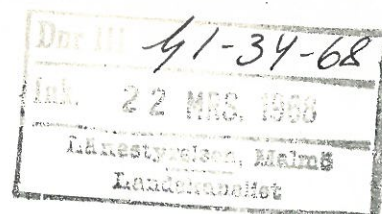


Ark 1270



BESKRIVNING

tillhörande

FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV
STADSPLANEN FÖR KVARTERET
ÖSTRA ROTEN
I LANDSKRONA.

Tillhör länsstyrelsens i Malmöhus län
resolution den 26 juli 1968;
betygat.

Malmö i landskansliet 16 september 1968

På tjänstens vägnar:

Blum

Förslaget är upprättat av stadsarkitektkontoret
i Landskrona den 20 november 1967.

Förslaget är avfattat på karta i ett blad i skala 1:400
och i särskild handling, stadsplanebestämmelser.

Gällande stadsplaner för kvarteret samt angränsande gator
och kvarter har följande fastställersedata:

- Kungl. Maj:t den 27 maj 1904,
- Kungl. Maj:t den 27 juni 1947,
- länsstyrelsen den 21 januari 1957,
- Kungl. Maj:t den 7 juni 1935,
- Kungl. Maj:t den 7 maj 1943,
- länsstyrelsen den 4 april 1952,
- länsstyrelsen den 18 december 1961,
- länsstyrelsen den 23 februari 1967.

Sistnämnda fastställelsebeslut är överklagat.

Kvarteret Östra Roten begränsas av Rådhusgatan, Nygatan,
Järnvägsgatan och Norra Långgatan. Området är i huvuddrag
plant. Järnvägsgatan lutar dock 0,9 meter mot söder och
Norra Långgatan 1,4 meter mot öster. Trädgårdsgatans korsning
med Norra Långgatan överensstämmer i höjd med Nygatan.
Kvarteret genomskäres i sin sydöstra del av rester av ett
forminne, sannolikt en gammal vallgrav. Kvarterets tomter
är bebyggda med äldre hus av varierande kvalitet. Hörnhuset
å tomt nr 27 är dock nytt (byggnadsår 1958). Flertalet tomter
utefter Nygatan och Norra Långgatan är saneringsmogna. Ägaren
till tomterna 16, 17, 1, 20 och 29 har för avsikt att igång-
sätta sanering å dessa tomter snarast möjligt.

I det förslag till revidering av 1951 års generalplan, som
daterats i april 1966, upptages kvarteret som citykvarter.
Generalplanen föreslår som reserv ett gatugenombrott i bl.a.
kvarteret Östra Roten och främsta skälet härtill är en
komplettering av butiksstråken. Generalplanen säger härom :
"cityområdets funktionsduglighet är starkt beroende av att
de viktigaste butiksstråken befrias från störande biltrafik,
varigenom de blir ägnade att tjäna som strög, där man kan
flanera i lugn atmosfär," -. (C.II.3, sid 6). Generalplanen
föreslår vidare att bl.a. Rådhusgatan och Nygatan även blir
gångstråk.

Generalplanens intentioner föreslås fullföljda dels vad avser
användningen som citykvarter och dels vad avser kvarters-

genombrottet.

Förslaget innebär att den gamla karaktären av kringbyggd gård med bostadshus utefter gatorna i princip bibehålles. Genombrott upptages i Trädgårdsgatans förlängning. Föreslagna höjdbestämmelser för bebyggelsen utefter gatorna medger bibehållande av de värdefullare gatuhusen. Mot Järnvägsgatan föreslås 18,3 meter, vilket motsvarar nuvarande hushöjd, mot Norra Långgatan och Rådhusgatan 15,3 meter med indragen femte våning och mot Nygatan höjden 12,3 medgivande fyra våningar. Bestämmelserna medger rätt att inreda butiker och bostäder i hela kvarteret. Utefter Norra Långgatan och delar av Rådhusgatan föreslås att bottenvåningen indrages 3 meter. Härigenom erhålles en regnskyddad gångbana utefter butikernas skyltfönster.

Kvartersgenombrottet följer tomt 7 och i huvuddrag tomterna 27 och 12. Ett motsvarande genombrott av kvarteret Erik Dahlberg är föreslaget i generalplanen.

Gårdsöverbyggnad föreslås i två våningar.

På gården skall anläggas lekplatser för mindre barn och utföras planteringar.

Generalplanen föreslår (kartbilaga C.IV.3) att Nygatan och Rådhusgatan ändras till gånggator. Tomterna 12 och 27 är åtkomliga för varuleveranser via kvartersgenombrottet. Om till tomt 7 lägges den del av tomt 28, som ligger mellan planförslagets genombrott och tomten kan även den på detta sätt bildade fastigheten nås av varuleveranser från genombrottet. Efter en sådan fastighetsbildning kan Rådhusgatan utläggas som gånggata.

Järnvägsgatan och Norra Långgatan kommer att bibehållas som bilgator.

Samtliga kvarteret omgivande gator föreslås oförändrade.

Tillgänglig byggnadsyta för bilplatser blir c:a 11.000 m² i gårdsbyggnaden om källare medräknas och avdrag göres för ytor använda för butiker och kontor. Efter normen 25 m² per bilplats innebär detta maximalt 440 st. bilplatser, vilket betyder att bilplatsbehovet för kvarterets butiker, kontor, bostäder m.m. bör kunna täckas av ytor tillgängliga inom kvarteret.

Vid planförslagets uppgörande har samråd skett med länsarkitekten, stadens tekniska verk, gatukontoret och vissa markägare.

Landskrona den 20 november 1967.

(Gunnar Lydh)
Stadsarkitekt

(Dag Abelin)
Stadsplanarkitekt

År 1968 den 26 februari, § 23, blev förestående be-