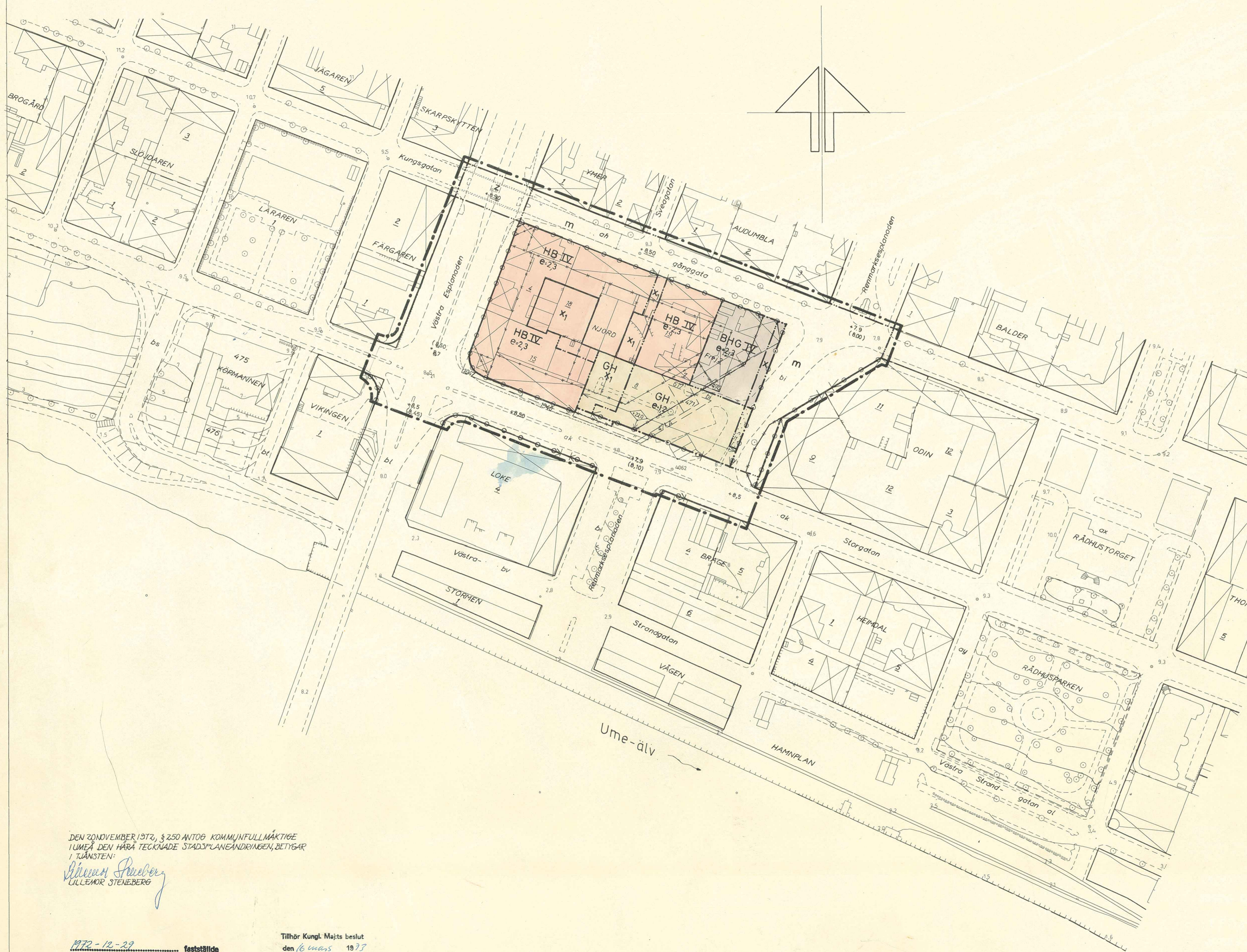


FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPLANEN FÖR  
 KVARTERET NJORD m fl INOM  
**UMEÅ KOMMUN, VÄSTERBOTTENS LÄN**  
 (AVLÖSNINGSPLAN)

UPPRÄTTAT UMEÅ DEN 14 AUGUSTI 1972  
 REVIDERAT UMEÅ DEN 22 SEPTEMBER 1972  
 INGENJÖRSFIRMAN ORRJE & CO AB  
 STADSPLANEAVDELNINGEN

*Adam de Bekassy* *Ingemar Hampusson*  
 ADAM DE BEKÄSSY INGEMAR HAMPUSSON  
 ARKITEKT SAR



- BETECKNINGAR TILL STADSPLANEKARTA**
- A. GRÄNSBETECKNINGAR**
- STADSPLANEGRÄNS BELÄGEN TRE METER UTFÖR DET OMRÅDE FÖR VILKET FASTSTÄLLELSE SÖKES
  - GÄLLANDE OMRÅDEGRÄNS AVSEDD ATT BIBEHÅLLAS
  - GÄLLANDE OMRÅDEGRÄNS AVSEDD ATT UTGÅ
  - GÄLLANDE BESTÄMMELSGRÄNS AVSEDD ATT UTGÅ
  - KVARTERS- ELLER ANNAN OMRÅDEGRÄNS
  - BESTÄMMELSGRÄNS
  - - - - - GRÄNSLINJER EJ AVSEDDA ATT FASTSTÄLLAS
  - FÖRBUD MOT UTFART. TVÄRSTRECK MED PIL MARKERAR FÖRBUDETS SLUT.
- B. OMRÅDESBETECKNINGAR**
- ALLMÄN PLATS
  - GATA ELLER TORG

- BYGGNADSKVARTER**
- BHG OMRÅDE FÖR BOSTADS- HANDELS- OCH GARAGEÄNDAMÅL
  - HB OMRÅDE FÖR HANDELS- OCH BOSTADSÄNDAMÅL
  - GH OMRÅDE FÖR GARAGE- OCH HANDELSÄNDAMÅL
- C. ÖVRIGA BETECKNINGAR**
- MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS
  - m GATUMARK ENDAST FÖR GÅNOTRAFIK
  - x MARK TILLGÄNGLIG FÖR ALLMÄN GÅNGTRAFIK
  - z DEL AV GATUMARK SOM FÅR UNDERBYGGAS FÖR GÅNGTRAFIK
  - +0.00 GÄLLANDE GATUHÖJD
  - (-0.00) GÄLLANDE GATUHÖJD AVSEDD ATT UTGÅ
  - △ BYGGNADSHÖJD RÄKNAD FRÅN GRUNDKARTANS NOLLPLAN
  - e-0.0 EXPLOATERINGSTAL
  - X<sub>1</sub> KVARTERSMARK TILLGÄNGLIG FÖR GEMENSAMMA VARUTRANSPORTER
  - IV ANTAL VÅNINGAR
  - +0.00 GATUHÖJD

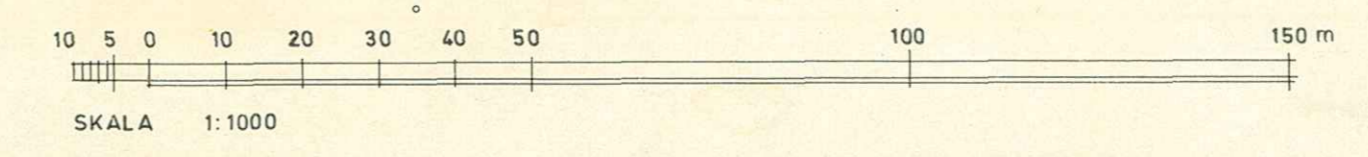
- BETECKNINGAR TILL GRUNDKARTAN**
- FASTIGHETSGRÄNS
  - GÄLLANDE OMRÅDEGRÄNS
  - GÄLLANDE BESTÄMMELSGRÄNS
  - BEFINTLIGA BYGGNADER
  - VATTEN - KAJ - RESP STRANDKONTUR
  - VÄG
  - STAKET, STENMUR RESP HÄCK
  - BEFINTLIGT STAMTRÄD
  - NIVÅKURVOR I METER ÖVER STADENS NOLLPLAN
  - 345, 5, ak FASTIGHETSBECKNINGAR
  - PUNKT I RUTNÄT
  - 0.0 BEFINTLIG GATUHÖJD
  - 3456 POLYGONPUNKT
  - JÄRNVÄGSSPÅR

GRUNDKARTANS RIKTIGHET BESTYRKES  
 PÅ TJÄNSTENS VÄGNAR:  
*Nils Orring*  
 NILS ORRING  
 STADSIINGENJÖR

DEN 20 NOVEMBER 1972, § 250 ANTOG KOMMUNFULLMÄKTIGE  
 I UMEÅ DEN HÄRA TECKNADE STADSPLANEÄNDRINGEN, BETYGAR  
 I TJÄNSTEN:  
*Lillemor Stenberg*  
 LILLEMOR STENBERG

1972-12-29 fastställd  
 Länsstyrelsen i Västerbottens län på denna  
 karta angivna stadsplaneändring, betyggar  
 Umeå som ovan.  
*Rune Teglund*  
 Rune Teglund

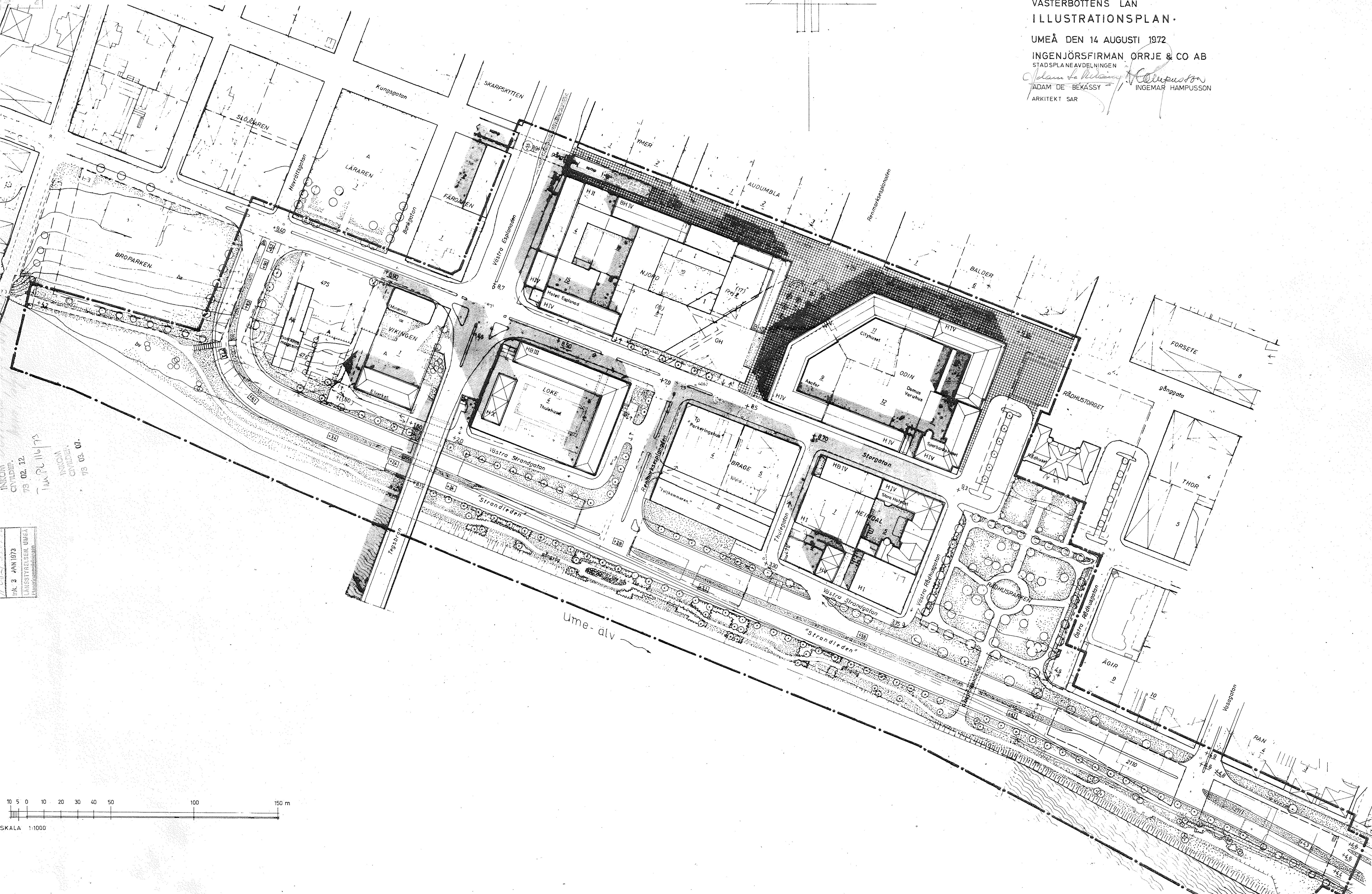
Tillhör Kungl. Majts beslut  
 den 16 mars 1973  
 Ang. undantag se Kungl. Majts beslut  
 Civildepartementet  
*U. W. Åhls*



ARKIVAKT 101/1973  
 kvart: njord  
 stadsplan nr R.nr 226

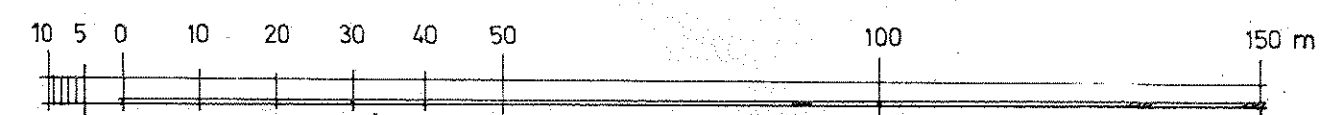
# FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPLANEN FÖR Kvarteren NJORD, ODIN, LOKE, BRAGE och HEIMDAL m fl inom UMEÅ KOMMUN VÄSTERBOTTENS LÄN ILLUSTRATIONSPLAN

UMEÅ DEN 14 AUGUSTI 1972  
INGENJÖRSFIRMAN ORRJE & CO AB  
STADSPLANAVDELNINGEN  
*Adam de Bekassy* *Ingemar Hampusson*  
ADAM DE BEKASSY INGEMAR HAMPUSSON  
ARKITEKT SAR



INOM CIVILIER  
73 02 12  
T.M.P. 11/73  
INOM CIVILIER  
73 03 01

DNK 3 JAN 1973  
LÄNSSTYRELSEN UMEÅ  
Planeringsavdelningen



SKALA 1:1000

Sökande

Umeå kommun  
Skolgatan 31 A  
902 46 UMEÅ

UMEÅ KOMMUNS BYGGNADSNÄMND	
- 2. JAN. 1973	
Dnr 1480/72	Litt

**Fastställelse av förslag till ändring av stadsplan för kvarteret Njord m fl inom Umeå kommun**

Förslaget har antagits av kommunfullmäktige i Umeå kommun den 20 november 1972.

Förslaget är åskådliggjort på karta, upprättad av Orrje och Co AB den 14 augusti 1972 och reviderad den 22 september 1972 med därtill hörande beskrivning och bestämmelser.

Länsstyrelsen i Västerbottens län fastställer förslaget.

Beträffande de mot förslaget framförda anmärkningarna anföres följande.

Ägarna av Brage 4 och 5 anser att parkeringsanläggningar skall förläggas utanför centrumområdet. B Öhman ifrågasätter behovet av en sådan anläggning i kvarteret Brage om aktuellt byggnadsföretag i kvarteret Njord uppföres på annan plats.

För Umeå centrum har upprättats en dispositionsplan och en centrumtrafikutredning, vilka i princip godkänts av kommunen. Enligt dessa skall behovet av biluppställningsplatser tillgodoses i parkeringshus, lättillgängliga från större trafikleder och med korta gångavstånd till city. Kvarteret Brage har därvid ansetts lämpligt för denna del av city.

Enligt byggnadsstadgans 53 § 3 mom. (1959:612) åligger det fastighetsägare att ordna biluppställningsplatser. Då möjligheter i dag ej föreligger att realisera en parkeringsanläggning i kvarteret Brage har det ansetts angeläget att i kvarteret Njord tillgodose aktuellt behov av bilplatser. Som en följd härav är frågan om kvarteret Brages utnyttjande tills vidare öppen. Kvarteret omfattas ej heller av fastställelseprövningen. Anmärkningarna föranleder ingen åtgärd.

Övre Norrlands Hyresgästförening, B Öhman och Umeå kommuns sociala centralnämnd ifrågasätter behovet av ytterligare varuhus i centrum. Även Umeå föreningsråd framför betänklighet häremot.

Kvarteret Njord är enligt gällande stadsplan avsett för bostads- och handelsändamål. Förslaget innebär därvidlag ingen principiell förändring. Markanvändningen har stöd i den ovannämnda

upprättade dispositionsplanen för centrum. Vid ställnings- tagandet till denna har kommunen bedömt det lämpligt att be- gränsa utbyggnadsmöjligheterna för handeln till visst angivet ramvärde (110 000 m<sup>2</sup> vy). För kvarteret Njord har också affärsytorna begränsats gentemot dispositionsplanens anvis- ning. Begränsningen för handeln sammanhänger därtill med den ovan nämnda omfördelningen av parkeringsvolymen. Ytterligare begränsning av affärsytorna i kvarteret Njord synes för när- varande icke vara möjliga. Anmärkningarna föranleder ingen åtgärd.

Vägförvaltningen anser att öppningen i mittrefugen på Stor- gatan vid västra gränsen av Njord 8 bör utgå och att infart till ifrågasatt parkeringshus i kvarteret Brage bör ske via Thule- gatan. Utfartsförbudet önskas utsträckt efter hela kvarters- gränsen för Brage mot Storgatan. Vidare önskas att in- och utfarten till parkeringsanläggningen i kvarteret Njord 8 för- läggas så långt mot väster som möjligt.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt synes vägverkets önskemål om att hindra korsande trafik på Storgatan vid västra gränsen av Njord 8 befogat. Då läget och utformningen av refuger ej fastställs i stadsplanen kan önskemålet emellertid ej föranleda någon länsstyrelsens åtgärd. Vägförvaltningens synpunkt på infart till samt utfartsförbud för kvarteret Brage synes också väl- betänkt. Då kvarteret emellertid är beläget utanför planom- rådet får dessa spörsmål lösas vid kommande planändring för berörda område. Vad gäller in- och utfarten till parke- ringshuset i kvarteret Njord synes en jämkning vara möjlig i samförstånd mellan vägförvaltning, gatukontor och bygg- herre.

Ägare till Njord 18, Odin 9 och 11 framhåller vikten av att erforderliga transporter till och från fastigheterna får ske som hittills från Kungsgatan respektive Renmarksplanaden.

Berörda gatudelar är i stadsplanen redovisade som gågator och tillåter således ej allmän gatutrafik. Detta hindrar emeller- tid inte att nödiga transporter till och från respektive fastighet får ske där sådana ej kan utföras på gatunätet i övrigt. Den närmare regleringen av trafiken sker ej i stadsplanen utan genom den lokala trafikförordningen. Anmärkningen föran- leder ingen åtgärd.

Köpmannaförbundet och Fastighetsföreningen Köpmannen anser att den befintliga in- och utfarten för Njord 15 bör behållas och att bussbytesplatsen i Renmarksplanaden bör ligga kvar och ej flyttas till kvarteret Balder.

De trafiktekniska utredningar som gjorts visar att endast en utfart från kvarteret Njord mot Storgatan bör tillåtas. Den samordnade utfarten har därvid ansetts böra anordnas vid västra gränsen av Njord 8. Befintlig utfart kan dock brukas till dess att den nya utfarten ordnats. Frågan om bussbytes- plats påverkas ej av denna planändring. Anmärkningarna föranleder ingen åtgärd.

1972-12-29

11.0821-5497-72

Länsbrandinspektören ställer krav på framkomlighet för utryckningsfordon.

Stadsplaneförslaget synes ej utgöra hinder för önskad framkomlighet. Vid projektering och plangenomförande förutsättes att samråd sker med brandchefen. Anmärkningen föranleder ingen länsstyrelsens åtgärd.

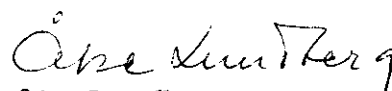
Ägarna till Heimdal 1, 4, 5 och Loke 4 samt Elverket anmärker på förhållanden som visats på illustrationsplanen i ärendet, vilken omfattar ett väsentligt större område än den aktuella planen. Då anmärkningarna ej berör det nu framlagda planförslaget föranleder de ingen åtgärd utan får framföras och prövas vid planändringar för berörda områden.

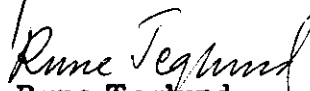
Svenska BP Oljeaktiebolag framför ersättningskrav om ej annan trafiklösning sker än den redovisade.

Oljebolagets intressen påverkas ej av den framlagda planändringen utan av "Strandledens" utbyggnad. Frågor i anslutning till denna leds utbyggnad får prövas i samband med planändring för Strandleden. Anmärkningen föranleder ingen åtgärd.

Besvär till civildepartementet enligt bilaga, formulär 4.

Vid den slutliga handläggningen av detta ärende, i vilket t f länsrådet A Lundberg beslutat och t f länsarkitekten R Teglund varit föredragande, har även förste länsassessorn S Rönnblad, överlantmätaren G Nilsson och förste byråingenjören B Nilsson deltagit.

  
Ake Lundberg

  
Rune Teglund

Kopia till  
statens planverk )  
byggnadsnämnden )  
planenheten ) + kopia av karta, beskrivning och  
lantmäterienheten ) bestämmelser  
naturvårdsenheten  
vägförvaltningen  
länsbrandinspektören  
handlingarna  
konvolutet  
13 sakägare (rek + mb)

1973-03-16

Fl 116/73

11.0821-392-73
ink. 13 APR 1973
LÄNSSTYRELSEN, UMEÅ
Planförslagsavdelning 88

AB Västerbottens Odeonbiografer  
c/o Rolf Sjögren  
Öbackavägen 3  
902 44 UMEÅ

Besvär i fråga om stadsplan för kvarteret Njord m fl i  
Umeå kommun

Dnr 11.0821-5497-72, 11.0821-392-73

I beslut den 29 december 1972 fastställde länsstyrelsen i Västerbottens län ett av kommunfullmäktige i Umeå kommun den 20 november 1972 antaget förslag till ändring av stadsplanen för kvarteret Njord m fl.

Stadsplaneförslaget, som även innehåller bestämmelser, har angivits på en av Orrje och Co AB den 14 augusti 1972 upprättad, sedermera reviderad karta med beskrivning.

Över länsstyrelsens beslut har AB Västerbottens Odeonbiografer m fl, ägare av tomterna Brage 4 och 5, anfört besvär med yrkande att länsstyrelsens beslut måtte undanröjas och planförslaget återförvisas till byggnadsnämnden för förnyad utredning, främst i vad avsåg en planerad parkeringsanläggning inom kvarteret Njord.

Yttranden har avgivits av länsstyrelsen den 7 februari 1973 och av statens planverk den 5 mars 1973.

Klagandena har inkommit med yttrande.

Kungl Maj:t lärmar besvären utan bifall.

Föreskriften i § 3 mom 1 i stadsplanebestämmelserna, att viss del av gatunarken skall hållas tillgänglig endast för gångtrafik, innebär icke någon reglering av planförhållanden, då gatunarkens karaktär inte avses planmässigt förändrad. Bestämmelsen är närmast att hänföra till lokal trafikföreskrift, som utfärdas i annan ordning. Kungl Maj:t undantar därför - med ändring av länsstyrelsens beslut - från fastställelse § 3 mom 1 i bestämmelserna. Kungl Maj:t förklarar vidare att föreskriften i § 3 mom 2 i samma bestämmelser skall ha följande lydelse: "Med x betecknad del av byggnadskvarter får icke bebyggas på sätt, som hindrar att den till en höjd av minst 3,5 meter över gatuplanet är tillgänglig för allmän gångtrafik" samt att § 3 mom 3 i bestämmelserna skall ha följande lydelse: "Med x, betecknad del

LÄNSSTYRELSEN  
Västerbottens län  
Planeringsavdelningen

## BESVÄRSHÄNVISNING

Den som vill överklaga länsstyrelsens beslut skall göra det skriftligen genom besvär hos Kungl Maj:t.

Besvär får dock anföras endast av sakägare som i ärendet framställt yrkande som helt eller delvis lämnats utan bifall.

Besvärshandling skall ha kommit in till civildepartementet inom tre veckor från denna dag.

I besvärshandlingen skall anges länsstyrelsens beslut. Vidare bör anges vad som yrkas och de omständigheter som åberopas till stöd för yrkandet.

Klaganden bör i besvärshandlingen uppge namn, yrke, postadress och telefonnummer.

Insända besvärshandlingen med posten skall det ske med betalt brev adresserat till: Civildepartementet, Fack, 103 20 STOCKHOLM 16.

Förslag till ändring av stadsplanen  
för kv NJORD m fl  
inom UMEÅ KOMMUN, Västerbottens län.

(Avlösningsplan)

Förslaget upprättat den 14.8.1972  
och reviderat den 22.9.1972.

## BESKRIVNING

tillhörande förslag till ändring  
av stadsplanen för kv NJORD m fl  
inom UMEÅ KOMMUN, Västerbottens län.

(Avlösningsplan)

Förslaget upprättat den 14.8.1972

Förslaget reviderat den 22.9.1972

### Handlingar

Förslaget åskådliggöres, förutom stadsplanekarta med tillhörande bestämmelser och denna beskrivning, av

- bilaga 1 Sammanställning av gällande stadsplaner samt planområdets begränsning, skala 1:5.000
- bilaga 2 Umeå stad, Dispositionsplan för centrum, del 2 - Förslag
- bilaga 3 Umeå stad, Centrumtrafikutredningen, del 2 - Förslag till trafikförsörjningsplan
- bilaga 4 Kommunstyrelsens utlåtande över Centrumtrafikutredningen, Dispositionsplanen för centrum m m
- bilaga 5 Illustrationskarta för kv Njord, Odin, Loke, Brage och Heimdals m fl, skala 1:1.000
- bilaga 6 PM angående trafiktekniska analyser för kv Njord, Umeå
- bilaga 7 Parkeringshus i kv Brage
- bilaga 8 Principförslag för utbyggnad av VA-anläggningar

### Områdets läge och begränsning

Som av bilaga 1 framgår omfattar den aktuella planen kvarteret Njord med angränsande parkmark inom centrumområdets sydvästra del.

### Gällande planer

På bilaga 1 redovisas även gällande stadsplaner inom och i anslutning till det aktuella området.

### Förslagets syfte

Förslaget avser att skapa stadsplanemässiga förutsättningar för kv Njord till en lämplig och ändamålsenlig vidare utbyggnad av centrum. Omdisposition av markanvändningen redovisas i stadsplan för kv Njord och på illustrationsplanen för kv Brage, som avser en anpassning av kvarterens nyttjande och dess trafikförsörjning med tanke på de planerade utbyggnaderna av trafiklederna och den vidare utbyggnaden av centrumområdet. Planförslaget är ett uppföljande av de riktlinjer, som redovisats i generalplanen och även i trafikledsplanen för Umeå, dispositionsplanen för centrum samt i centrumtrafikutredningens förslag till trafikförsörjningsplan (se bil 2 och 3) samt Kommunstyrelsens utlåtande över centrumtrafikutredningen, dispositionsplanen för centrum m m (bilaga 4).

Kv Njords framtida disposition påverkar och sammanhänger med angränsande områdenas, kvarterens samt trafikleders nuvarande och framtida disposition. (Se bil 2,3 och 4).

För att klarlägga sammanhanget med angränsande kvarteren och trafiklederna omfattar illustrationsplanen utöver kv Njord även angränsande kvarteren Odin, Loke, Brage och Heimdals m fl (se bilaga 5).

### Illustrationsplanen

#### Översiktliga synpunkter

Som av dispositionsplanen för centrum framgår är en vidare utbyggnad av centrumaktiviteterna längs Kungsgatan en naturlig uppföljning av utvecklingstrenden inom centrums utbyggnad. Detta återspeglar sig även i att Kungsgatan i hela sin längd från Västra Esplanaden i ovanstående utredning föreslås som gånggata.

De fem kvarteren mellan Västra Esplanaden, Kungsgatan, Västra Rådhusgatan och älven utgör en enklav av centrum, som ur såväl strukturell uppbyggnads- som trafikförsörjningssynpunkt kan betraktas som en enhet (se bilaga 2 och 3).

Storgatan har som en ost-västlig trafikled redan i trafikledsplanen för Umeå 1964, kompletterats med en ny avlastande trafikled längs älven, Strandleden. Denna skulle anslutas planskilt till Västra Esplanaden genom en trafikplats utformad som ett halvt klöverblad, i vilken trafikplats ingår delar av Storgatan, Hovrätts-gatan och Renmarksplanen.

Kvarteren Köpmannen, Vikingen och Loke kommer att ligga i ovanstående trafikplatsens halva klöverblad.

I den översiktliga dispositionen är det av väsentlig betydelse, att erforderliga parkeringsytor skapas inom resp enklav. Detta återspeglar sig i att i kv Brage och Njord redovisas parkeringsanläggningar i flera våningar.

I dispositionsplanen har förutsatts, att hela kv Brage skulle bli en parkeringsanläggning med ca 1.200 parkeringsplatser för att täcka denna enklavs parkeringsbehov. Med beaktande av att svårigheter tidsmässigt föreligger att realisera parkeringsanläggningen i kv Brage och redan nu ett behov av parkeringsplatser torde föreligga inom denna enklav, har framförts önskemål att en viss del av parkeringen skulle förläggas i kv Njord. Detta medför att parkeringsanläggningen i kv Brage, som i och för sig varit en ganska stor enhet, kan minskas och att parkeringsanläggningarna i kv Njord och Brage tillsammans i framtiden kan täcka behovet inom denna enklav. Detta innebär även, att "Tullkammar"-byggnaden kan bevaras, vilket är synnerligen värdefullt ur stadsmiljösynpunkt.

#### Trafikföring

E 4:s sträckning över Tegbron och Västra Esplanaden utgör en pulsåder i nuvarande trafikledsnätet i syd-nordlig riktning. För närvarande är Storgatan den östvästliga stora trafikleden, som samlar trafiken från centrumområdet, Östermalmsområdet samt i viss utsträckning från Universitets- och Regionsjukhusområdet mot E 4.

Renmarksplanen från Storgatan mot Kungsgatan och vidare till Skolgatan är en intern, syd-nordlig förbindelse inom centrum. Den trafikeras också i stor utsträckning av bussar, vilka har sin hållplats mellan kvarteren Balder och Audumbla på Renmarksplanen.

I Centrumtrafikutredningen, del 2, Förslag till trafikförsörjningsplan och Dispositionsplanen för centrum har föreslagits, att busstrafiken i huvudsak lokaliseras till Skolgatan, som delvis skulle utgöra en ren bussgata.

I överensstämmelse med de översiktliga synpunkterna har Strandledens framtida utbyggnad redovisats längs älvstranden och vid Hovrättsgatan fram till Storgatan. Utanför denna trafikled redovisas en utfyllnad av nuvarande älvstranden såväl för att bereda utrymme för Strandleden som för en plantering och en strandpromenad längs älven.

De trafiktekniska analyser som företagits för lokalisering av parkeringsanläggningar i kv Njord och Brage kan i princip indelas i två huvuddelar, nämligen dels effekterna av de planerade parkeringsanläggningarnas utfarter på gatunätet och dels utformningen av själva parkeringsanläggningarna (se bilaga 6 och 7).

### Parkering

Parkering är för närvarande i viss omfattning lokaliserad till de olika kvarterens källarvåningar (kv Loke, kv Odin). Enligt översiktliga utredningar har eftersträvat, att icke lokalisera parkering i spridda mindre enheter till varje kvarter utan att samla dem till större parkeringsanläggningar.

På illustrationsplanen redovisas i norra delen av kv Brage och i viss del av kv Njord en större parkeringsanläggning. För övrigt eftersträvas i planförslaget att i möjligaste mån begränsa parkeringen inom olika kvarter, särskilt där det är svårighet att skapa tillfredsställande och ändamålsenliga utfarter (kv Loka, kv Odin).

För närvarande finnes markparkering på hamplanen, vilken i viss utsträckning tillgodoser parkeringsbehovet för det aktuella området. Denna parkering kan ej bibehållas i framtiden dels på grund av Strandledens utbyggnad, dels är den ej lämplig ur miljösynpunkt. Även läget är ogynnsamt i förhållande till centrum. För övrigt förutsättes att, utöver iordningställda parkeringsplatser på gatumark, parkeringar på gatumark icke får förekomma. Detta för att säkerställa framkomligheten för den rörliga trafiken.

### Gång- och cykelgator

Kungsgatan är i dagens läge redan gånggata mellan Rådhusplanaden resp Västra Rådhusgatan fram till Renmarksesplanaden. Fram till Västra Esplanaden redovisas Kungsgatan som gånggata med en utökning av gångytan på Renmarksesplanaden mellan Kungsgatan och Storgatan. I hur stor utsträckning den skall vara tillgänglig även för cykeltrafik är en trafikordningsfråga.

### Trafikförsörjning för de olika kvarteren

Med beaktande av kvarterens centrala läge i anslutning till centrum tangerande trafikleder är det av stor betydelse hur kvarterens trafikförsörjning utformas.

I anslutning till Centrumtrafikutredningens tankegångar redovisas trafikförsörjningen enligt följande:

#### Kv Njord

Kvarteret gränsar mot Kungsgatan och blivande torgbildningen vid Renmarks-esplanaden samt Västra Esplanaden och Storgatan. För alla sidor av kvarteret redovisas utfartsförbud utom på några mindre sträckor; mot Kungsgatan (mot norr) och mot Storgatan (mot söder) i blivande kvarterets sydöstra hörn och nuvarande tomt nr 8 västra gräns.

Från sistnämnda utfart bör alla inom kvarteret belägna fastigheters varutransporter försörjas i markplan. Det kan bli aktuella att varutransporter skall tidsregleras.

Redovisad disposition inom kvarteret innebär en permanent anläggning av trafikförsörjning för varutransporter i markplan.

Befintliga utfarten på tomt nr 15 (hotell Esplanad) förutsättes att omdisponeras.

Tomt nr 8 och tomt Frej 2 i kv Njord och blivande kvartersmark från vissa delar av Renmarksplanaden beräknas att utgöra en fastighet innehållande en större parkeringsanläggning. Tillfarten till denna skulle ske vid blivande kvarterets sydöstra hörn.

Tidsmässigt torde parkeringsanläggningen i kv Njord kunna realiseras tidigare och härigenom skulle man uppnå en bättre anpassning till parkeringsbehovet och dess utbyggnadstakt.

I en särskild utredning redogöres de trafiktekniska och trafikmässiga konsekvenserna som en parkeringsanläggning för ca 450 bilar i kv Njord skulle innebära. (Se bilaga 6).

#### Kv Odin

Utfartsförbud redovisas mot Kungsgatan, Renmarksplanaden, Storgatan och Rådhus-torget, dock ej för de befintliga varuintagen. Varutransporterna bör lämpligen tidsregleras. Inom kv Odin bör parkering av personbilar undvikas.

#### Kv Heimdal

Befintliga utfarter bibehålles. Inga utfartsförbud redovisas.

#### Kv Brage

Som av föregående framgår har, i förhållande till dispositionsplanen för centrum, parkeringsanläggningen i kv Brage minskats, vilket innebär att "Tullkammars"-byggnaden kan bevaras. Parkeringsanläggningens utformning och tillfarter har särskilt studerats och redovisas i bilaga 7.

I planförslaget redovisas utfartsförbud i viss utsträckning i kvarterets begränsning mot Renmarksplanaden och Storgatan.

#### Kv Loke

Kv Loke omges i framtiden av trafikleder med hög trafikbelastning. Utfartsförbud redovisas mot Västra Esplanaden och Storgatan förutom på en mindre sträcka längs Renmarksplanaden. Befintlig utfart mot Storgatan avsedd enbart för varutransporter bibehålles.

På illustrationsplanen redovisas även en lokalgata parallellt med Renmarksplanaden och Strandleden från vilken man kan nå kvarteret i olika plan. Parkering på den överbyggda gården bör undvikas.

#### Kv Köpmannen och Vikingen

Delar av befintlig gatumark i Västra Strandgatan redovisas att ingå i kvarteret som tomtmark. Utfartsförbud mot Storgatan, Västra Esplanaden samt mot den föreslagna Strandleden.

#### Bebyggelse

Bebyggelsen inom de aktuella kvarteren är i stor utsträckning av mycket god kvalitet. Sanering är aktuell närmast i kv Njord, Brage, Stormen och Vågen.

Här nedan redovisas kvartersvis befintliga förhållanden och enligt illustrationsplanen redovisade dispositioner.

#### Kv Njord

I kvarterets västra del på fastigheterna 15 och 18 torde icke någon sanering kunna påräknas inom överskådlig tid. Byggnadsbeståndet på tomt nr 4 är av relativt bra kvalitet. Övriga delar av kvarteret beräknas bli sanerade inom överskådlig tid.

Enligt generalplan för Umeå redovisas under "kulturhistoriskt värdefulla byggnader" (sid 283, nr 105) "Scharinska huset, kv Njord tomt Frej 2, Renmarksplanaden nr 5,

Byggnadstid: före år 1854

Arkitekt: J.A. Linder

Med sin välbevarade exteriör det enda exemplaret på den nyklassiska byggnadsstilen i Umeå under förra hälften av 1800-talet. Den exakta åldern är okänd, men då Nils Scharin flyttade dit år 1854 fanns redan en trädgård med vackra träd invid huset. Det låg invid den dåtida Rådhusgatan och vette med gaveln mot Renmarksbäcken".

Enligt dispositionsplanen för centrum, del 1 (sid 5) har framförts följande synpunkter:

"Angående Scharinska huset ligger en viss del av byggnaden enligt gällande stadsplan på gatemark. Även om byggnaden har ett kulturhistoriskt värde för sin tidsepok så har miljön runt omkring den förändrats. Saneringsplaner för kvarterets östra delar pågår, varvid bibehållandet av byggnaden knappast är tänkbar. En eventuell flyttning av byggnaden torde rekommenderas - om den ur kulturhistorisk synpunkt kan betraktas som värdefull - till en miljö där byggnaden med sin säregna byggnadsstil kommer till sin rätt".

I illustrationsplanen redovisas en utökning av kv Njords begränsning. Renmarksplanadens sneda linjeföring i det för övrigt vinkelräta gatusystemet har genom utfyllnad av den gamla bäcken förlorat sitt strukturella motiv. För att uppnå en ur miljösynpunkt bättre volymgestaltning för en torgbildning i anslutning till Kungsgatan, har kvarterets östra gräns dragits vinkelrätt mot Kungsgatan. Detta skapar även förutsättningar för en ändamålsenlig och lämplig bebyggelse av kvarterets östra delar.

Huvuddispositionen av bebyggelsen i kvarterets sydöstra del, som den redovisas i illustrationsplanen, skulle innebära en för affärsverksamhet avsedd bebyggelse i en våning med butiksfasader mot Renmarksplanaden och Kungsgatan. Bostadsbebyggelse (ev enkelsidig) skulle utformas i första hand längs fasaden mot Renmarksplanaden (torgbildningen) och i andra hand mot Kungsgatan. Denna disposition har en väsentlig inverkan på den miljömässiga gestaltningen av torget och stadsbebyggelsen. I de inre delarna av kvarteret skulle, ovanför butiksvåningen, utformas en parkeringsanläggning för ca 450 bilar.

Dispositionen av kvarterets sydöstra del innebär en väsentlig minskning av ytorna för handeln (ca 5.500 m<sup>2</sup>) i förhållande till vad som har redovisats i Centrumutredningen. Enligt illustrationsplanen skulle nu för handelsändamål disponeras ca 3.500 m<sup>2</sup> (inkl inlastning m<sup>2</sup>) samt för bostäder ca 1.800 m<sup>2</sup>.

Östra kvartersgränsen bör ligga parallellt med den utbyggda kulvertens västra kant. Den föreslagna dispositionen av kv Njords östra del innebär en trekantig torgbildning som en utvidgning av Kungsgatans gångyta.

Kv Odin

Ur bebyggelsesynpunkt har icke några ändringar redovisats i kvarteret, då hela kvarteret är i det närmaste nybyggt. Det berörs endast ur trafikförsörjningsynpunkt (reglering av utfarter).

#### Kv Köpmannen och Vikingen

En del av kvarteret bör utgöra kulturresevat för befintlig värdefull kulturhistorisk magasinsbyggnad. Viss del av gatumark i Västra Strandgatan redovisas att ingå i kvarteret som tomtmark. Ur bebyggelsesynpunkt har inga andra ändringar föreslagits i kvarteren än vad som angivits ovan. De berörs enbart ur trafikförsörjningssynpunkt (reglering av utfarter).

#### Kv Loke

Ur bebyggelsesynpunkt har icke några ändringar föreslagits i kvarteret, då hela kvarteret är i det närmaste nybyggt. Det berörs endast ur trafikförsörjningssynpunkt (reglering av utfarter).

Det rekommenderas att parkering på den överbyggda gården undvikas för att skapa en bättre miljö på gården för såväl bostäderna som kontoren. Kvarteret kommer för övrigt att omges på alla fyra sidor av starkt trafikerade leder.

#### Kv Brage

Bebyggelsen i kvarteret är av skiftande kvalitet. "Tullkammar"-byggnaden på tomt nr 6 ingår enligt generalplanen för Umeå som en del i det miljökomplex betecknat B III, som utgör "Stadens fasad mot älven" (sid 242).

På tomt nr 4 befintlig biograf är av relativt god kvalitet. Övrig bebyggelse på tomt nr 4 och 5 är av relativt god kvalitet. Sanering kan bli aktuell inom övergående framtid.

Norra delen av kv Brage har på illustrationsplanen redovisats som en parkeringsanläggning, vilken i kombination med parkeringen i kv Njord skulle tillgodose erforderlig parkering för de angränsande kvarteren.

#### Kv Stormen och Vågen

I kvarteren bör all byggnadsrätt upphävas med beaktande av att kvartersytorna kommer att ingå i framtida trafik- och vägområde.

#### Stadsplan för kv Njord m fl

##### Begränsning

Som tidigare nämnts omfattar den juridiska planens begränsning, för vilken fastställelse prövas, enbart kv Njord och angränsande gatumark.

### Stadsplanens juridiska utformning

För att skapa flexibilitet och möjlighet att anpassa byggnadskropparnas utformning till framtida dispositioners krav inom det aktuella kvarteret, har den juridiska stadsplanen utformats som en sk schematisk avlösningssplan. Detta innebär, att fastställelse sökes endast för de faktorer, som är väsentliga för planens funktion och för stadsbilden. Sålunda redovisas i stadsplanen enbart byggnadernas användningssätt, maximal byggnadshöjd och exploateringsstal samt reglerande åtgärder för trafikförsörjningen (utfartsförbud, planskilda korsningar, gångtytor m m). På illustrationsplanen redovisas de tankegångar och riktlinjer, som ligger till grund för stadsplaneförslagets (avlösningssplanens) utformning.

I exploateringsstalet (brutto våningsyta per tomtyta) avses i detta sammanhang alla våningsytor såväl ovan mark som under markplan. Undantagna är dock sådana ytor som är avsedda som till bostäder hörande biutrymmen; tvättstuga, förvaringsutrymmen och lokaler för hobbyverksamhet m m med tillhörande kommunikationsytor samt övriga utrymmen för fastighetens tekniska utrustning; soprum, pannrum etc.

Lagerlokaler för handelsändamål och garage inräknas i våningsytan även om dessa är belägna under markplan.

Ytor för öppna parkeringsanläggningar inräknas ej i exploateringsstalet.

### Trafikförsörjning

Som av beskrivningen till illustrationsplanen framgår föreslås, att varutransporter för hela kvarteret sker genom utfarten vid nuvarande tomt nr 8 västra gräns. Kvartersmark, tillgänglig för gemensamma varutransporter, föreslås inom kvarteret. Tillfart till parkeringsanläggningen föreslås i blivande kvarterets sydöstra del från Storgatan. (Trafiktekniska utredningen, se bilaga 6).

För övrigt föreslås utfartsförbud längs hela kvartersgränsen utom vid tomt nr 18 östra gräns mot Kungsgatan. Inom kvarteret föreslås möjlighet att bygga en parkeringsanläggning för ca 450 bilar.

### Bebyggelse

Stadsplanen är utformad så, att den i huvudsak överensstämmer med bebyggelsen på tomterna nr 4, 15, 18 och 19. På blivande kvarterets östra del föreslås, förutom parkeringsanläggningen, ytor för handel i bottenplan samt ytor för bostäder längs Kungsgatan och blivande torget mot Renmarksesplanaden.

Gångytor

Kungsgatan mellan Västra Esplanaden och Renmarksesplanaden samt Renmarksesplanaden mellan Kungsgatan och Storgatan föreslås som gånggator. Härvid beröres viss del av kv Odin.

Markägoförhållanden

Inom kvarteret är marken i huvudsak i privat ägo. Gatumark som skall bli kvartersmark ägs av kommunen.

Vatten och avlopp

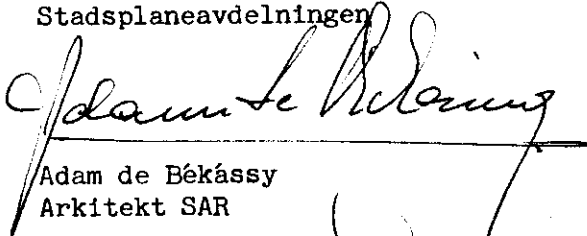
På bilaga 7 redovisas principförslag för utbyggnad av VA-anläggningar med tillhörande beskrivning.

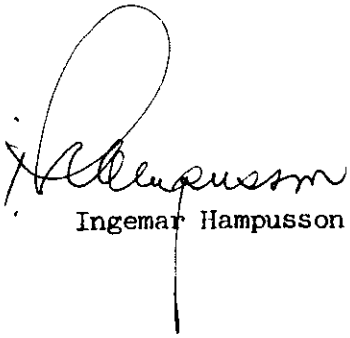
Samråd

Under arbetets gång har samråd skett med kommunens nämnder och berörda förvaltningsorgan, vägförvaltningen, länsstyrelsen samt med i planförslaget direkt berörda markägare.

Umeå den 14 augusti 1972

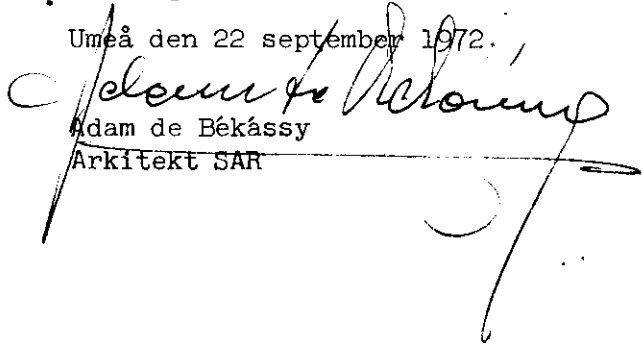
INGENJÖRSFIRMAN ORRJE & CO AB  
Stadsplaneavdelningen

  
Adam de Békassy  
Arkitekt SAR

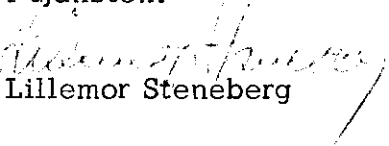
  
Ingemar Hampusson

Förslaget reviderat

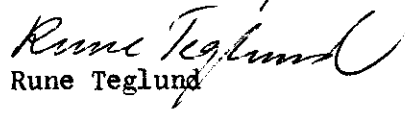
Umeå den 22 september 1972.

  
Adam de Békassy  
Arkitekt SAR

Den 20 november 1972 § 250 antog kommunfullmäktige i Umeå denna beskrivning, betyggar  
I tjänsten:

  
Lillemor Steneberg

Tillhör länsstyrelsens i Västerbottens  
län beslut 1972-12-29 Umeå  
som ovan.

  
Rune Teglund

BESTÄMMELSER

tillhörande förslag till ändring  
av stadsplanen för kv NJORD m fl  
inom UMEÅ KOMMUN, Västerbottens län.

(Avlösningssplan)

Förslaget upprättat den 14 augusti 1972.  
Förslaget reviderat den 22 september 1972.

§ 1

Stadsplaneområdets användning

Mom 1      Byggnadskvarter

Med BHG betecknat område får användas endast för bostads-,  
handels- och garageändamål.

Mom 2      Med HB betecknat område får användas endast för handels-  
och bostadsändamål.

Mom 3      Med GH betecknat område får användas endast för garage-  
och handelsändamål.

§ 2

Mark som icke eller endast i mindre omfattning får bebyggas

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 3

Särskilda föreskrifter angående områden för allmän trafik

Mom 1      Med m betecknad del av allmän gatumark skall hållas till-  
gänglig endast för gångtrafik. ✓

Mom 2      Med x betecknad del av byggnadskvarter skall till en höjd  
av minst 3,5 meter över gatuplanet hållas öppen mot gatan  
och tillgänglig för allmän gångtrafik. ✓

Mom 3 Med  $x_1$  betecknad del av byggnadskvarter skall till en fri höjd av minst 4,60 meter över markplanet hållas tillgänglig för varutransporter. ✓

Mom 4 Med  $z$  betecknad del av gatumark skall i ett undre plan och till en fri höjd av minst 2,5 meter hållas tillgänglig för allmän gångtrafik.

#### § 4

##### Del av tomt som får bebyggas

Med  $e = 0,0$  angivet tal (exploateringsstal) betecknat område får icke bebyggas i större utsträckning än att inom tomt enligt den vid varje tidpunkt gällande tomtindelningen den sammanlagda våningsytan för nytillkommande och kvarstående byggnader förhåller sig till tomtens areal som det angivna talet  $e$  till 1. Bebyggd tomt får icke delas så att därigenom uppkommer fastighet med högre exploateringsstal än talet  $e$  angiver.

I våningsytor inräknas härvid även ytor under markplan med undantag av till bostäder hörande biutrymmen samt ytor för fastighetens tekniska utrustning.

Ytor för öppna parkeringsanläggningar inräknas ej i exploateringsstalet. ✓

#### § 5

##### Våningsantal

Mom 1 På med romersk siffra betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffran anger.

Mom 2 Där våningsantal ej finns angivet, får byggnad uppföras med det antal våningar som bestämmelserna angående byggnads höjd möjliggör.

Mom 3 Utöver angivet våningsantal får vind inredas endast i den mån som erfordras för hiss-, fläkt- och maskinrum och därmed samhöriga tekniska anordningar.

## § 6

Byggnads höjd

Mom 1 På med IV betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än 13,6 meter.

Mom 2 På med plus jämte siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter över grundkartans nollplan som siffran anger. Där så prövas lämpligt må byggnadsnämnden medge högre höjd för mindre byggnadsdel.

## § 7

Utfartsförbud

Utfart må icke anordnas över områdesgräns som jämväl betecknats med ofyllda cirklar.

Umeå den 14 augusti 1972

INGENJÖRSFIRMAN ORRJE & CO AB  
Stadsplaneavdelningen

*Adam de Békassy*  
Adam de Békassy  
Arkitekt SAR

*Ingemar Hampusson*  
Ingemar Hampusson

Förslaget reviderat

Umeå den 22 september 1972

*Adam de Békassy*  
Adam de Békassy  
Arkitekt SAR

Den 20 november 1972 § 250 antog kommunfullmäktige i Umeå dessa bestämmelser, betygar i tjänsten:

*Lillemor Steneberg*  
Lillemor Steneberg

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut

den 16 mars 1977

Ang. undantag se Kungl. Maj:ts beslut

Civildepartementet

*K. Wikström*

Tillhör länsstyrelsens i Västerbottens län beslut ..1972-12-29... Umeå som ovan.

*Rune Teglund*  
Rune Teglund