



Gäller inom markerat område

Genom beslut den 16.7.1970 vilken numera vunnit laga kraft, har länsstyrelsen i Malmö län fastställt det å denna karta avfattade förslag till stadsplan; bebyggat Malmö i landskapsliet den 31.8.1970 på tjänstens vägnar:
E Webrink

Utan avgift Registrerad

FÖRSLAG TILL STADSPLAN FÖR CENTRUM I BURLÖVS KOMMUN Malmöhus län

UPPRÄTTAT I JUNI 1968 AV

EBBE BORG
ARKITEKT SAR
MALMÖ

BO MÖLLER
ARKITEKT SAR
SOLNA

REVIDERAT BETR. VÄNGATANS LÄGE OCH BREDD, GÅNGTUNNEL VID VÅRBOOMRÅDET SAMT BRUTTOVÄNINGSYTA INOM CENTRUMKVARTERET
MALMÖ DEN 9 APRIL 1969

REVIDERAT BETR. BREDD OCH HÖJDER Å TRAFIKOMRÅDE FÖR VÄG 892 (LUNDVÄGEN), UTFARTSFÖRBUD VID RAMPVÄGAR FRÅN HANTVERKAREGATAN TILL KRONETORP SVÄGEN SAMT REDOVISNINGEN AV GATUHÖJDER VID VÄNGATAN
MALMÖ DEN 5 AUGUSTI 1969

Ebbe Borg



BETECKNINGAR:

STADSPLANEN

- + — STADSPLANEGRÄNS BELÄGEN 3 (TRE) METER UTFÖR DET OMRÅDE FÖR VILKET FASTSTÄLLELSE SÖKES
- GÄLLANDE OMRÅDES- OCH BESTÄMMELSGRÄNS (BIBEHÅLLEN RESP. UTGÅENDE)
- - - GATU- KVARTERS- OCH ANNAN OMRÅDESGRÄNS
- - - GATU- OCH KVARTERSGRÄNS MED UTFARTSFÖRBUD
- - - BESTÄMMELSGRÄNS
- GRÄNSLINJE EJ AVSEDD ATT FASTSTÄLLAS
- ALLMÄN PLATS: GATA ELLER TORG
- " " : PARK ELLER PLANTERING
- HC OMRÅDE FÖR HANDELSÄNDAMÅL SAMT SOCIALA OCH KULTURELLA ÄNDAMÅL
- JC OMRÅDE FÖR SERVICEÄNDAMÅL, HANTVERKSÄNDAMÅL OCH SMÅINDUSTRIÄNDAMÅL
- T OMRÅDE FÖR TRAFIKÄNDAMÅL
- X TRAFIKOMRÅDE SOM SKALL HÅLLAS TILGÅNGLIGT FÖR ALLMÄN GÅNG- OCH CYKELTRAFIK I TUNNEL
- Z TRAFIKOMRÅDE ÖVER VILKET GATA FÅR FRAMDRAGAS PÅ BRO MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS
- 100.000 MEDGIVEN BRUTTOVÄNINGSYTA I M²
- 8.0 " BYGGNADSHÖJD I M
- + 0.0 HÖJD PÅ GATA OCH ANNAN TRAFIKANORDNING
- (+ 0.0) GÄLLANDE GATUHÖJD AVSEDD ATT UTGÅ

GRUNDKARTAN

- - - FASTIGHETSGRÄNS
- - - VÄGAR
- - - HUVUDBYGGNAD RESP. UTHUS
- - - SKÄRNING
- - - RUTNÄTSPUNKT
- - - FASTIGHETS BETECKNING
- - - NIVÅKURVOR

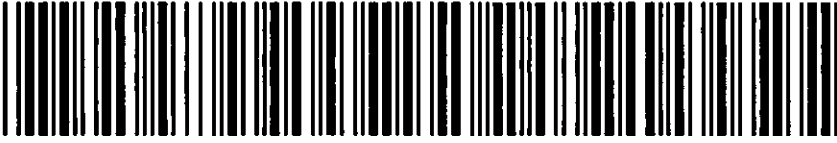
SKALA 1:2000
0 20 40 60 80 100 120 140 160 180 200 M

Tillhör Byggnadsnämndens i Burlöv kommun beslut av den 13 oktober 1969, § 259/1969

Evald Akesson
Evald Akesson
ordförande

Bestämmelserna ändrade enligt § 84 1970

Ebbe Borg
ordf.
Koplasen lida med originalen betygat
Stockholm den 19 1970
SVENSKA REPRODUKTIONS AB
Ebbe Borg
G. Lundberg
Svenska Reproproduktion AB, Stockholm



Akt nr:
12 - BUR - 617

AU\$12-BUR-617

617

BURLÖV

karta: p

Akten består av 1 band handlingar
innehållande 23 sidor jämte 1 karta

Registrerad

Avskr ut
Fastregför
St Planverk
D1
Öla
F ark
P lagakrbev
Lark
Akten
Curt V Ohlsson
Hans E Landgren
Agne Hjalmarsson
Hilse G Nilsson
Erik Appeldahl
Bengt H Larsson
Vf

Sökande

Byggnadsnämnden i Burlöve kommun
Kommunkontoret S. Dnr 1257/69
232 00 ARLÖV

17 juli 1970
Malmöhus läns
lantmäterikontor

Fastställelse av förelag till stadsplan i Burlöve kommun
(1 bilaga)

Vid sammanträde 13.10.1969 beslöt byggnadsnämnden i Burlöve kommun antaga ett 4 on av arkitekterna SAR Ebbe Borg och Bo Höller i juni 1968 upprättad samt 9.4 och 3.8.1969 reviderad karta jämte stadsplanbestämmelser åskådliggjort förelag till stadsplan för Centrum i Burlöve kommun. Vidare har byggnadsnämnden vid sammanträde 31.3.1970 antagit viss ändrad lydelse av de till förelaget hörande stadsplanbestämmelserna. Ägarna till tomterna nr 7 i kvarteret Tallbiten, nr 4 och 7 i kvarteret Taltrasten, nr 4 i kvarteret Tordmulen, nr 8 i kvarteret Topp-skarven och nr 4 i kvarteret Trastsångaren har i gemensam skrivelse framställt erinringar mot förelaget och därvid anfört att statet bör uppsättas i och länge Vånggatan, att föreskrif angående enkelriktning och förbud mot infart bör meddelas beträffande vissa gator samt att planteringar bör anordnas på visst sätt.

Stadsarkitekten har i yttrande till byggnadsnämnden uttalat att de framförda erinringarna berör förhållanden som icke lämpligen kan införas i stadsplanbestämmelserna utan bör regleras senare av de myndigheter som har att pröva sådana frågor.

Vägförvaltningen, Överlantmätaren och länsarkitekten har yttrat sig i ärendet.

Överlantmätaren har i sitt yttrande anfört bl a: "I förelaget till planbestämmelser har i § 4 inlagits en bestämmelse, att byggnadskvarter, som omfattar med HC betecknat område, icke får indelas till mera än en tomt. Överlantmätaren ifrågasätter behovet av en sådan stadsplanbestämmelse. Kungl Maj:t har i beslut den 19.1.1960 rörande stadsplaneförelag i Linköping undantagit en bestämmelse, lydande "Med HH betecknad del av kvarteret får icke indelas i mer än två tomter", med motiveringen att antalet fastigheter normalt ej bör regleras i stadsplan."

Länsarkitekten har för sin del uttalat bl a: "Överlantmätaren

LÄNSSTYRELSEN
Malmöhus län
Landskansliet

III 01-101-69

har i yttrande 3.12.1969 till Länsstyrelsen ifrågasatt behovet av § 4 i planbestämmelserna. Såsom länssarkitekten framhållit i tidigare liknande sammanhang bör en dylik föreskrift finnas för område med s k elastisk stadsplan, då det bl a från rätts-säkerhetsynpunkt är angeläget att möjlighet till ojämn fördelning av byggnadsrätter undvikas."

Länssarkitekten har därjämte föreslagit att från fastställelse skall undantas dele den föreslagna stadsplanbestämmelsen i § 4 som sätts "så framt ej fråga är om anordning för buss hållplats" då bestämmelsen i och för sig ej reglerar egentlig in- och utfart dele ock den föreslagna stadsplanbestämmelsen i § 5 som, då bestämmelsen ej äger tillämpning i planförelaget.

Med stöd av 26 och 106 §§ byggnadslagen fastställer länsstyrelsen det sålunda antagna förelaget till stadsplan för Centrum i Burlöv kommun. Därjämte fastställer länsstyrelsen stadsplanbestämmelser av den lydelse härvid fogade bilaga (101/69) utvisar.

Besvär över detta beslut må anföras hos Konungen. Besvären skall vara inkomna till civildepartementet inom tre veckor från denna dag.

På länsstyrelsens vägnar

Åke Ekström

Eje Livén

Bestyrkes & tjänstens vägnar

E. Andersson

MM

STADSPLANBESTÄMMELSER

1 §

STADSPLANOMRÅDETS ANVÄNDNING

Mom 1 Byggnadskvarter

a) Med H0 betecknat område får användas endast för handelsändamål samt för sociala och kulturella ändamål. Bostäder får inredas endast i den utsträckning, som erfordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.

b) Med J0 betecknat område får användas endast för industri-
betonade serviceändamål samt för hantverksändamål och med verksamheten inom närliggande centrumområde sambörigt småindustriändamål. Bostäder får inredas endast i den utsträckning, som erfordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.

Mom 2 Specialområde

Med T betecknat område får användas endast för trafikändamål.

2 §

MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

3 §

GÅREKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMÅDEN FÖR TRAFIKÄNDAMÅL
OCH GATA

Mom 1 Till område för trafikändamål får gata anslutas i den utsträckning stadsplanekartan anger.

Mom 2 Med x betecknad del av område för trafikändamål eller av gata skall hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik i tunnel med en fri höjd av minst 2,5 meter.

Mom 3 Inom med s betecknad del av område för trafikändamål får allmän gatutrafik framföras på bro över området.

Mom 4 Över gräns mellan område för trafikändamål och annan allmän plats än gata får utfart eller annan utgång till området ej anordnas.

Mom 5 Över med fyllda trianglar markerad sträcka a - - a av grän^s mellan gata och byggnadskvarter eller annat område får körbar förbindelse med gatan ej anordnas.

4 §
TOMTINDELNING

Byggnadskvarter som omfattar med HC betecknat område får icke indelas till mera än en tomt.

5 §
DEL AV TOMT SOM FÅR BEBYGGAS

Men 1 Tomt som omfattar med HC betecknat område får bebyggas till högst den bruttovåningsyta i m², som anges med arabiska siffror inom rektangen. Av den sålunda angivna bruttovåningsytan får 2/5 utnyttjas endast för inomhusparkering samt högst 2/5 användas för handelsändamål, varav högst 1/3 för varuhusanläggning.

Men 2 Av tomt som omfattar med JC betecknat område får högst hälften bebyggas.

6 §
BYGGNADS HÖJD OCH VÅNINGSAKTAL

I med HC eller JC betecknat område får byggnad uppföras till den höjd, som anges med arabisk siffra inom romb och med det antal våningar den sålunda angivna höjden medger.

16.7.1970

Evald Åkesson

Evald Åkesson
ordförande

S. Dnr 1257/69

3 sep 1970

Malmöhus läns
lantmäterikontor

Dnr III	1-101-69
Jak.	22 OKT. 1969
Länsstyrelsen, Malmö Landskansliet	

B E S K R I V N I N G
till förslag till stadsplan för
C E N T R U M i BURLÖVS KOMMUN.

Förslaget är upprättat på uppdrag av byggnadsnämnden och grundar sig på en den 1 april 1968 dagtecknad "Stadsplaneutredning för centrum i Arlövs kommun", vilken utförts av undertecknade åt Arlövs Exploateringsbolag, vari Burlövs kommun och Svenska Industribyggen AB är delägare.

Förslaget avser ett icke tidigare detaljplanlagt område beläget mellan järnvägen Malmö - Lund (Södra stambanan) och Gamla Lundavägen samt nordost om och direkt invid bebyggelsen å Lillevång i Arlövs samhälle.

Förslaget ansluter sig till stadsplaner fastställda av länsstyrelsen vid nedan angivna tidpunkter.

den 23 januari 1963 för Lillevångsområdet (västra delen) i Arlöv,

den 10 mars 1965 för nordöstra delen av Arlövs samhälle,

den 12 maj 1967 för stadsägaren nr 209 m.fl. i Arlöv samt

den 29 maj 1967 för Vårboområdet inom Arlövs samhälle.

Ett den 9 oktober 1967 upprättat förslag till stadsplan för ett industriområde utmed Södra stambanan (del av fastigheten Tågarp 15¹ m.fl.) har inarbetats i det nu föreliggande förslaget men har vad avser marken nordost om Kronetorpsvägen begränsats till den anläggning för en primärstation, för vilken länsstyrelsen den 20 juni 1967 lämnat dispens från rådande tätbebyggelseförbud. I övrigt har i förslaget ej medtagits mera mark nordost om Kronetorpsvägen och dess framtida förlängning söderut än vad som betingas av trafikanordningar i anslutning till nämnda väg och vid dess korsning med Gamla Lundavägen.

Marken inom planområdet brukas som åker och har goda grundförhållanden. Frånsett Kronetorpsvägens nedskärning vid vägporten under Södra stambanan uppgår nivåskillnaderna inom området till c:a 3 meter.

Förslaget berör huvudsakligen mark, som äges av Burlövs kommun.

Frågan om anordnande av ett nytt centrum inom Burlövs kommun, som sedan flera år tillbaka befunnit sig i stark expansion, är ett väsentligt led i pågående

generalplanearbete och den väcktes redan hösten 1963 då de allmänna riktlinjerna för en av bebyggelseutvecklingen i Malmö-Lund-regionen påkallad revision av 1959 års generalplan började diskuteras.

Sedan 1960-talets ingång har kommunens folkmängd nära nog fördubblats och uppgår numera till omkring 12000 personer. Sett på längre sikt och när bullerstörningarna från Bulltofta flygplats ej längre utgör hinder för bostadsbebyggelse även söder om motorvägen Malmö-Lund, kan utrymme beredas för i runt tal 40000 invånare inom en från generalplanesynpunkt naturligt avgränsad planeringsenhet, vilken utöver den norr om Segeå belägna delen av kommunen innefattar vissa mindre områden av Lomma köping och Staffanstorps kommun. Med den trend befolkningsutvecklingen visat under 1960-talet kan den nuvarande folkmängden förväntas bli fördubblad till omkring ^{år} 1980 och då komma att uppgå till c:a 25000 personer utan att bebyggelsen skulle behöva överskrida motorvägen Malmö-Lund.

Befolkningsutvecklingen under 1960-talet och de förutsättningar för fortsatt tillväxt av bostads- och industribebyggelse som kommunens läge inom Malmö-Lundregionen erbjuder är givetvis faktorer, som måste tillmätas stor betydelse, om generalplanearbetet i enlighet med härför uppdragna riktlinjer skall syfta till en successiv utbyggnad av en funktionell och trivsamt stadsdel i regionen. I denna utbyggnad kommer de redan nu märkbara kraven på en förbättrad service av olika slag att bli allt starkare.

Generalplanearbetet har visat, att ett nytt centrum inom kommunen för kommersiella, sociala och kulturella aktiviteter lämpligen bör förläggas i anslutning till korsningen mellan Gamla Lundavägen och den nyligen anlagda Krone-torpsvägen. Dessa båda vägar kommer sålunda att utgöra de viktigaste interna huvudtrafiklederna inom kommunen, särskilt sedan den senare utdragits mot söder planskilt över motorvägen Malmö-Lund.

I samband med generalplanearbetet har nu förekommande serviceställen i Arlöv och Åkarp inventerats. Redan denna inventering, vilken närmast avsett serviceställenas art, läge och lokalmässiga förhållanden, har gett vid handen, att servicefunktionerna sett från översiktliga planeringssynpunkter icke är tillgodosedda på det sätt och i den omfattning, som svarar mot den fortgående utvecklingen av befolkning och näringsliv.

Vad gäller den kommersiella servicen kan framhållas, att enligt beräkningar, som gjorts i samband med den inledningsvis nämnda stadsplaneutredningen, skulle invånarna i Burlövs kommun år 1965 ha täckt sitt behov av dagligvaror till c:a 65% genom inköp i Arlöv och Åkarp men ha gjort inköp av urvalsvaror till 85% på andra orter. Dessa förhållanden samt utbyggnaden av nya bostadsområden inom Arlöv och Åkarp ävensom den väntade konsumtionsökningen per invånare utgör starka skäl för att snarast möjligt påbörja utbyggnaden av ett nytt centrum i enlighet med vad som framkommit i de senare årens generalplanarbete.

Den verkställda stadsplaneutredningen, som utförts i intimt samarbete med representanter för branschorganisationer och presumtiva varuhusintressenter, har visat, att i en ny centrumanläggning bör med hänsyn till kraven på varusortiment och byggnadsekonomi redan från början ingå omkring 15000 m² varuhusyta och 3000 m² fackhandelsyta. Till en sådan anläggning för kommersiell service bör vissa sociala och kulturella servicefunktioner direkt och samtidigt anslutas för att skapa en naturlig samlingspunkt för kommunens befolkning.

I det utvecklingsperspektiv som man har anledning att räkna med för kommunens del är en ny centrumanläggning med det föreslagna läget avsedd att i första hand tillgodose växande lokala behov av service av olika slag. Det kan emellertid förväntas, att i anläggningen ingående varuhus på grund av sin storlek och sitt gynnsamma läge i trafikhänseende kommer att under en övergångstid få betydelse även för en del av den utanför kommunen boende befolkningen. Inom ett avstånd av 5 km. från den nya centrumanläggningen bor nu c:a 35000 personer eller i stort sett samma antal, som kan komma att finnas inom generalplaneområdet inom loppet av 15-20 år. Att centrumanläggningen får en påtagligt lokal karaktär och att även varuhusets storlek framtiden kommer att överensstämma med den växande kommunens egen köpkraft framgår emellertid av följande.

Efter utbyggnaden av Vårboområdet, som påbörjas detta år, samt av de andra områden i Arlöv norr om motorvägen Malmö-Lund kommer 4 à 5000 personer att vara bosatta inom ett område med högst 8 à 10 minuters gångavstånd från centrum och c:a 15000 personer inom ett område med samma cykelvägsavstånd därifrån. Utbygges kommunen söder om motorvägen, kommer ytterligare c:a 10000 personer att finnas inom cykelvägsavståndet. Inom Åkarp, som ligger på c:a 2 km:s avstånd från den nya centrumanläggningen, kommer efter utbyggnaden av Sockerbruksjordens, vilken också påbörjas under år 1968, c:a 3000 personer att vara bosatta inom gångvägsavstånd från den busslinje med 1/2-timmes turtäthet, som passerar centrumanläggningen.

Icke minst med tanke på att varuhuset på grund av sin dimensionering får en viss extern betydelse åtminstone under en övergångstid, måste man räkna med en stor andel bilkunder, vilket bör särskilt beaktas, när det gäller parkeringsanordningarnas storlek samt anslutning till huvudtrafikledsystemet. Detta förhållande liksom möjligheterna att kunna successivt utbygga och anpassa centrumanläggningen till dess växande lokala betydelse och till nya, nu ej förutsebara behov av lokalutrymmen ställer stora krav på flexibilitet i stadsplanen.

En grundläggande idé för utformningen såväl av centrumanläggningen i dess första, nu aktuella etapp som av den för anläggningen erforderliga stadsplanen i anslutning till den markdisposition, som framkommit under generalplanarbetet, har varit att i största möjliga mån understryka anläggningens lokala karaktär och samhörighet med samhällsbebyggelsen, vari Gamla Lundavägen utgör en viktig förbindelse. De byggnader, som nu avses att påbörjas, har därför, såsom en särskild illustrationsplan utvisar, förlagts i nära kontakt med befintlig och planerad bebyggelse och med undvikande av större parkeringsytor såväl utmed Gamla Lundavägen som mot bebyggelsen å Lillevångsområdet.

Utifrån ovanstående synpunkter har in- och utfarter för biltrafiken till parkeringsytor förlagts i anslutning till Kronetorpsvägen, över vilken en större lokalgata parallellt med och på c:a 80 meters avstånd från järnvägen kan få planskild korsning. Varuhusets lastgård betjänas av en till Gamla Lundavägen ansluten lokalgata, utmed vilken en planterad zon anordnas mellan centrumanläggningen och bebyggelsen å Lillevång.

Denna allmänna disposition av det för centrumanläggningen avsedda området har framkommit till följd av att vägförvaltningen på ett tidigt stadium av detaljplaneringsarbetet ansåg sig kunna acceptera att korsningen mellan Gamla Lundavägen och Kronetorpsvägen utformades med en större rondell och ej planskilt såsom tidigare varit på tal. Den nu föreslagna utformningen av korsningen ifråga möjliggör också, att de gång- och cykelvägar, som avses att ledas mot och förbi centrum, lättare kan framdragas planskilt under huvudtrafiklederna vid deras korsning.

Inom det stora, för kommersiella, sociala och kulturella servicefunktioner avsedda kvarteret har med hänsyn till förut uttalade krav på flexibilitet

markens disposition för byggnader, parkeringsanläggningar och interna trafik-
anordningar icke ansetts böra närmare bindas i själva stadsplanen. Bebyggel-
sens omfattning har därför ansetts endast genom mått på tillåten bruttovånings-
yta och hushöjd. Bruttovåningsytan 125000 m², som avpassats med tanke på en
eventuell framtida parkeringsanläggning i flera plan, motsvarar ett exploate-
ringstal av 1,2, om man endast räknar med kvartersmarkens areal, samt 0,9, om
man även räknar med kvarteret omgivande allmänna platser och större trafikle-
der intill de senares mittlinje. Då den tillåtna bruttovåningsytan hänför sig
till kvarteret i dess helhet, har i stadsplanebestämmelserna intagits föreskrift
om att kvarteret icke får indelas till mera än en tomt. Detta har skett med
tanke på att alla byggnader och anläggningar inom kvarteret kommer att utföras,
ägas och förvaltas av ett enda företag, antingen kommunen eller företag där
kommunen är huvudintressent.

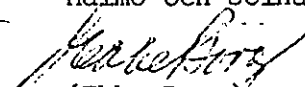
Marken mellan centrumkvarteret och järnvägen har reserverats för sådana indu-
stribetonade anläggningar och byggnader, som har centrumkaraktär eller nära
samband med verksamheter i själva centrum. Bl.a. är en bilvårdsanläggning av-
sedd att förläggas i anslutning till gatubron över Kronetorpsvägen och ramp-
vägarna å ömse sidor därom. Den tidigare omnämnda primärstationen nordost om
Kronetorpsvägen har föreslagits ingå i kvartersmark av samma slag som mellan
centrumkvarteret och järnvägen. Vid utformningen av stadsplanen för marken
utmed järnvägen har det ansetts lämpligt att föreslå sådan ändring av den stads-
plan, som fastställdes den 23 januari 1963 för Lillevångsområdet, att en allmän
plats kommer att uppdelas i industribebyggelsen sydost om järnvägen. Invid denna
allmänna plats kan en eventuell ny järnväghållplats anordnas i kombination
med en planskild korsning med järnvägen för gång- och cykeltrafik.

I planområdet ingående huvudtrafiklederna Gamla Lundavägen och Kronetorps-
vägen, för vilka räknats med 4 körfiler och mittskiljeremsa, jämte rondellen
deras korsning har redovisats som specialområde för trafikändamål för att
ramhäva att dessa trafikleder i de nu aktuella delarna är avsedda för motor-
ordonstrafik. Gång och cykelvägar bör sålunda förläggas inom de till trafik-
området gränsande allmänna platserna helt skilda från motortrafiken. Under tra-
fikområdet och så nära huvudtrafikledernas korsning som möjligt föreslås tunn-
ar för det system av gång- och cykelvägar, som kan utbildas inom denna centra-
a del av kommunen. I anslutning till den tunnel, som skall förbinda Vårboområ-
et med centrum, föreslås en busshållplats i Gamla Lundavägen. Till följd av
en nu framkomna utformningen av korsningen mellan Gamla Lundavägen och Krone-
torpsvägen måste den utfart till den förstnämnda, som är upptagen i den för

Vårboområdet den 29 maj 1967 fastställda stadsplanen, slopas. I generalplane-förslaget har i stället räknats med en ny utfart till Kronetorpsvägens fort-sättning mot söder mellan Gamla Lundavägen och motorvägen Malmö - Lund.

Den till grund för planförslaget liggande stadsplaneutredningen har verkställt i samarbete med olika nämnder och styrelser inom den kommunala förvaltningen, branschorganisationer, affärs- och byggnadsföretag samt Kooperativa Förbundets stadsplanebyrå. I väg- och trafikfrågor har fortlöpande samråd med vägförvaltningen förekommit. Samråd under utrednings- och planeringsarbetets gång har vidare ägt rum med länsarkitekten och kanslichefen i Sydvästra Skånes kommunalförbund. Stadsplaneutredningen har delgivits ledamöterna av kommunalfullmäktige och de kommunala myndigheter, som har att handlägga stadsplanefrågan, samt i övrigt företrädarna för de läns- och regionorgan, med vilka samråd ägt rum, Stadsplaneförslaget har i konceptform föredragits vid gemensamt sammanträde med byggnadsnämnden och kommunalnämnden.

Malmö och Solna den 25 juni 1968


(Ebbe Borg)


(Bo Möller)

Ovanstående beskrivning gäller även efter de nedannämnda dagar gjorda revideringarna av förslaget. Dessa revideringar har avsett följande.

Den 9 april 1969

1) Vånggatan mellan centrumkvarteret och bebyggelsen å Lillevång har förskjutits mot öster och minskats i bredd, varigenom en bredare skyddsplantering erhålles mellan gatan och den väster därom belägna bostadsbebyggelsen. Med den minskade bredden blir gatan endast avsedd för enkelriktad trafik från Hantverkaregatan till infarten från Lundavägen till bostadsområdet å Lillevång och centrumkvarteret.

2) Under matargatan till Vårboområdet söder om Lundavägen har upptagits en tunnel, genom vilken gång- och cykelvägen från centrumkvarteret under Lundavägen kan fortsätta söderut genom Vårboområdet.

3) Den tillåtna bruttovåningsytan för centrumkvarteret har minskat till 100000 m², varjämte stadsplanebestämmelserna kompletterats med föreskrift om bruttovåningsytans utnyttjande för varuhusanläggning och inomhusparkering.

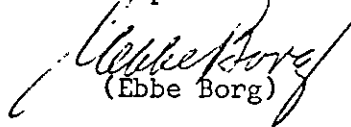
4) Tunneln under Kronetorpsvägen norr om trafikrondellen har justerats så mycket, att den blir belägen vinkelrätt mot vägen.

5) Ny illustrationsritning har upprättats. Den avser att visa olika möjligheter till en successiv utbyggnad av centrumkvarteret, varvid en del av det framtida behovet av parkeringsutrymmen skulle kunna tillgodoses i ett lämpligt utformat byggnadskomplex inom centrumkvarterets sydöstra hörn.

Den 5 augusti 1969

- 1) Bredden å trafikområdet för väg nr 852 (Lundavägen) har ökats från 22 till 24 meter.
- 2) Höjderna för gång- och cykeltunnlar inom samma trafikområde har ändrats från +9,85 till +9,75 resp. från +10,60 till +10,85.
- 3) Förbud mot anslutning av körbar förbindelse med rampvägarna vid Kronetorpsvägen från vidliggande byggnadsområden har införts.
- 4) Gatuhöjderna i Vånggatan har redovisats på sådant sätt, att gatan skall kunna ges en lämplig längdprofil i anslutning till utformningen av skyddsplateringarna å ömse sidor om gatan.

Malmö den 9 april och 5 augusti 1969


(Ebbe Borg)

En ändrad utformning av planbestämmelserna § 5 mom 1 har antagits av byggnadsnämnden den 31. 3. 1970, § 84.


Evald Akesson
ordförande