdsgatorna, lastzonerna längs Gamla Uppsalagatan samt Kantorsgatan respektive Djäknegatan

Besöksparkering för bil till verksamheter ordnas på Kantorsgatan och i parkeringshuset.

Besöksparkering för cykel ordnas i flexzonen längs södra sidan av Gamla Uppsalagatan och i den utsträckning det bedöms rimligt beroende på andelen verksamheter i bottenvåningen.

Angöring anläggs ej i den norra flexzonen i detta skede.

Träd

Den södra raden kastanjer tas bort och ersätts med en ny trädrad. Alternativt flyttas befintliga kastanjer till det nya läget.

En ansökan om dispens från biotopskyddet för lövträd i allé, har skickats in till länsstyrelsen under våren 2015. Till ansökan gjordes en inventering av trädens status och ekologiska värde. Bedömningen kom fram till att befintliga kastanjer har hög vitalitet men lågt ekologiskt värde.

Dagvatten

Dagvatten ska i så stor utsträckning som möjligt tas omhand lokalt. Inom flexzonen ska dagvatten från gata och trottoar fördröjas och om möjligt infiltreras. Detta sker företrädesvis genom skelettjordar eller liknande.

Fortsatt arbete

I den kommande detaljprojekteringen av gatan kommer en djupare detaljeringsnivå att uppnås. I det arbetet ska en vidare gestaltning av gatan som offentligt rum ske, samt en mer detaljerad utformning av platsbildningar. Den exakta placeringen och utformningen av hållplatser ska definieras.

En utveckling av bebyggelsen på den norra sidan av gatan är att vänta i framtiden. Bebyggelsens anslutning till gatan och funktionen gång- och cykel för den norra sidan får behandlas i det skedet.



VY ÖVER BEFINTLIG CYKELBANA VÄSTERUT, SÖDER OM GAMLA UPPSALAGATAN



VY ÖSTERUT ÖVER GAMLA UPPSALAGATAN



BEFINTLIG CYKELBANA OCH TRÄDRAD

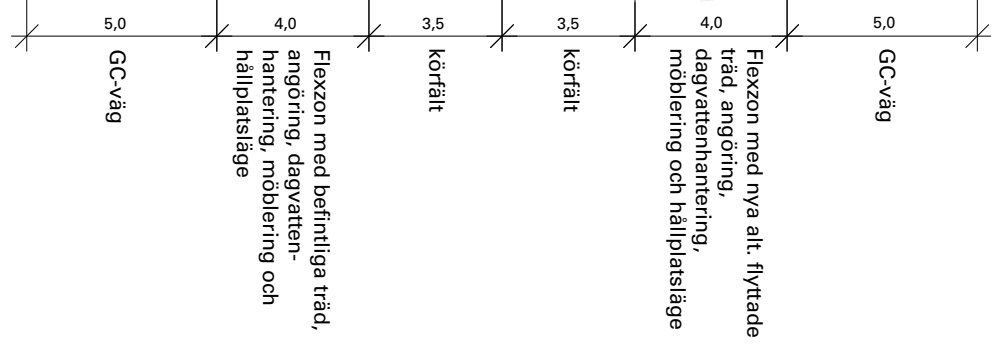


SITUATIONSPLAN, SKALA 1:1000/A3





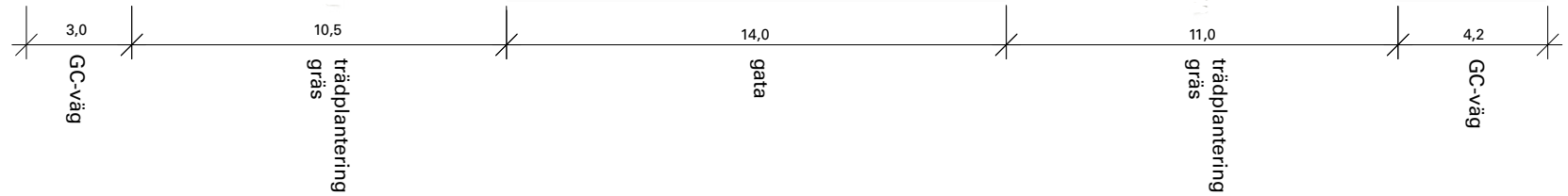
PRINCIPSEKTION A - A GAMLA UPPSALAGATAN
SKALA 1:200/ A3



totalmått gatusektion 25,0 m



SEKTION A - A BEFINTLIG SITUATION GAMLA UPPSALAGATAN
SKALA 1:200/ A3



totalmått gatusektion 42,7 m