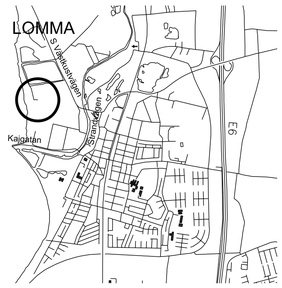
GRUNDKARTA
Upprättad 2003-04-22
**Sweco VBB**
Skala 1:2000
Miljöklass: **III**
Koordinatsystem i plan: Malmö
Koordinatsystem i höjd: RH 70

GRUNDKARTEBETECKNINGAR

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

20 0 20 40 60 80 100 M
Skala 1:2000 (A1)

PLANHANDLINGAR
Grundkarta
Fastighetsförteckning
Plankarta
Illustrationskarta
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Konsekvensbeskrivning
Kvalitetsprogram
Miljöhandlingsprogram




Orienteringsplan

UPPLYSNINGAR

Enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899) gäller anmälningsplikt för avhjälpandeåtgärd med anledning av föroreningsskada i mark. Anmälan skall inlämnas till tillsynsmyndigheten.

Inom planområdet bör grundvatten inte användas för konsumtion eller bevattning av grödor för konsumtion.

Ledningsdragning inom område markerat med P, $N_2$ och LOKALGATA bör undvikas. Om ledning ändå måste dras skall ledningsschakter utföras med strömningsavskärande fyllning där de går mellan markområden med olika beskaffenhet så att ingen gas kan transporteras i dessa. I kartan nedan är de olika områdena markerade med olika skraffering.

# 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 6 meter utanför planområdet
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Illustrationslinje

# 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 får, efter Miljö-och byggnadsnämndens prövning, skjuta ut framför den fasad respektive över det takplan som bestämmelser och gränser på kartan anger.

## ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

### Allmän plats

- INFART Infartstrafik
- LOKALGATA Lokal trafik
- NATUR Naturmark
- STRAND Strandområde
- PARK Parkmark
- W Öppet vattenområde

### Kvartersmark

- B Bostäder samt icke-störande verksamheter med service till allmänheten. Högst 20% av bottenvåningens area får bebyggas. Inom område betecknat med B får en extra våning uppföras på upp till 60% av bostadshusets takyta utöver angivet våningsantal. Den indragna takvåningen ska utformas med lätt karaktär. Lägsta markhöjd skall vara +2,5 meter.
- C Hotell- och konferensverksamhet samt badanläggning. Lägsta markhöjd skall vara +2,5 meter.
- $N_1$ Strandområde, i sin helhet tillgängligt för allmänheten.
- $N_2$ Friluftsområde, strandplantering, i sin helhet tillgängligt för allmänheten.
- $N_3$ Friluftsområde med stugby.
- E Teknisk anläggning, pumpstation samt transformatorstation. Åtgärder skall vidtas på pumpstation så att säkerhetsavstånd till bostadsbebyggelse inte överstiger 30 meter. Utformning enligt kvalitetsprogrammets anvisningar.
- P Parkering för badgäster och besökande i rekreationsområdet. Området skall utformas i överensstämmelse med särskilt kvalitetsprogram. Markytan får ej beläggas med ogenomsläpplig material.

## UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

Allmänna platser skall utformas i överensstämmelse med särskilt kvalitetsprogram. Typsektioner, material och utrustning skall utföras och vidmakthållas i enlighet med kvalitetsprogrammets föreskrifter och syfte. Miljö- och byggnadsnämnden får medge att delar av allmän plats får utnyttjas för enskilt ändamål, t ex utvändig trappa, knutet till angränsande fastighet. Kommunen får också medge allmän teknisk anläggning under eller ovan mark med placering och utformning enligt kvalitetsprogram.

- n Strandvegetationen får inte skadas. Träbelagda gångar vid gatumynningarna får finnas.
- pav Inom angivet område på allmän plats får Miljö- och byggnadsnämnden medge mindre byggnader i ett plan för bad-, rekreations- eller publik verksamhet med utformning enligt kvalitetsprogrammets anvisningar.
- gc väg Väg för överordnad gång- och cykeltrafik skall finnas.

## UTFORMNING INOM VATTENOMRÅDE

- brygga Brygga för bad.

## BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas.
- x Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.
- u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.
- y Marken skall vara tillgänglig för utfart från angränsande fastigheter.

## UTNYTTJANDEGRAD

- $e_1$ 12 000 Största tillåtna bruttoarea för hotell- och konferensanläggning.
- $e_2$ 3000 Största tillåtna bruttoarea för badanläggning.
- $e_3$ Inom område märkt e3 får max 5 stugor uppföras Största tillåtna byggnadsarea för stuga är 25 kvm Området får ej delas upp i flera fastigheter.

## PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Under byggnader skall finnas ett lager av öppen friktionsjord som tillåter ventilation av gas.

Grundläggning till byggnader samt ledningsföringar skall utföras täta mot inträngande av gas.

Bjälklag ska utföras fribärande för att motverka sprickbildning i bottenplattan.

Parkeringsplatser skall beläggas med genomsläppligt material.

I det fall överlast inte ger jordlagren tillräcklig bärighet för att kunna grundlägga planerade byggnader ska pål- eller plintgrundläggning utföras.

- V Högsta antal våningar.
- friluftsbad Utomhusbad med tillhörande mindre komplementbyggnader får anordnas.
- v Byggnad skall utformas som en solitär av hög arkitektonisk kvalitet.

## Skyddsbesstämmelser

- q Värn. Får ej rivas.

## STÖRNINGSSKYDD

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

## MARKFÖRORENINGAR

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

## INRIKTNINGSBESTÄMMELSER

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

Byggproduktion, byggnadsteknik, byggmaterial och produkter skall vad avser miljö- och hälsoenlighet svara mot kraven i det särskilt upprättade miljöprogrammet 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 ansökan om bygglov.

DETALJPLAN FÖR

# DEL AV LOMMA 25:1 M FL
# LOMMA HAMN, STRANDFURE, BADHOTELL, STRANDVILLOR OCH BADPARKERING

## LOMMA, LOMMA KOMMUN, SKÅNE LÄN

UPPRÄTTAD PÅ UNDERLAG FRÅN BRUNNBERG& FORSHED ARKITEKTKONTOR

MILJÖ- OCH BYGGFÖRVALTNINGEN
PLAN- OCH BYGGKONTORET

FOJAB ARKITEKTER

EVA SJÖLIN
CHEF FÖR PLAN- OCH BYGGKONTORET

PIA MÅNSSON
ARKITEKT SAR/MSA

## PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER

DETALJPLANEN ÄR ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE
2008-06-12 § 62 BETYGAR:

LAGA KRAFT 2008-07-10

CLAES HEDLUND

**1262-DP 08/02**

ILLUSTRATION BRUNNBERG & FORSHED ARKITEKTKONTOR

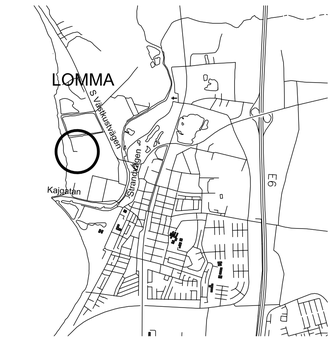
20 0 20 40 60 80 100 M
Skala 1:2000 (A1)

## ILLUSTRATIONSKARTA

GRÄNSBETECKNINGAR

Linje på kartan ritad 6 meter utanför planområdet

Användningsgräns




Orienteringsplan

PLANHANDLINGAR
Grundkarta
Fastighetsförteckning
Plankarta
Illustrationskarta
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Konsekvensbeskrivning
Kvalitetsprogram
Miljöhandlingsprogram

DETALJPLAN FÖR

# DEL AV LOMMA 25:1 M FL
# LOMMA HAMN, STRANDFURE, BADHOTELL, STRANDVILLOR OCH BADPARKERING

LOMMA, LOMMA KOMMUN, SKÅNE LÄN

UPPRÄTTAD PÅ UNDERLAG FRÅN BRUNNBERG& FORSHED ARKITEKTKONTOR

MILJÖ- OCH BYGGFÖRVALTNINGEN
PLAN- OCH BYGGKONTORET

FOJAB ARKITEKTER

EVA SJÖLIN
CHEF FÖR PLAN- OCH BYGGKONTORET

PIA MÅNSSON
ARKITEKT SAR/MSA

## ILLUSTRATIONSPLAN

DETALJPLANEN ÄR ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2008-06-12 § 62 BETYGAR:

LAGA KRAFT 2008-07-10

CLAES HEDLUND

**1262-DP 08/02**

Miljö- och byggförvaltningen

# 1262 - DP 08/02

BESLUT OM DETALJPLAN

Antagen av Kommunfullmäktige
2008-06-12 § 62

Betygar:

Claes Hedlund

Laga kraft 2008-07-10

Detaljplan för del av Lomma 25:1 m fl,
Lomma Hamn, Strandfure, badhotell, strandvillor och badparkering

Lomma, Lomma kommun, Skåne län

**PLANBESKRIVNING**

**ANTAGEN AV KF 2008-06-12**

Detaljplan för del av Lomma 25:1 m fl,
Lomma Hamn, Strandfure, badhotell, strandvillor och badparkering

Lomma, Lomma kommun, Skåne län

## PLANBESKRIVNING

### HANDLINGAR

Detaljplanen är redovisad i följande handlingar:

- plankarta med bestämmelser
- illustrationskarta
- planbeskrivning (denna beskrivning)
- genomförandebeskrivning
- grundkarta
- fastighetsförteckning
- kvalitetsprogram (2008-04-29) med färgprogram.

Övriga handlingar som upprättats i samband med planen:

- behovsbedömning (2007-05-29)
- miljöhandlingsprogram (2007-03-28)
- konsekvensbeskrivning (2008-04-29)
- pm om tillgänglighet (2007-05-07)
- yttrande över planförutsättningarna, speciellt avseende metangasförekomst, JH GeoConsulting (2008-03-31)

### SYFTE

Planen syftar till utbyggnad av den femte etappen av Lomma Hamn och omfattar ca 105 lägenheter i nordvästra delen av Lomma Hamn.

Syftet är också att skapa förutsättningar för en hotell- och konferensanläggning med tillhörande stugbebyggelse söder om Fyrkantsdammen samt en ny strandplantering som kompensation för den del av Strandfuret som tas i anspråk för den nya bebyggelsen. Förslaget innehåller även en större parkeringsplats för badgäster och besökande i området.

Planen omfattar även del av Södra Västkustvägen med intilliggande parkmark för att möjliggöra anläggandet av ny gång- och cykelväg i huvudvägnätet utmed Södra Västkustvägens västra sida.

## PLANDATA

*Läge, avgränsning, areal*

Planområdet, beläget i nordvästra delen av Lomma Hamn, omfattar mark söder om Fyrkantsdammen fram till Sommargatan (med undantag av ett område för eventuell framtida villabebyggelse), del av stranden och havet samt naturområdet Strandfuret. Planområdet avgränsas av Fyrkantsdammen, Södra Västkustvägen, Sommargatan, Strandfuregränd, Sjögatan samt en linje i havet som gör att planområdet kan inrymma en möjlig långbrygga.

Planområdet omfattar knappt 24 ha.

*Markägare*

All berörd mark borsett från Södra Västkustvägen, som ägs av Lomma kommun, ägs av CA-Fastigheter AB. Stranden och huvuddelen av Strandfuret, som avses vara allmän mark, kommer att överlåtas till kommunen när detaljplanen vinner laga kraft.

Idag arrenderas delar av området ut för camping- och friluftsverksamhet. Detta arrende är uppsagt och befintlig verksamhet kommer att upphöra senast 2008-12-31.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

*Översiktliga planer, planprogram etc*

Detaljplanen baseras dels på det planprogram för Lomma Hamn, antaget av kommunfullmäktige 2003-02-27, som beskriver hela projektet söder om Sjögatan, dels på det kompletterade planprogrammet som omfattar området norr därom. Det kompletterade planprogrammet antogs av kommunfullmäktige 2006-06-15.

Planprogrammet med bilagor – illustrationskarta, konsekvensbeskrivning och kvalitetsprogram – beskriver utförligt de principer och den grundläggande tanken om den traditionella småstaden som utgångspunkt för planarbetet och projektet. Planprogrammet är förankrat i fördjupningen av översiktsplanen för Lomma tätort, antagen av kommunfullmäktige 2003-01-30, som i sin tur är förankrad i den kommuntäckande översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige 2001-05-03. Planprogrammets bilagor, konsekvensbeskrivning och kvalitetsprogram, har aktualiserats i samband med genomförda planarbeten. Utvecklingen sedan programmet antogs pekar på en viss förtätning.

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 arrangerades under sommaren och hösten 2001. Det förslag av Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB som förordades har efter mindre bearbetningar legat till grund för det fortsatta arbetet i alla hittillsvarande planetapper.

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

I kommunens bostadsförsörjningsprogram för perioden 2007-2021, godkänt av kommunstyrelsen 13 mars 2008, antas för hela Lomma Hamn mellan 140-210 bostäder påbörjas per år under perioden 2007-10. CA Fastigheters område (Strandfuret och Brohus) innehåller totalt ca 430 bostäder.

För närvarande pågår arbete med en ny energiplan för Lomma kommun som bland annat kommer att resultera i en plan för tillförsel och distribution av energi inom kommunen.

*Avtal*
Mellan kommunen och CA-Fastigheter har ramavtal träffats om genomförande av Habo-delen av Lomma Hamn, bland annat exploatering av det nu aktuella planområdet, godkänt av kommunfullmäktige 2006-06-15 samt 2006-12-07. Exploateringsavtal avses träffas i samband med antagandet av detaljplanen

*Gällande detaljplaner*
För merparten av det aktuella planområdet saknas detaljplan. Söder om Strandfuret överlappar planområdet en del av gatumarken i detaljplan för Västra delen av Lomma Hamn, lagakraftvunnen 2004-09-02.

I anslutning till Södra Västkustvägens södra del angränsar detaljplan för Huvudgatusystemet i Lomma Hamn, lagakraftvunnen 2004-09-02. Detaljplan för den nya båtuppläggningsplatsen öster om planområdet vann laga kraft 2007-05-31.

*Strandskydd*
Längs havet gäller strandskydd 300 m från kustlinjen. Länsstyrelsen fattade 2006-12-20 beslut om upphävande av strandskyddet för den planerade bebyggelsen inom området mellan Strandfuregränd samt dess fortsättning som gång- och cykel-

stråk i nord-sydlig riktning mot Fyrkantsdammen, och havet. I konsekvensbeskrivningen ges en utförligare redovisning av strandskyddets omfattning.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Nuvarande förhållanden

*Bebyggelsemiljö och verksamheter*

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

I planområdets västra del, i skogsområdet Strandfuret, återfinns två stycken observationsvärn utförda i betong. De uppfördes i början av andra världskriget och ingick i försvaret av Skånes kustlinje. Det ena värnet är helt sandfyllt och detta får göras även med det andra för att undvika att det blir tillhåll. Värnen får dock inte rivas och skyddas i detaljplanen med en *q*-bestämmelse som anger detta.

I furet har det tidigare funnits ett vattenståndsminnesmärke av betong till minne av julstormen 1902. Minnesmärket kan finnas kvar i området och bör om det påträffas vid byggnation flyttas in i skogsområdet.

Norr om planområdet ligger Fyrkantsdammen, som idag är en vattenfylld lertäkt. Söder om denna finns idag en campingplats som upphör i samband med planens genomförande.

*Växtlighet*

Inom planområdet finns huvudsakligen vegetation av två karaktärer. De östra delarna har typisk ruderatmarksvegetation i tidigt stadium med olika gräsarter och vasspartier samt enstaka buskar. I väster ligger skogsområdet Strandfuret.

Strandfuret planterades i början av 1900-talet med bland annat fur och bergtall för att förhindra sandflykt. Allt eftersom furorna fallit vandrade andra arter, framför allt björk och tysklönn, in. Längs östra sidan planterades runt 1960-talet dessutom ett ca 10 meter brett område med ek. Buskskiktet i Strandfuret består till stor del av snår av hallon och brännässlor samt stora partier av smålönnar. Tack vare att området inte röjts finns en hel del död ved och höga stubbar till gagn för flera olika hackspettsarter, bland annat mindre hackspett, som setts i området. Förutom flanörer och ryttare besöks området av dagisgrupper och skolklasser. Det finns flera kojbyggen längs kanterna. Ett smalt ve-

getationsbälte sträcker sig från furet upp till Fyrkantsdammen. Detta avgränsar campingen i väster från ruderatmarkerna i öster. Längs Fyrkantsdammens strand finns även ett parti med svarttall. Innanför dynerna på stranden finns fortfarande bergtall kvar. Dynerna kläs av vresros och strandråg.

*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). En fördjupad markundersökning av CA-Fastigheters mark har utförts i samband med planarbetet för Brohus respektive Strandfuret (SWECO 2007-04-20). I samband med detta har även en kompletterande utredning genomförts vad avser förutsättningar för, och riskerna förknippade med metangasproduktion i fyllnadsmassor med organiskt material (COWI A/S 2007-08-27)

Under början av 2008 har kompletterade mätningar av gaskoncentrationer i marken gjorts. Syftet med mätningarna har varit att skapa ett bredare beslutsunderlag med undersökningar som sträcker sig över en längre tid.

Marken inom planområdet utgörs huvudsakligen av naturligt lagrade jordar med undantag av områdets östra del, strax söder om Fyrkantsdammen, som består av mäktiga fyllningar med bland annat hushållsavfall, varför området i sitt nuvarande tillstånd inte bedöms som lämpligt att bebygga. I detaljplanen är marken reserverad för badparkering och till en midre del lokalgata.

Marken i området innehåller låga värden av föroreningar. Inom område med fyllning av hushållsavfall visar dock grundvattnet på förhöjda värden av zink och nickel och marken på betydande halter metangas.

I fyllnadsmassor bestående av organiskt material finns under vissa förhållanden risk för bildande av metangas. Den genomförda utredningen visar på en betydande metangasproduktion i fyllnadsmassorna under den planerade parkeringen, varför det är viktigt att ytan beläggs med genomsläppligt material samt att den ej bebyggs. Detta regleras med bestämmelser på plankartan.

Ledningar skall inte dras genom området. Om detta ändå inte kan undvikas måste särskilda åtgärder vidtas så att inte metangas riskerar att spridas till områden som inte har någon metangasproduktion. Åtgärder som måste vidtas vid ledningsdragning kan inte regleras genom planbestämmelse. Detta har därför införts som en särskild upplysning på plankartan.

Uppmätta radonhalter betecknas som låga. Ingen reglering krävs därför med anledning av detta.

Planområdet bedöms kunna bebyggas inom planerad kvartersmark utan några saneringsåtgärder. Viss höjning av markytan genom övertäckning med ren jord kan dock behöva ske som säkerhet mot framtida höjning av havsytan samt för att lokalt förstärka täckningen av underliggande fyllnadsmassor. Bestämmelse i plan ställer krav på lägsta markhöjd + 2,5 meter över medelvattennivån för all ny bostadsbebyggelse i området samt för den planerade hotell- och konferensanläggningen i norr.

Konsekvensbeskrivningen beskriver utförligt markförhållandena inom området samt betydelsen av dessa från en teknisk, miljömässig och hälsomässig synpunkt.

## Föreslagna förhållanden

*Struktur och huvuddisposition enligt planprogrammet*
Hela Lomma Hamn planeras innehålla ca 1200 bostäder med inslag av verksamheter. Den södra delen av Lomma Hamn utformas som stenstad i två till tre våningar med tydliga kvartersformer och distinkta gaturum och den norra delen på Habofältet och i Brohus som trädgårdsstad. Denna grundstruktur är utarbetad av Brunnberg & Forshed Arkitektkontor och redovisas i planprogrammet med tillhörande illustration och kvalitetsprogram vilka avser hela den planerade nya stadsdelen.

Strandfureområdet utgör med sitt naturnära boende och med fritt liggande flerbostadshus i skogsmiljö ett undantag i den samlade helheten av stadsmässighet i Lomma Hamn.

*Bebyggelsens utformning*
Husens utformning och motiven för denna framgår av kvalitetsprogrammet. Här beskrivs också medlen för att avgränsa mellanrummen mot gatan mellan husen och andra inslag som påverkar det offentliga rummet, t ex staket, plank och häckar.

Kvalitetsprogrammets syfte är att säkra det offentliga rummets utformning. Vad gäller utformningen av allmän plats är det *formellt bindande* genom särskild planbestämmelse. Kvalitetsprogrammet innehåller även en *rådgivande* beskrivning av hur bebyggelsens yttre utformning kan bidra till stadsmiljön. Till kvalitetsprogrammet är knutet ett rådgivande färgsättningsprogram som är avsett att säkra en varierad men samstämd färgsättning av bebyggelsen.

Den generella utgångspunkten för Lomma Hamn är småstaden som stadsmiljö, gestaltad med hänsyn till karaktären hos Lom-

ma tätort som den beskrivs bland annat i den ortsanalys som upprättats i samband med fördjupningen av översiktsplanen för Lomma tätort. Där beskrivs Lomma som präglat av såväl jordbruk som industri och fiske. Tätortens äldre delar har småstadens karaktär med radställda hus vid gatorna, oftast enbostadshus.

Ett särskilt inslag i planområdet utgör de så kallade strandvillorna (det vill säga stadsvillor), små och fritt liggande flerbostadshus, i grön omgivning vilka kommer att kanta Strandfuret. Strandvillorna utformas som fyra och femvåningshus. Strandvillorna uppförs glest placerade samt upplyfta på pelare. På detta sätt markeras sambandet mellan furet och den omgivande miljön och samtidigt blir naturområdet mer tillgängligt, såväl i praktiken genom möjligheten att passera gående mellan husen, som upplevelsemässigt. För att inte ta ytterligare grön mark i anspråk är parkeringsplatser till strandvillorna huvudsakligen arrangerade i markplanet under huskropparna.

Närheten till vattnet är ett annat självskrivet ledmotiv för hela Lomma Hamn. Även i Strandfuret med dess närhet till havet är detta viktigt. Strandområdet rustas upp och en ny möjlig långbrygga går ut i havet. Mindre servicebyggnader för besökare medges i kanten mellan Furet och stranden.

Väster om hotell- och konferensanläggningen som planeras i områdets norra del möjliggör planen även ett utomhusbad. Genomförande av detta kräver dispens från strandskyddsbestämmelserna.

*Verksamheter i samklang med boendet*
Grundläggande krav på verksamheter är att de skall kunna förenas med boende. Möjlighet till att bedriva verksamheter ges i planens norra del där mark reserveras för en hotell- och konferensanläggning. Anläggningen kan delas upp i flera volymer och får totalt uppgå till en yta om 12 000 kvm BTA. Byggnadernas material och färg ska anpassas väl till platsens karaktär och utföras som en solitär av hög arkitektonisk kvalitet med tanke på det exponerade läget utmed Öresund.
Utöver hotell- och konferensanläggningen medger planen här även en badanläggning om 3000 kvm BTA.

*Övergripande trafikstruktur*
Trafiksystemet i Lomma Hamn bygger på att Hamnallén och de tvärgående stora gatorna, Kajgatan och Sjögatan, är huvudstråken för allmän trafik. Övriga gator utgör stråk för lokal trafik, till stora delar som gångfartsgator.

Trafiksystemet bygger också på att stadsdelen huvudsakligen försörjs från den nya tillfarten från Södra Västkustvägen, det

vill säga via den norra delen av Hamnallén. Prognoser har gjorts som konstaterar att, med närheten till motorvägen, är detta det naturliga vägvalet för merparten av den trafik som har mål utanför Lomma tätort. Härutöver kommer det även att finnas möjlighet att nå Lomma Centrum via den nya bron över Höje å samt via den nya gång- och cykelbron vid Fladängen.

Hamnallén utgör en del av tätortens överordnade kollektivtrafikstråk med förbindelse mellan järnvägsstationen i Lomma och Bjärred-Borgeby-Löddeköpinge. Anslutningen till järnvägsstationen är baserad på den planerade flyttningen av bussterminalen från Lomma Centrum till stationen och medger också en framtida spårburen trafik i kollektivtrafikstråket. Lämpliga lägen för busshållplatser finns vid Varvstorget, vid den nya bron över Höje Å, samt vid Brukstorget, norr om Sjögatans korsning med Hamnallén. Detta ger en god tillgänglighet till kollektivtrafiken med som mest 250 m gångavstånd till en hållplats. Även om antalet hållplatser kan behöva begränsas till en, bör beredskap finnas för att anordna hållplatser på alla dessa platser.

Idag går regional busstrafik utmed Södra Västkustvägen. En nyanlagd hållplats finns i höjd med badparkeringen.

*Trafikbuller*
Även om området inte har någon genomgående trafik, alstras inom området tillräckligt mycket trafik för att denna ska behöva beaktas vad gäller risken för bullerstörningar. Bullerutredningen (*Trivector december 2006*) redovisar antagna förutsättningar för berörda gator vad avser hastigheter och bedömd andel tung trafik. I utredningen konstateras att riktvärdena för ekvivalenta ljudnivåer klaras såväl inomhus som utomhus. Den maximala ljudnivån då ett tungt fordon passerar överskrider riksdagens riktvärden något. Eftersom de tunga fordonen bedöms bli mycket få är det personbilarna som är dimensionerande för den maximala ljudnivån. Därmed klaras även riktvärden för maximala ljudnivå på eventuella uteplatser. Riktvärdena på 30 dBA i ekvivalent ljudnivå inomhus klaras utan särskilda åtgärder.

Kravet på bullerskydd har formen av planbestämmelse, som innebär att bostad skall vara utformad så att bullernivåerna inte överskrider riksdagens fastställda riktvärden.

*Biltrafik*
Planområdet trafikförsörjs huvudsakligen från två tillfarter från Södra Västkustvägen, Sommargatan och Campingvägen, samt från Sjögatan som delvis ingår i Lomma Hamns huvudgatusystem. En ny lokalgata, Strandfuregränd, anläggs och ska försörja dels strandvillorna utmed Strandfurets östra sida och dels en eventuell kommande bebyggelse öster om Strandfuret. Västra delen av Sommargatan ligger i detaljplanen inom kvartersmark

för bostäder eftersom detta är en lokal gata som endast betjänar strandvillorna och som dessutom kan behövas för att klara bostädernas parkeringsbehov.

*Gång- och cykeltrafik*
I huvuddelen av Lomma Hamn-området blandas cykeltrafik med annan trafik. Det nord-sydliga huvudcykelstråket i anslutning till planområdet går i Södra Västkustvägen och vidare ner i Hamnallén, på Varvstorgets cykelbana och över Oscarsbro till Lomma Centrum. Det öst-västliga huvudcykelstråket och den viktigaste cykelvägen mellan stranden och tätortens gc-vägnät går i Sjögatan med koppling via Disponentgränd till en ny gc-bro över Höje å. Inom planområdet planeras ytterligare en öst-västlig gc-väg i Campingvägen längs Fyrkantsdammens södra sida. I parken norr om Sommargatan, den så kallade Strandplanteringen, löper gångvägar från Södra Västkustvägen till stranden. I detaljplanen garanteras den allmänna gång- och cykeltrafiken över kvartersmark genom x-bestämmelser.

*Parkering*
Parkering sker i första hand i anslutning till bostaden på den egna tomten. För besökande till bostäder är parkering även tillåten på lokalgatan.

För varje markbostad ska det finnas 2 parkeringsplatser. För bostäder i flerbostadshus ska det finnas 1 parkeringsplats och 0,2 parkeringsplats för besökande per 100 kvm bruttoyta bostadsarea. Detta gäller som krav för att bygglov skall lämnas. För besökande till verksamheter gäller krav på 18-30 platser per 1000 $m^2$ BTA verksamhetsarea.

Parkering för badgäster anordnas i planområdets norra del. Parkeringen rymmer ca 600 platser.

Parkering för strandvillorna sker under respektive framför husen. För att klara parkeringsbehovet för strandvillorna utmed Sommargatan anläggs även parkeringsplats på mark bredvid byggnaderna.

Utnyttjande av gatumark för parkering förutsätter avtal med kommunen om såväl upplåtelse som skötsel.

*Friytor, yttre miljö, natur*
Generellt gäller att det offentliga rummet i Lomma Hamn, det vill säga alla ytor mellan kvarteren, skall vara föremål för samma omsorg, oavsett om det gäller trafikytor eller andra stadsrum. Kvalitetsprogrammet ger anvisningar för utformningen av alla stads- och naturrum på allmän plats. Gatusektioner med mått och materialangivelser, växtlighet, broar och komplementbyggnader på allmän plats etc beskrivs i programmet. Detta har

gjorts bindande för allmän platsmark genom särskild bestämmelse.

Vidare gäller att miljön skall utformas och behandlas så att krav enligt den så kallade balanseringsmetoden tillgodoses. Metoden innebär att ingrepp i grönska skall undvikas eller minimeras. Är detta inte möjligt skall ingrepp, vid anläggning och bebyggande som minskar de gröna inslagen, 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 och redovisar slutsatsen att utbyggnaden kommer att resultera i ett nettounderskott av grönska till helhetsmiljön.

För att säkra kvaliteten i den gröna miljön, såväl på allmän plats som på kvartersmark, gäller som planbestämmelse ett krav på markredovisning vid bygglovprövning.

*Strandfuret*
Strandfuret behåller den vilda karaktär som området har idag. Med skötsel och viss plantering av rumsbildande vegetation skall furet kunna upplevas som större än det är idag. Nya stigar, som är kopplade till de omgivande gatunäten, och entréer som utformas särskilt för Strandfuret, läggs till för att förhöja områdets värde och upplevelsen för besökaren.

Vid gränsen mot stranden återfinns två observationsvärn från andra världskriget. Betongkonstruktionerna kommer att skyddas i detaljplanen med hjälp av en *q*-bestämmelse. I Strandfuret har det tidigare även funnits ett vattenståndsminnesmärke till minne av julstormen 1902. Minnesmärket var ursprungligen en meter högt, utfört i betong och med en inskription om händelsen. Om minnesmärket påträffas vid byggnation bör det flyttas in i Strandfuret, gärna i anslutning till någon stig och på samma höjd som det finns på idag.

I framtiden skall furet kunna användas av fler än idag. Exempelvis kan skolelever här få undervisning i hur naturen fungerar och dagisgrupper kan ha utflykter hit. Strandfuret har stor potential att kunna användas och uppskattas av barn och unga såväl som av vuxna. De ingrepp som uppförandet av strandvillorna medför kompenseras genom den nya strandplanteringen norr och nordöst om Strandfuret.

*Strandplanteringen*
I aktuell detaljplan planteras en ny rekreationsskog norr om Strandfuret och Sommargatan som komplement till furet. Den nya planteringen innehåller en stor blandning av växtlighet,

huvudsakligen av lövträd och buskar. Den får en varierad struktur, med växlingar mellan tätare partier och öppna gläntor och görs mer öppen för utblickar under trädkronorna - även mot stranden. Planen medger också småstugor för övernattning, spridda i vegetationen. Dessa är knutna till en planerad hotellanläggning i nordvästra kanten av planteringen. Denna har utblick över Öresund och är indragen från stranden så att det nuvarande strandskyddsområdet påverkas så lite som möjligt.

Genom området går två tydliga huvudstråk, ett i öst-västlig riktning mot stranden och ett i nord-sydlig riktning mellan bostadsområdena söder om Sommargatan och Fyrkantsdammen. En rund gräsyta bildar centrumpunkt i de två huvudstråken. Huvudkaraktären med tallplanteringar berör i första hand den planerade parkeringsplatsen söder om Fyrkantsdammen och dess nära omgivningar. Mot bebyggelsen tunnas tallbeståndet ut och övergår i buskar och lövträd.

Strandplanteringen ingår i ett grönt stråk, som börjar med Strandfuret 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 Strandfuret och Strandplanteringen är tilltagna så att man hela tiden är omgiven av grönska när man rör sig mellan de olika områdena.

Strandplanteringen ligger på kvartersmark men skall i sin helhet vara tillgänglig för allmänheten.

*Stranden*
Som rekreationsmiljö är stranden en av Lommas viktigaste tillgångar. Samtidigt som den utgör en tillgång innebär den också en viss påfrestning för den nya stadsdelen. Stranden har förbättrats de senaste åren och detta arbete fortsätts. Växtligheten vårdas och kompletteras för bättre slitagetålighet. Strandstråket, som går utefter hela kommunens strandlinje passerar här innanför dynerna. Detaljplanen möjliggör en långbrygga i havet mellan furet och badhotellet, vilket dock förutsätter prövning och tillstånd enligt miljöbalken.

*Teknisk försörjning*
Försörjningssystemen inom stadsdelen kommer i huvudsak att byggas nya i samband med exploateringen.

Pumpstation för spillvatten planeras i områdets norra del inom område reserverat för Tekniskt ändamål. Denna typ av anläggning kräver normalt ett skyddsavstånd på ca 50 meter till närmsta bostadshus. En planbestämmelse anger dock att åtgärder ska vidtas så att detta avstånd kan begränsas till 30 meter.

En ny nätstation för el föreslås intill pumpstationen.

Dagvattenmagasinet inom planområdet Brohus dimensioneras för att ta hand om allt dagvatten från exploateringen i Lomma Hamn mellan Höje å och norrut upp till ungefär halva Strandfuret och halva mittenområdet. Resterande delar av Strandfuret avvattnas efter fördröjning till recipienten Fyrkantsdammen.

Källsortering kommer att kräva gemensamma gruppvisa anläggningar på kvartersmark i anslutning till det allmänna gatunätet.

Om behov uppstår av tekniska anläggningar utöver vad som beskrivs i detaljplanen medges det att kommunen upplåter mark för detta ovan eller under mark.

*Skola, förskola*
Kommunal service inom stadsdelen kommer med dagens antaganden om utbyggnad att utgöras av förskola och skola. Närmaste befintliga skola är Vinstorpskolan, ca 1 km från planområdet, där delar av verksamheten f n planeras bli flyttad till Pilängsområdet. Planarbete pågår även för att möjliggöra skola och idrottshall inom kvarteret Solberga som är beläget ca 1 km från bostadsbebyggelsen inom planområdet. Möjligheter finns att anordna en säker gång- och cykelväg dit, vilket studeras särskilt i arbetet med detaljplan för Solberga. I pågående detaljplan för Brohus ingår även en byggrätt för skola i den södra delen av Fladängen samt en förskola vid Brohusvägen.

Frågor om lokalisering av kommunal service studeras kontinuerligt inom kommunen.

*Miljöfrågor*
Kommunen bedömer att planen inte innebär sådan betydande miljöpåverkan att miljöbedömning är nödvändig. Likväl har miljökonsekvenserna utförligt beskrivits i den särskilda konsekvensbeskrivningen.

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

För att möta risken för översvämning kommer marken att höjas inom delar av planområdet. Bedömningen har gjorts att en höjd på som minst + 2,5 meter över medelvattennivån med god marginal är tillräcklig för att undvika översvämningar med allvarliga konsekvenser. Detta har införts som ett krav genom en bestämmelse på plankartan som gäller all ny bebyggelse.

Konsekvensbeskrivningen omfattar en belysning av riskerna för överskridande av miljökvalitetsnormerna vad gäller luftkvaliteten. Några sådana risker bedöms inte föreligga.

För hela Lomma Hamn-projektet gäller särskilt miljöprogram. Med stöd av detta har miljöhandlingsprogram för bostadsutbyggnaden upprättats av fastighetsägaren (2007-03-28). Genom inriktningsbestämmelsen i planen är miljöprogrammet knutet till detaljplanen. Överensstämmelse med miljöprogrammet följs upp i samband med slutanmälan.

*Miljömålet"Begränsad klimatpåverkan"*
Inom det område, där det har deponerats hushållsavfall har det vid mätningar och genom okulära iakttagelser konstaterats att det sker kraftiga emissioner av metan inom mindre delområden. Detta kan bero på att ytjorden är mycket lerig, och att gasen därför transporteras i sprickor i jorden. Åtgärder för att öka den omättade zonens mäktighet och därmed skapa bättre förutsättningar för naturlig aerob omvandling av uppträngande metangas kommer att vidtas. Detta åstadkommes genom att avrinningen av nederbörd förbättras, vilket medför lägre grundvattenbildning och därmed lägre grundvattennivåer inom området. Påfyllning av ytterligare täckmassor med högre porositet, där så är möjligt, kommer att öka effekten.

*Tillgänglighet*
Planen har varit föremål för en särskild granskning från tillgänglighetssynpunkt (2007-05-07) och utformningen har befunnits svara mot dessa krav.

## 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, till exempel mötet mellan barn och biltrafik.

Utöver kravet på säkerhet etc är det angeläget att hela miljön utformas med hänsyn till barns behov, till exempel att siktet är mer inställt på en upplevelserik och stimulerande miljö.

Strandfuret, strandskogen och stranden är i sig utmanade och spännande miljöer för barn. De mer naturliga miljöerna som Strandfuret, sandskogen och stranden utgör ett viktigt komple-

ment till lekmiljöer på bostadsgårdarna runt om i Lomma Hamn.

## ADMINISTRATIVA FRÅGOR

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

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Mikael Ström, Plan- och byggkontoret
Ola Gustafsson, Miljökontoret
Bengt Lavesson, Tekniska förvaltningen
Lennart Persson, Tekniska förvaltningen
Lars Nordhemmer, Tekniska förvaltningen
Åse Andréasson, Plan- och byggkontoret
Bo Selmer, Lomma Hamn
Kjell-Åke Holmgren, Lomma Hamn
Gladys Fuentes, Lomma Hamn
Per Nilsson, Tekniska förvaltningen
Cecilia Backe, Planeringsenheten

Som plankonsult har deltagit FOJAB Arkitekter i Lund AB, genom Pia Månsson, arkitekt SAR/MSA

Miljö- och byggförvaltningen
Lomma kommun
Plan- och byggkontoret

2008-04-29

Eva Sjölin
Chef för plan- och byggkontoret

Miljö- och byggförvaltningen

# 1262 - DP 08/02

BESLUT OM DETALJPLAN

Antagen av Kommunfullmäktige
2008-06-12 § 62

Betygar:

Claes Hedlund

Laga kraft 2008-07-10

Detaljplan för del av Lomma 25:1 m fl,
Lomma Hamn, Strandfure, badhotell, strandvillor och badparkering

Lomma, Lomma kommun, Skåne län

**GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

**ANTAGEN AV KF 2008-06-12**

Detaljplan för del av Lomma 25:1 m fl,
Lomma Hamn, Strandfure, badhotell, strandvillor
och badparkering

Lomma, Lomma kommun, Skåne län

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

### ORGANISATORISKA FRÅGOR

*Tidplan*
Planen avses antagen under juni 2008.
*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*
CA Fastigheter AB kommer som exploatör att svara för planens genomförande. Allmän plats anläggs i exploateringen och överlämnas till kommunen, som skall vara huvudman för denna.

*Avtal*
Exploateringsavtal ska träffas och godkännas av kommunfullmäktige i samband med antagande av planen. Ramavtal har träffats mellan kommunen och CA Fastigheter AB, godkänt av kommunfullmäktige 2006-06-15 samt 2006-12-07. Avseende uppsägning av arrende för campingverksamhet har avflyttningsavtal mellan CA Fastigheter och Kamph tecknats 2007-03-07.

### FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

*Fastighetsbildning*
Fastighetsbildning kan ske med stöd av detaljplanen.

*Markägande, markbyte*
All berörd mark bortsett från Södra Västkustvägen, som är samfälld mark, ägs av CA-Fastigheter AB. Delar av stranden och huvuddelen av Furet, som avses vara allmän mark, kommer att överlåtas till kommunen när planen har vunnit laga kraft.

### EKONOMISKA FRÅGOR

Exploateringen avses bära samtliga kostnader. Sanering av mark samt erforderlig flytt av nätstationer, kabelskåp och kablar bekostas av markägaren.

Utbyggnad av infrastruktur i form av gatu- och ledningsnät samt övriga allmänna ytor inom planområdet bekostas genom exploateringsavtal av berörda fastighetsägare. Detaljplanens genomförande ger därför inte upphov till behov av kommunala investeringar.

Däremot tillförs till kommunen ytterligare parkmark vilket orsakar ökade drift- och underhållskostnader. Utöver detta tillkommer en mindre del parkmark i östra delen av planområdet. Ytterligare allmän platsmark tillförs kommunen i form av strandområdet. Detta underhålls dock redan av kommunen varför inga ytterligare kostnader tillkommer med anledning av detta. Kommunens ökade kostnad för skötsel av natur- och parkmark inom planområdet uppskattas till ca 70 000 kronor/år.

Kostnad för underhåll av tillkommande gatumark beräknas uppgå till ca 100 000 kronor/år

## TEKNISKA FRÅGOR

*Ledningsnät*
Ramavtalet och exploateringsavtalet reglerar kraven på utformningen av det allmänna ledningsnätet, gator, etc. Anslutning till ledningsnät för dag- och spillvatten får inte göras förrän respektive mottagning i och utanför planområdet är anordnad.

*Markarbeten*
Området gränsar till 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
Torsten Lindh, Tekniska förvaltningen
Åse Andréasson, Plan- och byggkontoret
Ola Gustafsson, Miljökontoret
Bengt Lavesson, Tekniska förvaltningen
Lennart Persson, Tekniska förvaltningen
Bo Selmer, Lomma Hamn
Kjell-Åke Holmgren, Lomma Hamn
Gladys Fuentes, Lomma Hamn
Per Nilsson, Tekniska förvaltningen
Cecilia Backe, Planeringsenheten

Som plankonsult har deltagit FOJAB Arkitekter i Lund AB, genom Pia Månsson, arkitekt SAR/MSA

Miljö- och byggförvaltningen
Lomma kommun
Plan- och byggkontoret

2008-04-29

Eva Sjölin
Chef för plan- och byggkontoret

# Kvalitetsprogram för Lomma Hamn

Program för stadsrumsgestaltning
2002-06-27, aktualiserad 2008-04-29
(Reviderad 2008-05-20)

# *Innehållsförteckning*


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

*Lomma Hamn och tätorten* *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

*Lomma Hamn – helheten* *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

*Bebyggelsen i Lomma Hamn* *10*
**Sammanfattning 10**
Offentligt och privat 11
Stenhus 12
Fasadens tillbehör 12
”Hål i mur” – fönster och dörrar 12
Taklandskapet 13
Kvartersgränsen 13

*Det offentliga rummet* *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

*De olika stadsrummen* *19*
Varvstorget/Hamntorget, litt G1 20
Kajgatan, litt G2-3 22
Strandpromenaden, litt G4 25
Tullhustorget, litt G4b 26
Midskeppsparken, litt G5 27
Kontorsparken, litt P1 28
Esplanaden, litt G6 29
Kanalen och torgen, litt G7 30
Hamnallén, litt G8-9 32
Sjögatan, litt G10 34
Strandfuregatan, litt G22 35
Små typgator, litt G11-12 36
Brohusvägen, litt G13 37
Liten typgata, Brohus, litt G23 38
Åpromenaden, södra delen, litt G14, G25 39
Gatorna vid runda parken, litt G16-18, 21 40
Sommargatan, litt G 19, Södra Västkustvägen litt G 20 41
Campingvägen, litt G24 42
Strandplanteringen litt P1 43
Strandfuret, litt P8 45
Brukstorget, litt P2 46
Poppeltorget, litt P3 47
Platsen centralt i Åkvarteren, litt P4 48
Runda parken, litt P5 49
Solskensparken och åpromenaden, norra delen litt P6 50
Fladängen och skolan, litt P9 51
Stranden, litt P7 52
Båtuppläggningsplats och sommarparkering 53
Broar 56

*Orienteringsplan* *59*



Kvalitetsprogrammet är utarbetat i samarbete mellan Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB, Sture Koinberg, landskapsarkitekt LAR/MSA, Leif Bolter, skulptör, och FOJAB arkitekter AB genom Klas Brunnberg.

Det är baserat på Brunnberg & Forsheds utredningar och illustrationsplan för Lomma Hamn samt på utredningsskisser av White arkitekter i Malmö samt från SWECO FFNS i Malmö. Arbetet har skett i nära samarbete med Lomma kommun inom ramen för projektet Lomma Hamn.

Illustrationer: Leif Bolter (broar, belysning); SWECO FFNS (båtuppläggning) i övrigt:: Brunnberg & Forshed /Kjell Forshed, Åsa Sjöstrand Sture Koinberg; Koinberg Landskapsarkitekter

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

# *Kvalitetsprogrammets mål och status*

## Bakgrund

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

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

Förutsättningen för hela arbetet är att de miljöfrågor som är förknippade med de tidigare deponierna inom området bemästras på ett sätt som fullständigt säkrar den framtida stadsmiljön och den påverkan på omgivningen som deponierna tidigare haft. 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*. 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 och sedan kompletterades avseende området norr om Sjögatan och antogs av kommunfullmäktige 2006-06-15. *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 efterhand aktualiserats i samband med arbetet med påföljande detaljplaner samt revidering av planprogrammet.

## 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 eftersträvade tydligheten i gränsen mellan offentligt och privat i området markera den högre frihetsgraden

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

Det är en strävan att kvalitetsprogrammet i första hand 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 2008-05-12*

# *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 centrum och den nya stadsdelen och av 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-

*Nattbild utmed hamnkajen*

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 torgrummets 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 Vinstorpsvägen, 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 Solskensparken. Via gång- och cykelbron här når denna trafik skyddat tätortens huvudstråk.

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

## Rekreationsområden nära – för stadsdelen och för andra

Stadsdelen gränsar direkt till tätortens omfattande naturområden i norra delen – rester av industrilandskapet, som naturen omhändertagit och förvandlat till ett rekreationslandskap av stor betydelse för hela orten och för regionen. Flera av dessa tillgångar är belägna helt och hållet inom den nya stadsdelen. Stranden gränsar direkt och nås bl a från bebyggelsen. Strandfuret, Fyrkantsdammen, båtuppläggningsplatsen och det nya idrottsområdet gränsar omedelbart intill. Stadsdelens bebyggelse kransar den centrala gröningen och Midskeppsparken, 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 lätt kunna komma till och använda de allmänna rekreationsområdena. 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 trafikantssituation man än är i – bilist, cyklist, kollektivtrafikresande eller gående.

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

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

Även för de delar av rekreationsområdet som inte omformas så genomgripande utan mer blir föremål för förädling och vård skall kvalitetsprogrammet gälla. Stranden och Strandfuret skall med nuvarande respektive ursprunglig karaktär som utgångspunkt förbättras. Stranden 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 karaktärsegenskap, där de traditionella gatorna har måttlig bredd och tydlig gatukaraktär med likaså tydliga gränser mellan offentlig och privat mark. Samspelet mellan gator och små men väldefinierade *allmänna platser* är vidare ett karaktärsdrag liksom gatunätets kontakt med ortens omgivande landskap.

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

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

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

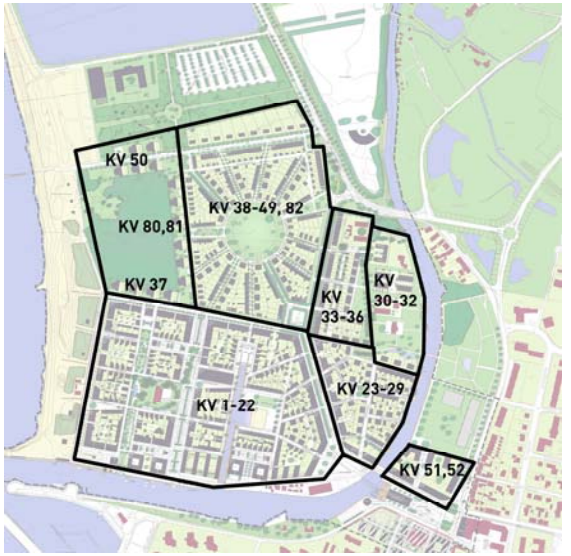
Dessa grundläggande egenskaper hos den traditionella småstaden är möjliga att översätta även till en nyproducerad miljö och ger en säker grund för att gestaltningsinsatser av olika parter kan samordnas till en helhet.

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

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

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

- *”Småstaden”* -kvarteren 1-22, hamnområdet, väster om Hamnallén från bron och söder om Sjögatan: tät stad med hus i gatuliv – stenhus med murar mellan husen (gäller också kvarteren 51 och 52 vid torget öster om bron)
- *”Åkvarteren”* - kvarteren 23-30, hamnområdet öster om Hamnallén, samt västra delen av *Brohus* – kvarteren 33-36 mellan Hamnallén och nuvarande Brohusvägen: tät stad med hus såväl i gatuliv som med förgårdsmark– stenhus med spjälstaket och, i vissa fall, plank mellan husen; mot nya huvudvägens norra del en trädgårdsmur 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 Strandfuret: fritt liggande på pelare upplyfta flerbostadshus med sommarvillakaraktär, av trä och puts.



## Stadsdel vid kusten

Lomma Hamn är en stadsbygd med strandläge åt tre håll – två skyddade mot Höje å och en mot den öppna stranden i väster. Det är en anmärkningsvärd tillgång men ställer också krav. Den marina karaktär som området kan få bör tas tillvara, såväl i utformning som i verksamheter. Det är naturligt att främst Kajgatan används för verksamheter som har anknytning till den kommersiella hamnverksamhet som finns kvar, d v s yrkesfisket, och till den utvecklade fritidsbåtverksamheten. Sådana verksamheter bör ha företräde vid sidan om sådana som kan tillgodogöra sig närheten – restauranger, fiskhandeln, affärsliv med anknytning till fritidsbåtlivet och det marina livet överhuvudtaget, rekreationstillgångarna i övrigt etc. Varvstorget 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-/kvartersstruktur och bebyggelse måste utformas så att såväl utblickar som vindskydd i möjligaste mån kan skapas på en gång. Utformning – markbehandling och växtval – på de allmänna platserna måste bidra till att lokalklimatet blir så bra som möjligt i den havsnära miljön. Kvarterens inre förutsätts självklart erbjuda vindskyddade och soliga uteplatser.

## Ny användning – boende och verksamheter, offentlig service

Utgångspunkten att stadsdelen 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. Hamn- och Varvstorget på ömse sidor om ån är givna platser för utåtriktade verksamheter.

Den offentliga servicen kommer att utgöras i första hand av förskoleverksamhet samt särskilt boende, d v s boende med tillgång till vårdpersonal dygnet runt. Även skola kan bli aktuellt omeddelbart öster om Höje å i den södra delen av Fladäng. Förskolan skall lokaliseras så att verksamheterna kan få en skyddad miljö med säkra vägar dit, gärna i anslutning till det tidigare Eternitkontoret och med tillgång till dess omgivande parkmiljö. I Brohusområdet finns dessutom en särskild byggrätt för en fyraavdelnings friskola reserverad. Det särskilda boendet för äldre bör placeras så att det blir delaktigt i de mest vitala delarna av stadsdelen, främst vid torget, vilket också ger nära kontakt med centrum.

## Bebyggelse och offentligt rum

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

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

Det offentliga rummet är avgörande för den sociala miljön i en stadsmiljö. Möjligheten att mötas på ett sätt som skapar kontakt och samtal där detta önskas skapas av rummets dimensioner, utformning, utrustning och placering i strukturen. Bra förutsättningar för utevistelse och lek, 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 gestaltningsmässiga 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 nedfartsramperna 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 kvarterslinjen i Hamnområdet. På Habo och i Brohus kan häckomgärdade förgårdar förekomma i vissa lägen.***

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

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

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

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

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

- ***Varje huskropp skall utformas som en ”individ”, var och en med en tydlig och vackert bearbetad entréport mot gatan. Längre sammanhängande huslängor därför delas upp så att varje trapphusenhet framhävs. Varje enhet får vara max 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 trä- och putsfasad.***

- ***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 trevånings bostadshus skall ha flacka tak, högst 22º. En- och tvåningshus 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, d v s mellan kvarter och allmän plats, gata etc.
- den tydliga gränsen förutsätter också distinkta entréer från gatan till såväl husen som till gårdar och mellanrum mellan husen
- de offentliga platserna är viktiga i stadens struktur – mötesplatser, orienteringspunkter etc; tillgängliga, öppna men vindskyddade och inbjudande som mötesplatser och aktiva eller lugna platser för vistelse och lek
- alla gator öppna för alla trafikslag men där biltrafiken på de mindre gatorna 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, d v s 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 Hamnallén; sten- och trähus inom trädgårdsstaden i nordväst.

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

De fristående byggnader som finns som inte ligger i kvarter, d v s kaj- och strandbyggnader etc, är självklart viktiga föremål för omsorg i utformningen även om de ofta 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 Strandfuret utförs med lätt fasad i trä, puts och glas för att understryka sommarvillakaraktären.

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

## 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 ventilationshuvar och andra apparater. Därför bör skorstenar utnyttjas för att samla dessa tillbehör och gärna få framträdande form, storlek och resning. Andra taktillbehör som stegar och räcken ordnas på genomtänkt sätt och målas in i takets kulör. Denna 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 $22^0$) medan envåningshus kan ha brantare och högre takresningar, också för att rymma vindsvåningar. Det traditionella skånska branta taket hör ofta i mindre orter och på landsbygden i första hand hemma på envåningshus.

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

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

## Kvartersgränsen

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

Dessa avgränsningar har olika utföranden i de tre södra och östra delarna av området – strandvillorna i Strandfuret utgör som fjärde typmiljö undantaget. De är till skillnad från husen i övriga miljöer tänkta att stå fritt och upphöjt på pelare, med mellanrummen öppna mot gatan.

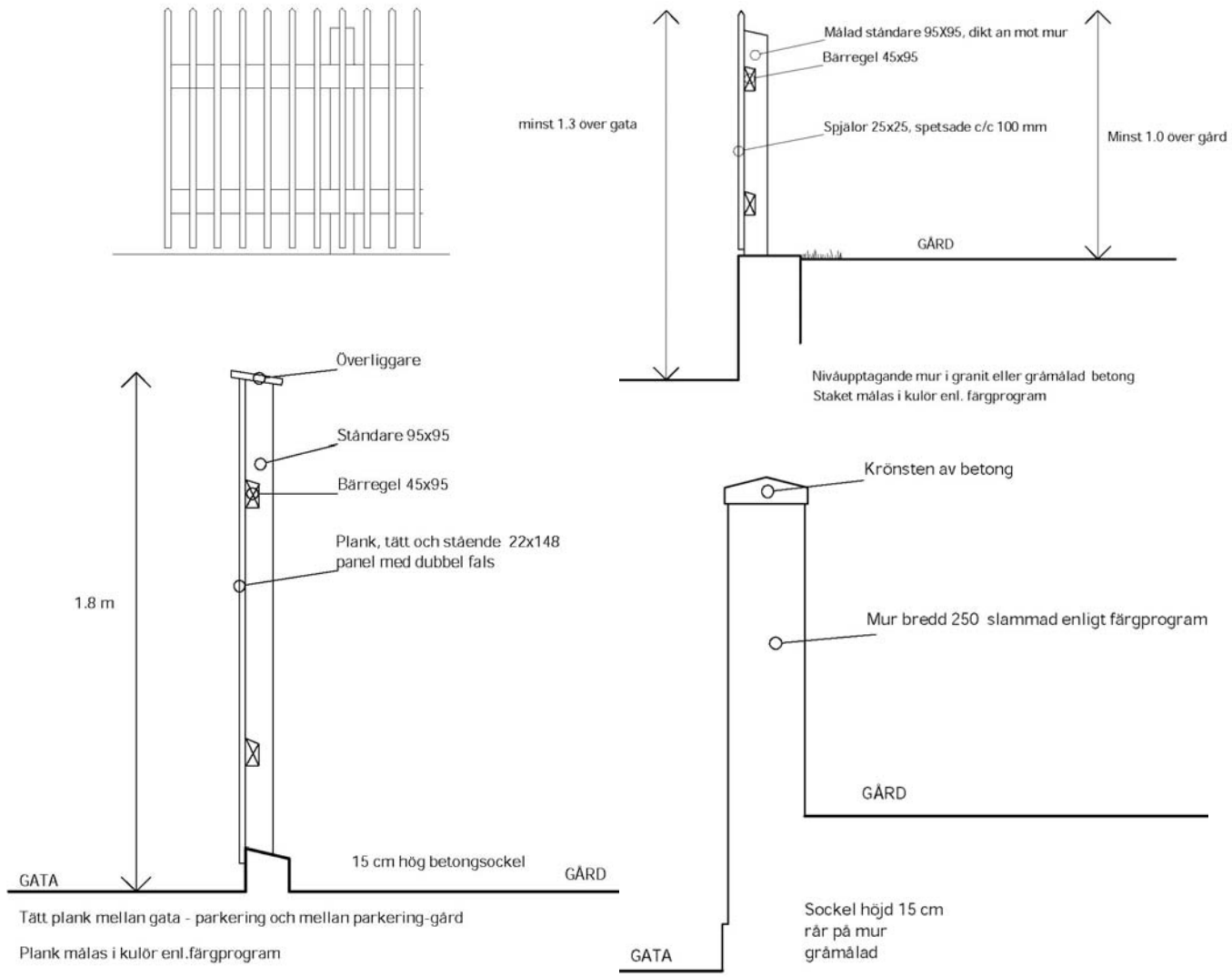
Avgränsningarna inom de olika delområdena framgår av typritningar (se sid 14). I inget fall får öppningar för passage in till gård eller parkering etc vara bredare än 3 m – då går slutenheten mot gatan förlorad.

- 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 med trädgårdsmur och bokhäck mot Hamnalléns norra del utgör ett undantag.
- i ”Trädgårdsstaden”: klippta häckar av t ex bok, 1,3 – 1,8 m höga + staket
- i östra delen av Brohus: häck (t ex bok)+ staket

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 kvartershörn.

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

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




*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 parters gemensamma omsorg. De planbestämmelser och avtal som upprättas för att säkra stadsdelens kvalitet siktar i första hand på utformningen av det offentliga rummet.***

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

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

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

- ***Generellt gäller för* gator *följande regler:***
  ***- ytor för körtrafik har så små dimensioner som möjligt för att medverka till låga hastigheter***
  ***- i det inre nätet sker körtrafik på de oskyddade trafikanternas villkor***
  ***- stora gator har alléplantering med angivna karaktärer***
  ***- enkla men tydliga och lättolkade beläggningsmaterial eftersträvas***
  ***- tydlighet eftersträvas framförallt i gränsen mellan gatans olika zoner i längsled – kantsten utgör alltid gräns***
  ***- körytor: asfalt***
  ***- kantsten: bred kantsten av natursten – ”borgmästarsten” – med större eller mindre visning beroende på trafiksituation***
  ***- gångytor/sidoremsor: mindre sidoremsor utformas med grus. På samtliga större gator utom Strandfuregatan (G22), Sommargatan (G19), Södra Västkustvägen (G20) och Campingvägen (G24) –där gångbanorna utformas med asfalt –utformas gångbanor med enkla, kvadratiska grå betongplattor.***
  ***- grusremsan planteras med klättrande rosor; den är också tillgänglig för enskild användning för trappor, bänkar, krukor etc***
  ***- parkeringsytor: grus med bårder av sten; inramning av klippt häck av t ex bok.***

- ***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. 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 nordsydliga Hamnallén, den runda parken i Västra Habo etc. Alla platser är praktiskt sett lika offentligt tillgängliga för alla. Som i en traditionell stad är emellertid vissa platser mer knutna till sin närmaste omgivning och en besökare är följaktligen mer ”gäst” där än på de överordnade platserna.

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

## Plats för alla

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

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

Tillgängligheten för alla ålderskategorier är lika självklar. Särskilt två kategorier kräver emellertid särskild uppmärksamhet. Äldre har både fysiskt och socialt sett speciella behov, som till stor del innebär en förstärkning av de krav som även ställs av andra.

Barn- och ungdomar har sina särskilda behov, som dessutom är mer skiftande och i sin tur olika för olika åldrar.

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

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

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

## Mått, material och meningsfull utformning

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

*Fasaden norr om hamntorget med den nya bron över ån*

## Stadsrummets grönska

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

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

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

## Stadsrummets möblering

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

Här anges t v inga specifika utformningar – denna del kan fördjupas senare. Viktigare är egenskaperna hos utformningen. Den får t ex inte vara för tidsbunden – dagsfärsk design kan vara inspirerande som ny men nattstånden efter kort tid. Den tekniska utformningen får inte heller vara för skör så att slitage och skador förstår intrycket. Den får å andra sidan inte heller vara för robust och lantlig – tryckimpregnerat trä som dominerande yta är t ex uteslutet. Den urbana karaktären förutsätter måttliga dimensioner hos gods och detaljer, vilket ställer krav på stabila material. Målat bör vara den generella ytbehandlingen av stål och trä, partier av ädelträ kan vara oljade eller, där den marina anknytningen 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 – gatunamnsskyltar och skyltar på husen som annonserar verksamheterna.

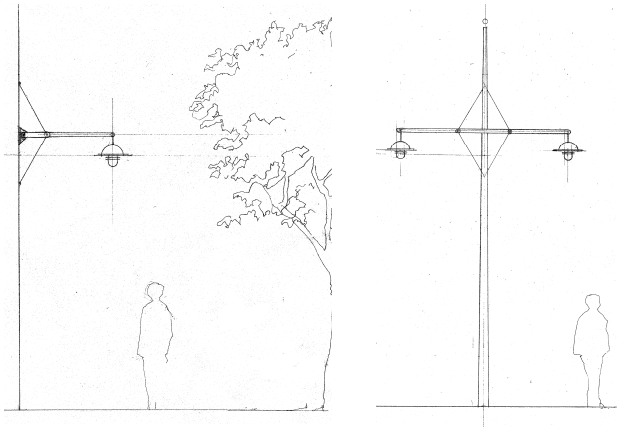
Småstadsstrukturen i stadsdelen med sitt tydliga gatunät gör det självklart att adressystemet är baserat på gatunamn, d v s att varje plats och gata får sitt karaktäristiska namn och att de nuvarande gatunamn som finns bibehålls. Det innebär i sin tur att varje gathörn är försett med enhetliga gatunamnsskyltar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

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

## Gatubelysning

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

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



## 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 helhetsmiljön. 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 Midskeppsparken (litt G5), dels Solskensparken (litt P6). I G5 kan vattnet, möjligen höjt genom pumpning, få bli ett gestaltat vattenstråk i hela stråkets längd innan det når ån. I P6 väster om Villa Solsken anläggs en dagvattendamm och en vik i kontakt med Höje å.

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

*Vy från centrumsidan med Oscarsbron till höger*

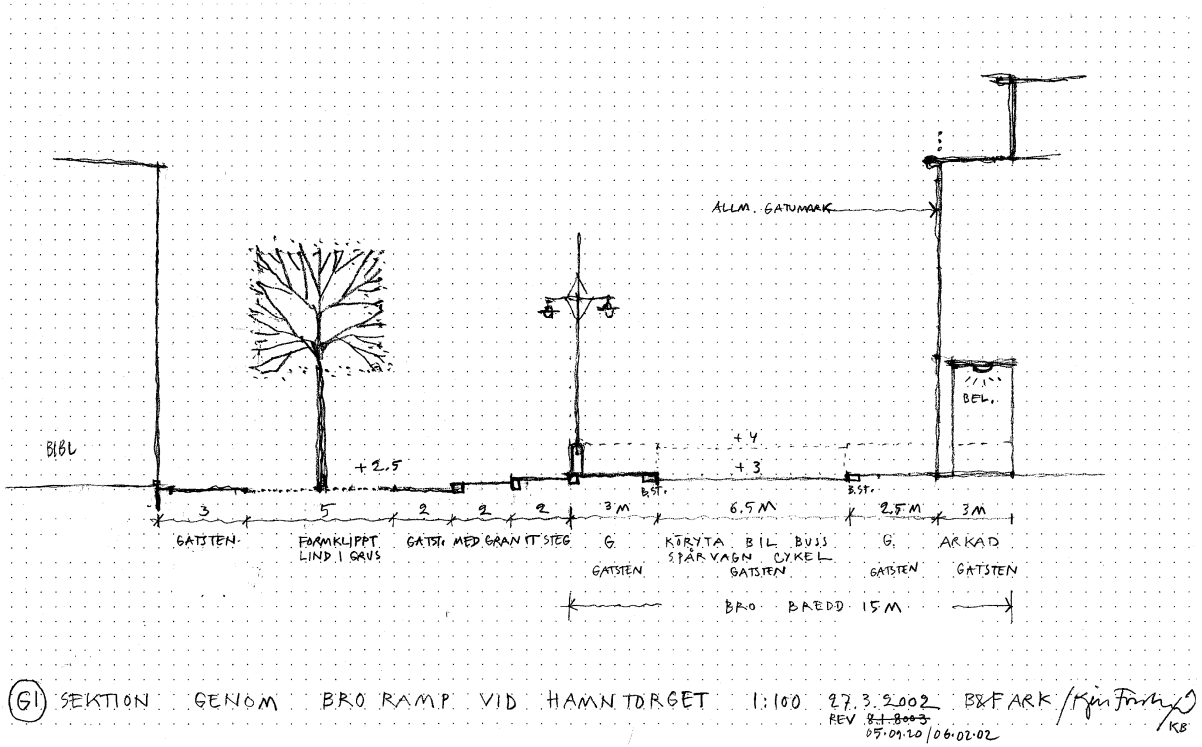
# Varvstorget/ Hamntorget, litt G1

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 samlande plats. 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.

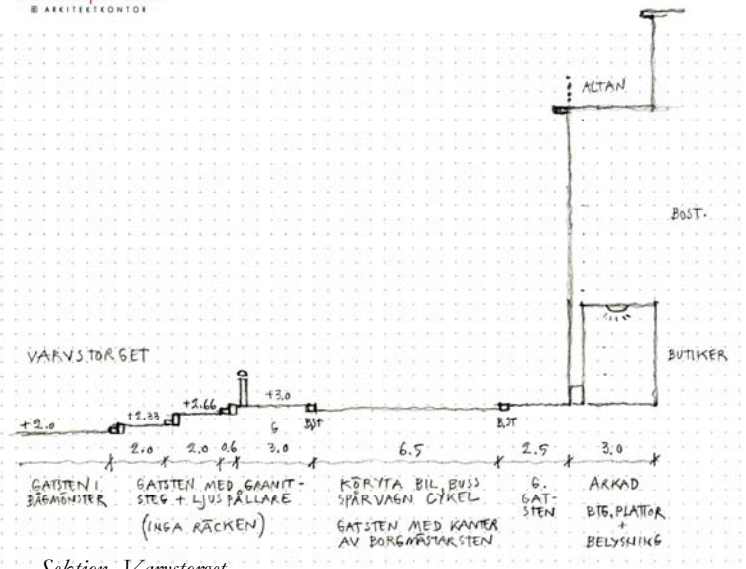
## Hamntorget

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 Hamntorgets 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. 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 längsgående hällar som underlättar för barnvagnar, rullstolar etc. Den tydliga markeringen av körytornas gräns med bred kantsten finns även här. Det är viktigt att den nya byggnad på Hamntorget som kommer att innehålla pumpstation utformas på ett omsorgsfullt sätt underordnad biblioteket.



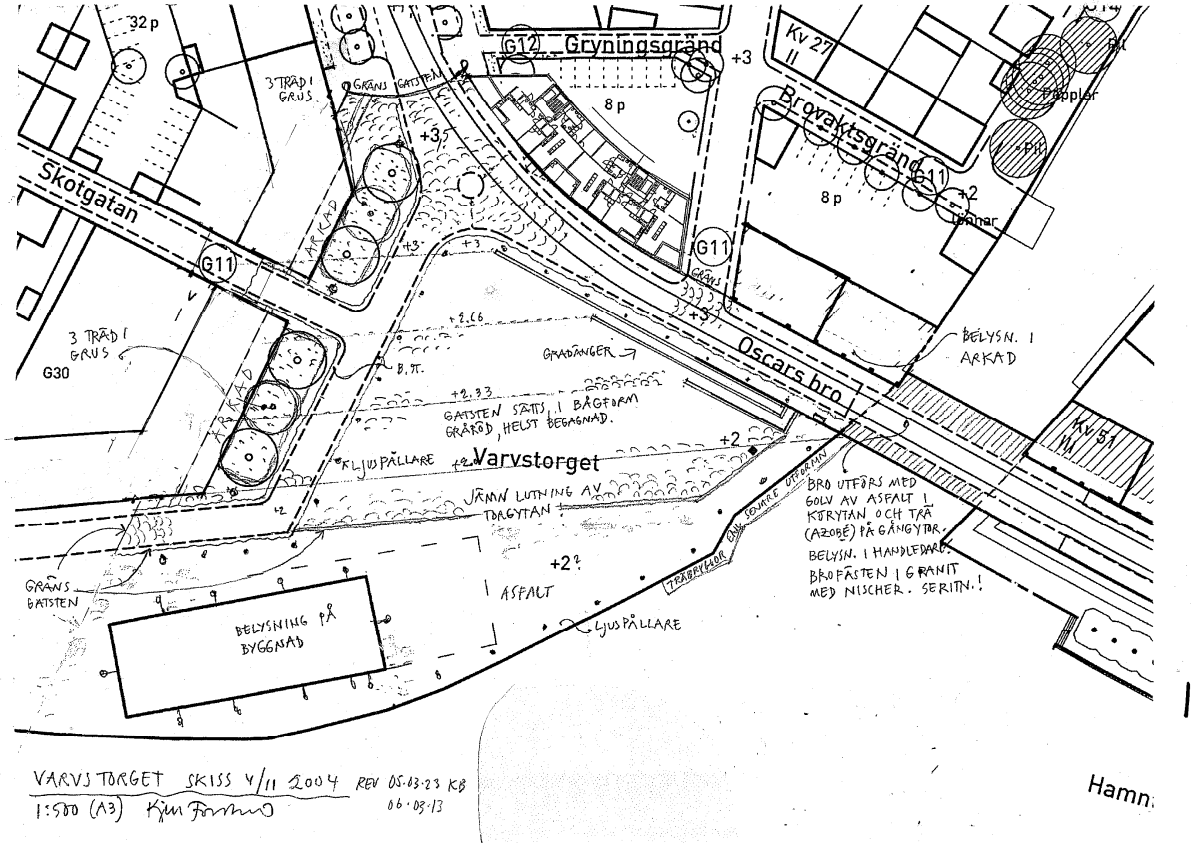

*Sektionen visar Hamntorget öster om ån (under revidering).*

*Arkadhusens fasad mot söder*




*Sektion Varvstorget*

**Material:**
Körytor: smågatsten
Gångbanor, torgytor: smågatsten i gråröd granit, begagnad, + släta hällar; 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
Kaj mot vattnet: asfalt; kompl med träbryggor
Träd, prel: östra delen av hamntorget: lind
Varvstorget: hästkastanj alt platan
Belysning:pållarbelysning i kanterna, samordnad med trädrader mm




## 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 hällar. 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 kvartersmark för varvsändamål

## Gemensamt

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.

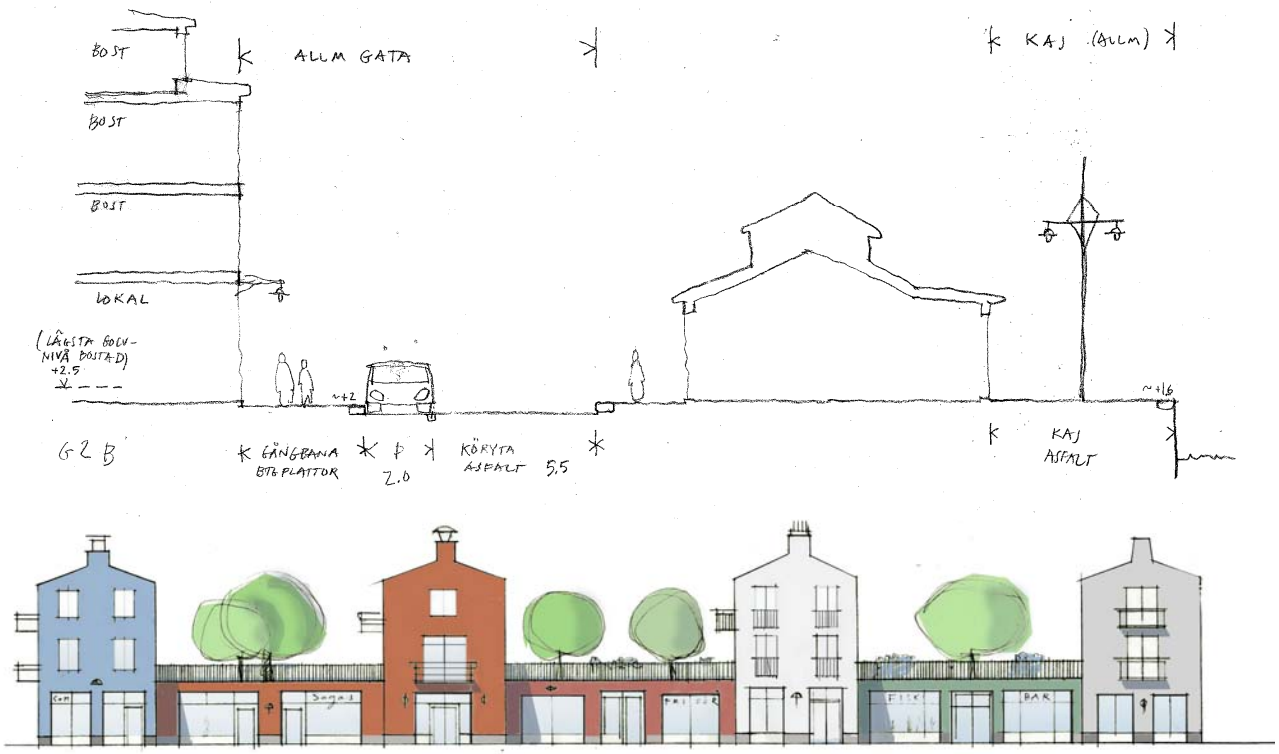
# Kajgatan, litt G2 – G3

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 hamntorgets hörn) är därför naturligt material närmast kajkanten med möjlighet att lägga upp och hantera material. Här finns också öppenhet för gamla och nya hoddor för sådana verksamheter. Kajplanet växer ihop med körbanan utan gränsmarkering mot vattnet. Däremot finns den genomgående markeringen av borgmästarsten mot gångbanan. Både kajen+ körbanan och gångbanan varierar i bredd efter tillgängligt utrymme. Där ytterligare utrymme finns anordnas låga terrasser för t ex servering med också fasta arrangemang i form av sittbara murar.

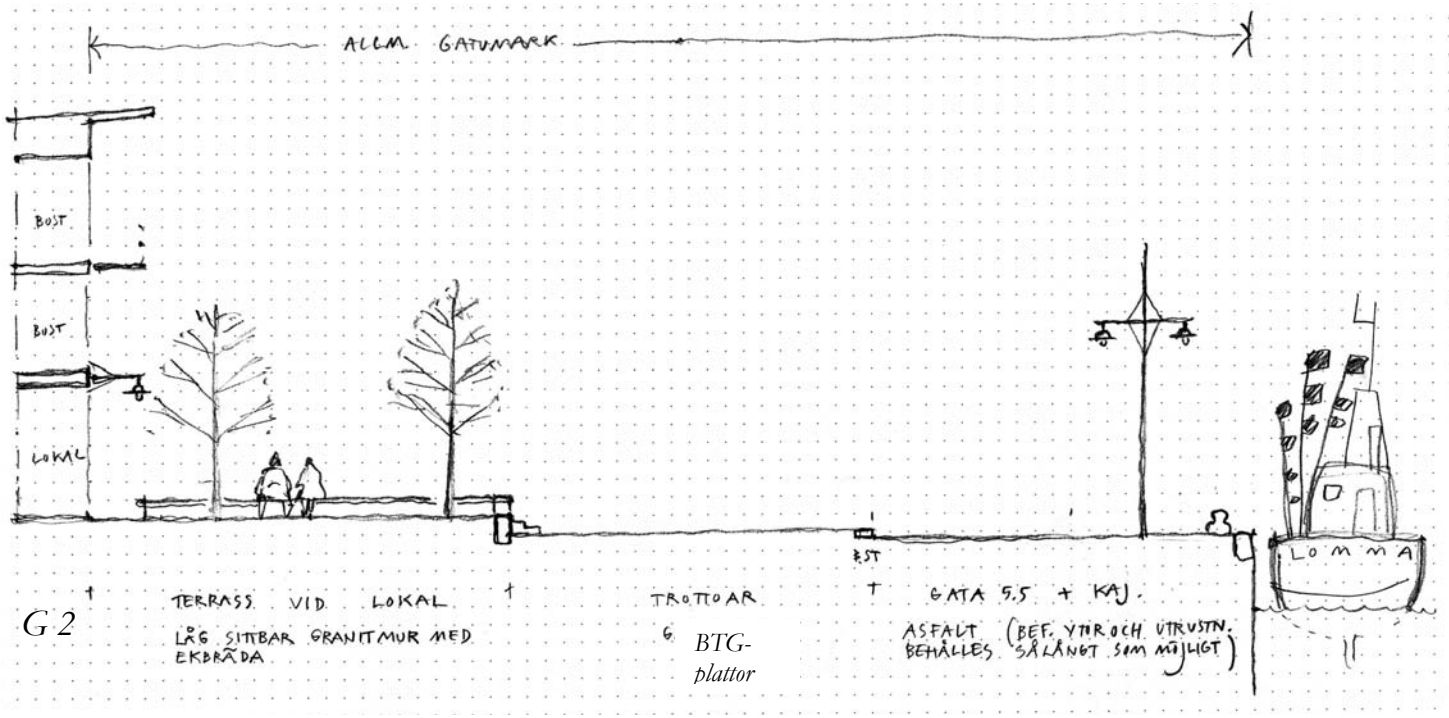
Vid den yttre delen av kajen arrangeras träbryggor med möjlighet att komma närmare vattnet. De har också betydelse genom att mildra ev grövre kajkonstruktioner. Sten- och järnpollare, moringar etc bibehålls i så stor utsträckning som möjligt.

**Material:**
Körytor + kajytor: 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



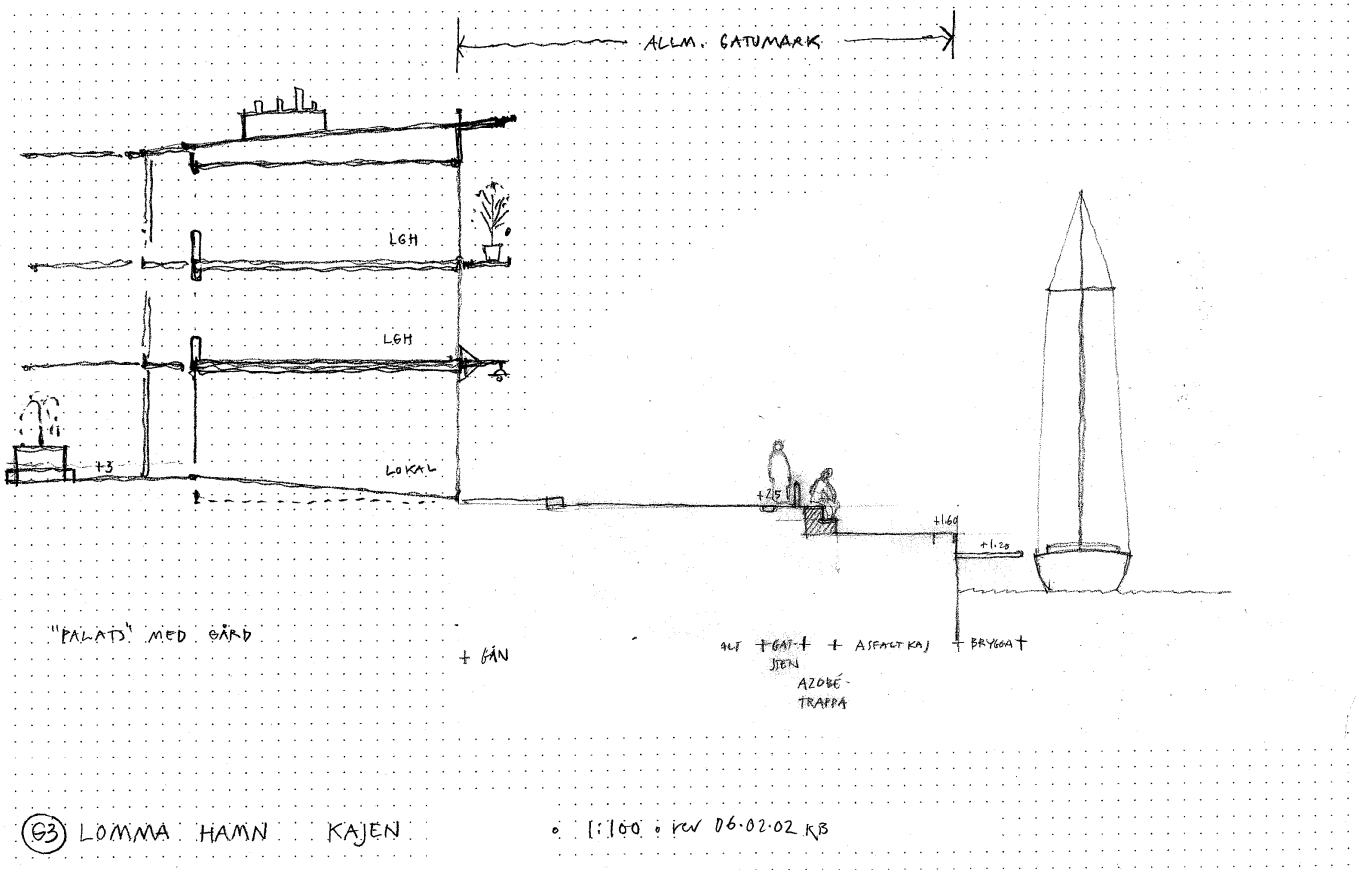

*Gavelhus mot kajen med lokaler i mellanbyggnaderna (tidig skiss Brunnberg och Forshed)*

# Kajgatan, litt G2 – G3 forts.

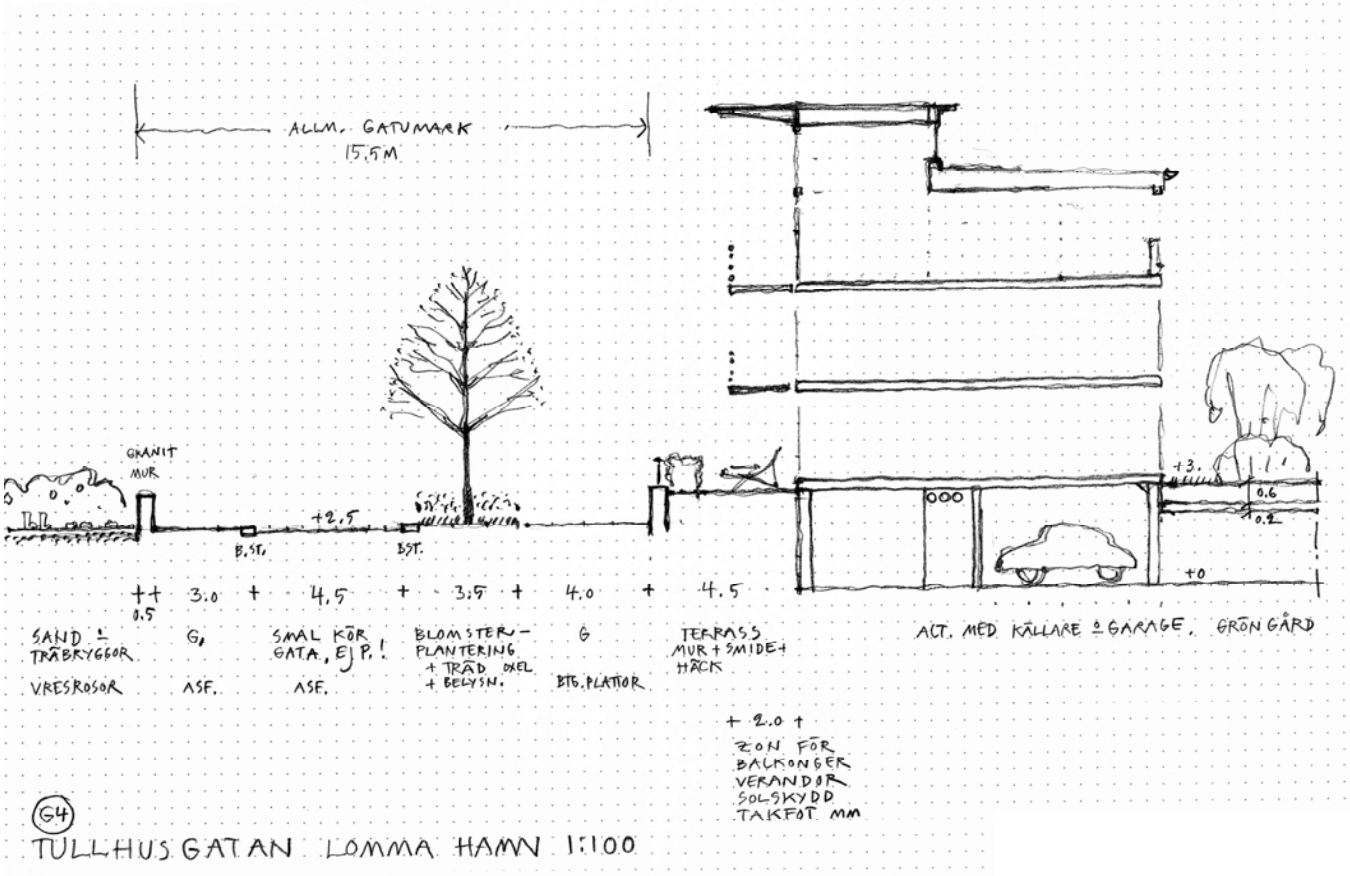


*”Palats”*

# 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, självskriven solplats och träffpunkt de första vårdagarna. Som strandpromenad är den också attraktiv för skateåkning och beläggs därför med asfalt.

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

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

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

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

*Flerbostadshus 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.

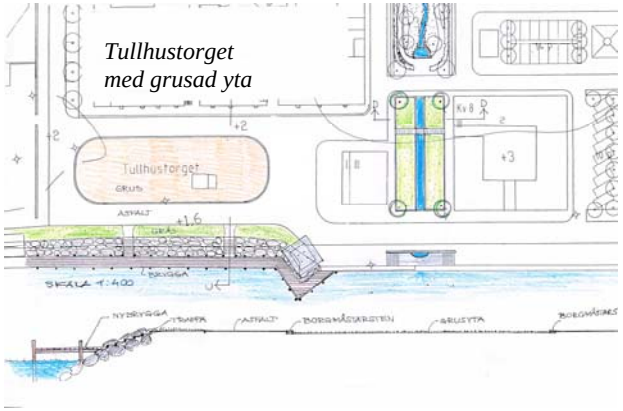
Det är också en given plats för attraktioner av allmänt intresse som är knutna till både kaj- och strandliv. På platsen står också en av de få byggnaderna som har historisk förankring.

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.

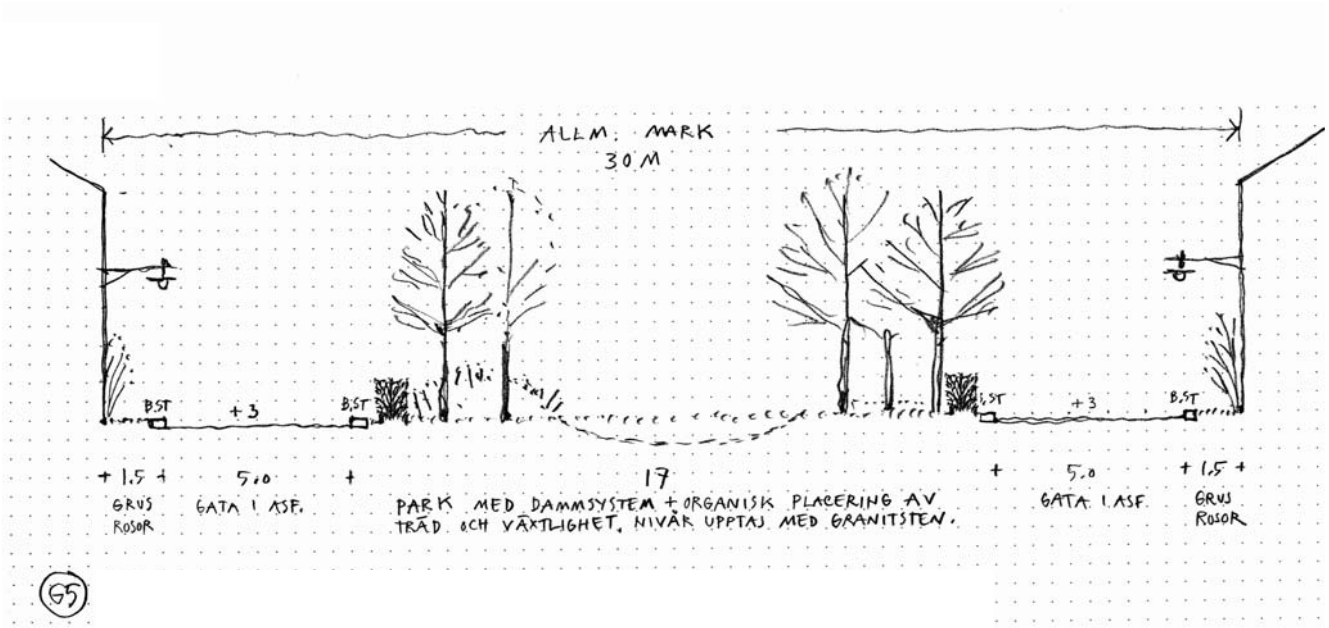
Östra sidan av torget med sin solvända sida är en utmärkt plats för uteservering och utformas med detta syfte.

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

Trafikfunktionen hos gatorna är helt underordnad och lokal. De 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.

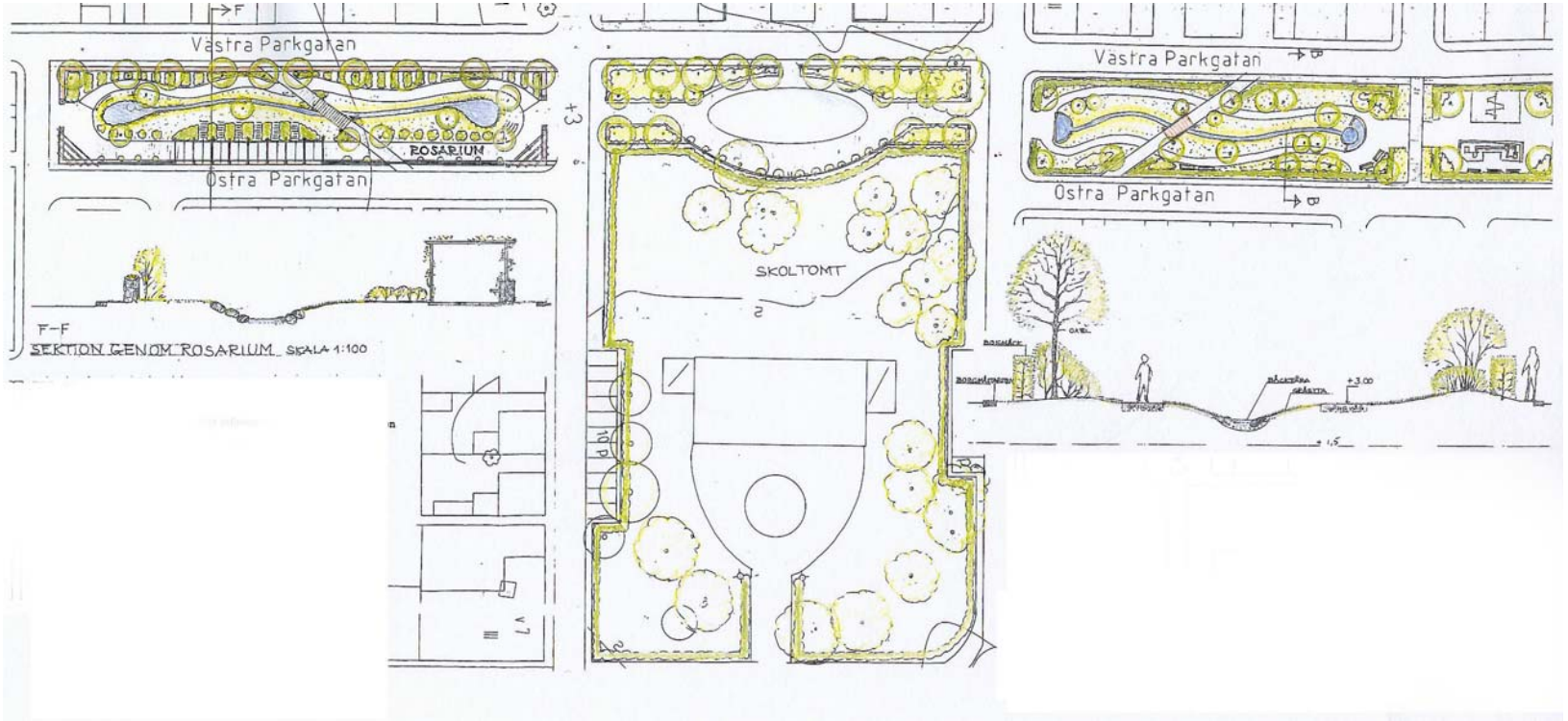
Där dominerar sykomorlönn som karaktärsträd men även al och ask förekommer. I kvarteret söder därom finns en bok och två ståtliga oxlar som förutsätts bevarade och som med sina kronvolymer samspelar med parkens träd.

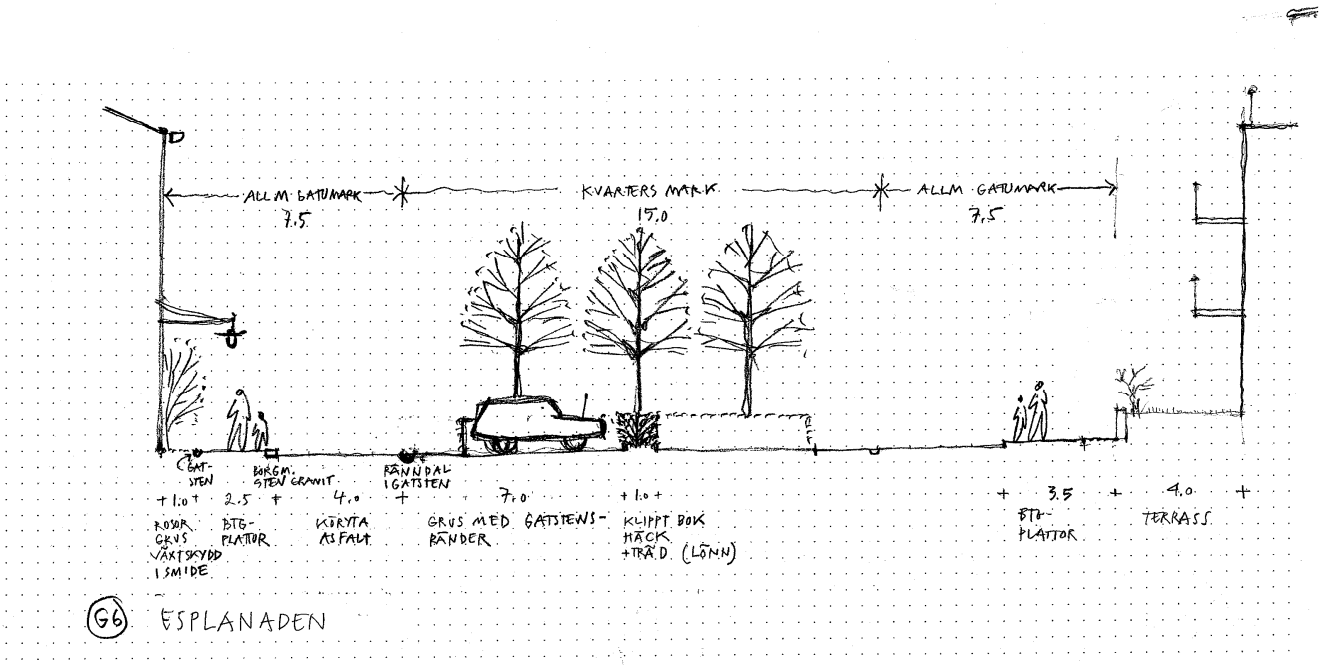
Komplettering av växtligheten sker med arter enl senare spec, liksom markutrustning och detaljer beroende på behov som klargjorts vid projekteringen. Även om anläggningar görs för specifika ändamål – lek etc för förskolan – är det viktigt att karaktären av allmän park bibehålls.

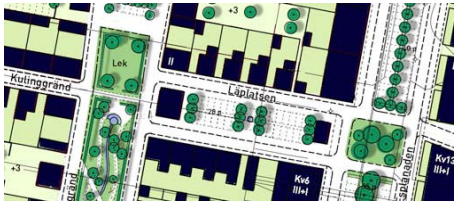
Marken gestaltas i samspel med den angränsande långa nord-sydliga parken. Denna utformning är föremål för fortsatt utredning – illustrationen ska ses som exempel.

**Material:**

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






*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.*

# Esplanaden, litt G6

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

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

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

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

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

# 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.

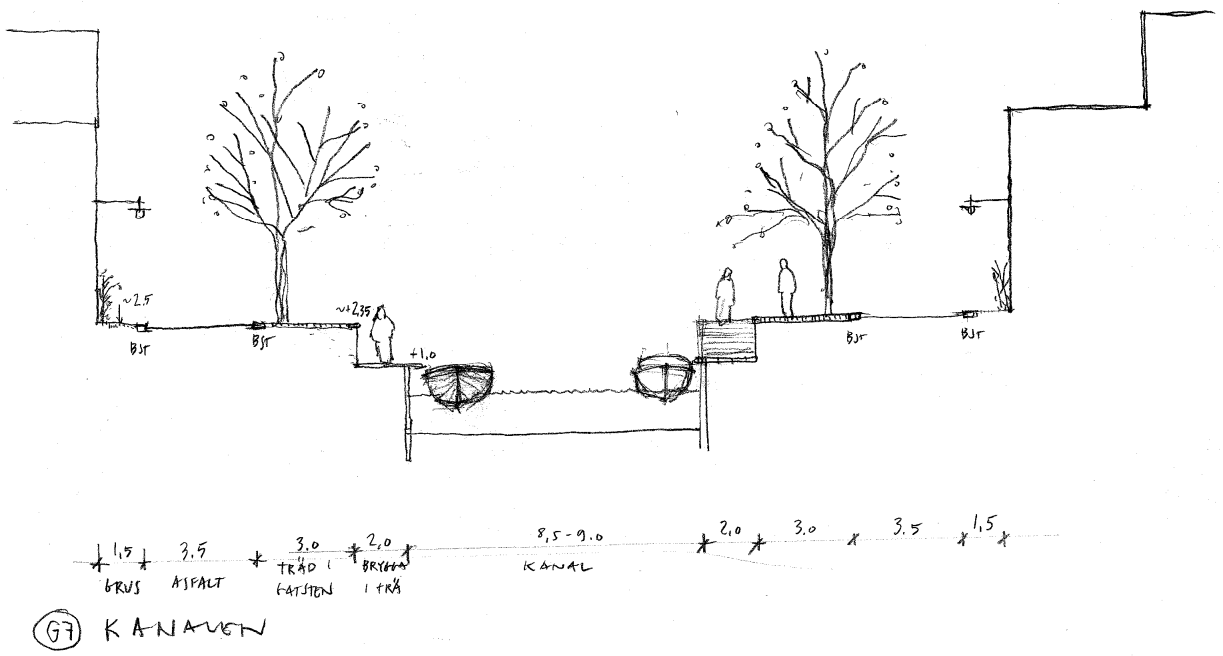
Kanalen med sina båda torg är det viktigaste stadsrummet i denna del av stadsdelen. Kanalen har sin självklara attraktivitet som vattenrum, torgen också viktiga uppgifter som samlande platser och, framförallt kanaltorget, som plats för lek och utevistelse också för barn. Kanaltorget är möblerat med sittplatser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

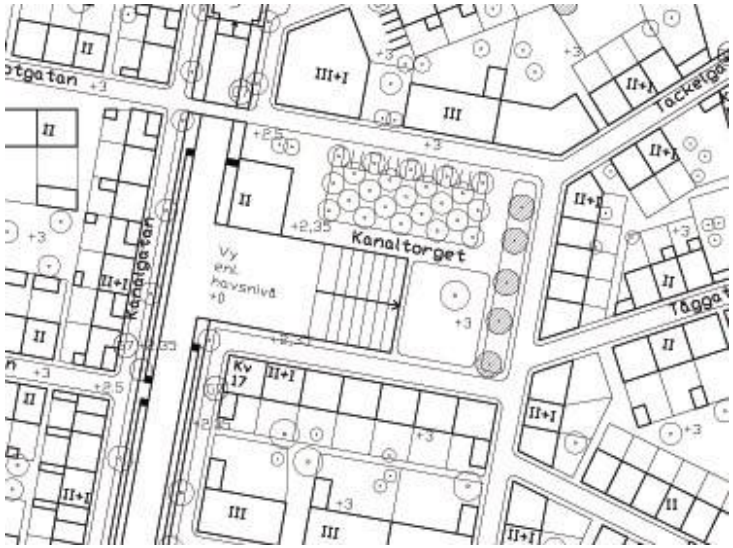
Kanalsidor, generellt: stödmurar, brygga i trä, trappor i ek

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

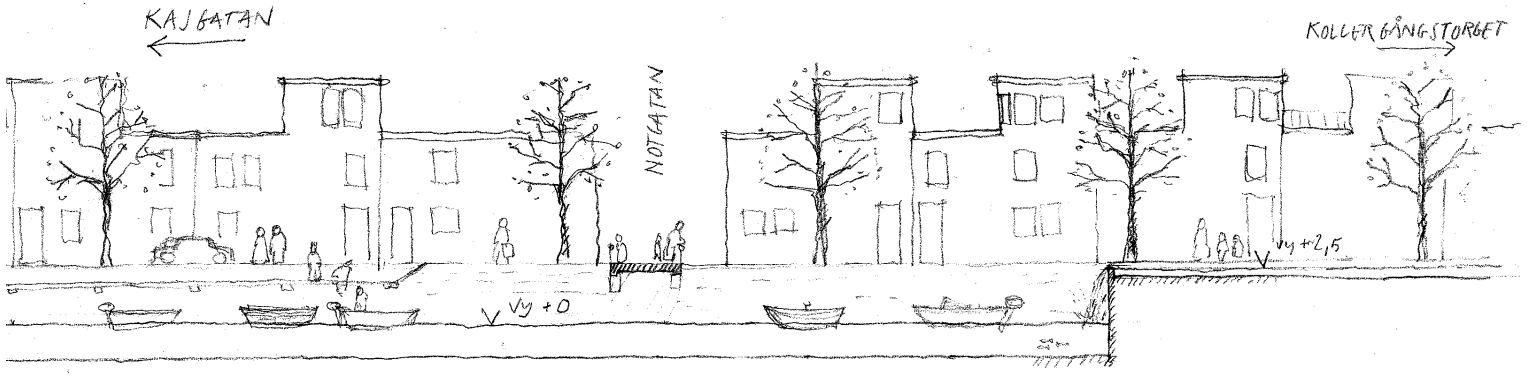
Kollergångstorget:
Smågatsten med släta hällar

Kanaltorget:
Trädplantering, ex lind, i yta av grus
Parkering i grus med stenbårder
Gräsmatta vid soltrappan
Övriga ytor: smågatsten med släta hällar

# 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 Västkustvägen är stadsdelens nord-sydliga ryggrad.

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

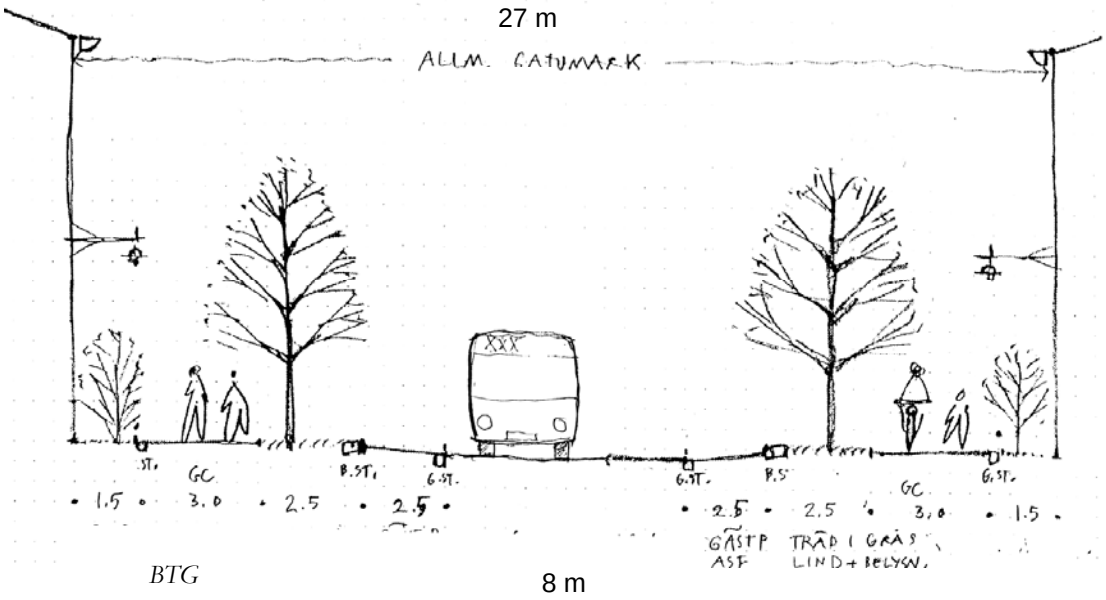
Den är uppbyggd som en traditionell stadsmässigt rak allégata i två partier. Dess riktningsändring markeras av en plats (litt P2) med hållplats och av korsningen med Sjögatan.

Gatusektionens bredd bestäms av trafikfunktionen. Kollektivtrafikstråket, också tänkbart framtida spårområde, 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.

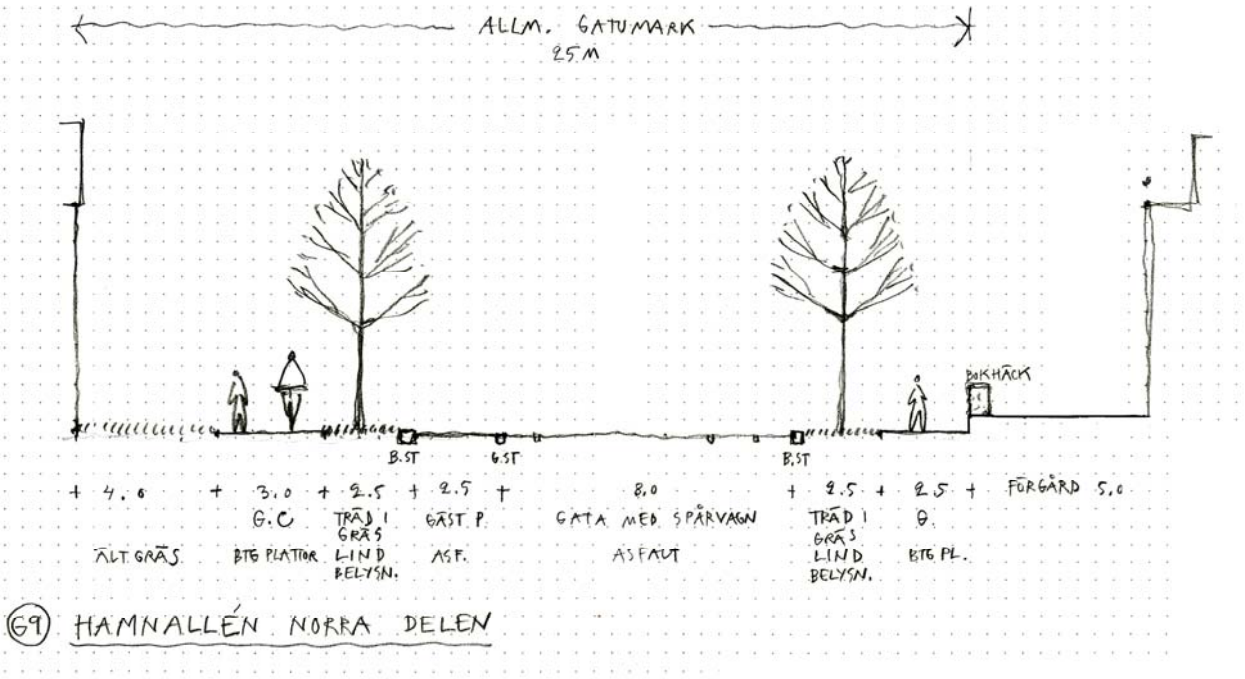



*G8 Typsektion, Hamnalléns södra del*

**Material:**

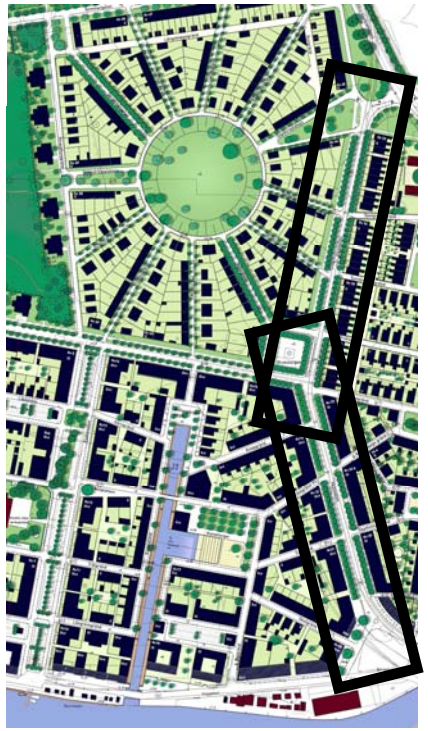
Körytor: asfalt
GC-väg: enkla kvadratiska betongplattor
Parkeringsremsa: asfalt, bård av storgatsten mot köryta
Kantsten: borgmästarsten
Plantering: lind i gräs
Sidoremsor: södra delen: grus, bård av storgatsten mot GC

norra delen: västra sidan gräs, östra sidan stöter mot trädgårdsmur med häck (t ex bok) på kvartersmark.




*Typsektion, Hamnalléns norra del*

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



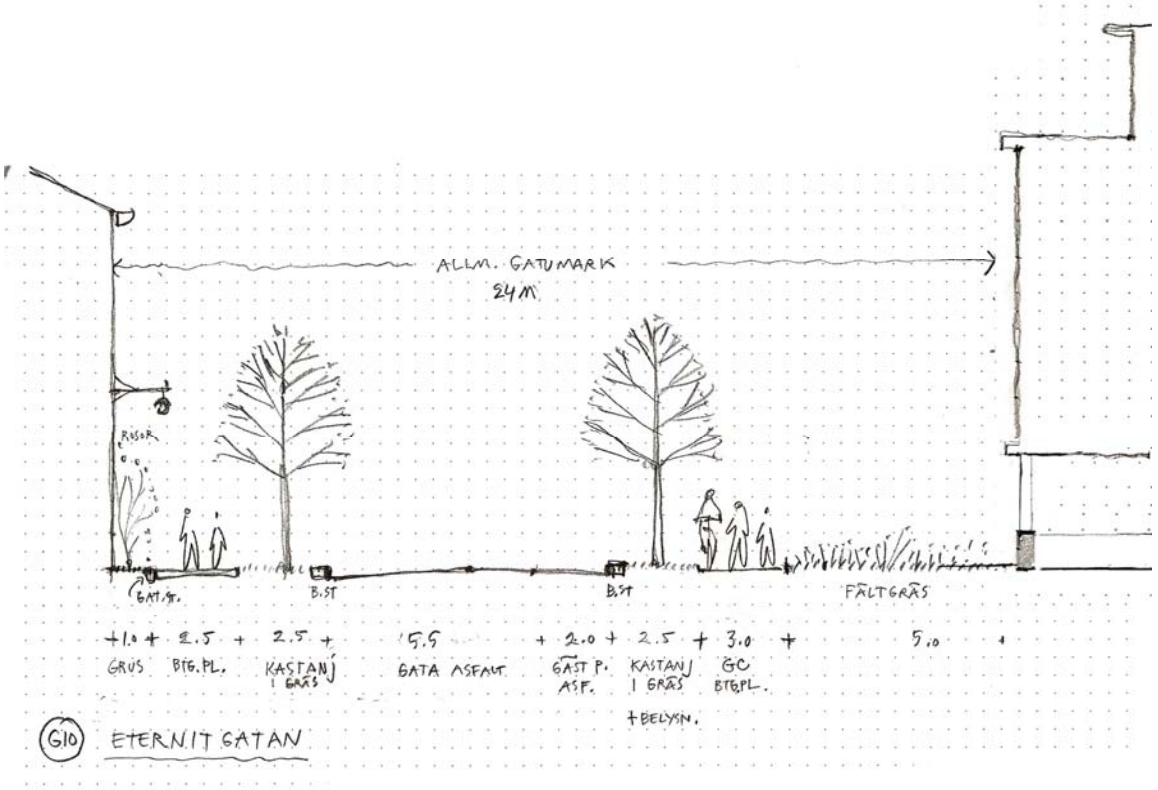
# Sjögatan, litt G10

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

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

Trädgårdsstaden norr om Sjögatan ramas in av ett grässtråk, som också bidrar till att hävda de mer privata reviren här. Längre västerut utmed Sjögatans norra sida tar de s k strandvillorna vid. Strandvillorna är fritt liggande flerbostadshus som inordnas i Strandfuret och som står lyfta på pelare för att medge parkering under husen och för att grönskan i Furet ska synas ifrån gatan.

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

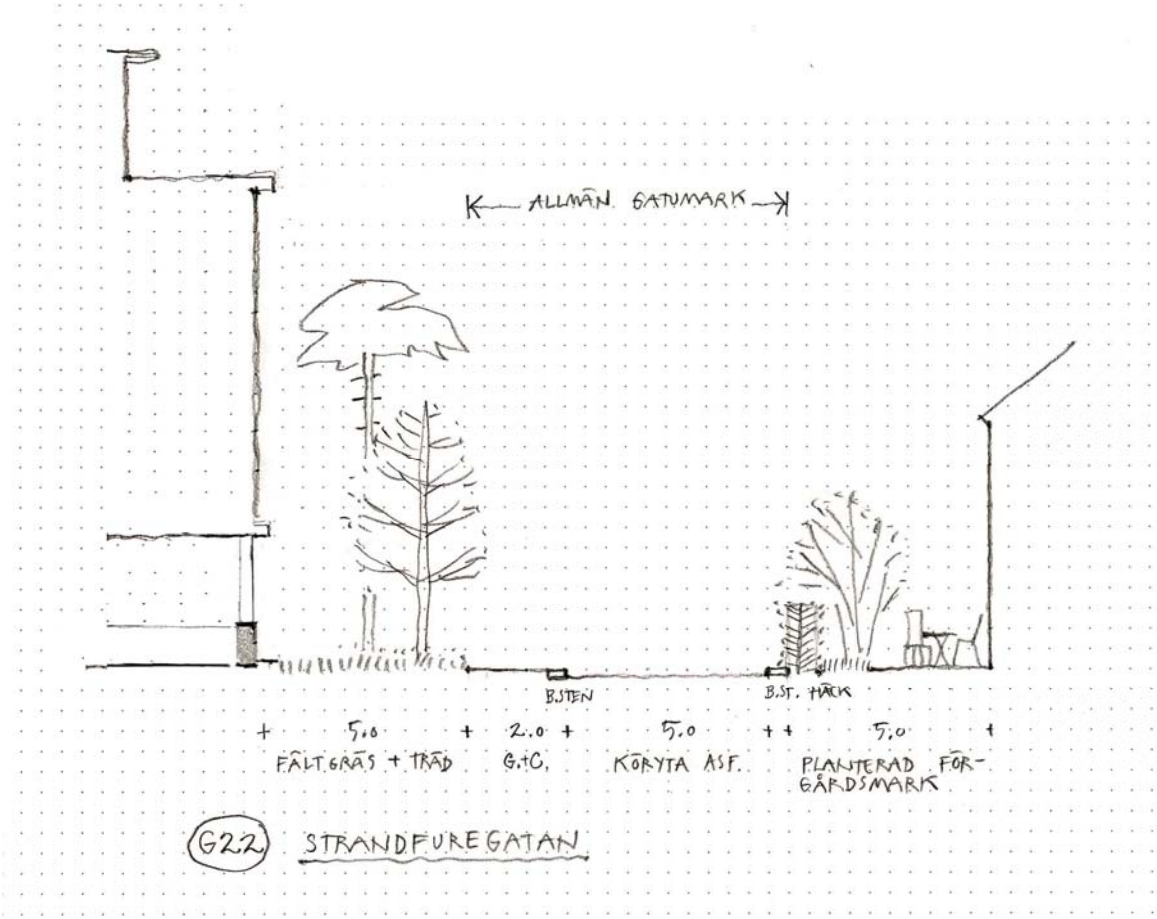



*G10 Sjögatan*

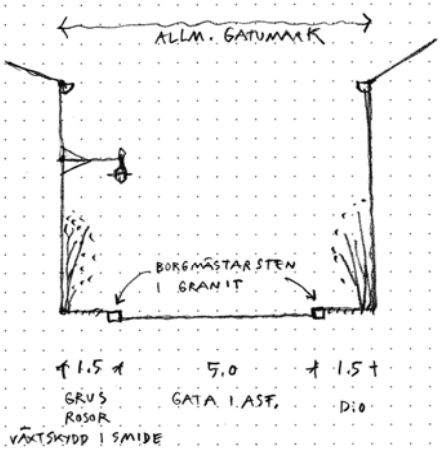
# Strandfuregatan, litt G22

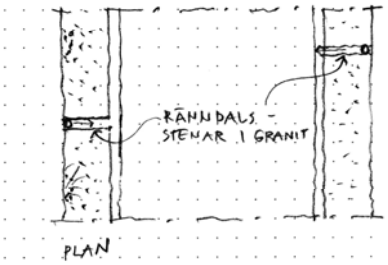
Mellan trädgårdsstaden och strandfuret går Strandfuregatan. Gatan är en del av det lokala gatunätet och utformas med ett körfält för trafik i bägge riktningarna och gång- och cykelbana längs västra sidan. På båda sidor omges gatan av grön förgårdsmark framför bostadshusen, på västra sidan av naturlik karaktär.

**Material:**
Körytor: asfalt
GC-banor: asfalt
Kantsten: borgmästarsten
Sidoremsa väster om gatan: fältgräs, träd av arter lika de i furet

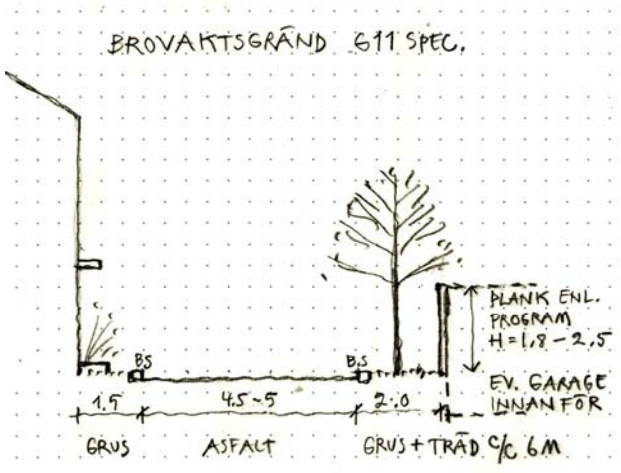


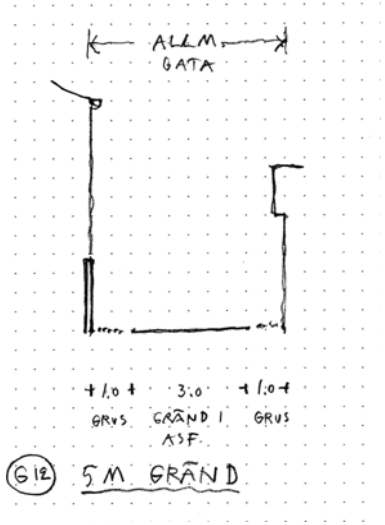

*G22 Strandfuregatan*




G11 8-METERS GATAN




*G12 markerade på illustrationsplanen.*
*G11 generellt förekommande i hela södra delen och mellan Brohusvägen och huvudgatan.*

# Små typgator, litt G11-12

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

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

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

**Material G 12:**
Körytor: asfalt
Sidoremsor: grus

*Liderhus vid smågatorna (G11) i södra delen*

# Brohusvägen, litt G13

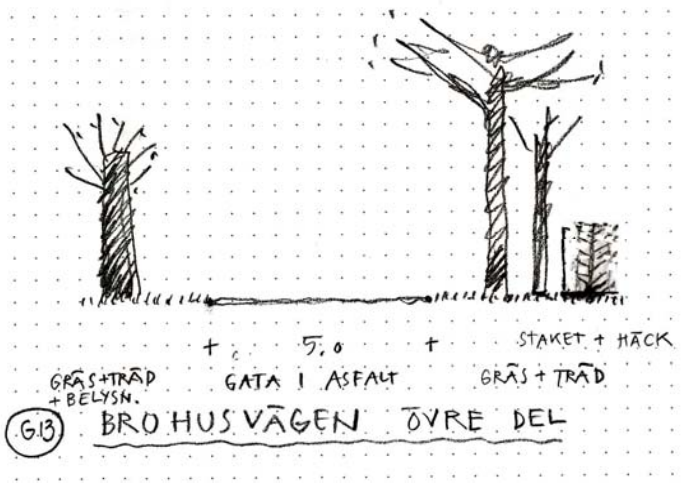
Brohusvägen är den ursprungliga tillfarten norrifrån till området. Det är viktigt att dess historiska karaktär bibehålls såsom väg i grön omgivning men med minskad körbana – det svarar också mot den eftersträvade miljön kring den äldre bebyggelsen och dess kompletteringar. Befintliga träd bevaras i så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

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

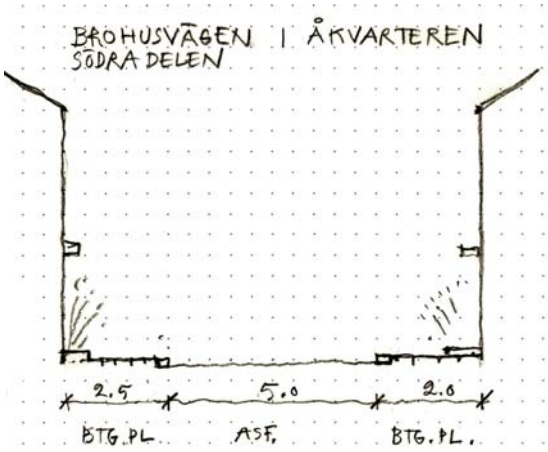
Brohusvägens södra del, d v s den del som är huvudgata i Åkvarteren, kan till sin uppbyggnad närmast jämföras med de små typgatorna litt G 11. Brohusvägen har emellertid större mått – ca 10 m – men utformas i princip som en 8 m typgata men med bredare sidoremsor. Dessa är på denna gata anordnade som traditionella gångbanor, vilket begränsar möjligheterna till t ex utvändiga trappor. Planbestämmelse 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:
Körytor: asfalt
Sidoremsor: gräs, trädplantering – bevarad och kompletterad

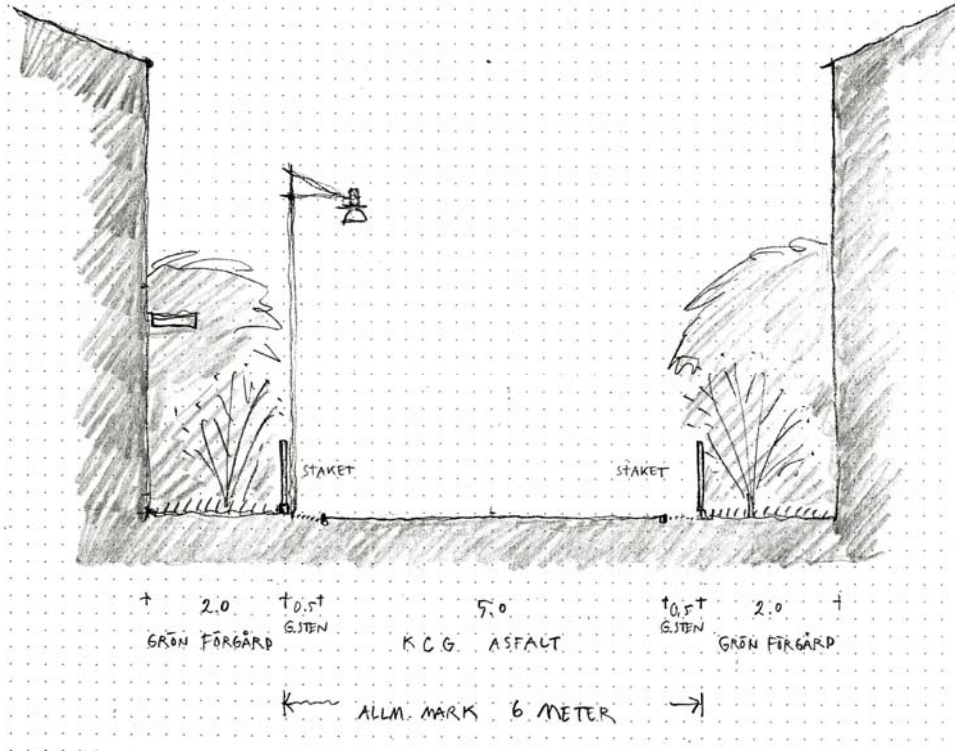
Södra delen:
Körytor: asfalt
Kantsten: borgmästarsten
Sidoremsor: grus
Ränndalar i granit för avvattning från husen.




*Brohusvägens norra del*




*Brohusvägens södra del*

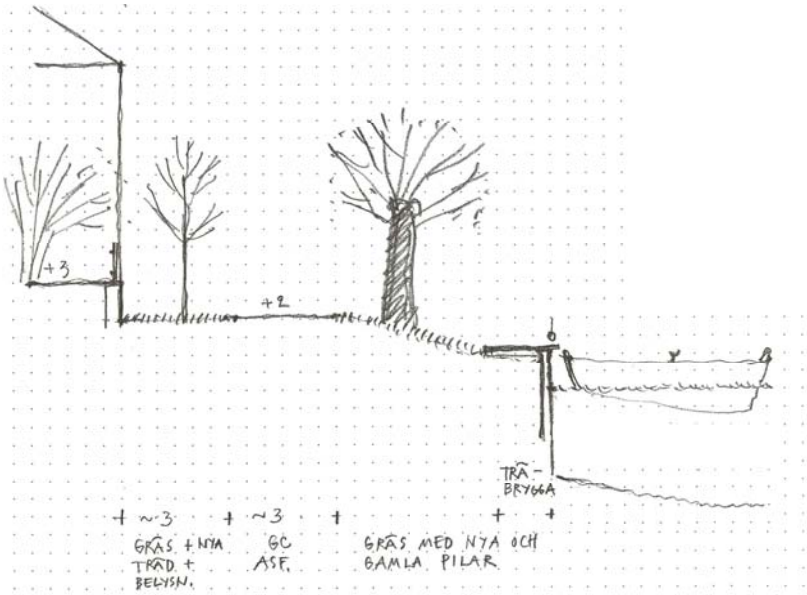



*Typsektion mindre gata i Brohus.*

**Material G23:**
Körytor: asfalt
Kantsten: gatsten

# Liten typgata i Brohus, litt G23

De mindre tvärgatorna till Brohusvägens norra del karaktäriseras av planterade förgårdar och spjälstaket. Gavlar ihop med plank/staket kan förläggas i gatuliv. Det är viktigt att belysningsarmaturen inte förhindrar framfart för räddningsfordon.



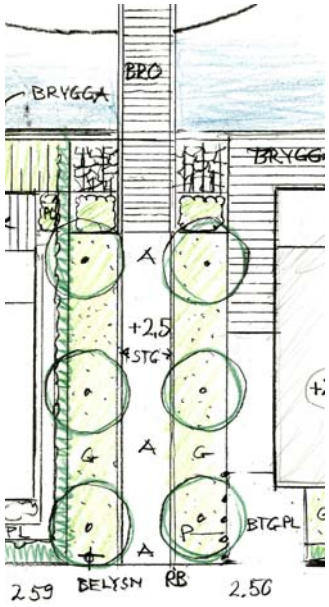

*Typsektion G14*

# Åpromenaden, södra delen, litt G14, G25

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 kopplas den längsgående träbryggan till håvningsbryggor som sticker ut i vattnet ca 3 m. Anordningar för förtöjning samt el- och vattenförsörjning anordnas.
Mellan å-villorna i norr utmed kanalen skapas en liten passage med dubbla trädrader på ömse sidor gång- och cykelstigen. Passagen utformas enligt sektion G25.

**Material G14:**
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 G25:**
Gångyta: grus
Kantsten: storgatsten
Sidoremsor: gräs, trädplantering




*Liten passage mellan å-villorna, litt G25*

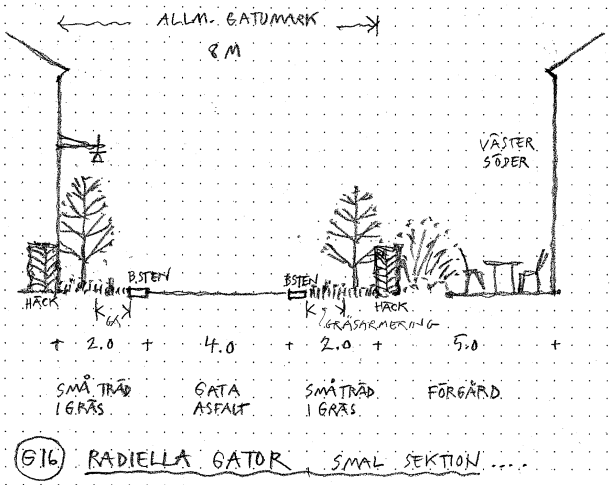
# Gatorna vid runda parken litt G16-18, 21

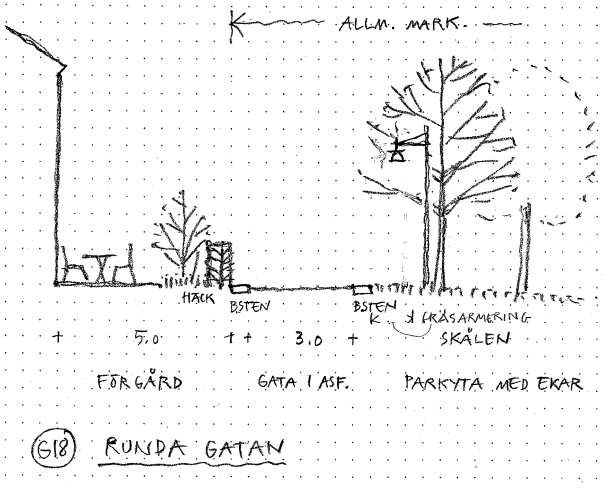
Den runda parken i Västra Habo är stadsdelens stora grönyta och allmän park med betydelse även för resten av tätorten. De omgivande gatorna med olika bredd är vägen dit och talar tydligt om att detta är en offentlig miljö. Därför har några av gatorna mer karaktär av små parkrum (G17) som öppnar mot parken.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

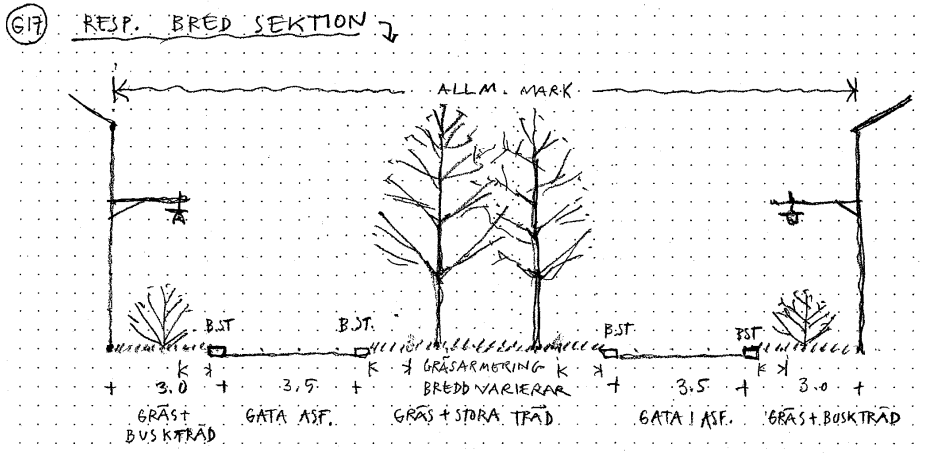
Utöver trädgårdsstadskaraktären med klippt bokhäck som markering av tomtgränsen bildar också de radiella gatorna ett tema, som återspeglas i utformning och artval och som bör kunna avläsas även i namngivningen. Tall, avenbok, klotlönn, körsbär, magnolia, hägg, oxel, björk, hagtorn, finsk pil och katsura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

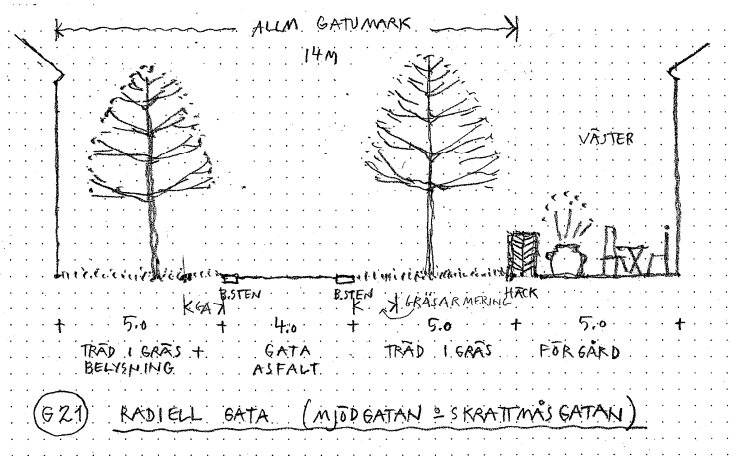
Trafikfunktionen är helt lokal. Blandad trafik utan särskilda kör- eller gångytor. De bredare gatorna har planterade mittremsor för att markera de smala körbanorna med syfte att hålla hastigheter nere. Mitt på Strandfuregatans sträckning öster om Strandfuret anläggs en liten cirkulationsplats med samma 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.

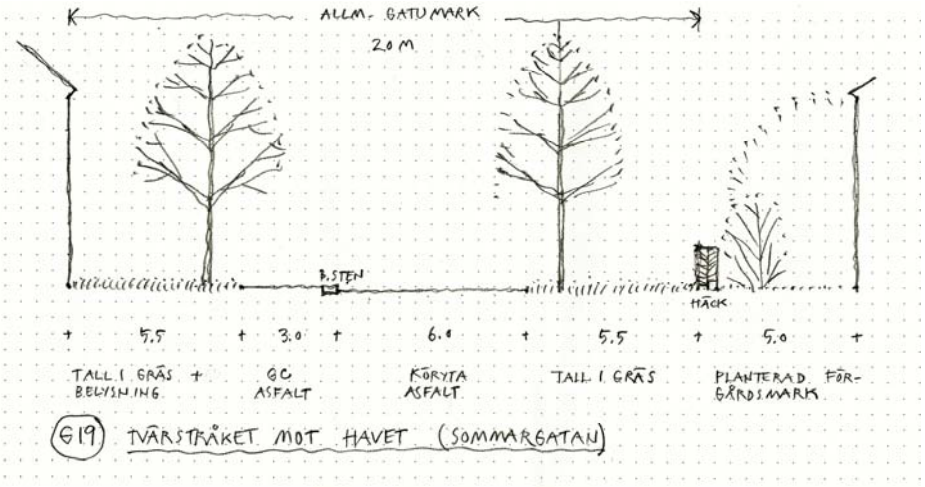
**Material:**
Sidoremsor (G16): gräs med plantering av mindre träd (ett karaktärsträd för varje gata)
Sidoremsor (G17): gräs med plantering av buskträd
Sidoremsor (G21) gräs med träd-plantering
Sidoremsor, generellt: gräsarmering, kompl av köryta upp till 6,6 m bredd
Mittremsa (G17): gräs med större träd (ett karaktärsträd för varje gata)

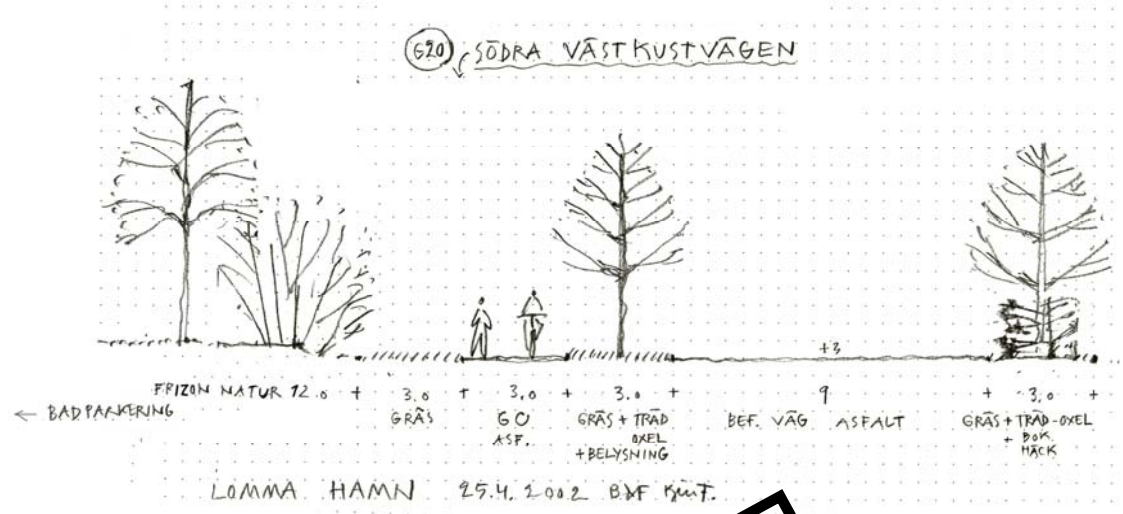






*Sommargatan, G19, i öst-västlig riktning och Södra Västkustvägen, G20, i nord-sydlig riktning.*

# Sommargatan, litt G19 Södra Västkustvägen, litt G20

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

Men denna miljö innehåller också inslag som är storskaliga och som kräver landskapsmässig behandling, nämligen idrottsområdet/båtuppläggningsplatsen och badparkeringen söder om Fyrkantsdammen. En kraftig och hög vresrosplantering är en effektiv och vacker inramning kring badparkeringen.

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.

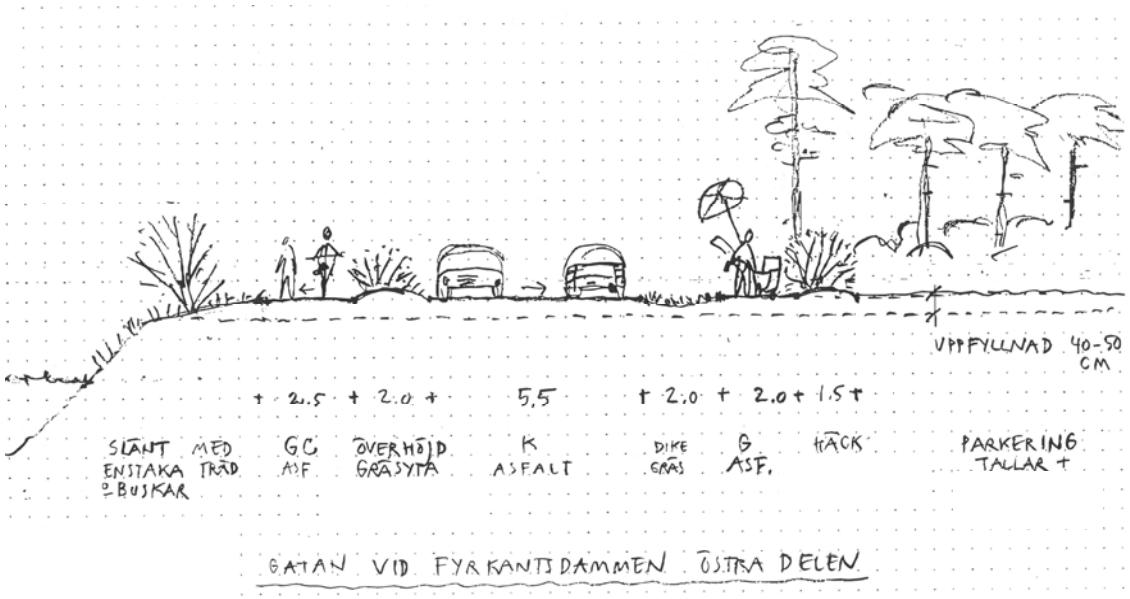
Öster om Södra Västkustvägen anläggs kollektivtrafikstråket med gräs – det tas i anspråk först med ev spårläggning.

**Material:**
Körytor: asfalt
Gång- och cykelväg: asfalt
Kantsten (G19): borgmästaresten
Sidoremsor: gräs, träd, plantering av vresros runt badparkeringen mot park och bokhäck mot Campingvägen; friväxande buskar, runt båtuppläggningsplatsen
Träd: G19: skogstall ”pinus silvestris”
G20: oxel

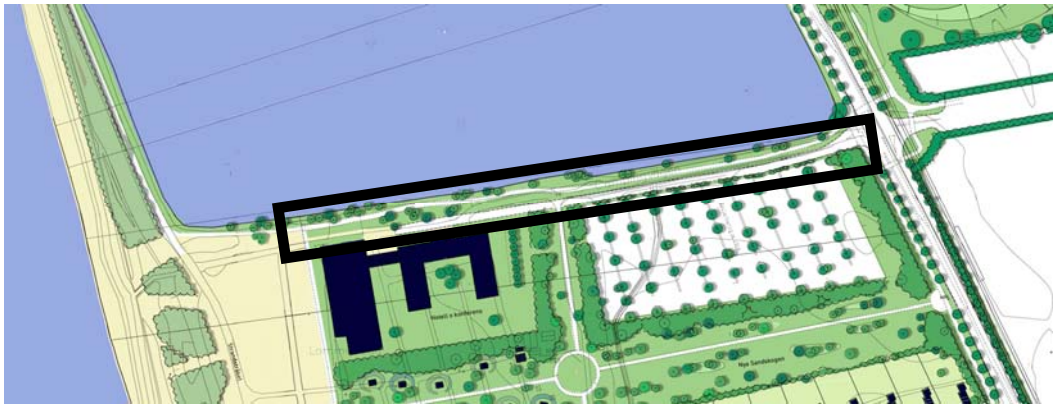
# Campingvägen, litt G24

Utmed Fyrkantsdammens södra sida ligger Campingvägen. Vägen leder vidare till den planerade hotell- och konferensanläggningen och stranden. Längs dammen går även ett gång- och cykelstråk som har sin fortsättning längs Södra Västkustvägen. Fyrkantsdammen får strandskoning och mellan cykelvägen och dammen sparas/kompletteras en grön zon.

**Material:**
Körytor: asfalt
Gång- och cykelväg: asfalt
Mitt- och sidoremsor: gräs, träd, plantering av tall runt badparkeringen mot park och bokhäck mot Campingvägen
Träd: Se beskrivning strandskogen, litt P1




*Sektion Campingvägen, östra delen*



# Strandplanteringen, litt P1

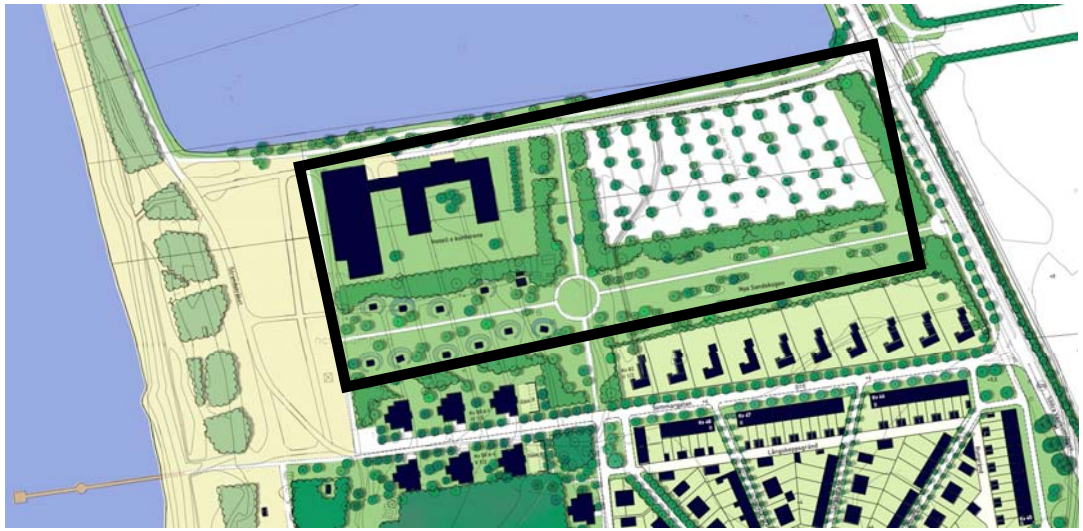
Norr om Strandfuret och bebyggelsen runt runda parken planteras såsom komplement till furet en ny rekreationsskog. Både till karaktär och användning skiljer den sig från furets mer slutna och vilda växtlighet men ändå med naturkaraktär.

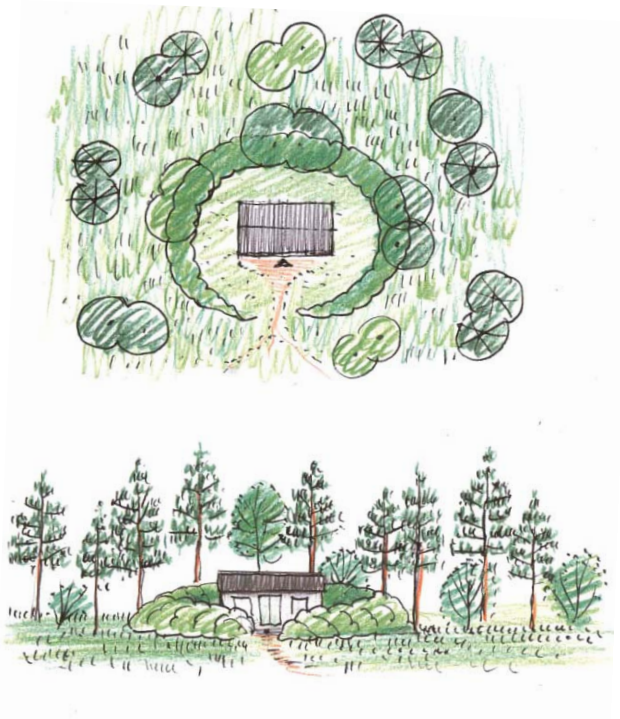
Den nya Strandplanteringen innehåller en blandning av växtlighet med stort inslag av lövträd och buskar. Den blir varierad med växlingar mellan tätare partier och öppna gläntor och allmänt sett mer öppen för utblickar under trädkronorna – också mot stranden.

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

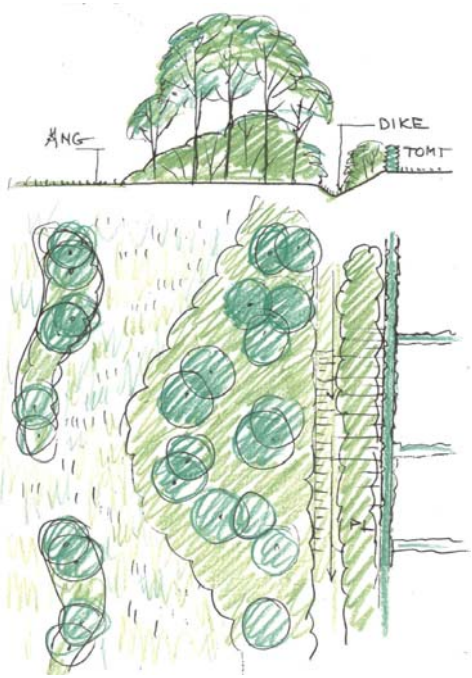
Strandplanteringen ingår i ett grönt stråk, som börjar med Strandfuret och fortsätter på andra sidan Södra Västkustvägen i östra delen av Habofältet. På detta sätt är den både en del i ett promenadstråk, som sträcker sig långt utefter kusten, och en spridningskorridor för växter och djur. Öppningarna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

Sammansättningen av växtligheten i Strandplanteringen kan ge karaktär åt olika partier med skillnad mellan zonen närmast stranden och brynen åt andra håll respektive planteringens 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, hägg och gullribs. Tall står för enstaka inslag i helheten. Efterhand kan ört- och lökväxter inplanteras.

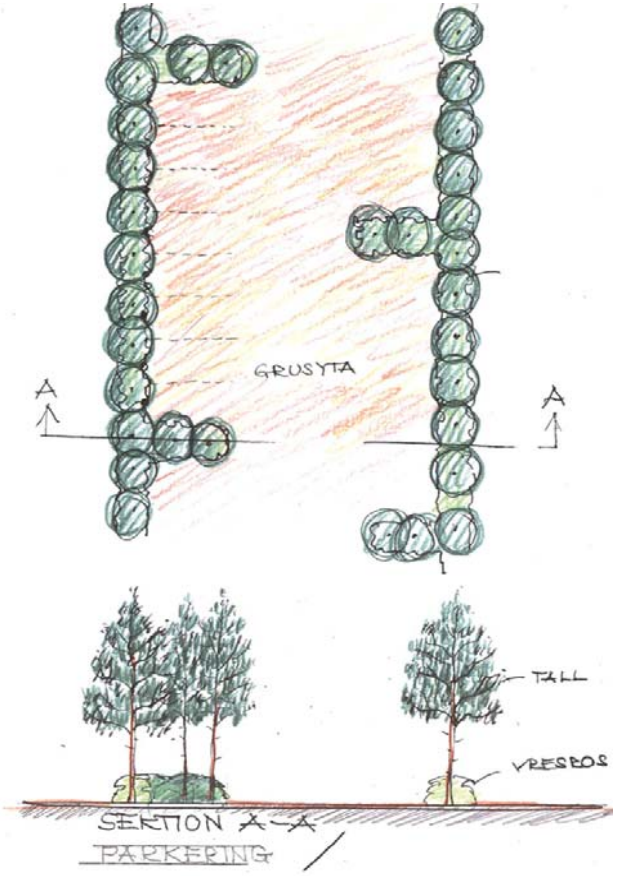




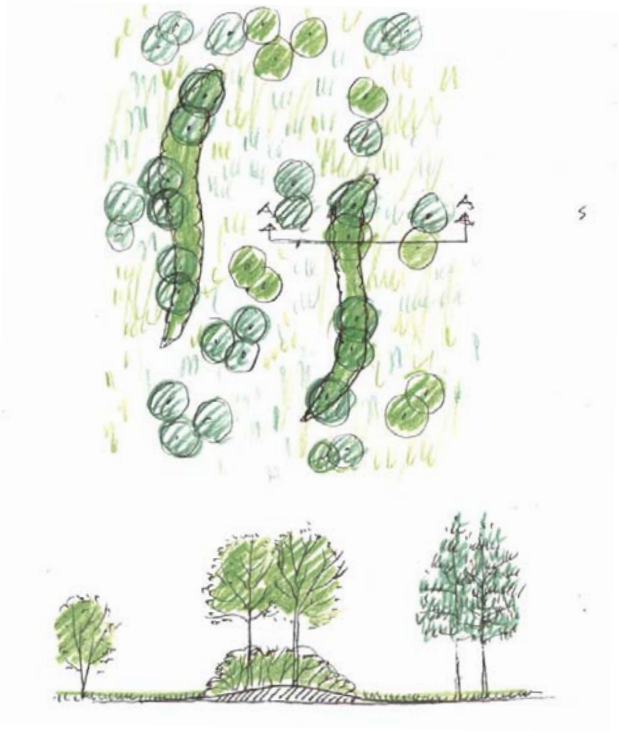
*Strandstuga omgiven av skyddande grönska*



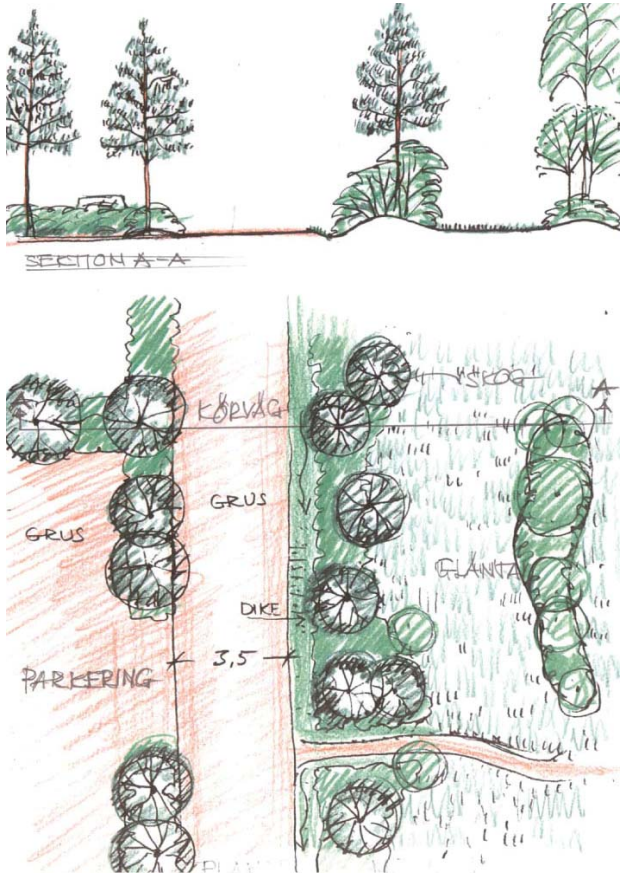

*Plantering mellan strandskog och tomtmark*




*Parkeringen*



*Planteringar i Strandplanteringen*




*Plantering mellan parkering och Strandplanteringen*

# Strandfuret, litt P8

Strandfuret behåller den vilda karaktär som området har idag. Med skötsel och vissa plantering av rumsbildande vegetation skall furet kunna upplevas som större än det är idag. Nya stigar, som är kopplade till de omgivande gatunäten, och entréer som är särskilt utformade för Strandfuret läggs till för att förhöja områdets värde och upplevelsen för besökaren.

I framtiden skall Furet kunna användas av fler än idag. Här kan t ex skolelever få undervisning i hur naturen fungerar. Dagisgrupper kan ha utflykt hit. Strandfuret har stor potential att kunna användas och uppskattas av barn och unga. De ingrepp som uppförandet av strandvillorna medför kompenseras genom att en ny strandplantering anläggs norr och nordost om Strandfuret.

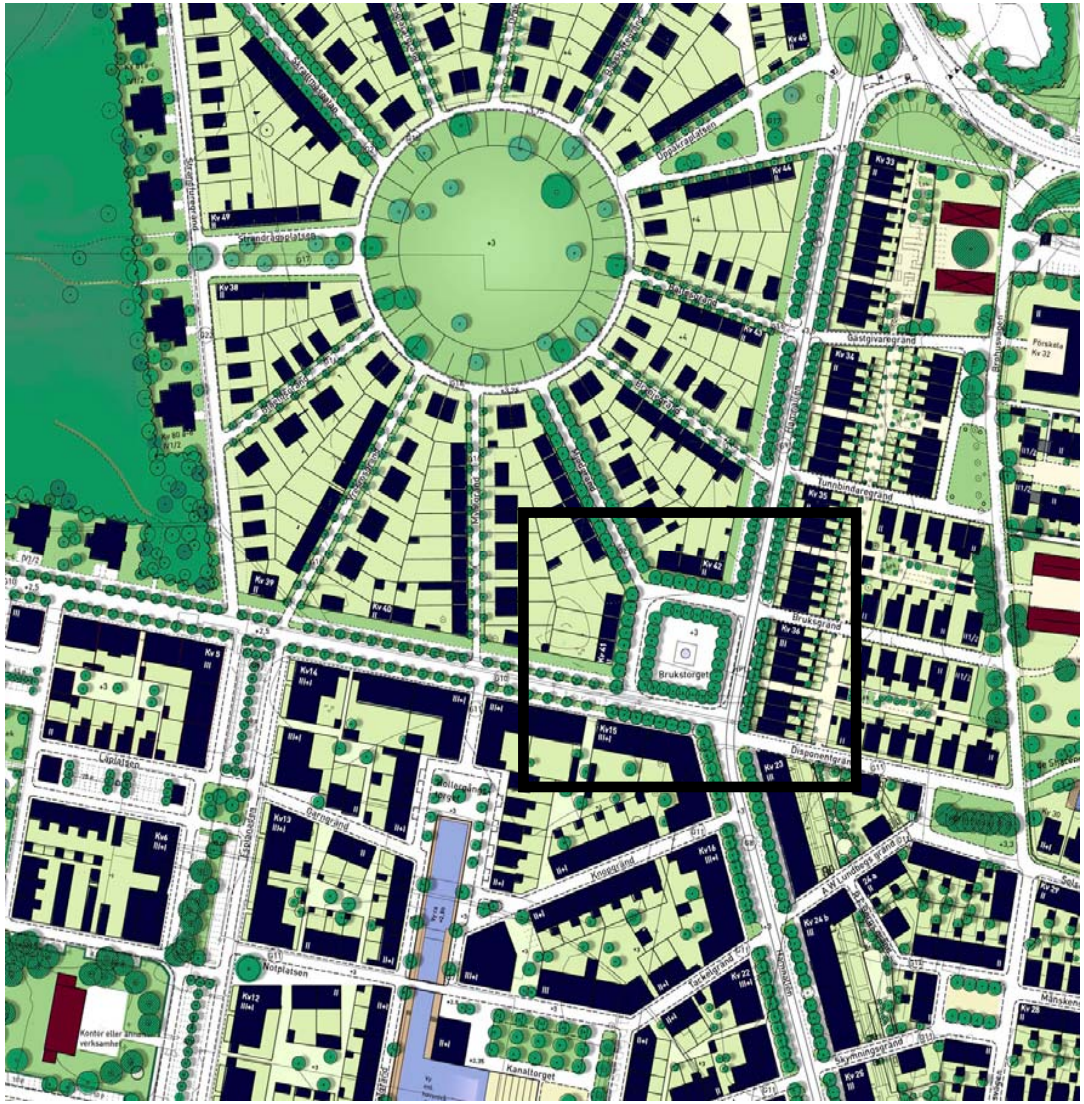
Vid stranden ligger en kiosk från 1920-talet med tillhörande nyare dansbana.

# 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



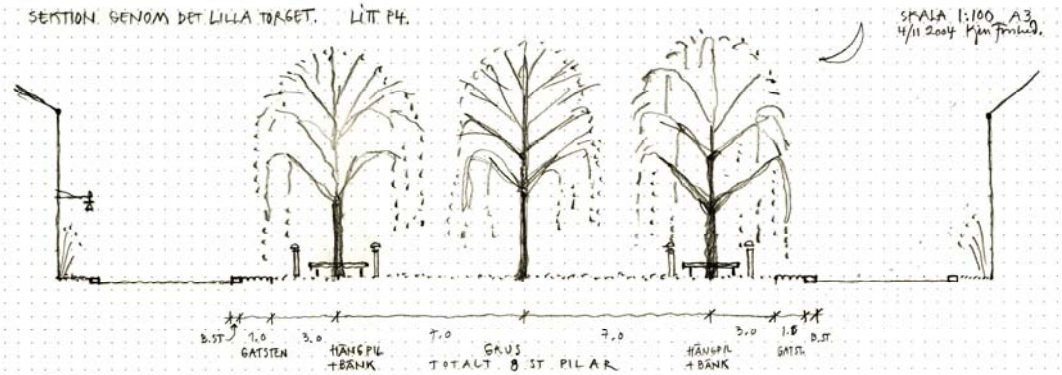
*Poppeltorget med befintliga popplar och en ny byggnad med bl a källsortering för hushållen.*

# Poppeltorget, litt P3

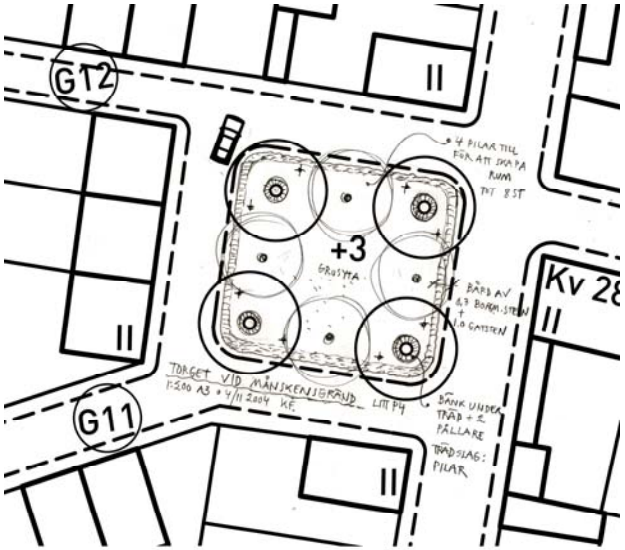
En mäktig rad av gamla pilträd ger naturlig anvisning för Poppeltorget. Här växlar också gång- och cykelstråket sträckning i sidled och mynnar i Sjögatan (den tidigare Eternitgatan). Platsen är också en förmedling av kontakten mellan det inre gatunätet och parken söder om Villa Solsken.

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.

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



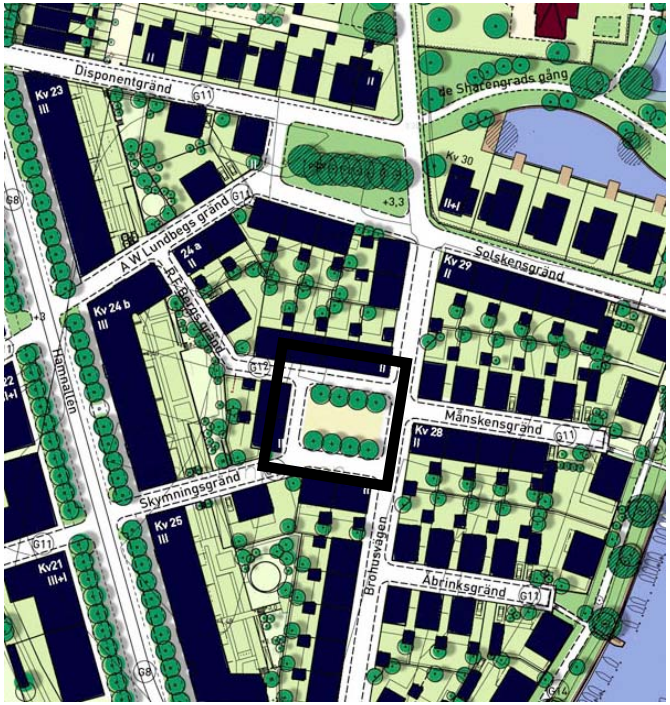

*Sektion genom platsen*

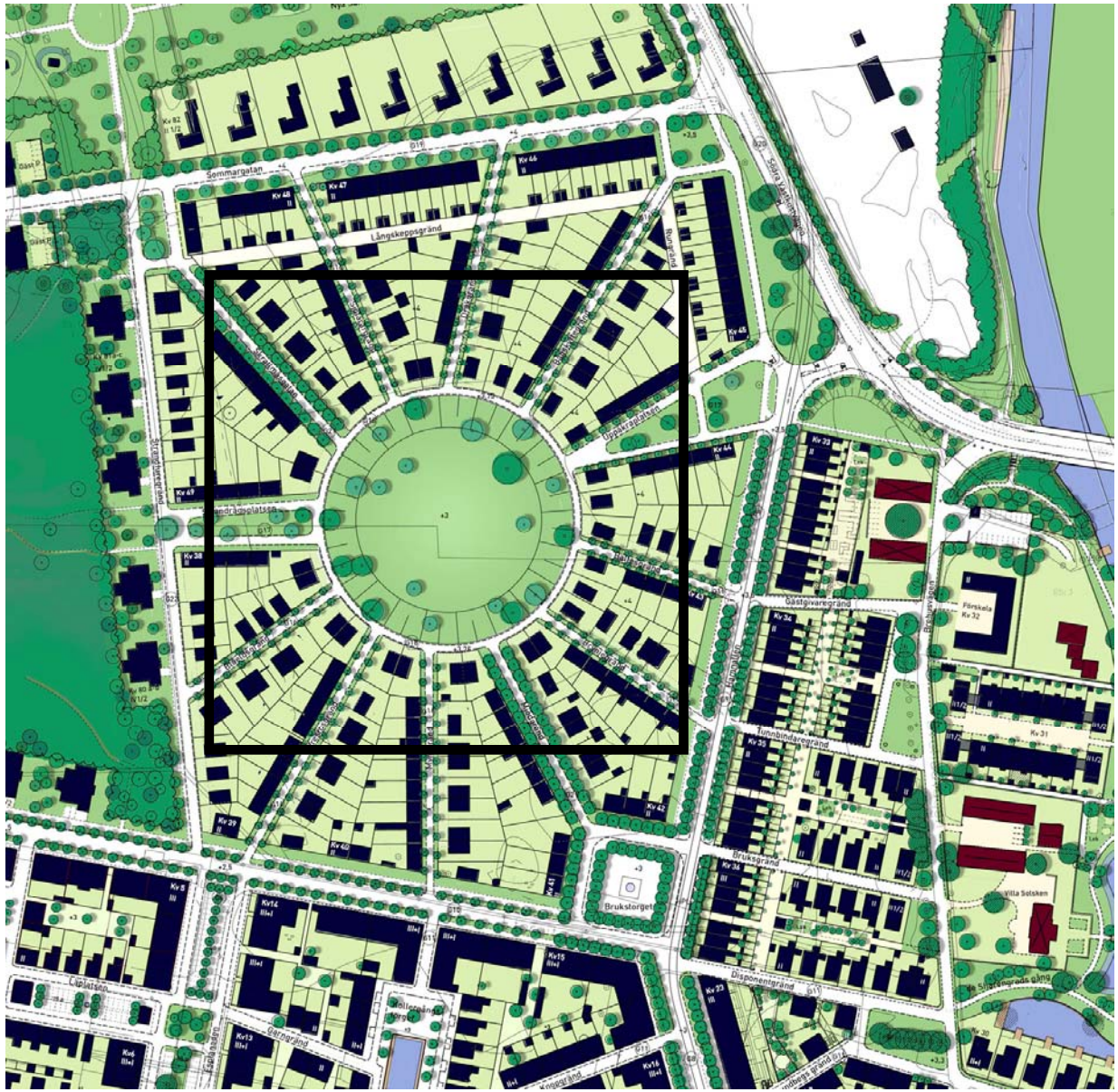



*Plan genom platsen centralt i Åkvarteren*

# 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.






# 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.

# Solskensparken och åpromenaden, norra delen, litt P6

Kring 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 norra delen av parken.**
Parken som ligger utefter Höjeåns västra strand kommer i stor utsträckning att behålla sin nuvarande karaktär i de norra delarna. Befintlig växtlighet kommer att sparas i så stor utsträckning som möjligt. En ny gångväg leder besökaren längs strandbrinken. Från bebyggelsen leder stigar ned till båtbryggor och sittplatser utefter åstranden. Öster om Villa Solsken anläggs ett utjämningsmagasin för dagvatten. Skulle det visa sig att ytterligare dagvattenmagasin behövs finns möjlighet att anlägga ett sådant i norra delen av parken. Med undantag för de ca 25 meterna närmast Södra Västkustvägens bilbro över höje å, utförs åkanten spontad och med möjlighet att anordna båt- eller håvningsbryggor , enligt illustrationsplan, för att göra ån mer tillgänglig.

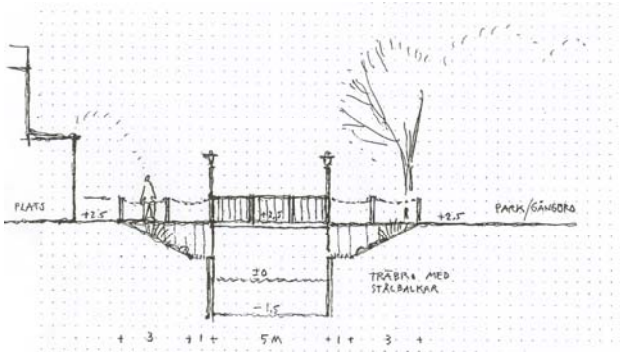
Vegetationen i parken kompletteras för att förstärka den nuvarande karaktären. Förslagsvis används olika sorters pil. Samtidigt bör fältskiktet kompletteras med blommande växter, gärna vattenväxter av parkkaraktär, i anslutning till stranden.

**Den södra delen av parken**.
Parkens södra del kommer att omdanas i sin helhet genom att en mindre kanal avgränsar parken mot villorna längs Solskensgränd. Kanalen ges ett sådant djup att grundgående småbåtar kan angöra bryggor nedanför norr om villorna längs Solskensgränd. Fontänpil (Salix elegantissima) planteras på parksidan. Gångbron som Uggletornsstigen går över skall ha en sådan höjd över medelvattenytan att båtarna kan ta sig in. Brofästet för gång- och cykelbron över Höje å skall utformas med stor omsorg och skall på Brohussidan av ån landa i en träddunge bestående av fontänpil eller liknande. Gångstråket Uggletornsstigen kantas där de passerar mellan de södra villorna, av träd, förslagsvis Asklönn (Acer negundo).

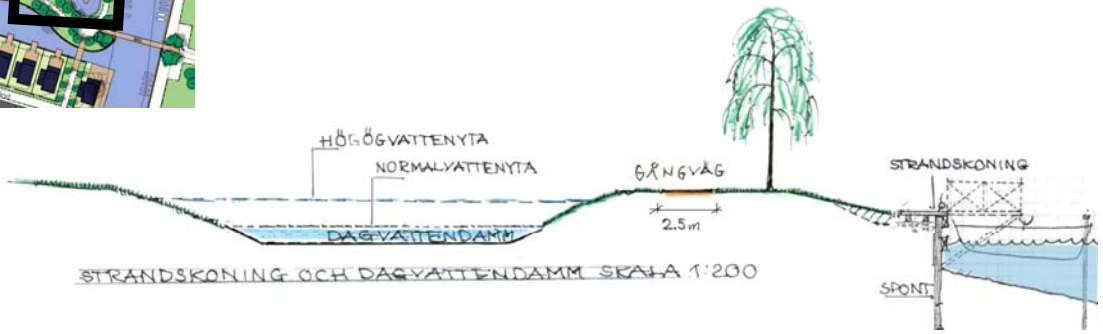
Dagvattendammen öster om Villa solsken ges parkkaraktär och omges av träd. Norr om dammen finns plats för lekplats. Den bör inordnas i parkens karaktär. Strandlinjen utformas i huvudsak enligt sektion P6 (med undantag för de 25 meterna närmast Södra Västkustvägens bilbro över Höje å). Längs stranden kan även bryggor anordnas enligt illustrationsplan.

Nya träd och trädgrupper planteras i sådan omfattning att parken så snart som möjligt börjar grönska. Gräsytor för lek och samvaro och blommande buskar och träd är viktiga element och skall finnas i parkens alla delar. Utrustning och belysning skall förstärka parkens karaktär och utformas med stor omsorg.

**Material P6:**
Gångyta: grus
Sidoremsor: gräs, trädplantering (bef + kompl),
pil,
poppel och övr lika bef
Spont, azobé, håvningsbryggor




*Träbro över kanalen vid å-villorna*
*(se även litt B6)*




*Typsektion P6*

# Fladängen och skolan, litt P9

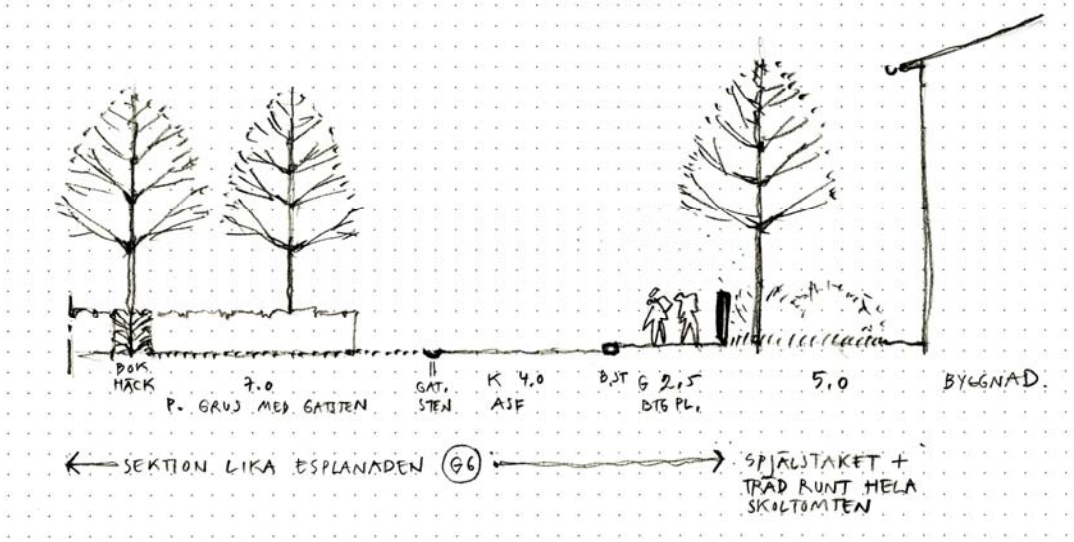
Fladängens markuppbyggnad består till stora delar av utfylld mark. I och med den nya gång- och cykelbron över Höje å och uppförandet av skolan söder om parken kommer att betyda att Fladängen får ett mycket centralt läge och den kommer att utnyttjas av såväl barn och unga som vuxna i större utsträckning än tidigare. Parkens grundelement bibehålles. En anpassning av gång- och cykelvägarna har föreslagits för att knyta samman de nya målpunkter som kommer att finnas i området; gångbrons landfäste och skolans föreslagna entréer t ex.

Parken kommer i sin södra del att gränsa till skolbyggnader, vilket kräver en anpassning av parkstrukturen i förhållande till skolgårdens funktioner. Befintlig vegetation knyter samman park och skolgård och parken har öppna ytor som kan utnyttjas av elever på skolan. En ny lekplats med en liten kulle samt en skatepark har föreslagits i parkens norra del. Området kring dammen anpassas till den nya situation som gångförbindelsen över Höje å skapar.

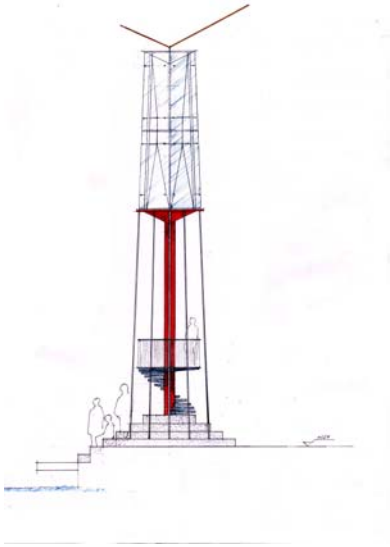
Biltrafik, för tillgänglighet till kajen och båtarna där, möjliggörs längs Höje å samt mellan ån och Strandvägen, utmed parkens norra gräns. Framkomligheten längs kajen kommer att brytas vid gångbrons landfäste vilket kräver vändytor för fordon. Detta har därför föreslagits vid brofästets båda sidor. Landfästet för bron skall utformas med stor omsorg och brofästet skall omges av en träddunge. Brofästet och området kring dammen kommer att utgöra ett centralt motiv i parken. Beläggningar, sittplatser, blomsterrabatter m.m. anordnas kring dammen.

Smärre byggnader för nät och fiskeredskap skall kunna uppföras utefter kajen på en begränsad sträcka mellan Höje å och skoltomten. Hoddorna har en gång- och cykelväg på baksidan och körbar yta på framsidan.

Skoltomten omramas av ett vackert spjälstaket med planterad förgårdsmark, där lindar bildar kontinuerliga och täta trädrader. I norr övergår denna plantering i befintliga naturlika vegetationspartier. Öppningarna in till skoltomten markeras med grindstolpar, grindar och vacker, välkomnande belysning. Skolan omfamnas alltså av en grön rumsbildande ram, innanför vilken skolbyggnaderna kan ges fria former.




*Sektion vid skolan och parkeringen söder om Fladängsparken*



*”Lomma utkik”- idé Leif Bolter*

# Stranden, litt P7

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

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

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

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

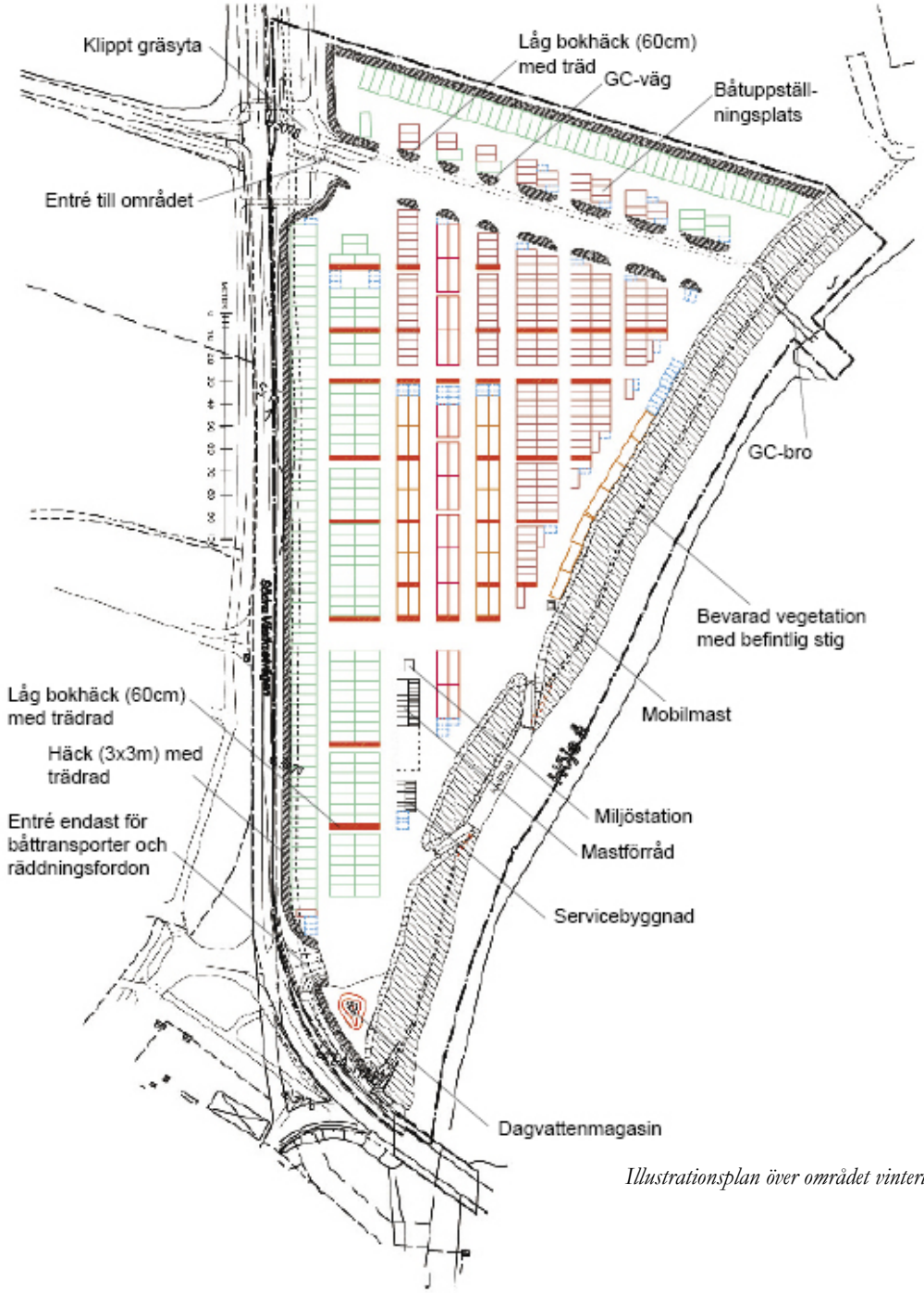
För en del av den nya bebyggelsen föreslås en förstärkning av vattenkontakten genom ett parkstråk mot havet och rustning av strandområdet med ny långbrygga ut i havet. Mindre servicebyggnader för besökare medges i kanten mellan Furet och stranden.

# 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 strandfuret vid havet, den nya trädgårdsstaden och vegetationsvolymen längs ån och i förlängningen kyrkofuret, 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,



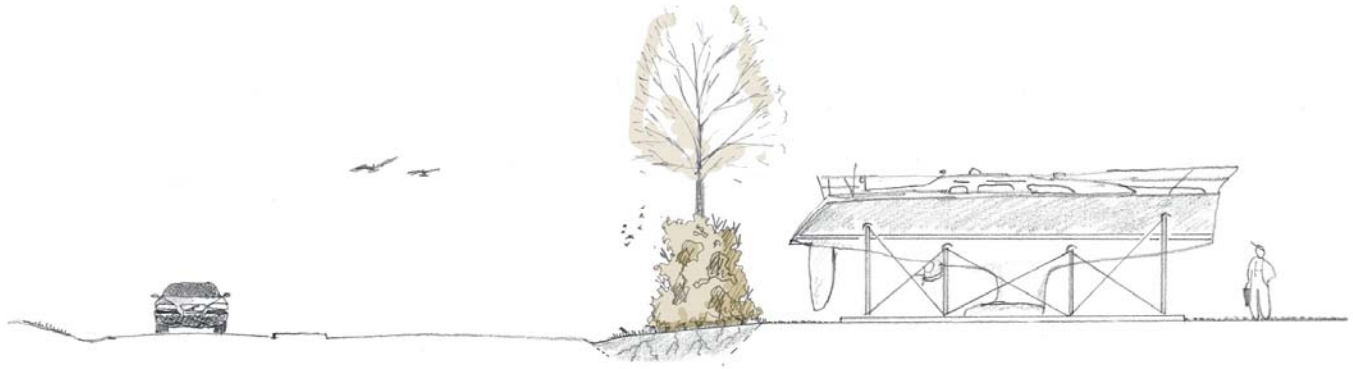

*Illustrationsplan över området vintertid*

både med båtar på lastbil inom hela området och med trailer söder om lokalgatan. Områdets norra del omdisponeras 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 sådant 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 bokhäcken*

*Sektion genom gångvägen längs Höje å, sommartid*

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

**Material:**
**Markmaterial inom området**: Grus/Makadam el. motsv.

**GC-väg genom området**: Asfalt.

**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.
Häckplantor kvalité co/kl 100-125.
Trädplantor kvalité 3x ompl 10-12.
Bokhäckars planteringsytor kantas av klippt gräs.

# Broar

Stadsdelen får tre nya broar som knyter ihop den med tätorten, två över den nya kanalen och en ny bro över kanalen vid Solskensparken. 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 sex broarna är:
B1: bron i söder vid hamntorget
B2: södra bron över kanalen, vid kajmynningen
B3: norra bron över kanalen
B4: gc-bron vid Fladängen
B5: gc-bron vid båtuppläggninsplatsen/idrottsområdet
B6: gc-bron över kanalen vid Solskensparken

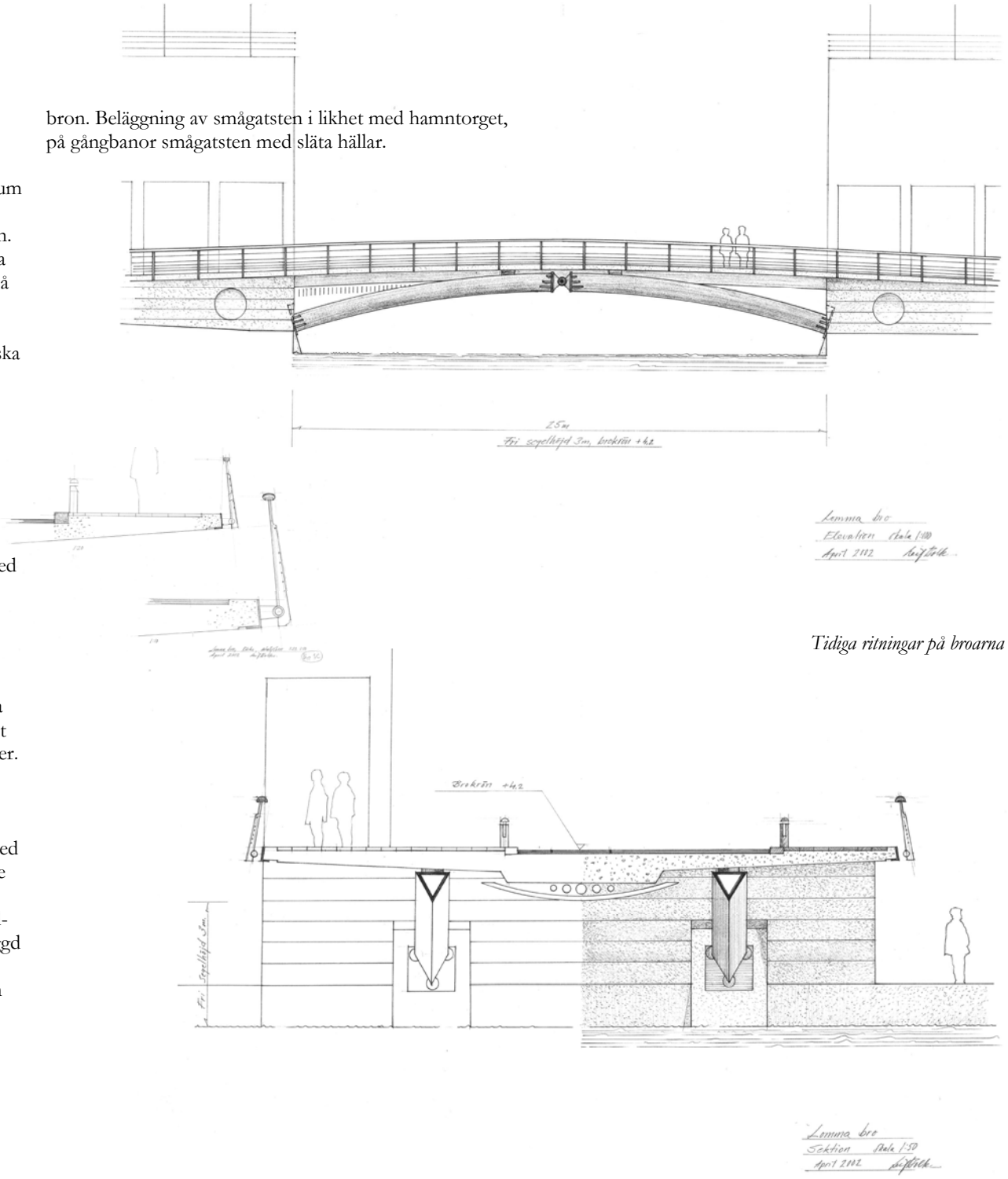
I så stor utsträckning som möjligt utformas broarna med ett tydligt släktskap med liknande räckesdetaljer etc.

# B1

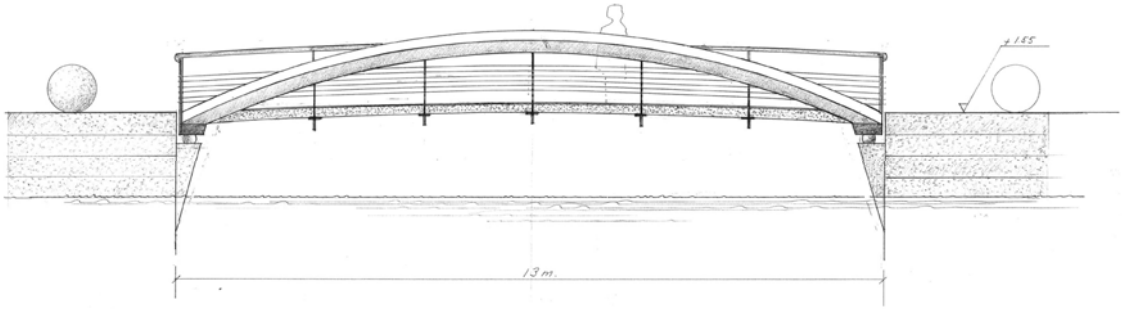
Utformningen av bron vid Hamntorget har två begränsningar. Den ska medge en segelfri höjd om 3 m. Den ska också medge kollektivtrafik (med hållplats på bron) vilket begränsar höjden och kräver tillräckligt stora vertikalradier.

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

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

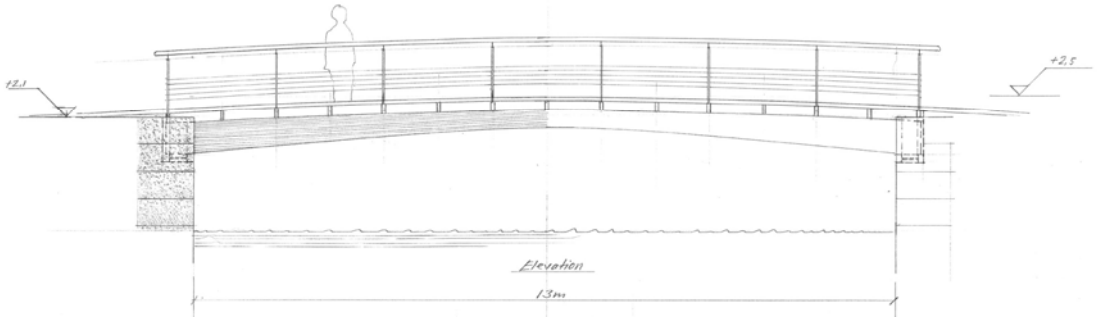



*Tidiga ritningar på broarna*




## B2

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

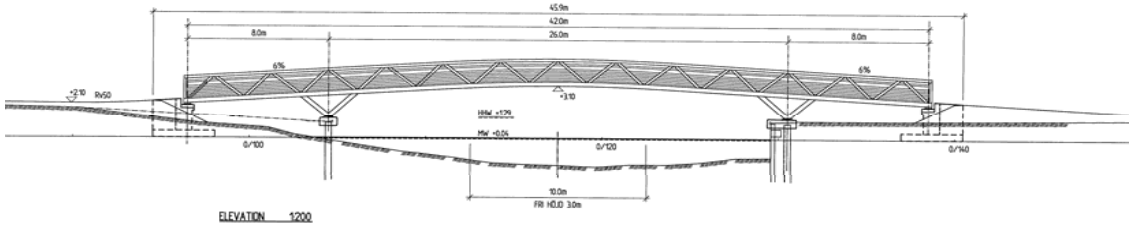



## B3

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

## B4

Gång- och cykelbron vid Fladängen är lång och ska dess-utom medge 3 m segelfri höjd. Ån har här en bredd om 26 m. Bron utförs som en fackverkskonstruktion i stål och har spännvidd som är lika lång som åns bredd.
Den segelfria höjden uppnås på en bredd av 10 meter under bron. Broräcken utgörs av plattstål och stållina med handledare i marin båtmahogny eller motsvarande.

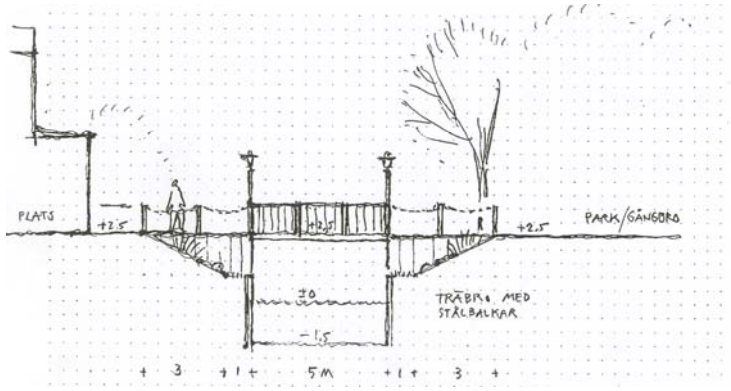


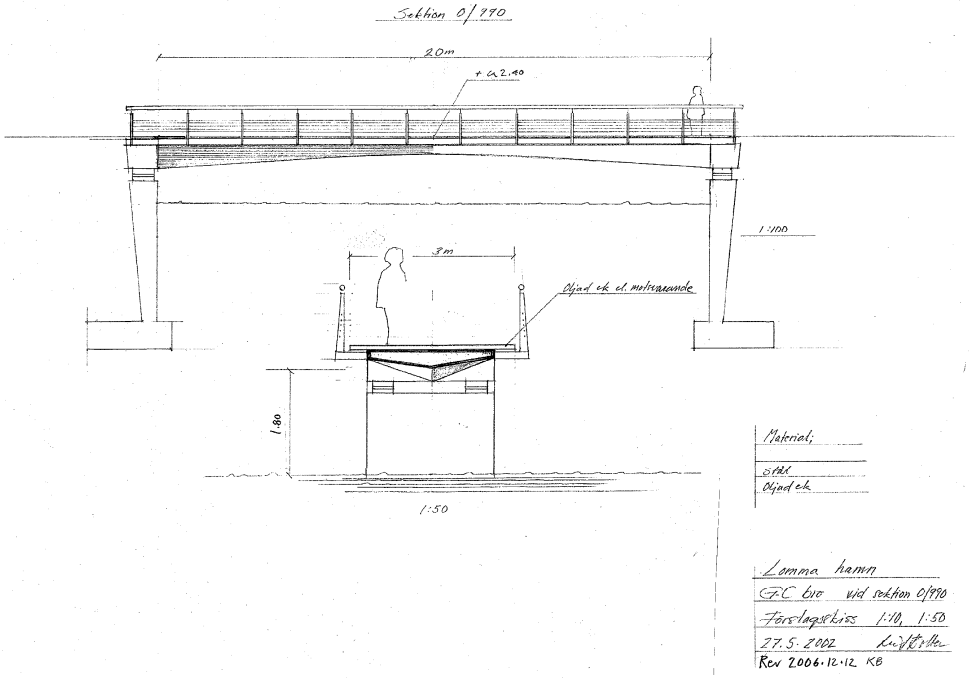

## B5

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

## B6

Bron över kanalen vid å-villorna i Brohus görs så kort och rak som möjligt och utfors med golv och räcken i trä. Räcket målas och samordnas med belysningen. Brofästen kläs in med trä och målas mörka.




*Tidiga ritningar på broarna*

*Orienteringsplan*
*2008-05-12*

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

**Ur Kvalitetsprogrammet:**

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

## BESKRIVNING

Programmet beskriver endast färgsättning för de putsade fasaderna.

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

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

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

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

# Färgprogram Lomma Hamn

## Vita färger

S1000- N

S 1500 -N

S 1005 Y20R

**Färgprogram Lomma Hamn**

## Gula färger

S1030 Y10R

S 1040 Y20R

## Röda färger

S 3040  Y80R

S 3040 Y50R

# Blåa färger

S 5010 R50B

S 2010 R90B

Färgprogram Lomma Hamn

## Gröna färger

S 3020 B50G

S 2010 G60Y

**Färgprogram Lomma Hamn**