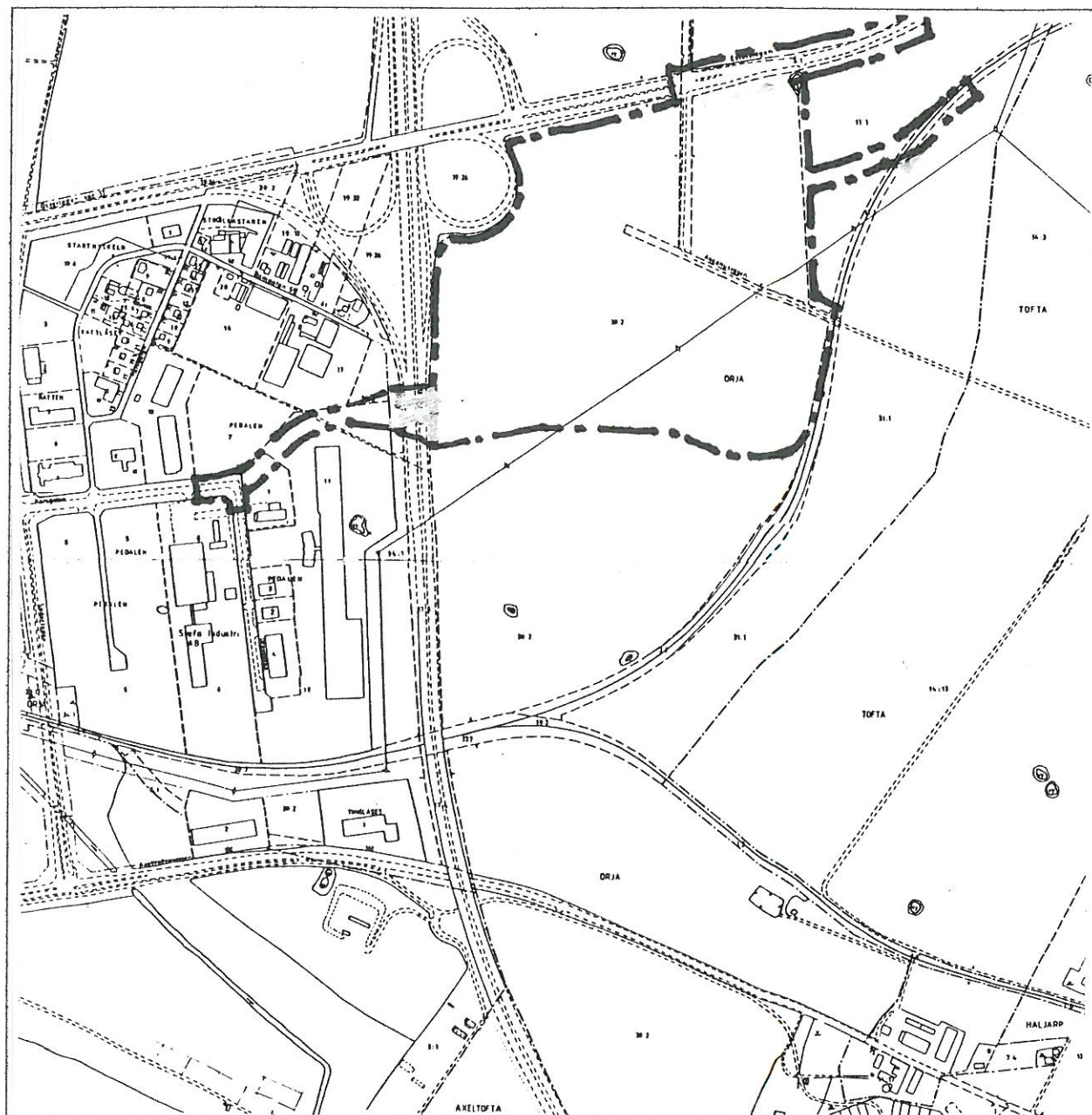


ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för **ÖRJA ÖSTRA I,** Landskrona



LANDSKRONA KOMMUN
STADSBYGGNADSKONTORET

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för ÖRJA ÖSTRA I, Landskrona

Upprättad av Peter Torudd Arkitekter AB och Stadsbyggnadskontoret den 15 februari 1993,
reviderad den 11 augusti 1993

PLANBESKRIVNING

Planförslaget består av följande handlingar:

- planbeskrivning
- plankarta i 2 blad
- planbestämmelser
- illustrationsplan
- kvalitetsprogram
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse

SAMMANFATTNING

Detta detaljplaneförslag omfattar den första av tre utbyggnadsetapper för Örja Östra verksamhetsområde. Förslaget bygger på den översiktliga programskiss för områdets disposition, innehåll och utformning som behandlats i Styrgruppen för fysisk planering och i Kommunstyrelsen.

Området har ett centralt läge i öresundsregionen och en exponerad plats i anslutning till E6/E20. Det har därför bedömts vara intressant för "avknoppningar" till Idéon i Lund och liknande verksamheter, dvs framtidsindustri, kunskapsföretag och service. Med svensk EG-integration öppnas dessutom möjlighet för etableringar inom den mer traditionella kontors-, lager- och speditiönsverksamheten.

Den framskjutna placeringen gör det viktigt att åstadkomma ett fysiskt helhetsgrepp över området, samtidigt som ett brett spektrum av verksamheter skall kunna inrymmas. Det enskilda byggnadskvarterets organiserande måste erbjuda stor variation i verksamhetsslag och utbyggnadsbehov men bör också gestaltningssmässigt upplevas som en enhet. Utformningen av de allmänna ytorna - gator och parkmark - måste samspela och samverka med bebyggelsen. Kan dessa ambitioner bibehållas under utbyggnaden finns det goda förutsättningar att Örja Östra kommer att ge Landskrona en ny industri- och verksamhetsprofil.

Området byggs ut norrifrån, vid väg 17 mot Eslöv och söder ut. Totalt beräknas hela Örja Östra om 30-50 år rymma drygt 6000 arbetsplatser, varav 2400 inom denna första detaljplaneetapp.

Verksamhetsområdet är uppbyggt kring en central park. I dess kant finns plats för kontorshus med inslag av servicefunktioner. I väster, med det goda skyltläget, blandas kontor med industriell produktions- och utvecklingsverksamhet. På några ställen närmast E6/E20 uppförs 4-5-vånings kontorsbyggnader. Utrymme finns reserverat för en framtida järnväg och station om den nya Väst-

kustbanans sträckning förläggs inom Landskrona kommun. Längst i norr, när Väst kustbanans exakta sträckning lagts fast, kan det vara lämpligt att lokalisera bilservice, närbutik och motorhotell. I östra zonen placeras verksamheter med större ytkrav, gröve lasthantering och tyngre trafik.

Ny direktavfart från E6 söderifrån bör anordnas. Det interna gatusystemet är enkelt och lättorienterbart. Gång- och cykelväg föreslås under E6 och samordnas med bussgata för en framtida expressbusslinje på banvallen mot Billeberga.

För att konkretisera ambitionerna kring verksamhetsområdets gestaltning har även ett kvalitetsprogram tagits fram. Detta redovisar i grova drag idéer om delsgators, den centrala parkens och övriga grönytors utseende, dels byggnaders och parkeringsytors utformning. Det är avsett att tjäna som stöd i det fortsatta projekteringsarbetet.

Miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram i samband med den översiktliga programskissens behandling och har sedermera kompletterats med redogörelse för hur Örja Östra påverkar de nationella målen beträffande luftföroreningar. Beskrivningen äger giltighet även för detta detaljplane förslag. Riskanalys har också utförts.

DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Landskrona företagspark har ett mycket centralt läge i öresundsregionen. Det exponerade läget i direkt anslutning till E6/E20 och en eventuell framtida Väst kustbana ger möjlighet att profilera anläggningen som en helhet. Därmed skapas en egen identitet åt området som kan ge en ny bild av verksamhetsområden som skiljer sig från den traditionella. Närheten till framför allt Lund/Malmöregionen med högskolor och forskningsbyar samt en framtida broförbindelse till kontinenten gör området intressant för etableringar inom framtidsindustri och service i skedet efter den rena forsknings- och utvecklingsverksamheten.

Verksamhetsområdet är stort, såväl med hänsyn till ytan som det beräknade antalet sysselsatta. Fullt utbyggt, uppskattningsvis om 50 år, kan det komma att sysselsätta över 6 000 personer, varav 2 400 inom denna detaljplaneetapp.

För att möta framtidens krav på god arbetsmiljö i vid bemärkelse erfordras ett positivt styrande helhetsgrepp över området. Detta innebär i första hand en medveten samordning av byggnadsvolymer, trafiksystem och skyltning, entréer och lastgårdar samt planterings- och friytor. Inom de enskilda kvarteren erfordras samtidigt stor flexibilitet för att området skall kunna erbjuda etableringsmöjligheter för ett brett spektrum av verksamheter.

Till stöd för uppföljning av planens intentioner beträffande yttre miljö och byggnadsutformning har ett "kvalitetsprogram" utarbetats.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Detaljplaneförslaget är i överensstämmelse med kommunens översiktsplan från 1990.

Förslaget grundas vidare på Anshelmgruppen Arkitekters programskiss 1992-06-10 "Landskrona Företagspark, Örja Östra verksamhetsområde", vilken Kommunstyrelsen 1992-08-26 § 178 beslutat skall ligga till grund för utformningen av detaljplanen till utbyggnadsetapp I. Programskissen har även redovisats i Styrgruppen för fysisk planering och Byggnadsnämnden.

Kommunstyrelsen har också beslutat att ett kvalitetsprogram för områdets idé-
mässiga innehåll och gestaltning skall utarbetas.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Plandata

Planområdet, som utgör en första utbyggnadsetapp av Örja Östra verksamhetsområde, är beläget omedelbart öster om motorväg E6/E20. I norr begränsas området av riksväg 17, i väster av E6, i söder av en linje i Kamgatans förlängning österut samt i öster av banvallen till den f d järnvägen mot Billeberga. Planområdet är i nord-sydlig riktning cirka 500 meter och i öst-västlig cirka 600 och omfattar ungefär 24 hektar. Området omfattar även en del av kvarteret Pedalen väster om E6 för en bussgata samt gång- och cykelväg, med en area av cirka 1 ha.

Topografiska förhållanden

Planområdet kan karaktäriseras som traditionellt öppet, flackt jordbrukslandskap med enstaka inslag av vegetationspartier samt med järnvägar och vägar delvis i djupa skärningar eller på bank. Området sluttar svagt från höjden cirka +11.0 meter i norr till +9.0 m i söder.

Geotekniska förhållanden

Översiktlig geoteknisk undersökning är utförd 1991-05-23 av SÄVAB. Av denna framgår att marken i huvudsak består av lera med inslag av moränlera. Byggnader med 2-3 vånings höjd kan grundläggas utan särskild grundförstärkning.

Planområdet ligger inom lågriskområde med hänsyn till radongas från marken, varför särskilda skyddsåtgärder normalt inte erfordras. Tätning av rörgenomföringar i golv rekommenderas.

Fornlämningar

Tre registrerade fornlämningar, stenåldersboplatser, finns inom området.

Riksantikvarieämbetet UV Syd har 1993-07-20 utfört en arkeologisk utredning,

vilken föregåtts av en provschaksgrävning. Enstaka spridda anläggningar kunde konstateras på platsen för *en* av de registrerade fornlämningarna. Resterna av ytterligare två förhistoriska anläggningar upptäcktes i områdets norra del. Vidare arkeologiska insatser erfordras ej.

Vägar och trafik

Motorväg E6/E20, samt riksväg 17 utgör en förutsättning för trafikförsörjningen av planområdet med tillfartsmöjligheter från den sistnämnda. Den i områdets norra del befintliga markvägen har ej styrt planarbetet men dess anslutning österut mot natur- och bebyggelseområdena i Billeberga och Tofta påverkar gång- och cykelvägarnas sträckning inom området.

Järnvägar

Billebergabanan samt den framtida Västkustbanan påverkar planområdets disposition. Beträffande Billebergabanan finns tre olika framtida scenarier: banvallen kan utnyttjas som gc-stråk eventuellt i kombination med bussgata, alternativt kan järnvägstrafiken återupptas för godstrafik till en planerad Riksbangård Syd, alternativt kan banvallen bli en länk i en regional tågförbindelse Landskrona-Svalöv-Eslöv.

Den framtida Västkustbanans alternativa sträckningar inom Landskrona framgår av K-konsults utredning 1991-04-23 "Västkustbanan genom Landskrona": En av bansträckningarna går i skärning (schakt) genom planområdets nordöstra del.

Tekniska anläggningar

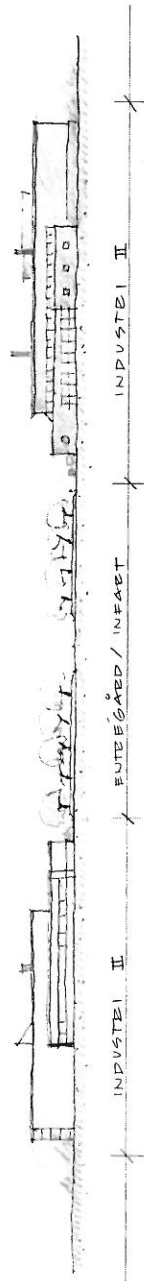
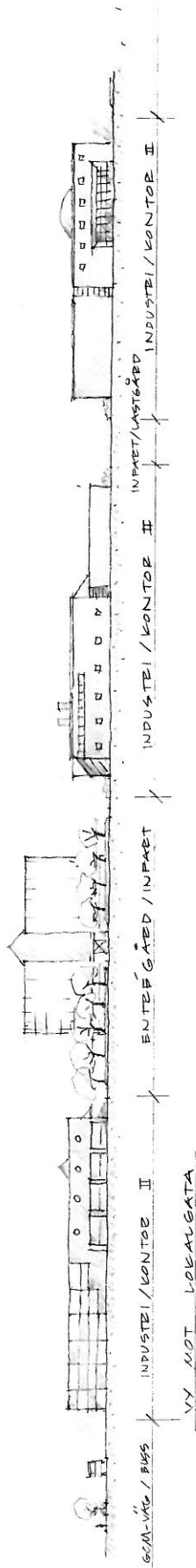
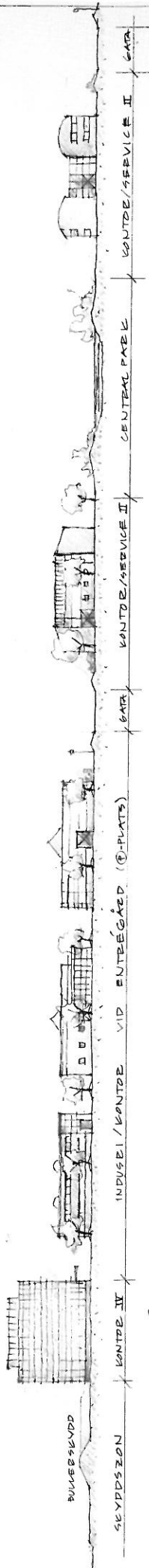
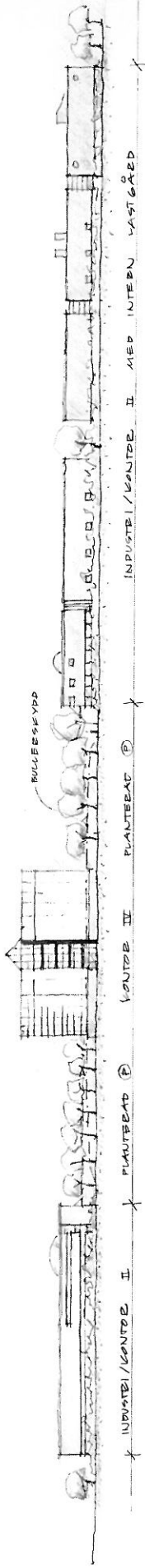
Två ledningsstråk, för starkström respektive tele, berör planområdet. Befintlig högspänningsledning (130 kV) delar området diagonalt i sydost och förutsättes kunna bibehållas under första utbyggnadsetappen av Örja Östra. En mellanorts-telekabel passerar området i sydväst men kommer att tas ur trafik om några år.

PLANFÖRSLAGET

Allmänt

Området byggs upp kring ett centralt parkrum. Detta kantas av byggnadsvolymer med utpräglad kontors- och servicekaraktär som utgör en gemensam resurs för hela verksamhetsområdet. Från riksväg 17 leder en huvudgata in i områdets östra del och delar sig runt parken. Gatan förbinder i senare utbyggnadsetapper riksväg 17 med Axeltoftavägen i söder. Väster och öster om parken etableras bebyggelsekvarter som avgränsas av vegetationsvolymer. I nordost, med skärning i terrängen, redovisas möjlighet att förlägga en framtida Västkustbana samt en järnvägsstation.

Byggnader inom området skall ges en hög arkitektonisk kvalitet. Enhetliga fasadmateri- al bör eftersträvas inom respektive kvarter, samtidigt som en över-



LANDSKRONA FÖRETAGSINR

PETER TORUDD ARKITEKTER AB		ÖRJA ÖSTRA	
INDUSTRI & KONTOR		INDUSTRI & KONTOR	
TYPELEVATIONER		TYPELEVATIONER	
1:400		1:400	
424		424	
A:43		A:43	

ETAPP I-II

gripande samordning av fasadmateriel och enhetliga skyltsystem bör åstadkommas. Vidare bör byggnaderna skiktas horisontellt med medvetna sockel- och bottenvåningsarrangemang samt ha bearbetade takuppbyggnader, siluetter och takavslutningar.

Enskilda byggnaders planlösning bör utformas så att person- och lastentréer orienteras mot entrégata respektive lastgård och enhetliga fasader vänds mot omgivande kvarter och trafikleder. Härigenom kan parkerings- och lasttytor samnyttjas, vilket ger större effektivitet i det totala markutnyttjandet samtidigt som ytbehovet för dessa funktioner blir mindre för det enskilda företaget.

Centralparken

Den centrala parken föreslås utformad så att den blir hela verksamhetsområdets "hjärta". Fritt formade promenadvägar samordnas med tillvaratagna schaktmassor till ett svagt böljande landskap med vegetationspartier och vattendammar. Dammarna sammanbindes för att även tjäna som dagvattenmagasin för hela Örja Östra.

Omgivande byggnader i den centrala parken bör utformas till mera exklusiva kontorshus med inslag av servicefunktioner - lunchrestauranger, bank, post samt någon mindre rekreatiönsanläggning.

Fullt utbyggt ryms inom parkenklaven 20 000 kvm våningsyta.

Västra området

Det ypperliga annonseringsläget mot E6/E20 och väg 17 utnyttjas för "kunskapsföretag" - en blandning av kontor samt industriell produktions- och utvecklingsverksamhet. Enklaven byggs ut norrifrån med fast formade kvarter om 1,5 - 3 hektar.

Byggnader uppföres i 2 våningar, vilka omsluter en intern lastgård för grövre godshantering. Rena och vårdade fasader vänds mot kvarterets omgivning. Varje kvarter utformas individuellt och kan rymma allt från industrihotell till en eller två större singel-etableringar. Den framtida tomtindelningen skall medge en 50-procentig expansion för det enskilda företaget.

Mellan byggnadskvarteren förläggs parkerings- och entrégårdar, förslagsvis med tuktade trädplanteringar. Som centralt motiv för hela verksamhetsområdet föreslås att varje entrégård i väster avslutas med en individuellt utformad byggnad i 4-5 våningar för renodlad kontorsverksamhet.

Fullt utbyggt inryms inom området cirka 45 000 kvm våningsyta.

Östra området

I områdets nordöstra del redovisas ett spårområde för Väst kustbanan. Eftersom banans sträckning ännu inte är studerad i detalj är spårområdet på detaljplane-kartan bredare än vad som i verkligheten behövs, men ger handlingsfrihet att

förskjuta banområdet i sidled. När läget lagts fast kan området också rymma servicefunktioner för externa besökare såsom bilservice, närbutik och motorhotell. Här förlägges också en eventuell järnvägsstation för Västkustbanan. Lämplig placering av dessa funktioner framgår av illustrationsplanen men byggrätterna regleras alltså inte i denna detaljplan.

Övriga östra enklaven byggs ut för verksamheter med större ytkrav, grövre lasthantering och tyngre trafik. Dessa fastigheter kan relativt enkelt, om behov finns, anslutas till järnvägsnätet i Landskrona om Billebergabanans banvall förses med spår.

Fast formade trädplanterade parkeringsytor avgränsar byggnadskvarteren. Den redovisade tomtindelningen om cirka 2 ha kan lätt slås samman till större tomter eller delas upp för mindre etableringar.

Fullt utbyggt ryms inom området cirka 40 000 kvm våningsyta.

Yttre miljö och vegetation

Företagsparken skall skapa förutsättningar för en god yttre och inre arbetsmiljö. För att uppnå detta är, förutom den arkitektoniska gestaltningen av byggnader, utformningen av vägsystem, gc-stråk, skylt- och belysningssystem samt friytor viktig.

Mot E6/E20 anläggs en 60 meter bred skyddszon med gräs och mjukt formade bullervallar samt bågformade planteringsytor framför byggnadskvarteren. Entrégårdarna avgränsas och samordnas med 4 - 5-våningskontoren.

De trädplanterade entrégårdarna utnyttjas för att visuellt strukturera området och byggs ut etappvis efter hand som bebyggelsen växer söder ut.

Huvud- och lokalgatan avgränsas mot omgivande bebyggelse med planterade, låga vallar från överskottsmassor.

Markreservat för den kommande Västkustbanan planteras med trädridåer när banans läge lagts fast. På liknande sätt avslutas området mot Billebergabanen.

Beträffande utformningen av den centrala parken, se ovan!

Person- och lasttrafik

Området ligger lättillgängligt i förhållande till E6/E20 och riksväg 17. En ny direktavfart i anslutning till motorvägskarusellen för söderifrån kommande trafik bör anordnas. Den ökade trafiken på väg 17 till följd av verksamhetsetableringen inom utbyggnadsetapp I kräver vägbreddning till två körfält i vardera riktningen. I anslutning till väg 17 anordnas en pendlarparkering med överskådlig orienteringstavla. Parkeringen skall senare samordnas med övrig parkering i verksamhetsområdets norra del, så att tillfarten kan ske från det interna vägsystemet i Örja Östra.

Huvud- och lokalgatan för Örja Östra byggs ut från riksväg 17 söderut längs den östra respektive västra verksamhetsenklaven och utbyggnadstakten bestäms av efterfrågan på mark för de olika verksamhetstyperna. De framtida broarna över Väst kustbanan ges en intressant och profilskapande utformning för att bilda portmotiv vid infarten till området.

En medvetet mjuk linjeföring ger rytm åt och förkortar perspektivet längs gatorna samt ger en succesiv exponering av bebyggelsen och entrégårdarna. I senare byggnadsetapper ansluts huvudgatan till Axeltoftavägen i söder och kommer då även att fungera som genomfartsled från Häljarp till E6/E20.

Avfarterna till last- och entrégårdarna i öster har ett inbördes avstånd av ungefär 200 meter och i väster cirka 120 meter.

Huvudgatan i öster har mark reserverad för framtida dubbelsidiga körbanor med planterad mittremsa.

Den samfälliga markvägen från väg 17 mot Tofta utgår till stor del när huvudgatan genom Örja Östra kommer till stånd.

Kollektivtrafik

En eventuell järnvägsstation i planområdets norra del erbjuder möjligheter för såväl interregionala, regionala som lokala persontransporter.

Den regionala busslinjen Landskrona-Svalöv ger Örja Östra en god kollektivtrafikförsörjning. Under utbyggnadsetapp I kommer sannolikt busslinjen att gå utefter väg 17 med hållplats vid Örja Östra.

Inför utbyggnadsetapp II blir det aktuellt att leda busstrafiken genom Örja Östra. Från Landskrona centrum via Österleden fortsätter linjesträckningen på Malmövägen-Kamgatan. Härifrån utföres separat bussgata samordnad med gång- och cykelväg i tunnel under E6/E20, fram till lokalgatan vid den västra verksamhetsenklaven där hållplats anordnas. Bussen leds vidare norrut på lokalgatan, där ytterligare en hållplats inrättas i anslutning till den eventuella järnvägsstationen. Därefter kan trafiken fortsätta mot Asmundtorp och Eslöv på Billebergabanans banvall.

Som alternativ linjedragning, och förutsatt att ingen järnvägsstation anlägges, kan busslinjen i stället, efter korsningen med E6, komma att fortsätta i rät linje över den centrala parken och vidare genom den östliga verksamhetsenklaven mot Billebergabanen. Planområdesavgränsningen i söder har utformats med hänsyn en sådan alternativ lösning. Erforderliga bussgator för denna variant kommer att redovisas i detaljplaneetapp II, om linjesträckningen då fortfarande är aktuell.

Gång- och cykeltrafik

Den ovannämnda gc-vägen under motorvägen övergår i en mjuk slingrande parkväg genom den centrala parken och fortsätter österut på befintlig markväg mot Tofta. Inom området samordnas även primära gc-stråk med huvud- och lo-

kalgatan, varifrån sekundära stråk leder till de enskilda entrégårdarna.

Parkering

Parkeringsytorna utformas som entrégårdar, vilka bör struktureras med gemensamma trädplanteringar. Inom västra området utföres parkeringsgårdarna med tillhörande körväg som gemensamhetsanläggning för att åstadkomma en enhetlig utformning och medge samnyttjande. Parkeringen har dimensionerats efter ett förväntat parkeringsbehov av 20 bilplatser/1000 kvm våningsyta. Den gemensamma parkeringen förutsätter parkeringsförbud för personbilar på övriga kvartersytor.

Miljökonsekvenser

Miljökonsekvensbeskrivning för hela verksamhetsområdet Örja Östra har utförts 1992-06-19 av Svenska Landskap AB, vilken sedermera kompetterats med en sammanfattning och en redogörelse för de nationella miljömålen. Trafikprognosen för verksamhetsområdet har omarbetats, varför ett supplement 1993-05-19 som behandlar luftföroreningar fogats till rapporten. Konsekvensbeskrivningen visar att den planerade bebyggelsen kommer att ha avskärmande verkan för utsikten från E6/E20 mot Rönneberga backar. Rekommenderade gränsvärden för trafikbuller och luftföroreningar underskrids.

Tågbullrets omfattning är svår att beräkna på grund av osäkerheten kring Väst-kustbanan - trafikens intensitet, tågens hastighet och det tekniska utförande av järnvägen är oklart. Planförslaget förutsätter att banan läggs i ett djupt schakt inom området, vilket är gynnsamt med hänsyn till bullerspridning. Särskilda åtgärder kan emellertid komma att behöva vidtas för att dämpa bullret ytterligare, till exempel övertäckning av järnvägen på sträckan genom Örja Östra.

Säkerhetsfrågor

En s k riskanalys har utförts av Det Norske Veritas Industry AB 1993-05-26. Denna visar att verksamhetsområdet inte ger upphov till onormalt stora risker människor, egendom och miljö i eller utanför området. Förväntade företagsetableringar ger sannolikt inte heller upphov till större risker och avstånd till befintliga industrier är tillfredsställande. Avstånden till E6/E20 och väg 17 är tillräckliga för att undgå akuta risker för personer i området vid olyckor med farligt gods. Så är även fallet för den planerade Västkustbanan.

Tekniska anläggningar

Planens utformning medger att befintliga elledningar kan ligga kvar. Kraftledningarna är i första hand ett visuellt problem; förläggning till ett läge längs Billebergabanan föreslås i samband med att västra och östra enklaverna byggs ut till 50 procent.

En telestation förläggs till områdets södra del. Befintlig mellanortskabel behöver läggas i rör om den inte är tagen ur trafik när det sydvästra kvarteret bebyggs.

Va-systemet byggs ut från Kamgatan väster om motorvägen. Ledningsdragningen samordnas eventuellt med buss- och gc-stråket som korsar E6/E20. Inom området samordnas ledningsdragningen med lokal- respektive huvudgatans sträckning.

Behövliga transformatorstationer och telestation redovisas som s k "Es-" respektive "Et-områden" i detaljplanen.

Uppvärmning föreslås ske med fjärrvärme. Provisoriska panncentraler behövs under en övergångstid innan anslutning kan ske till det centrala fjärrvärmenätets hetvattencentral.

Skyddsrum

Före bygglov skall anmälan och förfrågan göras till Stadsbyggnadskontoret för erhållande av skyddsrumsbesked.

ÅTGÄRDER UTANFÖR PLANOMRÅDET

Etapputbyggnaden

Enligt programskissen 1992-06-10 föreslås utbyggnaden av Örja Östra indelad i tre etapper med start från norr. Utbyggnadstiden för hela Örja Östra uppskattas röra sig om cirka 50 år. Utbyggnadens omfattning vid olika tidpunkter är ytterst svårbedömd, men uppskattas till följande:

Etapp	I			II			III			I-III
Verksamhet	K	JK	J	K	JK	J	K	JK	J	
År 2000	15'	20'	15'							50'
" 2010	10'	15'	10'	10'	15'	20'				80'
" 2020	5'	10'	5'	10'	10'	15'	5'	20'	10'	90'
" 2030				5'	5'	10'	5'	15'	10'	50'
" 2040							5'	10'	5'	20'
Summa	30'	45'	30'	25'	30'	45'	15'	45'	25'	290'

Ytor i 1000-tal kvm våningsyta

K anger kontor

JK anger kontor med lätt industri

J anger traditionell industri

Byggandet förutsätts ske växelvis inom de olika etappområdena. Etapp I antas utbyggd till 50 % innan etapp II påbörjas. Under etapp II:s utbyggnad fortsätter förtätningen av etapp I. Under etapp III:s utbyggnad fortsätter på motsvarande sätt förtätningen av etapp I och II.

Vägar och trafik

Plantech AB har gjort en trafikutredning 1992-11-20, kompletterad 1992-11-29, som redogör för effekterna på anslutande vägar. Denna har legat till grund för uppskattningar om *när* olika slag av ombyggnader i de yttre trafikaneläggningar na erfordras och i vilken *omfattning*:

Inför den fortsatta utbyggnaden enligt *programskissens* "Landskrona Företagspark, Örja Östra verksamhetsområde" etapp II-III, dvs *efter* detaljplaneetapp I, bör befintlig trafikplats vid motorvägen kompletteras med avfartsramp till riksväg 17 för norrgående trafik från E6/E20 samt ett fjärde "klöverblad" i nordvästra kvadranten. Vidare måste trevägskorsningen vid infarten från riksväg 17 till verksamhetsområdet ändras till en planskild fyrvägskorsning.

Inför den sista utbyggnadsetappen kan det bli nödvändigt att anordna kompletterande trafikförsörjning till verksamhetsområdet, eftersom det finns risk att väg 17 i norr och Axeltoftavägen i söder ensamma inte kan ta emot den kraftigt ökade trafikmängden från Landskrona tätort till Örja Östra.

På ännu längre sikt, efter att Örja Östra I - III färdigställts, möjliggör programskissens och detaljplanens utformning expansion åt öster genom redovisade "korridorer" i den östra verksamhetsenklaven.

MEDVERKADE TJÄNSTEMÄN

Såväl programskiss som förslag till detaljplan har utarbetats av Peter Torudd, Peter Torudd Arkitekter AB, i samråd med Lars Kvist, Stadsbyggnadskontoret, Landskrona Kommun.

REVIDERINGAR

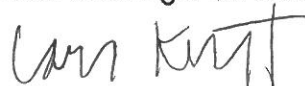
Planförslaget har reviderats 1993-06-01 varvid området för järnvägstrafik utökats medan byggrätterna för kontor, järnvägsstation och bilservice i planområdets nordöstra del utgått. Vidare har vägområdet vid väg 17 utvidgats och ledningsstråket för högspänningsledningen breddats. Utrymmen för transformatorstationer och telestation har säkrats i den formella detaljplanen. Redaktionella ändringar av mindre omfattning har också utförts.

Vid revidering 1993-08-11 har beteckningarna på detaljplanekartan ändrats, så att gata blivit huvudändamål för markanvändningen och järnväg sekundärändamål inom de arealer där de båda funktionerna sammanfaller. Före revideringen rådde det motsatta förhållandet. Även redaktionella ändringar av mindre omfattning har gjorts.



PETER TORUDD ARKITEKTER AB

Peter Torudd
arkitekt SAR



STADSBYGGNADSKONTORET

Lars Kvist
planchef