



# Planprogram för Lomma centrum med stationsområdet

Antaget av kommunstyrelsen 2006-08-30

1. Inledning.....	3
1.1 Syfte .....	4
1.2 Programområdet .....	4
1.3 Projekten och detaljplanerna .....	4
2. Sammanfattande förutsättningar och rekommendationer .....	6
3. Historik.....	7
4. Planförhållanden.....	8
4.1 Översiktsplaner.....	8
4.2 Detaljplaner .....	11
4.3 Övriga utredningar och beslut .....	11
4.4 Övriga formella förutsättningar.....	12
5. Nulägesbeskrivning, områdesförutsättningar.....	12
5.1 Markanvändning och bebyggelse.....	12
5.2 Geologi och miljö.....	13
5.3 Markägareförhållanden .....	13
5.4 Befolkning.....	13
5.5 Verksamheter, sysselsatta.....	13
5.6 Nuvarande trafik.....	14
5.7 Ledningsnät, teknisk försörjning.....	15
6. Program – underlag för detaljplaner.....	15
6.1 Helheten .....	16
6.2 Skissen.....	17
6.3 Hamntorget.....	20
6.4 Stationsområdet.....	21
6.5 Handelscentrum.....	24
6.6 Sydligaste delen av centrum.....	25
6.7 Väster om Centrumgatan.....	26
6.8 Parkering .....	27
6.9 Trafik .....	31
6.10 Service.....	33
6.11 Grön miljö .....	33
6.12 Kvalitetsprogram.....	34
7. Konsekvenser, påverkan på miljön, genomförandefrågor .....	34

Planprogrammet är utarbetat av FOJAB arkitekter, med arkitekt SAR/MSA Klas Brunnberg som ansvarig, i nära samarbete med Lomma kommuns kommunledningskontor, genom planeringschef Anders Nyquist, och miljö- och byggförvaltning, genom stadsbyggnadschef Eva Sjölin.

# Planprogram för Lomma centrum med stationsområdet

Antaget av kommunstyrelsen 2006-08-30

## 1. Inledning

Detta planprogram utgör det formella underlaget för beslut om upprättande av detaljplaner för ett antal områden i tätortens centrala del, inklusive stationsområdet. Hela Lomma tätort utvecklas snabbt och är inne i en omfattande förändring. Mest iögonenfallande är den pågående utbyggnaden av Lomma Hamn. Denna påverkar och samspelar med utvecklingen i den nuvarande tätorten såväl vad gäller service och trafik som stadsmiljö.

Den sannolikt viktigaste komponenten i samspelet är dock den växande attraktivitet som tätorten är föremål för genom bl a utbyggnaden av Lomma Hamn och som centrumområdet måste utvecklas för att leva upp till. Flera inslag i en sådan utveckling har skisserats i tidigare planering. Tillkomsten av ett nytt bibliotek på en ny central plats har fått en form inom ramen för planeringen för Lomma Hamn. Framtida persontrafik på Lommabanan och kollektivtrafikstråket mot Bjärred och Löddeköpinge har länge varit en förutsättning för all översiktlig planering i kommunen. Det ställer krav på en attraktiv stationsutformning såsom nytt kollektivtrafikcentrum. Handelscentrums disposition och utformning har länge varit föremål för ambitioner till förbättring.

Denna utveckling har redan börjat i form av några projekt under arbete. Dessa kommer att komma till uttryck i ett antal detaljplaner. De har stöd av den fördjupade översiktsplanen för Lomma tätort, antagen 2003. Några av detaljplanerna på centrumsidan av Höje å har dessutom ett konkretare underlag i form av planprogrammet för Lomma Hamn, andra saknar däremot ett liknande underlag. Det är för att komplettera detta underlag och ge en sammanfattande bild av centrumområdet med stationsområdet som detta program är upprättat.

Ändamålet med ett planprogram är att redovisa syftet med den förestående planläggningen och huvuddragen i denna, dessutom förutsättningarna för planarbetet. Planprogrammet ligger till grund för programsamråd och därefter beslut om planuppdrag såsom de första stegen i den formella planprocessen.

Det är, vid sidan om övriga planer och beslut, baserat på *Lomma centrum med stationsområdet – projektbeskrivning*, godkänd av kommunens planledningsgrupp 2005-02-16.

Till programmet är knutet en särskild utredning om påverkan på miljön, som också fördjupar några av de utredningar som refereras i programmet, bl a analys av trafik- och bullereffekter. Den är tänkt att också vara en bilaga till detaljplanerna inom området.

## 1.1 Syfte

Arbetet med detaljplaner för Lomma centrum med stationsområdet syftar till att ge underlag för de olika projekt i området, som tillsammans medverkar till att skapa ett attraktivare och mer ändamålsenligt centrum. Ett viktigt syfte med planarbetet är också att göra de anpassningar i området vad gäller trafik och stadsbild som föranleds av utvecklingen i Lomma Hamn.

Till sina huvuddrag består de förändringar som berörs av skapandet av Hamntorget med det nya biblioteket som tyngdpunkt, omgestaltningen av handelscentrum, etablering av kollektivtrafikstråket från bron över Höje å till stationsområdet, utveckling av stationsområdet som kollektivtrafikcentrum och stadsmiljö samt, på sikt, förbättring av stadsmiljön i hela centrumområdet genom enskilda kompletteringar. Det framtida centrum omfattar i stort de handels- och parkeringsfunktioner som finns där i dag men i ny form, därtill ett tillskott av bostäder med uppskattningsvis 400-450 lägenheter.

## 1.2 Programområdet

Det område som berörs av planprogrammet, och som kommer att rymma flera olika detaljplaner, avgränsas av Höje å, Hamntorget's norra sida, Sliparegatan, Siriusgatan, Solgatan, Algatan och dess förlängning över spåret, Kaptensgatan, Torggatan, Fiskaregatan, Karstorpsvägen och Höjeågatan – inklusive ett parti av närliggande kvarter utanför. På två partier utefter Centrumgatan vidgas området västerut till att innefatta större delar av kvarterensmarken, nämligen i höjd med Vegagatan och söder om Höjeågatan. Planprogrammet innefattar också utblickar utanför programområdet. Vissa utredningar som berörs i programmet avser även områden utanför programområdet. Det ska också noteras att det angivna programområdet med Hamntorget mm överlappar området för det redan godkända planprogrammet för Lomma Hamn.

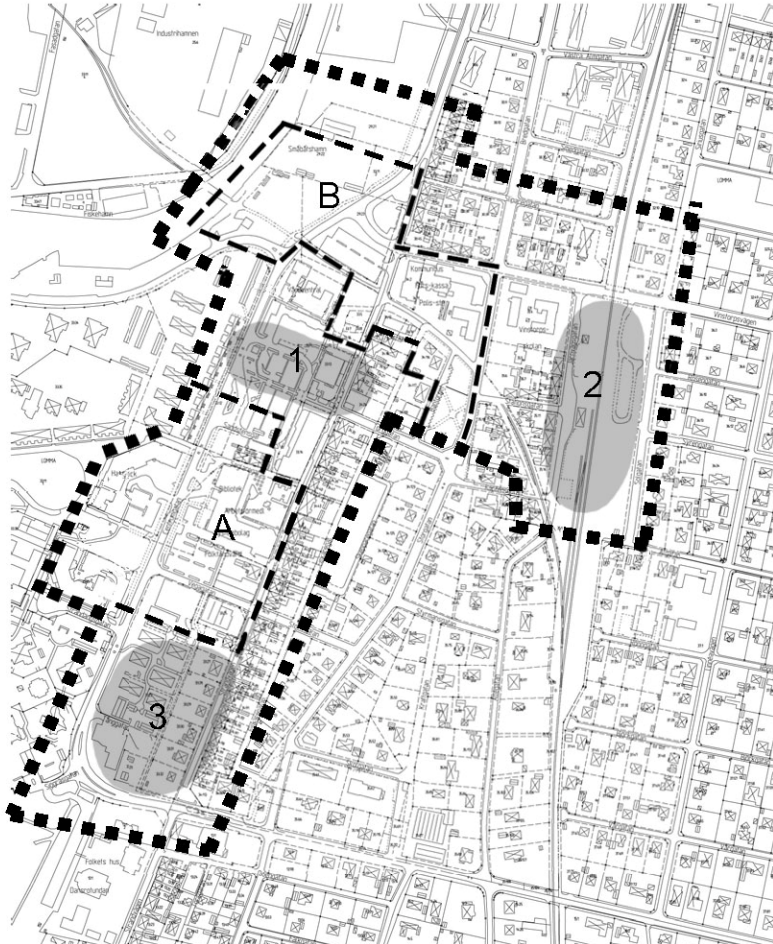
## 1.3 Projekten och detaljplanerna

Som framgått omfattar de planerade förändringarna inom området flera olika projekt med olika tidshorisont och med olika grad av konkretisering i form av pågående detaljpaneläggning.

De närmast förestående projekten är lokaliserade till Hamntorget med bl a biblioteket respektive till Centrumtorget/handelscentrum med närmaste omgivning. För dessa två projekt pågår detaljplanearbete, det första baserat på det antagna planprogrammet för Lomma Hamn (KF 2003-02-27) och på KFs uppdrag till revidering av detta 2005-08-25, det andra på den fördjupade översiktsplanen för Lomma tätort, antagen av KF 2003-01-30. I och med godkännande av föreliggande program utgör detta underlag för de två detaljplanerna.

Övriga projekt inom området ligger längre fram i tiden och är för närvarande inte föremål för annat planarbete än förberedande utredningar. Planeringshorisonten för stationsområdet är att detta ska stå klart med den nya miljön när persontågstrafik införs på Lommabanan, idag planerat

till någon gång under perioden 2011-2015. Den fortsatta omgestaltningen av handelscentrum, d v s den norra delen inklusive parkeringsplatserna och busstorget, är inte planerad att påbörjas förrän den nu aktuella södra delen färdigställts eller tidigare om intresse finns hos markägarna.



*Programområdet med de två pågående detaljplanearbetena ungefärligt markerade - Centrumtorget med omgivning (A) resp Hamntorget (B). De tre skuggade områdena anger framtida detaljplaner: norra delen av handelscentrum (1), stationsområdet (2) respektive sydligaste delen av centrum (3).*

Komplettering av äldreboendet i kvarteret väster om Centrumgatan – Vega projektet -planeras f n medan övriga projekt inom området – t ex i sydligaste delen vid korsningen mellan Centrumgatan och Karstorpsvägen respektive söder om det nya biblioteket - t v ska ses som idéer för fortsatt utredning.

Någon sammanhållen projektorganisation för förändringarna finns således inte utan varje projekt som är under arbete har sin separata organisation, vilket redovisas utförligare senare.

Utöver de två nämnda pågående planarbetena kan den fortsatta planläggningen också bedömas komma att bestå av ett antal detaljplaner, knutna till respektive projekt och dess närmaste omgivning. En rimlig ordning och antagande om takt är att norra delen av handelscentrum

planläggs 2007, stationsområdet året därpå och slutligen sydligaste delen av centrum ca 2010. Separat eller i samband med någon av de andra planarbetena bör även den gamla bebyggelsen utefter Strandvägen bli föremål för översyn av gällande detaljplan.

## 2. Sammanfattande förutsättningar och rekommendationer

Planprogrammet redovisar de tekniska och formella förutsättningarna i form av tidigare utredningar, planer och andra beslut. Programmet gör också en redovisning av pågående delprojekt och deras respektive förutsättningar och status. Inom ramen för programarbetet har vidare ett antal utredningar av såväl övergripande som konkret natur utförts och dessa redovisas också. Varje avsnitt återger slutsatser och utgångspunkter för det fortsatta planarbetet. Planprogrammet omfattar också ett förslag till kvalitetsprogram för utformningen av främst den offentliga miljön i området och en belysning av konsekvenserna av de förändringar som beskrivs.

Inom ramen för den godkända projektbeskrivningen har ett antal huvudmål för utvecklingen inom centrumområdet uttryckts. De är baserade på ambitioner, uttryckta i en mångfald tidigare utredningar och beslut, t ex den kommuntäckande översiktsplanen ÖP 2000, den fördjupade översiktsplanen för Lomma tätort, planprogrammet och följande detaljplanarbeten för Lomma Hamn samt tidigare utredningar om centrumområdet.

- **attraktionskraften hos handelscentrum skall stärkas** genom bl a förbättrad stadsmiljö, större mångfald i utbudet och ökat inslag av bostäder
- den förbättrade stadsmiljön skall framförallt utmärka sig genom **större stadsmässighet i Lommaskala** av den typ som utvecklas i Lomma Hamn – intressanta och intima gaturum i varierad småskalig bebyggelse
- **samspel skall finnas mellan kommersiella och allmänna verksamheter** – t ex bedöms biblioteket medverka till aktivitet och attraktivitet i stadslivet som kommer även handeln till del och vice versa
- målet är en sådan **funktionsblandning** att livaktigheten bidrar till **säkerhet och trygghet** i miljön och att tillgängligheten för alla säkras
- **stationsområdet** skall utvecklas till en **attraktiv knutpunkt** med mer än trafikfunktioner – service, allmänna platser, trivsam stadsmiljö etc
- **kopplingarna mellan de tre starkaste polerna i centrumområdet** – handelscentrum, Lomma Hamn och stationsområdet – skall utvecklas som både **attraktiva stråk** och bra kommunikationsmöjligheter; inte minst kollektivtrafikstråket skall ha en sådan utformning att det bidrar aktivt till helhetsmiljön

- helhetsstruktur, detaljplaner och delprojekt skall ha sådan utformning att de medger **flexibilitet i genomförandet** – om genomförandet dröjer i ett delprojekt skall det inte behöva innebära att andra projekt hindras eller att helhetsidén behöver gå förlorad.

Huvudmålen avspeglar en grundläggande syn på såväl god funktion och funktionsblandning som attraktivitet och stadsmässighet i helhetsmiljön som ska ses som vägledande för fortsatt planarbete.

### 3. Historik

Kommunens kulturmiljöprogram ger en utförlig beskrivning av framväxt och bevarad bebyggelse i alla kommunens delar. Här ges, med hänvisning till detta dokument, endast summarisk sammanfattning av de delar av redovisningen som kan bidra till förståelsen av den nuvarande stadsmiljön.

Lommas tradition som tätort är inte gammal eftersom det som uppfattas som centrum är en produkt av 1800-talets industrialisering av orten. Den tegelframställning av leran i Lomma, som startade i slutet av 1600-talet och så småningom resulterade i ett tiotal tegelbruk utefter ån, kom under 1800-talet alltmer att drivas i industriella former till skillnad från den tidigare säsongsvisa produktionen, som bara marginellt påverkade ortens sysselsättning och bosättning.

Lokaliseringen av bruken utefter ån, huvudsakligen mellan den gamla byplatsen vid kyrkan och åmynningen, fick en naturlig tyngdpunkt nära centrum, där utskeppningsmöjligheterna fanns. Kockums tegelbruk i hamnen blev 1871 utgångspunkten för bildandet av Skånska Cementaktiebolaget, också på Kockums initiativ.

Etableringen blev Sveriges första cementfabrik, som var i drift till 1905, när produktionen flyttades till Limhamn. Kockums tegelbruk blev dock kvar vid sidan om den 1906 etablerade produktionen av eternit. Tegelframställningen i de olika bruken fortgick men avvecklades under 1900-talets lopp. Det sista tegelbruket i denna del av kommunen var det ursprungliga Kockumska, som lades ner 1958.

Det är alltså frågan om en kraftig industriell utveckling med början under 1870-talet och det är också vid denna tid som bebyggelsen utefter Strandvägen växer fram och markerar det nya Lomma som ort. Arbetarbostäderna här, som är karaktäristisk bebyggelse, följer till stor del samma mönster och består till stor del av parhus och hus som är sammanbyggda parvis. De är i sitt slag relativt stora, vilket kan förklaras med att de anställda vid tegelbruken kunde köpa andrasortering till överkomligt pris.

Med början som en enkelrad bebyggelse på ömse sidor om Strandvägen, i början ofta med gaveln mot gatan, uppstår så småningom anledning för orten att expandera utefter tvärgatorna.

Järnvägen med stationen kom till 1886 och bekräftade ortens karaktär av betydelsefull industriort. Områdena kring järnvägen blev också platsen för ytterligare industrietableringar. Stationshuset, troligen ritat av banprojektören, ingenjör Fredrik Arvidson Posse, fick en artikulerad arkitektur i rött tegel, karaktäristisk för hela banan Malmö - Billesholm.

Området kring stationen fick en roll som litet lokalt centrum och samlade under en period en del av ortens handel. I övrigt samlades denna utefter Strandvägen, ofta genom att ett rum mot gatan i bostadshusen byggdes om till butik.

Stationsområdet blev också utgångspunkt för den växande villabyggelsen. Utefter framförallt Allégatan, som mynnar i stationsplanen, växte såväl stora privatvillor som sommarvillor fram från 1900 och framåt. Friliggande hus som mer allmän åretruntbebyggelse börjar komma till stånd från 1920-talet och framåt med ett stort bestånd vid Storgatan som exempel.

Området mellan järnvägen och Strandvägen markeras också genom annan bebyggelse än bostäder och handel som centralt område i tätorten. När den gamla Vinstorpskolan från 1885 byggs till ("Vinstorps västra skola") 1927 manifesterar detta både den nya tidens skolbyggnad och att denna del av kommunen är tätortens centrala del.

På motsvarande sätt bekräftar byggandet av kommunens förvaltningshus i slutet av 1950-talet detta men också Lommas utveckling som kommun – municipalsamhället från år 1900 blev köping 1951 och därefter – 1963 – centralort i den nuvarande Lomma kommun efter sammanslagningen med Flädie kommun.

Den slutliga bekräftelsen på områdets betydelse som centrum kom 1968, när det nuvarande centrumhuset uppfördes. Det byggdes för att utöver handel också rymma offentlig service som t ex bibliotek, post och läkarmottagning. Samma år tillkom byggnaden norr därom med livsmedelshandel och bank och 1974 byggde KF sin anläggning med motsvarande innehåll ytterligare norr därom.

## 4. Planförhållanden

### 4.1 Översiktsplaner

#### ÖP 2000 – kommuntäckande översiktsplan

Den kommuntäckande översiktsplanen betonar kommunens attraktionsvärden som bostadsmiljö. Vid sidan om bl a natur- och rekreationsvärden nämns värdet av en lättillgänglig och mångsidig kommersiell service i de lokala centrumanläggningarna i tätorterna framför externa handelscentra. Lomma Hamn framhålls som en framtida utvecklingsmöjlighet liksom förtättningsmöjligheterna i Lomma centrum. Formellt anges de centrala delarna av Lomma såsom utredningsområde



med syfte att bl a dessa tätortsdelar avsågs behandlas i den fördjupade översiktsplanen för Lomma tätort.

### **Fördjupad översiktsplan för Lomma tätort, med ortsanalys, antagen 2003**

Den fördjupade översiktsplanen tar upp centrumområdet som det efter Lomma Hamn viktigaste utvecklingsområdet i tätorten. Den bygger på det tidigare nämnda programmet men konkretiserar frågorna kring framförallt den fysiska miljöns egenskaper, inte minst mot bakgrund av platsens (Strandvägen med tvärgator) historiska karaktär. Den formulerar ett antal mål för den framtida utvecklingen och diskuterar principiellt det önskvärda i t ex kompletterande bebyggelse för en större stadsmässighet, där de stora öppna platserna (bl a parkeringsplatserna) kan få mer karaktär av omslutna torg än öppna ytor. I den fördjupade översiktsplanen konstateras också de nya förutsättningar som en flyttning av kollektivtrafikens nav från centrumområdet till stationsmiljön skapar.

### **Lomma Hamn, planprogram, konsekvensbeskrivning, kvalitetsprogram, antaget 2003**

Planprogrammet för Lomma Hamn omfattar hela det tidigare industriområdet, Brohus, de berörda delarna av Habo på ömse sidor om Södra Västkustvägen, det framtida Hamntorget, den södra delen av Fladängen norr om Hamntorget samt centrumområdet inklusive torget/handelscentrum. Det är emellertid endast det tidigare industriområdet och Hamntorget samt området närmast norr därom som ingår i det formella programbeslutet medan övriga delar är angivna som utredningsområde. Det innebär att illustrationsplanens huvudstruktur i stort gäller som utgångspunkt för fortsatt planarbete i hela området men utan den formella status som programbeslutet ger de centrala partierna. I de senare kan t ex detaljplanearbete påbörjas med stöd av programmet.

Vad gäller planprogrammets ställningstagande i sak, utöver de allmänna riktlinjerna för dispositionen och bebyggelseutformningen i Lomma Hamn, bör främst betonas kopplingen mellan Lomma Hamn och centrum såsom en nyckelfråga. En annan nyckelfråga är vikten av en trafikstruktur i Lomma Hamn som främjar kontakten med centrum utan att leda huvudtrafiken från Lomma Hamn via centrum. Detta har inom ramen för programmet prövats i trafikprognosprogram. En tredje nyckelförutsättning är läget för den nya bron och principutformningen av Hamntorget. Den senare bygger i planprogrammet på en plats för det nya biblioteket vid ån. Detta har genom KF-beslutet 2005-08-25 ändrats till det nu aktuella läget på torget inom ramen för arbetet med planering för biblioteksprojektet (se nedan).

### **Genomförandeplan för Lomma tätort, godkänd KS 2003**

Antagandet av den fördjupade översiktsplanen för Lomma tätort i januari 2003 föranleder behov av fortsatt arbete inom flera områden. Detta konstateras i *Genomförandeplan för Lomma tätort*, som godkändes av kommunstyrelsen 18 juni 2003. Genomförandeplanen tar upp

två väsentliga förslag till uppdrag, varav det ena är det som ligger till grund för detta planprogram. Tidplanen för arbetet anges här som att det bör påbörjas våren 2004 och färdigställas vintern 2004/2005, därpå



*Utdrag ur illustrationskarta till planprogram för Lomma Hamn 2003.  
Det rastrerade området är utredningsområde och innefattas inte i programbeslutet.  
Ett utdrag ur motsvarande karta till det reviderade planprogrammet finns på sid 20*

omedelbart följt av detaljplanearbete. Tidplanen har sedermera förskjutits och genomförandeplanen aktualiserats genom kommunstyrelsebeslut 2005-06-15.

### **Kulturmiljöprogrammet**

Kulturmiljöprogrammet för Lomma kommun, antaget 2005-11-24, omfattar flera delar – en historisk översikt, återgiven ovan och åtgärdsprogram för de olika delarna av kommunen. Som tillägg finns också ett särskilt program för offentliga platser och miljöer.

Övergripande konstateras i programmet att såväl Strandvägens som den tidigare industrins byggnader och samhällets nyckelbyggnader som t ex stationen utgör karaktäristiska och värdefulla områden och kategorier. I utredningen konstateras att Lomma fram till modern tid saknat ett tydligt centrum och att detta uppstått först i och med handelscentrums tillkomst på 1960-talet. I programmet betonas det angelägna att i framtida planläggning sträva efter att återge Strandvägen en sträckning som så mycket som möjligt anknyter till den ursprungliga.

I redovisningen av delområden noteras en stor del av bebyggelsen vid Strandvägen och stationen som kulturhistoriskt värdefull respektive kulturhistoriskt värdefull och bevarandevärd. Vid Strandvägen anges parhuset Lomma 34:57, Lomma 34:60 samt Mårtenssons (Karstorp 13:1) som kulturhistoriskt värdefulla och bevarandevärda och byggnaderna på ett tjugotal fastigheter som kulturhistoriskt värdefulla. Vid stationen inklusive Bantorget anges utöver stationshuset och Vinstorpsskolan Epidemiskjukhuset (Lomma 35:34) och Missionshuset

(Lomma 35:25) som kulturhistoriskt värdefulla och bevarandevärda medan en stor andel – ett femtontal – byggnader i övrigt anges som kulturhistoriskt värdefulla.

I programmet för offentliga miljöer anges Strandvägen, Centrumtorget och Bantorget som miljöer som bör bli föremål för särskild omsorg genom utvecklingsprogram eller genom de förändringar som redan planläggs.

## **4.2 Detaljplaner**

För större delen av centrumområdet gäller detaljplan 164, laga kraft 1984-09-06, som i övrigt omfattar stora delar av Hamnhusen. För ett mindre parti, omfattande en del av busshållplatsen vid Centrumgatan, gäller detaljplan 98/03, laga kraft 1998-11-17. För en fastighet i korsningen Strandvägen-Fiskaregränd gäller detaljplan 196, laga kraft 1992-10-15. För området mellan centrum och stationsområdet gäller detaljplanerna 23, laga kraft 1936-02-21, respektive 105, laga kraft 1972-10-27. Stationsområdet ingår slutligen i detaljplan 20, laga kraft 1935-10-12.

Som nämnts upprättas nya detaljplaner för Hamntorget respektive handelscentrum, vilka planeras bli antagna under 2006.

## **4.3 Övriga utredningar och beslut**

### **Lomma handelscentrum, program 1999**

Utredningen, som är en bred översyn över kvaliteter och brister i centrumområdet, utfördes inom Plan- och byggkontoret såsom ett första underlag för utvecklingen i området. Den tar upp grundläggande frågor om kvalitetskrav på den fysiska miljön för att en kommersiell miljö ska fungera och bestå. Utgångspunkten är den konkurrenssituation som råder mellan ett relativt litet men lättillgängligt och, vad gäller dagligvaror, komplett centrum å ena sidan och, å den andra, välsorterade stormarknader på flera håll inom en kvarts timmes bilfärd. Utredningen har mer form av problembeskrivning och i viss mån kravspecifikation än förslag. Den har inte förts upp till beslut utan t v endast utgjort underlag för andra utredningar.

### **Biblioteket**

Uppdraget att utreda förutsättningarna för nytt bibliotek leds av en politisk styrgrupp. Detta bekräftas i kommunstyrelsens nämndsplan för 2005. Styrgruppen svarar för frågorna kring vision, finansiering och utformning inom ramen för de fastställda förutsättningarna för budgetarbete 2006-2008. Styrgruppens uppdrag har bekräftats av kommunfullmäktige 2005-08-25.

Styrgruppen för Lomma Hamn gav i november 2004 projektgruppen för Lomma Hamn uppdrag att utreda tänkbara alternativ till den tidigare antagna placeringen av biblioteket. Denna utredning har resulterat i den skiss som vid sidan av planprogrammet för Lomma Hamn ligger till grund för detaljplanen för Hamntorget (se sid 19).

## **Lomma centrum, markanvisningstävling 2004**

Den markanvisningstävling som kommunen arrangerade under våren 2004 har efter bearbetning resulterat i ett förslag (Midroc/FOJAB arkitekter) som nu ligger till grund för fortsatt arbete. Principbeslut har fattats i planledningsgruppen 2005-01-19 om huvuddragen i projektet som utgångspunkt för såväl planarbetet som uppgörelse om marken.

Projektet innebär att det nuvarande centrumhuset rivs och ersätts av en ny bebyggelse runt torget med affärslokaler i bottenvåningen och bostäder i ovanvåningar. Det har som utgångspunkt att i nybebyggelsen återskapa den småskaliga karaktären i centrumområdets övriga bebyggelse och med både detta och bostadsinnehållet bidra till en större livaktighet i centrum. F n pågår arbete med detaljplan för området, baserat på den fördjupade översiktsplanen för tätorten.

Ramavtal mellan Midroc och Lomma kommun har träffats 2006-03-23.

## **Framtida behov av särskilt boende etc**

Socialförvaltningen har på uppdrag av socialnämnden upprättat direktiv för programarbetet för lokaler och verksamhetsbehov för den framtida äldrevården med inriktning på särskilt boende för äldre på Strandängsgatan (2005-08-17). Rapporten redovisar mot bakgrund av en beskrivning av framtida befolkningsutveckling behoven av äldreboende, som bl a avses bli tillgodosett med Vegaprojektet vid Centrumgatan/Vegagatan (se nedan avsnitt 6.5).

### **4.4 Övriga formella förutsättningar**

Området ingår i område med riksintresse, kustzon. Förändringarna enligt planprogrammet påverkar emellertid inte riksintresset. Strandskydd berör en mindre del av området.

## **5. Nulägesbeskrivning, områdesförutsättningar**

### **5.1 Markanvändning och bebyggelse**

Huvuddragen av områdets nuvarande bebyggelse och karaktär har beskrivits i det historiska avsnittet. Där anges Strandvägens bostadshus, idag till en del använd även för handel, som karaktärsbebyggelse för området liksom den moderna centrumbebyggelsen kring Centrumtorget. Byggnader som också anger karaktären av centrumområde är kommunhuset, stationshuset och Vinstorpsskolan. Det senaste tillskottet av bebyggelse av mer eller mindre offentligt slag som genom detta annonserar centrummiljön är vårdcentralen söder om kommunhusets parkering, som dock i sin utformning inte svarar särskilt väl mot den stadsmässighet som förväntas i centrumområdet.

Stationsområdet omges av bebyggelse av liknande slag som Strandvägens och med motsvarande starka karaktär. I övrig, främst längre

söderut i området, består bebyggelsen av en blandning med flera nyare inslag av bostäder i små flerbostadshus. Motstående sida av Centrumgatan präglas helt av de snart tjuguariga Hamnhusen, med en- och tvåvåningskaraktär närmast gatan framför den storskaligare flerbostadshusbebyggelsen längre västerut.

Som helhet präglas bebyggelsemiljön, bortsett från Strandvägen och stationsområdet, av stor blandning, där de enskilda partierna kan ha en god utformning men där helhetsupplevelsen kan framstå som splittrad. Inslaget av obebyggda och ogestaltade restytor, av allt att döma utnyttjade i liten utsträckning, förefaller stort. Särskilt påtagligt är detta i den sydligaste delen. Korsningen mellan Centrumgatan och Karstorpsvägen framträder, också genom sin gatugeometri, som ett tomrum.

## **5.2 Geologi och miljö**

Den geotekniska undersökning som 2006 genomförts för de aktuella detaljplanerna visar att marken till stor del består av fyllning på sand, i vissa partier underlagrad av annat material. Fyllningen har varierande innehåll med matjord, lera och sand men även torv, tegelskärv och slagg.

Undersökningen visar också att det finns risk för förorenad mark, vilket förutsätter att fortsatta undersökningar är nödvändiga. Bl a har två bensinstationer funnits inom området och delar kan ha berörts av industriell verksamhet. Frågorna kring förorenad mark belyses utförligare i det separata dokumentet ”Lomma centrum – påverkan på miljön 2006-08-14”.

I programskissen förutsätts vid mer omfattande utbyggnad parkering i källargarage. Även detta kräver fortsatta utredningar för att klarlägga de tekniska förutsättningarna för byggande nära eller under grundvattnenivån. Frågorna kring översvämningsrisker, vilka berör delar av centrum, inte minst källargarage, belyses utförligare i det ovannämnda dokumentet ”Lomma centrum – påverkan på miljön 2006-08-14”.

## **5.3 Markägareförhållanden**

Större delen av marken inom området är i enskild ägo. Kommunen äger, utöver allmän plats, kommunhuset, Vinstorpskolan samt – under försäljning - Centrumhuset och centrumtorget. Region Skåne äger vårdcentralen. Vid stationen äger Jernhusen AB stationsbyggnaden medan marken ägs av Banverket.

## **5.4 Befolkning**

Inom området bor uppskattningsvis några hundratal personer, huvudsakligen i flerbostadshusen i södra delen av området och i enbostadshusen utefter Strandvägen. (Statistik fördelad på delområden som svarar mot planprogramsområdet saknas)

## **5.5 Verksamheter, sysselsatta**

Utöver kommunens verksamheter i kommunhuset och biblioteket vid sidan om andra offentliga verksamheter såsom försäkringskassan,

vårdcentralen och polisen, är handeln dominerande verksamhet. Totalt bedöms ett hundratal personer vara sysselsatta inom området.

## 5.6 Nuvarande trafik

Trafikföringen inom området präglas helt av den disposition som Centrumgatan fick i samband med utbyggnaden av Hamnhusen. Då flyttades huvudstråket för genomfartstrafik från Strandvägen till Centrumgatan. Denna fick en anslutning i norr som anslöt till Strandvägens infart genom en parallellförflyttning med en svag kurva, med dagens ögon väl mycket med landsvägskaraktär och med svåränvända omgivande restytor som resultat. I söder har motsvarande stora geometri fått prägla kopplingen mellan Karstorpsvägen och Centrumgatan vilket ger dåliga förutsättningar för ett mer sammanhållet stadsrum.

I gengäld är trafiken på Strandvägen måttlig och rör sig med genomgående låga hastigheter. Gatan är byggd i ”ett plan”, d v s utan markerade kantstenar, vilket tillsammans med gatstensbeläggningen bidrar till detta. Gatan är också avstängd mot Karstorpsvägen i söder. Detta bidrar säkert också till det måttliga tempot men ger upphov till onaturliga trafikrörelser och dålig tillgänglighet.

Vinstorpsvägen och Karstorpsvägen ligger till sina större delar utanför området men präglar med de berörda delarna trafikmiljön i hög grad. De utgör båda viktiga förbindelser västerut. De är också båda relativt stora, vilket bidrar till ett högre trafiktempo, som emellanåt har föranlett klagomål från kringboende. Ingen av dem kan helt avvaras i det överordnade trafiknätet och inte heller dämpas i sådan utsträckning att för mycket trafik förs över från den ena till den andra. Det är en viktig uppgift för trafikplaneringen att de kan utnyttjas för de roller de har men med minimering av störningar och risker. Särskilt Vinstorpsvägen har intresse i detta sammanhang eftersom den enligt tidigare planering får en uppgift som länk i kollektivtrafikstråket mellan stationsområdet och den nya bron till Lomma Hamn. Avvägningen av mängderna allmän trafik och kollektivtrafik och en riktig utformning för de avsedda ändamålen är ett mål för planeringen.

I vilken grad Vinstorpsvägen belastas av trafik från Lomma Hamn har varit en viktig fråga för planeringen av projektet. Frågan intar en central roll i konsekvensbeskrivningen till planprogrammet för Lomma Hamn, där trafikprognoser pekar på att större delen av trafiken från den nya bebyggelsen i Lomma Hamn tar vägen norrut mot motorvägen – detta under två viktiga förutsättningar: att den nya trafikplatsen på motorvägen får en placering i södra delen av tätorten och inte i Vinstorpsvägens förlängning samt att Hamntorget trafiksystem utformas så som skisseras i illustrationen till planprogrammet, d v s med cirkulationsplats.

Övriga gator i området för det nu aktuella planprogrammet är små och utan större trafikproblem.

Kollektivtrafiken har idag sin tyngdpunkt vid hållplatsen vid Centrumgatan. Här stannar flera busslinjer –132, 133 och 139 – med inbördes tidtabellspassning. Ambitionen är att senast när Lommabanan bör-

jar trafikeras med persontåg (tidigast år 2015) ska kollektivtrafiken samlas vid stationen och utgöra en tydlig och lättillgänglig knutpunkt – eventuellt redan innan tågtrafiken kommit igång. Det innebär att hållplatsen vid Centrumgatan förlorar denna roll men finns kvar som vanlig hållplats närmast centrum.

### **5.7 Ledningsnät, teknisk försörjning**

En större avloppsledning är förlagd utefter Centrumgatan i det obebbyggda ledningsstråk på östra sidan som ger gatans omgivning dess alltför öppna karaktär. Stråket har tidigare setts som ett hinder för att utnyttja området för bebyggelse och därmed få en mer stadsmässig inramning av centrummiljön. Denna ledning kommer emellertid att läggas om till ett läge i gatan och utgör därmed inte längre hinder för detta. Ledningen mynnar i en pumpstation i den sydligaste delen av området. Det måste utredas vilka villkor detta ställer för utnyttjandet av omgivande mark för t ex bostäder, alt om pumpstationen ersätts på annan plats.

Ledningsnätets förbindelser med Lomma Hamn utgör en vital fråga. I stort sett hela nätet måste läggas om, bl a i samband med byggandet av den nya bron, som är förlagd längre norrut än den nuvarande. Avloppsledningar kommer att korsa under vatten i ån, vilket kräver pumpstationer på såväl Lomma Hamn- som centrumsidan av ån. Pumpstationen på centrumsidan är en större anläggning som nu planeras förlagd under Hamntorget nära biblioteket med en elnätstation ovan mark. Starten av anläggningsarbetena är nära förestående.

## **6. Program – underlag för detaljplaner**

Det följande avsnittet redovisar utgångspunkterna för kommande planarbete i form av

- konkretiseringar av de tidigare beskrivna målen
- skisser
- särskilda utredningar.

Programområdet är stort med olika grader av aktualitet i olika delområden. Det allmänna målet om förtätning till större stadsmässighet med större inslag av bostäder och därmed bidrag till en mer attraktiv centrummiljö gäller för hela området. Som framgått har vissa delar av programområdet större aktualitet eller större betydelse genom speciella funktioner. Dessa tre delområden är

- Hamntorget med biblioteket och den nya trafik- och stadsmiljön på den nya platsen
- Stationsområdet- stationsfunktionen inkl busshållplatsen och omgivande miljö
- Handelscentrum – centrumhusets ersättare, torget och den närmaste omgivningen.

Därutöver kan ytterligare ett antal områden anses vara av särskilt intresse vad gäller utformning och funktion:

- sydligaste delen, dvs i anslutning till korsningen Centrumgatan – Karstorpsvägen
- vissa områden väster om Centrumgatan.

Vissa frågor av allmän karaktär för hela området måste också behandlas speciellt, nämligen

- parkering
- resulterande trafikmängder.
- bebyggelsemiljöns kvalitet

De angivna speciella områdena beskrivs i var sitt avsnitt efter den allmänna beskrivningen av helheten.

## 6.1 Helheten

De viktigaste förändringarna för att uppfylla de mål som angivits i avsnitt 2 är kopplade till varandra och följer en linje vad gäller utformningen i riktning mot större stadsmässighet. Denna linje finns principiellt beskriven redan i den fördjupade översiktsplanen för tätorten och har efterhand konkretiserats i olika utredningar och beslut, t ex i illustrationsplanen till Lomma Hamn och i det projekt till handelscentrum som f n planläggs.

Större attraktivitet genom större mångfald och högre grad av täthet i miljön skapas genom nybebyggelse med större inslag av bostäder på idag outnyttjade ytor. Det innebär större koncentration av handel och andra verksamheter till bottenvåningar och bostäder på våningarna däröver. Förtätningen sker framförallt på obebyggda impediment, i andra hand på det som idag är parkeringsytor – med ambitionen att ändå bibehålla tillräcklig mängd parkering i annan form – och även genom ersättning av bebyggelse med ny.

Kompletteringen av bebyggelse innebär tydligare inramning av den offentliga miljön, som också i sin utformning bör förbättras vad gäller beläggningar och plantering. Till den offentliga miljön hör gatumiljön, där trafiken inordnas tydligare i ett mer stadsmässigt sätt att röra sig på bebyggelsemiljöns och de oskyddade trafikanternas villkor – smalare körytor med t ex mindre landsvägslika kurvradier.

Bebyggelsens utformning rättas efter den småskalighet och mångfald som också präglar den historiska Lommamiljön. Därför ersätts t ex Centrumhuset. Ett kvalitetsprogram för att säkra denna småskalighet, variationsrikedom och arkitektoniska bearbetningsgrad införs.

De redan planerade projekt, som nämnts tidigare, är inordnade i denna helhet och är viktiga bidrag till utvecklingen i denna riktning. Det gäller både som signaler om den inslagna vägen och, genom att ge nya



förutsättningar åt befintliga funktioner, bidra direkt med en större attraktivitet hos dessa, t ex det nya biblioteket och en upprustad stationsmiljö med tågtrafik.

En skiss över hela området har gjorts som innefattar både de nämnda projekten och idéer till förändringar i övriga partier av helheten. De kan ses både som konkreta förslag och som idéer till framtida förändringar, som måste diskuteras vidare innan de konkretiseras. Ändamålet med skissen är att ge en helhetsbild men också att utreda kapaciteten för tillskott av både bostäder och verksamheter. Detta har i sin tur utnyttjats för att bedöma konsekvenser för trafik och parkering i området och, vad gäller trafikallsträng, på anslutande gator i tätortens trafiknät.

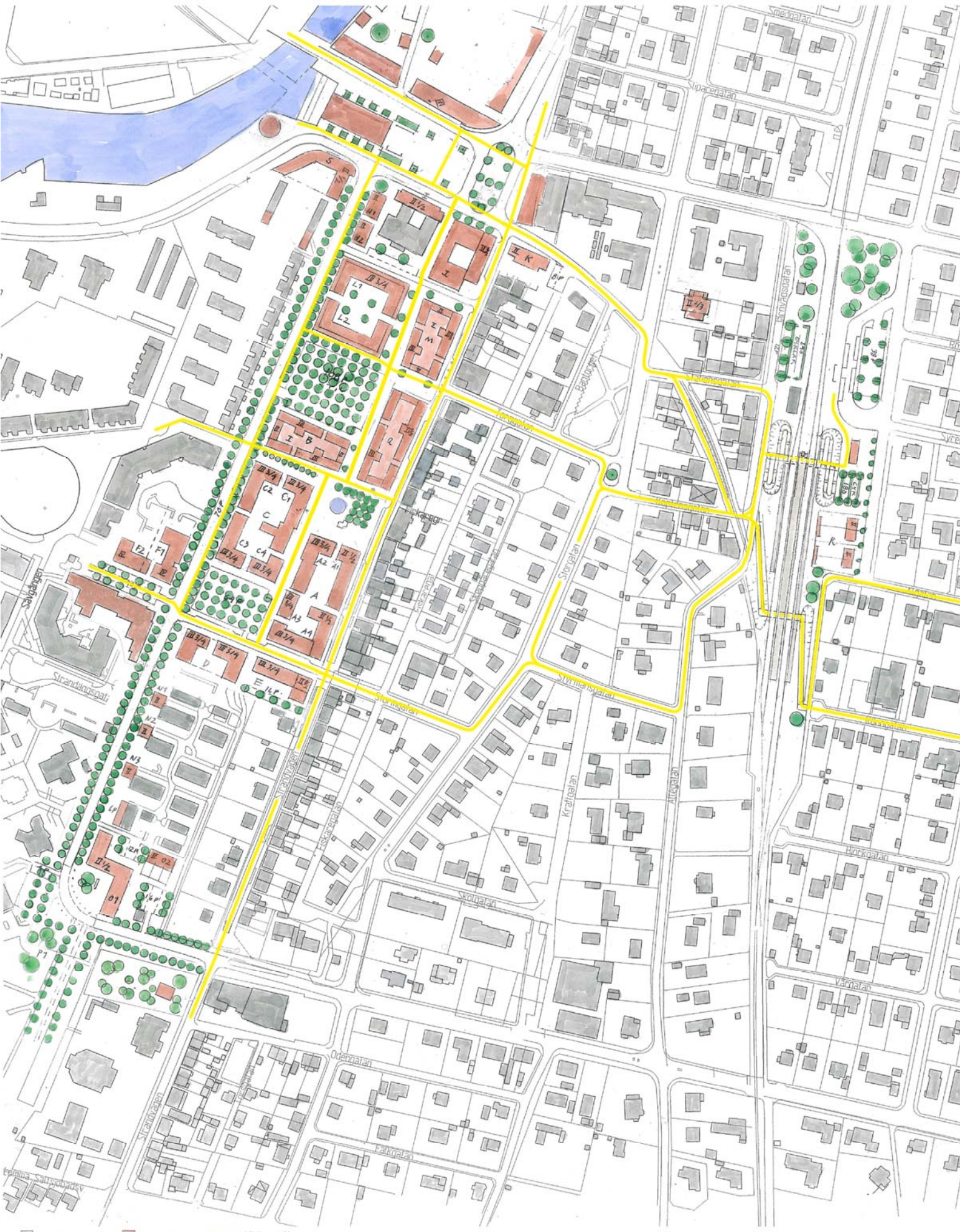
## 6.2 Skissen

Skissen är gjord med ambitionen att undersöka alla tänkbara exploateringsmöjligheter oavsett markens status - d v s oavsett om marken är ”ledig” för exploatering eller ej och som idé såväl på kommunens som på enskild mark utan att någon uppgörelse om detta har träffats. Bebyggelseförslagen ska således ses som idéer att ev utveckla vidare. Villkoret har varit att sådana exploateringsmöjligheter skall vara i linje med målen för detta arbete och ha en sådan kvalitet att de bidrar till stadsmiljöns utveckling.

Utöver de redan diskuterade projekten omfattar skissen

- idéer till en fortsatt omgestaltning av handelscentrum, d v s de modernare handelslokaler norr om torget som har en god funktion men som i ny form skulle svara bättre mot skalan i miljön
- kompletteringar kring vårdcentralen med syfte att fylla ut de obebyggda hörn av kvarteret som ser ödsliga ut; tomten öster om vårdcentralen är en viktig tillgång, som också ingår i detaljplanen för Hamntorget
- kompletteringar av bostadsbebyggelsen väster om Centrumgatan – i norr och i höjd med Centrumhuset – för att läka ihop stadsmiljön på ömse sidor om gatan
- bebyggelse på en del av parkeringen och nuvarande busshållplatsen vid centrum för att skapa ett tydligare stadsrum och rama in parkeringen som ”parkeringstorg”
- idéer till kompletteringar av radhusen i södra delen för att ge Centrumgatan tydligare inramning
- kompletteringar vid korsningen mellan Centrumgatan och Karstorpsvägen för att skapa en fullvärdigare plats som ramar in gatan
- utbyggnad av den mark vid stationen som inte behövs för stationsfunktionen för att låta såväl den nya som den befintliga bebyggelsen bidra till ett bättre stadsrum som stationsmiljö.

Skissen omfattar också idéer om förändringar i trafik- och parkeringslösningarna, som redovisas utförligare senare.



04 640 Planprogram för Lomma centrum med stationsområdet 06 09 25



VI MOT SÖDER PÅ CENTRUMGATAN

*Centrumgatan söderut med nybebyggelse och parkeringstorg till vänster*

Som mest utnyttjad skulle en komplettering av bebyggelsen ge ett tillskott av bostäder med 400-450 lägenheter. Det totala ytinnehållet i de berörda partierna är enligt skissen ca 50 000 m<sup>2</sup> BTA, varav handel ca 7 200 och kontor eller andra verksamheter ca 2 100 utöver bostäderna. Dessa bedömningar av utnyttjandemöjligheterna har legat till grund för studierna av trafikallstring och parkering.

Utgångspunkten för skissen och den grad av utnyttjande som den representerar är dels den eftersträlvade tätheten i stadsmiljön, dels värnandet av en Lommaskala. Den historiska bebyggelsen består genomgående av envåningshus medan den modernare bebyggelsen i centrum ofta är högre. Hamnhusen har en väsentligt annan skala med stort och karaktärsbestämmande inslag av 7-8-våningshus. Den två- och trevåningsskala som föreslås här kan ses som ett sätt att markera småskalighet som ändå ger ett gott utnyttjande av marken. Det är viktigt att denna småskalighet även avspeglas i utformningen på annat sätt, vilket bl a diskuteras i förslaget till kvalitetsprogram (se avsnitt 6.11).

En annan kontrast till omgivande bebyggelse är antagandet om ett större inslag av små lägenheter i centrummiljön, varav många med service för bl a äldre. Behovet av kompletteringar av denna typ av boende i kommunen och tätorten Lomma är stort och det svarar också mot villkoren att bygga i en redan bebyggd och småskalig miljö. Antagandet om mindre lägenheter är inte endast inriktat mot äldre utan även mot yngre hushåll utan barn.

Även andra tillgångar i den befintliga miljön måste värderas i det följande planarbetet, t ex uppvuxna träd. Skissen förutsätter i sin mest

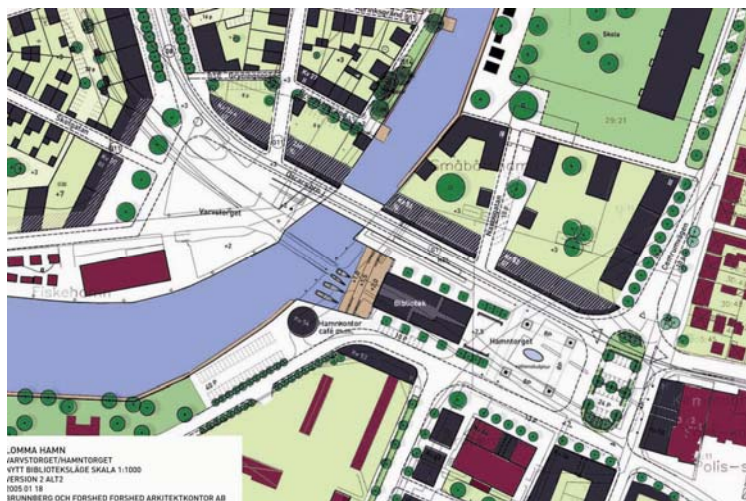
utvecklade form att vissa trädbestånd försvinner. Värdet av dessa måste alltså vägas mot intresset för förtätning.

### 6.3 Hamntorget

Utformningen av Hamntorget är en bearbetning av idéerna från Lomma Hamnprojektet och förankrat redan i planprogrammet för detta projekt – nu också föremål för arbete med detaljplan för biblioteksprojektet.

Den kraftfulla plats som skisserades i samband med Lomma Hamn har med senare revideringar fått sin karaktär bestämd av det nya biblioteket, som nu intar en huvudroll på torget. Torget har sin tyngdpunkt innanför biblioteksbyggnaden men har kvar kontakten med ån genom gatorna på sidan – den ena mot den nya bron. Torget är en samlande plats som med sin make Varvstorget på andra sidan ån knyter ihop Lomma Hamn med centrum.

Torget har en värdig utformning med naturstensbeläggning och symmetrisk trädplantering men ska också kunna användas för vardagligt bruk, t ex parkering på den yta som inte är naturlig entréplats till



*Hamntorget och biblioteket enl  
skiss av Brunnberg & Forshed  
Arkitektkontor AB 2005*

biblioteket. Platsen rymmer idag den stora parkeringsplatsen vid kommunhuset och kan inte ersätta alla dessa platser – detta behov måste tillgodoses på annan plats (se avsnittet om parkering).

Östra delen av Hamntorget måste härbärgera en trafiklösning, som det ställs stora krav på. Här korsas trafiken från norra infarten på väg mot Centrumgatan med trafiken mellan Vinstorpsvägen och Lomma Hamn, bl a kollektivtrafiken. Här sker ett vägval för en stor del av trafiken. Även om huvuddelen av trafiken mellan Lomma Hamn och huvudvägnätet rör sig norrut via Södra Västkustvägen är Hamntorget en nyckelpunkt i kontakten mellan Lomma Hamn och resten av tätorten.

En lösning med en tydlig logik redovisas i illustrationsplanen till Lomma Hamn och återges här. Bakgrunden till denna lösning är dels önskemålet att få en tydligare och mer stadsmässig geometri i gatuutformningen än den nuvarande lätt landsvägslika sträckningen av

Strandvägen – Centrumgatan, dels klara upp de relativt komplicerade förhållandena i korsningen. Korsningen bör nämligen innebära både en viss dämpning av allmän biltrafik och bibehållen full framkomlighet för kollektivtrafiken. Trafiklösningen skall dessutom fungera för både busstrafik och ev framtida spårtrafik.

Principen med en cirkulationsplats med utsträckt form har stora fördelar på flera sätt. Den ger geometrisk stadga åt både gatusträckningar och stadsrum – något av karaktären hos den historiska Strandvägen kan återvinnas. I kombination med torgutformningen i övrigt klarar den harmoniskt av parallellförflyttningen i sidled från Strandvägen till Centrumgatan. Cirkulationsplatsen som princip är svåröverträffad som reglering av en korsning och utan t ex de störningsmoment som en vanlig ljusreglering innebär. Förutsättningen är dock att kollektivtrafikens företrädare kan säkras på ett praktiskt sätt. Fortsatta utredningar har visat att det finns tekniska lösningar för detta.

## 6.4 Stationsområdet

En avgörande faktor för centrumområdets utveckling är satsningen på persontrafik på Lommabanan. Det gäller för övrigt inte bara centrumområdet direkt utan även hur trafiken bidrar till utvecklingen av tätorten och kommunen som helhet och hur detta i sin tur också ställer krav på centrums funktion och attraktionskraft.

Utgångspunkten för en attraktiv knutpunkt för kollektivtrafiken är god. Redan den gamla stationens existens är en bra förutsättning. Även om stationshuset inte idag används för trafikändamål är den ett symboliskt ankare som bör utnyttjas väl. Den gamla stationens ytor för rangering och kringfunktioner är också en tillgång. Stationens läge i tätorten har inte förlorat sin centrala roll utan framstår som naturlig del av tätortens hjärta. Tillgängligheten i trafiknätet är god.

Planprogrammet är grundat på antagandet att Lommabanan inte utnyttjas för godstrafik. I arbetet med detaljplan måste klargöras vilka restriktioner för t ex den skisserade bostadsbebyggelsen det innebär till dess godstrafiken upphör.

### Stationsfunktionen

Stationsområdet har alltså alla förutsättningar att utvecklas så att det erbjuder en attraktiv stationsfunktion. De funktionskrav som påverkar stadsmiljön ligger på flera olika nivåer, där lösningarna måste fås att samspela.

Spårfunktionen i sig är dimensionerande för det utrymme som står till förfogande för bebyggelseutveckling. Dagens och framtidens trafikering är väsentligt mer krävande vad gäller t ex plattformslängd än den ursprungliga banans persontrafik. Detta gäller även om kollektivtrafikstråket mellan Lomma och Bjärred i framtiden trafikeras med lätta spårfordon eftersom Lommabanan i övrigt ingår i det nät som ska dimensioneras för Öresundståg. Banverkets antagande om statio-



*Stationens utformning enligt programskissen. Tillgängligheten via flera olika stråk är god. De planskilda korsningarna med olika uppgifter och utformning skiljs lämpligen åt*

nens tekniska utformning framgår av tidigare PM. Dessa studier har också fördjupats i en utredning av Trivector och uppdaterats och legat till grund för skissen.

I den fördjupade översiktsplanen för tätorten ingår en översiktlig studie av möjligheterna för en framtida spårsträckning från Lommabanan till kollektivtrafikstråket mot Bjärred. Studien visar att med förutsättningen att en ev spårtrafik utförs med lätta fordon utrymmet räcker för att svänga från huvudspåret västerut i Vinstorpsvägen på det tillgängliga gatuutrymmet. Det innebär att några ingrepp i Vinstorpskolas mark inte är nödvändiga och att störningarna från trafiken inte är svårare än att de medger skolanvändningen. Denna spårsträckning utsluter en planskild korsning mellan Lommabanan och Vinstorpsvägen – en planskildhet som även från gatugeometrisk synpunkt framstår som realistisk (en ev planskildhet för biltrafik föreslås i den fördjupade översiktsplanen i stället i Industrigatan).

Stationsutrustningens utformning bestäms till stor del av Skånetrafikens standard. Denna uppfyller i utgångsläget grundkraven på service men behöver betydelsefulla komplement både vad gäller komfort och utformning. Det bör finnas en beredskap från kommunen att hävda stadsmiljön som viktigare utgångspunkt för helhetsutformningen än de praktiska frågorna för resande – inte så att avkall bör förekomma från deras komfortkrav, snarare tvärtom så att kommunen driver krav på ytterligare standard. Mer anpassad växtlighet som såväl inramning såsom läskydd och en stationspark ligger t ex regelmässigt utanför trafikhuvudmannens åtagande utöver det mest basala. Det bör vara ett väsentligt inslag i en bra stationsmiljö med t ex lähäckar till midjehöjd.



*Stationsplatsen i Espergærde, Själlands kustbana, har många av de egenskaper som är önskvärda på en lokal station: välplacerade parkeringsanläggningar för bil och cykel, plantering, som ramar in stationsmiljön och en nära kontakt mellan gata och plattform – samma nivå som gångytan på bilden men på andra sidan av huset.*

Uppvärmade, välutformade och väl underhållna väntlokaler bör också säkras. Service i form av servicebutik eller välutrustad kiosk kan inte garanteras av vare sig kommunen eller trafikhuvudmannen men plats måste reserveras på ett sätt som gör sådan service bärkraftig. Även om stationshuset idag inte används för trafikändamål skulle det ha ett stort värde att sådana funktioner som stöder stationsfunktionen så långt möjligt lokaliserades till huset.

En del av det utrymme som finns till förfogande kring stationen behövs för ytor för busstrafik och viss pendlarparkering. Särskilt på ytor av detta slag är en högklassig utformning nödvändig för att de inte ska framträda som asfalthav med oljefläckar. Medvetet utformade markbeläggningar och inramande växtlighet men framförallt en genomtänkt och ytsnål men funktionell disposition är nödvändiga inslag. Detsamma gäller angöringsplatser, tillfarter, cykelparkeringar etc, de förstnämnda så väl integrerade med de vanliga gaturummens utformning som möjligt.

Ett viktigt inslag vad gäller både resandestandard och stadsutformning är planskilda korsningar under järnvägen för i första hand gångtrafik inom stationsområdet. I skissen är den avsiktligt komprimerad för att t ex mynningar för trappor och ramper ska sammanfalla och knytas nära stationsfunktionen. Det gör emellertid att den inte är utformad för cykeltrafik såsom länk i tätortens gc-vägnät men ger full tillgänglighet för rörelsehindrade inom stationen och som korsning under spåret. Därför bör också ett läge för en öppnare planskild korsning för gång- och cykeltrafik som länk i det överordnade nätet utredas längre söderut.

### Utvecklingsmöjligheter i övrigt kring stationen

Även om stationsfunktionen tar stora ytor i anspråk är bedömningen att det kommer att finnas ytor kvar att utveckla för bebyggelse. På den östra sidan finns mark som till en del behövs för stationsfunktionerna men i övrigt bedöms kunna utnyttjas för främst bostadsbebyggelse (framfört i den fördjupade översiktsplanen). På den västra sidan finns inte lika uppenbart idag oanvänd mark som kan utnyttjas som kvartermark. Däremot bör studeras vidare hur allmän plats, i dag huvudsakligen utnyttjad som gata, skulle kunna utnyttjas så väl att bebyggelsekompletteringar är möjliga. På framförallt den västra sidan är det särskilt angeläget att sådana kompletteringar också kan bidra till en utveckling av serviceutbudet kring stationen och till livaktigheten i det offentliga rummet.

### 6.5 Handelscentrum



*Lomma Centrum, Midroc/Fojab*

### Projektet kring handelscentrum

Det pågående projektet kring det nuvarande handelscentrum har fått fastare kontur och svarar till disposition, utformning och profil väl mot ambitionerna för centrumutvecklingen. Det utgörs idag av ett projekt som ägs av en enskild intressent (Midroc/FOJAB) och förutsätter fullföljande av den fastighetsförsäljning av centrumanläggningen som



antagits. Den förutsätter också ny detaljplan. Detta planarbete pågår f n.

Arbetet med handelscentrum berör arbetet med att förnya ledningsnätet i området och aktualiserar behovet av samordning och eventuell tidigareläggning av detta arbete.

### **Områdena söder och väster om handelscentrumprojektet**

Det nämnda projektet gör också utblickar mot angränsande mark som inte förutsätts ingå i fastighetsaffären. De antaganden som görs i dessa utblickar är inte någon förutsättning för projektet men det faller sig naturligt att dels anta att projektet leder till en fortsättning, dels, om inte annat, att en tillräcklig samordning med t ex kvarteren omedelbart söder om projektet sker.

I anslutning till Havsblick väster om Centrumgatan har i projektet angivits en förtätningmöjlighet som bör belysas vidare och som också upptagits av socialförvaltningen som möjlighet på sikt för särskilt boende. Söder om denna har projektet Vega tagit form i programhandlingar för särskilt boende med 3-4 boendeenheter med 8 lägenheter i varje. Denna utbyggnad ingår i den aktuella nya detaljplanen.

Det framstår som angeläget att ett utredningsarbete snarast startar som skapar överblick över des angränsande områden som inte ingår i de aktuella detaljplanerna.

### **6.6 Sydligaste delen av centrum**

Den sydligaste delen av centrumområdet, d v s vid Mårtenssons och korsningen mellan Centrumgatan och Karstorpsvägen, är betydelsefull för helheten genom sitt tydliga signalläge. Det är ett strategiskt läge i gatunätet med en handelstradition och med närhet till såväl bostäder som attraktiva platser – Folkets Hus-parken, strandpromenaden etc.

Den är emellertid idag alltför mycket präglad av trafiklösningarna, som har fått sin form av kravet på snabb passage ut från centrumområdet till det överordnade gatunätet. Det finns också en viss trasighet i stadsbilden – öppna parkeringsplatser, obebyggd mark etc - som kontrasterar mot t ex de samlade villamiljöerna längre österut vid Karstorpsvägen. Det är alltså angeläget att skapa en helhetsbild över även denna del av centrumområdet som vägledning för fortsatt planarbete.

I programskissen bedöms platsen vara ett bra läge för ett litet flerbostadshus som ramar in ett litet torg mot gatan – ev med butikslokal i bottenvåningen. Det vetter mot kurvan mellan Centrumgatan och Karstorpsvägen, som givits en mindre radie och förutsätts gå över särskild beläggning i en torgyta. Den pumpstation med elnätstation som är belägen i sydligaste delen av kvarteret är en förutsättning som måste beaktas. Den förutsätter ett skyddsavstånd om 50 m och det bör alltså utredas om en exploatering kan ge ekonomiska förutsättningar för en flyttning till t ex parkområdena söder om Karstorpsvägen.



Sydligaste delen av centrumområdet - skiss

– korsningen Centrumgatan/Karstorpsvägen mm med parkmiljö söder och sydväst om korsningen. Även en komplettering av villabebyggelsen bör vara möjlig om intresse finns

Även andra kompletteringar av bebyggelsen bör prövas. Söder och väster om Karstorpsvägen resp Centrumgatan skulle bebyggelse kunna bidra till att stärka stadsbilden men måste vägas mot intresset att så mycket som möjligt öppna utblickarna mot söder och sydväst, d v s mot Öresund och Öresundsparken. Här har i stället illustrerats en parkmiljö som förmedling till miljön kring Folkets Hus och rotundan.

## 6.7 Väster om Centrumgatan

Hamnhusens bebyggelse är tillkommen i en tid med andra förutsättningar för centrum och där Centrumgatan kunde ses som en förbifartsled utan större anspråk på stadsmässighet. Det innebär att en del av de bebyggelsefronter i Hamnhusområdet som vänder sig åt detta håll närmast har karaktär av baksida. De möjligheter som finns att komplettera bebyggelsen här för att både få en högvärdigare stadsbild och ytterligare användbar yta bör alltså utnyttjas.

Främst på tre partier är detta önskvärt. Den sydligaste – vid korsningen Centrumgatan – Karstorpsvägen – har redan behandlats.

I höjd med Vegagatan, som också utgör ett huvudstråk västerut in i Hamnhusen, finns särskild anledning till kompletteringar, som dessutom bl a skulle kunna förstärka det äldreboende, som finns i Havsblick. Byggnadsmöjligheterna söder om gatan utgör som nämnts redan ett projekt – Vega - och är föremål för det planarbete som omfattar handelscentrum och torget. Möjligheterna norr om gatan ska ses som idéer till framtida kompletteringar.

I nordligaste delen, söder om Höjeågatan, ligger parkeringen för bostadsrättsföreningen Sandstenen. Den är arrangerad såsom markparkering, inramad av garagelängor med baksidor och gavlar ut mot omgivande gator. Det skulle vara av stort värde för helhetsmiljön kring Hamntorget om marken kunde organiseras så att den både rymde den nuvarande parkeringen och nya bostadshus med sin parkering i en form som förbättrar miljön åt båda hållen. En ny utformning av miljön här skulle dessutom kunna förstärka kontakten mellan å ena sidan centrum och, å den andra, ån och Öresund. Skissen ska ses som en idé som inte är förankrad men som kan diskuteras vidare.

## 6.8 Parkering

Avgörande för en god funktion hos centrum är tillräckliga, välbelägna och väl utformade parkeringsmöjligheter. Även om en av de avgörande konkurrensfördelarna för Lomma centrum är att många har tillgänglighet till detta på gångavstånd, särskilt efter utbyggnaden av Lomma Hamn, är en förutsättning att centrum inte förlorar kunder på grund av brist på parkeringsplatser eller för obekväma möjligheter.

Det aktuella projektet kring handelscentrum står för sin parkeringsförsörjning enligt de behovstal som kommunen anvisat. Parkeringsmöjligheterna för centrum i övrigt måste emellertid också beaktas. Det gäller bl a tillgängligheten till annan service än den kommersiella. Förutsättningarna förändras mycket på Hamntorget när biblioteket placeras på en stor del av dess yta. Så som illustrationen ser ut i dag försvinner också den kapacitetsstarka parkeringen väster om kommunhuset. Här uppstår en brist som måste kompenseras.

De översiktliga studier som tidigare gjorts kring möjligheterna att utnyttja Bredgatan och Storgatan öster om kommunhuset visar en viss kapacitet här som självklart bör tas i anspråk och möjligen vara ett led i upprustningen av dessa gatumiljöer. Underskottet är emellertid större än så.

Vidare skisseras i planprogrammet ny bebyggelse, som alstrar nya parkeringsbehov som måste tillgodoses.

Men parkeringsmöjligheter är inte bara en fråga om kvantitet. Rätt belägenhet och rätt utformning är viktiga aspekter. Det traditionella sättet att lösa ett stort parkeringsbehov, nämligen med ett stort samlat bilhav, har stora nackdelar. Utom utseendet känns stora parkeringsplatser osäkra i mörker. En stor samlad yta garanterar heller inte rätt plats för rätt besök. Parkeringsbehoven varierar mycket över tiden och flexibilitet är därför önskvärt. ”Parkeringsplatsen som försvinner när bilen försvinner” är ett önskemål, dvs parkeringsplatsen som har sådan utformning att den upplevs som en meningsfull yta även när inget parkeringsbehov finns.

Samnyttjande är en viktig kapacitetsförstärkning som förutsätter t ex rätt placering och rätt tillgänglighet. En studie av parkeringsfrågorna i hela centrum måste också pröva även kostsammare lösningar på sikt om kapacitetskraven visar på det, där även källarparkering bör övervägas. Även här är flexibilitet viktigt så att inte centrumets utveckling görs beroende av en framtida investering med en teknik som är en för stor bindning.

Inom ramen för planprogrammet har tre speciella studier genomförts som rör parkeringsfrågorna.

- Parkeringsräkning, dvs inventering av nuvarande parkeringsplatser och dessas utnyttjande
- Inventering av mark för komplettering av/ersättning för nuvarande parkering

- Genomgång av de parkeringsbehov som nyexploatering i centrum medför och principer för lösning av dessa.

### **Parkeringsräkning**

Vid två tillfällen under år 2005 – juni respektive november – har beläggningen på parkeringsplatserna studerats vid representativa tidpunkter under dygnet och veckan – förmiddag, lunchtid, eftermiddag och kväll under en normal vardag (tisdag) samt vid ett förväntat maxutnyttjande fredag eftermiddag (17-17.30). Räkningen har omfattat både avgränsade ytor med markerade platser, där en procentuell beläggning kunnat beräknas, och gatuparkering.

Resultatet är grovt sammanfattat att ingen avgörande brist på parkeringsmöjligheter kan avläsas idag men att den stora parkeringen vid kommunhuset är en viktig resurs som måste ersättas när Hamntorget anläggs och rymmer väsentligt mindre mängd parkering.

- Ingen parkeringsplats (utom den lilla tvärparkeringen vid Bantorget) var vid något tillfälle fullbelagd
- Den mest belagda parkeringen är den stora parkeringen vid kommunhuset. Med sina 79 platser var den de två tisdagsmorgnarna belagd till 96 resp 90%, övriga tider till 50-61%, tisdagskvällar till 26-28%, fredagskvällar till bara någon enstaka procent. Den tycks således i liten utsträckning utnyttjas som parkering för centrum i allmänhet.
- Beläggningen i övrigt var genomgående högst vardagsförmiddagar, inkl lunchtid – lägre såväl vanliga eftermiddagar som fredagseftermiddagar.
- Den stora parkeringen närmast handelscentrum var aldrig belagd till mer än 68% (junitisdagen vid lunch) och genomgående mindre än till 50%.

Slutsatsen av detta är *inte* att parkeringsmängden skulle kunna minska i centrum. Tvärtom bör frågan bevakas även i fortsättningen med hänsyn till utvecklingen av handeln och centrum i allmänhet. Kommersiella bedömningar kan behöva göras för att säkra att centrum har tillräcklig attraktivitet i detta avseende även framöver.

Däremot kan konstateras att handeln inte kan bedömas ha avbräck idag på grund av brist på parkeringsmöjligheter.

Den avgörande slutsatsen är som nämnts att den stora parkeringsplatsen vid kommunhuset måste ersättas eftersom det framtida Hamntorget endast kan bedömas rymma som mest ca 60 platser och där biblioteket kommer att innebära nytt behov av lättillgängliga parkeringsplatser för besök.

### **Inventering av nya parkeringsmöjligheter**

Den nuvarande centrummiljön ger intryck av att rymma restytor - obyggda ytor som idag är t ex outnyttjade gräsytor utan annan plantering, asfaltytor, som är större än trafikfunktionen fordrar etc. Det kan också bekräftas men slutsatsen av ett studium av möjligheterna att ut-

nyttja dessa ytor för ytterligare parkering är att det inte är mer än marginell kapacitet som kan skapas på detta sätt.

Större gator, som t ex Bredgatan/Storgatan, som används i liten utsträckning för trafik men har stor bredd, rymmer parkering men inte i några effektivare former. Tvärparkering är t ex inte möjligt. Längsparkering är ett önskvärt sätt att effektivare utnyttja gatan – och visuellt ”minska” den – men det ger inte mer än ett tjugotal platser.

De obebyggda restytorna i och kring centrum har i skissen i första hand studerats som lämpliga för ny bebyggelse för att svara mot önskemålet om en tätare stadsmiljö. Denna alstrar dessutom nya parkeringsbehov.

Ambitionen i studiet av dessa nya byggmöjligheter har i möjligaste mån utgått ifrån att deras parkeringsbehov löses på platsen, d v s att förutsättningen är att det råder balans i varje kvarter. På vissa villkor (se senare avsnitt) kan detta uppnås. Då återstår ett samlat underskott i norra delen av området, d v s kring kommunhuset och biblioteket när Hamntorget har anlagts.

En enskild större resurs för parkering i denna del är alltså önskvärd – vid sidan om andra möjligheter, t ex att minska efterfrågan genom avgiftsbeläggning för verksamma i kommunhuset. Flexibilitet är dessutom önskvärt på så sätt att ingen yta bör reserveras för parkering för all framtid som inte utnyttjas effektivt under alla tider på dygnet – outnyttjade ytor bör i möjligaste mån användas som byggmöjligheter. Det kan peka på ett resonemang över tiden som innebär övergångslösningar tills tiden är mogen för att ta en yta i anspråk för bebyggelse, då med ”inbyggd” parkering i form av källarparkering.

Två lägen för denna resurs och med dessa villkor kan pekas ut, vilka båda har lämpliga mått för parkering:

- platsen för ”Gula paviljongen” söder om kommunhuset, som kan rymma ca 35-40 platser som markparkering
- den obebyggda marken väster därom och väster om Strandvägen (öster om Vårdcentralen). Denna har väsentligt större kapacitet och har studerats med olika antaganden om markparkering, nybebyggelse med källarparkering resp som större flervåningsanläggning. Med parkering i ett plan rymmer den ca 70-80 platser.

Bägge dessa lägen har en bra placering i förhållande till behovet, inefattande möjligheten att vara reserv för handelscentrums parkering. De är enligt antagandena i skissen inramade av bebyggelse och alltså inte exponerade på ett sätt som behöver störa omgivningen.

Platsen för paviljongen är tillgänglig efter rivning och kan fungera som närparkering till i första hand kommunhuset relativt snart. Om en större anläggning aktualiseras i det alternativa läget på andra sidan Strandvägen kan parkeringen flytta dit och marken för paviljongen åter bebyggas. Förutsättningen som parkering är att det lite undanskymda

läget under träden utnyttjas på detta sätt med inramande häckar och vacker markbeläggning, förslagsvis grus.

Läget väster om Strandvägen kräver betydligt större omsorg om utformningen, bl a på grund av storleken men också för att den är mer exponerad. Marken har sådana mått att den är lämplig för två skepp, som är ett ekonomiskt utnyttjande, i synnerhet om det utnyttjas för flera plan.

Denna plats kan alltså utgöra en spelbricka med olika grader av utnyttjande – som markparkering, som källarparkering vid ett eventuellt utnyttjande för byggnad eller som flerplans parkeringslösning i olika kombinationer med inramande bebyggelse. Marken bör således vara tillgänglig för olika markanvändning beroende på de olika behov beroende på hur lokalefterfrågan och parkeringsbehov utvecklas, vilket också anges i den aktuella detaljplanen.

På motsvarande sätt bör kvarteret söder om vårdcentralen utnyttjas, d v s medge olika markanvändning, inklusive en större andel parkering, om detta visar sig behövas.

Det är överhuvudtaget angeläget med tanke på handelscentrums förutsättningar att attrahera kunder att möjligheter till framtida parkering inte byggs bort på ett sätt som innebär en risk för brist på parkeringsmöjligheter.

### **Nyexploatering och parkering**

När parkeringsbalansen för det framtida centrum studerats, d v s hur varje del i möjligaste mån görs självförsörjande, har följande antaganden gjorts:

- 1,2 bilplatser per bostad i de mer perifera delarna, 0,9 i anslutning till handelscentrum; 15 platser/1000 m<sup>2</sup> BTA för kontor, 30 för butiker
- Där läget har bedömts rimligt har bottenvåning antagits använd för butik, annars bostäder
- Kontor har endast antagits i lägena närmast Hamntorget och Centrumgatan i norr, som kan bedömas mindre attraktiva för bostäder.
- Källarparkering kan vid en förtätning av detta slag inte uteslutas men har antagits endast för boende- och arbetsparkering – kundparkering och annan besöksparkering har alltid antagits som markparkering.

Om källarparkering accepteras, vilket självklart är ett stort steg i en ort av Lommas slag, kan balans skapas och större samlade behov lösas i något av kvarteren i norra delen. Som betonats tidigare är steget till källarparkering nödvändigt att ta, eller åtminstone inte utesluta, vid den grad av förtätning som har varit avsikten med studien. Det bör samtidigt betonas att källarparkering i centrums läge nära Höje å och havet ställer speciella krav på utredningar om möjligheter att bygga nära grundvattennivån.

Det mest näraliggande parkeringsbehovet, som inte är löst inom ramen för projektet, är det nya biblioteket i kombination med det under-skott som uppstår när Hamntorget anläggs på platsen för parkeringen väster om kommunhuset. Biblioteket kan bedömas alstra ett parke-ringsbehov om 40 platser. Tillsammans med avvecklade befintliga platser uppstår ett behov om ca 145 platser. På Hamntorget kan skapas som mest totalt 48 platser. Höjeågatan och Storgatan bedöms tillsam-mans rymma ca 40 platser och tomten för ”gula paviljongen” 35 plat-ser. Detta innebär att om ett tjugotal platser kan lösas genom samnytt-jande, d v s att bibliotekets och kommunhusets parkeringsbehov inte är som störst vid samma tider på dagen, skulle balans i stort kunna upp-nås i första skedet – detta utan att tomten öster om vårdcentralen behö-ver tas i anspråk för parkering utan först när tomten för ”gula pavil-jongen” ska bebyggas.

## 6.9 Trafik

De största förändringarna i trafiksystemet i området är de som sker på och i anslutning till Hamntorget. De är skisserade redan i planpro-grammet för Lomma Hamn och har sitt ursprung i denna planering. Etableringen av kollektivtrafikstråket mot Bjärred-Löddeköpinge via Lomma Hamn är det mest framträdande inslaget. Tillsammans med det nya broläget och ambitionen att ge förbindelsen Strandvägen-Centrumgatan en mer stadsmässig utformning är det bakgrunden till utformningen av trafikytorna på Hamntorget.

En viktig faktor är också strävan att minska genomfartstrafiken över bron och torget mot det överordnade trafiknätet och i stället styra den-na trafik mot norr – via Södra Västkustvägen och mot Lomma norra trafikplats.

Detta är bakgrunden till trafiklösningen på torget, där dels geometrin hos detta förmedlar parallellförflyttningen i sidled mellan Strandvägen i norr och Centrumgatan i söder, dels cirkulationsplatsen på torgets östra del har flera funktioner: att på ett smidigt sätt reglera korsningen Vinstorpsvägen – Strandvägen och på samma gång utgöra en broms för eventuell genomfartstrafik från Lomma Hamn. Cirkulationsplatsen – något oval för att svara mot torgets form – ger en naturlig både dämpning av hastigheter och sortering av trafikrörelserna. Den utfor-mas med en särskild passagemöjlighet för kollektivtrafiken, som ges företräde med stöd av speciell ljusreglering.

I övrigt föreslås inga principiella förändringar i trafiksystemet. Loka-la förändringar för att få ett öppnare trafiksystem och smidigare rörel-ser har diskuterats men bör aktualiseras först inom ramen för en större översyn av hela trafiknätet i tätorten. En viktig fråga är gång- och cy-kelbanan utefter Centrumgatans västra sida, som idag är så smal att den medför konflikter mellan gående och cyklande, inte minst gående som korsar från bostäderna väster därom. Tillräckligt utrymme för cy-keltrafik måste säkras på östra sidan för att förbättra detta förhållande.

Överhuvudtaget är det angeläget med bra gång- och cykelstråk i centrumområdet som både når viktiga målpunkter och är inbjudande, trygga och trivsamma stadsrum att röra sig och vistas i. Det är naturligt

att i första hand det befintliga gatunätet utnyttjas för detta och på sådana villkor att det är en trafiksäker miljö för alla trafikslag.

Vissa av dessa stråk bör ses som överordnade och ägnas särskild omsorg. Det gäller t ex det överordnade stråk i öst-västlig led som knyter samman Lomma Hamn med centrum, stationen och bostadsområdena och skolorna öster om järnvägen. Här är de planskilda korsningarna med järnvägen viktiga länkar, som måste utformas så att de både är bekväma och känns trygga.

Även mer lokala stråk vid sidan om gatorna bör utvecklas. De gångvägar som löper inom kvarteren till centrumtorget, inte minst det som i norr når Hamntorget, är exempel på sådana. Det är också viktigt att alla stråk utformas med tanke på utblickar, t ex mot åmiljön.

## Trafikanalys

För att klargöra förändringarna i trafikbild i området har en förnyad prognos genomförts, liknande den som tidigare genomförts för att studera trafikutvecklingen som resultat av utbyggnaden i Lomma Hamn.

Analysen bygger på förutsättningen att Hamntorget byggs och trafiken här leds såsom skissen redovisar, att Lomma Hamn är utbyggt i överensstämmelse med det pågående planarbetet och att det nya biblioteket är i funktion. Vidare är analysen baserad på den kompletterande exploatering inom centrumområdet som skissen i avsnittet 6.2 redovisar. En överordnad fråga för en analys av detta slag är om trafikalkringningen i någon del av trafiksystemet blir så stor att kapaciteten inte räcker. Denna fråga är dock sällan aktuell i en ort av Lommas slag, där den samlade omfattningen och tätheten är så begränsad att kapaciteten erfarenhetsmässigt sällan äventyras. Det bekräftas med ett undantag också av denna analys.

Den för Lomma tätort viktigaste frågan är om trafikutvecklingen ger upphov till störningar i framförallt de två huvudgator – Vinstorpsvägen och Karstorpsvägen - där kringboende upplever trafiken som störande redan idag.

Analysen har gjorts för tre olika antaganden vad gäller det överordnade trafiksystemets utformning *utanför* programområdet, nämligen, för det första, med dagens anslutningar till motorvägen E6, för det andra, med ny trafikplats i det sydliga läge vid Svanetopsvägen, som antas i den fördjupade översiktsplanen för Lomma tätort, respektive, för det tredje, med en ny trafikplats i Vinstorpsvägens förlängning.

Med de 400-450 nya bostäder som svarar mot det maximala utnyttjandet av centrumområdet (trafikanalysen har utgått från det högsta talet) och som inte funnits med som underlag i tidigare trafikanalyser (t ex i konsekvensbeskrivningen för Lomma Hamn) visar analysen att den tillkommande trafiken uppgår till ca 1800 bilresor. Denna söker sig i första hand norrut till trafikplats Lomma norr och att den mindre resten fördelar sig relativt jämt mellan Vinstorpsvägen och Karstorpsvägen i fallet med nuvarande anslutningar till motorvägen och med den



nya trafikplatsen utbyggd i söder. I fallet med ny trafikplats i Vinstorpsvägens förlängning – inte antaget i tidigare planering men diskuterat underhand - faller i huvudsak hela tillskottet på Vinstorpsvägen och därutöver en kraftfull omfördelning från Karstorpsvägen/Malmövägen till Vinstorpsvägens östra del. Här bedöms tillskottet sammantaget uppgå till närmare 3000 bilresor per dygn.

Tillskotten av trafik i övriga snitt är måttliga. Även förändringar av bullernivåer bedöms som små. Det konstateras ett överskridande av riktvärden för trafikbullernivåer allmänt inom tätorten. Det avser emellertid utomhusvärden, som normalt ligger på dessa nivåer i miljöer som överhuvudtaget rymmer trafik. Det är ett krav på den nya bebyggelsen att den utformas så att bostadsmiljön inte utsätts för störningar. En utförligare redovisning av trafik- och bulleranalysen lämnas i bilagan om påverkan på miljön.

### **6.10 Service**

Områdets karaktär av centrumområde innebär att frågorna om service för boende i området har speciella förtecken. Av naturliga skäl är försörjningen med kommersiell service god. Även viktiga inslag av samhällsservice finns väl tillgängligt. Däremot innebär en utbyggnad av den omfattning som i långt perspektiv kan komma till stånd en stor påfrestning på den kommunala servicens kapacitet. Det är därför viktigt att dels utbyggnaden inte sker för snabbt, dels att kommunen skapar beredskap i tid för att servicen ska kunna svara mot utbyggnadens krav. En viktig faktor här är det antagna inslaget av framförallt mindre bostäder och bostäder med serviceanknytning. Utbyggnad av bostäder i centrumområdet kan alltså antas innebära kapacitetskrav inte i första hand på skola och barnomsorg, däremot på service för äldre.

Indirekt kan emellertid ett omfattande behov bedömas uppstå i ledigställda enbostadshus på andra håll i kommunen när äldre lämnar dessa för att flytta till mer centralt boende. Detta utbyggnadsbehov måste också beaktas.

### **6.11 Grön miljö**

Till skillnad från tätorten i övrigt omfattar inte centrumområdet några större grönytor. Till stor del uppfattas ändå miljön som ”grön” men detta till stor del beroende på extensivt utnyttjande mellanytor kring gator etc – t ex kring Centrumgatans norra del, kring vårdcentralen etc. En stor del av dessa ytor föreslås i skissen tas i anspråk för bebyggelse utan att kompenseras eftersom området på flera sidor gränsar direkt till stora parkytor – i söder Öresundsparken, i väster strandområdena vid Hamnhusen och i norr Fladängen och miljön kring Höje å, Slättängsdammarna etc. Inom området finns Bantorget, som föreslås upprustat och berikat med nya planteringar. Det är viktigt att kontakterna med de omgivande större grönområdena vidmakthålls och om möjligt förstärks för att upprätthålla tillgängligheten.

Sett mot bakgrund av den studie enligt balanseringsmetoden, som redovisas i dokumentet ”Lomma centrum – påverkan på miljön” upp-

står ett omfattande underskott av biotopvärde i området när det förtätas som skisserats. Även om så stor del av detta som möjligt bör kompenseras genom nyplantering av träd inom området framstår det som totalt sett mer gynnsamt om kompensation kan ske där denna kan ge ytterligare värden, d v s på närbelägna grönområden. Detta bör utredas vidare inom ramen för arbetet med naturmiljöprogram för kommunen.

## 6.12 Kvalitetsprogram

Förutsättningen för en förändring av stadsmiljön av det slag som skisseras och som kommer att genomföras av flera olika aktörer är en gemensam hållning vad gäller miljöns karaktär och kvalitet. En del av detta – t ex skalan – kan regleras i detaljplan men många av komponenterna kan inte fångas i en så strikt form. De måste beskrivas på annat sätt och med utrymme för tolkningar från situation till situation.

I form av kvalitetsprogram kan dessa ambitioner lättare förmedlas genom såväl exempel som förklarande illustrationer. För centrumområdet har ett kvalitetsprogram utarbetats (SWECO FFNS arkitekter 2006-08-28), som avser stödja såväl planprogrammet som de två aktuella detaljplanerna. Kvalitetsprogrammet tar inte upp utformningsfrågor bara från utseendesynpunkt utan markerar betydelsen av en god utformning även vad avser tillgänglighet, trygghet och säkerhet. Kvalitetsprogrammet kommer att aktualiseras och kompletteras efterhand i samband med följande detaljplaner i området.

## 7. Konsekvenser, påverkan på miljön, genomförandefrågor

För planer, som innebär en betydande påverkan på miljön, skall miljökonsekvensbeskrivning göras. För planprogram gäller inte detta krav, däremot efterföljande detaljplaner. I detta fall bedöms varken de detaljplaner som nu upprättas eller de som planeras medföra sådan påverkan på miljön att miljökonsekvensbeskrivning är nödvändig. Likväl har det bedömts av värde att en sådan översikt över miljöpåverkan redovisas. Dessutom gäller att bedömning av behovet av miljöbedömning skall göras i varje enskilt följande planarbete.

Översikten över miljöpåverkan finns redovisad i särskilt dokument, ”Lomma centrum - påverkan på miljön, 2006-08-14”. Där redovisas utförligare bl a trafikanalysen, analysen av resulterande trafikbuller, naturresursbalansering, översvämningsrisker avseende ett 100-årsperspektiv samt frågor kring markens beskaffenhet. Vad avser översvämningsriskerna kan konstateras att delar av den nuvarande bebyggelsen är lågt placerad och kan drabbas av högvattentillstånd vid en långsiktig höjning av havsnivån. För tillkommande bebyggelse bör i kommande detaljplaner finnas krav på en lägsta nivå på golv i bostäder på +2,5.

Avsikten med planprogrammet är att lägga en långsiktig grund för planeringen inom området, varav vissa viktiga delar är aktuella medan andra ligger längre bort i tiden. Den skiss som ligger till grund för övervägandena i programmet ska ses som ett bruttoantagande, där san-

nolikt bara delar kommer att genomföras. Avsikten med detta bruttoantagande är att ge underlag för t ex trafikstudier av det mest belastade fallet, d v s skapa en säkerhetsmarginal. Den representerar således en omfattande utbyggnad.

En sådan utbyggnad under för kort tid skulle innebära stora ansträngningar för samhällsservicen att hålla takten med utbyggnaden. Det är därför antaget att utbyggnad kommer att ske under lång tid. De antaganden som t ex gjorts i kommunens bostadsförsörjningsprogram innebär också att endast de partier som nu planläggs – ca 200 bostäder - är upptagna som tillskott medan följande utbyggnad antagits utanför programmets löptid.

Genomförande av programmets antagande vilar också på många parter. Många av de utbyggnadsmöjligheter som antagits ligger på enskild mark och förutsätter således många aktörer. Kommunen avser inte driva dessa som projekt utan initiativet måste komma från aktiva enskilda markägare. De projekt som kommunen ser som angelägna att medverka till är de som nu är föremål för planläggning, vissa delar i norra delen av centrum samt stationsområdet.