

DETALJPLAN FÖR DEL AV
KVARTERET HOVSTALLÄNGEN
CENTRALA STADENS KOMMUNDEL
UPPSALA KOMMUN

Dp 56 B

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR Planhandlingen omfattar en med 56 B betecknad plankarta med bestämmelser, planbeskrivning, illustration samt genomförandebeskrivning och fastighetsförteckning.

PLANENS SYFTE Planens syfte är att fastlägga områdets utnyttjande. Verksamheter och boende skall genom gränsbestämningar och planbestämmelser ges varaktiga förutsättningar för fortbestånd och utveckling. Därvid skall särskilt övervägas behovet av miljöförbättrande åtgärder kring bostäderna samt de kulturhistoriska värdena för delar av befintlig bebyggelse.

För kvarterets och omgivningens behov planläggs en parkeringsanläggning i områdets nordvästra hörn.

PLANDATA Lägesbestämning, areal

Planområdet är beläget omedelbart söder om centrumområdet, ca 1 km från Stora torget. Avgränsningarna utgörs av Muningatan, Strandbodgatan, Kungsgatan och Siktargatan. Området består av planlagd, delvis bebyggd kvartersmark samt utgående delar av Kungsängsgatan. Den sammanlagda arealen omfattar ca 6.6 ha.

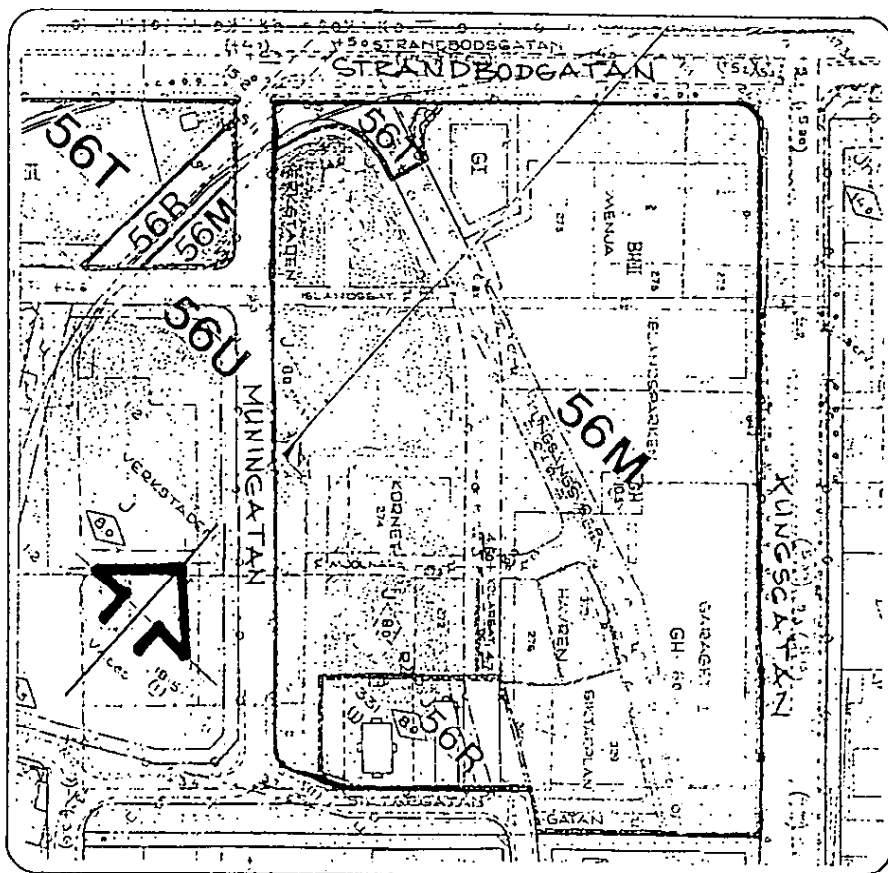
Ägoförhållanden

AB Uppsalabuss och kommunen äger merparten av marken och befintliga byggnader. Samtliga bostadsfastigheter ägs av enskilda personer eller föreningar. Verksamma i området förutom bussbolaget är Uppsala Energi med en större fördelningsstation samt en kaféöreelse och en ideell förening.

PLANERINGS-
FÖRUTSÄTT-
NINGAR

Befintliga planer

För området gäller delar av detaljplanerna 56 M fastställd februari 1959, 56 R fastställd februari 1966, 56 T fastställd september 1973 och 56 U fastställd september 1985.



Den senaste generalplanen Gp 69 redovisade industri för området i sin helhet.

På senare år har den nuvarande industriverksamheten i norra Kungsängen ifrågasatts. En omdaning i syfte att öka boendet har förordats av bl a kommundelsnämnden. Förutsättningarna för detta har utretts och prövats av kommunstyrelsen i augusti 1988.

Mot bakgrund av sammantaget alltför höga kostnader för intrång eller inlösen av befintliga anläggningar och utflyttningen av bussbolaget beslutades att planarbetet skall inriktas mot en samordning av bussbolaget och befintliga bostäder i norra delen av kvarteret Hovstallängen.

Mark och vegetation

Planområdet är flackt. Spridda trädbestånd värda att bevara finns kring befintliga bostadshus.

Grundläggningsförhållanden

Mäktiga lerlager medför att byggnationen förutsätter pågrundläggning.

Bebyggelse

Kungsängen har successivt bebyggt under 1900-talet. Kring den tidigare södra infarten, Kungsängsvägen, och i anslutning till hamnen etablerades tyngre och utrymmekrävande industrier men också bostäder. Bostäderna uppfördes av såväl kommunen som företagen och avsåg att tillgodose bostadsbehovet för arbetstagare knutna till den framväxande industrin eller kommunala verksamheten. Bostadsbebyggelsen har underhand avvecklats i takt med ökade krav på lägenhetsstandard och bostadsmiljön.

Industriverksamheterna har under årens lopp avlöst varandra. Många av de tyngre verksamheterna, såsom gasverket och gjuteriet, har upphört och ersatts med vanligtvis lättare verksamheter ofta med anknytning till handel. Fortfarande sätter dock kvarnindustrin sin prägel på norra delen av Kungsängen och därmed också det aktuella planområdet.

Alltsedan 1930-talet har området reglerats av detaljplaner. En uppdatering av planerna för Kungsängen i sin helhet har med undantag av den nu aktuella delen nyligen genomförts och fastställts i september 1985.

Inom planområdet finns kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Särskilt angeläget att bevara är f.d. "köttbesiktningensbyrå", ritad av Gunnar Leche år 1928 samt den sammanhållna gruppen bostadshus uppförda på 1920-talet med Theodor Kellgren, Gunnar Leche respektive Simon Lindsjö som upphovsmän.

För sina goda såväl tekniska som arkitektoniska kvaliteter bör ett bevarande nog prövas även för de centralt i kvarteret belägna kontors- och verkstadsbyggnaderna. Dessa uppfördes för dåvarande spårvägsbolaget efter ritningar upprättade år 1947 av stadsarkitektkontoret under ledning av Gunnar Leche. I kontorshusets trapphus som avslutas med en lanternin finns en intressant samtida väggmålning över Uppsala med omnejd.

Friytor

Friytor anlagda för lek och rekreation saknas i området.

Trafik, teknisk försörjning

Befintliga gator ger god tillgänglighet till planområdet.

Behovet av parkeringsplatser för såväl planområdets som det angränsande kvarteret Munin och kvarteret norr om Strandbodgatan skall tillgodoses inom planområdet. Härutöver skall ytterligare p-platser kunna anläggas för att tillgodose del av centrumområdets parkeringsbehov.

Ledningar för vatten- och avlopp samt energiförsörjning finns i anslutning till området. Till viss del besväras planområdet av befintliga ledningar för vilka reservat måste avsättas.

Dispositionen av planområdet är given med utgångspunkt från pågående användning. AB Uppsalabuss behärskar den östra, större delen av planområdet. Anläggningen som är gammal motsvarar inte dagens behov av framförallt verkstads- och kontorslokaler. En ny byggnad för detta ändamål skall uppföras på den nordöstra delen av tomten. Den befintliga kontorsbyggnaden - f d motellet - rivs medan övriga byggnader bibehålles. En översyn av utomhusanläggningarna är också aktuell i samband med förnyelsen av lokalerna.

Befintliga bostäder har för närvarande snålt tilltagna tomter som föreslås kompletterade med ytor iordningställda för gemensamma behov av grönytor, lekplatser, parkeringsplatser m m. Behovet av grönytor och lekanordningar är särskilt angeläget att tillgodose då närbelägna, allmänt tillgängliga parker och lekplatser helt saknas.

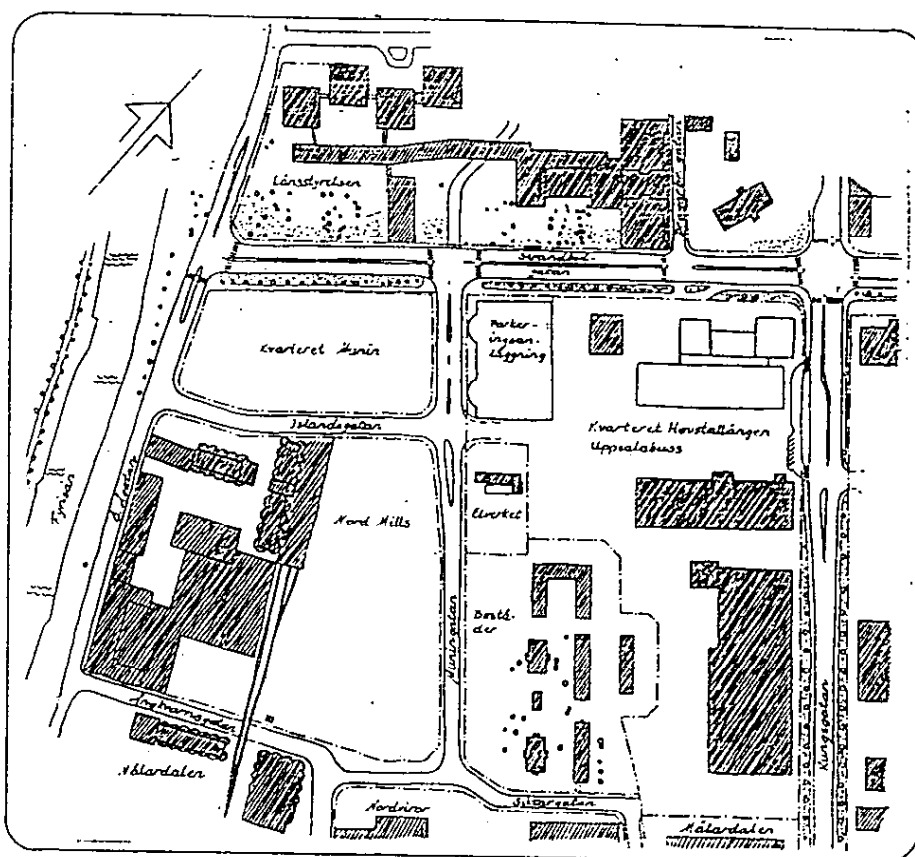
Uppsala energi, elverket, har en större fördelningsstation i anslutning till Islandsgatan och norr därom, i planområdets nordvästra hörn, reserveras plats för en större parkeringsanläggning.

Någon särskild geoteknisk utredning har inte gjorts med anledning av planläggningen. Med underlag av tidigare undersökningar är det dock känt att grundläggningsförhållandena är svåra på grund av mäktiga lerlager. Byggnation i området förutsätter pälning och som ett led i pågående projekteringsarbete för den blivande kontors- och verkstadsbyggnaden har provpälning och belastningsprov genomförts.

Planområdet ger som helhet god utomhustillgänglighet även för handikappade. Planerade nybyggnader anpassas och utrustas i enlighet med föreskrifterna i byggnormen. Den befintliga bebyggelsen, arbetslokaler i en respektive tre våningar samt den kulturhistoriskt värdefulla bostadsbebyggelsen i två våningar är svårare att i alla delar anpassa till nutida krav på tillgänglighet. En prövning av möjliga förbättringsåtgärder sker dock i samband med bygglov för ombyggnaden eller upprustning av byggnaderna.

Kvarteret ligger inom kommunens skyddsrumsort.

Skyddsrumsbeked har lämnats för den planerade verkstads- och kontorsbyggnaden. Totalt anordnas skyddsrum för 460 personer vilket torde räcka även för bostadsområdets behov. För att öka tillgängligheten till skyddsrummen anordnas en gångport i skärmväggen mellan bostadsområdet och bussdepån.



AB Uppsalabuss centralanläggning

Bussbolagets del av kvarteret omfattar ca 4.2 ha inklusive utgående delar av Kungsängsgatan. Anläggningen dimensioneras för garagering av ca 225 bussar, centralverkstäder och huvudkontor. Bussuppställningen sker dels inomhus i befintliga hallar dels utomhus med anslutning till särskild varmhållningsanläggning.

På den nordöstra delen av tomtens uppförs en samordnad byggnad för huvudkontor och verkstäder samt personalrestaurang. Kontorsdelen omfattar fem våningsplan orienterade mot gatukorsningen. Byggnadens höjd och volym samspelar med den nyligen uppförda byggnaden på motsatt sida av Kungsgatan. Verkstadsdelarna håller 10.5 respektive 7.0 m höjd.

Inom området finns f.d. "köttbesiktningsbyrån". Byggnaden, som har kulturhistoriskt värde, skall bevaras och har därför givits särskilda skyddsbestämmelser. Bussbolaget äger sedan några år tillbaka fastigheten och har inom ramen för bevarandebestämmelserna anpassat byggnaden för uppställning av färdtjänstbussar.

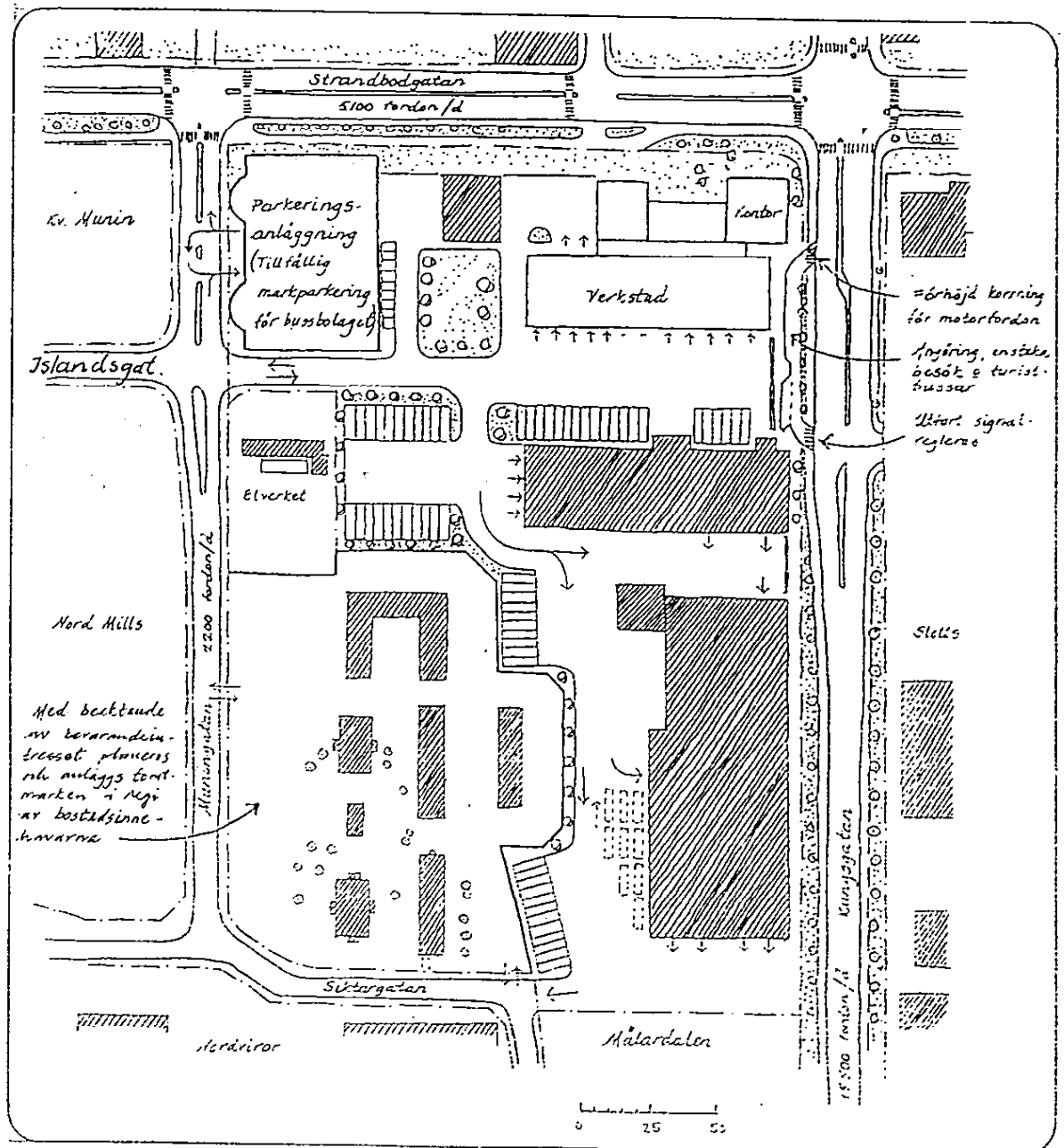
I kvarterets anslutning till Strandbodgatan anläggs grönytor och planteringar samt vissa avgränsningar med stängsel.

Gränsdragningen mellan bussbolagets anläggning och bostadsdelen ansluter till Kungsängsgatans östra gräns. Mot norr dras gränsen 15 m från bostadshuset och gränslinjerna för fastigheten 24:7, föreningen Thor, omstuderar till att innefatta tomtmark även vid byggnadens norda gavel.

Bussbolaget bedömer att den totala verksamheten kan bedrivas i denna anläggning ca 20 år framåt i tiden. Först därefter blir det aktuellt att etablera underdepåer. Därvid kan möjligen en viss avlastning av centralanläggningen ske men den kommer även därefter att vara depå för ett stort trafikområde samt centralverkstad och administrativt centrum.

Funktionsplan för en bussdepå med maximalt 225 fordon

Praktiskt taget all tillfart sker vid Islandsgatan. Efter daglig service eller verkstadsbesök ställs bussarna upp i vagnhallarna eller utomhus vid uppställningsplatser som utrustats med "värmeramper" och tryckluftsanslutning. Utfart sker vid Islandsgatan eller Siktargatan. Bussen är körklar direkt efter starten av motorn och utfarten väljes efter kortaste köravstånd, fördelningen på respektive korsning är 40/60. Under lågtrafiktid planeras all trafik ske via Islandsgatans anslutning.



Bostäder

Grundläggande för tanken att bevara bostadsbebyggelsen är det kulturhistoriska värdet. Till detta skall också läggas synpunkter och önskemål från boende i området som framförts vid flera tillfällen under tidigare samråd och vid uppvaktningar.

Byggnaderna på fastigheterna 1:27 och 19:6 har nyligen rustats och i föreningsform övertagits av hyresgästerna.

De enskilda tomterna är små och otillräckliga för att tillgodose behovet av grönytor, lekplatser och parkeringsplatser. Den nybyggda Muningatan väster om kvarteret möjliggör att delar av Kungsängsgatan, Mjölnergatan och restytor väster om bostadshuset omformas till tomtmark. Den på så sätt tillkommande tomtmarken läggs ut som gemensamhetsanläggning till nytta för samtliga boende i området.

Någon nybyggenskap i större omfattning är inte aktuell i bostadsområdet. Byggrätterna begränsas till att omfatta befintliga byggnader som också ges skyddsbestämmelser som innebär att exteriören inte får ändras. För att tillgodose ett framtida behov av uthus och garage kan sådan bebyggelse provas inom ett större korsprickat område på den utökade tomtmarken väster om bostadshuset.

Avsikten är att den f n eftersatta och slitna närmiljön till bostadsbebyggelsen skall rustas upp. Grönytor, planteringar och lekplatser anläggs för bostädernas eget behov. Därvid skall så mycket som möjligt av befintlig vegetation sparas och inordnas i en helhetssyn för området där också stor vikt läggs vid det kulturhistoriska värdet.

För att höja miljövärdet och samtidigt öka säkerheten bör bostadskvarteret inhägnas i gränsen mot omgivande gator. En häckplantering ger förutom en god inhägnad, ett bra tillskott till miljön och ett visst skydd för damm och insyn från gatan.

Fördelningsstationen

En större fördelningsstation för elenergi finns inom planområdet. Stationen, som anlades för ca tio år sedan, har en viktig roll för elförsörjningen av ett större område. Någon utbyggnad av anläggningen är för närvarande inte aktuell.

Parkeringsanläggningen

Norra Kungsängen har sedan länge betraktats som en lämplig lokalisering av en större parkeringsanläggning. Redan vid tidpunkten för planeringen av länsstyrelsens och livsmedelsverkets byggnader norr om Strandbodgatan avsattes kvarteret Munin för ändamålet. Här tänkte man sig en anläggning i två plan inrymmande ca 700 fordon. Den anläggningen har ännu inte genomförts till stor del

beroende på att närliggande parkeringsanläggningar hade ledig kapacitet, samt att andra former för parkering finns i omgivningarna. Möjligen spelade också oljekrisen och en därigenom dämpad utveckling av privatbilismen en viss roll.

Idag visar trafikutvecklingen åter stigande siffror. Detta sammantaget med ett ökat boende i området norr om Strandbodgatan medför att efterfrågan på parkeringsplatser i området har ökat. Reserverna i befintliga anläggningar och på rivningstomter börjar ta slut. En sista rest kan sägas vara just kvarteret Munin och här har också tillfälliga parkeringsplatser ställts i ordning.

Den framtida användningen av kvarteret Munin har på senare år ifrågasatts. Olika idéer har prövats, alltifrån bostäder till kontorsbyggnader. För närvarande pågår utredningar för en större kontorsanläggning som tar i anspråk halva kvarteret.

För att klara ut parkeringsbehovet har förutsättningarna för en parkeringsanläggning i kvarteret Hovstallängens nordvästra del diskuterats i förarbetena till planläggningen. Ett första utkast till organisation och utformning av ett parkeringshus har också upprättats av Matell Arkitekter på uppdrag av kommunens fastighetsbolag.

Ett parkeringshus med ett plan under mark och 4 plus ett takplan ovan mark skulle kunna rymma ca 550 platser och tillgodose behovet för de närmaste omgivningarna och också till en del tjäna som infartsparkering för stadskärnan. En pendelbusslinje med anslutning till centrum och möjligen också utsträckt till en motsvarande anläggning norr om centrumområdet kan ordnas på ett rationellt sätt.

Idén vid utformningen är att tillfart skall ske från Muningatan samt att anläggningen till en viss del kan vara lämplig att samordna med lokaler för kontor och handel. Detta kan medverka till ett ökat intresse för anläggningen och också vara en fördel gestaltningsmässigt samt ge ett tillskott av service för grannskapet.

Kvarteret Spolen

Till en mindre del berörs också det industribetecknade kvarteret Spolen söder om kvarteret Hovstallängen. Den tidigare planlagda men ej genomförda omläggningen av Siktargatan innebär bl a justering av kvartersgränsen för kv Spolen. Denna förändring omprövas i föreliggande planförslag, gatan bibehålles i nuvarande läge och därmed behöver inte heller kvartersgränsen ändras.

Friytor

Friytor i egentlig mening saknas inom planområdet. En allmän upprustning av tomtmarken kommer att ske vilket också innebär anläggning av grönytor, planteringar och lekplats i anslutning till bostäderna.

Gator, trafik och parkering

Befintliga gator samt gång- och cykelvägar ger god tillgänglighet till planområdet. Tillfarter anvisas från den ombyggda Muningatan och Siktargatan/Kungsängsgatan. Muningatan breddas på avsnittet Strandbogatan-Islandsgatan till dubbla körbanor åtskilda av en mittskiljeremsa. Erforderligt gatuområde, 21 m, fördelas på körbanor 6,5 m, gångbanor 3,0 m och skiljeremsa 2,0 m. Islandsgatan, delen öster om Muningatan tjänar inget allmänt behov varför den kan tillföras kvarteret som tillfart för bussbolaget och fördelningsstationen.

Breddningen av Muningatan sker ensidigt med intrång på kvarteren Munin och Ångkvarn. De för ombyggnaden erforderliga arealerna är ca 420 respektive 180 kvm. För besökare till AB Uppsalabuss anordnas angöring med anslutning från Kungsgatan. Utfarten samordnas med den signalreglerade anslutningen till kvarteren på motsatt sida av Kungsgatan.

Parkeringen avses som tidigare nämnts ordnad i en gemensam anläggning för kvarteret och dess närmaste omgivningar.

AB Uppsalabuss gör anspråk på 200 platser, behovet för kvarteret Munin kan beräknas till minst 200 platser och resterande, 100-150 platser, fördelas mellan övriga befintliga och tillkommande verksamheter i området samt erbjuds allmänheten i form av infartsparkering till centrumområdet.

Miljökonsekvenser

Bostadskvarteret och kontorsbyggnaden riskerar att utsättas för störningar i form av buller och luftföroreningar genom sitt läge i ett område med delvis tung industri samt motortrafik på såväl tomtmark som angränsande ytor.

Vägledande för planarbetet och därvid föreslagna åtgärder är kommunens planeringsmål för buller och avgashalter, fastlagda år 1985.

- "För avgashalter är det långsiktiga målet för CO högst 10 mg/m³, 8 tim och för NO₂ högst 0,29 mg/m³ tim.
- De långsiktiga målen för vägtrafikbuller avser en dygns-ekvivalent ljudnivå som vid bostäder inte överstiger 55 dB(A) utomhus och 30 dB(A) inomhus.
- Som riktvärde för maximalvärden nattetid (kl 22-07) anges 45 dB(A) inomhus."

Helt nödvändigt och som en direkt följd av planläggningen skall en tät, 2,5 m hög skärmvägg uppföras i den nya tomtgränsen mellan bostäder och verksamhetsområde. Förnyelsen inom bussdepån omfattar även en omorganisation av uppställningsplatserna och en översyn av körrutiner-

na. Minsta avstånd mellan uppställningsplatser och bostadshusen skall vara 15 m. Uppställningsplatserna utrustas med varmhållningsutrustning och tryckluftsdon vilket innebär att bussen är körklar omedelbart efter starten av motorn. Dessa åtgärder sammantaget med en nyligen beslutad 1-minutersgräns för tomgångskörning samt en successiv övergång till tystare bussar ger förutsättningar för att över den gemensamma tomtgränsen uppfylla målsättningen för såväl buller som avgashalter.

Under senare tid har med avseende på hälsorisker de elektromagnetiska kraftfälten kring elkraftanläggningar uppmärksamats. Forskning pågår men några fastlagda gränsvärden finns ännu inte.

För att ändå få en uppfattning om fältstyrkan kring fördelningsstationen har mätningar genomförts. Vid normal belastning av anläggningen uppgår det högsta mätvärdet invid det närmast belägna hushörnet till 0.05 μ T. Mätvärdet är lågt varför det från hälsosynpunkt kan lämnas helt utan avseende.

Mot väster och söder ansluter bostadskvarteret direkt till Muningatan respektive Siktargatan. Avståndet från gatumitt till de närmast belägna bostadshusen är 48 respektive 12 m. Trafikflödena är måttliga, på Muningatan uppmätta till 2.200 fordon/dygn vilket efter avlänkning av merparten av trafiken till Sägargatan bedöms ge ett flöde av 1.000 fordon/dygn eller mindre i Siktargatan.

Vid en nyligen genomförd upprustning tilläggsisolerades byggnaderna närmast Siktargatan. Befintliga tvåglasfönster bibehölls men tätningen mellan både och karm förnyades. Med dessa förutsättningar torde det uppställa planeringsmålet för den dygnsekvivalenta bullernivån kunna uppfyllas.

En enstaka buss eller annat tungt fordon kan momentant ge en störning i första hand inomhus för de rum som har fönster mot Siktargatan. För att utröna detta bör mätningar genomföras. Om dessa visar att maximalvärdet nat-tetid överskrider planeringsmåletts riktvärde 45 dB(A) kan problemet åtgärdas genom byte av de aktuella sex fönstren till sådana som har bättre isolerande egenskaper.

I den dagliga verksamheten inom bussdepån förekommer flera ämnen som måste hanteras med särskild omsorg. Oljor, drivmedel, glykol m m som genom felaktig hantering eller bristfällig utrustning avleds via ledningsnätet till avloppsreningsverket eller direkt till Fyrisån förorsakar svåra driftstörningar respektive negativa effekter på miljön.

För att förebygga detta finns förordningar som reglerar dels den tekniska utrustningen dels ger anvisningar för hanteringen.

Ledningssystemen med tillhörande utrustning för uppsamling av oljespill prövas regelmässigt i samband med bygglovét. Anläggningarna besiktigas sedan innan de tas i bruk och ett schema upprättas för omhändertagandet av den uppsamlade oljan.

Uppställda regler för hanteringen av de miljöfarliga ämnen måste efterlevas med tanke på både den personliga säkerheten och miljön. Det ankommer på respektive företag, i det här faller bussbolaget, att fortlöpande hålla berörd personal informerad om gällande bestämmelser för att tillgodose miljökrav samt hälsa och säkerhet.

Energifrågor och annan teknisk försörjning

Någon särskild beräkning har inte gjorts av det totala energibehovet för drift och uppvärmning av befintliga och planerade anläggningar. Ledningar för fjärrvärme och elenergi samt vatten- och avloppsförsörjning finns med tillräcklig kapacitet för tillkommande bebyggelse i anslutning till planområdet.

Inom planområdet finns på kvartersmark en mängd befintliga ledningar som skall bibehållas. Ledningarna skall hållas tillgängliga för underhålls- och reparationsarbeten. Av den anledningen redovisas i planen ett omfattande ledningsreservat i huvudsak koncentrerat till utgående delar av Kungsängsgatan.

Energibehovet för transporter, arbetspendling m m bedöms vara lågt med hänsyn till planområdets centrala läge och goda tillgång till allmänna kommunikationsmedel.

Administrativa frågor

Genomförandetiden är femton år från det antagandebeslutet vunnit laga kraft.

MEDVERKANDE
TJÄNSTEMÄN

Planen har upprättats vid stadsbyggnadskontoret. Uppgifter som underlag för planarbetet har lämnats av AB Uppsalabuss, gatukontoret och Uppsala energi. Informationsutbyte har också vid flera tillfällen skett med representanter för de boende i området.

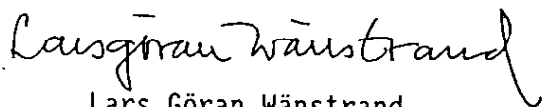
STADSBYGGNADSKONTORET
Plan- och byggavdelningen

Uppsala i april 1989

Redaktionell justering i juni 1989.



Ingvar Blomster
stadsarkitekt

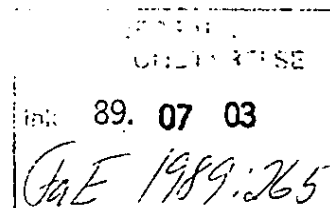


Lars Göran Wänstrand
stadsplaneingenjör

Godkänd av BN för samråd 1989-02-16
Godkänd av BN för utställning 1989-04-27
Godkänd av BN för antagande 1989-06-08
Antagen av KF 1989-09-25-26
Laga kraft 1989-11-09

DETALJPLAN FÖR DEL AV
KVARTERET HOVSTALLÄNGEN
CENTRALA STADENS KOMMUNDEL
UPPSALA KOMMUN

Dp 56 B



GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISA-
TORISKA
FRÅGOR

Tidplan

AB Uppsalabuss har långt framskridna planer på en upp-
rustning och modernisering av depåanläggningen i kvarte-
ret Hovstallängen. Igångsättningen av anläggningsarbete-
na för den nya verkstads- och kontorsbyggnaden är plane-
rad till september 1989.

Parkeringsanläggningen ska ses i ett längre tidsperspek-
tiv. Behovet blir inte akut förrän kvarteret Munin be-
byggs.

Planläggningen har således hög aktualitet varför mål-
sättningen är att planen skall antagas under augusti
1989.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från det antagandebeslutet
vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap

Genomförandet av planen vad avser kvartersmarken sker i
enskild regi eller med allmännyttiga bolag som huvudmän.

Ansvar och finansieringsformer för parkeringshuset är
för närvarande inte klarlagt. Redan nu kända anspråk på
parkeringsplatser visar på en hög beläggning och ger så-
ledes ett gott ekonomiskt underlag för anläggningen.

Huvudmannaskapet för anläggningen bör således klarläg-
gas snarast så att planeringen för ett genomförande av
anläggningen kan påbörjas.

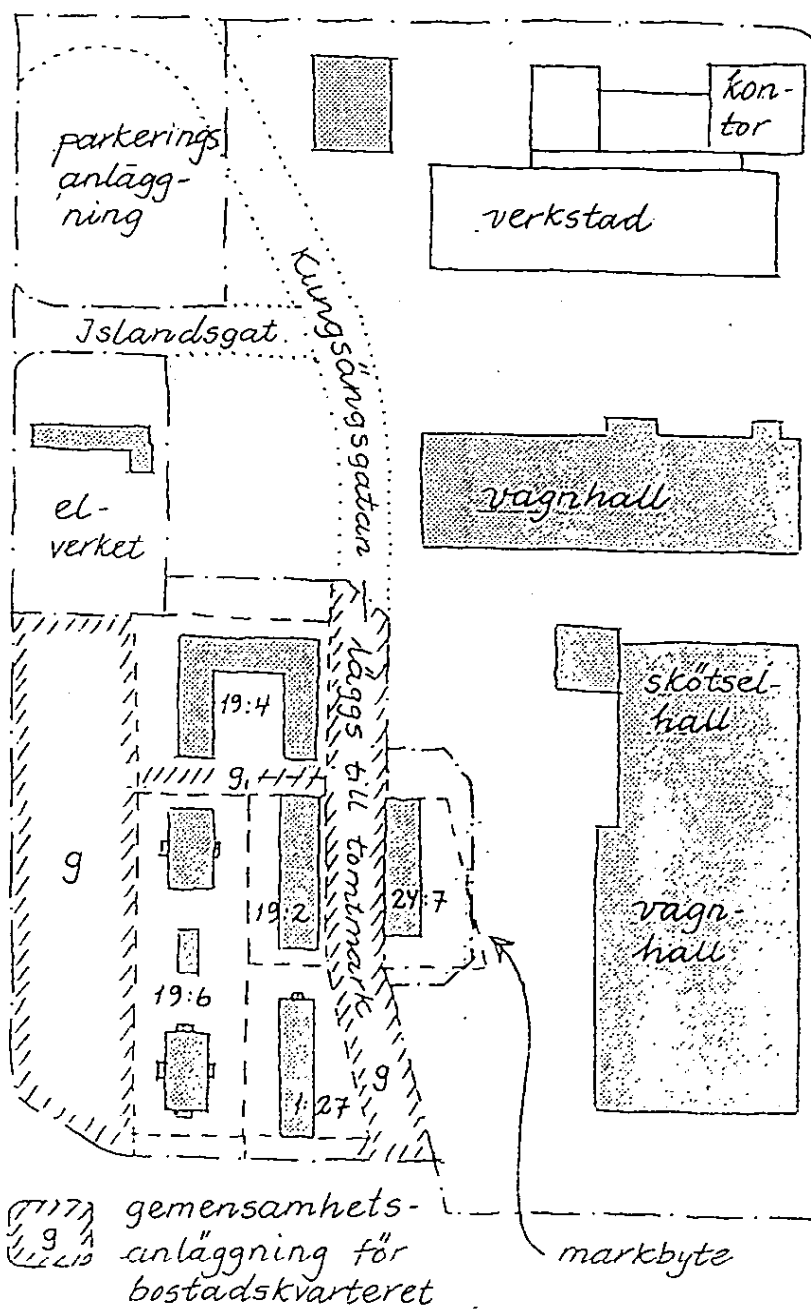
Erforderlig ombyggnad av gator och ledningar ombesörjes
av kommunen.

FASTIGHETS-
RÄTTSLIGA
FRÅGOR

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning

Planläggningen föranleder omfattande fastighetsrättsliga åtgärder. Gatumark omformas till kvartersmark, en tomt avsätts för parkeringsanläggningen och vidare omfördelas viss mark mellan de skilda ändamålen och verksamheterna.

Inom bostadsområdet avsätts mark för gemensamma behov av tillfartsvägar, grönytor, lekplatser och bilparkering. För ändamålet bildas en gemensamhetsanläggning där man vid en förrättning fastlägger respektive fastighetsdelaktighet i anläggningarna.



EKONOMISKA
FRÅGOR

Planekonomi, anläggningskostnader och markförsäljning

Planerade anläggningar inom kvarteretsmark finansieras av huvudmännen för respektive verksamhet.

Kommunen ansvarar för erforderliga gatuombyggnader samt de omläggningar av ledningar för dagvatten och elenergi som berör tomten för parkeringsanläggningen.

Den mark som genom planläggningen är aktuell att lägga till tomtmark ägs av kommunen. Därutöver skall vissa byten av mark ske mellan enskilda fastighetsägare. I samband med fastighetsbildningen tecknas erforderliga köpe- och markbytesavtal.

TEKNISKA
FRÅGOR

Ledningar med erforderlig kapacitet för försörjning av planområdet med vatten- och avlopp samt elkraft och lokaluppvärmning finns i anslutning till kvarteret.

Till vissa delar besväras planområdet av befintliga ledningar som avses att bibehållas. Detta har genom reservatsbestämmelser särskilt markerats i plankartan. För att inte försvåra ett framtida underhåll av ledningarna bör markplaneringen, växtval inom reservaten anpassas till denna förutsättning.

Lokalisering av anslutningspunkter och hithörande frågor löses vid detaljprojekteringen för respektive projekt.

MEDVERKANDE
TJÄNSTEMÄN

Planen har upprättats vid stadsbyggnadskontoret.

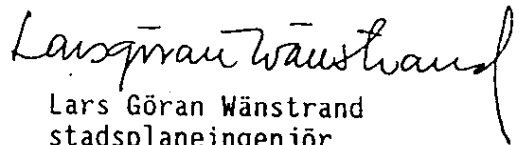
STADSBYGGNADSKONTORET
Plan- och byggavdelningen

Uppsala i april 1989

Redaktionell justering i juni 1989



Ingvar Blomster
stadsarkitekt



Lars Göran Wänstrand
stadsplaneingenjör

Godkänd av BN för samråd 1989-02-16
Godkänd av BN för utställning 1989-04-27
Godkänd av BN för antagande 1989-06-08
Antagen av KF 1989-09-25-26
Laga kraft 1989-11-09

m. 89. 07 03

Ja E 1989:265

Fastighetsförteckning tillhörande ett i mars 1989 upprättat förslag till detaljplan för K V. H O V S T A L L Ä N G E N, Uppsala kommun, Kungsängen, Centrala stadens kommundel

Dp 56V

Avdelning A. Fastigheter

Beteckning	Fastighetsägare, adress	Anm.
1. Inom planområdet		
KUNGSÄNGEN 1:1	Uppsala kommun Fastighetskontoret Box 216 751 04 UPPSALA	
KUNGSÄNGEN 1:2	se Kungsängen 1:1 ovan	
KUNGSÄNGEN 1:5	se Kungsängen 1:1 ovan	
KUNGSÄNGEN 1:8	se Kungsängen 1:1 ovan	
KUNGSÄNGEN 1:27	Bostadsrättsföreningen Mjölaren Kungsängsgatan 55 C 753 22 UPPSALA	
KUNGSÄNGEN 1:31	se Kungsängen 1:1 ovan	
KUNGSÄNGEN 15:2	se Kungsängen 1:1 ovan	
KUNGSÄNGEN 18:1	AB Nord Mills Box 4181 102 62 STOCKHOLM	
KUNGSÄNGEN 19:1	se Kungsängen 1:1 ovan	
KUNGSÄNGEN 19:2	Henrik Boivie Kungsängsgatan 53 B,nb 753 22 UPPSALA	1/6 av
	Ulf Boivie Kungsängsgatan 53 B 753 22 UPPSALA	1/6 av
	Jakob Boivie Vistvägen 71 B 582 63 LINKÖPING	1/6 av
	Gustaf Huldt Korsövägen 29 182 45 ENEBYBERG	1/4 av