

NYBY GÅRD  
UPPSALA KOMMUN

PL 100 L

FÖRSLAG TILL STADSPLAN

10. 13

082-2226-85

BESTÄMMELSER

1 § PLANOMRADETS ANVÄNDNING

1 mom Byggnadskvarter

a) Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.

b) Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.

c) Med Bh betecknat område får användas endast för bostadsändamål och, där så provas lämpligt, även för handels- och hantverksändamål.

d) Med C betecknat område får användas endast för samlings- och föreningslokaler och därmed samhörigt ändamål.

2 mom Specialområde

a) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.

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 s betecknad områdesgräns skall hållas tillgänglig för bullerskyddsanordningar.

3 § SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGAENDE OMRÅDEN FÖR ALLMÄN TRAFIK OCH FÖR ALLMÄNNA LEDNINGAR

- 1 mom Med g betecknad del av byggnadskvarter skall utformas som gemensamhetsanläggning med tillåten allmän gång- och cykeltrafik.
- 2 mom Med x betecknad del av gata och järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltunnel under markplanet.
- 3 mom På med u betecknad mark får icke vidtas anordningar som hindrar framdragande och underhåll av underjordiska ledningar.

4 § BYGGNADSSATT

Med F betecknat område får bebyggas endast med hus som uppförs fristående.

5 § EXPLOATERING AV BEBYGGELSEOMRÅDE

- 1 mom På med F betecknat område får tomt icke ges mindre storlek än 800 kvm.
- 2 mom Inom med siffr i parallelogram betecknat område får bebyggelse uppföras med högst den sammanlagda våningsyta i kvm som siffran anger.

6 § EXPLOATERING AV TOMT

- 1 mom På tomt som omfattar med F betecknat område får endast en huvudbyggnad och ett uthus eller annan gårdsbyggnad uppföras.
- 2 mom Av tomt som omfattar med F betecknat område får högst en femtedel bebyggas.

7 § BYGGNADS UTFORMNING

- 1 mom På med romersk siffr betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffran anger.
- 2 mom På med I, II, III, IV eller V betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än 3.0, 6.0, 9.0, 12.0 och 15.0 meter.
- 3 mom På med n betecknat område får vind icke inredas utöver angivet våningsantal.
- 4 mom På med siffr i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

8 § UTFARTSFÖRBUD

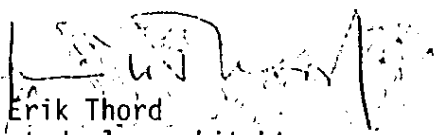
Utfart får icke anordnas över områdesgräns som även betecknats med ofyllda cirklar

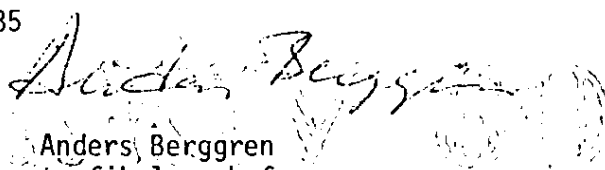
9 § SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGAENDE OMRÅDESGRÄNS FRÅN VILKEN MINDRE AVVIKELSER I VISSA FALL FÅR GÖRAS

Med punktmarkerad områdesgräns från vilken mindre avvikelser i vissa fall får göras, som är belägen mellan byggnadskvarter och parkmark, skall en byggnadsfri zon om 6 m lämnas.

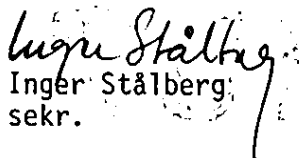
STADSBYGGNADSKONTORET  
Planavdelningen

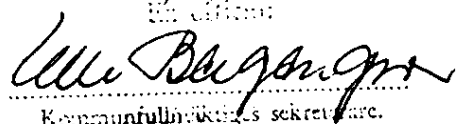
Uppsala i juni 1985. Rev i augusti 1985

  
Erik Thord  
stadsplanearkitekt

  
Anders Berggren  
trafikplanechef

Tillhör Uppsala kommuns  
byggnadsnämnds beslut  
1985-08-29 § 823  
betygar:

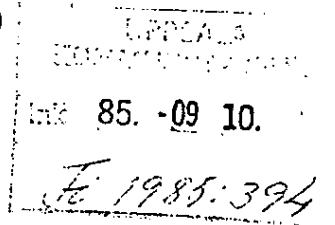
  
Inger Stålberg  
sekr.

  
Ulla Berggren  
Kommunfullmäktiges sekreterare.

Planen fastställd genom länsstyrelsens  
beslut 1985-12-20. Beslutet har vunnit  
laga kraft.

  
Nils Lewin

103363



NYBY GÅRD  
 UPPSALA KOMMUN  
 UPPSALA LÄN

PI 100 L

## FÖRSLAG TILL STADSPLAN

10. 18

082-2226-85

BESKRIVNINGHANDLINGAR

Planförslaget omfattar en med PI 100 L betecknad karta, illustrationskarta, bestämmelser och beskrivning. Förslaget innebär i huvudsak planläggning av tidigare ej stadsplane- lagt område.

PLANDATALägesbestämning

Planområdet är beläget i Uppsala centralort ca tre km norr om stadskärnan. I området västligaste del leder i nordsydlig riktning Vattholmavägen och järnvägslinjen Uppsala-Gävle. I norr gränsar planområdet till småhusbebyggelsen i Gamla Uppsala, i öster till Gamla Uppsalagatan samt i söder till Dagermansparken.

Areal

Totalt omfattar planområdet ca 25,5 ha.

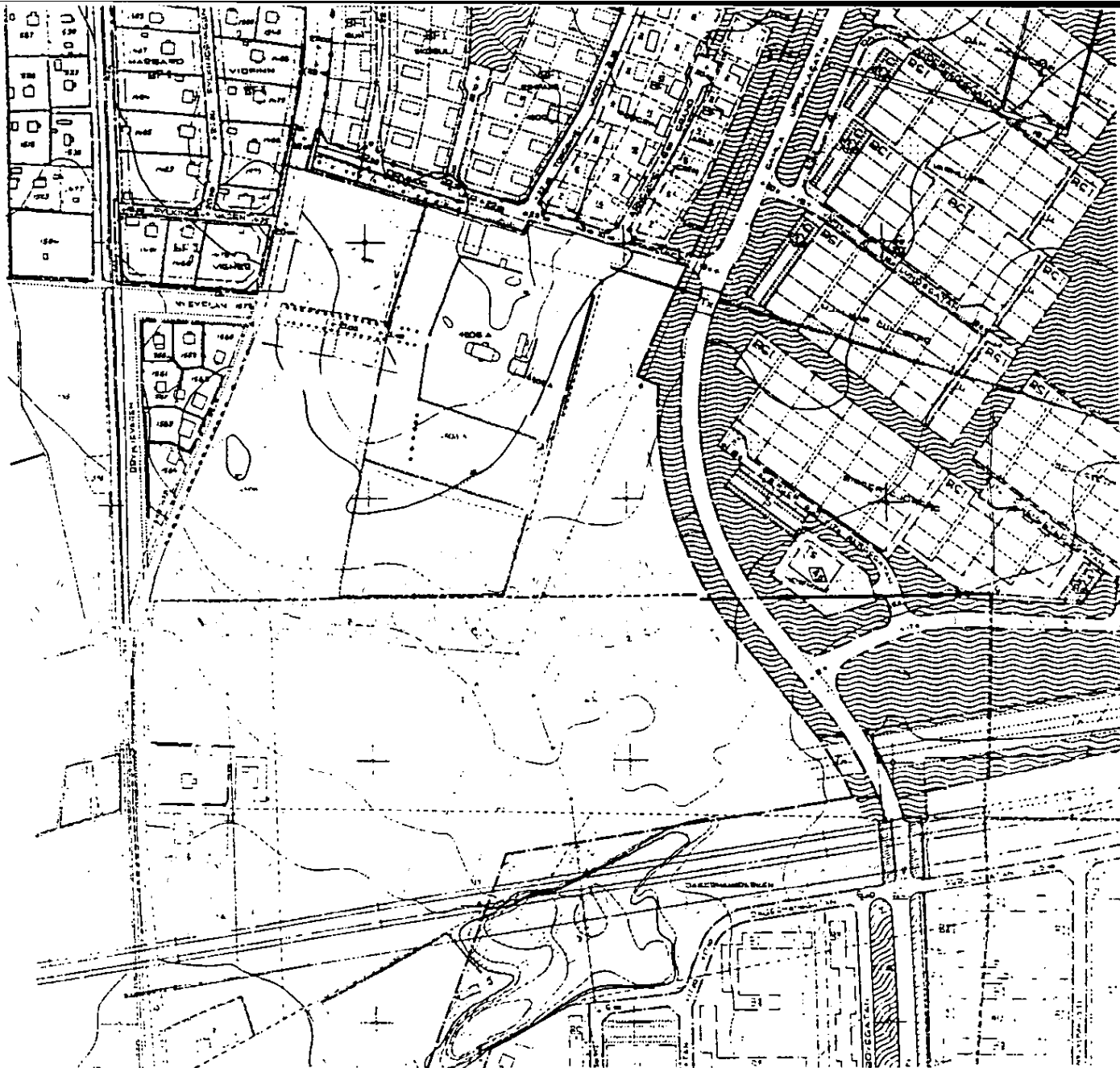
PLANERINGS-  
FÖRUTSÄTT-  
NINGARBefintliga planerDetaljplaner

Inom planområdet gäller följande detaljplaner:

Byggn.pl fastställd av LS 1932-07-16		kvarter begränsat av järnvägen - Nyby plan - Vattholmavägen.
PI 100 C	"	av KM 1968-03-22
PI 100 F	"	" LS 1969-07-11
PI 100 E	"	" " 1970-06-18
PI 70 N	"	" " 1967-05-26

Del av Vattholmavägen  
 Orvars väg  
 Gamla Uppsalagatan  
 Gamla Uppsalagatan -  
 Del av Dagermansparken/  
 Lagerlövsparken

För större delen av planområdet saknas detaljplan. Tidigare har inom området gällt avstyckningsplaner för Nyby gård och Gamla Uppsala fastställda år 1926 resp 1928 - dessa planer upphävdes av länsstyrelsen år 1977.



#### UTDRAG UR GÄLLANDE DETALJPLANER

För till planområdet angränsande delar gäller även ovanstående stadsplaner samt  
PI 100 fastställd av KM 1963-03-22 nordväst om planområdet

#### Kommunala ställningstaganden

##### Bostadsförsörjningsprogram

Gällande bostadsförsörjningsprogram får åren 1984-88 redovisa en utbyggnad inom planområdet med 400 lägenheter i flerbostadshus uppförda under åren 1985-86.

##### Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen beslutade 1981-08-19 att uppdraga åt byggnadsnämnden att klarlägga de översiktiga fysiska konsekvenserna av en exploatering av området söder om Nyby gård samt att i stadsplan pröva förutsättningarna för bostadsbebyggelse och bostadskomplement i området kring Nyby gård.

Byggnadsnämnden gav 1981-09-17 stadsarkitektkontorets planavdelning uppdrag i enlighet med kommunstyrelsens beslut.

### Befintliga förhållanden

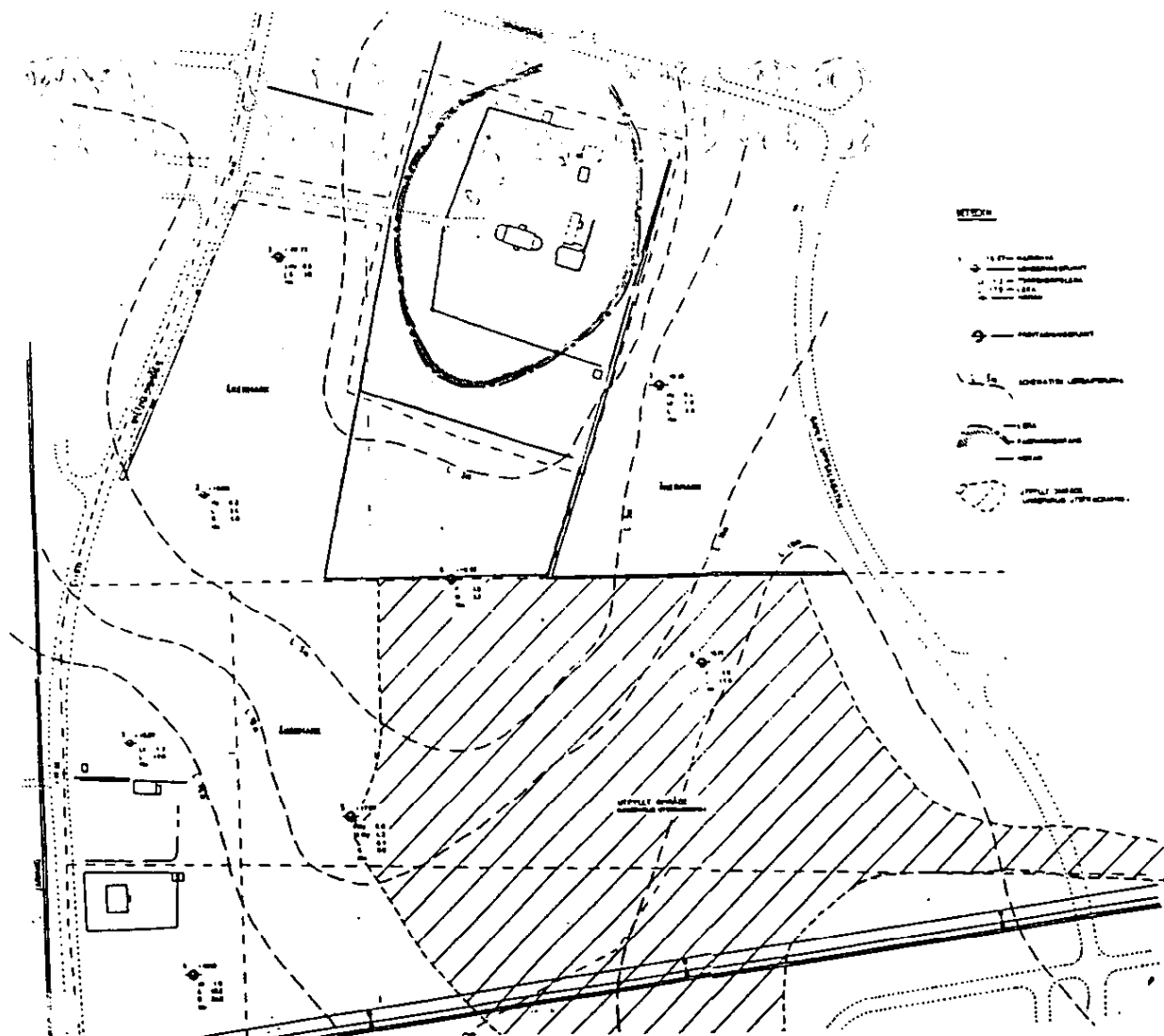
#### Terräng, vegetation

Marknivån inom området är relativt plan med en svag lutning mot söder - nivåskillnaden mellan den norra och södra delen är ca fem meter.

Planområdet består huvudsakligen av åkermark. Betydande lövträdsvegetation och kringgårdande häckar finns speciellt i norr vid Nyby gård men även på ett par mindre bostadstomter öster om Vattholmavägen. Inom småhuskvarteret i områdets nordvästra del är växtligheten varierad och riklig. Höga trädalléer finns i Vattholmavägens sträckning utefter villabebyggelsen i Gamla Uppsala, invid Orvars Väg samt vid infarten till Nyby gård.

#### Geotekniska förhållanden

En översiktlig grundundersökning av planområdet har år 1982 utförts av Bjerking ingenjörbyrå AB (arb.nr G8626).



KARTA TILLHÖRANDE GRUNDUNDERSÖKNINGEN

Undersökningen visar att undergrunden huvudsakligen består av lera med en mäktighet varierande mellan två och tjugo meter. De största lerdjupen har konstaterats i den sydvästra delen och de minsta i norr runt Nyby gård. Fast mark i form av friktionsjord förekommer dock invid gårdens byggnader.

Områdets sydöstra del har tidigare använts som lertäkt och är nu igenfylld med tipp- och schaktmassor (lera, sand, sten och tegel) med ett djup av tre till fyra meter. Undergrunden inom f d lertäktområdet består av fem till tio meter lera.

I undersökningen konstateras sammanfattningsvis att lättare byggnader (en vån) kan grundläggas direkt i mark, att tvåvåningsbyggnader med källare bör kunna grundläggas direkt i mark vid lerdjup understigande ca tio meter samt att alla byggnader inom f d lertäktområdet bör pågrundläggas. Vidare bör i samband med detaljprojekteringen grundundersökningen kompletteras med bestämning av lerdjup under byggnad och bestämning av aktuell grundvattentrycknivå i minst tre till fyra punkter.

#### Fornlämningar

Några kända fornlämningar finns ej inom planområdet.

#### Bebyggelse

I småhuskvarteret beläget i planområdets nordvästra hörn finns sju stycken friliggande villor som uppförts i slutet på 1920-talet och början på 1930-talet.

Inom fastigheten Gamla Uppsala 21:59 ligger Nyby gård som består av mangårdsbyggnad, flygelbyggnad och flera mindre uthus.

Öster om Vattholmavägen på fastigheterna Löten 1:2 och 1:16 ligger ett par äldre bostadshus. På fastigheten Löten 1:16 invid Vattholmavägen finns också en transformatorstation.

#### Vägar och trafik

Av de i planområdet ingående gatorna är Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan huvudgator. Trafikflödet längs Vattholmavägen uppgick till ca 6.500 f/VMD och längs G:a Uppsalagatan till ca 2.100 f/VMD enligt trafikräkning år 1983. Gamla Uppsalagatan ingår också i det sammanhängande gång- och cykelvägnät som genomkorsar centralorten. Uppsalabuss trafikerar både Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan.

#### Ledningssystem

Huvudledningar för vatten- och avlopp finns utefter Vattholmavägens östra sida, i nordost mellan kv Birger Sjöberg och Orvars väg samt i Orvars väg.

### Markägoförhållanden

Fastigheten Dragarbrunn 32:1 ägs av Statens Järnvägar. Fastigheterna Gamla Uppsala 21:59 och 81:1-8 ägs av enskilda.

Samtliga övriga i planområdet ingående fastigheter ägs av Uppsala kommun.

### PLANFÖRSLAG

#### Allmänt

Området har tidigare ej varit föremål för planläggning. Kommunstyrelsen har beslutat att ge byggnadsnämnden uppdrag att i stadsplanen pröva förutsättningarna för en bostadsbebyggelse inom det föreslagna området. Området har delats upp i en västlig och östlig del och tilldelats två byggherrar vars konsulter skall diskutera utformningen tillsammans med planavdelningen på stadsbyggnadskontoret. Härvid tillsattes en arbetsgrupp av berörda kommunala instanser samt representanter från referensgruppen för jämställdhet i kommunal planering. Planavdelningen föreslog att som huvudprincip vid utformningen skissera ett planförslag där i stället för parkering utefter berörda tillfartsgator med vändplatser exempelvis Gränby-Kvarngärdet utforma en bostadsgata inom de två områdena. Härvid skulle vinnas dels att en mera attraktiv stadsbild skulle erhållas utefter huvudgatorna och dels att närhet till bilplatser för de boende skulle kunna tillgodoses på ett betydligt bättre sätt. Problemet har härvid varit att göra denna bostadsgata ur framförallt trafiksäkerhetssynpunkt så miljövänlig som möjligt. Denna frågesättning kommer närmare att redovisas och illustreras nedan under rubriken trafik.

#### Bostäder

Bebyggelsen föreslås i huvudsak i två våningar där möjlighet finns att denna uppförs i form av radhus, bostadsrätt eller som hyreshus. Två våningar synes vara en lämplig skala här i anslutning till den befintliga villabebyggelsen i Gamla Uppsala. Stadsplaneförslaget medger dock möjlighet att inom vardera enklaven uppföra tre byggnader i IV till V våningar för att skapa en viss accent i stadsbilden och ävensom inom vissa kvarter. Planen är utformad flexibel varvid husplaceringen ej fått ett låst läge. Till planförslaget bifogad illustrationsplan bör dock i möjligaste mån följas.

Totalt har föreslagits cirka 48.000 kvm våningsyta, cirka 26.000 i den västra enklaven och cirka 22.000 i den östra vilket innebär cirka 470 lägenheter.

#### Skolor

Planområdet tillhör Nyby-Gävsta rektorsområde. Någon skolbyggnad erfordras ej inom planområdet då ledig kapacitet kommer att finnas i befintliga skolor i närheten. Låg- och mellanstadieeleverna, cirka 150 st, kommer att hänvisas till Nybyskolan.



En förutsättning för att dessa elever ska kunna ta sig till och från skolan i en trafiksäker miljö är att en planskild gång- och cykelväg byggs under Gamla Uppsalagatan. Högstadiel eleverna kommer att hänvisas till Heidenstamsskolen i Löten.

#### Barnstugor - förskolor

Tillgången på barnstugor och förskolor i angränsande bebyggelseområde är relativt god. Någon särskild tomt för detta ändamål har därför ej föreslagits. Behov av två daghemsavdelningar, som inryms i s k' kvartersdaghäm beräknas föreligga i den östra delen av planområdet. Lokaler för "öppen förskola" bör finnas i området. Dessa lokaler kan med fördel förläggas till "Nyby gård". "Öppna förskolan" kan eventuellt inrymmas i någon av kvartersgårdarna som i så fall får utökas med cirka 100 kvm våningsyta.

#### Fritidslokaler

Inom bostadsenheterna bör enligt statens planverk byggas kvarterslokaler i en omfattning av 3 kvm/100 kvm vy.

Inom "Nyby gård" föreslås att en del av fastigheten får beteckning C II alltså för samlingslokaler med möjlighet till fritidsaktiviteter.

#### Handel

Inom områdets sydvästra del invid Vattholmavägen föreslås att ett kvarter får beteckningen Bh II innebärande bostäder och i mindre omfattning för handel.

#### Skyddsrum

Planområdet ingår i särskilt skyddsområde där erforderligt behov av platser måste tillgodoses.

#### Friytor

Planområdet är uppbyggt kring en stor central allmän park med kommunen som ägare till ungefär hälften och som avser genom pågående förhandlingar förvärva återstående delen tillhörande fastigheten 21:59. Inom parkområdet föreslås ett som nämnts C II-område med tillfart från den mäktiga trädallén via Vattholmavägen. Ett mindre med A I betecknat område föreslås vid Orvars väg vars användningssätt ej är klarlagt men som tills vidare kan utnyttjas för odlingslotter. Stor hänsyn har tagits till den stora trädvegetationen som begränsar parken vilket vid utbyggnaden av området måste respekteras. Inom kvartersmarken särskilt i söder finns också skyddsvärda lövträdsdungar som berörda byggherrar måste taga stor hänsyn till.

## Huvudgator

Planområdet gränsar i söder till ett i översiktsplanen markerat reservat för Bärbyleden etapp III mellan nuvarande E4 och en framtida förbifart E4 öster om staden.

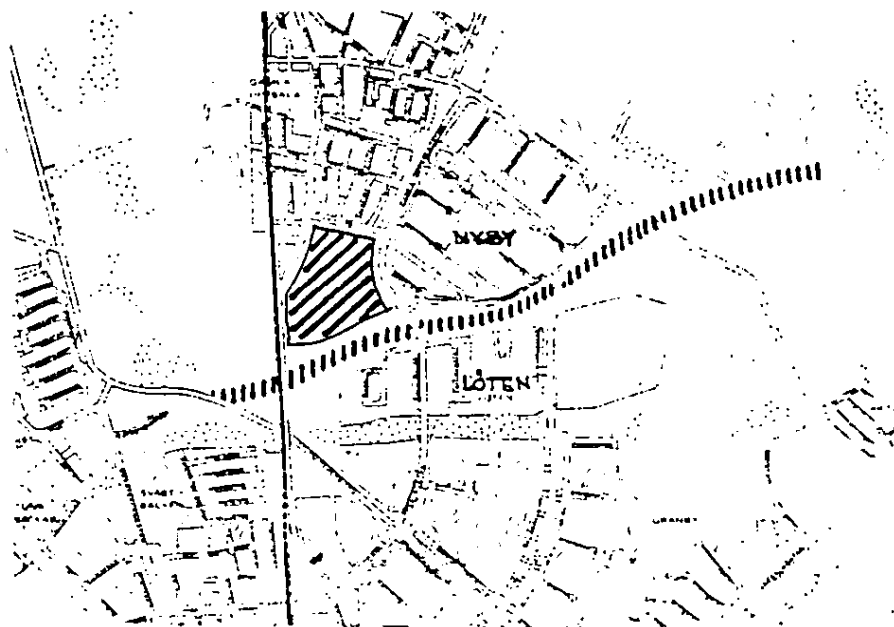


Bild Reservat för Bärbyleden etapp III

Reservatet är på delen förbi Nyby fastställt enligt där gällande detaljplan.

Den pågående utredningen av förbifartens E4 utbyggnad understryker behovet av att reservatet bibehålles. Olika alternativ för den framtida sträckningen av E4 förbi Uppsala finns dock och behovet av att utnyttja reservatet varierar mellan alternativen.

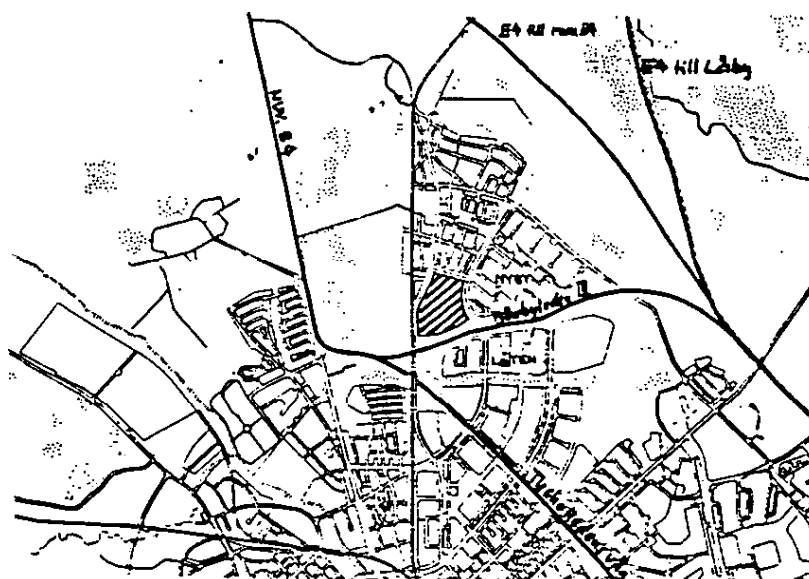


Bild Alternativ för E4

Föreliggande planförslag föreslås avgränsas så att vägreservatet ej medtagas i planen men att avgränsningen och planutformningen göres så att en framtida utbyggnad av trafikleden ej försvåras.

I nätet av huvudgator med lägre dignitet än Bärbyleden saknas en länk mellan Gamla Uppsalagatan och Vattholmavägen i Runebergsgatans förlängning. En sådan länk skulle framförallt avlasta Orvars väg, men också minska trafiken på Österleden och Gamla Uppsalagatan förbi Heidenstams torg. Vidare skulle flexibiliteten i gatenätet öka.

Aven för att möjliggöra tillfarter till området Nyby gård söderifrån är en fortsatt utbyggnad av Runebergsgatan önskvärd. Planförslaget har utformats i enlighet härmed.

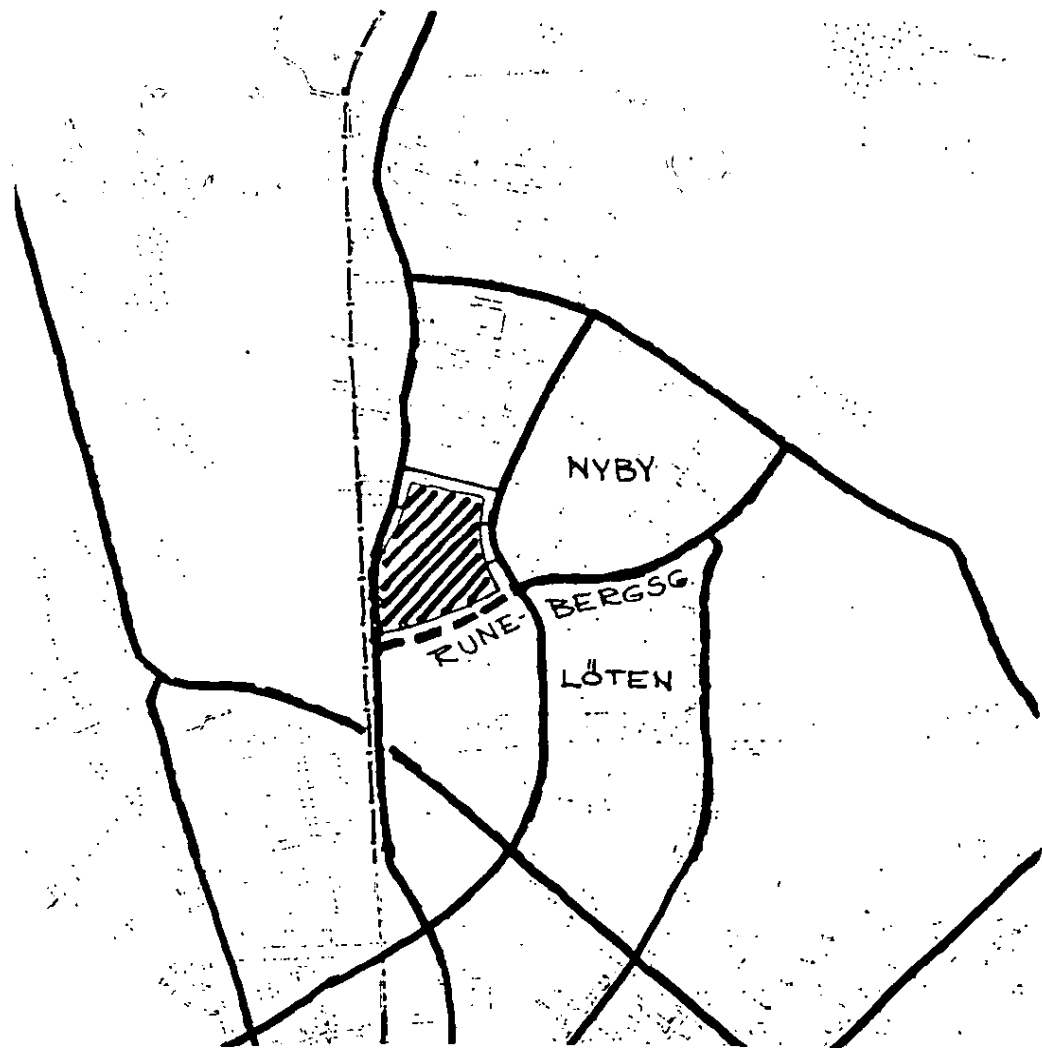


Bild Nuvarande huvudnät med föreslagen förlängning av Runebergsgatan

### Lokalgator

En bärande idé i föreliggande planförslag är lokalgatunätets utformning.

Avsikten har varit att utforma trafiksystemet på ett sådant sätt att de nackdelar 60-70 talets trafikplaneringsmodeller medförde reduceras utan att trafiksäkerhetskraven efter-sättes. Framförallt har eftersträövats att göra stadsdelen vackrare och intressantare genom att betrakta bebyggelsen och gatunätet som en helhet, och acceptera lokal biltrafik inom området, förutsatt att problemen med riskerna och störningarna den kan medföra kan lösas.

Med grundinställningen att lokal biltrafik, om än på stränga villkor, kan accepteras inom stadsdelen vinnes många fördelar - stadsdelen blir mer tillgänglig och lättorienterad om återvändsgator kan undvikas. Distributionstrafiken underlättas och nödvändiga biltransporter behöver inte i lika stor utsträckning utnyttja gårdar och gångvägar för att nå nära entréerna.

Vidare kan parkeringen delas upp i mindre enheter som dels kan lokaliseras med bättre anslutning till bebyggelsen, dels inte kommer att ge samma dominerande trista intryck som större anläggningar ofta ger.

Med ett sammanhängande lokalgatunät ökar också gatunätets flexibilitet genom att alternativa körvägar finnes.

Ett villkor för att acceptera lokal biltrafik inom området är dock att trafiksäkerhetskraven kan tillgodoses och att avgashalter och bullerstörningar inte överskrider acceptabla nivåer.

För att tillgodose trafiksäkerhetskraven erfordras att trafikmängderna är måttliga, att hastigheter fordonen kan hålla inom området är låg och att fordonsförarna genom själva gatuutformningen göres medvetna om den ökade varsamhet de måste iaktta.

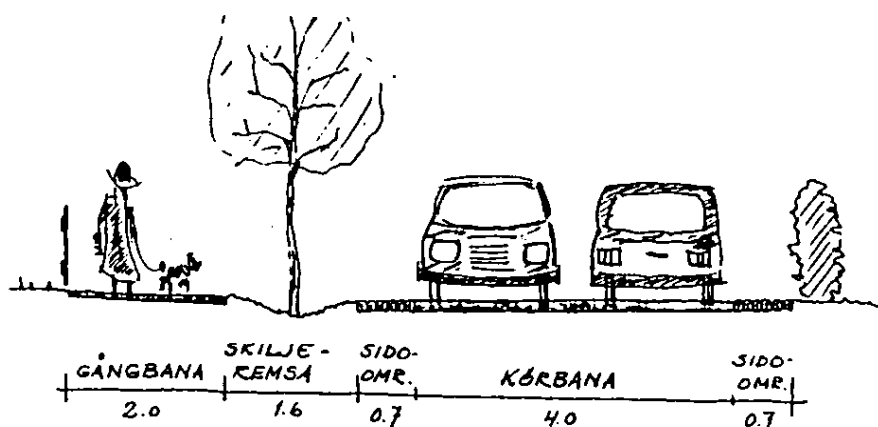
För att begränsa trafikmängderna i lokalgatunätet föreslås flera anslutningar till omgivande huvudgator. Flera anslutningar innebär en bättre fördelning av lokaltrafiken och kortare körvägar längs lokalgatorna. Åtgärden minskar dock huvudgatornas trafiktekniska standard och en värdering för och emot måste alltid göras. I det aktuella fallet har bedömts att hastigheten längs Vattholmavägen bör sänkas till 50 km/h och att redovisade korsningsavstånd då är tillräckliga. G:a Uppsalagatan bedöms idag ha en överstandard med hänsyn till gatans funktion och ringa trafikflöde varför de två nya anslutningarna bör kunna accepteras.

Till Orvars väg föreslås två enskilda fastighetsanslutningar. Anslutningsskaften föreslås utformas som gemensamhetsanläggningar mellan den enskilda fastigheten och gatufastigheten för att befästa gång- och cykeltrafikens rätt att korsa anslutningen. Motsvarande gemensamhetsanläggning föreslås för tillfarten till Nyby gård.

För att begränsa hastigheten och öka förarnas varsamhet har utformningen av lokalgatorna särskilt studerats. Den valda gatusektionen redovisas nedan.

Körbanan är endast 4.0 m bred. Personbilar kan mötas med låg hastighet. Vid möte med den enstaka större fordon som kan förekomma utnyttjas sidområdena som är belagda med annat ytmaterial. (Prov kommer att göras med olika materialtyper - betongplattor, singel, märktegel etc). Gångbanan avskiljs från körbanan med en trädplanterad skiljeremsa.

Vidare förhindras högre hastigheter genom lokalgatornas linjeföring- Raksträckornas längd har mestadels begränsats till 50-60 m. Korsningarna utformas som trevägskorsningar med små radier. Några traditionella gupp har inte föreslagits inom området men däremot är samtliga korsningar mellan lokalgatorna och samtliga korsningsställen mellan gångvägar och lokalgator förhöjda till gångplanet. Åtgärden sänker hastigheten och markerar gångtrafikanternas existens. Förutom att bekvämligheten för gångtrafikanter och handikappade ökar.



Förhöjd trevägskorsning mellan lokalgator

Förhöjd gångvägskorsning

Raksträckans längd max ca 50 m

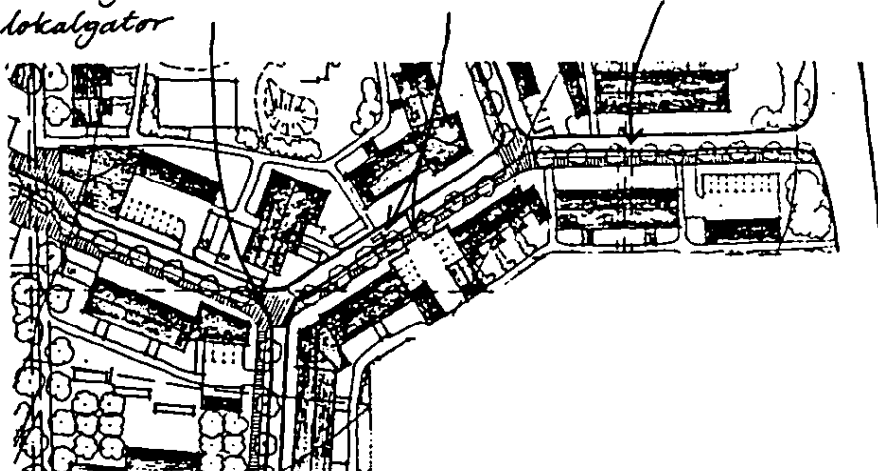


Bild . Föreslagen utformning av lokalgatan

## Buller och avgaser

Som underlag för beräkning av buller och avgaser längs huvudgatorna har antagits att trafiken längs Vattholmavägen på sikt kommer att öka till cirka 8.000 fordon/dygn varav 15% är tunga fordon (bussar och lastbilar), medan trafiken längs Gamla Uppsala stort förblir oförändrad cirka 2.500 fordon/dygn. Längs Runebergsgatans förlängning uppskattas trafiken uppgå till cirka 2-3.000 fordon/dygn. Den tunga trafikens andel antages för båda dessa gator vara cirka 10%.

Hastigheten förbi Nyby gård antages för samtliga gator till 50 km/timmen. För att tillgodose riktvärdet utomhus erfordras med ovanstående antaganden, att avståndet till bebyggelsen bör uppgå till minst 22 m från Gamla Uppsalagatan och Runebergsgatans förlängning.

Längs Vattholmavägen föreslås med hänsyn till stadsbilden att bebyggelsen förlägges något närmare vägen än vad enbart mark- och avståndsdämpningen av trafikbullret skulle medge. Bullerdämpningen föreslås härför kompletterad med ett lägre plank i tomtgräns (ca 1,5 m högt) för att tillgodose bullerkraven om uteplatser lokaliseras mot vägen.

Inomhus blir det momentana trafikbullret från enstaka fordon dimensionerande. Föreslaget riktvärde är 45 dB(A). Den erforderliga fasadisoleringen mot trafikbuller som krävs för att klara riktvärdet för bebyggelsen närmast Vattholmavägen, G:a Uppsalagatan och Runebergsgatans förlängning beräknas till ca 36 dB(A).

Även längs lokalgatorna är det momentana trafikbullret dimensionerande. Längs dessa gator kan dock det för beräkningen erforderliga utgångsvärdet minskas från 90 till 80 dB(A) m h t att antalet lastbilar än försumbart. Med bebyggelse på 10 meters avstånd från gatumitt beräknas att fönster och fasadisoleringen minst måste dämpa bullret med 35 dB(A) för att inomhuskravet högst 45 dB(A) skall tillgodoses.

Avgashalterna har beräknats vid fasad längs Vattholmavägen till för CO ca 3 mg/m<sup>3</sup> och för NO<sub>2</sub> till ca 0,09 mg/m<sup>3</sup>. Motsvarande värden längs Gamla Uppsalagatan och Runebergsgatan är lägre. I beräknat värde för NO<sub>2</sub> halten har bakgrunds-nivån bedömts uppgå till 0,06 mg/m<sup>3</sup>.

Föreslagna riktvärden är för CO 10 mg/m<sup>3</sup> 8h och för NO<sub>2</sub> 0,19 mg/m<sup>3</sup> 1h. Några överskridanden av dessa haltvärden förväntas således ej ske.

## Parkering

Enligt parkeringsnormen för Uppsala krävs i Nyby gård cirka 90 bilplatser/100 lägenheter varav 10 bilplatser är avsedda för besökare och därför bör vara allmänt tillgängliga. Huruvida parkeringen skall ske i garage eller öppet får bli en byggnadslovsfråga. Då bilplatserna avses förläggas i närheten av föreslagen bebyggelse måste hänsyn tas till gatubilden och även så till miljö- och hälsoskyddsnämndens krav. När avståndet mellan bilplats och bebyggelse underskrivet 15 meter måste särskilda åtgärder vidtagas för att minska störningarna. Garage torde i många fall bli en lämplig lösning.

### Gång- och cykeltrafik

Inom området och längs Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan föreslås friliggande primära gång- och cykelvägar enligt nedanstående bild.

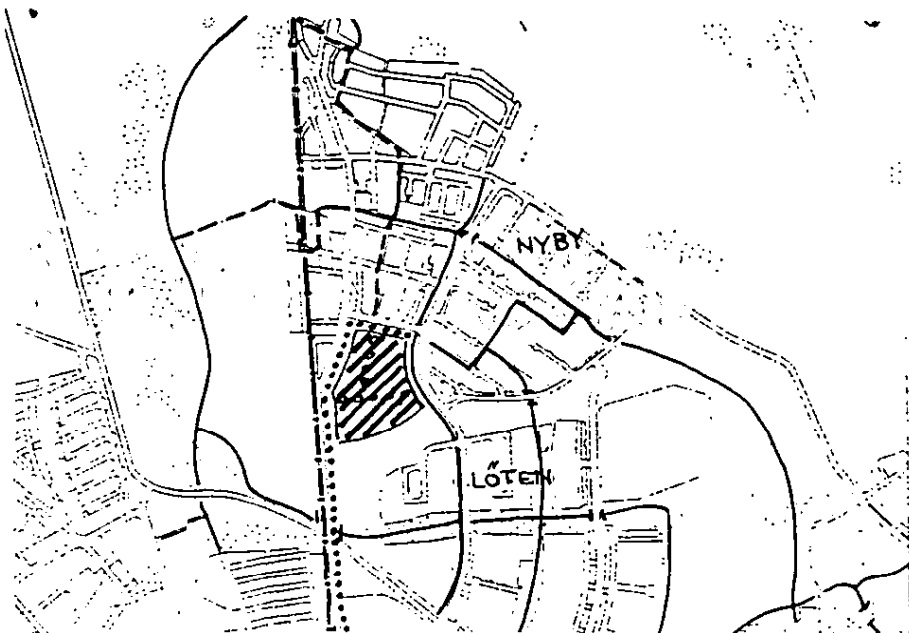


Bild Primära gång- och cykelvägar

För skolvägen till Nybyskolan föreslås en tunnel under Gamla Uppsalagatan strax söder om Orvars väg.

Ett reservat för en gc-tunnel under Vattholmavägen föreslås för att på längre sikt kunna förbättra tillgängligheten till fricområdet väster om järnvägen.

### Kollektivtrafik

Någon förändring av nuvarande linjesträckning förbi området förväntas inte. Bussfickor föreslås anordnas längs Vattholmavägen.

### Teknisk försörjning

Uppvärmning föreslås ske genom anslutning till fjärrvärme. Vatten och avloppsledningar finns i anslutning till området.

### PLANGENOM- FÖRANDE

### Huvudmannskap

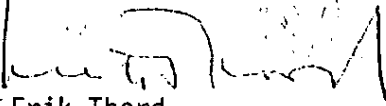
Bostadsbyggandet inom området kommer att genomföras vad beträffar den västra delen av Uppsalahem AB och vad beträffar den östra av Riksbyggen. Planerad byggstart för den östra delen beräknas till årsskiftet 1985-86 och den västra cirka ett år senare.

SAMRAD

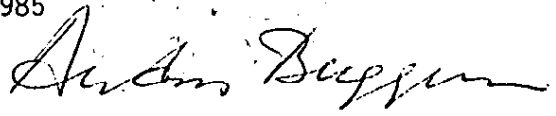
Samråd har skett i en samrådsgrupp med konsulter, berörda kommunala myndigheter och en referensgrupp för jämställdhet. Dessutom har samråd skett med statliga myndigheter.

STADSBYGGNADSKONTORET  
Planavdelningen

Uppsala i juni 1985. Rev i augusti 1985




Erik Thord  
stadsplanarkitekt



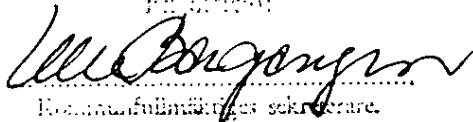
Anders Berggren  
trafikplanechef

Tillhör Uppsala kommuns  
byggnadsnämnds beslut  
1985-08-29 § 823  
betygar:



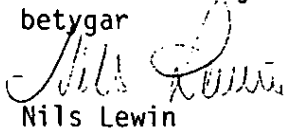
Inger Stålberg  
sekr.

Tillhör Uppsala kommunfullmäktiges  
beslut d. 20 september 1985 § 260  
E. 111/85



Kommunfullmäktiges sekreterare

Tillhör länsstyrelsens beslut 1985-12-20  
betygar



Nils Lewin