

REKONT

5277

LÄNSSTYRELSEN

Västernorrlands län
LänskanslietLänsstyrelsen anholder om bevis
huruvida *beviset* vunnit
laga kraft.
Härnösand 11. / 12 71

6.12.1971

11.12.1971

Kopia till
Statens Planverk
Planenheten
Lantmaterienheten
Byggnadsnämnden i
Sundsvall
Stadsingenjören
Vägförvaltningen
Aktonkommunfullmäktige i Sundsvalls kommun
och
851 85 11111111INKOM
CIVILDEP.

72 01. 12.

Festställelse av ändrad och utvidgad stadsplan för södra in-
fartslöden, Sundsvalls kommun

Länsstyrelsen fastställer med stöd av 26 § byggnadslagen ett
av kommunfullmäktige i Sundsvalls kommun den 28.6.1971 antaget
förslag till ändrad och utvidgad stadsplan för södra infarto-
leden, Sundsvalls kommun. Förslaget innefattar utöppningsbe-
stämmelser och karta upprättade av arkitekten Gunnar Ekström
den 20.12.1969 och reviderade senast den 7.5.1971. Till för-
slaget har även fogats en beskrivning. När fastställelsen und-
tegas två utskuden som på kartan markerats med blå strecklinjer.

Kartan förors med bevis om fastställelse.

Besvarar dets beslutet anföras för kommunen. Besvaren skall in-
kommit till civildepartementet inom tre veckor från den 6
tidiganden erhåll del av beslutet.

Sven Hjellin

28.

Lantmaterienheten

Länsstyrelsen

Sven Hjellin

Intill denna dag har enligt Civile-
departementets diarium besvär icke anförts
över detta beslut.

Stockholm den 26/12 1972

E. Sundberg
Registrator

BESKRIVNING tillhörande
förslag till ändring och utvidgning
av stadsplan för SUNDSVALL
beträffande SÖDRA INFARTSLEDEN M M

Del 1 Mokajen
Del 2 Båtsmanskajen m m
Del 3 Vindskärsudde

Handlingar

Förslaget åskådliggöres, förutom genom stadsplanekartan (del 1-3) med tillhörande bestämmelser och denna beskrivning, av

bilaga 1 Översiktskarta 1:50 000,
bilaga 2 Sammanställning av gällande stadsplaner samt planområdets begränsning, skala 1:2 000,
bilaga 3 Sammanställning av stadsplanekartor del 1-3 i skala 1:2 000,
bilaga 4 Illustrationskarta till framtida dispositionen i skala 1:1 000 och sammanställning i skala 1:2 000,
bilaga 5 Profiler för vägar, järnvägar och industrispår,
bilaga 6 Översikt av markägförhållanden 1:2 000,
bilaga 7 Vatten- och avloppsplan i skala 1:10 000 och 1:2 000 med tillhörande PM.

Områdets läge och begränsning

Som av bilaga 1 framgår är området beläget öster om stadens centrum. Det gränsar i norr mot Sundsvallsfjärden, i öster mot SCA:s forskningslaboratorium, i söder mot Björneborgsgatan och dess förlängning, i väster mot Solgatan och dess förlängning.

Gällande planer

Å bilaga 2 redovisas gällande stadsplaner inom och i anslutning till det aktuella området.

Förslagets syfte

Förslagets huvudsyfte är att klarlägga den framtida utbyggnaden av den Södra infartsleden, riksväg E4 och dennas anslutning till det lokala vägnätet. Förslaget reglerar även förbindelsen mellan huvudbangården och hamnbangården respektive hamnområdet samt dispositionen av vissa delar av hamnområdet.

Befintliga förhållanden

Vägar

Landsvägsallén är öster om Solgatan av synnerligen låg standard. Vägen är nu en uppsamlingsgata för hamn- och industrianläggningar samt längs vägen befintlig bebyggelse som dessutom nyttjas av genomgående trafik. Från Skönsmon anslutes några gator till Landsvägsallén.

Järnvägar

Förbindelse från huvudbangården till hamnområdet sker via en spårförbindelse väster om Solgatans anslutning till Landsvägsallén, vilken den korsar i plan. Bangårdens principiella uppläggning är att persontrafiken lokaliserats till dess södra sida, med ostkustbanan som genomgångsspår. På dess norra sida ligger all godshantering med utfarter från såväl stationsbyggnaden som gods-
magasinen och frilastningen mot Landsvägsallén.

Hamnområdet

På Vindskärsudde är huvudsakligen oljeupplag lokaliserade. Inom övriga delar av hamnområdet finnes dels ett cementlager med nya silobyggnader, dels olika företag i huvudsak sammanhörande med hamnrörelsens verksamhet.

Befintlig bebyggelse

Mellan järnvägsområdet och hamnområdet finnes en mångfald äldre byggnader, varav endast ett fåtal är väl underhållna.

Topografi

Området karaktäriseras av branta sluttningar mot norr, vilka i huvudsak består av ett mäktigt gruslager med några lerskikt. Inom vissa delar har grusfyndigheten utnyttjats så långt befintlig bebyggelse och vägar tillåtit detta.

Översiktliga synpunkter

I den år 1953 upprättade generalplanen för Sundsvall redovisas en huvudtrafikled, numera Europaväg 4, i ett läge mellan ostkustbanan och hamnområdet.

Den partiella delen av generalplanen för Sundsvall som avser huvudtrafikledens sträckning från Parkgatan till Kumo antogs av stadens fullmäktige den 23 april 1954. Det nu aktuella planförslaget följer generalplanens huvuddispositioner liksom riktlinjerna i det år 1967 för Sundsvall upprättade förslaget till trafikledsplan.

PLANFÖRSLAGETS DISPOSITION

Huvudproblemet har varit att skapa lämpliga och ändamålsenliga förutsättningar för utbyggnad av infartsleden och spårförbindelse mellan huvudbangården och hamnbangården.

Blivande infartsleden, riksvägen E4 (motorväg) redovisas inom ett med Ta betecknat område avsett för trafikändamål (motorväg). Motorvägens avsedda höjdläge inom detta område redovisas med särskilt markerade + -höjder, vilka dock icke är avsedda att fastställas utan enbart gälla som illustration av planförslagets innebörd. Större avvikelser från de illustrerade + -höjderna inom Ta-området (mer än 10-20 cm) och även inom järnvägsområdet bör icke komma ifråga med mindre än att avvikelsernas konsekvenser klarlägges i sin helhet.

Vägar

Infartsleden - E4 och lokalgatan

Planförslaget redovisar infartsleden, riksväg E4 och lokalgatan mellan Solgatan och SCA:s forskningslaboratorium i sin slutgiltiga utbyggnad, utom väster om viadukterna över det framtida anslutningsspåret från bangården till hamnområdet. Där redovisas en provisorisk anslutning av såväl lokalgatan som infartsleden till den befintliga Landsvägsallén. En utbyggnad av E4 vidare mot väster torde ligga längre fram i tiden.

Den i planförslaget redovisade infartsleden anslutes till Landsvägsallén omedelbart öster om korsningen mellan nuvarande järnvägsspår och Landsvägsallén. Cirka 6 m öster om denna korsning är den befintliga gatans avvägda höjd +4,58. Cirka 18 m öster om korsningen är den fastställda gatuhöjden +5,10 (stadsplanen fastställd den 22.12.1922). I planförslaget har infartsleden anslutits till den avvägda gatuhöjden +4,58.

Vid Solgatans anslutning till Landsvägsallén bibehålles utfarten från järnvägsområdet tillsvidare. Vid fortsatt framtida utbyggnad av infartsleden bör dock denna anslutning utgå, liksom den provisoriska anslutningen av lokalgatan från norr.

Lokalgatan norr om infartsleden avses som matargata till hamnområdet och längre mot öster belägna industriområden. Väster om Vindskärsudde föreslås en anslutning från lokalgatan till infartsleden.

Infartsledens och lokalgatans fortsatta utbyggnad mot öster måste ske i ett sammanhang med den utbyggnad som redovisas i planförslaget. Planförslaget förutsätter därför att nya stadsplaner öster om detta område upprättas inom mycket nära framtid. Varken infartsleden eller lokalgatan har i planförslaget därför anslutits till gatumark eller gatuhöjd.

Från Vindskärsudde föreslås en förbindelse via lokalgatan under infartsleden, järnvägen och Björneborgsgatan med anslutning till denna. Denna förbindelseled avses även tjäna som avlastande led för den väster ifrån via Bergsgatan, Björneborgsgatan kommande tunga genomfartstrafiken som söker sig mot söder (SCA:s virkestransporter, oljetransporter m m), till dess de stora trafik- anläggningarna norr och öster om centrum blir utbyggda.

Björneborgsgatan

Söder om ostkustbanan kommer den befintliga Björneborgsgatan, enligt det under 1967 upprättade förslaget till trafikledsplan för Sundsvall, att i framtiden utgöra en matarled. Den torde byggas ut med 4 körfält från väster fram till Prästgatan, eller Åkerigatan, varefter den skulle fortsätta med 2 körfält parallellt med ostkustbanan förbi kyrkan till Avtalsvägen. Enligt gällande stadsplan finns det öster om Kvarnzeliussgatans anslutning till Björneborgsgatan icke utrymme för en gata av denna karaktär. Vid en framtida utbyggnad av Björneborgsgatan som matarled torde området i norra delen av kvarteret Almedal och kvarteret Hammaren icke kunna betraktas som lämpligt för bostadsändamål. Dessa delar av kvarteren ligger även vid foten av en brant norrsluttning. Därest Björneborgsgatan skulle givas den bredd som erfordras för fyra körfält, torde även hela kvarteren Almedal och Hammaren stadsplanemässigt behöva omdisponeras.

Björneborgsgatan torde med tanke på trafikbelastningen på denna del i första hand byggas ut med 2 körfält. Den större bredden erfordras först längre fram i tiden när exploateringen av området söder om Björneborgsgatan börjar fullbordas.

I planförslaget redovisas Björneborgsgatan med 2 körfält och dispositionerna i kvarteret Almedal beröres icke. Det bör dock rekommenderas att stadsplanefrågan för kvarteret Almedal tas upp i en nära framtid, varvid även markreservationer för en breddning av Björneborgsgatan bör säkerställas. En utbyggnad av Björneborgsgatan öster om Prästgatan torde sannolikt icke vara aktuell i nära framtid. I planförslaget redovisas därför en provisorisk anslutning till Prästgatans och Björneborgsgatans nuvarande korsning.

Gällande gatuhöjder längs Björneborgsgatan ligger på en väsentligt lägre höjd än befintliga gatan. I planförslaget redovisade höjder är mindre avvikelser anpassade till befintliga förhållanden, dock ansluter de till gällande gatuhöjd vid Kvarnzeliussgatans korsning med Björneborgsgatan.

Bangård - järnvägsspåren

Planförslaget upptager ett nytt förbindelsespår från huvudbangården till hamnområdet respektive hamnbanbården. I förhållande till nuvarande spår är det nya spåret förskjutet ca 250 m mot öster. Det korsar infartsleden och lokalgatan planskilt. Från hamnbangården har utlagts ett järnvägsområde i huvudsak parallellt med nya lokalgatan och hamnområdet. Väster om Vindskärsudde reserveras utrymme för såväl ett genomgångsspår som två uppställnings-spår. Växlingsrörelser till hamnbangården och de ovan nämnda uppställnings-spåren begränsar möjligheten till korsning av järnvägsområdet, varför dessa i planförslaget särskilt markerats.

På illustrationsplanen redovisas en ny tänkbar sträckning av ostkustbanan. Den skulle ligga parallellt och omedelbart söder om infartsleden. Detta skulle skapa förutsättningar för en om disposition av den befintliga bangården, så att godstransporten flyttas mot dess södra områden med utfarter mot Björneborgsgatan. Härigenom skulle man i det närmaste kunna eliminera framtida utfarter från bangårdsområdet mot infartsledens fortsättning.

I det aktuella planförslaget har icke reserverats mark för en full utbyggnad av bangården så som redovisas på illustrationsplanen. Detta gäller närmast järnvägsområdets begränsning väster om nya förbindelsen med hamnbangården där infartsleden anslutes till befintliga Landsvägsallén.

Även norr om Björneborgsgatan erfordras vid den slutgiltiga utbyggnaden en utökning av järnvägsområdet. Med beaktande av att den slutgiltiga ombyggnaden av bangården tidsmässigt ligger relativt långt i framtiden (sista utbyggnadsetappen) torde justeringar av stadsplanen göras då så erfordras.

Hamnområdet

Vindskärsudde är i stor utsträckning redan utbyggd. Planförslaget anpassar sig här i huvudsak till de befintliga förhållandena och redan träffade dispositioner. Området mellan Vindskärsudde och befintlig siloanläggning avses också att nyttjas i huvudsak för oljeupplag.

Såväl öster om siloanläggningen som i planområdets östra gräns har med hänsyn till brandsäkerheten utlagts en 50 m bred zon som icke får bebyggas och där upplag ej får anordnas, varigenom området för oljeupplag skiljes från industrianläggningar och anläggningar i samband med hamntrafiken.

I planförslaget redovisas omfattande utfyllnadsmöjligheter av hamnområdet mot norr, särskilt vid Båtsmanskajen och inom planområdets västra del. Sistnämnda skulle ansluta sig till planerade kajanläggningar väster om det aktuella området.

Öster om Vindskärsudde, norr om SCA:s forskningslaboratorium, planeras även en utfyllnad. I planförslaget har icke tagits ställning till den tilltänkta utfyllnaden, då denna bör bedömas i ett större sammanhang tillsammans med strandlinjens utformning längre österut. Planförslaget är utformat så att det icke hindrar att en sådan utfyllnad efter särskild prövning kan verkställas.

Stödmurar, slänter

Genom tillkomsten av silobyggnader å stadsäga 3001 C har det uppstått stora svårigheter att kunna föra vägar och järnväg igenom den trånga passagen mellan kvarteret Björneborg och ovan nämnda silobyggnader. Det blir därför nödvändigt att anordna stödmurar vid slänterna mellan lokalgatan och infartsleden och sannolikt även vid SJ-spåret mot fastigheten tomt nr (10) inom kvarteret Björneborg.

Ett flertal tvärsektioner har studerats i skala 1:200 (se särskild utredning) och stödmurar torde icke erfordras i större utsträckning än vad som nämnts.

Slänterna redovisas med en lutning 1:1,5, vilket med beaktandet av topografin och det knappa utrymmet är en förutsättning till föreslagen disposition.

Miljösynpunkter

De branta slänterna mot norr och topografin i ost-västlig riktning i samspel med det begränsade utrymmet mellan ostkustbanan och hamnområdet ställer synnerligen stora krav på att området disponeras på ett ändamålsenligt och lämpligt sätt för järnvägar och vägar både i plan och höjdläge.

Den mycket varierande topografin har icke kunnat följas i nord-sydlig riktning och även i ost-västlig riktning har vägarnas höjdlägen icke kunnat anpassas till den befintliga terrängen. Det kräver stora omflyttningar av schaktmassor och överskott av schaktmassor kommer att uppstå vid utbyggnaden av vägarna och järnvägen. Schaktmassorna utgöres dock i huvudsak av grus, vilket vid en rationell planering av schaktningen kan avyttras på ett ekonomiskt räntabelt sätt eller disponeras på ett annat lämpligt sätt. Planförslagets genomförande kommer att medföra att landskapsbilden helt omgestaltas.

Björneborgsgatan ligger relativt högt och särskilt inom planområdets västra del blir det en hög slänt mot det framtida, omlagda, spårområdet. Infartsleden och spårområdet kommer att ligga på i det närmaste samma höjd. Mellan lokalgatan och infartsleden varierar slänthöjderna väsentligt och på vissa partier blir slänterna relativt höga. Det är synnerligen viktigt att man vid projektering av vägar m m på ett tidigt stadium ägnar stor omsorg åt slänternas utformning..

Den på illustrationsplanen redovisade trädplanteringen mellan infartsleden och järnvägsområdet skulle minska dominansen av spårområden och av den höga slänten söder om spårområdet. Från infartsleden öppnas möjligheten till en vidsträckt utsikt över Sundsvallsfjärden och landskapet och bebyggelsen på andra sidan fjärden.

Det är därför väsentligt att hamnområdet och dess anläggningar - som också kommer att bli synliga från den högre belägna infartsleden - ges en tilltalande utformning och att det icke helt skymmer utsikten från infartsleden. Från viadukten över förbindelsespåret till hamnområdet kommer man att få en utblick över stenstadens östra fasader.

Föreslagen plantering söder och norr om lokalgatan skulle skapa en god miljö för de människor som rör sig på denna och medverka till att slänterna mot riksvägen icke blir så påträngande samt i viss utsträckning göra bilden av anläggningarna inom hamnområdet mindre steril.

Från infartsleden sett mot norr skulle planteringarna längs lokalgatan innebära att övergången mellan landområdet och Sundsvallsfjärden skulle infoga sig mjukare i det vidsträckta panoramat.

Utbyggnadsetapper

Järnvägar

I första utbyggnadsetappen beräknas nuvarande utfartsspår bli förlängt mot öster och från detta utbygges ett nytt förbindelsespår till hamnbangården. Övriga utbyggnader av industrispåren kan ske successivt och är inte direkt beroende av övriga utbyggnadsarbeten för vägar.

Under andra utbyggnadsetappen torde en successiv ombyggnad av bangården bli aktuell, varvid dock ostkustbanan bibehålles i dess nuvarande sträckning.

Som sista utbyggnadsetapp torde ostkustbanan läggas om i den nya sträckning som visas i illustrationsplanen.

Gator

I första utbyggnadsetappen torde lokalgatan mellan Kumo trafikplats (belägen öster om aktuella planområdet) och Landsvägsallén byggas ut. Härvid torde även Mogatan provisoriskt anslutas till lokalgatan tills förbindelsen mellan denna och Björneborgsgatan är utbyggd.

Som andra etapp torde infartsleden byggas med den utformning som redovisas i den aktuella stadsplanen, dock sannolikt utan anslutningsramper för lokaltrafiken. Utbyggnad av riksvägen mot väster, såsom redovisas i illustrationsplanen, sammanhänger med när det blir aktuellt med flyttning av ostkustbanan i sitt nya läge, dels när trafikplatsernas utformning vid stationsområdet har klarlagts.

Illustrationsplanen

Illustrationsplanen redovisar den planerade slutgiltiga utbyggnaden av bangården, riksvägen och lokalgatan. På ritningen redovisas i stor utsträckning höjdförhållandena för såväl spåranläggningarna som vägar samt även lämpliga höjder på angränsande tomtmark.

Utöver vad som tidigare har nämnts om illustrationsplanen, bör det observeras att vid Björneborgsgatans framtida ombyggnad stora utfyllnader torde vara nödvändiga för att tomterna 2 och 3 i kvarteret Björneborg skall kunna bebyggas. Även anslutningen av Skönsmogatan bör ägnas ett särskilt studium då lutningsförhållandena kan bli besvärande.

Det bör ytterligare understrykas att genom den stora omgestaltningen av landskapet som stadsplanens fullföljande kommer att medföra, väsentliga ingrepp kommer att ske i naturen, varför det ur miljösynpunkt är av särskild betydelse att en omsorgsfull planering av de få ytor som kan bidra till en trivsam miljögestaltning tillvaratages.

Planändringar

Som tidigare framgått erfordras det för den slutgiltiga utbyggnaden av såväl järnväg som riksvägen planändringar väster om föreslagna förbindelseleden till hambangården samt till kvarteret Björneborg.

Markägoförhållanden

Å bilaga 6 redovisas översiktliga markägoförhållanden. Som framgår av kartan äges de i planförslaget berörda områdena i stor utsträckning av staden. Förvärv av enskild mark där användningssättet kommer att ändras pågår sedan flera år genom Sundsvalls Stads Fastighetskontor.

Vatten- och avloppsplan

Å bilaga 7 redovisas plan för vatten- och avloppsförsörjningen med tillhörande beskrivning, upprättad av Orrje & Co AB i Sundsvall.

I planförslaget redovisas på Vindskärsudde och öster om Båtsmanskajen "u"-områden utan prickning avsedda för framtida pumpstationer.

Samråd

Under arbetets gång har samråd skett med stadens nämnder, närmast Byggnadsnämnden, berörda förvaltningsorgan och kontor samt Vägverket - Vägförvaltningen - Statens Järnvägar och Länsstyrelsen.

Stockholm den 20 december 1968
Reviderat den 7 maj 1971

ORRJE & CO AB
Stadsplaneavdelningen

Adam de Békassy
Arkitekt SAR

Tillhör länsstyrelsens i

Västernorrlands läns be-

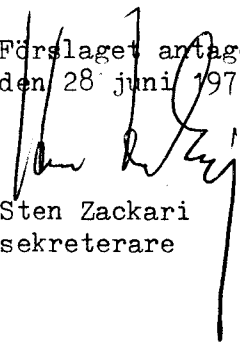
slut 6.12.1971

i ärende 11.2821-921-7

På tjänstens vägnar

[Signature]

Förslaget antaget av kommunfullmäktige i Sundsvall
den 28 juni 1971, nr 247, betygar i tjänsten;


Sten Zackari
sekreterare

BESTÄMMELSER tillhörande
förslag till ändring och utvidgning
av stadsplan för SUNDSVALL
beträffande SÖDRA INFARTSLEDEN M M

- Del 1 Mokajen
Del 2 Båtsmanskajen m m
Del 3 Vindskärsudde

§ 1

Stadsplaneområdets användning

Mom 1 Byggnadskvarter

Med Jm betecknat område får användas endast för småindustri-
ändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägen-
heter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad.

Mom 2 Specialområden

- a) Med Ta betecknat område får användas endast för trafikändamål
(motorväg).
- b) Med Th betecknat område får användas endast för hamntrafik och
därmed samhörigt ändamål.
- c) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik
och därmed samhörigt ändamål.
- d) Med Vb betecknat område skall utgöra vattenområde som icke får
utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för
bryggor i samband med hamntrafiken.

§ 2

Mark som icke eller i endast mindre omfattning får bebyggas

Mom 1 Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

Mom 2 Å med y betecknad del av hamnområde får upplag icke anordnas.

§ 3

Särskilda föreskrifter angående områden för ledningar och för allmän trafik

Mom 1 Å med u betecknad mark får icke vidtagas anordningar som hindrar
framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

- Mom 2 Med x^1 betecknad del av järnvägsområde får överbyggas med bro till en lägsta fri höjd av 6,1 m och skall hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.
- Mom 3 Med x^2 betecknad del av trafikområde skall i ett undre plan och till en fri höjd av minst 2,5 m hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.
- Mom 4 Med z^1 betecknad del av järnvägsområde får överbyggas med bro till en lägsta fri höjd av 5,9 m avsedd för allmän gatutrafik.
- Mom 5 Med z^2 betecknad del av järnvägsområde skall i ett undre plan och till en fri höjd av minst 4,6 m hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.
- Mom 6 Med z^3 betecknad del av järnvägsområde får överbyggas med trafikbro till en lägsta fri höjd av 5,9 m och skall hållas tillgänglig för trafikändamål (motorväg).
- Mom 7 Med z^4 betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för med hamnverksamheten samhörig allmän gatutrafik.
- Mom 8 Med z^5 betecknad del av trafikområde skall i ett undre plan och till en fri höjd av minst 4,6 m hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.
- Mom 9 Med z^6 betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för med hamnverksamheten samhörig allmän gatutrafik på sätt som byggnadsnämnden med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet prövar lämpligt.

§ 4

Byggnads höjd

- Mom 1 Å med plus jämte siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter över stadens nollplan som siffran angiver.
- Inom med Th betecknat område må dock för särskilt fall kunna medgivas den större höjd som påvisas vara erforderlig och som med hänsyn till stadsbilden, sundhet och brandsäkerhet samt i övrigt ur allmän synpunkt prövas lämpligt.
- Mom 2 Å med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran angiver.

§ 5

Förbud mot körbar utfart respektive infart, stängsel

I kvarters- eller annan områdesgräns betecknad med fyllda cirklar och med en utsträckning som markerats med pilar, skall med hänsyn till trafiksäkerheten fastigheten förseas med stängsel, vari ej får anordnas öppning som medgiver ut- respektive infart eller annan ut- respektive ingång mot gata eller allmän plats.

Stockholm den 20 december 1968

Reviderat den 25 november 1969

Gäller även för rev. den 7 maj 1971.

ORRJE & CO AB

Stadsplaneavdelningen

Adam de Békassy
Arkitekt SAR

Förslaget antaget av kommunfullmäktige i Sundsvall
den 28 juni 1971, nr 247, betygar i tjänsten;

Sven Zackari
sekreterare

Tillhör länsstyrelsens i

Västernorrlands läns be-

slut 6.12.1971

i ärende 11.082-921-71

På tjänstens vägnar:

Sven Zackari