

Tillhör Uppsala stads miljöarkivet  
beslut den 2/4 1967 181

*[Handwritten signature]*  
Stadsfullmäktiges ordförande

UPPSALA STADS  
DRÄTSELKAMMARE  
Ink. 24 FEB 1967  
S/246

B E S K R I V N I N G

tillhörande förslag till stadsplan för  
RICKOMBERGA M.M. i Uppsala, alternativ I.

(Se en av stadsarkitekt P.O. Lefvert och stadsplanarkitekt Lars Thylén  
i juni 1966 upprättad med Pl. 91 betecknad karta.)

LANDSKANSLIET  
UPPSALA  
Ink. 24 MAJ 1967  
Planeringssektionen  
III G1-10-67

Gällande stadsplaner för del av planområdet har fastställts av Kungl. Maj:t  
den 17 mars 1944 (Pl. 37), den 31 januari 1947 (Pl. 26 B), den 16 juni 1950  
(Pl. 37 B), den 7 oktober 1955 (Pl. 77) och den 12 september 1958 (Pl. 37 G)  
samt av Konungens Befallningshavande den 31 december 1959 (Pl. 37 K), den 21  
januari 1962 (Pl. 90) och den 24 maj 1962 (Pl. 77 E).

Förslaget omfattar ett område, vars begränsning söderut i huvudsak utgö-  
res av en planerad trafikled, som avses ersätta den nuvarande Enköpings-  
vägen och som mot staden styrs in i Luthagesplanaden. I nordväst har det  
som gräns ett dike, som följer dalgången utanför Stabby backar från Bert-  
håga upp mot prästgården och i öster gränsar det mot befintliga bostads-  
kvarter. Inom planområdet finns i öster bebyggelse men större delen av områ-  
det är obebyggt och består av skogklädda kullar och odlad mark. Genom områ-  
det löper i nord-sydlig riktning järnvägen mot Enköping.

Den ovan nämnda trafikleden, dimensionerad för fyra filer och mittremsa, är  
främst avsedd för stadens interna trafik och kommer tvivelsutan att avlasta  
trafiken i Uppsala centrum. Inom planområdet består leden i öster av den nå-  
got vidgade Luthagesplanaden, vars allé bör kunna bibehållas efter flytt-  
ning av den södra trädraden. Även på övriga avsnitt förutsättes trafikleden  
bli omgiven av träd, varigenom allmänna intentioner från 1921 års general-  
plan följs. Utanför planområdet tänkes leden österut fortsätta på bro över  
Fyrisån mot de östra stadsdelarna och med vidare kontakt med den nya europa-  
vägen i enlighet med stadens nuvarande generalplan. Trafikkapaciteten förut-  
ses bli stor och det föreslås därför, att tomtutsläpp ej skall förekomma och  
att vissa bostadsgator skall få sin förbindelse med leden bruten.

I avsnittet omedelbart väster om Tiundagatan föreslås trafikleden föras genom  
ett befintligt villaområde, varigenom dels åtta fastigheter tages i anspråk  
och en nionde får sin huvudbyggnad flyttad, dels gränsjusteringar blir ofrån-  
komliga för vissa angränsande fastigheter. Längs leden, som i detta första  
alternativförslag ligger i samma plan som järnvägen, löper smala gatuplante-  
ringar i framtiden inrymmande slänter och stödmurar. Väster om järnvägs kors-

ningen föres Enköpingsleden utanför landstingets sarskola i Rickomberga och det föreslås, att skydds-zonen mot leden skall ingå i skoltomten.

I förslaget ingår en första delsträcka av den yttre ringled, som bland annat tänkes leda genomfartstrafiken mellan Enköping och Gävle förbi staden och som kommer att få en fortsättning söderut, när Hågadalsleden kommer till stånd. Anslutningen mellan ringleden och den ovan nämnda nya Enköpingsleden föreslås bli i ett plan, men utrymme har reserverats för en framtida tvåplans korsning. Om anslutningen i skilda plan kommer till stånd är det för att höja ledernas trafikkapacitet och i konsekvens härmed kommer då med stor sannolikhet Berthågavägen och den planerade Krematorievägen att få sina utfarter mot ringleden slofade och i stället förbindas med den nuvarande Enköpingsvägen, som avses bibehållen som lokalgata för landstingets sarskola.

Utefter stadsplanens nordvästra gräns visar förslaget ett parkområde, som tänkes ingå i ett större system av grönytor från Ekoln och Hågadalen, genom Flogsta och vidare längs Librobäcken mot Fyrisån och Gamla Uppsala. Genom parkerna avses gång- och cykelvägar löpa och i systemet av vägar är den föreslagna tunneln under den blivande Enköpingsvägen en viktig länk. Inom planområdet vidgar sig parkstråket i norr och omfattar större delen av Stabby backar, som består av vackert bevuxna kullar och som redan nu användes som lek- och strövområde av framför allt de boende närmast öster om järnvägen. För att ersätta de av sarskolan nu utnyttjade grönytorna invid radiomasten föreslås, att den sydvästra delen av Stabby backar infogas i skolområdet dock utan att givas byggnadsrätt. Stor omsorg bör ägnas åt att få gränsen mellan park- och skolytor så omärkligt som möjligt i landskapet.

Förutom sarskolan, där landstinget får utrymme för stora utbyggnader redovisar förslaget väster om järnvägen vissa områden för befintliga allmänna byggnader: en hemsysterskola, en låg- och mellanstadieskola, en träningsverkstad och Stabby prästgård, innehållande en ungdomsgård och en hembygds-gård.

Mellan järnvägen och Tiundagatan, som i generalplanen ingår i stadens inre ringled och mot vilken därför fastigheter och mindre lokalgator bör få utfartsförbud, ligger det villaområde, som tänkes delat av den nya östvästliga trafikleden. I den norra delen av området föreslås, att Geijersgatan blir entrégata och att halva det kvarter, som begränsas av bland annat Elias Friesgatan och Tiundagatan och som även nu är upplåtet åt allmänheten, utlägges som park. I områdets södra del har Svanbergsgatan givits utfart mot gamla Enköpingsvägen och till denna utfart avses den olämpligt placerade bensinstationen vid kvarteret Rackarberget flyttad. Ett befintligt åkeri, beläget mitt i kvarteret Svanberg på en stadsäga, som enligt gällande stadsplan är avsedd för friliggande enfamiljshus, bör utgå och det föreslås i

samband därmed, att stadsägan lägges ut som park, avsedd att utnyttjas av framför allt barn i de lägre åldrarna. För villaområdet i dess helhet gäller, att vissa stadsägor är i minsta laget vid en kommande punktsanering. Nya byggnader på dessa stadsägor bör därför tillåtas ligga i gräns mot granne, varigenom så stora sammanhängande grönytor som möjligt erhålles.

Kvarteren Stammen, Kvisten och Astronomen, belägna norr om Luthagesplanaden, har enligt nu gällande stadsplan byggnadsrätt för bostadshus i tre våningar. I området har viss punktsanering redan skett. Det föreslås dels att trevåningsskalan bibehålles som en övergång mellan det redan nämnda villaområdet och femvåningsbebyggelsen längs esplanaden, dels att de tre kvarteren bildar ett större kvarter, lämpat för sanering i ett sammanhang, och att bebyggelsen koncentreras så långt från infartsleden som möjligt. Mellan denna led och ett ledningsreservat, som ersätter Blomgatan, har områdets parkering lagts och om en viss del av parkeringen utföres i två plan skulle för övrigt även angränsande bebyggelse, t.ex. i kvarteret Grenen, kunna nyttja garageområdet.

De östra stadsägorna i kvarteret Stammen avses bilda en garagetomt, som med parkering i två plan ger ett tillskott av ungefär 250 platser tillsammans med en föreslagen, intilliggande allmän parkering. Samtliga dessa platser tänkes utnyttjade av de boende i de överexploaterade kvarteren öster om Sibyllegatan och delvis utgör de en kompensation för parkering som förloras i samband med att den nya infartsleden byggs. Nettotillskottet av parkeringsplatser täcker på intet sätt det rådande eller det framtida underskottet i det bostadsområde, som i norr och öster begränsas av Tegnérparken och Börjegatan, men det bör i varje fall minska parkeringsbristen i kvarteren närmast Sibyllegatan och Luthagesplanaden.

I västra delen av kvarteret Rackarberget har den nu gällande, elastiska stadsplanen omarbetats som ett första steg till en av fastighetsägaren önskad, ny tomtindelning. Nämnda kvarter innehåller tillsammans med tre angränsande kvarter utanför planområdet bostäder för över fyra tusen studenter. Med hänsyn tagen till besöksparkeringen skulle de i kvarteren tillgängliga parkeringsplatserna motsvara en biltäthet av ungefär 110 bilar per 1000 invånare, d.v.s. hälften av den personbiltäthet som Uppsala hade i februari 1966. Bristen på parkeringsplatser för dessa kvarter är alltså redan i dag stor. Vid utarbetandet av det nu framlagda planförslaget har möjligheterna undersökts att inom planområdet även reservera nya parkeringsytor för studentkvarteren, men det är tvivelsutan olämpligt att låta ett bostadsområde och dess parkering skiljas åt av stora infartsleder eller inre ringleder. För kvarteren Kandidaten och Licentiaten bör en utanför kvarteren tillkommande parkering läggas söderut eller eventuellt väster om

järnvägen och för kvarteren Triangeln och Rackarberget synes enda möjlighe-  
ten vara att placera parkeringen i kvarteret Observatoriet, förslagsvis som  
en garage- och parkeringstomt i kvarterets sydvästra hörn eller på annat sätt  
inom det planerade institutområdet.

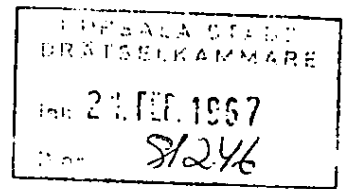
Uppsala den 9 juni 1966.

*P.O. Lefvert*  
P.O. Lefvert  
Stadsarkitekt

*Lars Thylén*  
Lars Thylén  
Stadsplanarkitekt

Följer Kungl. Maj:ts beslut  
den 11 oktober 1969.  
(undantag ee Kungl. Maj:ts beslut)  
Stockholm i Kommunika-tionsdepartementet  
Ex officio:

*Torgny Severin*



STADSPLANEBESTÄMMELSER  
tillhörande förslag till stadsplan för  
RICKOMBERGA M.M. i Uppsala, alternativ I.

(Se en av stadsarkitekt P.O. Lefvert och stadsplanarkitekt **LANDSKANSLIET**  
i juni 1966 upprättad med Pl. 91 betecknad karta.)

Ink 26 MAJ 1967

Planeringssektionen

III G1-10-67

§ 1. STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING.

Byggnadskvarter

- Mom. 1. Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.  
Mom. 2. Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.  
Mom. 3. Med H betecknat område får användas endast för handelsändamål.  
Mom. 4. Med C betecknat område får användas endast för samlings- och föreningslokaler och därmed samhörigt ändamål.  
Mom. 5. Med N betecknat område får användas endast för daghem, barnträdgård eller därmed jämförligt ändamål.  
Mom. 6. Med Ts betecknat område får användas endast för bensinstation och därmed samhörigt ändamål.  
Mom. 7. Med G betecknat område får användas endast för biluppställningsändamål.  
Mom. 8. Med Kr betecknat område skall utgöra reservat för befintlig, kulturhistoriskt värdefull byggnad, som får användas endast på sätt som för varje särskilt fall provas lämpligt.

Specialområden

- Mom. 9. Med Tf betecknat område får användas endast för gång- och cykeltrafik i tunnel så utförd, att allmän gatutrafik kan framföras över densamma.  
Mom. 10. Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.  
Mom. 11. Med Es betecknat område får användas endast för transformatorstation och därmed samhörigt ändamål.

§ 2. MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS.

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 3. SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR LEDNINGAR OCH FÖR ALLMÄN TRAFIK.

- Mom. 1. Å med u betecknad mark får icke vidtagas anordningar som hindrar framdragande eller underhåll av underjordiska, allmänna ledningar.  
Mom. 2. Med x betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gångtrafik.  
Mom. 3. Med z betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgängligt för allmän gatutrafik.  
Mom. 4. Med x<sup>1</sup> betecknad del av kvartersmark skall hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.

§ 4. BYGGNADSSÄTT.

Å med F betecknat område skall huvudbyggnad uppföras fristående.

§ 5. BYGGNADS LÄGE.

- Mom. 1. Inom med F betecknat område får huvudbyggnad läggas i tomtgräns mot vilken pil vetter, under förutsättning att fasaden i gränsen utföres fönsterlös.  
Mom. 2. Inom med F betecknat område får garage- och ekonomibyggnad läggas i tomtgräns, mot vilken angränsande fastighet har rätt att uppföra huvudbyggnad enligt första momentet.

Tillhör Uppsala stads fullmäktiges

beslut den 21/4 1967

Ex officio:

*[Handwritten signature]*

§ 6. BEBYGGELSENS OMFATTNING.

- Mom. 1. Av tomt, som omfattar med F betecknat område får högst en femtedel bebyggas. Dock får en fjärdedel bebyggas av tomt, vars huvudbyggnad tillåtes ligga i tomtgräns i enlighet med första momentet i § 5.
- Mom. 2. Å tomt som omfattar med F betecknat område får endast en huvudbyggnad och ett uthus eller annan gårdsbyggnad uppföras.

§ 7. VÅNINGSAKTAL, VINDINREDNING.

- Mom. 1. Å med romersk siffra betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffran angiver.
- Mom. 2. Inredning av vind utöver angivet våningsantal eller ovan det plan som bestämmes av medgiven största hushöjd får ske endast inom med y betecknat område.

§ 8. BYGGNADS HÖJD.

- Mom. 1. Å med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran angiver.
- Mom. 2. Å med II respektive III betecknat område får byggnad uppföras till en höjd av högst 7.0 meter respektive 10.0. meter.

§ 9. ANTAL LÄGENHETER.

Å med F betecknat område får huvudbyggnad icke inrymma flera än en för familj avsedd bostadslägenhet. I gårdsbyggnad får bostad icke inredas. Utan hinder härav må till nybyggnad hänförlig ändring ske av befintlig byggnad som innehåller flera lägenheter.

§ 10. FÖRBUD MOT ANORDNANDE AV KÖRFÖRBINDELSE.

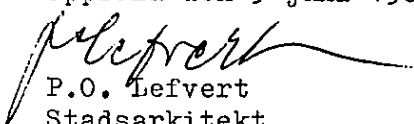
Körbar förbindelse mellan fastighet och gata eller annan allmän plats får icke anordnas över gräns, som markerats med ofyllda cirklar. Dock undantages från förbudet mot körbar förbindelse de avsnitt av gränsen, som inneslutes mellan parvis sammankopplade ofyllda cirklar.

§ 11. ÖVRIGA BESTÄMMELSER.

Planterat skyddsområde.

Med y betecknad mark skall anordnas som planterat skyddsområde och får icke användas för upplag.

Uppsala den 9 juni 1966.

  
P.O. Lefvert  
Stadsarkitekt

  
Lars Thylén  
Stadsplanarkitekt

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut  
den 11 oktober 1968  
(undantag se Kungl. Maj:ts beslut)  
Stockholm i Kommunskattelandsdepartementet  
Es officio:

