

FÖRSLAG TILL STADSPLAN FÖR

ÅLIDHEM UMEÅ

STOCKHOLM I FEBRUARI 1964

ENGSTRÖM LANDBERG LARSSON TÖRNEMAN

ARKITEKTER SÄR

Åke Engström Gunnar Larsson

STADSPLANEFÖRSLAGET ÄR BETRÄFFANDE FÖRSLAGSOMRÅDET UPPRÄTTAT PÅ KOPIA AV
GRUNDKARTA UPPGJORD ÅR 1963 AV STADSENGJÖR NILS ORRING

BETECKNINGAR

GRUNDKARTAN

- STADSGRÄNS
- FASTIGHETSGRÄNS
- VÄGAR
- JÄRNVÄG
- ELEKTRISK HÖGSPÄNNINGSLEDNING
- HUVUDBYGGNAD RESP. UTHUS
- ATTENDRAG BÄCK
- GÄLLANDE GATUHÖJD
- PUNKT I KOORDINATNÄT
- NIVÅIRIVYR I METER ÖVER STADENS NOLLPLAN, 0,5 M EKVIDISTANS, FLYGFOTOKARTERING 1963
- FASTIGHETS BETECKNING

STADSPLANEFÖRSLAGET

GRÄNSBETECKNINGAR

- STADSPLANEGRÄNS
- GÄLLANDE OMRÅDES- OCH BESTÄMMELEGRÄNS AVSEDD ATT UTGÅ
- OMRÅDESGRÄNS
- BESTÄMMELESGRÄNS
- GRÄNS FÖR PARK EJ AVSEDD ATT FASTSTÄLLAS
- ÖVRIGA GRÄNS- OCH ILLUSTRATIONS LINJER EJ AVSEDDA ATT FASTSTÄLLAS

ALLMÄN PLATS

- GATA
- PARK, GATUPLANTERING

BYGGNADSKVARTER

- | | |
|----|---------------------------------------|
| A | OMRÅDE FÖR ALLMÄNT ÄNDAMÅL |
| B | BOSTADSÄNDAMÅL |
| C | SAMLINGSLOKALER, FÖRENINGSSAMHET M.M. |
| CH | BUTIKSCENTRUM |
| H | HANDELSÄNDAMÅL |
| J | INDUSTRIÄNDAMÅL |
| K | KYRKA |
| N | BARNINSTITUTION |
| M | BENSINSTATION, MOTORSERVICE |
| BF | BOSTADSÄNDAMÅL, FRISTÄENDE |

SPECIALOMRÅDEN

- | | |
|----|--------------------------------|
| EL | OMRÅDE FÖR HÖGSPÄNNINGSLEDNING |
| ES | TRANSFORMATORSTATION |
| Ri | IDROTTSÄNDAMÅL |

ÖVRIGA BETECKNINGAR

- | | |
|-----------|--|
| Ep | MARK SOM IKKE FÄR BEBYGGAS |
| Ip | SKYDDSPANTERING |
| Ep | MARKÖVERBYGGNAD PARKERINGSDÄCK |
| Ep | ENDAST GARAGE, UTHUS |
| 0000 | ANTAL M ² BYGGNADSYTA INOM OMRÅDE |
| II III IV | ANTAL VÄNINGAR |
| m | MARKVÄNNINGSINREDNING I BEGRÄNSAD OMFATTNING |
| v | VINDINREDNING TILLÅTEN |
| u | MARK TILGÅNGLIG FÖR UNDERJORDISKA LEDNINGAR |
| +0.00 | GÄLLANDE GATUHÖJD |
| (+0.00) | AVSEDD ATT UTGÅ |
| +0.00 | GATUHÖJD |
| +0.00 | HÖGSTA NIVÅ FÖR PARKERINGSDÄCK |

SKALA 1:2000

0 50 100 200 300 400 METER

STADSPLANEFÖRSLAGET REDOVISAS MED DENNA STADSPLANKARTA, STADSPLANEBESTÄMMELESR, ILLUSTRATIONSPLAN SAMT BESKRIVNING MED BILAGOR. MODELL FINNS I SKALA 1:1000

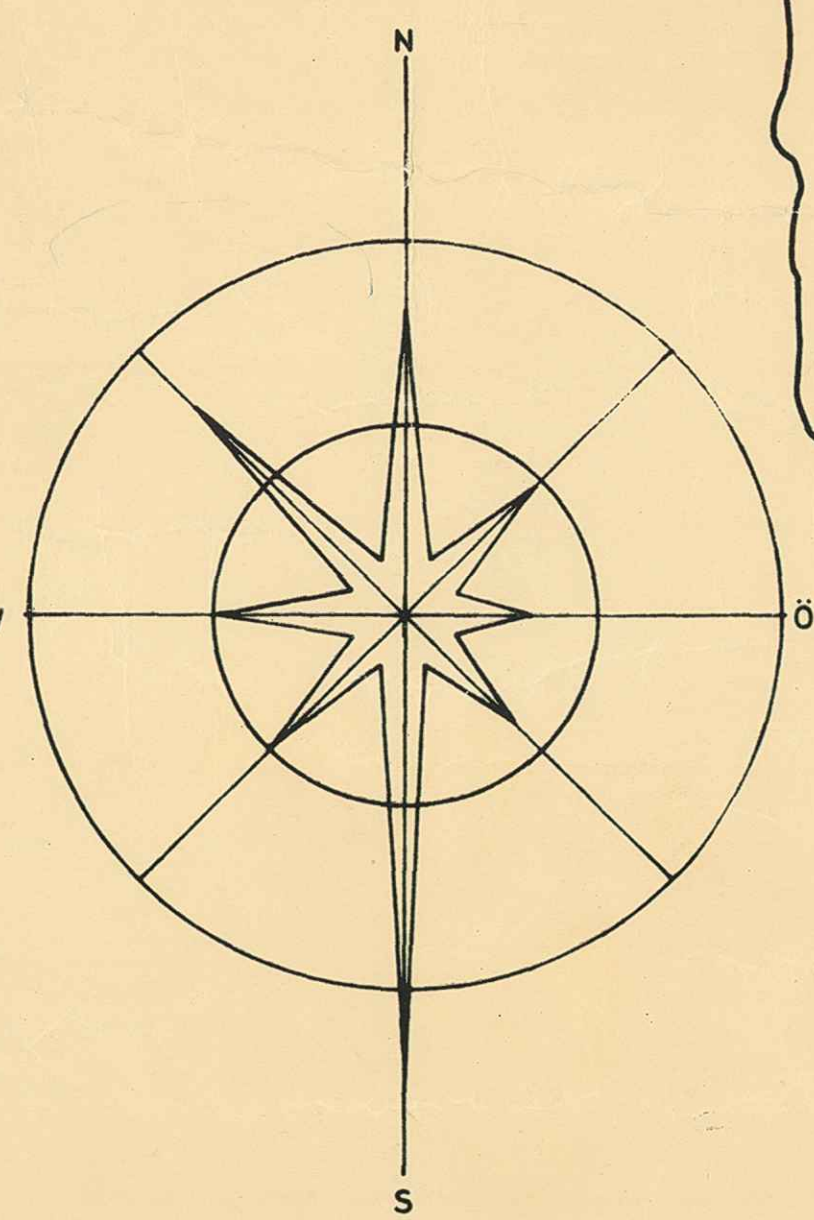
Tillhört Kungl. Maj:ts beslut
den 26 mars 1964
Stockholm i Kommunikationsdepartementet
S. O. Olsson

Den 22 maj 1964 § 145. ANTOGO
STADSFULLMÄKTIGE I UMEÅ DET
HÄR TECKNAD STADSPLANEFÖR-
SLAGET, BETYGNAR I TÄRNET.

Gösta Persson

Den 26 maj 1964 § 83. ANTOGO
KOMMUNFULLMÄKTIGE I UMEÅ LÄMNA
KOMMUN DET HÄR TECKNAD STADS-
PLANEFÖRSLAGET, BETYGNAR I TÄRNET.

Stadshuset
Håkan Östergren



Denna detaljplan har
ändrats genom beslut
1995-05-15
Se akt ADp. 95/43

Denna detaljplan har
ändrats genom beslut
1995-11-06
Se akt ADp. 95/87

Denna detaljplan har
ändrats genom beslut
1995-01-30
Se akt ADp. 95/23

Denna detaljplan har
ändrats genom beslut
1995-02-26
Se akt ADp. 95/72

§ 1.

STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING.

B y g g n a d s k v a r t e r

Mom. 1 Med A betecknat område får användas endast A
för allmänt ändamål.

Mom. 2 Med B betecknat område får användas endast B
för bostadsändamål.

Mom. 3 Med C betecknat område får användas endast C
för samlings- och föreningslokaler och därmed sam-
höriga verksamheter och ändamål.

Mom. 4 Med CH betecknat område får användas en- CH
dast för butikscentrum och därmed samhöriga cent-
rumfunktioner.

Mom. 5 Med H betecknat område får användas endast H
för handelsändamål.

Mom. 6 Med J betecknat område får användas endast J
för industriändamål av sådan beskaffenhet, att när-
boende ej vållas olägenheter med hänsyn till sund-
het, buller, brandsäkerhet och trevnad.

Mom. 7 Med K betecknat område får användas endast K
för kyrkobyggnader.

Mom. 8 Med M betecknat område får användas endast M
för bensinstation och, om så prövas lämpligt, för
service- och reparationsverkstad.

Mom. 9 Med N betecknat område får användas endast N
för barninstitution såsom daghem och lekskola.

S p e c i a l o m r å d e n

Mom. 10 Med El betecknat område får användas en- El
dast för elektrisk högspänningsledning och därmed
samhörigt ändamål.

Mom. 11 Med Es betecknat område får användas en- Es
dast för transformatorstation och därmed samhörigt
ändamål samt, om så prövas lämpligt, även för all-
männa toaletter.

Mom. 12 Med Ri betecknat område får användas en- Ri
dast för idrottsanläggningar och därmed samhöriga
ändamål.

§ 2.

MARK SOM ICKE

ELLER I ENDAST BEGRÄNSAD OMFATTNING FÅR BEBYGGAS..

Mom. 1 Med punktprickning betecknad mark får icke . .
bebyggas.

Mom. 2 Med ringprickning betecknad mark får över- o o
byggas med parkeringsdäck så, att kvarterets bo-
endeparkering där kan anordnas i två plan. Över däck-
et får skyddstak uppföras.

Mom. 3 Med korsprickning betecknad mark får be- + +
byggas endast med uthus och garage.

Mom. 4 Med Ep och punktprickning samt med Jp och Ep . .
punktprickning betecknad del av elområde resp. in- Jp . .
dustriområde skola anordnas som planterat skydds-
område och få icke bebyggas eller användas för upp-
lag eller parkering.

§ 3.

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER

ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR LEDNINGAR.

Mom. 1 Å med u betecknad mark få icke vidtagas u
anordningar som hindra framdragande eller under-
håll av underjordiska allmänna ledningar.

Mom. 2 Med E1 betecknad mark skall ordnas och El
skötas som park och hållas allmänt tillgänglig.

§ 4.

BYGGNADSSÄTT.

Mom. 1 Med F betecknat område får bebyggas endast F
med fristående hus.

§ 5.

BYGGNADSYTA SAMT

DEL AV TOMT SOM FÅR BEBYGGAS.

Mom. 1 Med siffra efter våningstalet betecknat om- 0000
råde får bebyggas med högst det antal kvadratmeter
byggnadsyta som siffran anger.

Mom. 2 Av tomt som omfattar med F betecknat områ- F
de får högst en fjärdedel bebyggas.

§ 6.

VÅNINGSENTAL

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

Mom. 2 Utöver angivet våningsantal är inredning
av vind icke tillåten.

Mom. 3 Endast å med v betecknat område får utöver v
angivet våningsantal vind inredas.

Mom. 4 Å med m betecknat område får utöver ang- m
ivet våningsantal källarvåningen utföras förhöjd
till så kallad markvåning.

Mom. 5 Å med m betecknat område får så kallad m
markvåning (förhöjd källarvåning) inredas för bo-
stadsändamål till högst halva dess yta. Sådan bo-
stads belägenhet och orientering skall härvid prö-
vas vara lämplig.

Mom. 6 Å med ringprickning betecknat område får byggnad uppföras med högst ett däckspan ovan markplanet.

o o

§ 7.

BYGGNADSHÖJD SAMT
HÖJD FÖR MARKÖVERBYGGNAD.

Mom. 1 Å med I, Iv, II, III, III m och IV betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än respektive 4,8, 4,8, 7,2, 10,0, 12,2 och 14,0 meter.

I Iv II
III
III m IV

Mom. 2 Parkeringsdäck ovan å med ringprickning samt plus jämte siffra i romb betecknad mark får icke läggas på större höjd över stadens nollplan än siffran i romben anger. Höjd däröver för medgivet skyddstak skall hållas låg och får ej överskrida 3,5 meter.

o o
+0,0

§ 8.

ANTAL LÄGENHETER.

Å med BFIV betecknat område får huvudbyggnad icke inrymma flera än en bostadslägenhet.

BFIV

Stockholm i februari 1964

ENGSTRÖM LANDBERG LARSSON TÖRNEMAN ARKITEKTER SAR

Alf Engström
Alf Engström

Gunnar Landberg
Gunnar Landberg

KUNGL. KOMMUNIKATIONS-
DEPARTEMENTET
AVSKRIFT

UMEÅ STADS BYGGNADSNÄMND	
- 2. APR. 1965	
Dnr 559/68	Litt.

Med utlåtande den 6 november 1964 har länsstyrelsen i Västerbottens län för Kungl. Maj:ts prövning och fastställelse överlämnat ett av stadsfullmäktige i Umeå vid sammanträde den 22 maj 1964 och av kommunalfullmäktige i Umeå landskommun vid sammanträde den 26 maj 1964 antaget förslag till stadsplan för Åliden.

Förslaget, som jämväl innehåller stadsplanebestämmelser, har angivits å en av arkitekterna Alf Engström och Gunnar Landberg i februari 1964 upprättad karta med därtill hörande beskrivning.

Byggnadestyrelsen har den 8 mars 1965 avgivit utlåtande i ärendet.

Kungl. Maj:t finner gott, jämlikt 26 § byggnadslagen, fastställa det underskilda stadsplaneförslaget.

I samband härmed vill Kungl. Maj:t anbefalla länsstyrelsen att

TILL LÄNSSTYRELSEN I
VÄSTERBOTTENS LÄN
ang. stadsplan för Åliden
i Umeå dnr D 5980/64

Avskrift till
byggnadestyrelsen
byggnadsnämnden, Umeå
länsarkitekten, Umeå
överlantmätaren, Umeå

8.3.1965

Dnr S 7A2/64

OVERLÄMNAS TILL

FÖR KÄNNEDOM.

KUNGL. BYGGNADSTYRELSEN

TILL KÖNUNGEN

UMEÅ STADS
BYGGNADSNÄMND

16. MARS. 1965

Dnr

255/65

Litt.

5290

Ändring och utvidgning av stadsplanen för Alidhem i Umeå (Kommunikationsdepartementet)

Planförslaget omfattar stadsdelen Alidhem, som avses utgöra ett renodlat bostadsområde i anslutning till läroretts- och universitetsområdet. Stadsdelen har avsetts inrymma en befolkning av i runt tal 8.500 personer. Det rör sig alltså om en rätt betydande utbyggnad; invånarantalet är ungefär detsamma som i Strömsnäs stad.

Förslaget ansluter sig i princip till den över i allmänhet för Umeå stad och i till anslutande kommuner den inom i förutvarande Umeå länssamfund som påförjats såsom en region, den nu mera efter samfundet mellan staden och kommunen nämnd är ett betrakta som en generalplan. För ist tidigare regionalplanområdet har det utom förslaget en särskild trafikplan. Det är förutvarande förslaget ansluter sig även till denna plan.

Den i förslaget huvudsakligen redovisade i beskrivningen av bostadsbebyggelsen fördelat i fem stora grupper anslutande till en inre långsträckt centralplan. Inom vilken bl. a. butiker, skolor och andra gemenskapssällskap är sammanförda. De olika funktionerna grupperas i skiljda av grupperingsanläggningar och ständigt dels verkställighet och dels i ständigt tag, ständigt, vilken ständigt kan förstås och särskilt så, ständigt.

Bebyggelsen är genomgående av lamellkustyp och har förlägs dels i parallella grupper dels kopplade på sådant sätt att delvis slutna gårdsbildningar åstadkommts. Hushöjderna varierar mellan två våningar och tre våningar jämte markvåning.

Vad som karakteriserar förelaget är dels uppbyggnaden i stort med de koncentrerade parkeringsanläggningarna dels den långt drivna koncentrationen inom de olika bebyggelseenheter och avarterbildningarna. Utformningen har enligt beskrivningen dikterats av en strävan efter en koncentrerad läghusbebyggelse av stadsnärlig karaktär. Vad som härvidlag kan föranleda tvivel är den arkitektoniska och miljömässiga verkan av de stora parkeringsanläggningarna, där garagehöjd inbärskat ett skyddstak över andra parkeringsplaner i höjd skulle nämna sig den föreslagna tvåvåningsbebyggelsen. Skall det ovre parkeringsplanet utformas på det öppna sätt som beskrivs en antyder, kan man delvis inte bortse från risken att den angivande bebyggelsen kommer att störas av buller, avgaser, ljuset från bilar, strålkastare etc. Tydligt är att störverkningarna av dessa anläggningar i mycket hög grad blir beroende av hur de utformas. En annan fråga som också kräver särskild uppmärksamhet hänger samman med de inbördes mycket små avstånd som angivits mellan vissa av de låga husen. Här är föreläggningen för inget som kan bli besvärande. Slagenheterna kan nämligen förbyggas genom förutseende vid husens planläggning. En följd är att frågan bör bli föremål för särskild uppmärksamhet. En annan följd av de föreslagna grupperingen blir att det förkommer en del skuggiga norröstr. Även i detta avseende vill byggnadsstyrelsen föreslå ett närmare övervägande.

Förelagets strävan efter trafiksäkerhet är uppenbar; det bygger enligt beskrivningen på den grundläggande förutsättningen att en del av den inre parkeringsanläggningarna skall utgöra ett sammanhängande lekområde. Mot den bakgrunden är det oirrationellt att det omfattande system av s.k. nödkörningsmöjligheter som redovisats på beskrivningsbilagan nr 19 kan innebära en betydande risker. En förutseende för att den ovedade trafiksäkerheten skall kunna uppnås är uppenbarligen att dessa möjligheter tillämpas med största återhållsamhet; sannolikt kommer en i framtiden driven bevakning att bli nödvändig.

En annan fråga är av det ovan anförda innehåller föreläggningen vissa detaljplaner och detaljplaner beträffande vilkas praktiska återverkningar tillräckligt seriöst inte kan ha vunnits. Styrelsen bedömer det emellertid såsom önskvärt att föreläggningen med dess uppenbara strävan att åstadkomma en god bostads- och samhällsmiljö blir praktiskt prövad. Enligt uttalanden i ärendet har förutsetts att stadsdelen Allicha skall utbyggas i en viss bestämd ordningsföljd. Styrelsen vill för sin del understryka betydelsen av att så sker dels med sikte på att så långt som möjligt åstadkomma färdiga, väl fungerande enheter och dels med sikte på möjligheterna att utnyttja efterhand gjorda erfarenheter vid det fortsatta utbyggandet.

Enon skrivelsen den 15 september 1964 till länsstyrelsen har innehållit anmärkningarna från Sofiehems och Simonäs arbetarkommun åter kallats. Övriga anmärkningar mot föreläggningen från enskilda personer synes på de skäl som anförts i stadsarkitektens yttranden.

den 7 april 1964 icke böra föranleda ändring.

Under övervakande av det anförda får byggnadsstyrelsen tillstyrka fastställelse av förelagt samt hemställa att stadens myndigheter måtte delgivas vad styrelsen här anför.

./.

Remisshandlingarna bifogas.

U n d e r s k r i t

Sixten Larsson

Ivar Jonsson

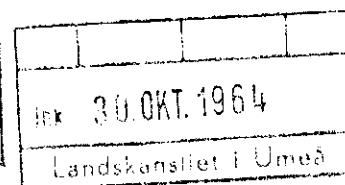
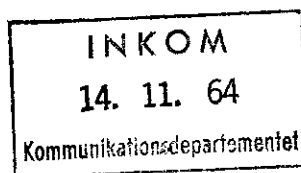
/ Sigurd Lang

VIDIMERAS

EX OFFICIO

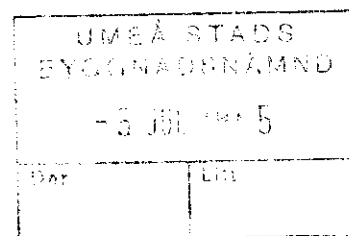
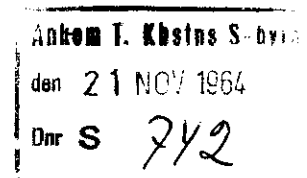
Lutz Schmückel

ENGSTRÖM LANDBERG LARSSON TÖRNEMAN ARKITEKTER SAR



B E S K R I V N I N G

tillhörande förslag till stadsplan för
Å L I D H E M U M E Å



Stadsplaneförslaget redovisas med denna
BESKRIVNING och tillhörande
BESKRIVNINGSBILAGOR (nr 1 - 31)
STADSPLANEKARTA i skala 1:2000 med tillhörande
STADSPLANEBESTÄMMELSER samt
ILLUSTRATIONSPLAN i skala 1:2000.
MODELL finns i skala 1:1000.

Februari 1964.

FÖRUTSÄTTNINGAR.

Gällande stadsplaner:

För området i stort finns för närvarande ingen fastställd stadsplan. Förslaget gränsar emellertid till fem stadsplaner, nämligen stadsplaner fastställda den 20 augusti 1956, den 11 juli 1958, den 30 oktober 1958 och den 27 november 1959 samt en plan, Holmsundsvägen, under behandling.

Områdets begränsning:

Förslagsområdets huvudsakliga begränsning är i norr "Cesarvägen" (som ersätter Gamla Sävarvägen), i öster en planerad ny väg, "Bertilvägen", i söder området Gimnäs, i väster Sofiehemsdammen, Holmsundsvägen och Sofiehemsbebyggelsen. Se bil. 1.

Markbeskaffenhet:

För huvuddelen av stadsplaneområdet föreligger grundundersökning utförd av Byggnadskontoret sommaren och hösten 1962. Hejarsondering till max 4 m djup har utförts i linjer på 100 m avstånd på ca var 50:e m. Härav framgår att marklagren huvudsakligen består av sand och grus samt på vissa ställen mo ovanpå ett moränlager, som sträcker sig ned till bergytan. Inom vissa partier av området går berggrunden i dagen eller ligger ytligt. Myrarna inom området är normalt av 1 m djup. En myr i nordöst är 4 m djup. Utmed bäcken finns vissa begränsade områden med lösare mark och mer än 2 m djup till fast botten. Byggnade inom myrpartierna bör föregås av noggrann geoteknisk detaljundersökning efter utdikning. De redovisade grundvattennivåerna ligger nämligen nu mycket ytligt. Byggnadskontorets grundundersökning redovisas summariskt sammanställd på bil. 4.

Topografiskt är området jämfördelsevis slätt med få men bestämda kraftigare terrängmarkeringar. Markytan sänker sig norrifrån mot söder och sydväst. I norr finns en vattendelare. Genom området rinner en bäck, som för vatten från Tavlesjön till en regleringsdamm i sydväst, Sofiehemsdammen.

Klimat:

Umeå är en solig plats och har ca 50% soltimmar av sann soltid under det ljusa halvåret. I juni och juli är medeltalet solskenstimmar 11 per dag. Vintertid blir dock soltiden kort och skuggorna långa, vilket medför problem med önskvärd solbelysning.

Vindriktningarna växlar med övervikt för sydlig vind.

Månadsmedeltemperaturen varierar mellan -9 och +16 grader.

Medelnederbörden är störst i augusti och medelsnödjupet är störst i februari och mars med närmare 50 cm; medelmaximidjupet är 61 cm. Det sammanhängande snötäcket ligger i medeltal $5\frac{1}{2}$ månader.

Vissa klimatvärden (från SMHI) samt ett skuggdiagram för Umeås latitud visas på bil. 5,6 och 7 resp. bil. 3.

Växtlighet:

Området är huvudsakligen skogbevuxet med inslag av myrar. Skogen har en karg och för ett bostadsområdes krav mindre lämpad karaktär. Vegetationsbetingelserna kan emellertid bli goda för många av våra lövträd, särskilt i vindskyddade växtlägen.

Markägoförhållanden:

Av planområdets i runt tal 120 ha är för närvarande huvuddelen, ca 60 %, norra delen, i stadens ägo.

Inom södra delarna har staden erhållit expropriationstillstånd. Det område som ligger öster om stadsgränsen ingår till och med detta år i Umeå landskommun, varefter sammanslagning sker. I norr gränsar planområdet mot ett för Västerbottens Läns Landsting reserverat område, vilket bildar ett gränsbälte mellan Ålidhem och Universitetet.

Försörjningsanläggningar:

Planering av områdets vattenförsörjning pågår. Området blir beläget inom högzon, alternativt inom lågzon.

Avlopps nätet, som planlägges av Byggnadskontoret, avses att kunna byggas ut i etapper. Spillvatten ledes till befintligt nät i Sofiehem för senare anslutning till planerat reningsverk på Ön. Dagvatten leds till den genom området kulverterade bäcken.

Utredning pågår inom staden angående eventuell för området gemensam värmecentral i kombination med en sopförbränningsanläggning.

En befintlig kraftledning kommer att läggas om och byggas ut till dubbel 40kV friledning med en transformatorstation 40/10.

Renhållningssystemet blir beroende av den eventuella förbränningsanläggningen. Snöröjning måste kunna ske så att snö i endast ringa omfattning skall behöva köras bort.

Översiktliga bebyggelseplaner:

Området är för närvarande icke exploaterat.

Enligt regionplanen för Umeåorten (1960, 1962) anges för området bostadsbebyggelse i form av flerfamiljshus, i söder gränsande mot ett område för rekreation och idrott.

I stadsarkitektkontoret har utarbetats (med löpande revidering) ett förslag till generalplan för Umeå, bil. 3. Detta förslag anger för Ålidhem 8500 inv., och söder och öster om föreliggande förslagsområde en skisserad vidare utbyggnad för bostadsändamål för ca 9000 invånare. Den sålunda bildade stadsdelsgruppen söder om lasarettsområdet skulle komma att med befintlig bebyggelse rymma i runt tal 20.000 personer.

Trafik och vägnät:

Både regionplanen och generalplanen upptar Gamla Sävarvägen och Holmsundsvägen som trafikleder. I generalplanen tillkommer dessutom en väg från Holmsundsvägen och öster om Ålidhem norrut förbi lasarett- och universitetsområdena och bostadsområdet Mariehem till Europaväg 4. Denna förbifartsväg skall avlasta stadens inre vägnät från tung industritrafik.

Byggnadskontoret har i januari 1963 med prognos studerat trafikens utveckling i detta stadsparti, vilket visar att trafikökningarna blir mycket stora. Enligt vissa antaganden blir trafiken i Ålidbacken år 1980 22.000 bilar per dygn. Med den utformning vägnätet nu har fått torde resor från områdena D och F via Sofiehemsdammen inte bli aktuella i full utsträckning, varför dygnsvärdet då kan komma att stiga till omkring 30.000 bilar. Detta är en mycket ansevärd trafikmängd, som i kraftigt lutande backe skulle ledas rätt genom en redan utbyggd bostadsgrupp för anslutning med Holmsundsvägen.

Ett förslag till förbättrad trafikförläggning har framlagts och diskuterats och i planförslaget visas illustrativt under namnet "Davidvägen" hur en sådan omläggning skulle kunna utformas och genom

t ex ett reservat för framtiden trygga en acceptabel slutlösning av detta trafikproblem.

Den av Byggnadskontoret skisserade vägtekniskt förbättrade Ålidbacken med justerad lutning (från 57 o/oo) och med ca 7 meters förhöjd anslutningsnivå till Holmsundsvägen är det alternativ som ligger till grund för det aktuella planförslaget.

En svårighet med det i planläggningshänseende riktiga vägläget torde vara att del av Landstingets mark för utbyggnad berörs härav.

STADSPLANEFÖRSLAGET.

Program:

I programmet för stadsplanearbetet sägs att "ett stort mått av stadsmässighet eftersträvas med medvetet skapade gårds- och gaturum och med överallt klart angiven och motiverad markbehandling utan impediment och spillda grönremsor".

Riktlinjerna anger också låghusbebyggelse med genomsnittligt trevåningshöjd orienterad i nord-syd, öst-väst. Dessutom är ett krav att fullständig åtskillnad skall råda mellan den körande trafiken och barnens uppehållsområden.

Ett sammanhängande och självständigt bostadsområde som Ålidhem för ca 9000 invånare med tillhörande komplement av skilda slag, samordnat till ett helt trafikdifferentierat system, blir en stor enhet. För att i en sådan anhopning av bebyggelse arkitektoniskt och stadsmässigt skapa ordning erfordras en visuell och känslomässigt uppfattbar gestaltning av de enskilda husens inbördes relationer och grupp-ering.

Huvuddisposition:

Tvårs genom stadsdelen går som en axel från norr till söder ett område avsett för gemensamma ändamål. Till detta centrala stråk ansluter bostadsbebyggelsen med fem stora från varandra skilda grupper (a och b samt c, d och e, jämför bil. 2).

Norra delen av det gemensamma området, som innehåller affärscentrum och andra centrumbetonade och centralmalstrande verksamheter samt högstadieskola med en sporthall och idrottsplats, har givits en stram karaktär med alléplanteringar av t ex tukade björkar och breda promenader, som kan associera till en stadspark, här innehållande envånings och tvåvånings byggnader.

Södra delen av detta gemensamma parkområde får en friare form. Den innehåller låg- och mellanstadieskolorna, lekpark och lekfält och anvisningar för anläggande av ett friluftsbad.

En skogspark för fria promenader, lek och rekreation bildar avslutningen i söder. Ett höjdparti med utsikt över Umeälven kan här lämpa sig för en friluftsgård för scouter och annan ungdom.

De två norra bostadsgrupperna a och b är avsedda för studentbostäder. I motsats till en normalbostadsgrupp har en studentbostadsgrupp ett statistiskt innehåll genom invånarnas likartade hushållstyp och begränsade boendetid. Man vet att många studentfamiljer har och kommer att ha barn och att barnantalet i framtiden troligen ökar. Ålderssammansättningen kan antagas vara konstant med överväldigande största delen i åldrarna 0-7 år och de allra flesta därav 0-3 år. Denna barnsammansättning är huvudorsaken till att studentbostäderna

kunnat grupperas kring centrumbebyggelsen utan att få den korta, direkta kontakt med lekpark, lekfält och övrigt friområde, som de övriga bostadsgruppernas barn skall ha.

Bostadsgruppens struktur och karaktär:

Till det gemensamma parkrummet ansluter varje bostadsgrupp med sitt eget centrala gångstråk. De enskilda husen inom bostadsgruppen är ordnade till bestämda gårdar, varifrån de har sina entréer. Husen och gårdarna sätts samman till kvarter av varierande storlek. Kvarteren ges självständig karaktär, bland annat med hjälp av hushöjderna. Dessa växlar mellan en våning, två våningar, tre våningar och tre våningar med inredd markvåning.

De olika nöjderna och önskemålet om solinfall på gårdar och fasader ger olika behov av proportion och storlek på gårdsrummen. Härigenom kan en mer sammanhållen, tätare typ av stadsbebyggelse erhållas utan att den därför känns trång och mörk, och med små medel skapas omväxling i stadsbilden mellan öppenhet och slutenhet, med önskad exploatering bibehållen och med tvåvåningsbebyggelse i relativt stor omfattning.

Gården - kvarteret är bestämt och direkt ordnat till gruppens inre gångstråk, som tillsammans med det centrala parkrummet ger den närmaste och påtagligaste vägen till butiker, daghem, skolor, friområden och även kyrka och universitet.

På ömse sidor om varje bostadsgrupp, på "utsidan", är bilparkeringen förlagd. Studier av en i markplanet utbredd parkering har visat att för snörika trakter tillfredsställande snörenhållning om möjligt göres med konventionell tät biluppställning, vilket även får ses mot bakgrunden av de stora enheterna om ca 1100 bilar. En stor, snöröjnings-

anpassad (vilket torde vara ett krav) parkering helt i markplanet skulle även med avkall på normerande avstånd till bostäderna medföra ett orimligt ytkrävande biluppställningsområde, vilket omöjliggör den önskade exploateringen på området. Den utbredda uppställningen innebär dessutom miljömässiga och praktiska olägenheter med onödigt långa gångavstånd.

Biluppställningsplatserna för de boende föreslås sålunda i två plan, dels på marken, dels på ett däck däröver, som för snöns och bilens skull bör försees med tak. Bilanhopningen hålls då under kontroll även stadsbildsmässigt och arkitektoniskt. Avstånd mellan parkeringshus och bostadshus är 17-19 m. (Jämför med schematisk redovisning på bil. 18).

Planområdets övriga delar:

Samordning och sammanhang mellan huvudbebyggelsen för bostäder och områdets övriga delar är studerade både översiktligt och i detalj.

Det södra partiet gränsar till en stadsplan för Holmsundsvägen, som visar Bertilvägens anknytning samt anslutningen av nya högspänningslinjen till transformatorstationen vid Bowaters fabrik.

Önskemål har framförts om att inom södra plandelen få ett par mindre områden i enskild ägo planlagda för villabebyggelse. Förslaget anvisar plats för fyra villor söder om Tummargränd i Sofiehem och fyra norr om Slipmästargränd i Gimonäs.

Området mellan Bertilvägen och Gimoborg föreslås bli Ri-område i enlighet med regionplanens anvisning.

Vid korsningen Adamvägen-- Bertilvägen och Bertilvägen - Cesarvägen anvisas plats för bilverkstad resp bensinstation med serviceverkstad, samt här

även för andra anläggningar av industrikaraktär: eventuell värme- och sopförbränningscentral, transformatorstation, telerandstation, tvätteri samt t. ex. ekonomianläggning för stadens behov.

De olika angränsande områdena står bilfritt i förbindelse med Ålidhembebyggelsen via gångtunnlar och gångbro.

Gångbron binder samman Ålidhem med det "kulturområde" i nordväst där den blivande kyrkan föreslås förlagd tillsammans med de framtida nu icke kända högklassiga byggnaderna exempelvis med anknytning till universitetet och stiftet.

Bostadsbebyggelsens omfattning:

Bostadsbebyggelsen inom Ålidhem är uppdelad i de fem grupperna a - e. Studentbostadsgrupperna a och b inrymmer ca 3500 invånare, bostadsgrupperna c, d och e ca 5000 invånare.

Exploateringsgraden för flerfamiljshusen inom kvartersmark (med parkering inräknad) är genomsnittligt ca 0,60, exploateringsgraden för partiet inom Adamvägen, Bertilvägen och Cesarvägen är ca 0,27. Tabellerna I och II redogör för varje grupp och halva grupp (t. ex. a_n = norra a) för sig och sammanställda. Den maximala redovisade våningsytan för alla fem grupperna är 250.000 m² svarande mot 8500 invånare. (Byggnadsytor och våningstal enl. bil. 1).

Hustyper för bostäder:

I stadsplanen föreslås tre olika typer av flerfamiljshus: dels tvåvåningshus (ca 20%) utan eller ev. med källare; dels trevåningshus, med eller utan källare; dels trevåningshus med delvis inredd markvåning (förhöjd källare), betecknat III_m, i praktiken ett käl-

Tabell I. STUDENTBOSTADSBEBYGGELSEN

bost grupp	max vy	fam läg	lic rum	enk rum	in ^{x)} vån	min ^{xx)} stud
a _n	30750	165	100	410	970	675
a _s	25300	280	-	115	900	395
a	56050	445	100	525	1870	1070
b _n	27850	170	85	310	870	565
b _s	22600	235	-	145	805	380
b	50450	405	85	455	1675	945
a+b	106500	850	185	980	3545	2015

Tabell II. NORMALBOSTADSBEBYGGELSEN

bost grupp	max vy	ant = 80	läg vid = 85	medelv vy m ² = 90	in ^{x)} vån
c _n	25750	322	303	286	900
c _s	26300	328	309	292	920
c	52050	650	612	578	1820
d _n	29500	369	347	328	1030
d _s	18100	226	213	200	635
d	47600	595	560	528	1665
e _n	27050	338	319	301	945
e _s	16850	210	198	187	590
e	43900	548	517	488	1535
c+d+e	143550	1793	1689	1594	5020

x) antal invånare enligt
2,8 inv/lägenhet, 1 inv/licrum, enkelrum.

xx) minimiantal studenter (aktiva) enligt
1 student/enkelrum, licrum resp lägenhet.

larlöst fyrvåningshus direkt på marken.

De stadsbildsmässiga motiveringarna för denna variation är redovisade tidigare.

Trevåningshus med inredd markvåning innebär att det för den översta lägenheten blir en halvtrappa mer att gå än i det gängse trevåningshuset men också att den nedersta kan anordnas helt utan trappor. Hustypen medger även direkt genomgång i bottenplanet. Markvåningen är ej avsedd för bilgarage. Den tillåtna bostadsinredningen (till 50%) måste prövas noga med avseende på bostadens orientering och belägenhet. Det förutsättes för dessa IIIIm-hus att hissinstallation skall ske direkt eller också vara förberedd för att möta framtida höjda standardkrav. Studentbostadshus av typ IIIIm avsedda för enkelrum och utan hiss torde medföra ringa olägenhet och därför kunna godtas.

Beträffande källare i tre- och tvåvåningshusen har en byggherre möjlighet att avpassa omfattningen av källarlokalerna efter behov, terräng och grundläggningsteknik. Det kan t ex räcka med att ett av husen i ett kvarter förses med källare för att täcka kvarterets behov av just källarbelägna utrymmen.

I stadsplanen är en maximal byggnadsyta påskriven varje hus. Avsikten härmed har ej varit att totalt låsa stadsplanen. Huskropparna skall till längd, bredd och planform kunna modifieras vid detaljprojekteringen, dock utan att den maximala exploateringen överskrides. En maximal våningsyta kan lätt räknas fram med hjälp av byggnadsytor och våningsantal. (Jämför stadsplanekartan, bil. 1).

Daghem och lekskolor:

Normer som idag tillämpas för dimensionering av daghem och lekskolor ger ett daghem respektive lekskola

för grupperna c,d och e tillsammans. Ett framtida ökat krav på daghems- och lekskoleplatser är troligt, varför tomtplats reserverats för en kombinerad anläggning med lekskola och daghem till varje grupp.

För studentbostadsgrupperna råder speciella förhållanden. Man kan här räkna med ca 650 barn i åldrarna 0-7 år och troligen en mycket stark efterfrågan på platser i daghem och lekskola. Plats har reserverats för tre tomter i grupp b och två i grupp a, varjämte räknas med ytterligare en anläggning i markvåning i grupp a, vilket skulle kunna ge plats för 50% av barnen samtidigt i daghem eller lekskola.

Barninstitutionernas lägen framgår av bil. 10.

Centrum, stadsdelsgruppscentrum:

Butiksdelen av centrumanläggningen är planerad att utbyggas i två etapper. Den första etappen tillfredställer Ålidhems eget behov av butiksförsörjning, den andra etappen avser utbyggnad till stadsdelsgruppscentrum och inträffar först då angränsande planerade bostadsområden exploateras. Centrumlokaliseringen inom området är avhängig dels uppdelningen i två etapper, dels de inre och yttre kontakterna i stadsdelen och stadsdelsgruppen. Detta centrum är avsett att vara komplement till Umeå City (avstånd ca 3 km). (En beräknad branchfördelning visas på bil. 11).

I anslutning till köpcentrum har föreslagits ungdomsgård, eventuellt "community center" med lokaler för äldre och pensionärer, församlingsgård samt en samlingslokal - aula som tänkes dubbelnyttjad av skola och allmänhet.

I centrums fyrvåningshus kan lokaler inrymmas för t ex läkar- och tandläkarpraktiker, expeditioner, vissa kontor etc.

För hela centrum föreslås en gemensam parkeringsplats utan sammanblandning med bostädernas parkering. Här anvisas också plats för två bensinstationer.

Bil. 12 redovisar i axiometriskt perspektiv hur centrum kan se ut vid full utbyggnad.

Skolor.

Till området hör en fullständig grundskola.

Högstadieskolan är förlagd upp mot centrum. Avsikten är att dess aula, bibliotek och lokaler för övningsämnen etc skall kunna utgöra ett värdefullt komplement för centrumverksamheterna. Högstadieskolan skall betjäna även angränsande stadsdelar. Den är utrustad med sporthall och idrottsplats.

Mellanstadie- och lågstadieskolorna är avsedda för i första hand bostadsgrupperna c, d och e och är förlagda centralt i förhållande till dessa och med direkt kontakt till lekpark, lekfält och friområden. Behov av lågstadieundervisning för studentbarn kan förutses och bör då förläggas till någon av studentbostadsgrupperna, förslagsvis inrymd i del av daghem eller lekskola.

Skolor och skolvägar redovisas på bil. 13.

Barnens lek:

Lekplatserna skall självfallet ha en för leken anpassad utformning, utgöra ett komplement till den fria leken och rörelsen inom bostadsområdet och vara

så attraktiva att barnen inte istället lockas till parkeringsplatserna eller andra olämpliga lekställ-
en.

Barn under skolåldern klarar sig inte själva tillfredsställande i trafiken, först som 10-12-åringar börjar de bli trafikmogna.

Barnens lek förändras med åldern. Småttingarna leker helt nära bostaden, nära porten. De större förskolbarnen befinner sig i den mest intensiva lekåldern, aktionsområdet växer för att ge leken nytt innehåll och mer variation. Men även dessa barn har behov av syn- och hörkontakt med modern, som alltså från bostaden bör ha god överblick över lekplatsen. I 7-11-årsåldern förändras lekförutsättningarna med skolgången och barnen söker sig gärna som alternativ längre bort från bostadens grannskap till nya kamrater och nya lekställen, gärna större lekplatser, bollplaner, skolgårdar och naturområden utanför bebyggelsen. De äldre barnens behov av lek och individuellt varierande sysselsättningar, klubbverksamhet etc får inte bli bortglömda i planeringen, enbart bollplaner t ex kan inte anses tillfylla est.

I planförslaget ges möjlighet och utrymme att inpassa alla de olika typer av lekplatser för varierande lekar och sysselsättningar, som kan bli aktuella i Umeå. Detta kan här ske inom ett enda sammanhängande och trafikskyddat lekområde, i praktiken lika med hela Ålidhem så när som på parkeringsområdenas invikningar.

Småbarnslekplatser (sandlekplatser) ordnas inne bland husen på gårdarna där entréerna ligger, liksom enklare redskapslekplatser. Gårdsmåtten är här studerade med hjälp av skuggdiagram (bil. 8) för att

ge tillfredsställande solbelysning på lekplatserna. I bostadsgruppernas inre parkrum anlägges större gemensamma lekplatser med asfalt- och grusplaner, större sandlådor, klätterredskap, bollplank etc. Varje grupp rymmer dessutom de lekgårdar som hör till daghem och lekskola.

För hela området gemensamma lekanläggningar, i första hand för barn i skolåldern, har samlats i en centralt belägen lekpark med angränsande lekfält och skogspark. Lekparken med lekledare, lekredskap och lekmöjligheter av mångahanda slag, bassängbad, bollplaner och idrottsplats (skolans), kan bilda en bra utgångspunkt för aktiverad lek och avkoppling för både barn och vuxna, med naturen alldeles inpå men ändå nära bostaden.

Bil. 2, 10 och 14 ger tillsammans exempel på hur de olika arrangemangen för lek m m kan ordnas enligt förslaget.

Yttre och inre trafik:

Trafiken från och till Ålidhem kommer att ske föredömligt med bil eller buss men även gående och cyklande. Speciellt måste gång- och cykelvägarna till universitetet göras bekvämt användbara och lockande för att där inte skall uppstå allför ansträngda parkeringsförhållanden.

Sammankoppling mellan det yttre vägnätet och vägarna inom Ålidhem sker genom en "ringväg" som bildas av "Cesarvägen" (= omlagda Ålidbacken - Gamla Särvarvägen), "Adamvägen" (= ny väg mellan Sofiehem och Ålidhem) samt "Bertilvägen" (= planerad omfartsväg). Från ringvägen flyter körtrafiken direkt in i de samlade parkeringsområdena, tre större och fyra mindre.

Busstrafikens anknytning till Ålidhem, som med närmare 9000 invånare utgör ett kraftigt trafikalkstrande område (motsvarande ca 700 passagerareplatser per timme i en riktning vid normaltrafik eller 1 buss var 6:e minut för enbart Ålidhem) torde med Sofiehem och Gimonäs inräknat kunna ske med hjälp av förslagsvis tre linjer.

På bil. 16 visas ett förslag till linjesträckning, hållplatslägen och hållplatsernas täckningsområde för tre succesivt utbyggbara linjer med användande av det ordinarie vägnätet. Detta förslag får ses som ett exempel bland säkert flera alternativa möjligheter och kan utgöra ett diskussionsinlägg i den utredning om Umeås framtida busstrafik som pågår.

Trafikdifferentiering:

Uppdelning och hänvisning av olika trafikslag är inom stadsplaneområdet genomförd med en bestämd men graderad åtskillnad mellan gång- och lekområden å den ena sidan och körtrafikens områden å den andra. Inom själva bostadsgrupperna får sålunda endast en mycket begränsad körtrafik äga rum, vilket innebär att barnens lekområde blir praktiskt taget bilfritt, och att bilarna stannar inom sin egen yta, parkeringsområdet. Detta differentierade system innebär då det knyter an till angränsande områden att även korsning med den omgivande ringvägen måste ske planskilt genom gångtunnel eller på gångbro.

Trafikdifferentieringen som planeringsprincip förr ett nybyggnadsområde är numer självklar, även om avvägningen framkomlighet - säkerhet - bekvämlighet är svår att göra. Avgörande är emellertid säkert den trygghet, och därmed trivsel, som följer

av att t ex de små kan leka i trafikskyddad miljö, att vägen till och från skolan går på bilfritt område, att äldre människor med anpassningssvårigheter till den växande trafikens allt större krav på fotgängarnas snabbhet får möjlighet till trivsammare förflyttning i egen takt.

Ett exempel på intresse motsättning i trafiken är en busslinjedragning genom områdets centrala delar, vilket berörts i diskussionerna kring planen. Å ena sidan bussargumenten med kort körväg och hög hastighet bl a - å andra sidan trafiksäkerheten, barnsäkerheten när bussen i hög fart kör utmed skolgårdarna och rätt igenom barnens lekområde - och därtill så frågan om den personliga bekvämligheten i gångavstånd till hållplatsen.

I Umeå som har snörika vintrar finns ytterligare ett motiv för trafikdifferentieringen, nämligen de höga snövallarna, som fullständigt skymmer all sikt utanför själva körbanan.

Vid ett differentieringssystem enligt typen dubbelsidiga entréer och två vägsystem föreligger risk för att i praktiken enbart körvägssystemet blir snöplogat varefter differentieringen härmed har upphört.

Den typ av differentiering som föreligger i stadsplaneförslaget utgör en graderad filtrering av körtrafiken från helt fri allmän trafik i ringvägen till framkörning nära bostadsentrén endast i speciellt nödfall.

Från biluppställningsområdets gatuslinga, som omger besöksparkeringen, når man parkeringshusens infartspunkter antingen via ramp eller genom att utnyttja markens olika nivåer.

Körning på kvartersgatan mellan parkeringshus och bostadshus skall behöva ske endast i den utsträckning som erfordras för hämtning, avlämning etc.

Parkering avses däremot ej få ske här, endast tillfällig kort uppställning. (Bil. 18 visar trafiken, högertrafik, på ett av parkeringsområdena.)

Privat bilåkning och distributionskörning inom bostadsgruppen skall få ske endast om detta är av omständigheterna strängt nödvändigt.

Den speciella körtrafik av regelbunden typ, som exempelvis renhållningsfordon och skolleveranser utgör, avses erhålla en till hastighet och körvägar begränsad körfrihet inom bostadsområdet. Även den speciella trafik som representeras av utryckningsfordon (ambulanser t ex) och flyttbilar får köra in i bostadsgrupperna.

Cykelåkning föreslås få äga rum fritt inom hela området, däremot ej mopedtrafik.

På det föreslagna gång- och cykelvägnätet, som ger möjlighet till varierande promenadvägar, får även sparkstöttingar och kälkar, barnvagnar och trehjulningar samsas. Även direkt skidåkning från bostaden till omgivande skidterräng erbjuds.

Ett trafikdifferentieringssystem som det föreslagna utan egentlig polisövervakning bygger självfallet i mycket på den disciplin och goda vilja till förståelse av differentieringens innebörd, som invånare och besökare kan antas besitta - eller komma i besittning av.

Parkeringsbehov:

I stadsplaneprogrammet begärdes för studentbostadsområdet en bilplats per enkelrum resp lägenhet.

Antal enkelrum + lägenheter i a+b blir med önskade proportioner ca 2000 st. Den totala maximala bostadsvåningsytan är ca 106500 m^2 , vilket ger 1 bilplats/ $53,5 \text{ m}^2$ vy. I områdena c,d och e har normen 400 bilar/1000 inv. (motsvarande utglesningsmodifierad 500-norm) tillämpats motsvarande 160 bilplatser för 100 lägenheter. Den i normerna antagna genomsnittliga lägenhetsstorleken om 80 m^2 vy ger då 1 bilplats/ 50 m^2 vy.

För studentbostadsgrupperna har, då det kan antas att de bildar en administrativ enhet, parkeringsbehovet ansetts kunna slås ut för hela a och hela b. Ett mindre underskott i norra motsvaras då av ett överskott i södra halvan.

För grupperna c,d och e har parkeringen beräknats för vardera halva grupperna, t ex c_n och c_s var för sig till överensstämmelse med behovet. Skolornas parkeringsbehov tillfredsställes av motsvarande överskott i besöksparkeringarna mellan a och c, b och d resp c och e. Centrums framräknade parkeringsbehov tillgodoses på särskild därför avsedd yta, utan blandning med bostadsparkeringarna.

En redovisning av bilplatsbehovet ges i bil. 9.

För parkeringshusen ges i planen utrymme för 34 m bredd. På illustrationsplanen visas emellertid 32 m bredd motsvarande uppställningsmåttet $16 \times 2,5 \text{ m}$ (här ca $2,7 \text{ m}$). En breddökning till 33 eller 34 m medför motsvarande minskning i parkeringshusens avstånd till bostadshusen.

Parkeringsplatsen i nordväst vid kyrkan och området för de framtida nu ej kända verksamheterna med anknytning till universitetet och stiftet föreslås ordnad på gatumark för att därigenom medverka till smidigare kommande samordning mellan växlande parkeringsbehov och beläggningstider.

Teknisk försörjning m m:

Försörjningen med vatten och avlopp samt elektricitet avses ordnad på normalt sätt och för ledningsnätet erforderlig mark enligt Byggnadskontorets och Elverkets planering är utlagd som u-områden.

Bäcken genom området kulverteras genom bostadsbebyggelsen men får gå öppen väster om Adamvägen, där den har ett vackert lopp.

Möjlighet att ordna värmeförsörjningen genom central distribution för hela Ålidhem och eventuellt även angränsande bebyggelse möjliggöres genom en i nordöst anvisad plats för värmecentral. Med en sådan kan samordnas en ev sopförbränningsanläggning som med tillräcklig storlek kan på ett hygieniskt och tidsenligt sätt klara sopdestruktionen för såväl Ålidhem och flera omkringliggande områden, en fråga som är under utredning inom Umeå stad.

Den nya transformatorstationen 40/10 kV med tillhörande högspänningsledningar är studerade i planen och redovisas i förslaget som skyddsområden. Plats för de mindre transformatorstationerna inom området är anvisad på åtta ställen. Den som ligger vid centrunparkerings avses kunna byggas samman med en bekvämlighetsinrättning för allmänheten.

Ledningsnätet för va och el är schematiskt angivet på bil. 21.

Renhållningen i form av sophämtning och snöröjning har studerats principiellt. Sopfordonen tillåts åka på de körbara gångvägarna enligt bil. 19, nödkörning. Sophämtningen i detalj påverkas givetvis av soprummens placering i byggnaderna. Bil. 20 visar ett exempel på hur snöröjning inom en grupp kan utföras i olika moment. Sophämtning liksom

annan lastning och lossning vid butikscentrum avses äga rum på illustrerad inre ekonomigård.

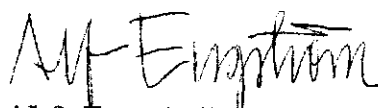
För det allmänna inre gångvägnätet och även dess förgreningar in på kvartersmark föreslås någon form av enhetlig och väl dimensionerad utomhusbelysning att bli genomförd, vilket med hänsyn till det relativt mörka vinterhalvåret i Umeå är ett både nytto- och trivselbetonat arrangemang.

Exploateringskostnader:

Fastighetskontoret i samråd med Byggnadskontoret har i samband med plangranskning upprättat preliminära exploateringskalkyler på då aktuellt material, vilka slutar på en exploateringskostnad (exkl vissa s k generalplananläggningar) om i runt tal 16 miljoner kronor eller i tomtkostnad för bostäder drygt 40 kr/m² vy.

Stockholm i februari 1964

ENGSTRÖM LANDBERG LARSSON TÖRNEMAN ARKITEKTER SAR


Alf Engström


Gunnar Landberg

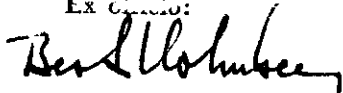
Denna beskrivning tillhör ett stadsplaneförslag som antagits av stadsfullmäktige i Umeå den 22 maj 1964, § 165, betygar

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut

den 26 mars 1965

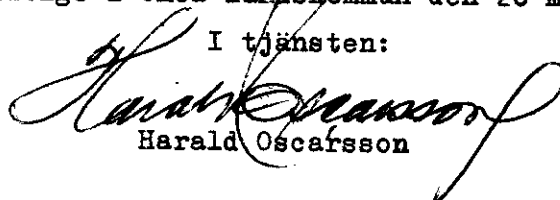
Stockholm i Kommunikationsdepartementet

Ex officio:

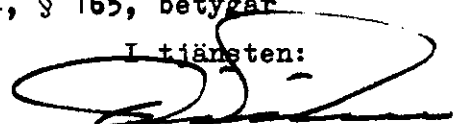


Denna beskrivning tillhör ett stadsplaneförslag som antagits av kommunalfullmäktige i Umeå landskommun den 26 maj 1964, § 83, betygar

I tjänsten:


Harald Oscarsson

I tjänsten:


Gösta Persson