

- BETECKNINGAR**
- GRUNDKARTA**
- KVARTERSGRÄNS
  - FASTIGHETSGRÄNS
  - 3, 1709 FASTIGHETSBEDECKNINGAR
  - ☒ HUVUDBYGGNAD RESPEKTIVE UTHUS, TAKETS YTTREKANTER
  - ~ NIVÅKURVOR I METER ÖVER KOMMUNENS NOLLPLAN
  - VÄG
  - STAKET
  - TRÄD
  - POLYGONPUNKT
  - 9.2 MARKHÖJD
  - SLÄNT
  - JÄRNVÄGSSPÅR
  - HÄCK

- STADSPANEKARTA**
- A. GRÄNSLINJER**
- STADSPANEGRÄNS TRE METER UTANFÖR PLANOMRÅDET
  - GÄLLANDE OMRÅDESGRÄNS
  - GÄLLANDE OMRÅDESGRÄNS- OCH BESTÄMMELESGRÄNS AVSEDD ATT UTGÅ
  - OMRÅDESGRÄNS
  - BESTÄMMELESGRÄNS
  - UTFARTSFÖRBUD MED STÄNGSELSKYLDIGHET
  - UTFARTSFÖRBUD
  - ILLUSTRATIONSLINJER EJ AVSEDDA ATT FASTSTÄLLAS

- B. OMRÅDESBETECKNINGAR**
- ALLMÄN PLATS**
- GATA
  - PARK ELLER PLANTERING

- BYGGNADSKVARTER**
- Hd KONTOR
  - C SAMLINGSLOKALER

- C. SPECIALOMRÅDEN**
- Tj JÄRNVÄGSTRAFIK

- D. ÖVRIGA BETECKNINGAR**
- III MARK SOM INTE FÅR BEBYGGAS
  - Z ANTLA VÅNINGAR
  - Z MARK TILLGÄNGLIG FÖR ALLMÄN UTFARTRAFIK
  - X MARK TILLGÄNGLIG FÖR ALLMÄN GÅNGTRAFIK
  - X<sub>1</sub> MARK TILLGÄNGLIG FÖR ALLMÄN GÅNG- OCH CYKELTUNNEL
  - +0.0 GÄLLANDE GATUHÖJD
  - +0.0 GÄLLANDE GATUHÖJD AVSEDD ATT UTGÅ
  - +0.0 GATUHÖJD
  - +0.0 RÖK ÖVERKANT FÖR RÄLS

GRUNDKARTANS RIKTIGHET  
BESTYRKES TJÄNSTEN:  
*Ulf Sondell*  
ULF SONDELL  
STADSINGENJÖR

Kartan är fotogrammetriskt framställd år 1977  
Flygfotograferingsår: 1975  
Flyghöjd: 800 meter  
Koordinatsystem: UMEÅ  
Höjdsystem: RH 00  
Beteckningar enligt gällande TFA  
Terrestra kompletteringar har verkställts av stadsingenjörskontoret 1983-02-21  
Godkänd av Lantmäteriverket ur sekretessynpunkt för spridning 1983-03-07.

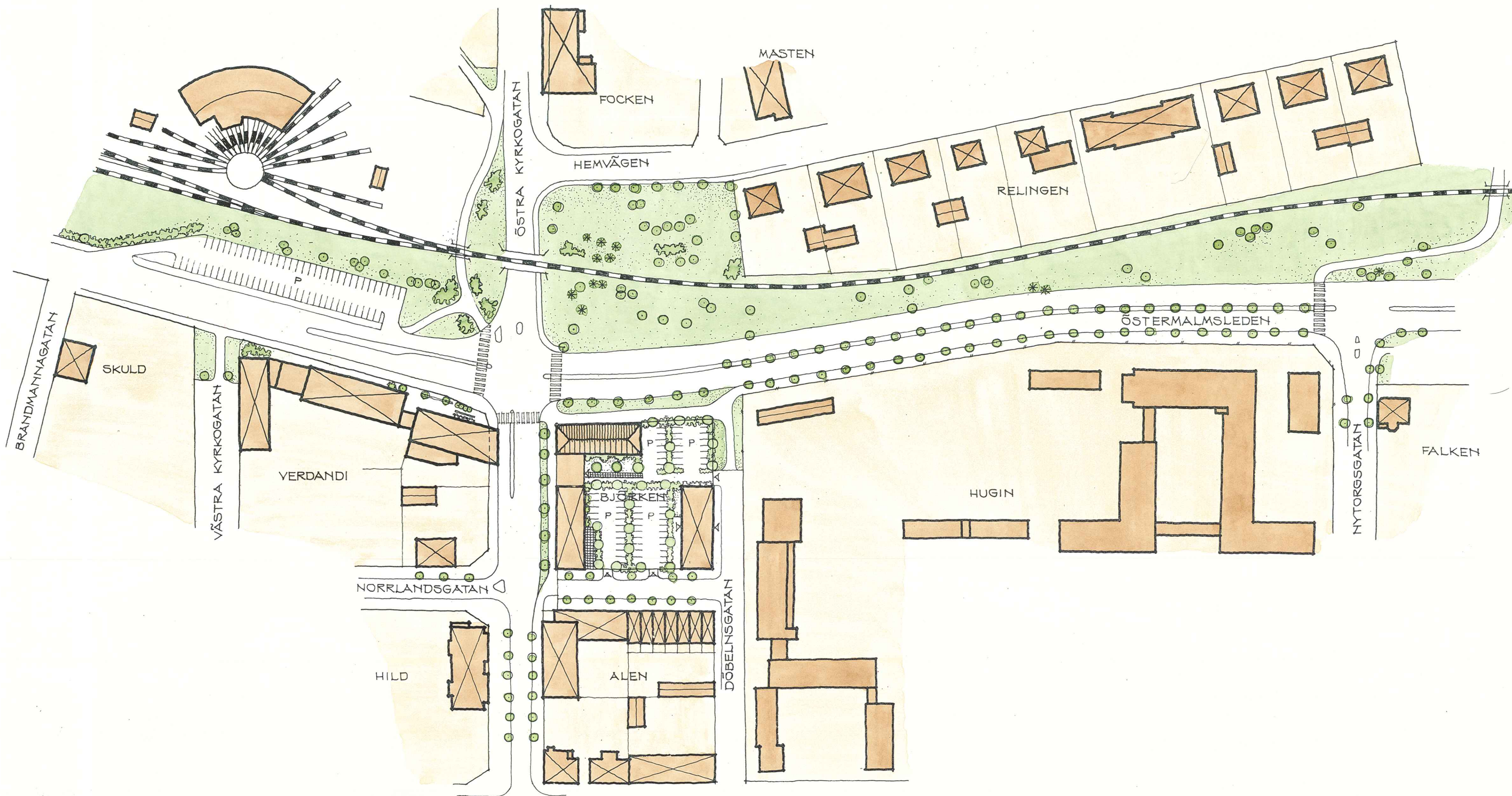
TILLHÖR LÄNSSTYRELSENS I  
VÄSTERBOTTENS LÄN BESLUT  
1984-11-08, BETYGAR  
*Göthe Forsberg*  
GÖTHE FÖRSBERG

1983-11-21 § 253 ANTOG KOMMUNFULLMÄKTIGE  
I UMEÅ KOMMUN DET HÄRÅ TECKNADE STADS-  
PLANEFÖRSLAGET, BETYGAR  
I JANSTEN  
*Gunnar Pärjare*  
LILLEMOR STENEBOG

**ARKIVAKT** 40/1985  
Kvartets:  
Tavlan nr:  
Stadsågan nr: **Reg nr 306**

**STAPPEL 1**

FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPLAN FÖR  
**ÖSTERMALMSLEDEN**  
JÄMTE ÄNDRING AV STADSPLAN FÖR DEL AV  
**kv VERDANDI, BJÖRKEN** M M  
I UMEÅ KOMMUN VÄSTERBOTTENS LÄN  
UPPRÄTTAT I JUNI 1983  
*Gunnar Pärjare*  
GUNNAR PÄRJARE  
STADSPLANEARKITEKT  
*Anders Berg*  
ANDERS BERG  
ARKITEKT



ILLUSTRATION

ETAPP 1

FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPLAN FÖR

**ÖSTERMALMSLEDEN**

JÄMTE ÄNDRING AV STADSPLAN FÖR DEL AV

**kv VERDANDI, BJÖRKEN**

I UMEÅ KOMMUN VÄSTERBOTTENS LÄN

UPPRÄTTAT I JUNI, 1983

*Gunnar Färjare*  
GUNNAR FÄRJARE  
STADSPLANEARKITEKT

*Anders Berg*  
ANDERS BERG  
ARKITEKT

1983-11-21 § 253 ANTOG KOMMUNFULLMÄKTIGE  
I UMEÅ KOMMUN DENNA ILLUSTRATION, BETYGAR  
TJÄNSTEN  
*Lillemor Steneberg*  
LILLEMÖR STENEBERG

BOSTADSDEPARTEMENTET  
Registratör  
Ink. 1984-12-04  
Dnr. 22 PE 2143/84  
aktbil

Stadsplan, kv  
Hembyggnadsnämnden  
Ink. 84.03.07.  
17.082-2367-83

SKALA 1:1000  
10 0  
50  
100 M  
ML

1984-11-08

11.082-2367-83

Sökande

Umeå kommun  
901 84 UMEÅ

Fastställelse av förslag till ändring av stadsplan för Östermalmsleden, jämte ändring av stadsplan för del av kvarteren Verdandi, Björken m m i Umeå kommun, Västerbottens län  
(1 bilaga)

Förslaget har antagits av kommunfullmäktige i Umeå kommun den 21 november 1983.

Förslaget är åskådliggjort på karta, upprättad av stadsplanearkitekt Gunnar Färjare och arkitekt Anders Berg med därtill hörande beskrivning och bestämmelser.

Framförda anmärkningar som kvarstår

Ägarna av fastigheterna Relingen 2-5 har i gemensam skrivelse framfört önskemål om att bullerplank sätts upp och kompletteras med plantering, att treglasfönster sätts in, att befintligt trädbestånd skyddas, att Hemvägen stängs av, att järnvägen förses med skarvfri räls och att hastigheten på Östermalmsleden ej sätts högre än 50 km/tim.

Ägarna av fastigheten Relingen 3 och 4 erbjuder fastigheterna till inlösen om ovan nämnda åtgärder ej vidtas.

Utöver synpunkterna enligt den gemensamma skrivelsen har ägarna av Relingen 5 ifrågasatt lämpligheten av att bygga ut Östermalmsleden till fyrfilig väg. I stället efterlyser man ett enklare, mindre kostnadskrävande och för miljön mer skonsamt förslag där den tunga trafiken leds utanför stadens centrala delar. De bullerhämmande åtgärderna förutsättes ske i samråd och i vissa fall anstå till dess att trafikleden är byggd och effekterna av densamma bättre kan bedömas.

Stefan Backman vill ej ha Östermalmsleden i den sträckning som förslaget visar utan anser att den bör kunna dras utanför staden.

Ägarna av fastigheten Björken 2 anser att byggnaden blir utsatt för trafikbuller från Östermalmsleden i den omfattning att rekommendationen om insättning av treglasfönster skall utökas att omfatta även Björken 2. Vidare påpekas att avstängningen av Döbelnsgatan medför sådana orienteringsproblem för besökande till fastigheten att orienteringsskyltar måste sättas upp. Del av fastigheten Björken 3 föreslås avsättas för allmän parkering.

Utan avgift

1984-11-08

11.082-2367-83

Stadsmiljögruppen anser att Östermalmsleden är överdimensionerad. En utbyggd led enligt förslaget bedöms medföra ökade vibrationer, mer avgaser och högre ljudnivå, speciellt då vid korsningen med Östra Kyrkogatan. Gruppen föreslår att planerna på Östermalmsleden läggs på hyllan. Den tunga trafiken rekommenderas ta E4:an-Kolbäcksvägen-Holmsundsvägen. För att minska bilismen i centrum föreslås en ökad satsning på kollektivtrafiken.

Ägarna av fastigheten Hugin 1 påpekar att det redovisade utfartsförbudet med stängselskyldighet medför behov av vissa åtgärder och omdisponeringar. Förslaget godtas under förutsättning att man får full kostnadsersättning för erforderliga förändringar.

Urban Bengtsson föreslår i första hand en omarbetning av förslaget så att bättre kontakter erhålles mellan bl a Berghem och östra stadsdelen. Dessa stadsdelar uppges ha viss samhörighet i fråga om skolor och specialbutiker.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ifrågasätter om inte åtgärder måste vidtas för att skydda utomhusmiljön i kvarteret Relingen. För de föreslagna kontorslokalerna på kvarteret Björken rekommenderas en trafikbullernivå som ej överskrider 30 dB(A). För kvarteret Verdandi bedöms treglasfönster behövas för att nå en godtagbar inomhusnivå. Värdena av koloxid och kvävedioxid bedöms överskrida WHO:s gränsvärden, särskilt då vid korsningen mellan Östra Kyrkogatan och Östermalmsleden (Järnvägsallén). För befintlig bebyggelse bör övervägas flyttning av friskluftsintagen till den trafikfria sidan och filtrering av friskluften. Vidare anges att vägbanan måste utföras på sådant sätt att statens naturvårdsverks gränsvärde för markvibrationer (0,3 mm/s) inte överskrids. I övrigt anser nämnden att gång- och cykelväg inte bör läggas i direkt anslutning till Östermalmsleden.

#### Länsstyrelsens bedömning

Av handlingarna i ärendet framgår att de önskemål som ägarna av Relingen 2-5 framfört i den gemensamma skrivelsen avses att beaktas av kommunen bortsett från bullerplanket och hastighetsbegränsningen till 50 km/tim.

Bullerberäkningar visar att utomhusbullret i kvarteret Relingen blir mindre än 60 dB(A). Detta värde är lägre än vad som anses vara godtagbart vid ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse. Skulle av någon anledning bullernivåerna bli högre och därmed besvärande hindrar inte förslaget att bullerhämmande åtgärder vidtas. Vilken hastighet som skall tillåtas på leden prövas i annan ordning.

Frågan om inlösen, som väckts av ägarna av Relingen 3 och 4, bedöms ej längre aktuell.

Med hänsyn till de trafiksiffror som tagits fram i trafikledsplan år 2000 synes välmotiverat med en fyrfilig väg. Att dra den tunga trafiken på andra trafikleder så som några av de klagande önskat synes inte vara realistiskt. Östermalmsleden-Järnvägsallén (E79) är en redan etablerad öst-västlig genomfartsled. Det förtjänar också nämnas att fler körfält ger mindre köer vilket i sin tur är till fördel från miljösynpunkt.

Trafikbullernivån för fastigheten Björken 2 blir visserligen hög men bedöms ändå komma att ligga lägre än de värden som ansetts vara godtagbara vid ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse. Avstängningen av Döbelnsgatan synes inte nämnvärt försvåra möjligheten att hitta till fastigheten Björken 2. Eventuell skyltning prövas i annan ordning. Bilplatsbehovet är i första hand avsett att lösas på den egna tomten. Fastigheterna Björken 3 och 4 kan därför inte avstå någon mark för allmän parkering.

Stadsmiljögruppens uppfattning att en god vägstandard skulle medföra miljöförsämringar delas inte av länsstyrelsen. Vissa väntade och genomförda trafikregleringar (gatuavstängningar) innebär visserligen att trafikmängderna på Östermalmsleden kommer att öka i sådan omfattning att miljöförsämringar kan befaras bl a vid korsningen med Östra Kyrkogatan, men i gengäld erhålles på sikt förbättringar på ställen där olägenheterna av bl a trafikbullret är mera kännbart, t ex för bostadsbebyggelsen vid Storgatan. Förslaget hindrar ej stadsmiljögruppens önskemål om en ökad satsning på kollektivtrafiken.

Kostnadsansvaret för erforderliga omdisponeringar och åtgärder på fastigheten Hugin 1 åvilar kommunen, som har att träffa uppgörelse med fastighetens ägare.

Urban Bengtssons påpekanden berör ej det nu framlagda förslaget. De bör dock tas upp till prövning av kommunen i samband med den fortsatta planeringen av Östermalmsleden (etapp 2).

Miljö- och hälsovårdsnämndens synpunkt på läget av gång- och cykelvägen är i sig förståelig med hänsyn till avgassituationen. Då annat bättre läge ej synes finnas bör förslaget godtas. Gång- och cykeltrafiken i öst-västlig riktning avses primärt ledas på Nygatan. Vad nämnden i övrigt påpekat rör frågor i och kring genomförandet och förutsättes bli prövade i detta sammanhang.

#### Beslut

Anmärkningarna föranleder ingen åtgärd.

Länsstyrelsen fastställer förslaget.

Detta beslut kan överklagas hos regeringen, bostadsdepartementet, se bilaga (formulär 4).

  
Rune Teglund  
Bitr länsarkitekt

  
Göthe Forsberg

Bilaga

Besvärshänvisning

Kopia till

statens planverk	)	+ kopia av karta, beskrivning och bestämmelser
byggnadsnämnden	)	
planenheten	)	
lantmäterienheten	)	
FBM, Umeå tätort	)	
miljö- och hälsoskyddsnämnden		
naturvårdsenheten		
vägförvaltningen		
televerket		
handlingarna 2 ex (varav 1 ex för lagkraft)		
7 sakägare (rek)		
3 övriga (rek)		

### HUR MAN ÖVERKLAGAR

Om Ni vill överklaga länsstyrelsens beslut skall Ni skriva till regeringen, bostadsdepartementet, adress 103 33 STOCKHOLM.

Ni får dock överklaga endast om Ni

- är ägare/delägare till fastighet som ingår i eller grän-  
sar till planområdet eller har annan särskild rätt till  
sådan fastighet och dessutom
- tidigare hos byggnadsnämnden eller länsstyrelsen yrkat  
på ändringar i planen, som man inte tagit hänsyn till.

Regeringen måste ha fått Er skrivelse inom tre veckor från  
den dag då beslutet är daterat, annars kan regeringen inte  
ta upp Ert överklagande.

Tala om vilket beslut Ni överklagar, t ex genom att bifoga  
kopia av beslutet eller anteckna ärendets nummer.

Tala också om varför Ni anser att beslutet skall ändras och  
vilken ändring Ni vill ha. Skicka även med sådant som Ni  
anser har betydelse för ärendet.

Underteckna skrivelsen och uppge namn, personnummer, post-  
adress och telefonnummer. Om Ni anlitar ombud kan i stället  
ombudet underteckna skrivelsen.

För ytterligare upplysningar kan Ni vända Er till länssty-  
relsen.

Förslag till ändring av stadsplan för ÖSTERMALMS-  
LEDEN jämte ändring av stadsplan för del av kvar-  
teren VERDANDI, BJÖRKEN mm i Umeå kommun, Väster-  
bottens län

---

STADSPLANEBSKRIVNING

Planförutsättningar

Befintliga förhållanden

Stadsplaneförslaget omfattar i huvudsak Järnvägs-  
allén mellan Brandmannagatan och Nytorgsgatan och  
del av Östra Kyrkogatan mellan Norrlandsgatan och  
Hemvägen. Det berör delar av kvarteren Hugin,  
Björken, Verdandi, Skuld och Triangeln.

Gällande stadsplan

För området gäller dels stadsplaner fastställda  
1938-09-02, 1939-05-09, 1942-01-23, 1944-05-05,  
1963-11-29, 1964-01-13 och 1969-07-14 vilka i hu-  
vudsak redovisar allmän platsmark - gator och  
park. För kvarteret Verdandi och kvarteret Björ-  
ken gäller stadsplan fastställd 1960-12-30 som  
redovisar samlingslokaler (Folkets hus) respektive  
bostadsändamål i de delar som ingår i aktuellt  
planförslag.

Grundkarta

Planförslaget redovisas på grundkarta i skala  
1:1000 som har framställts fotogrammetriskt år  
1977. Den har därefter kompletterats 1983-02-21.  
I det slutliga utförandet av stadsplaneförslaget  
avses kartan minskas ner till skala 1:2000.

Planförslaget

Bakgrund

En utbyggnad av Östermalmsleden har varit föremål  
för diskussioner och studier sedan 1963. Under  
denna tid har ett stort antal olika mer eller  
mindre långt gångna utbyggnadsalternativ tagits  
fram, som i huvudsak innebar en utbyggnad av de  
befintliga gatorna Östermalmsgatan och Järnvägs-  
allén. Ett av dessa alternativ fördes under 1974  
fram till formell stadsplaneutställning.  
Föreliggande stadsplaneförslag bygger på en prin-  
ciputredning med arbetsnamnet alternativ Q som  
upprättats av Scandiaconsult år 1982.

Planförslagets syfte

Planförslaget omfattar den första etappen av en  
planerad utbyggnad av E79 förbi stadsdelen Öst på  
stan i Umeå, den s k Östermalmsleden. Fullt färdig

innebär denna att E79 byggs ut till en fyrfältig led med mittskiljeremsa från Östra Kyrkogatan fram till viadukten vid regionsjukhuset. För att så långt som möjligt begränsa störningarna för kringboende föreslås leden - till skillnad från tidigare diskuterade lösningar - förläggas norr om järnvägen på sträckan från Häradshövdingegatans förlängning och österut. För detta krävs en flyttning av järnvägen något mot söder på en sträcka av ca 1 km. Den föreslagna lösningen ger möjlighet att ansluta en Universitetsled som förbinder Strombergs väg med E79 på ett enkelt sätt. En redovisning av hela Östermalmsleden finns i särskild bilaga till beskrivningen.

För att höja kapaciteten i korsningen Östra Kyrkogatan - Östermalmsleden föreslås Östra Kyrkogatan byggas ut till tre körfält för trafik mot norr. Norrlandsgatans västra anslutning till Östra Kyrkogatan avses endast för sk medlöpande trafik. Det innebär att infart mot Centrum endast får ske från norr och utfart därifrån endast mot söder. Den östra anslutningen är endast avsedd för gång- och cykeltrafik.

#### Biltrafik

Enligt förslag till Trafikledsplan år 2000 för Umeå, som för närvarande är under utarbetande, beräknas trafikmängden på Östermalmsleden i trafikprognosens basalternativ öka från ca 7 800 fordon/årsmedeldygn till ca 21 400 fordon/årsmedeldygn år 2000. I förutsättningarna ingår bl a att Norra Lövön med bostäder och arbetsplatser och Tomteboområdet med bostäder då är helt utbyggda. Östermalmsleden avses förmedla både genomfarts- och lokaltrafik. Målsättningen är därför att hålla nere antalet anslutningar utan att samtidigt isolera de angränsande stadsdelarna. Detta har lett till att anslutningar föreslås till Öst på stan via Nytorrgsgatan inom nu aktuell plandel och till Haga - Fridhem - Berghem via Rothoffsvägen i en senare stadsplaneetapp. I den senare utbyggnads-etappen är Hemvägen avsedd att stängas för genomfartstrafik.

#### Busstrafik

Det är idag inte möjligt med bestämdhet säga hur framtida busslinjedragningar kommer att vara inom stadsplaneområdet. Det beror framför allt på hur linjedragningen skall göras efter det att Rådhusplanaden stängs för busstrafik. Tänkbara hållplatslägen är på ömse sidor om Östermalmsleden vid Folkets hus och vid Nytorrgsgatans anslutning till leden.

#### Gång- och cykeltrafik

För gång- och cykeltrafik till Haga föreslås en ny

tunnel under järnvägen väster om Östra Kyrkogatan. Korsningarna mellan gång- och cykeltrafiken och Östermalmsleden vid Östra Kyrkogatan och Nytorrgsgatan föreslås ske i plan. Möjligheterna har studerats att anordna en planskild korsning vid Nytorrgsgatan. På grund av det korta avståndet mellan en sådan tunnel och en avsedd tunnel under järnvägen öster om kvarteret Relingen samt det begränsade utrymmet vid Nytorrgsgatan har lösningen bedömts bli mindre attraktiv. Korsningen avses i stället signalregleras.

#### Berörda kvarter

Stadsplaneförslaget berör kvarteren Verdandi och Björken vid Östra Kyrkogatan samt till liten del kvarteren Hugin, Triangeln och Skuld.

Beträffande kvarteret Verdandi innebär planförslaget att byggnadsrätten utökas till att även innefatta Folkets hus arkadvåning mot Östra Kyrkogatan.

För kvarteret Björken innebär planförslaget att det begränsas i norr och väster, markanvändningen ändras till kontor samt att utfartsförbud med stängselskyldighet införs mot Östermalmsleden och Östra Kyrkogatan. De föreslagna begränsningarna av kvarteret har tillkommit dels för att minska in-trånget i den från miljösynpunkt ytterst värdefulla planteringen på motsatta sidan av den planerade trafikleden dels för att ge gång- och cykeltrafiken ett så stort utrymme att planteringar kan anordnas som avskärmning mellan gång- och cykelbanorna och Östermalmsleden respektive Östra Kyrkogatan.

Beträffande kvarteret Hugin innebär planförslaget att kvarterets nordöstra hörn överförs till gatumark avsedd för gång- och cykeltrafik samt att utfartsförbud med stängselskyldighet utläggs mot bl a Östermalmsleden. Möjligheterna att utnyttja området norr om huvudbyggnaden för bilparkering på sätt som idag begränsas därmed något.

För kvarteret Triangeln innebär planförslaget att den östra kvartersspetsen överförs till allmän platsmark för att länka in gång- och cykeltrafik från södra Ersmarksgatan mot den föreslagna tunneln.

#### Stadsmiljö

Genom att Östermalmsledens två södra körfält förläggs i Järnvägsalléns nuvarande trafikyta ges möjlighet att bevara björkraden längs hela kvarteret Hugin. Möjligheten att bevara björkplanteringen läns Järnvägsalléns norra sida i Östermalmsledens mittskiljeremsa skall undersökas vid detaljprojekteringen av trafikleden.

## Trafikbuller

För att erhålla en acceptabel trafikbullernivå efter Östermalmsledens utbyggnad rekommenderas att treglasfönster insätts i byggnadernas fasader mot leden inom kvarteren Relingen, Björken och Hugin (se under Bullerberäkning i principutredningen). Dessa åtgärder ingår i vägbyggnadsprojektet.

## Samråd

Under planarbetets gång har allmänheten informrats vid ett offentligt informationsmöte. Synpunkter framfördes därvid vad gäller aktuell planetapp på boendemiljön i kvarteret Relingen och vid Järnvägsallén väster om Västra Kyrkogatan.

Samråd har under planarbetet skett med de fastighetsägare som berörs av planförslaget samt med berörda statliga och kommunala myndigheter. Flerparten av de synpunkter som framförts vid samråden har kunnat beaktas.

De synpunkter som nu kvarstår är främst frågor som rör åtgärder för bullerskydd mot utomhusbuller i kvarteret Relingen och mot inomhusbuller i kvarteren Björken och Verdandi som påpekats av boende i kvarteren och hälso- och miljövårdsnämnden. Att på ett verksamt sätt begränsa bullerstörningarna i kvarteret Relingen kan dock vara svårt på grund av bl a de stora tomtdjupen och bullerkällans avstånd. Dessa frågor är dock föremål för närmare studier.

Hälso- och miljövårdsnämnden har också pekat på att en utbyggd Östermalmsled kan komma att medföra en ökning av markvibrationerna och har därför efterlyst en särskild redovisning av dessa. Markvibrationerna av gatutrafiken bedöms av gatukontoret inte komma att vålla några olägenheter.

Länsstyrelsen har framfört önskemål om att möjligheten att anordna en gång- och cykeltunnel vid Nytorrgsgatan skall övervägas ytterligare. Jämfört med en gång- och cykeltunnel vid Nytorrgsgatan har ett med biltrafiken samordnat signalreglerat övergångsställe bedömts vara att föredra. Detta på grund av att en tunnellsättning bl a innebär tillbakagående rörelse för gång- och cykeltrafik intill Östermalmsleden, vilket kan ge upphov till helt oreglerad passage av denna.

## STADSPLANEBESTÄMMELSER

### § 1

#### BYGGNADSKVARTER

- a) Med C betecknat område får användas en-

dast för samlingslokaler och därmed samhörigt ändamål.

- b) Med Hd betecknat område får användas endast för kontorsändamål.

### Specialområden

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

### § 2

#### MARK SOM INTE FÅR BEBYGGAS

Med punktprickning betecknad mark får inte bebyggas.

### § 3

#### SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR ALLMÄN TRAFIK

Mom 1 Med x betecknad del av byggnadskvarter får inte bebyggas på sätt som hindrar att området i jämnhöjd med angränsande gator och till en fri höjd av 3,0 meter används för allmän gångtrafik.

Mom 2 Med x<sub>1</sub> betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.

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

### § 4

#### BYGGNADS UTFORMNING

##### Mom 1 Våningsantal

På med romersk siffra betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffran anger. Utöver angivet våningsantal får vind inte inredas.

##### Mom 2 Byggnads höjd

- a) På med III betecknat område får byggnad inte uppföras till större höjd än 10,6 meter.

### § 5

#### TAKLUTNING


Tak får ges en lutning mot horisontalplanet av högst 30 grader.

## § 6

## UTFARTSFÖRBUD

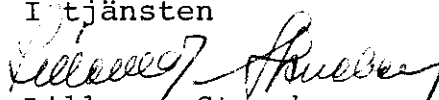
- Mom 1 I områdesgräns som även betecknats med fyllda cirklar skall fastighet förses med stängsel, vari ej får anordnas öppning som medger utfart mot gata.
- Mom 2 Utfart får inte anordnas över områdesgräns som även betecknats med ofyllda cirklar.

Umeå i stadsarkitektkontoret juni 1983

  
Gunnar Färjare  
Stadsplanarkitekt

  
/ Anders Berg  
Arkitekt

1983-11-21 § 253 antog kommunfullmäktige i Umeå kommun denna beskrivning och dessa bestämmelser betygar  
I tjänsten

  
Lillemor Steneberg

Tillhör länsstyrelsens i Västerbottens  
län beslut 1984-11-08. Umeå  
som ovan.

  
Göthe Forsberg