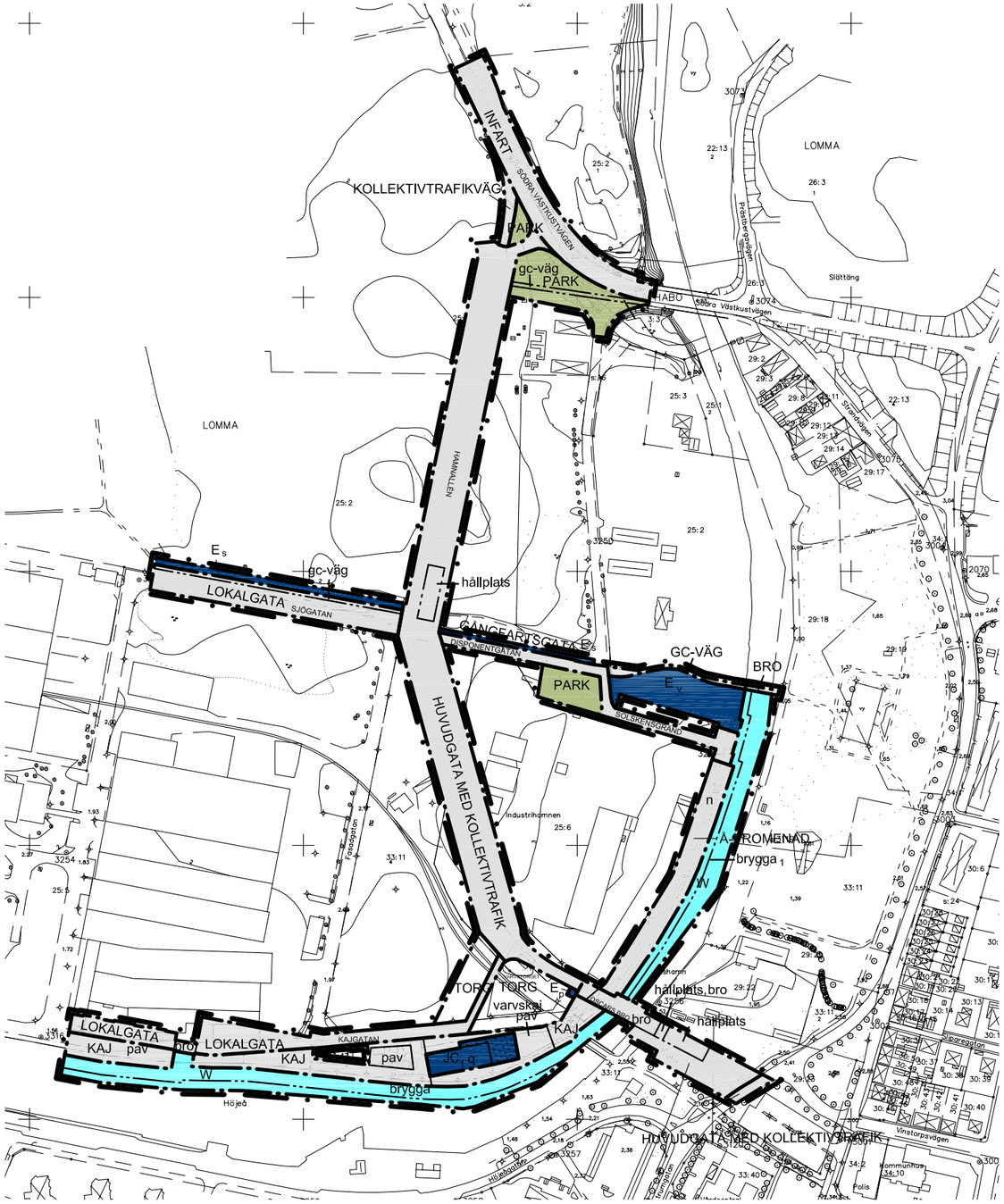


GRUNDKARTA
Upprättad 2003-04-22
Sweco VBB
Skala 1:2000
Mätklass: **III**
Koordinatsystem i plan: Malmö
Koordinatsystem i höjd: RH 70

GRUNDKARTEBETECKNINGAR

- Traktgräns
- Fastighetsgräns
- 19:18 Fastighetsbeteckning
- Bostads resp uthus karterat efter takkontur
- Skärmtak
- Bostads resp uthus karterat efter husliv
- Transformator
- Industribyggnad
- Ägoslagsgräns
- Häck
- Staket
- Kantsten
- Vägkant
- Belysningsstolpe
- Lövträd
- Rutnätspunkt
- 2,77 Avvägd höjd
- 2 1 Nivåkurvor

20 0 20 40 60 80 100 M
Skala 1:2000

PLANHANDLINGAR
Plankarta
Illustrationskarta
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Konsekvensbeskrivning
Kvalitetsprogram
Samrådsredgörelse
Utlåtande över utställning

Orienteringsplan

PLANKARTA

Plankartan anger vad marken inom det område som omges av plangräns får användas till genom planbestämmelser och användningsgränser på kartan. Hur och under vilka villkor olika delar av planområdet får användas, anges genom egenskapsgränser.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje på kartan ritad 3 meter utanför planområdet
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom område med nedanstående beteckningar. Där beteckningar saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Mindre byggnadsdel som kan vara till fördel för byggnads utseende och funktion må, efter Miljö-och byggnadsnämndens prövning, utskjuta framför den fasad respektive över det takplan som bestämmelser och gränser på kartan anger. Utforming och utförande av allmän plats skall följa särskilt kvalitetsprogram.

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats

- INFART — Infartstrafik
- HUVUDGATA MED KOLLEKTIVTRAFIK — Huvudgata där kollektivtrafik har företräde.
- KOLLEKTIVTRAFIKVÄG — Mark reserverad för kollektivtrafik
- LOKALGATA — Lokaltrafik.
- GÅNGFARTSGATA — Trafik på oskyddade trafikanters villkor.
- GC-VÄG — Gång- och cykeltrafik.
- TORG — Torgplats.
- KAJ — Kajområde. Användning och trafik på hamnverksamhetens villkor. Området får därutöver användas för handel och parkering. Miljö- och byggnadsnämnden får medge bebyggelse för publika ändamål respektive hamnverksamheten på angivna platser.
- A-PROMENAD — Strandområde vid ån med gångtrafik; får användas som tillfart till angränsande fastigheter.
- PARK — Anlagd park.
- BRO — Bro

Kvartersmark

- E_T — Teknisk anläggning, pumpstation.
- E_S — Teknisk anläggning, tätskärm. På marken skall sådana markåtgärder kunna vidtas som skyddar mot inläckning av lakvatten från angränsande mark.
- E_V — Teknisk anläggning, dagvattenmagasin.
- JC — Varvs- och hamnverksamhet samt verksamhet med service till allmänheten i befintlig byggnad och på omgivande mark. Serviceverksamheten kan omfatta försäljning, servering och kultur med anknytning till stadsdelen och hamnmiljön.

Vattenområden

- W — Vattenområde, hamn.

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

Allmänna platser skall utformas i överensstämmelse med särskilt kvalitetsprogram. Typsektioner, material och utrustning skall utföras och vidmakthållas i enlighet med kvalitetsprogrammets föreskrifter och syfte. Miljö- och byggnadsnämnden får medge att delar av allmän plats får utnyttjas för enskilt ändamål, t ex utvändig trappa, knutet till angränsande fastighet, underbyggas för gemensamhetsanläggning (parkering) eller, på angivna platser (pav) för enskilda mindre byggnader respektive varvs- och hamnverksamhet. Stängsel är ej tillåtet. Kommunen får också medge allmän teknisk anläggning under eller ovan mark.

- bro — Bro med trafik lika anslutande vägar; utformning enligt kvalitetsprogram.
- gc-väg — Gång- och cykeltrafik.

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte beyggas

- hållplats — Hållplats för kollektivtrafik
- varvskaj — Kommunen får upplåta kajytan för enskild varvsverksamhet enligt kvalitetsprogrammets regler. Stängsel är ej tillåtet.
- pav — Pavilljongbyggnad el liknande. Inom angivet område på allmän plats får kommunen medge mindre byggnad i ett plan med publikt ändamål eller för hamnverksamheten med utformning enligt kvalitetsprogrammets anvisningar.
- n — Vegetation får inte skadas. Ändringar förutsätter marklov. Se även administrativa bestämmelser.

UTFORMNING INOM VATTENOMRÅDE

- brygga — Kommunen får medge bryggor och andra anordningar för hamnens trafik, verksamheter och allmänna gångtrafik. Inom området får också anordnas bostäder och verksamheter på båt. Däcksöverbyggnad skall utformas enligt marin tradition med en högsta höjd av 6,5 m över vattenyta, master, skorstenar etc oräknade; tak får inte utformas som sadeltak. Användning, placering och utformning skall prövas genom bygglov inom ramen för utvidgad lovplikt och med stöd av arrendeavtal, som säkrar teknisk försörjning (vatten, avlopp alt tömning av avloppstank, el slackvatten), tillgänglighet, hjälpmedel för räddning etc. Prövning förutsätter också brandskyddsdokumentation.
- $brygga_1$ — Kommunen får medge bryggor och andra anordningar för hamnens trafik, verksamheter och allmänna gångtrafik.

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- q — Byggnad får inte rivas, eller dess yttre utseende förvanskas.

MARKFÖRORENINGAR

Marken skall vara efterbehandlad innan den tas i bruk för sitt ändamål. Efterbehandlingsplan skall upprättas och godkännas.

INRIKTNINGSBESTÄMMELSER

För det offentliga rummet - allmän plats och kvartersmark som vetter mot allmän plats - gäller särskilt kvalitetsprogram, som ingår i planhandlingarna. Kvalitetsprogrammets regler gäller såsom bindande bestämmelser vad avser utformning av allmän plats, t ex i form av gatusektioner. För kvartersmarken gäller, utöver planbestämmelserna för placering, utformning och utförande, kvalitetsprogrammet såsom Inriktningsbestämmelse, d v s att bebyggelsen skall utformas i överensstämmelse med kvalitetsprogrammets syfte och intentioner.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMESLER

Marklov krävs för sådan fällning av träd och annat ingrepp i växtlighet som av säkerhets- eller andra skäl undantagsvis kan bli nödvändig inom område, markerat med n. Sådant ingrepp skall kompenseras genom att ett fällt träd ersätts av nyplanterade med minst motsvarande sammanlagda stamomfång, varav halva antalet planteras på platsen, övriga på annan plats inom planområdet.

Utökad lovplikt gäller för bostäder och verksamhet på båt inom vattenområdet för hamn, brygga.

Genomförandetiden är 15 år från det datum planen vinner laga kraft.

DETALJPLAN FÖR
DEL AV LOMMA 24:4-6 M FL
LOMMA HAMN, HUVUDGATUSYSTEMET
LOMMA, LOMMA KOMMUN, SKÅNE LÄN

UPPRÄTTAD PÅ UNDERLAG FRÅN BRUNNBERG OCH FORSHED ARKITEKTKONTOR AB

MILJÖ- OCH BYGGFÖRVALTNINGEN
PLAN- OCH BYGGKONTORET

FOJAB ARKITEKTER

EVA SJÖLIN
STADSBYGGNADSCHEF

KLAS BRUNNBERG
ARKITEKT SAR/MSA

PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER

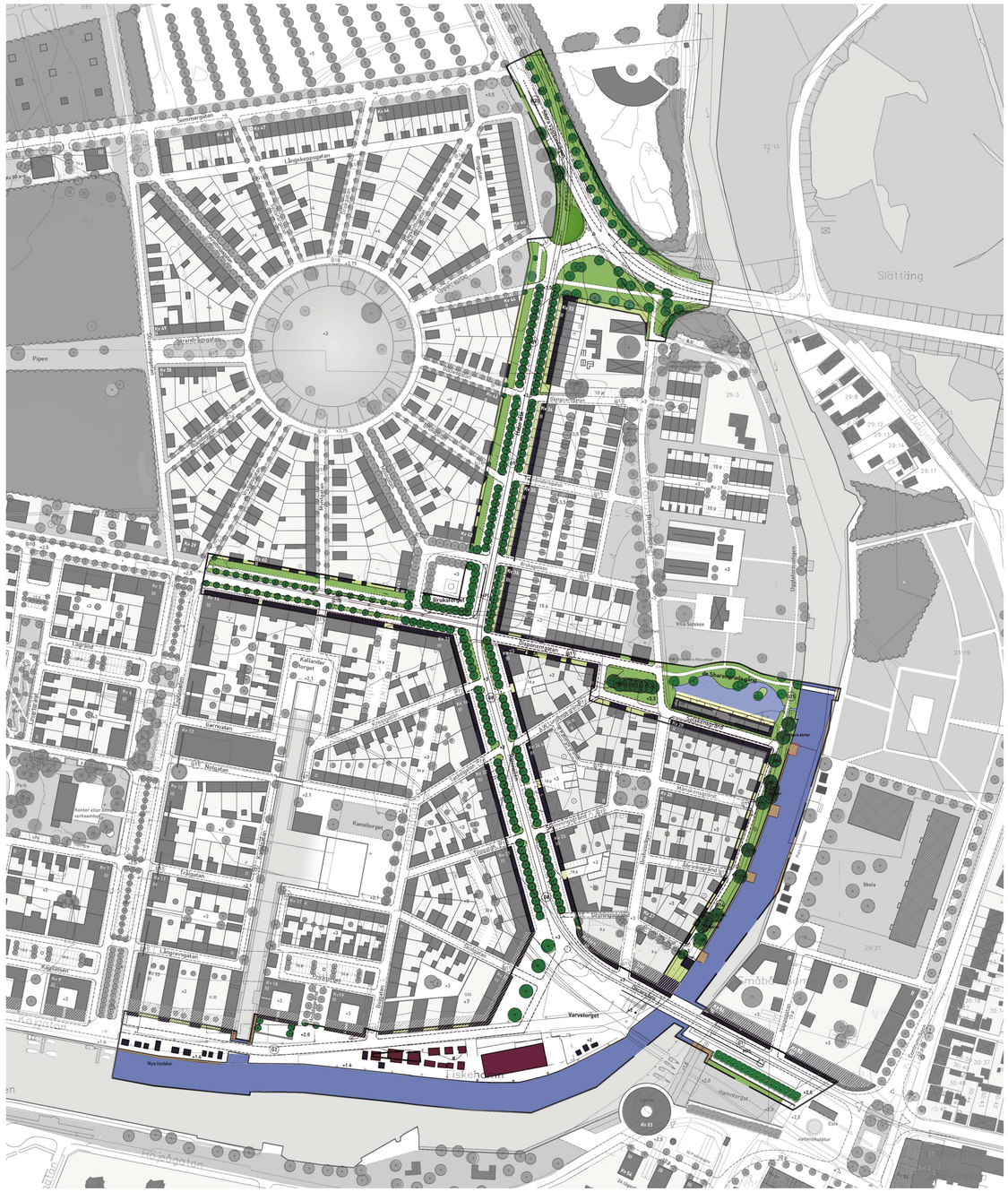
DETALJPLANEN ÄR ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2004-02-05§5

LAGA KRAFT 2004-09-02

BETYGAR

CLAES HEDLUND

1962-DP 04/06


Sommargatan
Läsekesgatan
Strandvägen
Pipen
Slättäng
Kallandsgatan
Kallandsplatsen
Kanaltorget
Varvsgatan
Varvstorget
Hamnplatsen
Hamnplatsen
Hamnplatsen

1262-DP 04/06

BESLUT OM DETALJPLAN

Antagen av Kommunfullmäktige
2004-02-05 § 5

Betygar:

Claes Hedlund

Laga kraft 2004-09-02

Detaljplan för del av Lomma 24:4-6 m fl
Lomma Hamn, huvudgatusystemet

Lomma, Lomma kommun, Skåne län

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av Lomma 24:4-6 m fl
Lomma Hamn, huvudgatusystemet

Lomma, Lomma kommun, Skåne län

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planen är redovisad på plankarta med bestämmelser samt i denna beskrivning och genomförandebeskrivning. Till handlingarna hör illustrationskarta, grundkarta och fastighetsförteckning samt samrådsredogörelse och utlåtande över utställning.

Till handlingarna hör också konsekvensbeskrivning och kvalitetsprogram, upprättade i anslutning till det planprogram som ligger till grund för planen och aktualiserade i anslutning till detaljplanen.

Planen behandlas samtidigt med antagande av angränsande detaljplan i väster för den första etappen av bostadsutbyggnad (”Detaljplan för del av Lomma 25:5 m fl, Lomma Hamn, västra delen”).

SYFTE

Planens syfte är att skapa förutsättningar för försörjningen av i första hand den första etappens utbyggnad i västra delen av Lomma Hamn, på sikt även den fortsatta utbyggnaden öster därom, d v s hela partiet mellan Höje å och den framtida Sjögatan (nuv Eternitgatan). De gatustråk, som planen omfattar, är dels avsedda att utgöra det nya huvudgatunätet, dels utrymme för nya ledningshuvudstråk. Av särskild vikt är den nya tillfarten norrifrån till det framtida utbyggnadsområdet, d v s från Södra Västkustvägen. Det är angeläget att såväl byggtrafik som framtida boendetrafik tidigt får tillgång till denna tillfart för att inte Brohusvägen och järnvägsbron ska belastas med ytterligare trafik.

PLANDATA

Läge, avgränsning, areal

Planområdet omfattar i princip endast framtida allmän plats och består av ett antal gatuarmar – Kajgatan, den framtida Sjögatan (nuv Eternitgatan), de framtida Disponentgatan och Solskensgatan samt den framtida Hamnallén inklusive den framtida Oscars bro. Dessa gator sträcker sig mellan i norr Södra Västkustvägen, i öster anslutningen till den framtida förbindelsegatan mellan Strandvägen och Centrumgatan, i väster den framtida Esplanaden (nuv Kontorsgatan). I planen ingår

också del av Höje å på sträckan mellan Esplanaden och parken söder om Brohus samt åpromenaden mellan Oscars bro och parken söder om Brohus. Slutligen ingår också ett parti av denna park, som avsätts för dagvattenmagasin. Däremot ingår endast till en del det område för Fiskboden, som nyligen varit föremål för planläggning.

Området omfattar ca 6 ha.

Markägare
Planen berör mark som ägs av fyra av de fem markägare, som är engagerade i Lomma Hamn-projektet. JM AB äger marken väster om nuvarande Fasadgatan, vilken bl a innefattar Kajgatan och nuvarande Eternitgatan. Hamnallén ligger på mark som ägs av CA Fastigheter AB, Skanska AB och Lomma kommun. Det framtida Varvstorget ligger huvudsakligen på mark som ägs av Lomma kommun men berör också Skanska ABs mark. Åpromenaden i öster ligger, liksom dagvattendammen mm söder om Brohus, på CA Fastigheters mark. Delar av CA Fastigheters mark är föremål för inlösen såsom allmän plats enligt gällande detaljplan. Fiskboden vid Kajgatan utgör egen fastighet, som ägs av företaget.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer, planprogram etc
Planen baseras på det planprogram för Lomma Hamn, som kommunfullmäktige antog 2003-02-27 och som beskriver hela projektet med de 860 bostäder och verksamheter som planeras utbyggt under de närmaste 15 åren.

Planprogrammet med bilagor – illustrationskarta, konsekvensbeskrivning och kvalitetsprogram – beskriver utförligt de principer och den grundläggande tanke om småstaden som är utgångspunkten för planarbetet och projektet. Planprogrammet är förankrat i den fördjupade översiktsplanen för Lomma tätort, antagen av kommunfullmäktige 2003-01-30, i sin tur förankrad i den kommuntäckande översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige 2001-05-03.

Planprogrammets bilagor konsekvensbeskrivning och kvalitetsprogram gäller också helheten och har i sin tur bilagor eller inarbetade fördjupande studier enl följande:

Konsekvensbeskrivning:

- Analys enl balanseringsmetoden
- Trafikanalys
- Analys av området vad avser konsekvenser för barns miljö

Kvalitetsprogram:
Färgprogram

Under antagande är också Miljöpolicy och Miljöprogram för Lomma Hamn.

Planen har fått sin form och sitt mer konkreta innehåll bestämt av den parallellskiss som projektet arrangerade under sommaren-hösten 2001. Det förslag av Brunnberg & Forshed Arkitekter AB, som förordades, har därefter och efter mindre bearbetningar legat till grund för såväl planprogrammet som det följande planarbetet.

Huvudidéerna om en lågskalig och tät bebyggelse med den traditionella småstaden och Lommakaraktären som utgångspunkt kommer till uttryck i planprogrammets illustrationskarta och i det särskilda kvalitetsprogram, som upprättats för planprogrammet. Här återges, vid sidan av utformningsregler för det offentliga rummet, tankarna om vad som konstituerar den avsedda karaktären av stadsmässighet i liten skala och hur en livaktig stadsmiljö kan skapas.

Det formellt antagna planprogrammet utgör underlag för planarbete för hela området söder om Sjögatan, Disponentgatan och Solskensgränd samt norra delen av Lomma centrum. Vid sidan av detta visar planprogrammet med bilagor också den långsiktiga visionen för det större område, som omfattar även de tidigare deponiområdena inom Habo-området, Fyrkantsdammen, Lomma centrum som helhet mm – i programmet angivet som utredningsområde. Det återger tankarna om en fortsatt utbyggnad av bostäder på södra delen av västra Habo och i Brohusområdet, ny idrottsanläggning och ny uppläggningsplats för fritidsbåtar på östra Habo, badparkering söder om Fyrkantsdammen samt en upprustning av Strandfuret och utveckling av rekreationsanläggningarna på strandområdet och det nuvarande campingområdet.

Konsekvensbeskrivningen belyser utförligt miljötillgångarna och de problem som är förknippade med tidigare deponier och markföroreningar liksom kraven på lösningar på dessa. Konsekvensbeskrivningen beskriver också bland annat konsekvenserna av och kraven på utformning av trafikstrukturen med hänsyn till de nya förutsättningarna.

Ett viktigt inslag i planprogrammets helhet, d v s både den formellt antagna delen och den långsiktiga visionen, är kollektivtrafikförsörjningen med ett högklassigt stråk från Lomma station genom hamnområdet till Södra Västkustvägen och vidare mot Bjärred.

Avtal
Mellan kommunen och JM AB har ramavtal träffats om genomförande av södra delen av Lomma Hamn, bl a exploatering av det nu aktuella planområdet, godkänt av kommunfullmäktige 2003-02-27. Avtalet innebär i korthet att kommunen avser överlåta mark till JM AB och att JM AB svarar för exploateringen, inkl anläggandet av berörd del av allmän plats, som efter färdigställandet överlämnas till kommunen.

Såväl Skanska AB som CA Fastigheter AB har givit avsiktsförklaringar om sin resp medverkan i exploateringsprocessen. Ramavtal kommer att träffas under vintern 2003-2004.

Gällande detaljplan
För det aktuella planområdet och därutöver för hela området söder om Sjögatan, Disponentgatan och Solskensgränd samt för Brohusvägen gäller stadsplan för Lomma industrihamn, fastställd 1978-06-12. Planen syftar till användning för industri inom hela området samt handel inom ett mindre parti. Bortsett från den del som omfattar Brohusvägen avses den upphävd i samband med – och villkorat av - antagandet av den aktuella planen och planen för huvudgatusystemet. För den östra delen, d v s bron och partierna som berör tätortens centrum, gäller detaljplan, antagen 1984-09-06 (164). I norr, d v s vid Hamnalléns anslutning till Södra Västkustvägen, gäller detaljplan, antagen 1990-06-07 (174).

För Fiskboden vid Kajgatan med närmaste omgivning gäller detaljplan, antagen 2000-09-26.

Detaljplanen gränsar i söder, öster och norr till de områden inom de antagna detaljplanerna 164 och 174 enligt ovan, som inte kommer att ändras.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Nuvarande förhållanden

Bebyggelsemiljö och markanvändning
Området är idag vad gäller bebyggelse präglat av den tidigare industriverksamheten, d v s eternittillverkning fram till 1977 med vissa spår i den omgivande miljön av tegel- och cementtillverkningen dessförinnan.

Den användning bebyggelsen har fått för småindustri, handel, kontor mm under åren efter 1977 har emellertid i hög grad också satt sin prägel på områdets nuvarande utseende. Många av byggnaderna från eternitfabrikens tid har med ny användning

kommit att bilda ett skiftande småindustrilandskap med många enskilda företag och med ett öppet gatunät, som står i kontakt med tätortens.

Detaljplanen berör i första hand den del av det tidigare industriområdet som utgjort ett öppet område mellan den västliga del, som upplåtits för blandad småindustri, och den östliga, som ägs och utnyttjas av Skanska AB för bl a väglaboratorium och förråd. Detta öppna område, ägt av kommunen, utnyttjas för vinteruppläggning av fritidsbåtar och gränsar till den varvsverksamhet vid Kajgatan, som utövas i den gamla tegelladan – idag ”Oscars varv”. Varvsverksamheten förutsätts fortgå i former som kan samspela med såväl en fortsatt aktiv kajmiljö och en attraktiv ny stadsmiljö. Däremot förutsätts båtuppläggningen efterhand flyttad till nytt läge.

Området öster om ån fungerar som öppet grönområde kring det gamla industrispåret. I anslutning till detta står grupper av bodar för förvaring av fiskeredskap – en funktion som förutsätts få ersättning i form av bodar som utformas i samklang med den nya miljön i anslutning till Kajgatan, med Fiskbodens försäljning och servering mm.

Vid Kajgatan utgör Fiskboden ett uppskattat inslag, som kommer att finnas kvar och vara en viktig komponent i den nya miljön.

Marken för den norra skänkeln av den nya Hamnallén utgörs av en del av det obebyggda område som utnyttjats för deponier till för ett tjugutal år sedan.

Partierna i öster utgörs av dels södra delen av den värdefulla miljön vid Brohus och dess parkmiljö. Sydligaste delen av tomten till Villa Solsken utgör idag ett lågparti med ett vattendrag som ingår i det nuvarande dagvattensystemet med utlopp i ån. Det föreslås bestå som sådant, utvidgat och anlagt som parkmiljö. Stråket i öster utefter ån är idag en mjuk promenadväg med enstaka båtplatser för roddbåtar. Det kommer att i möjligaste mån få behålla sin karaktär som inramning till den nya framtida bebyggelsen men permanentat och körbart som lokal tillfart till berörda fastigheter.

Växtlighet och naturmiljö i övrigt
Åpromenaden utgör ett av de viktigaste inslagen av större växtlighet inom planområdet. Det är bl a pilar och popplar med sådan storlek att de i hög grad ger karaktär åt både sträckan och sin omgivning. De skall i möjligaste mån bevaras.

Parkmiljön med dagvattenstråket strax norr därom rymmer också växtlighet med miljömässiga värden, här av trädgårdskaraktär. Väster om denna finns en tät rad av äldre pilar, som har ett

sådant värde med stora trädkronor att de bildar ankare i en liten framtida plats. Brohusområdet strax norr om planområdet utgör som helhet en värdefull miljö, som i hög grad påverkar planområdets. Norra delen av Brohus gränsar till Hamnalléns anslutning till Södra Västkustvägen. Växtligheten inom planområdet här utgörs mest av mindre buskträd och buskar. Området för den framtida Hamnalléns norra del präglas av gräsmark med inslag av sly. Strax söder därom gränsar Sjögatan (nuv Eternitgatan) till ett bestånd av sykomorlönnar mm på södra sidan och buskträd och buskar på norra sidan.

Norr om Sjögatan och väster om Hamnallén kan en våtmark och fågellokal beröras av planen.

Öster om järnvägsbron finns en uppvuxen rad av lindar utefter industrispåret. De kommer att påverkas av förändringarna och kan ev flyttas så att de kan ingå i den nya miljön.

Gatunät, kajer etc
Planen bygger till stora delar på det nuvarande gatunätet, där dock Hamnalléns sträckning utgör ett nytt inslag. Dagens huvudgator i övrigt – nuvarande Eternitgatan (Sjögatan) och Kajgatan – finns kvar i omvandlad form i den framtida miljön. Kajgatans karaktär idag av brukskaj för hamnändamålet avses bestå liksom dess rol som promenadstråk, om än inramad av ny bebyggelse. Kajerna förutsätts till stor del reparerade. Norr om bron utgörs kanten mot ån av enkla träskoningar, ställvis förstärkta.

Trafiken till planområdet leds idag via Brohusvägen i norr och via Centrumgatan, Höjeågatan och järnvägsbron från söder. En del av trafiken till industriverksamheterna är tung och kommer företrädesvis via Brohusvägen – järnvägsbron har begränsningar i såväl bredd som bärighet. Den kommer att ersättas under utbyggnadstiden, dock inte i första etappen. Det är bl a därför angeläget att den norra delen av Hamnallén kan byggas ut i tidigt skede.

Mark
Den södra delen av området såsom tidigare plats för Eternitfabriken avtecknar sig i markbeskaffenheten. En stor del utgör uppfyllnad med sand och ger från geoteknisk synpunkt goda förhållanden för grundläggning. De rester av eternit, som också använts som uppfyllnad, utgör från denna synpunkt inget problem, inte heller från hälsosynpunkt så länge de ligger täckta av annan fyllning. Däremot innebär de att schakter i dessa partier så lång möjligt bör undvikas. Av bl a detta skäl kommer marken att höjas med ytterligare fyllning, ev med sådan höjd att nya ledningar kan förläggas ovanför nuvarande marknivå. Ställvis innehåller marken också mindre förekomster av andra

föroreningar, t ex olja. Konsekvensbeskrivningen ger en utförlig redovisning av markförhållandena inom området och betydelsen av detta från teknisk, miljömässig och hälsosynpunkt, dessutom vilka villkor som ställs vad avser saneringsåtgärder etc. Marken får inte tas i anspråk för det nya ändamålet förrän nödvändiga saneringsinsatser är genomförda, vilket regleras genom såväl planbestämmelse som i exploateringsavtal.

En anmälan enligt miljöbalken om efterbehandling kommer att lämnas till tillsynsmyndigheten före arbetenas start.

Ett annat skäl för markhöjning är att möta riskerna för översvämning. Lägsta höjd i planen om + 2,5, d v s höjning med ca 1 m, avses ge tillräcklig marginal till bedömt högst vattenstånd och även till högst någonsin – vid ett tillfälle – uppmätta vattenstånd om + 2,06.

Norra delen av planområdet, d v s den del som berörs av Hamnalléns norra skänkel har en annan historia än den södra, om än förknippad med områdets industrihistoria. Som tidigare lertäkt har den återfyllts i modern tid med avfall av skiftande men kartlagt slag. Detta innebär miljöpåverkan på sätt som också redovisas utförligt i konsekvensbeskrivningen liksom villkor vad avser åtgärder etc. Vissa åtgärder, bl a utrymme för en ev tätskärm för lakvatten, kommer till uttryck i detaljplanen.

Fördjupade geotekniska och miljömässig undersökningar förutsätts före projektering och byggande.

Kulturmiljö
Planen omfattar två inslag som bedöms som kulturmiljö av särskilt värde:

- Tegelladan, som inrymmer Oscars varv, skall, om än delvis förändrad, bevaras
- Minnesstenen över högvattnet 1903 vid bron skall bevaras i sammanhang med den nya miljön. Den kan dock behöva flyttas något och har därför inte åsatts någon planbestämmelse på platsen.

I angränsande område och indirekt påverkat av planen finns Brohus historiska bebyggelse och parkmiljö. Åtgärder i anslutning till dessa områden måste anpassas till denna miljö.

Eftersom all mark berörts av åtgärder i modern tid bedöms inga fornlämningar finnas inom planområdet.

Infrastruktur
Bortsett från fjärrvärmeledningen från värmeverket i västra delen av industriområdet och med sträckning genom området mot

tätorten via bron, bedöms ledningsnätet som moget för utbyte i princip inom hela det framtida utbyggnadsområdet. Eftersom utbyggnaden av bebyggelsen kommer att ske i etapper och med ambitionen att så länge som möjligt medge pågående verksamheter i avvaktan på detta är det angeläget att ledningsnäten under en övergångstid kan fungera i kombinationer med befintliga och nya ledningar. Avsikten med denna detaljplan är allmänt sett att bereda mark och möjlighet för att förse den fortgående utbyggnaden med infrastruktur.

Föreslagna förhållanden

Struktur och huvuddisposition
Det aktuella planområdet är en del av den helhet som utförligt redovisas i *Planprogram för Lomma Hamn, antaget 2003-02-27* med tillhörande handlingar. En småstad med 1200 bostäder med inslag av verksamheter, varav den södra delen som stenstad i två-tre våningar med tydliga kvartersformer och distinkta gaturum och den norra delen på Habofältet och i Brohus som trädgårdsstad är tanken som ligger till grund för planarbetet. Den redovisas som illustration, utarbetad av Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB, till planprogrammet och i kvalitetsprogrammet, som avser hela den framtida tänkbara utbyggnaden.

Det formella planprogrammet avser den del av helheten som omfattar områdena söder om Sjögatan (nuv Eternitgatan) samt en ny tillfartsväg från Södra Västkustvägen i norr och en del av tätortens centrumområde öster om ån, inklusive en ny bro över denna. Denna del avses omfatta ca 860 bostäder. Denna del är baserad på ett, med små nyanser, sammanhållet byggnadssätt, som är avsett att prägla det nu aktuella planområdet. Planprogrammet omfattar också de viktiga sammanhangen mellan den nya stadsdelen och tätortens centrum, där befästandet av dessa sammanhang förutsätter att även centrum utvecklas.

Sluten kvartersbebyggelse med distinkta kvartersgränser med bebyggelse i gatulinjen, små och bestämda öppningar in i kvarteren, småskalighet i bebyggelsen med huskroppar som inte är längre än som högst ca 25 m, d v s en trapphusenhet, samt en blandning av hustyper och bostadsformer i varje kvarter – detta är egenskaper som svarar mot den traditionella småstaden och som här avses utformas med Lomma-karaktär och med utnyttjande av det speciella läge, som Lomma Hamn kan erbjuda. Vattenkontakten i tre väderstreck och med tre olika karaktärer är en viktig egenskap men hela planområdet, d v s även de delar som inte har direkt kontakt med vattnet måste ges samma höga stadsbyggnadskvalitet.

Vattenkontakten bygger därför på utsikt på ett naturligt sätt för de närmast belägna bostäderna men upplevelsen av närhet till vattenrummen måste prägla även det inre av området. Det kan ske genom att gatorna på ett tydligt sätt mynnar i vattenrummen och förmedlar kontakten till det inre. Å andra sidan är avsikten med tätheten och kvartersformerna att ge förutsättningar för miljöer som är skyddade för det utsatta klimatet.

Det regelbundna kvarterssystemet bygger på enheter som är sammansatta av en blandning av flerbostadshus i tre våningar med indragna vindsvåningar och tvåvåningshus i form av radhus, parhus eller små flerbostadshus. Kvarteren ramar in gator med så små dimensioner att gaturummen upplevs som intima trots att de också är öppna för trafik på de oskyddade trafikanternas villkor. Kvartersformerna ger också upphov till samlande platser med vitala placeringar i gatunätet. Som nämnts utgör de östvästliga gatorna i norr och söder – Sjögatan (nuv Eternitgatan) och Kajgatan – huvudgator i trafiksystemet med kopplingar till den nordsydliga Hamnallén med koppling i sin tur till Södra Västkustvägen och en ny bro över ån till tätortens centrum.
De nord-sydliga gatorna därutöver utgör länkar till det inre av stadsdelen och till de minsta gatorna. De nord-sydliga axlarna i strukturen utan överordnad trafikfunktion bildar parkrum av olika slag – ett med en kanal som inre vattenrum.

Detta gäller som beskrivning av helhetsstrukturen i den södra delen av stadsdelen. Planläggningen av det nu aktuella planområdet är en förutsättning för den samtidigt behandlade planläggningen av första etappens bebyggelse i den västra delen av det tidigare industriområdet. Detaljplanen omfattar främst den gatumark som i den framtida utbyggnaden skall betjäna omgivande bebyggelse och i tidigt skede rymma trafik och försörjning till den första utbyggnadsetappen.

Gatorna får med små undantag redan i planläggningen sin slutliga utformning fastlagd även om de inte kommer att omges av bebyggelse förrän senare. På liknande sätt läggs utformningen av berörda platser, kajer och broar fast. I anslutningen till tätortens gatunät redovisar dock detaljplanen en provisorisk utformning. I den fullföljda utbyggnaden kommer platsen mellan kommunhuset och ån att bli föremål för en omfattande omgestaltning. Denna utreds f n och förutsättningar finns inte idag för planläggning.

Gator och platser – användning och utformning
Trafiksystemet i den framtida stadsdelen är uppbyggt på de huvudgator som ingår i planen – Hamnallén, Sjögatan och Kajgatan – men även på Brohusvägen. Från dessa förgrenar sig det mindre gatunätet. Huvudgatorna karaktäriseras till skillnad från de mindre gatorna genom att ha separerade ytor för körtrafik

resp gång- och cykeltrafik. Hamnallén har dessutom utformats för att ge särskilt kollektivtrafiken goda villkor, varom mer senare. I det anslutande gatunätet utgörs de mindre gatorna av gångfartsgator med blandad trafik på de oskyddade trafikanternas villkor.

De stora gatorna utformas som allégator med olika karaktärer vad avser täthet mellan träden, inslag av gräsytor etc. Sjögatan utformas för att rymma huvudcykelstråket från tätorten via en ny gc-bro över ån och mot stranden.

Hamnallén är hela stadsdelens viktigaste huvudgata med en utformning i paritet med detta. Gång-/cykelbanor, separerade från körbanan med planteringsremsor för allétträd i gräs, köryta för biltrafik och kollektivtrafik och med parkeringszoner vid sidorna. Kollektivtrafikstråket är utformat för busstrafik och för att kunna konverteras till spårtrafik.

Hamnalléns fortsättning söderut i bron får en utformning som i framtiden svarar mot denna karaktär, där dock alla inslag inte kan genomföras förrän platsen söder om gatan kan planläggas. Den nya bron utformas också mot bakgrund av den viktiga roll den kommer att spela i stadsmiljön.

Hamnalléns anslutning till Södra Västkustvägen i norr utformas, utöver att få en fullvärdig inpassning i landskapsgestaltningen, för att ge så bekväm utfart som möjligt på Södra Västkustvägen och för att kunna ge kollektivtrafiken företräde i korsningen. Innan Hamnallén är utbyggd fungerar Brohusvägen som tillfart.

Stråket vid ån i öster avses som nämnts behålla sin huvudkaraktär med uppvuxna träd men utförs som körbar yta för att ge tillgänglighet till enstaka framtida fastigheter vid stråket.

Det ansluter till förlängningen av gc-stråket från Sjögatan mot tätorten och löper över en ny bro till Fladängen.

I övrigt ingår i planen ett antal platser, var och en med sin roll och specificerade utformning.

Varvstorget är stadsdelens stora samlande rum i samspel med det framtida torget på östra sidan av ån. Det är tänkt att både kunna vara ett representativt torg, en myllrande plats för möten och en rustik bruksyta, i stort svarande mot dagens situation med både båtskötsel och fiske. Det har därför försetts med en bestämmelse som medger att kommunen får upplåta det för varvsändamål, underförstått att denna verksamhet utövas så att den kan förenas med de övriga ändamålen och inte stängslas in el liknande. Förbudet mot stängsel avser inte den kvartersmark närmast öster om byggnaden, som kan användas för varvsändamål. Här kan

också uppföras bodar som ersättning för de förvaringsbodar för fiskeredskap som idag finns söder om Fladängen. Varvstorget skall också kunna utnyttjas för besöksparkering till verksamheterna vid Kajgatan och torget. Det ställer speciella krav på utformningen så att torget inte upplevs som en parkeringsplats utan som ett väl utformat stadsrum som mer eller mindre tillfälligt används för parkering. Torgytan mellan ån och omgivande gator kan som evenemangsparkering rymma ca 90 bilplatser, varvid hela ytan tas i anspråk. En rimlig vardagsparkering – en dubbelrad med bilplatser parallell med gatan mellan Kajgatan och Hamnallén – kan rymma ca 35 platser. Som jämförelse kan nämnas att tegelladan, om den användes för besöksintensiv verksamhet, skulle kunna alstra ett behov om som högst ca 20 bilplatser.

Sådana bodar kan också uppföras på andra partier av Kajgatan, som även den avses behålla sin karaktär av brukskaj och promenadstråk etc i en och samma miljö. Kajgatan passerar i framtiden en låg bro över kanalen in i bebyggelsen, som gestaltas på ett sätt som svarar mot gatans karaktär.

Den lilla platsen söder om Brohus får sin karaktär som liten park av de uppvuxna träden. Den ansluter till parklandskapet, som gestaltas kring dagvattendammen öster därom.

All allmän plats samt broar och andra anläggningar utformas i enlighet med det speciella kvalitetsprogram, som upprättats för den framtida miljön i stadsdelen. För anläggningar på allmän plats är dessa regler att se som bindande planbestämmelser. Varje gata eller plats har sin egen beskrivning och illustration i kvalitetsprogrammet och anger t ex sektionsmått, material etc.

Avsikten för hela utbyggnadsområdet är att den gröna miljön skall utformas och behandlas så att den s k balanseringsmetoden uppfylls. Metoden innebär att åtgärder vid anläggning och bebyggande som kan minska de gröna inslagen ska kompenseras så att motsvarande inslag av grönska finns kvar även efter åtgärden. En särskild utredning om detta har gjorts *(Lomma Hamn, Balansering, Erik Skärbäck, juni 2003)* som ingår i konsekvensbeskrivningen. Utredningen, som studerar hela den framtida utbyggnaden, redovisar slutsatsen att utbyggnaden kommer att resultera i ett betydande nettotillskott av grönska till helhetsmiljön. För den färdiga miljön skall såsom riktvärde gälla en grönytefaktor enligt utredningen om 0,6.

Bebyggelse – användning och utformning
Planens huvudändamål är inte bebyggelse.
Den framtida bebyggelse som den ändå omfattar utgörs av för det första tegelladan – Oscars varv. Denna förutsätts bevarad för

sin nuvarande användning eller för nya, utåtriktade verksamheter av sådant slag som avses bidra till Lomma Hamns profil – främst tillhörande de fyra grupper av verksamheter som särskilt bidrar till denna:

- I hamnen befintliga företag och övriga Lommaföretag med verksamhet som förstärker den lokala profilen;
- Blå branscher, d v s företag inom branscher med koppling till sundet, såsom fiske och sjöfart;
- Gröna branscher, d v s företag inom branscher med koppling till Sveriges lantbruksuniversitet i Alnarp, samt
- Kommersiell service, restauranger, kulturverksamhet mm.
-

Byggrätten för varvsverksamhet inskränks till den nuvarande byggnaden. Därutöver anges ett parti av marken såsom område för motsvarande verksamhet utomhus och här med möjlighet till inhägnad. Utöver detta kan kommunen upplåta delar av allmän plats för varvsverksamheten inom ramen för bestämmelsen ”varvskaj” men här utan inhägnad.

För det andra berörs Fiskboden, som dock inte regleras av denna plan. Verksamheten är helt samstämd med avsikterna för den framtida stadsbilden och det framtida livet i stadsdelen som exponent för en aktiv kaj, inklusive det rökeri som ingår i verksamheten. Den nu aktuella planen omfattar inte byggnaden men däremot ett parti av marken, som idag är utlagd som parkering. Denna förutsätts i framtiden ske på allmän plats på kajen på samma villkor som gäller för övriga verksamheter.

Det tredje inslaget av bebyggelse som kan komma till stånd inom planområdet utgörs av de bodar för fiskredskap, som ska kunna ersätta motsvarande bodar som idag är belägna söder om Fladängen. De ska vara enkla och maximerade till storlek (4x2,5 m) och utformade i enlighet med kvalitetsprogrammets regler – rödfärgade och med enkla papptak. Dessa bodar ska också kunna utnyttjas för publika ändamål. Plats som kommunen kan upplåta finns på tre olika partier av kajområdet.

Trafik

Huvuddragen i trafiksystemet har redan beskrivits. Ett antal överordnade synpunkter skall dock nämnas.

Kollektivtrafikstråket genom planområdet utgör en del av det överordnade stråk som planeras från kollektivtrafikens huvudhållplats i tätorten (idag vid Centrumgatan, i framtiden planerat vid stationen) mot Bjärred. Stråket är tänkt ge hög prioritet till kollektivtrafiken och därmed en så god framkomlighet och resestandard att en överlagring från enskild biltrafik till kollektivtrafik kan ske. Stråket är, som nämnts, utformat för busstrafik men med sådan geometri att det i

framtiden kan byggas om för spårtrafik med samma sträckning. Prioriteten innebär bl a företräde i korsningen med Södra Västkustvägen. Två hållplatser anordnas inom området, vilket ger högst 500 m avstånd för trafikanter från de längst bort belägna bostäderna.

Spårtrafik och busstrafik kräver i stort samma utrymme i gatusektionen. Däremot kräver spårtrafik större utrymme under mark för ledningsförläggning, stolpfundament etc, vilket kan kräva den bredare sektion som nu ligger till grund för planen. Alternativa sektioner redovisas i kvalitetsprogrammet med sikte på ett val i genomförandeskedet.

Utformningen av korsningen med Södra Västkustvägen är vital även från andra synpunkter. Det är angeläget att dels stadsdelen har god kontakt med tätortens centrum, även för biltrafik, dels att denna kontakt dock inte ger bekväm tillgänglighet till det överordnade vägnätet. Det skall vara naturligt att söka sig norrut via Hamnallén och Södra Västkustvägen till Lommas norra trafikplats för dessa resor. För att uppnå detta måste korsningen med Södra Västkustvägen utformas så att den ger bekväm utfart utan väntetider. Korsningen har därför utformats med t ex särskild expressfil för högersväng från Hamnallén. I gengäld får inte korsningen utformas så att den inbjuder till genomfartstrafik från Bjärred mot centrum. Under en övergångstid utnyttjas Brohusvägen som tillfart.

Fördelningen av trafik från området mot det överordnade nätet har belysts i en särskild studie, där prognosen för trafikalstringen pekar på att centrumområdet, särskilt Vinstorpsvägen och Karstorpsvägen, inte bedöms drabbas av någon ytterligare trafikbelastning till följd av utbyggnaden i Lomma Hamn-området *(Trafikanalys i Lomma Hamn –utbyggnad Hamnen 1, kv 1-9,Trivector Traffic AB, 2003).*
Skydd mot de störningar från trafikbuller som kan bli aktuella vid Hamnallén förutsätts regleras i framtida detaljplan för bebyggelse.

Teknisk försörjning
Planens syfte är att tillgodose behovet av teknisk försörjning i utbyggnadsområdet i hamnens västra del. Huvudgatorna i planen samt Brohusvägen avses således rymma framtida ledningsstråk i överensstämmelse med pågående utredning. Här bör påpekas att, trots till synes tilltagna gatumått, utrymmet för ledningslägen är begränsade i främst Hamnallén. Trädplantering, plats för stolpar för ev luftledning till spårtrafik etc sätter gränser för friheten för ledningsförläggning. Denna projektering måste således ske med omsorg.

För att bl a slippa schakter i förorenad mark kommer ledningsnätet sannolikt att förläggas ovan nuvarande marknivå. Bl a detta kan ge behov av pumpstationer. En pumpstation för huvudavloppsnätet behövs i alla händelser för passagen under ån. Den föreslagits förlagd till och utformningsmässigt integrerad i det nya brofästet. Alternativ placering är i en byggnad, liknande bodarna för fiskeredskap.

Dagvattensystemet inom utbyggnadsområdet avses mynna i en nyanlagd fördröjningsbassäng på platsen för det nuvarande diket söder om Brohus. Den bör utformas så att den kan utgöra en tillgång i parkmiljön.

Utöver det angivna området för tekniska anläggningar, pumpstation, medger planen att kommunen upplåter mark för behövliga tekniska anläggningar (ytterligare pumpstationer, nätstationer för el etc) ovan eller under mark.

Miljöfrågor
Miljöfrågorna vad avser främst hanteringen av de deponier och det industriavfall som berör området redovisas utförligt i konsekvensbeskrivningen. Saneringsåtgärder resp skyddande övertäckning kommer att vidtas innan området tas i anspråk för ny användning enligt redovisningen i denna och enligt de krav som fortsatta miljöutredningar kan anvisa. Dessa åtgärder skall helt säkra miljön enligt antagna miljö- och hälsoskyddskrav. Detta regleras i såväl planbestämmelse som i exploateringsavtalet. Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet.

Planen omfattar en del av dessa åtgärder. För att möjliggöra anläggandet av tätskärmar för lakvatten från deponierna på Habofältet har utrymme reserverats för sådana norr om Sjögatan och Disponentgatan. De är redovisade som kvartersmark för teknisk anläggning.

Vattenområden
De vattenområden som ingår i planen förutsätts i huvudsak bibehålla sin nuvarande roll och utformning. Vissa kompletteringar medges enligt planen för att ytterligare höja värdet hos dessa. Kajer kommer att repareras. I samband med detta kan de höga kajerna kompletteras med längsgående träbryggor, som gör det möjligt att som gående komma närmare vattnet. På vissa partier kan tvärgående pontonbryggor läggas ut till ca 12 m från kajkant för att ytterligare utöka antalet småbåtsplatser i hamnen. Det är emellertid viktigt att också sådana partier av kajer finns kvar som tillåter längstilläggning för större båtar och fartyg.

Som ett bidrag till en vital bostads- och hamnmiljö medges boende och verksamheter på förtöjda båtar. Förutsättningen är att dessa har en utformning med tydlig marin karaktär, d v s uppfattas såsom båtar. Däckshus etc får inte ha karaktär av hus som placerats på pråmar och får t ex inte ha sadeltak. Skrovformen ska både vara urskiljbar i sig och avspeglas i formen på däcksöverbyggnader. ”Flytande villor” är således inte aktuella. Även däcksmiljön i övrigt med räcken, beläggningar etc skall ha karaktär av sjöfartsmiljö även om farkosterna är permanent förtöjda. En begränsning av höjden hos en däcksöverbyggnad till högst en ”våning” över ett högre skrov (d v s motsvarande höjd över kajplanet) bortsett från master, skorstenar etc som behövs för att kunna fungera som båt, syftar till att inte begränsa utblickarna för mycket från kajen mot ån.

Viktigt är också att verksamheter på båtar i hamnen är av det slaget att det tillför vitalitet och karaktär till främst det publika hamnlivet – t ex restaurang, kafé etc - och kan svara mot boendet och verksamheten på Kajgatan och i stadsdelen i övrigt.

Bostads- och verksamhetsanvändningen på båtar i hamnen ställer, om den får större omfattning än endast enstaka exempel, krav på spelregler. Det gäller såväl utformning och stadsmiljö som säkerhet. Husbåtar med större däcksöverbyggnad kan t ex riskera att bli en helt kompakt vägg mellan kaj och vatten om de ligger för tätt och i för stor mängd. Detta kräver en noggrann prövning av varje fall vad avser såväl utformning och placering som övriga krav enl 3 kap PBL. Denna prövning avses ske såsom bygglovsprövning enl PBL, där också brandskydd och tillgänglighet för räddning prövas, baserat på brandskyddsdokumentation. En förutsättning för bygglovsprövning är att nödvändiga avtal som säkrar tillgång till kaj och nödvändig teknisk försörjning kan träffas. I bygglovprövningen måste de avsteg underförstås som är givna av situationen på en båt, t ex tillgänglighet för rörelsehindrade etc. Prövningen sker med stöd av utökad lovplikt.

Vid de låga kajerna norr om bron kan småbryggor läggas ut för att ge flera båtplatser för små båtar och som vilplatser vid åpromenaden. Här är emellertid ån smalare och sådana bryggor får inte inkräkta på passageutrymmet i ån.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden skall vara 15 år från det datum planen vunnit laga kraft.

För att säkra den uppvuxna växtighet som finns inom planområdet, vilken utgör en speciell tillgång har förbud mot fällning och skador införts inom vissa områden (n). De innebär marklovsplikt för de åtgärder, som av speciella skäl (säkerhet

eller annat), kan bli nödvändiga. Här förutsätts också kompensation i form av t ex nya träd med sammanlagt motsvarande stamomfång, varav hälften skall planteras på platsen och hälften kan planteras på annan plats inom planområdet.

Utökad lovplikt gäller för bostäder och verksamheter på båt inom vattenområdet för hamn, brygga.

Planens upprättande

Detaljplanen har utarbetats på uppdrag av Lomma kommuns Miljö- och byggförvaltning och i nära samarbete med denna. I arbetet har också medverkat Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB, som också utarbetat underlaget, samt JM AB. Därutöver har andra experter medverkat.

FOJAB arkitekter AB 2003-11-25	Miljö- och bygg- förvaltningen Lomma kommun Plan- och bygg- kontoret 2003-11-25
Klas Brunnberg Arkitekt SAR/MSA	Eva Sjölin Stadsbyggnadschef

1262-DP 04/06

BESLUT OM DETALJPLAN

Antagen av Kommunfullmäktige
2004-02-05 § 5

Betygar:

Claes Hedlund

Laga kraft 2004-09-02

Detaljplan för del av Lomma 24:4-6 m fl,
Lomma Hamn, huvudgatusystemet

Lomma, Lomma kommun, Skåne län

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för del av Lomma 24:4-6 m fl,
Lomma Hamn, huvudgatusystemet

Lomma, Lomma kommun, Skåne län

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan
Planen avses antagen vid årsskiftet 2003-04. Byggstart planeras till våren 2004.

Genomförandetid
Utbyggnaden av gatunätet är tänkt att ske i den takt övrig utbyggnad inom Lomma Hamn-området kräver. Genomförandets första fas omfattar ny tillfart från Södra Västkustvägen till Sjögatan (nuv Eternitgatan). Genomförandetiden är satt till 15 år från det datum planen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning, huvumannaskap
JM AB kommer som exploatör att svara för planens genomförande. Allmän plats anläggs i exploateringen och överlämnas till kommunen, som skall vara huvudman för denna.

Avtal
Exploateringsavtal ska träffas och godkännas av kommunfullmäktige i samband med antagande av planen. Ramavtal har träffats mellan kommunen och JM AB. Skanska AB och CA Fastigheter AB har givit avsiktsförklaringar om sin respektive medverkan i exploateringsprocessen. Ramavtal mellan kommunen och dessa företag kommer att träffas under vintern 2003-2004.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning
Planen omfattar endast allmän plats, varför fastighetsbildning inte är aktuell.

Planen omfattar mark som ägs av JM AB, Skanska AB, CA Fastigheter AB samt Lomma kommun. Ett mindre parti ägs av Fiskboden AB. Sådan mark som i gällande detaljplan utgör

allmän plats och som ägs av CA Fastigheter AB är föremål för inlösen av Lomma kommun.

EKONOMISKA FRÅGOR

Exploateringen avses bära samtliga kostnader.

TEKNISKA FRÅGOR

Ledningsnät

Ramavtalet och exploateringsavtalet reglerar kraven på kommunens godkännande av utformningen av det allmänna ledningsnätet, gator etc.

Markarbeten

Området är ett gammalt industriområde. I samband med verksamhetsutövning kan okontrollerade material ha deponerats. Marken skall vara efterbehandlad i den utsträckning som krävs för det avsedda nya ändamålet innan den tas i anspråk för detta.

Dom ang inrepp i vattenverksamhet

Om vattenverksamhet inom planområdet påverkas så att dom enligt miljöbalken behövs skall ansökan om prövning göras till miljödomstolen under förutsättning att det inte redan finns tillstånd.

Genomförandebeskrivningen har upprättats av planförfattaren i samverkan med kommunen

FOJAB arkitekter 2003-11-25	Miljö- och byggförvaltningen Lomma kommun Plan- och byggkontoret 2003-11-25
Klas Brunnberg Arkitekt SAR/MSA	Eva Sjölin Stadsbyggnadschef

Kvalitetsprogram för Lomma Hamn

Program för stadsrumsgestaltning

2002-06-27, aktualiserad till antagande av detaljplan 2008-11-25

Innehållsförteckning

Kvalitetsprogrammets mål och status 3
Bakgrund
Processen
Mål, syfte och status

Lomma Hamn och tätorten 5
Stor ny stadsdel i en liten tätort
Lomma Hamn och centrum
Trafiken till och från Lomma Hamn
Rekreationsområden nära – för stadsdelen och för andra

Lomma Hamn – helheten 7
Karaktär
Stadsdel vid kusten
Ny användning – boende och verksamheter, offentlig service
Bebyggelse och offentligt rum
Historien
Under marken
Trafiken i stadsdelen

Bebyggelsen i Lomma Hamn 10
Sammanfattning
Offentligt och privat
Stenhus
Fasadens tillbehör
"Hål i mur" – fönster och dörrar
Taklandskapet
Kvartersgränsen

Det offentliga rummet 15
Sammanfattning
Rumsformens sociala betydelse
Socialt rum, skönhet och ordning
Mått, material och meningsfull utformning
Stadsrummets grönska
Stadsrummets möblering
Skyltar
Gatubelysning
Vatten i stadsmiljön
Murar, broar och kajer

De olika stadsrummen 19
Kajen vid Varvstorget/Hamntorget, litt G1
Kajgatan, litt G2 – G3
Strandpromenaden, litt G4
Tullhustorget, litt G4b
Midskeppsparken, litt G5
Esplanaden, litt G6
Kanalen, litt G7
Hamnallén, litt G8 – G9
Sjögatan, litt G10
Små typgator, litt G11-12
Brohusvägen, litt G13
Åpromenaden,litt G14-15
Vägarna vid runda parken, litt G16-18
Södra Västkustvägen, litt G19
Tvärstråket mot havet, litt G20
Kontorsparken, litt P1
Brukstorget, litt P2
Platsen vid Disponentgatan och Solskensgränd, litt P3
Runda parken, litt P4
Parken vid villa Solsken, litt P5
Stranden, litt P6
Broar

Orienteringsplan 48

Kvalitetsprogrammet är utarbetat i samarbete mellan Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB, Sture Koinberg, landskapsarkitekt LAR, Leif Bolter, skulptör, och FOJAB arkitekter AB genom Klas Brunnberg, arkitekt SAR.
Det är baserat på Brunnberg & Forsheds utredningar och illustrationsplan för Lomma Hamn. Arbetet har skett i nära samarbete med Lomma kommun inom ramen för projektet Lomma Hamn.
Illustrationer: Leif Bolter (broar, belysning); i övrigt:: Brunnberg & Forshed /Kjell Forshed, Åsa Sjöstrand

Som bilaga till kvalitetsprogrammet finns ett rådgivande färgprogram, utarbetat av Brunnberg & Forshed Arkitektkontor 2003.

Kvalitetsprogrammets mål och status

Bakgrund

Lomma Hamn är det största och viktigaste området för Lommas utbyggnad under de närmaste åren och en av regionens viktigaste tillgångar som plats för attraktivt boende och verksamheter vid vatten. Läget vid såväl öppen strand som en skyddad hamn ger förutsättningar som är unika även i en kustregion som sydvästra Skåne. Läget i en region med påfallande utvecklingsförutsättningar och med goda kommunikationer representerar på en gång en avgörande förnyelse och förstärkning av Lommas identitet och en angelägenhet för hela denna regions bostadsmarknad.

Den tydliga karaktär av låghusstad med hög arkitektonisk och stadsrumsmässig kvalitet, som varit målet för planarbetet sedan dess start, har bekräftats av efterföljande steg. Det parallellskissarbete, som genomfördes under hösten 2001 har, utöver insatserna av kvalificerade arkitektföretag, innefattat en grundlig analys av de olika bidragen och en förnyad samling kring målen för stadsgestaltningen, gemensam för kommunen och de engagerade markägarna. Detta arbete har givit ett resultat som helt svarar mot – och överträffar - de ursprungliga målen. Låg och tät stadsstruktur med ett tydligt förhållande mellan bebyggelse och offentligt rum, genomarbetade relationer mellan gatunätet och samlande platser, såväl torg som gröna rum, liksom ett gatunät som ger god kontakt mellan alla delar av området med de omgivande tillgångarna i form av stranden, kajerna, pågatågsstationen och ortens omfattande naturområden samt med centrum – redan denna struktur säkrar grundläggande kvaliteter i boendet. Kvalitetsprogrammet syftar till att säkra de ytterligare kvaliteter som är underförstådda men ännu inte helt avläsbara i strukturen.

Förutsättningen för hela arbetet är att de miljöfrågor som är förknippade med de tidigare deponierna inom området bemästras på ett sätt som fullständigt säkrar den framtida stadsmiljön och den påverkan på omgivningen som deponierna tidigare haft.

Processen

Det förordade parallellskissförslaget av Brunnberg & Forshed arkitekter, som ligger till grund för planarbetet, har bearbetats och fördjupats. Det redovisas i *Illustrationsplan 2002-05-31, rev 2002-11-26.* Denna ligger tillsammans med detta kvalitetsprogram och *Konsekvensbeskrivning för Lomma Hamn* samt *Förstudie till Miljöprogram för Lomma Hamn* till grund för det *Planprogram 2002-12-20,* som antogs i februari 2003. *Planprogrammet* utgör omslag till de övriga handlingarna och har varit underlag för det formella beslutet om upprättande av detaljplan.

En bedömning av tiden för en normal planprocess pekar på möjligheterna för en start av utbyggnaden under hösten 2004. Denna utbyggnad förutsätts påbörjas i den sydvästra delen och utefter Kajgatan och fortsätta successivt över resten av området under det följande decenniet.

Planarbetet överensstämmer med den fördjupade översiktsplanen för Lomma tätort, som utarbetades parallellt och antogs i januari 2003.

Kvalitetsprogrammet, som antogs i samband med planprogrammet och som avser hela den framtida utbyggnaden av Lomma Hamn, har aktualiserats i samband med arbetet med detaljplanerna för de första etapperna, främst i de delar som berörs av dessa.

Mål, syfte och status

Kvalitetsprogrammets mål är

- att säkra en bestämd kvalitetsnivå i främst det offentliga rummet i alla de avseenden som inte framgår av övriga handlingar – fysiskt och som upplevelse i praktisk och social mening
- att alla parter som är engagerade i utvecklingen av Lomma Hamn – kommunen, markägare och övriga medverkande – ska ha en gemensam bild av kvalitetskraven på den framtida stadsmiljön till karaktär, innehåll och nivå
- att denna bild ska vara möjlig att göra andra intressenter - boende, verksamhetsutövare, marknad, grannar och övriga invånare i orten, myndigheter samt besökare – medvetna om dessa kvalitetskrav.

Syftet är att kvalitetsprogrammet också ska vara underlag för överenskommelser om vilka kvalitetskrav som gäller för den offentliga miljön och hur dessa ska uppnås. Syftet är även att klargöra vilken part som har ansvar för uppfyllandet av kraven. Det är upprättat av kommunen och markägarna i samarbete och är därför tänkt att avspegla en gemensam uppfattning om lägsta acceptabla kvalitet hos miljön – det hindrar inte någon intressent att tillämpa en högre kvalitetsnivå.

Det ska poängteras att programmet gäller den *offentliga* miljön, rummet mellan husen, den gemensamma miljö som formas av kvarterens väggar och gatornas/platsernas behandling, d v s det offentliga rummets golv.

Stadsrummets "golv" är ett ansvar för det allmänna. "Väggarna", som är ett ansvar för de enskilda byggherrarna, är emellertid lika betydelsefulla. Kvalitetskraven för kvarterens inre diskuteras mer allmänt i programmet. Det är snarare en avsikt att med den eftersträvade tydligheten i gränsen mellan offentligt och privat i området markera den högre

frihetsgraden för utformningen av kvarterens inre i kontrast mot en sammanhållen helhet i den gemensamma miljön.

Det är en strävan att kvalitetsprogrammet i första hand ska uttrycka *egenskapskrav.* Där en närmare utformning presenteras anges motiven för detta.

Kvalitetsprogrammets formella status bestäms på flera sätt:

- det utgör en planhandling och ett villkor för utnyttjande av de rättigheter som detaljplanen ger
- det utgör en kontraktshandling som del av exploateringsavtalet
- det ingår också i respektive intressents, inkl kommunens förvaltningar, avtal med underleverantörer
- det reglerar därmed allmänt sett rättigheter och skyldigheter vad avser allmänna ytor för alla parter – enskilda såväl som allmänna
- på motsvarande sätt kan kvalitetsprogrammet också användas som en kontraktshandling i överlåtelse- och hyreskontrakt avseende enskilda bostäder och lokaler samt i avtal med leverantörer i den fortsatta förvaltningen.

Utöver den formella betydelsen avses kvalitetsprogrammet också kunna utnyttjas som informationsmaterial och i marknadsföringen av bostäderna och lokalerna – rentav en bruksanvisning till stadsdelen för framtida boende och verksamma. Kvalitetsprogrammet består av en resonerande text kring dels den nya stadsdelen som helhet och dess relation till orten i övrigt, dels allmänna egenskaper hos den nya bebyggelsen och det offentliga rummet. Dessa egenskaper sammanfattas på sid 10 resp 15. Därefter följer en redovisning av specifika kvalitetskrav för varje stadsrum.

Illustrationsplanen för Lomma Hamn 2002-05-31, rev 2003-11-25

Lomma Hamn och tätorten

Stor ny stadsdel i en liten tätort

Lomma Hamn utgör ett betydande tillskott av bebyggelse till tätorten, som i hög grad kommer att påverka ortens liv och identitet. I stor utsträckning bekräftar och förstärker det nya Lomma Hamn tätortens nuvarande kvaliteter. Närheten till stranden och rekreationstillgångarna i övrigt understryker Lommas redan stora tillgångar i detta avseende. Stadsdelens läge i fokus för dessa tillgångar pekar ytterligare på tätortens betydelse i regionen som bostadsort och som plats för fritid och rekreation.

Både det nära läget och det stora tillskottet av bebyggelse förutsätter emellertid att stadsdelen framstår som en del av Lomma och samspelar med den nuvarande tätorten. En utgångspunkt för hela arbetet är att bebyggelsen i Lomma Hamn ska ha en klar *Lomma-identitet.*

Också i andra avseenden – funktionellt och kommunikationsmässigt - måste den nya stadsdelen upplevas som en integrerad del av tätorten.

Lomma Hamn och centrum

Det vardagliga funktionella samspelet med tätorten i övrigt måste framförallt komma till uttryck i förhållandet till centrum. Centrumområdet står för en stor del av servicen till området – ytterligare understruket av det nya bibliotekets placering i länken mellan detta och den nya stadsdelen och vid vattnet som förenar de två delarna. Upprustningen i övrigt av centrum vilar också till stor del på tillkomsten av Lomma Hamn. Ett väsentligt förstärkt underlag och en anspråksnivå på utformningen som står i samklang med stadskvaliteten i Lomma Hamn utgör en hävstång också för utvecklingen av centrumområdet.

Sett till stadsrummet är sammanhangen tydliga i det stora torg, som spänner över ån och bokstavligen binder ihop de två sidorna. Torgrummet har också en viktig roll genom att ge stadga och inramning till

trafikförbindelsen mellan centrum och Lomma Hamn. Den nya bron, med en utformning som integreras med bebyggelsen på torgets norra sida, och kopplingarna mellan de olika gatorna kan med en bestämd form hos torget bilda en tydlig helhet. Det stora torget blir med sin anknytning till vattnet en god symbol för det nya Lomma som växer fram. Det är angeläget att detta får en utformning som svarar mot dess läge och funktion som ortens viktigaste och mest centralt belägna stadsrum.

Trafiken till och från Lomma Hamn

Torget är också trafikmässigt en tydlig knutpunkt i tätorten. För de boende i Lomma Hamn är den södra bron och torget länken till centrum för alla trafikslag. Kollektivtrafikstråket från stationen mot Bjärred via Vinstorpsvägen, torget och Hamnallén genom Lomma Hamn, markerar torget som tyngdpunkt och bestämmer delvis dess orientering. Kopplingen mellan Centrumgatan i söder och Strandvägen i norr får en naturlig utformning genom att torget ger stöd åt den sidorörelse som trafiken följer i denna förbindelse. Nyckelpunkten i dessa förbindelser är den ovala cirkulationsplatsen i östra delen av torget som tar hand om både trafikmässiga och utformningsmässiga möten mellan olika trafikrörelser och riktingar. Även från denna synpunkt är det nödvändigt med en genomtänkt utformning av torget, där upplevelsen av stadsrummet och påverkan på trafikrörelserna och trafikbeteendet ska stå i samklang.

Översiktliga bedömningar av hur trafiken rör sig från den nya stadsdelen genom tätorten anger att denna punkt – eller tätorten i övrigt – inte kommer att belastas på ett sätt som hotar miljökvaliteterna. Det naturliga sättet att röra sig från Lomma Hamn till det överordnade vägnätet är via Södra Västkustvägen, väg 905 mot Lund och till motorvägen.

Gång- och cykeltrafiken är integrerad med annan trafik inom stadsdelen men har ett eget stråk till tätorten i Sjögatans förlängning genom Brohusparken. Via gång- och cykelbron här når denna trafik skyddat tätortens huvudstråk.

Trafikmiljöerna – gator, korsningar, platser och broar – är vitala delar i stadsmiljöns helhet och kräver omsorgsfull utformning. Det räcker inte med att tillgodose funktionsegenskaperna. De måste också, även med enkla material, gestaltas så att de bidrar till den goda upplevelsen av stadsmiljön. Även trafikmiljön är en del av det offentliga rummet och har en viktig roll också i stadsdelens sociala liv som bl a mötesplats

Rekreationsområden nära – för stadsdelen och för andra

Stadsdelen gränsar direkt till tätortens omfattande naturområden i norra delen – rester av industrilandskapet, som naturen omhändertagit och förvandlat till ett rekreationslandskap av stor betydelse för hela orten och för regionen. Flera av dessa tillgångar är belägna helt och hållet inom den nya stadsdelen. Stranden gränsar direkt och nås bl a från bebyggelsen. Strandfuret, Fyrkantsdammen, båtuppläggningsplatsen och det nya idrottsområdet gränsar omedelbart intill. Stadsdelens bebyggelse kransar den centrala gröningen, som är en del av tätortens nät av intensivskötta grönområden.

Detta innebär att samspelet mellan stadsdelen och omvärlden vad gäller användningen av rekreationslandskapets olika delar måste fungera. Besökare ska kunna komma dit utan att känna att de stör men ändå med respekt för stadsdelens halvprivata och privata revir. Stadsdelens invånare ska kunna utnyttja fördelarna med direkt kontakt med de allmänna tillgångarna. Trafikmiljön måste styras och utformas så att den inte är ett hinder för utnyttjandet av rekreationsmiljöerna från vilket håll man än kommer och vilken trafikantssituation man än är i – bilist, cyklist, kollektivtrafikresande eller gående.

Tillgängligheten skall överhuvudtaget vara stor i alla riktningar. Nya gång- och cykelbroar måste t ex anordnas över ån från Pråmlyckan för att ge tillräcklig kontakt mellan tätorten och det nya idrottsområdet.

Även rekreationsområdena kräver sin omsorgsfulla gestaltning för både god funktion och för att vara exponerade i det öppna landskapet. Idrottsområdet är en stor anläggning som ska ta plats i det öppna landskapet. Badparkeringen kräver som alla större parkeringar en utformning som ger platsen kvaliteter även när den inte används. Båtuppläggningen har, när den befolkas för vårrustning, sina självklara trevnadsvärden men kan andra tider upplevas som en antingen belamrad eller öde upplagsplats. Den förutsätter en kraftfull inramning av vegetation. För alla de nämnda anläggningarna omfattar illustrationsplanen förslag, som skall vara utgångspunkt för den yttre gestaltningen. Närmare beskrivningar finns längre fram i kvalitetsprogrammet.

Även för de delar av rekreationsområdet som inte omformas så genomgripande utan mer blir föremål för förädling och vård skall kvalitetsprogrammet gälla. Stranden och Strandfuret skall med nuvarande respektive ursprunglig karaktär som utgångspunkt förbättras. Stranden ska vårdas och växtligheten skyddas mot för stort slitage med träbryggor. Verksamheter och småbyggnader som hänger samman med badlivet ska inordnas i helhetsmiljön. Den sedan några år intensivare skötseln skall fortsätta som bidrag till den redan etablerade högre kvaliteten hos badstranden. Strandfuret kan genom gallring och gestaltad återplantering erbjuda en upplevelserikare miljö.

Lomma Hamn – helheten

Karaktär

Lomma-identitet har tidigare nämnts som utgångspunkt för gestaltningen av den nya stadsdelen och dess bebyggelse.

Med den blandade bebyggelse som tätorten består av kan inte denna identitet uttryckas enkelt och entydigt. Mest påtagligt är en måttlig *skala* i bebyggelsen där undantagen i t ex Hamnhusen bekräftar regeln om en bebyggelse i huvudsakligen en till tre våningar. Läget vid havet har också påverkat den traditionella bebyggelsen till att inte söka de mest vindutsatta lägena utan skapa sitt eget skydd genom t ex täthet. Det finmaskigt förgrenade *gatunätet* är en annan karaktärsegenskap, där de traditionella gatorna har måttlig bredd och tydlig gatukaraktär med likaså tydliga gränser mellan offentlig och privat mark. Samspelet mellan gator och små men väldefinierade *allmänna platser* är vidare ett karaktärsdrag liksom gatunätets kontakt med ortens omgivande landskap.

Dessa olika egenskaper hos tätorten sammanfaller väl med den traditionella skandinaviska småstadens. Småstaden som typmiljö är också utgångspunkten för gestaltningen av Lomma Hamn

Ett antal egenskaper hos den traditionella småstaden är viktigare än andra och skapar, som verktygslåda för gestaltningen, förutsättningarna för en genomgående hållning till stadsrummets utformning, som genom detta tillåter stor individuell frihet för varje byggnad.

- den måttliga höjdskalan, nära människans mått och lättolkad för betraktaren
- den måttliga längdskalan,
- ingen upprepning av husutformning utan varierad form inom ramen för tydliga gemensamma teman; dock: oftast variation med disciplin – helheten överväger.
- enkla, huvudsakligen släta fasader utan mer markanta utspringande partier; fönster som "hål i mur"
- distinkta gaturum, där husens fasad står i kvartersgränsen och all mark utanför tillhör det offentliga gaturummet
- tydligt, öppet och förgrenat gatunät med framkomlighet för alla, inklusive biltrafik på oskyddade trafikanters villkor, och med möjlighet att välja olika vägar
- nät av offentliga platser
- ofta verksamheter i bostadhusens bottenvåningar

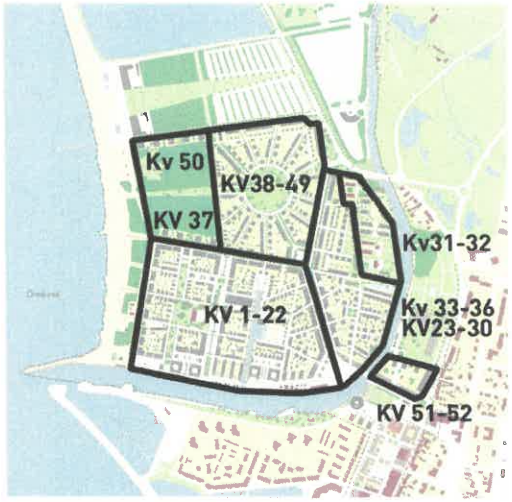
Dessa grundläggande egenskaper hos den traditionella småstaden är möjliga att översätta även till en nyproducerad miljö och ger en säker grund för att gestaltningsinsatser av olika parter kan samordnas till en helhet.

Den traditionella småstaden, framvuxen ur historien, utgör till stor del förebild för den under det sena 1800- och tidiga1900-talet gestaltade trädgårdsstaden. Stadsmässigheten i form av den tydliga skillnaden mellan kvarterens offentliga utsida och deras privata insidor har de gemensamt men det ligger i sakens natur att trädgårdsstaden som stadstyp mer bygger på grönskan och förhållandet mellan denna och bebyggelsen som ett tydligt särdrag. Gröna öppna förgårdar – men avgränsade med häckar mot gatan - är t ex ett ofta förekommande drag hos trädgårdsstaden med dess många gånger glesare bebyggelse.

Båda stadstyperna skall vara utgångspunkt för gestaltningen av Lomma Hamn – den traditionella småstaden i tätare form i väster och glesare och lummigare i öster , båda söder om Sjögatan, och trädgårdsstaden norr därom. Bebyggelsen i kanten av Strandfuret har sin egen karaktär.

Det innebär en femdelning av bebyggelsen inom ramen för en sammanhållen helhet:

- *"Småstaden"* -kvarteren 1-22, hamnområdet, väster om Hamnallén från bron och söder om Sjögatan: tät stad med hus i gatuliv – stenhus med murar mellan husen (gäller också kvarteren 51 och 52 vid torget öster om bron)
- *"Åkvarteren"* - kvarteren 23-30, hamnområdet öster om Hamnallén, samt
  västra delen av *Brohus* – kvarteren 33-36 mellan Hamnallén och nuvarande Brohusvägen: tät stad med hus i gatuliv – stenhus med spjälstaket och, i vissa fall, plank mellan husen; mot nya huvudvägens norra del förgårdar med bokhäck
- *"Trädgårdsstaden"* - kvarteren, 38-49, Habo, norr om Sjögatan, väster om Hamnallén: trädgårdsstad med sten- eller trähus, bokhäck mot gata och park
- *Brohus* i övrigt – kvarteren 31, 32, öster om nuvarande Brohusvägen: stenhus, bokhäck mot gata och park, anpassning där så krävs till den historiska bebyggelsen
- *"Strandvillorna"* -kvarteren 37 och 50, husen i kanten av Strandfuret: fritt liggande små flerbostadshus med sommarvillakaraktär, målade träfasader



Stadsdel vid kusten

Lomma Hamn är en stadsbygd med strandläge åt tre håll – två skyddade mot Höje å och en mot den öppna stranden i väster. Det är en anmärkningsvärd tillgång men ställer också krav. Den marina karaktär som området kan få bör tas tillvara, såväl i utformning som i verksamheter. Det är naturligt att främst Kajgatan används för verksamheter som har anknytning till den kommersiella hamnverksamhet som finns kvar, d v s yrkesfisket, och till den utvecklade fritidsbåtverksamheten. Sådana verksamheter bör ha företräde vid sidan om sådana som kan tillgodogöra sig närheten – restauranger, fiskhandeln, affärsliv med anknytning till fritidsbåtlivet och det marina livet överhuvudtaget, rekreationstillgångarna i övrigt etc. Det nya torget som knyter stadsdelen till Lomma centrum är en naturlig plats för dessa verksamheter.

Verksamheterna ger karaktär åt kajområdena också på det sättet robustheten i material och utformning bibehålls.

För att ge även de inre delarna av stadsdelen tillgångar av samma slag som kajerna och stränderna anläggs en kanal vinkelrätt mot Kajgatan. Den rymmer också ett båtliv med mindre båtar, tillagda vid träbryggor utefter kanalslänterna. Kanalen och dess omgivning skall ha en utformning som tillvaratar de tillgångar som närheten till vattnet innebär.

Läget vid Öresund är en tillgång främst i vackert väder även om möjligheten att uppleva en höststorm vid en promenad vid stranden säkert har ett attraktionsvärde för många. Till vardags är det emellertid viktigt att även skyddade utemiljöer kan skapas – såväl privata som gemensamma/offentliga. Både gatu-/kvartersstruktur och bebyggelse måste utformas så att såväl utblickar som vindskydd i möjligaste mån kan skapas på en gång. Utformning – markbehandling och växtval – på de allmänna platserna måste bidra till att lokalklimatet blir så bra som möjligt i den havsnära miljön. Kvarterens inre förutsätts självklart erbjuda vindskyddade och soliga uteplatser.

Ny användning – boende och verksamheter, offentlig service

Utgångspunkten att stadsdelen ska rymma både boende och icke störande verksamheter är grundläggande. Verksamheterna ska utgöra ett betydande och märkbart inslag i staden men på villkor som bostäderna ställer. Inslaget av verksamheter är både ett led i utvecklingen av näringslivet i Lomma och uttryck för en ambition att skapa stadsmässiga kvaliteter i stadsdelen. Den vitalitet som verksamheter kan bidra med under dagtid är en viktig tillgång för boendet. Mot Kajgatan och övriga huvudgator söder om Sjögatan, främst den nord-sydliga förbindelsen mellan den nya bron i söder och mot Södra Västkustvägen i norr, skall bottenvåningarna utformas så att verksamheter kan rymmas och ha kontakt med gatan. Även torgets båda delar på ömse sidor om ån är givna platser för utåtriktade verksamheter.

Den offentliga servicen kommer att utgöras i första hand av förskoleverksamhet samt särskilt boende, d v s boende med tillgång till vårdpersonal dygnet runt. Även skola kan bli aktuellt. Förskolan skall lokaliseras så att verksamheterna kan få en skyddad miljö med säkra vägar dit, sannolikt i anslutning till det tidigare kontoret och med tillgång till dess omgivande parkmiljö. Det särskilda boendet för äldre bör placeras så att det blir delaktigt i de mest vitala delarna av stadsdelen, främst vid torget, vilket också ger nära kontakt med centrum.

Bebyggelse och offentligt rum

Detta kvalitetsprogram avser de krav som ställs på utformningen av det offentliga rummet, d v s alla de ytor som en besökare i stadsdelen kan vistas på utan att uppleva sig på privat område. Småstadens urbana egenskaper, främst den distinkta gräns som går mellan offentligt och privat i en tydlig kvartersgräns, är ett grundläggande medel för att upprätthålla denna tydlighet. Det är gestaltningen av detta offentliga rum som behöver säkras som en tillgång för hela stadsdelens och ortens kvalitet och attraktionskraft.

Den distinkta kvartersgränsen är därmed också en gräns mellan å ena sidan allmänna och gemensamma krav på utformning, å den andra desto större frihet i gestaltningen. Stor individuell frihet i kvarterens inre utgör en tillgång även för den offentliga miljön när den tillämpas på de villkor som den gemensamma yttre ramen ställer.

Det offentliga rummet är avgörande för den sociala miljön i en stadsmiljö. Möjligheten att mötas på ett sätt som skapar kontakt och samtal där detta önskas skapas av rummets dimensioner, utformning, utrustning och placering i strukturen. Bra förutsättningar för utevistelse och lek, på såväl ordnade miljöer som i sådana som kan tillkomma spontant som t ex i Strandfuret, är grundläggande krav på stadsmiljön.

Möjligheten till avskildhet från intensivt socialt liv när detta önskas är också en av stadsbygdens tillgångar – utan att detta ska behöva innebära brist på trygghet och säkerhet. Överhuvudtaget är tryggheten i stadsmiljön en avgörande fråga. I dessa sammanhang har den traditionella småstaden med sitt förgrenade gatunät stora fördelar som berörs närmare senare.

Senare avsnitt berör de egenskaper som bebyggelsens yttre ska ha som en del av denna gemensamma yttre ram och som är grunden för en fungerande helhet.

Historien

Lomma Hamn är i hög grad bärare av Lommas historia. Den industriella verksamhet som i olika historiska skeden bedrivits här har varit grunden för den tätort som existerar idag. Alla sidor av denna historia är inte ljusa, även om eternitframställningen endast upptar en del av industrihistorien. Hela den historiska bakgrunden kräver emellertid på olika sätt respekt i utformningen av den nya stadsdelen. Den historiska bebyggelse som finns kvar, kartlagd i kommunens kulturmiljöinventering, förutsätts bevarad. Särskilt den sammanhållna miljön i Brohus skall utgöra utgångspunkt för utformningen av den nya omgivningen. Respekten för den ursprungliga bebyggelsen behöver inte utesluta ny bebyggelse i dess närhet men förutsättningen är att dess utformning svarar mot de krav i arkitektur och material som de historiska byggnaderna ställer.

Under marken

De miljöförutsättningar som gäller för den nya bebyggelsen i form av deponier och industrirester – olika söder och norr om Eternitgatan – har noggrant kartlagts och nödvändiga åtgärder beskrivits. Detta har redovisats i den särskilda konsekvensbeskrivning som upprättats för hela planområdet – bebyggelseområdet och rekreationsområdena norr därom. Här redovisas inte ytterligare vad avser detta annat än att sanerings- och säkerhetsåtgärder ger nya gestaltningsmässiga förutsättningar. Bl a förutsätts såväl söder som norr om Eternitgatan uppfyllnader såväl för att isolera mot underliggande deponier som för att undvika djupa schakter för grundläggning och ledningsnät.

Uppfyllnaderna innebär en markhöjning på någon meter söder om Eternitgatan och upp till två meter norr därom. Detta bör utnyttjas som en tillgång i utformningen av den nya miljön. I bebyggelseområdet kan en högre nivå för bebyggelsen bidra till en intressantare och mer varierad gatubild och bättre

Utblick från hamntorget mot den nya stadsdelen (tidig skiss)

utblickar över vattnet. I rekreationsområdet i norr kan en högre mark bidra till en tydligare gestaltning av marken inom områden som idag framstår som öppna på gränsen till ödslighet.

Trafiken i stadsdelen

Inom den nya stadsdelen präglas trafikmiljön av blandad trafik på de oskyddade trafikanternas villkor – d v s den klassiska småstadens sätt att hantera trafik.. Detta gäller de mindre gatorna i det inre av bebyggelsen, som till största delen anläggs som smala, klassiska gator med markerad mittzon och upphöjda sidoremsor. Mittzonen – "körbanan", avgränsas mot sidoremsorna med bred kantsten, "Borgmästarsten". Innebörden av denna gatuutformning är att hela gatan kan utnyttjas av gående medan biltrafik i normalfallet endast rör sig på mittzonen och då på gåendes och cyklandes villkor. Det är därför viktigt med mycket begränsade körbanebredder – höga hastigheter ska inte kunna förekomma.

På de större – alléplanterade – huvudgatorna anläggs däremot separerade gång- och cykelvägar. De mynnar via de två större broarna och en ny gång- och cykelbro i Sjögatans förlängning i tätortens överordnade gång- och cykelvägnät. De förbinder därmed centrum och tätortens övriga delar med stranden. Utefter ån anläggs på båda sidor gång- och cykelvägar, "åpromenader", som också kopplar till de separerade gång- och cykelstråken utefter huvudgatorna.

Parkering sker i första hand på kvartersmark i olika former: vid enbostadshus på den egna fastigheten, vid flerbostadshus på små, välutformade parkeringsgårdar i kvarterens inre eller på små parkeringstorg/ parkeringsgator – så små och så väl utformade att de såsom stadsrum bidrar till helhetsmiljön enligt principen "parkeringsplatsen som försvinner när inga bilar är där". Inramning av växtlighet, små enheter, omsorgsfull och välskött markbeläggning etc är exempel på gestaltningsverktyg, som belyses närmare i senare avsnitt. I några undantagsfall sker parkering också under gårdsterrasser.

Gatuutformningen i stadsdelen är det centrala i dess helhetsutformning. Gatorna är de viktigaste offentliga miljöerna och de som präglar bilden av stadsdelen för såväl boende/verksamma som besökare. Det är vid gatorna som mötet mellan det offentliga och det privata sker och deras utformning bidrar till att denna gräns fungerar på ett begripligt sätt. Det är i många fall gatorna som är rummet för den sociala miljön – mötesplatserna - och med sina egenskaper bidrar till denna. Inte minst viktigt är att gatornas utformning styr trafikbeteendet lika mycket som den formella regleringen av hastigheter etc. Det ska inte vara möjligt att köra fort i Lomma Hamn. Därför upptar gestaltningen av gatorna – varje större gata och typgata – större delen av kvalitetsprogrammet.

Bebyggelsen i Lomma Hamn

Ett antal punkter sammanfattar vad som gäller för utformningen av bebyggelsen i Lomma Hamn och förklaras i den följande texten:

- ***Kvartersgränsen måste i alla lägen göras visuellt tydlig eftersom den skiljer de offentliga rummen från de privata. Det är ett mycket starkt karaktärsdrag för småstaden.***

- ***Husen förläggs konsekvent i kvarterslinjen i Hamnområdet. På Habo och i Brohus kan häckomgärdade förgårdar förekomma i vissa lägen.***

- ***Öppningar mellan husen i kvarter markeras enligt följande:***
  Småstaden, väster om Hamnallén: Murar 1,0-1,6 m höga mot gatan enligt ritning. Smidesgrindar.
  Åkvarteren, öster om Hamnallén, samt västra delen av Brohus: upp till 1,3 m målat spjälstaket samt 1,8 m högt plank i vissa lägen, t ex vid parkeringarna. Planket skall vara tätt och ha sockel, krön och målade träportar.
  Trädgårdsstaden och östra delen av Brohus: Klippt bokhäck, 1,3-1,8 m hög

- ***Passager in i kvarteren får max göras 3 m breda och skall förses med grindar.***

- ***Samlade parkeringar får ej ligga i kvartershörn och skall förses med 1.8 m hög avskärmning (mur, plank, häck för respektive område).***

- ***Nivåskillnader i kvartersgräns tas upp med murar eller socklar. Slänter får ej förekomma.***

- ***Kvarterens insidor får utformas fritt beträffande mark, material, planteringar mm. Viktigt är att skapa goda insynsfria uterum där möjlighet finns för boende att forma och påverka sin privata närmiljö samt att markera sina revir.***
  Utbyggnadsmöjligheter för framförallt komplementbyggnader bör finnas

- ***Varje huskropp skall utformas som en "individ", var och en med en tydlig och vackert bearbetad entréport mot gatan. Längre sammanhängande huslängor därför delas upp så att varje trapphusenhet framhävs. Varje enhet får vara max 25 m lång Vissa större byggnader som t.ex. de så kallade "palatsen" skall behandlas som en enhet. Gatunummerskyltar skall vara enhetliga och utformade i blå och vit keramik efter Florentinskt mönster.***

- ***Husen utförs som gedigna STENHUS med putsade eller slammade fasader. Fasaderna görs enkla och släta mot gatan. Husen färgsätts i friska, klara färger så att det sjunger. 10-15 kulörer att välja bland i det rådgivande färgprogram som är bilaga till kvalitetsprogrammet. I Trädgårdsstaden i Habo är träfasader möjliga alternativ, Strandvillorna har träfasad.***

- ***Fönstersättning enligt principen "hål i mur" Fönster indelas i poster och spröjsar för att upplevas som en del av fasadytan i stället för svarta hål.***

- ***Inga synliga elementskarvar får förekomma.***

- ***Entréportar mot gatan utformas med stor omsorg. Entrétrappor/ramper utförs i sten med räcken i smide. Socklar skall rå något på fasaden.***

- ***Fasader mot det offentliga rummet skall ha slät karaktär. Utskjutande byggnadsdelar i gaturummen såsom burspråk, verandor, balkongplattor, skärmtak o dylikt får sticka ut högst 80 cm, entrétrappor 150 cm. Mot de större stadsrummen som kajer, stranden och ån får öppna balkonger sticka ut 180 cm.***

- ***Öppna balkonger skall ha lätta genomsiktliga räcken samt målade balkongundersidor. Indragna balkonger skall ha karaktär av glasveranda och utgör an del av byggnadskroppen, alternativt vara adderade volymer inom kvartersgränsen.***

- ***Taken på två- och trevånings bostadshus skall ha flacka tak, högst 22°. Envåningshus kan vara brantare. Speciella gavelmotiv, frontespiser o dyl kan ha fri form.***

- ***Takmaterial ska ha färger i gråskala eller tegelrött. Takterrasser välkomnas. Uppstickande volymer – "utsiktstorn" - skall ha lätt och glasad karaktär och får inte ändra karaktären av husets ursprungliga höjd.***

- ***Skorstenar har stark vertikal prägel och skall utgöra en fröjd för ögat.***

- ***Taksäkerhet som stegar, räcken, luckor etc. inmålas i takets färg.***

- ***I anslutning till den historiska bebyggelsen i Brohus-området krävs speciella hänsyn och anpassning i grundformer, material och arkitektur.***

- ***Speciella solitära byggnader av publik karaktär kan med fördel skilja ut sig och avvika från ovanstående. De bör synas på längre håll t.ex. med spiror, torn och dylikt.***

- ***Kvarteren ska rymma trygga lekmiljöer och skyddade platser för utevistelse***

Karaktären av småstad är grundläggande och är som begrepp egentligen en bra samlad beskrivning av de avgörande kvaliteterna i stadsdelen, varav många redan berörts i avsnitten om helheten. De upprepas här, kompletterade med egenskaper som gäller specifikt bebyggelsen i Lomma Hamn:

- förgrenat gatunät, där alla gator, oavsett storlek, är tillgängliga för besökare och uppfattas som "allmänna"
- därför tydliga gränser mellan offentligt och privat, d v s mellan kvarter och allmän plats, gata etc.
- den tydliga gränsen förutsätter också distinkta entréer från gatan till såväl husen som till gårdar och mellanrum mellan husen
- de offentliga platserna är viktiga i stadens struktur – mötesplatser, orienteringspunkter etc; tillgängliga, öppna men vindskyddade och inbjudande som mötesplatser och aktiva eller lugna platser för vistelse och lek
- alla gator öppna för alla trafikslag men där biltrafiken på de mindre gatorna ska uppleva sig som "besökare" på den oskyddade trafikens villkor; små gatumått
- alla offentliga ytor utnyttjade och gestaltade – inga bortglömda spillytor
- mänsklig skala i både höjd- och längsled – 2-3 våningar med enstaka högre små och glasade volymer; inga dramatiska språng mellan olika höjder utan små variationer; i längsled aldrig större längd än vad som kan försörjas av ett trapphus, d v s som högst 18-25 m, ofta mindre, vilket betyder minst två, ibland tre enheter per kvarterslängd
- harmoniska proportioner – ett lugnt förhållande mellan stort och smått
- blandning av verksamheter och bostäder av olika slag
- aktiva bottenvåningar med lokaler och bostadsentréer; verksamheter som ger liv även dagtid, inte nödvändigtvis med omfattande kommersiell aktivitet
- den distinkta gränsen mellan offentligt rum och privat gestaltas även för mellanrummen mellan husen – murar, plank eller häckar (olika i de fem delområdena) skapar slutenhet mot gatan.
- variation i bebyggelseutformningen men inom tydligt sammanhållande ramar
- inom denna gemensamma ram är varje hus och varje kvarter unikt
- varje kvarter innehåller sin unika blandning av flerbostadshus och enbostadshus
- variation och upplevelserikedom skapas mer av nyanser än av kontraster
- sammanhållen fasadkaraktär i hela stadsdelen; sammanhållen stenhuskaraktär i hamnområdet söder om Sjögatan och öster om Hamnallén; sten- och trähus väster om denna

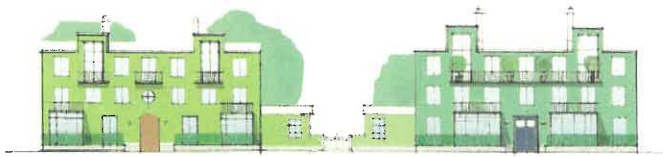
Kvalitetsprogrammet rör i första hand den offentliga miljön och avser inte styra bebyggelsen annat än i den del som är det offentliga rummets väggar och de andra delar som bestämmer stadsdelens helhetskaraktär. Det betyder att kvalitetsprogrammets bestämda hållning gäller fastigheternas huvudbyggnader mot gatan – i det inre av kvarteren finns öppenhet för variation i fasadmaterialen.

De fristående byggnader som finns som inte ligger i kvarter, d v s kaj- och strandbyggnader etc, är självklart viktiga föremål för omsorg i utformningen även om de ofta ska ha en enkel karaktär.

Offentligt och privat

Bebyggelsens fasader och tak medverkar aktivt till helhetskaraktären – inte bara dess material, utformning och uttryck utan också de avspeglingar de ger av vad som sker innanför. Hur t ex entréer arrangeras så att de blir inbjudande och bidrar till stadsdelens liv är viktigt.

Även i detta avseende tar bebyggelsen i Lomma Hamn upp ett traditionellt småstadsmotiv, nämligen utvändiga trappor. Att entréer inte utförs som indragna mörka nischer utan ligger i fasad är ett uttryck för ambitionen att redovisa en tydlig gräns mellan den privata bostaden och det offentliga rummet. Den nivåskillnad mellan bostadens bottenvåningsnivå och gatan tas upp med en trappa som får sträcka sig ut i gaturummet – i olika utsträckning beroende på gatans lutning. Den utvändiga trappan – en inbjudande gest mot omvärlden - skall rymmas inom den zon om 1,5 m som avsatts i gatuutformningen för bl a detta och får inte vara ett hinder i möjligheten att röra sig fritt i gatan i övrigt, t ex för rullstolar och synskadade.



Varje kvarter har sin unika sammansättning av flerbostadshus och enbostadshus, där varje hus i sin tur är en individ. Här flerbostadshus mot stranden i kvarter, som i övrigt rymmer radhus med lider (se sid 13)

Stenhus

Ett sydsvenskt kustsamhälle är traditionellt byggt av stenhus. Läget vid ett emellanåt oroligt hav förutsätter hus som är både bokstavligt och bildligt väl förankrade på platsen. Lommas tegeltradition kan vara en utgångspunkt men då den del av historien som skyddade muren med puts. Tegel är ingen nödvändighet – viktigare är att underlaget för putsen, oavsett väggkonstruktion, upplevs solitt och utan resonans som i t ex lätta isoleringsmaterial som putsbärare. Om husen utförs som elementhus får inga elementskarvar vara synliga.

Det murade uttrycket kommer också till tals i hur fönster- och dörröppningar ordnas. "Hål i mur", d v s tillräckligt stora murpartier som omger öppningarna för att muren ska uppfattas som sammanhängande och bilda en hel ram kring öppningarna, är ett bra begrepp för att illustrera detta. Fönsterband eller större partier med glas och utfackningspartier är t ex främmande i detta slag av arkitektur.

Norr om Sjögatan och väster om Hamnallén är även trä möjligt som fasadmaterial. I Trädgårdsstaden här är träfasader möjliga som alternativ men samordning utefter t ex respektive gata eftersträvas med distinkta huvudkaraktärer av antingen stenhus eller trähus.

Strandvillorna i kanten av Strandfuret utförs med fasad i trä och glas för att understryka sommarvillakaraktären.

"Palatset" är en effektiv kvarters-/byggnadstyp som tar vara på närheten till utblickarna över vattnet och som därmed också kräver ett framskjutet läge. Med enastående utblickar från alla lägenheter på gatusidan kan gården vara desto slutnare och intimare. Fyra "palats" har fått lägen vid Kajgatan med utblickar över åmynningen.

I Trädgårdsstaden norr om Sjögatan och väster om Hamnallén är även träfasader möjliga som alternativ men samordning utefter respektive gata eftersträvas med distinkta huvudkaraktärer av antingen stenhus eller trähus. Strandvillorna i kanten av Strandfuret utförs med lätt fasad i trä och glas för att understryka sommarvillakaraktären.

Fasadens tillbehör

Till den stenhuskaraktär som eftersträvas hör en lugn enkelhet med släta murytor, putsade eller slammade. Inga fasadpartier springer framför huvudfasaden utan denna bestämmer entydigt intrycket av var kvartersgränsen är belägen (husen närmast stranden i väster är undantag med sina verandor mot havet). Balkonger utförs som i huvudsak indragna och glasade verandor och med högst 80 cm utsprång. Samma mått gäller för burspråk, skärmtak etc. (vid Kajgatan och mot stranden och ån får öppna balkonger springa fram upp till 180 cm, 200 cm om speciella utformningsåtgärder vidtas).

Den traditionella sockeln, som springer fram några centimeter utanför fasaden, ger husen en stadig förankring och talar om på vilken nivå det är förlagt.

Husen färgsätts så att det understryks att de är individer men inom samma familj. Friska och klara putskulörer ger liv åt stadsdelen även en grå novemberdag. Spelet av kulörer från hus till hus ska utgöra en del av upplevelsen av stadsdelen. En särskild färgsättningsguide kommer att komplettera kvalitetsprogrammet och visa ett antal utvalda kulörer, samstämda sinsemellan.

"Hål i mur" – fönster och dörrar

Fönster och andra öppningar annonserar sig tydligt i den dominerande muren men utförs med poster, spröjsar och andra snickerier så att de upplevs som en del av fasadens helhet. Fönstrens placering i djupled i fasaden kan variera på ett medvetet sätt som en del av gestaltningen.

Entréportar är tydliga signaler i stadsbilden och ska kunna uttrycka både husets och de boendes individualitet inom ramen för den gemensamma helheten. De är också uttryck för bebyggelsens kvalitet och ska därför utföras med stor omsorg. Det gäller både entréer till bostäder och lokaler och portar till gårdar etc i murar och plank – med ett utförande som är anpassat till uppgiften, d v s större detaljeringsgrad ju närmare bostaden den är belägen.

Bottenvåningarnas öppningar är överhuvudtaget viktiga för den offentliga miljön, som de vänder sig emot. Det gäller i än högre grad entréerna till verksamheterna som bidrar till livet i gatumiljön och utan vilka bottenvåningarnas fasader skulle uppfattas som döda.

Entrétrappor utförs i sten med räcken i smide. Till skillnad från själva entréporten, som uttrycker individualitet, är husnumreringen i städerna sedan urminnes tider en gemensam urban angelägenhet. Den skall därför ha en enhetlig utformning i hela Lomma Hamn. Traditionen i sydeuropeiska städer med inmurade keramiska plattor med husnumret på gatan – som väl uttrycker adressens *beständighet* och därmed förstärker orienteringsmöjligheterna – kan med fördel tillämpas även här. Den florentinska varianten i endast blått och vitt står för både sinnlighet och stramhet.

Möjligheten att skapa klimatskyddade uteplatser är attraktiv för många. Det är ändå viktigt att karaktären av öppna balkonger mot det offentliga gaturummet inte går förlorad. Därför gäller att indragna balkonger skall utformas som glasverandor som upplevs som en del av byggnadskroppen. Om inglasning aktualiseras senare förutsätts det att det löses samordnat för ett helt hus i taget – inte individuellt för varje balkong – och att den resulterande karaktären blir en samlad volym som genomgående veranda, fäst vid byggnadskroppen. Typritningar bör finnas för inglasning. Mot kvarterens inre är friheten till individuell utformning större.

Taklandskapet

Taken kan bestå av olika material och utföranden men kan ändå skapa ett gemensamt taklandskap. Avgörande är att takens tillbehör får en medveten gestaltning och inte formas till ett tillfälligheternas spel av ventilationshuvar och andra apparater. Därför bör skorstenar utnyttjas för att samla dessa tillbehör och gärna få framträdande form, storlek och resning. Andra taktillbehör som stegar och räcken ordnas på genomtänkt sätt och målas in i takets kulör. Denna ska hållas i gråskala eller tegelrött.

Takformer kan variera liksom takfotens höjd från hus till hus, speciella gavelmotiv, frontespiser etc, vilka kan ges en fri form. Huvudregeln är att två- och trevåningshus har lutande men relativt flacka tak (högst 22^0) medan envåningshus kan ha brantare och högre takresningar, också för att rymma vindsvåningar. Det traditionella skånska branta taket hör ofta i mindre orter och på landsbygden i första hand hemma på envåningshus.

Ett ordnat taklandskap utesluter inte markeringar av andra slag som berikar stadsbilden. Torn och förhöjda partier, som markerar platser eller byggnader med särskild betydelse, särskilt med publikt intresse, är positiva tillgångar.

Inom ramen för en gemensam helhet visar de olika delområdena var sin nyans av huvudkaraktären. Östra delen av hamnområdet är stadsmässig men med stort inslag av lummighet i mötet med den skyddade inre delen av åstranden.

Kvartersgränsen

En stor del av bebyggelsen i Lomma Hamn är mindre hus, som inte är sammanbyggda. Mellan gavlarna finns mellanrum i form av passager och gårdar. Det är viktigt att även dessa öppna partier tecknar sig som fasader mot gatan och bidrar till den tydliga gatubilden. En tydlig avgränsning i eller strax över ögonhöjd bidrar också till att säkra ett tillräckligt skydd för den privata miljön på de inre gårdarna. Det är som nämnts grundläggande för att upprätthålla en tillräckligt offentlig karaktär på gatan.

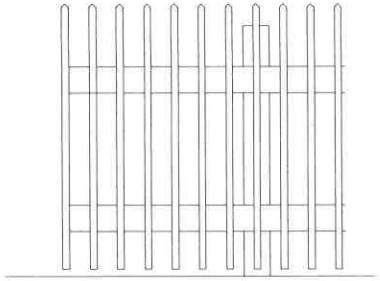
Dessa avgränsningar har olika utföranden i de tre södra och östra delarna av området – strandvillorna i Strandfuret utgör som fjärde typmiljö undantaget. De är till skillnad från husen i övriga miljöer tänkta att stå fritt med mellanrummen öppna mot gatan. Avgränsningarna i de olika delområdena framgår av typritningar (se sid 14). I inget fall får öppningar för passage in till gård eller parkering etc vara bredare än 3 m – då går slutenheten mot gatan förlorad.

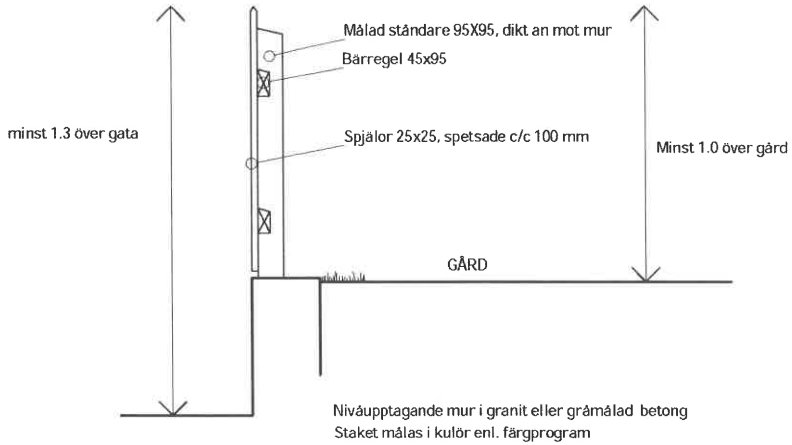
- i hamnområdets västra del: murar, 1,0 – 1,6 m höga och färgsatta i överensstämmelse med huvudbyggnaden; grindar av smide
- i "Åkvarteren" och västra delen av Brohus: spjälstaket, högst 1,3 m höga, målade, trägrindar; i vissa fall, t ex kring parkering: täta träplank med sockel och krön, 1,8 m höga, målade, träportar. Förgård och bokhäck mot Hamnalléns norra del utgör ett undantag.
- i "Trädgårdsstaden": klippta bokhäckar, 1,3 – 1,8 m höga
- i östra delen av Brohus: bokhäck

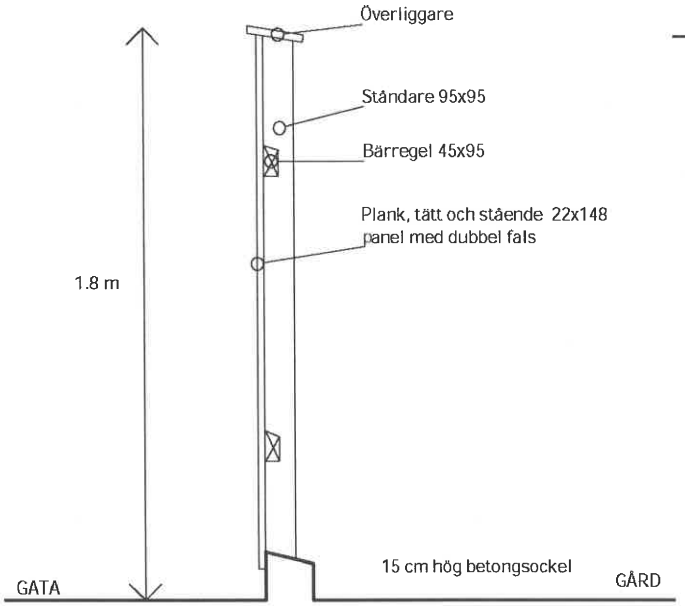
De fasta och tydliga kvartersgränserna är viktigast i kvartershörnen. Där är risken för en upplösning av stadsrummet störst om det fattas en solid markering av kvarterets volym. Kvarteren ska vara byggda av hus i hörn och med luckorna mellan husen formade som mellanrum mellan främst gavlarna. I kvartershörnen räcker inte inramningen av murar eller plank för att forma gaturummet. Det betyder att parkering inte får anordnas i kvartershörn.

Lika känsligt är hur nivåskillnader mellan kvartersmark och gatumark tas upp. Slänter bidrar till både ett upplöst gaturum och svårskötta spillytor. Nivåskillnader av detta slag ska därför tas upp med stödmurar och husens socklar.

I varje kvarter blandas bostads- och hustyper. Mot de större gatorna flerbostadshus i tre våningar (ex sid 11), i övrigt radhus med lider (se nedan) för parkering och trädgårdsentré

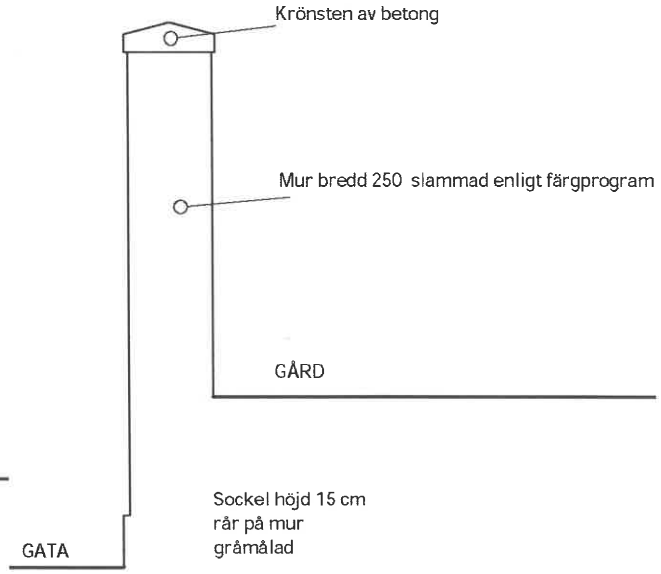






Tätt plank mellan gata - parkering och mellan parkering-gård

Plank målas i kulör enl.färgprogram



Sockel höjd 15 cm
rår på mur
gråmålad

Typritning av mur, plank och spjälstaket som ska tillämpas inom respektive delområde för avgränsning mot gatan av mellanrum mellan husen, parkeringsgårdar etc

Det offentliga rummet

Ett antal punkter sammanfattar vad som gäller för utformningen av det offentliga rummet i Lomma Hamn och förklaras i den följande texten:

- ***Det offentliga rummets kvalitet är avgörande för hela stadsdelens kvalitet och det objekt, som tydligast är föremål för engagerade parters gemensamma omsorg. De planbestämmelser och avtal som upprättas för att säkra stadsdelens kvalitet siktar i första hand på utformningen av det offentliga rummet.***

- ***Det offentliga rummet formas av dess väggar och golv – bebyggelsen och markbehandlingen – och av hur det används. Samstämmighet skall finnas mellan användning och utformning så, att utformningen understödjer den tänkta användningen. Stadsrummets sociala funktion är lika viktig som dess praktiska funktion – vistelse, lek, mötesplats etc.***

- ***Utformningen av bebyggelsen såsom stadsrummets väggar regleras av kvalitetsprogrammet så långt som behövs för att säkra dess roll i det offentliga rummet*** *(se sammanfattning sid 10)*, ***där gränsen går i kvartersgränsen – utformningen i kvarterens inre är friare inom ramen för detaljplanen.***

- ***Varje stadsrum utformas i överensstämmelse med respektive beskrivning vad avser mått, typsektion, material, plantering och utförande mot bakgrund av rummets avsedda uppgift och karaktär. Tillgängligheten skall säkras för alla kategorier boende och verksamma. Miljön får inte vara ett hinder för att användas.***

- ***Generellt gäller för gator följande regler:***
  - ytor för körtrafik har så små dimensioner som möjligt för att medverka till låga hastigheter
  - i det inre nätet sker körtrafik på de oskyddade trafikanternas villkor
  - stora gator har alléplantering med angivna karaktärer
  - enkla men tydliga och lättolkade beläggningsmaterial eftersträvas
  - tydlighet eftersträvas framförallt i gränsen mellan gatans olika zoner i längsled – kantsten utgör alltid gräns
  - körytor: asfalt
  - kantsten: bred kantsten av natursten – "borgmästarsten" – med större eller mindre visning beroende på trafiksituation
  - gångytor/sidoremsor: grus; på större gator: gångbanor med enkla, kvadratiska grå betongplattor
  - grusremsan planteras med klättrande rosor; den är också tillgänglig för enskild användning för trappor, bänkar, krukor etc
  - parkeringsytor: grus med bårder av sten; inramning av klippt bokhäck

- ***Generellt gäller för platser följande regler:***
  - motsvarande materialuppsättning som redovisas för gator gäller för platser i tillämpliga situationer
  - för varje plats tillkommer specifik plantering, beskriven för varje plats
  - tydliga gränser mellan olika material eftersträvas, t ex stenkant mellan gräs och asfalt/grus/betongplattor

- ***Vissa platser med större betydelse , t ex hamntorget, utförs med beläggning av gatsten***

- ***I övrigt kräver särskilt vissa gator och platser särskild uppmärksamhet för att säkra den specifika utformningen och/eller angivna kvalitetskrav***

- ***Belysning utförs i första hand som vägghängda armaturer enligt typritning***

- ***Möblering och utrustning ska uppfylla angivna kvalitetskrav***

- ***Broar utformas enligt redovisade skisser för att uppnå de egenskaper hos stadsrummet som eftersträvas.***

- ***Kommunaltekniska inslag som elskåp etc skall placeras och utformas med särskild omsorg***

- ***Komplementbyggnader, som kommunen har rätt att medge på allmän plats, skall utformas som enkla och lätta träbyggnader i en våning med karaktär och form enligt följande regler:***
  - hoddor på kajen: små bodar, 2,5 x 4 m, som kan kopplas till större grupper; rödfärgad panel med vita snickerier, papptak
  - hus för rekreation på stranden: utsträckning, planform och takform anpassade till strandmiljön och respektive plats samt prövade i tillståndsprövningen i varje särskilt fall; enkla träfasader med laserad eller obehandlad panel, grå eller grånande trävit, snickerier lika panel, papptak.

Betydelsen av ett väl utformat offentligt rum har berörts återkommande i den tidigare texten – det offentliga rummet i dess olika betydelser dels såsom konkret, fysiskt stadsrum, t ex en plats, dels såsom ett sammanfattande begrepp för hela nätverket av gator, platser, parker och vattenrum, dels också i symbolisk mening, d v s "andan", stämningen och utrymmet för ett stadsliv som består av möten, samtal och överhuvudtaget samspel med andra människor.

Rumsformens sociala betydelse

Det yttersta syftet med hög kvalitet i stadsbyggandet är självklart detta – att skapa förutsättningar för mer än fysiskt välbefinnande. Det sociala klimatet är lika viktigt, d v s upplevelsen av att staden hjälper till att skapa god kontakt människor emellan. Stadsbyggandet kan inte göra underverk men kan däremot skapa bättre eller sämre förutsättningar för det sociala liv, som måste bygga även på andra goda förutsättningar. I själva verket finns en tydlig koppling mellan de olika innebörder man kan lägga i begreppet "offentligt rum". Vissa utformningar av gator och platser är tydligt ett bättre stöd till socialt samspel än andra. Bl a den danske arkitekten Jan Gehls forskning på området ger klara belägg för att den fysiska miljöns utformning är av avgörande betydelse för människors beteende i sociala situationer.

Framförallt handlar det om mått – och oftast små mått, d v s att skapa intimitet i stadsrummet. Avståndet får t ex inte vara för stort för att man ska kunna avläsa en annan människas ansiktsuttryck. Rummet man möts i får inte vara vidsträckt om mötet verkligen ska kunna äga rum.

Trygghet och säkerhet

Vissa stadsmönster är erfarenhetsmässigt tryggare, såväl upplevelsemässigt som vad gäller faktisk säkerhet. Återvändsgränder, där det inte finns mer än en utgång, är t ex en källa till otrygghet och erfarenhetsmässigt också en osäker miljö. Det öppna gatunätet i en kvartersstad med väldefinierade gränser och rum – inga gröna restytor med osäker användning - har däremot egenskaper som både ger trygghet och säkerhet.

Sådana slutsatser pekar mot den traditionella småstaden som en i detta avseende god stadstyp. Det är ytterligare ett skäl för tillämpningen i Lomma Hamn.

Andra viktiga inslag i stadsdelen som är bidrag till en tryggare och säkrare miljö är t ex principen för parkeringar med små anläggningar nära bostaden. Att Strandfuret röjs och får belysning utefter gångvägarna gör den både användbar och till ett bidrag till säkrare miljö.

Ytterligare en komponent i samspelet mellan utformning och social miljö bör påtalas. Det gäller behovet av omsorg och detaljering i miljön, främst den offentliga, såsom signal till dem som brukar miljön att den som har ansvar för den faktiskt bryr sig om den. Det är ett avgörande bidrag till att den offentliga miljön också ska upplevas som en angelägenhet för dem det faktiskt berör – de som bor i och brukar den.

Socialt rum, skönhet och ordning

Det finns således ett samspel mellan "mjuka" och "hårda" faktorer i även den gestaltningsmässiga behandlingen av den offentliga miljön. Det finns också krav på en enkel praktisk ordning som stöder detta samspel.

I Lomma Hamn finns en systematik i strukturen av stadsrum, en enkel logik, som säkrar tillgängligheten till rum av de olika slag som bidrar till livet i stadsdelen. Denna systematik bidrar dessutom till begripligheten och orienterbarheten i gatunätet utan att den blir så enkel att detta blir ointressant.

I stadsdelen finns större huvudgator, som med många kopplingar förgrenar gatunätet till de lokala näten av små gator. Dessa är sammanknutna med många korsningar så att man alltid kan välja minst en alternativ väg ut ur nätet. Meningen med det finförgrenade nätet är bl a att alltid säkra korta vägar ut – lokala gator ska inte mer än nödvändigt ge belastning på andra lokala gator. Men meningen är också att bidra till en rikare upplevelse av stadsmiljön. Man ska kunna välja olika vägar hem.

De lokala gatorna i Lomma Hamn mynnar alltid i eller nära platser av större intresse: ett litet torg, en grön plats, stranden, den större Hamnallén med sin trädplantering etc. Varje delområde har sina platser av mer lokal betydelse. Men varje delområde rymmer också platser som har betydelse för hela stadsdelen och för tätorten – Kajgatan, Sjögatan, den nord-sydliga Hamnallén, den runda parken i Västra Habo etc.. Alla platser är praktiskt sett lika offentligt tillgängliga för alla. Som i en traditionell stad är emellertid vissa platser mer knutna till sin närmaste omgivning och en besökare är följaktligen mer "gäst" där än på de överordnade platserna.

I planen för Lomma Hamn har varje gata och plats fått sin beteckning (littera) som återfinns i den följande beskrivningen. Varje plats har sin roll och sin unika utformning. Även detta beskrivs tillsammans med tekniska uppgifter som mått, beläggningar och plantering.

Plats för alla

En stad måste vara tillgänglig för alla. Närvaron av alla grupper av människor är inte bara frågan om rättigheter utan lika mycket att allas medverkan är en förutsättning för ett bra stadsliv med förutsättningar för faktiska möten.

Att människor befolkar stadsmiljön hela dagen är en grundförutsättning för liv – och därmed trygghet och säkerhet. Här har verksamheterna i området en avgörande betydelse och en integrering med bostäderna är en tillgång.

Tillgängligheten för alla ålderskategorier är lika självklar. Särskilt två kategorier kräver emellertid särskild uppmärksamhet. Äldre har både fysiskt och socialt sett speciella behov, som till stor del innebär en förstärkning av de krav som även ställs av andra. Barn- och ungdomar har sina särskilda behov, som dessutom är mer skiftande och i sin tur olika för olika åldrar.

Möjligheten till ordnade stadsrum för lek och utevistelse är självskriven och brukar väl sörjas för i planeringen. Möjligheterna till mer oordnade lekar, d v s spontana och mer baserade på de tillfälliga möjligheter miljön – kanske främst naturen - erbjuder än t ex anlagda lekplatser med lekredskap, brukar däremot inte tillgodoses i samma utsträckning. I Lomma Hamn finns helt speciella tillgångar i detta avseende. Närheten till vatten, till natur, till strand är påtaglig. Strandfuret erbjuder möjligheter som är ovanliga i anslutning till boende. De verksamheter och aktiviteter för i första hand ungdomar som vuxit fram i området genom bl a närheten till badet bör ges förutsättningar att utvecklas även i den nya miljön.

Inom ramen för projektet och som en del av ett större arbete har en särskild studie kring barns och ungdomars miljö i stadsdelen genomförts.

Tillgängligheten, slutligen, för personer med olika former av rörelsehinder är också självskriven och säkras generellt av bestämmelser. Det skall vara en given ambition i projektet att inte endast uppfylla dessa utan även gestalta miljön på ett medvetet sätt med tanke på sådana behov. Gatuutformningen, lik den traditionella med mittzon och sidozoner, avgränsade med kantsten, är t ex ett bra hjälpmedel för vägledning för synsvaga. Den lilla nivåskillnad som behövs för att visuellt tydliggöra gränsen får inte vara så hög att den är svår att forcera med t ex rullstol. De 2,5 – 3 cm som möjliggör passage ger genom bl a skuggning och kontrast tillräcklig ledning. De grusade zonerna närmast husen behöver vanligtvis inte användas som gångbana eftersom gångtrafiken har företräde på hela gatan, inklusive den asfalterade mittzonen. Det betyder också att utvändiga trappor inte utgör något hinder i gångtrafikens miljö. På de större gatorna, där särskilda gångbanor ingår i gatusektionen, är dessa fria från trappor och andra hinder.

Mått, material och meningsfull utformning

I princip är varje gata och plats inom området unik i sin roll och utformning. Men utformningen bygger på komponenter som återkommer i hela stadsdelen – en stående grammatik av material och utformning. Materialen är inte exklusiva utan har i flera fall en markerad enkelhet. Kvalitet är inte alltid dyrast utan denna är mer en fråga om klok användning. Asfalt, grus och enkla kvadratiska betongplattor av standardutförande ger en god bas, som kan förädlas med väl avvägda inslag av gatsten och kantsten av natursten. Den breda kantstenen av granit har speciella kvaliteter i sin tydlighet. Den bidrar också till behaglighet i gatumiljön på flera sätt: den behåller värmen på kvällen, den är trevlig att gå på, den ger med läggning i radie i hörnen en mjuk men ändå stadig inramning av kvarteren. Bårder av storgatsten i grus utgör en mer lågmäld inramning och används i och kring t ex parkeringsplatser. Smågatsten är lämpligt för att belägga större ytor av stor betydelse, t ex hamntorget, och ger dessutom möjlighet att modellera nivåskillnader på ett praktiskt och vackert sätt för att dessa antingen *ska* synliggöras eller att de ska tas upp utan större åthävor. Kajens brukskaraktär ska bibehållas, vilket gör asfalt till ett naturligt material. Det är viktigt att stadsdelen inte bara är *ordnad* utan även rymmer plats för det *oordnade* , t ex just det rustikare praktiska livet på kajen. En god övergripande ordning skapar i själva verket större frihet inom helheten.

Fasaden norr om hamntorget med den nya bron över ån

Stadsrummets grönska

Grönska är inte bara gräs och löv i största allmänhet. Grönska är inte heller ett inslag som bara är "natur". Rätt slag av grönska tillhör den urbana kulturen. En medveten gestaltning av planterade ytor är helt bestämmande för karaktären hos stadsrummet, såväl vad gäller placering som artval. Olika trädarter har helt olika egenskaper som bidrag till stadsrummets karaktär – olika ljushet, täthet, färg och lämplighet med tanke på växtbetingelser etc.

Varje stadsrum i Lomma Hamn är gestaltat också i detta avseende och har sin unika uppsättning växter inom ramen t ex för en normal uppsättning stadsträd. I vissa lägen, t ex vid de radiella gatorna mot den runda parken, är artvalet med en trädart för varje gata en del av ett tema. En sortimentsträdgård för rosor har diskuterats som tema för någon av de gröna platserna, vilket kan utvecklas vidare.

I den utsträckning artvalet är utvecklat till förslag redovisas det i de olika stadsrumsbeskrivningarna.

Stadsrummets möblering

De olika stadsrummen formas inte bara av golv, väggar och grönska utan i hög grad också av den utrustning som placeras där. Bänkar, lekutrustning, papperskorgar etc har med sin utformning stor betydelse för rummets kvalitet.

Här anges t v inga specifika utformningar – denna del kan fördjupas senare. Viktigare är egenskaperna hos utformningen. Den får t ex inte vara för tidsbunden – dagsfärsk design kan vara inspirerande som ny men nattstånden efter kort tid. Den tekniska

utformningen får inte heller vara för skör så att slitage och skador förstår intrycket. Den får å andra sidan inte heller vara för robust och lantlig – tryckimpregnerat trä som dominerande yta är t ex uteslutet. Den urbana karaktären förutsätter måttliga dimensioner hos gods och detaljer, vilket ställer krav på stabila material. Målat bör vara den generella ytbehandlingen av stål och trä, partier av ädelträ kan vara oljade eller, där den marina anknytningen ska markeras, klarlackade. Enkelt men ändå raffinerat bör vara utgångspunkt för helhetsgestaltningen av dessa inslag. En gemensam formgrammatik för alla komponenter och hela området är underförstådd.

De kommunaltekniska inslagen i miljön försummas ofta och blir hinder i en god utformning. Nätstationer, kopplingsskåp etc måste ges både en genomtänkt placering och särskild omsorg om utformningen.

Skyltar

Två slag av skyltar präglar stadsmiljön – gatunamnsskyltar och skyltar på husen som annonserar verksamheterna.

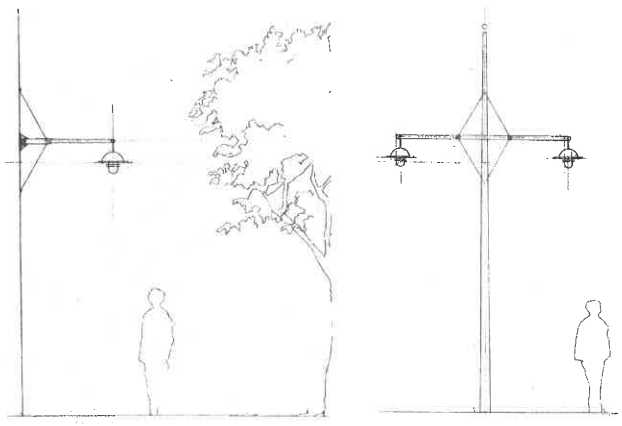
Småstadsstrukturen i stadsdelen med sitt tydliga gatunät gör det självklart att adressystemet är baserat på gatunamn, d v s att varje plats och gata får sitt karaktäristiska namn och att de nuvarande gatunamn som finns bibehålls. Det innebär i sin tur att varje gathörn är försett med enhetliga gatunamnsskyltar och att adressystemet är knutet till husnumren vid gatan – också naturligt eftersom alla entréer är orienterade mot gator/platser.

Skyltar som annonserar verksamheter måste begränsas till omfång och röstläge för att inte ta över upplevelsen av stadsmiljön. Rätt utformade är de trevliga signaler om liv i stadsdelen. Som grundregel gäller att de inte sträcker sig över andra våningens bröstning, d v s är nära knutna till den verksamhet i bottenvåningen de annonserar. Endast i yttersta undantagsfall finns skyltar på takkrön. Såväl fristående bokstäver direkt på fasaden som uthängande flaggskyltar av plåt är möjliga; belysning av dessa arrangeras i så fall med spotlights. Lysande skyltar får bara utföras som neonskyltar eller ljuslådor med fristående tecken. Samlande ljuslådor med lysande bakgrund får inte förekomma.

Gatubelysning

I de smala gatorna är det naturligt med vägghängda armaturer med låg placering. Det ger också en belysning av fasaden, som i sin tur genom reflexer på ett behagligt sätt bidrar till allmänbelysningen. På motsvarande sätt ger belysningen vid entréportar viktiga bidrag till allmänbelysningen.

På de bredare gatorna förekommer stolpbelysning. med armaturer hängande från armar lika de vägghängda. Det är viktigt att stolp- och armaturhöjden, liksom ljusspridningen, anpassas till situationen så att rumsligheten i gatumiljön understryks. En placering i trädraden, där det finns en sådan, skapar ordning i gatumiljön. Diffust, för högt placerad och bredstrålande allmänljus är inte önskvärt, särskilt inte i de stora stadsrummen. Inom ramen för en god allmänbelysning, som bidrar till trygghet och stadsrumsupplevelse bör nedåtriktade och distinkta ljuskäglor eftersträvas. Ett särskilt program för gatubelysning bör utarbetas.



Vatten i stadsmiljön

Hela stadsdelen Lomma Hamn präglas av närheten till vatten. Men vatten har berättigande i stadsmiljön i olika egenskaper, inte endast som stora vattenrum eller öppen horisont mot havet. Även den intima miljön mår väl av inslag av vatten.

Den nyanlagda kanalen är ett bidrag i en skala mellan ån och den småskaliga stadsmiljön. Den intima karaktären bör understrykas i utformningen, d v s möjligheten att komma nära vattnet. Här utförs sidorna som stenlagda slänter och inte som vertikala kajer. Träbryggor utefter slänten klär delvis in den men gör det framförallt möjligt att komma i direkt kontakt med vattenytan. Typutförandet redovisas i nästa avsnitt, litt G7.

Ännu småskaligare vattenytor skapas genom bl a dagvattenhanteringen. Dagvattnet förs i ledning till de ytor där det exponeras och fördröjs tills det når recipienten – i sista hand ån.

De ytor som kan få en prägel av mindre vattenytor är dels det parkstråk i västra delen som går vinkelrätt mot ån (litt G5), dels parken söder om Villa Solsken i Brohusområdet (litt P5). I G5 kan vattnet, möjligen höjt genom pumpning, få bli ett gestaltat vattenstråk i hela stråkets längd innan det når ån. I P5 söder om Villa Solsken finns bl a genom naturliga nivåskillnader och med ett gammalt dike som stomme förutsättningar att skapa en vattenspegel, där växtmaterialet bidrar till dagvattnets rening innan det förs till ån.

Murar, broar och kajer

Murar i anslutning till bebyggelsen har berörts i tidigare avsnitt. Här gäller det murar för att t ex ta upp nivåskillnader i den offentliga miljön, liksom murar som inramar platser etc. Natursten bör utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt. I båda fallen, vad avser stödmurar åtminstone som beklädnad. Natursten som material på sådana ställen där den berörs av mänskliga händer har stora kvaliteter. Den ger på ett annat sätt än t ex betong frihet i valet av ytbehandling. Magasinerad solvärme kan förmedlas till handen på ett annat sätt från sten än från betong.

Broarna i stadsdelen kommer att vara framträdande karaktärsdrag. De har speciella stadsbildsmässiga förutsättningar genom att vara mycket exponerade från platser, där man kommer ovanligt nära dem, t ex kajerna.

De har också speciella tekniska förutsättningar genom att anslutande mark inte ligger särskilt högt samtidigt som det finns krav på större segelfri höjd än i dag – i ån 3m för att möjliggöra transport till fritidsbåtarnas uppläggningsplats.

Dessa begränsningar påverkar mest bron i söder, som också är den symboliskt viktigaste av broarna. Det är den som är mest i blickfånget, den är den södra tillfarten till stadsdelen, den är också den bro som tydligast knyter ihop Lommas centrala delar på ömse sidor om ån.

De skisser till broar, som redovisas i bilddelen, tar fasta på detta och återger idéer om huvudkaraktär och möjlig konstruktion för att svara mot denna karaktär. Bron som bokstavlig länk är ett genomgående motiv hos de fem broar som redovisas.

Broarna är redan i sig konstnärligt gestaltade men också tänkbara platser för konstnärlig utsmyckning. Andra platser för konst i stadsdelen är de offentliga platserna, som alla genom olika storlek och karaktär ställer skiftande förutsättningar för rumslig konst till förfogande.

För att kunna utnyttja närheten till vattnet anläggs längsgående bryggor av trä utefter delar av kajerna. De monteras på en lägre höjd än kajen så att man som gående får närmare kontakt med vattnet. Utformningen redovisas i några av typsektionerna vid Kajgatan. Bryggorna ska också kunna nås av rörelsehindrade.

På flera platser kan dessa bryggor kompletteras med tvärgående pontonbryggor upp till 12 m från kajkanten. På så sätt ökas båtplatskapaciteten i hamnen, vilket kan bidra med ytterligare folkliv i stadsdelen.

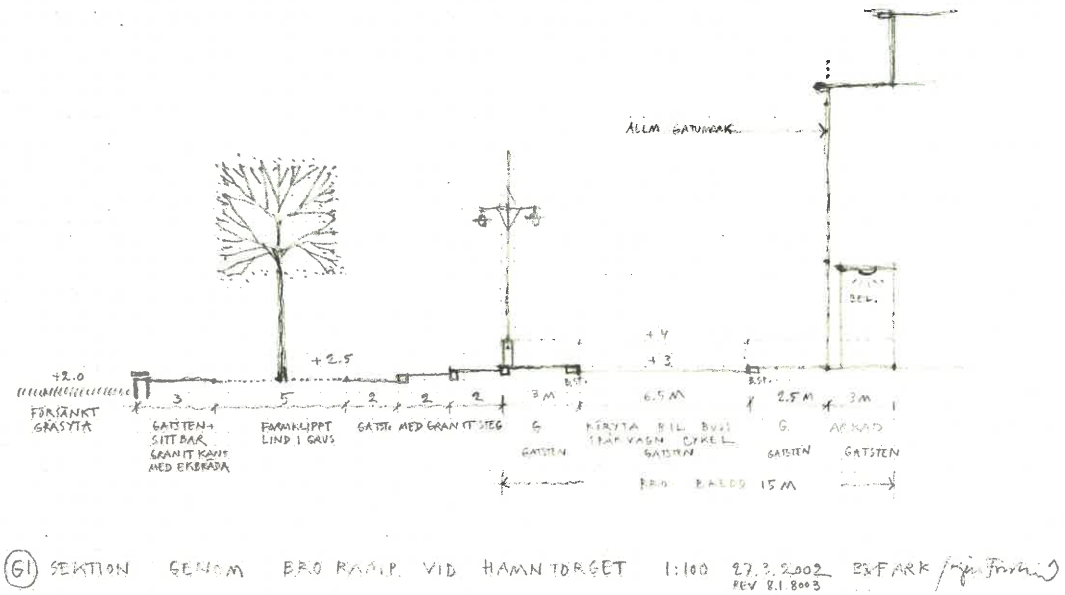
Kajen vid Varvstorget/ Hamntorget, litt G1

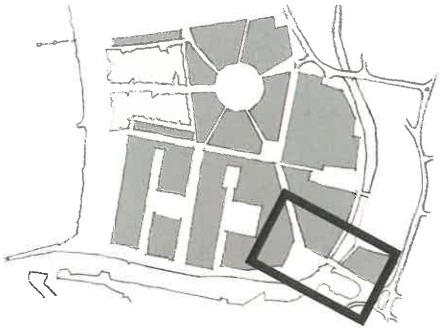
Det nya hamntorget är centralt i alla avseenden i den nya miljön. Det binder samman den nya stadsdelen med centrum och den övriga tätorten. Det är en knutpunkt i kommunikationerna i Lomma. Det är en viktig symbol för inte bara den nya stadsdelen i hamnen utan också för förnyelsen av centrum och har alla förutsättningar att bli tätortens samlande plats. Inte minst är det platsen för de mest värdefulla vyerna över hamnen med biblioteket som blickfång.

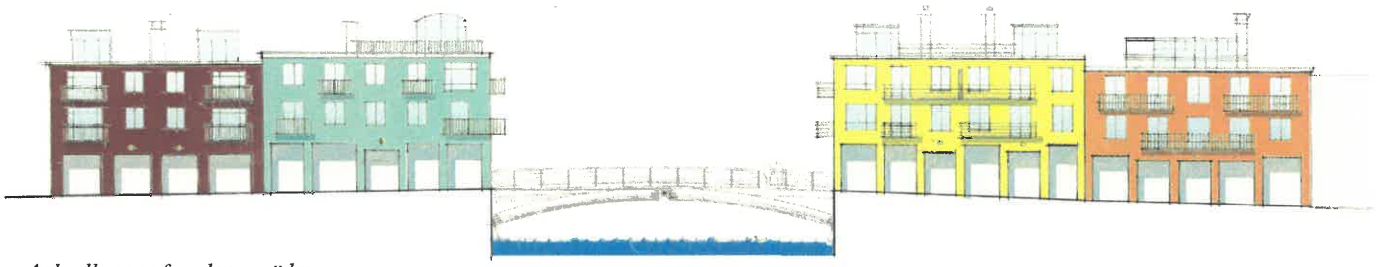
De övriga omgivande nya byggnaderna är i hög grad integrerade med den offentliga miljön med sina arkader. De rymmer gångtrafik och kan ge väderskydd för väntande vid hållplatsen.

Torget som helhet är ett stort stadsrum som svarar mot dess ställning i tätorten. Det delas därför in i flera mindre stadsrum med olika karaktärer. Den östligaste delen vid sidan om den gröna cirkulationsplatsen är ett öppet torg med ett samlande fokus i form av en fontän och plats för en paviljong eller orangeri. Väster därom vidtar ett försänkt gräsrum, omgivet av stödmurar i sitthöjd och med utblickar över vattnet över en trappa i natursten mot det vidgade årummet. Hela denna del ramas in av formklippta lindar. Den södra delen, vid sidan om biblioteket, rymmer en vackert anlagd och torgmässig parkering med 30 platser. Med den ställning bland alla de nya stadsrummen som hamntorget har är det motiverat med speciella material. Till skillnad från de generella körytorna av asfalt är dessa på torget belagda med smågatsten i likhet med de ytor som används av gående - här kompletterade med släta längsgående hällar som underlättar för barnvagnar, rullstolar etc. Den tydliga markeringen av körytornas gräns med bred kantsten finns även här.

Motivet till smågatsten över en större yta är inte bara kraven på status utan också att smågatsten kan kläda en större yta utan att upplevas som ensartad, dessutom med förmåga att på ett behagligt och modellerande sätt ta upp nivåskillnader







Arkadhusens fasad mot söder

Kajen vid hamntorget, litt G1

Stenbeläggningen är också tålig för den robustare anvädnning som torget också skall kunna ha. Varvs- och hamnverksamheten ska kunna utnyttja torget så att det också är en levande vardagsmiljö. Förutsättningen är att hela torget ändå är allmänt tillgängligt. Stängsel eller mer permanenta anläggningar som hindrar detta är alltså inte tillåtna och förekommer bara på den del av kajen som är kvartersmark för varvsändamål.

Stödmurar kläs med natursten och utnyttjas för soliga sittplatser. Kajen kompletteras med träbryggor nära vattnet

Den nya bron svarar i sin utformning också mot ställningen som avgörande kommunikation i tätorten och mot platsens betydelse. Den beskrivs närmare i avsnittet om broar.

På den stora platsen behövs mer belysning i rummet än den fasadmonterade som är regel i resten av stadsdelen. Utöver belysning i arkaden bygger allmänbelysningen på stolpbelysning, som arrangeras i en krans runt torget som understryker dess form.

Hållplats på bron eller på östra delen, dvsHamntorget. Den sektion som visas här gäller vid torget öster om ån. Den visar partiet där en försänkt gräsyta utgör mötet med vattenrummet och omges av stödmurar i sitthöjd.

Material:

Körytor: smågatsten
Gångbanor, torgytor: smågatsten + släta hällar
Kantsten: borgmästarsten
Plantering: stadsträd enl senare spec
Grästorg, försänkt ca 50 cm under gatans nivå
Stödmur: västra delen av torget: natursten, sittbänk
östra delen: stödmur i natursten i sitthöjd
som inramning av försänkt gräsyta
Kaj mot vattnet: kompl med träbryggor
Träd, prel: östra delen av hamntorget: lind
västra delen: hästkastanj alt platan
Belysning: stolpbelysning, samordnad med trädrader mm

Kajgatan, litt G2 – G3

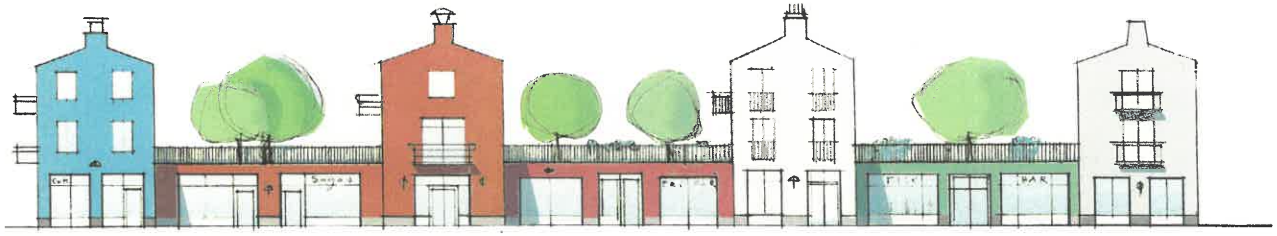
Det mest framträdande stråket i den nya stadsdelen och sannolikt den del som först förverkligas är miljön vid Kajgatan. Med sin kontakt med vattnet och tätorten och såsom redan idag aktivt stråk är det den gata som också sannolikt kommer att samla den övervägande delen av verksamheterna i stadsdelen, framförallt de utåtriktade. Detta bör bejakas och bekräftas i utformningen av miljön. Det kommer självfallet också till uttryck i husen som vetter mot kajen med öppna bottenvåningar med många aktiviteter. Här finns också några av de speciella byggnader som skapas för denna plats – "palatsen". De utgör delar av en varierad bebyggelse som samlas i en tydlig front mot vattnet.

En viktig del av verksamheten vid Kajgatan är den nuvarande med anknytning till hamnen. Fisket och fiskförsäljningen, varvsverksamheten, överhuvudtaget den marina karaktären bör ges förutsättningar att utvecklas. Därför ska Kajgatan inte vara i första hand en finyta utan ha brukskaraktär med självskriven möjlighet att tillfälligt klä sig i festdräkt. Asfalt (med början vid hamntorgets hörn) är därför naturligt material närmast kajkanten med möjlighet att lägga upp och hantera material. Här finns också öppenhet för gamla och nya hoddor för sådana verksamheter. Kajplanet växer ihop med körbanan utan gränsmarkering mot vattnet. Däremot finns den genomgående markeringen av borgmästarsten mot gångbanan. Både kajen+ körbanan och gångbanan varierar i bredd efter tillgängligt utrymme. Där ytterligare utrymme finns anordnas låga terrasser för t ex servering med också fasta arrangemang i form av sittbara murar. Smågatstenen från hamntorget följer med på gångbanorna, kompletterade med släta hällar.

Vid den yttre delen av kajen arrangeras träbryggor med möjlighet att komma närmare vattnet. De har också betydelse genom att mildra ev grövre kajkonstruktioner. Sten- och järnpollare, moringar etc bibehålls i så stor utsträckning som möjligt. På några ställen kan den längsgående bryggan kompletteras med pontonbryggor upp till 12 m tvärs kajen för att öka antalet båtplatser och därmed livet i hamnen.

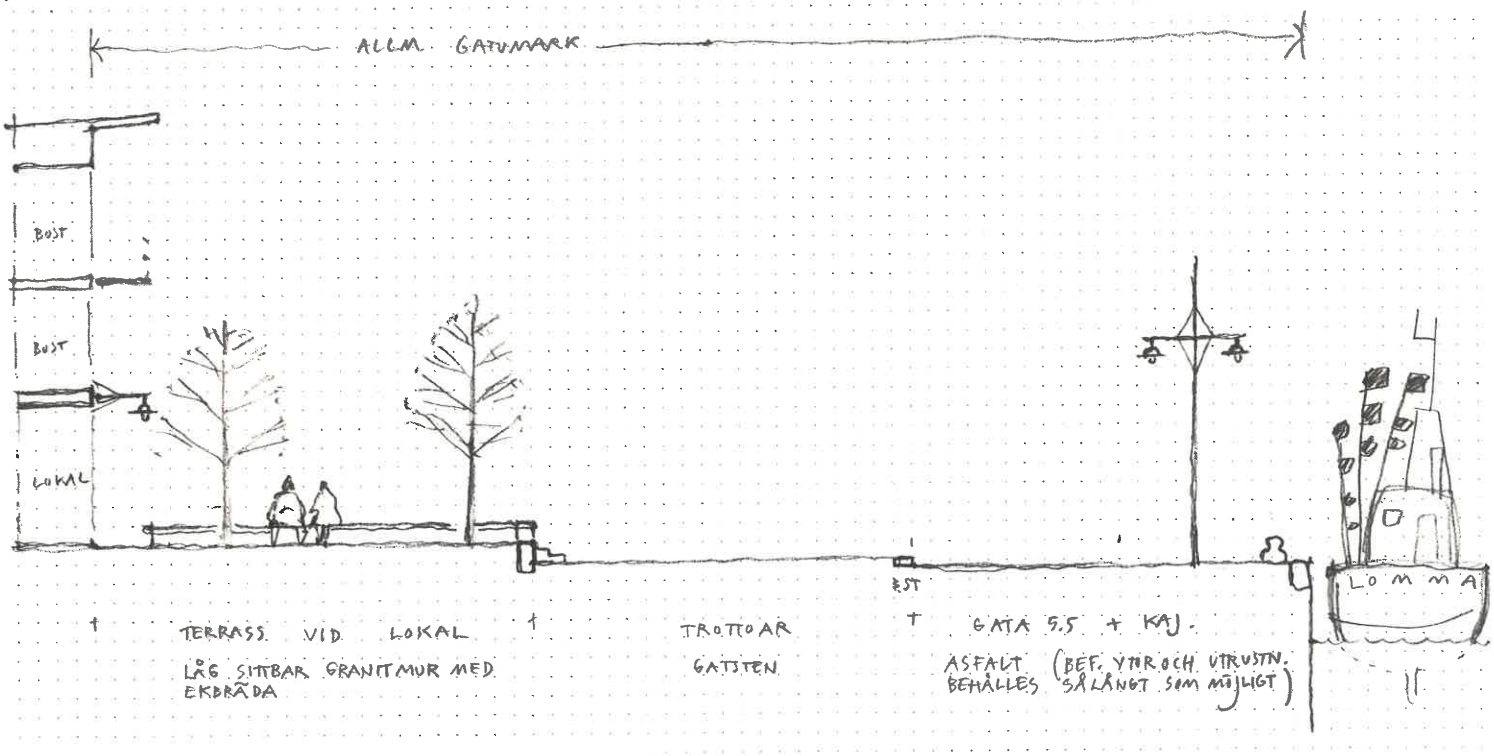
Material:
Körytor + kajytor: asfalt
Gångbana, terrasser: smågatsten + släta hällar

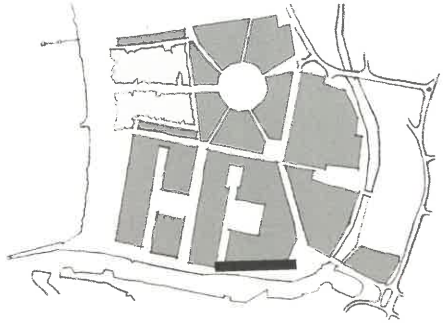
Kantsten: borgmästarsten
Kaj: kompl med träbryggor i västra delen
Belysning: stolpbelysning enl typritning
övrigt: sittmurar av granit + ekbrädor



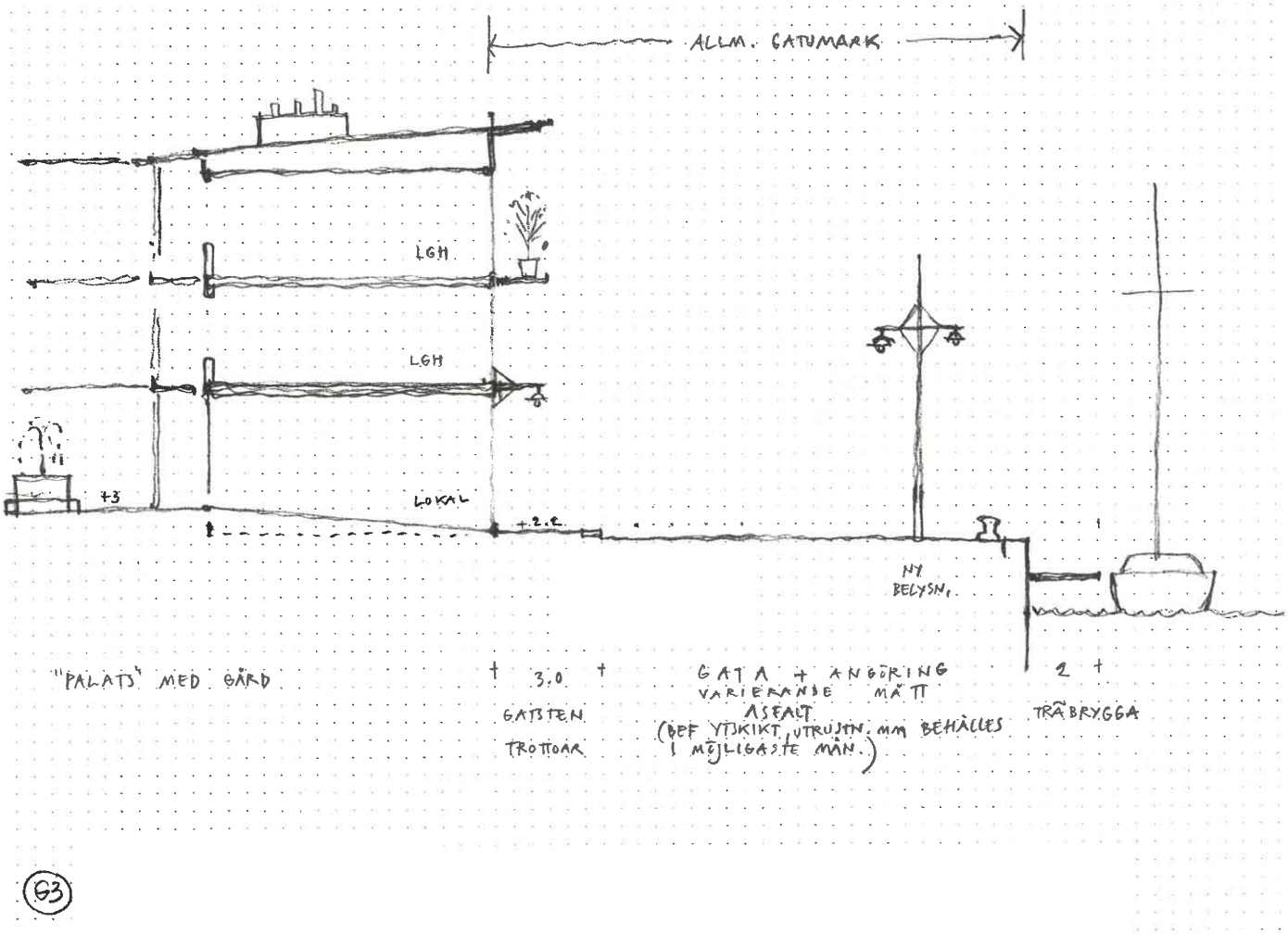
Gavelhus mot kajen med lokaler i mellanbyggnaderna "Palats"

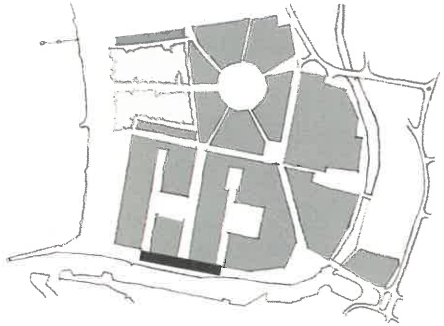
Kajgatan, litt G2 – G3 forts.

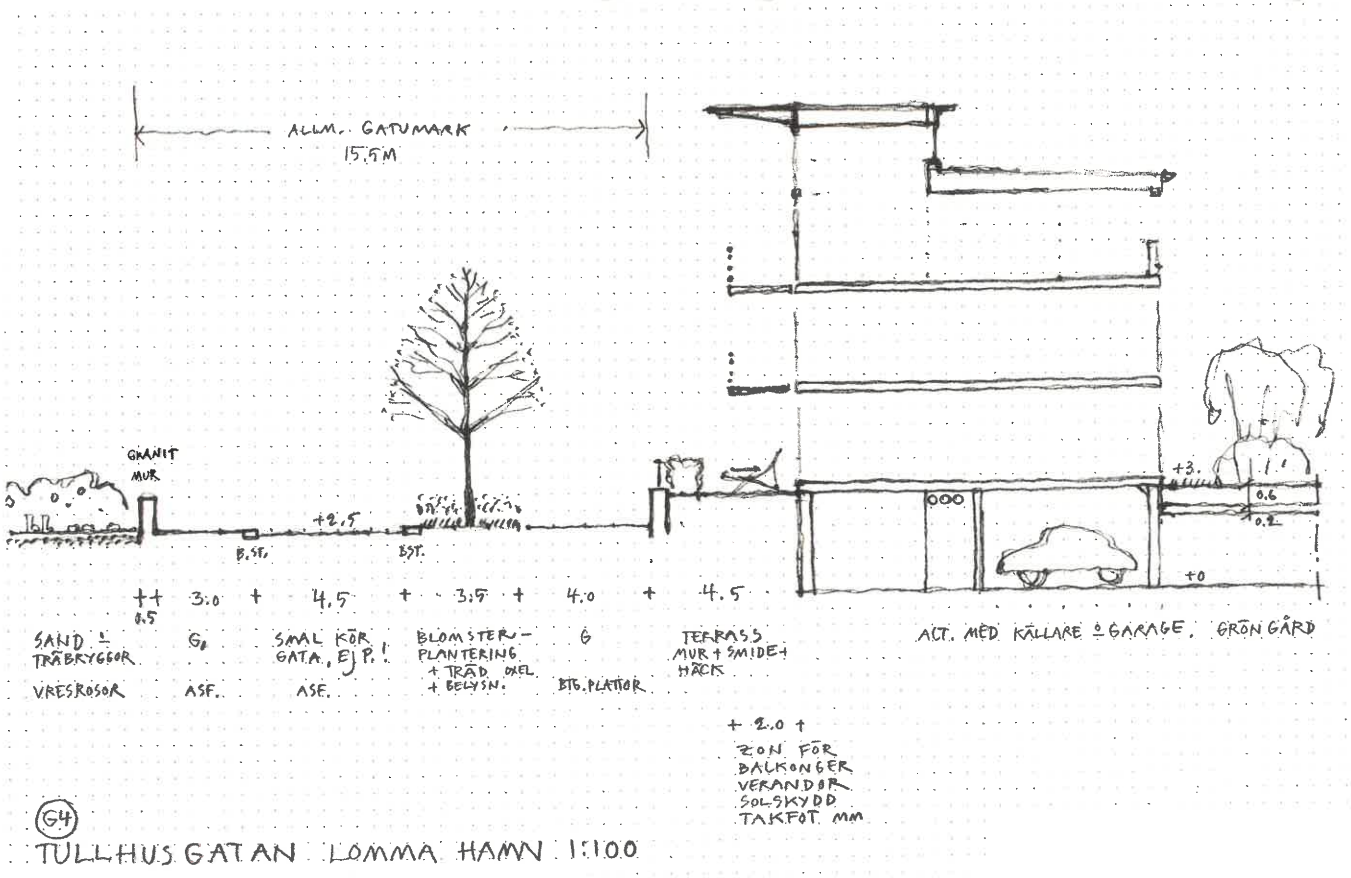




Kajgatan, litt G2 – G3 forts.







Strandpromenaden, litt G4

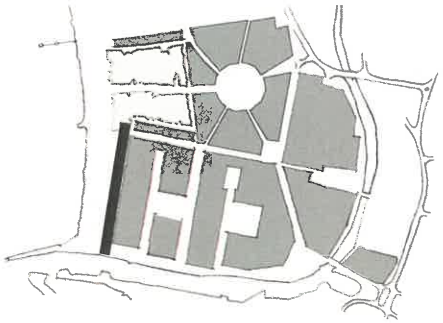
Strandpromenaden vid västra sidan av stadsdelen har sin speciella ställning i gatunätet som redan idag aktivt stråk med sin anknytning till stranden. När strandstråket utefter hela kommunen byggts ut kommer gatan att vara en del av detta. Här får Lomma sitt rivierastråk med en granitmur som gränsar av mot sanden, självskriven solplats och träffpunkt de första vårdagarna. Som strandpromenad är den också attraktiv för skateåkning och beläggs därför med asfalt.

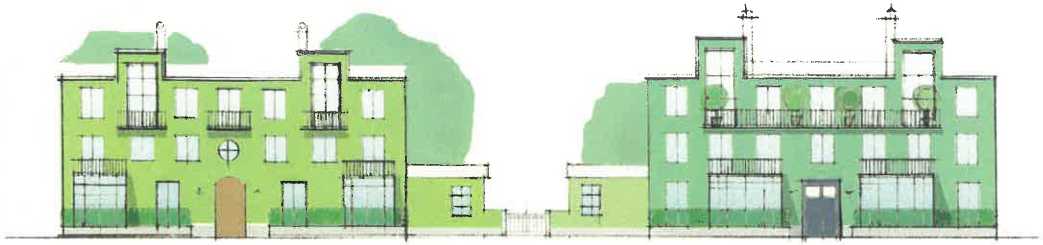
Gatan är speciell även genom att bostäderna, vända mot kvällssolen och utsikten mot havet, också bör säkras så mycket ostördhet som möjligt, trots folkvimlet här. Därför förses den med en planteringszon med en oxelrad som skydd och en stillsammare gångbana innanför. Som undantag från huvudregeln får dessa hus en terrasserad förgård med något skyddad uteplats och balkongerna i detta läge tillåts också springa fram längre utanför fasaden än andra.

Gatan förutsätts körbar för framkomlighet till husen men görs extra smal för att inte uppmuntra till allmän trafik – framförallt inte parkering.

I muren finns öppningar mot stranden, där gångvägarna skyddas med gångbrädor (se Stranden)

Material:
Körytor: asfalt
Gångbanor: enkla kvadratiska betongplattor; stråket närmast stranden asfalt
Kantsten: borgmästarsten
Plantering: oxel i gräs/blomsterplantering
Mur i granit
Belysning: stolpbelysning enl typritning





Flerbostadshus som vetter mot Tullhusgatan och stranden

Tullhustorget, litt G4b

Den plats som bildas i hörnet mellan Kajgatan och Tullhusgatan har inte minst genom sitt läge en speciell ställning i stadsdelen. I fogen mellan bebyggelse och strand och nära piren finns både dramatik och behag i orienteringen – det sydvästvända innerhörnet fångar upp solvärmen även under vintern men vintertid vetter platsen ut mot mörkret över vattnet.

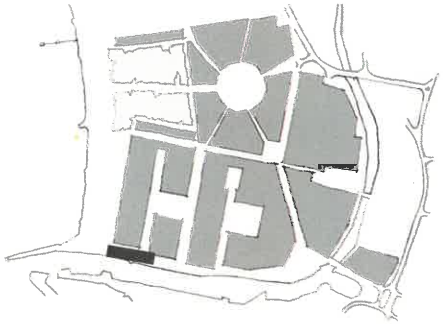
Det är också en given plats för attraktioner av allmänt intresse som är knutna till både kaj- och strandliv. På platsen står också en av de få byggnaderna som har historisk förankring.

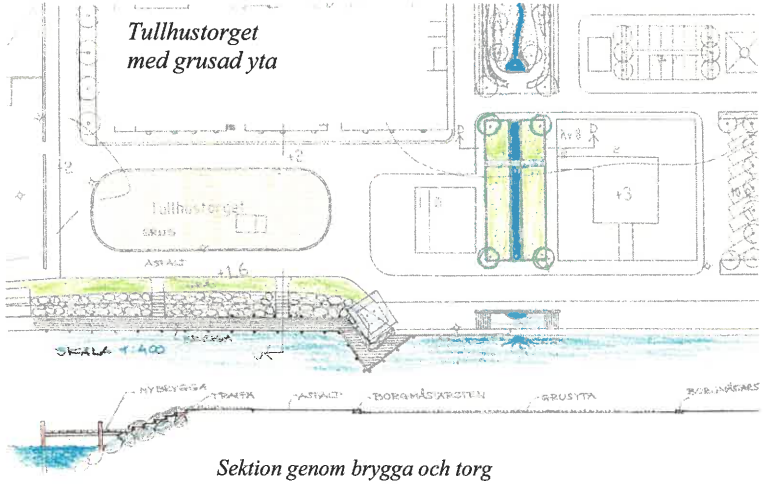
Möjligheterna till sol och utblickar talar för en öppen utformning till skillnad från de mer inbäddade platserna i det inre av bebyggelsen. Materialen överensstämmer med behandlingen av kajmiljön i övrigt: körytorna i asfalt avgränsas med bred kantsten mot platsen i mitten, som beläggs med grus för t ex boulespel men som också ska tåla t ex tillfällig parkering och andra användningar.

Östra sidan av torget med sin solvända sida är en utmärkt plats för uteservering och utformas med detta syfte.

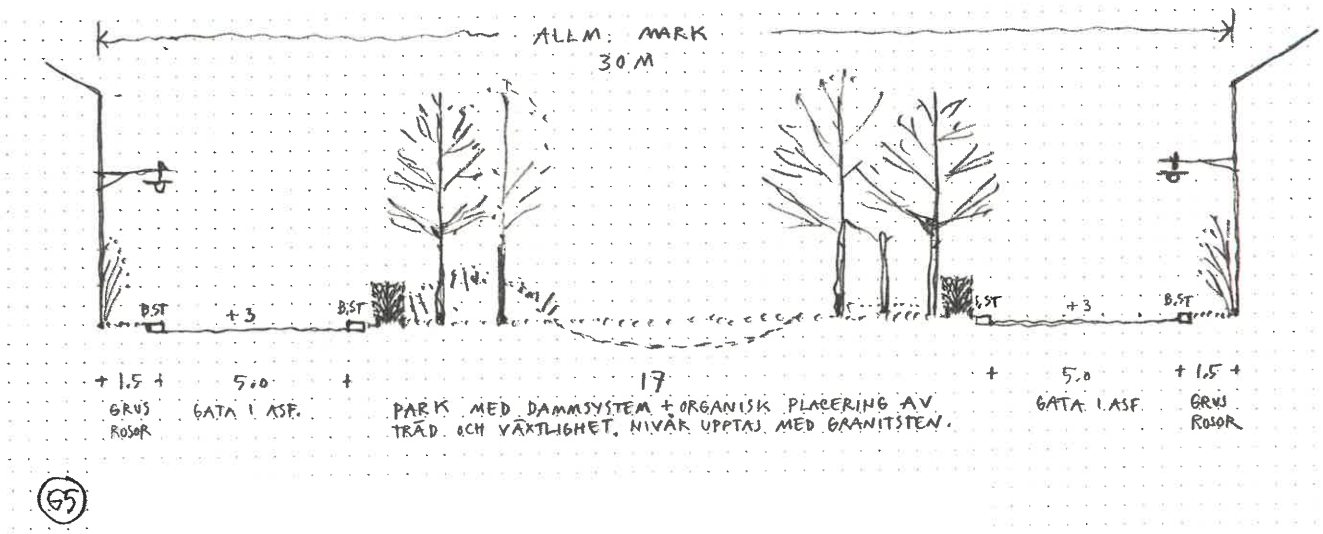
Material:
Körytor: asfalt
Sidoremsor/gångbanor: smågatsten + släta hällar
Torgyta: grus
Kantsten: borgmästarsten
Belysning: vägghängd + stolpbelysning enl typritning

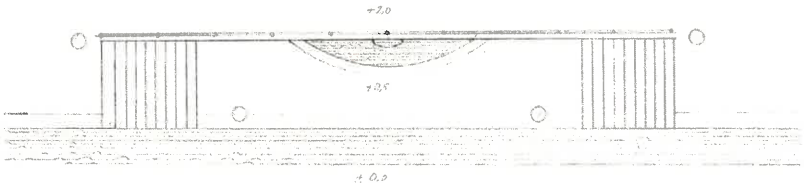
Flerbostadshus vid Tullhustorget



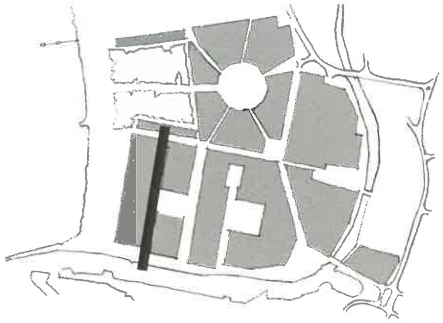


Sektion genom brygga och torg





I parkens möte med kajen kan en trappa anordnas som ger kontakt med vattnet



Midskeppsparken, litt G5

De två långsträckta stadsrum som sträcker sig mellan kvarteren, vinkelrätt mot ån– denna park och kanalen – är viktiga för att förmedla kontakt med kajen och ån från det inre av bebyggelsen. De bildar några av de fasta axlarna i huvudstrukturen. Kvarteren är grupperade kring dem och de bildar lokala samlande park- och vattenrum. G5 har stora tillgångar från början genom att infoga en del av den uppvuxna parken kring kontorsbyggnaden, som är utformad för att vara en inbjudande lekmiljö – den viktigaste i denna del av området.

Om än inte någon kanal kan även detta stadsrum bli ett vattenrum, men av annat slag. Dagvattnet kan samlas upp och via pumpning få en roll i ett levande vattenspel som sträcker sig från norra änden tills vattnet tas emot i ån. Den lutning åt ömse håll parken har genom markhöjningen i mitten kan antingen utnyttjas för vattnets flöde eller spela emot detta. I tvärled har gräsmattan i mitten en lätt skålning som bidrar till att upplevelsen av rum blir starkare, ytterligare förstärkt av inramningen av klippt bokhäck. Träd i fri gruppering skapar mer ”park” än ”gata”.

Trafikfunktionen hos gatorna är helt underordnad och lokal. De fungerar dubbelriktat var för sig med några inbördes kopplingar.

Den södra delen kan utformas som ett rosarium med en samling av olika rosor.

Parken avslutas i söder med en utformning som ansluter till kajmiljön – hårdgjord samlande yta och en trappa i kajen.

Utformningen av parken är föremål för fortsatt utredning i enlighet med dessa tankar. Denna redovisning ska därför ses som i första hand en illustration av möjligheterna.

Kontorsparken, litt P1

Runt det tidigare kontoret i västra delen av f d Industrihamnen är parkmiljön så uppvuxen att den redan i början av utbyggnadstiden fyller en viktig roll som grön miljö. Den utnyttjas som allmän park även om den formellt utgör kvartersmark. Servicefunktioner som kan nyttiggöra denna, t ex förskola, lokaliseras i anslutning till parken och denna blir därmed den viktigaste lekmiljön i denna del av området och ska fungera som allmän lekplats. Så mycket som möjligt av den nuvarande högre växtligheten utnyttjas.

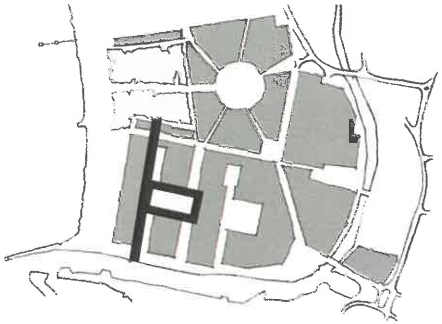
Där dominerar sykomorlönn som karaktärsträd men även al och ask förkommer. I kvarteret söder därom finns en bok och två ståtliga oxlar som förutsätts bevarade och som med sina kronvolymer samspelar med parkens träd.

Komplettering av växtligheten sker med arter enl senare spec, liksom markutrustning och detaljer beroende på behov som klargjorts vid projekteringen. Även om anläggningar görs för specifika ändamål – lek etc för förskolan – är det viktigt att karaktären av allmän park bibehålls.

Marken gestaltas i samspel med den angränsande långa nord-sydliga parken. Denna utformning är föremål för fortsatt utredning – illustrationen ska ses som exempel.

Material:

Körytor: asfalt
Sidoremsor/gångbanor: grus
Kantsten: borgmästarsten
Plantering: träd i gräs (trädslag spec senare), inramning av klippt bokhäck
Plats vid kajen: se bl a bild



Midskeppsparken med Rosariet bildar tillsammans med Kontorsparken en sammanhängande park som har kontakt med kajen.

Esplanaden, litt G6

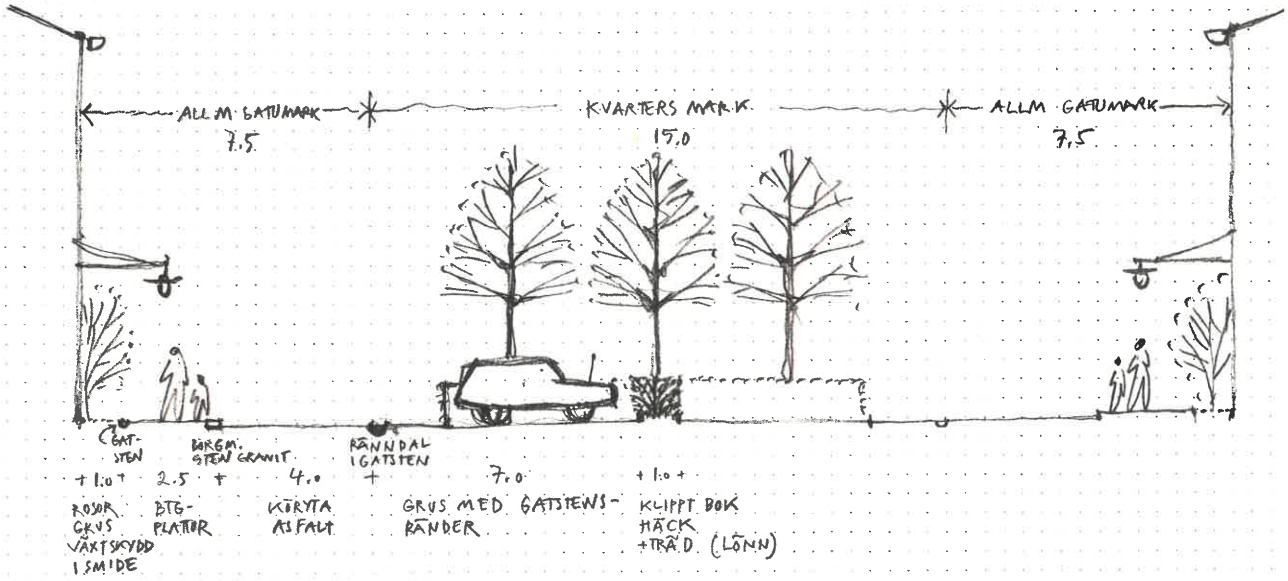
Esplanaden är en av de ursprungliga gatorna (tidigare Kontorsgatan), som får en ny funktion och utformning i den nya stadsdelen. Formellt övergår mittdelen av gatumarken till kvartersmark/specialområde för parkering men kommer även i den nya ställningen att upplevas som en del av den offentliga miljön. Användningen är dock enskild parkering.

Det är viktigt att parkeringen inte uppfattas som en utsträckt parkeringsplats utan som en grön mittremsa som kan hysa bilar. Förutsättningen är att den delas av på längden i enheter som inte är längre än ett kvarter, helst kortare, att parkeringen ramas in av klippt bokhäck, att trädplanteringen får råda, d v s att träden planteras och vårdas så att de får rejäl kronvolym, samt att marken anläggs och sköts på ett sätt som bidrar till gaturummets behaglighet. Grusytor med inramning av bårder av storgatsten är en utformning som säkrar detta. Parkeringen avvattnas mot bakkanten och en ränndal, byggd av samma stensort.

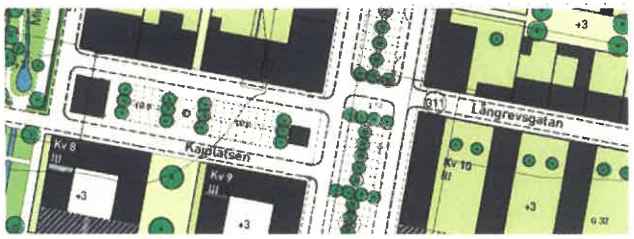
Gatan tjänstgör som matning till det mest lokala gatunätet. Den har därför separerade gångbanor vid sidan om de smala körbanorna. Genom tillfälligt dubbelutnyttjande av bakre delen av parkeringen kan måtten hos körbanan begränsas till 4 m och ändå medge dubbelriktad trafik i låg hastighet. I övrigt anordnas och utformas gatan enligt typutformningen med körbanor i asfalt, kantsten av borgmästarsten och sidoremsor närmast husen i grus, avgränsade mot gångbanorna med en rad storgatsten.

Befintliga träd vid västra sidan, övervägande sykomorlönn, förutsätts bevarade.

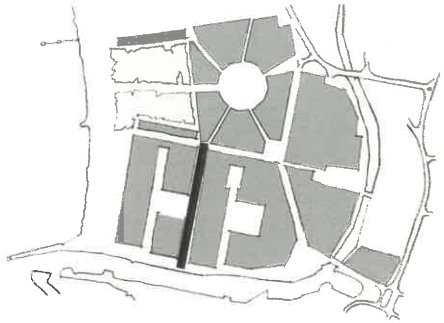
Material:
Körytor: asfalt
Parkeringsytor (kvartersmark): grus med bårder av storgatsten
Ränndal: tre rader (delvis snedställd) storgatsten
Kantsten: borgmästarsten
Gångbanor: enkla kvadratiska betongplattor
Sidoremsor: grus, avgränsat mot gångbana med kant av storgatsten
Plantering(kvartersmark): klippt bokhäck, (sykomor)lönn; bef träd bevaras



G6



Esplanadens utformning visar också hur de kortare parkeringstorgen utformas – motsvarande typsektion gäller. Det är viktigt att dessa får en karaktär av små platser i bebyggelsen för att inte framträda som "parkeringsrutor". Därför är parkeringsraderna kortare och ramar in någonting samlande – en paviljong, en brunn eller en sittplats.

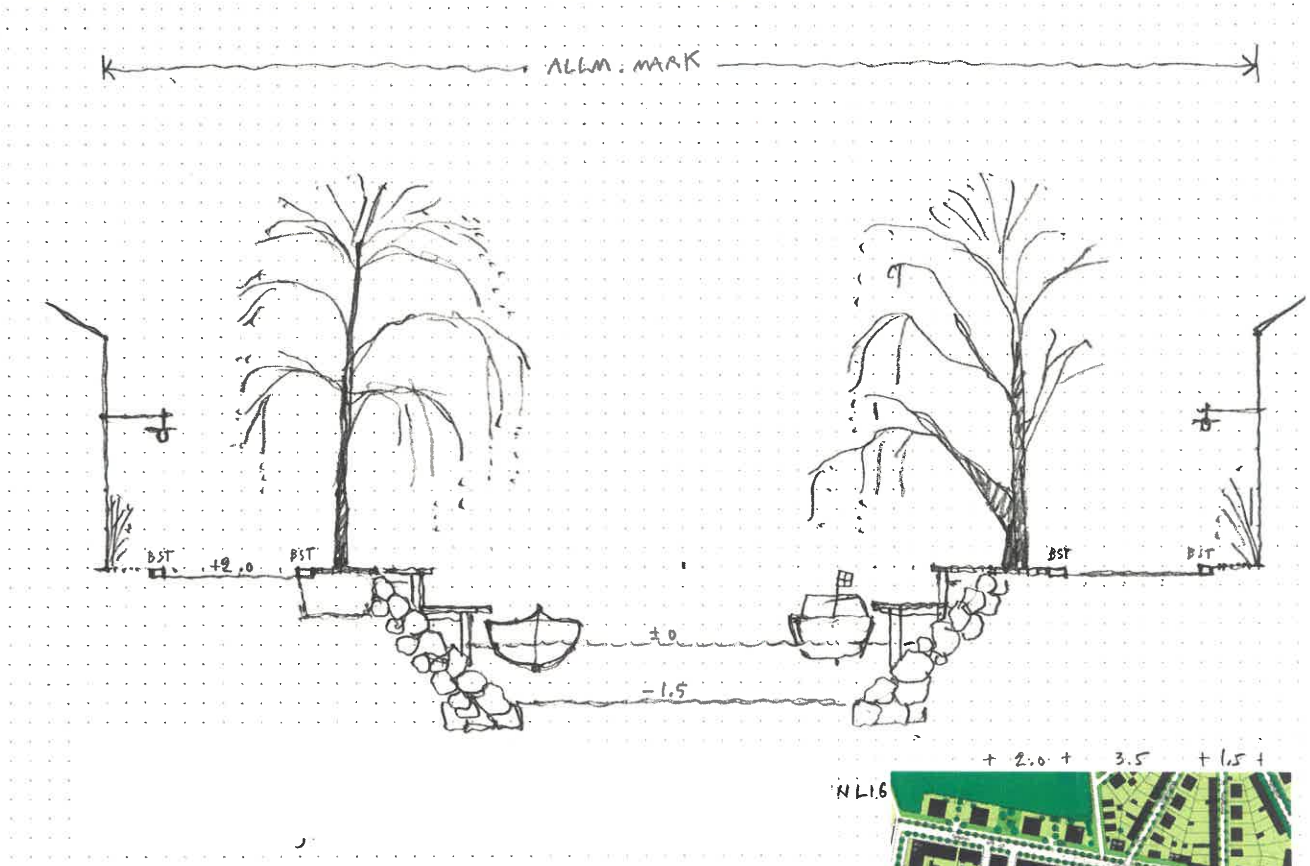


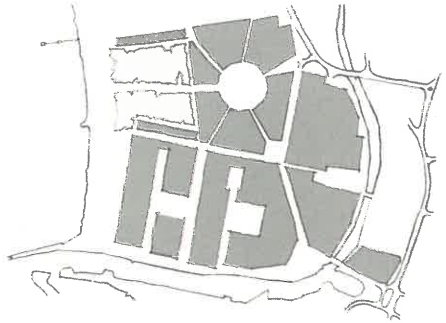
Kanalen, litt G7

Den nyskapade kanalen är i likhet med parken G5 ett stråk med uppgiften att föra in kvaliteter i det inre av bebyggelsen av samma slag som präglar kajmiljön. Den nya vattenytan är också ett viktigt bidrag till att den marina karaktären, om än i liten skala, får medverka här. En förutsättning från kostnadssynpunkt är begränsat djup och slänter i stället för kajer. Slänterna kompletteras med träbryggor som ger nära kontakt med vattnet och planteras på krönen med pil, som hänger över vattnet.

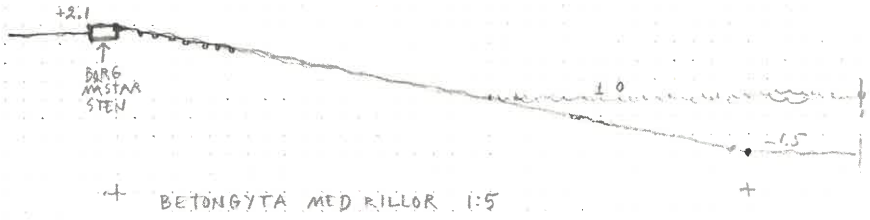
Kanalen är tänkt att kunna användas för tilläggning med småbåtar – roddbåtar och små motorbåtar, jollar etc. Norra änden av kanalen och en tvärande bassäng avslutas som låglutande ramper – den norra i betong, den östra som sandstrand. Det ger både möjlighet till lek och att dra upp jollar. Det är bl a därför viktigt att vattenkvaliteten hålls så bra som möjligt med arrangemang som leder in det strömmande åvattnet och skapar cirkulation. De anslutande platserna anläggs med grus och gräs med kantsten som gräns samt trädplanteras. Den östra platsen avgränsas i öster av den befintliga trädraden (sykomorlönn) vid Fasadgatan.

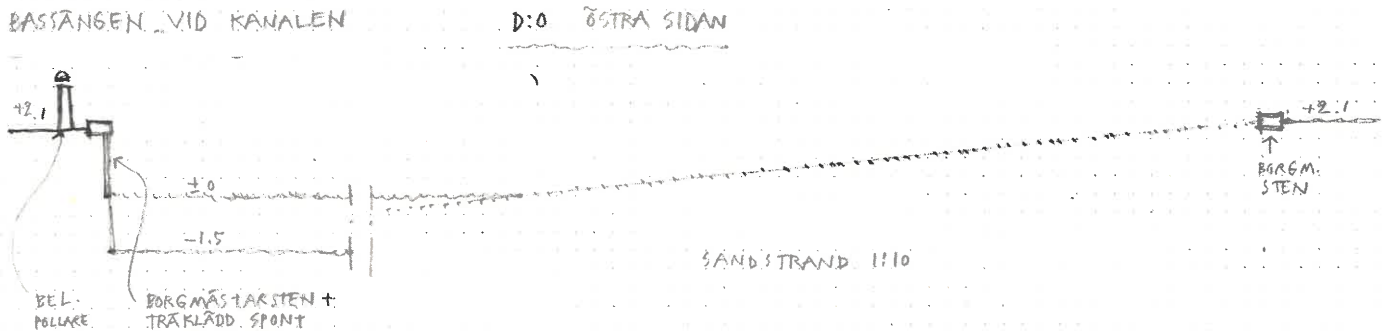
Trafikfunktionen är helt lokal och gäller bara tillfart till enstaka angränsande hus. Körytorna begränsas till minsta möjliga bredd, som förutsätter att möten kan undvikas på de korta sträckorna mellan tvärgatorna. Gatuutformning i övrigt enligt typutformningen.





Kanalen, litt G7 forts.





Bebyggelse kring den nygjorda kanalen
(tidig skiss)

Material:
Körytor: asfalt
Sidoremsor: grus
Kantsten: borgmästarsten mot grusyta och mot planteringsyta

Norra slänten: svag slänt, betong
Angränsande platser: grus, gräs, borgmästarsten, trädplantering (spec senare), bef träd mot Fasadgatan bevaras
Plantering, gator: pil
Kanalslänter, generellt: naturstensklädnad, brygga, trappor i ek

Östra slänten: svag slänt, sand, träklädd stödmur vid sidan

Hamnallén, litt G8 – G9

Hamnallén från den nya bron i söder till Södra Västkustvägen är stadsdelens nord-sydliga ryggrad.

Den utgör huvudkommunikation för alla trafikslag, inklusive kollektivtrafiken. Såsom överordnat stadsrum är den också viktig för orienteringen i stadsdelen.

Den är uppbyggd som en traditionell stadsmässigt rak allégata i två partier. Dess riktningsändring markeras av en plats (litt P3) med hållplats och av korsningen med Sjögatan.

Gatusektionens bredd bestäms av trafikfunktionen. Kollektivtrafikstråket, med spårområde som också utnyttjas av biltrafik och med besöksparkering vid sidorna samt gc-vägar på bägge sidor är dimensionerande. Till detta kommer planterings- och grusytor. För att ge en intimare upplevelse av det breda gaturummet – 30 m – är detta dubbelsidigt trädplanterat. Busstrafik i stället för spårtrafik kräver lika stor trafikeringsbredd men har mindre krav i sidoremsorna för luftledningsstolpar etc (se alternativ sektion).

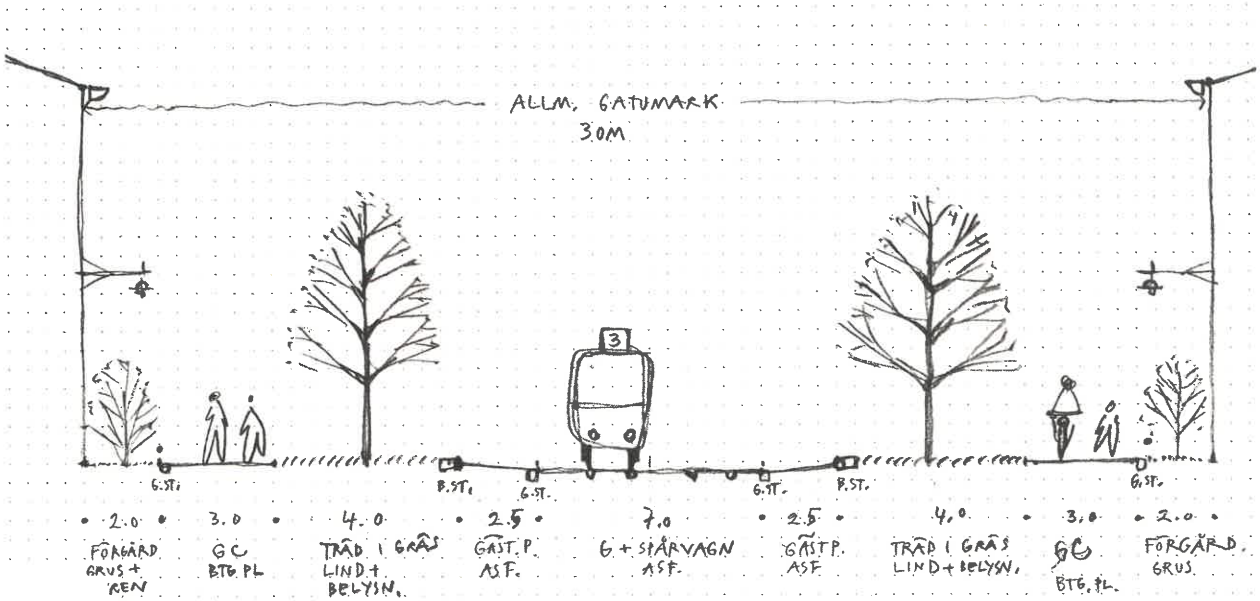
Lind har tradition som boulevardträd och ger, särskilt formklippt, en tydligt stadsmässig och rumsskapande karaktär. Relativt litet trädavstånd – 6 m – stärker denna karaktär.

Hållplatserna utformas i överensstämmelse med och integrerade i gatans stadsmässiga helhet.

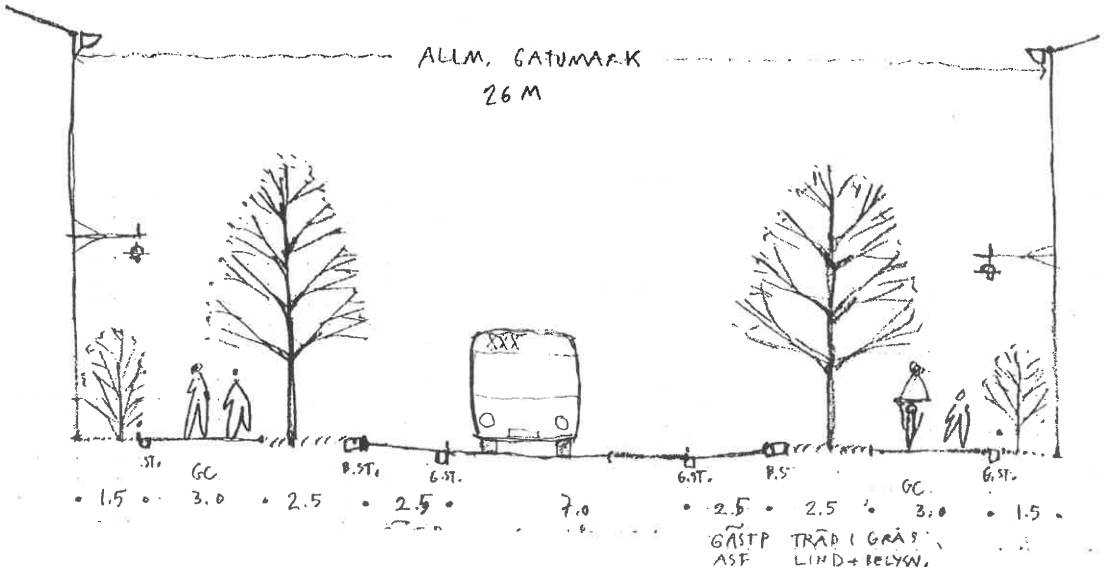
Gatan kommer också att, vid sidan om Kajgatan, få en funktion som ett av de viktigaste promenadstråken i stadsdelen med sin tydliga attraktionspunkt i mynningen mot hamntorget.

Material:

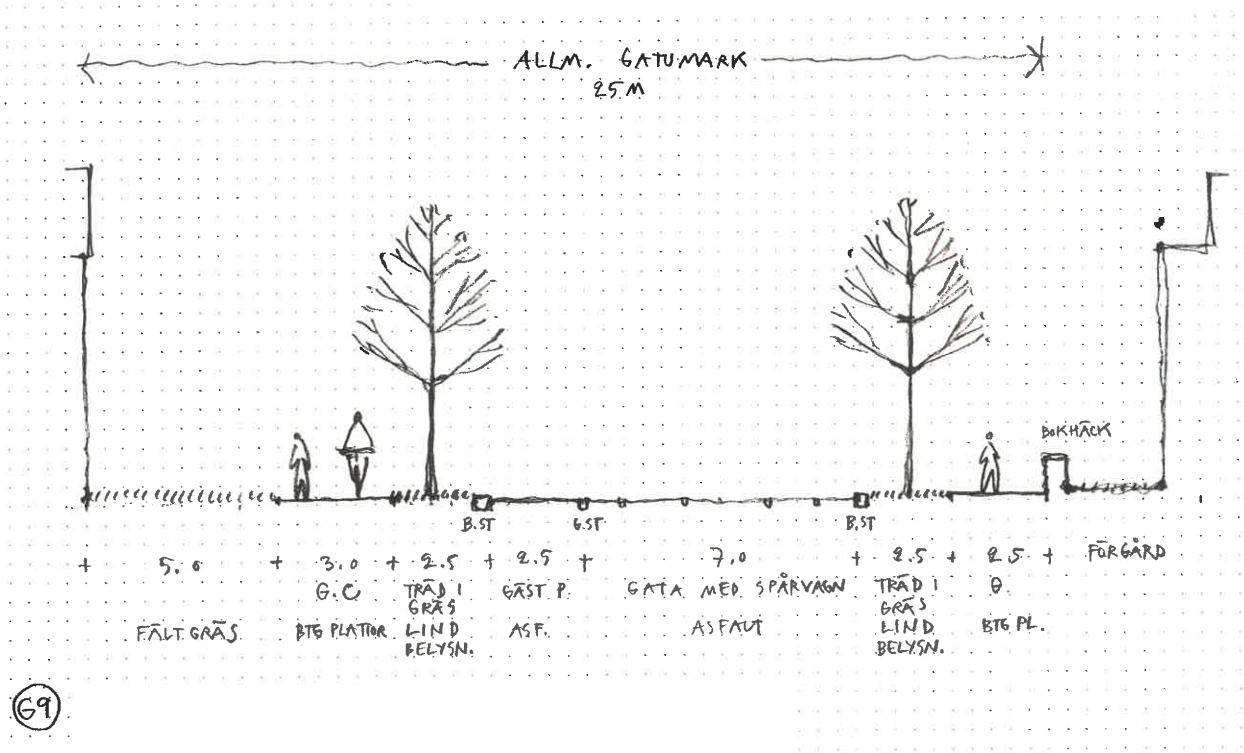
Körytor: asfalt
GC-väg: enkla kvadratiska betongplattor
Parkeringsremsa: asfalt, bård av storgatsten mot köryta
Kantsten: borgmästarsten
Plantering: lind i gräs
Sidoremsor: södra delen: grus, bård av storgatsten mot GC
norra delen: västra sidan gräs, östra sidan stöter mot bokhäck på kvartersmark



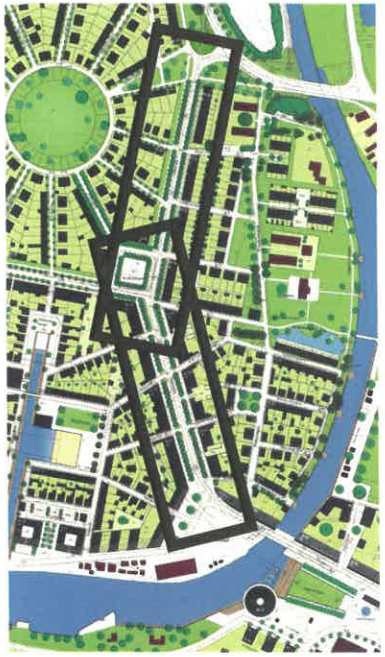
Sektion dimensionerad för spårtrafik

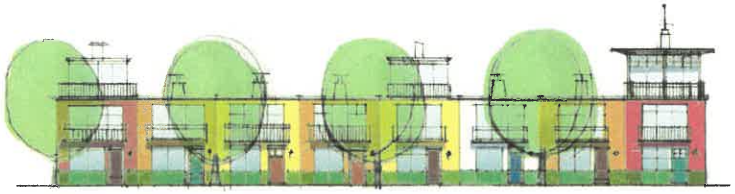


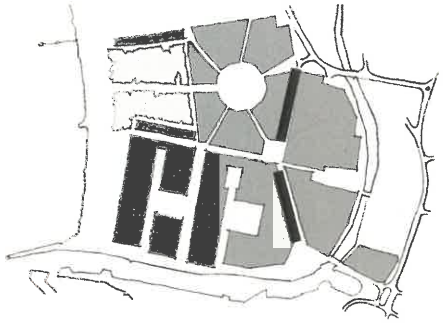
Alternativ utformning med smalare sektion för busstrafik



Korsningen med Södra Västkustvägen med särskild passage för kollektivtrafiken, expressfil för utfart österut, gc-väg och anlagda grönytor mellan stråken





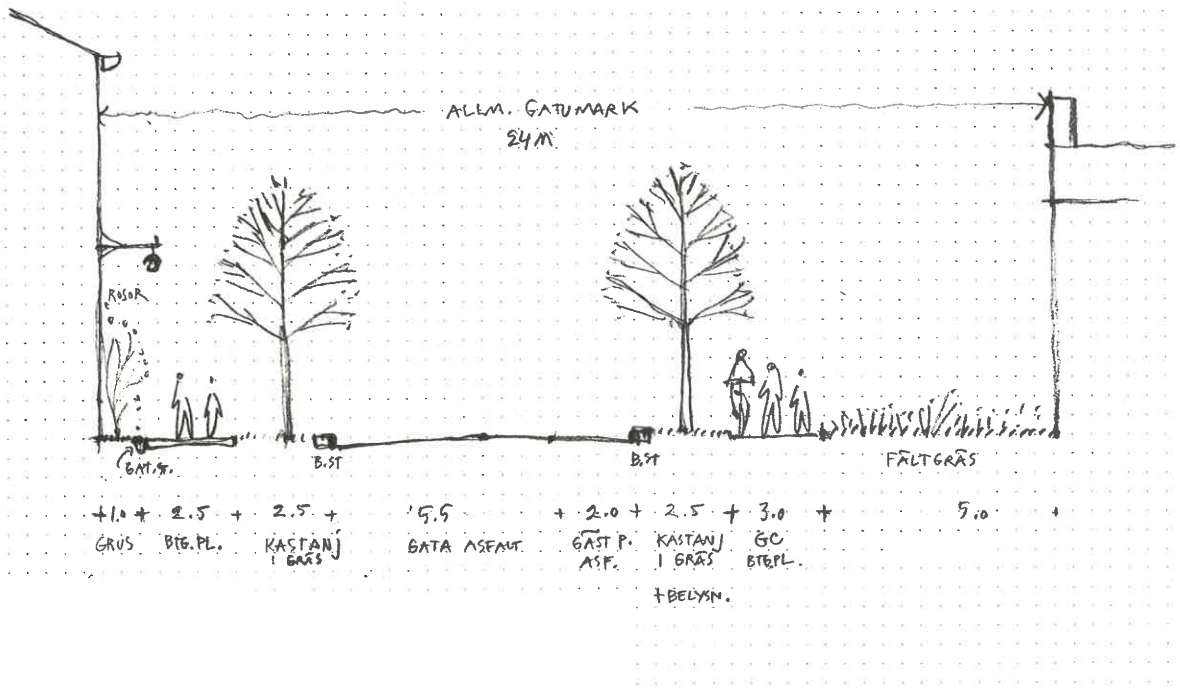


Sjögatan, litt G10

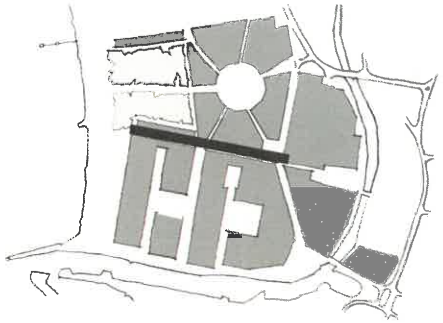
Som en av de ursprungliga gatorna i stadsdelen bibehålls den tidigare Eternitgatan som en av stommarna i strukturen. Den utgör gräns för den tidigare Industrihamnen mot Habo-området. Den utgör i den nya bebyggelsen också en gräns mellan olika bebyggelsekaraktärer men i besläktade skalor.

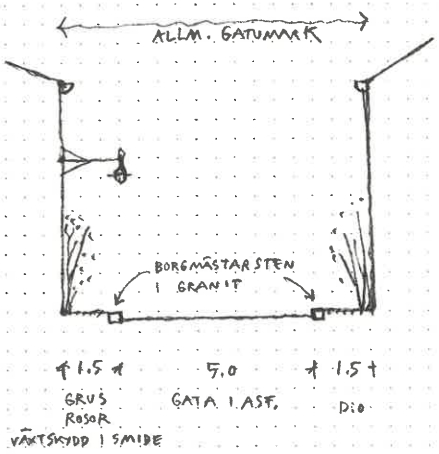
Sjögatan har en överordnad trafikuppgift som matning från Hamnallén till det lokala gatunätet men ändå i så intim skala att bostadsentréer till flerbostadshus vetter mot den. Den fungerar också som plats för separerat huvudstråk för gång- och cykeltrafik till stranden med kontakt i öster med tätortens överordnade gc-nät via den nya gc-bron över ån vid Fladängen.

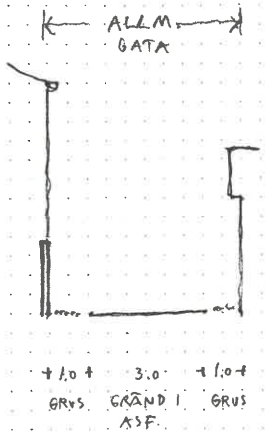
Trädgårdsstaden norr om Sjögatan ramas in av ett grässtråk, som också bidrar till att hävda de mer privata reviren här.



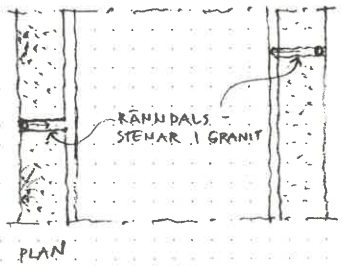
Material:
Körytor: asfalt
GC-banor: enkla, kvadratiska betongplattor
Kantsten: borgmästarsten
Sidoremsor, söder om gatan: grus
norr om gatan: gräs
Plantering: allé, kastanj, i gräs



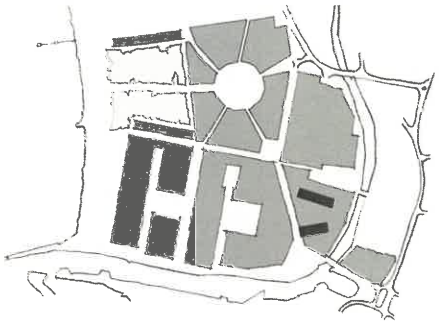




G12 5 M GRÄND



G11 8-METERS GATAN



G12 markerade, G11 generellt förekommande i hela södra delen och mellan Brohusvägen och huvudgatan

Små typgator, litt G11-12

De små typgatorna enligt denna beskrivning är den genomgående gatuutformningen närmast bostäderna. De medger framkörning till bostädernas garage men har så små mått att de inte inbjuder till annan trafik även om de formellt är öppna för detta. De omfattar endast de grundläggande komponenterna i gatubyggnaden – körbana, kantsten och sidoremsor i grus. Även med de små måtten är det viktigt att de har karaktären av ”gata” – kantestenarnas markering av de tre zonerna bidrar till att hela gaturummet inte känns brett.

Två smala stråk i åkvarteren har ännu mindre mått. Det är två gränder med bara någon enstaka tillfart. De utförs med bestläktad utformning med mitt- och sidoremsor men utan kantsten.

Material G11:
Körytor: asfalt
Kantsten: borgmästarsten
Sidoremsor: grus
Ränndalar i granit för avvattning från husen

Material G 12:
Körytor: asfalt
Sidoremsor: grus

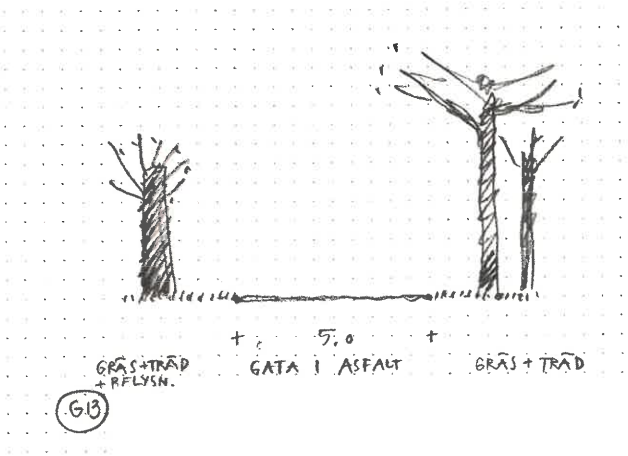
Liderhus vid smågatorna (G11) i södra delen

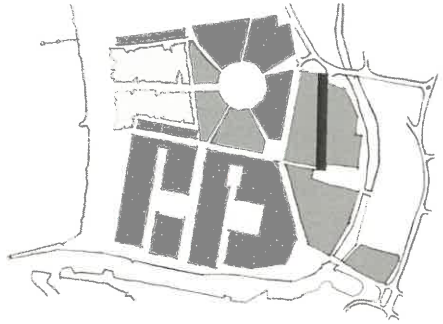
Brohusvägen, litt G13

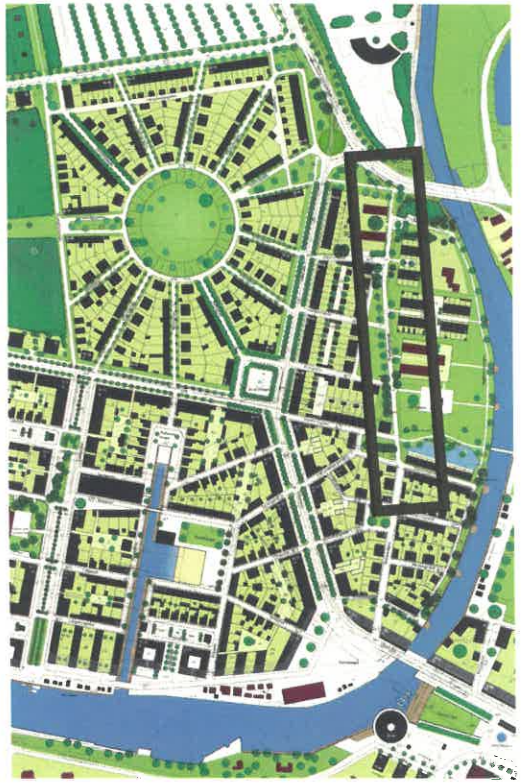
Brohusvägen är den ursprungliga tillfarten norrifrån till området. Det är viktigt att dess historiska karaktär bibehålls såsom väg i grön omgivning men med minskad körbana – det svarar också mot den eftersträvade miljön kring den äldre bebyggelsen och dess kompletteringar. Bef träd bevaras och kompletteras. Med trafik endast till enstaka fastigheter behövs ingen särskild gångyta.

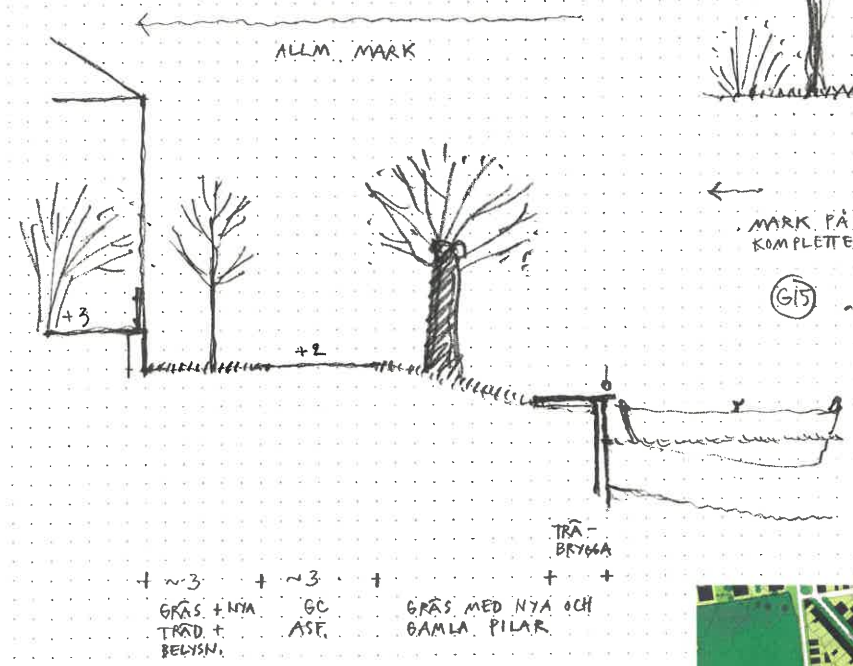
Uppgifter pekar på att vägens norra del är en av landets första betongvägar. Både från denna synpunkt och av allmänna historiska skäl är det viktigt att vägens anslutning till Södra Västkustvägen inte skärs av på ett okänsligt sätt utan att den gamla sträckningen kan avläsas – även om funktionen som tillfart tas över av den nya huvudgatan.

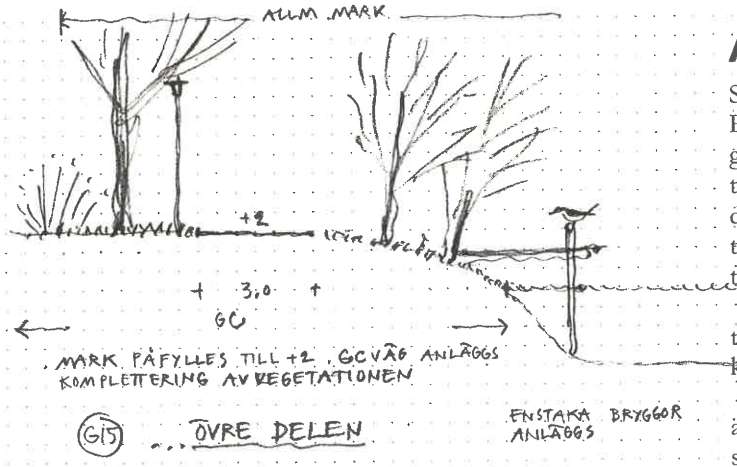
Material:
Körytor: asfalt
Sidoremsor: gräs, trädplantering – bevarad och kompletterad

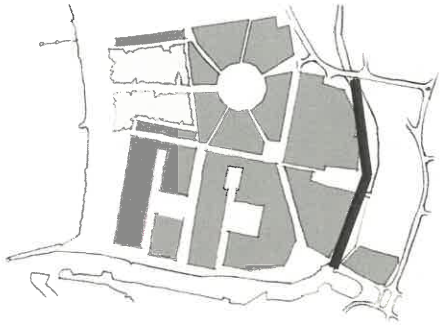












Åpromenaden,litt G14-15

Stråket utefter ån på stadsdelens östsida, d v s mitt emot Fladängen, är redan idag etablerad i en form som är utgångspunkt för även den framtida utformningen. Smalast tänkbara hårdgjorda yta med asfalt i södra delen och grus i den norra anpassas i sin sträckning till de mäktiga befintliga träden – popplar och pilar – och omges av gräs. Trädplanteringen kompletteras med nya pilar.

I södra delen görs den hårdgjorda ytan körbar för undantagsvis trafik (en tillfart). Den lilla kajbyggnad som finns kompletteras med gångbräder.

I norra delen finns idag ingen strandpromenad. Marken är låglänt och behöver fyllas upp till +2 m liknande den södra delen. Här är omgivningen grönare och ingen körtrafik överhuvudtaget förekommer här. Grus är därför naturligt material. Växtligheten kompletteras. Här är inte en kontinuerlig brygga självklar utan enstaka bryggor kan anläggas efter behov och för att ge sittplatser med åutsikt.

Material G14:
Gångyta (köryta): asfalt
Sidoremsor: gräs, trädplantering (bef + kompl), pil och poppel
Träbrygga utefter hela sträckan

Material G15:
Gångyta: grus
Sidoremsor: gräs, trädplantering (bef + kompl) pil, poppel och övr lika bef
Enstaka träbryggor

Hus mot Åpromenaden och ån

Gatorna vid runda parken

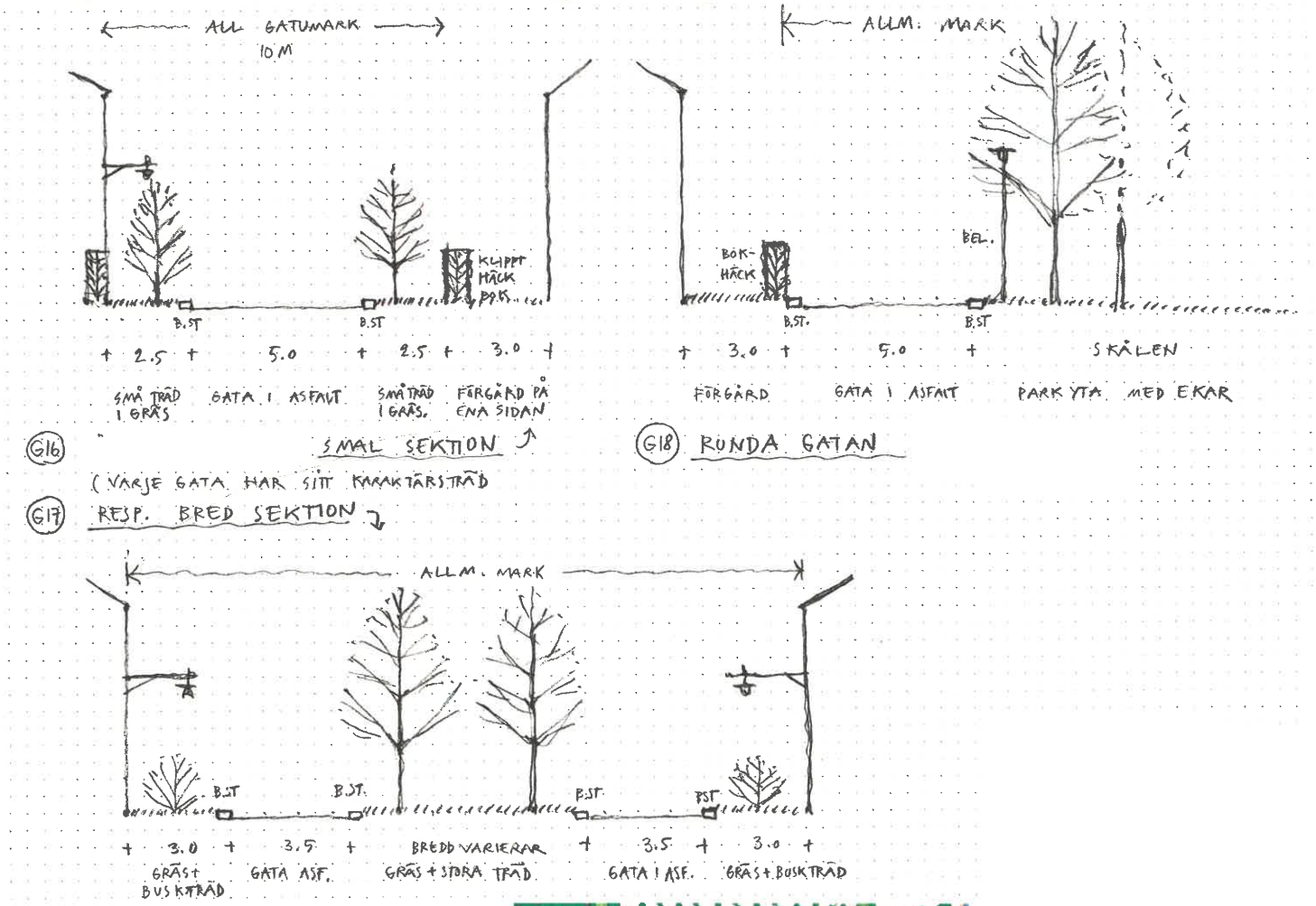
litt G16-18

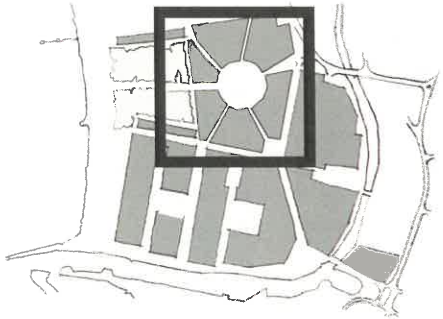
Den runda parken i Västra Habo är stadsdelens stora grönyta och allmän park med betydelse även för resten av tätorten. De omgivande gatorna med olika bredd är vägen dit och talar tydligt om att detta är en offentlig miljö. Därför har några av gatorna mer karaktär av små parkrum (G17) som öppnar mot parken. Den offentliga karaktären understryks också av att en gata (G18) löper runt parken på insidan av bebyggelsen som tillfart till de hus som vetter mot det öppna parkrummet.

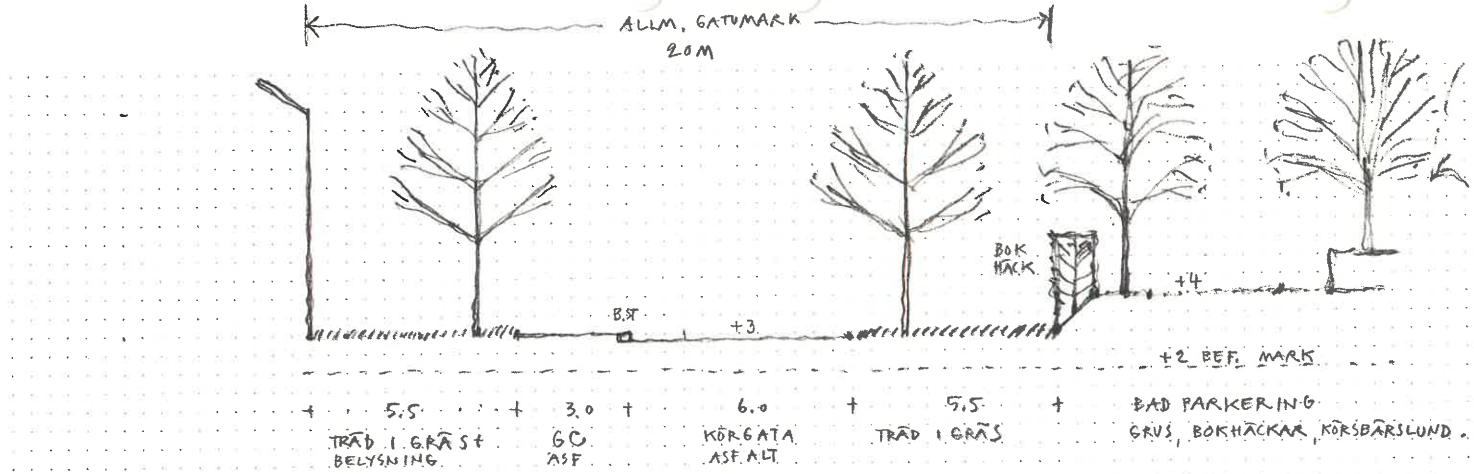
Utöver trädgårdsstadskaraktären med klippt bokhäck som markering av tomtgränsen bildar också de radiella gatorna ett tema, som återspeglas i utformning och artval och som bör kunna avläsas även i namngivningen. Tall, avenbok, klotlönn, körsbär, magnolia, hägg, oxel, björk, hagtorn, finsk pil och katsura är exempel på främst mindre träd och buskträd som kan utgöra delar av ett tema.

Trafikfunktionen är helt lokal. Blandad trafik utan särskilda kör- eller gångytor.

Material:
Körytor/gångytor: asfalt
Kantsten: borgmästarsten
Sidoremsor (G16): gräs med plantering av mindre träd (ett karaktärsträd för varje gata)
Sidoremsor (G17): gräs med plantering av buskträd
Mittremsa (G17): gräs med större träd (ett karaktärsträd för varje gata)

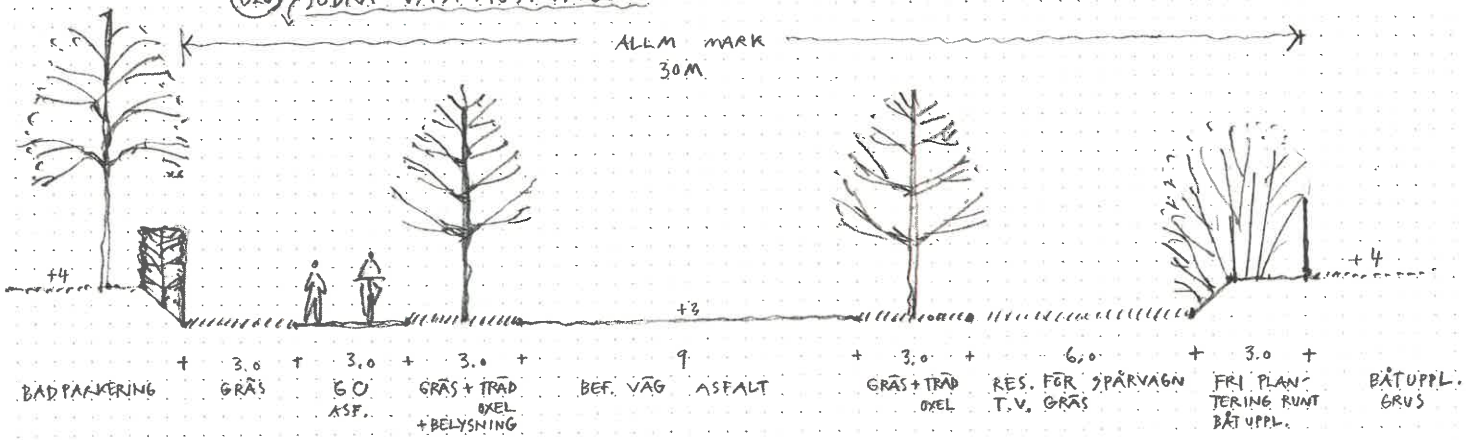


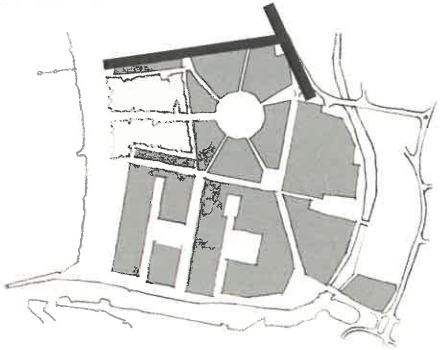




G19 MOT HAVET 1:100

G20 SÖDRA VÄSTKUSTVÄGEN





Tvärstråket mot havet, litt G19 Södra Västkustvägen, litt G20

I och med uppfyllnader av marken på sidorna förändras miljön påtagligt runt Södra Västkustvägen. Den får också en ny omgivning genom att nu vara i en urban miljö.

Men denna miljö innehåller också inslag som är storskaliga och som kräver landskapsmässig behandling, nämligen idrottsområdet/båtuppläggningsplatsen och badparkeringen söder om Fyrkantsdammen. En högre bokhäck är en effektiv och vacker inramning kring badparkeringen. Den kommer igen vid det tvärande stråket mot havet, som både är tillfartsväg till bebyggelsen, tillfart till parkeringen och strövstråk mot stranden.

I den storskaligare omgivningen med mer naturkaraktär är det naturligt med gång- och cykelvägar i asfalt i stället för plattor. I övrigt ingår samma komponenter som på övriga gator. Där gc-vägen gränsar direkt till körytan (G19) markeras gränsen med kantsten.

Öster om Södra Västkustvägen anläggs kollektivtrafikstråket med gräs – det tas i anspråk först med ev spårläggning.

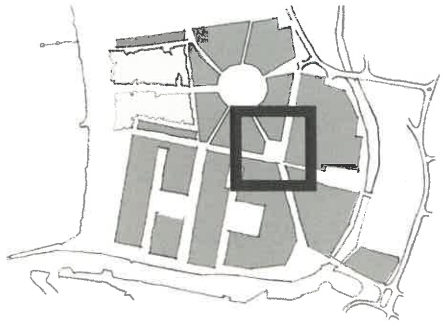
Material:
Körytor: asfalt
Gång- och cykelväg: asfalt
Kantsten (G19): borgmästaresten
Sidoremsor: gräs, träd, klippt bokhäck runt badparkeringen; friväxande buskar, hägg, runt båtuppläggningsplatsen
Träd: G19: spec senare
G20: oxel

Brukstorget, litt P2

I mötet mellan stadsdelens två huvudgator och där den nordsydliga Hamnallén skiftar riktning anläggs en plats som också blir en entré till den stora runda parken.

Som del i det stadsrum som präglas av gator får platsen en formell utformning med hårdgjord mark och strikt stadsträdsplantering.

Sjögatan, den tidigare Eternitgatan, påminner om den tidigare produktionen i området. Det är naturligt att platsen kan få påminna om en annan industriepok – teglets – och att detta återspeglas i utformningen. En väsentlig del av markbeläggningen görs därför i marktegel även om de omgivande gatornas material får bestämma inramningen enligt stadsdelens typutformning – asfalt och borgmästarsten. Liksom Hamnallén får platsen sin karaktär och rumslighet av formklippt lind

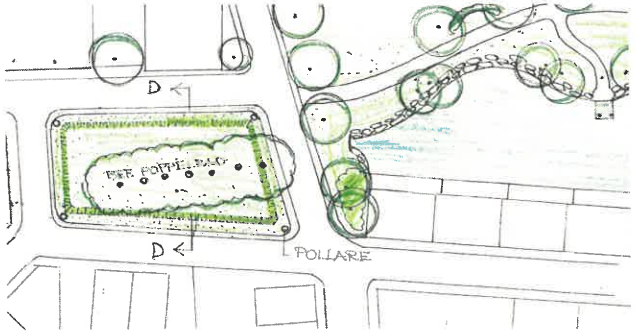


Platsen vid Disponentgatan/ Solskensgränd, litt P3

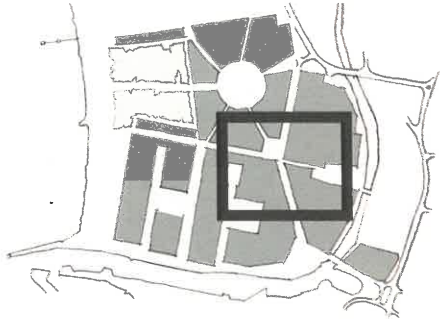
En mäktig rad av gamla popplar ger naturlig anvisning för platsen vid Disponentgatan/ Solkskensgränd. Här växlar också gång- och cykelstråket sträckning i sidled och mynnar i den tidigare Eternitgatan. Platsen är också en förmedling av kontakten mellan det inre gatunätet och parken söder om Villa Solsken.

Popplarna bevaras och kompletteras vid behov. De omges av gräs på den nuvarande marknivån, d v s något försänkt i förhållande till de höjda omgivande gatorna. Platsen omges av borgmästarsten och fyra stenpollare mot asfalttytorna.

Strax söder om denna plats, inne i bebyggelsen, tillkommer ytterligare en plats som med sin plantering med fyra pilar får ett markerat släktskap med denna.



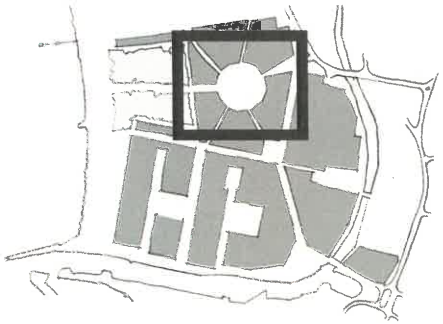
Poppelparken



Runda parken, litt P4

Stadsdelens centrala park är också ett viktigt tillskott till tätortens nätverk av offentliga parker. Genom sin storlek och närhet till Strandfuret och havet får den en speciell roll. Det är viktigt att den anläggs och används på ett sätt som gör att det inte är någon tvekan om dess offentliga karaktär. Den omgivande gatan är t ex ett sådant inslag i utformningen. Parken är så stor att en bollplan ryms men denna ska inte markeras i utformningen eller anläggas. Parken ger möjlighet för spontant bollspel.

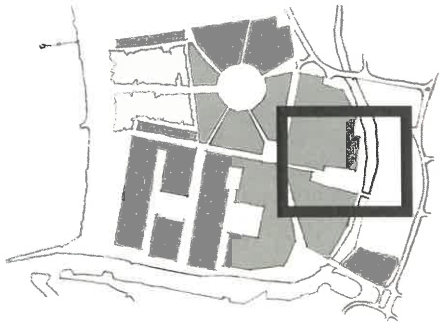
För att ge parken en stark rumskänsla utformas den med en skålning med gatan och den omgivande bebyggelsen på krönet och med slänter runt sidorna. I slänterna planteras ek i fria grupperingar. Öppningen genom Strandfuret en känning av möjliga utblickar över havet.



Parken vid villa Solsken, litt P5

Söder om Villa Solsken och den historiska bebyggelsen i Brohus ligger redan idag en grön yta som tidigare varit en hävdad del av villans trädgård. Den har fått ett vitalt läge i den nya miljön genom att förmedla kontakten med ån till det inre av bebyggelsen.

Den har idag en nivå som ligger lägre än omgivande mark och nära åns. I den mynnar dessutom en avvattning från området. Detta utnyttjas i den nya utformningen genom en damm som också är en av stadsdelens mottagare av dagvatten. Här kan fördröjning ske med varierande vattendjup men dammen dimensioneras så att den har en permanent vattenspegel. Den befintliga växtligheten kompletteras.



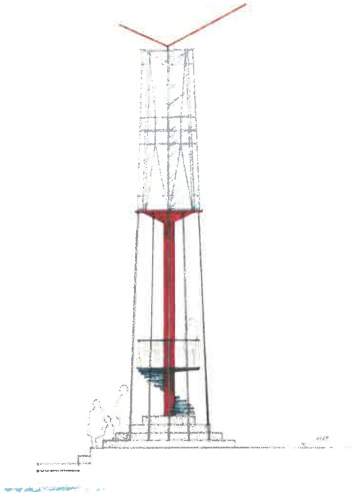
Stranden, litt P6

Stranden är en av Lommas viktigaste tillgångar i rekreationsmiljön. Det är både en tillgång och en viss påfrestning för den nya stadsdelen när stranden varma sommardagar är fylld av besökare från hela regionen.

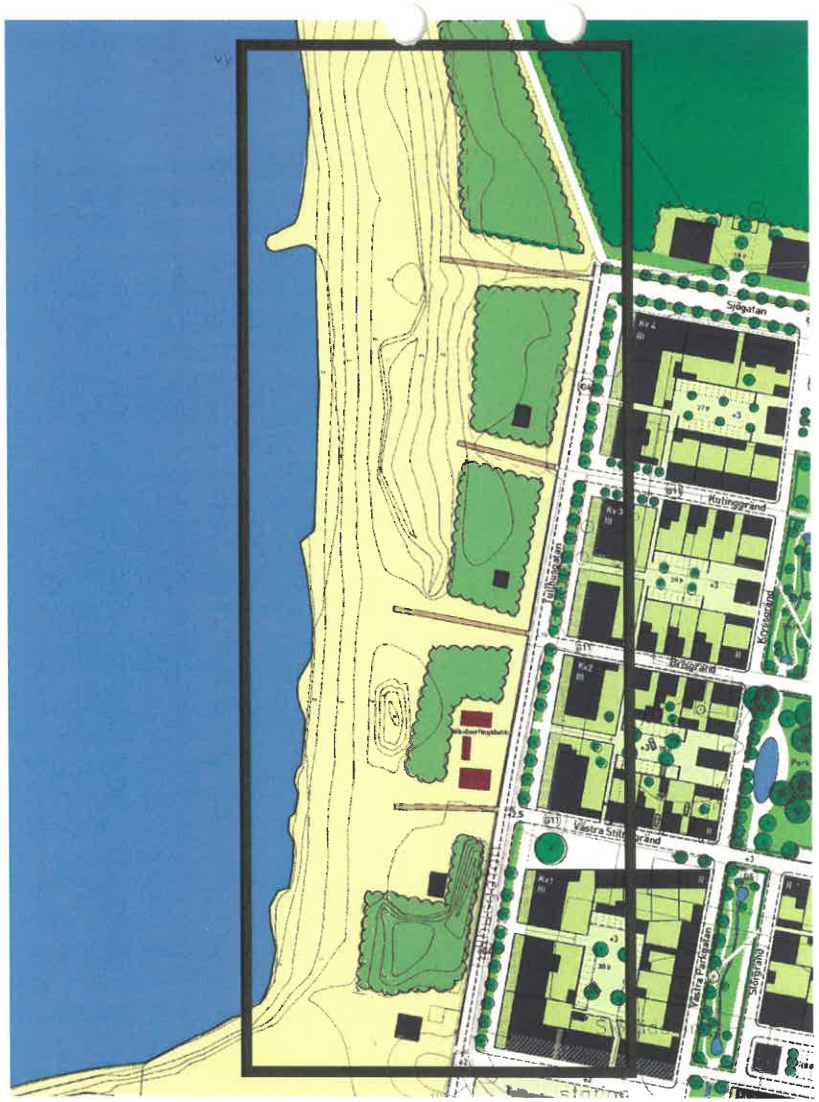
Stranden har förbättrats de senaste åren och detta arbete fortsätts. Växtligheten vårdas och kompletteras för bättre slitagetålighet. Gångvägar av trä läggs ut för att ytterligare skydda de mest använda gångvägarna för slitage.

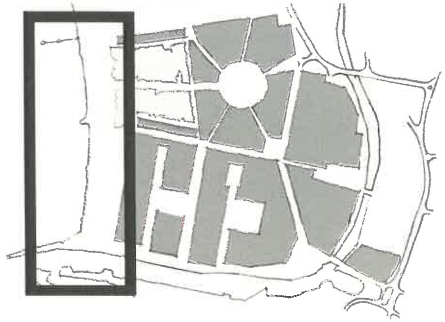
Strandstråket utefter hela kommunens strandlinje passerar här men tar på denna sträcka vägen över Tullhusgatans anlagda gångväg. Längre norrut följer strandstråket mer naturlika stigar.

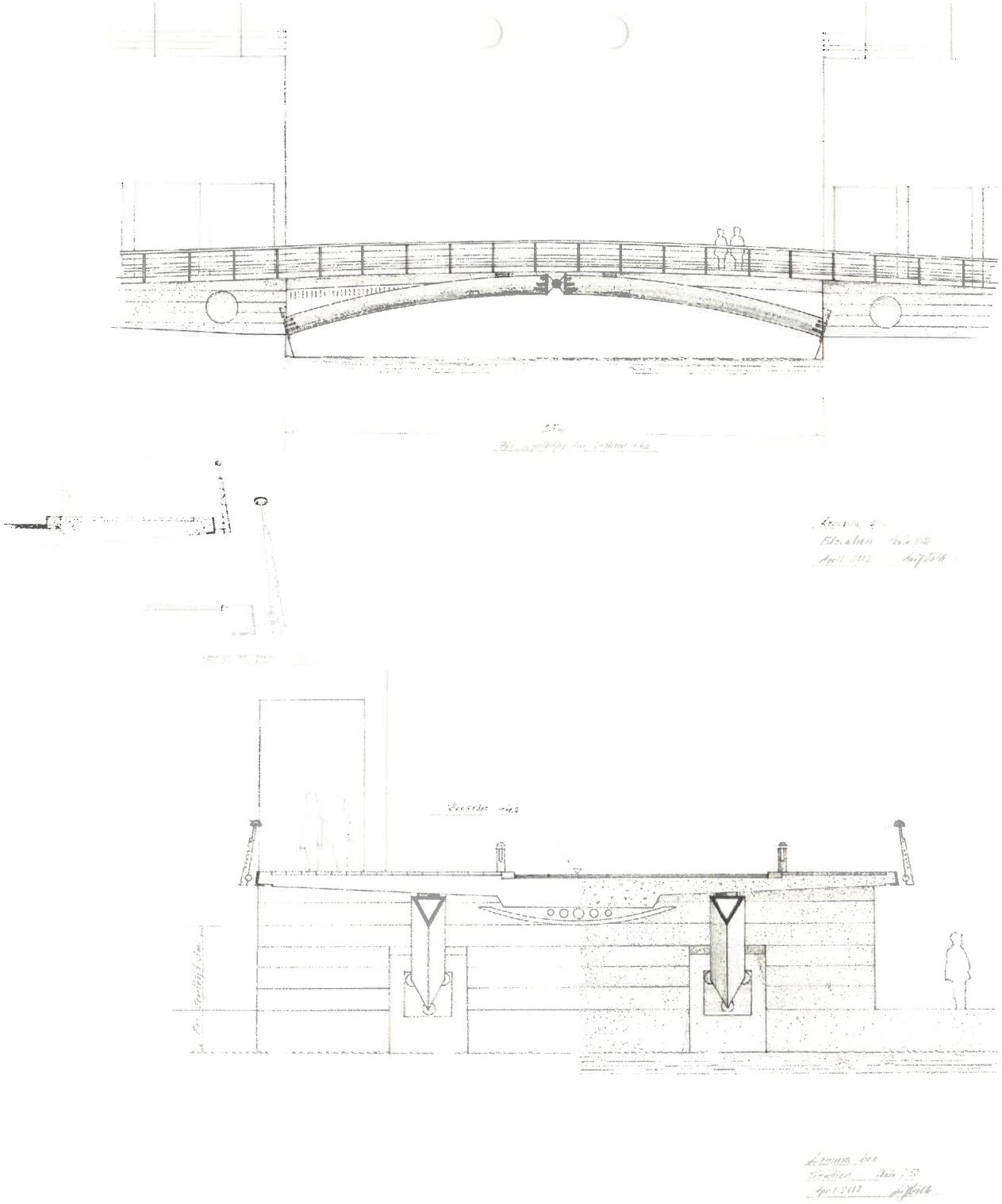
Stranden är aktiv även på annat sätt än som badplats. Enstaka hus för aktiviteter som är besläktade finns redan idag och ytterligare tar plats i kanten av växtligheten in mot gatan i form av enkla men vårdade och anpassade byggnader av en annan karaktär än stadens, underordnade växtligheten.



"Lomma utkik"- idé Leif Bolter







Broar

Stadsdelen får tre nya broar som knyter ihop den med tätorten och två över den nya kanalen. Den största och viktigaste bron ersätter järnvägsbron i söder med tillfart från centrum över det nya hamntorget.

Broar är alltid viktiga objekt för omsorg i utformningen. De är intresseväckande inslag i miljön, används av många och är dessutom mycket exponerade. Broar tillmäts också viktiga symboliska egenskaper i sin egenskap att binda samman. Detta kommer till uttryck i utformningen av broarna i Lomma Hamn. Det ställs också speciella tekniska och praktiska krav som påverkar utformningen.

De fem broarna är:

B1: bron i söder vid hamntorget
B2: södra bron över kanalen, vid kajmynningen
B3: norra bron över kanalen
B4: gc-bron vid Fladängen
B5: gc-bron vid båtuppläggninsplatsen/idrottsområdet

I så stor utsträckning som möjligt utformas broarna med ett tydligt släktskap med liknande räckesdetaljer etc.

B1

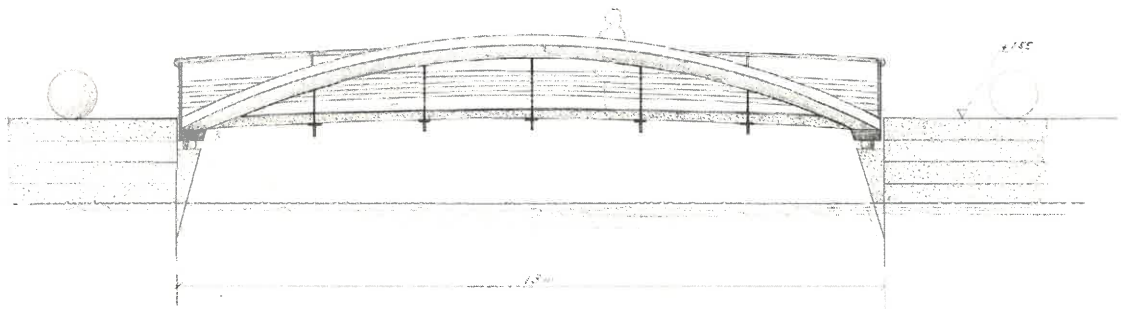
Utformningen av bron vid Hamntorget har två begränsningar. Den ska medge en segelfri höjd om 3 m. Den ska också medge kollektivtrafik (med hållplats på bron) vilket begränsar höjden och kräver tillräckligt stora vertikalradier.

Den viktigaste egenskapen är dock att den har ett så framskjutet läge och så stor symbolisk betydelse. Den utformning som visas bygger på att den så tydligt som möjligt ska uttrycka den sammanbindande funktionen med den viktiga leden i brobalken som knutpunkt. Den visade konstruktionen är i stål med triangelformade lådbalkar.

Överbyggnaden har en tydlig marin karaktär med handledare i oljat eller lackerat trä. Sektionen är också uppbyggd så att den visuellt kan härbärgera de ledningar som kommer att passera här. Brofästena utgör delar av stödmuren kring den bank som lyfter vägen. Den är klädd med sten och är inramning kring de soliga platser som bildas vid bron. Beläggning av smågatsten i likhet med hamntorget, på gångbanor smågatsten med släta hällar.

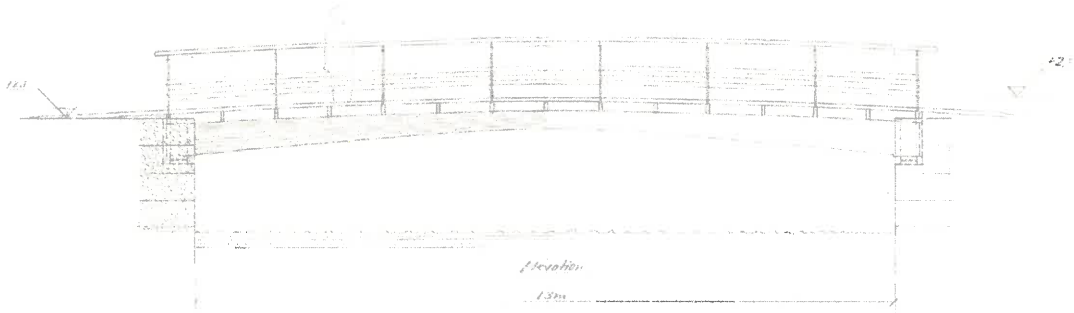
B2

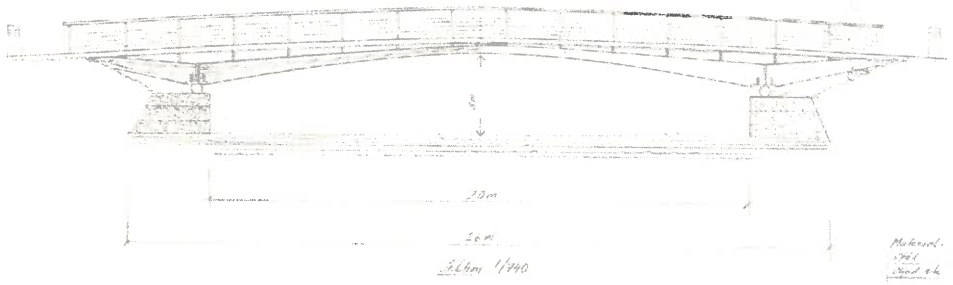
Bron vid kanalens mynning i ån är konsturerad för att ha så stor del av sitt bärverk ovanför bron för att ge så stor höjd som möjligt under för småbåtar att passera. Detaljerna utformas med samma marina associationer som övriga broar. Stål och betong, beläggning av asfalt.



B3

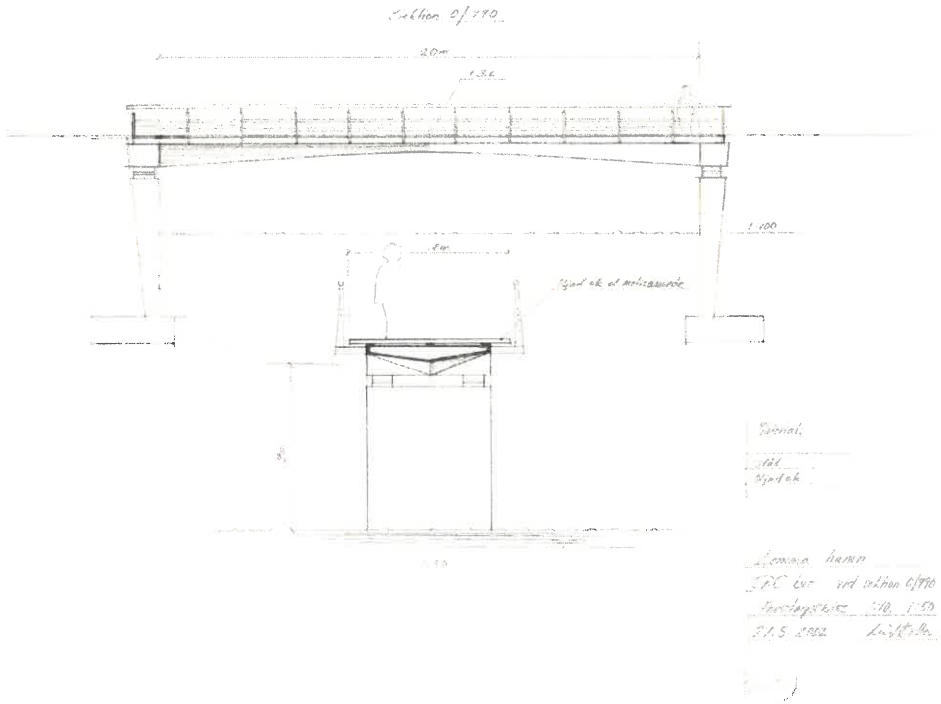
Bron vid kanalens norra del är en lokal bro för gång- och cykeltrafik vid den lilla platsen öster om kanalen. Den har bärverk av trekantiga lådbalkar av stål, liknande den stora bron i söder. Räcke i stål. Handledare och beläggning av oljad ek el motsvarande.





B4

Gång- och cykelbron vid Fladängen är lång och ska dessutom medge 3 m segelfri höjd. Ån har här en bredd om 26 m. För att inte spännvidden ska bli för stor vilar den på fundament i åbrinken med 20 m avstånd. Likväl krävs rullager som upplag. Om dessa utformas som klot bidrar de till upplevelsen av lätthet. Bärverket av trekantiga lådbalkar i stål lika övriga broar liksom räcke i stål med handledare – liksom brobanan – i oljad ek eller motsvarande.



B5

Bron vid båtuppläggningsplatsen/idrottsområdet skapar den viktiga förbindelsen från tätorten till de nya rekreationstillgångarna norr om ån. Bärverk av trekantig lådbalk i stål. Räcke i stål med handledare av oljad ek eller motsvarande liksom brobanan.

.

Orienteringsplan

Färgprogram Lomma Hamn
2003-06-10
Bilaga till Kvalietsprogram för Lomma Hamn

Ur Kvalitetsprogrammet:

”Husen färgsätts så att det understryks att de är individer men inom samma familj. Friska och klara putskulörer ger liv åt stadsdelen även en grå novemberdag. Spelet av kulörer från hus till hus ska utgöra en del av upplevelsen av stadsdelen”

BESKRIVNING

Programmet beskriver endast färgsättning för de putsade fasaderna.

I enlighet med kvalitetsprogrammet ska varje hus framhävas och ha sin egen individuella färg.

Utgångspunkten och basen för färgsättningen är ett antal ljusa, milda färger. I det närmaste kritvitt kompletteras med kalla och varma vita (ljusa) nyanser.

Mot dom ställs klara kulörer i grundfärgerna gult, rött, blått och grönt. Redovisade NCS-kulörer är exempel på kulörer som anger ett spann av möjlliga färger.

Färgerna ska ställas mot varandra på ett sådant sätt att kulörerna framhävs och tillsammans skapar en rik miljö av färger.

Vita färger

S1000- N

S 1500 -N

S 1005 Y20R

Färgprogram Lomma Hamn

Gula färger

S1030 Y10R

S 1040 Y20R

Färgprogram Lomma Hamn

Röda färger

S 3040 Y80R

S 3040 Y50R

Blåa färger

S 5010 R50B

S 2010 R90B

Färgprogram Lomma Hamn

Gröna färger

S 3020 B50G

S 2010 G60Y

Färgprogram Lomma Hamn