

Gamla godsbangården, Umeå



Medverkande

Umeå kommuns projektgrupp

Carl Rasmunds, Mex, kommunens projektledare
 Sarah Lundgren, Mex
 Tomas Strömberg, stadsarkitekt
 Anna Flatholm, Gator och parker, projektchef
 Magdalena Blomqvist, detaljplanering
 Thomas Lundgren, övergripande planering
 Per Hänström, Miljö och hälsoskydd
 Frida Bergström, Gator och parker, trafikplanerare
 Fredrik Forslund, Gator och parker, trafikplanerare

Konsultgrupp

Magnus Björkman, arkitekt och ansvarig strukturarkitekt
 Veronika Borg, stadsplanerare och landskapsarkitekt
 Sara Malm, trafikplanerare
 Anna Sundman, arkitekt

Uppdraget genomfördes med start 2020-10-01 och slutinlämning 2021-02-15.

Förteckning över underlag som legat till grund för studien:

1. Översiktsplan, Umeå kommun (2018, 100s)
2. Fördjupning för de centrala delarna (2011, 100s)
3. Stadsutvecklingsprogram: Innanför ringleden (2018, 56s)
4. Riktlinjer för lekpark och lekmiljöer (2018, 3s)
5. Vision för stadsdelarnas grönska (årtal?) hemsida
6. Umeå nod och linjenätsutredning. Marknadsanalys och förslag till framtida kollektivtrafiknoder och stråk (Trivector, 2016, 63s)
7. Resvanor i Umeå. Så reste kommuninvånarna hösten 2014 (Trivector, 2014, 103s)
8. Trafikflöden gator och cykelvägar
9. Cykeltrafikprogram för Umeå (2018, 39s)
10. Cykelflöden (1s)
11. Utredning väg 503 (Trivector 2019, 66s)
12. Teknisk handbok
13. Underlag skyfallskartering
14. Utlåtande över grundförhållande inom K 4 området i Umeå – geoteknisk undersökning, Bjurströms geotekniska byrå AB, 1963 04 10.
15. Visionsskiss över resecentrum
16. Fördjupad översiktsplan, I20, samrådshandling
17. Ansökan om planbesked, fastigheten Skvadronen 2 mfl.
18. Mäss och eventhall Umeå (Yaam arkitekter, 2018)
19. Föravtal evenemangshall gamla godsbangården, undertecknat och godkänt (2020)

Innehållsförteckning	3
Uppdragets förutsättningar	4
Sammanfattning	5

Analys och ställningstaganden

Bebyggelsestruktur	7
Nätverk av parker, stråk och torg	8
Infrastruktur	9
Tre scenarier - alternativa strukturskisser att utreda	10
Alternativa strukturskisser	11
Avvägningar och vägval	12

Förslagets huvudprinciper

Stadsbyggnadsprinciper	14
Volymprinciper	15
Typologireferenser	16
Boendekvaliteter	17

Strukturplan

Hela området	19
Utsnitt platsbildningar	20
Utsnitt Ridhusparken	21
Alternativ med evenemangshall	22

Stadsrum

Vy från Ridvägen genom kvartersgränd	24
Principsektioner	25
Principsektioner	26
Vy från Signalvägen mot Vallmotorget	27
Principsektioner	28
Perspektiv från Ridhusparken	29
Inspirationsbilder socialt liv	30
Vy från Brogatan	31

System

Prioriterade cykelstråk	33
Gångstråk	34
kollektivtrafik	35
Mobilitet, parkering & angöring	36
Biltrafik	37
Solstudie	38
Exploatering	39
Ytsammanställning	40
Etappindelning	41
Beskrivning av etappindelning	42
Vidare utredningsbehov	43

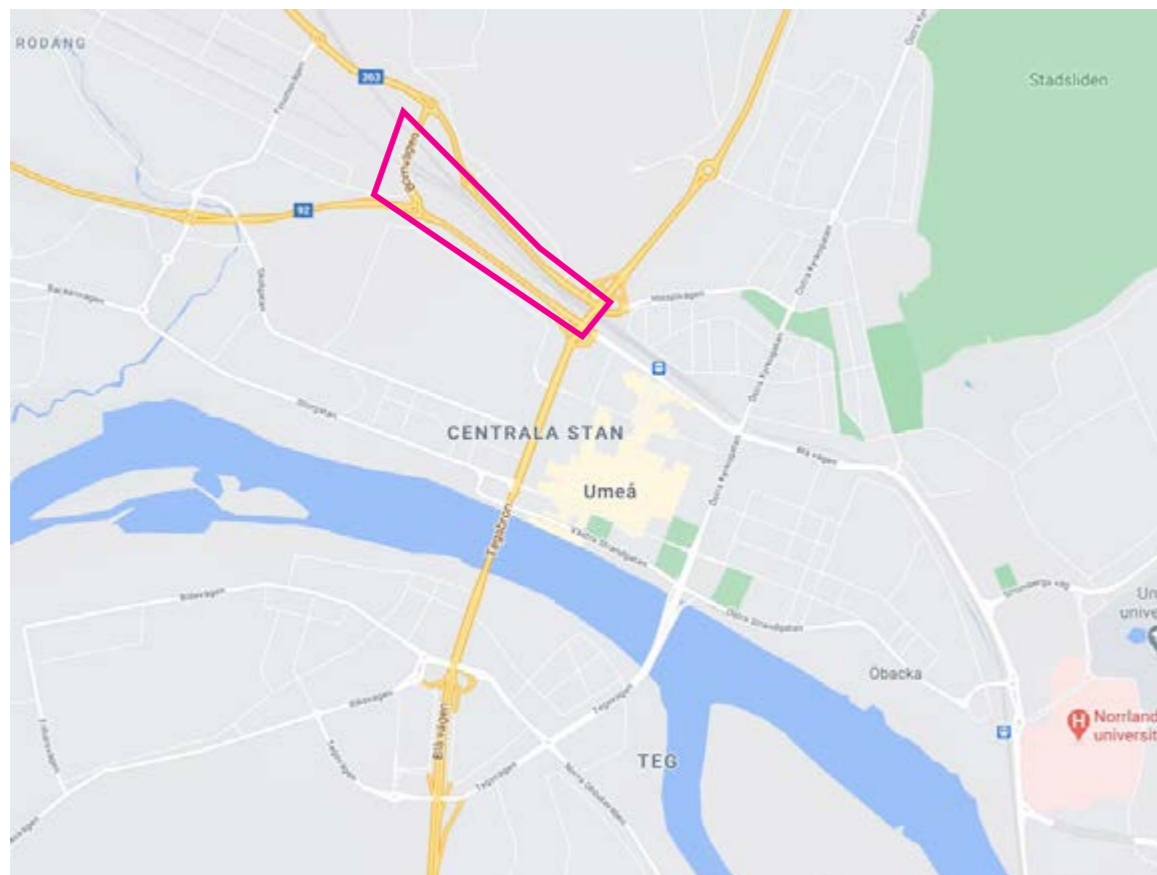
Bilaga:

Volym- och mellanrumstudier

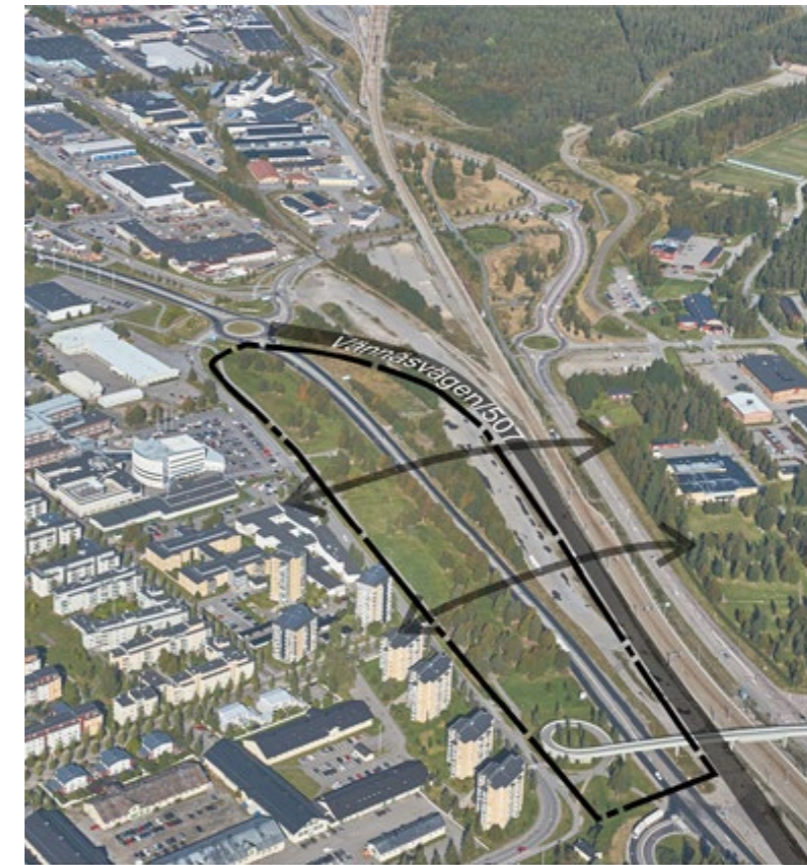
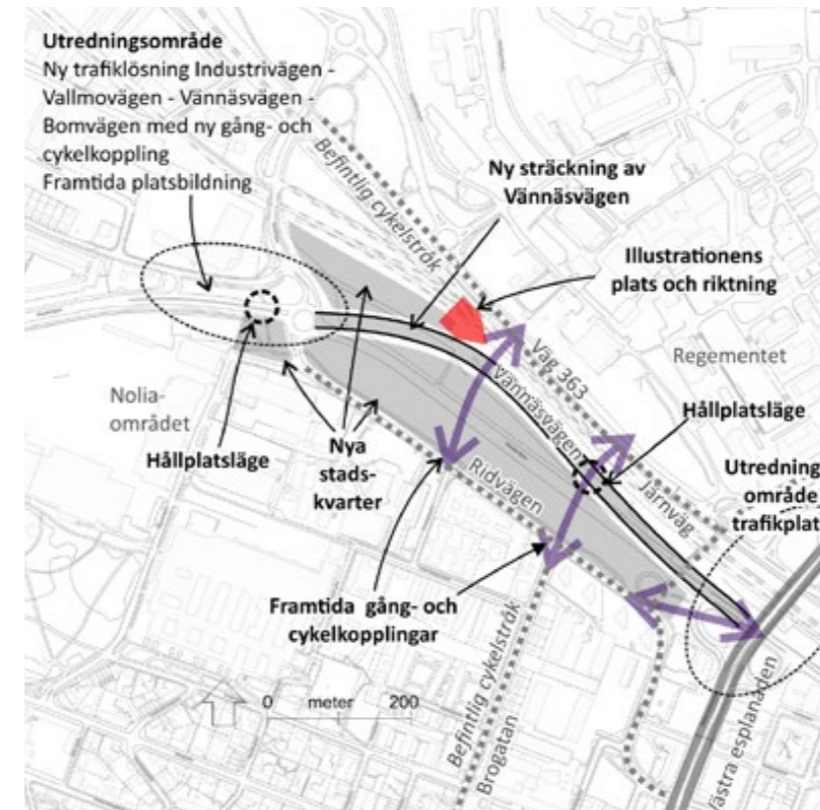
Vännäsvägen	45
Kvartersgränder	47
Vallmotorget	48
Ridhusparken	49

Önskat program för planområdet:

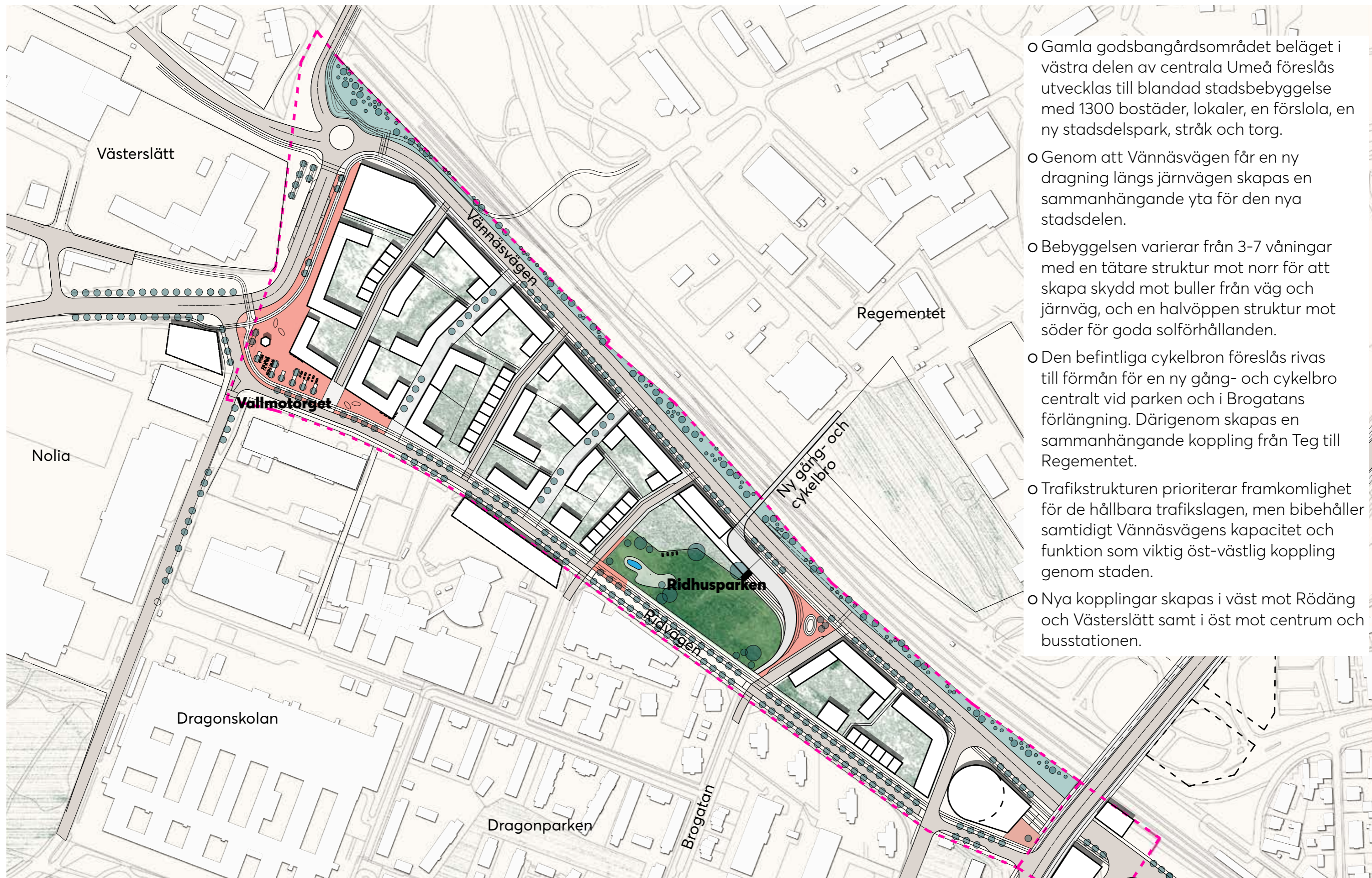
- o **Nya bostäder** i olika former
- o **Gatustruktur** med fokus på cykel och BRT och ev kommersiella stråk
- o Hållplats för regionaltrafik i väst
- o **Ny mobilitetshub** om minst 400 ppl
- o **Ny förskola** om 8.000 m²
- o **Privata fastighetsägare vid Järnvägsviadukten** önskar utveckla sina fastigheter på Skvadronen 2 resp Hammaren 1-2 och 7.
- o **Ny gymnasieskola** om minst 10.000 m² skall prövas inrymmas inom området
- o **En mäss- och evenemangshall** om ca 5000 m² önskas uppföras av en privat aktör – skall prövas inom området



Planområdets läge i staden



Önskemål om kopplingar (ur Stadsutvecklingsprogram Innanför ringleden)



- Gamla godsbangårdsområdet beläget i västra delen av centrala Umeå föreslås utvecklas till blandad stadsbebyggelse med 1300 bostäder, lokaler, en förskola, en ny stadsdelspark, stråk och torg.
- Genom att Vännäsvägen får en ny draging längs järnvägen skapas en sammanhängande yta för den nya stadsdelen.
- Bebyggelsen varierar från 3-7 våningar med en tätare struktur mot norr för att skapa skydd mot buller från väg och järnväg, och en halvöppen struktur mot söder för goda solförhållanden.
- Den befintliga cykelbron föreslås rivas till förmån för en ny gång- och cykelbro centralt vid parken och i Brogatans förlängning. Därigenom skapas en sammanhängande koppling från Teg till Regementet.
- Trafikstrukturen prioriterar framkomlighet för de hållbara trafiklagen, men bibehåller samtidigt Vännäsvägens kapacitet och funktion som viktig öst-västlig koppling genom staden.
- Nya kopplingar skapas i väst mot Rödäng och Västerslätt samt i öst mot centrum och busstationen.

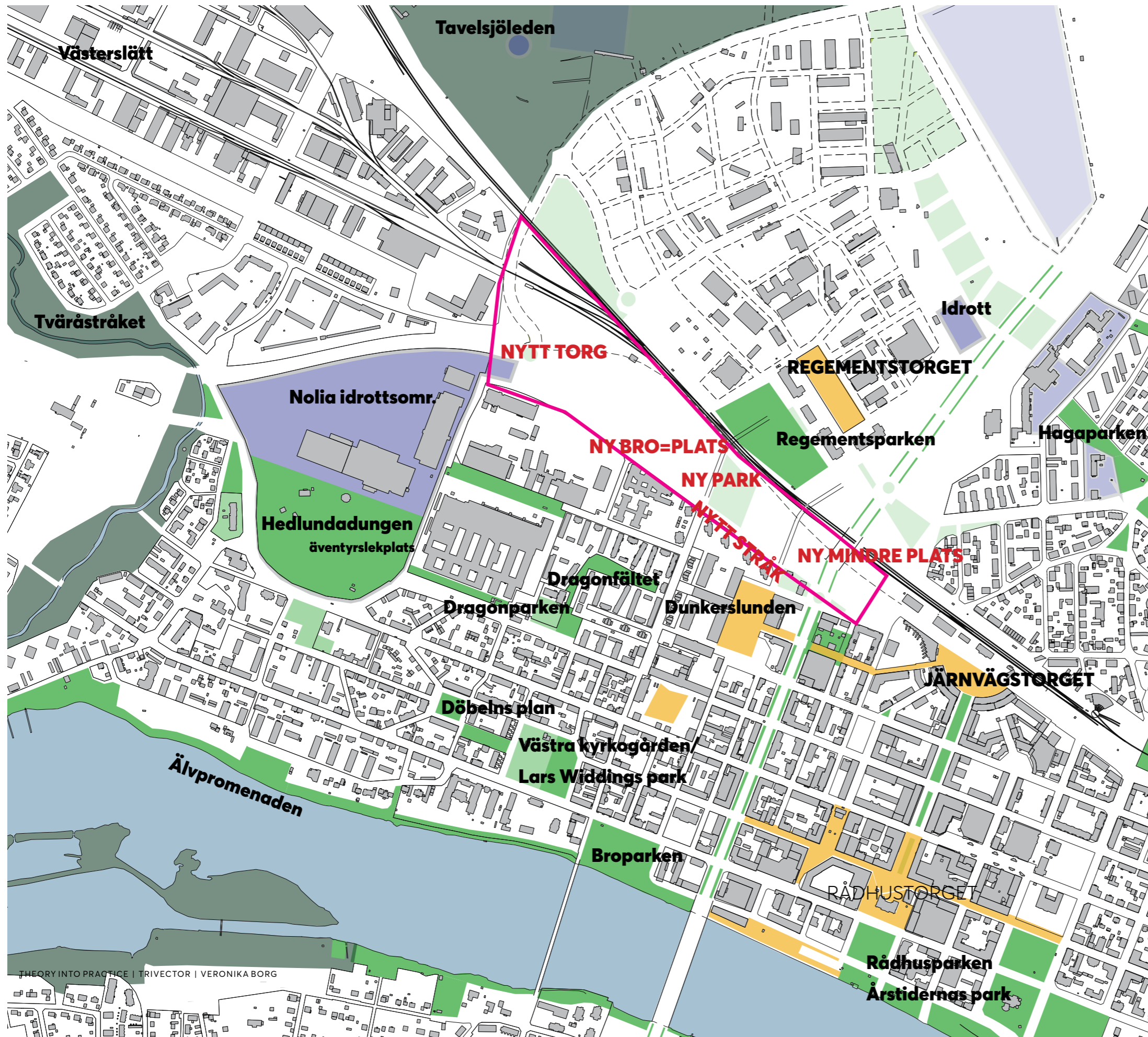
Analys och ställningstaganden



- Planområdet ligger i den yttre delen av centrala staden, mellan stadsdelar med olika användning och bebyggelsestruktur och typologi
- Nära till Umeå Central och centrum.
- Söderut finns olika verksamheter i en blandad och delvis storskalig struktur som bryter upp centrumfyrkantens rutnätsplan.
- På andra sidan järnvägen ligger Regementsområdet med bl a gamla kasernbyggnader från 1800-talet. Planer på förtätning finns.
- Avlångt planområde med starka östvästliga stråk och färre nordsydliga kopplingar.
- Mycket av bebyggelsen söderut vänder sin "baksida" mot planområdet.
- Svag entré från väst och svag entré mot Väst på stan från bron över järnvägen.
- Väster och nordväst om planområdet ligger småhus respektive verksamhetsområden omgärdade av naturmark. Svaga kopplingar väster- och norrut.

Ställningstaganden:

- Låka stadsväven och länka skalor
- Stärka tre tvärkopplingar med tillhörande platsbildningar (i öst, väst och den centrala delen)
- Bebyggelse som är mer sluten mot norr och mer varierad och öppen mot söder
- Betona siktlinjer mot Regementet.



- På platsen finns idag ett grönområde/ buffertyta mellan Ridvägen och Vännäsvägen som förväntas exploateras.
- Närliggande parker och torg: Hedlundadungen utgör tillsammans med sport- och fritidsområdet Nolia en rekreativ målpunkt. Dragonparken. Dragonfältet. Dunkerslunden. Regementsparken. Gamla exercisplatsen.
- Stråk: Tväråstråket i väster (naturstråk). Älvrummet (vattennära parker och stråk).
- Sammanhängande skogsområde i norr.
- Gröna restytor kring vägar i väst.
- Svårt att orientera sig i västra delen och mot nordväst.

Ställningstaganden:

- Parknätverket kompletteras med en ny stadsdelspark i centrala delen av området, t ex i anslutning till Brogatan och cykelbron mot Regementet.
- Nytt torg med bytespunkt för bussar i väster.
- Mindre plats intill Dunkerslunden mot Järnvägsviadukten med trappa ner till Vännäsvägen och Järnvägsallén.
- Gång- och cykelbron kombinerar cykelfunktion och mötesplatsfunktion för en samlande och trygg miljö.
- Möjlighet att ta hand om dagvatten i lågpunkt mellan Vännäsvägen och järnvägsområdet samt skapa en vegetationsridå mot norr.
- Dagvattenhantering i regnträdgårdar längs större gator (Vännäsvägen och Ridvägen).



- Avlångt planområde med starka östvästliga stråk och färre nordsydliga kopplingar.
- Planområdet berörs av ett antal infrastrukturella huvudstråk som skapar barriäreffekter och buller- och luftproblematik samt risk.
- Höga vägtrafikflöden främst mellan landsbygden (väg 92 / E12) och stadens nordvästra delar.
- Flera trafikintensiva målpunkter i närheten; Dragonområdet, Västerslätt, genomfartstrafik mellan centrum och väster/ landsbygden

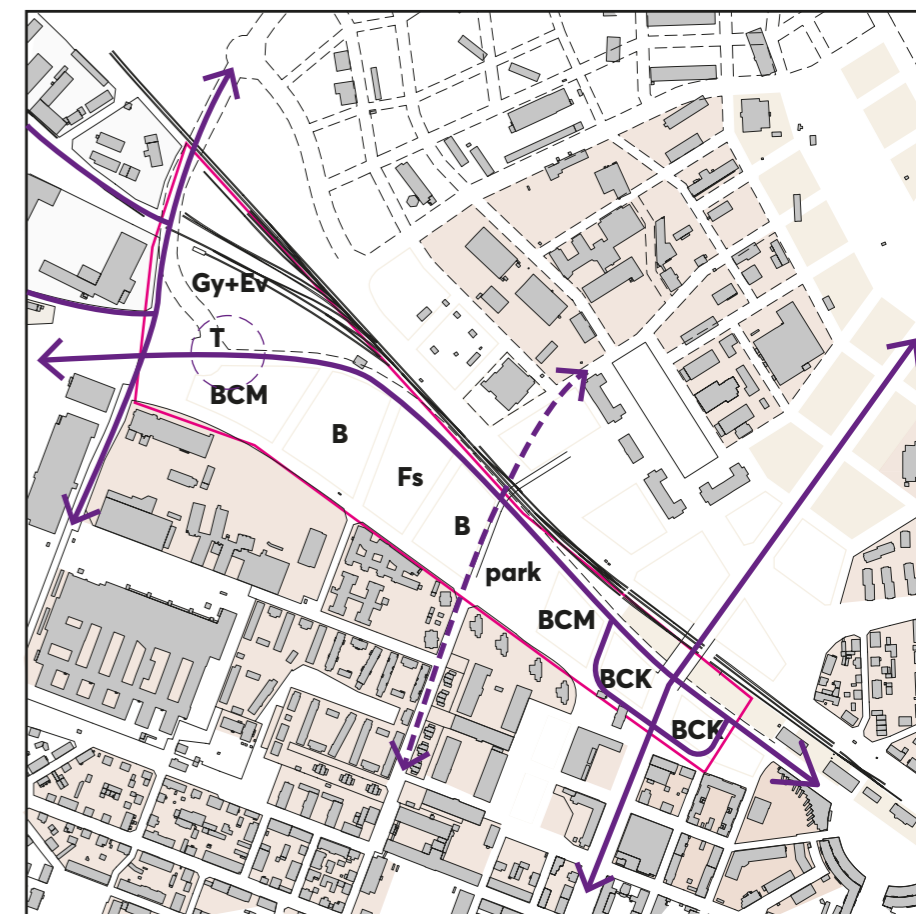
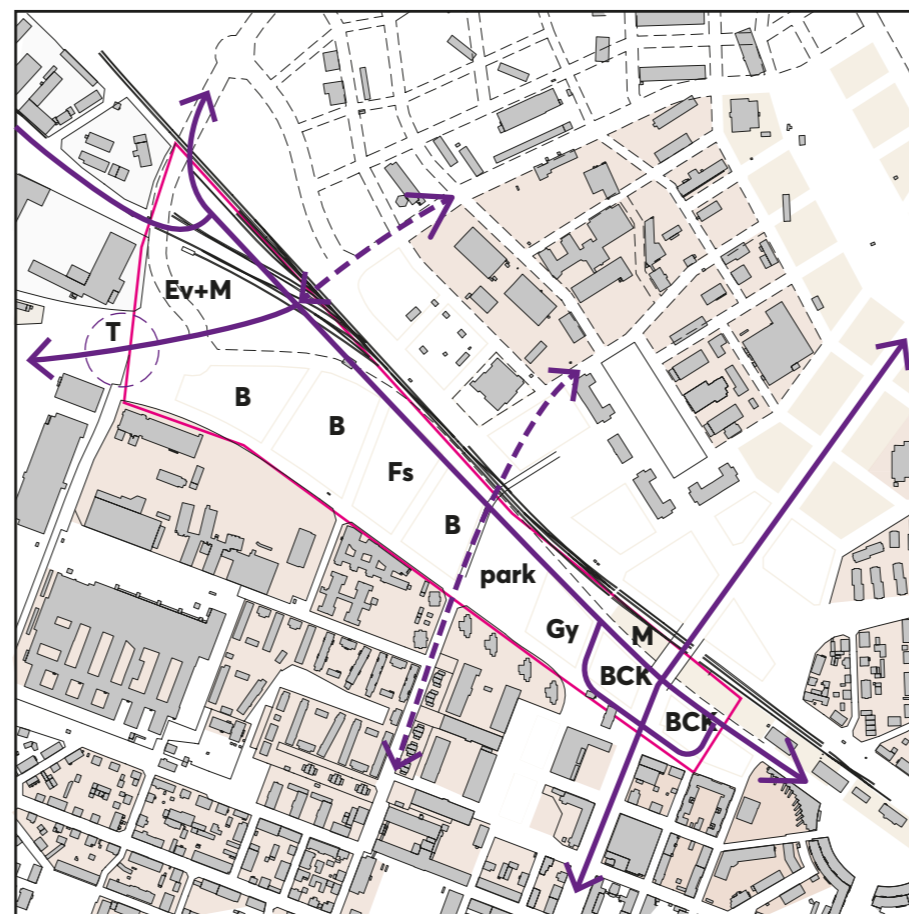
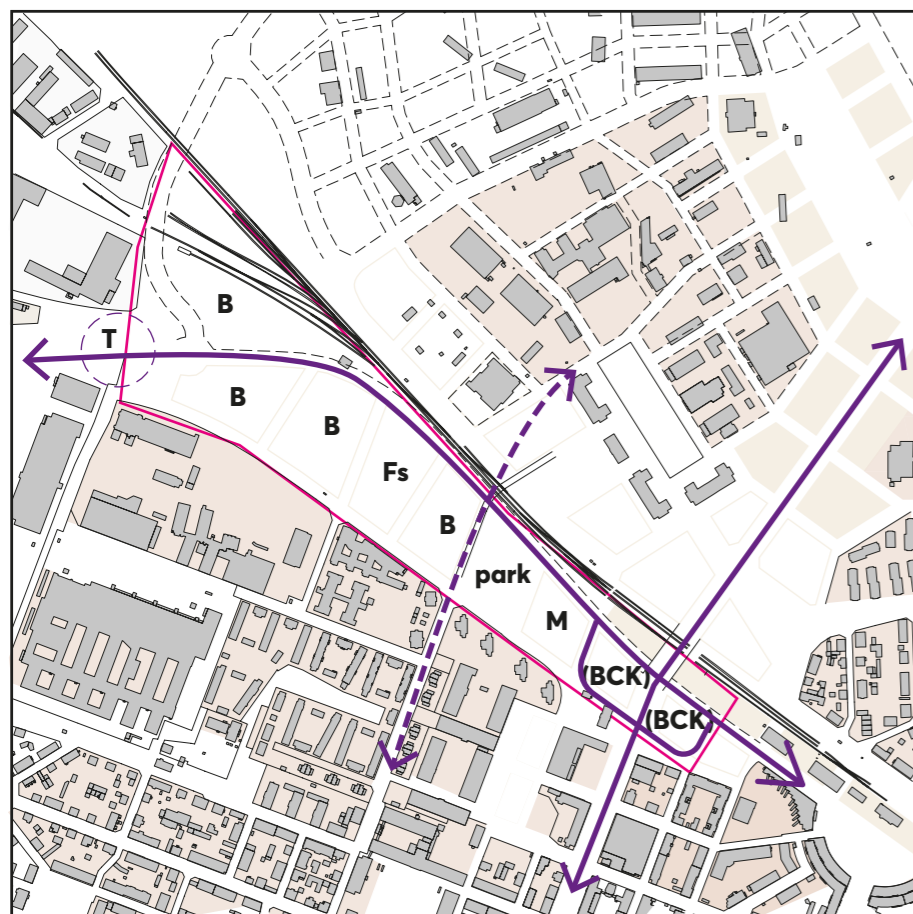
Ställningstaganden:

- Cykeltrafik prioriteras med stråk på huvudgator samt ny GC-bro mot Regementet
- Bytespunkt för regionbussar i områdets västra del kopplar ihop omgivande områden
- Möjligheter till knyta samman gator mot Västerslätt och Rödäng
- Koncept hållbar mobilitet (se senare)

För att åskådliggöra effekterna av de olika anspråk som fanns på områdets utveckling i samband med att studien inleddes, utvecklade följande tre scenarier. De illustrerar tre möjliga riktningar som området och staden kan välja.

B = Bostäder
C = Centrum/ handel
K = Verksamheter/ kontor
Fs = Förskola
Gy = Gymnasieskola
Ev = Evenemangshall
M = Mobilitetshub
T = Bytesnod för regionbuss

↔ = Ny koppling



Scenario A - minskad kommunal investering

Bostäder: Fokus på effektiv markanvändning (högre exploatering)
Förskola: Reservera plats för förskola (möjliggöra annan användning)
Grönstruktur: Mer kostnadseffektiva parkytor
Gymnasium: Utanför området (exv på regementet)
Eventhall: Byggs inte
Infrastruktur: Mindre ombyggnad av vägar/ trafikplatser, bef cykelbro flyttas/ återbrukas. Ombyggnad av järnvägsviadukten prioriteras framför nytt resecentrum.
Övrigt: Befintliga verksamheter i söder kan expandera inom sina respektive fastigheter

Scenario B - kraftig tillväxt

Bostäder: Fokus på variation i skala, typologi och funktion
Förskola: Prioriteras
Grönstruktur: Mer yteffektiva parkytor
Gymnasium: En mer kompakt exploatering närmare staden
Eventhall: I västra delen, med koppling till Nolia och mobilitetshub
Infrastruktur: Vännäsvägen och trafikplatser byggs om, ny cykelbro i Brogatans förlängning samt ytterligare koppling i väster. Prova överdäckning av spårområde väster om Järnvägsviadukten och resecentrum.
Övrigt: Befintliga verksamheter i söder kan expandera inom sina respektive fastigheter.
Kv Skvadronen och Hammaren planeras för max BTA.

Scenario C - total hållbarhet

Bostäder: Fokus på kvalitativ boendemiljö framför hög exploatering
Förskola: Bra plats för minst 1 förskola
Grönstruktur: Mer kvalitativa parkytor
Gymnasium: I väster i anslutning till eventhall
Eventhall: I väster i anslutning till gymnasieskola
Infrastruktur: Vännäsvägen och trafikplatser byggs om, ny cykelbro i Brogatans förlängning. Ombyggnad av järnvägsviadukten prioriteras framför nytt resecentrum
Övrigt: Befintliga verksamheter i söder kan expandera inom sina respektive fastigheter
Livsmedelsaffär i väster i anslutning till kollektivtrafiknod.

**Förslag A**

- Vännäsvägen delar stadsdelen i två delar. Risk att Vännäsvägen blir en barriär.
- Fin torgutformning längs Ridvägen. Hur stort behöver torget vara beror på angränsande funktioner och antal boende i stadsdelen.
- Sammanhållen park i centralt läge med ny GC-bro till regementsområdet.

Förslag B

- Vännäsvägen isolerar evenemangshallen.
- Semislutna kvarter i tvärgatustruktur.
- Tydlig gräns mellan allmän och privat plats.
- Bra att förskolan ligger intill parken.
- Håll kvar möjligheten att bygga ytterligare en GC-bro i väst.

Förslag C

- Vännäsvägen så nära spårområdet som möjligt. Bra läge för hållplatser i väst.
- Utforma Ridvägen så att den inte används för genomfart.
- Park mellan bostäderna känns inte tillräckligt allmän.

Övrigt:

- Klöverbladets funktion ska bibehållas.
- Hållplats i väst, inga övriga hållplatser längs Vännäsvägen.
- Endast dubbelriktade cykelbanor.
- Evenemangshall och gymnasium redovisas som alternativ till huvudspåret bostäder.
- Sophämtning och angöring från tvärgator.
- Visa olika alternativ för parkering (dock ej markparkering, med undantag för personer med funktionsvariationer)
- Dagvattenhantering längs gångstråken och mot spårområdet.

Val av strukturscenario

Inledningsvis fanns ett behov av att utreda hur en evenemangshall respektive ny gymnasieskola kunde inrymmas inom planområdet. Baserat på tre olika scenarier för en framtida utveckling togs tre olika strukturer fram. Dessa tre skisser gjordes medvetet olika för att belysa olika kvaliteter och möjligheter med olika sammansättning av funktionsprogrammet. Ett resultat av denna fas var att huvudspår att vidareutveckla skulle vara bostäder, med evenemangshall och gymnasieskola som sidoalternativ.

En annan inriktning som prioriterades var att förlägga den nya Vännäsvägen så nära järnvägen som möjligt längs hela planområdets längd. Konsekvensen av det blir då att Vännäsvägens sträckning får två svängar och dess siktlinje bryts, men samtidigt att en ny plats kan skapas för att binda samman planområdet de omgivande stadsdelar såsom Norra Dragonområdet, Rödäng och Västerslätt.

Offentliga rum

Förslaget innehåller en rad olika typer av offentliga rum; Ridhusparken med en ny cykelbro, Vallmotorget samt ett antal mindre platsbildningar i gatukorsningar som både kan fungera som mikroplatser vid barmark och som snödepå vid vinterväder. Bland annat ligger en liten plats mot esplananden intill Dunkerslunden.

Ridhusparken har placerats centralt mellan Brogatan och Dressyrgatan för att både fånga upp flöden från Brogatan och den nya cykelbron, och som koppling till Regementsparken. Parken blir i sitt läge en samlande plats längs Ridvägen och ger ett flertal kvaliteter avseende social miljö, rörelserikedom och mångfald till sin omgivning med bland annat Dragonens hälsocentral och äldrecenter och den planerade förskolan.

Vallmotorgets placering vetter både söderut mot Ridvägen men binder även samman den planerade busshållplatsen och bytespunkten för regionalbussar samt verksamhetsområdet i Västerslätt.

Gator och stråk

Vilka funktioner som inryms på gatemark och utformningen av denna har stor betydelse för framkomlighet och rörelsefrihet för stadens invånare. Förslaget har generellt som ambition att gaturummen skall vara generösa för att både ha en flexibilitet för olika utformning och prioritering mellan trafikslag och vistelse, men även för att kunna rymma funktioner som trädtrader, regnträdgårdar eller skelettjordar för dagvattenhantering samt snöupplag och plogvallar.

Gällande vilka funktioner som skall beredas plats har kommunens direktiv varit att sophämtning och angöring företrädesvis ska ske på kvartersmark,

varför två av tvärgatorna mellan Ridvägen och Vännäsvägen inte ligger på gatemark. I förslaget visas två olika utformningsmöjligheter för dessa gator, en med traditionell uppdelning med gångbana, kantstensparkering och -angöring samt körbana respektive en som fungerar som shared-space och gångfartsgata (även illustrerad i bild).

Generellt vill förslaget prioritera framkomligheten för de aktiva transportslagen (gående och cyklister) samt kollektivtrafik. Vännäsvägen har dock en viktig funktion som öst-västlig koppling även efter Ringledens öppnande. Eftersom det vid tiden för strukturstudiens genomförande inte ännu gjorts någon trafikflödesanalys med prognos om framtida trafikmängder när Ringleden är byggd, så har förslaget behövt ta höjd för en trafikvolym om ca 16 000 fordon på Vännäsvägen.

Sektioner och sektionsbredder är inte beslutade utan måste utredas närmare i detaljplaneskedet.

Bebyggelsestruktur

Huvudprinciperna för områdets bebyggelse utgår från stadsutvecklingsprogrammet "Innanför ringleden"; en högre och tätare bebyggelse som ger bullerskydd mot järnvägen och en mer uppbruten och öppen struktur släpper in ljus söderifrån.

I strukturscenerierna provades olika placering av både längs- och tvärgående stråk genom planområdet. Det slutliga förslaget tar ställning för två längsgående stråk med olika funktioner (Ridvägen och Vännäsvägen) med ett antal tvärkopplingar dem emellan. Detta innebär ganska långsmala kvarter men med möjlighet till olika indelning av fastigheter och storlekar för desamma som ligger i linje med ambitionen att erbjuda olika typer av aktörer passande byggrätter.

Bottenvåningar bör generellt göras förhöjda mot Ridvägen och Vännäsvägen för att kunna inrymma lokaler, framförallt i gathörn samt ge ökade boendekvaliteter i bottenvåningen mot gatan. Lokaler bör i första hand placeras i anslutning till offentliga torg eller mikroplatser.

Kulturmiljö och arkitektur

Förslaget har som ambition att skapa en stadsbild som söderut mot Ridvägen hämtar kvaliteter från äldre bebyggelse Väst på stan. Ett tydligt rutnät av gator som ger en förutsägbarhet och orienterbarhet i hur staden hänger samman, men med en bebyggelse som förhåller sig lite friare för att skapa varierade och småskaliga gaturum. Mot norr är skalan högre för att erbjuda bullerskydd mot Vännäsvägen och järnvägen. Här kommer dock gestaltning av entréer vara särskilt viktig för att skapa ett kvalitativt och tryggt gaturum med genomblick mot gårdsrum.

Denna högre skala bildar bebyggelsefronter både mot Regementsområdet och västerut som fond för Vännäsvägens sträckning västerut, liksom en tydlig målpunkt från Vallmovägen och Västerslätt.

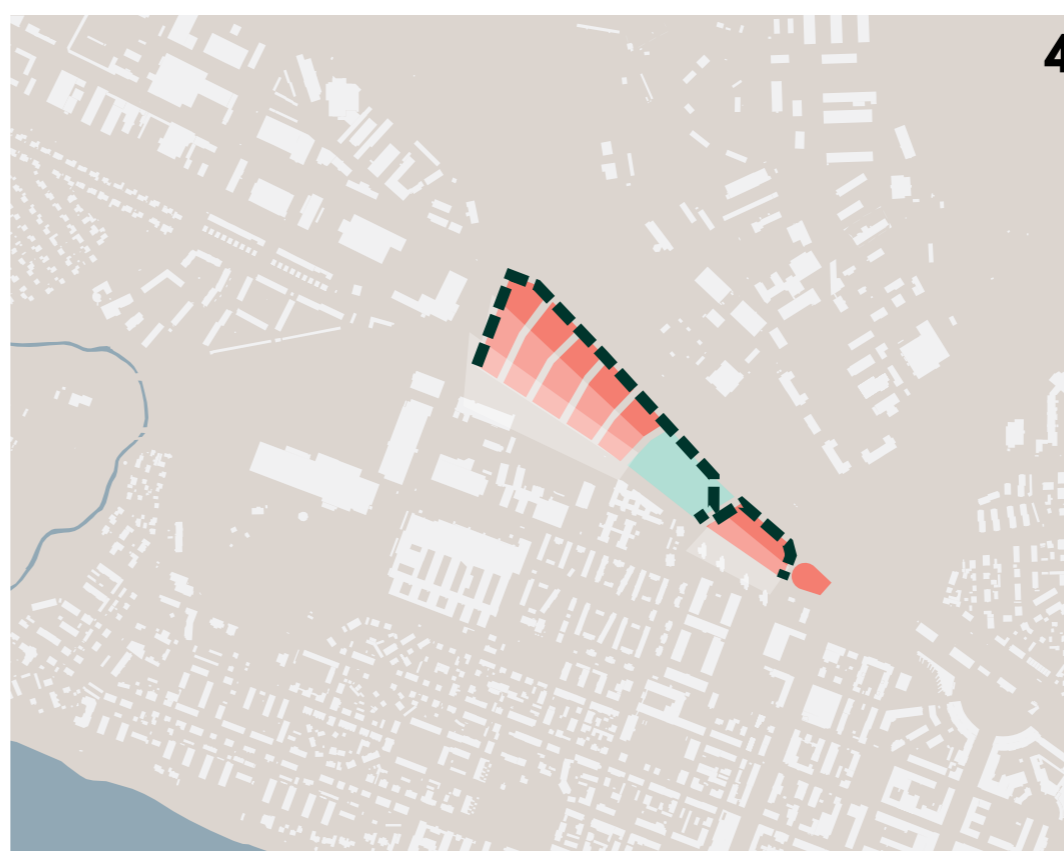
Siktlinjer mot Regementet tas tillvara både genom parken och cykelbron placering, samtidigt som man genom att enkelt röra sig över bron får två kopplade parkytor med olika karaktär och funktion.

Lösningar för parkering och mobilitet

Kommunens val av lösning för parkering och mobilitet har stor påverkan på vilka val som blir enkla och attraktiva för framtida boende och verksamma i stadsdelen. Detta i sin tur har stor betydelse för uppfyllelse av klimat- och miljömål, möjlighet att hantera dagvatten, goda stadskvaliteter för alla åldrar, jämställdhet och hälsa, inte minst avseende buller och luftkvalitet.

Strukturförslaget vill möjliggöra för att både områdesgemensamma lösningar för (bil)parkering samt det idag vanligaste tillvägagångssättet med nedgrävda parkeringsgarage under bostadsgårdar, även om det förstnämnda är att föredra utifrån ovan nämnda orsaker. Konsultgruppen vill framhålla att det för närvarande utvecklas och projekteras innovativa lösningar i många pågående stadsutvecklingsprojekt runt om i landet.

Förslagetets huvudprinciper

**1****3****2****4**

1. Stärkta längsgående kopplingar

Området präglas idag av de längsgående stråk som förslaget vill utveckla och förtydliga. Vännäsvägen flyttas norrut mot järnvägen och ges ny utformning, medan Ridvägen tydliggörs som ett lokalt och kvalitativt stråk för långsammare trafikanter samtidigt som kopplingen västerut stärks.

2. Nya/ förtydligade tvärkopplingar

För att väva samman staden och motverka att de längsgående kopplingarna också blir barriärer vill förslaget både utveckla och addera tvärgående stråk. Västra Esplanaden och Järnvägsviadukten kommer vara en viktig del här, medan en ny gång och cykelbro över järnvägen i Brogatans förlängning ger helt nya möjligheter och fördelar för hållbara resor i nordsydlig riktning. Signalvägen och Bomvägen kan också bli en viktig koppling i takt med att I20-området utvecklas. Slutligen ser vi att tvärgator är viktiga för att successivt göra stadsväven i denna delen av staden mer sammanhängande och finmaskig.

3. Platser vid skärningspunkterna

Till dessa kopplingar lägger vi tre platsbildningar som genom sin placering i kopplingarnas skärningspunkter kan bli nya mötesplatser med olika karaktär; torget i väster som markerar centrala stadens västra entrépunkt, den centrala parken samt en mindre platsbildning i öster mot Esplanaden.

4. Bebyggelsekaraktärer

Bebyggelsen utgörs därmed av två delområden kring den centrala parken. I respektive delområde görs byggnaderna mer slutna mot norr för att skydda mot buller, medan den mot söder får en lägre och mer uppluckrad skala.

Bebyggelse mot Vännäsvägen generellt
5-6 våningar, byggnadsvolymer mot gård
något lägre.

1. Skärmbyggnad
ca 70-100 lgh
4-6 vån



2. Vinkelhus
ca 40-70 lgh
3-5 vån

3. Punkthus
ca 10-40 lgh
3-5 vån



Vinkelhus och skärmbyggnader ges en tydlig volymhantering med varierande höjder



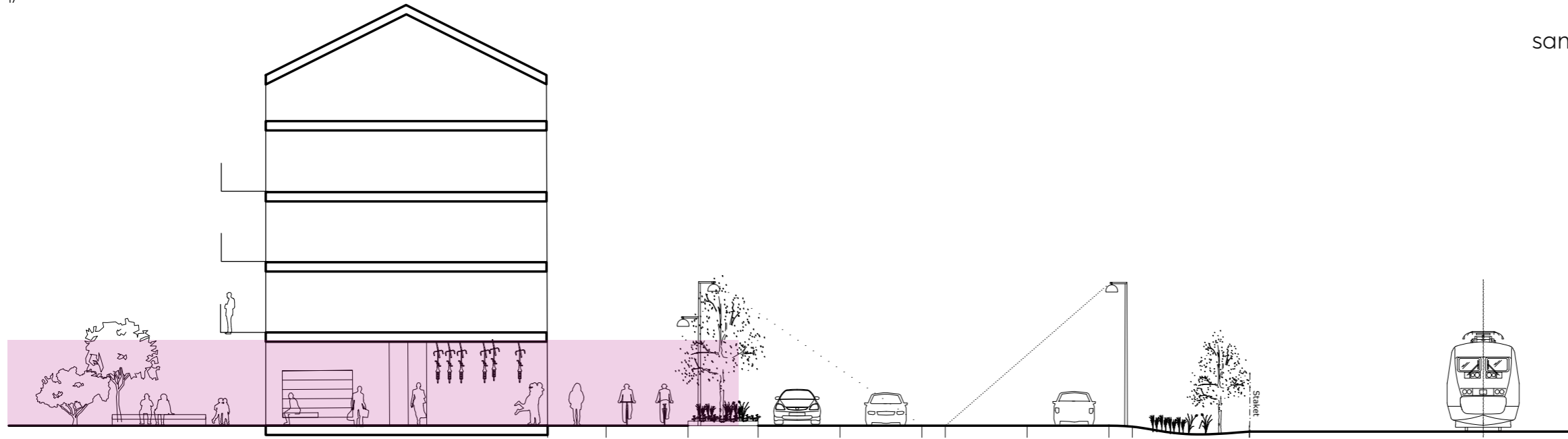
Exempel från Vallastaden på punkthustypologin



Exempel på stadsradhus i tre våningar

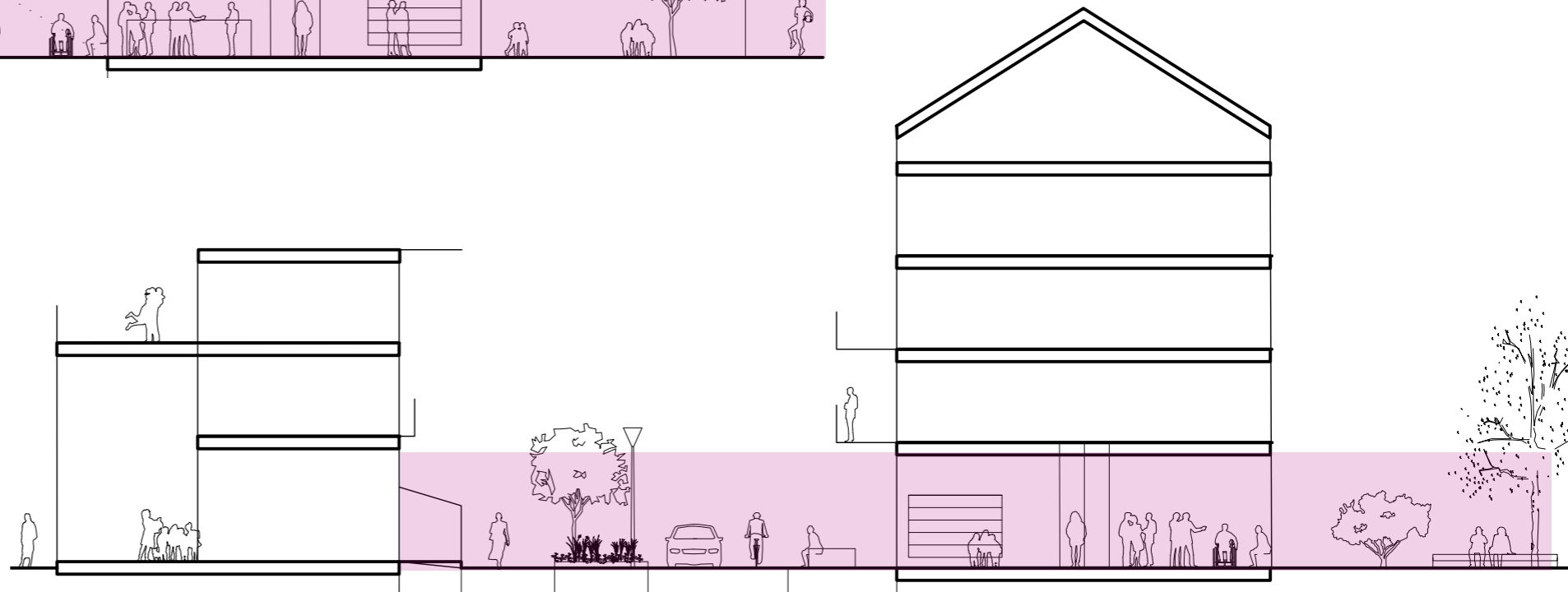
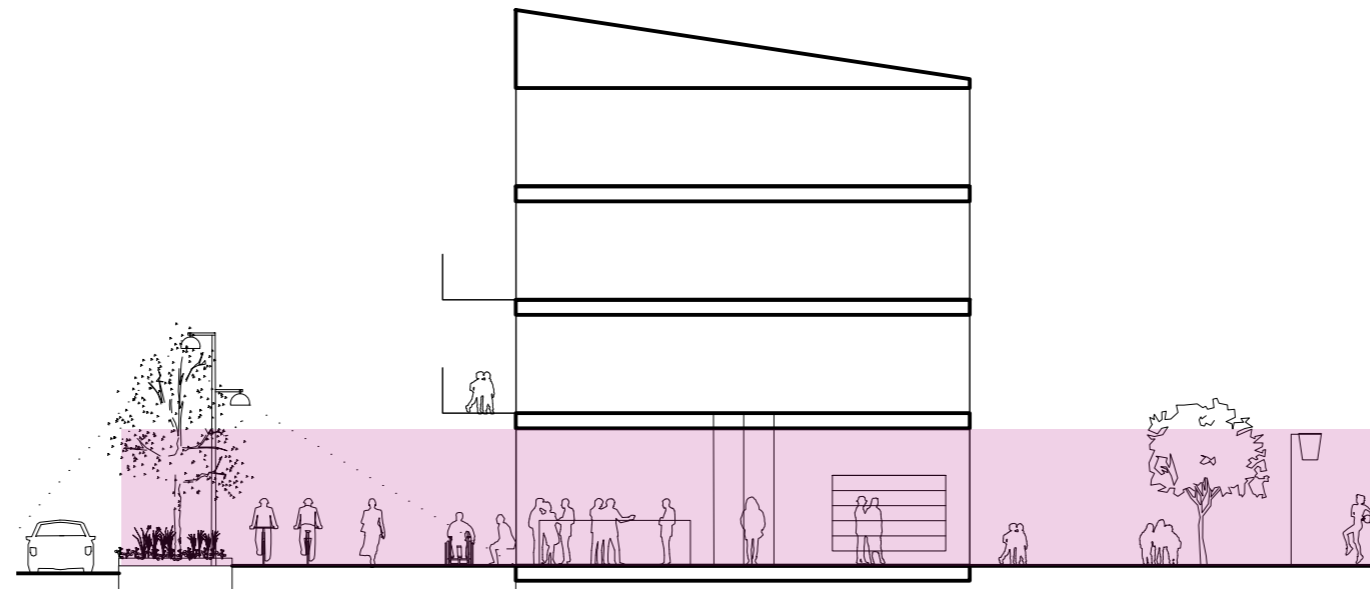


Kvalitativ utformning av entréer med genomblick från gata till gård

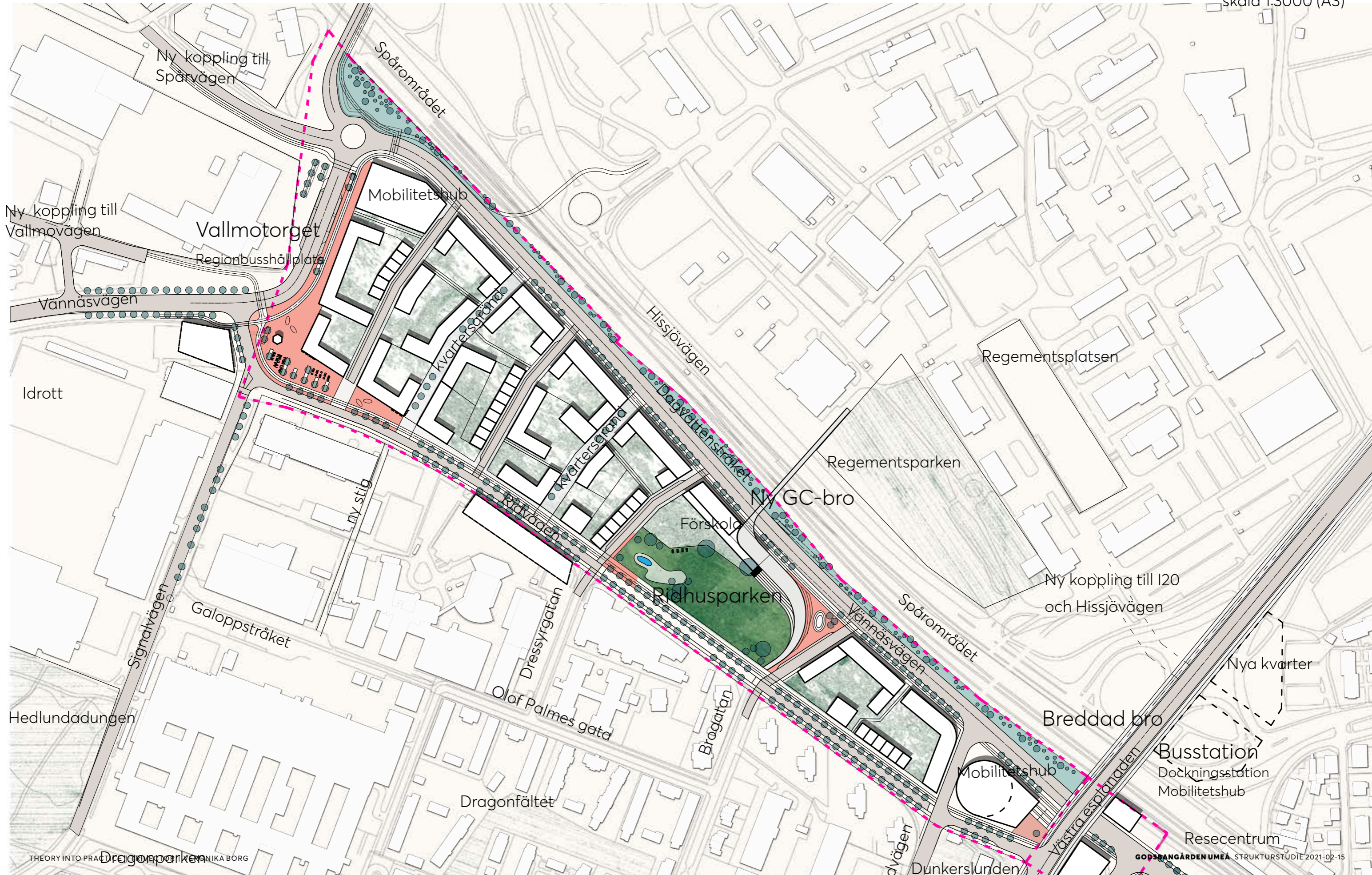


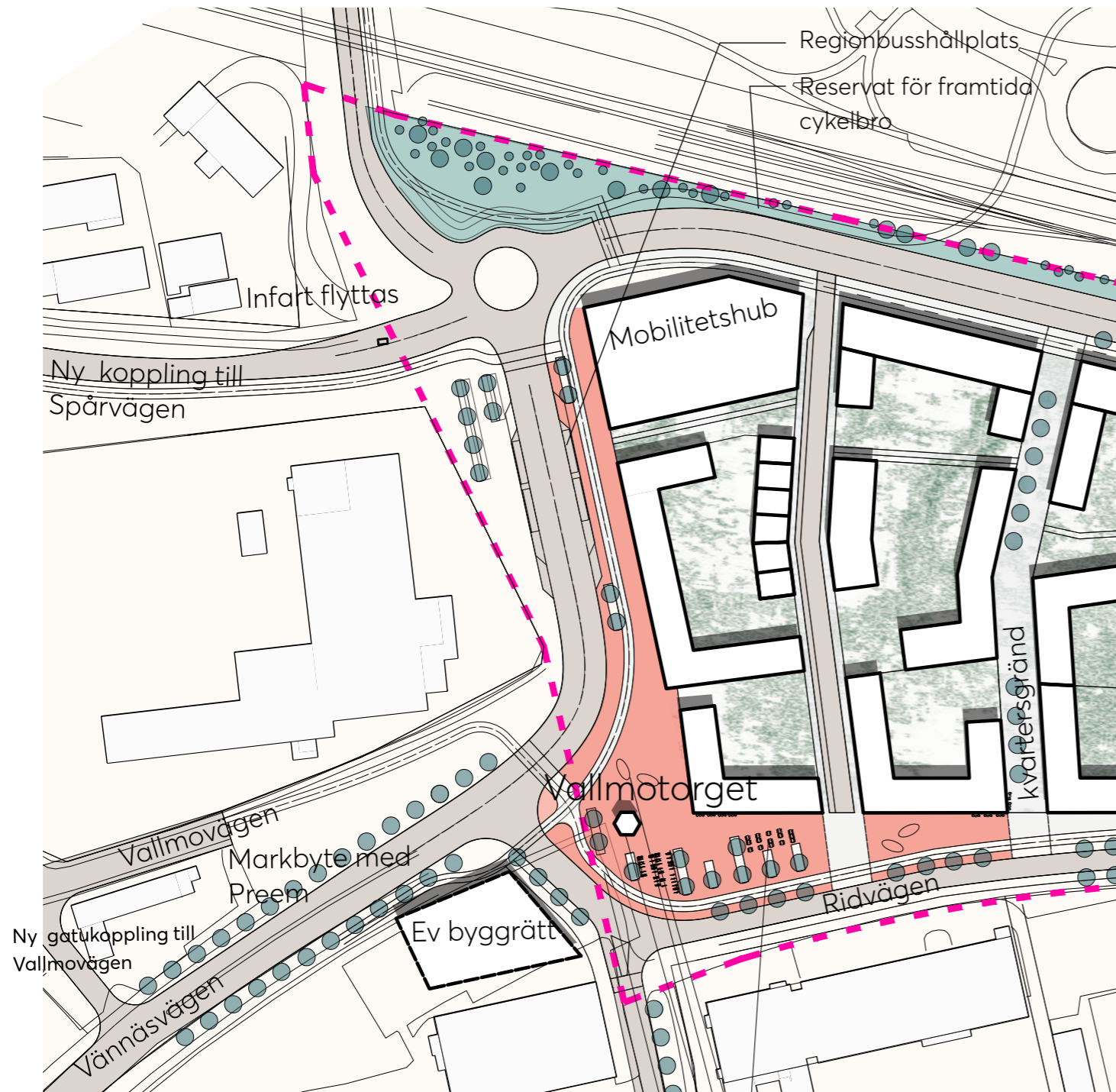
Socialt liv

För att skapa platser där många kan träffas föreslås genomgående generösa entréer kopplade till cykelförvarig, postboxar, tvättstuga och en kvartersgemensam multifunktionell lokal (verkstad, stort kök, gym, lekrum). Dessa entréer knyter ihop rörelserna mellan gata, bostad och bostadsgården. Kommer du hem ser du om någon är på gården eller i den gemensamma lokalen och den som visats där ser om en kompis kommer hem eller går förbi. Känsla av ensamhet motverkas. Från huset riktas ett öga på gatan vilket ger trygghet till den unga killen eller tjejen som är ute och går en mörk vinterkväll.

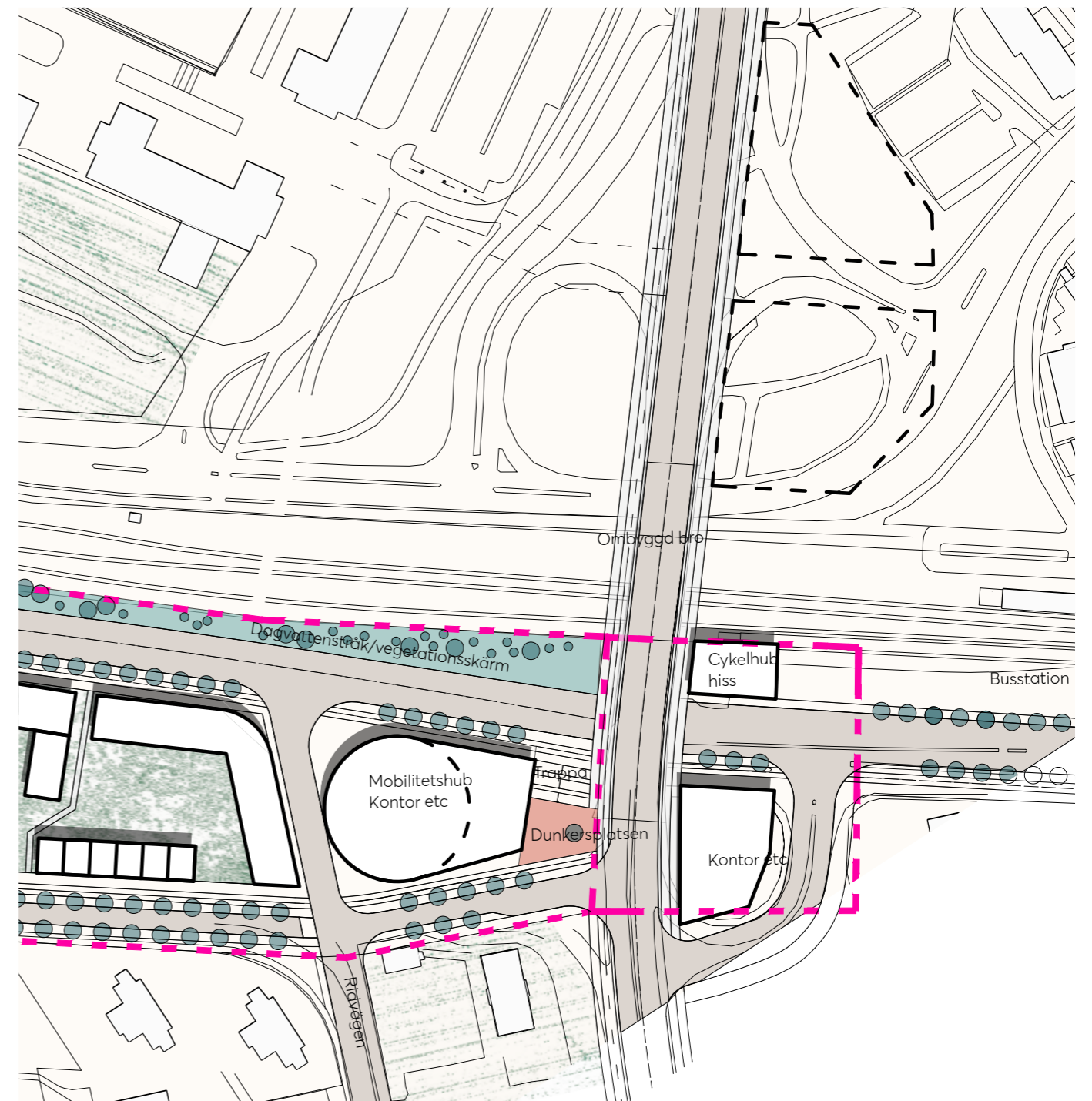


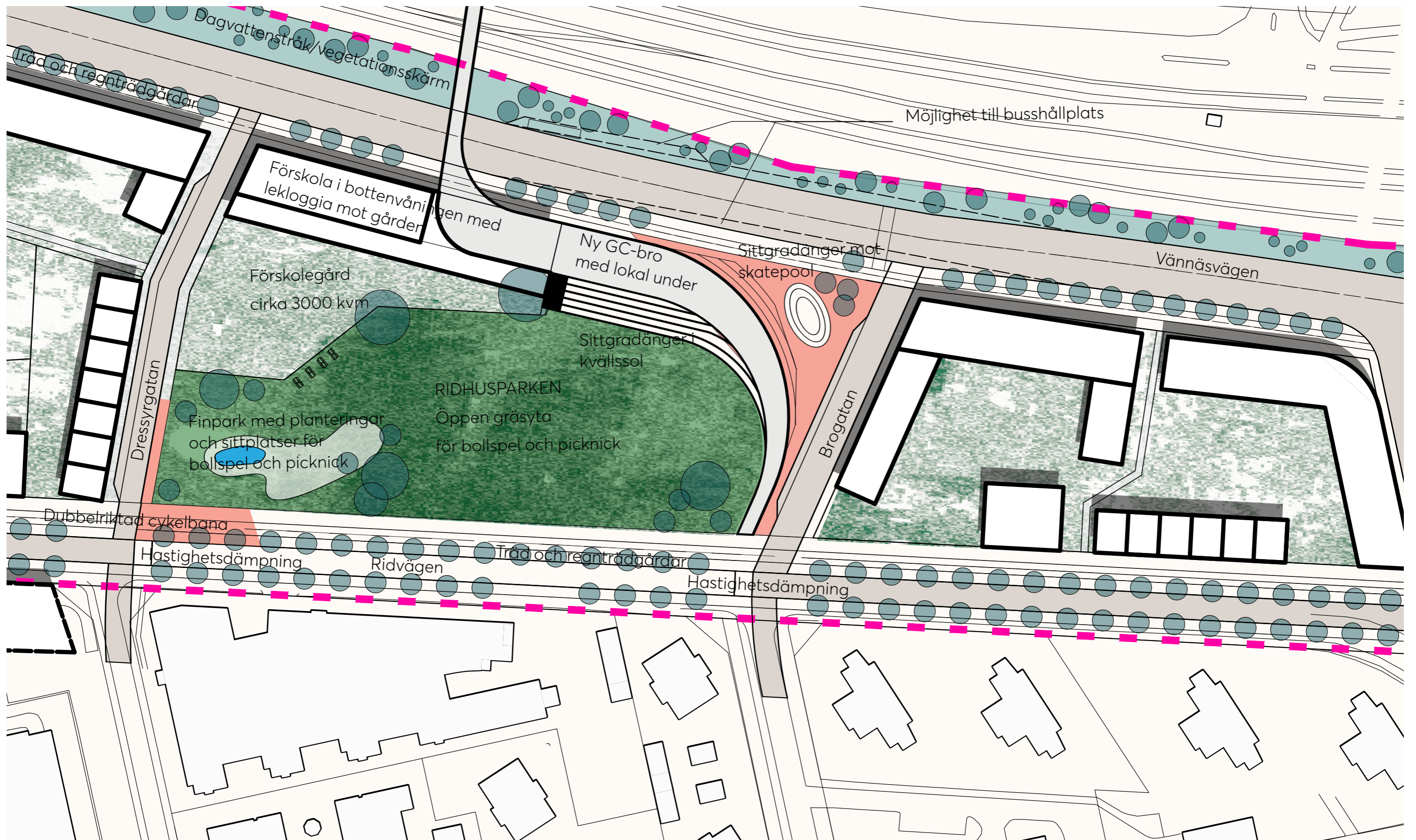
Strukturplan

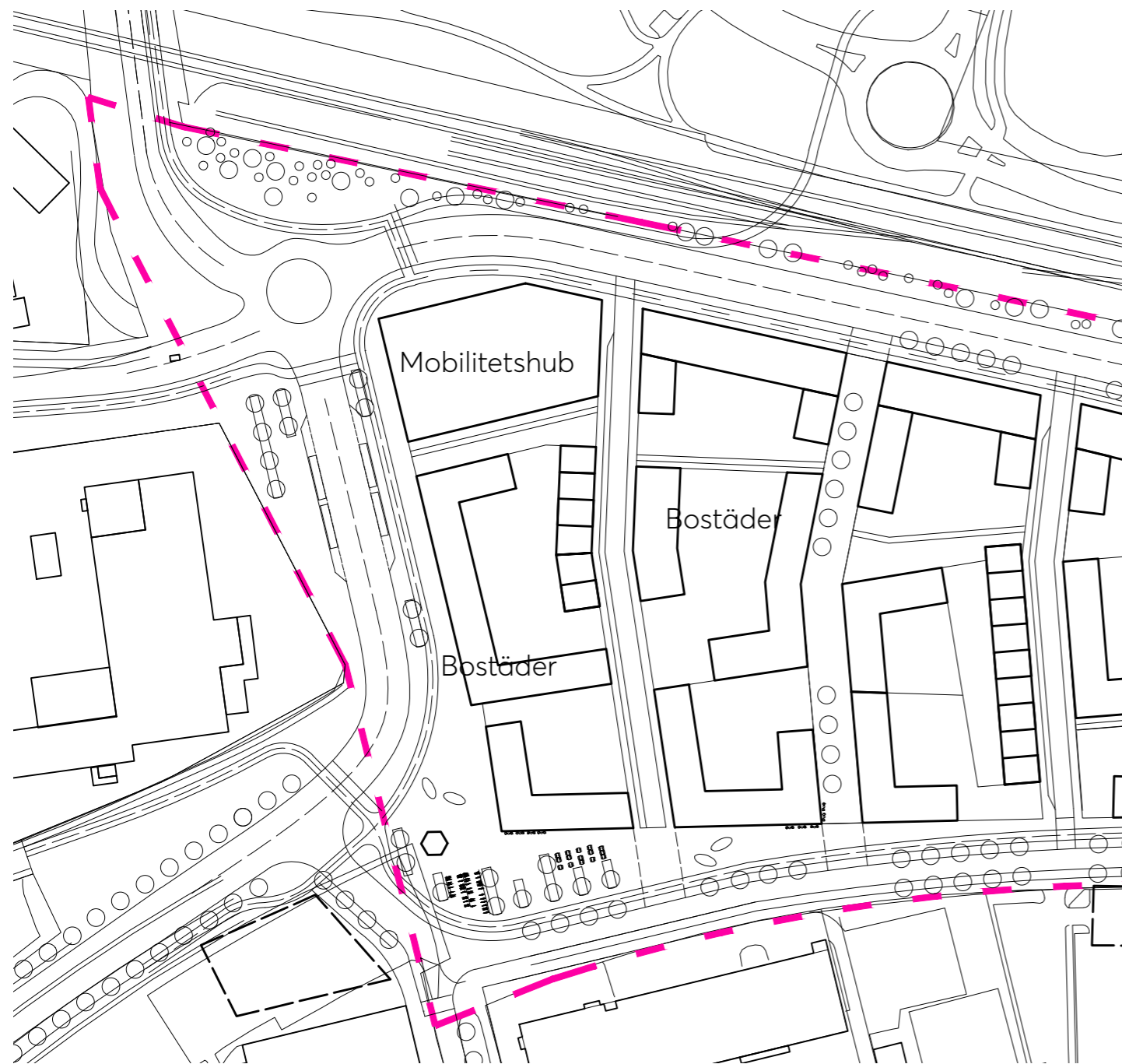




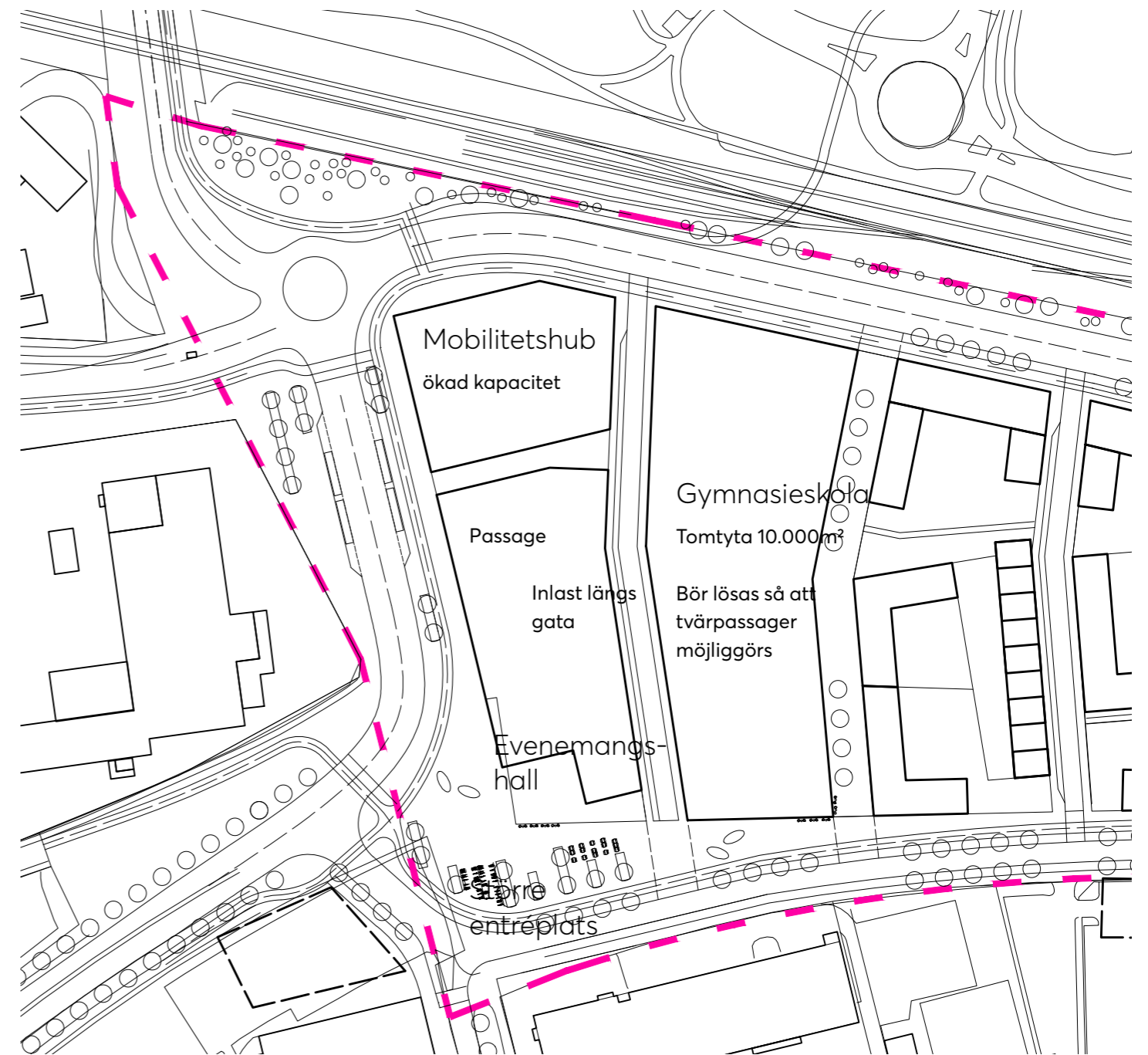
- Uteservering
- Cykelparkering
- Lekskulptur, sittplatser
- Kiosk
- Dubbelriktad cykelbana







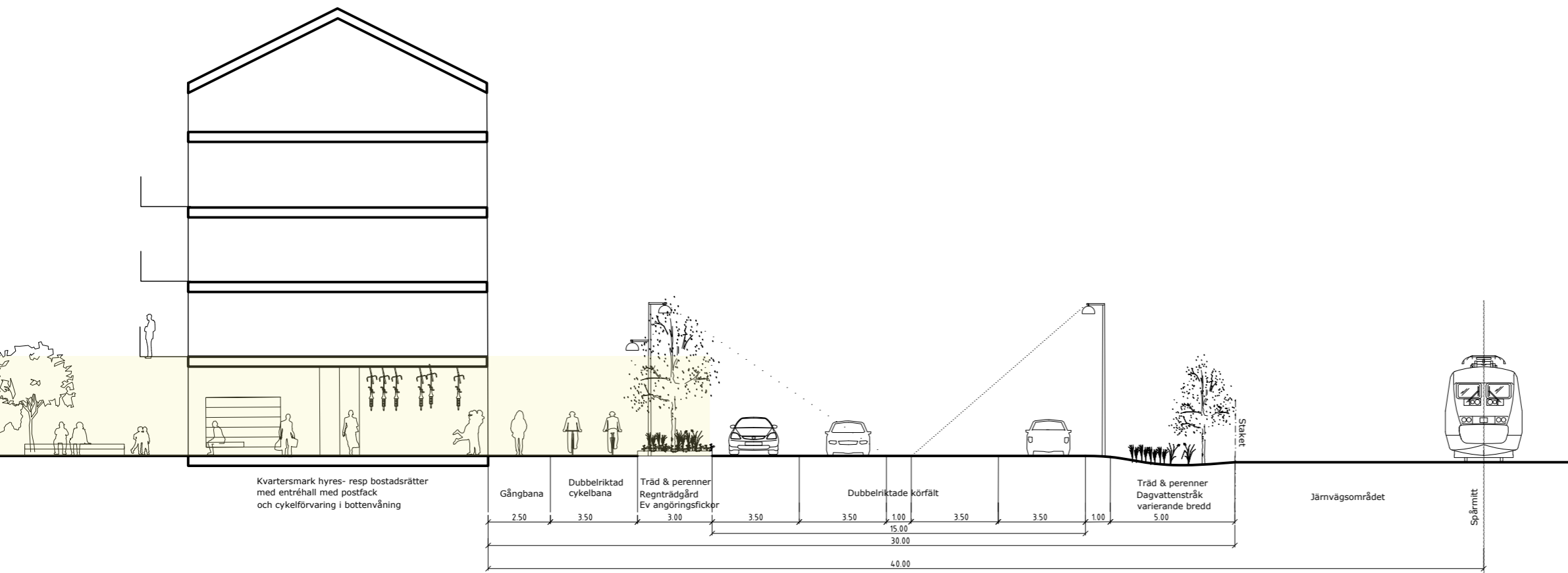
Bostadsalternativet



Evenemangs- och gymnasiealternativet

Stadsrum





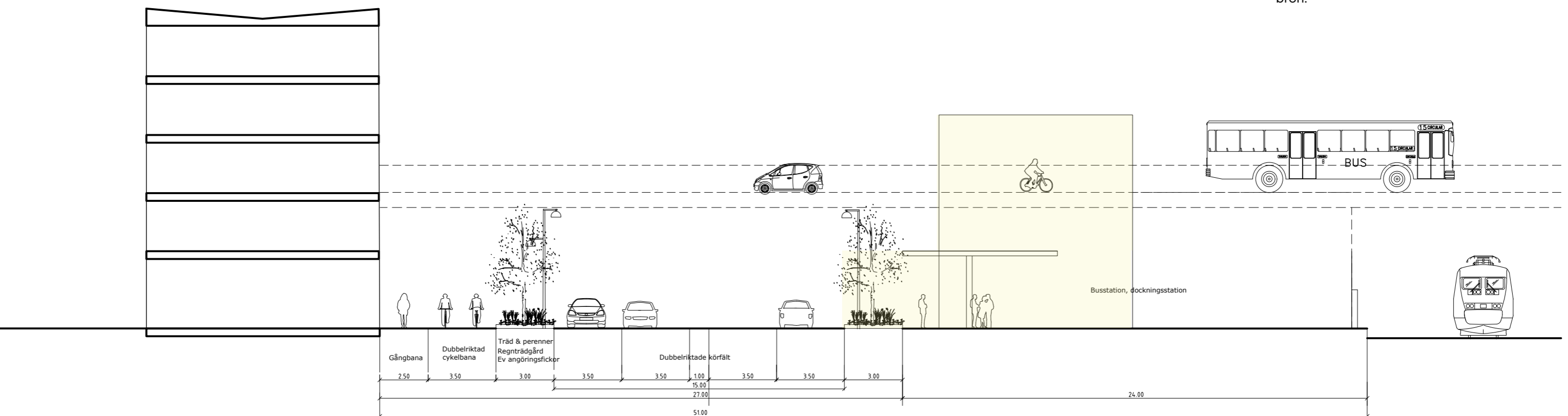
Vännäsvägen/huvudgata - Principsektion (40 km/tim)
Två körfält - med dubbelriktad cykelpendingsstråk
och bra framkomlighet för buss och bil i rusningstrafik

Vännäsvägen

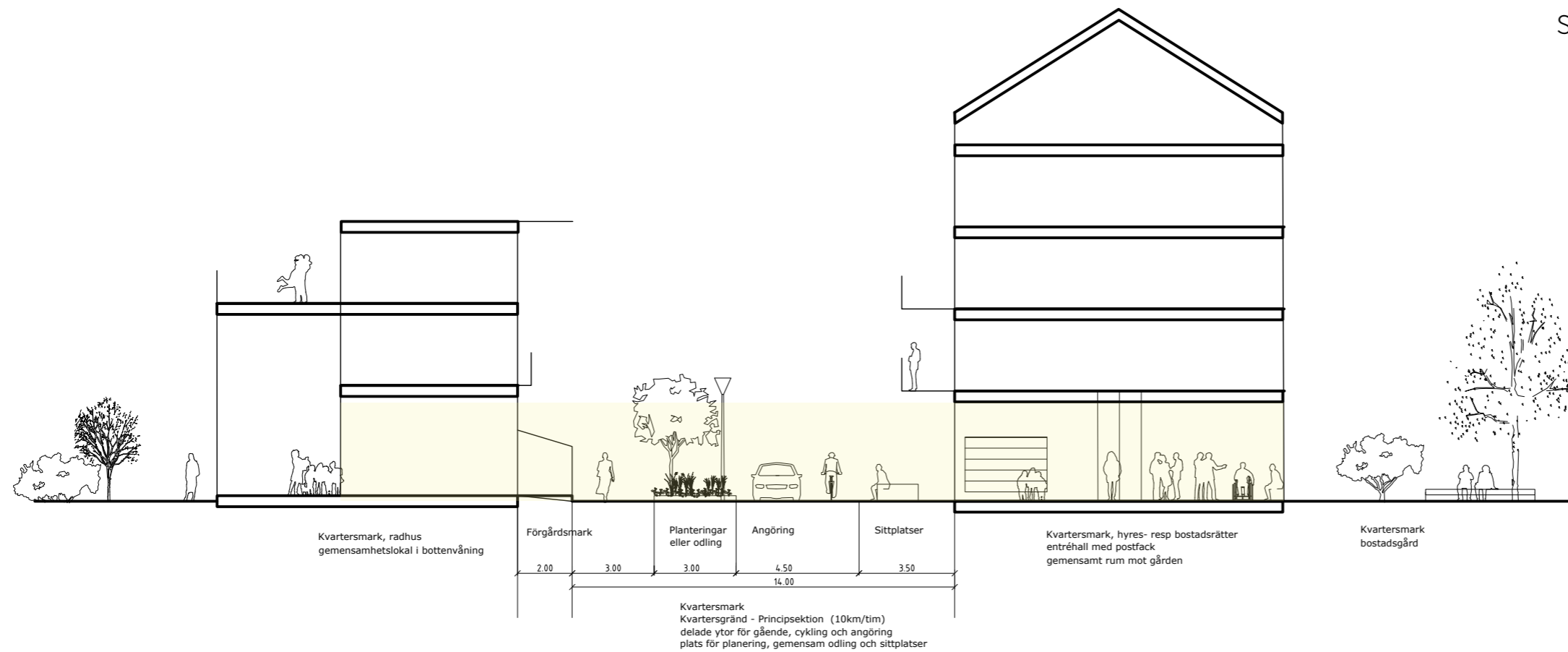
- o Dubbelriktad cykelstråk till stationen resp hållplatsen i väst.
- o Björkallé.
- o Dagvattenhantering i regnträdgårdar samt dike/vegetationskärm mot järnvägsområdet.

Järnvägsallén

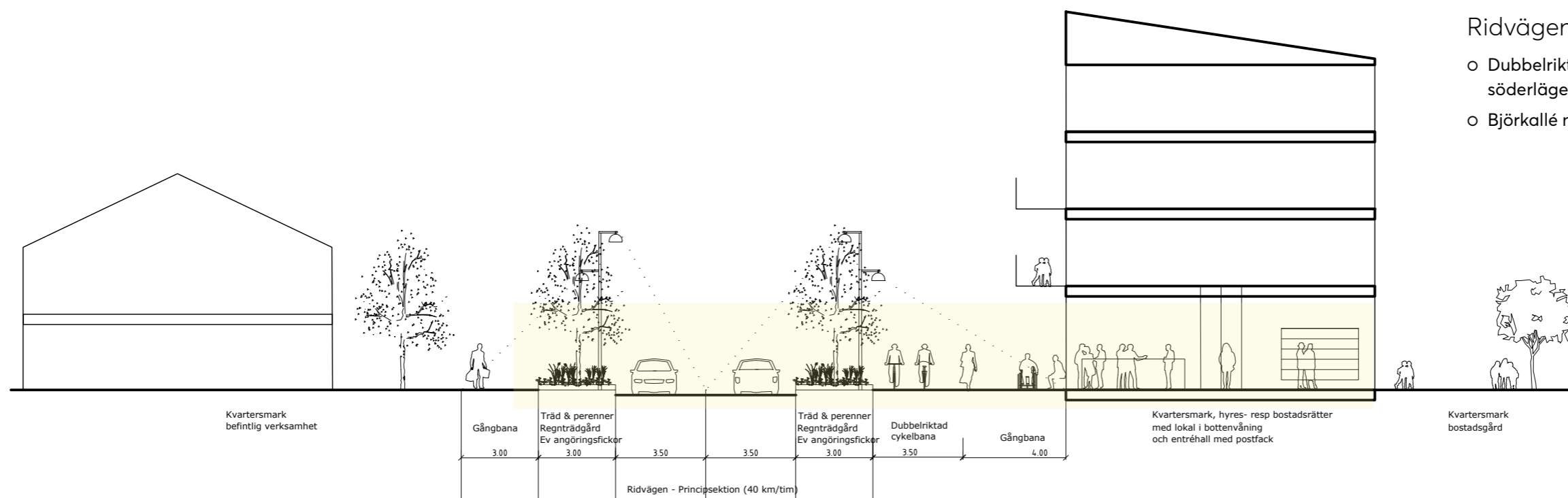
- o Vännäsvägens sektion fortsätter.
- o Busstation utformad som dockningsstation med hakutformning, tak mot Järnvägsallén. I bakgrunden hiss, trappor och cykelhub mot bron.



Järnvägsgatan - Principsektion (40 km/tim)
Två körfält
Dockningsstation/buss mot järnvägsområdet och bron/esplanaden

**Kvartersgränd**

- o Mindre tvärgata med delade funktioner för gående, cykling och angöring.
- o Bred yta för plantering, gemensam odling, lek och sittplatser (funktioner förändringsbara över tid).

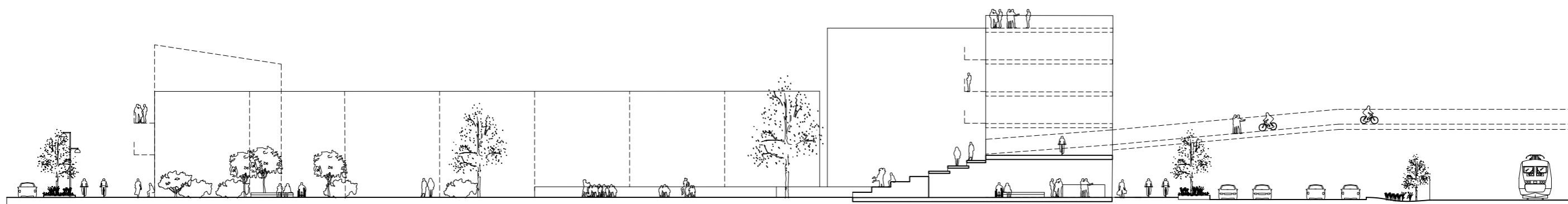
**Ridvägen**

- o Dubbelriktat cykelstråk och bred gångbana i söderläge.
- o Björkallé med regnträdgårdar.

VY FRÅN SIGNALVÄGEN MOT VALLMOTORGET

Vyn redovisar bostadsalternativet



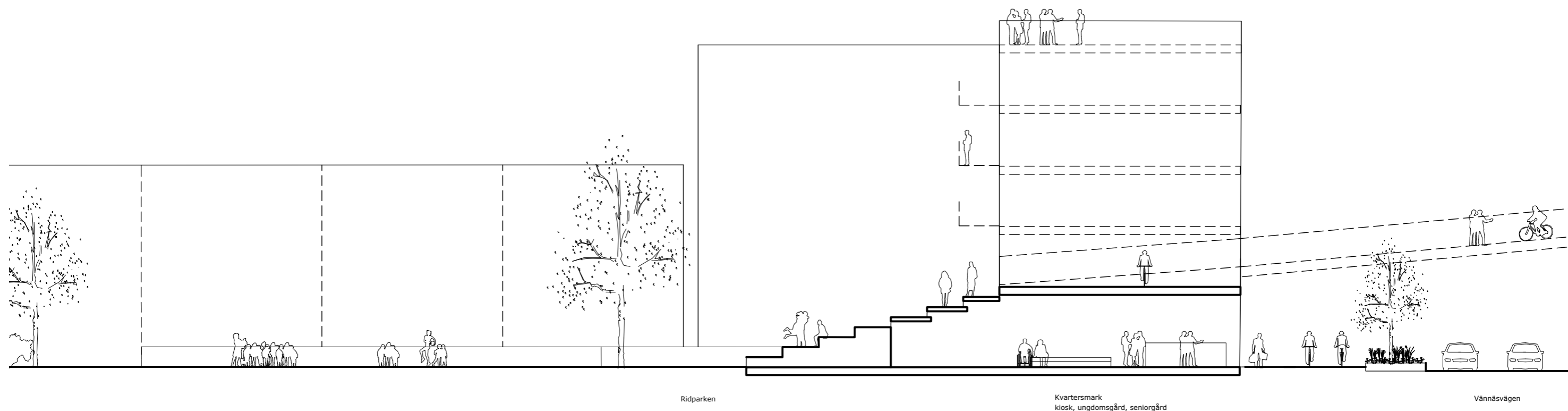


Ridhusparken och ny GC-bro

Ridhusparken har fyra delar: 1. I den östra delen sträcker sig den nya GC-bron mot Vännäsvägen och spårområdet. Sittgradänger ligger i kvällssolen med utsikt över 2. en öppen gräsyta för bollspel och picknick som vid behov kan konstrueras som översilningsyta vid stora regnfall. 3. Mot Vännäsvägen ligger ett litet parktorg med till exempel skatepool utanför en ungdomsgård/ seniorgård/kiosk som är inrymd under bron. 4. I västra delen ligger en finparksdel med planteringar, sittplatser och plaskdamm.

I norra kanten ansluter förskolegården till parken. Förskolan ligger i husets bottenvåning. Bostadsgården ligger på dess tak och de boende har även en takterrass att dela på.

Bostadshus och bron behöver ge bullerdämning i parken.







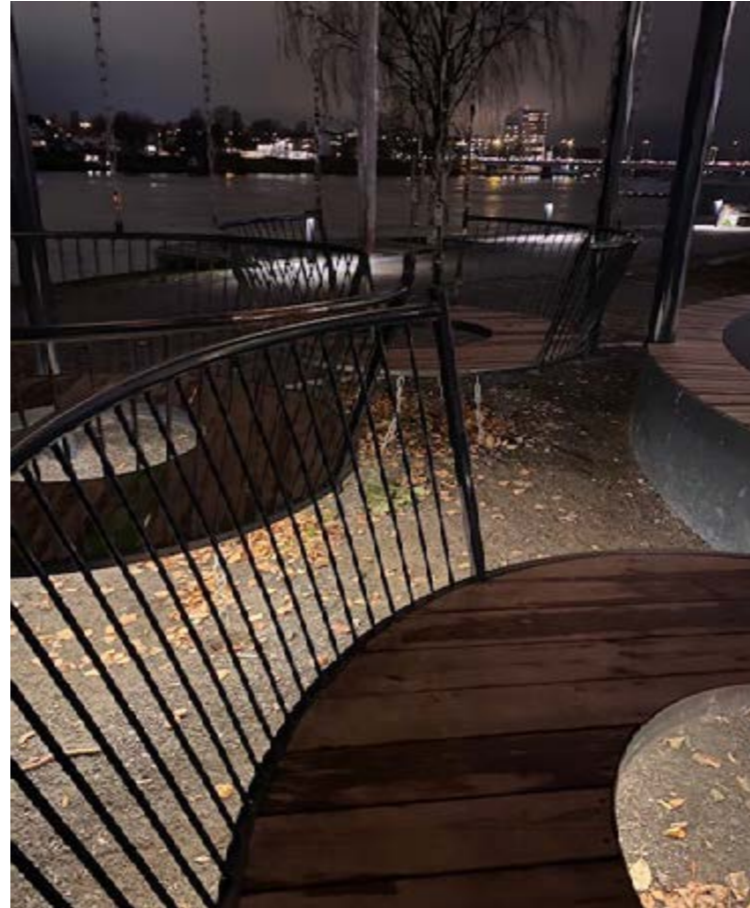
Inspirationsbild nordsvensk regnträdgård

Bilden visar prisbelönta Jaktgatan, Stockholm som inspirationsbild att utveckla regnträdgårdar i Umeå. (AJ Landskap)



Inspirationsbild dagvattenstråk

Bilden visar dagvattenhanteringen vid foten av Hjorthagsberget, Stockholm, där det finns två instängda lågpunkter som inspiration för friväxande vegetationsskärm längs Vannäsvägen mot järnvägsområdet. (Veronika Borg)



Inspirationsbild mötespunkt

Vilka målgrupper är underrepresenterade i stadsbilden? Personer över 70, unga tjejer, äldre barn? Inspirationsbilden är från Umeås Frizon, en plats samskapat med unga tjejer. Är det dags att skapa en plats för 70+?

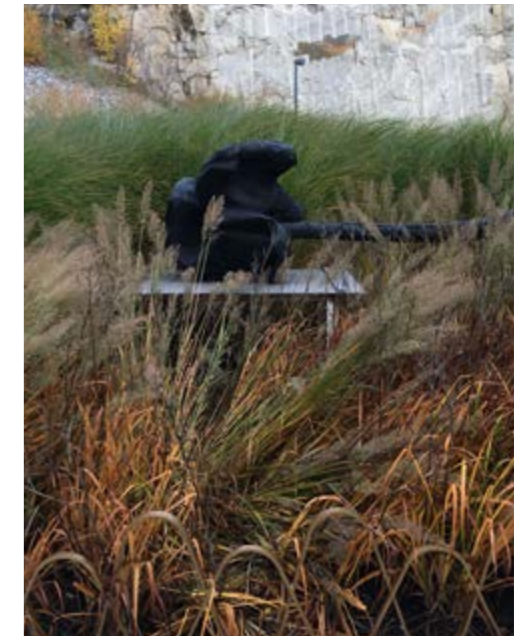
Inspirationsbilder konst

Vad får oss att börja ett samtal? Vädret, hunden, konst? Här en inspirationsbild för integrering och interaktion kring konst i det offentliga rummet. På det nya torget, i parken och på cykelbron finns plats för konst. Exempel från T Hjorthagen och Hjorthagsparken Stockholm (Gunilla Klingberg resp Kirsten Ortved)



Inspirationsbild till ny GC-bro

Den föreslagna gång- och cykelbron kommer vara en viktig del av parken med sina gradängar ner mot den öppna gräsytan och kommer att skydda mot buller från norr. Från bron ges en fin utsikt mot Regementet i norr och över parken och söderut längs Brogatan. Bron har en stor potential att också fungera som plats i sig. Här ett exempel från en liknande bro, Dafne Schippers cykelbro (Next).





System

PRIORITERADE CYKELSTRÅK



- o Dubbelriktade cykelbanor längs alla huvudstråk.
- o Ny cykelbro mot regementet i Brogatans förlängning och genom Ridhusparken.
- o Plats för ny cykelbro mot regementet från cirkulationsplats vid Vännäsvägen.
- o Cykelparkering på fastighetsnivå, nära bostad. Långtidsförvaring respektive väl tillgänglig förvaring i markplan med koppling till entré.
- o Cykling i blandtrafik längs Brogatan och Signalvägen.
- o Cykelhub vid resecentrum som ansluter både till Järnvägsallén och Järnvägsviaduktens övre nivå.

- o Alla gator förutom Vännäsvägen har dubbelsidiga gångbanor.
- o Brett gångstråk längs Ridvägens norra sida för promenader i solen.
- o Gångstråk skiljs från cykelstråk genom kantsten eller markering.
- o Informella 'smitvägar' genom kvarter





- o Regionbusstrafik med möjlighet till separata körfält längs Vännäsvägen.
- o Hållplatsläge i anslutning till Vallmotorget i väster.
- o Resecentrum i anslutning till centralstationen har hållplatslägen både i nivå med Järnvägsallén samt i en övre nivå på Järnvägsviadukten.



o Bilparkering löses huvudsakligen i två mobilitetshus på områdesnivå. Det ger möjlighet till effektiva lösningar (kan driftas av UPAB eller privat) och samnyttjande mellan bostäder och verksamheter. Den östra mobilitetshuben försörjar den östra delen, den västra hubben de västra delarna. Vid behov kan de centrala kvarteren underbyggas med garage.

o Cykelparkering löses på fastighetsnivå, nära bostad. Långtidsförvaring respektive väl tillgänglig förvaring i markplan med kopplat till entréerna. Cykelhub vid resecentrum.

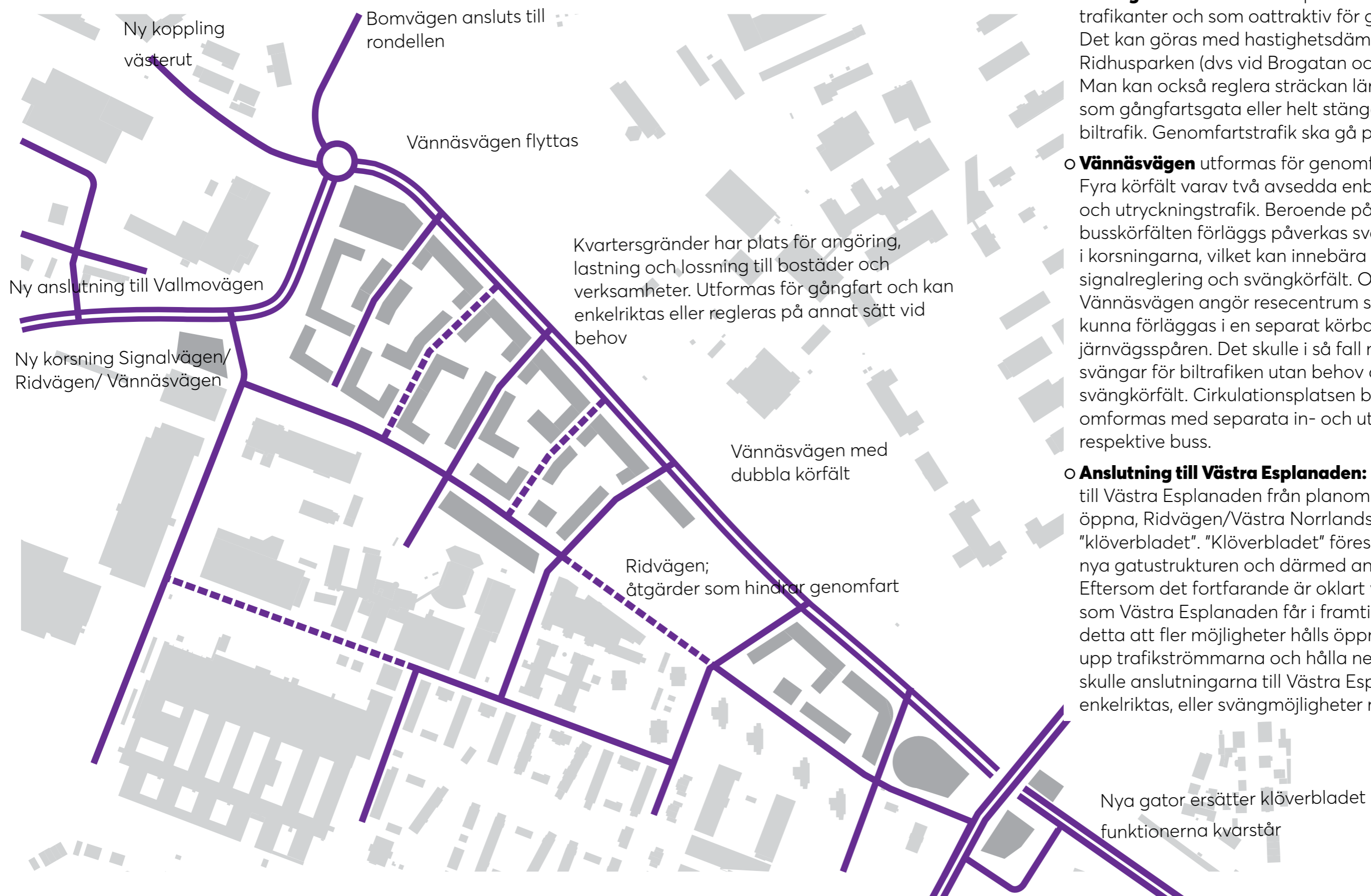
o Plats för övrig mikromobilitet samt elassisterade lådcyklar sker på kvartersnivå.

o Sophantering föreslås ske på kvartersnivå eller med samordnad sopsugssystem. Hämtning respektive sugning sker från tvärgata, allmän gata alternativt via kvartersgata.

o Återbrukslokal föreslås ligga på kvartersnivå.

o 2-3 leveranshubar för paketutlämning placeras t ex längs Ridvägen alternativt leveransskåp på fastighetsnivå.

o Andra delningslösningar såsom co-workingspace föreslås längs Rid- och Vännäsvägen.



o **Ridvägen** utformas för att prioritera oskyddade trafikanter och som oattraktiv för genomfartstrafik. Det kan göras med hastighetsdämpande åtgärder vid Ridhusparken (dvs vid Brogatan och Dressyrgatan). Man kan också reglera sträckan längs Ridhusparken som gångfartsgata eller helt stänga denna del för biltrafik. Genomfartstrafik ska gå på Vännäsvägen.

o **Vännäsvägen** utformas för genomfartstrafik. Fyra körfält varav två avsedda enbart för buss och utryckningstrafik. Beroende på var i gatan busskörfälten förläggs påverkas svängmöjligheterna i korsningarna, vilket kan innebära behov av signalreglering och svängkörfält. Om all busstrafik på Vännäsvägen angör resecentrum skulle busskörfälten kunna förläggas i en separat körbana närmast järnvägsspåren. Det skulle i så fall möjliggöra fler svängar för biltrafiken utan behov av signaler och svängkörfält. Cirkulationsplatsen behöver i så fall omformas med separata in- och utfarter för bil respektive buss.

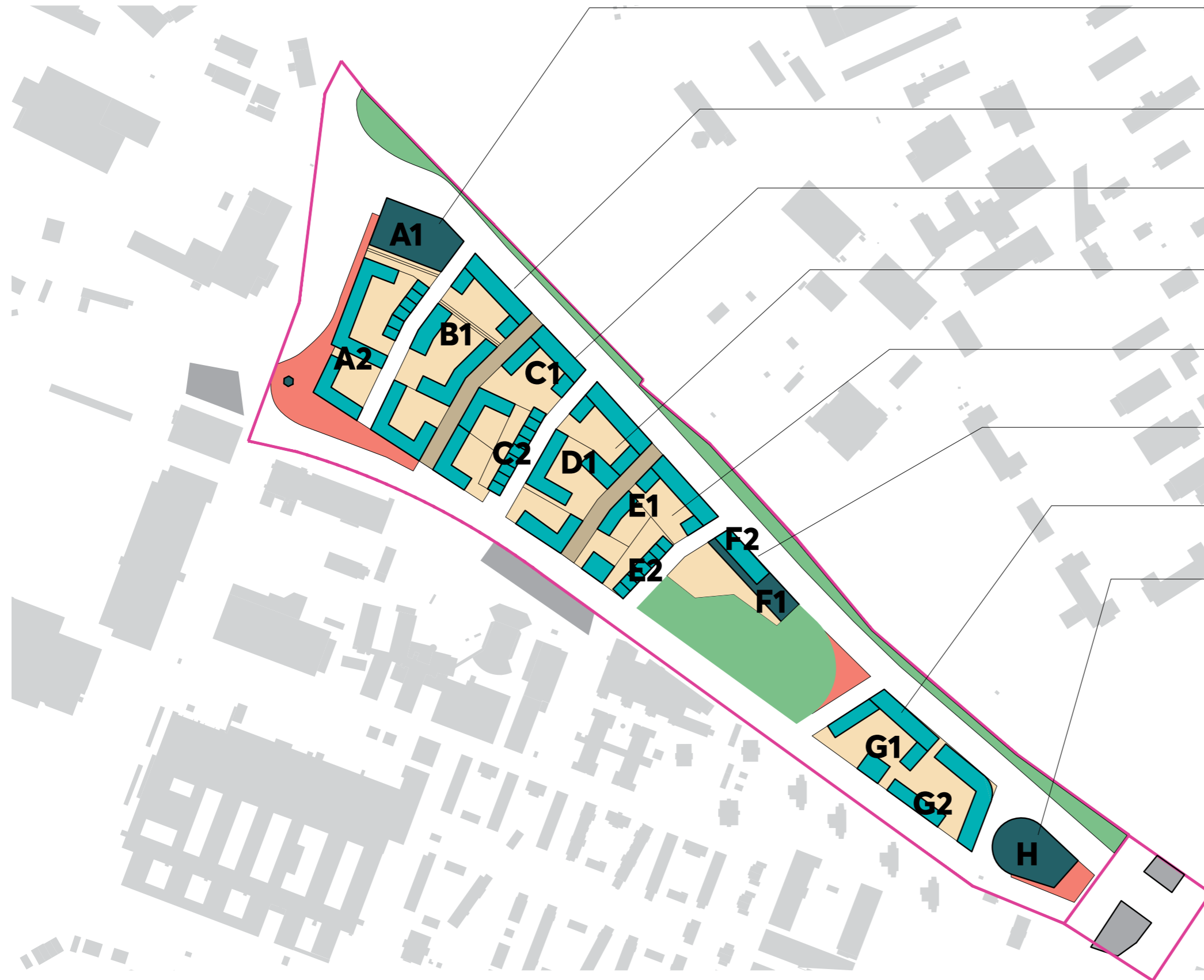
o **Anslutning till Västra Esplanaden:** Två anslutningar till Västra Esplanaden från planområdet ska hållas öppna, Ridvägen/Västra Norrlandsgatan respektive "klöverbladet". "Klöverbladet" föreslås integreras i den nya gatustrukturen och därmed anslutas till Ridvägen. Eftersom det fortfarande är oklart vilken gatusektion som Västra Esplanaden får i framtiden innebär detta att fler möjligheter hålls öppna. För att dela upp trafikströmmarna och hålla nere trafikflödena skulle anslutningarna till Västra Esplanaden kunna enkelriktas, eller svängmöjligheter regleras.

20 mars kl 9, 12, 15



20 juni kl 9, 12, 15, 18





Kv	Innehåll	Yta	BYA	friyta	vån.tal	BTA	e-tal
A		10 205	6 085	4 120		32 089	3,14
A1	Mob.hub		2 960		6	17 760	
A2	Bostäder	2 477			5	12 385	
A3	Stadsradhus		648		3	1 944	
B		9 835	3 680	6 155		18 400	1,87
B1	Flerbostadshus		3 680		5	18 400	
B2	kv.gata	2 227					
C		8 947	3 913	5 034		17 629	1,97
C1	Flerbostadshus		2 945		5	14 725	
C2	Stadsradhus		968		3	2 904	
D		8 460	3 943	4 517		19 715	2,33
D1	Flerbostadshus		3 943		5	19 715	
D2	kv.gata	1 715					
E		6 958	3 081	3 877		13 893	2,00
E1	Flerbostadshus		2 325		5	11 625	
E2	Stadsradhus		756		3	2 268	
F		4 268	2 705	1 563		5 030	1,18
F1	Förskola		1 930		1	1 930	
F2	Flerbostadshus		775		4	3 100	
G		9 513		9 513		20 504	2,16
G1	Flerbostadshus		3 712		5	18 560	
G2	Stadsradhus		648		3	1 944	
H	Mob.hub	2 830	2 830	0	6	16 980	6,00
Total		64 958	26 237	34 779		144 240	2,22

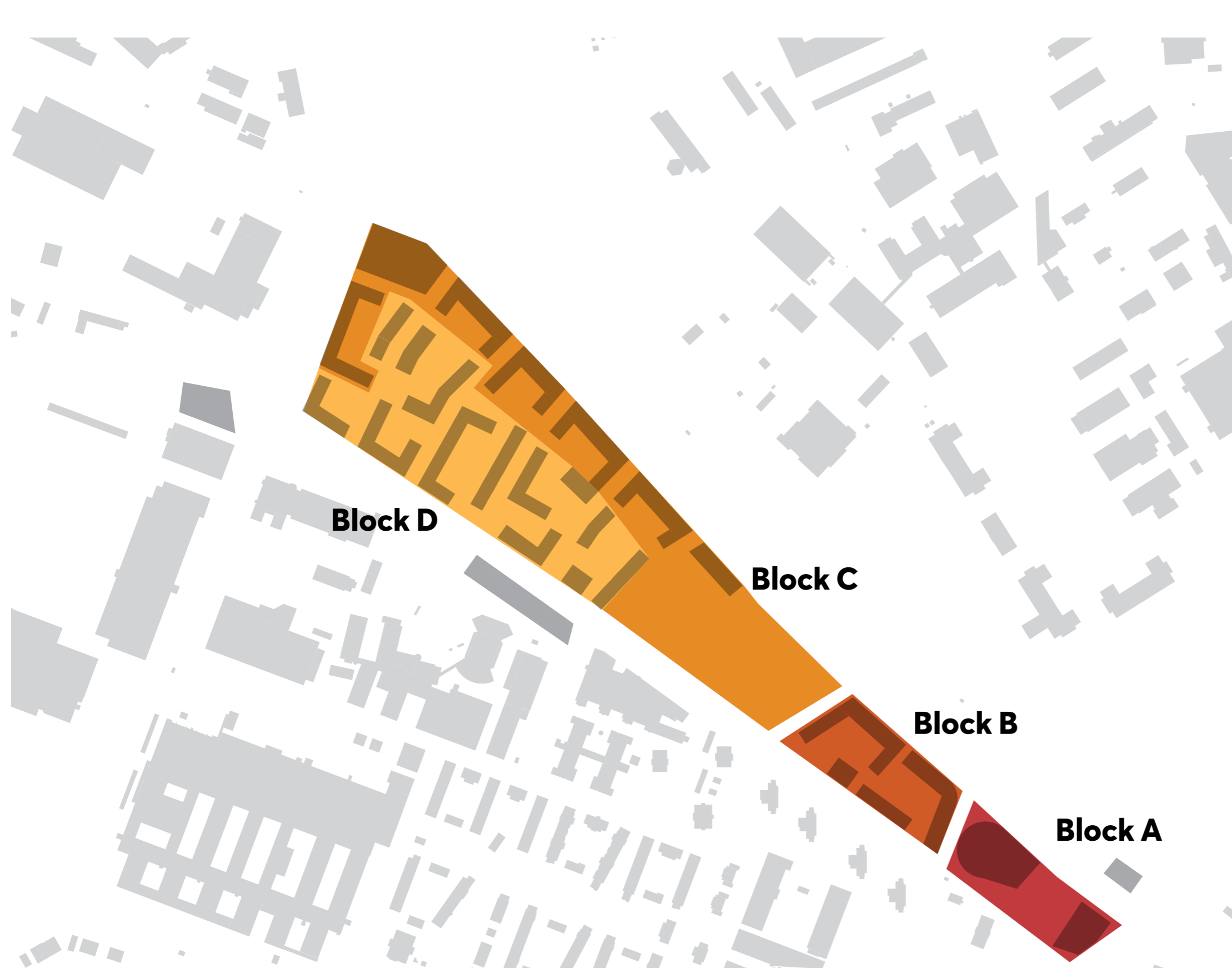
Teckenförklaring:

- Bostäder
- Annan bebyggelse
- Friyta (kvartersmark)
- Parkmark (dagvatten)
- Torgyta
- Gata etc

Kategori	Yta	A (bostäder)	B (eventhall + gymnasium)	Lgh-stl	Kommentar
Allmän plats	Gata	59 935	59 935		
	Dagvattenzon	9 840	9 840		
	Park	11 330	11 330		
	Torg	5 340	5 340		
	Totalt allmän plats	86 445	86 445		
Kvartersmark	Friyta (gård)	27 220	19 035		
	Bostäder	23 735	16 080		
	Förskola inkl friyta	4 270	4 270		
	Gymnasieskola		9 800		Tomt, inkl ev friyta
	Kvartersgator	3 940	3 940		
	Mobilitet	5 790	6 565		
	Evenemangshall		5 265		
	Verksamhet/ handel	2 375	1 608	10%	Generell procentsats lokaler i bv
	Totalt kvartersmark	64 955	64 955		
	Summa		151 400	151 400	
	Våningstal	4,5	4,5		
	Antal bostäder	1 331	902	60,56	Medeltal
Förhållande	Andel bebyggd yta	24,9%	30,3%		
	Andel offentlig plats	11,0%	11,0%		
Övriga	cykelbro	1	2		
	Mob.hub	2	2		

Lägenhetsfördelning och antal p-platser för bil

Kategori	Andel	Snittyta	A	B	P-tal bil	Kommentar
Total BYA			23 735	16 080		
Våningstal			4,5	4,5		
BOA/BTA-faktor			0,75	0,75		
Total BOA lgh			80 106	54 270		
Små	43%	32	568	385	0,3	35 m2
Mellan	35%	52	463	314	0,6	35-55 m2
Stora	22%	130	291	197	0,75	55- m2
Total	100%	60,56	1 322	896		
Verksamheter						
			666	451	0,50	medel



Stadsdelen kan exploateras från öst mot väst eller från väst mot öst. Kommunens val av utbyggnadsordning kan bero på andra redan tagna projektbeslut och på projektbeslut som kommunen kan önska att avvakta.

Det finns dock tre styrande faktorer oavsett utbyggnadsordning:

1. Omläggning av Vännäsvägen
2. Byggnader som bullerskärm mot järnvägen
3. Ny gång- och cykelbro bör säkras så tidigt som möjligt.

○ **Alt A, från öst mot väst:** Exploateringen föreslås börja vid esplanaden med en ombyggnad av klöverbladet och bebyggelse med en kombination av lokaler och kontor samt mobilitetslösningar som kan tillgodose dagens efterfråga. Block C och D kan genomföras senare. I så fall kan Vännäsvägen anslutas provisoriskt mellan sitt nya och gamla läge i områdets mitt. I block B ger bebyggelsen längs Vännäsvägen bullerskydd åt bebyggelsen vid Ridvägen. Bebyggelsen i block C ger bullerskydd för block D, vilket betyder att etapp 3 (C) bör byggas före 4 (D). Den nuvarande cykelbron ersätts med en ny bro i etapp 3 (block C).

○ **Alt B, från väst mot öst:** I detta alternativ börjar exploateringen i väst med torg och hållplats för regional busstrafik samt byggnation av ett fondmotiv västerifrån i form av a) ett kombinerat verksamhets- och bostadshus eller en evenemangs- och idrottshall samt i båda fallen ett mobilitetshus. Samtidigt byggs bebyggelseskärmen (block C) som skyddar mot buller längs Vännäsvägens västra del innan bostäder byggs längs Ridvägen och de nya lokal- respektive kvartersgatorna (block D). De östra etapperna genomförs i detta fall senare och Vännäsvägen kan anslutas provisoriskt mellan sitt nya och gamla läge i områdets mitt.

Det finns olika möjligheter att exploatera Gamla godsbangården. Stadsdelen kan exploateras från öst mot väst eller från väst mot öst. Kommunens val av utbyggnadsordning kan bero på andra redan tagna projektbeslut och på projektbeslut som kommunen kan önska att avvakta. Det finns dock tre styrande faktorer oavsett utbyggnadsordning: Omläggning av Vännäsvägen behöver föregå exploateringen som även inkluderar planeringen för ledningar och övergripande dagvattenhantering för hela strukturplanen. Omläggningen kan ske i två etapper om så behövs av t ex budgetskäl.

Exploateringen kräver att bebyggelseridån mot järnvägen föregår bebyggelsen längs Ridvägen och mot de nya lokal- respektive kvartersgatorna för att garantera tysta sidor. Också detta kan dock ske etappvis från väst till öst eller öst till väst.

En ny gång- och cykelbro bör projekteras och budgeteras så tidigt som möjligt för att kunna säkerställa ett tryggt och attraktivt nordsydligt stråk över järnvägsområdet för gående och cyklister.

Alternativ A: Exploatering från öst mot väst.

Utbyggnadsordning: block A, B, C, D

Exploateringen föreslås börja vid esplanaden med en ombyggnad av klöverbladet och bebyggelse med en kombination av lokaler och kontor samt mobilitetslösningar som kan tillgodose dagens efterfrågan. Block C och D kan genomföras senare. I så fall kan Vännäsvägen anslutas provisoriskt mellan sitt nya och gamla läge i området mitt. I block B ger bebyggelsen längs Vännäsvägen bullerskydd åt bebyggelsen vid Ridvägen. Bebyggelsen i block C ger bullerskydd för block D, vilket betyder att etapp 3 (C) bör byggas före 4 (D). Den nuvarande cykelbron ersätts med en ny bro i etapp 3 (block C).

Förutsättningar:

För att kunna exploatera från öst mot väst är det en fördel om beslut om ombyggnaden av Västra Esplanaden, bron, en ny busstation med koppling till bron och kvarteret Skvadronen är fattade. Önskar kommunen avvakta dessa beslut kan dock skisserna lätt anpassas till den nuvarande situationen utan att förändringar i huvudstrukturen krävs. Västra och östra delen av klöverbladet kan också byggas om, men måste senare anpassas till den ombyggda esplanaden.

Fördelar:

- Staden växer inifrån centrum västerut och ansluter till exploateringen på Östra Dragonfältet. Projektet kan med fördel samordnas i planerings-, projekterings- och byggskedet med omgivande projekt (breddning av bron, byggnation av ny busstation med koppling till bron, utbyggnad i kvarteret Skvadronen).
- Etapp 1 (block A) kan försörja staden i ett tidigt skede med den mobilitetshub vars behov redan finns idag.
- Om esplanaden och bron över järnvägen byggs om före eller under etapp 1 kan cyklister röra sig längs esplanaden norrut i väntan på att en ny gång- och cykelbro byggs i etapp 3 (block C).

Nackdelar:

- Om beslut beträffande ombyggnad av esplanaden och bron önskas läggas framåt i tiden kommer senare kostnader uppstå för ombyggnad av korsningar med esplanaden.
- Om esplanaden och bron över järnvägen byggs först senare behöver cyklister fram till etapp 3 ta en omväg öster- eller västerut för att ta sig norrut.

Alternativ B: Exploatering från väst mot öst.

Utbyggnadsordning: block C, D, B, A

I detta alternativ börjar exploateringen i väst med torg och hållplats för regional busstrafik samt byggnation av ett fondmotiv västerifrån i form av a) ett kombinerat verksamhets- och bostadshus eller en evenemangs- och idrottshall samt i båda fallen ett mobilitetshus. Samtidigt byggs bebyggelseskärmen (block C) som skyddar mot buller längs Vännäsvägens västra del innan bostäder byggs längs Ridvägen och de nya lokal- respektive kvartersgatorna. De östra etapperna genomförs i detta fall senare och Vännäsvägen kan anslutas provisoriskt mellan sitt nya och gamla läge i området mitt.

Förutsättningar:

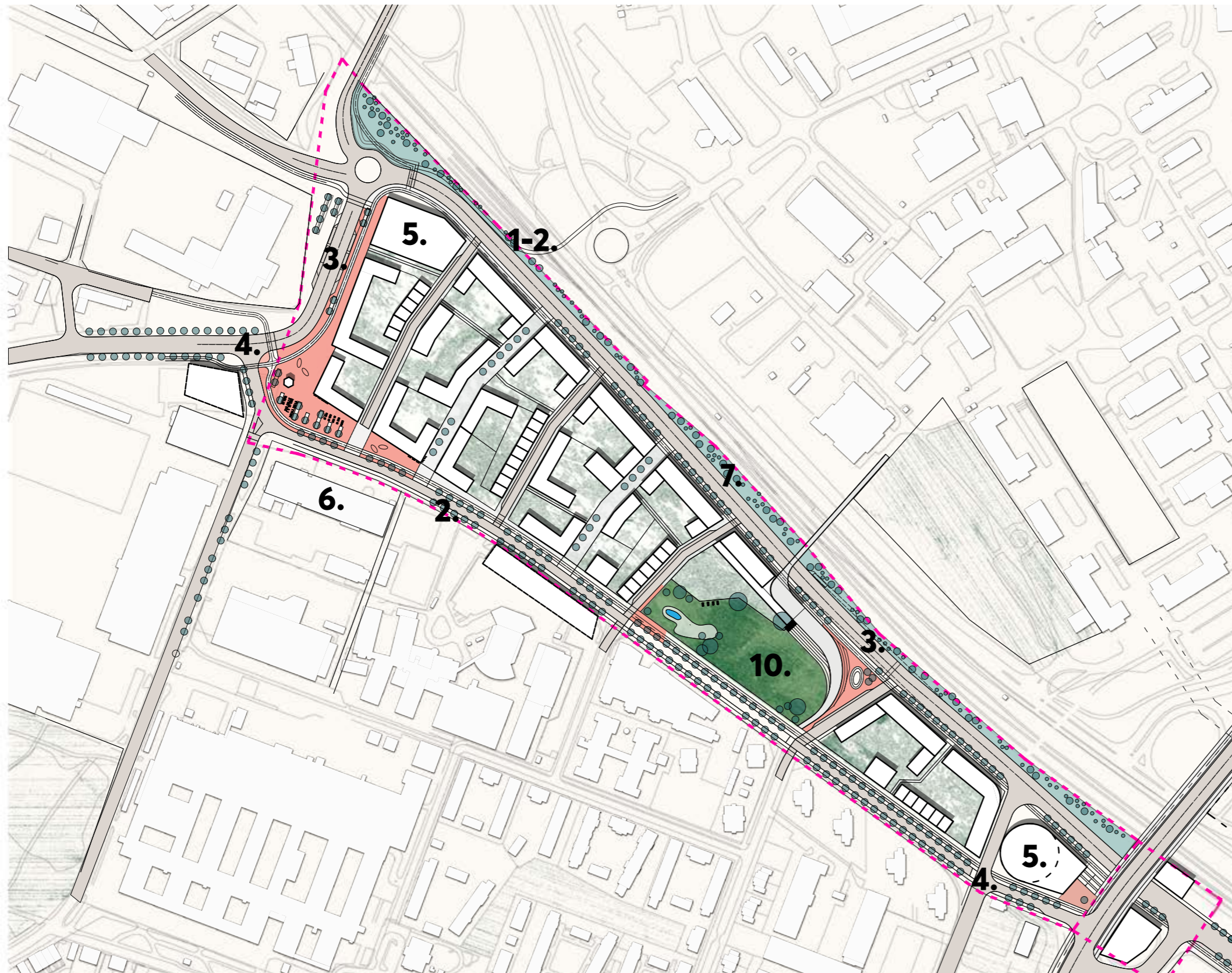
För att kunna exploatera från väst mot öst behöver beslut om utvecklingen av den regionala kollektivtrafiken, evenemangshall och placering av en ny gymnasieskola vara fattade. Om staden önskar flytta brandstationen eller ej är inte en avgörande fråga för den övergripande strukturen men kan påverka detaljerna av gatukopplingars utformning.

Fördelar:

- Staden prioriterar tydligt den regionala kollektivtrafiken och kopplingar västerut. Detta skulle kunna leda till ändrade beteenden avseende nyttjande av kollektivtrafik och cykling för de som har sitt arbete eller fritidsaktiviteter (Nolia) i omgivningen där många arbetsplatser finns. Det kan även vara en motor för utvecklingen i verksamhetsområden Rödäng/Backen/Västerslätt samt Västra Dragonfältet.

Nackdelar:

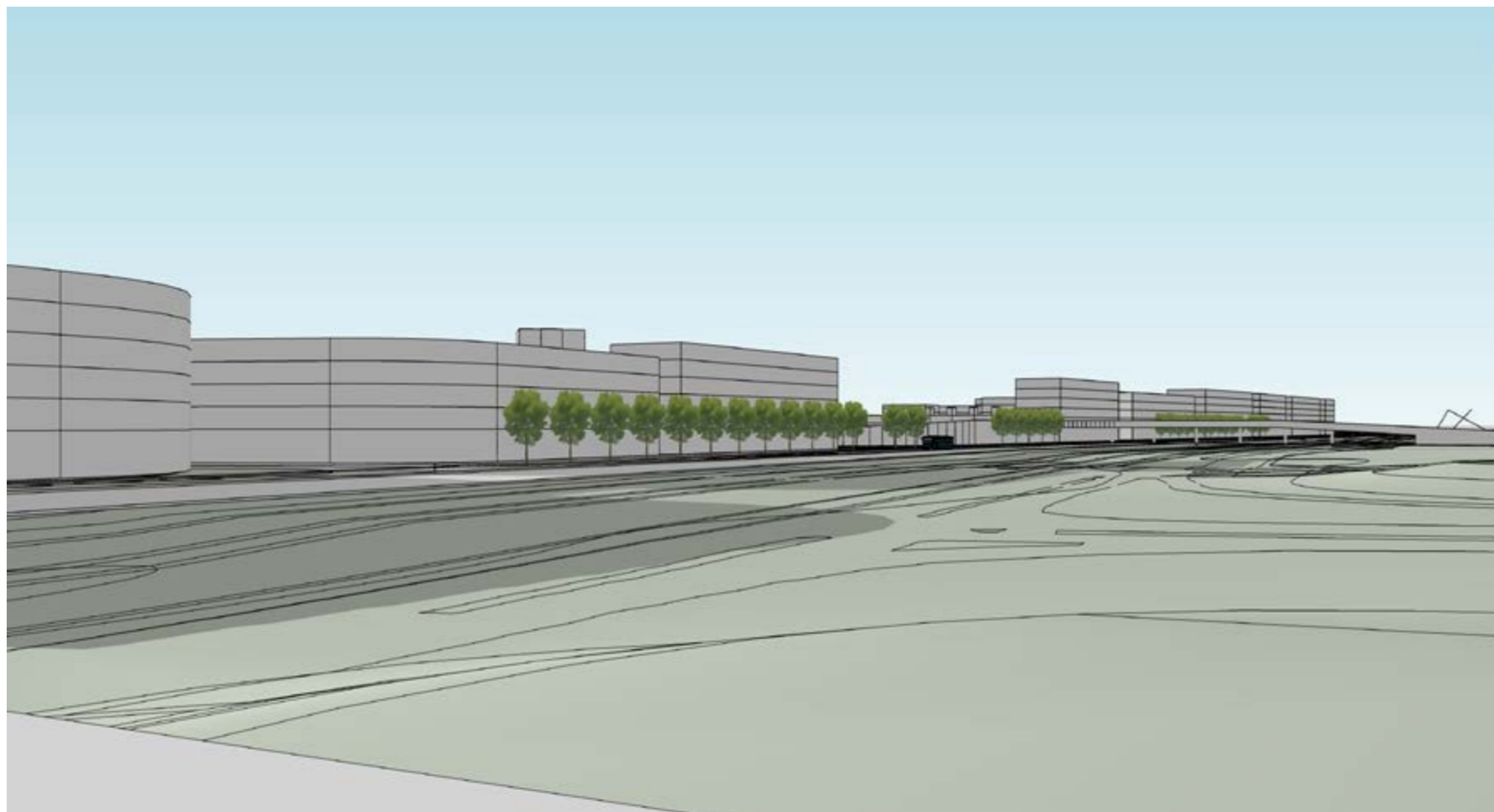
- Det kan vara svårare att bygga ut västerifrån om efterfrågan för lokaler och kontor idag är för låg i detta läge eller om processen för beslut avseende en evenemangshall och placering av gymnasium dröjer.



Vidare utredningsbehov för beslut inför detaljplanarbetet:

1. Detaljutredning av trafikfrågor: Analys av trafikflöden efter öppnande av Ringleden samt prognos av flöden 2050.
2. Detaljutredning av önskade funktioner i gataktioner för Vännäsvägen och Ridvägen. Sektionerna ska ge nödvändig kapacitet för cykel-, bil- respektive kollektivtrafik.
3. Trygg och tillgängliga hållplatslägen för regionalbussar vid Vallmotorget och eventuellt lokalbuss i höjd med cykelbron/ Ridhusparken.
4. Detaljutredning av cirkulationsplatser och korsningar samt anslutningar mellan Ridvägen och Västra Esplananden, bland annat i samband med ev ombyggnad av esplananden.
5. Omfattning och finansieringsalternativ för mobilitetshubar och/eller parkeringsgarage.
6. Brandstationens framtida placering. I förslaget förutsätts denna ligga kvar i samma läge, men det påverkar sannolikt utformning och signalreglering av närliggande vägkorsningar.
7. Markmiljöutredning för undersökning av förenad mark längs järnvägsområdet, vid brandstationen mm.
8. Dagvattenmängder att rena och fördröja för att få en uppfattning om volymer och platsbehov.
9. Utredning av möjlighet och beslut att skapa nordsvenska regnträdgårdar i Umeå.
10. Finns det möjlighet att spara träd i Ridhusparken eller på kvartersmark?

Bilaga: Volym- och mellanrumsstudier



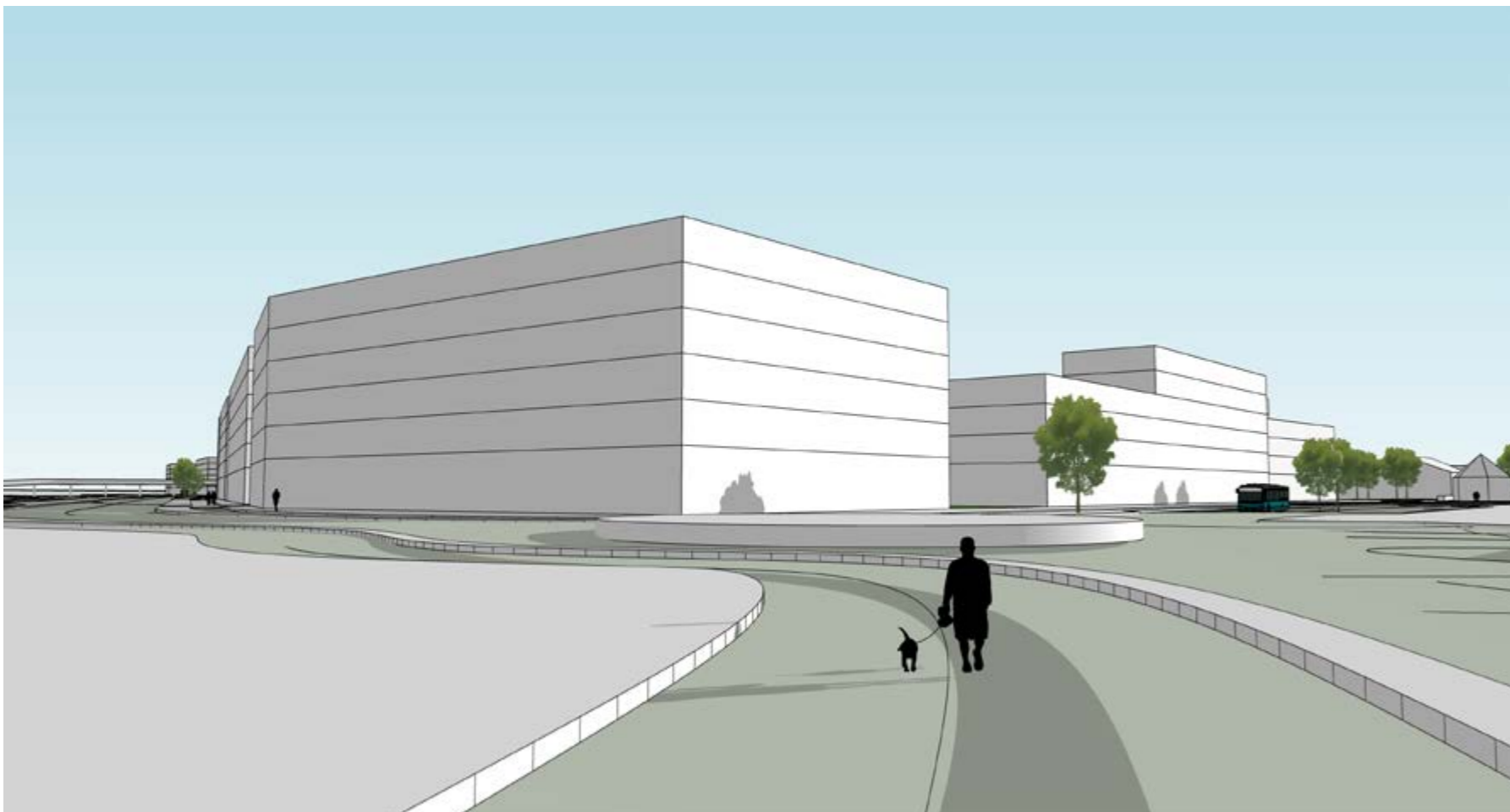
Vännäsvägen från Järnvägsviadukten



Vännäsvägen västerut



Vännäsvägen med nya gång- och cykelbron



Bomvägen med rondellen vid Vännäsvägen



Kvartersgränd från Ridvägen norrut



Kvartersgränd från Ridvägen norrut

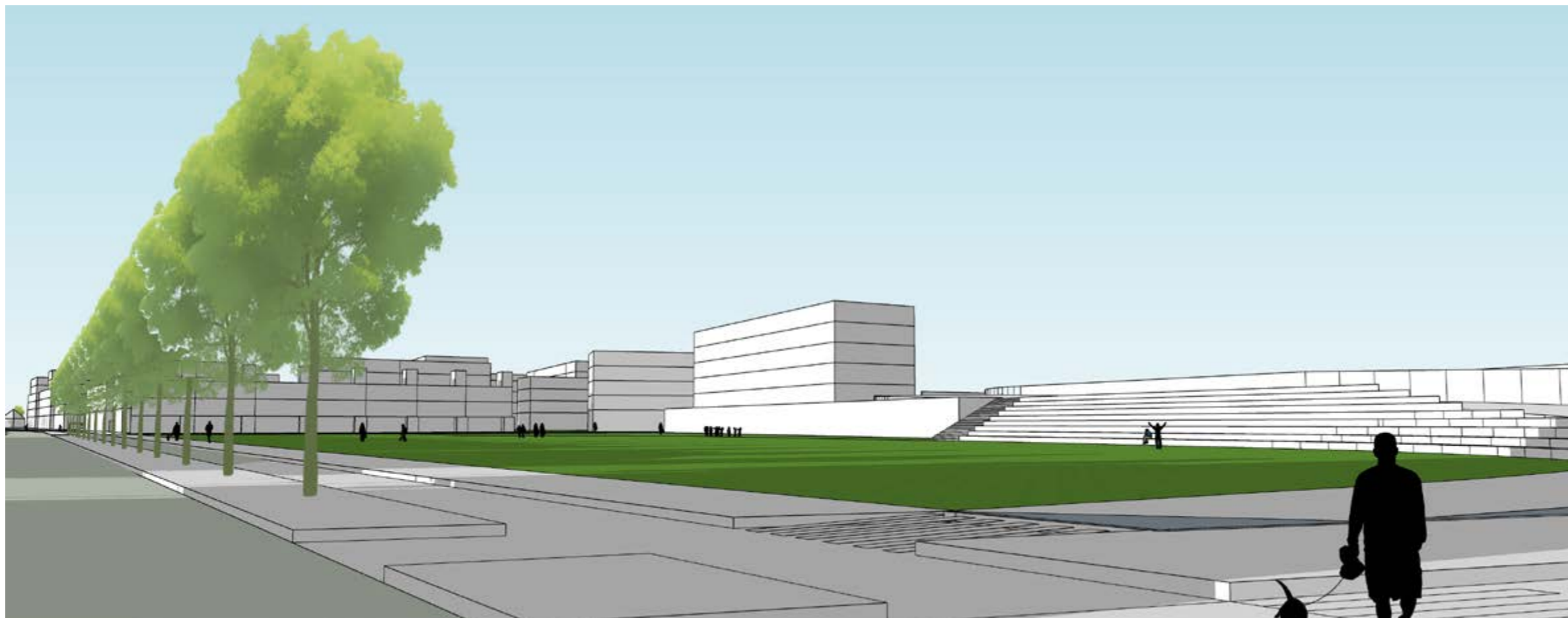


Vännäsvägen möter Ridvägen och Vallmotorget

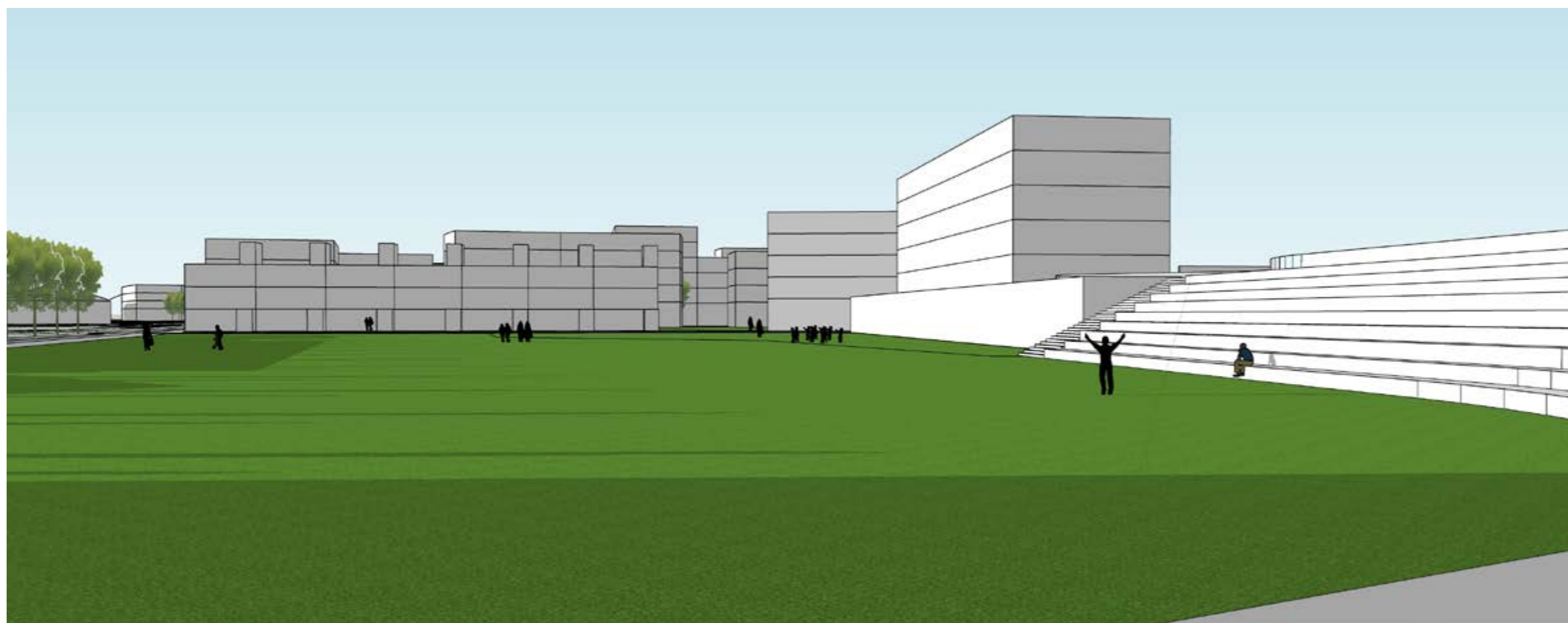


Vy mot torget och kiosken från Bomvägen

RIDHUSPARKEN



Ridhusparken och
Ridvägen västerut



Ridhusparken mot väster,
förskolan och bron till
höger

TIP

veronikaborg
landskapsarkitektur & stadsbyggnad

 **Trivector**