

Avskrift.

Kungl. Maj:t finner - efter framställning av stadsfullmäktige i Örnsköldsvik, i anledning varav utlåtanden avgivits den 18 januari 1956 av länsstyrelsen i Västernorrlands län och den 10 april 1956 av byggnadsstyrelsen - gott att, jämlikt 26 § byggnadslagen, fastställa ett av stadsfullmäktige vid sammanträde den 22 juli 1955 antaget förslag till ändring av stadsplanen för Västra Industrikvarteret, Åsdalen m.m., vilket förslag, innehållande jämväl stadsplanebestämmelser, angivits å en av arkitekten F. Lindström den 5 augusti 1954 upprättad, sedermera reviderad karta i två blad med därtill hörande beskrivning, dock att från fastställelse undantagas, dels - i enlighet med stadsfullmäktiges beslut - två å stadsplanekartan med röda/gränslinjer angivna områden, dels ock tomten nr 1 i kvarteret Amerika.

Kungl. Maj:t finner gott, jämlikt 36 § byggnadslagen, beträffande sagda tomt meddela förbud mot nybyggnad utan tillstånd av länsstyrelsen, att gälla till dess nytt förslag till stadsplan för densamma antagits, dock längst till den 1 juli 1961.

I samband härmed vill Kungl. Maj:t anbefalla länsstyrelsen att låta delgiva stadsfullmäktige innehållet i byggnadsstyrelsens ovan nämnda utlåtande, för vilket ändamål avskrift därav skall överlämnas till länsstyrelsen.

Detta får jag, på nådig befallning, härigenom meddela, varjämte avskrift av byggnadsstyrelsens utlåtande bifogas. Stadsplanekartan, bestämmelseförslaget och beskrivningen, försedda med påskrift att de tillhöra Kungl. Maj:ts beslut, överlämnas härjämte för att tillställas vederbörande. Stockholm den 4 maj 1956.

Sven Andersson /

Sven Åmark

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

Gerda Söderberg

TILL LÄNSSTYRELSEN I
VÄSTERNORRLANDS LÄN
ang. stadsplan för Västra
Industrikvarteret, Åsdalen
m.m. i Örnsköldsvik dnr D 71
Rätt avskrivet intygar:

Avskrift till
byggnadsstyrelsen
byggnadsnämnden, Örnsköldsvik
länsarkitekten, Härnösand
överlantmätaren, Härnösand

Bengt Sjögren

S 91/56

Byggnadsstyrelsens underdåniga utlåtande
angående ändring av stadsplanen för Västra Industri kvarteret, Ås-
dalen m.m. i Örnsköldsvik.

Det nu framlagda ändringsförslaget, vilket har till huvudsyfte att låsa de stadsplanemässiga förutsättningarna för vissa beslutade omlaggingar i fråga om järnvägsanläggningarna och riksvägen jämte därtill anslutande lokala trafikleder inom denna del av staden, har föregåtts av omfattande utredningar, i vilka bl.a. järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och byggnadsstyrelsen deltagit. Som resultat härav har enighet vunnits om de allmänna principerna för planområdets disposition. Vissa delar av de nya järnvägsanläggningarna har tidigare godtagits genom två skilda stadsplaneändringar som av Kungl. Maj:t fastställdes den 30 oktober 1953. Vid det tillfället förelåg även en översiktsplan för här berörda delar av staden. Det nu föreliggande planförslaget ansluter sig i allt väsentligt till denna översiktsplan.

Byggnadsstyrelsen har ingen egentlig erinran mot förslaget sådant detta nu föreligger. Styrelsen har hyst viss tvekan rörande lämpligheten att på nu angivet sätt taga i anspråk marken vid den nya järnvägsstationen för småindustri. Uteslutet synes icke vara att framdeles kan uppkomma behov av att disponera marken på annat sätt som bättre ansluter sig till läget och förhållandena i övrigt än den angivna småindustribebyggelsen. Med hänsyn till stadens härvidlag starkt hävdade önskemål och under de i beskrivningen angivna förutsättningarna i fråga om bebyggelsens arkitektoniska utformning anser styrelsen emellertid att förslagets utformning i detta hänseende bör godtagas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i samband med förslagets utställande framfört vissa synpunkter och önskemål angående dels Strandgatans bredd och utfartsförbud till riksvägen och dels den framlagda arbetsplanen för riksvägen m.fl. av de i förslaget ingående trafikanläggningarna. Med anledning härav har förslaget kompletterats med utfartsförbud för det område som bl.a. inrymmer småindustriområdena vid den nya järnvägsstationen. Om sådant förbud i andra delar visar sig behövt - vilket enligt byggnadssty-

relsens mening kan tänkas bli fallet exempelvis i fråga om idrottsområdet - för en komplettering i sådant syfte kunna ske sedermera och tanke bl.a. på återverkningarna på parkeringen kan i detta sammanhang ifrågasättas om icke förbudet, intaget i § 8 i bestämmelsen i förslaget, bort utformas så att även förbindelse för gångtrafik till skidbacken i fråga vill dock icke för sin del framställa något uttalande i detta avseende.

Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatta vidgningen för en del av Strandgatan kan enligt vad stadsarkitekten i sitt yttrande den 14 juli 1955 påvisat utan svårighet genomföras framdeles, om behov därav skulle uppkomma.

Påpekandena beträffande arbetsplanen innehåller inga anmärkningar mot stadsplaneförslaget.

Anmärkningarna från statens järnvägar och Idrottsföreningen Friska Viljor rörande en provisorisk utfartsväg under järnvägsvidukten vid skidbacken har föranlett ändring på stadsplanekartan.

Med anledning av denna ändring och till vad ägaren till tomten nr 8 i kvarteret Semaforen anfört rörande utfart från Alstigen får byggnadsstyrelsen i likhet med länsarkitekten understryka angelägenheten av att denna gata söderut bringas i anslutning till vägnätet inom Själevads kommun på sätt stadsarkitekten i sitt förutnämnda yttrande berört. I avvaktan därpå torde det, såsom även stadsarkitekten i sitt yttrande framhållit, ankomma på staden att i samråd med de statliga vägmyndigheterna anordna annan godtagbar provisorisk gatuanslutning.

Med anledning av anmärkningen från ägaren av tomten nr 8 inom Västra Industri kvarteret har visst område, omfattande bl.a. denna tomt, undantagits vid förslagets fastställelse.

Enligt förslaget har kvarteret Amerika i dess helhet avsetts att bebyggas för allmänt ändamål. Avsikten synes i och för sig välbetänkt, men med hänsyn till anmärkningarna från ägaren av den redan bebyggda tomten nr 1 och då något aktuellt behov av den angivna ändringen icke påvisats synes denna tomt tills vidare böra utgå ur förslaget.

I bl.a. en till länsstyrelsen ingiven skrivelse har ägaren av tomten nr 6 inom Västra Industri kvarteret anmärkt mot det ingrepp som genomförandet av vissa angivna gatusträckningar skulle

förorsaka beträffande hvar tomt. Den som har härvidlag bebyggt mark, och den avsedda ärendelagen är således i sig visst stöd för tomstens utnyttjande. Å andra sidan äro det beaktande av ägarens intressen icke kunna ske utan väsentliga eftergifter i fråga om grunddragen i det föreliggande förslaget. Anmärkningen synes därför icke böra hindra förslaget fastställande i befintligt skick.

Ägaren av tomten nr 4 inom kvarteret Australien har i en till byggnadsstyrelsen ställd skrivelse protesterat mot förslaget. Protesten avser i sig samma förhållanden som påtalats i samme ägares vid utställandet framställda anmärkningar. Med hänsyn till vad stadsarkitekten härom anfört i sitt förutnämnda yttrande synes vad ägaren anfört icke böra utgöra hinder för den begärda fastställelsen.

Beträffande övriga kvarstående anmärkningar från markägarnas sida ansluter sig byggnadsstyrelsen till den uppfattning som uttalats i stadsarkitektens och länsarkitektens yttranden samt i byggnadsnämndens protokoll den 14 juli 1955.

På grund av vad sålunda anförts tillstyrker byggnadsstyrelsen fastställelse av förslaget i den omfattning detta antagits av stadsfullmäktige, dock med undantag av tomten nr 1 inom kvarteret Amerika. Styrelsen hemställer även att föreskrifterna i 36 § första stycket byggnadslagen härvid tillämpas för sagda tomt samt att stadens myndigheter delgives vad styrelsen anfört i ärendet.

Remisshandlingarna bifogas. Stockholm den 10 april 1956.

Underdånigst

David Dahl

Ivar Jonsson

/ Paul Wilson

Vidimeras

Ex officio

Inez Schmöckel

Rätt avskrivet intygar:

Birgit Sjögren

STADSPLANEN FÖR KÖPENHAGEN
 Tilläggande förslag till ändring av stadsplanen i del av Ål-
 sköldsdeviks stad (Västra Industrikvartalen, se planbilaga.)

§ 1.

STADSPLANOMRÅDENS ANVÄNDNING

Mom. 1. Byggnadskvarter.

- a) Med A betecknat område får användas endast för allmän-
ändamål.
- b) Med B betecknat område får användas endast för bostadsän-
damål.
- c) Med Jm betecknat område får användas endast för småindu-
striändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas
olägenheter med hänsyn till sunnhet, brandsäkerhet och
trevnad. Bostäder få dock anordnas i den utsträckning som
fordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom om-
rådet.

Mom. 2. Specialområden.

- a) Med Tb betecknat område får användas endast för busstrafik
och därmed samhörigt ändamål.
- b) Med Tg betecknat område får användas endast för motorfor-
dons garagering, drift och skötsel och därmed samhörigt
ändamål.
- c) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägs-
trafik och därmed samhörigt ändamål.
- d) Med Ra betecknat område får användas endast som fritids-
område.
- d) Med Ri betecknat område får användas endast för idrotts-
ändamål och därmed samhörigt ändamål.

§ 2.

- MARK SOM ICKE ELLER I ENDAST MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS
- Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 3.

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR LEDNINGAR OCH FÖR
ALLMÄN TRAFIK

Mom. 1. Inom med u betecknad mark få icke vidtagas anordningar som
hindra framdragande eller underhåll av underjordiska all-
männa ledningar.

Mom. 2. Med x betecknad del av järnvägsområde skall hållas öppen för allmän gångtrafik.

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

§ 4.

BYGGNADSSÄTT

Mom. 1. I med I betecknat område får bebyggas endast med radhus eller kedjehus.

Mom. 2. I med F betecknat område får bebyggas endast med hus som uppförs fristående.

§ 5.

DEL AV TOMT SOM FÅR BEBYGGAS OCH ANTAL BYGGNADER Å TOMT

Mom. 1. Av tomt som omfattar med F betecknat område får högst en femtedel bebyggas.

Mom. 2. Å tomt som omfattar med F betecknat område får endast en huvudbyggnad och ett uthus eller annan gårdsbyggnad uppföras.

§ 6.

VÅNINGSENTAL

Mom. 1. Inom med I eller II betecknat område får byggnad uppföras med respektive högst en och två våningar.

Mom. 2. Inom med v betecknat område får utöver angivet våningsantal vind inredas.

Mom. 3. Där våningsantal ej finnes angivet får byggnad uppföras med det antal våningar som bestämmelserna angående byggnads höjd möjliggöra.

§ 7.

BYGGNADS HÖJD

Mom. 1. Inom med I, Iv eller II betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än respektive 4,4; 5,6 och 7,6 meter.

Mom. 2. Inom med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

§ 8.

FÖRBUD MOT UTFART

Över med fyllda cirkelar betecknad kvarters- eller annan områdesgräns får förbindelse som medgiver utfart med fordon icke anordnas.

Därest byggnad icke förlämnas i sådan ordning, såsom i den
upprättas stängsel, varit ej till ändrings öppning, som
fart annat än för gående.

Stockholm den 11 nov. 1955

Engenjörsfirmas
Kjessler & Mannerstråle AB
E. Lindström

Tillhör Byggnadsnämndens i
Örnsköldsvik beslut den 14/7
1955, § 173; betygar

Ex officio
Lars Thorsén

Tillhör Stadsfullmäktiges i
Örnsköldsvik beslut den 22/7
1955, § 131; betygar

Ex officio
Oläslig namnteckning

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut
den 4 maj 1956. Stockholm i
Kommunikationsdepartementet

Ex officio
Sven Åmark

Bestyrkes på tjänstens vägnar:
Majlis Olsson

Rätt avskrivet intygar:

Birgit Sjögren

B E S K R I V N I N G

tillhörande Förslag till Ändring av stadsplanen för del av Örn-
sköldsviks stad (Västra Industri kvarteret, Åsdalen m.m.)

Förslagets omfattning.

Förslaget omfattar i huvudsak den s.k. Åsdalen i västra delen av Örnsköldsvik, belägen öster och norr om Varvsberget och Örnsköldsviks fjärdens inre del. Förslaget begränsas i stort sett i söder av Jönköpingsgatan, i väster av Varvsberget och stadens gräns mot Själevads kommun, i norr av Dalgatan och i öster av tvenne kvarter (Amerika och Australien) belägna omedelbart väster om Lasarettsgatan. Det omfattar en areal av c:a 37 ha.

Gällande stadsplan.

För det område, förslaget omfattar, finnes gällande stadsplan, som fastställdes av Kungl. Maj:t den 21 mars 1941, 25 februari 1944, 23 januari 1948, 23 februari och 25 maj 1951 och den 30 oktober 1953 samt av Konungens Befallningshavande den 24 juli 1943 och 12 maj 1950.

Stadsplane- ändringens syfte.

Ändringsförslaget har tillkommit med anledning av de förestående omläggningar av trafiksystemet inom det berörda området. Dessa omläggningar beröra såväl huvudvägarna för gatutrafiken som järnvägslinjen. I samband härmed har det ansetts önskvärt att ändra markdispositionen inom området och bereda plats för nya anläggningar av olika slag. Sålunda måste en ny järnvägsstation tillkomma vid det nya huvudspåret av linjen Örnsköldsvik - Mellansel i stället för den nuvarande Västra Stationen.

Den befintliga busstationen med godsbilcentral är numera alldeles otillräcklig och plats måste beredas för ny busstation och godsbilcentral. Då det lämpligaste området härför visat sig vara det, som nu upptages av idrottsplatsen, måste ett nytt område för idrottsändamål anskaffas.

Slutligen ha önskemål framställts om beredande av plats för bensin- och serviceanläggningar, garage

m.m. i anslutning till det nya trafiksystemet.

Förberedande utredningar.

Stadsplaneförslagets upprättande har föregåtts av omfattande utredningar i syfte att få fram den bästa och mest ekonomiska lösningen av trafiksystemet. Dessa utredningar ha framlagts i form av utredningsplaner för olika alternativ, vilka jämförts med avseende på såväl trafiktekniska för- och nackdelar som kostnader. I samband med dessa utredningar har också markdispositionen i stora drag undersökts. Utredningsarbetet, som utförts av undertecknad firma har bedrivits i samråd med vederbörande myndigheter, stadens och länets såväl som centralmyndigheterna i Stockholm. Efter ingående prövning av de framlagda alternativen har enighet uppnåtts om det alternativ, som fått beteckningen III D, vilket sålunda lagts till grund för stadsplanens utformning.

Trafiksystemet.

Beträffande det föreslagna trafiksystemet hänvisas till vårt betänkande till utredningsplanen, alternativ III D, vilket här bifogas, dock utan tillhörande ritningar, kostnadsförslag och andra bilagor. Huvudvägen inom planområdet liksom även järnvägens föreslagna nya linjesträckningar överensstämmer både i plan och profil med denna utredningsplan och de förslag som upprättats av S.J.:s distriktsförvaltning.

Ny järnvägsstation.

I och med överflyttningen av huvudspåret i Örnsköldsvik - Mellansel till Åsdalens sydvästra sida försvinner givetvis den nuvarande Örnsköldsviks Västra Station. Genom sitt läge i närheten av stadens centrum har denna blivit den för persontrafiken viktigaste och mest frekventerade stationen i staden. Det har ansetts önskvärt att i samband med linjeomläggningen skapa en motsvarande station i anslutning till det nya huvudspåret. Plats härför har i stadsplanen beretts inom det nuvarande kvarteret Haga ungefär i linje med den mot väster förlängda Centralgatan. För gatutrafiken beredes tillfart från korsningen mellan nyssnämnda gata och infartsvägen västerifrån. Framför stationen föreslås en

rynlig stationsplan med parkeringsutrymme för bilar. På grund av terrängen och järnvägens profil kommer spår- och perrongplanet att ligga omkring en våning högre än gatuplanet, vartill hänsyn måste tagas vid stationsbyggnadens projektering. Givetvis får denna nya station icke samma fördelaktiga läge som den nuvarande - avståndet till centrum ökar med c:a 200 meter -, men den kommer att ligga väsentligt bättre till för persontrafiken än Centralstationen. Därtill kan såväl tillfart som parkeringsförhållandena ordnas betydligt bättre än vid den befintliga Västra Stationen.

Busstationen.

Den nuvarande busstationen är belägen vid Strandgatan strax söder om Lasarettsgatans mynning i förstnämnda gata. Såväl det utvändiga utrymmet för bussarnas in- och utkörning, som byggnaden, vilken utom väntsal rymmer magasin för gods till både bussar och lastbilslinjer, äro absolut otillräckliga för den trafik som skall avvecklas. Utvidgningsmöjligheterna på platsen äro ytterst ringa eller praktiskt taget obefintliga, varför ny busstation måste anläggas på annan plats. Stationen är avsedd att utnyttjas av de busslinjer som trafikera upplandet närmast staden samt för ett fåtal långdistanslinjer. Målet, resp. utgångspunkten för flertalet bussresenärer torde vara belägen inom själva stadskärnan med torget som tyngdpunkt. Busstationen måste därför ligga så nära centrum som möjligt. Dessutom bör den ha någorlunda god kontakt med andra kommunikationsmedel såsom järnvägen och rent lokala busslinjer samt självklart med huvudvägssystemet.

Det område som bäst fyller de nämnda kraven och samtidigt erbjuder tillräckligt utrymme för en tidsenlig busstation med möjlighet att utvidgas för framtidens ökade trafik är den nuvarande idrottsplatsen. På detta område, där denna är belägen, har sålunda plats reserverats i stadsplaneförslaget för en ny

busstation. Illustrationsmässigt visas hur stationen skulle anordnas med stationsbyggnad och plattformar. In- och utfart sker från den mot nordväst förlängda Strandgatan, vilken utgör en del av huvudvägnätet och har god anslutning till utfartsvägarna åt olika håll.

För lokala busslinjer föreslås en hållplats på Strandgatan i omedelbar anslutning till busstationen.

Den på illustrationskartan visade stationsbyggnaden har beräknats rymma en större väntsal med erforderlig kioskförsäljning, magasin för gods, som skall befordras med buss samt eventuellt kafé och konditoriservering i övervåningen.

Godsbilcentral.

Linjetrafiken med godsbilar föreslås helt skild från busstrafiken. Den skulle i stället kunna erhålla utrymmen inom det för motortrafikens behov reserverade kvarteret nordväst om busstationen mellan Strand- och Centralgatorna.

Bensin- och servicestationer.

Behovet av tomter för bensin- och servicestationer är synnerligen akut. Det synes också lämpligt att ansluta några dylika anläggningar till det nya trafiksystemet. Den bästa lösningen förefaller vara att koncentrera dessa till den korta förbindelseleden mellan trafikstråket västra infarten - Centralgatan å ena sidan och stråket Järnvägsvägen - Strandgatan å den andra. Här beräknas plats kunna beredas för fyra stationer, två på vardera sidan. Anordningarna för trafiken till och från dessa utformas så att in- och utfart endast sker i anslutning till trafikplatserna i förbindelsevägens båda ändar.

Industriområden.

Västra Industrikvarteret bibehålles för industriändamål med de smärre jämkningar som trafiksystemet kräver. En mindre utökning mot väster blir möjlig genom järnvägens förflyttning.

Önskemål om ytterligare industrimark företrädesvis för mindre lättare industri, bilverkstäder o.d. har framförts från stadens sida. Detta har tillgodosetts i an-

anslutning till den nya järnvägsstationen, där två mindre kvarter för småindustri utlagts med anslutning till stationsplanen. Stora krav måste givetvis ställas på den arkitektoniska utformningen av byggnaderna inom dessa kvarter, vilket byggnadsnämnden uttryckligen sagt sig komma att beakta.

Idrottsområde. För att möjliggöra busstationens förflyttning till den nuvarande idrottsplatsens område måste område för en ny idrottsplats utses. Som lämpligt härför har valet fallit på den del av Åsdalen som begränsas av den nya infartsvägen, Centralgatan, Dalgatan och industrispåret till Gullänget. På detta område kan, som illustrationskartan visar, beredas plats för en reguljär idrottsplats med åskådareläktare och åskådareplatser i slänten nedanför Dalgatan, en träningsplan (60 x 100 m), två ev. flera tennisbanor, samt en byggnad för idrottshall och simbadanläggning. Huvudentrén till området föreslås förlagd mot Dalgatan ungefär där Västra stationen nu ligger. Intill entrén ordnas en parkeringsplats för ett 40-tal bilar.

Vid sådana större evenemang, då ett stort antal åskådare kan väntas anlönda med bil, kan en infart för dessa öppnas direkt från Centralgatan och parkering ordnas på träningsplanen. Denna bör därför utföras grusbelagd och inhägnad så att anordningar för biljettförsäljning och biljettkontroll kan arrangeras.

Skidbacken. Skidbacken kommer efter järnvägens omläggning att i sin nedre del korsas av denna på en 18 meters viadukt. I samband härmed måste backen sänkas, samtidigt som det tidigare mycket långsträckta uppbromsningsplanet avkortas.

Man har diskuterat, huruvida behov av ett större antal parkeringsplatser i anslutning till skidbacken kunde föreligga. Emellertid är snötillgången vid de tidpunkter, då större tävlingar förekomma i backen,

vanligen så stor att man icke kan påräkna erforderlig snöröjning av några större parkeringsplatser för ett så tillfälligt behov. Det har därför ansetts överflödigt ~~att~~ att i stadsplanen reservera särskilda parkeringsutrymmen i skidbackens närhet.

Bostadsbebyggelse.

Planförvaldet upptar ingen mera omfattande bostadsbebyggelse. Kvarteret Semaforen väster om Järnvägsvägen är redan i gällande plan avsett för friliggande bebyggelse och har medtagits endast emedan dess östra gräns måste förändras i samband med ombyggnaden av nyssnämnda väg. Kvarteret kommer att genom en smal parkremsa avskiljas från vägen, mot vilken tomtutfarter icke bli tillåtna. All trafik till och från kvarteret måste sålunda hänvisas till vägen väster därom. Av tekniska skäl kan denna icke som hittills varit fallet anslutas till Järnvägsvägen i norr utan tillfarten måste ske från söder. Till dess detta hunnit ordnas, föreslås en provisorisk förbindelse fram till stationsplanen, vilken korsar järnvägslinjen vid den ovannämnda skidbacksviadukten. Denna förbindelse visar på illustrationskartan, men har icke ansetts böra fastställas i stadsplan.

I Åsdalens västligaste del, väster om industrispåret till Gullänget, har utmed Dalgatan utlagts några mindre kvarter avsedda att bebyggas med radhus eller kedjehus i en våning och inredd vind. Detta har skett dels för att utnyttja Dalgatan och däri nedlagda ledningar, dels för att genom denna bebyggelse erhålla en avskärmning av den föga tilltalande bebyggelsen utmed Dalgatan norra sida med dess höga grundmurar och garageinfarter.

Fritidsområden.

Resterande delar av Åsdalen jämte norra sluttningen av Varvsberget har i planen utlagts till fritidsområde.

Gatuhöjder.

Gatuhöjderna för de större trafiklederna ha anpassats efter de profiler som upprättats i samband med upprättande av arbetsplanen för dessa leder. Detta har i sin

tur medfört vissa justeringar av höjderna för anslutande gator. Beträffande Dalgatan ha vissa ändringar av fastställda höjder föreslagits, varigenom gatuprofilen anpassats till den faktiskt existerande profilen.

Stockholm den 20 augusti 1954.

Ingenjörsgörman

Kjessler & Mannerstråle AB

Fritjof Lindström

Tillhör Byggnadsnämndens i
Örnsköldsvik beslut den 14/7
1955, § 173; betygar

Ex officio

Lars Thorsén

Tillhör Stadsfullmäktiges i
Örnsköldsvik beslut den 22/7
1955, § 131; betygar

Ex officio

Oläslig namnteckning

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut
den 4 maj 1956. Stockholm i
Kommunikationsdepartementet

Ex officio

Sven Åmark

Rätt avskrivet intygar:

Birgit Sjögren