

Planprogram för

Umeå C och Stallbacken

inom Centrala stan i Umeå kommun,
Västerbottens län



Planprogram för Umeå C och Stallbacken

Programbeskrivning

Samrådshandling
Juni 2026
BN-2023/01686

Deltagande kommunala verksamheter

- Detaljplanering
- Gator och parker
- Mark och exploatering
- Miljö- och hälsoskydd
- Strategisk utveckling
- Fastighet

Deltagande kommunala bolag

- Umeå Energi AB
- Umeå Parkerings AB (Upab)
- Vatten och Avfallskompetens i Norr AB (Vakin)

Källor

Om inte annat anges:
Fotografier: Umeå kommun
Ortofoton: Lantmäteriet
Kartor och illustrationer: White arkitekter

Genomförda utredningar

Som underlag för planprogrammet har ett antal utredningar tagits fram. I efterföljande detaljplaneprocesser kommer flera aspekter att behöva utredas vidare.

- *Strukturstudie Gamla godsbangården*
Februari 2021, Theory Into Practice, Trivector & Veronika Borg
- *Översiktlig höjd- och dagvattenutredning*
December 2024, Sigma Civil
- *Trafikutredning Umeå C och Stallbacken*
Maj 2025, Trivector
- *Bullerutredning Stallbacken, Skottbuller och trafikbuller*
Oktober 2025, Efterklang
- *Konsekvensbeskrivning kulturmiljö*
April 2026, White arkitekter AB

Handlingarna har tagits fram av White arkitekter och Umeå kommun, Detaljplanering

Innehåll

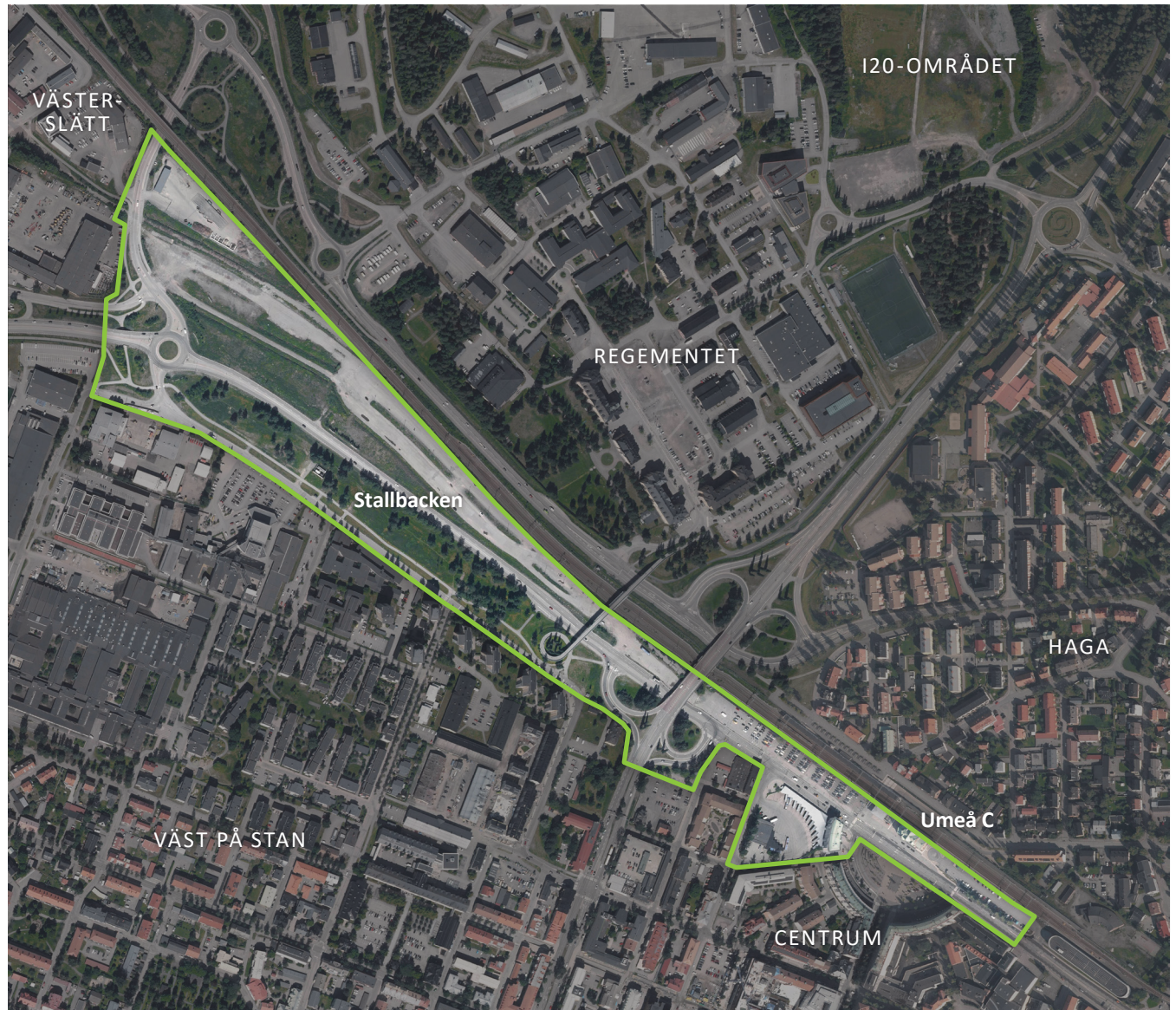
Ett strategiskt omvandlingsområde i centrala Umeå	1	Programförslagets huvuddrag	17	Offentliga platser	29
Planprogrammets syfte	2	Det gröna Umeå växer	17	Resecentrum och Järnvägstorget	29
Sammanfattning av programförslaget	3	Bygga mer stad och stadsplanearvet	18	Västerplan	30
Strukturplan för framtiden med avstamp i historien	3	Stadssiluett	21	Stallbackspan	30
Trafikstruktur	4	Täthet som skapar närhet	21	Ridhusparken	31
Stadskvarter	4	Stadsbyggnadskaraktär	21	Små platsbildningar	32
Områdets innehåll	4	Kommunikationer och trafik	22	Utformning av kvarter och bebyggelse	33
Stadsbild och stadssiluett	4	Gångstråk	22	Stenstadskaraktär	33
Gällande planer och beslut	5	Cykelstråk	22	Trästadskaraktär	34
Översiktsplan	5	Kollektivtrafik och resecentrum	22	Gårdar	35
Innanför ringleden – Stadsutvecklingsprogram	6	Parkering och mobilitetshus	23	Parkering	35
Gällande detaljplaner	6	Programförslagets innehåll	24	Konsekvenser av programförslaget	36
Riksintressen	7	Skola och förskola	24	Undersökning av betydande miljöpåverkan	36
Programområdet idag	8	Kommersiella lokaler	25	Luftföroreningar	36
Landskap och naturmiljö	8	Eventlokaler	25	Buller	36
Rekreation och friluftsliv	8	Kontor och arbetsplatser	25	Dagvatten	37
Kommunikationer	9	Hotell	25	Kulturmiljö	37
Teknisk infrastruktur	11	Bostäder	25	Stadsbild	37
Bebyggelse	11	Grön-, blå- och vitstruktur	26	Ekologi	37
Kulturmiljö	13	Utformning av stadsrum	27	Grönytor och ekosystemtjänster	38
Service	13	Gaturum	27	Trafik	38
Störningar och risker	13	Västra Esplanaden	28	Genomförande	40
Föreningar	14	Ridvägen	28	Markägare inom programområdet	40
Programförslaget	15	Kvartersgator	28	Organisatoriska frågor	40
Strategier	16	Anna Grönfeldts gata	28		
		Järnvägsallén	28		
		Bomvägen	28		

Ett strategiskt omvandlingsområde i centrala Umeå

Umeå har under lång tid fungerat som en stark tillväxtmotor i norra Sverige och fortsätter att växa med en stabilt ökande befolkning. Kommunens vision om att nå 200 000 invånare år 2050 ställer höga krav på en långsiktigt hållbar och resurs-snål planering. Inom Centrala stan bär Umeå C och Stallbacken en betydande del av kommunens tillväxscenari.

Efter färdigställandet av Umeåprojektet – utbyggnaden av en ringled runt Umeå tätort – har Umeå kommun förvärvat statens vägnät innanför ringleden. Avsikten är att de tidigare europavägarna genom tätorten ska omvandlas till funktionella och attraktiva stadsrum, och att komplettering med ny stadsbebyggelse ska prövas på den mark som blir tillgänglig. Omvandlingen utgår från målen om att förbättra luftmiljön, klara miljö kvalitetsnormer och därmed möjliggöra fortsatt utveckling av Umeås centrala delar.

Området Stallbacken, i den nordvästra delen av centrala Umeå, utgör tillsammans med området kring Umeå C ett strategiskt omvandlingsområde med stor betydelse för stadens fortsatta utveckling. Området präglas i dag av omfattande väginfrastruktur och spår av tidigare järnvägsfunktioner. Genom planprogrammet tydliggörs förutsättningarna för att omvandla platsen till en funktionsblandad, tät och långsiktigt hållbar del av staden. Här finns potential att knyta samman centrala områden och att skapa nya stadsmiljöer med bostäder, verksamheter, service och god tillgång till kollektivtrafik.



Programområdet

Planprogrammets syfte

Syftet är att sammanställa och tydliggöra förutsättningar för områdets utveckling. I planprogrammet ska kommunens vision och stadsbyggnadsprinciper för området utvecklas och eventuella målkonflikter beskrivas.

Inom ramen för programmet kan övergripande utredningar och avvägningar göras för till exempel trafikstruktur, teknisk infrastruktur, höjdsättning, kulturmiljöfrågor, luftkvalitet, dagvatten och skyfallshantering.

Syftet är även att möjliggöra för en tidig och tydlig dialog med de myndigheter och parter som berörs.

Planprogram



Detaljplaner



Planprocessen för planprogram med efterföljande detaljplanering. Planprogrammet är för närvarande i samrådsskede.

Om planprogram

Programmet ska utgöra ett vägledande underlag för kommunen och byggaktörer i den fortsatta planprocessen och som helhet vara en beskrivning av kommunens målbild och ambitionsnivå. Generella och specifika riktlinjer redovisas för fortsatt detaljplaneläggning för att skapa en sammanhållen bebyggelsekaraktär inom området. Detta är särskilt viktigt då programområdet väntas utvecklas etappvis under en längre tidsperiod.

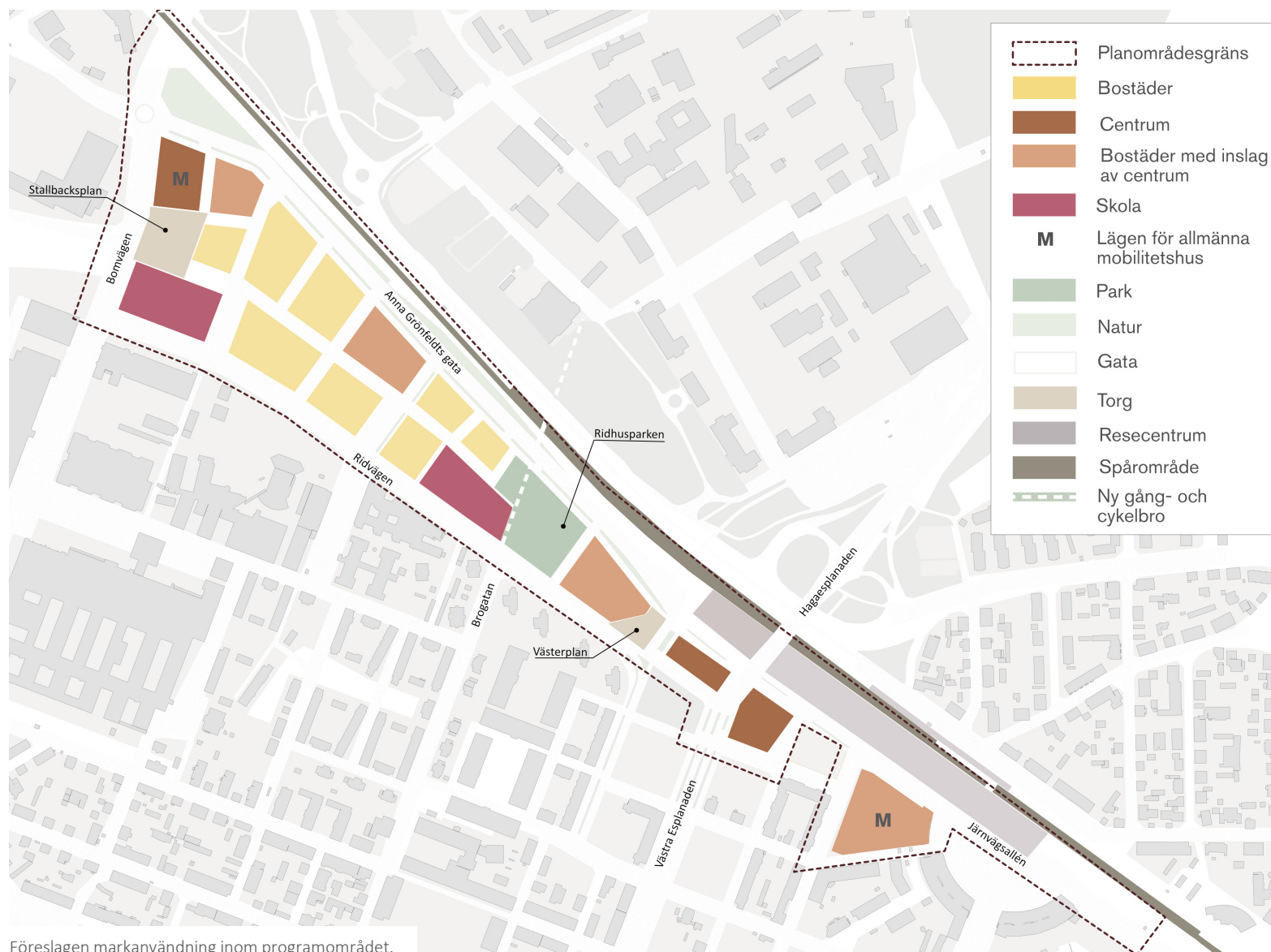
Planprocessen

Planprogrammet är den första delen i en demokratisk process som mynnar ut i detaljplaner som reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelse och byggnadsverk ska utformas. I planprogrammet fastställs huvuddragen i planläggningen och övergripande utredningar görs.

Samråd av planförslaget sker med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och andra berörda. Syftet med samrådet är att samla in information och synpunkter, förankra förslaget och få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt. De skriftliga synpunkter som inkommit under samrådstiden redovisas och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter justeras förslaget utifrån inkomna synpunkter. Planprogrammet godkänns sedan genom ett politiskt beslut av byggnadsnämnden, men det är inte en bindande handling och kan heller inte överklagas. Överklagande är möjligt först när en detaljplan är antagen, vilket är det sista skedet i planprocessen.

Syftet med ett planprogram är alltså att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med de berörda erfarenheter och synpunkter. De berörda ges också möjlighet till insyn och påverkan i ett tidigt skede, innan kommunens ställningstaganden helt har tagit form.

Sammanfattning av programförslaget



Strukturplan för framtiden med avstamp i historien

Planförslaget skapar plats för hållbara och attraktiva livsmiljöer för fler i centrala Umeå. Förslaget innehåller:

- cirka 1 400 nya bostäder,
- kommunala verksamheter som gymnasieskola, förskola, mobilitetsanläggningar och resecentrum,
- kommersiella verksamheter såsom kommersiella lokaler, eventlokal och hotell,
- allmän plats i form av gator, torg och park.

Möjligheten att skapa nya sammanhängande stadsmiljöer skapas genom en omdaning av Anna Grönfeldts gata (f.d. Vännäsvägen) och Västra Esplanaden till stadsgator. En flytt av Anna Grönfeldts gata ger plats för nya stadskvarter och mer centrumbebyggelse. Strukturen bygger vidare på Umeås stadsplanearv med trädplanteade esplanader, alléer och långgator och skapar en utvidgad stadsmiljö i Centrala stan som hänger samman. Stadsrummen vid Järnvägstorget utvecklas och knyts i väster ihop med nya stadsrum norr om Ridvägen.

Gällande planer och beslut

Översiktsplan

Översiktsplanen ligger till grund för all planering av byggande och markanvändning i kommunen. Den beskriver hur kommunens mark och vatten ska användas och utvecklas ur ett långsiktigt perspektiv. Programområdet omfattas av Översiktsplan för Umeå kommun – Fördjupning för de centrala stadsdelarna.

I översiktsplanen beskrivs hur utbyggnaden av ringleden öppnar upp för nya möjligheter för att omvandla och utveckla tunga trafikleder till attraktiv stadsmiljö. En alternativ användning av trafikens överytor kan skapa nya värden och möjligheter i centrumstadsdelarna. Riktlinjerna i översiktsplanen anger bland annat att centrumstadsdelarnas gator med trafikledskaraktär successivt ska omvandlas till attraktiva och funktionella stadsrum. För programområdet för Stallbacken och Umeå C föreslår den fördjupade översiktsplanen ny kvartersbebyggelse och parker.

Översiktsplanens utgångspunkt är att planera för en hållbar tillväxt med sikte på Umeå kommuns mål om 200 000 invånare senast år 2050. Umeås framtida tillväxt föreslås framförallt koncentreras till stadens centrala delar, befintliga stadsdelar samt i kommundelarnas tätorter. För att detta ska vara möjligt har sex utvecklingsstrategier och ett befolknings-scenario formulerats. Här följer en kort sammanfattning av utvecklistrategierna:



Femkilometersstaden – den täta staden!

Tillkommande bebyggelse ska så långt som möjligt samlas inom fem kilometer från centrum för att möjliggöra en stad som gynnar gång-, cykeltrafik och kollektivtrafik samt skapar hög tillgänglighet.



Mer stad! – Komplettering som vitaliserande kraft

Nya tätbebyggda blandstadskvarter intill befintliga så att staden växer samman, investeringar i det äldre beståndet stimuleras och ökade flöden av människor och verksamheter kan bidra till ökad trygghetskänsla.



Skapa hög täthet i nya stadsdelar

Nya kvarter ska ha en hög täthet för att stödja utbud av service och ett mer utvecklat stadsliv.



Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder

Förtätning ska ske genom ny tät kvartersbebyggelse längs kollektivtrafikstråk för att möjliggöra hög turtäthet, en pålitlig kollektivtrafik och en effektivare, mer stadsmässig markanvändning där barriärer minskar och nya samband skapas.



Satsa på offentliga rum och parker!

Offentliga rum utformas för att vara gröna, levande, trygga och upplevelserika året om, vilket stärker urbaniteten, tryggheten och stadens attraktionskraft för invånare, besökare, handel och service.



Alla ska vara med!

All planering ska genomsyras av öppenhet, demokrati och jämställdhet. Det offentliga rummet så att alla kan vistas där på lika villkor. Utgå ifrån barn, ungdomar och personer med funktionshinder vid byggandet av staden – det leder till en stad för alla!



Planillustration, bilaga till Översiktsplan Umeå kommun – Fördjupning för de centrala stadsdelarna. Inom programområdet anges Ny kvartersbebyggelse samt Parker och parkstråk. De föreslagna nya kvarterens form och lägen ska endast uppfattas som en illustration. Kommande planläggning får klarlägga exakta gränser och användning.

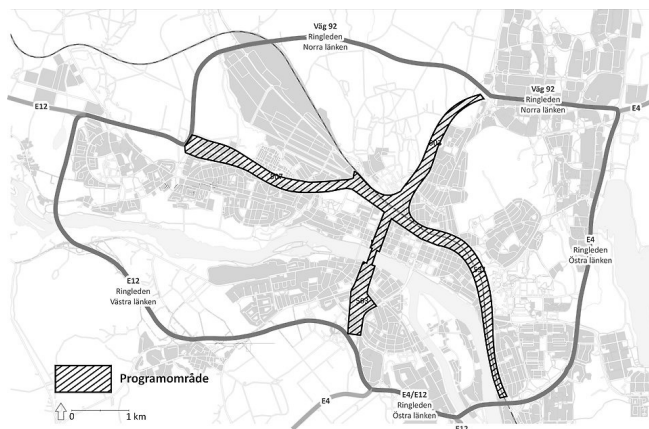
Förtätningen ska ske med målet att skapa en tät blandstad där attraktiva mötesplatser, tydliga stadsrum och en blandning av funktioner ger trygghet, liv och rörelse åt den utvidgade stadskärnan. Tillgänglighet och trygghet uppnås lättare i en tät stad med en hög ambition för det offentliga rummets utformning. Stadskärnans viktigaste funktion är att vara en attraktiv mötesplats för hela regionen och ska därför ha plats för mer handel och nya centrumskapande verksamheter.

Förenlighet med översiktsplanen

Programförslaget bedöms överensstämma med intentionerna i den fördjupade översiktsplanen. Översiktsplanen aktualitetsförklarades 2024.

Innanför ringleden – Stadsutvecklingsprogram

Efter att ringleden runt Umeå (Umeåprojektet) har färdigställts har kommunen tagit över statens vägnät innanför den. Målet är att omvandla de tidigare europavägarna genom Umeå tätort till funktionella och attraktiva stadsrum och att komplettering med ny stadsbebyggelse ska prövas på den mark som blir tillgänglig. Omvandlingen utgår från målen om att förbättra luftmiljön, klara miljö kvalitetsnormer och därmed möjliggöra fortsatt utveckling av Umeås centrala delar.



Karta med område som omfattas av stadsutvecklingsprogrammet

Stadsutvecklingsprogrammet Innanför ringleden är en vidareutveckling och konkretisering av översiktsplanens mål och strategier för Umeås centrala delar och då specifikt för området innanför ringleden. Utvecklingen av området har två huvudmål: bättre luftkvalitet i centrum och bygga mer stad.

Mål: Bättre luftkvalitet i centrum

För att minska luftföroreningar och nå miljö kvalitetsnormen i centrum krävs minskad biltrafik. Den viktigaste åtgärden är att utforma de tidigare E4- och E12-sträckorna och övrigt gatunät så att genomfartstrafiken omdirigeras till ringleden runt Umeå tätort, och så att transporter med kollektivtrafik, gång och cykel stimuleras för resor inom tätorten. I stadsutvecklingsprogrammet redovisas utgångspunkter och riktlinjer för denna omvandling av europavägarna från trafikleder till stadsgator.

Mål: Bygga mer stad

En utmaning är att klara tillväxten på ett hållbart sätt så att den inte leder till ökade luftföroreningar och andra oönskade effekter som ökade barriärer och segregation. För att klara detta anger översiktsplanen ett antal utvecklingsstrategier som är de gemensamma utgångspunkterna för stadens markanvändning som ska säkerställa en hållbar utveckling. Efter omvandlingen av tidigare E4 och E12 från trafikleder till stadsgator kommer stora markytor som idag ingår i vägsystemet kunna användas för nya stads kvarter. Denna förtätning kan ge en betydande ökning av ytor för boende, handel och arbetsplatser i centrala lägen. Dessa områden får bra förutsättningar för att huvudsakligen kunna trafikförsörjas med kollektivtrafik, gång och cykel.

Stadsutvecklingsprogrammet redovisar var en sådan omvandling med nya stads kvarter kan ske, och vilka kvaliteter som är viktiga att uppnå för de nya stadsområdena och inte minst det offentliga rummet. En utgångspunkt är också översiktsplanens riktlinjer för ny bebyggelse och förhållningssätt till kulturmiljöer.

Gällande detaljplaner

- Tången, Hammaren och Mejseln m.fl.
2480K-P121/1965. Förlängning av Västra Esplanaden planskilt järnvägsområdet.
- Lodet samt Järnvägstorget m.m.
2480K-P183/1969. Reglering av utbyggnad av Järnvägstorget.
- Ryttaren, Smeden, Svarvaren m.m.
2480K-P21/1974. Allmänt ändamål, fritids-, idrotts-, trafikändamål m.m.
- Västra bangårdsområdet
2480K-P61/1976. Utvidgning av bangårdsområde.
- Västra bangårdsområdet
2480K-P60/1985. Utvidgning av bangårdsområde.
- Lodet 1 m.m.
2480K-P95/40. Förutsättningar för ny bussterminal.
- Del av Umeå 3:1 och 5:1 samt Stadsleden 2:1 och 3:10
2480K-P03/274. Gång- och cykelbro mellan Ridvägen och Regimentet.
- Del av Botniabanan samt delar av Bomvägen och Hissjövägen
2480K-P05/18. Mark för järnvägsändamål samt omläggning av vägar.
- Delar av Vännäsvägen (E12) och Bomvägen m.m.
2480K-P07/28. Cirkulationsplats vid Vännäsvägen.
- Umeå 2:1, 3:1 och 7:4
2480K-P10/24. Gång- och cykeltunnel vid Järnvägstorget.
- Östra Dragonfältet
2480K-P2018/24. Lokalgata och nätstation.

Riksintressen

Riksintressen är geografiska områden som på grund av sina speciella förutsättningar är av nationellt intresse enligt 3–4 kap. miljöbalken. Områdena avser såväl olika bevarandevärden som områden som är viktiga för exploatering för ett visst ändamål. Utpökade områden ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värden eller möjligheterna att använda dessa för avsett ändamål.

Kulturmiljövården

Delar av programområdet omfattas av riksintresse för kulturmiljövården, Umeå [AC 10]. De områden som utgör riksintresse för kulturmiljövården har pekats ut för att de särskilt väl belyser viktiga delar av den svenska historien. I riksintresset ingår stora delar av Centrala stan och f.d. Västerbottens regemente (I20).

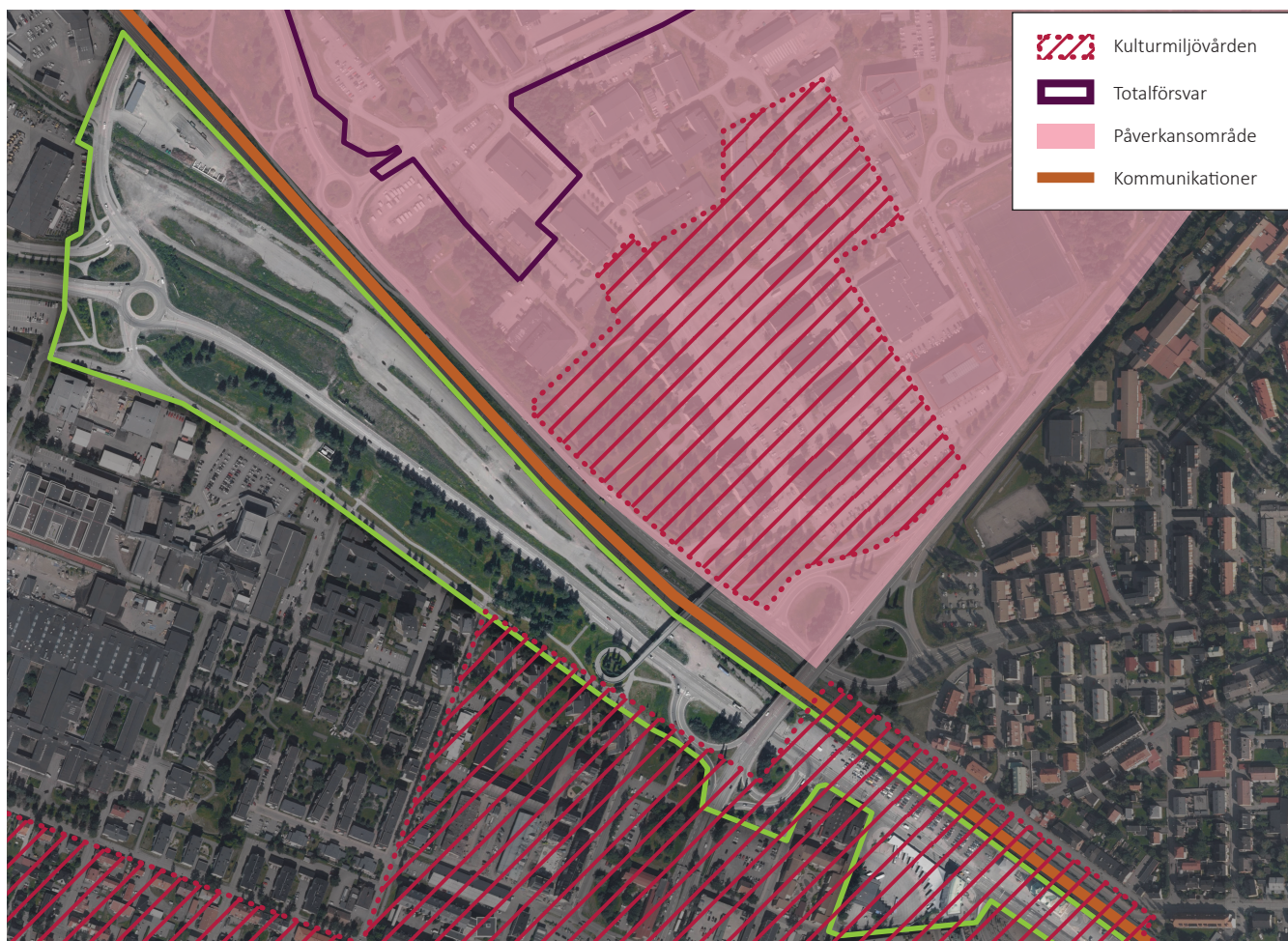
Totalförsvaret

Ett riksintresse för totalförsvaret, Umeå garnisons övnings- och skjutfält samt närövningsfält med skjutbanor, finns cirka 100 meter norr om programområdet. Påverkansområde för buller eller annan risk ligger cirka 50 meter norr om programområdet.

Kommunikationer

Luftfart

Programområdet omfattas av riksintresseområdet för Umeå flygplats i fråga om influensområde med hänsyn till flyghinder. Med influensområde avses det område inom vilket höga anläggningar såsom vindkraftverk, master, torn och andra byggnader kan innebära fysiska hinder för luftfarten. Den hinderfria ytan inom programområdet sluttar från områdets nordvästra del, där gäller som högst en hinderfri



Karta som visar aktuella riksintressen. Programområdets utbredning markerad med grön linje.

yta ovan en höjd av cirka +78 meter över nollplanet. Inom områdets östra del gäller en hinderfri yta ovan en höjd av +52,4 meter över nollplanet.

Järnväg

Programområdet angränsar i norr till järnväg som utgör riksintresse för kommunikationer och trafikeras av långväga persontrafik samt av godstrafik.

Programområdet idag

Programområdet ligger inom stadsdelsområdet Centrala stan, och omfattar de norra delarna av Centrum och Väst på Stan. I norr avgränsas området av ett järnvägsområde. I öster innefattar området Umeå Centralstation inklusive Järnvägstorget och delar av Järnvägsallén med omgivande kvarter. I väster ingår området mellan Ridvägen och järnvägsspåren fram till Bomvägen. Området karakteriseras av storskalig infrastruktur, impedimentytor och upplagsytor, samt viss urban miljö kring stationsområdet.



Flygvy från nordväst över planområdet. Orange linje visar ungefärlig gräns för programområdet.

Landskap och naturmiljö

Den västra delen av programområdet utgörs av en f.d. godsbangård, väg och angränsande mark. Området innehåller plana impedimentytor och gräsbeklädda grönytor med inslag av glest placerade träd samt asfalterade ytor för bland annat upplag. Väster om gång- och cykelbron över järnvägen finns en befintlig trädunge med äldre tallar, enstaka ekar och andra mindre lövträd. I den östra delen av programområdet är landskapet mer hårdgjort och har färre inslag av grönska. Denna del är bebyggd i högre uträkning och har fler nivåskillnader. Den grönstruktur som finns ligger i klöverbladskorsningen (Västra Esplanaden–Järnvägsallén) och utgörs av gräsbeklädda impedimentytor med enstaka träd. Inom området finns inga betydande naturvärden.

Rekreation och friluftsliv

De gröna ytor som finns inom och i direkt anslutning till programområdet är i hög grad utsatta för buller från vägtrafik och nyttjas inte för rekreation i någon större utsträckning. I översiktsplanen finns riktlinje om att en park eller grönområde som bjuder på lek, motion, lugna gröna oaser, anslutning till skidspår och mindre vilda rum (t.ex. stadsdelskogar eller blomrika ängar) bör finnas inom gångavstånd från bostaden, d.v.s. inom 250 meter.

Inom en kilometer från programområdet finns tillgång till flera natur- och rekreativmiljöer. Dessa utgörs av Umeälven och stadsparkerna utmed denna, natur- och strövområdet inom I20-området och Hedlundadungen, en park för sport, lek och äventyr. Tillsammans med idrotts- och mässområdet Nolia utgör den en central rekreativ målpunkt i närområdet.



Rekreativt gång- och cykelstråk utmed Ridvägen.
Foto: White arkitekter



Västra delen av programområdet med gångtunnel under Ytterhiskevägen. Foto: White arkitekter

Kommunikationer

Gatustruktur för motorfordon

Inom programområdet går trafiklederna Västra Esplanaden, Anna Grönfeldts gata (f.d. Vännäsvägen) och Järnvägsallén. Dessa vägar har tidigare varit europavägar och fungerat som genomfartsleder. Sedan ringleden färdigställt fungerar de huvudsakligen som huvudleder för trafik som ska ta sig till och mellan olika stadsdelar. Kommunen har hösten 2025 förvärvat dessa vägar från Trafikverket med syftet att omvandla dem till stadsgator.

Anna Grönfeldts gata har idag karaktären av en genomfartsled med en hastighet på 60 km/h och två körfält i vardera riktningen. Anna Grönfeldts gata, Bomvägen och Ytterhiskevägen, som alla har karaktären av genomfartsleder och inte omgärdas av någon bebyggelse idag, kommer i och med stadsutvecklingen att hamna i nya sammanhang och anpassas därefter.

Västra Esplanaden, mellan Västra Norrlandsgatan och järnvägen, är i huvudsak utformad för motorfordonstrafik, med två körfält i vardera riktningen plus svängkörfält. Björkplanteringar skiljer körbanorna åt. Västra Esplanaden ansluter till Järnvägsallén genom på- och avfartsramper, men i övrigt är gatan utformad med korsningar och passager i plan. Kommunen har utfört vissa åtgärder för att förbättra gatumiljön, bland annat har ett förbud införts mot fordon eller fordonståg som är längre än 15 meter, mer grönska har planterats och belysningen har förbättrats. På sikt kan gatan komma att byggas om för en mer stadsmässig utformning och för att tillskapa utrymmen för hållbara färd sätt.

Järnvägsallén, mellan Västra Esplanaden och Rådhusplanen, har två körfält i vardera riktningen och en gångväg



Avfartsramp på Västra Esplanadens västra sida med det f.d. militärsjukhuset till höger i bild. Foto: White arkitekter

på södra sidan. Hastigheten är begränsad till 40 km/h. Viktiga målpunkter utmed Järnvägsallén är Umeå Centralstation och Umeå busstation, där både regional och lokal busstrafik samt spårtrafik möts.

Ridvägen är idag en lokalgata med ett körfält i vardera riktningen. Hastigheten begränsas till 40 km/h. Ridvägen korsas i plan av Brogatan och Dressyrgatan samt av utfarter från några av de angränsande fastigheterna.

Gång- och cykelstruktur

Gång- eller cykelbanor finns längs alla gator utom Anna Grönfeldts gata. På Ridvägens norra sida finns en kombinerad gång- och cykelväg som ingår i kommunens huvudvägnät för gång- och cykeltrafik. Den är sammankopplad med det övriga huvudvägnätet längs Bomvägen, Signalvägen och Brogatan samt med gång- och cykelbron Knorren som korsar programområdet i nord-sydlig riktning och leder över järnvägsspåren till Regementet. För cykeltrafik finns det ingen direkt koppling i öst-västlig riktning till den norra delen av Centrum. Cyklister kan korsa Västra Esplanaden vid Västra Norrlandsgatan eller

Nygatan. För gående finns en koppling under viadukten. Längs Ridvägens södra sida finns en gångbana.

Vid centralstationen finns en gång- och cykeltunnel som leder under Järnvägsallén och järnvägen mellan Centrum och Haga, Stationstunneln. Den fungerar även som förbindelse till järnvägens plattformar och är försedd med hissar. Söder om kvarteret Lodet, runt järnvägstorget och längs Järnvägsalléns sträcka öster om torget finns gång- och cykelvägar som ingår i lokalnätet.

Utmed Västra Esplanadens västra sida finns gångbana söder om Dunkerslunden. På den östra sidan finns en gångbana som leder vidare norrut över viadukten. Övergångsställen saknas vid på- och avfartsramperna. Vid ramperna på den östra sidan finns gångbanor som leder ner till Järnvägsallén. Det finns inga cykelbanor vid Västra Esplanaden.

Gång- och cykelmöjligheterna bör stärkas inom programområdet och orienterbarheten för gående och cyklister bör öka för att göra färd sätten mer attraktiva. Det finns behov av att stärka stråket mellan Rådhusplanen och Umeå Centralstation för gående, som ett komplement till Stations-tunneln. Det finns ingen direkt koppling för cykeltrafik från centralstationen till stadens västra delar. Cykelstråket öster om järnvägsstationen behöver förlängas västerut och kopplas samman med Ridvägens cykelstråk och framtida cykelstråk längs Anna Grönfeldts gata. Dessutom finns det behov av ett cykelstråk längs Västra Esplanaden. Gångnätet inom programområdet skulle gynnas av att i högre grad ansluta till omgivande gatunät samt ha en tätare maskvidd.

Kollektivtrafik

Området kring Järnvägstorget, med Umeå Centralstation och Umeå busstation, är idag en viktig nod för kollektivtrafik, där byten mellan regionalbuss och tåg sker. Cirka 350 meter söder om centralstationen ligger Vasaplan som fungerar som nod för den lokala kollektivtrafiken. Det finns inte möjlighet att resa kollektiv mellan dessa två platser idag.

Längs Västra Esplanaden går en stomlinje för kollektivtrafik. Genom en framtida ombyggnad av esplanaden kan framkomligheten för kollektivtrafiken komma att stärkas.

Området kring Ridvägen och den norra delen av Dragonfältet har idag en bristfällig tillgång till kollektivtrafik med långa gångavstånd till närmaste hållplats. En utbyggnad av kollektivtrafiken i området skulle öka attraktiviteten i att välja hållbara färdssätt för de som bor och vistas i området.

Parkering

Inom programområdet finns avgiftsbelagd markparkering mellan Järnvägsallén och järnvägsspåren öster och väster om centralstationen. Parkeringsplatserna på den västra sidan av centralstationen förväntas försvinna i och med utvecklingen av området.

Delar av marken inom Stallbacken används tillfälligt som besöksparkering vid större mässor och evenemang på Nolia- och I20-området.

Ortofoto med programområdet markerat med grön linje.



Teknisk infrastruktur

El, fiber och fjärrvärme

Det finns en regionledning för el (150 kV) i marken längs Ridvägen. Bebyggelse som uppförs nära ledningen behöver anpassas med tanke på magnetfältspåverkan. Om ledningen behöver flyttas krävs s.k. koncession, en tillståndsprocess som kan ta flera år.

Ett större ledningsstråk för fiber, som ingår i stadsnätets ringstruktur, ligger i Brogatan och korsar programområdet till I20. Längs Västra Esplanaden finns ett nationellt ledningsstråk med 5 rikstäckande ägare. Det finns även ett ledningsstråk utmed Ridvägen.

Det finns en produktionsanläggning för fjärrkyla inom programområdet som behöver få en ny placering när området utvecklas. En huvudledning för fjärrkyla går utmed Ridvägen.

I och med föreslagen utbyggnad kommer ny elförsörjning och fjärrvärme att behövas byggas ut för den tillkommande bebyggelsen. När befintlig infrastruktur byggs om, och till viss del flyttas, behöver även befintligt ledningsnätets placering och kapacitet ses över.

Vatten och dagvatten

Hela programområdet ingår i verksamhetsområde för dagvatten. Fastigheterna Lodet 1 och Umeå 7:11 ingår i verksamhetsområde för vatten och spillvatten.

Programområdet är relativt flackt med en svag lutning mot öster. Det finns en lågpunkt utanför programområdet, i korsningen Järnvägsallén–Östra Kyrkogatan. I norr ligger en höjdrygg med avrinning mot programområdet. Dagvattnet från västra delen av programområdet samt det närliggande Regimentet hanteras i huvudsak genom ledningsnät som



Järnvägsallén med spårområdet stationshuset och markparkering till vänster i bild.

myftar i Tvärån. Dagvattnet från den i östra delen, vid Järnvägsstationen, hanteras av ledningar som myftar i Umeälven. Vid skyfall riskerar lågpunkter och ytor under viadukter att vattenfyllas, huvudsakligen i det nordvästra området som i nuläget hanterar vatten från Regimentet.

Idag går en vattenledning i öst-västlig riktning parallellt med Ridvägen. Några dagvattenledningar går in mot de parkeringar och körfält som finns söder om järnvägen.

I och med föreslagen utbyggnad inom planområdet kommer

ledningar för vatten, avlopp och dagvatten att behöva byggas ut. Hur det lämpligast sker behöver utredas. När befintlig infrastruktur byggs om, och till viss del flyttas, kommer befintligt ledningsnätets placering och kapacitet ses över.

Bebyggelse

Programområdet ligger i den nordvästra utkanten av Centrala stan och angränsar till kvartersbebyggelse med olika användningar och olika bebyggelsestrukturer. Programområdet kan

uppfattas fragmenterat på grund av en svag integration av gator, otydliga entréer och låg orienterbarhet.

Söder om programområdets västra del finns olika verksamheter i en blandad och delvis storskalig struktur som bryter upp centrumfyrkantens rutnätsplan. Byggnaderna ligger indragna från gatan, vänder sin "baksida" mot programområdet och har sina entréer i andra riktningar. Byggnaderna är relativt låga och breder ut sig över stora markytor.

Väster och nordväst om programområdet finns ett bostadsområde med lamellhus och kedjehus samt ett större industriområde med en blandning av verksamheter.

Programområdet ligger mellan två olika f.d. regementsområden; Norrlands dragonregemente (K4) och Västerbottens regemente (I20). Dragonregementet är integrerat i stadens rutnätsplan medan Västerbottens regemente har en framträdande placering ovanpå en höjd norr om järnvägsspåren. På båda regementsområdena är kasern- och kanslibyggnader uppförda i sten i upptill tre våningar medan exercishus och stallar är lägre och i regel uppförda i trä. Norr om dragonregementets stallbyggnader finns punkthus i 7–10 våningar med bostäder.

Programområdets östra del angränsar till kvartersbebyggelse med en blandning av användningar och som uppförts under olika tidsperioder. Mot järnvägstorgets södra sida finns täta stadskvarter i upp till 6 våningar med bostäder som har affärslokaler i bottenvåningarna. På järnvägstorgets västra sida finns Lodet 1 som ingår i programområdet och innehåller bostäder, verksamheter och Umeå busstation med passagerar- och godsterminal.



Vy över programområdets västra del med angränsande bebyggelse.



Punkthus utmed Ridvägen, angränsande till programområdet.
Foto: White arkitekter



Kvartersbebyggelse utmed Järnvägstorget. Foto: Per Lundberg.

Kulturmiljö

Den östra delen av programområdet, från Västra Esplanaden och österut, ligger inom riksintresse för kulturmiljövården och utgör ett område med värdefulla stadsplanedrag. I beskrivningen av riksintresset, Centrala Umeå och f.d. regementet I20 – En kulturmiljö av riksintresse utgiven av Länsstyrelsen 2009, pekas ett antal områden ut som representativa för riksintresset, s.k. värdekärnor. Av dessa ligger tre värdekärnor inom eller i direkt anslutning till programområdet, Järnvägsstationen, stjärnplatsen (järnvägstorget) och Rådhusesplanaden; F.d. regementet I20; samt Kavalleriregementet Väst på stan. Inom programområdet finns även Västra Esplanaden som utgör ett viktigt kommunikationsstråk.

Stationshuset är skyddat som byggnadsminne. Förändringar på denna byggnad får inte göras utan Länsstyrelsens tillstånd. Byggnaden avses inte förändras inom ramen för planprogrammet.

För planprogrammet har en konsekvensanalys för kulturmiljö har tagits fram som bland annat beskriver hur riksintresset kommer till uttryck i området och identifierat värdebärande element.



Byggnader inom f.d. Västerbottens regemente (I20). Regementsbyggnaderna utgör ett viktigt fondmotiv i staden.



Stationshuset är ett byggnadsminne. Foto: Fredrik Larsson.

Service

Planområdets östra del har god tillgång till både butiker och restauranger genom dess läge i centrala Umeå. I områdets östra del finns folktandvård, apotek, vårdcentral, folkhögskola, äldrecenter och grundskola inom bekvämt avstånd. Vid Järnvägstorget finns två närbutiker, ICA Nära och Orienthuset, med något begränsat sortiment. Det finns inte någon större dagligvarubutik i området idag. Detta gör att boende i Väst på stan och besökare och verksamma i Noliaområdet kan behöva resa längre sträckor för större inköp. Det riskerar att skapa ett större beroende av att resa med bil.

Störningar och risker

Buller

Programområdet utsätts för buller från spår- och vägtrafik samt från skjutbanor på I20-området. Buller kan påverka människors hälsa och välbefinnande. Det är därför viktigt att ta hänsyn till denna faktor vid planläggning i bullerutsatta lägen.

En bullerutredning har tagits fram för planprogrammet, i syfte att klargöra vilka åtgärder som behövs för att uppnå gällande riktvärden för bostäder och skola.

Vid nybyggnation av bostäder gäller riktvärden enligt förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande, SFS 2015:216 (ändrad 2017-05-11, SFS 2017:359). Om riktvärdet 60 dB(A) ekvivalentnivå vid fasad överskrids bör minst hälften av rummen i en bostad vara vända mot en sida av fasaden där ljudnivån underskrider 55 dB(A) ekvivalentnivå och där 70 dB(A) maximalnivå överskrids max fem gånger mellan kl. 22.00–06.00.

Riktvärden för buller från skott vid bostäder anges i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från skjutbanor (NFS 2005:15). Enligt beslut GL2015-503-6, 2015-08-26 får verksamhet vid de två aktuella skjutbanorna inom I20-området endast förekomma måndag till fredag kl. 07.00–22.00 samt lördag, söndag och helgdag kl. 08.00–19.00, utom vad avser pistol och 22 long för vilken tidsbegränsningen ej gäller.

Föroreningar

Markföroreningar

Det finns områden med misstänkt eller konstaterat förorenad mark inom programområdet.

- Inom det område som idag utgör parkering öster om Umeå centralstation finns indikationer på att det tidigare har funnits en verksamhet som kan ha inneburit att området förorenats. Som primär bransch anges *Grafisk industri*.
- På utvecklingsområdets nordvästligaste del, som i nuläget används som upplag, finns en klassning "MKM". Status på området är markerad som "åtgärdat" vilket indikerar att marken är sanerad för mindre känslig markanvändning.

Att en fastighet är med i databasen behöver inte betyda att

den är förorenad. Det anger endast att en verksamhet som kan ha gett upphov till föroreningar finns eller har funnits på fastigheten. Vidare utredning behövs alltså för att kunna fastställa vilka eventuella åtgärder som krävs samt hur dessa områden kan påverka planerad exploatering.

Luftföroreningar

Enligt den kartering som tagits fram klaras de nu gällande miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft samt de nya normerna som gäller från 2030 inom programområdet. På Västra Esplanadens sträckning söder om programområdet har det funnits problem med utomhusluften. Parallellt med arbetet med planprogrammet kommer det att genomföras en luftkvalitetsutredning som behandlar utvecklingen längs Stallbacken, Västra Esplanaden och Tegsesplanaden.

Transportleder för farligt gods

Järnväg

Programområdet angränsar till järnväg som trafikeras av både person- och godståg. Det finns flera risker kopplade till järnvägen, dels risken för påkörning vid en eventuell urspårning och dels risker kopplade till transporter med farligt gods.

I Länsstyrelsens rapport (2019) görs bedömningen att inga skyddsåtgärder behöver vidtas om bebyggelse med känslig verksamhet (zon D) placeras minst 40 meter från aktuell järnvägssträcka.

Inom programområdet föreslås ingen bostadsbebyggelse placeras närmare än 40 meter från järnvägen. För aktuell programområde har ingen riskutredning tagits fram då bedömningen görs att utredningar som tidigare tagits fram för andra projekt utmed järnvägen (Strömpilen 1, Umeå 7:4, Triangeln 20) kan användas som underlag i planprogrammet.

Dessa riskutredningar bedöms vara jämförbara, då projekten ligger inom riskavstånd (inom 150 meter) till samma järnvägs linje och innehåller liknande verksamheter, samt att utredningarna är framtagna i närtid.

Slutsatserna i rapporterna är att ny bebyggelse som placeras närmre än 40 meter från järnvägen kan utformas utan särskilda krav på säkerhetshöjande åtgärder. Om verksamheter med känslig verksamhet (zon D) placeras på ett avstånd mindre än 40 meter, eller verksamheter inom normal känslig verksamhet (zon C) placeras med ett avstånd mindre än 30 meter från järnvägen, ska;

- Utrymmen för stadigvarande vistelser ha minst en utrymningsväg som mynnar bort från järnvägen. Detta för att möjliggöra utrymning bort från järnväg i händelse av en olycka.
- Friskluftsintag till utrymmen för stadigvarande vistelse ska placeras mot en trygg sida, det vill säga bort från järnvägen alternativt på taken.
- Ventilationssystemen bör utformas så att de enkelt kan stängas av, med till exempel central nödavstängning. Mekanisk ventilation utförs med manuell avstängning.

Väg

I programområdets västra del finns Bomvägen som är en rekommenderad väg för farligt gods. Även Hissjövägen, som löper norr om spårområdet, är en rekommenderad väg för farligt gods. Detta har inte någon ytterligare påverkan på skyddsbehovet för programområdet utifrån aktuella skyddsavstånd.

Programförslaget

Vision

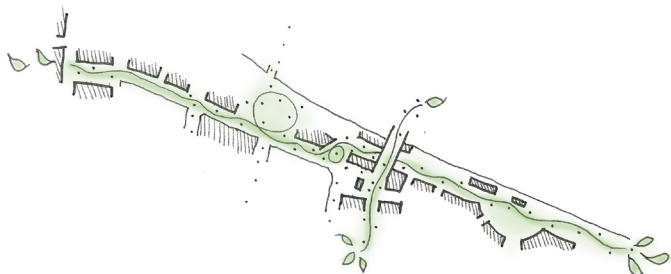
”Stadskärnan utvidgas längs gröna alléer och esplanader och skapar mötesplatser där vardagslivet äger rum. Genom att förena stenstadens kvalitet med den norrländska trästadens klimatstarka traditioner utvecklas hållbara och attraktiva stadskvarter för dagens och framtidens invånare.”

Med översiktsplanen, stadsutvecklingsprogrammet och riksintressebeskrivningen som grund har en vision för planprogrammet för Umeå C och Stallbacken tagits fram. Visionen omfattar tre delar; gaturummen, där förflyttningen i staden sker, placering och utformningen av stadens mötesplatser samt kvarterens gestaltungsprinciper. För att uppnå visionen har strategier som stödjer de tre delarna utformats.



Strategier

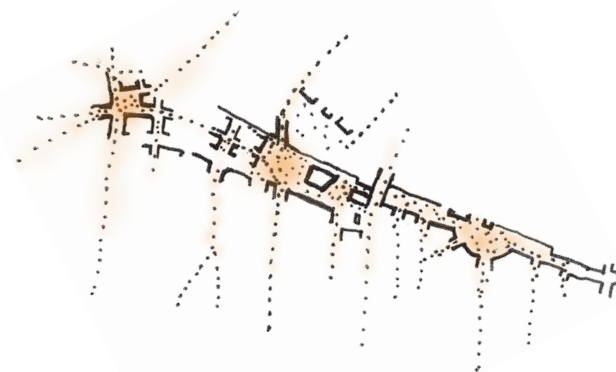
1. Stadskärnan växer längs grönskande alléer och esplanader!



Långgatorna binder åter samman stadens delar och trästadens tvärgator bygger ihop nya och äldre stadsrum. Gaturum utformas för stadsliv med grönskande parker i fonden.

- Järnvägsallén och Ridvägen trädplanteras och binds rumsligt samman, genom *Västerplan*, till en långgata som knyter ihop stadens olika delar.
- Kollektivtrafiken har en central roll i den utvidgade kärnan. Dels i form av ett samlat resecentrum där tågtrafiken knyts samman med regional och lokal buss- trafik i en attraktiv stadsmiljö. Dels genom en utveckling av den lokala busstrafiken.
- Trästadens tvärgator förlängs och integrerar den nya stadsdelen med de omgivande stadsrummen.
- Utvecklade och nya trottoarer och cykelstråk är gena, lättorienterade och centrala – gång och cykel sker mitt i stadslivet!

2. Mötesplatser i var och ens väg!



Parker, platser för kollektivtrafikens resande och torg utformas som attraktiva och trygga stadsrum mitt i stadslivet. Lätthittade, överblickbara mötesplatser som bygger vidare på norra stadskärnans identitet med arv från regementstiden och den närliggande skogen.

- Nya stadsrum gestaltas mitt i stadslivet där förutsättningar för rörelse, målpunkter och mötesplatser finns. *Västerplan* är det mest centrala exemplet på en plats att ses och synas på!
- Den omgivande arkitekturen stöttar de offentliga rummen genom samspelet mellan byggnadernas insidor och det kringskapade stadslivet.
- *Ridhusparken* blir en naturpark med urbana kvaliteter
- Mötesplatser för det lokala vardagslivet skapas utmed tvärgatorna

3. Stenstadens och den norrländska trästadens inspirerar till stadskvarter och kvalitativ och klimatstark arkitektur!



De nya stadskvarteren byggs upp kring gårdar med plats för grönska, ekosystemtjänster, rekreation, lek och socialt umgänge.

- Kvarteren längs de gröna esplanaderna och alléerna inspireras av stenstaden med avstamp i de närliggande regementsbyggnadernas tegel- och putsarkitektur, både i ton och materialitet.
- I entré våningar mot esplanad, allé och långgator samt kring de centrala platserna skapas förutsättningar för lokaler
- Kvarteren längs de inre tvärgatorna har ett lägre våningsantal och gårdarnas grönska skymtar bakom resliga staket. Trästadens inspirerar till samtidens klimatstarka träarkitektur.
- Arkitekturen tar avstamp i regementsstaden och trästadens karaktär, utformas för hållbara livsmiljöer och bereder plats för framtidens behov.

Programförslagets huvuddrag

Det gröna Umeå växer

Utvecklingen av stadskärnan skapar plats för fler att bo och verka i centrala staden. En blandstad uppbyggd av urbana kvarter skapar förutsättningar för hållbara livsmönster. Det offentliga stadslivet balanseras mot det gemensamma gårdslivet. Kvarteren bygger upp en hållbar täthet där marken används effektivt och ett genomsnittligt våningsantal om fem våningar skapar goda förutsättningar för ett bra mikroklimat och goda dagsljusförhållanden på gator och gårdar. Tätheten skapar underlag för robust samhällsservice och underlag för det kommersiella utbudet i centrala Umeå att öka.

Genom att dra nytta av stadens närhet, utveckla kollektivtrafiken och öka serviceutbudet kan integration mellan människor öka och bilberoende brytas då vardagen kan levas i större utsträckning till fots och på cykel. Delningssamhället kan utvecklas och fler cirkulära livsmönster blir möjliga.

Planförslagets utveckling av Umeås centrala gator och platser med grönska, träd och planteringsytor, skapar resilienta mikroklimat med plats för omhändertagande av dagvatten samt utveckling av ekosystemtjänster och ökad biodiversitet. En utvidgning av stadskärnans stadsrum skapar plats för vardagslivet såväl som besök och särskilda högtider att äga rum – plats för fler att höra till. Fler gemensamma stadsrum och förutsättningar för fler möten ger möjlighet för fler att ses och synas när stadskärnan växer.

Programförslaget bygger vidare på Umeå stadsplanearv med gröna alléer, esplanader och grönskande långgator. Programområdets omgivande parker och gröna gator markerade.





Ny stadssiluett från Hagaesplanaden (f.d. E4/väg 503). Illustration: White arkitekter

Bygga mer stad och stadsplanearvet

Planförslaget är en utökning av Umeås stadskärna där nya kvarter omgärdar gator, torg, parker och mindre stadsrum. Förslaget ger plats för kommersiella lokaler, arbetsplatser, bostäder, skola, förskola, evenemanglokaler, mobilitetsbyggnader och hotell. Genom förlängning av Umeås gröna gator och flera tvärgator samt nya platsbildningar och parker läker stadskärnans nordliga del och stadsfronten flyttas norrut.

Umeås stadsplanearv består av nord-sydliga, trädplanterade esplanader och öst-västliga långgator som än idag förbinder stadens invånare genom olika stadsdelar. Västra Esplanaden är en av dessa esplanader som återigen blir en stadsgata kantad av stadsbebyggelse. För att förbinda esplanaden till Järnvägsalléns lägre marknivå skapas sluttande tvärgator. Invid det gamla regementssjukhuset skapas en gen förbindelse för gång och cykel ned till Ridvägen och vidare till Järnvägsallén. I denna centrala del av programområdet skapas plats för kontor och bostäder med kommersiella lokaler i entré våningarna.

Vid järnvägsstationen utvecklas ett resecentrum där buss- och tågresenärer får enklare omstigning med en samlad, urban resemiljö norr om Järnvägsallén. Söder om allén skapas plats för nya bostäder och kommersiella lokaler invid Järnvägstorget.




Ridvägen är den centrala öst-västliga gatan som binder samman stadskvarteren i norra delen av Väst på stan. I planförslagets omvandlas Ridvägen till en långgata som rumsligt binds ihop med Järnvägsallén via platsbildningen *Västerplan*. Återplantering och nyplantering av stadsträd knyter Väst på stan, gent och tydligt, till de centrala kvarteren vid Järnvägstorget.

I programområdets centrala och västra delar skapas i huvudsak plats för nya bostäder, en ny stadsdelspark och för lokaler för verksamheter i hörnlägen mot de offentliga rummen. Utmed järnvägen trädplanteras Anna Grönfeldts gata. Den hanterar det mesta av områdets motorfordonstrafik till och från stadens västra delar. Gatan utgör stadsfronten mot norr och utformas som en framsida med nya

kvarter vars entreér vetter ut mot generösa trottoarer och cykelbanor. Mellan Anna Grönfeldts gata och järnvägsspåren görs plats för fördröjning av dagvatten i ett område som kan innehålla planteringar. Bomvägen rätas ut och trädplanteras – en ny grön esplanad i nord-sydlig riktning som förbereder staden för ytterligare stadsutveckling i sydväst. Längs kvartersgatan i området skapas ett mindre gaturum som leder genom området, från *Stallbacksplan* till *Ridhusparken*, och binder samman flera fickparker och vardagsmålpunkter i en mer intim skala.

I programområdets västra del finns plats för en ny gymnasieskola, eventlokaler, bostäder, mobilitetsbyggnad och hotell med närhet till Nolia och Dragonskolan. En platsbildning kallad *Stallbacksplan* samlar vardagslivet i väster, lätthittad från Bomvägen och kringbyggd med kvarter med flera olika funktioner och plats för lokaler i hörnen. Det tydliga stadsrummet föreslås som en grönskande platsbildning där elever, boende och besökare möts, får plats för vila, aktivitet och att utträtta vardagsärenden.

Illustrationsplan

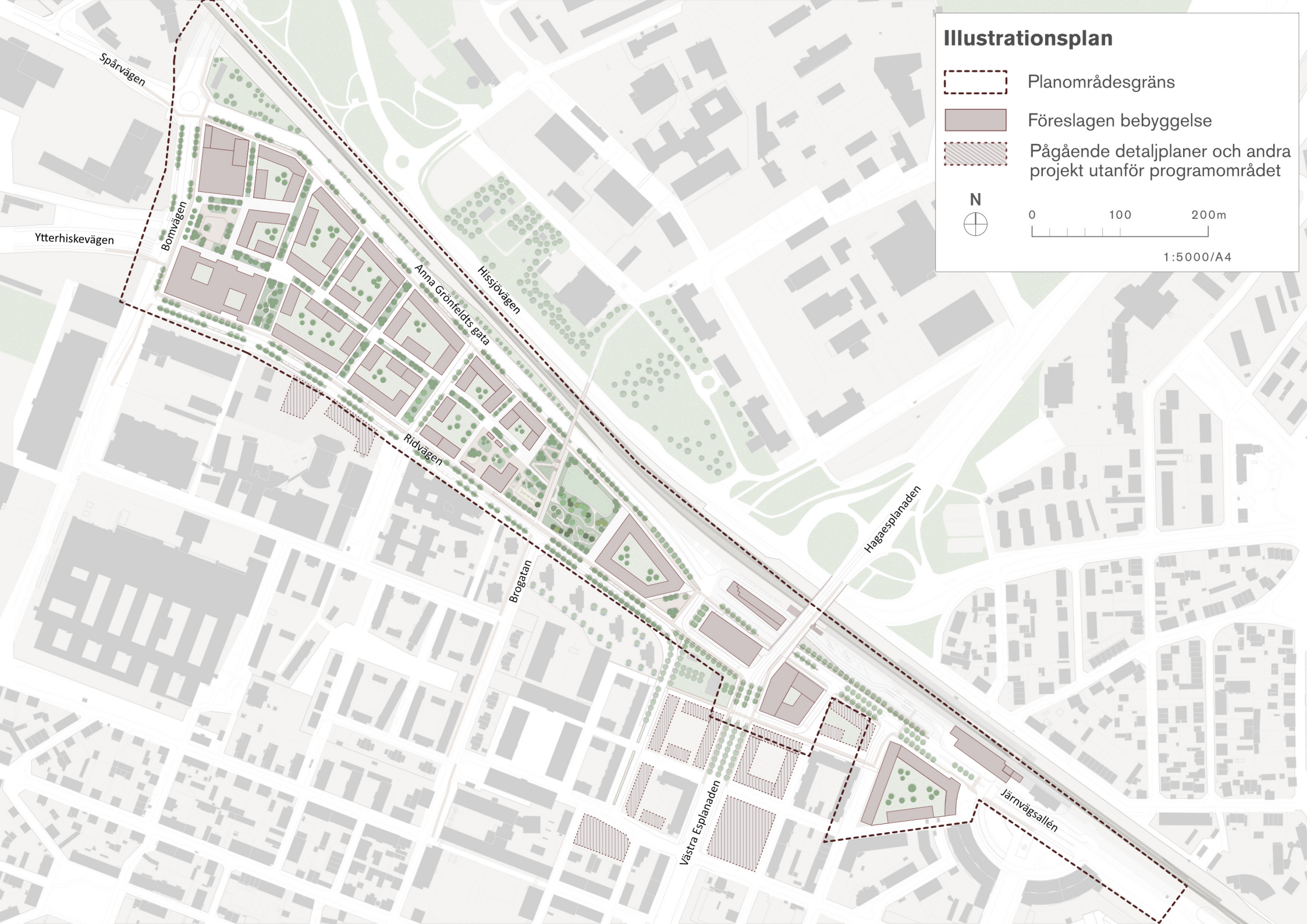
-  Planområdesgräns
-  Föreslagen bebyggelse
-  Pågående detaljplaner och andra projekt utanför programområdet

N



0 100 200m

1:5000/A4





Västerplan

En mötesplats för gående och cyklister, som knyter samman de stora stadsrummen; Ridvägen, Järnvägsallén och Västra Esplanaden. Mellan stadens målpunkter och vardagslivets ärenden skapas en grön plats att ses och synas på.

Resecentrum

Stationsområdet utvecklas med ett nytt resecentrum. Här knyts spårstation, busshållplatser för lokal- och regionaltrafik samt möjlighet till framtida BRT i ett grönt stadsrum med plats för urbana funktioner och möten.

Stallbacksplan

Nära idrotts- och evenemangsfunktionerna vid Nolia och Dragonskolan skapas ett grönt torg som fungerar som utemiljö för den nya gymnasieskolan inramad av hotell, event och en mobilitetsbyggnad. Ett stadsrum för upplevelser och vardagsliv.

Ridhusparken

Kring de uppväxta tallarna skapas en park med naturmiljöer som kompletteras med lek- och rekreation, plats för förskola och urbana funktioner. En ny gång- och cykelbro binder samman Brogatan med I20 områdets företags- och utbildningsmiljöer.

Stadssiluett

Utvecklingen av området skapar en ny stadsfront i norr. Mittemot regementets representativa huvudfasader blir stadssiluetten tydligare. Den utgörs av en bebyggelseskala i fem till sex våningar. Kvartersbebyggelse med brutna tak och markerade socklar beskriver den stenstadskaraktär som möter besökare norrifrån.

I väster, vid Bomvägen, är skalan högre, generellt åtta våningar mot järnvägen med möjlighet till en ytterligare några våningar högre hotellbyggnad. Den högre skalan bidrar till att skydda kvarteren från buller i väst. De öppna ytorna kring Nolia och Regementet möter en tydligare stadsfront.

I öster, vid järnvägstorget, utvecklas kvarteren i samklang med omgivande kvarter i cirka sex våningar. Marken intill viadukten vid Västra Esplanaden och Järnvägsallén bebyggs och skapar plats för ytterligare några högre kvarter. Västra Esplanadens motiv med enstaka högre byggnader fullföljs längst i norr och markerar staden ytterligare.

Sammantaget innebär förslaget att stadens entréer från norr och väster stärks och att stadsbebyggelsen och dess värden annonserar sig på ett tydligare sätt.

Täthet som skapar närhet

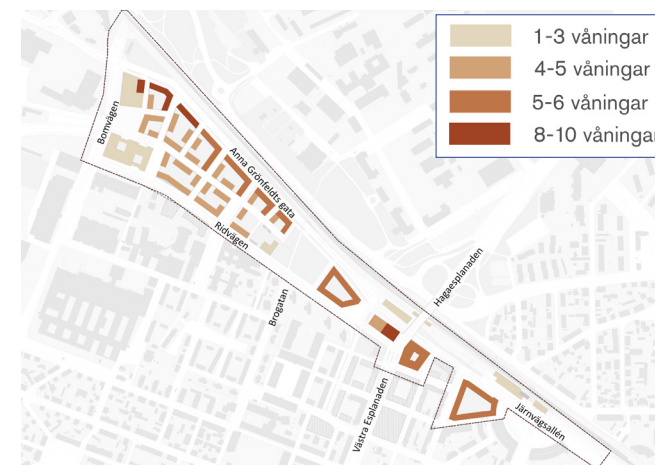
I en blandstad är boendetäthet en förutsättning för att skapa det underlag som krävs för stadsliv, kollektivtrafik och etablering av kommersiella verksamheter, såsom livsmedelsbutiker och andra servicefunktioner. En täthetsanalys som har gjorts visar på att programområdet omges av barriärer i norr och markanvändningar med låg boendetäthet kring områdets västra del, vilket innebär att boendetätheten inom området blir särskilt viktig.

Programområdets täthet är i nivå med UN Habitats riktlinjer för hållbar täthet d.v.s. en täthet av boende och verksamma som skapar ett hållbart underlag för utökad kommunal och kommersiell service såväl som möjligheter att utöka kollektivtrafiken med fler turer och fler hållplatser. Markanvändningen är effektiv då den skapar förutsättningar för hållbara livsmönster med ökad attraktivitet för gång-, cykel- och kollektivtrafikresor samtidigt som byggnadsskalan erbjuder goda sol- och dagsljusförhållanden för parker, torg och gårdar. Tätheten och det goda kollektivtrafikläget bidrar till att skapa attraktiva miljöer för både de som ska bo och verka, samt goda förutsättningar för genomförbara projekt.

Stadsbyggnadskaraktär

Med utgångspunkt i platsens olika karaktärer utvecklas och skapas samtida arkitektur med en robusthet inför framtidens behov. Det nya stadslandskapet bidrar till tryggare, mer befolkade gaturum och offentliga platser.

De stora gaturummen, alleéerna och esplanaderna, samt torgen och parken karaktäriseras av en arkitektur som lånar huvuddrag från regementsstaden och stenstaden i form av artikulering av sockel, mellandel och tak. Ett uttryck som även binder ihop de nya byggnadernas skala med omgivande byggnaders varierande skala. Sandfärger, ockra och tegelröda kulörer verkar i samklang med regementsbyggnaderna och sätter tonen i dessa stadsrum. Arkitekturen föreslås skapa mindre livförskjutningar med hjälp av t.ex. grunda balkonger och burspråk som skapar kontakt mellan stadsliv och hemliv och bryter ned skalan på kvarteren. Gedigna material som åldras väl föreslås. Väster om esplanaden bidrar de nya kvarteren till att definiera Ridvägen. Mot de gemensamma gårdarna kan arkitekturen vara brokigare i samspel med grönska och uteplatser.



Förslag på våningsantal.

Längs tvärgatorna, i programområdets inre kvarter, karaktäriseras stadsrummen av trästadens arkitektur med omsorg om detaljer i såväl byggnader som bostadsentréer, staket, grindar och uthus. Detaljeringen i ögonhöjd skapar rikedom och intimitet i stadsmiljöerna. Mot gårdarna föreslås en friare utformning med uteplatser och balkonger som bidrar till väl använda gårdar. Kulörerna föreslås utgå från jordpigment med inspiration från den rika färgpalett som träbebyggelsen Väst på stan erbjuder.

Kring de uppväxta tallarna, mittemot Regementsparken, skapas en park som knyter samman vegetationen på båda sidor om järnvägen och befäster kulturmiljövårderna i regementets huvudfasader som synliga och representativa även i de nya stadsmiljöerna. Mot befintliga kvarter, öster om Västra Esplanaden, läker nya kvarter ihop stadsrummet mot Järnvägsallén.

Kommunikationer och trafik

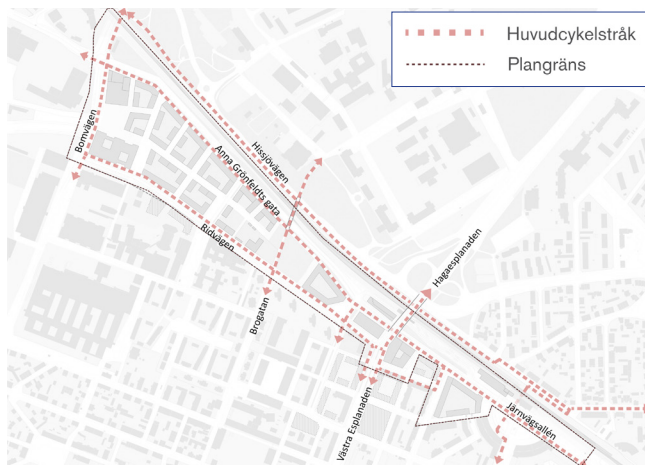
Planförslaget utvecklar det nät av gröna långgator och tvärgator som bygger ut stadskärnan. De nya gaturummen är gena, överblickbara och kantas av stadskvarter. Gatorna trädplanteras och har gott om plats för gående och cyklister.

Gångstråk

Ett finmaskigt gatunät som är väl sammankopplat med omgivande gator byggs upp och gör det attraktivt att ta sig fram till fots. De genaste stråken med tydlig överblickbarhet skapas för gående.

Cykelstråk

Huvudcykelstråket som löper längs Ridvägen kopplas samman med och förlängs längs Järnvägsallén och förbi resecentrum. Även längs Anna Grönfeldts gata skapas separata cykelbanor i gaturummet. I nord-sydlig riktning förses Västra Esplanaden med cykelbanor på ömse sidor. Cykelbanorna fortsätter på viadukten över järnvägen för koppling vidare norrut. I Brogatans förlängning föreslås en ny gång- och cykelbro som binder samman huvudcykelstråket med utbildnings- och arbetsplatsområdet på Regimentet. När cykelbanor tillkommit på viadukten och den nya bron har uppförts kan den befintliga gång- och cykelbron Knorren tas bort.

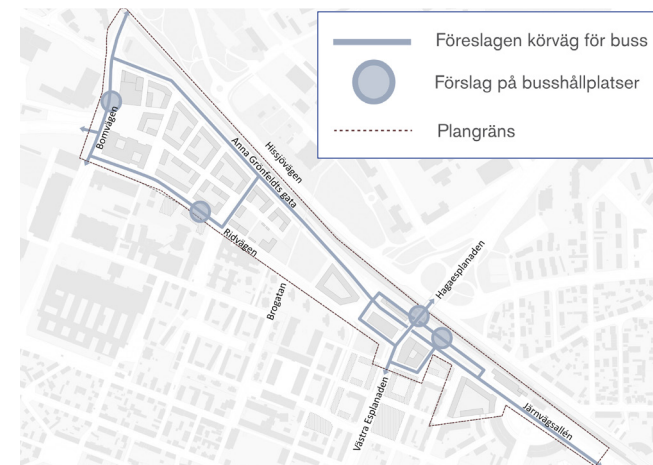


Cykelstråk.

Kollektivtrafik och resecentrum

Genom att busstationen flyttas till ett nytt läge intill centralstationen och järnvägsspåret skapas ett resecentrum som knyter den regionala tågtrafiken med den regionala busstrafiken. Regional busstrafik som angör och avgår från resecentrum föreslås i huvudsak trafikera Järnvägsallén, Anna Grönfeldts gata och Västra Esplanaden.

Lokaltrafik föreslås trafikera programområdet via Järnvägsallén och Anna Grönfeldts gata för att sedan köra över till Ridvägen via en förlängning av Dressyrgatan. Trafiken kan sedan fortsätta västerut via Ytterhiskevägen, Spårvägen eller Hissjövägen. Hållplatser föreslås vid resecentrum, Ridvägen och *Stallbacksplan*. Från dessa lägen nås flera viktiga målpunkter och många bostäder.



Föreslagna färdvägar och hållplatslägen för kollektivtrafik.

För Umeås lokaltrafik finns dessutom behov av förbindelse mellan resecentrum och Vasaplan. På Västra Esplanaden kan det i framtiden bli aktuellt med s.k. BRT (Bus Rapid Transit), busslinjer med hög framkomlighet och hög kapacitet. Framtida hållplatser uppe på viadukten kan komma att sammanbindas med Järnvägsallén och resecentrum via hissar och rulltrappor för att skapa goda anslutningsmöjligheter.

Bussgods

I anslutning till resecentrum, väster om Västra Esplanaden, skapas plats för bussgods. Lastplatser för bussar samt parkering för kunder och personal föreslås längs järnvägen. En mindre byggnad för gods, kontor och personalutrymmen skiljer bussgodset från gaturummet.

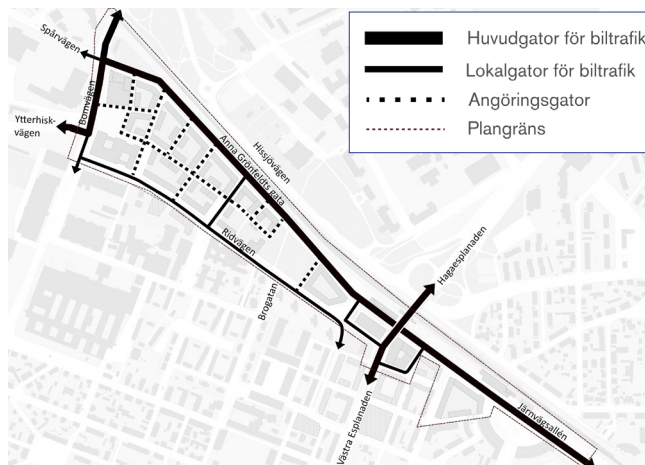
Motorfordonstrafik

Flytten av Anna Grönfeldts gata är den största förändringen av motorfordonstrafiken. Gatan föreslås fortsatt få två körfält i vardera riktningen. När trafikmängderna minskas kan möjligheterna till kollektivtrafikkörfält på Anna Grönfeldts gata och Järnvägsallén undersökas för att öka kollektivtrafikens framkomlighet. Genom en ny cirkulationsplats i väster nås Hissjövägen och Ytterhiskevägen (tidigare Vännäsvägen) via Bomvägen. En ny koppling kan skapas till Spårvägen och göra delar av Västerstätt till en mer integrerad del av staden.

Dagens av- och påfartsramper som binder samman Västra Esplanadens högre nivå med Järnvägsalléns lägre nivå byggs om till stadsgator omgivna av bebyggelse. Västra Esplanadens östra körfält ansluter till Järnvägsallén öster om esplanaden och dess västra körfält ansluter till Järnvägsallén och Anna Grönfeldts gata i väster, som idag. Direkta kopplingar till Ridvägen och Parkgatan har utretts men bedöms inte vara möjliga ur trafikhänseende.

Ridvägen behåller i huvudsak sin nuvarande funktion som lokalgata. För att undvika ökad genomfartstrafik skapas ingen koppling för motorfordonstrafik mellan Ridvägen och Järnvägsallén vid *Västerplan*, till skillnad från gång- och cykeltrafiken som får en gen koppling över torget. I Dressyrgatans förlängning skapas en gata för motorfordonstrafik mellan Anna Grönfeldts gata och Ridvägen. De övriga tvärgatorna utformas för angöringstrafik på de gåendes villkor. Varuleveranser och trafik till mobilitetsanläggningar styrs i huvudsak via Anna Grönfeldts gata.

Resecentrum utformas med utfarter mot Järnvägsallén och i korsningen med *Västerplan* och möjliggör för bussar att angöra resecentret i båda riktningarna.



Gatustruktur för motorfordonstrafik.

Parkering och mobilitetshus

Huvuddelen av parkeringen för samtliga användningar inom programområdet föreslås lösas i nya mobilitetshus. Mobilitetshuset föreslås uppföras i kommunal regi och ha plats för både cyklar och bilar samt ha publika entréer mot centrala stråk och lokaler i hörnen. Cykelservice, återvinning och andra bostadsnära funktioner kan även inrymmas i byggnaderna. Två lägen pekas ut i planprogrammet, i väster i ett av kvarteren vid *Stallbacksplan* och i öster i kvarteret Lodet, nuvarande busstationen.

Anläggningen vid *Stallbacksplan* kan samnyttjas för boende, verksamheter och besökande till event och mässa. Mobilitetshuset kan byggas samman med lokaler för event och hotell eller vara friliggande i ett eget kvarter. Att bygga samman användningarna bedöms ge högst täthet och effektiv markanvändning.

I kvarteret Lodet kan en anläggning uppföras på kvartermarken mot Dunkersgatan eller som en underjordisk anläggning. Läget är attraktivt för boende, arbetande och resande. För gående kan byggnaden med fördel nås direkt från Järnvägsallén medan motorfordonstrafik kan angöra via Magasinsgatan eller Dunkersgatan.

I flera kvarter inom Stallbacken kan underjordiska parkeringsgarage anläggas vid behov för bostäder och verksamheter. De nya kvarteren som föreslås i anslutning till viadukten där Västra Esplanaden korsar järnvägen är lägen där underjordiska garage skulle kunna nyttja mörka delar som uppstår i byggnader på grund av höjdskillnaden mellan esplanaden och Järnvägsallén. Den trafikutredning som genomförts visar dock på att anläggande av utfarter i denna del av programområdet kan leda till störningskänslighet i trafiksystemet. För att möjliggöra parkering i dessa kvarter skulle det behövas förbindelse under mark så att in- och utfart kan ske via Sveagatan eller Parkgatan.

Inom programområdet föreslås parkeringar och angöring för personer med nedsatt rörelseförmåga ske i en angöringszon mellan trädplanteringar på gatumarken. Den täthet som föreslås i planprogrammet, och som bedöms vara en förutsättning för att uppfylla målen, innebär att ytor för angöring inte får plats i kvarteren.

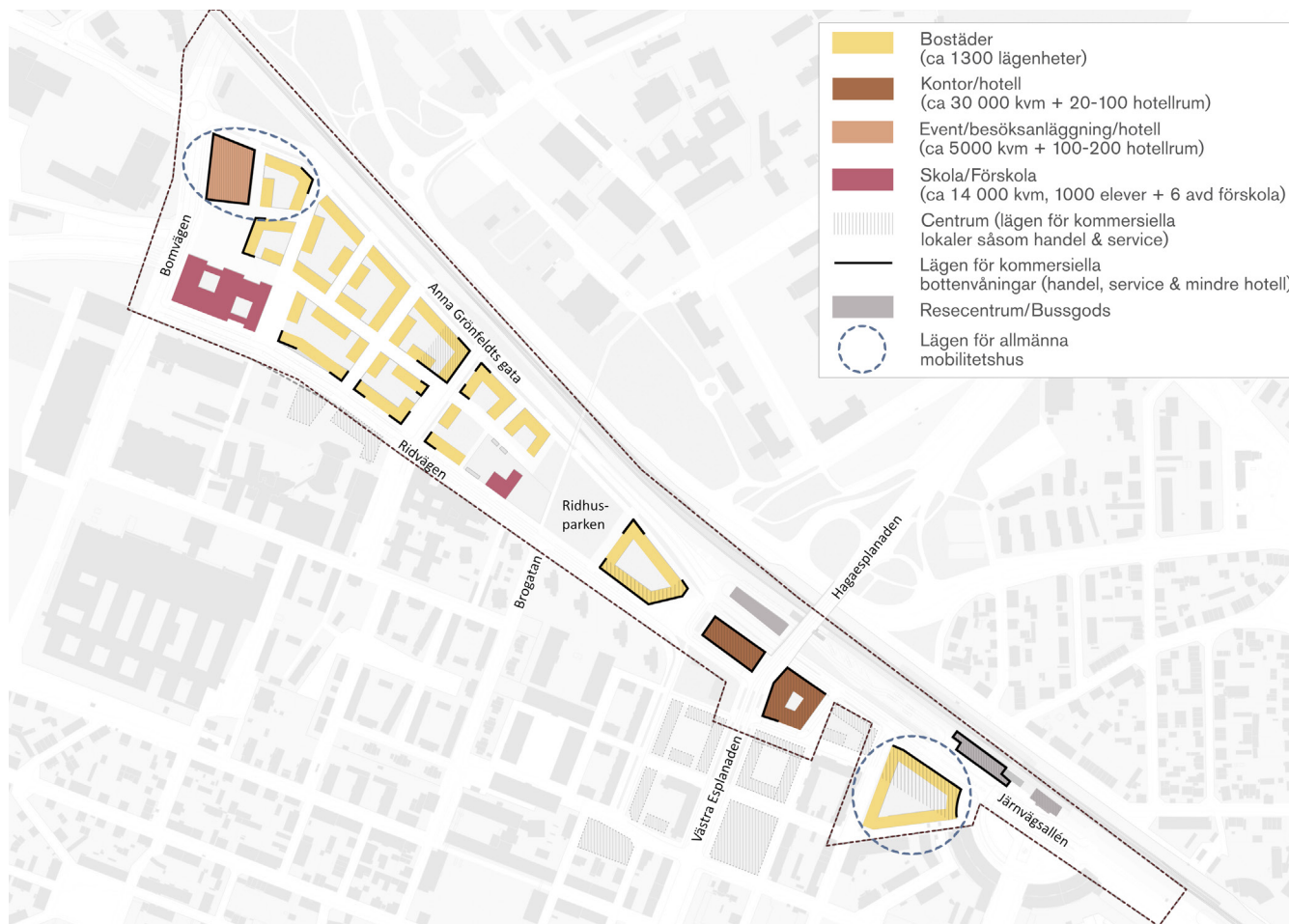
Programförslagets innehåll

Inom planprogrammet föreslås ett blandat innehåll. Programområdet innehåller till största delen bostäder för att erbjuda nya hållbara livsmiljöer för det växande antalet umebor. För att skapa nya stadsmiljöer som är trygga, attraktiva över dygnet och årstiderna samt robusta för framtida växlande behov hos staden och dess invånare, planeras även för arbetsplatser, kommunal och kommersiell service i olika former.

Skola och förskola

I planprogrammet planeras för en förskola med upp till sex avdelningar. Förskolan placeras nära den nya parken, *Ridhusparken*, och får en egen gård om drygt 4 000 m² i enlighet med gällande riktlinjer för friyta för lek och utevistelse. Förskolebyggnaden kan uppföras fristående eller utgöra bottenvåning i en byggnad med verksamheter i de övre planen. Placeringen av förskolan innebär att gården avskärmas från buller från väg- och spårtrafik. Gården utformas med entréer mot stadsdelens omgivande gaturum, såväl som *Ridhusparken*. Plats för angöring och leveranser till förskolan ska separeras. Dessa funktioner föreslås placeras på den interna angöringsgatan respektive *Ridvägen*.

Planprogrammet möjliggör för en ny gymnasieskola med placering i närheten av idrottsområdena vid *Nolia* och *Dragonskolan*. Både skollokaler och idrottsplatser kan samnyttjas av de olika verksamheterna. *Stallbacksplan* föreslås fungera som en urban skolgård för gymnasieele-



Föreslagna användningar samt lägen för kommersiella verksamheter och mobilitetshus.

verna. Gröna platser för studier, rörelse och vila samlas invid livliga stadsstråk där det är enkelt att stämma träff och både ses och synas i staden. Om en ny gymnasieskola inte är aktuell vid planläggning av den västra delen kan platsen bebyggas med ett bostadskvarter med lokaler i hörnen.

Kommersiella lokaler

Längs Järnvägsallén, Västra Esplanaden och de nya stadsrummen kring resecentrum, *Västerplan*, *Ridhusparken* och *Stallbacksplan* planeras för kommersiella lokaler i byggnadernas entréväningar. Här stöttar den kommersiella servicen hållplatser för resandet, cykelstråk och platser där vardagslivet äger rum. Till den kommersiella servicen knyts kommunal service och både gymnasieskolan och förskolan ligger invid stadsrummen.

En fullstor livsmedelsbutik underlättar för boende att leva utan bil och nyttja hållbara färdsmått. En sådan kan lokaliserar vid någon av de nya platsbildningarna. Ett läge i Dressyrgatans förlängning förordas då tillgången till kollektivtrafik väntas bli störst där och butiken får ett stort upptagningsområde av boende inom ett par minuters promenad. Leveranser och angöring kan ske från Anna Grönfeldts gata i norr medan entré kan orienteras mot gång- och cykelstråk i söder och i anslutning till föreslagna busshållplatser. Ett garage under livsmedelsbutiken kan nyttjas för både kunder och boende

Eventlokaler

I planens västra del, i anslutning till mäss- och idrottsområdet Nolia och nära gymnasieskolan, skapas plats för eventlokaler för nöjen, konferens och kultur. Eventlokalerna kan även byggas samman med ett högre hotell. Läget möjliggör för samnyttjande av dessa intilliggande funktioner. Framför

Stallbacksplan skapas plats för ett kvarter där mötesplatser för arbete, utbildning, kultur och nöje blir en del i stadslivet kring parktorget.

Kontor och arbetsplatser

Planprogrammet inrymmer fler arbetsplatser nära den stärkta kollektivtrafiken och som komplement invid redan etablerade arbetsplatsområden som Umestans företagspark inom Regimentet, Västerslätt, Nolia, kvarteret Stigbygel och Centrum. Särskilt intill viadukten på Västra Esplanaden och nära resecentrum är bra lägen för kontor med kommersiella lokaler i bottenvåningen.

Samhällsfunktionerna i kvarteret Stigbygel har kapacitet att utvidgas. Inom programområdet föreslås nya kontorslokaler i bottenvåning med entréer som stöttar stadslivet på Ridvägen. Utökade byggrätter innebär en översyn av nuvarande och tillkommande parkering för dessa verksamheter.

Hotell

Planen föreslår flera möjliga lägen för hotell, dels vid *Stallbacksplan* i anslutning till mäss- och eventfunktionerna på Nolia, dels inom kvarteren som angränsar till viadukten på Västra Esplanaden. Läget vid *Stallbacksplan* möjliggör för en högre byggnad i ett läge där en högre flyghinderhöjd gäller och där det finns förutsättningar att skapa ett gott mikroklimat. Ytterligare lägen för en högre hotellbyggnad finns intill viadukten. Längs den generösa esplanaden skapas ett motiv av högre bebyggelse. I detta läge, nära resandet finns goda möjligheter för olika typer av gäster att övernatta på besök i staden. Längs Järnvägsallén och *Västerplan* finns plats för mindre hotell, väl integrerade i stadslivet med lokaler för urbana funktioner i entréväningarna.

Bostäder

Programområdet skapar plats för ca 1 400 bostäder i kvarter med egna gårdar. Det skapas plats för urbana boenden som ligger nära stadslivet och samtidigt erbjuder skyddade gårdar. Plats för ett offentligt liv med utrymme för avskildhet, småbarnslek, ro och gemenskap mellan grannar. Längs esplanader och alléer är antalet våningar 5–6 med några högre delar i den västra delen mot järnvägen. Längs de mindre tvärgatorna och parkstråket i programområdets mitt, nära skola, park och förskola är bebyggelsen lägre, ca 4–5 våningar. Komplementbyggnader i en våning, murar och staket med gårdsentréer bygger upp trästadens urbana liv och gårdarnas grönska blir synlig längs gatorna. Här finns plats för en mängd olika typer av boenden från äldreboenden, studentboenden till familjelägenheter och staplade radhus med terrasser och uteplatser. I entréväningarna kan egna bostadsentréer skapas och längs de gröna esplanaderna och alléerna samt platsbildningarna finns plats för lokaler.



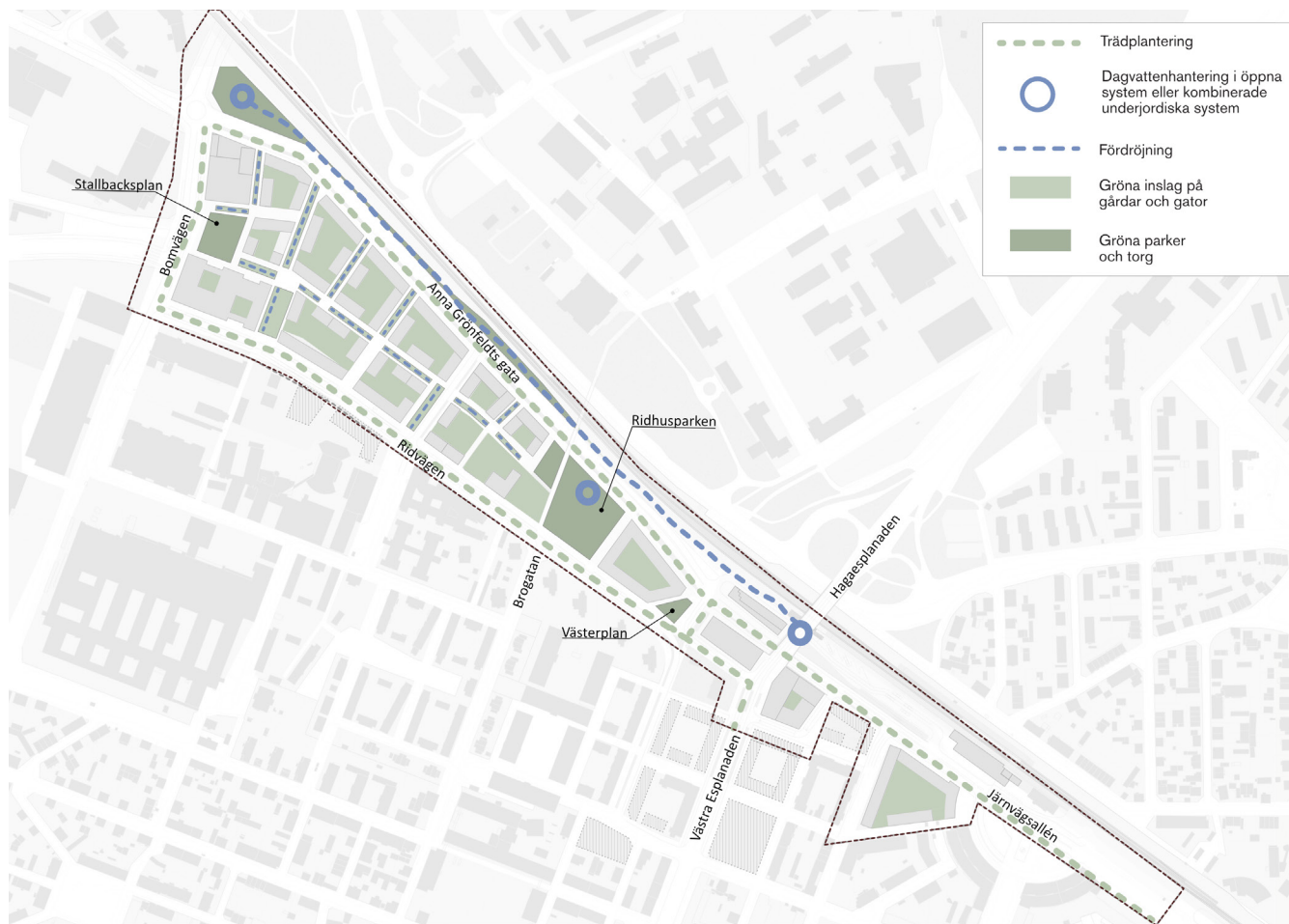
Bostadskvarter inom Stallbacken.

Grön-, blå- och vitstruktur

Ridhusparken blir en visuell grön länk mellan Regementsparken och den uppväxta vegetationen inom programområdet. I väster ansluter en av Umeås breda gröna kilar och möter idrotts- och rekreationsområdet vid Nolia och Hedlundadungen. Nya stadsträd längs de långa gatorna inom programområdet binder samman en sekvens av parker, rekreation och naturområden. Flera gårdar länkas samman via ett inre grönt stråk som också skapar möjligheter för ekosystemtjänster och ökad biodiversitet.

Längs järnvägen föreslås ett grönt stråk som kan omhänderta dagvatten och hantera skyfall. Stråket kan utformas som ett svackdike som kan samverka med växtlighet. Som komplement till detta föreslås den öst-västliga angöringsgatan mellan bostadskvarteren förses med planteringar för att fördröja dagvatten. Gatan mynnar ut i *Ridhusparken*, där dagvatten kan fördröjas med kassetter, rörmagasin eller en damm.

Under vinterhalvåret finns plats för snöupplag inom de breda planteringszonerna längs gatorna. I planens inre delar fungerar grönstråket och de små fickparkerna som snöupplag. I *Ridhusparken* kan snö sparas och den lägre delen av cykelbron blir en del av en pulkbacke på vintern. Under smältperioden fungerar gatornas gröna zoner tillsammans med dagvattenstråket längs järnvägen som fördröjningsytor för smältvatten.



Förslag till grönstruktur och åtgärder för dagvattenhantering.

Utformning av stadsrum

Utvidgningen av stadskärnan utgår från två omvandlade grönskande gaturum; Västra Esplanaden och Järnvägsallén.

Esplanaden omformas, tillsammans med de pågående detaljplaneområdena i söder, återigen till en stadsgata med representativt uttryck, sprunget ur arvet som regementsstad och den robusta stenstaden. Även Järnvägsallén återskapas med hjälp av ny bebyggelse och generösa trädplanteringar till ett attraktivt stadsstråk för att flanera och cykla i. Den nya platsbildningen *Västerplan*, som skapas för att ansluta gatan till Ridvägen för gående och cyklister, knyter ihop Centrum med Stallbacken. Platsen utformas som en del av det gröna gatusystemet. Här beskrivs de förändrade gaturummen samt de nya offentliga platser som karaktäriserar programområdet.

Gaturum

Gatunätet byggs upp av en tydlig hierarki och gaturummen ges olika karaktär utifrån deras mått och funktioner. De bredare gatorna kantas av högre bebyggelse. De rumsliga proportionerna bidrar till en stadsmässig miljö samtidigt som de möjliggör för goda dagsljusförhållanden.

Kvarteren som bygger upp allér, långgator och esplanader utformas så att de samspelar med stadslivet. Särskild omsorg läggs på socklarna, dess entréer och lokaler i bottenvåningarna. Ytorna för biltrafik minskar och gång- och cykelbanor breddas. Nya stadsträd i dubbla rader och planteringsytor skapar sköna mikroklimat och plats för vistelse i de generösa gaturummen.

Längs de mindre tvärgatorna ska den nya bebyggelsen också samverka med gaturummen, men skalan är lägre och gatorna



Visionsbild av *Västerplan* med Ridvägen till vänster och Anna Grönfeldts gata till höger i bild. Platsen föreslås omges med sten- och tegelarkitektur. I entrévåningarna finns plats för urbana verksamheter som samspelar med stadslivet.

mer informella. Träd och planteringsytor kan grupperas friare och plats skapas för ökad vistelse i gaturummen.

Angöringstrafik och plats för tillgänglighetsanpassad parkering sker på de gående och cyklandes villkor.

Västra Esplanaden

Den tidigare trafikleden omvandlas till stadsgata med förutsättningar för stadsliv i och med att ny bebyggelse kantar gaturummet. Gatan ska fortsatt ha en esplanadutformning med trädallé som inramning. Gatan utformas förslagsvis med dubbelriktade cykelbanor utmed gatans östra och västra sida samt dubbla körfält i vardera riktning. Högre bebyggelse möjliggörs för att hålla ihop det breda gaturummet och markera entrén till Centrala stan från norr.



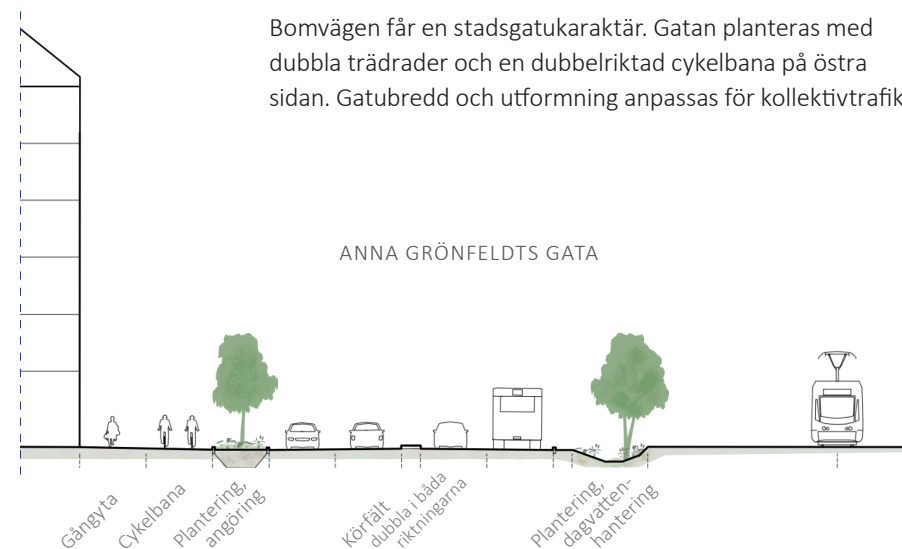
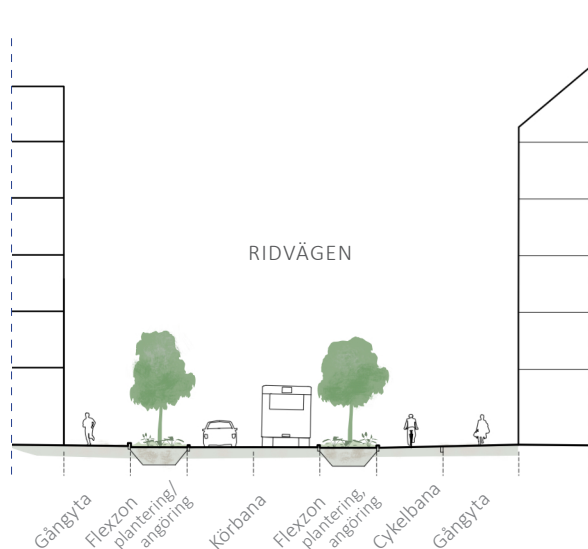
Sektion ur trafikutredningen.

Ridvägen

Ridvägen omvandlas till en stadsgata med väl tilltagna gångytor intill fasad, som möjliggör för levande gaturum. Gatan planteras med trädallé som separerar körbana från gående och cyklister och skapar ett inramat gaturum. Gatubredd och utformning anpassas för kollektivtrafik. På gatans norra sida föreslås bebyggelse i 4–5 våningar.

Kvartersgator

Längs tvärgatorna grupperas träd och plantering med möjlighet för dagvattenfördröjning och vistelseytor. Angöringstrafik anpassas till de gåendes hastighet och plats för angöring, tillgänglighetsanpassad parkering och avfallshämtning.



Principsektioner för gator. Skala 1:400 (A4). White arkitekter

Anna Grönfeldts gata

Anna Grönfeldts gata omvandlas till stadsgata och har en viktig roll att binda samman stadsdelar. Med sina dubbla körbanan i båda riktningar får den kapacitet att hantera höga trafikflöden. Gatan trädplanteras mot kvarteren och en planteringszon med plats för fördröjning av dagvatten anläggs mot spårområdet. En generös trottoar med dubbelriktad cykelbana ordnas på bebyggelsesidan. Gatan kommer ha en viktig roll som stadsfront och entrérum till centrala Umeå från väster. Gatan anpassas för framtida kollektivtrafik.

Järnvägsallén

Gatan förses med trädrader och dess södra sida föreslås förses med en dubbelriktad cykelbana.

Bomvägen

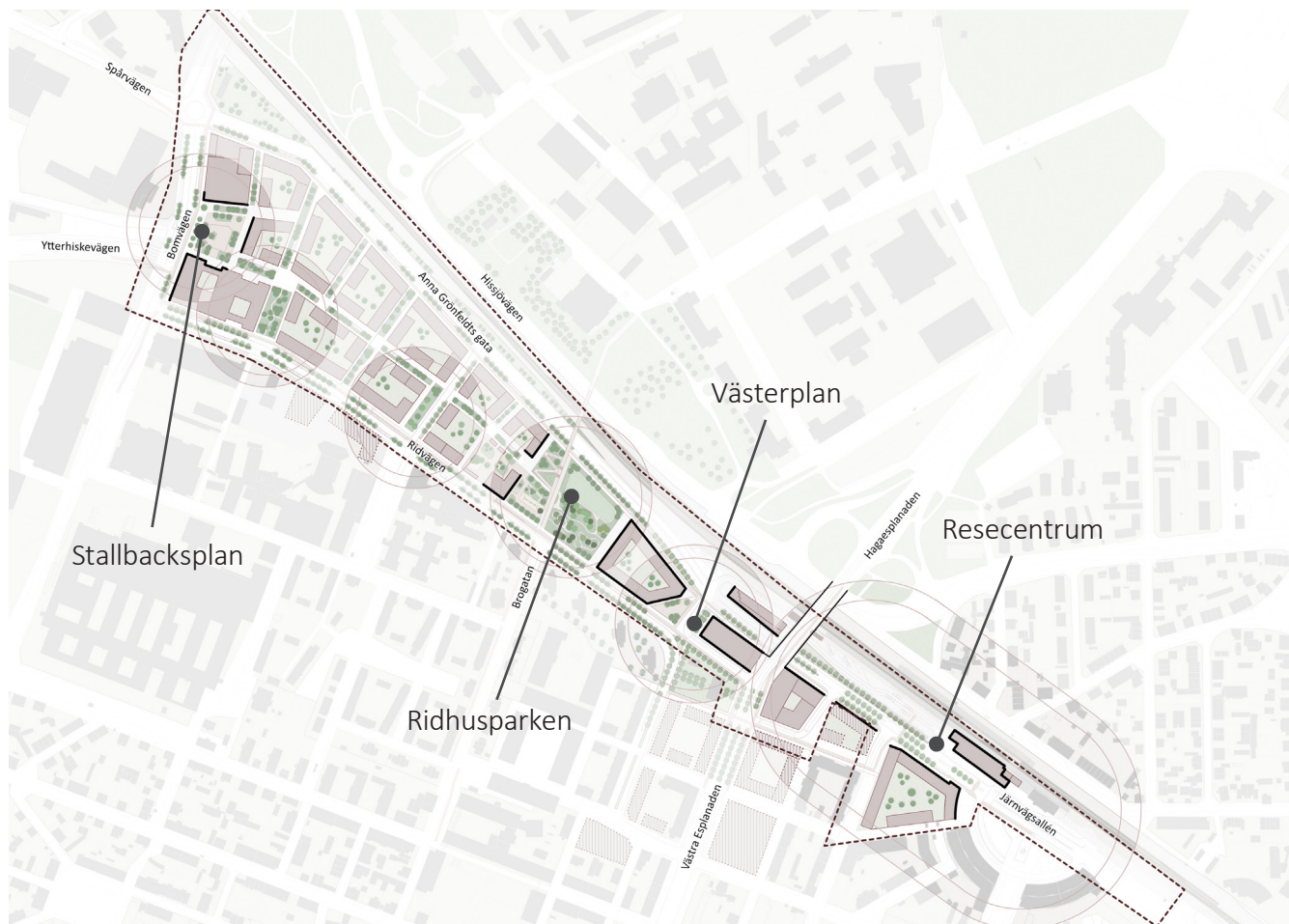
Bomvägen får en stadsgatukaraktär. Gatan planteras med dubbla trädrader och en dubbelriktad cykelbana på östra sidan. Gatubredd och utformning anpassas för kollektivtrafik.

Offentliga platser

Utifrån befintligt gatunät, stadsplanearvet och den omgivande kulturmiljön skapas ett antal stadsrum som underlättar orientering och förflyttning för gående och cyklister inom den utökade stadsmiljön. Dessa platser skapar dessutom nya besöksanledningar och omges av lokaler för service och andra funktioner. Här beskrivs de olika platsernas utformning som vägledning för den kommande planeringen. Platserna bidrar till stadsdelens karaktär och identitet och utgör en arena för intressenter och Umeåbor att bidra till utvecklingen av en ännu attraktivare stad.

Resecentrum och Järnvägstorget

Stationsområdet utvecklas till ett samlat resecentrum för både spårtrafik och buss. Järnvägsstationen sammanbinds med busshållplatser för regionala och lokala bussar. Med trappor och hissar kan resecentret kopplas samman med en eventuell framtida hållplats för s.k. BRT-bussar (Bus Rapid Transit) på viadukten där Västra Esplanaden korsar järnvägen. Gångtunneln under spåren kopplas ihop med en ny väntehall med urbana resefunktioner. Nya träd återskapar Järnvägsallén och utanför stationsbyggnaderna finns plats att sitta, mötas och ta del av Järnvägstorgets utbud av butiker och restauranger. I den kommande planeringen kartläggs om behov av ytterligare cykelparkering eller väderskyddad cykelparkering finns. Parkering för bil och zon för att hämta och lämna föreslås finnas kvar på den östra sidan av stationshuset. Bilkparkeringsarna kan eventuellt kompletteras med platser som tillskapas i mobilitetshuset i kvarteret Lodet. Taxi angör idag framför stationshuset, eventuella förändringar får utredas i kommande skeden.



De föreslagna offentliga platserna med de fasader som bygger upp dem markerade i svart.

Västerplan

Platsen omges av rika kulturmiljövärden, både den gamla sjukhusbyggnaden som tillhört Norrlands dragonregemente och huvudfasaderna mot staden för Västerbottens regemente är väl synliga från programområdet. Det representativa arvet återspeglas i platsens stenklädda, horisontellt välbalanserade kvarter och nya stadsträd. En bearbetad markbeläggning, träd och planteringar skapar platser för möten och vila. Platsens urbana karaktär i skärningspunkten mellan Ridvägen – Järnvägsallén och Västra Esplanaden, nära resecentrum är inte bara ett orienterande, tryggt och tydligt stadsrum utan också ett rum där flera olika typer av människor med skilda ärenden kommer ses och synas. Platsen stötts ytterligare av lokaler i entréväningarna där stadsliv och kommers möts. I trädens lövskugga med kulturarvet i fonderna skapas ett karaktärsfullt stadsrum för flera generationer umebor, resande och besökare.



Visionsbild av Västerplan med Anna Grönfeldts gata till höger och Ridvägen till vänster i bild.

Stallbacksplan

I väster skapas en skyddande mötesplats där det lokala stadslivet, med gymnasieskolan och mobilitetsbyggnaden möter det urbana livet kring event, kultur och hotell. En plats för Umeåborna som engagerar nybyggarna inom programområdet. Torget görs grönt med plats för rekreation såväl som lek och träning samt studieplatser för eleverna i området. En

trygg, levande mötesplats över året och dygnet som tack vare den väldefinierade formen känns intim och lokal till vardags såväl som tålig och överblickbar då det är evenemang på platsen. Event, synliga i platsens entréväning kan flytta ut på platsen vid behov och i kvarterens hörnen skapas lokaler för urbana verksamheter.



Visionsbild av Stallbacksplan kantad av den nya gymnasieskolan, eventlokal, hotell och bostäder samt plats för lokaler i kvartershörnen.



Visionsbild av *Ridhusparken* med Ridvägen till vänster i bild. Kring de uppväxta tallarna finns plats för både aktiviteter och öppna ytor.

Ridhusparken

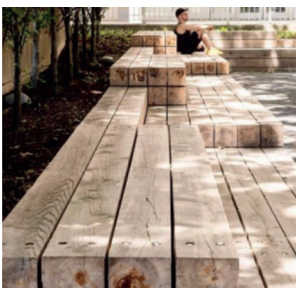
Mitt emot den anrika Regementsparken skapas nya *Ridhusparken*. Uppväxta tallar och enstaka ädelträd länkar samman växtligheten på båda sidor om järnvägen och en ny gång- och cykelbro skapar ett gent cykelstråk från Teg via Gamla bron, Brogatan och över till företags- och utbildningsområdet på Regementet. Den nya gång- och cykelbron kan utformas som del av topografin i parken i dess lägre del med plats för rörelseaktiviteter.

Den gröna oasen i den nya stadsdelen har kasern- och kanslibyggnaderna från det f.d. regementet som fond. Varierad vegetation och plats för dagvatten skapar en naturliknande park med generösa öppna ytor, gott om plats för rörelseglädje, spontanidrott, picknick och vila. Kring parken står nya kvarter som skapar närvaro till parken med plats för urbana funktioner i entréväningarna.

I parkens västra del finns plats för en förskola med en gård som angränsar mot parken. Staket tillsammans med stenmurar med planteringar ramar gården på ett för trästaden karaktäristiskt sätt. I den kommande planeringen får vidare studier visa hur topografi och murar kan samverka för att uppnå tillräckligt stora, tysta gårdsytor.

Små platsbildningar

Längs det inre stråket ned mot *Ridhusparken*, finns flera tvärgator och små fickparker där det vardagliga, lokala livet tar plats. Generösa ytor för dagvattenplanteringar och stadsträd skapar mindre rumsligheter i en skala som minner om trädstadens. Här finns plats för lek och vila. Staket och små komplementbyggnader skapar tydliga gårdar skilda från det offentliga livet och grindar till gårdarna bidrar till den småskaliga karaktären. Över staketen skymtar blommande träd och buskar i varierande form och färg. Här kan boende och verksamma sätta sin prägel på stadsrummen.



Inspiration för dagvattenplanteringar samt sittmöbler i trä.



Visionsbild av *Mattorget* med *Ridhusparkens* grönska i fonden. Lägre trähusbebyggelse med inblickar mot gårdarna ramar in de små platsbildningarna.

Utformning av kvarter och bebyggelse

Programområdet planeras med mer plats för urbant boende, attraktiva resandemiljöer och fler arbetsplatser. Arkitekturen är sprungen dels ur regementsstaden och den representativa stenstadens karaktär med välproportionerliga kvarter i 5–8 våningar och dels ur trästadens klimatstarka träarkitektur. Kvarter med inspiration av den norrländska skogens naturliga färgskala, balans mellan ljus och mörker med kvarter i 4–6 våningar.

Stenstadskaraktär

De kvarter som bygger upp Järnvägsallén, Västerplan och Ridvägen respektive Anna Grönfeldts gata är stenstadens robusta kvarter, med välproportionerliga socklar, ibland i flera våningar, och välutformade entréer. Färgskalan och materialen, i sten och tegel knyter an till regementsstadens karaktär och Brogatans sten- och tegelarkitektur i gula och beigea toner. Sadeltak och valmade tak föreslås och brutna tak definierar kvartershörnen så att höga gavelmotiv minimeras, huvudfasader och tydlighet skapas längs de generösa stadsrummen. Takkupor, grunda burspråk och grunda eller franska balkonger skapar struktur och materialitet i gaturummen. Betonade eller artikulerade hörn med hjälp av grunda balkonger, burspråk eller generösa fönsterpartier skapar utblickar i kvarteren och indragna eller grunda balkonger accentuerar entréer och skapar rytm. De omgivande kulturmiljöerna sätter en lokal, plats-specifik karaktär på stadsdelen som möts upp av en arkitektur där proportionalitet, rytm och balans är ledorden. Mot gårdsrummen finns en stor frihet att skapa attraktiva, grönskande gårdar, generösa balkonger och uteplatser. Både kontorsbyggnaderna och bostadshusen i programområdets östra och centrala del har plats för lokaler i entréväningarna.



Visionsbild av Västerplan.

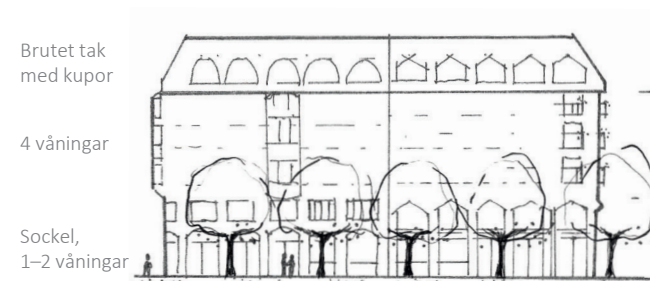


Tegelreferenser och fasader med tydlig modulindelning.



Referensbilder: Toynbee Hall, Platform 5 Architects

Cederhusen, General Architecture.



Brutet tak med kupor

4 våningar

Sockel, 1–2 våningar

Skalprincip, stenarkitektur i 6 våningar.



Referensbild för stenstadskvarter med tydlig vertikal uppdelning. Illustration: White arkitekter, Älta centrum



Referensbild för stenstadskvarter med tydlig horisontell sockel. Illustration: White arkitekter, Orminge centrum

Trästadskarakter

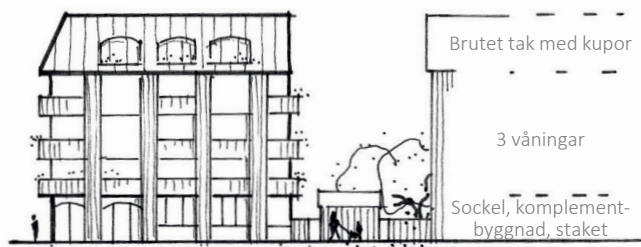
Programrådets inre kvarter, längs tvärgatorna och längs det gröna stråket ned mot parken utformas av kvarter som hämtar inspiration ur trästaden och speglar samtidens hållbara träarkitektur. Ett modernt formspråk med branta tak och takvåningar och takkupor. Staket och komplementbyggnader i gatuliv framhäver gårdarnas prunkande grönska. Arkitekturen i ögonhöjd utgörs av omsorgsfulla entrépartier, staket och en-vånings komplementbyggnader. Staplade radhus och egna entréer i entrévåningarna bidrar till det lokala stadslivets trygghet, befolkning och omsorg om de små platserna. I strategiska hörn skapas lokaler för kommersiella verksamheter och upphöjda entrévåningar möjliggör för en fullstor livsmedelsbutik. Balkonger och burspråk är grunda mot de smala gatorna och generösare mot gårdarna. Samtida tolkningar av punschverandor och utsiktstorn skapar karaktär och utblickar.



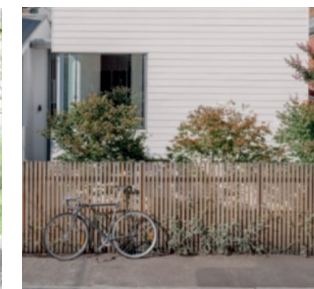
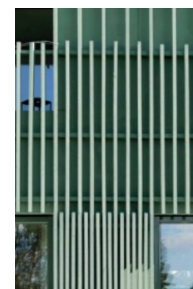
Visionsbild för trästadsarkitektur mot det gröna stråket.
White arkitekter



Referensbild för trästadsarkitektur med radhuskänsla och egna entréer.
White arkitekter, Mönlycke.



Skalprincip, träarkitektur 5 våningar.



Staket, Väst på stan, ur bygnadsordningen.

Samtida träarkitektur av Dinell Johansson, resligt saket mot gård.

Gårdar

Den föreslagna kvartersbebyggelsen skapar gårdar för boende och för förskolan. Bostadsgårdarna föreslås ta tillvara den vegetation och de träd som finns på platsen. Med angringstrafik från gatorna, parkering i mobilitetsbyggnader och komplementbyggnader i gräns mot gatorna skapas goda förutsättningar för grönskande gårdar som kan förstärka biodiversiteten i programområdet, öka förutsättningarna för ekosystemtjänster samt ta hand om dagvatten och smältvatten på kvartersmark. Gårdarna erbjuder gemensamma vistelseytor för de boende där lek, vila och samvaro skapar förutsättningar för kvalitativa och hälsofrämjande urbana livsstilar.

Förskolegården utformas för rörelseglädje och varierad utemiljö. Tystare platser behöver skapas och en gestaltad gräns med staket och grindar ut mot *Ridhusparken* föreslås. Uppväxta träd och naturmark kan användas och kompletteras med aktivitetsytor.

Parkering

Boendeparkering och parkering för arbetande föreslås i huvudsak i gemensamma mobilitetshus.

Enstaka tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser och besöksplatser kan ordnas längs gatorna, i den gröna zonen i planens inre delar och bland alléträden, i strategiska lägen längs Ridvägen, Bomvägen och Anna Grönfeldts gata.



Referensbild av förskolegård, Smörslottsgatan, White arkitekter.



Visionsbild grönskande gårdar.



Referensbild av lekmiljö och gårdsbebyggelse, Smörslottsgatan, White arkitekter, samt inspiration för resliga staket med planteringar på gårdar.

Konsekvenser av programförslaget

Undersökning av betydande miljöpåverkan

När ett planprogram eller en detaljplan upprättas eller ändras ska kommunen ta ställning till om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Förslaget ska genomgå en undersökning enligt 6 kap. miljöbalken och miljöbedömningsförordningen, där omständigheter som talar för och emot en betydande miljöpåverkan ska identifieras.

Undersökningen visar på att ett genomförande av planprogrammets efterföljande detaljplaner inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I planprogrammet och efterföljande detaljplaner ska faktorer med risk för miljöpåverkan, som uppmärksammats i undersökningen, behandlas. Denna miljöpåverkan avser luftförorening, buller, föroreningar, dagvatten, stadsbild, kulturmiljö, ekologi, grönytor, ekosystemtjänster och trafik. Angivna miljöeffekter och miljöaspekter bedöms relevanta att beakta vid undersökningar av betydande miljöpåverkan för respektive efterkommande detaljplan. Eventuella fördjupade utredningar och miljöbedömningar genomförs som en del av det efterföljande detaljplanarbetet.

Undersökningen av betydande miljöpåverkan har tagit hänsyn till vad som anges i 5 och 10-13 §§ miljöbedömningsförordningen. Länsstyrelsen har tagit del av beslutet. Utifrån presenterade förutsättningar anger länsstyrelsen att det, med utgångspunkt i det underlag som har funnits tillgängligt i detta skede, har varit svårt att bedöma om efterföljande detaljplaner kan antas medföra betydande miljöpåverkan utifrån innebörden i 5 § och 10-13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966). Länsstyrelsen delar kommunens bedömning av vilka faktorer med risk för miljöpåverkan som behöver behandlas i planprogrammet och i efterföljande detaljplaner.

Luftföroreningar

Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön genom att ange föroreningsnivåer som inte får överskridas (gränsvärden) och nivåer som inte bör överstigas (riktvärden), vilka regleras i luftkvalitetsförordningen. I centrala Umeå påverkas luftkvaliteten negativt av motorfordonstrafiken. För att uppnå nuvarande och kommande krav i miljö kvalitetsnormer behöver Umeå kommun främst arbeta med åtgärder för att begränsa utsläpp av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2).

På Västra Esplanaden har riktvärdena under flera år överstigit men under de senaste åren har mätningar visat på att luftkvaliteten i centrala Umeå har förbättrats. En viktig faktor bakom förbättringen är att trafiken har minskat i centrum efter färdigställandet av ringleden.

Parallellt med framtagandet av planprogrammet genomförs en utredning av luftkvaliteten längs gatorna Västra Esplanaden, Anna Grönfeldts gata, Järnvägsallén och Tegsesplanaden. Utredningen ska innehålla en översiktlig konsekvensbeskrivning för hälsan för nuvarande och framtida boende längs gatuavsnitten utifrån den förändrade luftsituationen. Utredningen kommer att ta hänsyn till den planerade utvecklingen i anslutning till gatorna. Vid behov ska rekommenderade åtgärder för att förbättra luftkvaliteten redovisas.

Buller

Buller kan påverka människors hälsa och välbefinnande. Det är därför viktigt att ta hänsyn till denna faktor vid planläggning i bullerutsatta lägen. Programområdet är utsatt för trafikbuller från spår- och vägtrafik samt skottbuller från skjutbanor på I20-området.



Dygnskvivalent ljudnivå för trafikbuller, ur bullerutredningen.
Illustration: Efterklang

En bullerutredning har tagits fram för att beräkna bullernivåerna vid den planerade bebyggelsen. Utredningen visar på att situationen för buller från trafik och skjutbanor är likvärdig och att det är fasader vända mot nordväst och nordost som beräknas få högst ljudnivåer. För trafikbuller finns det möjlighet att anpassa bostädernas planlösningar för att kompensera för högre ljudnivåer vid en sida av lägenheter. Programområdet kan på så sätt till allra största delen nyttjas för bostäder. För skottbuller pekar beräkningarna på att riktvärden kan komma att överskridas vid bostäder och undervisningslokaler. Om dessa fasaders ljudisolering beaktas med extra hänsyn vid detaljprojektering kan god inomhusmiljö som uppfyller gällande krav åstadkommas och bostäder bör därmed kunna tillåtas i hela området.

Avseende uteplatser finns det möjlighet till enskilda uteplatser eller balkonger som uppfyller riktvärdena både för trafikbuller och skottbuller. Det finns även möjligheter till gemensamma uteplatser på innegårdarna som inte överstiger riktvärdena.

Dagvatten

En översiktlig höjd- och dagvattenutredning för programområdet har utförts av Sigma Civil. Utredningen utgår från den strukturstudie som tidigare tagits fram för området och visar på att den planerade exploateringen kommer att innebära ökade dagvattenflöden och föroreningar från områdets västra del, d.v.s. Stallbacken, vilket påverkar befintligt dagvattnet och recipienter. Det bedöms finnas förutsättningar att hantera de beräknade flödena av dagvatten och skyfall inom programområdet genom höjdsättning av mark samt nyttjande av dagvattenstråk.

Ett dagvattenstråk föreslås mellan Anna Grönfeldts gata och järnvägen. Rening av dagvattnet från området föreslås ske i regnbäddar eller skelettjordar innan vattnet leds vidare via ledning till recipienterna Tvärån och Umeälven.

I samband med kommande detaljplanprocesser behöver höjdsättning och avrinningsområden studeras närmare. Behov av ytterligare reningsanläggningar med syfte att begränsa föroreningsmängderna från området efter exploatering bör utredas vidare. Detsamma gäller uppgifter om grundvattennivåer eftersom det kan påverka val av dagvattenlösningar. Vidare utredning krävs även för att säkerställa huruvida dagvattenflöden från I20-området och Regementet fortsatt ska ledas in via programområdet och det förslagna dagvattenstråket eller om det finns mer fördelaktiga lösningar.

Den markanvändning som föreslås inom programområdets östra del, Umeå C och kvarteret Lodet, bedöms inte innebära en betydande ökning av dagvattenflödena i förhållande till nuvarande situation. Markanvändningen bedöms vara i princip oförändrad med avseende på hårdgöring. Lösningar för att rena och fördröja dagvatten inom områdena bör dock beaktas i efterföljande skeden.

Kulturmiljö

En konsekvensanalys för kulturmiljön har tagits fram av White arkitekter. I den har planförslagets påverkan på riksintresset för kulturmiljövården samt dess påverkan på byggnadsminnet Stationshuset utretts och bedömts.

Programområdet omfattar i huvudsak ytor som idag är präglade av infrastruktur och som upplevs som oomhändertagna, men den omfattar även centrala delar av riksintresset Umeå [AC 10] samt kopplingen mellan riksintressets två områden. Riksintresset har varit en viktig förutsättning och förslaget har anpassats för att tillvarata betydelsefulla sikt-vinklar och vyer på platser där uttryck för riksintresset finns representerade. På ett övergripande plan bidrar planförslaget till att förtydliga stadens front och förbättringar av strukturen. Men i delar medför den även påverkan på riksintresset och rumsligheter med kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Planförslaget medför viss skada på riksintresset enligt Riksantikvarieämbetets bedömningsmodell i två avseenden. I det ena fallet är det läsbarheten och kopplingen mellan riksintressets båda områden som försvagas. I det andra fallet är det stationshusets roll i stadsrummet som försvagas. I båda fallen är bedömningen att det är en låg grad av skada. Kumulativt är bedömningen liten skada på riksintresset.



Vy av planförslaget och området kring centralstationen, ur konsekvensbeskrivning kulturmiljö. Illustration: White arkitekter

Den sammanvägda bedömningen är att planförslaget är förenligt med riksintresset och de kulturhistoriska värden som är representerade i området.

Stadsbild

Programförslaget innebär att ett område inom Centrala stan som i dagsläget är obebyggt utvecklas med ny kvartersbebyggelse samtidigt som stadsrummen kring centralstationen stärks. I beskrivningen av programförslaget redogörs för påverkan på stadslandskapet, stadens siluett och dess västra och norra entréer.

Ekologi

Inom området finns en dunge med äldre tallar, ett flertal av dessa träd bedöms vara bevarandevärda. I programförslaget föreslås att platsen där dessa träd finns blir en park och träden ska därmed kunna bevaras.

I närheten av tallungen finns även tre rödekar. Dessa träd är relativt unga men bedöms som bevarandevärda eftersom de är friska, har god tillväxt och är relativt ovanliga för Umeå. I programförslaget föreslås att platsen där träden står blir kvartersmark. Ett genomförande av programmet innebär att det är osäkert om träden kan bevaras. Frågan behöver hanteras i efterföljande skeden.

Grönytor och ekosystemtjänster

Kring Anna Grönfeldts gata finns stora impediment- och gräsytor vid ett genomförande av planförslaget kommer att bebyggas. Det rör sig om urban grönstruktur om cirka 76 500 m² där de största delarna är av öppen karaktär eller glest trädklädd mark.

Inom programområdet föreslås nya parker och torg med ytor för träd och växtlighet. *Ridhusparken* blir den största med en yta omkring 7 000 m². Intill parken föreslås förskolan få en friyta på omkring 4 000 m² som till största delen väntas bli grön. Mindre grönytor och planteringar föreslås vid *Stallbacksplan*, gymnasieskolan, *Mattorget* och den centrala angöringsgatan som löper i öst-västlig. Därutöver tillkommer grönska på bostadsgårdarna.

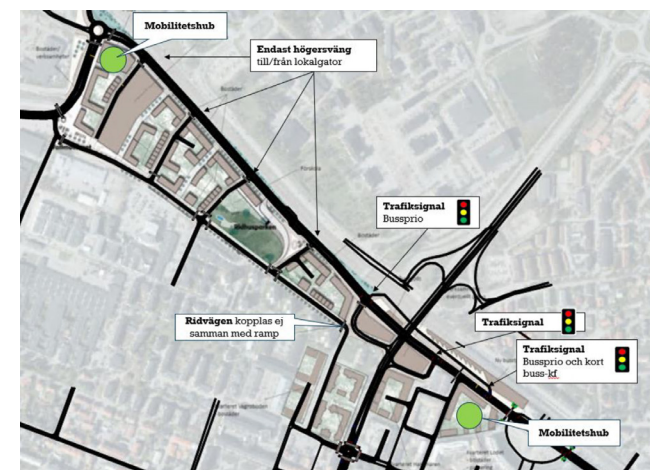
Uppvuxna och skyddsvärda tallar inom området som blir *Ridhusparken* kan bevaras och bidrar med skugga. Längs gatorna säkerställs utrymme för trädrader. Andra offentliga platser, som *Västerplan* och *Stallbacksplan*, föreslås förses med träd och planteringar. Mellan Anna Grönfeldts gata och järnvägsspåren föreslås en yta för ett dagvattenstråk som kan innehålla planteringar och växtlighet. I programförslaget föreslås bostadskvarter med gårdar som kan få inslag av grönska. Hur grönytor ska utformas hanteras i efterföljande skeden.

Boende inom området Stallbacken bedöms få god tillgång till parker. Samtliga bostadskvarter ligger inom 250 meter från *Ridhusparken* eller *Stallbacksplan*. Inom kvarteren möjliggörs därutöver för gröna gårdar lämpliga för lek och utevistelse. Vid kvarteret Lodet i programområdets östra del är tillgången på närliggande grönytor och parker mer begränsad. Inom 250 meters gångavstånd finns Järnvägstorget, Rådhusplanaden och fickparken Götaplatsen.

Trafik

Programförslaget innebär förändringar i trafikstrukturen i området. Den föreslagna strukturen prioriterar framkomlighet för de hållbara trafikslagen, men bibehåller samtidigt kapaciteten på Anna Grönfeldts gata och dess funktion som viktig öst-västlig koppling genom Centrala stan. Gatan föreslås få en ny dragning norr om dess nuvarande läge och i anslutning till spårområdet. Flytten görs för att ge plats för den föreslagna kvartersbebyggelsen och att flytta ut buller från vägtrafiken till utkanten av området och till den yta som utgör skyddsavstånd från järnvägen till bostäderna. De ramper som förbinder Västra Esplanaden med Anna Grönfeldts gata och Järnvägshallén föreslås rätas ut för att möjliggöra för ny kvartersbebyggelse innanför dessa samtidigt som området görs mer tillgängligt för gående och cyklist. Inom områdets västra del föreslås nya angöringsgator för de tillkommande kvarteren.

En trafikutredning togs fram i ett tidigt skede i syfte att ge en inriktning för den fortsatta planeringen som bidrar till kommunens mål om ökad andel hållbara resor. I utredningen behandlas vägstruktur, gång- och cykelnät samt lämpliga lokaliseringar av mobilitets- och parkeringshus. I utredningen har kapacitetsanalyser för år 2050 genomförts genom trafik-



Förslag på struktur och åtgärder, ur trafikutredningen.
Illustration: Trivector

simuleringar i syfte att kartlägga kapaciteten i systemet och finna lämpliga lösningar och åtgärder för brister. Utgångspunkten för utredningen har varit den strukturplan för området som tidigare tagits fram.

Kapacitetsanalyser har inledningsvis genomförts för att kartlägga utmaningar och problempunkter. Dessa analyser speglar år 2050, men med olika scenarier för den framtida trafikutvecklingen. Scenarierna har omfattat en utveckling som motsvarar "Business as usual", där trafiken ökar i linje med prognoserna, men också en utveckling där kommunen når målsättningen om 65 % hållbart resande. Därutöver har ett anpassat scenario prövats där resandenivån ligger på 90 % av nivån i "business as usual"-scenariot.

Ett antal problempunkter har identifierats kopplat till framkomligheten i vägtrafiksystemet. Det handlar till största del om korsningspunkter och anslutningar till Anna Grönfeldts gata och Järnvägsallén. Kapacitetsbegränsningar på Västra Esplanaden påverkar också systemet som helhet.

En avgörande fråga när det handlar om kapacitet är dock vilken färdmedelsandel som antas i framtiden. I det målstyrda scenariot – där fler går, cyklar och reser kollektivt – uppstår i princip inga kapacitetsproblem i analyserna. Om trafiken däremot utvecklas enligt "Business as usual" karaktäriseras trafiksituationen istället av köbildning, låsningar och betydande tillgänglighetsbrister. Detta understryker vikten av en målstyrd planering avseende hållbart resande för att därmed möjliggöra en stadsutveckling i Umeå.

I analyserna har olika åtgärder prövats. Ett åtgärds paket omfattar åtgärder i vägnätet som matchar de kapacitetsbrister som ses. Det handlar om dels om utformning och reglering, men även lokalisering av mobilitetshus. En annan åtgärd omfattar även ett införande av busskörfält i öst-västlig riktning längs Anna Grönfeldts gata – Järnvägsallén.

För området föreslår utredningen följande åtgärder:

- Övergripande strategi och åtgärder för att öka andelen hållbart resande.
- Ett antal åtgärder i vägnätet avseende vägstruktur och korsningsutformning.
- Mobilitetshus lokaliseras i områdets västra del samt i kvarteret Lodet i öster. Det i strukturstudien föreslagna mobilitetshuset vid på- och avfarterna till Västra Esplanaden föreslås utgå på grund av ökad störningskänslighet i trafiksystemet.
- Utveckling av ett sammanhängande gång- och cykelnät.
- Att skapa ett busskörfält längs Anna Grönfeldts gata – Järnvägsallén kan vara en intressant åtgärd att bibehålla som utvecklingsmöjlighet för framtiden, men nyttan av ett införande beror på hur linjenätet utvecklas och hur behovet av framkomlighet ser ut.

Körvägar för uttryckande fordon

I anslutning till programområdet, söder om Ridvägen, finns bland annat Umeå västra brandstation och Polisen. Programförslaget påverkar verksamheternas utryckningsvägar då Anna Grönfeldts gata flyttas och ny cirkulationsplats och korsningspunkt skapas vid Bomvägen respektive Signalvägen. Om dessa gator fortsatt ska nyttjas av utryckningsfordon som ska färdas österut mot Järnvägsallén blir körsträckan cirka 300 meter längre jämfört med idag. En alternativ körväg för utryckningsfordon kan möjliggöras via det nya gatupartiet mellan Ridvägen och Anna Grönfeldts gata, i förlängningen av Dressyrgatan.

Gator och korsningspunkter i området behöver utformas så att utryckningsfordon får god framkomlighet, till exempel genom att det blir möjligt för andra trafikanter att köra åt sidan vid utryckningar. Övergångsställen och cykelöverfarter kan behöva anpassas för att undvika konflikter med utryckande fordon. Hur gatorna ska utformas hanteras i senare skeden. Under tiden utbyggnaden av området pågår kan åtgärder behövas för att minimera påverkan på körvägarna.

Genomförande

Markägare inom programområdet

Planprogrammet omfattas av följande fastigheter:

Fastighet	Fastighetsägare
Lodet 1	Umeå kommun
Umeå 2:1	Umeå kommun
Umeå 4:1	Umeå kommun
Umeå 5:1	Umeå kommun
Umeå 7:11	Infrastruktur i Umeå AB (kommunalt bolag)

Organisatoriska frågor

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom programområdet och ansvarar för utbyggnad och drift av allmän plats. Respektive fastighetsägare ansvarar för alla åtgärder inom kvartersmark.

Etapputbyggnad

Planprogrammet ska ligga till grund för kommande planläggning. Området kommer att detaljplanläggas i flera detaljplaner och byggas ut etappvis under minst 15–20 år. Etappindelningen ska ta hänsyn till flera faktorer så som:

- utbyggnad av teknisk infrastruktur som energiförsörjning och VA-ledningar inklusive lösningar för dagvatten,
- ny dragnings av Anna Grönfeldts gata samt andra trafiklösningar som ska fungera till dess att hela området är utbyggt,

- lösningar för att hantera buller från järnväg, vägar och närliggande skjutbanor.

Nedan följer en preliminär etappindelning som är baserad på kända förutsättningar.

En första etapp blir preliminärt i områdets västra del där en detaljplan ska tas fram som tillskapar bygg rätt för bostäder, en evenemangsarena, gymnasieskola, förskola och ett mobilitetshus. Ny dragnings av Anna Grönfeldts gata inom området samt lösningar för teknisk infrastruktur och eventuella bulleråtgärder behöver vara på plats först. Inom etappen kan även den nya stadsdelsparken och eventuellt nya gång- och cykelbron inrymmas, dock kan utbyggnaden av dessa dröja till dess att tillräckligt stort behov uppstår och rätt förutsättningar finns. Detta gäller även utbyggnad av gymnasieskola och förskola.

Programområdets östra del kommer sannolikt att planläggas och byggas ut som en eller flera efterföljande etapper. Inom den östra delen finns planer på ett nytt resecentrum, ny busstation för regionalbussar inkl. lokaler för bussgodis. Av- och påfarternas till Västra Esplanaden behöver byggas om till gator för att möjliggöra bygg rätt i de nya kvarter som tillskapas innanför dessa. Den befintliga gång- och cykelbron "Knorren" blir troligen kvar fram till dess att denna etapp byggs ut. Om kommunen då fattar beslut om att riva den kan den nya gång- och cykelbron i Brogatans förlängning uppföras samtidigt som gång- och cykelmöjligheter förbättras på den befintliga viadukten i Västra Esplanadens förlängning.

Markanvisningsavtal

Kommunen äger all mark inom planprogramområdet. Blivande kvartersmark för bostäder och verksamheter markanvisas vanligtvis efter att en detaljplan tagits fram. En markanvisning ger en exploatör rätt att under vissa villkor och inom viss tid pröva mark som kommunen äger för ny bebyggelse. Förutsatt att markanvisningsavtalets villkor uppfyllts har exploatören rätt förvärva den reserverade marken inför en byggstart. Det är exploatören som på egen risk bekostar

undersökningar, framtagande av bygglovshandlingar och projektering inom ramen för en markanvisning.

Ekonomiska konsekvenser

Kommunens budget

Vid utbyggnad i enlighet med planprogrammet kommer kommunens budget att belastas av kostnader för:

- Detaljplanekostnader och fastighetsbildningsåtgärder,
- Åtgärder för dagvattenhantering,
- Flytt av Anna Grönfeldts gata,
- Ombyggnad av Järnvägsallén,
- Utbyggnad av lokalgator,
- Utbyggnad av torg och parker,
- Eventuella bullerskyddsåtgärder,
- Eventuell marksanering,
- Byggnation av nya skolor och förskolor,
- Byggnation av nytt resecentrum.

Utbyggnaden innebär även ökade kostnader för drift och underhåll av ny skola och förskola, nya gator, park och torg. Fler boende i området kommer innebära ett högre tryck på befintlig kommunal service inom kommunen, så som skolor, förskolor och äldreomsorg, men även en möjlighet till fler invånare och därmed ett större skatteunderlag och ökade skatteintäkter.

Vid försäljning av mark med bygg rätt inom programområdet får kommunen intäkter.

Kommunen, ledningsbolagen

Kommunens lednings- och avfallsbolag kommer att behöva investera i ny teknisk infrastruktur för att ansluta ny bebyggelse inom programområdet, och kommer att få intäkter via taxa. De får även kostnader för drift och underhåll av anläggningar för att fördröja och rena programområdets dagvatten.

