

P 152

KOMMUNIK.-DEP:T.

Ink.d. 10 MAJ 1951

20/8 - 1951.
Landskrona i Malmöhus län

Ink. 6 MRS. 1951

Landskrona

B e s k r i v n i n g

tillhörande förslag till ändring av stadsplanen för kvarten BECKASINEN, ÖSTRA FÖRSTADEN, KORPEN, TEATERN m.m. i LANDSKRONA, uppgjort i september 1950.

Stadsplaneförslaget åskådliggöres å karta i skala 1:1000.

Förslaget åtföljes av:

bil.1: illustrationskarta,

bil.2: inventeringskarta.

För området gällande stadsplaner äro fastställda av Kungl. Maj:t den 9 oktober 1931 (kv. Korpen, del av kv. Östra Förstaden), den 7 juni 1935 (bangården, kv. Teatern och Gasverket m.m.) samt den 29 oktober 1943 (kv. Beckasinen och del av kv. Östra Förstaden). Vidare gälla av Kungl. Maj:t den 20 okt. 1933 fastställda provisoriska byggnadsföreskrifter.

Planens omfattning och utformning.

I samband med generalplanearbetet för Landskrona har gjorts utredning beträffande stadens trafikfrågor. Man har härvid utgått från den principen att vissa gator, som ha förutsättning härtill, skola ha större betydelse ur trafiksynpunkt än andra. Det fortlöpande stadsplanearbetet kommer att bygga på det differentierade gatunät, som sålunda föreslagits. Östra Infartsgatan - Föreningsgatan - Eriksgatan - Norra Infartsgatan är f.n. genomfartsled (huvudled) genom staden och alltså även tillfartsväg från Malmö och Hälsingborg. Östergatan utgör f.n. den närmaste förbindelsen mellan å ena sidan Östra Infartsgatan (Malmö) och å andra sidan hamnen samt de stora industriområdena. Östergatan fram till Järnvägs-gatan belastas följaktligen av tung och intensiv trafik. Då gatan på sina ställen är ganska smal och ofta korsas av andra gator kan man med fullt fog påstå att den icke är lämplig för sitt nuvarande ändamål. Det är dessutom ett önskemål, att Östergatan får karaktär av ren bostadsgata. I tidigare nämnd trafikutredning har även föreslagits, att Östergatan skall få en mera underordnad betydelse. I stället skola Ödmanssonsgatan och Tranchellsgatan anordnas som lämpliga trafikgator av genomfartskaraktär.

Här föreliggande förslag avser att klargöra hur Tranchellsgatan

i en viktig del skall utformas. Tranchellsgatan är f.n. utlagd till i höjd med tomt nr 3 i kvarteret Beckasinen. Gatans anslutning till Östra Infartsgatan är även studerad i generalplanen och kommer att i sinom tid klargöras i stadsplaneändring. Tranchellsgatan skall förlängas åt väster och sydväst genom att utläggas utefter bangården fram till Järnvägsgatan och järnvägsstationen. Härigenom kan i Tranchellsgatan erhållas en relativt ostörd och lämpligt dimensionerad genomfartsgata. Vissa nödvändiga anknytningspunkter mellan Tranchellsgatan och andra gator kunna utformas på sådant sätt, att viss grad av säkerhet och smidighet kan erhållas.

För att genomföra förlängningen måste en remsa mark tagas från nuvarande parkområdet vid teatern, vilket naturligtvis är att beklaga. En del av den mark, som tages i anspråk, användes emellertid redan som gång- och cykelbana och i norra delen kommer en viss utökning av parkområdet att ske.

Som framgår av den stadsplan, som fastställts av Kungl. Maj:t den 7 juni 1935 skulle Tranchellsgatan vid parken utläggas längre norrut än här är föreslaget. Å stadsplanekartan kan man göra jämförelsen. Tidigare stadsplanelinjer, fastställda den 7 juni 1935 och som ej skola bibehållas, äro här överkorsade. Nu föreslaget parkområde blir större än det, som tidigare fastställts i stadsplan.

Det har under de senaste åren blivit alltmer uppenbart att man snarast måste lösa frågan beträffande kommunikationen mellan å ena sidan stadens centrum och å andra sidan industriområdet öster därom. Mellan dessa områden ligger Statens järnvägars bangård. Bangården korsas nu av Gasverksvägen och järnvägstrafik och gatutrafik mötas i samma plan, vilket helt naturligt orsakar mycket besvär och skapar stora riskmoment. Det mest olyckliga är det förhållandet, att närmast vägen från stadens bostadsområden till de flesta stora industrierna, Öresundsvarvet, Landsverk, Emonds fabriker m.m. just går här. Följden blir också den, att långa köer med cyklister och bilar kunna stå bakom de fällda bommarna strax före och efter arbetstiden i fabrikerna.

Att någonting måste göras har länge varit uppenbart och hur frågan skulle lösas har diskuterats mycket ingående. Frågeställningen har varit denna: tunnel eller viadukt. Viaduktförslaget har emellertid ur ekonomisk och praktisk synpunkt visat sig vara det mest fördelaktiga och har även förordats av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, som under diskussionen tagit del av problemet.

Mot tunnel har anförts bl.a. följande skäl:

- a) Markens låga nivå i förhållande till havs- och grundvattenytorna gör att tunneln måste utföras vattentät.
- b) Det är mycket besvärligt att utföra tunnelarbete under trafikerade järnvägsspår och under vatten.
- c) Pumpverk måste anordnas för regnvatten.
- d) Det är svårt att ordna lämplig nedfartsramp från Brocksgatan. För att tillfredsställande lutning skall kunna erhållas måste Östergatan sänkas drygt 1 (en) meter med därmed följande konsekvenser för trafik och angränsande fastigheter.
- e) Kostnaden för tunnel skulle bli avsevärt mycket större än för viadukt.

Kungl. Järnvägsstyrelsen har hela tiden varit underrättad om diskussionens förlopp och även haft tillfälle att yttra sig beträffande diverse spörsmål i ärendet.

I den stadsplan, som fastställts av Kungl. Maj:t den 7 juni 1935, har bangårdens form och utsträckning angivits. I denna stadsplan ingick även ett förslag till viadukt. Enligt ett förslag från SJ år 1948 skall den del av bangården, som ligger öster om viadukten, något minskas, vilket skulle ske genom att den södra gränsen flyttas norrut. Det är av praktiska skäl icke möjligt att i detta sammanhang utföra denna ändring, varför den får ske senare i samband med planering för industriområdena. Här föreslås alltså att stadsplaneområdet i öster mot bangårdsområdet avslutas med en rak linje strax utanför den tidigare föreslagna viadukten. Härvid kommer en markremsa att tilläggas bangårdsområdet. Beteckningen Tj har införts och skall ersätta tidigare beteckning B för område för järnvägsändamål. Beteckningen B har i detta förslag och i modernare stadsplaner använts för att angiva bebyggelse för bostadsändamål. Det förhållandet uppstår nu att bangårdsområdet får två beteckningar, B och Tj. B kommer att gälla utanför det nu aktuella stadsplaneområdet. Som tidigare antytts skall emellertid inom en snar framtid stadsplan uppgöras för industriområdet söder om järnvägen och i detta sammanhang kan resterande del av bangårdsområdet få modernare beteckning.

I kvarteret Beckasinen och i östligaste delen av kvarteret Östra Förstaden har en viss nybebyggelse skett i enlighet med fastställd stadsplan. Föreliggande förslag visar en vidare utbyggnad av detta bostadsområde kring en allmän lekplats. En envåningsbyggnad å tomt nr 17 A skall bevaras och användas i samband med lekplatsen. Byggnaden är i gott skick och är en prydlig exponent för sin tid (1800-talets slut). Västra delen av kvarteret Östra Förstaden skall utnytt-

jas till hantverksändamål. Landskrona hantverks- och industriförening har hos byggnadsnämnden anhållit att möjlighet att bygga s.k. hantverksgård skall finnas inom denna del av staden. All erforderlig mark äges av staden. Å tomt nr 14 i kvarteret Östra Förstaden ligger en magasinsbyggnad från senare hälften av 1800-talet. Byggnaden har fyra våningar och är i gott skick och borde kunna ingå i hantverksgården. Byggnaden utmärkes av en viss storslagenhet och är väl värd att bevaras och borde kunna komma till användning på ett lämpligt sätt.

Tomt nr 17 B i kvarteret äges av Kristliga Föreningen av Unga Män. Föreningen har beretts möjlighet att överbygga gården i en våning för att tillgodose behovet av samlingslokal.

I kvarteret Korpen föreslås bostadshus i tre våningar samt några envåningslängor, som kunna utnyttjas som garage.

Östergatan skall på ett enstaka ställe breddas (vid västra delen av kvarteret Östra Förstaden).

Söder om bangården börjar det industriområde, som sträcker sig ända till Norra hamnbassängen och Stora hamnbassängen. Beslut har fattats att detta industriområde skall stadsplanläggas snarast möjligt. I föreliggande förslag har därför endast medtagits några mindre delar av området för att lämplig avgränsning av planen skall erhållas.

Nuvarande bebyggelse m.m.

Som framgår av bifogade inventeringskarta består nuvarande bebyggelse i kvarteret Östra Förstaden, och Korpen till övervägande del av äldre hus i en våning.

Å tomterna nr 6 och 7 i kvarteret Korpen ligger vid Östergatan en byggnad från ungefär år 1900. Den är i relativt gott skick och man kan förvänta att den kan bli kvarstående ännu en del år. Denna byggnad kommer enligt förslaget att delvis ligga på mark, som icke får bebyggas. I bestämmelserna har dock beretts möjlighet att utföra till nybyggnad hänförliga ändringar i huset.

I kvarteret Gasverket äro, som namnet antyder, stadens gasverksbyggnader belägna. Här ligga bl.a. 4 st. gasklockor av varierande höjder.

Å stadsägan nr 55 J uppföras byggnader av Svenska Limämnesfabriken, som skall flytta bort från tomterna nr 12, 13 och 15 i kvarteret Herkules.

Ingen ändring i befintliga gators höjdlägen föreslås. Viadukten,

förlängningen av Tranchellsgatan samt övriga nya gatudelar har i planen fått sina höjdlägen fixerade. Anslutning till fastställda och befintliga gatuhöjder har skett på några undantag när. I korsningen mellan Östergatan och Regeringsgatan är i stadsplan fastställd höjden + 2,6. På grund av trafiktekniska skäl skall utformningen av korsningen ändras och det visar sig då icke vara lämpligt att bibehålla gatuhöjden med detta läge. Den bör istället förskjutas 7 - 8 meter norrut. Någon ändring av Regeringsgatans fastställda och nuvarande höjdläge föreslås icke, varför den nya höjden visar den befintliga gatunivån. Trafikområdet mellan bangårdsområdet och stadsägan nr 55 J (nordost om stadsägan nr 55 J) kan icke få någon anslutning till fastställd höjd, emedan här icke finnes stadsplan. Den höjd, + 2,0, som här föreslagits motsvarar emellertid den befintliga marknivån.

Landskrona den 11 september 1950.

Gunnar Lydh

/ Gunnar Lydh /
stadsarkitekt.

Med anledning av erinringar från vissa fastighetsägare har stadsplaneförslaget reviderats i följande avseenden.

1. Garagelängan å tomt nr 1 i kv. Korpen (utefter Tranchellsgatan) har förlängts med 8 meter.
2. Gränsen mellan tomterna 18, 19, 21 och 22 i kv. Östra förstaden och allmänna platsen (lekplatsen) har flyttats 3 m söderut. Motsvarande förskjutning av gränslinjen har även skett inom tomten nr 17 B.
3. Enligt önskemål från Kungl. Järnvägsstyrelsen har beteckningen Taz å kartan ändrats till Tjz. Som följd därav har även § 1 mom. 7 och 8 i bestämmelserna ändrats.

Landskrona den 15 nov. 1950.

Gunnar Lydh

/ Gunnar Lydh /
stadsarkitekt

År 1951 den 22 januari, § 22, blev förestående beskrivning över förslag till ändring av stadsplanen för kvarteren Becka-

sinen, Östra Förstaden, Korpen och Teatern m.m. i Landskrona anta-
gen av stadsfullmäktige, betygar

Landskrona den 1 mars 1951.

In fidem:

Carl-Göran Ljunggren
(Carl-Göran Ljunggren)
Stadssekreterare

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut
den *7 december* 1951.
Stockholm i Kommunikationsdepartementet
Ex officio:

Torsten Josefsson