

UPPSALA SLOTT OCH BOTANISKA TRÄDGÅRDEN

Till frågan om slottets återförening med sin forna trädgård

Av GUNNAR EKBERG

Under de senaste åren har i Uppsala vid skilda tillfällen ifrågasatts, huruvida ej Stockholmsvägen skulle kunna borttagas på delen förbi Botaniska trädgården i syfte att möjliggöra en återförening av parken vid Uppsala slott med Botaniska trädgården. Väg- och gatunätets utformning kring slottet har emellertid hittills varit sådan, att det berörda projektet ur trafiksynpunkt ej ansetts kunna realiseras.

Enligt särskilt uppdrag uppgjorde vägförvaltningen i Uppsala län år 1947 ett förslag till »Anläggning av Slottsvägen m. m. i Uppsala stad». Förslaget avsåg anordnandet av en ny infartsled från söder till stadens centrala delar med sträckning mellan slottet och Akademiska sjukhuset. I samband med utarbetandet av nämnda förslag studerade författaren möjligheten av att anordna en förbindelseled mellan den södra infartsvägen till staden, Stockholmsvägen, och huvudvägen från staden västerut, Enköpingsvägen. En dylik förbindelseled saknas nämligen för närvarande. De gjorda studierna visade, att den angivna förbindelseleden borde gå söder och väster om Botaniska trädgården.

Ett utförande av den s. k. Slottsvägen samt den ovan angivna förbindelseleden mellan Stockholmsvägen och Enköpingsvägen bringar frågan om ett borttagande av Stockholmsvägen på delen förbi Botaniska trädgården i ett annat läge än tidigare. Förutsättningarna för Stockholmsvägens borttagande på denna del ha därför ånyo undersökts. Resultatet härav har blivit, att det ur trafiksynpunkt synes möjligt att under vissa förutsättningar borttaga Stockholmsvägen på delen förbi Botaniska trädgården och att sålunda återföra slottsparken med Botaniska trädgården.

Den gjorda utredningen har sammanställts i ett »Principförslag till trafikleder kring Uppsala slott och återförening av slottet med Botaniska trädgården», vilket överlämnades till ståthållaren på Uppsala slott den 3 januari 1948.

Det bör framhållas, att det framlagda förslaget, för vilket en redogörelse lämnas i det följande, endast är att anse som ett principförslag, som ej gör anspråk på att vara någon fullständig utredning i frågan. Förslagets syfte är endast att visa, att de förhållanden av trafikteknisk natur, som tidigare ansetts omöjliggöra en återförening av slottsparken med Botaniska trädgården, ej längre föreligga.

Vägarna kring Uppsala slott i äldre tider.

I huvudsakligen nord—sydlig riktning drager Uppsalaåsen fram söderifrån över Flottsund norrut på Fyrisåns västra sida till Uppsala. Liksom övriga uppländska rullstensåsar är Uppsalaåsen lämpad att uppbära landsväg. Ända sedan den tid, då åsryggen efter istidens slut nådde sådan höjd över det tillbakadragande vattnet, att den kunde användas för landkommunikationer, torde också väg eller stig av något slag ha gått fram i åsens längdriktning.¹ Den äldsta kända, ännu delvis bevarade vägen sträckte sig från Flottsund över Sunnersta, Ultuna, Sandåsen och Kronåsen samt utmed slottshöjdens östra slänt ned mot kvarteret Fågelsången för att leda ned till hamn- och handelsplatsen Östra Aros, känd sedan 1000-talet e. Kr. Det första stadssamhället låg i huvudsak på Fyrisåns östra sida och sträckte sig ungefärligen från nuvarande Bredgränd i söder till Klostergatan i norr.

Nämnda väg grenade sig sannolikt vid en plats, belägen mellan Kronåsen och slottshöjden, så att en gren fortsatte norrut i åsens riktning uppe på slottshöjdens krön. I varje fall torde en dylik väg ha funnits vid tiden för den första, på den nuvarande domkyrkans plats belägna Trefaldighetskyrkans tillkomst på 1100-talet.

Förflyttningen av ärkebiskopskyrkan från Gamla Uppsala till Östra Aros, det nuvarande Uppsala, och uppförandet av en ny domkyrka på »Domberget» ovanför holmen i ån i slutet av 1200-talet medförde ingen förändring ifråga om vägförbindelserna söderifrån. Under de närmaste århundradena efter sin tillkomst omgavs domkyrkan med en krans av byggnader för olika kyrkliga ändamål och omedelbart söder därom fick den nya Helga Trefaldighetskyrkan (Bondkyrkan) sitt läge. Den borgerliga staden utvecklades såsom dittills i huvudsak endast på Fyrisåns östra sida. Så gestaltade sig i korthet Uppsalas stadsbild ända in på 1500-talet.

Under andra hälften av 1540-talet påbörjade Gustav Vasa byggnandet av en befäst borg (senare slottet) på åskränet strax söder om den förut omnämnda »kyrkostaden». Borgen, som hade till syfte att

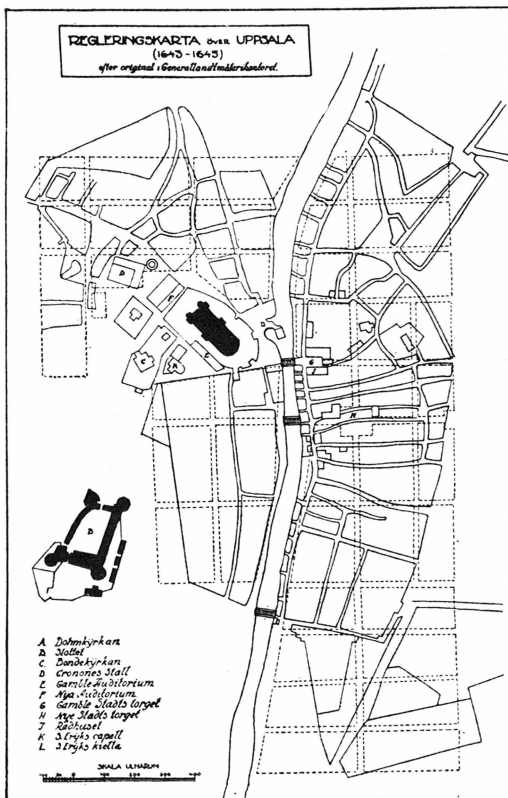


Bild 1. 1643 års stadsplan för Uppsala.

utgöra en centralfästning för Uppsala och Uppland, var avsedd att utformas som en sluten enhet kring en borggård. Från detta fästningsverk skulle framförallt »kyrkostaden» med omgivning behärras. Tillfartsvägen till borgen söderifrån (sedermera Kung Jans väg) ledde in genom södra porten (Kung Jans port) till borggården. Från borggården torde en väg ha gått norrut nedför Slottsbacken i stort sett som nu. Denna väg uppe på slottshöjden genom kungaborgen lär emellertid ej ha varit upplåten för gemene man. Den »allmänna» vägen får nog antagas ha dragit fram utanför borgen på åsens östra eller västra sida, förmodligen den senare.

Sedan Sverige under första hälften av 1600-talet blivit en stormakt, framstod som en angelägenhet för de mera betydande stä-

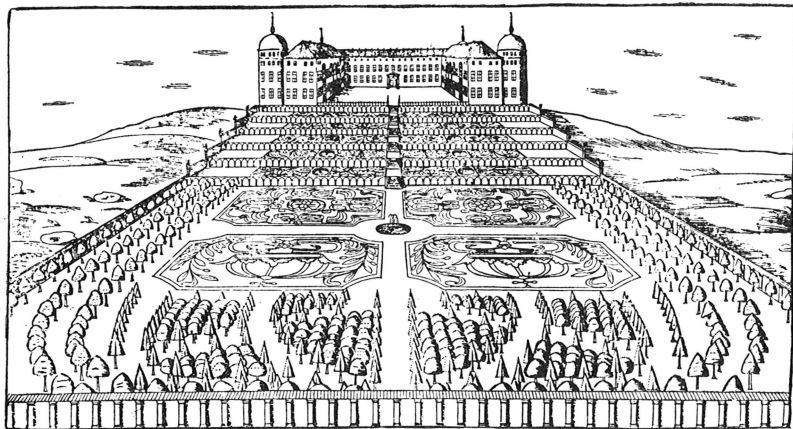


Bild 2. Olof Rudbecks förslag till Uppsala slotts tillbyggnad och anläggning av slottsträdgård (ur Atlasbandet).

derna att ge dessa en modern och tidsenlig utformning. De smala, krokiga och oregelbundet dragna gränderna skulle ersättas med raka och breda gator, omslutande fyrkantiga kvarter. Stadsplaneringen skulle karakteriseras av rätlinjighet och regelbundenhet. Så även ifråga om Uppsala, varom 1643 års stadsplan bär vittne (bild 1). Nämnas kan att samma anda präglade vägbyggnadet. Det var sålunda vid denna tid (omkring 1650), som vägarna till Uppsala från Stockholm (Flottsund) och från Gävle fingo sin alltjämt bibehållna linjalraka sträckning närmast Uppsala. Den radikala omreglering av det egentliga stadsområdet, som berörda stadsplan innebar och som blivit bestående i de centrala stadsdelarna ända in i våra dagar, sträckte sig emellertid ej så långt åt väster och söder på åns västra sida, att slottsområdet och den södra infartsvägen till staden berördes därav. Det nya ifråga om slottsområdets gestaltning vid denna tid blev av ett annat slag.

De till slottet hörande trädgårds- och parkanläggningarna hade hittills i huvudsak legat öster om och nedanför åsen. De nuvarande kvartersnamnen Fågelsången och Trädgården påminna härom. På 1660-talet uppgjorde emellertid professor Olof Rudbeck d. ä. ritning till en kunglig trädgård väster om slottet i direkt förbindelse med den mot väster öppnade borggården i det av Rudbeck samtidigt uppgjorda förslaget till ombyggnad av själva slottet (bild 2). Förbindelsen mellan borggården och trädgården utformades som terrasser, varav väsentliga rester ännu finnas kvar. År 1664 påbör-

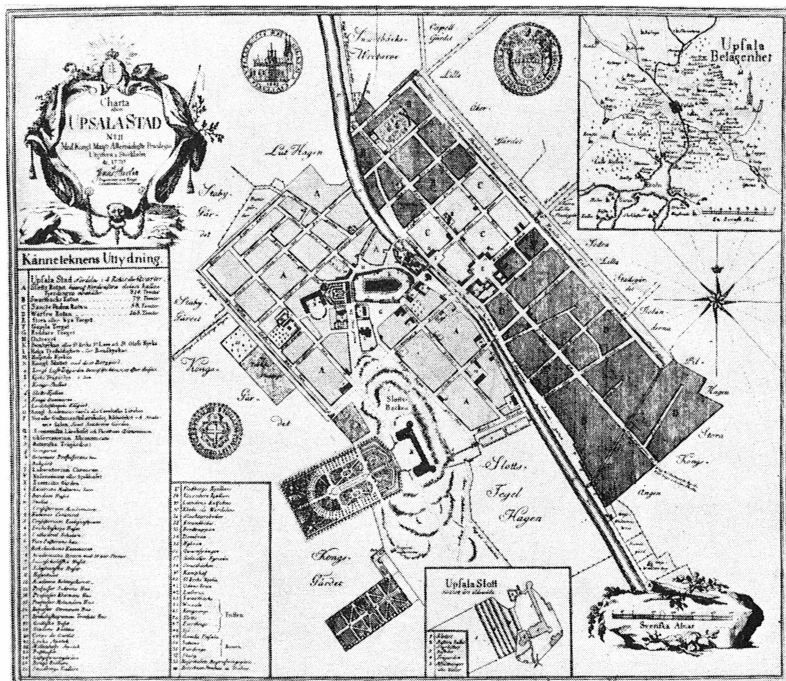


Bild 3. 1770 års karta över Uppsala av Jonas Brolin.

jades arbetet med denna storslagna trädgårdsanläggning, vilken blev färdig några år senare. Trädgårdsanläggningen avbröt den vägförbindelse, som förmodligen gått fram omedelbart väster om slottet, och i stället torde man härefter vid färd norrut hänvisats till en väg öster om slottshöjden.

Å en år 1687 upprättad stadsplan över Uppsala finns slottsträdgården endast schematiskt antydd. I detalj inlagd är den emellertid å »Charta öfwer Upsala Stad N^o 11 Med Kongl. Mayts Allernådigste Privilegio Utgifwen i Stockholm År 1770 af Jonas Brolin Ingenieur vid Kongl. Landtmäteri Contoret» (bild 3). Sistnämnda karta anger även vägnars sträckning inom och utanför slottsområdet. Den södra infartsvägen till staden, som nu benämnes »Stora Stockholms Vägen», leder med sin förut omnämnda raka linjesträckning (från Flottsund) mot slottet till en punkt i närheten av det nuvarande Centralsanatoriet och går därefter utmed slottshöj-

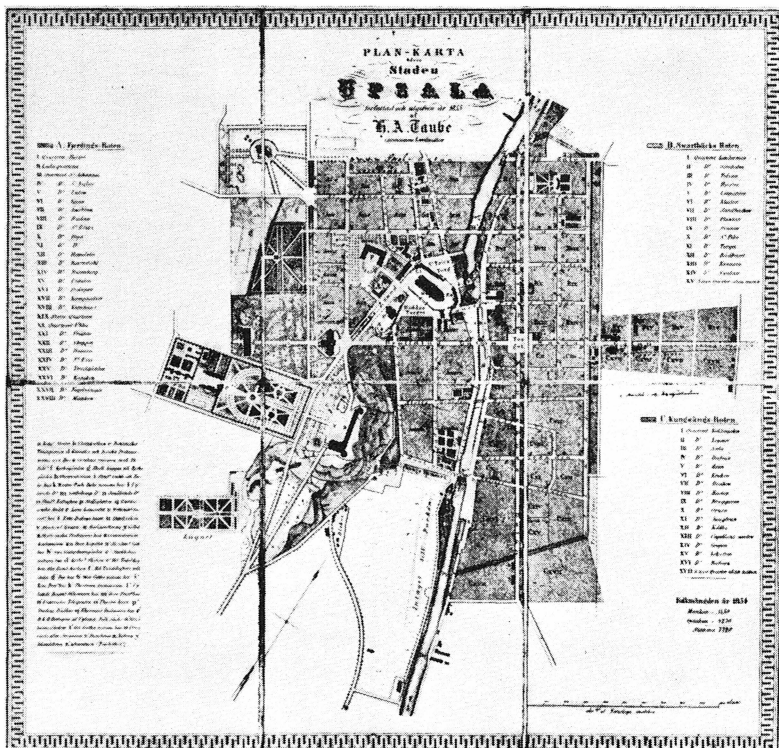


Bild 4. 1855 års karta över Uppsala av H. A. Taube.

dens östra sida ungefärligen i det nuvarande Akademiska sjukhusets västra gränslinje ned till tullstugan med tullporten vid foten av Bleke backe, den s. k. Slottstullen, samt vidare fram till Munk-Gränden (nuvarande Munkgatan). Tillfartsvägen till slottet gick alltför i Kung Jans väg. Denna väg fortsatte som förut över borggården och vidare nedför Slottsbacken till korsning med Drottningegatan, huvudsakligen på samma sätt som i våra dagar.

En genomgripande förändring i vägnätet kring slottet genomfördes i början av 1800-talet. Den dittillsvarande slottsträdgården, som år 1787 av Gustav III upplätits till Uppsala universitet för att tjänstgöra som botanisk trädgård i undervisningssyfte, skildes nämligen från slottet därigenom, att den relativt breda landsvägen söderifrån,

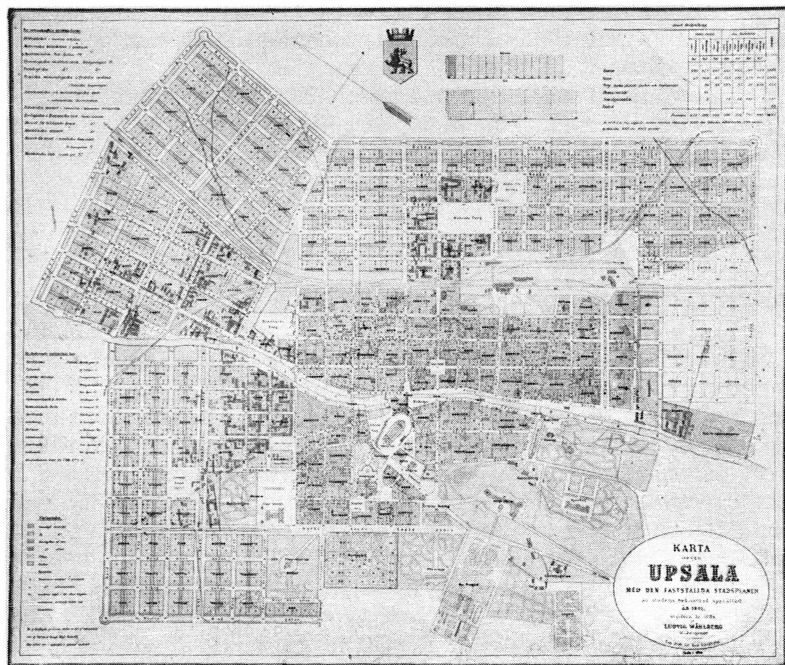


Bild 5. 1880 års stadsplan för Uppsala av Ludvig Wählberg.

Stockholmsvägen, framdrogs mellan slottshöjden och trädgården. Den i terrasser anlagda förbindelsen mellan slottet och slottsträdgården förlorade härigenom sin ursprungliga funktion och terrasserna kommo med tiden att växa igen. Samhörigheten mellan slottet och dess förutvarande ståtliga trädgårdsanläggning har numera försvunnit. En av Commissions Landtmätaren H. A. Taube år 1855 författad och utgiven »Plan-Karta öfver Staden Upsala» utvisar det nya vägsystemet kring slottet (bild 4).²

På 1860-talet fick stadens södra infartsväg, vilken, såsom tidigare anförts, sedan mitten av 1600-talet gick utmed slottshöjdens östra slänt ned mot nuvarande Munkgatan, en helt ny sträckning. Området sydost om och nedanför slottshöjden blev nämligen platsen för det nya Akademiska sjukhuset, vilket invigdes år 1867. Den första sjukhusbyggnaden, den nuvarande medicinska avdelningen, placerades så nära slottshöjden, att »Stora Stockholms Vägen» ej

fick rum mellan sjukhuset och slottshöjden. Vägen flyttades då till det läge i nuvarande Sjukhusvägen, som den ännu har, och kom samtidigt därmed att bilda sjukhusområdets östra och södra begränsningslinje.³ På den av stadsingenjören Ludvig Wählberg uppgjorda stadsplan, som fastställdes att gälla fr. o. m. år 1880, återges även den nya bild av området kring slottet och Akademiska sjukhuset, som alltjämt äger bestånd (bild 5).

1945 års trafikledsplan för Uppsala.

Automobilismens genombrott i början av 1900-talet medförde en genomgripande omvälvning för vägarnas del. Utvecklingen hejdades i viss mån av det första världskriget (1914—1918) men gick sedan desto snabbare. I Sverige kan bilens övertag i vägtrafiken samt påbörjandet av den moderna vägbyggnadsverksamheten räknas från mitten av 1920-talet. Särskilt svåra problem uppstodo i och invid städer och övriga tätbebyggda samhällen, vilka därjämte på 1930-talet i regel kommo in i ett intensivt utvecklingsskede. Uppsala utgjorde härvidlag intet undantag. Det andra världskriget (1939—1945) föranledde dock nedläggande av så gott som all väg- och gatubyggnadsverksamhet. I stället utnyttjades tiden åt planläggningsarbeten, i första hand avseende huvudtrafikledernas sträckning.

Efter ett ingående utredningsarbete fastställdes den 4 juli 1945 av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med länsstyrelsen i Uppsala län en trafikledsplan för Uppsala stad (bild 6). Trafikledsplanen avser bl. a. att i trafiktekniskt hänseende tjäna till ledning vid utarbetandet av stadsplaner. Trafikledsplanen utvisar hur infarts- och genomfartstrafik bör ledas samt hur förbindelser skola kunna ordnas mellan de olika infarts- och genomfartslederna.

Den gata, som är bäst lämpad som huvudgata i nord—sydlig riktning genom den väster om järnvägen belägna delen av staden, är Kungsgatan. Denna föreslås bl. a. få anslutning *dels* söderut med den nya rikshuvudvägen mot Stockholm, som är avsedd att framdragas i de östra delarna av Uppsala, samt med läns huvudvägarna mot Norrtälje och Funbo, *dels* österut med läns huvudvägarna mot Öregrund och Dannemora, *dels ock* norrut med rikshuvudvägen mot Gävle via en trafikplats i Svartbäcksgatan.

Den västra infartsvägen till staden, Enköpingsvägen (läns huvudväg från Enköping och Sala), föreslås att genom en trafikplats vid Karlsro få anslutning med Luthagsesplanaden, som går till den

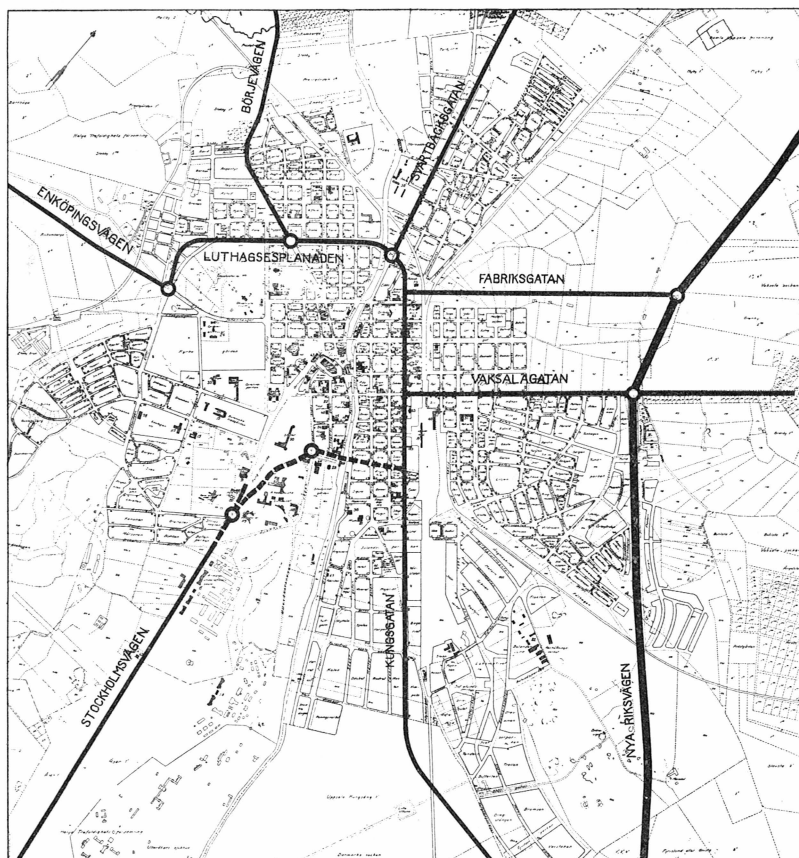


Bild 6. Del av 1945 års trafikledsplan för Uppsala med viss revidering 1949. Bred heldragen linje anger riksvägens nya sträckning genom stadens östra del. Streckad linje anger 1947 års förslag till Slottsvägen och denna trafikleds fortsättning i Munkgatan—Bävernsgränd.

nysnämnda trafikplatsen i Svartbäcksgatan och där får förbindelse såväl med Kungsgatan söderut som med rikshuvudvägen mot Gävle norrut.

Den södra infartsvägen, Stockholmsvägen, föreslogs sedermera enligt ett i det följande närmare beskrivet förslag böra få anknötning med Kungsgatan över Munkgatan—Bävernsgränd genom anläggandet av en ny led, benämnd Slottsvägen.

1947 års förslag till anläggning av Slottsvägen.

I samband med en år 1904 påbörjad utredning rörande den av Kungl. Maj:t år 1876 medgivna grus- och sandtäckten i Sandgropen å Kronoparken Åsen (Kronåsen) framhöll medicinska fakulteten vid Uppsala universitet i november 1906 önskvärdheten av att Kronåsen mellan Sandgropen och Geijersdalen reserverades i oförändrat skick för att framdeles kunna i fall av behov tillhandahållas universitetet såsom byggnadsplats för Akademiska sjukhusets utvidgning. Den mycket omfattande utredningen resulterade däri, att Kungl. Maj:t genom beslut den 18 februari 1916 föreskrev, att alla frågor om disposition av det ifrågakvarande området å Kronåsen skulle underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Det redan år 1906 förutsagda behovet av Akademiska sjukhusets utvidgning söderut blev aktuellt i början av 1930-talet och i samband därmed även spörsmålet om borttagande och förflyttning till annat läge av den södra infartsvägen, Sjukhusvägen. Efter ett omfattande utredningsarbete i denna vägfråga, varvid flera olika förslag till vägens sträckning undersökts, förordnade länsstyrelsen i december 1936, att den södra infartsvägen skulle omläggas så att vägen skulle från en trafikplats på Stockholmsvägen vid norra hörnet av Arméns underofficersskola gå österut ned mot Kronåsen och följa den där belägna grusgropens södra kant samt därefter svänga av mot norr utmed åsen till anslutning med Ulleråkersvägen. I enlighet härmed påbörjades också vägföretaget men avbröts våren 1946 i avvaktan på resultatet av en begärd förnyad utredning rörande den södra infartsvägens sträckning. Den av medicinska fakulteten vid Uppsala universitet år 1944 tillsatta generalplankommittén för utredning av frågan om Akademiska sjukhusets fortsatta utvidgning hade nämligen i skrivelse till länsstyrelsen den 22 februari 1946 meddelat, att de tomtområden, som stode till sjukhusets förfogande söderut fram till den år 1936 beslutade och delvis utförda nya sträckningen av södra infartsvägen, ej torde bli tillräckliga och att i varje fall vägens nya läge skulle bli en olägenhet för sjukhuset av allvarligaste slag. Efter utförlig motivering hemställde kommittén om förnyad utredning av frågan om omläggning av den södra infartsvägen under hänsynstagande till i skrivelsen framförda, tidigare icke beaktade förhållanden.

I anledning härav erhöll vägförvaltningen i Uppsala län i uppdrag att upprätta nytt förslag till omläggning av den södra infartsvägen, avseende vägens sträckning mellan slottet och Akademiska sjukhuset. Det nya förslaget är uppgjort den 30 november 1947 (bild 7).

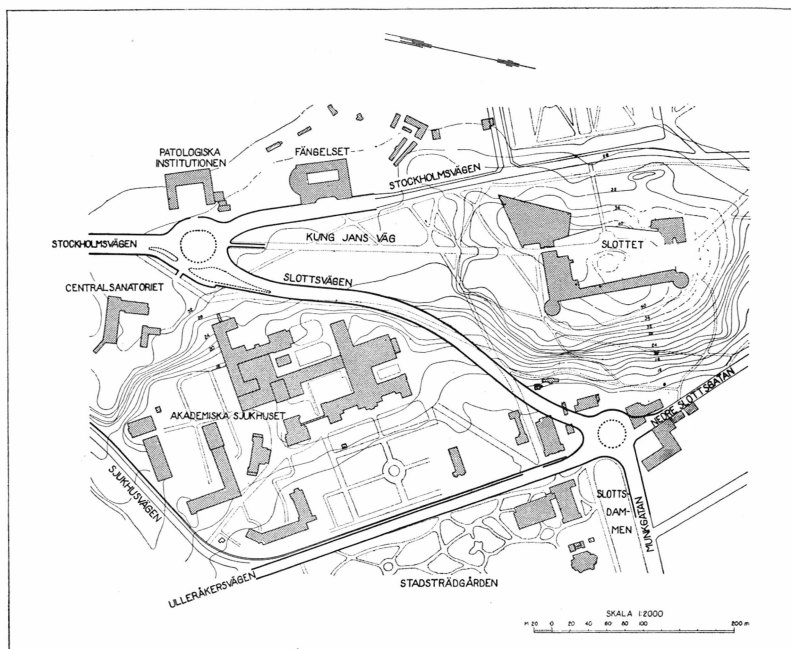


Bild 7. 1947 års förslag till södra infartsvägens sträckning i den s. k. Slottsvägen. Senare har föreslagits att trafikplatsen framför Patologiska institutionen flyttas längre söderut (strax söder om Centralsanatoriet), varvid Slottsvägens körbanor kommer att följa Akademiska sjukhusets och Centralsanatoriets västra gräns.

Enligt det framlagda förslaget avses den nya infartsleden till staden, i förslaget benämnd Slottsvägen, att utgå från en punkt på Stockholmsvägen i närheten av Centralsanatoriet strax söder om slottet. Med hänsyn till de vid tiden för förslagets uppgörande kända förhållandena ansågs Slottsvägen böra utgå från en trafikplats, vars mittpunkt var belägen mitt framför entrén till Patologiska institutionen. Senare har Slottsvägen föreslagits böja av från Stockholmsvägen något längre söderut från en punkt ungefär mitt framför Artillerigatan.

Slottsvägen avses framdragen utmed slottshöjdens östra slänt ned till en trafikplats vid Svandammen med anslutning därstädes till Nedre Slottsgatan, Mungatan och Ulleråkersvägen. Ett sådant utförande av Slottsvägen skulle återuppliva den gamla infartsvägen till staden från 1600-talet. Slottsvägen får nämligen i huvudsak

samma sträckning nedför slottshöjden mot Munkgatan och »Slottstullen» som »Stora Stockholms Vägen» hade ända fram till Akademiska sjukhusets tillkomst på 1860-talet.

Ny förbindelseled Stockholmsvägen—Enköpingsvägen.

En för trafiken bekväm förbindelseled mellan södra infartsvägen, Stockholmsvägen, och huvudvägen från staden västerut mot Enköping och Sala, Enköpingsvägen, saknas för närvarande. Trafiken är hänvisad till följande gator: Stockholmsvägen—Övre Slottsgatan—Järnbrogatan—Kyrkogårdsgatan—S:t Johannesgatan—Enköpingsvägen. Denna trafikled är emellertid ej så utformad, att den motsvarar den nutida trafikens krav. Den torde ej heller kunna förbättras i någon nämnvärd grad. Sålunda kan Övre Slottsgatan ej givas större bredd än den nuvarande. De otillfredsställande gatukorsen Övre Slottsgatan—Järnbrogatan och Järnbrogatan—Kyrkogårdsgatan torde ej heller kunna givas lämplig utformning. Det synes därjämte kunna ifrågasättas huruvida det är lämpligt att leda tyngre eller mera omfattande trafik i en sådan smal gata som Övre Slottsgatan, som därjämte är belägen i en miljö, som bör störas så litet som möjligt.

Frågan om ordnande av en förbindelseled mellan Stockholmsvägen och Enköpingsvägen synes tidigare ha varit föremål för behandling. Sålunda lär i början av 1930-talet ha diskuterats möjligheten av att utbygga en gata från Stockholmsvägen i närheten av Grindstugan längs Stadsskogens östra gräns mot Kåbovägen, som fortsätter norrut i Krongatan mot Enköpingsvägen. Denna led kom emellertid ej till utförande. Sedan numera det norr om Döbelns-gatan belägna området mellan Stockholmsvägen och Stadsskogen bebyggt, torde ej heller en sådan förbindelseled kunna tänkas bli utförd.

I 1945 års trafikledsplan har intet uttalande gjorts i denna fråga. Under det att i trafikledsplanen hänvisning lämnats för den del av trafiken å Stockholmsvägen, som söker sig österut och norrut, nämligen mot Munkgatan och Kungsgatan, saknas sålunda anvisning om trafikens framledande från Stockholmsvägen västerut till Enköpingsvägen.

Stockholmsvägen ingår i rikshuvudvägen Stockholm—Uppsala—Gävle (Norrland) och har på grund härav att uppta en betydande tung och snabb genomgångstrafik mellan Stockholm och Gävle (Norrland) och vice versa. En viss genomgångstrafik, ehuru av mindre omfattning, framgår mellan Stockholmsvägen och Enkö-

plingsvägen. Rikshuvudvägen är, såsom i det föregående angivits, avsedd att framdeles framdragas i ny sträckning i östra delen av staden. Härigenom kommer den nuvarande Stockholmsvägen att avlastas från riksvägstrafiken. En viss lokal- och genomgångstrafik torde emellertid även efter den nya rikshuvudvägens tillkomst komma att söka sig fram mellan den nuvarande Stockholmsvägen och Enköpingsvägen. Behov måste därför anses föreligga av en förbindelseled mellan de båda nämnda vägarna.

I 1945 års trafikledsplan har Enköpingsvägen föreslagits framgå till en trafikplats vid Karlsro, varifrån en ny huvudtrafikled, Luthagsesplanaden, skulle utgå och fortsätta österut i delvis redan utförd sträckning samt vidare på ny bro över Fyriskan (Luthagsbron) till den trafikplats i Svartbäcksgatan, där Kungsgatan anknuter söderifrån. Härigenom skulle den till staden västerifrån inkommande trafiken kunna vinna anslutning till bl. a. den nord—sydliga huvudtrafikleden väster om järnvägsområdet, Kungsgatan, och den nya rikshuvudvägen Stockholm—Uppsala—Gävle.

Vid ett utförande av Slottsvägen på i det föregående angivet sätt har, såsom anförts, en trafikplats ansetts böra anordnas i Stockholmsvägen mitt framför Patologiska institutionen. Från denna trafikplats skulle trafiken fördela sig dels på Slottsvägen i riktning mot stadens centrala delar och dels på Stockholmsvägens fortsättning norrut mot Carolina Rediviva.

Å kartan över huvudtrafiklederna ha bl. a. markerats de båda förenämnda trafikplatserna i Stockholmsvägen vid Patologiska institutionen och i Enköpingsvägen vid Karlsro (bild 6). Det ligger närmast till hands att låta förbindelseleden mellan nyssnämnda trafikplatser gå i Wahlenbergsvägen—Krongatan. De nämnda gatornas breddmått äro tillräckliga. I den år 1944 fastställda stadsplanen »Ny och ändrad stadsplan för Uppsala sydvästra delar» har nämligen Wahlenbergsvägen upptagits till en bredd av 16 m. Minst samma bredd kan även erhållas å Krongatan, som i fastställda stadsplaner angivits med en bredd av omkring 18 m. Krongatan, som för närvarande har sin norra ändpunkt vid anslutningen med Ekebyvägen, avses vidare att enligt redan fastställd stadsplan förlängas till den förut omnämnda trafikplatsen i Enköpingsvägen vid Karlsro.

Vissa nya omständigheter i denna vägfråga ha senare tillkommit, som kunna föranleda en ändring i det nyssnämnda förslaget, dock ej i själva principlösningen. Den förut omnämnda trafikplatsen i Stockholmsvägen mitt framför Patologiska institutionen har sålunda ansetts böra flyttas söderut till en punkt belägen ungefärligen vid Artillerigatans anslutning med Stockholmsvägen. Sker så,

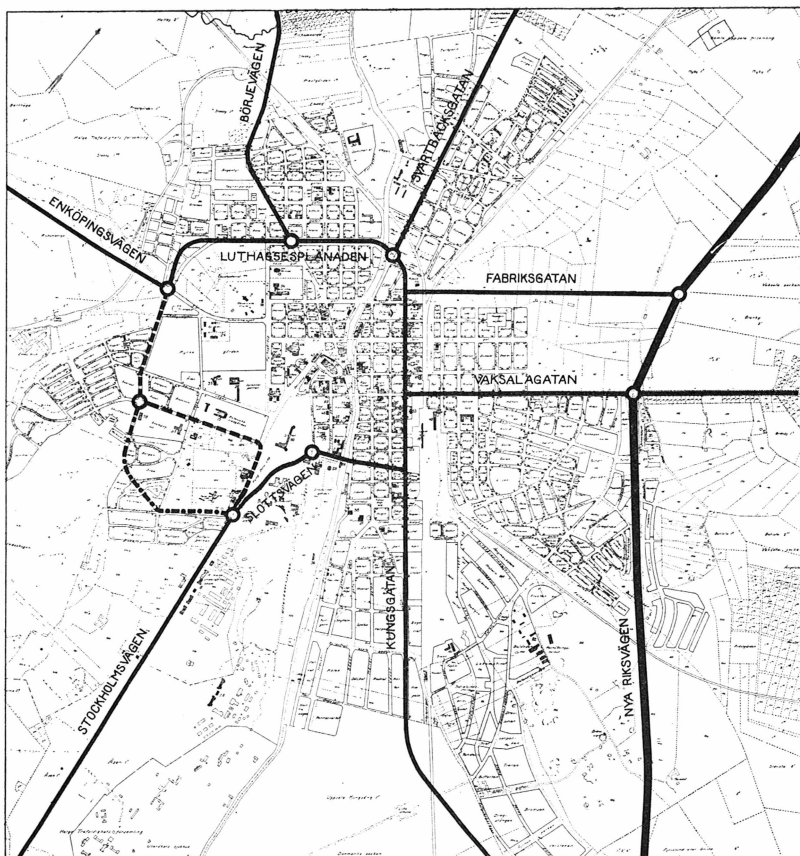


Bild 8. Heldragna linjer ange 1945 års trafikledsplan för Uppsala kompletterad med 1947 års förslag till södra infartsvägens sträckning i den s. k. Slottsvägen. Streckade och punktstreckade linjer markera två i trafiktekniskt hänseende möjliga lösningar till förbindelseled mellan Stockholmsvägen och Enköpingsvägen, vilka så gott som helt inrymmas i gällande stadsplan. Då emellertid dessa linjesträckningar passera genom villabebyggelsen i Käbo- och Bergaområdena, borde denna förbindelseled helst gå helt utanför dessa områden.

kan förbindelseleden mot Enköpingsvägen gå i Artillerigatan—Göta-
vägen—Krongatan (bild 8).

De båda angivna möjligheterna till förbindelseled mellan Stock-
holmsvägen och Enköpingsvägen ha emellertid den nackdelen, att

de genomkorsa villabebyggelsen i Kåbo- och Bergaområdena. Det vore därför önskvärt, att förbindelseleden framdroges väster om och helt utanför dessa områden. Möjligheterna härtill ha ej närmare undersökts. En sådan undersökning synes dock snarast möjligt böra komma till stånd.

Stockholmsvägens borttagande vid Botaniska trädgården.

Trafiken på Stockholmsvägen uppdelar sig för närvarande på sådant sätt, att omkring 70 proc. går på den nuvarande Sjukhusvägen in till stadens centrala delar, medan omkring 30 proc. fortsätter Stockholmsvägen norrut mot Carolina Rediviva. Skäl föreligger att anta, att vid ett utförande av Slottsvägen som infartsled mot stadens centrum trafikmängden å Slottsvägen kommer att bli proportionerligt större än å nuvarande Sjukhusvägen och att förenämnda trafikintensitetsförhållande kommer att uppskattningsvis ändras till omkring 80 — 20 proc. Detta skulle innebära, att en relativt liten fordonsmängd behöver fortsätta å Stockholmsvägen norrut mot Carolina Rediviva.

Vid sistnämnda plats torde trafiken ungefärligen fördela sig så, att hälften fortsätter i Carolinabacken till Drottninggatan, medan den andra hälften tar vägen genom Odinslund eller Övre Slottsgatan. För närvarande kan således trafiken från Carolina Rediviva norrut antas uppgå till omkring 15 proc. av den trafik, som framgår å Stockholmsvägen söder om Sjukhusvägen. Efter utförandet av Slottsvägen skulle motsvarande trafikmängd bli omkring 10 proc. av trafiken söder om Slottsvägen.

Anläggandet av Slottsvägen skulle erbjuda en bekväm utfartsväg från Uppsala i riktning söderut. Större delen av den trafik, som för närvarande går Drottninggatan—Carolinabacken—Stockholmsvägen *söderut*, torde i stället komma att framgå i Slottsvägen. Förutsättas kan även, att den trafik, som för närvarande går i Odinslund söderut förbi Carolina Rediviva, till stor del kan utan större olägenhet ledas över Slottsvägen. Detta gäller i lika grad den södergående trafiken i Övre Slottsgatan, särskilt om de i det följande angivna förbättringsarbetena i Carolinabacken och Nedre Slottsgatan komma till utförande. Utförandet av den tidigare beskrivna nya förbindelseleden mellan Stockholmsvägen och Enköpingsvägen kommer vidare att medföra, att genomgångstrafiken mellan dessa båda vägar kommer att gå i den angivna nya trafikleden.

Det anförda visar, att, därest Slottsvägen samt den nya förbindelseleden mellan Stockholmsvägen och Enköpingsvägen komma

till utförande, trafiken å Stockholmsvägen på sträckan förbi Botaniska trädgården kommer att bli relativt obetydlig och uppskattningsvis uppgå till endast ett par procent av trafikmängden å Stockholmsvägen söder om Slottsvägen. Därest Nedre Slottsgatan och Carolinabacken förbättras, på sätt i det följande angives, torde inga svårigheter möta för nyssnämnda, relativt obetydliga trafik att gå i Slottsvägen—Nedre Slottsgatan—Carolinabacken.

Vid ett utförande av Slottsvägen samt förbindelseleden mellan Stockholmsvägen och Enköpingsvägen synes således intet hinder möta mot att Stockholmsvägen på delen förbi Botaniska trädgården avstänges för körtrafik. Gång- och cykeltrafik bör däremot ej avlysas från denna vägsträcka utan förutsattes få framgå i princip som hittills.

Vid de nu gjorda uttalandena har hänsyn ej tagits till den lokala trafik, som för närvarande går från Carolina Rediviva i Stockholmsvägen—Wahlenbergsvägen mot Käbo- och Eriksbergsområdena m. m. Denna trafik synes nämligen utan olägenhet kunna överflyttas från Wahlenbergsvägen till den norr om Botaniska trädgården belägna Thunbergsvägen, som enligt fastställd stadsplan skall givas en bredd av 13 m.

Förbättring av gator kring slottsområdet.

Carolinabacken är ur trafiksynpunkt otillfredsställande ifråga om såväl lutningsförhållanden som bredd och kanske framför allt beträffande backkrönet (gatukorset) framför Carolina Rediviva. En breddning av Carolinabackens körbana till 9 å 10 m synes utan svårighet kunna genomföras. Breddningen bör utföras symmetriskt kring den nuvarande mittlinjen i Carolinabacken—Drottninggatan. Den södra gångbanan kan härvid med fördel förläggas i parkområdet.

Gatukorset framför Carolina Rediviva ligger i lutning österut ända från den västra gatulinjen till stor olägenhet för trafiken. Det torde kunna ifrågasättas, huruvida ej gatulinjen närmast Carolina Rediviva borde sänkas ej oväsentligt, förslagsvis 1 å 2 m. Därigenom skulle gatukorset kunna givas ett mera horisontellt planläge. Den nuvarande infarten till Carolina Rediviva kunde därvid förslagsvis ersättas med en bred trappa, liknande trappuppgången till själva biblioteksbyggnaden, utan att de nuvarande räckesstolparna med sina järnkedjor behövde flyttas. In- och utfart till biblioteksbyggnaden kunde ordnas ungefärligen i linje med byggnadens södra och norra gavlar, så att t. ex. en bil kunde stanna vid trappuppgången

parallellt med byggnadskroppen och ej som nu behöva köra fram vinkelrätt mot denna.

Nedre Slottsgatan bör givas en något större körbanebredd, förslagsvis 9 à 10 m. Detta innebär en breddning med 3 à 4 m, som bör utföras på gatans västra sida utmed slottshöjden. En sådan breddning torde utan större olägenhet kunna genomföras.

Sammanfattning.

I det föregående har redogjorts för det av vägförvaltningen i Uppsala län den 30 nov. 1947 framlagda förslaget till anläggning av Slottsvägen såsom en ny infartsled från söder till stadens centrala delar. Redogörelse har även lämnats för behovet av en förbindelseled mellan Stockholmsvägen och Enköpingsvägen ävensom för möjligheterna att framdraga en sådan förbindelseled söder och väster om Botaniska trädgården.

Det har vidare påvisats, att, om de båda nyssnämnda trafiklederna komma till utförande, den körtrafik, som för närvarande framgår i Stockholmsvägen på delen förbi Botaniska trädgården, kan beräknas komma att så gott som helt använda sig av dessa leder. Genom förbättring av vissa gator kring slottsområdet möjliggöres hänvisning av all körtrafik till de ifrågavarande båda trafiklederna med följd, att Stockholmsvägen på delsträckan förbi Botaniska trädgården kan upphöra som körväg.

Den gjorda undersökningens resultat blir sålunda, att det ur trafiksynpunkt ej möter något hinder att återförena slottsparken vid Uppsala slott med Botaniska trädgården. Om en dylik återförening skulle bli aktuell, måste självfallet denna fråga bli föremål för särskild utredning. På frågan inverka ju ej endast förhållanden av trafikteknisk natur utan även och i första hand faktorer av historisk, kulturhistorisk och estetisk art. I detta sammanhang må endast följande ytterligare anföras.

Gatuplanet i hörnet Stockholmsvägen—Wahlenbergsvägen bör givas en lägre nivå än vad det för närvarande har. Härigenom vinnas en bättre gatuprofil samtidigt som terrasserna i slottsparken få en naturligare och mera bestämd gräns åt söder.

Gång- och cykelbanor måste även i fortsättningen framgå förbi Botaniska trädgården på i huvudsak samma sätt som för närvarande. Det bör dock observeras, att fordringarna på dessa banors lutningsförhållanden, kurvighet m. m. äro väsentligt andra och mindre stränga än beträffande körbanor. Sålunda skulle det i trafiktekniskt hänseende ej möta hinder att förlägga enkelriktade

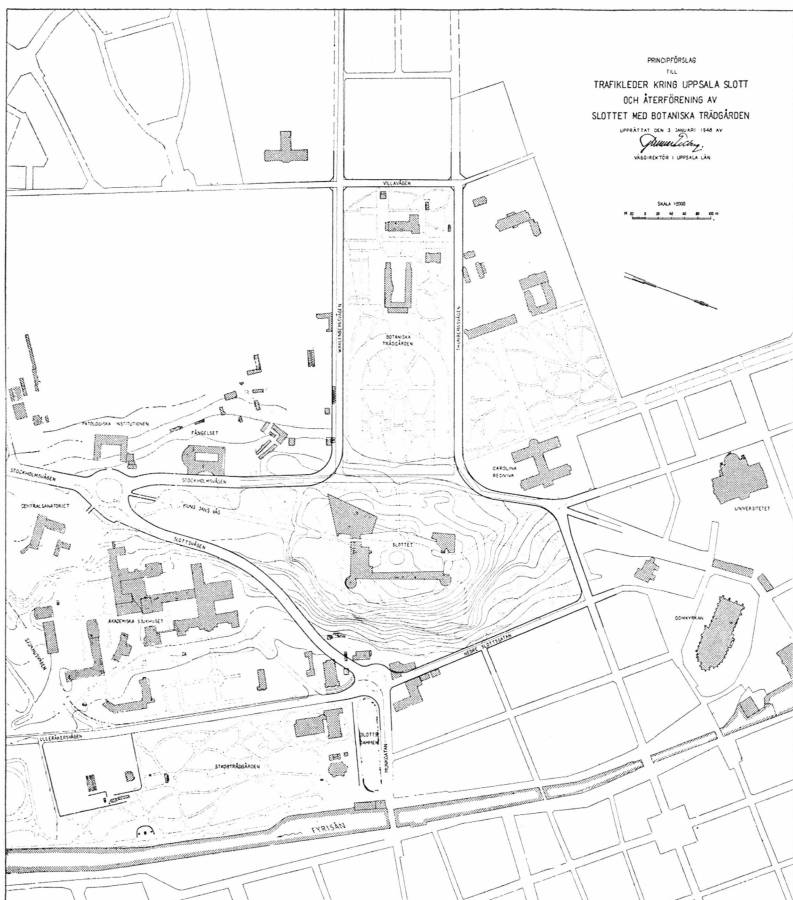


Bild 9. Principförslag till ordnandet av trafiklederna kring Uppsala slott och återföring av slottet med Botaniska trädgårdens södra gräns markerats med den bredd, som gällande stadsplan anger.

cykelbanor i olika höjdlägen, t. ex. på olika terrasser, om så skulle finnas lämpligt.

Därest cykelbanorna avses att framdras på den terrass, å vilken den nuvarande Stockholmsvägen framgår, bör denna terrass utbyggas i rak linje förbi Botaniska trädgårdens södra gräns och således i hela sin

längd göras parallell med övriga terrasser. Härigenom skulle en bättre anslutning av cykelbanorna norrut med Thunbergsvägen vinnas. Terrassen ifråga skulle därigenom också få sin naturliga raka sträckning ända fram till Botaniska trädgårdens norra gränslinje.

Thunbergsvägen bör givas en jämnare och större kurvradie mot Carolina Rediviva samt en något lägre nivå i denna kurva av enahanda skäl, som ovan nämnts ifråga om gatuplanet i hörnet Stockholmsvägen—Wahlenbergsvägen.

Det framlagda förslaget till ordnandet av trafiklederna kring Uppsala slott och en återförening av slottet med Botaniska trädgården åskådliggöres å bild 9. Av bilden framgår det område, som skulle kunna bilda ett sammanhängande park- och trädgårdsområde kring slottet.

NOTER.

¹ De historiska uppgifterna ha granskats och delvis lämnats av lantantikvarien NILS SUNDQUIST.

² Å institutionen för systematisk botanik vid Uppsala universitet finnas förvarade kartor över Botaniska trädgården under olika tidsskeden.

³ I Uppsala läns lantmäterikontors arkiv finnas flera kartor och beskrifningar med förslag till den nya vägsträckningen.