

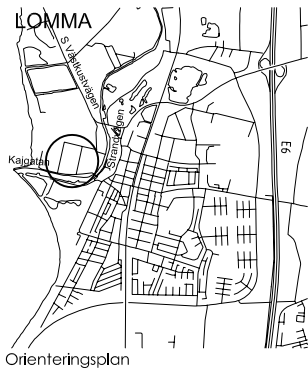


GRUNDKARTA
Upprättad 2003-04-22
Sveco VAB
Skala 1:2000
Måtklass: III
Koordinatsystem i plan: Malmö
Koordinatsystem i höjd: RH 70

GRUNDKARTEBETECKNINGAR

Traktgräns	Ägodelsgräns
Fastighetsgräns	Häck
Fastighetsbeteckning	Staket
Bostads resp uthus karaterat efter talikonur	Kantsten
Skärmtak	Väggkant
Bostads resp uthus karaterat efter husliv	Belysningsstolpe
Transformator	Lövråd
Industribyggnad	Rutnätpunkt
	Avvägd höjd
	Nivåkurvor

Höje å



10 0 10 20 30 40 50 M
Skala 1:1000 (A1)

PLANHANDLINGAR
Grundkarta
Fastighetsförteckning
Plankarta
Illustrationskarta
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Konsekvensbeskrivning
Kvalitetsprogram
Miljöhandlingsprogram
Samrådsredogörelse
Utlåtande

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, utsläta framför den fasad respektive över det takplan som bestämmelser och gränser på kartan anger. Utformning och utförande av allmän plats skall följa särskilt kvalitetsprogram.

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats

GÅNGFARTSGATA	Trafik på oskyddade trafikanters villkor.
LOKALGATA	Lokal trafik
KAJ	Kajområde. Användning och trafik på hamnverksamhetens villkor. Området får därutöver användas för handel och parkering.
TORG	Torgplats. Mindre byggnad för service eller handel får uppföras efter Miljö- och byggnadsnämndens prövning.
BRO	Bro för gång- och cykeltrafik

Kvartersmark

B ₁	Bostäder i hamnmiljö, samt i bottenvåning icke större verksamheter mot allmän plats. Miljö- och byggnadsnämnden får också medge mindre verksamhets- och butikslokaler i övrigt.
B ₁ C ₁	Bostäder i hamnmiljö. Bottenvåning får användas för icke större verksamheter med service till allmänheten. Bottenvåning skall dock i hela området ges sådan höjd att butikslokal kan inredas. Verksamheter kan innefatta försäljning, servering och kultur med anknytning till stadsdelen och hamnmiljön och ska utformas tillgängliga från allmän plats.
B ₁ C ₂	Bostäder i hamnmiljö. Bottenvåning skall användas för icke större verksamheter med service till allmänheten. Verksamheter kan innefatta försäljning, servering och kultur med anknytning till stadsdelen och hamnmiljön och ska utformas tillgängliga från allmän plats.
C ₃	Icke större verksamheter med service till allmänheten. Verksamheten kan omfatta försäljning, servering och kultur med anknytning till stadsdelen och hamnmiljön. Rökning av livsmedel tillåts ej.
E	Teknisk anläggning, nästasjon för el, miljöstation etc. Byggnad skall placeras och utformas på ett sätt som svarar mot kvalitetsprogrammets anvisningar för fasadutformning mm.
P	Parkering
P ₁	Parkering. Området skall utformas så att det inte hindrar allmän gångtrafik mellan parkeringsplats och bebyggelse.

Vattenområde

W ₁	Vattenområde, kanal, med minsta vattendjup 1,2 m vid normalvattenstånd i öppen förbindelse med Höje å och med cirkulerande vatten. Utöver kanalens sidor skall träbryggor av minst 1 m bredd anläggas ca 1,2 m över vattnet och förses med trappförbindelser med angränsande gata
W ₂	Vattenområde, damm med cirkulerande vatten och vattennivå nära omgivande kajer. Fall till lägre vattennivå i söder utformas synligt

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 utvändigt trappa, knutet till angränsande fastighet eller underbyggas för gemensamhetsanläggning (parkering). Kommunen får också medge allmän teknisk anläggning under eller ovan mark med placering och utformning enligt kvalitetsprogrammet.

n₁ Soltrappa, huvudsakligen i trä

pav Paviljongbyggnad eller liknande. Inom angivet område på allmän plats får Miljö- och byggnadsnämnden medge mindre byggnader i ett plan för hamn-, fiske- eller publik verksamhet med utformning enligt kvalitetsprogrammets anvisningar.

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

Marken får inte bebyggas
Marken får underbyggas med bjälklag med plantering
Marken får endast bebyggas med miljöhus/uthus/garage och därutöver underbyggas med bjälklag med plantering

MARKENS ANORDNANDE

Varje kvarter med flerbostadshus skall innehålla gemensam friyta. Utformningen skall vara sådan att ytan kan användas både för närläk och som allmän uppehållsytta. Friyta för lek och utevistelse skall prioriteras framför yta för parkering, uthus, miljöhus, garage eller dylikt. Hårdgjord mark på parkeringsplats skall utföras med halvgenomsläpplig beläggning.

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Byggnader skall utföras som individuella huskroppar med högst ca 25 m längd, där inte annat anges placerade i kvartersgränsen och med den rytm i spelet mellan byggnad och mellanrum som illustrationskartan visar.

Kvarterens sidor mot Kajgatan, Esplanaden, Sjögatan och Hamnallén skall innehålla flerbostadshus, i övrigt huvudsakligen markbostäder. Blandningen och grupperingen av bebyggelsen skall huvudsakligen ske i överensstämmelse med illustrationskartan.

Byggnader skall utföras med i huvudsak putsade eller slämnade fasader och färgsättas enligt färgprogrammets intentioner. Öppningar i fasad skall i princip utföras som hål i mur; fönster skall detaljeras med poster eller spröjsar; husentréer skall vara orienterade mot gata i form av port eller portik.

Öppningar in i kvarteret skall vara högst 3 m breda; i övriga mellanrum skall murar 1,0-1,6 m uppföras. Med undantag för utvändiga entrétrappor med högst 150 cm djup får byggnadsdelar inte utan prövning av Miljö- och byggnadsnämnden springa ut över allmän plats med mer än 0,8 m, dock mot Kajgatan, Esplanaden, Varvstorg, Hamnallén, Kanalen Kanalortet, Pricktorget, Sjögatan, Kollergångstorg och Notplatsen 2 m. Balkonger skall ha genomskiktiga fronter. Utanpåliggande balkonger mot allmän plats får inte glasas in. Högsta tillåtna taklutning på två- och trevåningshus är 22 grader.

Grundläggning till bostadshus skall utföras radonskyddande där så krävs.

III Högsta antal våningar

f₁ Mot Varvstorg skall bottenvåningen utformas som arkad

V₁ Inom området får 25% av områdets area användas för utspringande byggnadsvolym i högst tre våningsplan eller därutöver med ett omfång som provas lämpligt av Miljö- och byggnadsnämnden (t ex partier med större husdjur, trapphus), förråd etc. Därutöver får ramp till underjordiskt garage byggas in.

V₂ Inom området får utöver det medgivna våningsantalet vindsbostäder inrymmas inom en samlad byggnadsvolym per trapphus med 50 % av takytan eller därutöver med ett omfång som provas lämpligt av Miljö- och byggnadsnämnden. Förutsättningen är att takpåbyggnaden ges en lätt utformning, mot allmän plats inlagren från fasadliv, och att den inte ändrar huvudkaraktären av trevåningsbebyggelse.

V₃ Inom området får, utöver det medgivna våningsantalet, vindsrum såsom del av bostad, inrymmas inom en samlad byggnadsvolym med högst 50% av takytan.

V₄ Inom området får 30% av områdets area användas för utspringande byggnadsvolym i två våningar eller därutöver med ett omfång som provas lämpligt av Miljö- och byggnadsnämnden.

15 Högsta totalhöjd i meter

15 Högsta byggnadshöjd i meter

STÖRNINGSSKYDD

Byggnaderna skall utformas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 30 dBA ekvivalentnivå (45 dBA maxnivå natttid) i bostadsrum. Byggnaderna skall utformas så att alla lägenheter har tillgång till en uteplats där 55 dBA ekvivalentnivå (70 dBA maxnivå) inte överskrids.

Friskultsintag skall placeras så att påverkan från angränsande verksamhet minimeras.

MARKFÖRENINGAR

Marken skall, i enlighet med vad som avtalats i ramavtal och exploateringsavtal, vara efterbehandlad innan den tas i bruk för sitt ändamål. Efterbehandlingsplan skall upprättas och godkännas innan bygglov beviljas.

INRIKTNINGSBESTÄMMELSER

För det offentliga rummet - allmän plats och kvartersmark som vetter mot allmän plats - gäller enligt bestämmelsen om utformning av allmänna platser särskilt kvalitetsprogram, som ingår i planhandlingarna. Kvalitetsprogrammets regler gäller såsom bindande bestämmelser vad avser utformning av allmän plats, t ex i form av gatussektioner. 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.

Byggsproduktion, byggnadsteknik, byggmaterial och produkter skall vad avser miljö- och hälsoenlighet svara mot kraven i det särskilt upprättade miljöhandlingsprogrammet för Lomma Hamn.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är 10 år från det datum planen vinner laga kraft.

Redovisning av tänkt markutformning skall göras i samband med bygglov.

DETALJPLAN FÖR
DEL AV LOMMA 25:5 M FL
LOMMA HAMN, KANALKVARTEREN

LOMMA, LOMMA KOMMUN, SKÅNE LÄN

UPPRÄTTAD PÅ UNDERLAG FRÅN BRUNNBERG& FORSHED ARKITEKTKONTOR OCH WHITE ARKITEKTER

MILJÖ- OCH BYGGFÖRVALTNINGEN
PLAN- OCH BYGGKONTORET

FOJAB ARKITEKTER

EVA SJÖLIN
STADSBYGGNADSCHEF

KLAS BRUNNBERG
ARKITEKT SAR/MSA

PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER

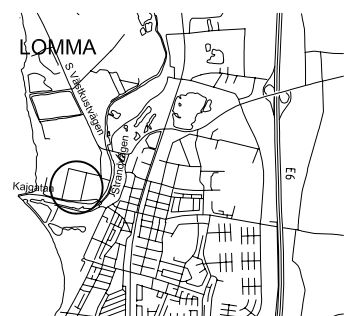
DETALJPLANEN ÄR ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2007-03-15 § 42 LAGA KRAFT 2007-05-04
BETYGAR

CLAES HEDLUND

1262-DP 07/03

GRÄNSBETECKNINGAR

10 0 10 20 30 40 50 M
Skala 1:1000 (A1)



Orientierungsplan

LOMMA, LOMMA KOMMUN, SKÅNE LÄN

FOJAB ARKITEKTER

KLAS BRUNNBERG
ARKITEKT SAR/MSA

DETALJPLANEN ÄR ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2007-03-15 § 42 LAGA KRAFT 2007-05-04
BETYGAR

1262-DP 07/03



1262-DP 07/03

BESLUT OM DETALJPLAN

Antagen av Kommunfullmäktige
2007-03-15 § 42

Betygar:

Claes Hedlund

Laga kraft 2007-05-04

Detaljplan för Lomma 25:5 m fl
KANALKVARTEREN, LOMMA HAMN
Lomma, Lomma kommun, Skåne län

PLANBESKRIVNING

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för del av Lomma 25:5 m fl,
Kanalkvarteren, Lomma Hamn

Lomma, Lomma kommun, Skåne län

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planen är redovisad i följande handlingar:

- plankarta med bestämmelser
- illustrationskarta
- denna beskrivning
- genomförandebeskrivning.
- grundkarta
- fastighetsförteckning
- miljöhandlingsprogram 2006-01-20
- konsekvensbeskrivning 2006-09-26
- kvalitetsprogram 2006-09-26, inkl färgprogram.
- samrådsredogörelse
- utlåtande över utställning

Konsekvensbeskrivningen och kvalitetsprogrammet är upprättade i anslutning till det planprogram som ligger till grund för planen och aktualiserade i anslutning till denna och tidigare detaljplaner inom området.

SYFTE

Planen syftar till utbyggnad av den tredje etappen av Lomma Hamn, omfattande ca 400-450 bostäder i det centrala partiet av området söder om Sjögatan. I likhet med den i september 2004 påbörjade första etappen om ca 330 bostäder i västra delen utgör den nu aktuella etappen en representativ del av den framtida miljön inom Lomma Hamn med en småskalig blandad bostadsbebyggelse i flerbostadshus och markbostäder med inslag av service och verksamheter och i samspel med en levande hamnmiljö.

PLANDATA

Läge, avgränsning, areal

Planområdet, beläget i mittdelen av Lomma Hamn, avgränsas av Esplanaden, Sjögatan, Hamnallén, Varvstorget och Kajgatan. I planen ingår också tidigare planlagd mark vid Fiskboden på Kajgatan, ett mindre parti planlagd mark för Hamnallén samt ett mindre parti planlagd mark för Esplanaden.

Området omfattar knappt 8 ha.

Markägare

Med undantag för ett mindre parti i östra hörnet, som ägs av Skanska, ägs all mark av JM AB. Genom markbyte avses denna del av marken också övergå till JM AB. Även ett mindre parti kommunalt ägd mark, som idag används för båtuppläggning, kommer i ett markbyte att övergå till JM. I och med denna plan kommer gränserna mot omgivande mark att justeras i förhållande till gällande plan, varvid mark som i form av allmän plats ägs av Lomma kommun också berörs. Ett mindre område, ägt av Fiskboden AB, samt allmän plats vid kajen berörs också av planen.

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 söder om Sjögatan med då antaget ca 860 bostäder och verksamheter som då planerades 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, är aktualiserade i samband med genomförda planarbeten.

Konsekvensbeskrivningen har inom ramen för aktualiseringen försetts med en fördjupning, avseende ev risker för störningar från befintliga verksamheter.

För området gäller också Miljöprogram för Lomma Hamn, godkänt av kommunstyrelsen 2003-12-03 samt miljöpolicy, godkänd av kommunfullmäktige 2003-12-11.

Planen har fått sin form och sitt mer konkreta innehåll bestämt av den parallellskissprocess som projektet arrangerade under sommaren-hösten 2001. Det förslag av Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB som förordades har därefter och efter mindre bearbetningar legat till grund för det fortsatta arbetet. Förslaget har därefter bearbetats och konkretiserats ytterligare av White arkitekter inom ramen för detta planarbete. Resultatet av denna bearbetning har utmynnat i bl a illustrationskartan till detaljplanen och underlag för det framtida byggprojektet.

Huvudidéerna om en lågskalig och tät bebyggelse med den traditionella småstaden och Lommakarakteren 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 området söder om Sjögatan, Disponentgränd och Solskensgränd samt norra delen av Lomma centrum. Vid sidan av detta visar kartorna i planprogrammet också den långsiktiga visionen för det större område i norr, som omfattar de tidigare deponiområdena inom Habo-området, Fyrkantsdammen, Lomma centrum som helhet mm – i programmet angivet som utredningsområde. Kartorna återger tankarna om en fortsatt utbyggnad av bostäder på södra delen av västra Habo och i Brohusområdet. Östra Habo reserveras för fritids- och rekreationsändamål såsom anläggningar för idrott, ridsport, båtuppläggning mm. I tankarna för utredningsområdet ingår också en upprustning av Strandfuret och badparkering söder om Fyrkantsdammen.

Utvecklingen sedan programmet antogs pekar på en något snabbare utbyggnad och har också givit anledning till viss förtätning. Projektet har nu också kommit att utvidgas till det ovan nämnda område som tidigare redovisades såsom utredningsområde, d v s Habo-området mm. Detta har förankrats i ett reviderat planprogram. Revideringen, daterad 2005-12-07, har antagits av kommunfullmäktige 2006-06-15.

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 mm.

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.

I kommunens bostadsförsörjningsprogram för perioden 2005-2019, antaget mars 2006, antas för hela Lomma Hamn 160-205 bostäder påbörjas per år under perioden 2006-09. Någon precisering för de olika delarna inom Lomma Hamn har inte gjorts.

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. Detta har bekräftats i exploateringsavtal, avseende västra delen, godkänt av kommunfullmäktige 2004-02-05.

Kommunen har också träffat ramavtal med Skanska AB om medverkan i exploateringsprocessen, godkänt 2004-02-05 och bekräftat med exploateringsavtal, godkänt 2005-12-15.

CA Fastigheter AB har givit en avsiktsförklaring om sin medverkan i exploateringsprocessen. Ramavtal har därefter träffats mellan CA Fastigheter AB och kommunen 2006-06-15 om planläggning och exploatering inom Habo-området och Brohus parallellt med godkännande av det reviderade planprogrammet.

Mellan kommunen och Lommabuktens seglarklubb har avtal träffats, godkänt 2005-10-26, om etablering av ny vinterupplägningsplats utanför planområdet. Avtalet innebär att kommunen iordningsställer ny upplägningsplats på östra Habo senast september 2009 och under tiden fram till dess medverkar till att provisoriska upplägningsplatser ställs till förfogande i den utsträckning den nuvarande tas i anspråk för exploatering. Kommunen åtar sig också att utreda förutsättningarna för att anlägga plats för upptagning och sjösättning vid den nya upplägningsplatsen. Detaljplan för detta område är f n föremål för samråd med mål att planen ska kunna antas av kommunfullmäktige före sommaren 2007.

Gällande detaljplaner

För merparten av det aktuella planområdet har tidigare detaljplan upphävts (lagakraftvunnet 2004-03-13). Det innebär att detaljplan f n saknas med undantag för följande:

- För omgivande gator, vattenområden m m gäller detaljplan, lagakraftvunnen 2004-09-02. På några partier vid Hamnallén överlappar det nu aktuella planområdet den tidigare planlagda marken.
- För Fiskbodens område vid Kajgatan gäller detaljplan, antagen 2000-10-25.

Bebyggelseområdena väster respektive öster om planområdet är också redan planlagda. I väster vid Esplanaden gränsar detaljplan, lagakraftvunnen 2004-09-20 och underlag för den ut-

byggnad som pågår i detta område. Öster om Hamnallén har ny detaljplan vunnit laga kraft 2006-01-13.

Längs Höje å gäller strandskydd om 100 m, som dock inte omfattar bebyggelsen vid den tidigare industrihamnen. I konsekvensbeskrivningen ges en utförligare redovisning av strandskyddets omfattning. Strandskyddet berör således inte planområdet.

Arbete med detaljplaner pågår för marken på andra sidan Höje å, d v s för det nya biblioteket, Hamntorget och de två kvarteren norr om torget respektive för centrumområdet. För den nya båtuppläggningsplatsen pågår som nämnts samråd för ny detaljplan. Därutöver planeras ytterligare tre detaljplaner inom Lomma Hamn-projektet påbörjas inom kort, nämligen för det nya idrottsområdet, för bostadsbebyggelsen på ömse sidor om Brohusvägen respektive för området vid Strandfuret, hotellverksamheten norr därom inklusive den nya badparkeringen. För de delar av centrum, som inte omfattas av planprogrammet för Lomma Hamn pågår arbete med upprättande av motsvarande planprogram för Lomma centrum. I detta arbete ingår också stationsområdet.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Nuvarande förhållanden

Bebyggelsemiljö och verksamheter

Området har sedan lång tid prägel av industriverksamhet. Tegelframställningen, som antas ha bedrivits inom det nuvarande Lomma Hamn sedan 1600-talet, fick permanenta former i en fabrik i mitten av 1800-talet, som fanns kvar till slutet av 1950-talet. Redan dessförinnan hade tillverkning av modernare byggnadsmaterial etablerats i området i form av, först, cementtillverkning och, därefter, tillverkning av Eternit. Denna tillverkning lades ned 1977.

Den användning bebyggelsen har fått för småindustri, handel, kontor mm under åren efter 1977 har i hög grad också satt sin prägel på områdets nuvarande utseende. Många av byggnaderna från eternitfabrikens tid – enkla längor av hallar - har med nya fasader och ny användning kommit att bilda ett skiftande småindustrilandskap med många enskilda företag. Alltmer har verksamheterna här kommit att anknyta till den attraktivitet som fritidsbåthamn, som kommer att vara ett kännetecken även i framtiden. Av den bebyggelse från industrins tid som har bevarandevärde och kommer att finnas kvar i den nya miljön finns inga representanter inom planområdet. Tullvaktstugan och, framförallt, den tidigare kontorsbyggnaden ligger i området väster om planområdet med sådan närhet till detta att de bidrar till helhetsmiljön även inom detta i likhet med den gamla torkladan vid kajen, som nu används som bl a båtvarv.

Verksamheterna inom området avses flytta med början år 2007 och allteftersom exploateringen kräver det varefter rivning och markarbeten påbörjas. Som nämnts förutsätts ny permanent båtuppläggningsplats ha anlagts senast 2009.

Växtlighet

Det finns med några undantag ingen växtlighet av större maktighet inom planområdet. I norr finns ett bestånd av spontanetablerade träd – närmast uppvuxen sly – med ringa värde. Den håller redan på att få lämna plats för bl a upplag av massor. Utefter Bojgränd (tidigare Fasadgatan) i gränsen mellan företagsområdet och den hittillsvarande vinteruppläggningsplatsen för båtar finns en nord-sydlig rad av sykomorer, där illustrationsplanen utformats så att de kunde vara ett bidrag till den nya stadsmiljön vid Kanaltorget. Bedömningen är dock att de har svårt att överleva den markhöjning som förutsätts och antas därför bli ersatta med nya träd. Eventuellt kan de stå kvar, kompletterade med nya träd, som tillfällig stomme i en framtida trädrad innan de på sikt dör och måste avverkas.

Mark

Översiktlig geoteknisk och miljöteknisk undersökning har genomförts avseende hela hamnområdet (J&W 1998-09-30) liksom fördjupad miljöteknisk markundersökning (J&W 1998-11-26).

Marken består av fyllning ovan naturlig sand, som i sin tur vilar på lera. I sanden finns inslag av torv och gyttja. Förutsatt att fyllningen kontrolleras och ersätts i partier med organiska eller förorenade inslag kan den utgöra underlag för grundläggning.

Ställvis innehåller marken mindre förekomster av industriavfall, t ex olja, slagg etc. Radonundersökning skall utföras även om marken inte är av det slag som normalt innebär någon förhöjd risk. Planen omfattar bestämmelse om krav på radonskyddad/radonsäker grundläggning i det fall undersökningar visar förhöjd risk.

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. Här ingår också en inventering av ev risker med nuvarande verksamheter. 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 Länsstyrelsen före arbetenas start. För kanalen krävs tillstånd enligt Miljöbalken för vattenverksamhet, "vattendom".

För att möta risken för översvämning kommer marken att höjas i den centrala delen av området med lutning mot den nuvarande nivån vid kajkanten. Lägsta nivå för bostäder i planen om +2,5 avses ge tillräcklig marginal till bedömt högsta vattenstånd. Upplysningsvis kan också nämnas att det ger god marginal även till högsta någonsin – vid ett tillfälle – uppmätta vattenstånd om +2,06.

Fördjupade geo- och miljötekniska undersökningar förutsätts före projektering och byggande.

Infrastruktur

Det nuvarande ledningsnätet förutsätts ersatt. Fjärrvärmenätet är i sådant tekniskt skick att det från den synpunkten skulle kunna utnyttjas även i fortsättningen. Ledningarna har emellertid till stor del sådan sträckning att de kolliderar med den nya kvartersstrukturen. Det är därför realistiskt att räkna med omläggning av denna del av nätet. Överenskommelse om detta kommer att träffas mellan kommunen och Lunds Energi AB.

Föreslagna förhållanden

Struktur och huvuddisposition enligt planprogrammet

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 ca 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 (tidigare Eternitgatan) samt den nya tillfartsvägen från Södra Västkustvägen i norr och en del av tätortens centrumområde öster om ån, inklusive en ny bro över denna. Denna del avses enligt det reviderade planprogrammet omfatta ca 1000 bostäder. Stadsmiljöns utformning i denna del är baserad på ett sammanhållet byggnadssätt, som är avsett att prägla även det nu aktuella planområdet. Planprogrammet omfattar också de viktiga sammanhangen mellan den nya stadsdelen och tätortens centrum, där befästheten 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 programområdet, 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. I planområdet ges vattenkontakt till det inre av området genom kanalen, som i söder mynnar i ån.

Det regelbundna kvarterssystemet bygger på enheter som är sammansatta av en blandning av flerbostadshus i tre våningar med indragna vindsvåningar – dock inte mer framträdande än att karaktären av trevåningshus dominerar - och tvåvåningshus i form av radhus eller på olika sätt kopplade hus. 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 (tidigare Eternitgatan) och Kajgatan – huvudgator i trafiksystemet med kopplingar till den nordsydliga Hamnallén med koppling i sin tur till Södra Västkustvägen i norr och en ny bro över ån till tätortens centrum i söder.

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. Det nu aktuella planområdet i det centrala partiet av denna del är det tredje exploateringsområdet inom helheten – den första avser de västligaste kvarteren närmast stranden mot Öresund, där utbyggnaden startade hösten 2004 och nu till en del är färdigställd.

Bebyggelsestruktur och gatunät inom planområdet

Tanken med helhetsstrukturen gäller även inom det nu aktuella planområdet och är en tillämpning av samma motiv och mönster för bebyggelsen. Mot Hamnallén, Varvstorget, Kajgatan, Esplanaden och Sjögatan ramar trevånings flerbostadshus in gatumiljön. I det inre av området präglas miljön av en blandning av tvåvånings markbostäder i olika former – till största delen sammanbyggda men också i vissa lägen med luckor mellan husen, som förutsätts slutna med murar och portar.

En viktig komponent i denna helhet är inslagen av allmänna stadsrum vid sidan av nätet av små gator. Kanalen är vid sidan av Kajgatan och Varvstorget det viktigaste och det som erbjuder såväl vindskyddade och soliga vistelseytor på bryggorna som egenskapen att vara ett tydligt samlande stadsrum för hela denna del av stadsdelen, på många sätt för hela stadsdelen.

Till stadsrummet kring kanalen är knutet ett antal mindre platser, var och en med sin karaktär. Kanaltorget med sin soltrappa mot kanalen är det större av dessa, också möjligen med en funktion som samlingsplats och plats för lek och utevistelse för stadsdelen. Kollergångstorget vid kanalens norra ände är intimare och en plats närmast för de omgivande husen.

Kanalen utformas till sin huvuddel som en förgrening av ån med möjlighet att trafikera för roddbåtar och andra mindre båtar med ett vattendjup om minst 1,2 m och segelfri höjd om 1,5 m vid medelvattenstånd. Bryggorna förläggs på en höjd om 1,2 m över denna nivå med kajkanten på ca 2,35 m över vattnet. Den norra delen av kanalen utformas som en konstvattenspegel med grunt vatten på en nivå nära kajkanten. Det blir därmed ett litet vattenfall vid bron söder om Kollergångstorget, som också bidrar till den nödvändiga vattencirkulationen i kanalen. Det är en förutsättning att tillräcklig cirkulation i vattnet skapas för att säkra kvaliteten, dock inte för bad eller vattenlek.

Kajgatan utgör det mest offentliga stadsrummet i området. Här rör sig de flesta på väg till stranden och till de verksamheter som har sin plats på kajen och i lokaler i bottenvåningarna i husen mot gatan. Flera av verksamheterna vid Kajgatan är redan på plats och förutsätts fortsätta. Fisket och hamnverksamheten liksom försäljning och servering i Fiskboden kräver sin plats. Kajgatan har därför på detta parti givits en större bredd än i den ursprungliga illustrationsplanen för att bli en medge biluppställning.

Bebyggelsen utefter Kajgatan är i likhet med i området längre västerut speciell. Paret av ”palats” – slutna kvadratiske kvarter – återfinns även i planområdet. I den ursprungliga illustrations-

planen visas i två av kvarteren mot Kajgatan en lamelluppställning av bostadshus med gavlarna mot gatan, bl a för att skapa större öppenhet mot vattnet i söder. De har i planen i det ena fallet (kvarter nr 20 närmast Varvstorget) ersatts av sluten bebyggelse utefter gatan, som svarar väl mot huvudkaraktären av kringbyggda kvarter i området i övrigt, i det andra fallet (kvarter nr 10 närmast Esplanaden) modifierats med kortare parallella byggnadskroppar med gaveln mot Kajgatan och sluten bebyggelse mot Långrevsgränd i norr.

Mot Varvstorget och Hamnallén vänder sig flerbostadshus med lokaler i bottenvåningarna – lika den bebyggelse som redan planlagts på andra sidan Hamnallén och torget. I kvarteren närmast norr om Fiskboden är planbestämmelserna om lokaler i bottenvåningen tvingande för att undvika bostäder där trafik och angränsande verksamheter skulle kunna innebära störningar för bostäder.

Bebyggelsens utformning

Illustrationskartan och kvalitetsprogrammet beskriver utformningen av de olika bebyggelsetyperna.

Flerbostadshusen i tre våningar bildar som nämnts ram kring området mot de omgivande större gatorna och i sin tur ram kring Hamnalléns gaturum – områdets tydliga huvudgata med kollektivtrafikstråket mot Bjärred. För att nyttiggöra det attraktiva läget vid vatten på tre sidor av stadsdelen medges bostäder även på vindsplanet i form av indragna våningar på en del av byggnadernas huvudvolym – upp till 50% (efter särskild prövning större andel) av ett våningsplan mot de öppna stadsrummen och huvudgatorna och med krav på utformningen att byggnaden ändå skall ha en tydlig karaktär av trevåningshus. Flerbostadshusen är aldrig längre än en trapphusenhet, dvs som högst ca 25 m, och, även om de är sammanbyggda, framträder de som enskilda hus. Mellanrummen för t ex infart till parkering är små och inramade av murar, gärna med portar, och angränsande fasader.

De sammanbyggda markbostäderna, som dominerar den inre delen av planområdet förekommer i olika sammansättningar: som radhus med bilplats integrerad i byggnadsvolymen – ”liderhus” - eller med sidoordnat garage/carport med portar såsom kopplade hus i olika konstellationer. Avgörande är att de är placerade i kvarterens gatulinje på ett sådant sätt att de bildar hela gaturum och där mellanrummen mellan husen är små och slutna med murar och portar. Även på vissa av de lägre bostadshusen, nämligen som en markering vid kanalen, medges enskilda eller parvis sammanbyggda vindsrum på taken som uppstickande volymer.

Husens utformning och motiven för denna framgång av kvalitetsprogrammet. Här beskrivs också medlen för att avgränsa mellanrummen mot gatan mellan husen och andra inslag som påverkar det offentliga rummet, t ex murar om 1,60 m höjd.

Kvalitetsprogrammets syfte allmänt sett är att säkra det offentliga rummets utformning. Vad gäller utformningen av allmän plats är det *formellt bindande*. I det offentliga rummet deltar emellertid också husens väggar och kvalitetsprogrammets syfte vad avser kvartersmarken är att vara i första hand en *rådgivande* beskrivning av hur bebyggelsens yttre utformning kan bidra till stadsmiljöns kvalitet. Det finns därutöver ett antal övergripande *bindande* regler som grund för bebyggelsens utformning som kommer till uttryck i planbestämmelserna. För det inre i kvarteren lämnas stor frihet i utformningen. Till kvalitetsprogrammet är knutet ett rådgivande färgsättningsprogram som avses säkra en varierad och mustig men samstämd färgsättning av bebyggelsen.

Utgångspunkten är småstaden som stadsmiljö, gestaltad med hänsyn till karaktären hos Lomma tätort, beskriven bl a i den ortsanalys som upprättats i samband med Fördjupad översiktsplan för Lomma tätort. Där beskrivs Lomma som präglad av såväl jordbruk som industri och fiske. Tätortens äldre delar har småstadens karaktär med radställda hus vid gatorna, oftast enbostadshus.

I dessa delar är husen ofta byggda i tegel men också putsade. Småstadskaraktären med välformade och intima gaturum och måttlig bebyggelseskala är det viktigaste karaktärsdraget som också ska gälla byggnadsmiljön i Lomma Hamn. Övriga karaktärsdrag översätts inte bokstavligt utan i den nya bebyggelsen ges dessa en modern tolkning. Den nya bebyggelsen ska inte uppfattas som en anspelning på den äldre miljön. Inom den framtida helheten har de olika delområdena också olika karaktär.

Småskalighet, hög detaljeringsnivå och andra avgörande egenskaper delar den dock med äldre bebyggelse. Husen utförs huvudsakligen som putsade eller slammade stenhus, belägna i kvarterslinjen, småskalig även i längsled och med variation från kvarter till kvarter och inom kvarteren. De viktigaste utformningsreglerna har, som nämnts, fått formen av planbestämmelser, övriga har samlats i det särskilda kvalitetsprogrammet.

Boende i hamnmiljön

Bostadsanvändningen förutsätts omfatta en god representation av olika bostadsstorlekar, som utformas med tanke på de miljövärden som ryms inom området – utblickar över vattnet, närhet till rekreationsmiljöer, kort avstånd till tätortens centrum och

annan service etc. Varje kvarter förutsätts innehålla en variation av hus- och bostadstyper – lägenheter i flerbostadshus, markbostäder i olika former etc.

Det är också viktigt att notera att man i stadsdelen bor i en hamnmiljö och att denna innefattar fortsatt verksamhet av detta slag. Det innebär att alla de aktiviteter som är knutna till såväl båtliv och rekreation som de mer robusta som är knutna till hamn- och varvsverksamheten kommer att finnas kvar och i något fall också utvecklas. Inte minst den skiftande verksamhet som kan förekomma på Varvstorget, med allt från viss varvs- och fiskerirörelse till evenemang, ett antal vinterupplagda båtar, gästparkering, transporter och omlastning, präglar miljön och förutsätter att det ses som en naturlig del av hamnlivet. Varvstorget och Hamnallén kan också säsongsvist komma att präglas av upptagning och sjösättning av båtar samt landtransport till den nya vinteruppläggningsplatsen på östra Habo.

Boendet ska vända sig till alla åldrar och inte omfatta några hinder för tillgänglighet. Vad gäller miljön ur särskilt barnperspektiv avhandlas detta i ett särskilt avsnitt i beskrivningen i likhet med frågorna om tillgänglighet för rörelsehindrade.

Planutformningen bedöms vidare ge förutsättningar för en god miljö från trygghets- och säkerhetssynpunkt. Öppna gatunät med god överblick, entréer och fönster ut mot gata, markanvändning som kan ge en aktiv miljö såväl dag- som kvällstid, inga stora avskilda parkeringsytor etc är exempel på egenskaper som kan befrämja tryggheten. Det är angeläget att detta följs upp i genomförandet med god belysning mm.

Verksamheter i samklang med boendet

Även om boende i olika former präglar stadsdelen är inslag av verksamheter vid allmänna gator och platser viktiga som bidrag till bostadskvaliteten och till helheten som levande vardagsmiljö. Också med tanke på närheten till centrum och hela tätorten och det attraktiva läget är inslag av verksamheter naturligt. Dessa förutsätts vara utåtriktade i bottenvåningslokaler med tex affärer och restauranger. I likhet med Kajgatan i det tidigare planlagda området väster om det aktuella är denna tillsammans med Varvstorget och Hamnallén de mest intressanta stråken för verksamheter. För bebyggelsen mot Varvstorget och Kajgatan förutsätter planbestämmelserna krav på tillräcklig rumshöjd i bottenvåningen för att medge butikslokaler. För ett parti närmast norr om Fiskboden förutsätter planbestämmelserna att bottenvåningen används endast för verksamheter för att undvika risken för störningar.

Fiskboden utgör för ett av de mest vitala inslagen av verksamhet i området och kommer att utgöra ett sådant även i den fram-

tida miljön. Verksamheten önskar expandera och utrymme för detta finns i gällande detaljplan. Det förutsätter dock kompensering av den yta för förrådsbyggnader – ”hoddor” – som tas i anspråk. Ytterligare plats för sådana skapas i denna plan genom bestämmelsen ”pav” på kajen väster om Fiskboden. I likhet med i detaljplanen för västra delen ger denna bestämmelse Miljö- och byggnadsnämnden rätt att medge små förrådsbyggnader på allmän plats. Fiskbodens verksamhet har tidigare innefattat rökeri men denna del av verksamheten kommer att avvecklas. I stället kommer restaurangverksamheten att utvecklas. Detta kommer till uttryck i planen genom att den gällande planens bestämmelser kompletteras med en utvidgad bestämmelse för centrumverksamhet, som ger större flexibilitet, men med förbud mot rökning av livsmedel och hela området införs i den nya detaljplanen.

Även i övrigt i planområdet, inte minst vid de större omgivande gatorna, finns en öppenhet för verksamheter i bottenvåningslokaler mot gator och platser men även för sådana verksamheter som kan rymmas i bostaden och med anknytning till boendet.

Inslaget av verksamheter i Lomma Hamn är allmänt sett väsentligt och bör innebära en strävan efter etableringar med inriktning och profil som harmonierar med och bidrar till att planprogrammets mål kan uppnås. Grundläggande krav på verksamheter är att de skall kunna förenas med boende. Detta innebär att alla befintliga verksamheter inte säkert hör hemma i den framtida miljön. Därutöver är det viktigt att slå fast att storleken står i samklang med utgångspunkten i småskalighet. I syfte att uppnå dels en tydlig profil, som är naturlig för Lomma Hamn, dels ge verksamheterna möjlighet att utnyttja de fördelar en gruppering av flera företag i samma bransch eller näraliggande branscher kan ge, bör man inrikta sig på följande fyra grupper:

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

Det är också angeläget att markera Lomma Centrums funktion för såväl dagligvaru- som sällanköpshandel. Möjligheterna och ambitionen avseende Lomma Hamn skall i detta avseende stödja Centrums funktion så att man inte riskerar konkurrens mellan områdena som centrumfunktion, otydlighet och spridning av den kommersiella servicen till nackdel för såväl Lomma Hamn

som Centrum. Arbetet med etableringar i Lomma Hamn bör således samordnas med ambitionerna för det pågående arbetet med planläggning och profilering av Lomma Centrum. Såväl omfattning som – framförallt – inriktningen på det kommersiella serviceutbudet bör beskrivas i det fortsatta arbetet med profilprogram och exploateringsavtal och så långt möjligt följas upp i bygglovprövningen.

Läget vid åmynningen och havet ger utomordentliga förutsättningar för restauranger, caféer och andra mötesplatser. Den attraktion sådan etablering får främjas oftast av att flera restauranger och caféer ligger inom ett litet område, t ex i anslutning till Tullhustorget, Kajgatan eller Varvstorget. Det lokala underlaget för restauranger under den mörka delen av året förbättras med tillgång till företag och möjligheter att uppleva ett rikt kultur- och fritidsutbud inom Lomma Hamn.

Denna ambition kommer till uttryck i planen främst vad gäller bebyggelsen vid de nämnda stråken Kajgatan – Varvstorget – Hamnallén. I illustrationen och i bestämmelserna för bottenvåningar anges detta som viktigaste platsen för denna typ av utåtriktade verksamheter. Till en del kan bygglovprövningen bidra till etablering med den nämnda inriktningen men den kan inte säkra förändringar på sikt. Det är därför angeläget att även i andra sammanhang – profilprogram etc – verka för sådana etableringar.

Trafik och parkering

Trafiksystemet i stadsdelen bygger på Hamnallén och tvärande stora gator – Kajgatan och Sjögatan – som huvudstråk för allmän trafik. Övriga gator utgör stråk för lokal trafik, till stora delar såsom gångfartsgator.

Trafiksystemet bygger också på att stadsdelen trafikförsörjs huvudsakligen från den nya tillfarten från Norra Västkustvägen, dvs norra delen av Hamnallén. Även om tanken är att biltrafik också ska kunna nå Lomma Centrum via den nya bron över Höje å är det meningen att huvudtillfarten ska ske via den nya vägen norrifrån. Prognoser har gjorts som också konstaterar att detta är det naturliga vägvalet för merparten trafik med mål utanför Lomma tätort med den bekväma tillgänglighet till motorvägen som den innebär.

Hamnallén utgör också en del av tätortens överordnade kollektivtrafikstråk med förbindelse mellan järnvägsstationen i Lomma och Bjärred-Borgeby-Löddeköpinge. Anslutningen till järnvägsstationen är baserad på den på sikt planerade flyttningen av bussterminalen från Lomma Centrum till stationen och medger också en framtida trafik med spårburen trafik på kollektivtrafikstråket. Busshållplatser antas arrangerade norr om korsningen

med Sjögatan resp i anslutning till den nya bron vid Varvstorg, vilket ger en hög tillgänglighet till kollektivtrafiken med som högst ca 250 m avstånd till hållplats. Antalet hållplatser inom området kan komma att behöva ändras till en enstaka med hänsyn till trafikeringsekonomin men det fortsatta arbetet bör omfatta reserver även för två hållplatser.

Även om området inte har någon genomgående trafik alstras inom området tillräckligt mycket trafik för att behöva beaktas vad gäller risken för bullerstörningar. Sjögatan, med bedömda 3 000 f/d, södra delen av Hamnallén med 2 200, Esplanaden med 1 700 samt Kajgatan med 500 f/d är de stråk där risk för störningar kan finnas, d v s överskridanden av riktvärdena för trafikbuller i Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 (ekvivalentnivå 30 dBA inomhus resp 55 dBA utomhus, maximalnivå 45 dBA inomhus /nattetid/ resp 70 dBA på uteplats). Bullerutredningen (Trivector 2006:05, 2006-02-27) redovisar antagna förutsättningar för dessa gator vad avser hastigheter och bedömd andel tung trafik. I utredningen konstateras att främst bostäderna vid Hamnallén och östra delen av Sjögatan kräver en fasadutformning med större bullerdämpning än normalt och att bullerskyddet för bostadsrum i övrigt kan lösas genom normal fasadisolering. Kravet på bullerskydd har formen av planbestämmelse, som innebär att bostad skall vara utformad så att bullernivåerna inte överskrider riktvärdena.

Ett rimligt krav på bullernivån vid bostäder är att det går att sova för öppet fönster. Det löses normalt med krav eller rekommendation att hälften eller något av lägenhetens sovrum är orienterade mot icke bullerstörd sida eller på annat sätt bullerskyddade. Det bedöms att den naturliga orienteringen hos de planerade bostäderna i området är sådan att tillräcklig andel av bostadsrummen kan orienteras mot icke störd sida.

Även uteplatser skall ha en acceptabel bullernivå, vilket i en del fall kräver skydd, vilket framgår av bullerutredningen. Bebyggelsen utefter Hamnallén och Sjögatan är orienterade så att uteplatserna är vända från bullerkällorna. Vid Kajgatan och Esplanaden är de emellertid vända mot gatorna och utsätts där för små överskridanden av riktvärdena om inte uteplatserna skyddas särskilt. Bostäder med uteplatser som vänder sig åt dessa håll bör således kompenseras med kompletterande tillgång till tysta uteplatser åt annat håll, t ex på skyddad innergård.

Den detaljplan för huvudgatunätet i stadsdelen, som redan antagits utgår från en bredd hos Hamnallén om 30 m med en sektion som innefattar gemensam körbana för kollektivtrafik och annan trafik, längsparkering på ömse sidor, kraftfull alléplantering i breda planteringsremsor, gång- och cykelbanor på ömse sidor samt en liten förgårdsmark vid flerbostadshusens fasader.

Hela detta utrymme har senare bedöms inte vara nödvändigt och den sektion, som fastlagts i detaljplanen för Åkvarteren öster om Hamnallén, bygger på en 4 m smalare sektion, 26 m, nämligen med mindre planteringsremsor och förgårdsmark men samma funktionsmått för trafiken. Denna detaljplan innebär således en överlappning med kvartersmark med två meter på östra sidan över mark som i gällande plan utgör allmän plats. De utredningar som senare genomförts om måttkraven för transporter landvägen av båtar till och från den nya upplägningsplatsen på östra Habo pekar emellertid på behovet av en en meter bredare körbana än tidigare antagits. Sektionsminskningen är således inte symmetrisk utan inskränker sig till en meter på den västra sidan. Det nya funktionsmålet innebär således en beredskap för båttransporter även landvägen vid sidan om via ån men innebär inga inskränkningar i möjligheten att i framtiden anlägga kollektivtrafikstråket för spårtrafik, vilken i så fall på denna sträcka passerar blandad med annan trafik.

Det är viktigt att Hamnallén anläggs som en stilig småstadshuvudgata med alléplantering som ramar in stadsrummet så att den – trots smalare sektion – fortfarande breda gatan inte upplevs som ödlig eller överstor. Kvalitetsprogrammet anvisar förslag till plantering och markbehandling med detta syfte.

I någon kontrast till Hamnalléns karaktär av representativ huvudgata kan trafiken, som nämnts ovan, vid några tillfällen vår och höst att till en del komma att bestå av transporter av båtar till den framtida vinterupplägningsplatsen på östra Habo. Det är viktigt att denna trafik kan utföras på ett sådant sätt att den inte kommer i konflikt med en omsorgsfull utformning och skötsel av gatan.

De lokala gatorna är avsiktligt små och utformade med tanke på blandad trafik på den oskyddade trafikens villkor – ”gångfartsgator”. Måtten och typutformningen – lika motsvarande gator i västra delen av stadsdelen – framgår av kvalitetsprogrammet. De sidozoner närmast husen som redovisas där, avskilda från mittzonen med bred kantsten, s k borgmästarsten, med 25-30 mm visning, skall inte ses som gångbanor utan som zoner närmast husen till halvprivat förfogande för bl a plantering av träd, rosor, utvändiga trappor, bänkar etc. Gångtrafik förutsätts dela mittzonen med annan trafik.

I det inre av området blandas som nämnts cykeltrafik med annan trafik. Huvudcykelstråken i anslutning till området går i Hamnallén, på Varvstorgets cykelbana samt i Sjögatan med koppling via Disponentgatan till en ny gc-bro över ån. Den är den viktigaste cykelvägen mellan stranden och tätortens gc-vägnät. Där denna korsar de större gatorna – främst Hamnallén men även korsningen mellan Esplanaden och Sjögatans körbana

- ägnas särskild omsorg åt korsningsutformningen för att höja uppmärksamheten och trafiksäkerheten här. Markeringar i form av stenbårder i gatubeläggningen kan vara ett sätt som alternativ till t ex upphöjda korsningar.

Parkering sker dels i direkt anslutning till bostaden på den egna tomten och för flerbostadshusen på parkeringsgårdar eller – beroende på förutsättningarna i resp kvarter – i källarparkering under gårdarna. I några fall – på Kollergångstorget, på Kanaltorget, på Pricktorget och på Esplanaden m fl – finns parkeringsplatser också i särskilda områden i anslutning till allmän plats. De utgör kvartersmark för parkering men ingår i den offentliga miljön och förutsätts därför ordnade med inramande plantering etc. På Kollergångstorget är parkeringsområdena redovisade intill kvartersmarken men underförstår genom formuleringen av bestämmelsen att möjlighet för gående skall finnas att passera mellan denna och de parkerade bilarna.

För parkering skall 1 plats, plus 0,2 för besöksparkering, per 100 m² BTA bostadsarea i flerbostadshus och 2 platser per markbostad gälla såsom krav för bygglov. För besökande till verksamheter gäller krav om 18-30 platser per 1000 m² BTA verksamhetsarea.

Besöksparkering för verksamheter förutsätts ske såsom längsparkering utefter Hamnallén och på Kajgatan, där vid den senare också ett antal platser med tvärparkering förutsätts. Tvärparkeringsplatserna närmast Fiskboden är reserverade för denna samt för fiskeriverksamheten och ingår i kvartersmarken. Varvstorget med sin skiftande funktion utgör också en parkeringsresurs vid t ex evenemang eller stor kundtillströmning till verksamheterna i området. Detta gäller dock inte badparkering vid stor tillströmning vackra dagar. Området kan inte rymma sådana parkeringsmängder som då erfordras utan denna hänvisas till den framtida stora parkeringen i norra delen av Habo.

Det angivna parkeringsbehovet per lägenhet och per area gör att antagandet att en exploatering i tre våningar mot huvudgatorna och två våningar i övrigt balanserar mot antagandet om att parkering kan lösas smidigt i små och väl integrerade anläggningar på mark. Utnyttjande därutöver, t ex i form av de också tillåtna takpåbyggnaderna på flerbostadshusen, kan leda till att lösningar med parkering under mark måste skapas. Planen innefattar ett generellt medgivande för detta - även att kommunen får upplåta mark under allmän plats för detta. Utnyttjande av gatumark för parkering ovan eller under mark förutsätter avtal med kommunen om såväl upplåtelse som skötsel.

Friytor, yttre miljö, natur

Det offentliga rummet, d v s alla ytor mellan kvarteren, skall vara föremål för samma omsorg, oavsett om det gäller trafik- ytor eller andra stadsrum. Kvalitetsprogrammet ger anvisningar för utformningen av alla stadsrum på allmän plats. Gatusektioner med mått och materialangivelser, växtlighet, anläggningar som broar och komplementbyggnader på allmän plats etc beskrivs i programmet. Detta gäller för den allmänna marken såsom bestämmelser.

Den allmänt tillgängliga miljön består av flera olika stadsrum med olika uppgift och karaktär. De större gatorna – Hamnallén och Kajgatan – står jämte Varvstorget för speciella egenskaper som offentliga rum i större skala med verksamheter och livaktighet. Sjögatan och Esplanaden är andra större gator men med huvudsakligen trafikuppgifter. I det inre av området finns platser och smågator med olika egenskaper som rum för vistelse och möten. En särställning har gatorna och platserna runt kanalen med sina anslutande platser.

Lekyta skall finnas på varje flerbostadshusgård men en gemensam plats med möjligheter till lek för barn från ett större område, särskilt för enbostadshusen där gemensam plats kan vara svårt att arrangera, skall anordnas på någon av dessa allmänna platser. Frikostigare utrymme för vistelse och lek finns i anslutning till planområdet på ömse sidor i Kontorsparken och vid Brohus. Även Kanaltorget skall vara tillgängligt för och stimulera till lek.

Det ska sörjas för att barn får säkra och trivsamma vägar från den egna bostadsmiljön till platser där de vistas. Med fördel kan det arrangeras som "smitvägar" genom kvarteren, d v s gångvägar, gemensamma för flera fastigheter, som förbinder olika gårdar med varandra och med lugna gator. Dessa smitvägar fungerar också som spännande lekmiljöer. För större barn med större räckvidd bör bli korsningen mellan Hamnallén och det separerade gc-stråket mot tätorten utefter Sjögatan markeras för att höja säkerheten. Även andra korsningar kan fordra liknande markeringar som höjer uppmärksamheten hos passerande.

Friytor/uteplatser vid bostäder måste på samma sätt som bostadsmiljön i dess helhet vara tillräckligt skyddade för störande trafikbuller. Det innebär att varje bostad måste ha åtminstone en privat eller gemensam uteplats som är bullerskyddad medan alternativa uteplatser i andra väderstreck inte behöver vara skyddade i samma utsträckning.

Bostadsmiljön får en markerat grön utformning med en rik trädplantering, häckar etc i den offentliga miljön. Avsikten är att miljön skall utformas och behandlas så att krav enligt 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 och avser stadsdelen som helhet. Utredningen, som studerar hela den framtida utbyggnaden, redovisar slutsatsen att utbyggnaden kommer att resultera i ett betydande nettotillskott av grönska till helhetsmiljön. Med undantag för rester av slyväxtligheten i norra delen finns i det aktuella området växtlighet idag bara i form av trädraden utefter Bojgränd (tidigare Fasadgatan), vilka kommer att ersättas, varför all ny grönska innebär viktiga tillskott.

För att säkra kvaliteten hos den gröna miljön, såväl på allmän plats som på kvartersmark, gäller såsom planbestämmelse krav på markredovisning i bygglovet.

Teknisk försörjning

Försörjningssystemen inom stadsdelen kommer i huvudsak att byggas nya i samband med exploateringen. Utredning pågår om systemval. Fjärrvärmenätet bibehålls till en del i de områden som ansluter till planområdet men inom detta bedöms det som realistiskt att det nyanläggs för att bättre svara mot kvartersstrukturen.

Pumpstation för spillvatten planeras på Varvstorget med anslutning till ledning under åbotten till kommunens ledningsnät. Anslutning får inte ske förrän denna färdigställts. Pumpstation för att säkra cirkulationen av åvatten i kanalen förutsätts anläggas på allmän plats.

Två nya nätstationer för el behövs för planområdet. Den ena har beretts utrymme i sammanhang med trädplanteringen på norra delen av Kanaltorget. Den andra förutsätts placerad strax väster om planområdet i den redan planlagda parkeringen på Esplanaden och detta parti har infogats i planen.

Källsortering förutsätts ske lokalt i flerbostadshusen med tillgänglighet också från näraliggande enbostadshus.

Dagvatten föreslås hanteras i ett planerat system delvis utanför planområdet med mynning i en fördröjningsdamm vid Brohus. Detta avses svara mot miljöbalkens krav på rening. Detaljlösningar, bl a avseende hur dagvatten omhändertas på respektive fastighet och i övrigt inom planområdet, utreds i samarbete mellan kommunen och JM AB, som svarar för byggandet av överordnad infrastruktur i stadsdelen. Ett möjlighet är det system som utnyttjats i västra delen av exploateringsområdet,

nämligen med filtrering i det lokala ledningsnätet. Anslutning av planområdets dagvattensystem får inte ske förrän dagvattenmagasinet vid Brohus, nordost om området, färdigställts.

Om behov uppstår av tekniska anläggningar utöver vad som här eller i angränsande planområden angivits som platser för detta ändamål medger planen att kommunen upplåter mark för behövliga tekniska anordningar (pumpstationer mm) ovan eller under mark.

Service

Planområdet har god kontakt med tätortens serviceutbud men stadsdelen kan också bedömas komma att rymma ett utbud av kommersiell service, t ex serveringar och affärer med anknytning till båtlivet etc.

Den kommunala servicen inom stadsdelen (men utanför planområdet) planeras med dagens antaganden om utbyggnad att bestå av förskoleverksamhet. Den föreslås med fyra avdelningar lokaliseras till norra delen av Brohus. Tillgång till skola utreds f n. Närmaste befintliga skola är Vinstorpskolan, ca 700 m från planområdet, där verksamheten f n planeras bli flyttad till Pilängsområdet. Reservat för ev framtida skola och annan kommunal service finns på Fladängen. Frågorna om lokalisering av kommunal service är också beroende av utfallet av den översyn av det kommunala lokalbeståndet som pågår.

Miljöfrågor

Den aktuella detaljplanen bedöms inte ge upphov till betydande påverkan på miljö, hälsa eller hushållning med mark, vatten eller andra resurser. Någon miljöbedömning är därför inte nödvändig. De konsekvenser som är miljörelaterade redovisas i konsekvensbeskrivningen varav följande kan nämnas.

Industriverksamhet

Nuvarande varv och lokalerna för fiskets verksamhet kommer att finnas kvar. Varvet och yrkesfisket är väsentliga inslag i hamnlivet idag och så även framtiden. Vid varvet utförs reparations- och underhållsarbeten av mindre fritidsbåtar, huvudsakligen reparation av plastskrov och motorer. Varvets verksamhet bedöms inte medföra några störningar för planerad bostadsbebyggelse.

Fiskehamnen i Lomma är den nästa största i Skåne. Buller från verksamheten t.ex. motorljud, lossning, internt transporter bedöms inte utgöra någon störning för närboende. Den verksamhet som ligger närmst den tillkommande bostadsbebyggelsen, ca 20 m, är Fiskboden som förädlar fiskprodukter samt bedriver butiksförsäljning och restaurang. Rökning av fisk sker i huvud-

sak på vardagar men inför storhelger kan rökning även ske på helger. Totalt röks idag ca 20 ton fisk per år.

När bostadsbebyggelsen i planområdet intill verksamheten etableras, kommer all rökning av fisk att upphöra och flytta till annan plats. I och med flyttning av fiskrökeriet kommer även fisktransporter med tyngre fordon till Fiskboden att upphöra.

Buller från transporter till och från de befintliga verksamheterna ingår i den utförda trafikbullerutredningen och gällande riktvärden bedöms kunna innehållas. I bostadskvarteren omedelbart norr om befintliga verksamheter kommer bottenvåningen endast inrymma lokaler för centrumverksamhet vilket minskar risken för ev störningar.

Markföroreningar

Markundersökningar av de olika delområdena i Lomma Hamn visar att de har skilda karaktärer och föroreningssituationer. I industrihamnen återfinns utfyllnader av kasserad eternit, produktionsspill mm samt har också ställvis för industriområden sedvanliga mark- och vattenföroreningar, dock i relativt låga halter. Föroreningar med halter över riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) enligt Naturvårdsverkets generella riktlinjer förekommer på relativt få platser i industrihamnen. På fyra grundvattenprover i området har man noterat arsenikhalter högre än normen för dricksvatten, men vattnet i området är inte aktuellt för dricksvattenförsörjning. Enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för förorenad mark och grundvatten är dock halterna mindre allvarliga.

I samband med att Industrihamnen kommer att få ny markanvändning och nybebyggas ska marken efterbehandlas/saneras. För området har en fördjupad riskbedömning tagits fram som gett platsspecifika riktvärden och åtgärds mål för efterbehandlingen. Där föroreningshalter är låga och klarar kraven för åtgärds målen kommer en övertäckning med rena massor att ske. Övertäckning behövs även för att säkerställa att områden inte översvämmas av havet. Risk för översvämning föreligger idag inom låglänta delar av industriområdet.

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 hälsoskydds krav. Detta regleras i såväl planbestämmelse som i exploateringsavtalet. Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet.

Konsekvensbeskrivningen omfattar en belysning av riskerna för överskridanden av miljö kvalitetsnormerna vad gäller luftkvali-

teten. Några sådana risker bedöms inte föreligga. Krav ställs ändå såsom planbestämmelse att friskluftsintag till bostadshusen ska placeras så att ev risker för störningar minimeras.

För hela projektet gäller särskilt miljöprogram, som upprättats av kommunen. Med stöd av detta har miljöhandlingsprogrammet för bostadsutbyggnaden upprättats 2006-01-20. Genom inriktningsbestämmelsen i planen är miljöhandlingsprogrammet knutet till denna. Överensstämmelse med miljöhandlingsprogrammet är en förutsättning för bygglov.

Tillgången till vattenmiljöer av olika slag är kännetecknande för hela Lomma Hamn men särskilt påtaglig i området kring den nya kanalen. Särskilt pumpverk för att säkra tillräcklig vattencirkulation i denna kommer att installeras. Eftersom det är åvatten innebär detta att vattenmiljön ändå inte är lämpad för vattenlek eller bad.

Tillgänglighet

Planen har varit föremål för en särskild granskning från tillgänglighetssynpunkt (JM AB) och utformningen har anpassats för att svara mot dessa krav. En fråga kvarstår efter granskningen, nämligen möjligheten att när behov uppstår anordna hkp-parkeringsplats högst 25 m från bostadsentré. I vissa kvarter med större mått kan detta inte arrangeras på omgivande gatu-mark utan måste anläggas på kvartersmark. Detta är tekniskt möjligt men redovisas inte på plankartan utan löses konkret när behov uppstår och skall redovisas i bygglovsskedet.

Lomma Hamn ur barnperspektiv

I konsekvensbeskrivningen ingår en särskild studie om barnmiljö (*Emma Olvenmyr: Tema Barnvänligt, 2003*). Studien redovisar såväl tillgångar som problem som måste lösas i det fortsatta arbetet, t ex mötet mellan barn och biltrafik.

Utöver kravet på säkerhet etc är det angeläget att hela miljön utformas med hänsyn till barns behov, t ex att siktet är mer inställt på en upplevelserik och stimulerande miljö i såväl helheten som i enskilda delar än att prefabricerade lekredskap anses uppfylla dessa behov. Ett vackert anlagt park- eller trädgårdsrum med sten, sand, trädstammar och gräskullar ger t ex ett bättre utrymme för fantasilekar än fasta redskap. Det kan dessutom ge en miljö som även vuxna utnyttjar, vilket i sig är en tillgång för lekmiljön samtidigt som det ger en beständigare miljö – övergivna sandlådor utan barn är en dålig tillgång i helhetsmiljön.

Miljöer med dessa kvaliteter måste också finnas på flera platser i området och med olika karaktärer – både på bostadsgårdar och

i den offentliga miljön. Lek är inte bara att springa omkring utan innefattar också lugnare aktiviteter som ibland kräver avskildhet och stillhet.

”Smitvägar” genom kvarteren, d v s informella gångvägar som alternativ till huvudnätet, har ett klart värde i barnmiljön. De kan bidra med gångmiljöer som är helt befriade från annan trafik. De innebär också att miljön ”växer” genom att erbjuda ytterligare vistelse- och kommunikationsrum.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden skall vara 10 år från det datum planen vunnit laga kraft. Redovisning av markutformning skall göras i anslutning till bygglovsprövningen.

Planens upprättande

Detaljplanen har utarbetats på uppdrag av Lomma kommuns Miljö- och byggförvaltning och i samverkan med denna och projektledningen för Lomma Hamn. I arbetet har också medverkat Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB, som utarbetat underlaget, vilket bearbetats av White arkitekter AB i Malmö inom ramen för planarbetet, samt JM AB. Därutöver har andra experter medverkat.

Medverkande tjänstemän

Mikael Ström, Plan- och byggkontoret

Ola Gustafsson, Miljökontoret

Bengt Lavesson, Tekniska förvaltningen

Lennart Persson, Tekniska förvaltningen

Lars Nordhemmer, Tekniska förvaltningen

Bertil Persson, Räddningstjänsten

Bo Selmer, Lomma Hamn

Kjell-Åke Holmgren, Lomma Hamn

FOJAB arkitekter
i Lund AB
2006-12-12

Miljö- och bygg-
förvaltningen
Lomma kommun
Plan- och bygg-
kontoret
2006-12-12

Klas Brunnberg
Arkitekt SAR/MSA

Eva Sjölin
Stadsbyggnadschef



1262-DP 07/03

BESLUT OM DETALJPLAN

Antagen av Kommunfullmäktige
2007-03-15 § 42

Betygar:

Claes Hedlund

Laga kraft 2007-05-04

Detaljplan för Lomma 25:5 m fl
KANALKVARTEREN, LOMMA HAMN
Lomma, Lomma kommun, Skåne län

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för del av Lomma 25:5 m fl,
KANALKVARTEREN, LOMMA HAMN

Lomma, Lomma kommun, Skåne län

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planen avses antagen under våren 2007. Byggstart planeras till sommaren 2007.

Genomförandetid

Utbyggnaden är tänkt att ske löpande under en följd av år med början i anslutning till avslutning av tidigare planetapp. Genomförandetiden är satt till 10 år från det datum planen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

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. JM AB svarar också för genomförandet av vissa inslag i infrastrukturen, bl a delar av det allmänna ledningsnätet. Det överlämnas därefter enligt avtal till kommunen.

Avtal

Exploateringsavtal ska träffas och godkännas av kommunfullmäktige i samband med antagande av planen. Ramavtal har träffats mellan kommunen och JM AB. Uppgörelse skall träffas mellan kommunen och Fiskboden angående ersättningsskyldigheter enligt plan- och bygglagen.

Ett skötselavtal avses träffas mellan kommunen och respektive fastighetsägare beträffande disponeringen och skötseln av de sidozoner av allmän gata närmast husen, som enligt planen får utnyttjas av respektive fastigheter. Kommunens avsikt är att respektive fastighetsägare skall ansvara för skötseln av sidoremsorna.

Mellan kommunen och Lommabuktens seglarklubb har avtal träffats, antaget 2005-10-26, om etablering av ny vinteruppläggningsplats utanför planområdet. Avtalet innebär att kommunen iordningsställer ny uppläggningsplats på östra Habo senast september 2009 och under tiden fram till dess medverkar till att provisoriska uppläggningsplatser ställs till förfogande i den utsträckning den nuvarande tas i anspråk för exploatering.

Detaljplaneläggning för permanent båtuppläggningsplats på östra Habo pågår. Kommunen åtar sig också att utreda förutsättningarna för att anlägga plats för upptagning och sjösättning vid den nya uppläggningsplatsen.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning kan ske med stöd av detaljplanen.

Med undantag för Fiskbodens mark, ett mindre parti i östra hörnet, som ägs av Skanska, samt ett mindre kommunalt ägt parti i östra delen ägs all mark av JM AB. Genom markbyte avses de nämnda delarna av marken också övergå till JM AB. Mindre delar av allmän plats, ägd av Lomma kommun, berörs också av planen.

EKONOMISKA FRÅGOR

Exploateringen avses bära samtliga kostnader. Detaljplanen innebär inskränkningar i rättigheter i förhållande till gällande detaljplan för ägaren till fastigheten Lomma Lomma 33:47, Fiskboden, vilket innebär att fastighetsägaren är berättigad till ersättning enligt plan- och bygglagen.

TEKNISKA FRÅGOR

Ledningsnät

Ramavtalet och exploateringsavtalet reglerar kraven på kommunens godkännande av utformningen av det allmänna ledningsnätet, gator etc. Anslutning till ledningsnät för dag- och spillvatten får inte göras förrän respektive mottagning utanför planområdet är anordnad – pumpstation och tryckledning vid Varvstorget respektive dagvattenmagasin norr om planområdet.

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.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Mikael Ström, Plan- och byggkontoret

Ola Gustafsson, Miljökontoret

Bengt Lavesson, Tekniska förvaltningen

Lennart Persson, Tekniska förvaltningen

Lars Nordhemmer, Tekniska förvaltningen

Bertil Persson, Räddningstjänsten

Bo Selmer, Lomma Hamn

Kjell-Åke Holmgren, Lomma Hamn

FOJAB arkitekter
2006-12-12

Miljö- och byggförvaltningen
Lomma kommun
Plan- och byggkontoret
2006-12-12

Klas Brunnberg
Arkitekt SAR/MSA

Eva Sjölin
Stadsbyggnadschef



Kvalitetsprogram för Lomma Hamn

Program för stadsrumsgestaltning

2002-06-27, aktualiserad i anslutning till detaljplan för
Känalkvarteren 2006-09-26

Innehållsförteckning

<i>Kvalitetsprogrammets mål och status</i>	3
Bakgrund	3
Processen	3
Mål, syfte och status	3

<i>Lomma Hamn och tätorten</i>	5
Stor ny stadsdel i en liten tätort	5
Lomma Hamn och centrum	5
Trafiken till och från Lomma Hamn	6
Rekreationsområden nära – för stadsdelen och för andra	6

<i>Lomma Hamn – helheten</i>	7
Karaktär	7
Stadsdel vid kusten	8
Ny användning – boende och verksamheter, offentlig service	8
Bebyggelse och offentligt rum	8
Historien	9
Under marken	9
Trafiken i stadsdelen	9

<i>Bebyggelsen i Lomma Hamn</i>	10
Sammanfattning	10
Offentligt och privat	11
Stenhus	12
Fasadens tillbehör	12
"Hål i mur" – fönster och dörrar	12
Taklandskapet	13
Kvartersgränsen	13

<i>Det offentliga rummet</i>	15
Sammanfattning	15
Rumsformens sociala betydelse	16
Trygghet och säkerhet	16
Socialt rum, skönhet och ordning	16
Plats för alla	16
Mått, material och meningsfull utformning	17
Stadsrummets grönska	17
Stadsrummets möblering	17
Skyltar	18
Gatubelysning	18
Vatten i stadsmiljön	18
Murar, broar och kajer	19

<i>De olika stadsrummen</i>	19
Varvstorget/Hamntorget, litt G1	20
Kajgatan, litt G2 – G3	22
Strandpromenaden, litt G4	25
Tullhustorget, litt G4b	26
Midskeppsparken, litt G5	27
Kontorsparken, litt P1	28
Esplanaden, litt G6	29
Kanalen med torgen, litt G7	30
Hamnallén, litt G8 – G9	32
Sjögatan, litt G10	34
Små typgator, litt G11-12	35
Brohusvägen, litt G13	36
Åpromenaden, litt G14-15	37
Gatorna vid runda parken, litt G16-18, 21, 22	38
Tvärstråket mot havet, litt G 19, Södra Västkustvägen litt G 20	39
Sandskogen litt P1	40

Brukstorget, litt P2	41
Platsen vid Disponentgatan och Solskensgränd, litt P3	42
Platsen centralt i Åkvarteren, litt P4	43
Runda parken, litt P5	44
Parken vid villa Solsken, litt P6	45
Stranden, litt P7	46
Båtupplägningsplats och sommarparkering	47
Broar	50

<i>Orienteringsplan</i>	53
-------------------------	----

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 samt på utredningsskisser av White arkitekter i Malmö. 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 rådgi-vande 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. Det har också skett genom bl a övertäckning.

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 och rev 2005-09-20*. Denna ligger tillsammans med detta kvalitetsprogram och *Konsekvensbeskrivning för Lomma Hamn* samt *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.

Utbyggnaden av stadsdelen har påbörjats under hösten 2004 i västra delen och bedöms fortsätta successivt över resten av stadsdelen 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. Den nu aktuella revideringen av planprogrammet är gjord i anslutning till detaljplan för Kanalkvarteren och avser främst utformningen av kanalmiljön.

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 – skall ha en gemensam bild av kvalitetskraven på den framtida stadsmiljön till karaktär, innehåll och nivå
- att denna bild skall 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 skall vara underlag för överenskommelser om vilka kvalitetskrav som gäller för den offentliga miljön och hur dessa skall 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 skall 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 eftersträlvade 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 skall 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 aktuella avtal
- 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
2005-09-20*

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 skall 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 – Varvstorget och Hamn-



torget. 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 de två torgen – Varvstorget och Hamntorget – länken till centrum för alla trafikslag. Kollektivtrafikstråket från stationen mot Bjärred via Vinslorpsvägen, torgen och Hamnallén genom Lomma Hamn, markerar dessa som tyngdpunkt och bestämmer delvis deras 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 Hamntorget som tar hand om både trafikmässiga och utformningsmässiga möten mellan olika trafikrörelser och riktningar. Även från denna synpunkt är det nödvändigt med en genomtänkt utformning, där upplevelsen av stadsrummet och påverkan på trafikrörelserna och trafikbeteendet skall 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 Sjögatan – Disponentgatan – de Sharengrads gång i parken. 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

Rekreatiomsområden 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 skall kunna komma dit utan att känna att de stör men ändå med respekt för stadsdelens halvprivata och privata revir. Stadsdelens invånare skall 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 trafi-

kantsituation man än är i – bilist, cyklist, kollektivtrafikresande eller gående.

Tillgängligheten skall överhuvudtaget vara stor i alla riktningar. Nya gång- och cykelbroar måste te x anordnas över än från Prämlyckan för att ge tillräcklig kontakt mellan tätorten och det nya idrottsområdet.

Även rekreatiomsområdena kräver sin omsorgsfulla gestaltning för både god funktion och för att vara exponerade i det öppna landskapet. Idrottsområdet är en stor anläggning som skall ta plats i det öppna landskapet. Badparkeringen kräver som alla större parkeringar en utformning som ger platsen kvaliteter även när den inte används. Båtuppläggningsplatsen har, när den befolkas för vårustning, 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 rekreatiomsområdet 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 skall vårdas och växtligheten skyddas mot för stort slitage med träbryggor. Verksamheter och småbyggnader som hänger samman med badlivet skall 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 karaktärs-egenskap, där de traditionella gatorna har måttlig bredd och tydlig gaturaktar 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 bebyggelse.

- den måttliga höjdskalet, nära människans mått och lättolkad för betraktaren
- den måttliga längdskalet,
- 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 bostadshusens bottenvåningar

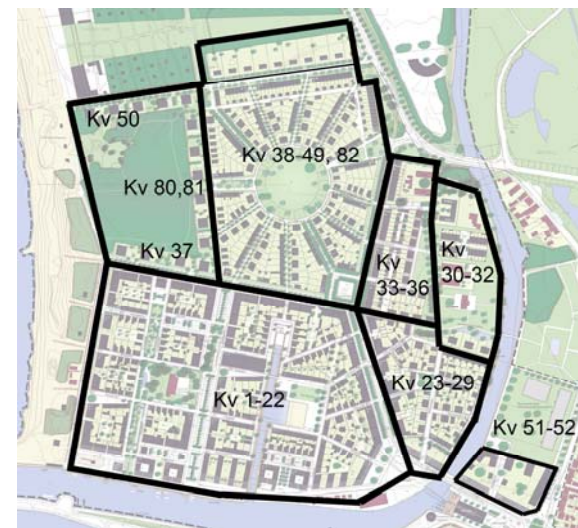
Dessa grundläggande egenskaper hos den traditionella småstaden är möjliga att översätta även till en nyproducerad miljö och ger en säker grund för att gestaltungsinsatser av olika parter kan samordnas till en helhet.

Den traditionella småstaden, framvuxen ur historien, utgör till stor del förebild för den under det sena 1800- och tidiga 1900-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 Strandsfurett 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, 82 i västra Habo norr om Sjögatan och 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, 50, 80, 81, husen i kanten av Strandsfurett: fritt liggande små flerbostadshus med sommarvillakaraktär, målade träfasader



Stadsdel vid kusten

Lomma Hamn är en stadsbygd med strandläge åt tre håll – två skyddade mot Hölje 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, dvs yrkesfisket, och till den utvecklade fritidsbåtverksamheten. Sådana verksamheter bör ha företräde vid sidan om sådana som kan tillgodogöra sig närheten – restauranger, fiskhandeln, affärliv 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 att 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-/kvarterstruktur 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 skall rymma både boende och icke störande verksamheter är grundläggande. Verksamheterna skall 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 Hamnallén, 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, dvs 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.

Grändhus i Åkvarteren



Bebyggelse och offentligt rum

Detta kvalitetsprogram avser de krav som ställs på utformningen av det offentliga rummet, dvs 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, i 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 skall 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 skall 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 kulturmiljöprogram, 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 Sjögatan – 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 gestaltungs-mässiga förutsättningar. Bl a förutsätts såväl söder som norr om Sjögatan 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 Sjögatan 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 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 skall 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. Där huvudstråken för gång- och cykeltrafiken korsar huvudgatorna markeras korsningarna i gatubeläggningen för att höja uppmärksamheten.

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. Med högre utnyttjande och än tätare bebyggelse krävs källarparkering. Det är viktigt att sådan anläggs så att dels nedfartsramporna inte blir dominerande i miljön, dels gårdsbjälklagen ovanför utformas så att de kan planteras.

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 skall 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 kvarterlinjen 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 bör föras med grindar.**
- **Samlade parkeringar får ej ligga i kvartershörn och skall föras 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. Vik-**

tigt 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 ca 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 med i huvudsak 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.**
- **Fasader mot det offentliga rummet skall ha slät karaktär. Utskjutande byggnadsdelar i gaturummen såsom burspråk, verandor, balkongplattor, skärmtak och dylikt får sticka ut högst 80 cm, entrétrappor 150 cm. Mot de större stadsrummen som kajer,**

stranden och ån får öppna balkonger sticka ut 180-200 cm, beroende på plats.

- **Öppna balkonger skall ha lätta genomsiktliga räcken/fronter samt målade undersidor. Indragna balkonger skall ha karaktär av glasveranda och utgör en del av byggnadskroppen, alternativt vara adderade volymer inom kvartersgränsen.**
- **Taken på två- och trevånings bostadshus skall ha flacka tak, högst 22°. Envåningshus kan ha brantare tak. Speciella gavelmotiv, frontespiser och dylikt kan ha fri form.**
- **Takmaterial skall 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 skall 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, dvs 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 skall 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, dvs som högst ca 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 Hamnalén; 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 vägg 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 fasadmaterialet.

De fristående byggnader som finns som inte ligger i kvarter, dvs kaj- och strandbyggnader etc, är självklart viktiga föremål för omsorg i utformningen även om de ofta skall 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 skall 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.

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 Strandfurett utförs med lätt fasad i trä och glas för att understryka sommarvillakaraktern.



”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.

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 och även husen öster om Esplanaden har förgårdsmark). 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, ån och mot andra större stadsrum får öppna balkonger springa fram upp till 180 cm, 200 cm om speciella utformningsåtgärder vidtas).

Markerad sockel 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 skall utgöra en del av upplevelsen av stadsdelen. En särskild färgsättningsguide kompletterar 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 skall kunna uttrycka både husets och de boendes individualitet inom ramen för den gemensamma helheten. De är också uttryck för bebyggelsens kvalitet och skall 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 ventilationshuvor 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 skall 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°) 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 karaktären. 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 inom 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 och där trädgårdar behöver ramas in tydligare t ex av bullerskyddsskäl: täta träplank med sockel och krön, 1,8 m höga, målade, helst med träportar. Förgård och bokhäck mot Hamnaléns 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 störst för en upplösning av stadsrummet om det fattas en solid markering

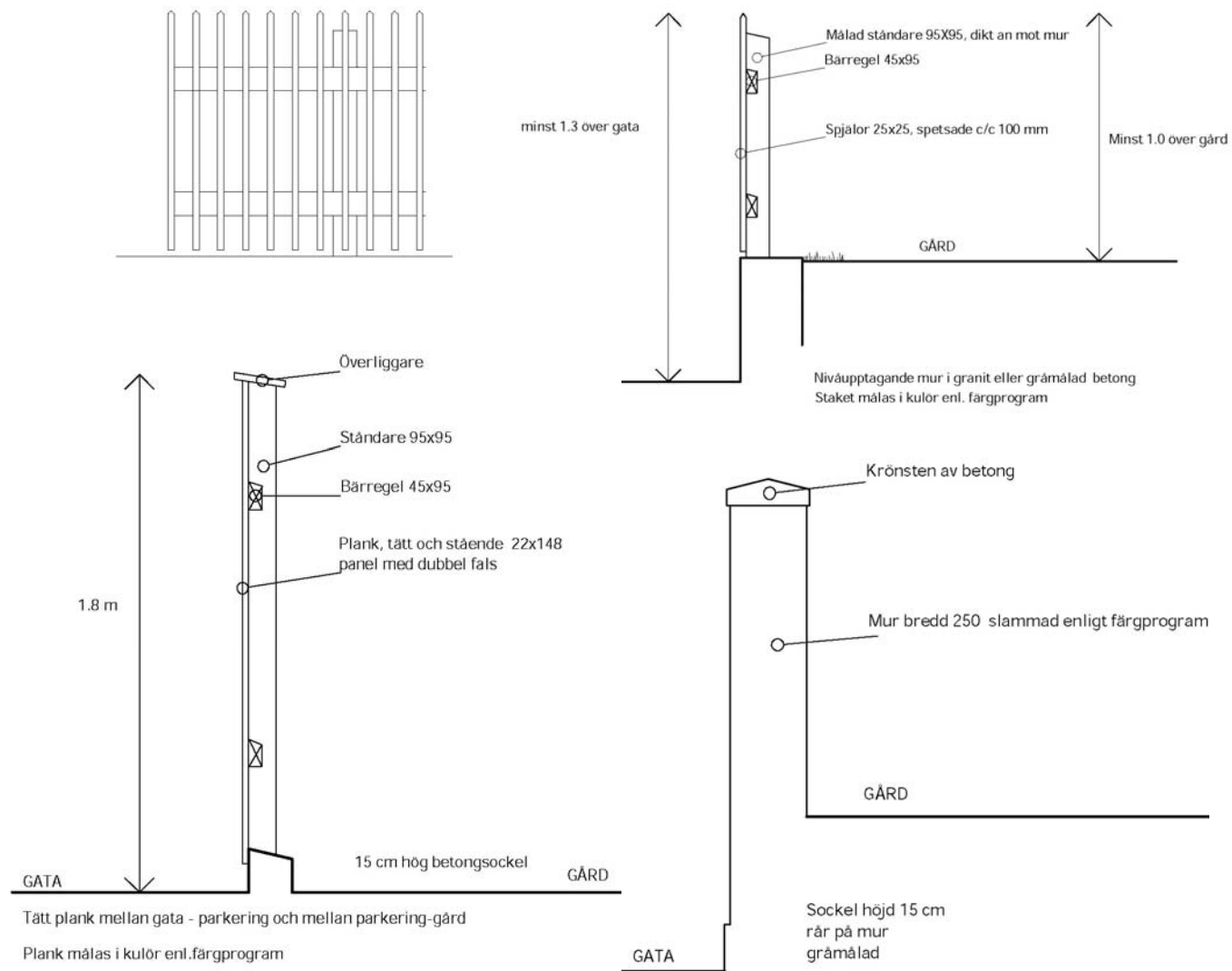
av kvarterets volym. Kvarteren skall vara byggda av hus i hörn och med luckorna mellan husen formade som mellanrum mellan främst gavlarna. I kvartershörnen räcker inte inramningen av murar eller plank för att forma gaturummet. Det betyder att parkering inte får anordnas i kvartershörnen.

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



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





Typritning av mur, plank och spjälstaket som skall 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 parter 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 beläggingsmaterial 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 roser; 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 och Varvstorgets övre del, 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 skall 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 skall kunna avläsa en annan människas ansiktsuttryck. Rummet man möts i får inte vara vidsträckt om mötet verkligen skall 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 skall 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 skall inte mer än nödvändigt ge belastning på andra lokala gator. Men meningen är också att bidra till en rikare upplevelse av stadsmiljön. Man skall 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 sär-

skild 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 utvistelse är självskriven och brukar väl sörias för i planeringen. Möjligheterna till mer oordnade lekar, dvs 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 föredrag 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 *skall* synliggöras eller att de *skall* tas upp utan större åthävor. Kajens brukskaraktär skall 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 träarter 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 – dagsfräsch 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 förstärker 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. Målet bör vara den generella ytbehandlingen av stål och trä, partier av ädelträ kan vara oljade eller, där

den marina anknytningen skall 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 – gatunamns-
skyltar och skyltar på husen som annonserar verksamheterna.

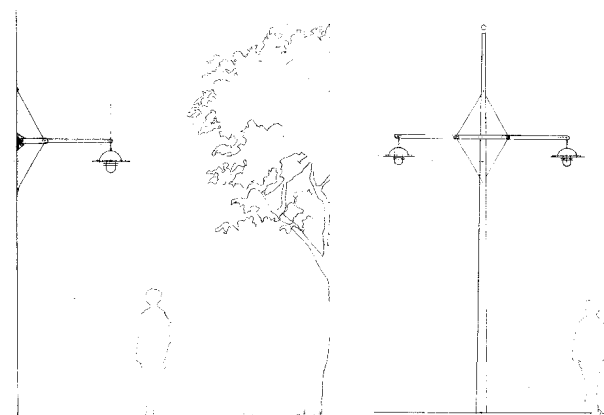
Småstadsstrukturen i stadsdelen med sitt tydliga gatunät gör det självklart att adresssystemet är baserat på gatunamn, d v s att varje plats och gata får sitt karaktäristiska namn och att de nuvarande gatunamn som finns bibehålls. Det innebär i sin tur att varje gathörn är försett med enhetliga gatunamnsskyltar och att adresssystemet 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.



Konst

Konstnärlig utsmyckning i den nya stadsmiljön är ett självskrivet inslag. De stadsrum av olika storlek, men alla som delar i det offentliga rummet, ger vart och ett sina förutsättningar för konst som bidrag till upplevelsen av stadsmiljön. Det går inte att ställa krav på konsten på samma sätt som på utformningen av andra komponenter i miljön – däremot poängtera alla intressenters ansvar för att konsten kommer till stånd.

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. Träbryggor utefter kajen 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 som nämnts 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 långsgående bryggor av trä utesfter 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 skall 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 båtplatsskapaciteten i hamnen, vilket kan bidra med ytterligare folkliv i stadsdelen.



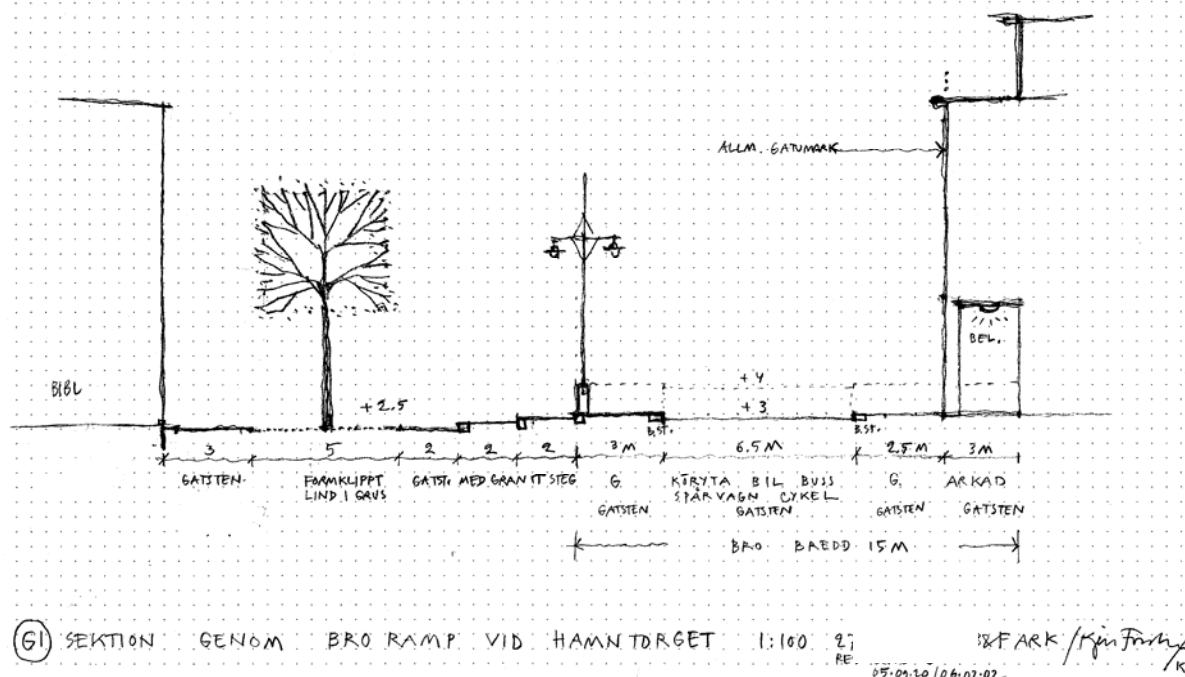
Varvstorget/ Hamntorget, litt G1

Det nya torgrummet, som med sina båda delar – Hamntorget öster om ån och Varvstorget väster därom – sträcker sig över ån, 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 samlingsplats. Inte minst är det platsen för de mest värdefulla vyerna över hamnen med biblioteket som ankare.

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

Hamntorget

Hamntorget får sin prägel av biblioteksbyggnaden som vänder sig mot vattnet men ramar inåt land in torgytan. Denna utgörs av vacker stenbeläggning och ramas också in av träd mot trafikytorna. I likhet med Varvstorget ska även Hamntorget representativa del kunna användas för parkering - då på ett så stadsmässigt sätt att det inte förminskar torgets representativa roll som entréplats till biblioteket. Den östligaste delen av Hamntorget utgörs av den gröna cirkulationsplatsen med sin paviljong i söder för pumpstation. Ev rymmer cirkulationsplatsen också parkering. 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 långsgående hållar som underlättar för barnvagnar, rullstolar etc. Den tydliga markeringen av köryrtornas gräns med bred kantsten finns även här.



Sektionen visar Hamntorget öster om ån (under revidering).



Arkadbusens fasad mot söder





Gångbanor, torgytor: smågatsten i grård granit, be-
gagnad, + släta hållar; bågsättning på torgytan, jämn
lutning utan fall mot brunnar

i arkad: betongplattor

Kantsten: borgmästarsten

Plantering: stadsträd enl senare spec, sätts i grus

Stödmur: Varvstorget: natursten, sittbänk

Hamntorget: natursten i sitthöjd

som inramning av försänkt gräsyta

Kaj mot vattnet: asfalt; kompl med träbrygggor

Träd, prel: östra delen av hamntorget: lind

Varvstorget: hästkastani alt platan

Belysning: pållarbelysning i kanterna, samordnad med trädtrader mm

[illegible]

VARVS TORGET SKISS 4/11 2004 REV 05-03-23 KB
1:500 (A3) Kim Forslund 06-03-13

Plan, Varvstorget

Till skillnad mot Hamntorget utgör Varvstorget ett samlat torgrum, som avgränsas av fasaderna i norr och väster med publika bottenvåningar i arkader och öppnar sig på den tredje sidan mot ån. Varvstorget kommer att fylla en viktig funktion som mångfunktionell yta med ömsom vardaglig, ömsom högtidlig eller festlig användning. Det ställer krav på utformningen av ytorna. I likhet med Hamntorget är smågatsten genomgående material, på körytorna avgränsat med borgmästarsten, på gångbanorna kompletterat med släta hållar. Detta bortsett från partierna närmast kajen, som ska fungera som i första hand bruksmiljö och där beläggningen är asfalt.

Hamnalléns gc-väg fortsätter inte över torget utan cykeltrafiken går i blandtrafik på körbanorna, gångtrafiken i arkaden i husen vid torgets norra sida.

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. Det är dock viktigt att den jämna lutningen utnyttjas så att gropar inte behöver uppstå vid läggningen för att få fall mot dagvattenbrunnar. Stenbeläggningen är också tålig för den robustare användning som torget också skall kunna ha i form av varvs- och hamnverksamhet samt omlastning mm. 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 kvartermark 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 de stora platserna 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 torgen som understryker deras form.

Hållplats på bron eller på östra delen, d v s Hamntorget.

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. Den ska också kunna användas för parkering som tvär- eller snedparkering. Asfalt (med början vid hamntorget) 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.

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 långsgående bryggan kompletteras med pontonbryggor upp till 12 m tvärs kajen för att öka antalet båtplatser och därmed livet i hamnen.

Material:

Körtyr + kajtyr: asfalt

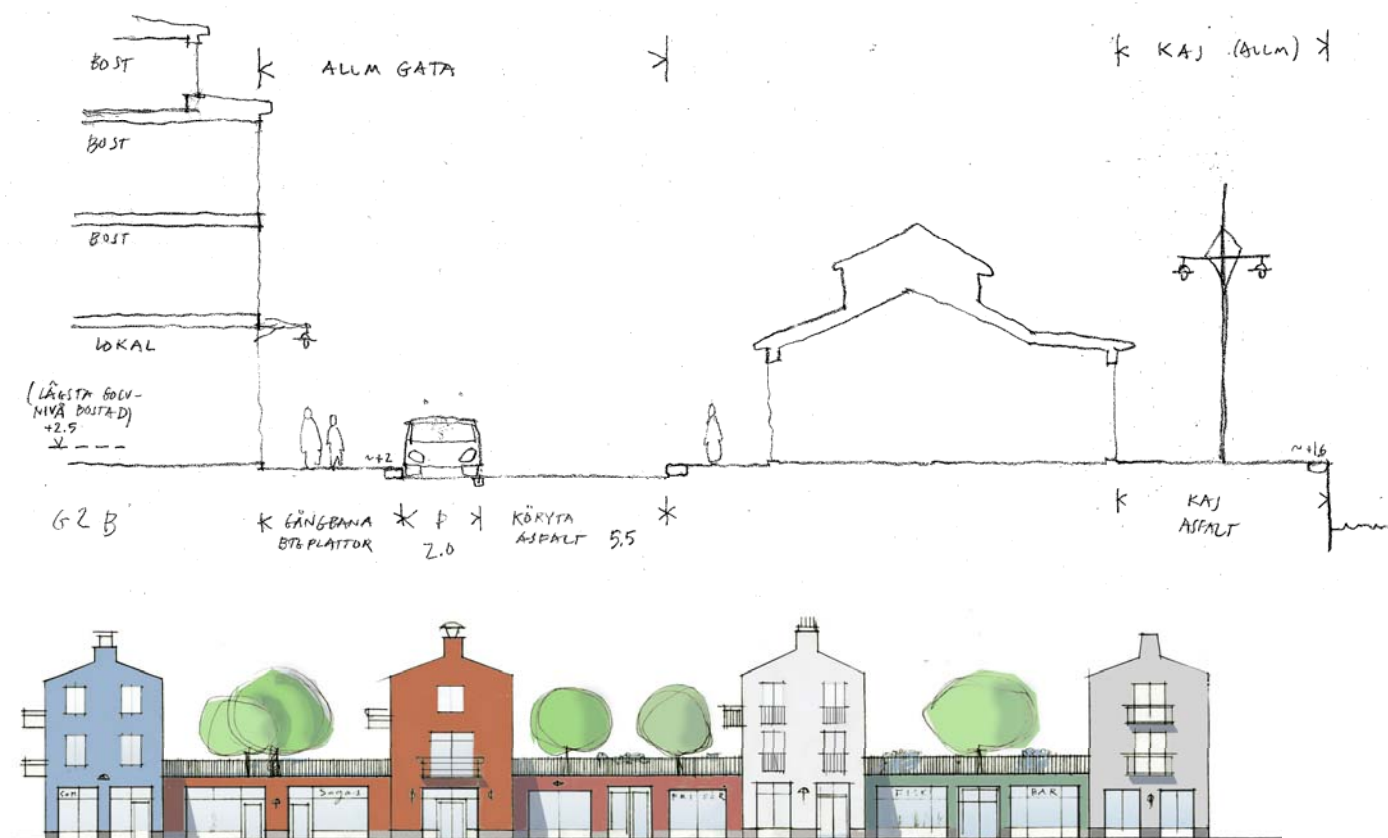
Gångbana, terrasser: betongplattor

Kantsten: borgmästarsten

Kaj: kompl med träbryggor och soltrappa i azobé i västra delen (G3)

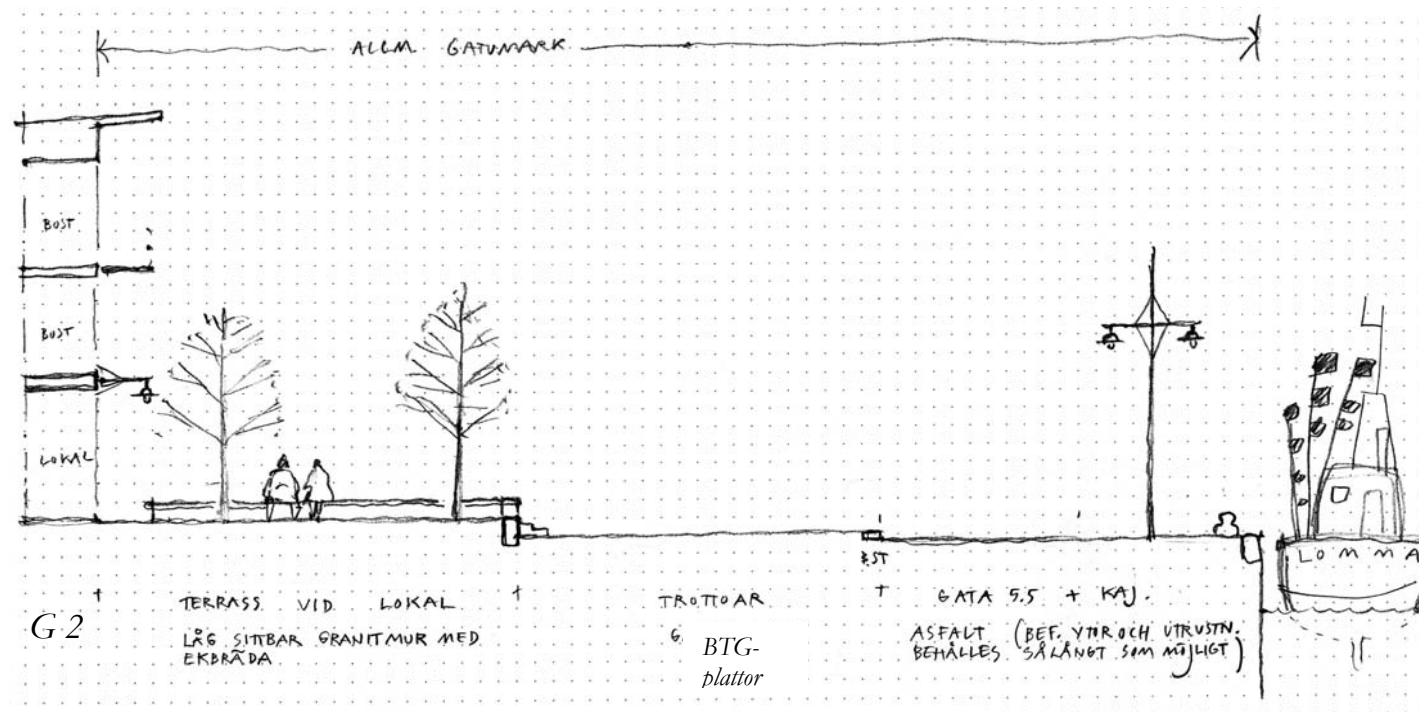
Belysning: stolpbelysning enl typritning

övrigt: sittmurar av granit + ekbrädor el likvärdigt



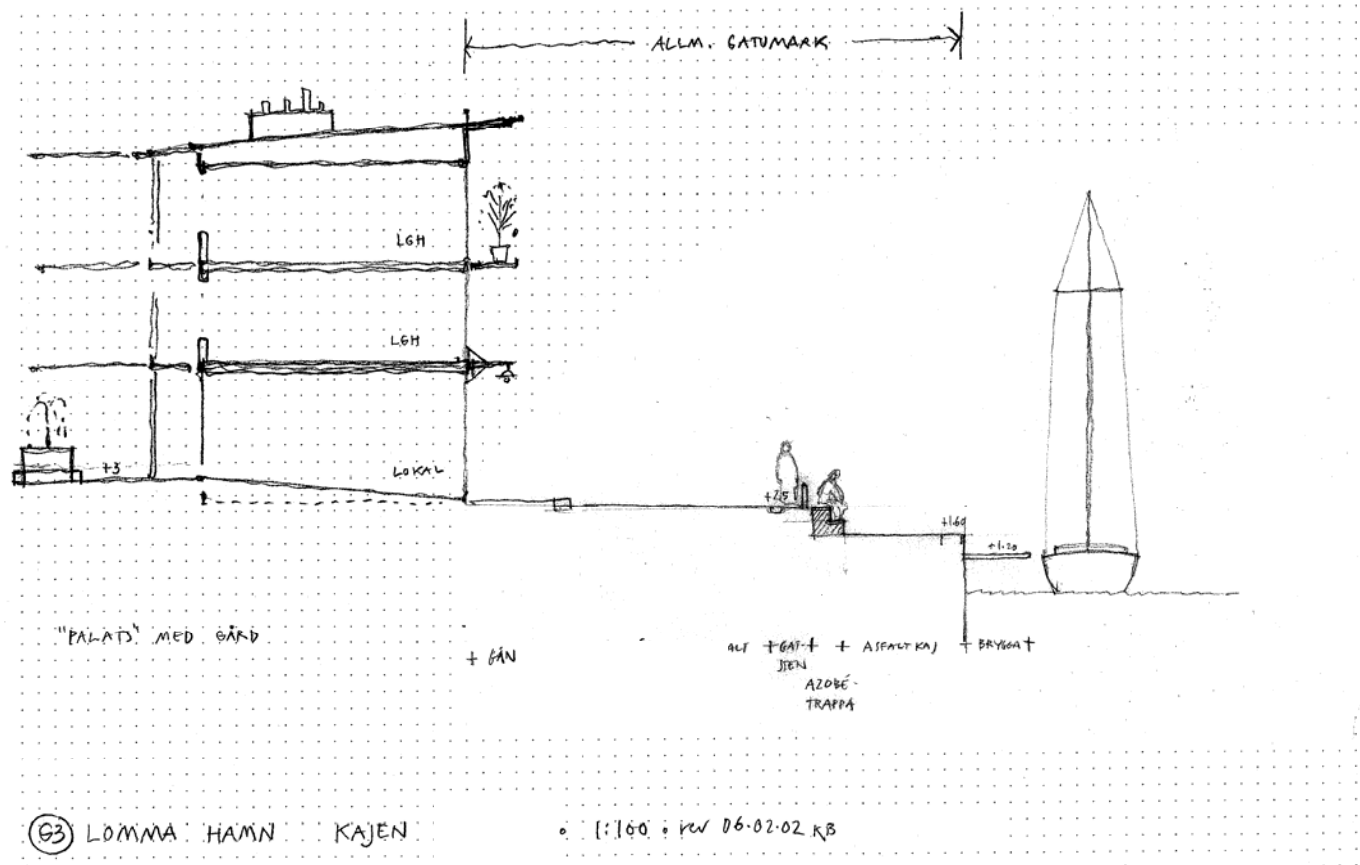
Gavelbus mot kajen med lokaler i mellanbyggnaderna (tidig skiss Brunnberg och Forshed)

Kajgatan, litt G2 – G3 forts.

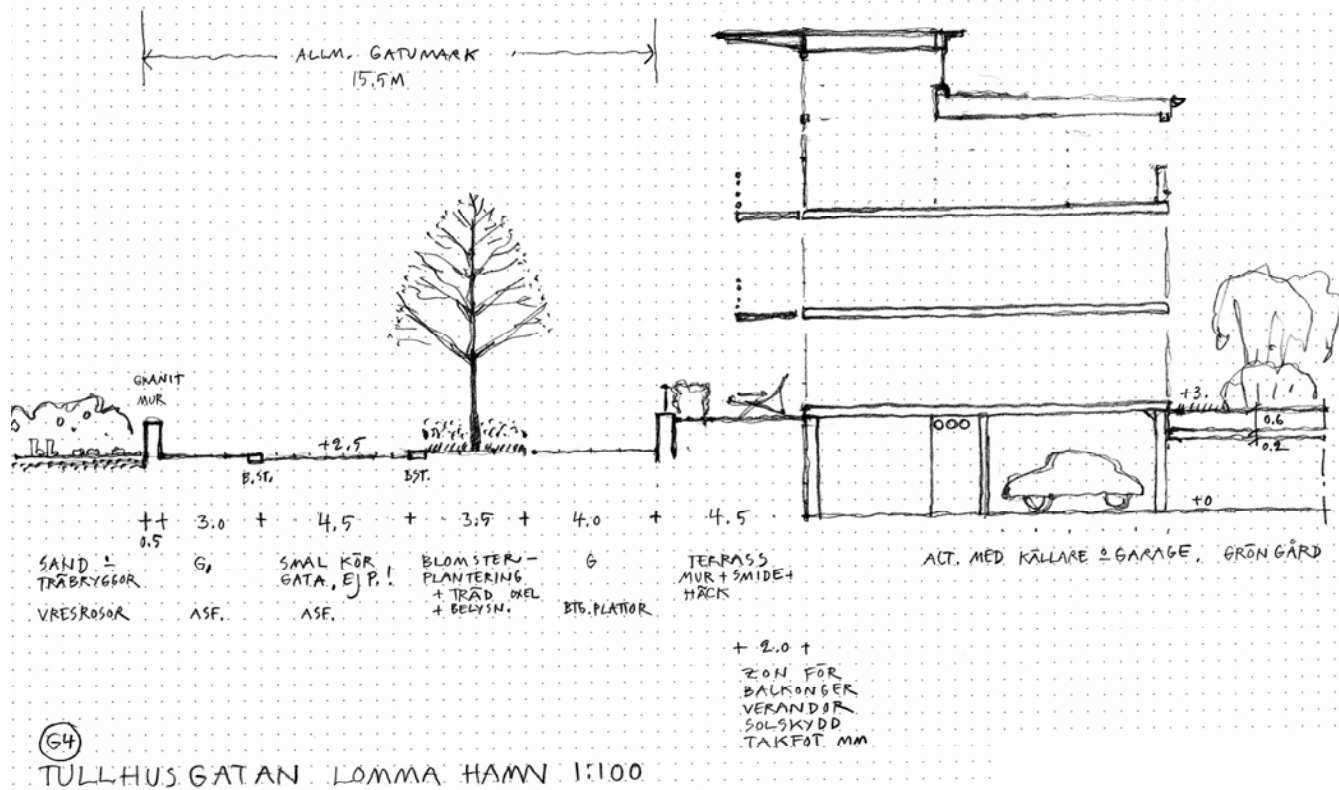


"Palats"

Kajgatan, litt G2 – G3 forts.



Sektion genom Kajgatan – princip för partiet mellan Midskeppsparken och Esplanaden med soltrappa i azobé



Strandpromenaden



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, självskrivna 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 stillsamare 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:

Körtytor: asfalt

Gångbanor: enkla kvadratiske betongplattor; stråket närmast stranden asfalt

Kantsten: borgmästarsten

Plantering: oxel i gräs/blomsterplantering

Mur i granit

Belysning: stolpbelysning enl typritning



Flerbostadshus vid Strandpromenaden

Tullhustorget, litt G4b

Den plats som bildas i hörnet mellan Kajgatan och Strandpromenaden 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

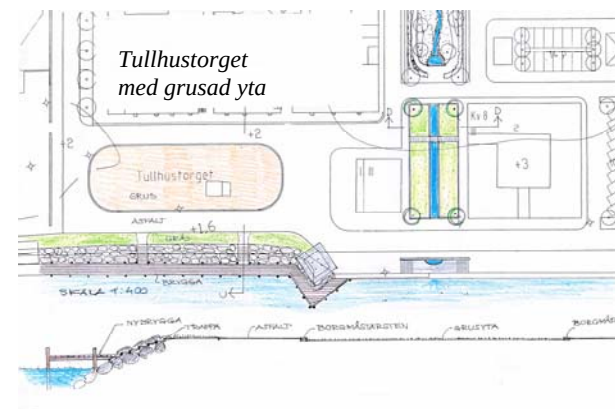
Torgyta: grus

Kantsten: borgmästarsten

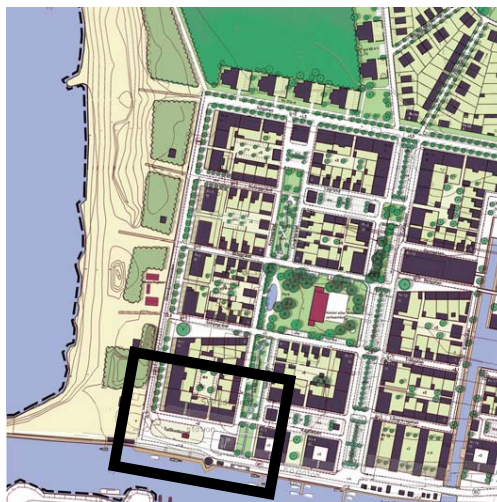
Belysning: vägghängd + stolpbelysning enl typritning

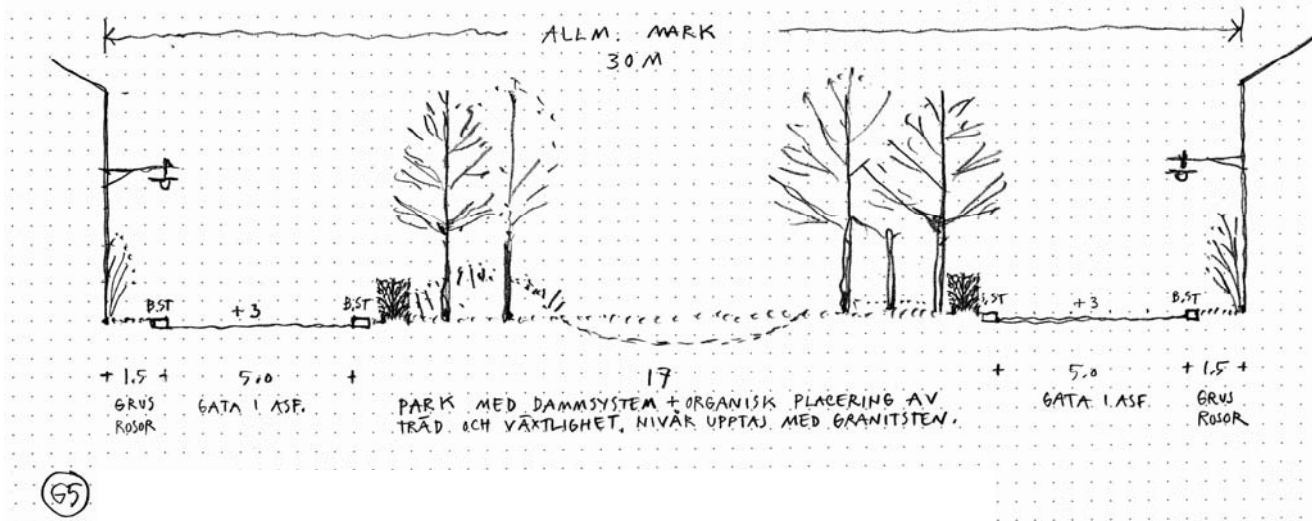


Flerbostadshus vid Tullhustorget



Sektion genom brygga och torg





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.

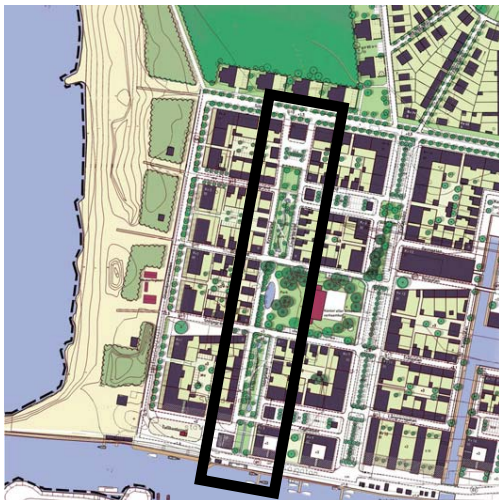
Om ån inte någon kanal kan även detta stadsrum bli ett vattenrum, men av annat slag. Dagvattnet kan samlas upp och via pumpning få en roll i ett levande vattenspel som sträcker sig från norra änden tills vattnet tas emot i ån. Den lutning åt ömse håll parken har genom markhöjningen i mitten kan antingen 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 är enkelriktade med några inbördes kopplingar.

Den södra delen utformas i samarbete med SLU Alnarp 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 sykomorlön som karaktärsträd men även al och ask förekommer. I kvarteret söder därom finns en bok och två ståtliga oxlar som förutsätts bevarade och som med sina kronvolymers 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:

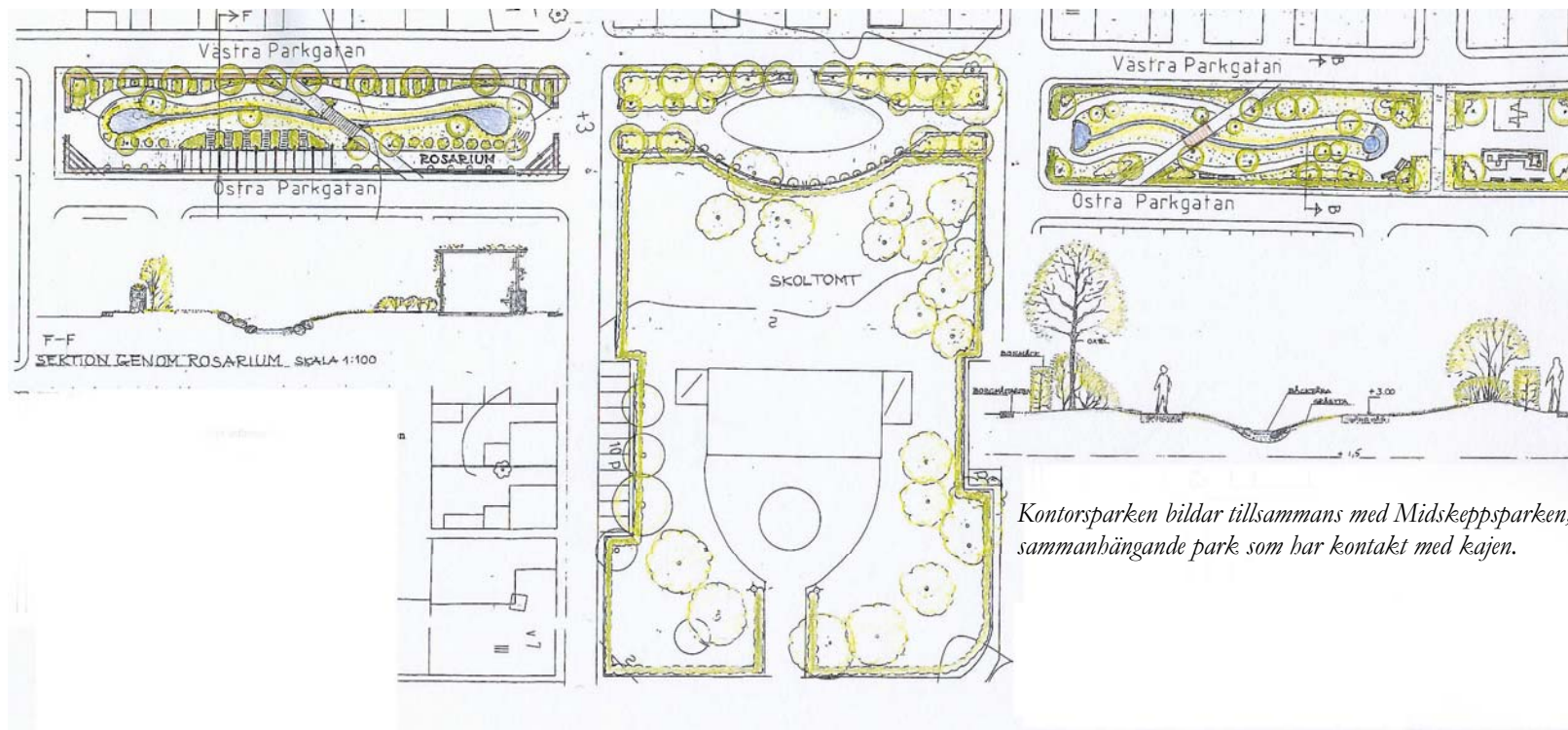
Körytor: asfalt

Sidoremsor/gångbanor: grus

Kantsten: borgmästarsten

Plantering: träd i gräs (trädslag spec senare), inramning av klippt bokhäck

Plats vid kajen: se bl a bild



Kontorsparken bildar tillsammans med Midskeppsparken, inklusive Rosariet, 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 rännal, 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. Där större gc-stråk korsar markeras korsningen i gatubeläggningen.

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

Material:

Körtyr: asfalt

Parkeringsytor (kvartersmark): grus med bårder av storgatsten

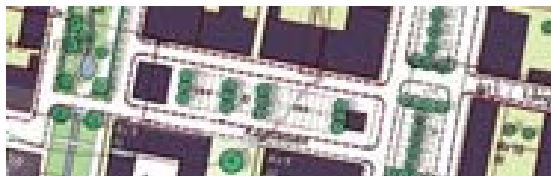
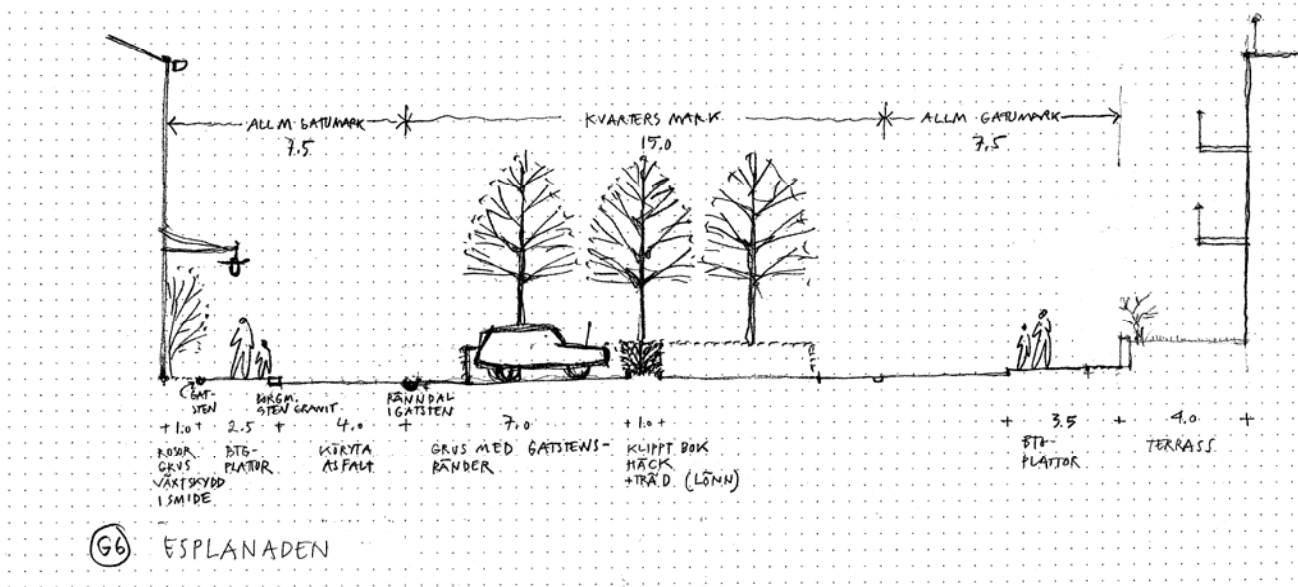
Rännal: tre rader (delvis snedställd) storgatsten

Kantsten: borgmästarsten

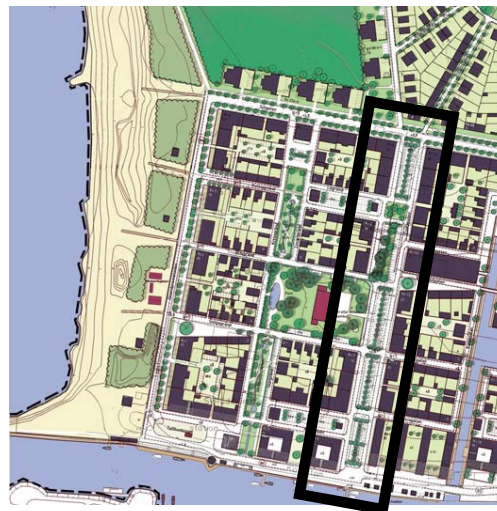
Gångbanor: enkla kvadratiske betongplattor

Sidoremsor: grus, avgränsat mot gångbana med kant av storgatsten

Plantering(kvartersmark): klippt bokhäck, (sykomor)lön; bef träd bevaras



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 och torgen, 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. Förutsättningen är att vattenkvaliteten kan säkras och att vattnet är tillräckligt synligt från de omgivande gatorna.

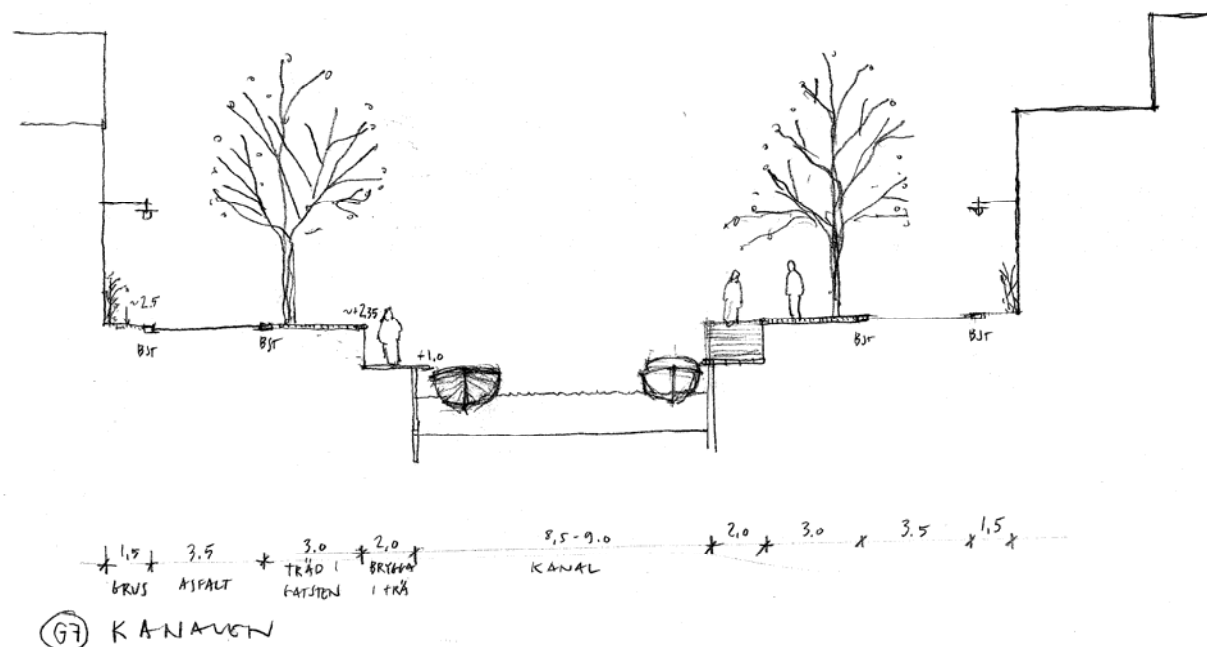
Kanalen med sina båda torg är det viktigaste stadsrummet i denna del av stadsdelen. Kanalen har sin självklara attraktivitet som vattenrum, torgen också viktiga uppgifter som samlade platser och, framförallt kanaltorget, som plats för lek och utevistelse också för barn. Kanaltorget är möblerat med sittplatser och också en naturlig plats för konst.

Den södra delen av kanalen är grävd och i öppen kontakt med ån, den norra delen är en konstvattendamm med vattenytan nära gatans nivå. Mellan de två delarna, vid bron söder om Kollergångstorget, faller vattnet, pumpat till den högre dammen, öppet till den lägre nivån.

Kanterna mot kanalen trappas så att en träklädd kaj eller brygga ger möjlighet att gå någon meter över vattennivån. Den högre kajkanten planteras med pil, som hänger över vattnet.

Kanalen är tänkt att kunna användas för tilläggning med småbåtar – roddbåtar och små motorbåtar, jollar. På östra sidan anläggs en flack soltrappa i trä som ger möjligheter att komma ännu närmare vattnet. Eftersom det är åvatten är det dock inte tänkt för vattenlek.

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.



Material:

Körytor: asfalt

Sidoremsor: grus

Kantsten: borgmästarsten mot grusyta, mot planteringsyta och mot stenläggning

Träd vid gator: hängande kronor, ex pil

Kanalsidor, generellt: stödmurar, brygga i trä, trappor i ek

Soltrappan: trädeck på olika nivåer, trä klädd stödmur vid sidan

Kollergångstorget:

Smågatsten med släta hållar

Kanaltorget:

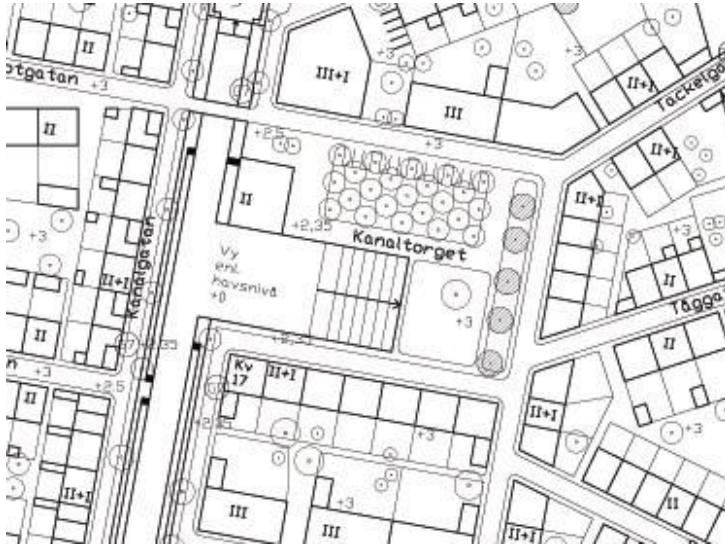
Trädplantering, ex lind, i yta av grus

Parkering i grus med stenbårder

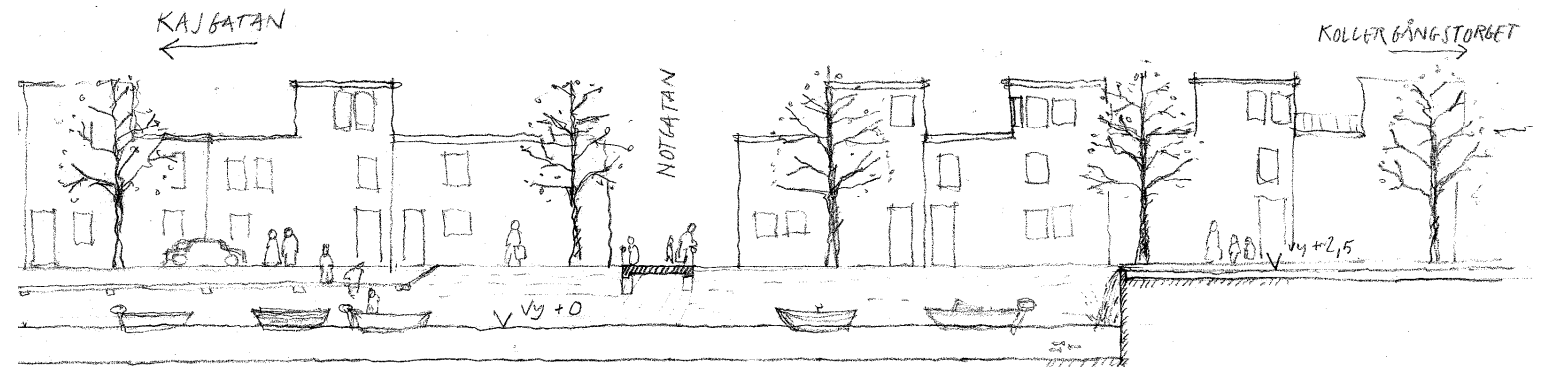
Gräsmatta vid soltrappan

Övriga ytor: smågatsten med släta hållar

Kanalen och torgen, litt G7 forts.



*Bebyggelse kring den nygjorda kanalen
(tidig skiss)*



Längdsektion genom kanalen och vattenfallet norr om Notgatans bro

Hamnallén, litt G8 – G9

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

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

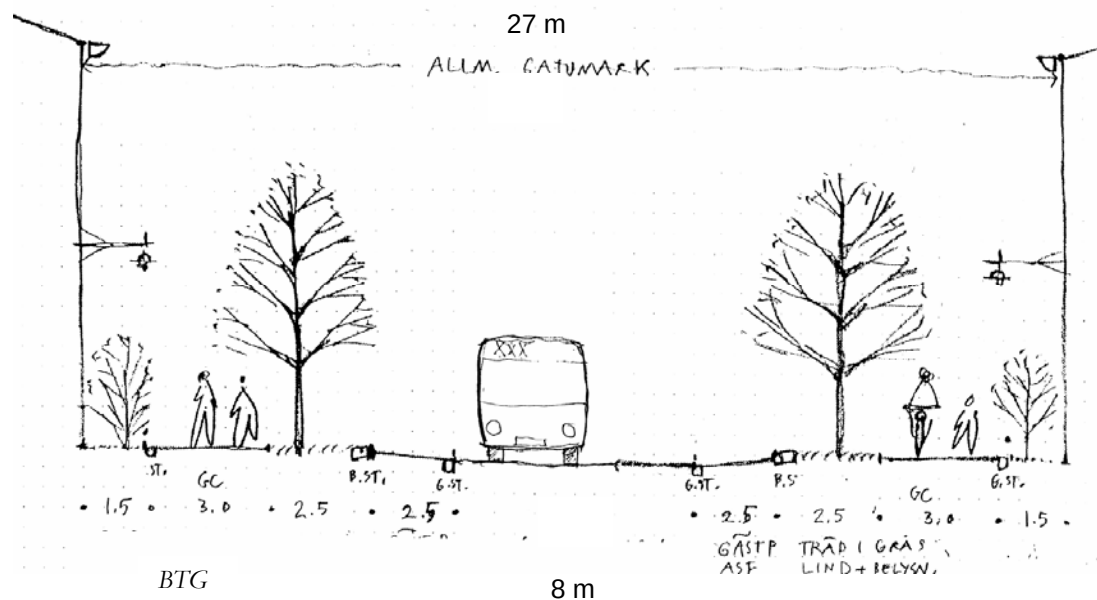
Den är uppbyggd som en traditionell stadsmässigt rak allégata i två partier. Dess riktningssändring markeras av en plats (litt P2) med hållplats och av korsningen med Sjögatan.

Gatusektionens bredd bestäms av trafikfunktionen. Kollektivtrafikstråket, också tänkbart framtida spår-område, som också utnyttjas av biltrafik och med besöksparkering vid sidorna samt gc-vägar på bägge sidor är dimensionerande. Dimensionerande är också möjligheterna att vår och höst transportera båtar till och från den nya uppläggningsplatsen på östra Habo. Till utrymmet för körytor kommer planterings- och grusytor. För att ge en intimare upplevelse av det breda gaturummet – 27 m – är detta dubbelsidigt trädplanterat.

Lind har tradition som boulevardträd och ger en tydligt stadsmässig och rumsskapande karaktär. Relativt litet trädavstånd – 8 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 Varvstorget. Vid korsning med gc-stråk – överordnat i Sjögatan-Disponentgatan och mindre i tvärgatorna – markeras korsningen i gatubeläggningen.



G8 Typsektion, Hamnalléns södra del

Material:

Körytor: asfalt

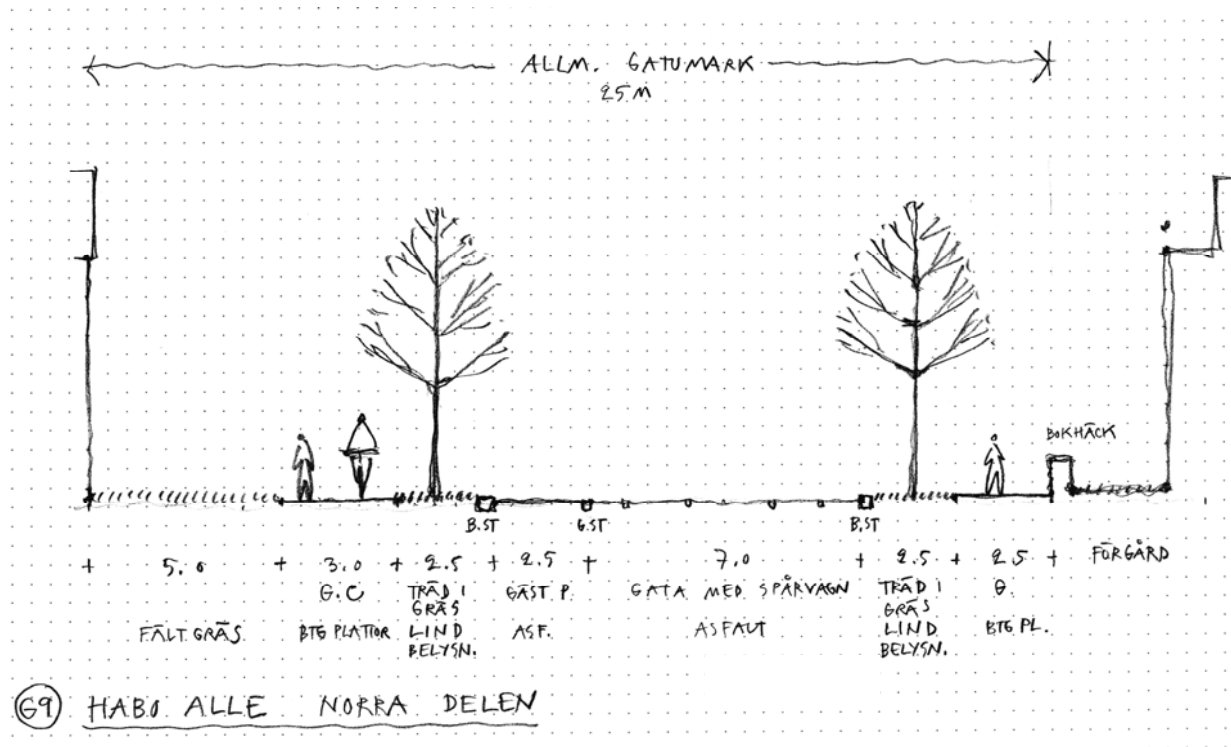
GC-väg: enkla kvadratiska betongplattor

Parkeringsremsa: asfalt, bård av storgatsten mot köryta

Kantsten: borgmästarsten

Plantering: lind i gräs

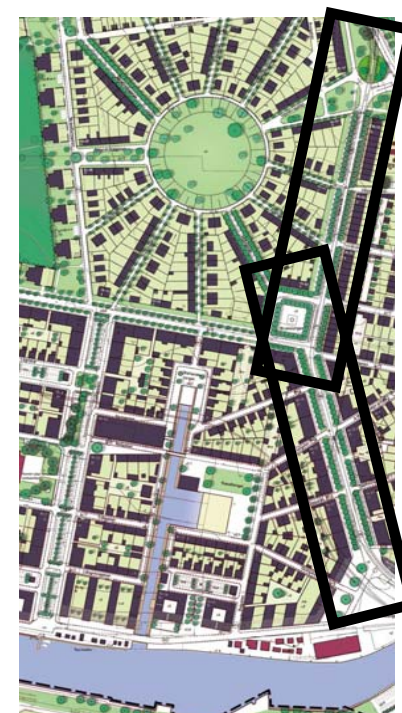
Sidoremsor: södra delen: grus, bård av storgatsten mot GC
norra delen: västra sidan gräs,
östra sidan stöter mot bokhäck
på kvartersmark



Typsektion, Hamnalléns norra del



Korsningen med Södra Västgustavsgatan 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 ramar in av ett grässtråk, som också bidrar till att hävda de mer privata reviren här.

Material:

Körytor: asfalt

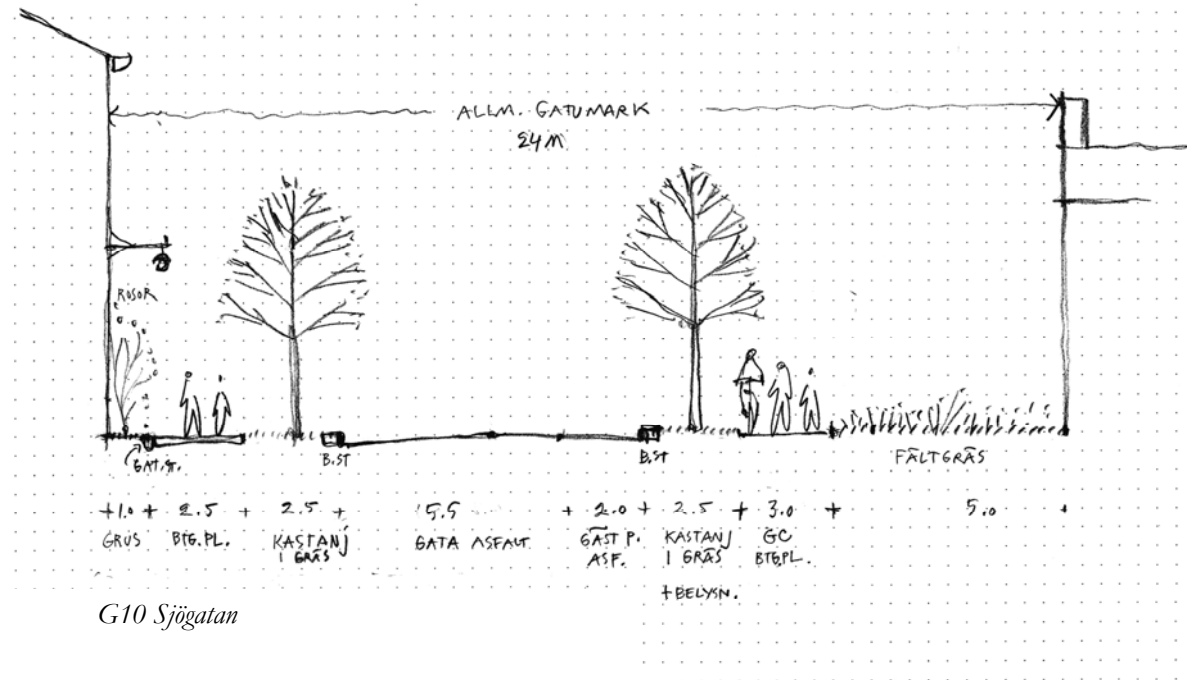
GC-banor: enkla, kvadratiske betongplattor

Kantsten: borgmästarsten

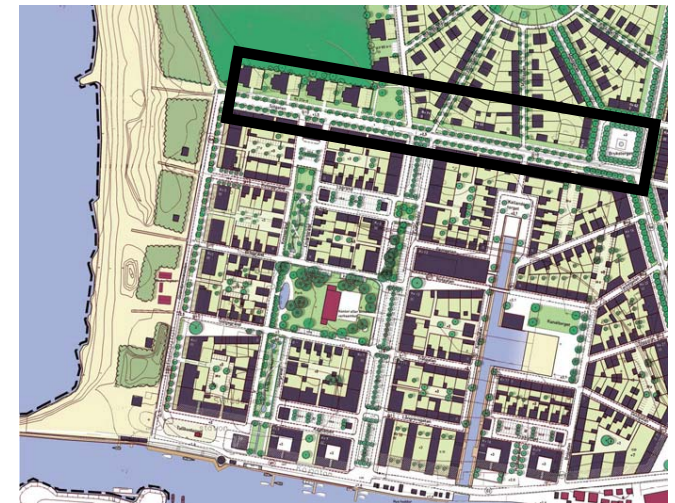
Sidoremsor, söder om gatan: grus

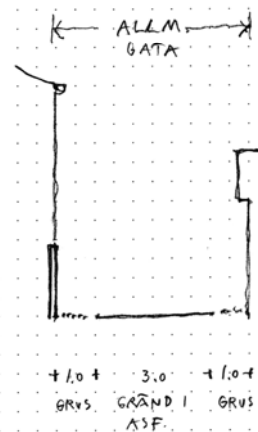
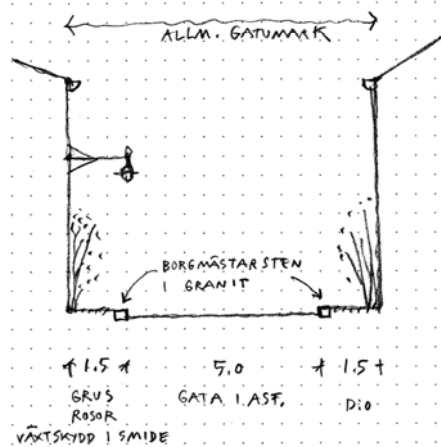
norr om gatan: gräs

Plantering: allé, kastanj, i gräs



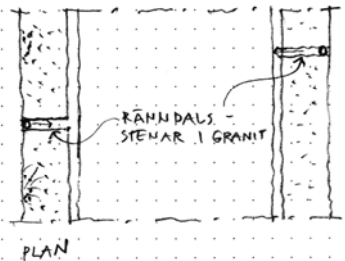
G10 Sjögatan





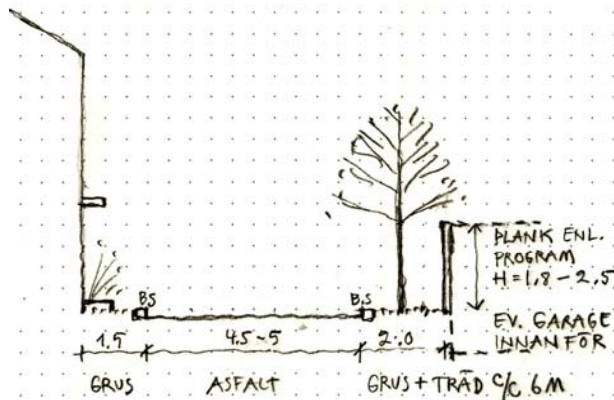
①② 5 M GRÄND

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



①① 8-METERS GATAN

BROVÄXTSGRÄND G11 SPEC.



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" – kantstenarnas 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 avvattnings från husen

Material G 12:

Körytor: asfalt

Sidoremsor: grus



Liderbus 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 eftersträlvade miljön kring den äldre bebyggelsen och dess kompletteringar. Bef. träd bevaras och kompletteras. Med trafik endast till enstaka fastigheter behövs ingen särskild gångytta.

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.

Brohusvägens södra del, dvs den del som är huvudgata i Åkvarteren, kan till sin uppbyggnad närmast jämföras med de små typgatorna litt G 11. Brohusvägen har emellertid större mått – ca 10 m – men utformas i princip som en 8 m typgata men med bredare sidoremsor. Dessa är på denna gata anordnade som traditionella gångbanor, vilket begränsar möjligheterna till t ex utvändiga trappor. Planbestämelse finns att minst 1,5 m bredd av varje sidoremsa skall vara fri från hinder. Gatan är räddningsväg men kan också utnyttjas för tillfällig besöksparkering utan att detta arrangeras särskilt i beläggning eller skyltning.

Material:

Norra delen:

Körtyr: asfalt

Sidoremsor: gräs, trädplantering – bevarad och kompletterad

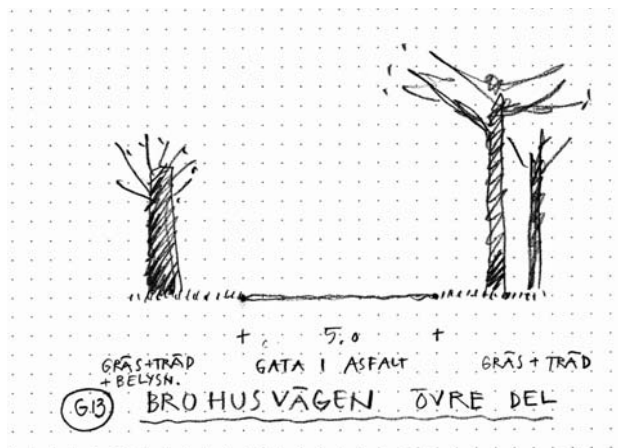
Södra delen:

Körtyr: asfalt

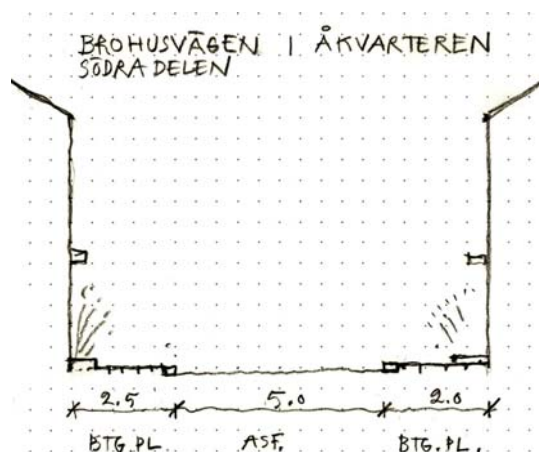
Kantsten: borgmästarsten

Sidoremsor: grus

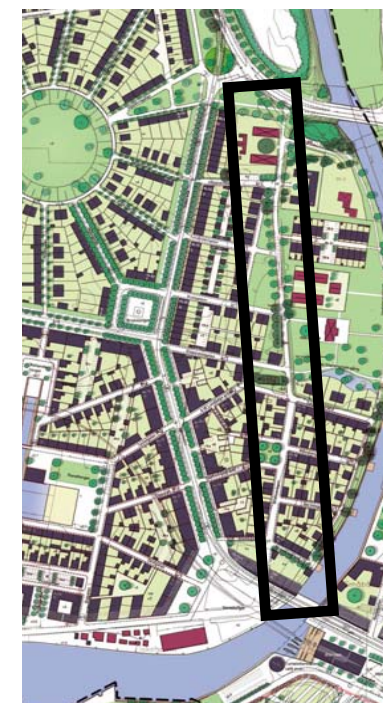
Ränndalar i granit för avvattnings från husen.

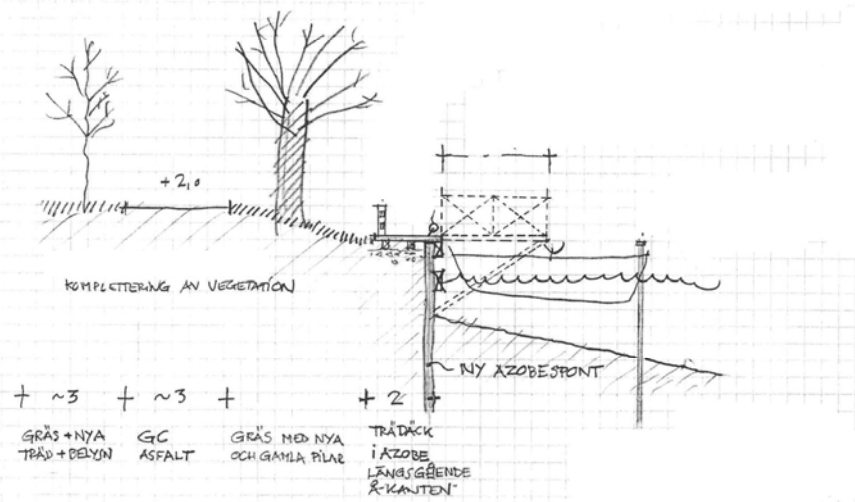


Brohusvägens norra del

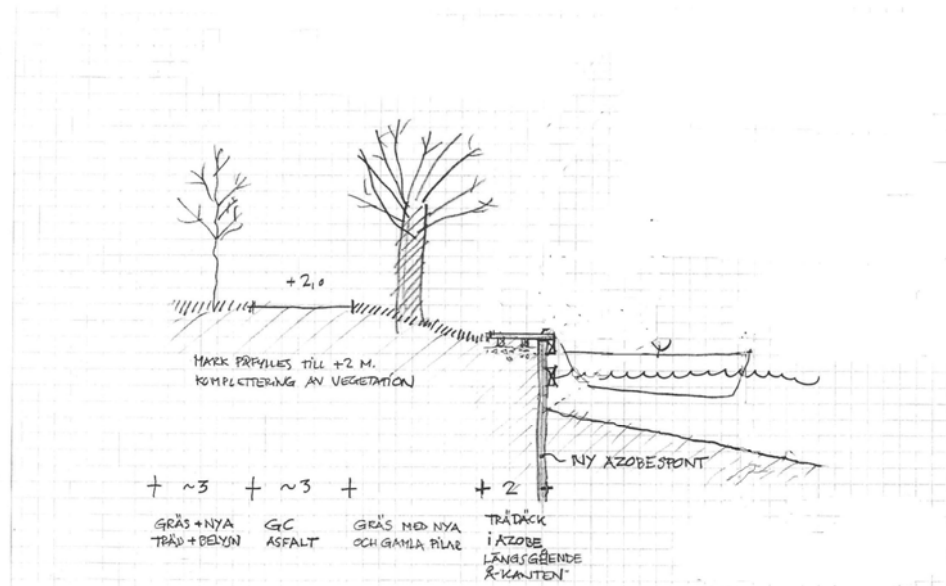


Brohusvägens södra del





Typsektion G14 (södra delen)



Typsektion G15 (norra delen)



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. En smal väg, körbar där detta behövs, anpassas i sin sträckning till de mäktiga befintliga träden – popplar och pilar – och omges av gräs. Trädplanteringen kompletteras med nya träd, företrädesvis pilar, där dessa inte kan skada ledningar och beläggningar.

Den lilla kajbyggnad som finns repareras och kompletteras med gångbräder. På lämpliga ställen vid gränderna i södra delen kopplas den långsgående träbryggan till håvningsbryggor som sticker ut i vattnet ca 3 m. Anordningar för förtöjning samt el- och vattenförsörjning anordnas.

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. Växtligheten kompletteras och långsgående brygga och träkaj anläggs.

Material G14 (södra delen):

Gångyta: asfalt

Sidoremsor: gräs, trädplantering (bef + kompl), pil
Längsgående träbrygga, spont, azobé, håvningsbryggor vid gränderna

El och vattenautomater c/c 20 m med toppbelysning
Akterförtöjningspålar i galvat stål c/c 2,5 m, förtöjningsringar

Material G15 (norra delen):

Gångyta: asfalt

Sidoremsor: gräs, trädplantering (bef + kompl)
pil, poppel och övr lika bef

Längsgående träbrygga, spont, azobé



Gatorna vid runda parken litt G16-18, 21, 22

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 gångtytor. De bredare gatorna har planterade mittremsor för att markera de smala körbanorna med syfte att hålla hastigheter nere. Mitt på Strandfuregatans sträckning öster om Strandfurett anläggs en liten cirkulationsplats med samma syfte. De små gatorna med endast en smal hårdgjord köryta kompletteras med körbar gräsarmering vid sidorna för att kunna bära räddningsfordon. Av samma skäl måste planteringen medge 6,6 m hindersfri bredd.

Material:

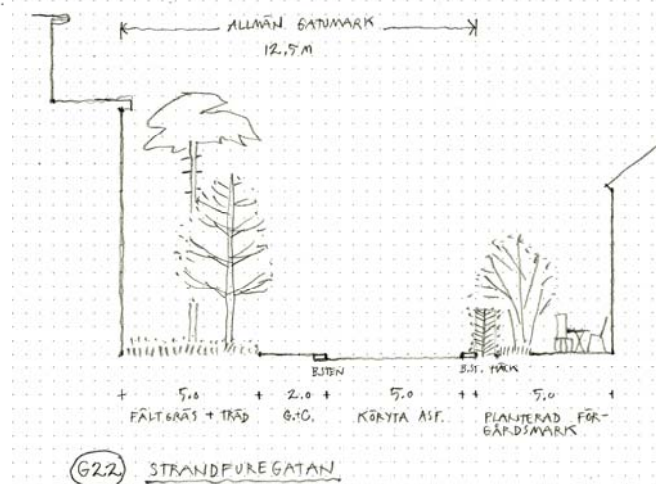
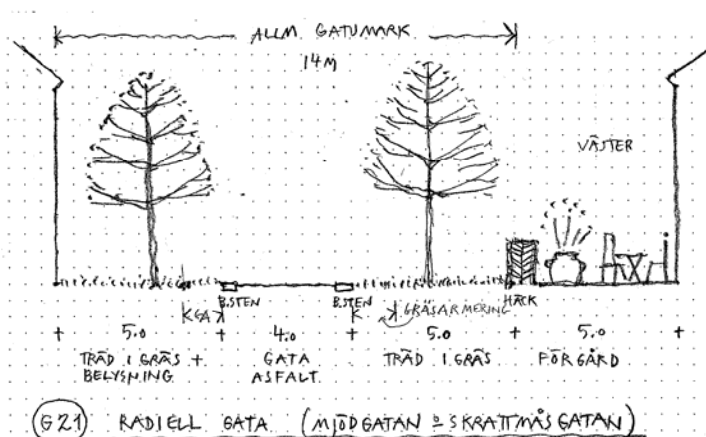
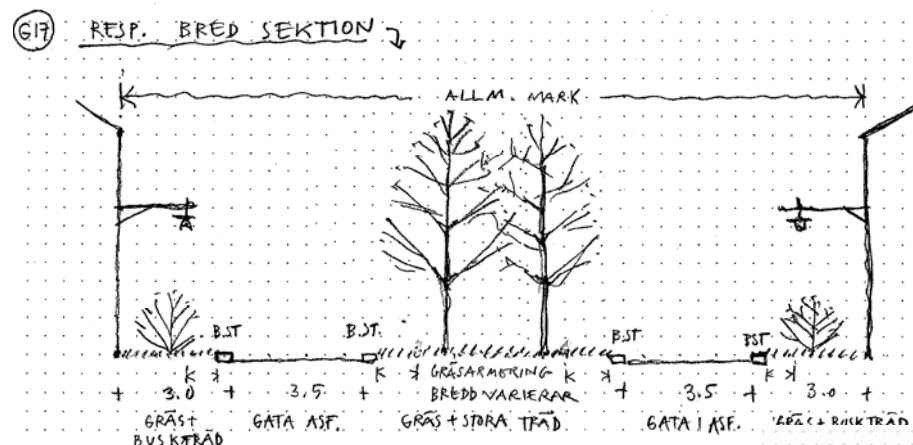
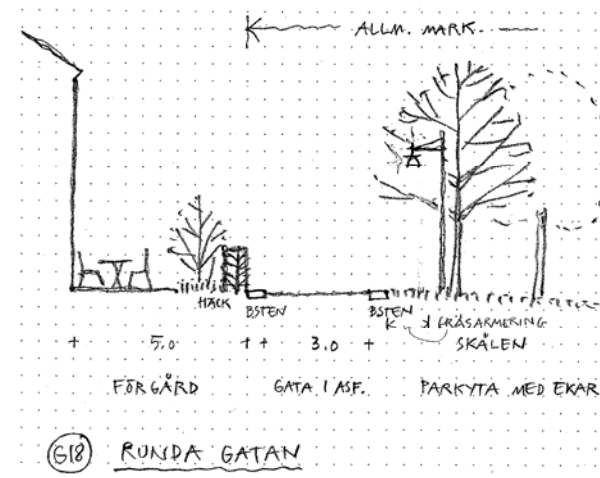
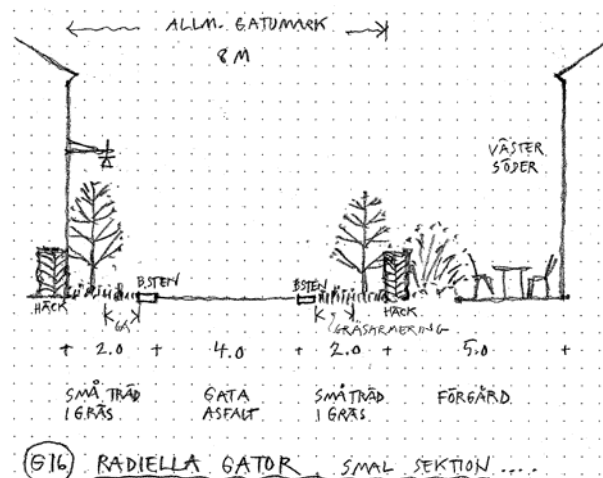
Sidoremsor (G16): gräs med plantering av mindre träd (ett karaktärsträd för varje gata)

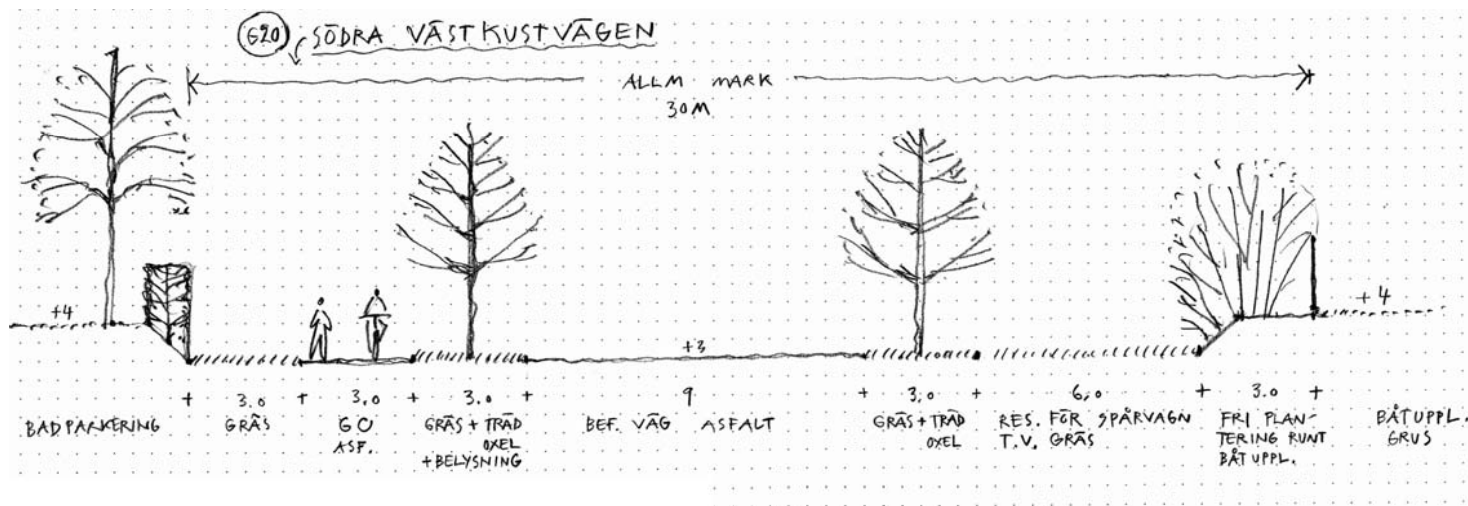
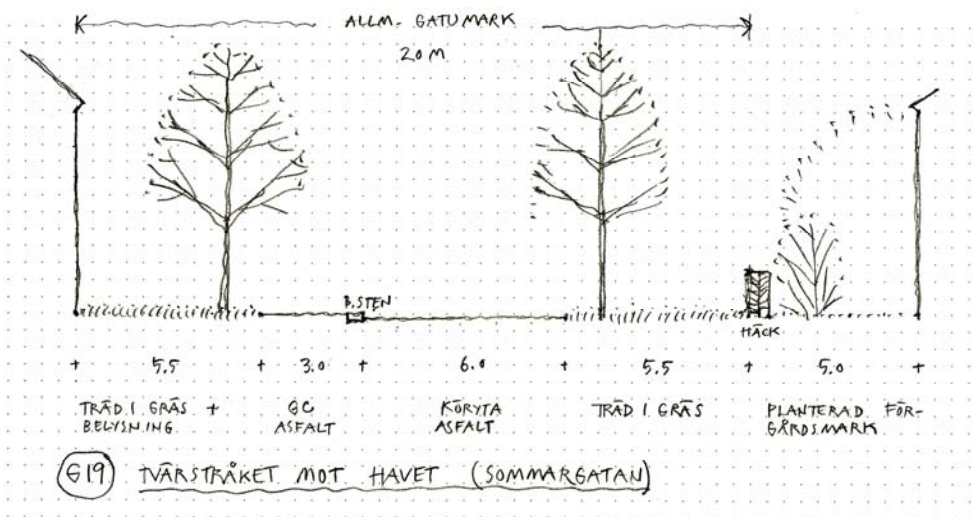
Sidoremsor (G17): gräs med plantering av buskträd

Sidoremsor (G21, G22) gräs med trädplantering

Sidoremsor, generellt: gräsarmering, kompl av köryta upp till 6,6 m bredd

Mittremsa (G17): gräs med större träd (ett karaktärsträd för varje gata)





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/båtopplägningsplatsen 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 båtopplägningsplatsen

Träd: G19: spec senare

G20: oxel

Sandskogen, litt P1

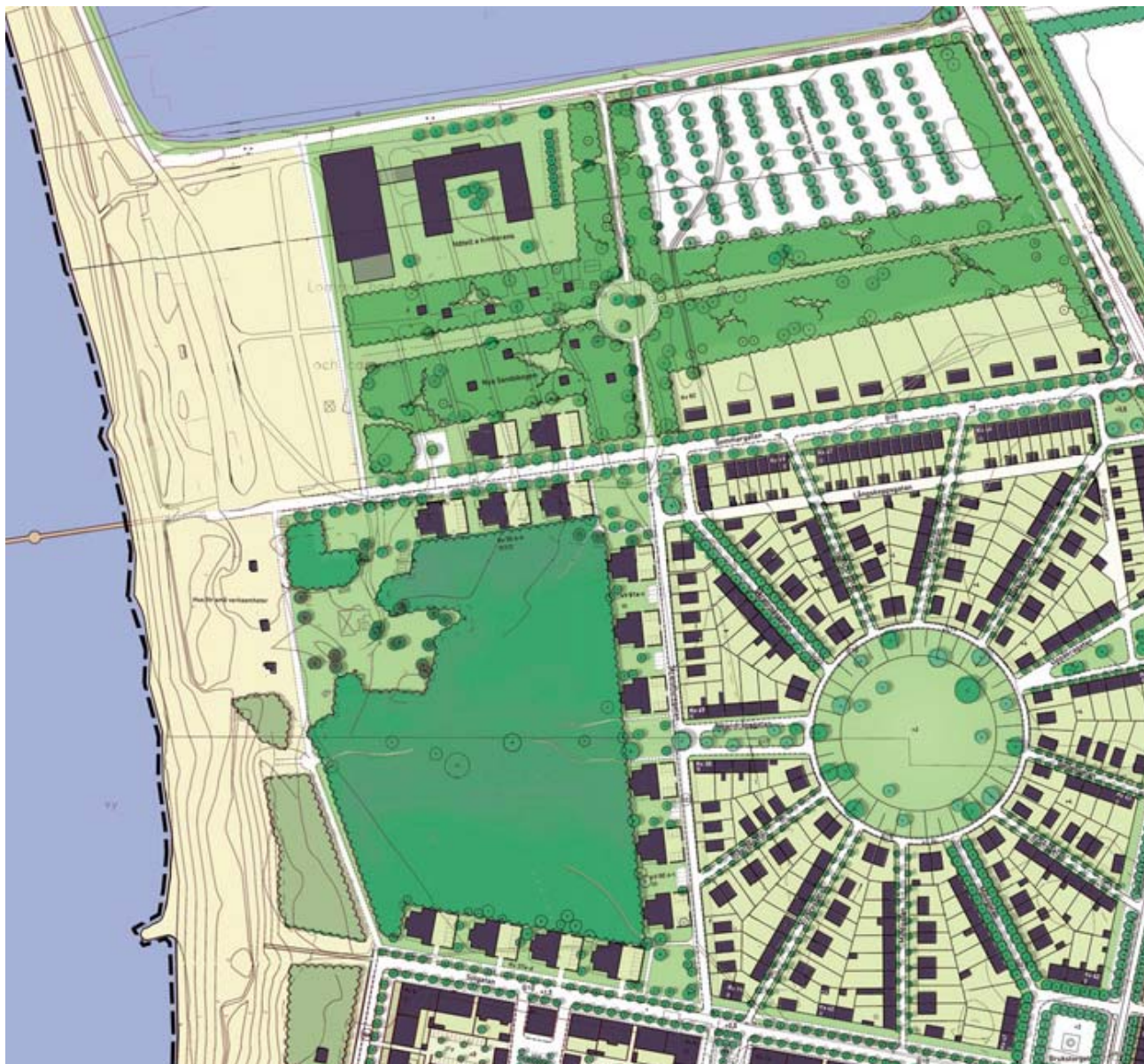
Norr om Strandfurett och bebyggelsen runt runda parken planteras såsom komplement till furett en ny rekreativ skog. Både till karaktär och användning skiljer den sig från furettens mer enhetliga och vilda växtlighet men ändå med naturkaraktär.

Den nya Sandskogen innehåller en större blandning av växtlighet med större inslag av lövträd och buskar. Den blir också mer varierad med växlingar mellan tätare partier och öppna gläntor och allmänt sett mer öppen för utblickar under trädkronorna – också mot stranden.

Den rymmer också småstugor för övernattnings, spridda i skogen. Dessa är knutna till en ev framtida hotellanläggning i västra kanten av planeringen. Även om denna har utblick över Öresund är den indragen från stranden så att det nuvarande strandskyddsområdet påverkas så lite som möjligt – anläggningen är lagd på mark som redan idag är ianspråktagen för bebyggelse. Sandskogen kantas också av bebyggelse i söder – strandvillor norr om Strandfurett och friliggande hus längre österut.

Sandskogen ingår i ett grönt stråk, som börjar med Strandfurett och fortsätter på andra sidan Södra Västkustvägen i östra delen av Habofältet. På detta sätt är den både en del i ett promenadstråk, som sträcker sig långt utefter kusten, och en spridningskorridor för växter och djur. Öppningarna genom bebyggelsen in till Strandfurett och Sandskogen är tilltagna så att man när man rör sig mellan de olika gröna områdena hela tiden är omgiven av grönska.

Sammansättningen av växtligheten i Sandskogen kan ge karaktär åt olika partier med skillnad mellan zonen närmast stranden och brynen åt andra håll respektive planterings inre. I partiet närmast stranden planteras salt- och vindtåliga tåliga arter såsom bergfur, havtorn, lönn, al, silverbuske och pil. I öster mot Södra Västkustvägen kan karaktären bestämmas av växter som ger blomning och frukter, t ex vildapel, rönn, slån, fågelbär och hassel. I det inre kan mer robusta karaktärer skapas med t ex avenbok, ek, benved och skogstry medan brynen får karaktär av vildrosor, häg och gullriss. Tall står för enstaka inslag i helheten. Efterhand kan ört- och lökväxter inplanteras.

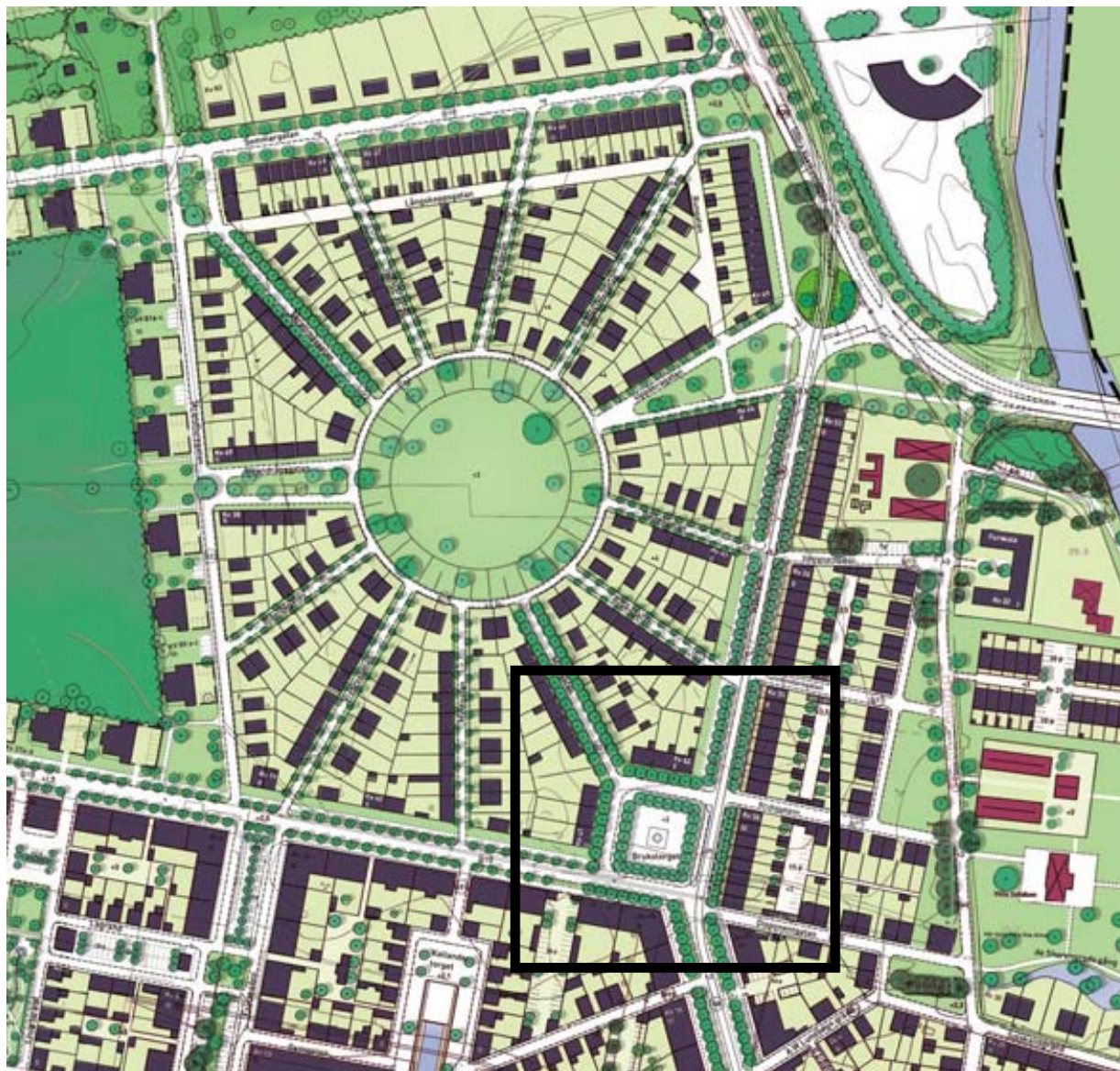


Brukstorget, litt P2

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 pilträd ger naturlig anvisning för platsen vid Disponentgatan/ Solskensgränd. Här växlar också gång- och cykelstråket sträckning i sidled och mynnar i Sjögatan (den tidigare Eternitgatan). Platsen är också en förmedling av kontakten mellan det inre gatunätet och parken söder om Villa Solsken.

Platsen kan också rymma en liten byggnad i sydöstra hörnet för flera stödfunktioner till boendet: nätstation för el, station för källsortering och plats för hushållssopor för närliggande bostäder. Det är mycket viktigt att byggnaden svarar mot platsens kvaliteter med t ex anknytning till utformningen av närliggande hus och i samspel med grönskan. Byggnaden måste framträda som fullvärdig byggnad i paritet med grannhusen och inte som uthus.

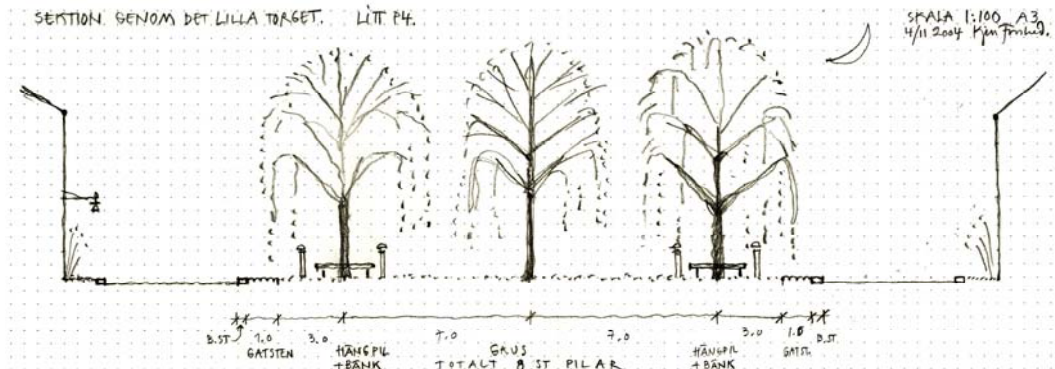
Pilarna bevaras och kompletteras vid behov. De omges av gräs på den nuvarande marknivån, d v s något försänkt i förhållande till de höjda omgivande gatorna. Platsen omges av borgmästarsten och fyra runda, kraftiga stenpollare mot asfaltytorna.



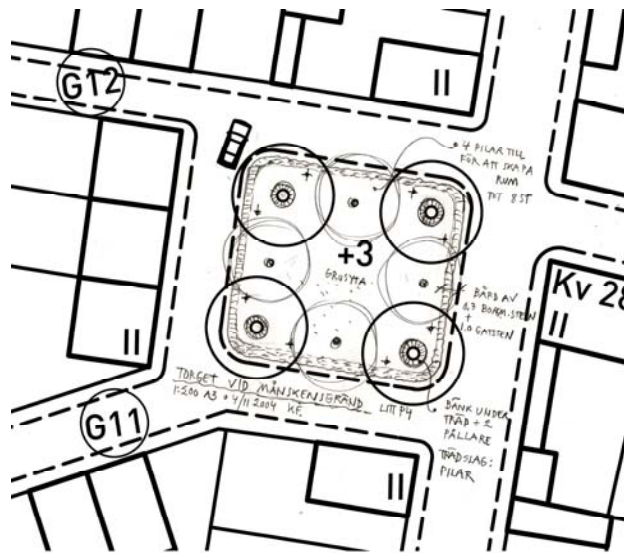
Platsen vid Disponentgatan med befintliga popplar och en ny byggnad med bl a källsortering för hushållen.

Platsen centralt i Åkvarteren, litt P4

Strax söder om parken vid villa Solsken, inne i bebyggelsen, tillkommer ytterligare en plats som med sin plantering med åtta träd av hängpil markerar sig som ett litet stadstorg. Hårdgjorda partier med grus ramas in av borgmästarsten och en rad smågatsten. Sittmöjligheterna ges en klassisk torgutformning och arrangeras i samspel med träden.

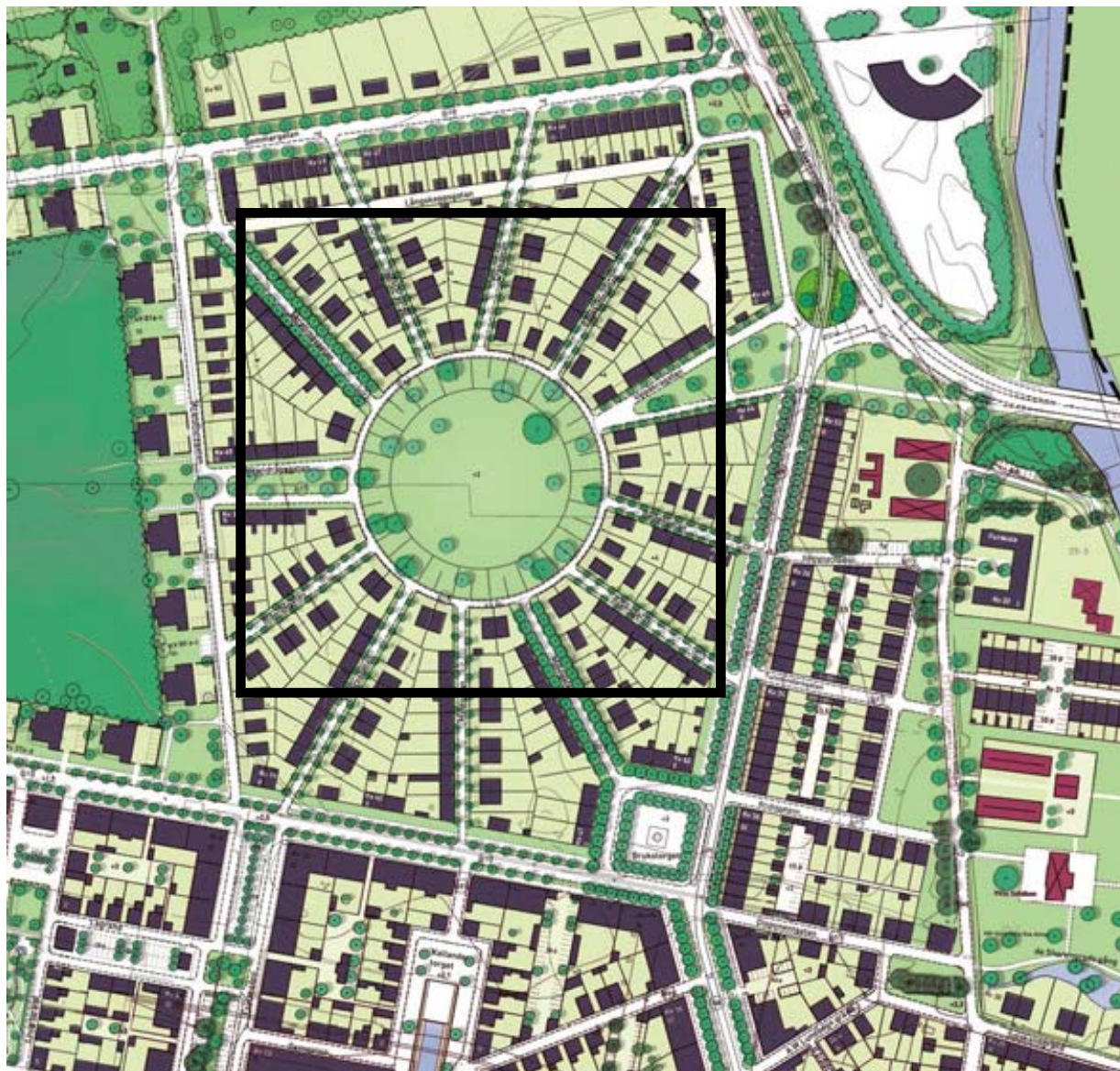


Sektion genom platsen



Plan genom platsen centralt i Åkvarteren





Runda parken, litt P5

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 – även om den har en så liten bredd att den inte inbjuder till allmän trafik. 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 P6

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 avvattningskanal 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 vattenspiegel. Den befintliga växtligheten kompletteras.





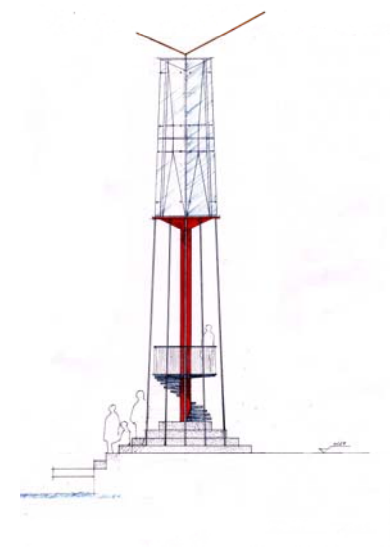
Stranden, litt P7

Stranden är en av Lommas viktigaste tillgångar i rekreativ miljö. 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 Strandpromenadens anlagda gångväg. Längre norrut följer strandstråket mer naturliga 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.



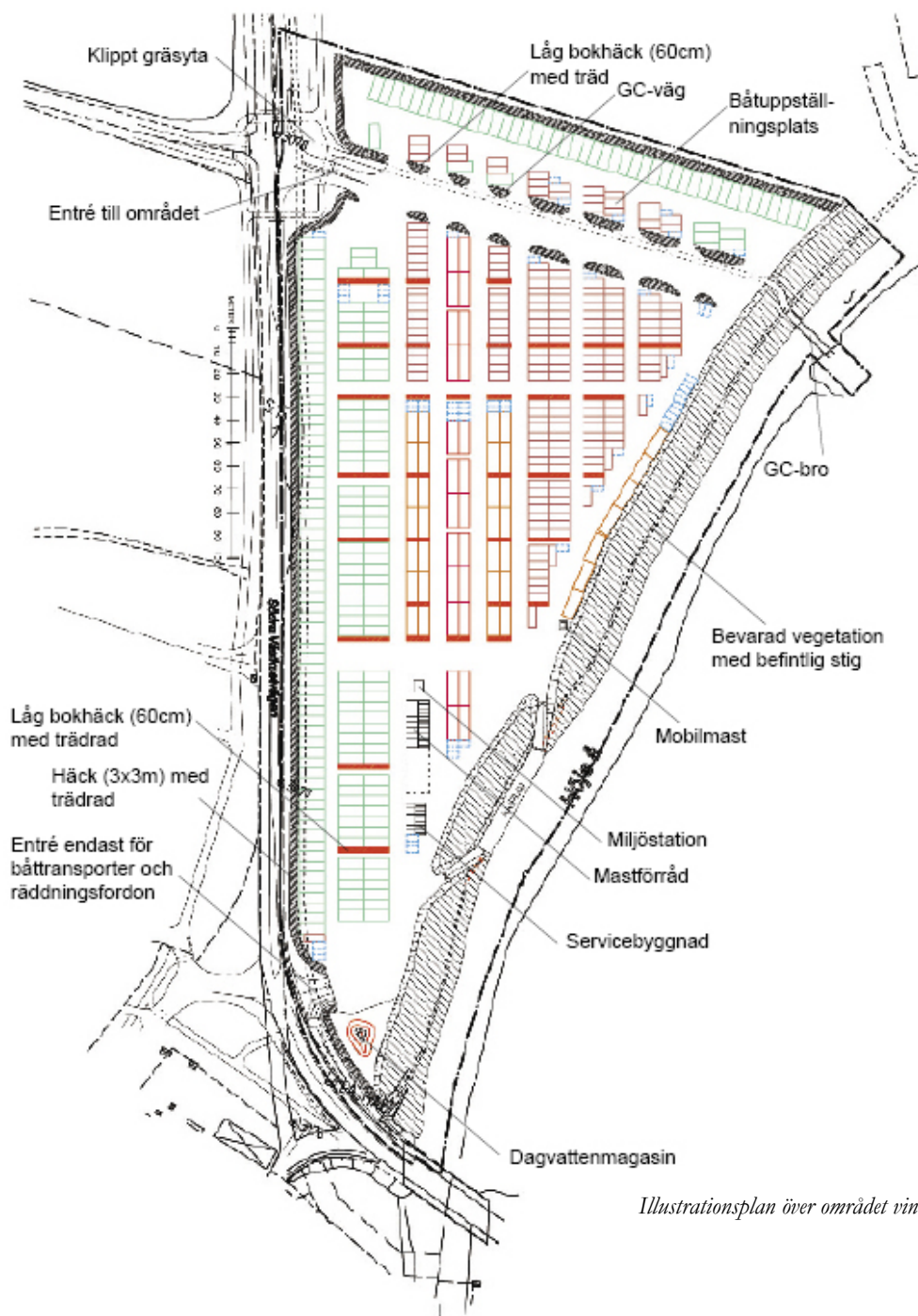
"Lomma utkik" - idé Leif Bolter

Båtuppläggningsplats och sommarparkering

Platsen för vinterförvaring av båtar fyller även en funktion som året runt-parkering för friluftsliv, sommarparkering för besökande till stranden samt idrotts- och friluftsområden. Den stora vegetationsvolymen längs Höje å bevaras och kompletteras. Stigen längs ån är viktig såväl som rekreationsstråk som för naturupplevelse och bevaras i befintligt skick med avseende på material och sträckning.

Längs S. Västkustvägen, samt som en avgränsning mot norr, bildar en häck med träd en kraftfull och elegant inramning av vegetation. Art för häck och träd är bok (*Fagus sylvatica*). Tanken är att häcken i färdigvuxet tillstånd är 3 meter bred vid basen och 3 meter hög. En trädallé (*F. sylvatica*) planteras i häcken (cc 10-12m). Häcken fungerar som en tydlig kantmarkering av området och tar upp höjdskillnaden mellan båtuppläggning och väg, samt skapar ett sammanhållet intryck sett från vägen. Häckens strikta linjer spelar väl mot vägens linje och trädgårdsvegetationen väster om Södra Västkustvägen. Häcken kommer även att bilda en visuell övergång till befintlig vegetation vid ån. Samtidigt utgör den, som vegetationsvolym, en länk mellan strandfurett vid havet, den nya trädgårdsstaden och vegetationsvolymen längs ån och i förlängningen kyrkofurett, något som gynnar såväl insekts- som fågellivet i området.

Områdets disponering med avseende på uppställningsplatser, gatubredder, vändradier och placering av byggnader inom området är studerat ur landskapsbildssynpunkt, men även ur trafiksynpunkt för optimalt utnyttjande av marken. Låga häckar (60cm) med träd hjälper till att skapa rumslighet och dela av området i olika kvarter. Man kan via nord-sydgående gator och den öst-västliga lokalgatan som logistik-”motor” enkelt ta sig dit man behöver inom området,



Illustrationsplan över området vintertid

både med båtar på lastbil inom hela området och med trailer söder om lokalgatan. Områdets norra del om-
disponeras sommartid till sommarparkering, i den
södra delen ordnas uppställning för båtvaggor mm. på
ett ordnat och propert sätt. Markmaterialet inom
området ska vara grus.

Dagvatten inom området tas omhand lokalt och leds
till en ny damm i områdets södra spets.
Placering av mobilmast inom området sker på ett
sådan sätt att masten inte hamnar mitt i siktlinjen då
man blickar mot området från kringliggande vägar
och gator. Masten placeras nära uppvuxen vegetation
i områdets östra, mittersta del.

Inom området ryms flera byggnader; miljöstation,
mastförråd samt servicebyggnad.



Sektion genom Södra Västkustvägen mot norr, sommartid



*Sektion genom Södra Västkustvägen mot norr, vintertid
Samma vy som i bilden ovan men vintertid skymtar båtarna ovanför bokbäcken*



Sektion genom gångvägen längs Höje å, sommartid

Material:

Markmaterial inom området: Grus/Makadam el. motsv.

GC-väg genom området: Betongsten anpassad för tung trafik med betongkantstöd. Storlek 210x105 i fiskbensmönster.

Entréer samt ramper till kaj: Asfalt.

Plantering mot S. Västkustvägen, längs områdets norra del samt inom området förekommande planteringar:

Häck samt träd *Fagus sylvatica* FK Gottåsa E, Bok. Häckplanter kvalitét co/kl 100-125.

Trädplanter kvalitét 3x ompl 10-12.

Bokhäckars planteringsytor kantas av klippt gräs.



*Sektion genom gångvägen längs Höje å, vintertid
Samma vy som bilden ovan men under vintertid då området används för båtuppläggning*

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 kajmyningen

B3: norra bron över kanalen

B4: gc-bron vid Fladängen

B5: gc-bron vid båtuppläggningsplatsen/idrottsområdet

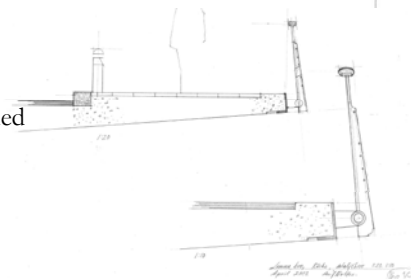
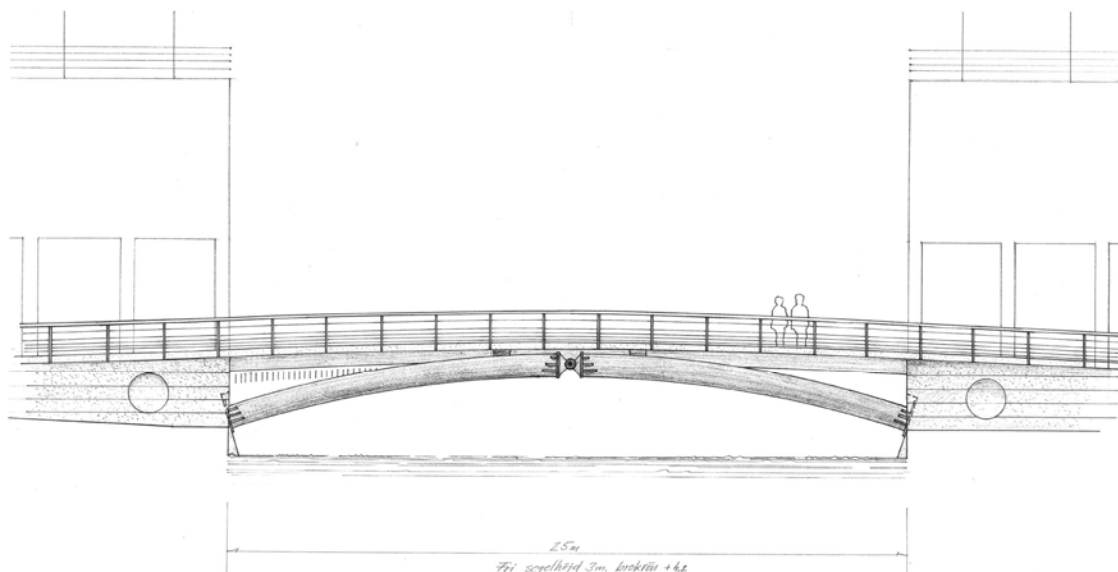
I så stor utsträckning som möjligt utformas broarna med ett tydligt släktskap med liknande räckesdetaljer etc.

B1

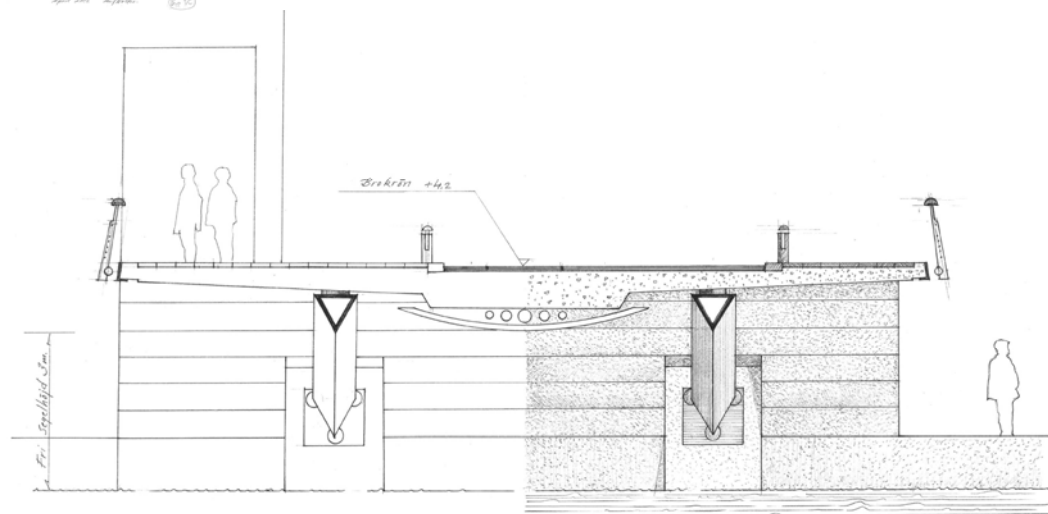
Utformningen av bron vid Hamntorget har två begränsningar. Den ska medge en segelfri höjd om 3 m. Den ska också medge kollektivtrafik (med hållplats på bron) vilket begränsar höjden och kräver tillräckligt stora vertikalaradier.

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 lädbalkar.

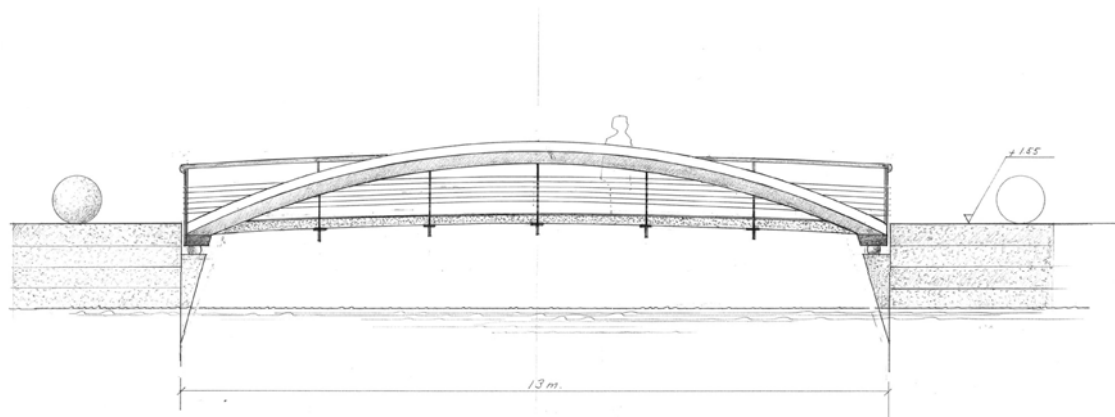
Överbyggnaden har en tydlig marin karaktär med handledare i oljat eller lackerat trä. Sektionen är också uppbyggd så att den visuellt kan härbärgera de ledningar som kommer att passera här. Brofästena utgör delar av stödmuren kring den bank som lyfter vägen. Den är klädd med sten och är inramning kring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



Lomma bro
Elevation skala 1:100
April 2012 *Stefan*

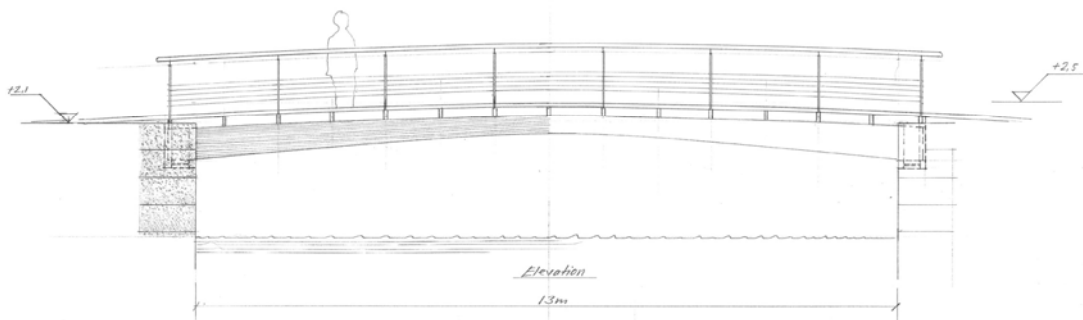


Lomma bro
Sektion skala 1:50
April 2012 *Stefan*



B2

Bron vid kanalens mynning i ån är konstruerad 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.

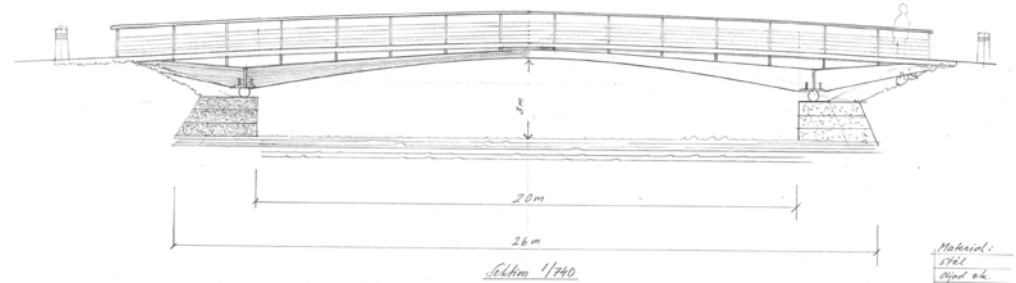


B3

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.

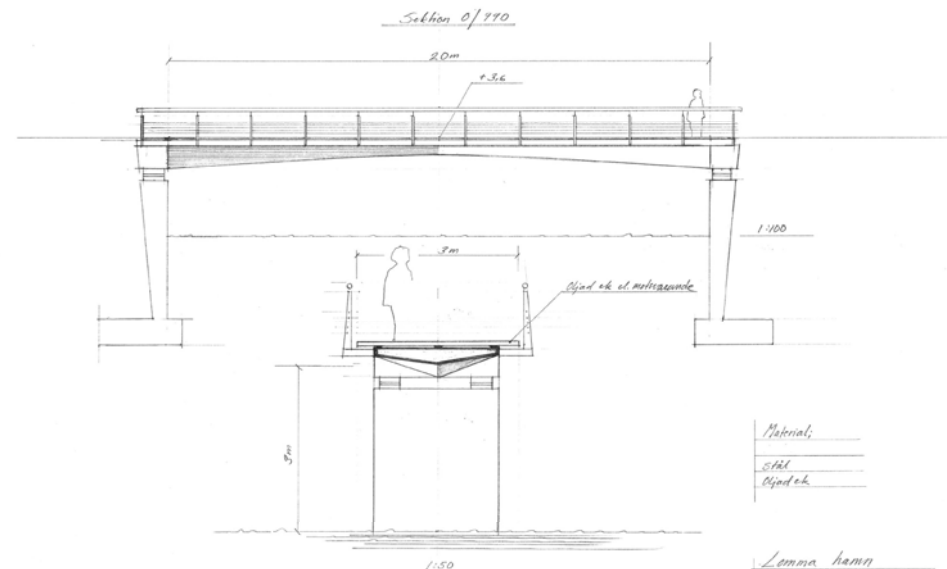
B4

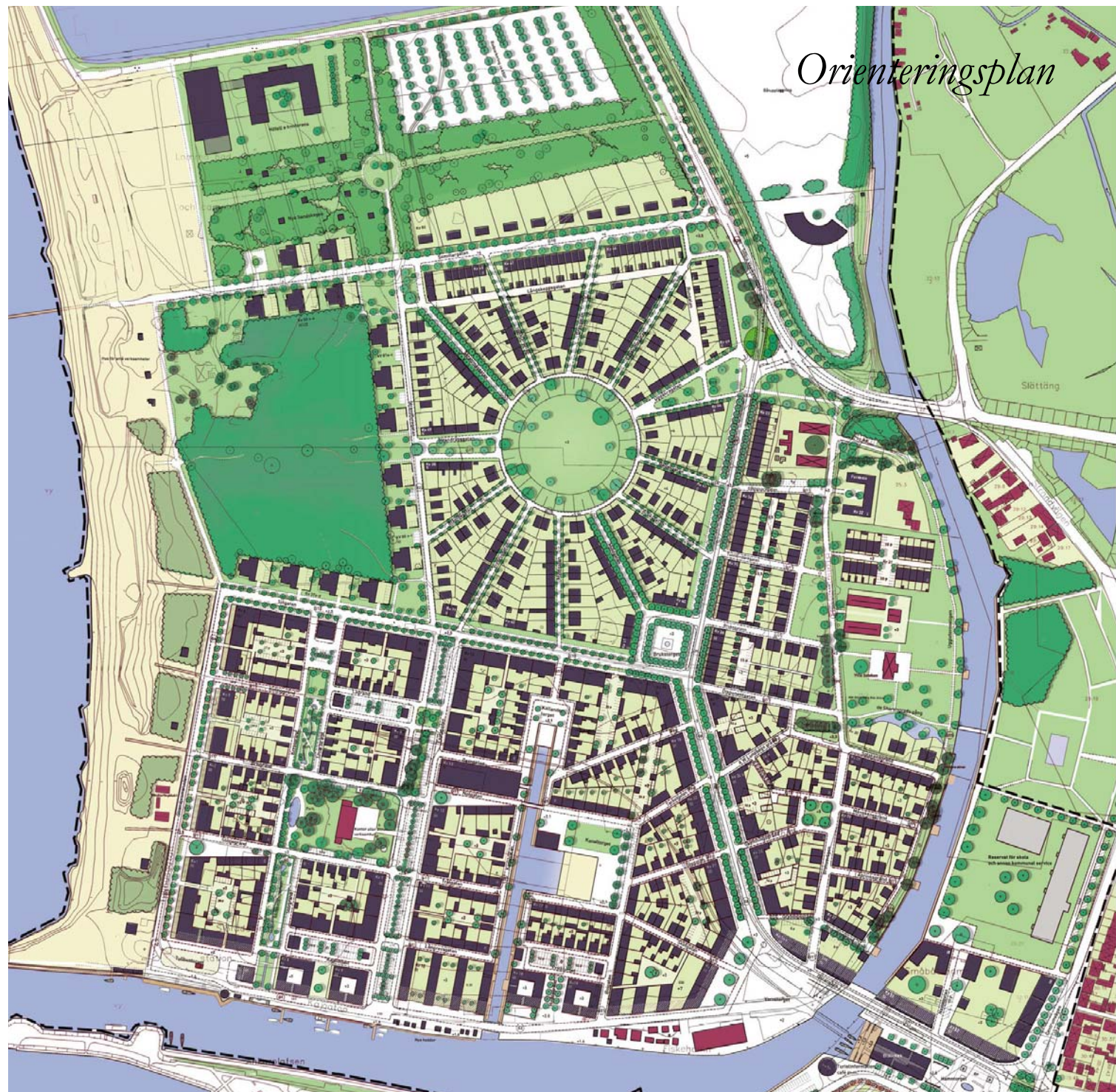
Gång- och cykelbron vid Fladängen är lång och ska dessutom medge 3 m segelfri höjd. Ån har här en bredd om 26 m. För att inte spännvidden ska bli för stor vilar den på fundament i åbrinken med 20 m avstånd. Likväl krävs rullager som upplag. Om dessa utformas som klot bidrar de till upplevelsen av lätthet. 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.





Färgprogram Lomma Hamn 2003-06-10

Bilaga till Kvalitetsprogram 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.

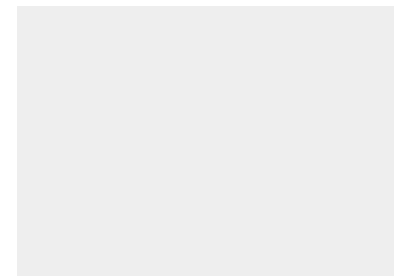
Utgångspunkten och basen för färgsättningen är ett antal ljusa, milda färger. I det närmaste kritvitt kompletteras med kalla och varma vita (ljusa) nyanser.

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

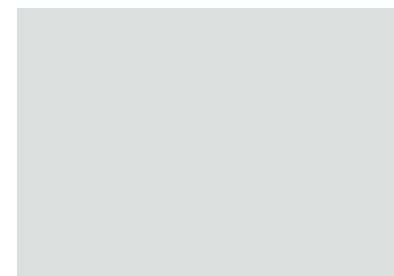
Färgerna ska ställas mot varandra på ett sådant sätt att kulörerna framhävs och tillsammans skapar en rik miljö av färger.



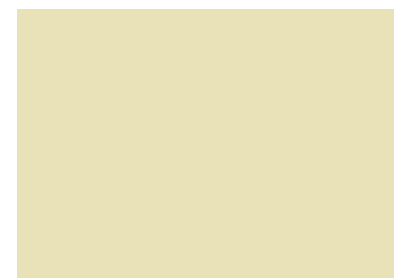
Vita färger



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

Färgprogram Lomma Hamn



Blåa färger



S 5010 R50B



S 2010 R90B

Färgprogram Lomma Hamn

Gröna färger



S 3020 B50G



S 2010 G60Y

Färgprogram Lomma Hamn

