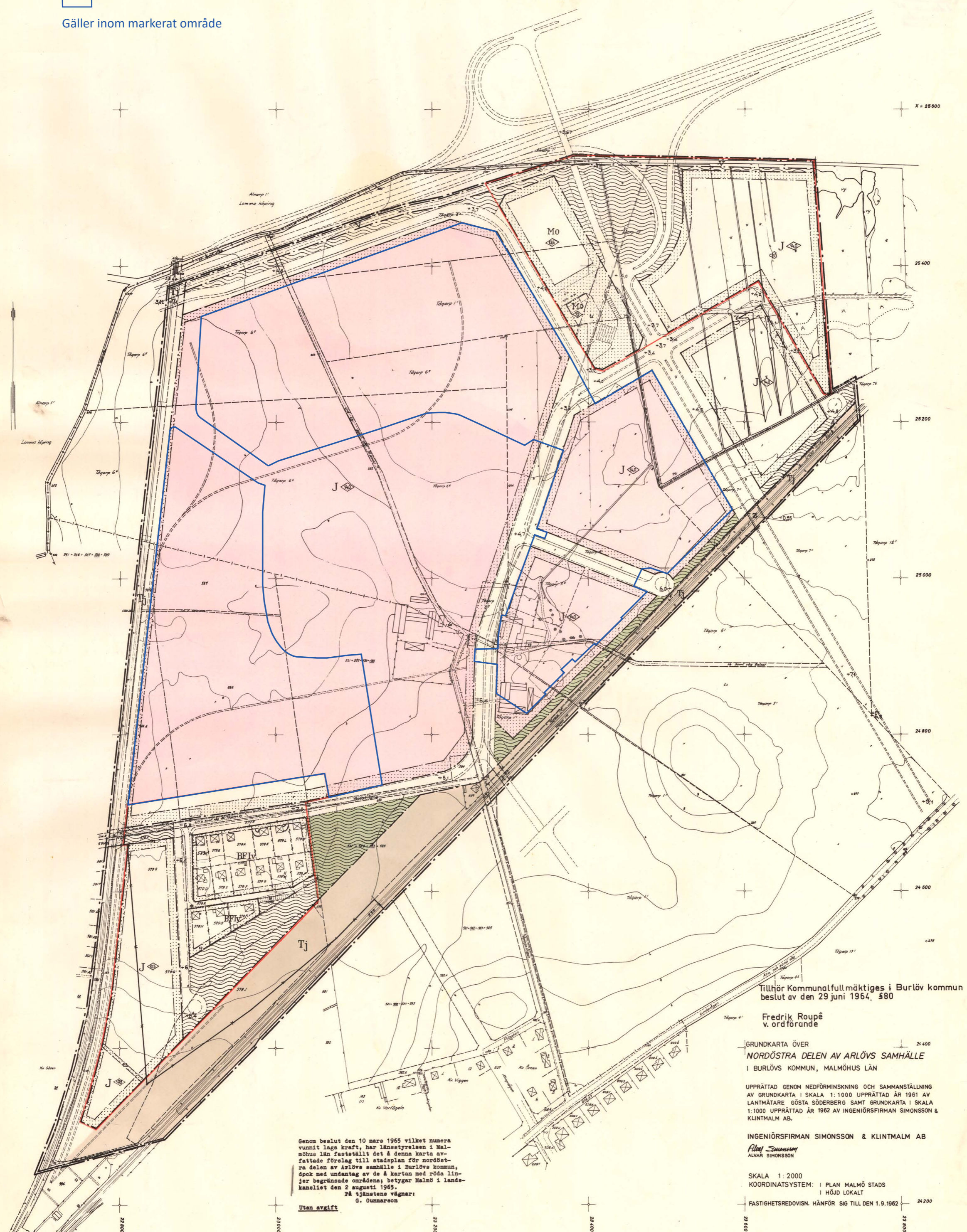


Gäller inom markerat område



Tillhör Kommunfullmäktiges i Burlöv kommun beslut av den 29 juni 1964, §80

Fredrik Roupé v. ordförande

GRUNDKARTA ÖVER
NORDÖSTRA DELEN AV ARLÖVS SAMHÄLLE
I BURLÖVS KOMMUN, MALMÖHUS LÄN

UPPRÄTTAD GENOM NEDFÖRMINSKNING OCH SAMMANSTÄLLNING AV GRUNDKARTA I SKALA 1:1000 UPPRÄTTAD ÅR 1961 AV LANTMÄTARE GÖSTA SÖDERBERG SAMT GRUNDKARTA I SKALA 1:1000 UPPRÄTTAD ÅR 1962 AV INGENIÖRSFIRMAN SIMONSSON & KLINTMÄLM AB.

INGENIÖRSFIRMAN SIMONSSON & KLINTMÄLM AB
Alvar Simonsson

SKALA 1:2000
KOORDINATSYSTEM: I PLAN MALMÖ STADS
I HÖJD LOKALT
FASTIGHETSREDOVISN. HÄNFÖR SIG TILL DEN 1.9.1962

Genom beslut den 10 mars 1965 vilket numera varit i laga kraft, har länsstyrelsen i Malmöhus län fastställt det å denna karta avfattade förslaget till stadsplan för nordöstra delen av Arlövs samhälle i Burlövs kommun, dock med undantag av de å kartan med röda linjer begränsade områdena; betygar Malmö i landskansliet den 2 augusti 1965.
På tjänstens vägnar:
G. Gunnarsson

Utan avgift

- Stadsplanegräns belägen 3 m utanför det område för vilket fastställelse sökes
- Gällande områdesgräns
- Gällande områdesgräns avsedd att utgå
- Gatu-, kvarters- och annan områdesgräns
- Bestämmelsegräns
- Gränslinjer ej avsedda att fastställas

- Gata
- Park eller plantering
- BF Område för bostadsändamål, fristående hus
- J Område för industriändamål
- Mo Område för motortrafikändamål
- Tj Område för järnvägsändamål
- V Vattenområde

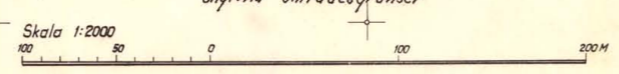
i länsstyrelsens beslut angivna områdesgränser

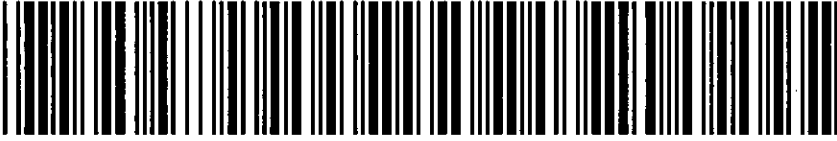
- Mark som icke får bebyggas
- Iv Antal våningar jämte vindinrening
- Byggnadshöjd
- u Mark tillgänglig för underjordiska ledningar
- Z Del av järnvägsområde tillgänglig för allmän gatutrafik
- X Del av järnvägsområde tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik
- +5,4 Gatu- höjd

FÖRSLAG TILL STADSPLAN FÖR NORDÖSTRA DELEN AV
ARLÖVS SAMHÄLLE
BURLÖVS KOMMUN, MALMÖHUS LÄN

Upprättat i april 1963
Ändrat av byggnadsnämndens beslut den 14 april 1964
Arne Strömstedt
Arkitekt SAR

Kopiera skiljet med originalbetyg.
Stockholm den 24/11 1965
SVENSKA REPRODUKTIONS AB
G. Lundberg





Akt nr:
12 - BUR - 522

AU\$12-BUR-522

522

BURLÖV

karta: P

Akten innehåller 17 ~~sidor~~ sidor.
Till akten hör _____ kart

LÄNSSTYRELSENS I MALMÖHUS LÄN
 resolution i ärende angående fast-
 ställelse av förslag till stadsplan
 i Burlövs kommun; given å lands-
 kansliet i Malmö den 10 mars 1965.

Dnr III G1 74 64

Vid sammanträde den 29 juni 1964 beslöt kommunalfullmäktige i Burlövs kommun antaga ett förslag till stadsplan för nordöstra delen av Arlövs samhälle, vilket förslag åskådliggjorts på en av arkitekten Arne Strömdahl i april 1963 upprättad karta med tillhörande beskrivning.

Mot förslaget har framställts erinringar dels av Axel Perssons sterbhus jämte ytterligare ett antal ägare till mark i sydvästra delen av planområdet med yrkande bl.a. om planfri korsning över stambanan för trafik med motorfordon, dels av Axel och Brita Jönsson, vilka gör gällande att förslaget ej skulle lämna ägaren av stadsägan nr 579 möjlighet till infart till befintligt källargarage och dels av Statens järnvägar, som yrkar ökning av vissa Tj- och Tjzområden.

Yttranden över förslaget har avgivits av vägförvaltningen, länsingenjören, överlantmätaren och länsarkitekten i länet. Länsarkitekten har därvid anfört bl.a. följande: "För Burlövs kommun finnes upprättat ett förslag till generalplan. Det föreliggande stadsplaneförslaget överensstämmer icke helt med generalplaneförslaget, som bl.a. avser att hela området mellan järnvägarna skall avsättas till industrimark. I stadsplaneförslaget avses ett 15-tal befintliga villabyggnader för all framtid kvarligga som bostadsområde, trots att detta kommer att ligga helt isolerat från övrig bostadsbebyggelse och från serviceanläggningarna inom samhället.

Markägarna inom nämnda bostadsområde har i skrivelse redan den 2 juli 1963, vilken skrivelse av länsarkitekten införskaffats och bilagts ärendet, påpekat områdets isolerade läge samt hemställt, att Tågarpsvägen måtte utformas som planfri korsning med järnvägen, varigenom en bättre kontakt mellan området och samhället i övrigt skulle kunna erhållas. Det nu framlagda planförslaget medger gång- och cykeltrafik över järnvägen i Tågarpsvägens nuvarande sträckning, under

det att fordonstrafik hänvisas till de gator som betjänar industriområdet.

Mellan ifrågavarande bostadsområde och föreslagen industribebyggelse har vidare redovisats en skyddszon om endast 30 à 40 meter. Denna skyddszon måste ökas till minst 50 meter, därest bostäderna på lång sikt skall kunna kvarligga utan väsentligare störningar från kommande industribebyggelse. Med hänsyn till bostadsområdets isolerade läge kan det dock ifrågasättas om man icke hellre borde räkna med att bostäderna på längre sikt få övergå till småindustribebyggelse i enlighet med generalplaneförslagets anvisning. Med hänsyn härtill synes kommunen böra beredas tillfälle till förnyat övervägande av planförslaget i denna del, varför det med röd linje på bifogade karta angivna området föreslås att nu undantagas från fastställelse.

Vid granskning av upprättad arbetsplan för byggande av den i planområdets norra del illustrerade vägen har vidare konstaterats, att i arbetsplanen redovisade anslutningar till nämnda väg ej helt överensstämmer med plankartans redovisning. Enligt arbetsplanen föreslås sålunda anslutningsvägarna att framdragas över mark, som i planförslaget redovisats som motell- och industrimark. Ett förslag till stadsplan, vilket helt ansluter sig till ovan nämnda arbetsplan har emellertid upprättats och avses att inom kort utställas inför berörda markägare. Med hänsyn härtill synes det område vid trafikplatsen, som å den bilagda kartan ävenledes markerats med röd linje, böra undantagas från fastställelse." I fråga om de mot förslaget riktade erinringarna har länsarkitekten föreslagit, att erinringarna icke skall föranleda någon åtgärd, samt därvid hänvisat till planförfattarens yttrande, vari framhålles bl.a. att ett genomförande av planförslagets kommunikationer med omgivande delar av Arlöv kommer att väsentligt förbättra de nuvarande kommunikationsförhållandena, att planförslaget icke lägger hinder i vägen för den ifrågasatta garagedriften samt att ändring av förslaget i anledning av Statens järnvägars erinringar icke bör ske på nuvarande stadium ~~att erinringarna icke bör föranleda någon åtgärd.~~

Länsstyrelsen finner jämlikt 26 § byggnadslagen skäligt fastställa dels det av kommunalfullmäktige sålunda antagna förslaget till stadsplan för nordöstra delen av Arlövs samhälle i Burlövs kommun, dock med undantag av de å kartan med röda

linjer begränsade områdena, dels ock följande samtidigt antagna

"Stadsplanebestämmelser.

§ 1.

STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING

Mom. 1. Byggnadskvarter.

b). Med J betecknat område får användas endast för industriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Bostäder får dock anordnas i den utsträckning som fordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.

Mom. 2. Specialområden.

a) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.

b) Med V betecknat område skall utgöra vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för broar.

§ 2.

MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 3.

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR LEDNINGAR OCH FÖR ALLMÄN TRAFIK

Mom. 1. Med Z betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.

Mom. 2. Med X betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.

Mom. 3. Å med u betecknad mark får icke vidtagas anordningar som hindra framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

§ 4.

§ 5.

§ 6.

DEL AV TOMT SOM FÅR BEBYGGAS

Mom. 2. Av tomt som omfattar med J betecknat område får så stor del av tomt bebyggas att förhållandet mellan våningsyta och tomtareal icke överstiger talet 0.5 för byggnad i en våning och talet 1.0 för byggnad i två eller flera våningar.

Som våningshöjd räknas därvid höjden 3.5 meter c/c bjälklag.

§ 7.

§ 8.

BYGGNADS HÖJD

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

BESVÄRSHÄNVISNING

Den som icke åtnöjes med detta beslut äger att i mån av befogethet däri söka ändring genom besvär, ställda till Konungen, vilka vid äventyr av talans förlust skola till Kungl. kommunikationsdepartementet ingivas eller i betalt brev med posten insändas så tidigt, att de till departementet inkomma inom tre veckor från denna dag.

På länsstyrelsens vägnar:

O. Hultström

Bengt Sjögren

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

E. Ahrenfalk

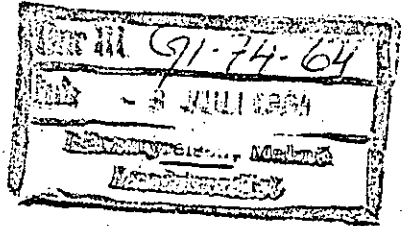
ERIK F. DAHL · ARNE STRÖMDAHL
ARKITEKTER SAR

ÖSTERGATAN 8 MALMÖ C · TEL. 040/17610 · 34610

Tillhör Kommunalfullmäktiges i Burlöv kommun
beslut av den 29 juni 1964, § 80

Fredrik Roupé

Fredrik Roupé
vice ordförande



Förslag till
STADSPLAN
för nordöstra delen av Arlövs samhälle
BURLÖVS KOMMUN, Malmöhus län.
Ändrat enligt byggnadsnämndens beslut
den 14 april 1964.

S. Dnr. 509-64

Yang 1965

Malmöhus läns
lantmäterikontor

Beskrivning.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

L ä g e

Planområdet omfattar de delar av norra Arlöv som i sydost och väster begränsas av respektive Stambanan och Lommabanen, i nordväst av föreslagen förbindelseled mellan Västkustleden och Europaväg E6 mot Göteborg samt i öster av jordbruksområden tillhörande fastigheterna Åkarp 23¹ m.fl.

Markareal och ägoförhållanden

Marken inom planområdet upptar en areal om ca 72 ha. Marken är i huvudsak i kommunens ägo.

Gällande planer

Planförslaget ansluter sig i princip till generalplanen för Burlövs kommun samt till den dispositionsplan för norra Arlöv som upprättats i juni 1961 i avsikt att mera i detalj klargöra planområdets anknötning till kringliggande bebyggelse och omgivande vägnät.

För planområdet gäller för delar som tidigare legat inom municipalgränsen en den 27.8.1945 fastställd stomplan med undantag dels för den del av detta område som huvudsakligen upptar befintlig egnahemsbebyggelse, vilken reglerats genom avstyckningsplan fastställd den 11.5.1946, dels av ett område närmast stambanan, vilket reglerats genom stomplan den 16.8.1946. De delar av planområdet som ligger norr och öster om gamla municipalgränsen regleras för närvarande av utomplansbestämmelser, fast-

ställda den 5.2.1960. Förslaget berör slutligen i sin sydligaste del en den 21.1.1938 fastställd stadsplan.

Markförhållanden och vegetation

Marken inom planområdet utgöres till övervägande del av jordbruksområden, med grunden bestående av relativt fasta leror på underlag av sand eller morän.

Någon egentlig vegetation utöver begränsade grupper av lövträd i anslutning till befintlig gårdsbebyggelse inom planområdets södra delar finnes icke.

Befintlig bebyggelse

Huvuddelen av den inom området befintliga bebyggelsen utgöres av en på slutet av 40-talet och början på 50-talet uppförd egna-hemsbebyggelse av relativt god byggnadsteknisk kvalitet. Gruppen omfattar femton stycken fastigheter förlagda omedelbart söder om Tågarpsvägens sträckning över Lommajärnvägen österut.

Ytterligare bebyggelse finnes representerad av trenne gårdar av äldre bestånd samlade inom planområdets sydöstra del. Ur kulturminnesvård angelägna delar av denna bebyggelse avses genom avtal mellan markägaren - där kommunen är medansvarig - och blivande köpare av marken, kunna skyddas och nyttjas på ur vårdsynpunkt betryggande sätt.

De båda ovan angivna bebyggelsegrupperna når man dels via Tågarpsvägens förlängning över järnvägen mot Lomma, där för närvarande signalreglerad bevakning med klockor finnes, dels via Tågarpsalléns förlängning över Stambanan utan annan bevakning än klockor och varningsmärke.

Telekabel

Genom planområdets mitt sträcker sig en rikstelekabel mot Göteborg vars läge i viss utsträckning influerat på planläggningen inom området.

PLANFÖRSLAGET

Kommunikationer.

Trafiksystemets principiella utformning framgår av Dispositionsplanen för norra Arlöv.

Inom planförslaget norra del redovisas av Kgl. Vägförvaltningen projekterad förbindelseled mellan Västkustvägen och Europaväg 6 till Göteborg. Denna förbindelseled utgör huvudtillfart för i första hand tung trafik till det mellan järnvägsbandelarna och förbindelseleden planerade stora industriområdet.

Anknytningen till förbindelseleden föreslås ske via planskild korsning med bro över leden och med utformning och anslutningsvägar enligt plankartans redovisning.

Från ovan redovisade anknytning med förbindelseleden föreslås en mot sydost angiven led under stambanan som ansluter sig till G. Lundavägen och som generalplanemässigt skisserats fortsätta med eventuell anslutning till motorvägen Malmö-Lund samt vidare mot söder för anslutning med ny sträckning på Staffanstorpsvägen. Leden skulle utgöra en betydelsefull nord-sydlig tvärlid inom kommunens öst-väst orienterade vägnät.

En primär matargata inom industriområdet ansluter till ovan nämnda led med sträckningen betingad av den inom industriområdet gående rikstelekabeln mot Göteborg.

Vid matargatans närmast stambanan liggande del föreslås en för gång- och cykeltrafik anordnad planskild korsning med stambanan till bostadsområdena söder om stambanan.

Från den primära matargatan föreslås enligt planförslaget ett antal sekundära matargator betjäna redovisade industriområden på härför med hänsyn till kvartersdjupen lämpligt sätt. Det stora samlade industriområdet mellan Lommajärnvägen och matargatan har illustrationsvis angivits med spårförbindelser. Kvarteret avses bebyggas med stora industrienheter och i mån av behov kompletteras med ytterligare gatumark när en fixering av respektive industriens markbehov slutförts.

I samband med förbindelseledens skärning med Lommabanan föreslås inom det södra brofacket en gatuförbindelse ordnad mellan denna

del av planområdet och de väster därom blivande bostadsområdena. Denna underfart avses enbart bära tjäna persontrafik men samtidigt tillåta underfart för brandkårens stegvagnar.

Nuvarande förbindelse i plan med Lommabanan i Tågarpsvägens förlängning föreslås av trafiksäkerhetsskäl bära utgå och ersättas med gång- och cykelförbindelseled under järnvägen.

Den primära matargatan föreslås av såväl miljömässiga som av brandskyddsskäl utformad som allégata. Den inom området befintliga rikstelekabeln har förlagts till grönområde inom gatusektionen. Gatan föreslås få en sammanlagd bredd om 30 meter. Sekundära matargator föreslås utformade med något lägre trafikteknisk standard, i viss utsträckning med alléplantering men med mindre djup på grönområdet.

Parkering i annan mån än som möjlighet för tillfällig kantstensuppställning inom industriområdets matargatssystem har icke intagits i planförslaget, enär all besöksparkering - långtidsparkering - beräknas kunna ske inom respektive tomter.

Bebyggelse

Med undantag för bostadsbebyggelsen inom planområdets södra del, vilken med hänsyn till bebyggelsens relativt goda standard och ringa ålder ansetts bära ingå i planen såsom bostadsområde, redovisas i planen förutom markområden för industri jämväl ett relativt väl tilltaget område i anslutning till förbindelseleden avsett för motortrafikändamål (Mo). Avsikten är att hit förlägga en s.k. motorby, en allmän motorserviceanläggning med motell, restauration etc. jämte för områdets trevnad lämpliga rekreationsanläggningar, boll- och tennisplaner m.m. inom grönområdet öster om Mo-området och uppfartsrampen, med förbindelsekontakter under rampen mellan motortrafikområdet och grönområdet.

Genom hit förlagd anläggning av nämnda karaktär, tjänande motortrafikens behov av anhalt och service, speciellt sommartid, skulle som utjämnande komplement till säsongsutnyttjandet av anläggningen det stora industriområdets behov av restauration, rekreation och motorservice kunna tjäna som stöd för driften under icke helg eller semestertid.

Vad beträffar själva det stora industriområdet, gäller att som målsättning angivits en bebyggelseform så avvägd att den samtidigt skall kunna tjäna skäligen krav på exploatering av markområdena såväl som krav på nödvändiga parkerings- och friytor. I detta syfte har i stadsplanebestämmelserna upptagits byggnadsrätt på respektive tomt satt i relation till våningsyta i stället för till tomtareal.

Bebyggelsen har genom varierande byggnadshöjder sammanförts till block för att möjliggöra relativt likartad anläggningstyp. Västra delen av industribebyggelsen d.v.s. den del som ligger väster om den primära huvudgatan har illustrationsvis angivits med industrispår .

Ny järnvägsstation

I samband med föreslagen planskild korsning med stambanan för gång- och cykeltrafik synes möjligheter föreligga att omedelbart väster om denna korsning kunna anlägga perrong och ny station för Arlövs samhälle. Med hänsyn till industriområdets omfattning och avsedd bebyggelse av flerfamiljshus inom Arlövs södra och östra delar, synes en flyttning av stationsområdet till denna del av samhället välbetänkt. Icke minst sammanhänger detta med möjligheten av att ordna intill stationsområdet väl tilltagna parkeringsytor - drive-in-parkering - anordningar som förutsättes för att i någon högre grad kunna stimulera resandefrekvensen till ett med parkeringsmöjligheter starkt reducerat framtida centralt Malmö. Parkeringsfält av ovan angivet slag med tillräcklig kapacitet förutsättes under sådana omständigheter ordnade i anslutning till stambanan öster om den föreslagna korsningen med stambanan.

Parker och skyddsområden

Egentlig mark för parkändamål finnes inom planområdet endast redovisad inom den del, som begränsas av bostadsområdet och järnvägsområdet, väsentligen tjänande bostadsområdets behov av rekreationsytor.

Dubbelt syfte som parkmark och skyddsområde tjäna föreslagen utformning av matargatorna, där alléplanteringar av lämpliga lövträd böra kunna skänka industriområdet ett miljömässigt till-

talande inslag. Mera samlade större rekreationsytor ingå ej i planen utöver den öster om det för motortrafikändamål avsedda området angivna parkarealen.

Vattenförsörjning och avlopp

För försörjning av rubr. ändamål redovisas i särskild bilaga (bilaga 1.) en av Vattenbyggnadsbyrån upprättad försörjningsplan.

Stadsplanetal

Total areal av planområdet	72 ha	
" " för bostadsändamål	1,62 ha	(2,3 %)
" " " industriändamål	46,63 ha	(67,7 %)
" " " motortrafikändamål	1,75 ha	(2,4 %)
" " " gatumark	7,61 ha	(10,6 %)
" " " parkändamål	4,99 ha	(6,9 %)

Malmö i april 1963

Arne Strömdahl

Arkitekt SAR

**Fotokopians överensstämmelse med originalet bestyrkes.
Malmö i landskansliet den 6 mars 1965.**

På tjänstens vägnar:

E. Ahrenfalk