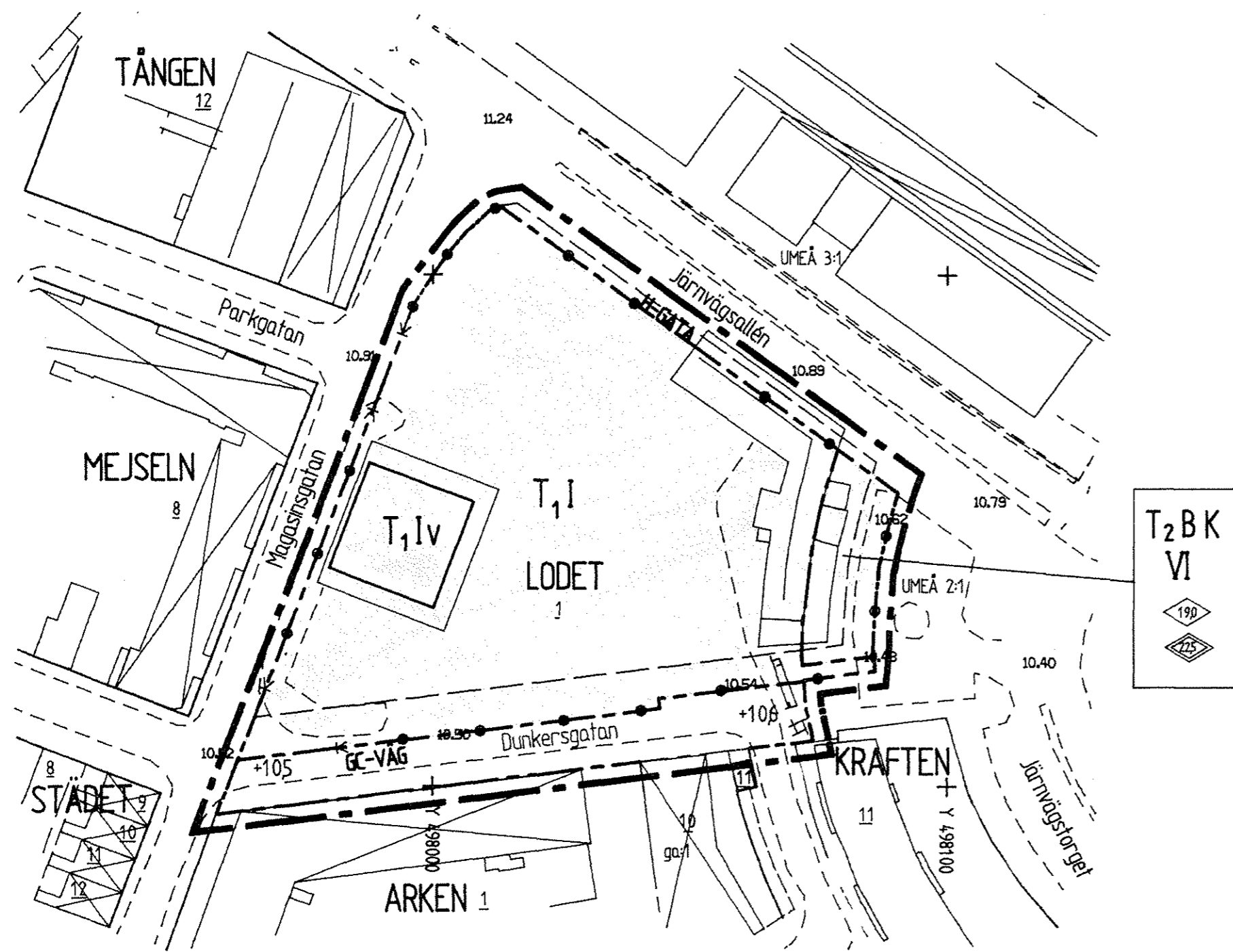




X 80300 +

X 80200 +

006651 Y 197900



GRUNDKARTA

Koordinatsystem Umeå
 Höjdsystem RH 00
 Måtklass II
 Underjordiska ledningar redovisas ej

Grundkartan upprättad av mät & kartavdelningen mars 1994

Reviderad januari 1995

Bengt Franzén
 Bengt Franzén

Beteckningar

- Anv. gräns sammanf.
- - - - - Fastighetsgräns
- 4 5:2 Fastighetsbeteckning
- ▭ Byggnad
- - - - - Vägkant
- ▭ Stänt
- Staket
- ~ Häck

Skala 1:1000



93.132

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
 Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.
 Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Detaljplanegräns, tre meter utanför planområdet
- - - - - Användningsgräns
- - - - - Egenskapsgräns

1. Markens användning

Allmänna platser

H-GATA Gata som ingår i huvudnätet

GC-VÄG Gång- och cykelväg

Kvartermark

T₁ Bussterminal

T₂ BK Bussterminal i de två nedre våningsplanen, bostäder eller kontor i våningsplan 3- 6. Del av våningsplan 2 kan medges innehålla bostäder.

2. Utformning av allmänna platser

+0.0 Föreskriven höjd över nollplanet

7. Markens anordnande

— Stängsel skall finnas. Stängsel utföres som mur eller plank med en höjd av minst 12 meter Ut- och ingång får dock medges där så prövas lämpligt

8. Utformning, utförande

◇◇ Högsta byggnadshöjd i meter

◇◇ Högsta totalhöjd i meter

I VI Högsta antal våningar. Därutöver får vind inte inredas

v Byggnadsdel om högst 100 m² bruttoarea får uppföras till två våningars höjd.

Fasader skall till material och färg samstämmas med intilliggande byggnad inom kv. Kraften.

Friyta på mark får ersättas med gemensam terrass på terminalens låg- eller höghusdel, med balkonger eller med en kombination av dessa alternativ. För att detta ska kunna prövas lämpligt ska sådant utrymme vara rymligt och omsorgsfullt utformat samt ge erforderligt skydd mot buller och avgaser från trafik.

9. Störningsskydd

Byggnader ska ges en fasadisolering som medför en dygnsekvivalent bullernivå inomhus för bostäder som ej överstiger 30 dBA, med hänsyn till trafikbuller från omgivande gator och bussterminal.

10. Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast fem år efter laga kraft

Handlingarna består av

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Illustration
- Miljökonsekvensbeskrivning

BESLUT

Antagen BN 1995-04-03
 Laga kraft 1995-05-03
 Vidimeras *S.L.*

Detaljplan för fastigheten

LODET 1 mm

inom centrum i UMEÅ KOMMUN

Stadsbyggnadskontoret i februari 1995

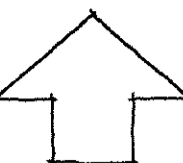
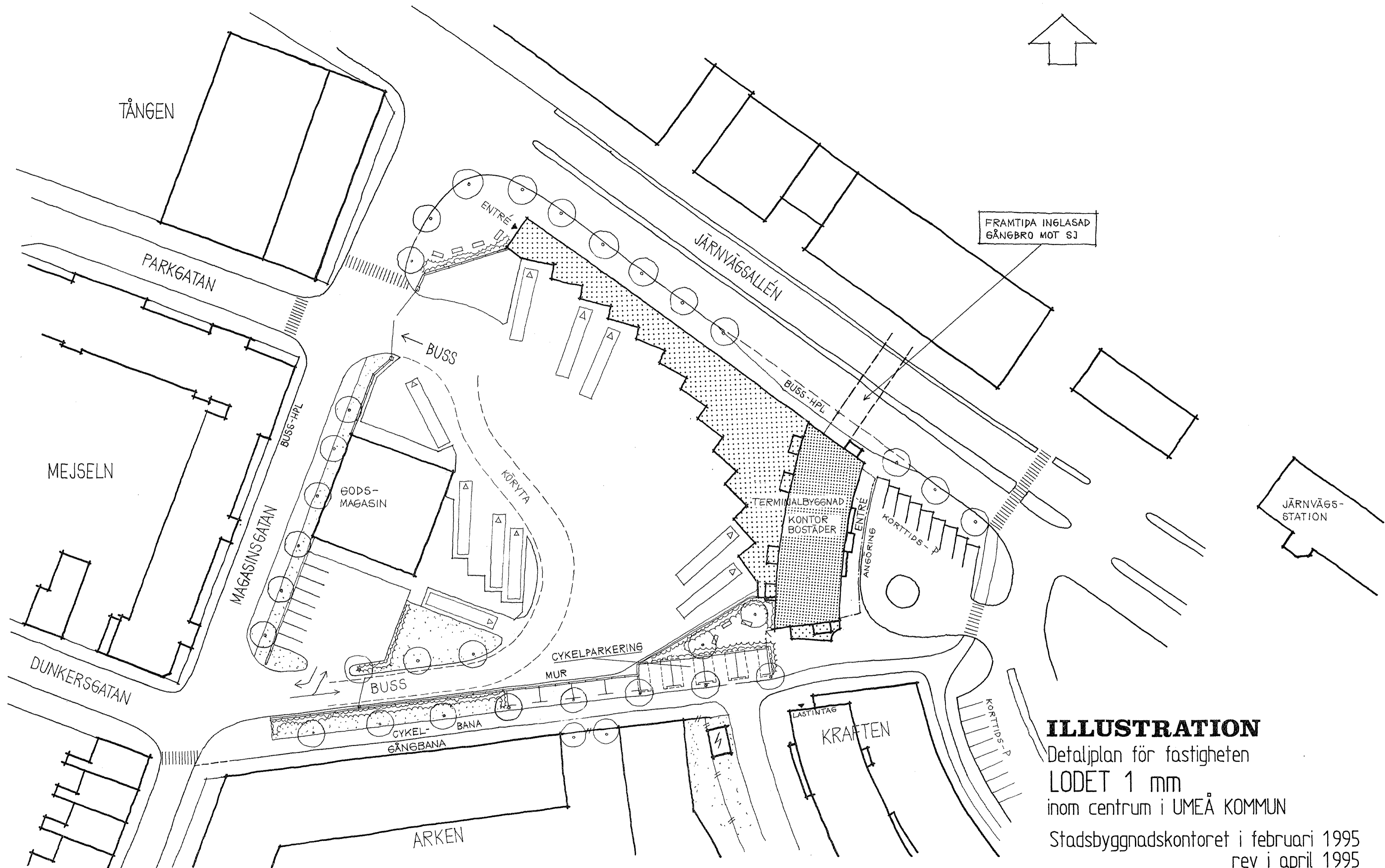
rev i april 1995

Anders Berg
 Anders Berg
 Planchef

Benny Sandberg
 Benny Sandberg
 planingenjör

2480 K-P95/40

BH



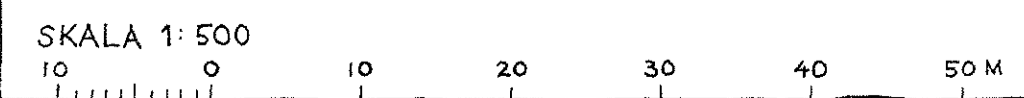
ILLUSTRATION

Detaljplan för fastigheten
 LODET 1 mm
 inom centrum i UMEÅ KOMMUN

Stadsbyggnadskontoret i februari 1995
 rev i april 1995

Anders Berg
 Planchef

Benny Sandberg
 planingenjör





Länsstyrelsen
Västerbottens län
Planfunktionen

BESLUT
LAGAKRAFTBEVIS

1995-05-03

2023-4475/95

Byggnadsnämnden i
Umeå kommun
901 84 UMEÅ

95-05-05

Beslut om prövning enl 12 kap 1 § PBL

Byggnadsnämnden i Umeå kommun har den 3 april 1995 antagit detaljplan för fastigheten Lodet 1 m m inom centrum i Umeå kommun, Västerbottens län, upprättad i februari 1995 samt reviderad i april 1995.

Länsstyrelsen har enl 12 kap 2 § PBL beslutat att inte pröva kommunens beslut såvitt avses prövning enl 12 kap 1 § PBL

Enl 13 kap 4 § PBL får detta beslut inte överklagas.

Lagakraftbevis

Då kommunens beslut inte överklagats enl 13 kap 2 § PBL har beslutet vunnit laga kraft den 3 maj 1995.

Kristina Björnestähl
Kristina Björnestähl
tel 10 73 76

Kopia till

FBM, Umeå tätort
PE

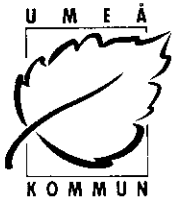
2480K - P95/40

Plats och tid	Byggnadsnämndens sessionssal, Stadshuset, kl 13.30-18.10		
Beslutande	Carin Conradsson, ordförande Lennart Degerliden, vice ordförande Ingemar Jangvad Olov Sjöberg Susanna Gideonsson Kurt Bergström Peter Olofsson, till kl 17.20 Åsa Ögren, från kl 17.20 Ingemar Dalgård Nils-Åke Sandström Rune Wästerby Jonas Renman		
Ersättare	Bert-Allan Persson Gösta Ludvigsson Per-Martin Jonasson, till kl 16.50 Silvia Ketterer, från kl 16.10 Lennart Eriksson		
Övriga deltagande	Se särskild förteckning		
Utses att justera	Lennart Degerliden		
Justeringens plats och tid	Stadsbyggnadskontoret 1995-04-10		
Underskrifter	Sekreterare	<i>Ann-Kristin Lundström</i> Ann-Kristin Lundström	Paragrafer 64-97
	Ordförande	<i>Carin Conradsson</i> Carin Conradsson	
	Justerande	<i>Lennart Degerliden</i> Lennart Degerliden	
BEVIS			
Justeringen har tillkännagivits genom anslag			
Organ	Byggnadsnämnden		
Sammanträdesdatum	1995-04-03		
Datum för anslags uppsättande	1995-04-12	Datum för anslags nedtagande	1995-05-03
Förvaringsplats för protokollet	Stadsbyggnadskontoret		
Underskrift	<i>Ann-Kristin Lundström</i> Ann-Kristin Lundström		



Övriga deltagande vid byggnadsnämndens
sammanträde 1995-04-03

Lars-Göran Boström, stadsbyggnadschef
Lars Eklöf, vice stadsarkitekt
Anders Berg, planchef
Ulf Sondell, stadsingenjör
Hans Allergren, stadsplaneingenjör
Roger Berggren, trafiktekniker
Mathias Wärnhjelm, trafikingenjör
Fredrik Forssell, trafikingenjör
Elon Jonsson, ingenjör, från kl 15.00



**BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL**

Dnr PLA 94.10

Beslutsdatum
1995-04-03

§ 72

Justerarnas sign:
U. J. Alil

Fastighetsbeteckning: **LODET 1 m m**
Sökandens namn: Planeringsutskottet
Ärendet avser: Detaljplan, antagande

TJÄNSTEUTLÅTANDE: Handläggare: Benny Sandberg Sign: *AB/BS*

Detaljplanen är upprättad av stadsbyggnadskontorets planavdelning i februari 1995. Den har varit utställd för granskning under tiden 13 februari - 8 mars 1995.

Underrättelse om utställningen har skett genom kungörelse på kommunens anslagstavla samt i Västerbottens Folkblad och Västerbottens Kuriren den 6 februari 1995.

Sakägare och andra som vi bedömt ha väsentligt intresse av planen har informerats om utställningen genom brev postade den 3 februari 1995. Till berörda remissinstanser har utskick skett samma dag.

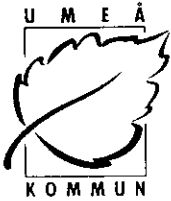
Under utställningstiden har yttranden utan erinran ur plansynpunkt inkommit från Banverket, Umeå Energi AB, Statens Järnvägar och Telia.

Brandförsvaret har ingen erinran under förutsättning att gångavståndet inom bussterminaldelen uppgår till högst 30 meter och att samtliga lägenheter i sexvåningshuset kan nås via brandförsvarets högfordon som skall kunna ställas upp högst nio meter från fasaden.

Kommunala handikapprådet påpekar att deras i samrådsskedet framförda synpunkter kvarstår. Dessutom framhålls att trottoarers kantstenar ska fasas för rullstolsburna och att terminalen förbereds för bussar som kan ta rullstolsburna passagerare.

Länsstyrelsen anför att i samrådsskedet framförda tveksamheter till lokalisering av bostäder inom terminalkvarteret kvarstår med hänsyn till miljösituationen.

Föreslagen hållplatsficka för bussar på Järnvägsalléns södra sida är olämplig så länge Järnvägsallén utgör E12. Av förslaget framgår ej var omstigningsplats för bussar i östlig riktning lokaliseras så länge Järnvägsallén fortfarande är E12. Planförslaget bör kompletteras i detta avseende.



BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Dnr PLA 94.10

Beslutsdatum
1995-04-03

§ 72

Justerarnas sign:

Av planhandlingarna framgår att tillräckligt antal korttidsparkeringar av utrymmesskäl inte kan anordnas och att någon särskild plats för långtidsparkering för bussresenärer inte finns avsatt. Vidare anges att ytterligare korttidsparkering samt långtidsparkering borde gå att anordna inom järnvägsområdet på norra sidan om Järnvägsallén. Länsstyrelsen tolkar detta som en osäker lösning. Med tanke på bussterminalens funktion som länk mellan regional och lokal trafik anser länsstyrelsen att parkeringsfrågorna bör lösas i planförslaget.

Länstrafiken i Västerbotten AB har följande synpunkter: Den planerade "inglasad gångbro" bör utföras med högsta möjliga prioritet för att ge en lösning på såväl problemet med angöring av privatbilar och taxi som problemet med lokalbussangöring i terminalens omedelbara närhet. På kort sikt måste hållplatsanordningar finnas vid E12 i östlig riktning, på Magasinsgatan så nära E12 som möjligt i både nord- och sydgående riktning samt vid vägslinga järnvägstorget. Angöringar mot Järnvägstorget vid terminalen bör tillåta parkering i högst 5 minuter. Fastighetsgräns kv Lodet bör anpassas till terminalutformningen i viss utsträckning (knä mot Dunkersgatan). Utformningen av trafikytor och uppställningsytor bör utföras så att antalet lastplatser vid godsmagasinet optimeras. Godsmagasinsutformningen bör ta sikte på oförändrad lokalisering för en icke alltför kort framtid.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anför följande: "Med utgångspunkt från redovisade utredningar om miljöförhållandena i kv Lodet bedömer miljö- och hälsoskyddsnämnden att det med dagens situation är olämpligt med nyetablering av bostäder. Bullerproblemen kan hållas på acceptabel nivå inomhus genom lämplig fasadkonstruktion. Luftsituationen är dock mer problematisk med konstaterade överskridanden av gällande gränsvärden. Beräkningarna när det gäller utvecklingen på detta område visar emellertid att det på sikt, med lägre bakgrundshalter för luftföroreningar och när nya förbifarter för E12 och E4 är utbyggda, blir möjligt att kunna etablera bostäder på ett från miljö- och hälsoskyddssynpunkt acceptabelt sätt. Enligt nämndens mening bör bostäder dock över huvud taget inte komma i fråga för de nedersta två våningsplanen."

Tekniska kontoret anser att i planbeskrivningen sid 4 bör texten ändras till: Uppställning av bussar som för tillfället inte är i trafik kan i begränsad omfattning ske inom kvarteret.



13
BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Dnr PLA 94.10

Beslutsdatum
1995-04-03

§ 72

Justerarnas sign:

Illustrationen bör anpassas till nu beskriven lösning vad gäller uppställning av bussar bl a vid godsmagasinet.

Umeå Lokaltrafik AB (ULTRA) framhåller att man i samrådsskedet ansett det mycket angeläget att lokalbusshållplatser i bägge riktningar placeras i Järnvägsallén i direkt anslutning till bussterminalens huvudentré. Med stor besvikelse konstateras att detta inte beaktats på grund av svårighet med markåtkomst på Järnvägsalléns norra sida. Konsekvenserna av att tillmötesgå synpunkterna efterlyses.

En temporär lösning att placera det norra hållplatsläget i Magasinsgatan är helt otänkbar för ULTRA. Skälen till detta är att Magasinsgatan är en bakgata, att berörd del av gatan kommer att utgöra förbindelselänk mellan gods- och personlastande bussar, samt att resenärer lockas att gena över körytorna inom terminalen. Gångavstånden mellan bussterminalen och hållplats blir så långa att fortsatt resa med lokalbuss inte är ett alternativ.

ULTRA:s uppfattning är att en temporär hållplats i stället måste tillskapas i Järnvägstorget helt nära terminalens huvudentré.

Vägverket anför att man i tidigare samråd meddelat att man inte kommer att tillåta att en hållplatsficka byggs ut på Järnvägsallén vid kv Lodet så länge väg E12 har sin sträckning längs Järnvägsallén. Vägverket vidhåller detta, varför hållplatsfickan som anges på planillustrationen skall utgå.

Vägverket påpekar att det av planbeskrivningen framgår att en framtida inglasad gångbro över Järnvägsallén planeras på sikt för att knyta samman bussterminalen med järnvägsområdet som en del i ett framtida resecentrum, samt att ytterligare korttidsparkering och en långtidsparkering borde utföras på norra sidan om Järnvägsallén. Vägverket anser att detta är ytterst viktigt för att få en funktionell angöring till bussterminalen. För att betona detta anser man att ordet borde ska bytas mot skall i planbeskrivningen. I övrigt hänvisar man till sitt samrådsyttrande.

Umeå Sport och Motion, taxerad ägare till byggnad inom fastigheten Umeå 3:1, framhåller att man etablerat sig år 1981, har 45 arbetsplatser och 180 000-200 000 besök/år samt att man planerar en utvidgning inom sin byggnad avseende den gamla träförrådsdelen.

De anser att en eventuell gångbro får planeras så att det inte försvinner några parkeringar för dem. De får behov av ytterligare utökning av den parkering de har idag, till följd av utformningen av den planerade korttidspar-



**BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL**

Dnr PLA 94.10

Beslutsdatum
1995-04-03

§ 72

Justerarnas sign:

W L W abel

keringen vid bussterminalen. Såsom näringsidkare vid Järnvägstorget kan de ej acceptera någon försämring av parkeringsmöjligheterna för sina kunder.

ÖVRIGT

Under planarbetet har vissa justeringar gjorts i planhandlingarna enligt nedan. Dessa är föranledda av detaljstudier av trafikytornas funktion och de nya byggnadernas utformning.

Kvarteret Lodet har utökats 2,0 meter mot söder mot allmän platsmark, vars bredd därmed minskar från 12,0 till 10,0 meter.

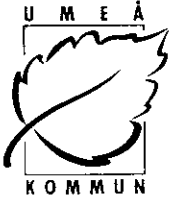
På illustrationen har antalet lastplatser för bussar vid godsmagasinet kunnat ökas till sex stycken. En mindre grönyta har tillskapats sydväst om sexvåningshuset. Tidigare illustrerad takterrass har utgått. Läget av dockorna för bussar vid terminalbyggnaden och av den mur som omgärdar kvarteret har justerats jämte låghusdelens fasad mot Järnvägsallén.

SAMMANFATTANDE KOMMENTAR

Nyetabletering av bostäder inom kvarteret bedöms fortfarande tveksamt av Länsstyrelsen och Miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Enligt miljö- och hälsoskyddsnämnden förväntas på sikt lägre bakgrundshalter för luftföroreningar. Ny förbifart för E12 kommer att vara utbyggd inom de närmaste åren och för E4 inom en inte alltför lång framtid. Inom väningsplan 2 redovisas i pågående projektering nu endast tre lägenheter. Genom den förhöjda bottenvåningen är dessa placerade 4,2 meter över mark vilket nästan motsvarar vad som är normalt för plan 3, 5,2 meter över mark. Vid den tidpunkt då bussterminalen är färdigställd kommer en utbyggd förbifart för E12 inte att vara avlägsen i tiden.

Lägen för hållplatser för lokalbussar berörs i yttranden från Länsstyrelsen, Länstrafiken, Vägverket och ULTRA. Frågan gäller var på omgivande gatunät hållplatslägen kan inrättas. Omgivande gatunät ingår inte i planområdet. Det på illustrationsplanen redovisade hållplatsläget på Järnvägsalléns södra sida gäller då gatan inte längre utgör E12, d v s inom några år. Redovisat hållplatsläge vid Magasinsgatan är att betrakta som provisoriskt i avvaktan på omdaning av järnvägsområdet. Alternativt får undersökas möjligheten att inrätta en provisorisk hållplats i Järnvägstorget. Skäl synes inte föreligga att ändra illustrerade hållplatslägen.



**BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL**

Dnr PLA 94.10

Beslutsdatum
1995-04-03

§ 72

Justerarnas sign:
(Handwritten signature)

En inglasad gångbro över Järnvägsallén skulle efter en omdaning av järnvägsområdet ge möjlighet till hållplatslägen på båda sidor av Järnvägsallén. En sådan bro måste vara en grundsten i denna omdaning.

Tillräckligt antal korttidsparkeringar kan av utrymmesskäl inte anordnas idag. Det är av största vikt att ytterligare korttidsparkeringar ordnas på Järnvägsalléns norra sida i samband med omdaning av järnvägsområdet. Detta måste prioriteras, men kan inte uttryckas tvingande i detaljplanen för Lodet (ingår inte i planområdet). Även långtidsparkering har sin givna plats inom detta område. Omdaningen är ett övergripande projekt som måste drivas i samarbete med Banverket, SJ och kommunen.

Utformningen av trafikytor och uppställningsytor har justerats på illustrationen i samråd med trafikexpertis och Länstrafiken.

Handikappfrågor behandlas i samband med bygglov och gatuprojektering.

Brandförsvarets synpunkter behandlas i bygglovskedet.

Frågan om parkeringstidens längd vid Järnvägstorget behandlas inte i detaljplanen.

Detaljplanens intentioner är att godsmagasinet på sikt ska flyttas från kvarteret.

I samband med omdaning av järnvägsområdet är en förutsättning att Sport och Motion hittar en annan plats för sin verksamhet. Det nuvarande läget är trafikmässigt mycket dåligt för denna verksamhet.

SAMMANFATTNING

Planhandlingarna har reviderats enligt följande:

Kvarteret Lodet har utökats 2,0 meter mot söder.

På illustrationen har lastområdet vid godsmagasinet stuvats om, en grönyta har tillskapats sydväst om sexvåningshuset. Tidigare illustrerad takterrass har utgått. Mindre justeringar har gjorts på dockorna för bussar, fasad mot Järnvägsallén och läget av mur.

BESLUT:

Byggnadsnämnden beslutar

att revidera detaljplanen och

att anta den reviderade detaljplanen.

Upplýsingar om överklagande; se bilaga UNDERRÄTTELSE.

PLANBESKRIVNING

1 (6)

Detaljplan för fastigheten **LODET 1 m m** inom Centrum i Umeå kommun

HANDLINGAR

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser, illustration, planbeskrivning med två skissbilagor, genomförandebeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar till att ge förutsättningar för att uppföra en ny bussterminal.

Avsikten är därvid att fullfölja bebyggelsen vid Järnvägstorget med ytterligare en byggnad i sex våningar med bussterminalfunktioner i de två nedersta våningsplanen. De fyra övre planen avses innehålla bostäder alternativt kontor. En dockningsuppställning skapas för 12 bussar. Bussgodsmagasinet ligger kvar tills vidare.

PLANDATA

Området är beläget i nordvästra delen av Umeå Centrum. Planområdet omfattar ca 1 hektar. Marken ägs av Umeå kommun.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Planområdet ingår i tätbebyggelseområdet enligt Översiktsplan för Umeå kommun och omfattas av Översiktsplan för Centrala Stan. Bägge planerna är antagna år 1990. För området gäller detaljplaner fastställda 1937-01-11 och 1952-02-15.

Kommunfullmäktige har 1984-09-17 uppdragit till planeringsutskottet att utreda busstationens framtida utformning. Ett antal olika utformningar har studerats. Planeringsutskottet har 1993-09-08 godkänt dokumentet "Bussterminal i Centrum (aug -93)" för fortsatt utformning av busstationen i kvarteret Lodet för regional och interregional trafik.

Gestaltningen av bussterminalen är mycket viktig då den är Umeås ansikte utåt för resenärerna. I ovannämnda dokument anges att höga kvalitetsmål bör gälla både för komfort och estetik, att pendelbussar bör överflyttas till Vasaplan/Vasagatan. En dockningsuppställning för 10-12 bussar redovisas inom kvarteret Lodet. Likaså uttalas att godsmagasinet på lång sikt flyttas från kvarteret till närbelägen plats samt att busstationen bör utbyggas etappvis med bibehållna utvecklingsmöjligheter som resecentrum i samverkan med SJ.

Planeringsutskottet har 1994-03-02 uppdragit åt byggnadsnämnden att upprätta detaljplan för kvarteret.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Marken är plan. Längs nuvarande Dunkersgatan skapas en zon med trädplantering och markvegetation som skiljeremsa mellan busskörytan och gång- och cykelstråket. Runt om bussterminalen längs gångbanorna planteras gatubjörkar. I övrigt är i huvudsak all byggnadsfri mark hårdgjord och avsedd för manövrering och uppställning av bussar och lastande fordon. Ett mindre grönområde tillskapas i marknivå i anslutning till bostadshuset.

Marken består av 1,5-2,0 meter mo/finsand därunder ca 15 meter svartmocka. Grundvattenytan ligger på cirka 2,0-2,5 meters djup med mycket hög järnhalt. Grundundersökning kommer att krävas i samband med ansökan om bygglov.

Bebyggelse

Den befintliga busstationen, som anlades 1937, är idag helt otidsenlig. Stora brister finns bl a i säkerhet, bekvämlighet och service för resenärer. Nuvarande terminalbyggnad avses rivas.

Förslaget innebär att de två Bågenhusen kompletteras med ytterligare en byggnad i sex våningar. Därmed fullföljs den ursprungliga stadsplaneidén för Järnvägstorget. Detaljplanens intentioner är att nybebyggelsen ges en omsorgsfull utformning i samklang med den befintliga vid Järnvägstorget. Viktigt är också gestaltningen av det utvändiga rummet inom hela planområdet. En ljus och luftig terminalhall ska eftersträvas.

I bottenvåningen, som får en något större våningshöjd, inryms terminalfunktioner som vänthall, biljettexpedition, trafikinformation, servering, kiosk, toaletter, effektförvaring m m. Direkt utgång anordnas till varje buss. Handikappfrågorna ska ges största vikt vid utformningen av terminalen. Våningsplan två avses i huvudsak innehålla kontors- och personalutrymmen för bussterminalens behov och för trafikföretagen. En mindre del av våningsplanet kan medges innehålla bostäder.

Bostäder är huvudändamålet för de fyra övre våningarna. Med hänsyn till att bostäderna blir relativt utsatta för buller och avgaser och har begränsad tillgång på friyta medges i planen en alternativ användning för kontorsändamål.

Bostäderna utgör i huvudsak smålägenheter. Ett 30-tal lägenheter inryms. I första hand är lägenheterna avsedda för andra grupper än barnfamiljer. Soprum för container anordnas i markplanet. Åtkomst för brandförsvarets höjdfordon och behov av byggnadstekniska åtgärder ur brandskyddssynpunkt klargörs i bygglovskedet.

Skyddsrum

Krav på skyddsrum finns inom området. Skyddsrumskrav fördras.

Friytor

Bostädernas behov av friyta med godtagbar miljö är svåra att lösa. På mark kan endast en liten friyta ordnas. Kompletterande lösningar måste därför skapas för att nå motsvarande kvalitet. Ett alternativ är att anlägga en terrass ovanpå den utkragande terminalbyggnaden. Den riskerar dock att bli tämligen utsatt för buller och avgaser och är dessutom byggnadstekniskt komplicerad. Ett annat alternativ skulle en gemensam takterrass högst upp i bostadsbyggnaden kunna vara. Ett tredje alternativ är att varje lägenhet förses med rymliga inglasade balkonger. I bygglovskedet får lösas vilket alternativ eller kombination av alternativ som ger en kvalitativt godtagbar lösning för att tillgodose bostädernas behov av friyta. På illustrationen redovisas ett alternativ med en mindre friyta på mark och inglasade balkonger.

Ett övergripande mål för Centrala Stans utveckling är ett ökat bostadsbyggande och en prioritering av detta framför andra anspråk på markanvändning i centrum.

Föreslagen bostadsbyggnad i kvarteret Lodet är helt omgärdad av trafikytor. För att överhuvud taget kunna inrymma bostäder här, har det således varit nödvändigt att skapa en särskilt anpassad lösning angående friytor för dessa kvarter.

Trafik

Principutformning. Ytan för bussar utformas för dockningsuppställning i solfjäderform av 12 bussar. Dockningsuppställningen medför en mycket hög säkerhet och bekvämlighet för bussresenärerna.

För trafikinformation till resenärerna installeras ett system med TV-monitörer som visar bussarnas avgångstider, hållplatslägen m m. Samlingsmonitörer ska finnas på central plats i terminalbyggnaden. TV-monitor som visar varje enskild bussavgång finns vid respektive utgång till bussen.

Angöring och parkering. Terminalen utformas med en passagerarsida mot Järnvägstorget. Här finns huvudentrén och angöring för privatbilar och taxi samt korttidsparkering. För att inrymma angöring minskar antalet korttidsplatser med ca 8 st jämfört med idag. Ett större antal korttidsplatser hade varit önskvärda, men kan av utrymmesskäl inte anordnas. Entréer till terminalbyggnaden kommer att finnas även vid Dunkersgatan och Magasinsgatan. Befintlig taxistation vid järnvägsstationen ligger kvar.

En framtida inglasad gångbro över Järnvägsallén avses komma till på sikt för att knyta samman bussterminalen med järnvägsområdet som en del i ett framtida resecentrum. Som en del i detta skall också ytterligare korttidsparkering samt en långtidsparkering på norra sidan av Järnvägsallén ingå.

En stor cykelparkering lokaliseras söder om terminalbyggnaden längs den nuvarande Dunkersgatan, som omvandlas till gång- och cykeltgata.

PLANBESKRIVNING

4 (6)

Uppställning av bussar som för tillfället inte är i trafik kan i begränsad omfattning ske inom kvarteret. Uppställning av ytterligare bussar måste ske på annan plats än inom kvarteret Lodet.

Den befintliga lastgatan i källarplanet vid fastigheten Kraften 11 med tillfart från nuvarande Dunkersgatan ska även fortsättningsvis vara tillgänglig. Lastgatan ansluter till allmän plats.

Parkeringsbehovet. Den nya terminalen alstrar ett parkeringsbehov av ca 37 platser enligt gällande parkeringsnorm. Detta fördelas med Bostäder 2000 m² (plan 3-6) 14 platser, Kontor 500 m² (plan 2) 9 platser, Servering, kiosk, biljettförsäljning ca 300 m² (plan 1) ca 14 platser.

Med Stiftelsen Bostaden som byggherre kommer behovet av bostadsparkering att tillgodoses inom det angränsande kvarteret Mejseln. Övrigt parkeringsbehov 23 bilplatser får tillgodoses genom friköp. Antalet platser som då ska friköpas är 15.

Parkeringsbehovet för godsmagasinet personal kan lösas inom kvarteret invid godsmagasinet.

Omstigning. De allra flesta resenärer ska resa vidare från bussterminalen inom eller utom staden. Omstigning mellan olika färdmedel: fjärrbuss, tåg, regionalbuss, lokalbuss, flygbuss, båtbus, charterbuss, personbil/taxi och cykel ska underlättas. De av lokaltrafikens busslinjer som inte passerar bussterminalen kan nås vid hållplatser Vasaplan/Vasagatan eller på Skolgatan. Frågan om hållplatslägen för lokalbuss, direktbuss och flygbuss i anslutning till kvarteret Lodet är inte slutligt löst. På sikt måste eftersträvas hållplatslägen på ömse sidor av Järnvägsallén vid bussterminalen intill järnvägsstationen (framtida resecentrum).

Så länge Järnvägsallén utgör europaväg och SJ:s mark inte är åtkomlig är det mycket svårt att inrätta en hållplats på Järnvägsalléns norra sida. Som kortsiktig lösning har kommunen, Umeå Lokaltrafik AB och Vägverket diskuterat en alternativ placering antingen på Magasinsgatan vid kvarteret Mejseln eller på Järnvägstorget vid kvarteret Kraften. Det sistnämnda alternativet innebär förändrad linjesträckning för buss i västlig färdriktning och en utbyggnad av en hållplatsficka.

För buss i östlig färdriktning kan en hållplatsficka placeras på Järnvägsallén vid kvarteret Lodet. Vägverket är dock tveksam till en sådan placering så länge Järnvägsallén utgör europaväg. Enligt nu föreliggande vägplaner förutsätts en ny väg E12 vara utbyggd år 1998. Det på illustrationsplanen redovisade hållplatsläget på Järnvägsalléns södra sida gäller då gatan inte längre utgör E 12.

Omstigningsmöjligheter i anslutning till kvarteret Lodet framgår av bilaga 1 till planbeskrivningen och av illustrationsplanen. På bilagan har redovi-

sats lokalbusshållplatser på Järnvägsalléns södra sida i östlig färdriktning och alternativet Magasinsgatan i västlig färdriktning.

Fordonsrörelser inom kvarteret. Terminalområdet är utformat så att all busstrafik har infart vid korsningen Magasinsgatan/Dunkersgatan och utfart vid korsningen Magasinsgatan/Parkvägen. Bussrörelserna i terminalen är således enkelriktade. Småbilar som hämtar/lämnar gods angör på godsmagasinet södra sida. Vid bussinfarten Magasinsgatan/Dunkersgatan förekommer således även dubbelriktad biltrafik.

Stor omsorg ska läggas vid utformning av terminalens markytor för att ge optisk ledning av hur fordonsrörelserna avses ske. Eventuellt behov av bussbommar vid in- och utfart får klarläggas efter att terminalen varit i bruk en tid. Sådana bussbommar har redovisats på illustrationsplanen.

Vid utfarten från terminalområdet mot Magasinsgatan/Parkgatan kan i högt trafik viss kösituation uppstå. Om behov uppstår får framkomlighetshöjande åtgärder för busstrafiken vidtas.

./.

Fordonsrörelser inom terminalområdet framgår av bilaga 2 till planbeskrivningen.

Godsmagasinet. Det nuvarande bussgodsmagasinet avses tills vidare ligga kvar med sin verksamhet som idag. Vissa ombyggnadsarbeten fordras på magasinet som flyttning av lastbryggor och portar för anpassning till den föreslagna terminalutformningen. Detaljplanen medger en påbyggnad av ytterligare en våning om högst 100 m² bruttoarea för att inrymma personalrum m m. En viss ansiktslyftning av byggnadens fasader bör göras. Det är angeläget att en nytt läge för bussgodsmagasinet kan hittas i nära anslutning till kvarteret Lodet inom en nära framtid av trafiksäkerhetsskäl. Resgods som hanteras av passagerare bör lastas/lossas med hjälp av personal.

Vasaplan. I samband med nybyggnationen inom kvarteret Lodet avses pendelbusstrafiken flyttas över till Vasaplan/Vasagatan. Där föreslås Vasagatan mellan Skolgatan och Norrlandsgatan få sex nya hållplatslägen och ett ytterligare hållplatsläge anordnas på Vasaplan. Överflyttning av berörd trafik avses ske innan nybyggnadsarbetena startar på kvarteret Lodet.

Trafiksäkerhet. Av trafiksäkerhetsskäl omgärdas bussytan av en mur, minst 1,2 meter hög. Detta hindrar fotgängare att ta sig in mot backande bussar. En planbestämmelse har införts om detta. Tekniskt system (TV-monitorer) installeras för att höja säkerheten då buss ska backa ut efter angöring.

Störningar

Planområdet störs av väg- och tågtrafikbuller och luftföroreningar från väg E12. Även bussterminalen orsakar störningar i form av buller och avgaser.

Friyta för bostäder ska avskärmas så att acceptabla nivåer för trafikbuller och avgaser erhålls. För trafikbuller ska eftersträvas att den dygnsekviva-

PLANBESKRIVNING

6 (6)

lenta nivån utomhus inte överstiger 55 dBA. Fasaderna ska bullerisoleras så att en trafikbullernivå på högst 30 dBA uppnås inomhus för bostäder. Friskluftsintagen ska placeras i gynnsammaste läge.

Vid bussangöring ska finnas system för värme- och elanslutning för att begränsa tomtgångskörning.

Utförligare beskrivning finnas i den miljökonsekvensbeskrivning för buss-terminalen 1993-11-23 (reviderad 1995-01-17), som tillhör planhandlingarna.

En analys av eventuella vibrationsstörningar från järnvägen bör göras. Enligt stadsbyggnadskontorets bygginspektion bedöms denna fråga kunna lösas utan alltför omfattande åtgärder. Behov av åtgärder får klargöras i samband med bygglovprövningen.

Teknisk försörjning

Anslutningar av vatten och avlopp sker till kommunens nät. Avfallshanteringen sköts av kommunen.

Befintliga vatten- och avloppsledningar längs Dunkersgatan kommer att flyttas eller ersättas i samband med projektets genomförande. Samordning ska här ske med läget för föreslagen mur.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

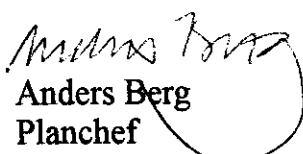
Frågor som rör plangenomförandet redovisas i genomförandebeskrivningen.


Kompletterande samråd har hållits med Länsstyrelsen och Vägverket.

REVIDERING

Efter utställning har planbeskrivningen justerats angående friyta på mark och flyttning av vatten- och avloppsledningar. På plankartan har fastigheten LODET 1 utökats 2,0 meter söderut. På illustrationen har justeringar skett av bussuppställning vid godsmagasinet, en grönyta har tillskapats på mark i anslutning till bostadshuset. Tidigare illustrerad takterrass har utgått. Mindre justeringar har gjorts på dockorna för bussar, fasad mot Järnvägsallén och läget av mur.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå, februari 1995
Reviderad april 1995


Anders Berg
Planchef


Benny Sandberg
Planingenjör



Detaljplan för fastigheten LODET 1 m.m. inom Centrum i Umeå kommun,
Västerbottens län

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Genomförandetiden kan sättas att utgå årsskiftet närmast efter minimitiden fem år.

Fastighetsägaren svarar för åtgärder inom kvartersmark. Kommunen är idag fastighetsägare och kommer antingen att själv vara byggherre eller eventuellt överlåta fastigheten och byggherreuppgiften på Stiftelsen Bostaden (se nedan under planekonomiska frågor). Bussterminaldelen med markområde avses hyras ut till ett särskilt bolag som svarar för driften av bussterminalen.

Kommunen är huvudman för allmän plats.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastigheten Lodet 1 utökas något på södra sidan och mot öster för att anpassas till den nya planens kvartersavgränsningar.

Beroende på vilka lösningar som tas fram för att tillgodose parkeringsbehovet kan olika former av fastighetssamverkan krävas. Med Stiftelsen Bostaden som byggherre avses parkeringsbehovet för bostäder tillgodoses i kvarteret Mejseln, vilket får regleras med servitut eller gemensamhetsanläggning.

Eventuellt kan önskemål uppstå att dela upp bussterminalen och bostad/kontors-byggnaden på två skilda fastigheter med olika huvudmän. En sådan fastighetsindelning kan troligen godtas, men kräver ett antal omsorgsfullt utformade servitut och gemensamhetsanläggningar för att kunna anses lämplig.

TEKNISKA FRÅGOR

Fasader skall utföras så att trafikbullernivån blir högst 30 dBA inomhus för bostäder.

Kompletterande grundundersökning liksom kompletterande utredning avseende eventuella vibrationer från jämvägen och hur dessa i så fall ska hanteras kommer att krävas vid projektering och i samband med bygglov.

Den allmänna platsen väster om Kraften 11 avses utformas med cykelparkeringar, GC-väg och gångytor så att varutransporter även i fortsättningen kan ske till källarmedfarten i byggnadens västra gavel. Man får dock räkna med att varutransporter till fastighetens källarplan även i fortsättningen till stor del måste ske från östra nedfarten, mot Rådhusplanaden

PARKERING

Parkeringsbehovet för bostäderna, ca 15 platser, skall enligt Plan- och Bygglagen tillgodoses inom fastigheten eller i dess omedelbara närhet. Att bygga en källarvåning för parkering torde undvikas av kostnadsskäl. Stiftelsen Bostaden har i stället erforderligt antal p-platser för bostädernas behov

tillgängliga i sin fastighet i kvarteret Mejseln, vilket kan anses tillräckligt närbeläget.

Om bostadsvåningarna i stället skall utnyttjas för kontorsändamål uppstår ett utökat parkeringsbehov (18 platser per 1000 m² kontorsvåningsyta enligt gällande norm). Det innebär att upp till 36 platser kan behöva ordnas om kontorsändamålet skall utnyttjas. Dessa platser behöver dock inte ordnas inom fastigheten eller dess omedelbara närhet utan kan förläggas på visst gångavstånd. Friköp kan också aktualiseras.

Om förslaget till nya parkeringsnormer genomförs, enligt vad som aktualiserats i det pågående översiktsplanarbetet för Centrala Stan, så blir kravet på p-platser detsamma för kontor och bostäder (7 pl/1000 m²). Det minimiantal platser som då kommer att krävas för eventuella kontor är emellertid avsedda enbart för kunder och besökare. Dessa platser skall dessutom vara allmänt väl åtkomliga, vilket i detta fall knappast kan tillgodoses på annat sätt än genom friköp. Även om nya p-normer skulle bli aktuella att tillämpa kommer därför fler parkeringsplatser (friköp för kund- och besöksparkering) att krävas för eventuella kontor.

Parkeringsbehovet för anställda liksom angöring och korttidsparkering för kunder till godsmagasinet löses i anslutning till detta med tillfart från Magasinsgatan.

Övriga verksamhetsytors parkeringsbehov, ca 23 platser, torde få lösas genom friköp (av ca 15 platser). Om arbetsplatsparkering kan ordnas genom fastighetsamverkan med någon fastighet på något längre gångavstånd från fastigheten än för bostäderna kan det också accepteras.

Vilka lösningar på ovan nämnda parkeringsfrågor som byggherren avser att välja, utöver bostadsparkeringen i kvarteret Mejseln, har ännu inte klarlagts. Detta måste byggherren lösa senast i samband med bygglovprövningen.

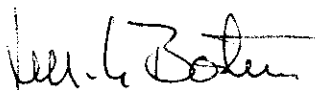
Korttids-parkering för biljettköp, avlämnande av resenärer och liknande ärenden till bussterminalen får ske på de allmänna parkeringarna mot Järnvägstorget. Någon särskild plats till långtidsparkering för bussresenärer finns inte avsatt.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Planläggnings- och övriga exploateringskostnader betalas av fastighetsägaren och/eller byggherren.

Genomförandet bygger på att erforderligt statsbidrag till bussterminaldelarna utgår via det s.k. länstrafikanslaget (LTA-medel). Eftersom fastigheten inte ägs av driftintressenterna själva torde en förutsättning för utbetalning vara att kommunen, eller eventuellt kommunens bostadsstiftelse, står som byggherre.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå februari 1995
reviderad april 1995



Lars-Göran Boström
Stadsbyggnadschef

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR BUSSTERMINAL I CENTRUM

Inledning

I det följande ges en beskrivning av hur det planerade förslaget till bussterminal i kv Lodet påverkar omgivningen avseende buller, vibrationer, luftföroreningar, barriäreffekter samt stadsbild. Avseende den långa förhistorien och de många alternativa förslagen till bussterminal hänvisas till bilaga 6.

Nuläge

Idag ankommer och avgår 240 bussar per dygn. Med ny terminal och överflyttning av "pendelbussar" till Vasaplan beräknas antalet ankommande och avgående bussar minska till 100. Detta innebär en reduktion på 58%. Flest avgångar sker 16.00-16.30. Av de totalt 15 avgångarna under denna tid kan 10 flyttas till Vasaplan. Antalet bussar kan fram till år 2010 antas öka pga ökat antal resor med ca 20% (ca 30 bussar på kv Lodet).

Trafikflödena på Järnvägsallén uppgår idag till ca 17 000 fordon. Med utbyggnad av nya kringfarter bedöms flödena år 2010 ligga på samma nivå som idag.

Under vissa meteorologiska förhållanden (inversioner) överskrider riktvärden för luftkvalitet i hela centrala staden. Mätningar av luftföroreningshalter visar att aktuellt område är hårt belastat (se bilaga 1). Belastningen orsakas av trafikflöden på Järnvägsallén men också till del från nuvarande busstation och SJ:s godsterminal. Nuvarande E4 passerar också området på kort avstånd.

Idag är max 60 lägenheter utsatta för buller i intervallet 65-70 dB(A). Inga lägenheter utsätts för bullernivåer över 70 dB(A).

Buller

En reduktion av antalet bussar på kv Lodet enligt ovan bedöms leda till en minskning av bullernivåerna med ca 3 dB(A) inom kv Lodet. Detta förutsätter en byggnadskropp enligt bilaga 4.

Buller orsakat av trafik på Järnvägsallén bedöms inte förändras av trafik- anläggningens lokalisering.

Antalet störda lägenheter bedöms inte öka.

Vibrationer

Marken kring kv Lodet består av ett ytskikt på ca 2 m av siltig sand och därunder den s k "svartmockan". Området är därför vibrationskänsligt. Störningar orsakade av bussar minskar dock jämfört med dagens situation pga färre bussrörelser. Längs busstråket i Centrala Stan och på Vasaplan uppmärksammas vibrationsproblematiken i det fortsatta utvecklingsarbetet av kollektivtrafiken.

Luftföroreningar

Utsläppen från bussar på kv Lodet bedöms minska med ca 50% inom kvarteret pga minskat antal bussrörelser.

Beräkningar av utvecklingen avseende luftföroreningar visar att avgashalterna kommer att minska i framtiden framförallt beroende på ökad katalysatorandel. Bakgrundshalten minskar också.

Gränsvärdet för NO₂ bedöms underskridas år 2005, förutsatt att nya förbifarter för E12 och E4 är utbyggda.

På Vasaplan ökar belastningen med tillkommande antal bussar men riktvärdena bedöms underskridas år 2000 eller tidigare om tillräckligt antal bussar överförs till etanoldrift.

Barriäreffekter

Ingen förändring sker jämfört med dagens situation. Om resecentrum inrättas förutsättes bussterminal och järnvägsstation sammankopplas via en planskild gångförbindelse över Järnvägsallén.

Stadsbild

Med byggandet av busstationen kompletteras halvcirkeln som utgör det bärande elementet i utformningen av Järnvägstorget. Längs Järnvägsallén sluts gaturummet med busstationen. Båda förändringarna är positiva.

Diskussion

Projektet bedöms ur omgivningshygienisk synpunkt inte innebära en försämring.

Användningen av lokaler i den nya byggnaden är inte slutligt bestämd. Om bostäder blir aktuella (ca 20 st) måste fasad och eventuella vistelseytor bullerskyddas och friskluftsintagens placering noga studeras.

En busstation i centrum bedöms ur miljösynpunkt vara acceptabel och är nödvändig för att hålla en god kollektivtrafikstandard.

Miljökontoret	Stadsbyggnadskontoret	Gatukontoret
Stefan Johnson	Anders Berg	Mathias Wärnhjelm
	Benny Sandberg	

Rev 1995-01-17

Kompletterad under rubriken luftföroreningar med att gränsvärdet för NO₂ bedöms underskridas år 2005, förutsatt att nya förbifarter för E12 och E4 är utbyggda.

- BILAGOR:**
- 1 Mätning NO₂
 - 2 Beräkning luftföroreningar
 - 3 Beräkning buller
 - 4 Beskrivning av bussterminal, Arking
 - 5 Skrivelse till PLU, 93-09-01
 - 6 Bussterminal i centrum, augusti 1993

BILAGORNA FINNS TILLGÄNGLIGA PÅ STADSBYGGNADSKONTORET

Detaljplan för fastigheten LODET 1 m m inom centrum i Umeå kommun, Västerbottens län

Samråd har skett med länsstyrelsen, fastighetsbildningsmyndigheten, sakägare och boende, berörda kommunala förvaltningar och bolag samt berörda trafikföretag, Vägverket och Telia AB.

Sakägare har underrättats om planändringen genom brev postade 20 september 1994. Flygblad till boende har delats ut dagen därpå.

LÄNSSTYRELSEN

En bussterminal för regional trafik är angelägen i residensstaden. Resenärernas mål är inte bussterminalen i sig. Övergång till den lokala kollektivtrafiken bör därför ske med korta väntetider och förflyttningar. Detaljplanen anger att en stor del av busstrafiken till kvarteret Lodet kommer att flyttas över till Vasaplan. Av planhandlingarna bör principerna för övergång från den regionala trafiken till det lokala trafiknätet tydligare belysas.

Resenärens första intryck av Umeå är miljön vid bussterminalen. Stor vikt bör därför läggas på gestaltningen av denna. I förslaget ligger den gamla godsterminalen kvar med sin ur gestaltningssynpunkt undermåliga lösning. Trafiken till godsterminalen är omfattande och kommer att inverka på den regionala busstrafikens rörelser inom terminalområdet. För att uppnå en ur gestaltningssynpunkt mer tilltalande och ur trafiksäkerhetssynpunkt bättre lösning såväl inom som i anslutning till terminalen bör godsterminalen lokaliseras till annan plats.

Planområdet kommer att störas av väg- och tågtrafikbuller samt luftföroreningar från väg E12. Bussterminalen ger även störningar i form av buller och avgaser. Planerad överflyttning av pendelbussar till Vasaplan innebär att bullernivån inom kvarteret Lodet kommer att minska. Buller orsakat av trafik på Järnvägsallén förändras inte av trafikanklägningens lokalisering. Antalet bullerutsatta lägenheter bedöms inte öka. Angivna riktvärden för luftkvalité bedöms underskridas år 2000. Det är angeläget att miljösituationen följs upp för att åtgärder skall kunna vidtas om angivna riktvärden överskrids.

Länsstyrelsen anser att inomhusmiljön bör kunna klaras genom särskild fasadisolering förutsatt att riktvärdena för luftkvalité inte överskrids. Beträffande utomhusmiljön anser länsstyrelsen att den föreslagna terrassen ovanpå den utkragade terminalbyggnaden inte har en sådan kvalitet att den bör komma till utförande. Med hänsyn till den totala miljösituationen på platsen ifrågasätts därför bostäder inom terminalkvarteret. Oklarheter föreligger i planmaterialet bl a beträffande in- och utfarter, bussangöringar, parkeringsbehov för boende, besökare och anställda m m. Länsstyrelsen förutsätter därför fortsatt samråd innan planen ställs ut.

Samråd i ärendet har skett med vägverket, funktionen för miljöskydd respektive kulturmiljö.

FASTIGHETSBLDNINGSMYNDIGHETEN

Fastighetsbildningsmyndigheten har vid muntligt samråd ingen erinran mot planförslaget.

SAKÄGARE OCH ANDRA INTRESSETER

Bostadsrättsföreningen Hede, ägare till fastigheten Kraften 11 anser att om tillgång till servering anses nödvändig i den föreslagna byggnaden bör en sådan dimensioneras endast för de resandes behov. Det finns redan nu alltför många näringsställen runt Järnvägstorget. En nattöppen restaurang skulle inverka på trivsel och miljö för de boende.

Transport med mindre varubilar måste kunna ske till befintlig lastgata i fastigheten Kraften 11, med infart på byggnadens västra gavel. För att minska cykelparkeringen vid västra gaveln krävs därför att den planerade cykeluppställningen längs Dunkersgatan kraftigt utökas.

Götgatan är i planförslaget redovisad som återvändsgata. Bostadsrättsföreningen är intresserade av att lämna synpunkter på utformningen av denna.

Lokal- och affärsinnehavarna vid Järnvägstorget genom Hans Larsson, Låsman anför följande: Förslaget till ny bussterminal innebär en rad försämringar för oss lokal- och affärsinnehavare vid Järnvägstorget. Den enda normala gångtrafiken som förekommer i området är den till bussterminalen. Om pendelbussarna flyttas från bussterminalen torde det innebära att ca 40 % av vårt kundunderlag försvinner. Även för bilburna kunder blir det försämringar då ett 10-tal parkeringsplatser försvinner. Resterande platser får ett ökat tryck då nya bostäder/kontor skapas inom kvarteret. Vi förmodar att parkeringsavgiften kommer att höjas kraftigt. Nedfarten till befintlig lastgata är svårtillgänglig. Vi affärsinnehavare på Järnvägstorget kräver att ni ej försämrar vår situation.

Exotic Zoo i Umeå AB, Erik Edlund. Föreslagen utformning av terminalen motverkar det primära målet att minska stopp- och manövertiden för bussarna. En backande buss är en stor säkerhetsrisk, särskilt ledbussarna. Backningsmanövrer tar ofta 5-10 minuter. Under denna tid hindrar det närstående bussar. Det är inte viktigt med många terminalplatser om man kan minska ståtiden för varje buss, vilket förbättrar miljösituationen för alla. En buss på tomgång eller under manöver är en mäktig miljöbov. Bussen bör inte flyttas förrän den ska lämna terminalen. Bussar som har en begränsad last bör kunna lossas där de står och embarkerar passagerare.

Det "attraktiva grönområde" som är inritat invid magasinsbyggnadens sydöstra hörn saboterar effektivt trafiken till och runt magasinet.

Nuvarande uppställningsmetod för bussar bör behållas. En överbyggd gångväg föreslås från stationsbyggnaden och över bussarnas främre partier. Detta tak kan senare förlängas till ett ny- eller ombyggt godsmagasin. Säkerheten tillgodoses med belysning och skyddsräcken.

Inne i stationsbyggnaden ska finnas datorskärmar som visar var bussarna står och när de är tillgängliga för påstigning. Detta minskar behovet att stå ute och vänta. Biljettförsäljning ska styras till terminalen för att minska ståtiderna.

Var ska de 10-12 stora fordon som idag står uppställda invid Järnvägsallén parkera om förslaget genomförs?

Godsterminalen får absolut inte flytta bort från sin nuvarande plats. Bussgodsets unika fördel är dess tillgänglighet. Terminalen måste göras modernare och mer tillgänglig för fordon. Planen söder om godsmagasinet kan minskas i storlek och få ökad tillgänglighet om befintlig plattbeläggning tas bort. Terminalen kan därmed flyttas eller byggas ut mot söder.

KOMMUNAL REMISS

Kommunala förvaltningar och bolag, trafikföretag, Vägverket och Telia AB har under tiden 20 september-12 oktober 1994 fått planförslaget på remiss.

Yttranden utan erinran ur plansynpunkt har inkommit från kommunstyrelsens planeringsutskott och Statens Järnvägar.

Banverket påpekar att området är vibrationskänsligt. Därför bör en analys av eventuella vibrationsstörningar även från järnvägen beaktas i det fortsatta planarbetet.

Brandförsvaret. Ur brandskyddssynpunkt ingen erinran under förutsättning att uppställningsplatser för brandförsvarets höjdfordon anordnas så att nödutrymning från samtliga lägenheter kan ske. Om detta inte är möjligt måste byggnadstekniska åtgärder vidtas för att trygga utrymning.

Umeå Energi AB. Planerad nybyggnad kan anslutas till fjärrvärme. En befintlig fjärrvärmeservis måste eventuellt flyttas ca 10 meter. Befintliga elkablar i Dunkersgatan hamnar under planerad mur. Kostnaden för kabelflyttning bör belasta fastighetsägaren.

Tekniska kontoret. Befintliga vatten- och avloppsledningar i Dunkersgatan ligger nära föreslaget stängsel. Ett u-område bör läggas in. Kan

stängslet förskjutas med hänsyn till befintliga ledningar?

Ett soprum för container bör anordnas i markplan med god tillgänglighet för sopbilen.

Befintliga björkar i trottoar norr om kvarteret Arken bör mätas in och redovisas i planen. Utformningen av ytan mellan muren/stängslet och björkraden bör redovisas.

Kommunala handkapprådet kräver att handikapp-parkeringar placeras nära byggnadens entré, att gångytor är fria från uppställningsplats för cyklar, att gång- och cykelvägar beläggs med asfalt eller plattor, att lutningar utförs anpassade för rullstol och att övergångsställen och angöringsplatser utförs med tanke på personer med funktionshinder. Man kräver också att få yttra sig när bygglov söks för byggnaden.

Länstrafiken i Västerbotten AB anför att inomhusväntutrymmen måste omfatta alla dockningsplatser, även västerut mot Magasinsgatan. Separata utgångar måste finnas till varje dockningsplats.

Säkerhetsanordningar med funktion att förare av buss, som backar ut från dockningsficka, kan kontrollera bakomvarande yta måste finnas. T ex i form av TV-monitor för varje dockningsplats.

Ej nödvändigt att markvärma hela körytan för bussar.

Miljökontoret. Planområdet kommer att störas av buller och avgaser från omkringliggande trafik samt från den interna trafiken. Miljöfrågorna har studerats och utvärderats i en miljökonsekvensbeskrivning daterad 1993-11-23. Miljöstörningarna inom kvarteret kan hållas på en acceptabel nivå om planen genomförs enligt samrådshandlingarna. Det bedöms positivt att planen, förutom bostäder, medger etablering av kontor.

I miljökonsekvensbeskrivningen under rubriken "Luftföroreningar" på sidan 2 anges att riktvärdena bedöms underskridas år 2000. Beräkningarna är gjorda med utgångspunkt från att nya förbifarter för E12 och E4 byggs.

Socialtjänsten. Socialtjänsten innehar ett servicehus (kv Mejseln) och ett elevhem för riksgymnasieungdomar (kv Arken) i anslutning till kvarteret Lodet. Dessa verksamheter gynnas av en ny busstation anpassad för rullstolsbundna. En planskild gångförbindelse över Järnvägsallén skulle ge de boende stora förbättringar. För de planerade smålägenheterna förutsätts friytor som även kan passa barn och gamla. Speciella säkerhetskrav måste ställas om friytan läggs ovanpå terminalbyggnaden. Socialtjänsten ser mycket positivt på att lägenheter inplaneras i kvarteret. Socialtjänsten har önskemål att tidigt få information om utformning av planerade lägenheter för att i byggnaden kunna planera in lämpliga bostäder för en grupp människor som är i stort behov av att bo centralt.

Telia AB. Befintliga telekablar finns inom området. Dessa försörjer förutom fastigheten Lodet delar av bangårdsområdet. Telia AB är angelägna att i god tid få ta del av tidplan för åtgärder som kan påverka dessa anläggningar.

Umeå Lokaltrafik AB (ULTRA). Bussterminalen i sig utgör inte målpunkt för en stor del av resenärerna. Det är därför mycket angeläget att omstigningar mellan fjärrbuss, tåg, lokalbuss, personbil/taxi, cykel och gång studeras. Relationerna fjärrbuss-lokalbuss och lokalbuss-lokalbuss har inte preciserats.

Sex lokala busslinjer berör kvarteret Lodet (linjerna 9, 69, 72, NUS, 80, 78). ULTRA anser det synnerligen angeläget att pröva möjligheten att anlägga busshållplatser på Järnvägsallén vid kvarteret Lodet i bägge körriktningarna. Alternativ placering av det norra hållplatsläget är vid den kommande terminalens huvudentré. Detta läge anser ULTRA möjligt, men utdömer det som permanent lösning, då det innebär olika linjeföring i respektive riktning, försvårar omstigning lokalbuss-lokalbuss samt förlänger körtiden för vissa berörda linjer.

ULTRA anser att den del av terminalens trafikering som ska överföras till Vasaplan måste flyttas över innan ombyggnadsarbeten startas i kvarteret Lodet.

Terminalens utformning utgår från att all utfart sker i norra delen vilket innebär att köanhopning kan uppstå vid utfarten mot Magasinsgatan. Det korta avståndet på Magasinsgatan mellan utfarten och Järnvägsallén medför att övrig trafik på gatan kan blockera utfarten. Detta kan ge blockeringar och säkerhetsrisker inom terminalen. Detta bör ges en lösning som innebär att den lokala busstrafiken i Magasinsgatan inte störs.

Etappindelning av ombyggnaden är angelägen. ULTRA vill ha fortlöpande information om etapputformning.

Vägverket konstaterar följande oklarheter som bör klarläggas under samrådtiden:

Lokaltrafikens angöring till huvudentrén ej klarlagd. Från trafiksäkerhets-synpunkt är det olämpligt att anordna en hållplats i direkt anslutning till E12.

Endast bussar tillåts röra sig inom kvarteret med in- och utfart mot Magasinsgatan. Planbeskrivningen redovisar ej var in- respektive utfart ska ske. Då bussgodsmagasinet avses kvarligga tills vidare blir följden att anslutningen vid Dunkersgatan måste upplåtas för dubbelriktad trafik. Trafiksäkerheten kan härvid ifrågasättas eftersom trafikföringen kommer att ske av olika fordonstyper.

För närvarande ankommer och avgår 240 bussar per dygn. Med ny terminal och överflyttning av pendelbussar till Vasaplan beräknas bussfrekvensen minska med 140 bussar/dygn. När denna överflyttning ska ske framgår ej av materialet.

Hur parkeringsbehovet för boende, besökare och anställda ska tillgodoses bör klarläggas under samrådstiden.

I planbeskrivningen redovisas att erforderliga friytor för bostäder tillgodoses på en terrass ovanpå den utkragade terminalbyggnaden. Av planförslaget och illustrationsplanen framgår ej klart att terminalplattformen ska vara överbyggd.

Korttidsparkering för biljettköp, avlämnande av resenärer och liknande ärenden vid bussterminalen får ske på parkeringsplatserna vid Järnvägstorget ca 50-100 meter från huvudentrén. Detta är ej tillfredsställande ur service- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Vid nyplanering av en bussterminal bör bl a transportsystemet utformas och lösas på ett bekvämt och trafiksäkert sätt. Utifrån vad som redovisas i planen är inte dessa krav uppfyllda. Vi anser därför att planen bör överarbetas innan den går vidare i planprocessen. Därvid önskas ytterligare samråd i ärendet.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Kompletterande samråd

Kompletterande samråd har hållits med Länsstyrelsen och Vägverket.

Länsstyrelsen anger en viss tveksamhet till lokalisering av bostäder inom terminalkvarteret ur miljösynpunkt. Utformning av den föreslagna terrassen ovanpå den utkragade terminalbyggnaden måste studeras ytterligare. Man anser också att ambitionen om en "ansiktslyftning" av terminalen även bör gälla det befintliga bussgodsmagasinet. Angöring för privatbilar ska lösas bättre.

Vägverket anser att föreslagen hållplats för lokalbussarna på Järnvägshalléns södra sida är olämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt så länge Järnvägshallén utgör E12. Bussterminalen beräknas vara färdigställd 1997. Med Vägverkets nuvarande tidplan beräknas E12 ha fått en annan sträckning år 1998.

Övrigt

Under planarbetet har framförts önskemål att detaljplanen skulle medge att godsmagasinsbyggnaden får påbyggas med en andra våning om högst 100 m² bruttoarea för att inrymma personalrum m m.

SAMMANFATTANDE KOMMENTAR

Inledning

Kommunstyrelsens planeringsutskott har 1993-09-08 godkänt dokumentet "Bussterminal i Centrum (aug -93)" som riktlinje för utformningen av busstationen i kvarteret Lodet.

I detta dokument anges att höga kvalitetsmål bör gälla både för komfort och estetik, att pendelbussar bör överflyttas till Vasaplan/Vasagatan. En dockningsuppställning för 10-12 bussar redovisas. Likaså uttalas att godsmagasinet på lång sikt flyttas från kvarteret till närbelägen plats samt att busstationen bör utbyggas etappvis med bibehållna utvecklingsmöjligheter som resecentrum i samverkan med SJ.

Gestaltning och utformning

Gestaltningen av bussterminalen är mycket viktig då den är Umeås ansikte utåt för resenärerna. I det dokument som planeringsutskottet godkänt som riktlinje för utformningen anges att höga kvalitetsmål bör gälla för både komfort och estetik.

En ljus och luftig terminalhall ska eftersträvas. Viktigt är också utformningen av byggnadernas exteriör och det utvändiga rummet.

Väntutrymmen inomhus ska skapas med direkt utgång till varje buss. I terminalhallen ska finnas servicefunktioner som information och biljettförsäljning, effektförvaring, toaletter, telefon, kiosk, servering m m. Huruvida restaurang med tillagningskök ska finnas avgörs inte i detaljplanen.

Handikappfrågorna ska ges största vikt vid utformning av terminalen.

Gestaltning- och utformningsfrågan har utvecklats i planbeskrivningen.

Omstigning

Bussterminalen i sig är inte målpunkt för resenärerna. Den övervägande andelen av resenärerna ska resa vidare inom eller utom staden. Flera remissinstanser efterlyser en redovisning i detaljplanen av alla de omstigningsrelationer som ska finnas vid bussterminalen i syfte att underlätta dessa. Därvid ska studeras alla relationer mellan alla färdmedel: fjärrbuss, tåg (inkl Botniabanan), regionalbuss, lokalbuss, flygbuss, båtbus, charterbuss, personbil/taxi, cykel och gång.

Dessa frågor har studerats av stadsbyggnadskontoret och redovisas i

./.

en skiss (bilaga 1) till planbeskrivningen. Denna skiss redovisar var olika fordonsslag angör, hållplats för lokalbussar och taxi, cykelparkering, gång- och cykelvägar och entréernas placering samt korttidsparkering för personbilar.

Frågan om hållplatslägen för lokalbuss, direktbuss och flygbuss i anslutning till kvarteret Lodet är inte slutligt löst. På bilagan redovisas hållplatser på Järnvägsalléns södra sida och Magasinsgatans västra sida. Frågan har utvecklats i planbeskrivningen.

Antalet ankommande och avgående bussar vid kvarteret Lodet kommer att minska. Av dagens 240 bussar/dygn kommer 140 bussar (främst pendelbussar) inte att trafikera kvarteret Lodet utan enbart angöra terminalen för lokalbussarna vid Vasaplan/Vasagatan. Överflyttning av pendelbussarna till Vasaplan/Vasagatan avses ske innan byggnads- och markarbeten påbörjas inom kvarteret Lodet.

En framtida planskild inglasad gångbro över Järnvägsallén mot SJ:s område har redovisats på illustrationsplanen. Terminalbyggnaden kommer vid projekteringen att förberedas för en sådan gångbro med rulltrappor in i terminalhallen. Detta är en mycket viktig länk för att på sikt skapa ett samordnat resecentrum.

Godsmagasinet

Det nuvarande bussgodsmagasinet avses tills vidare ligga kvar med sin verksamhet som idag. Vissa ombyggnadsarbeten fordras på magasinet som flyttning av lastbryggor och portar för anpassning till den föreslagna terminalutformningen. I detaljplanen har införts en möjlighet att bygga på med en ytterligare våning om högst 100 m² bruttoarea för att inrymma personalrum m m. En "ansiktslyftning" av byggnadens fasader bör också göras. Det är angeläget att ett nytt läge på sikt kan hittas för bussgodsmagasinet kan i nära anslutning till kvarteret Lodet av trafiksäkerhetsskäl. Planbeskrivningen har utvecklats på denna punkt.

In- och utfart samt bussrörelser inom kvarteret Lodet

Terminalområdet är utformat så att all busstrafik har infart från korsningen Magasinsgatan/Dunkersgatan och utfart vid korsningen Magasinsgatan/Parkvägen. Bussrörelserna i dockningsterminalen är således enkelriktade.

Resgods som hanteras av passagerare bör lastas/lossas under medverkan av personal.

Småbilar som hämtar/lämnar gods skall som nu angöra godsmagasinet på dess södra sida. Vid bussinfarten Magasinsgatan/Dunkersgatan förekommer således även dubbelriktad biltrafik till/från terminalen. Detaljut-

formningen av körytorna är här viktig ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Vid bussarnas utfart från terminalområdet mot Magasinsgatan/Parkgatan kan i högtrafik viss kösituation uppstå och blockeringar kan tänkas uppkomma inom terminalområdet. Denna fråga bör följas upp efter att terminalen byggs ut. Om dessa studier visar behov av framkomlighetshöjande åtgärder kan bussutfart från terminalen prioriteras med trafiksignal.

Stor vikt ska läggas vid placering och utformning av refuger, räcken, murar o dyl för att nå största möjliga optiska ledning av hur man färdas inom terminalen. Eventuellt behov av bussbommar vid ut- och infart får avgöras vid uppföljande studier av trafiksituationen.

./.

Buss- och bilrörelser inom terminalområdet framgår av bilaga 2 till planbeskrivningen. Planbeskrivningens textdel har utvecklats på denna punkt.

Angöring och parkering

Angöring av taxi och personbilar sker vid terminalens huvudentré mot Järnvägstorget. En befintlig taxistation vid järnvägsstationen kvarligger. Någon ytterligare taxistation kan inte anses erforderlig vid bussterminalen.

Antalet platser för korttidsparkering kommer att minska med ca åtta st framför terminalens huvudentré jämfört med idag. Detta har varit nödvändigt för att inrymma angöring för personbilar. Omedelbart framför huvudentrén kommer att finnas 8 bilplatser och i nära anslutning (inom 80 m) finns ytterligare ett 20-tal. Ett större antal platser hade naturligtvis varit önskvärda. Av utrymmesskäl har inte detta varit möjligt. På sikt borde ytterligare korttidsparkering samt en långtidsparkering anläggas på norra sidan av Järnvägsallén i direkt anslutning till kvarteret Lodet. Detta kan ingå som en del i ett framtida samordnad resecentrum.

Terminalen har också en passagerarentré mot Magasinsgatan intill kvarteret Tången.

Tillfart till befintlig lastgata i källaren i fastigheten Kraften 11 ska säkras. Redovisas på illustrationen. Lastgatan ansluter till allmän plats.

Parkeringsbehovet. Den nya terminalen alstrar ett parkeringsbehov av ca 37 platser enligt gällande parkeringsnorm. Detta fördelas med Bostäder 2000 m² (plan 3-6) 14 platser, Kontor 500 m² (plan 2) 9 platser, Servering, kiosk, biljettförsäljning m m ca 300 m² (plan 1) ca 14 platser.

Med Stiftelsen Bostaden som byggherre kommer behovet av bostadsparkering att tillgodoses inom det angränsande kvarteret Mejseln. Övrigt parkeringsbehov 23 bilplatser kan tillgodoses genom friköp. Antalet plat-

ser som då ska friköpas är 15.

Parkeringsbehovet för godsmagasinet personal kan lösas inom kvarteret invid godsmagasinet.

Parkeringsavgiftens storlek för korttidsparkering på gatumark är ingen detaljplanefråga. Någon höjning är, enligt uppgift från Tekniska kontoret, dock inte aktuell.

Föreslagen cykelparkering har på illustrationen utökats mot väster längs Dunkersgatan.

Trafiksäkerhet

Tekniskt övervakningssystem (TV-monitorer) förutsätts installeras som visar föraren att inget hinder finns bakom buss som ska backa.

Bostadsmiljö

Frågan om hur bostädernas behov av friyta ska kunna lösas på ett funktions- och miljömässigt godtagbart sätt har utvecklats i planbeskrivningen.

Bostäderna utgörs i huvudsak av smålägenheter. Med tanke på den friytestandard som kan åstadkommas är de i första hand inte tänkta för barnfamiljer.

Verksamheter

Enligt nu föreliggande planer avses café med servering av enklare maträtter kunna inrymmas i terminalbyggnaden. Störningar för boende bedöms bli av ringa omfattning.

Pendelbussarnas flyttning till Vasaplan/Vasagatan kan komma att påverka kundunderlaget för befintliga näringsidkare vid Järnvägstorget. Detaljplanen reglerar inte denna fråga.

För trafikinformation till resenärer ska installeras ett system med TV-monitorer som visar bussarnas avgångstiden, hållplatslägen m m. Planbeskrivningen har utvecklats på denna punkt.

Störningar

Miljösituationen är enligt miljökonsekvensbeskrivning 1993-11-23 godtagbar. Miljösituationen bör dock följas upp med för- och efterstudier. Ett förtydligande har gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen avseende vilka förutsättningar som ligger till grund för bedömning av luftföroreningar.

Vid bussangöring ska finnas system för värme- och elanslutning för att

begränsa tomtgångskörning och kallstarter.

En analys av eventuella vibrationsstörningar från järnvägen bör göras. Enligt stadsbyggnadskontorets bygginspektion bedöms denna fråga kunna lösas utan alltför omfattande åtgärder. Behov av åtgärder får klargöras i samband med bygglovprövningen.

Ledningsomläggningar

Vid underhandskontakter med Tekniska kontoret har framkommit att det ännu inte är klarlagt om befintliga vatten- och avloppsledningar längs Dunkersgatan kan ligga kvar eller om de ska ersättas i samband med genomförandet av bussterminalprojektet. Något u-område bedöms, i samråd med Tekniska kontoret, inte erfordras.

Övrigt

Åtkomst för brandförsvarets höjdfordon och behov av byggnadstekniska åtgärder ur brandskyddssynpunkt får klargöras i bygglovskedet.

Soprum ska finnas i byggnaden i markplanet lätt åtkomligt för sopbilar (containerbil).

Etappindelning av byggnads- och markarbeten redovisas i genomförandebeskrivningen.

Uppställning av bussar får ske på annan plats än i kvarteret Lodet. Några få bussar kan uppställas inom kvarterets nordvästra del.

Kompletterande samråd har skett med Länsstyrelsen och Vägverket.

Under planarbetet har framkommit önskemål att eventuellt få inreda bostäder inom del av våningsplan två i föreslagen terminalbyggnad. Stadsbyggnadskontoret anser att detta kan medges, förutsatt att en acceptabel boendemiljö åstadkoms. En bestämmelse har införts om detta.

Plankartan har vidare kompletterats med en bestämmelse om att fasader till material och färg ska samstämmas med intilliggande byggnad inom kvarteret Kraften. Dessutom har mindre felaktigheter rättas på plankartan.

SAMMANFATTNING

Planhandlingarna har justerats och kompletterats enligt följande:

Planbeskrivningen

Planbeskrivningen har utvecklats vad gäller gestaltning och utformning av terminalen samt beträffande godsmagasinet. Texten om buss- och bil-

rörelser inom kvarteret och om långtidsparkering har gjorts fylligare.

Till beskrivningen har fogats två skissbilagor; bilaga 1 visar omstigningsrelationer mellan olika färdmedel och gång- och cykelstråk till/från terminalen; bilaga 2 visar fordonsrörelser inom kvarteret.

Frågan om hur bostädernas behov av friyta ska kunna lösas har utvecklats, likaså avsikten att installera ett datoriserat informationssystem för resenärerna.

Behov av att i bygglovskedet klargöra eventuella vibrationer från järnvägen har omnämnts. Frågan om eventuellt behov av ledningsomläggning har utvecklats.

Genomförandebeskrivningen

Genomförandebeskrivningen har kompletterats, bl a när det gäller möjlig fastighetsindelning och genomförandet av olika parkeringslösningar.

Plankartan

Planbestämmelser har införts om friyta, påbyggnad av godsmagasinet, att del av våningsplan två i terminalbyggnaden kan medges innehålla bostäder, samt att fasader till material och färg skall samstämmas med intilliggande byggnad inom kvarteret Kraften. Mindre felaktigheter har rättats på plankartan.

Illustrationen

Illustrationen har kompletterats och utvecklats vad gäller ut- och infarter, entréer, gångytor, murar, busshållplatser, grönytor, korttidsparkering m m. Takterrass och balkonger redovisas på bostadsbyggnaden. En framtida inglasad gångbro över Järnvägsallén redovisas.


Föreslagen cykelparkering längs Dunkersgatan har utökats. Tillfart till befintlig lastgata på fastigheten Kraften 11 redovisas också.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Den till planhandlingarna hörande miljökonsekvensbeskrivningen har förtydligats angående luftföroreningar.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå februari 1995
Planavdelningen

Anders Berg
Planchef


Benny Sandberg
Planingenjör

Ärende		Ink datum 1995-06-09	Dnr (FRM) 95/58
		Tidigaste reg datum 1995-06-09	Aktbeteckning (FRM) 1995-06-09
Registerområde, kommun		Antal handl	Antal kartor
Akt utgallrad datum		LSt dnr 1995-06-09	Reg datum/annat avsl datum 1995-06-09
P g a ärende (dnr)		Beslutsdatum	
HANDLÄGGNING	Datum		Datum
	<input type="checkbox"/> Infört på registerkarta	<input type="checkbox"/> Godkänt	
	<input type="checkbox"/> Mellanlagrat	<input type="checkbox"/> Slutfört	
	<input type="checkbox"/> Granskat utan anm	<input type="checkbox"/> Akt till arkiv	
INFORMATION	<input checked="" type="checkbox"/> Nyregistrering	<input type="checkbox"/> Ändring	<input type="checkbox"/> Avregistrering
	Planförkortning Dp	Status B	Plannamn/Text Ändret 1
	Registerkarta -466		
	Gäller t o m		Arkivplats
	Tilläggsinformation		
	Genomförandetid		
	Börjar 1995-05-04	Börjar	
	Utgår 2000-12-31	Utgår	
	Berör Till: ändret 1, karta 2:1		
	Bort:		
Berörda Fp/Dp			
Anmärkningar Lage kraft 1995-05-03 Inlagd i Arkiv			

