

11 JUL 1968

Tillhör Uppsala stads fullmäktiges

Planeringssektionen

Beslut den 27/6 1968 S 248

III 67-18-68

Ex officio:

B E S K R I V N I N G

tillhörande förslag till stadsplan för

FLOGSTA i Uppsala.

(Se en av stadsarkitekt P.O. Lefvert och stadsplanearkitekt Erik Thord i mars 1967 upprättad med Pl 92 betecknad karta).

Länsarkitektkontoret
Uppsala

Ink 17 JUL 1968
Dnr 376-68
Ink 21 OKT 1967
8261

Det föreslagna stadsplaneområdet har tidigare ej varit föremål för stadsplanläggning med undantag av en sträcka av den föreslagna nya Enköpingsvägen som ingår i fastställd stadsplan för del av Berthåga, Pl 90, fastställd av länsstyrelsen den 24 januari 1962.

Området begränsas i norr av en planerad ny sträckning av Enköpingsvägen, i öster och söder av järnvägen Uppsala-Enköping samt i väster av en i generalplanen upptagen yttre ringled den s.k. Hågadalsleden.

Markägare inom det föreslagna planområdet är i huvudsak Uppsala universitet och Uppsala Ekeby AB. Förslaget har upprättats på begäran av universitetet vars generalplan har legat till grund för den framlagda stadsplanen vid vars utarbetande samarbete ägt rum med universitetets arkitekt Bengt Carlberg.

I stadens generalplan tänktes på 1950-talet i huvudsak bostadsbebyggelse. Det är först senare i samband med universitetets generalplan i början av 1960-talet som det ansågs nödvändigt att här reservera mark för institutioner och studentbostäder. Stadsdelens avgränsning stämmer dock i stort med 50-talets generalplan.

Stadsplaneområdets centrala delar utgöres av ett skogsklätt höjdparti med cirka 20 meters nivåskillnad. Det är oexploaterat med undantag av dess sydöstra delar som upptas av industri- och bostadsbyggnader tillhörande Ekeby bruk. Denna bebyggelse kommer att utvidgas och även delvis saneras. I övrigt avses den blivande bebyggelsen inom planområdet dels för institutionsbyggnader, dels för studentbostäder och vanliga bostäder.

Stadsplanens trafiksystem är, fränsett för Ekeby egnahemsområde och ett område för allmänt ändamål nordost om detta, uppbyggt med utifrånmatning genom ringgata varifrån säckgator leder in till de olika bebyggelsegrupperna. Matargatan börjar vid Tiundagatan och följer i sin första del det läge av den nya Enköpingsvägen som är fastställt i gällande plan (söder om den befintliga och i plankorsning med järnvägen). Denna blir sålunda av stor betydelse för den interna förbindelsen mellan studentbostadsområdena och institutionerna på ömse sidor om järnvägen.

Matargatans fortsättning föreslås ansluta i två punkter till Enköpings-

vägen i en punkt till Hågadalsleden i en punkt till Eriksbergsvägen samt i en punkt till Karlsrogatan. Dessa två senare korsar järnvägen i plan öster resp. väster om Ekeby industri. Den ena anslutningen till Enköpingsvägen är belägen strax väster om järnvägen, den andra mitt för nuvarande Berthågabebyggelsen.

Omedelbart utanför stadsplanegränsen i väster illustreras Hågadalsleden och dess anslutning till Enköpingsvägen. Hågadalsleden utgör en del av en kringfartsled som enligt generalplanen får sin fortsättning norrut i en förbindelse mellan Enköpings- och Gävlevägarna mellan Rickomberga och Berthåga. Mark har reserverats för eventuella framtida korsningar i skilda plan i dessa leders anslutningar till Enköpingsvägen. Vid den tidpunkt då dessa leder utbyggs till en sådan standard finns det möjlighet att ersätta förbindelsen med Hågadalsleden med en underfart under denna till en planerad ny stadsdel västerut (Kvarnbo). Det finns då också möjlighet att flytta den västra anslutningen till Enköpingsvägen något österut till en planskild anslutning med trafikpunkten mellan Enköpingsvägen och leden norrut mot Gävlevägen.

Stadsplaneförslaget innebär således två större områden för universitetets framtida utbyggnad av institutionslokaler, ett på var sida om den nämnda matargatan och intill Enköpingsvägen. Erforderlig parkering avses å tomtmarken.

Befintlig bebyggelse och gatusystem inom Ekeby egnahemsområde föreslås i princip att bibehållas. En utvidgning föreslås för radhusbebyggelse åt nordväst samt på sydslutningen mot järnvägen. En mindre närhetsbutik (kiosk) föreslås vid ringgatan.

Mellan de båda institutionsområdena väster om matargatan finnes en radio- och TV-mast på en skogsklädd kulle. Den plats som den upptar föreslås för allmän byggnad. Området omedelbart sydväst kullen föreslås för idrottsändamål. I nära kontakt med detta åt sydväst föreslås ett område för skola (låg och eventuellt mellanstadium). Parkeringsområden utmed matargatan avses kunna betjäna båda dessa anläggningar.

På stadsdelens syd- och sydvästsluttningar föreslås tre bostadsområden i tvåvånings radhus. Erforderliga biluppställningsplatser anges i garage. Resterande tre bostadsgrupper inom planen är avsedda för studenter i såväl enkelrum som familjelägenheter. Området längst i nordväst på relativt plan mark föreslås för bebyggelse med trevåningshus för studentfamiljerna. I omedelbar anslutning österut föreslås ett område för barnavården. Parkeringsbehovet för detta kvarter avses att tillgodoses i tvåvånings parkeringshus norr och väster om bebyggelsen.

På höjderna i planområdets mitt föreslås två grupper sjuvåningshus (med servicevåning) innehållande enkelrum för studenterna. Parkeringen för denna bebyggelse avses i garagehus utefter matargatan. Genom terrängens lutning kan de byggas i två eller tre plan.

Mellan dessa studentbostadsgrupper intill matargatan anvisas ett område för handelsändamål vilket avses kunna inrymma även smärre lokaler för studenternasamling. I planens östra del där Ekebyvägen fått en ny sträckning för att åstadkomma en mera vinkelrät korsning med järnvägen har på så sätt ett markområde avsatts dels för elverket (fördelningsstation), dels för televerket (randstation) och dels för parkeringsändamål. Det sista för att avhjälpa bristen på biluppställningsplatser för angränsande kvarteren Kandidaten och Licentiaten. För sistnämnda ändamål har även avsatts ett område intill järnvägen och matargatan väster om kvarteret Kandidaten.

Områden för transformatorstationer föreslås på lämpliga ställen i anslutning till bostadsbebyggelsen. I sjuvåningshusen avses de att inrymmas i servicevåningar. Även inom A-områdena erfordras flera transformatorstationer vilka rymmes å tomtmarken.

Avsikten med s.k. trafikmatning utifrån för den väsentligaste delen av bostadsbebyggelsen medelst en ringgata har dels varit att åstadkomma trafikfria gång- och cykelvägar till områdets serviceanläggningar dels att samla parkområdena till områdets mitt och tillvarataga de befintliga naturförutsättningarna för att dels åstadkomma trafiksäkerhet och trivsel som även nedbringa kostnaderna för parkanläggningarna.

Gång- och cykelstråk illustreras inom parkbältena mellan de olika bebyggelseområdena liksom runt hela stadsdelen. Dessa stråk ingår i ett större system med anslutning söderifrån från Hågadalen och norrut på två ställen under Enköpingsvägen genom tunnlar. De ansluter vidare österut till bestående gatunät, varav till Ekebyvägen genom tunnel under järnvägen. Hela området får sålunda ett internt system av gång- och cykelvägar skilt från gatutrafik.

Den tvärs genom stadsplaneområdet gående stora kraftledningen måste flyttas. Den föreslås i ett nytt läge i parkmark utefter Hågadalsleden i väster och utefter Enköpingsvägen i parkbältet norr om detsamma.

Planområdet omfattar cirka 125.8 har, varav kvartersmark 71.6 har. Gatu- och parkmark utom Enköpingsvägen ingår med 43 % av områdets areal. De för institutionerna föreslagna områdena har en yta av cirka 22.8 har.

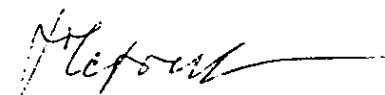
Studentbostadshusen inrymmer cirka 2.300 rumsenheter i familjelägenheter


och cirka 3.000 rumsenheter i enkelrum, vilket tillsammans motsvarar en folkmängd av cirka 4.000 personer vid en täthet av 1.4 re/person för familjehusen och 1.25 re/person i enkelrum.

I övriga bostadsområden inrymmer tvåvånings radhusen cirka 2.300 rumsenheter vilket tillsammans motsvarar en folkmängd av cirka 1.600 personer vid 1.4 re/person.

Sammanlagt innehåller sålunda Flogstaområdet cirka 7.600 rumsenheter vilket med utrymmesstandarden 1.4 resp. 1.25 re/person beräknas rymma sammanlagt cirka 5.600 personer.

Uppsala i mars 1967.



P.O. Lefvert
Stadsarkitekt


Erik Thord
Stadsplanarkitekt

Gäller även efter revidering i augusti 1967.

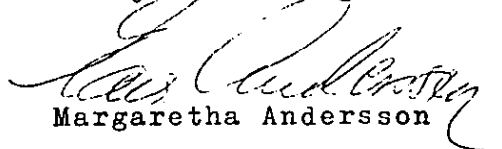
Uppsala i augusti 1967.


P.O. Lefvert
Stadsarkitekt


Erik Thord
Stadsplanarkitekt

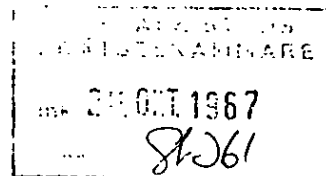
Tillhör länsstyrelsens i Uppsala län beslut den 6.11.1968; betygar

På tjänstens vägnar


Margaretha Andersson

Länsarkitektkontoret
Uppsala
Ink 17 JUL 1968

STADSPLANEBESTÄMMELSER
tillhörande förslag till stadsplan för
FLOGSTA i Uppsala.



~~Dnr 376-68~~ (Se en av stadsarkitekt P.O. Lefvert och stadsplanearkitekt Erik Thord
i mars 1967 upprättad och i augusti 1967 ändrad med Pl 92 betecknad
karta).

Tillhör Uppsala stads fullmäktige

11 JUL 1968

Lesha den 27/6 1968 S 248
En officiell

Planeringssektionen
G-1-18-68

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 Hb betecknat område får användas endast för handels- (kon-
 tor) och bostadsändamål.
 Mom. 6. Med N betecknat område får användas endast för daghem, barn-
 trädgård eller därmed jämförligt ändamål.
 Mom. 7. Med G betecknat område får användas endast för biluppställnings-
 ändamål.
 Mom. 8. Med Es betecknat område får användas endast för transformator-
 station och därmed samhörigt ändamål.

Specialområden

- Mom. 9. Med G betecknat område får användas endast för biluppställnings-
 ändamål (friliggande).
 Mom. 10. Med Es betecknat område får användas endast för transformator-
 station och därmed samhörigt ändamål (friliggande).
 Mom. 11. Med P betecknat område får användas endast för biluppställnings-
 ändamål.
 Mom. 12. Med Ri betecknat område får användas endast för idrottsändamål
 och därmed samhörigt ändamål.
 Mom. 13. Med V betecknat område skall utgöra vattenområde som icke får
 utfyllas eller överbyggas.
 Mom. 14. Med Tf betecknat område får användas endast för gång- och cykel-
 trafik i tunnel så utförd, att allmän gatutrafik kan framföras
 över densamma.
 Mom. 15. Med Tjf betecknat område får användas endast för gång- och cykel-
 trafik i tunnel så utförd, att järnvägstrafik kan framföras över
 densamma.

Mom. 16. Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.

Mom. 17. Med Tr betecknat område skall utgöra reservat för gatutrafik.

§ 2. MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS.

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

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

Mom. 1. Å med u betecknad mark får icke vidtagas anordningar som hindrar frandragande eller underhåll av underjordiska, allmänna ledningar.

Mom. 2. Med x betecknad del av kvartersmark skall hållas tillgänglig för gång- och cykeltrafik.

Mom. 3. Med z betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgängligt för allmän gatutrafik.

§ 4. BYGGNADSSÄTT.

Mom. 1. Å med F betecknat område skall huvudbyggnad uppföras fristående.

Mom. 2. Å med S betecknat område skall byggnad uppföras i gräns mot granntomt där sådan gräns förekommer inom området. Byggnad får dock uppföras indragen från gräns mot granntomt, om detta prövas vara förenligt med ett prydligt och ändamålsenligt bebyggande av kvarteret.

§ 5. BYGGNADS LÄGE.

Inom med F betecknat område får garage- eller ekonomibyggnad, där så prövas lämpligt, förläggas i gräns mot granntomt.

§ 6. BEBYGGELSENS OMFATTNING.

Mom. 1. Av tomt, som omfattar med F betecknat område får högst en femtedel bebyggas.

Mom. 2. Å tomt som omfattar med F betecknat område får endast en huvudbyggnad och ett uthus eller annan gårdsbyggnad uppföras.

§ 7. VÅNINGSAKTAL, VINDSINREDNING.

Mom. 1. Å med I, II, III eller IV betecknat område får byggnad uppföras med respektive högst en, två, tre och fyra våningar.

Mom. 2. Å med VIIs betecknat område får byggnad uppföras med högst sju våningar jämte en underliggande servicevåning.

Mom. 3. Vind får icke inredas utöver angivet våningsantal eller ovan det plan som bestämmas av medgiven största hushöjd.

§ 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 I, II, III eller VIIIs betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än respektive 3.0, 6.0, 9.0 och 22.0 meter.

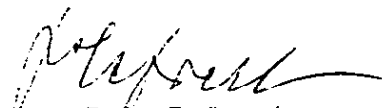
Mom. 3. Inom med A betecknat område må dock för särskilt fall kunna med-
givas den större höjd som påvisas vara erforderlig och som med
hänsyn till sundhet och brandsäkerhet samt i övrigt ur allmän syn-
punkt prövas lämplig.

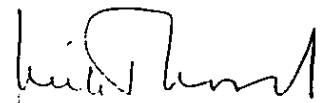
§ 9. FÖRBUD MOT ANORDNANDE AV KÖR- ELLER GÅNGFÖRBINDELSE.

Mom. 1. Körbar förbindelse samt gångförbindelse mellan fastighet och gata eller annan allmän plats får inte anordnas över gräns, som marke-
ras med fyllda trianglar.

Mom. 2. 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.

Uppsala i augusti 1967.


P.O. Lefvert
Stadsarkitekt


Erik Thord
Stadsplanarkitekt

Tillhör länsstyrelsens i Uppsala län beslut den 6.11.1968; be-
tygar

På tjänstens vägnar


Margaretha Andersson