

Konsekvensbeskrivning för
Lomma Hamn

2003-11-25

rev 2004-08-02



FÖRORD

Denna konsekvensbeskrivning är en del av underlaget till planprogrammet och ger en beskrivning av förutsättningar och konsekvenser för en utbyggnad av Lomma Hamn.

I programskedet fanns förutom nollalternativet, alternativ 1A, alternativ 1B och alternativ 1C. Vid kommunfullmäktiges beslut om planprogrammet antogs endast den del som täcks av den nu gällande industriplanen och övriga delar lades som utredningsområde dvs. Alternativ 1C. Dock gäller fortfarande hela visionen 1 A, som underlag för fortsatt utredning fram till godkänt planprogram också för denna del. Konsekvensbeskrivningen har dock reviderats med hänsyn till den utredning som gjort med anledning av Länsstyrelsen i Skånes ansvarsutredning enligt miljöbalken.

Projektet drivs av en politisk styrgrupp, utsedd av Kommunstyrelsen, i nära samarbete med de, utöver Lomma kommun, tre markägarna i området;

- JMAB
- CA Fastigheter AB
- Skanska Sverige AB

Eva Sjölin, stadsbyggnadschef i Lomma kommun samt Kjell-Åke Holmgren, projektledare för Lomma Hamn-projektet är ansvariga för denna handling.

Konsekvensbeskrivningen är utförd av Bo Selmer, miljökoordinator, och Emma Olvenmyr, projektsekreterare för Lomma Hamn-projektet.

De textavsnitt som har förändrats sedan tidigare version av konsekvensbeskrivningen(2003-11-25) har markerats i kanten med ett heldraget streck.

Lomma 2004-08-02



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	6
Inledning	16
Syfte	16
Beskrivning av området	17
Planerade förändringar	18
Tidigare ställningstaganden	18
Förutsättningar & konsekvenser	19
Planeringsalternativ	19
Sveriges miljö kvalitetsmål	23
Regionala aspekter	25
Naturresurser	26
Naturresursbalansering	26
Naturmiljö	30
Flora & fauna	30
Strandskydd	38
Kulturmiljö	44
Stads- och landskapsbild	46
Rekreation & fritid	48
Befolkning & boende	50
Barn i Lomma Hamn	50
Samhällsservice	57
Verksamheter	57
Förskola, skola, fritid, kultur och kostverksamhet	57
Vård och omsorg	61
Trafik	63
Vägtrafik	63
Parkering	67
Gång- och cykeltrafik	68
Kollektivtrafik	69
Hälsa och säkerhet	70
Verksamhetshistorik	70
Befintlig industriverksamhet	70
Markföroreningar och saneringsbehov	71
Översvämningsrisk	77
Luftföroreningar	78



Buller	78
Farligt gods	80
Framkomlighet för räddningsfordon	80
Teknisk försörjning	82
VA-system	82
Markarbeten	84
Kaj- och brokonstruktioner	86
Fjärrvärme	87
El	88
Ekonomi	90
Samhällsekonomiska bedömningar	90
Exploateringsekonomi	90
Sammanvägd bedömning	92
Slutsats	93

Supplement

Lomma Hamn - Balansering Erik Skärbäck juni 2003



SAMMANFATTNING

Denna konsekvensbeskrivning är en del av planprogrammet och ger en beskrivning av förutsättningar för och konsekvenser av en utbyggnad av Lomma Hamn i Lomma.

Naturresurser

Planområdet innehåller inga värdefulla naturresurser vad gäller mark eller mineraler. De åtgärder som kommer att vidtas inom deponiområdena blir positivt för yt- och grundvatten.

Naturresursbalansering

Balanseringsmetoden kallas ibland kompensationsmetoden. Det handlar om att i samband med byggande utforma konceptet och/eller utföra särskilda åtgärder för att balansera ingrepp i natur och landskap. Etiken är enkel och tydlig: Det är den som tar bort naturfunktioner (exploatören/byggherren) som skall ge tillbaks, och det direkt i samband med projektet.

Hela området är inte fullständigt analyserat, men resultaten hittills tyder på att en positiv balans bör uppnås totalt sett, dvs. det nya området får bättre ekologiska och hälsomässiga funktioner efter planens genomförande än nuläget.

Naturmiljö

Flora & fauna

Planområdet ligger direkt nordväst om Lomma tätort och består idag av ett industriområde i söder samt camping och naturmark i norr. Nästan hela området består av utfyllnader och igenfyllnader av tidigare lertäkter. Lergravar finns kvar i form av Fyrkantsdammen i norr. Kustlinjen har flyttats ca 100-150 meter västerut jämfört med ursprungligt läge. Delar av utfyllnaderna består av sopor och det finns problem med gasbildning i marken. Ytskiktet består av sand närmast kusten och lera längre inåt land. Leran medför att vattenavrinningen är långsam och det uppstår lätt ytvattendammar. I industriområdet finns spridda träd och stora områden med ruderatmark.

De största naturvärdena finns i anslutning till stranden, Strandfuret, Fyrkantsdammen samt ån. Samtidigt finns det potential i de spridda äldre träden i området, spontant uppkomna våtmarker samt buskvegetation på de öppna fälten inom delar av Östra och Västra Habo.

På deponierna (de igenfyllda lertäkterna på Östra och Västra Habo) kan det förekomma intressanta arter för floran och faunan. Deponierna kommer att övertäckas med jordmassor med en mäktighet av en till två meter. Därmed försvinner den befintliga floran. Förutsättningarna för området som rastlokal för fåglar och hemvist för mindre däggdjur och därmed födosöksområde för rovfåglar, går förlorad temporärt men återkommer när ny vegetation har etablerats och djur och fåglar tagit området i besittning.



Utbyggnaden av Lomma Hamn bedöms inte medföra åtgärder som påtagligt försvårar yrkesfiskets bedrivande. Riksintresset kustzon bedöms heller inte påverkas.

Förslaget tar i sin helhet stor hänsyn till befintliga värdefulla naturområden. Vid fortsatt planering bör enskilda träd mätas in och hänsyn tas till dessa träd vid detaljplaneringen. En bedömning bör göras om träden klarar att inlemmas i den nya funktionen.

Strandskydd

Den föreslagna bebyggelsen kommer att ske inom strandskyddat område, d v s inom 100 meter från havet och Höje å. Syftet med strandskyddet är enligt MB 7 kap 13 § - *”att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur och växtlivet”*. Planen tillgodoser allmänhetens krav till friluftsliv genom utvecklingen av aktiviteter längs stranden och planerna för ett sammanhängande strandstråk med olika karaktärer, mellan Lomma och Bjärred. Förändringen av deponierna till rekreationsområden med gröna kilar ner till stranden främjar det ekologiska utbytet med strandzonen. Byggnade inom strandskyddat område kräver dispens från Länsstyrelsen.

Planen tillgodoser mycket väl förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv. Genom att omvandla industriområdet och de gamla deponiområdena till bostadsområden samt områden för rekreation och sport ökas tillgängligheten för boende i Lomma till dessa områden och mellan dessa områden och stranden.

Inga dokumenterade områden med höga naturvärden (förordandeområden för naturvård, Natura 2000-områden, skyddsvärda biotoper, rödlistade eller hotade arter etc) finns i planområdet. Den översiktliga naturinventeringen visar en trivial flora. Sanddynerna längs stranden är känsliga för slitage och från naturvårdshåll finns önskemål om att ta bort vresros och bergtall och återinföra den mer slitagetåliga naturliga vegetationen som består av en gräs- och strandrågsvegetation.

Kulturmiljö

I planområdet har industriverksamhet förkommit sedan slutet av 1600-talet. I början av 1900-talet var det en intensiv verksamhet med tegelindustri, cementindustri och sedermera eternitindustri samt en livlig hamnverksamhet. Av områdets industribyggnader är de flesta helt jämnade med marken, kvar finns endast ett fåtal byggnader. Dessa byggnader är mycket viktiga att bevara som monument över industrialismens betydelse för Lommas framväxt och Lommas betydelse för den svenska byggnadsindustrin. Byggnader med särskilt industrihistoriskt intresse är Kockums tegelbruks gamla utlastningslada från 1800-talet senare hälft samt Skandinaviska Eternit AB:s huvudkontor från 1937. Även inom Brohusområdet finns byggnader som är av industrihistoriskt intresse. Här finns tegelbruksarbetarbostäder från slutet av 1800-talet samt direktörsbostaden ”Lilla Brohus” (även kallad ”Villa Solsken” och ”Villa Brohus”). Strax norr om Lilla Brohus finns ytterligare ett par byggnader som fungerat som tjänstebostäder och ekonomihus. I industrihamnen finns också en tullvaksstuga som är byggd någon gång under senare hälften av 1800-talet. Denna byggnad är kulturhisto-

riskt intressant då den visar på den omfattande handel med utlandet som bedrivits i området.

Vid exploatering av området kommer hänsyn tas till kulturhistoriska byggnaderna och tillåts dessa ingå som karaktärsfulla byggnader i den nya stadsmiljön.

Stads- och landskapsbild

Planområdet består av fem landskapskaraktärer, som bygger på naturgivna förutsättningar samt människans påverkan. De är; stranden, Strandfuret, ån, industriområdet och de igenfyllda lertäkterna (deponierna). Av dessa är strand- och åkaraktären en ovärderlig miljö som i hög grad bidrar till en tilltalande stads- och landskapsbild. Deponierna ger idag ett "skräpigt" intryck av ingenmansland.

Planförslaget innebär att området kommer att förändras radikalt från industriområde med stora ruderatmarker och deponiområden till en småskalig och tät stadskaraktär med rekreationsområden. Allt i en skala och struktur som väl stämmer med Lommas karaktär och identitet. Deponierna förändras från markområden som knappt används till friluftss- och rekreationsområden samt bostadsområden. Strandområdet, liksom Strandfuret och å-rummet stärks ytterligare i sin karaktär som naturområden och får ökad betydelse som kontrast mot det bebyggda.

Rekreativintressen

I planområdet finns idag fina områden för rekreation och fritid. Stranden, Lomma Beach med fin sandstrand och långgrunda vatten, samt Strandfuret är viktiga rekreationsområden under hela året. Under soliga sommarkvällen är stranden mycket välbesökt. I industriområdet finns båtuppläggningsplats för fritidsbåtar och längs Höje å kajplatser. I industriområdet finns "Hamnhuset", ett allaktivitetshus för främst ungdomar och "FunPark" med olika aktiviteter. Deponierna är idag inte attraktiva som vistelseområden.

Planen innebär stora positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv. Grönkilar vinkelrätt mot havet möjliggör att områdena på båda sidorna om Södra Västkustvägen knyts samman. Strandens rekreativa värde stärks genom lokalisering av byggnader för olika vattensporter. Stranden blir en viktig länk i det sammanhängande strandstråk med olika karaktärer som planeras mellan Lomma och Bjärred. Deponierna kommer att täckas med jord och blir därmed tillgängliga för olika aktiviteter. Planen medför att vissa aktiviteter får avvecklas eller hitta nya lägen.

Befolkning & boende

Antalet invånare i Lomma kommun uppgår idag till ca 18000. Av dessa bor nästan 9000 invånare i Lomma tätort. Bostadsbeståndet i Lomma tätort är förhållandevis varierat vad beträffar olika hustyper men andelen hyresrättslägenheter betydligt färre än i



många jämförbara orter. Även antalet små lägenheter är få.

Befolkningen i Lomma beräknas öka med ca 2500 invånare till år 2017 även om planområdet inte exploateras. Vid en exploatering av planområdet beräknas invånarantalet stiga med ca 5400 personer. Alla åldersgrupper växer betydligt, dock påverkas åldersgruppen över 65 år minst.

Barn i Lomma Hamn

Planprogrammet ger med sin småskalighet och tyngdpunkt på variation och detaljrikedom goda förutsättningar för en barnvänlig utemiljö. Ett antal mindre förändringar i planen skulle ytterligare förbättra möjligheterna till stimulerande utevistelse. Vissa riktlinjer inför kommande utformning och projektering av det offentliga rummet är betydelsefulla.

Samhällsservice

Förskola, skola, fritid, kultur och kostverksamhet

Verksamheterna inom förskola och skola bedrivs organisatoriskt i den södra kommundelen i tre enheter, innehållande vardera en skola samt flera anläggningar för förskoleverksamhet: Piläng med Pilängskolan (år 4-9), enhet Vinstorp med Vinstorpskolan (år 1-3) samt enhet Ängstorp med Karstorpskolan (år 1-6).

Inom fritidssektorn finns flera större anläggningar i Lomma tätort. Här kan särskilt nämnas Pilängs sportcentrum inkl Pilängsbadet. I södra delen av samhället finns Lomma idrottsplats för framförallt fotboll och friidrott. Två campingplatser, golfbana, två ridhus och ridstallar är exempel på andra större fritidsanläggningar i anslutning till Lomma samhälle.

Kulturskolan har idag 250 inskrivna elever i Lomma tätort. Skolan har lokaler i Pilängskolan och dessa är dimensionerade för det aktuella elevantalet. Biblioteket i Lomma invigdes 1968 och finns i Centrumhuset på andra våningen.

Utbyggnadsalternativen innebär att det uppkommer behov av ytterligare förskole- och skollokaler inom västra delen av tätorten. Utbyggnaden av bostäder kan också komma att innebära ett ökat behov av lokaler för fritidsklubbsverksamhet i Lomma tätort. Vid utbyggnad av hamnen kommer verksamheterna i FunPark samt i Hamnhuset att behöva nya lokaler för sina verksamheter.

För kulturverksamheten innebär det att om antalet elever i kulturskolan ökar i samma relation som befolkningstillväxten i aktuella åldersgrupper, kommer skolan att behöva ta emot ytterligare 210 elever (+84%). Dagens bibliotek möjliggör rent fysiskt inte att dagens behov kan tillgodoses. Vid en utbyggnad av Lomma blir problemet ännu större.

Det föreligger ett förslag om nytt bibliotek i Lomma tätort.

Vård och omsorg

Antalet lägenheter i särskilt boende har ökat markant under de senaste 10 åren. Idag

finns 53 lägenheter i Lomma med tillgång till personal dygnet runt. Utöver detta finns 66 st servicelägenheter i Lomma kommun. För personer som omfattas av Lagen om särskilt stöd för funktionshindrade finns 10 lägenheter i Lomma.

Andelen äldre i Lomma kommun är lägre än i den genomsnittliga skånska kommunen. Inom den kommande femårsperioden beräknas i kommunen finnas behov av ett nytt särskilt boende i form av grupp/vårdboende (enhet med 10-12 lägenheter) samt ytterligare en enhet fram till 2010. Inom en femårsperiod beräknas i kommunen finnas behov av ytterligare en gruppboende för personer som omfattas av lagen om särskilt stöd för funktionshindrade. Lomma Hamn skulle kunna vara en lämplig placering för ett sådant boende.

Utbyggnadsalternativen genererar på kort sikt liten ökning av vårdbehoven. På lite längre sikt innebär en ökad befolkning i Lomma att ett större antal personer på olika sätt behöver samhällets stöd. Samtidigt innebär hamnprojektet ökade valmöjligheter för lokalisering av olika boende- och vårdformer.

Trafik

Vägtrafik

På senare år har Lund blivit allt mer attraktivt, men Malmö är alltså den viktigaste målpunkten. Detta avspeglas även vad gäller trafiken. En stor del av bilisterna har Malmö som mål. Viktigaste vägarna till Malmö utgörs av motorväg E6 och Malmövägen som leder mot Arlov. Målpunkter mot norr som Landskrona och Helsingborg är i förhållande obetydliga. Beräkning av dagens trafik har gjorts med hjälp av de uppgifter om trafikflöden som finns för det statliga och kommunala vägnätet i och kring Lomma. Trafikmätningar är gjorda 1995, 2001 och 2002.

Utbyggnaden av Lomma Hamn beräknas generera upp till 5000 fordonsrörelser per dag. Inget tyder på att utbyggnaden av hamnen kommer att innebära trafikproblem i Lomma tätort. Analysen visar att utbyggnaden ligger väl kopplad till det övergripande vägnätet (motorväg E6, väg 103) samt i nära anslutning till Lomma centrum. För att ytterligare förstärka effekten av en ringa påverkan på trafiken utformas Hamntorget så att genomfartstrafik minimeras. Den cirkulationsplats som har föreslagits bidrar på ett positivt sätt till detta mål. Vidare utformas den norra utfarten från Lomma Hamn mot Södra Västkustvägen ska på sådant sätt att biltrafiken till och från Lomma Hamn styrs genom denna korsning. Samtidigt ska det inte kännas naturligt att smita genom Lomma hamn när man kör från Bjärred mot Lomma Centrum.

Parkering

Den föreslagna planen bygger på att småhusen har parkering för två bilar per fastighet på egen tomt. För flerfamiljshus förutsätts en p-plats per 100 m² bostadsyta. Till detta kommer 0,2 gästparkeringar per hushåll som utformas som kantstensparkering. Parkeringen för flerfamiljshusen löses på olika sätt, t ex gemensamma parkeringar inom kvarteret eller samlade på parkeringstorg. Vid de kompakta kvarteren vid kajen byggs terrasser ovanpå parkeringarna.



Hamntorget är en särskilt viktig plats i Lomma. På ytan för det framtida Hamntorget finns i dag två större parkeringsplatser. Den som ligger söder om Vinstorpsvägen rymmer ca 80 personbilar och den norr om Vinstorpsvägen ca 30 personbilar. Den norra parkeringen är sällan belagd med mera än 10 bilar medan den södra oftast är full dagtid. Utnyttjandet av den norra parkeringen bedöms mest vara boende i närliggande fastigheter, vars parkeringsbehov kan lösas med gatuparkering på närliggande gator. De parkeringsplatser som idag finns på den södra parkeringen måste ersättas med nya parkeringar på den blivande torgytan på Hamntorget. Det krävs således att 80 "nya" platser skapas inom ramen för det nya torget. Enligt förslag kan hälften av behovet skapas på i anslutning till Hamntorget. Resterande platser, främst för besökande till och anställda i Kommunhuset föreslås 40 nya P-platser skapas längs Bredgatan och Storgatan.

De senaste åren har det givits möjlighet för badande att parkera på det gamla industriområdet i anslutning till silon. Denna ordning kommer att försvinna när bygget av hus påbörjas. Det är då naturligt att badparkeringen flyttar tillbaka till området söder om Fyrkantsdammen för att återetablera det "gamla" beteendet.

Gång- och cykeltrafik

För att GC-trafiken ska bli ett naturligt och konkurrenskraftigt alternativ vid resor till och från centrum är det av stor vikt att hamnområdet får en bekväm, gen och säker förbindelse söderut i riktning mot centrum. Ett led i detta är att anlägga separata GC-banor längs både den befintliga bron på Södra Västkustvägen och den nya bron vid Hamntorget. Vid Hamntorget ansluter GC-nätet för Lomma tätort. För att främja cykling vid rekreation anläggs också separata GC-banor längs båda sidorna av ån och även vid stranden och Strandfuret. Gestaltningen av gaturummet i Lomma Hamn kommer att ske på sådant sätt att det ter sig naturligt för bilisterna att hålla låg hastighet. Detta innebär t ex relativt smala körytor för bilister.

Kollektivtrafik

Lomma Hamn ligger längs ett av Skånetrafikens prioriterade kollektivtrafikstråk nämligen Malmö-Löddeköpinge. I prioriteringen ingår att skapa en attraktiv busstrafik genom att minska störningar från biltrafiken. Detta görs genom att bussarna ges en ökad framkomlighet med hjälp av bussvägar, busskörfält och raka körvägar. Kravet på stads-mässighet och småskalighet har gjort att det från stadsbyggnadsperspektiv varit svårt att skapa en ren bussväg genom området. Allén utformas dock som en gata där kollektivtrafiken prioriteras. Anslutningen i norr görs med en bussgata som leder direkt från Södra Västkustvägen till allén. Bussar som är på väg mot Bjärred prioriteras med en signal som stoppar biltrafiken på Södra Västkustvägen. I cirkulationsplatsen vid Hamntorget byggs en bussbana för åtminstone bussar på väg mot Malmö för rak anslutning från bron mot Vinstorpsvägen. Hållplatser förläggs vid Hamntorget, vid det nya torget i Lomma Hamn samt på Södra Västkustvägen i anslutning till badparkeringen.

Genom Lomma Hamn ska det i en framtid kunna bli en stadsbana (spårväg) för kollektivtrafiken. En framtida spärväg ställer krav på att det inte finns ledningar i gatan som hindrar ett spårbygge och uppsättning av luftledningsstolpar.



Hälsa & säkerhet

Markföroreningar

Inom planområdet har bedrivits industriverksamhet (söder om nuvarande Eternitgatan) och deponering av avfall i tidigare lertäkter (Haboområdet). Från industriverksamheten har uppstått markföroreningar och utfyllnad av eternit (asbestcement). I deponerings-områdena har deponerats avfall av skilda slag och i olika omfattning. Inom planområdet har utförts flera miljöundersökningar.

Hamnområdet

Föroreningpåverkan i grundvattnet i den norra delen av undersökningsområdet är måttlig till stor med avseende på bly och kvicksilver. Anmärkningsvärta är de höga uppmätta arsenikhalterna i fyra grundvattenprov inom mellersta delen av industriområdet. Med undantag av hög halt av petroleumkolväten i den södra delen av den mellersta delen av industriområdet har inga anmärkningsvärda halter av organiska ämnen påvisats.

Markföroreningar består av metaller såsom zink, kadmium, bly, koppar och arsenik samt oljeföroreningar. Inom delar av området finns betydande utfyllnader av eternit (asbestcementplattor).

Haboområdet

Analysresultat från grundvattenprovtagning utanför deponin visar på att grundvattnet nedströms Habodeponin mot Öresund och Lomma hamn är påverkat av lakvatten från deponiområdena. Det sker även på en föroreningstransport till Höje å från det östra deponiområdet

Vid undersökningar inom Haboområdet har mätningar visat på en gasförekomst med en metanhalt på mer än 5 %. Förekomsten av gas är allmänt utbredd inom området.

I utbyggnadsalternativen kommer Lomma hamn och delar av Haboområdet utnyttjas för bostadsbebyggelse. Detta medför högre krav på markens kvalitet än om den används för dagens ändamål.

För att uppfylla ovanstående behöver särskilda åtgärder vidtas. Omfattning av åtgärderna är beroende av vilka halter av förekommande föroreningar, som kan accepteras i jordlagren och grundvattnet inom de aktuella områdena. Bland de åtgärder som kan bli aktuella är täckning av föroreningarna med nya jordmassor, behandling på plats eller urgrävning och borttransport från området.

Det förorenade ytvattnet inom Habo deponiområde och föroreningsspridning via grundvattnet till omgivningen utgör miljö- och hälsorisker. För att förhindra en föroreningsspridning i grundvattnet från Habo deponiområde till omliggande områden utförs avskärmande åtgärder med hjälp av dräneringsledningar förlagda i anslutning till täta jordlager kring deponiområdet alternativt med slitsmur av lera. För att undvika kontakt med förorenat ytvatten/lakvatten i ytan samt för att kunna hantera gasbildningen och samla upp denna under kontrollerade former bör en kvalificerad övertäckning utföras.



ras av större delarna av Habo deponiområde.

Översvämningsrisk

Kajen och området närmast ån har idag en nivå på knappt +2 m. Marken höjer sig sedan inåt i området. Vid ett högvattenstånd, som den 26 december 1902 på 2,06 m över normalvattenståndet, skulle stora delar av Hamnområdet vara översvämmat. Lägsta markhöjd inom bostadsområdena har därför satts till +2,5 m.

Luffföroreningar

Utbyggnaden av Lomma Hamn innebär att trafiken ökar, vilket i sin tur medför att emissionerna från biltrafiken ökar. Den föreslagna utbyggnaden bedöms inte medföra något överskridande av miljökvalitetsnormerna.

Buller

Bullerberäkningar har gjorts för den planerade bebyggelsen inom området. Med de beräknade trafikmängderna kommer det krävas hög ljudisolerande förmåga i fasaderna för att uppfylla inomhusvärdena för buller. Även åtgärder för att klara riktvärdena för uteplatser måste vidtas.

Vid en utbyggnad av spårtrafik genom Lomma Hamn måste senaste byggteknik användas för att minimera buller och vibrationer från fordonen. Detta görs genom att spåren läggs på en gummimatta som isolerar såväl buller som vibrationer från omkringliggande mark. Dock kommer den framtida spårtrafiken att bullra mindre än den förväntade busstrafiken varför den inte kommer att utgöra något ytterligare problem.

Farligt gods

Mängden farligt gods som transporteras till Lomma Hamn är mindre kvantiteter och utgörs i huvudsak av drivmedel och lösningsmedel.

Framkomlighet för räddningstjänsten

För infart med större fordon såsom flyttbussar, sopbilar och brandkår måste infarten i varje gata ha en bredd på minst 8 meter mellan fasader om infarten kräver sväng av fordonet. Gatubredd i övrigt bör vara minst 5 meter mellan fasader. Detta ger ett utrymme på ca 1,25 meter på var sida av fordonet. Större fordon kräver vid 10 meters svängradie en svepyta på ca 6 meter. Detta är av största intresse för Räddningstjänsten, vars fordon är stora och kräver stort utrymme i kurvor. Brandbil skall kunna komma fram till ett avstånd av 50 meter från ytterdörr om bärbarutrustning kan användas. Bärbar stege når maximalt 11 meter i höjd. För Lomma Hamn innebär detta att alla nord-syd gående gator i princip måste vara tillgängliga för räddningstjänstens största fordon. Det kan även innebära att vissa andra gränder måste vara tillgängliga för räddningstjänsten. I princip måste samtliga berörda korsningar designas för att klara dessa krav.



Teknisk försörjning

VA-system

Ledningsnäten i området består till stor del av äldre ledningar. Det finns stor risk för läckor på vattenledningsnätet samt stopp och haveri på dag- och spillvattenledningarna. Dagvattnet från gator och uppställningsplatser går idag direkt ut i recipienten utan någon sedimentering eller annan rening. I utbyggnadsalternativen kommer befintliga VA-ledningar att slopas. Några av de befintliga ledningarna kommer att utnyttjas temporärt under utbyggnadstiden. De befintliga ledningarna som kommer att hamna under ny bebyggelse och gator kommer dessutom att rivas för att undvika framtida problem. Dagvattnet kommer att ledas både på ytan, i flacka diken och i ledningar. Ambitionen är att dagvatten som kommer från gator, parkeringsplatser eller båtuppställningsplatsen skall passera någon form av damm eller magasin.

Mesta möjliga dräneringsvatten förs till kanalen. En del dagvatten som inte härrör från gator kommer också att avledas hit. För att säkerställa omsättningen i kanalen läggs ett rör i den västra kanten. Röret dras en bit ut i Höje å och kommer genom hastigheten på vattnet i ån suga ut vattnet i kanalen. Om effekten inte blir tillräcklig kan en dränkbar pump kopplas till ledningen.

Markarbeten

I utbyggnadsalternativen kommer i huvudsak alla byggnader att rivas. Undantag är fd. kontorsbyggnaden från Eternitfabriken samt bostäder och "hoddorna" intill Höje å. Flera av byggnader är förorenade med asbest vilket ställer speciella krav under rivningsarbetet och vid deponering av rivningsmaterialet. Befintliga asfaltytor och betongplattor (byggnadsgrunder) kommer att rivas upp.

Avgörande för höjdsättning av området har varit att undvika att röra i förorenade massor samtidigt som hänsyn skall tagas till uppmätta vattennivåer. Med detta som grund har området höjdsatts till lägsta nivå +2,5 m och +5,0 m som högsta nivå. Befintlig nivå varierar mellan ca +2 till +3 m. Badparkering anordnas söder om Fyrkantsdammen. Parkeringen, som beläggs med grus, benämns körsbärslunden och skall planteras med körsbärsträd. Parkeringen delas av en ej körbar kilformad gräsyta som öppnar sig mot havet.

En båtuppläggningsplats anläggs norr om bron vid Brohus. Ytorna för båtuppläggning förses med gruslitter medan området närmast kajen hårdgörs med betongmarkplattor. Området förses med byggnader för mastförråd, verkstad, uppehållsrum, expedition och toaletter.

Höje å kommer för delen väster om nuvarande bro, att rensas till sitt ursprungliga vattendjup mellan 2,5 och 2,8 m. Uppströms bron fram till föreslagna båtuppläggningsplats rensas ån till 2,0 m fritt segeldjup.

Kaj- och brokonstruktioner

Befintliga kajkonstruktioner är bitvis i dåligt skick. Befintliga broar uppfyller kraven om området skall kvarvara som industrimark.



I utbyggnadsalternativen rivs befintlig f.d. järnvägsbron och olika delar av kajerna renoveras. En ny vägbro kommer att byggas till området i Vinstorpsvägens förlängning. Bron kommer att vara förberedd för spårbunden trafik. I höjd med Fladängen byggs en ny gång- och cykelbro. Strax norr om ny båtuppläggningsplats byggs en ny gång- och cykelbro. Kanalen kommer att korsas av en väg- och en gångbro. Vid båtuppläggningsplatsen kommer en ny, femtio meter lång, kaj utföras parallellt med ån.

Fjärrvärme

Området försörjs idag med fjärrvärme via huvudledningen från den nu nerlagda produktionsanläggningen i hamnen. Ledningen går via den befintliga bron genom området där den i stort följer det gamla industrispårets sträckning för att sedan vinkla av i Kontorsvägen. Ett antal industrifastigheter är idag inkopplade till det befintliga fjärrvärmenätet inom området.

I utbyggnadsförslagen kan befintligt fjärrvärmenät vara oförändrat till en början och byggas allt eftersom utbyggnad sker.

El

Idag försörjes området med el från fem nätstationer. Kabelstråken ligger i största utsträckning i befintliga trottoarer och gator. En högspänningskabel följer sträckningen av det gamla industrispåret.

I utbyggnadsalternativen måste nytt kabelnät för högspänning och lågspänning förläggas. Inom området krävs fyra nätstationer.

Ekonomi

Samhällsekonomiska bedömningar

Goda boendemiljöer är en viktig faktor för kommunen i konkurrensen om nya invånare. För att utveckla attraktionskraften är det viktigt att tillvarata de resurser som en god miljö och fina naturupplevelser ger. Utbyggnaden av Lomma Hamn kommer att ge tillskott på ca 3000 personer på ett medelgångavstånd av ca 700 m och öka underlaget för centrumhandeln.

Med nollalternativet föreligger det en risk att bostadsbyggandet troligen sker på annan plats i regionen än Lomma kommun.

Utbyggnadsalternativen kommer att omforma ett förorenat industriområde till ett attraktivt område för boende, arbete och rekreation.

Exploateringsekonomi

Konkurrensen om byggbar attraktiv mark med havsläge/hamnläge är stor i regionen. Lomma Hamns konkurrensfördelar i förhållande till övriga projekt är profileringen till småstadens stadsbyggnad, anpassning till Lommas skala och koppling till ett centrum på gångavstånd och inte minst en naturlig badstrand.

För den nya stadsdelen behövs insatser i tidigt skede för infrastruktur som VA, värmeförsörjning, elförsörjning, gator och broar.



INLEDNING

Konsekvensbeskrivningen har tagits fram av Lomma Hamn-projektet i Lomma. Följande företag, konsulter och förvaltningar har medverkat:

Scandiaconsult Sverige AB	Naturresurser, naturmiljö, kulturmiljö, stads- och landskapsbild, rekreativintressen
Lomma kommun	Befolkning & boende, samhällsservice
Trivector	Trafik, hälsa & säkerhet (luftföroreningar, buller, framkomlighet för räddningsfordon)
Räddningstjänsten	Hälsa & säkerhet (farligt gods)
Tyréns Infrakonsult AB	Teknisk försörjning
Lunds Energi AB	Teknisk försörjning (energi, fjärrvärme)
Erik Skärbäck	Naturresursbalansering
Brunnberg & Forshed	Tillgänglighet till det offentliga rummet
Arkitektkontor AB	
Emma Olvenmyr	Befolkning & boende (Barn i Lomma Hamn)
Lomma Hamn-projektet	Hälsa & säkerhet, ekonomi

Syfte

Konsekvensbeskrivningen syftar till att komplettera planprogrammet för Lomma Hamn i Lomma kommun. Konsekvensbeskrivningen beskriver projektets olika konsekvenser för t ex naturmiljö, kulturmiljö, samhällsservice och teknisk försörjning samt ger en samlad bedömning av projektet.



Beskrivning av området

Området för Lomma Hamn-projektet omfattar geografiskt den gamla industrihamnen i Lomma, d v s tomten för den tidigare Eternitfabriken inklusive Kajgatan samt områdena öster och väster därom, Brohusområdet samt Haboområdets västra och östra delar. Avgränsningen för arbetet utgörs av stranden, Fyrkantsdammen, ridanläggningen och koloniområdet på östra delen av Habo samt Höje å på sträckan från Pråmlyckan till mynningen i havet.

Planarbetet har också gjort utblickar över de delar av Lomma centrum som berörs av utbyggnaden i Lomma Hamn, framförallt de delar där trafikförsörjningen och stadsrumsfrågorna förutsätter förändringar även på östra sidan om Höje å. Området kring Vinstorpsvägens förlängning i väster är ett sådant område.



Planerade förändringar

Inom Lomma Hamn planeras en utbyggnad av en aktiv stadsdel med drygt 1 200 bostäder eller utrymme för verksamheter integrerade i bostadsbebyggelsen. Utöver nybebyggelsen inom den nuvarande Industrihamnen, vid Brohus och i delar av Västra Habo omfattar planarbetet också de arealer inom Östra och Västra Habo som kommer att rymma anläggningar för rekreation och friluftsliv i olika former.

Tidigare ställningstaganden

Genom kommunens övergripande mål och riktlinjer för 1999-2002 signaleras en tydlig inriktning för planeringen av områdets framtid. Här läggs fast att *"kommunen skall verka för att ett nytt bostadsområde med ett väsentligt inslag av icke störande verksamheter etableras i Lomma Hamn, norr om åmynningen"*. Där anges också ett antal andra mål och riktlinjer med mer eller mindre direkt syftning på en förnyelse av miljön i Lomma Hamn och Habo. Här ställs bl a kvalitetskrav på nybebyggelse för bostäder, syftande till mångfald och rikedom i boendemiljön, på servicen i bostadsbebyggelsen och på säkerhet och trygghet. Vidare anges den miljömässiga saneringen av Haboområdet som ett viktigt mål ur flera aspekter samt vikten av utvecklingen av rekreationsmiljöerna, strandpromenaden etc – också som ett led i att skapa attraktiva miljöer för boende i regionen och andra besökare.

Uppfattningen bekräftas i den kommuntäckande översiktsplanen ÖP 2000.

Fördjupad översiktsplan för Lomma tätort fördjupar och konkretiserar redovisningen av Lomma Hamn, Brohus och Habo liksom centrumområdet.

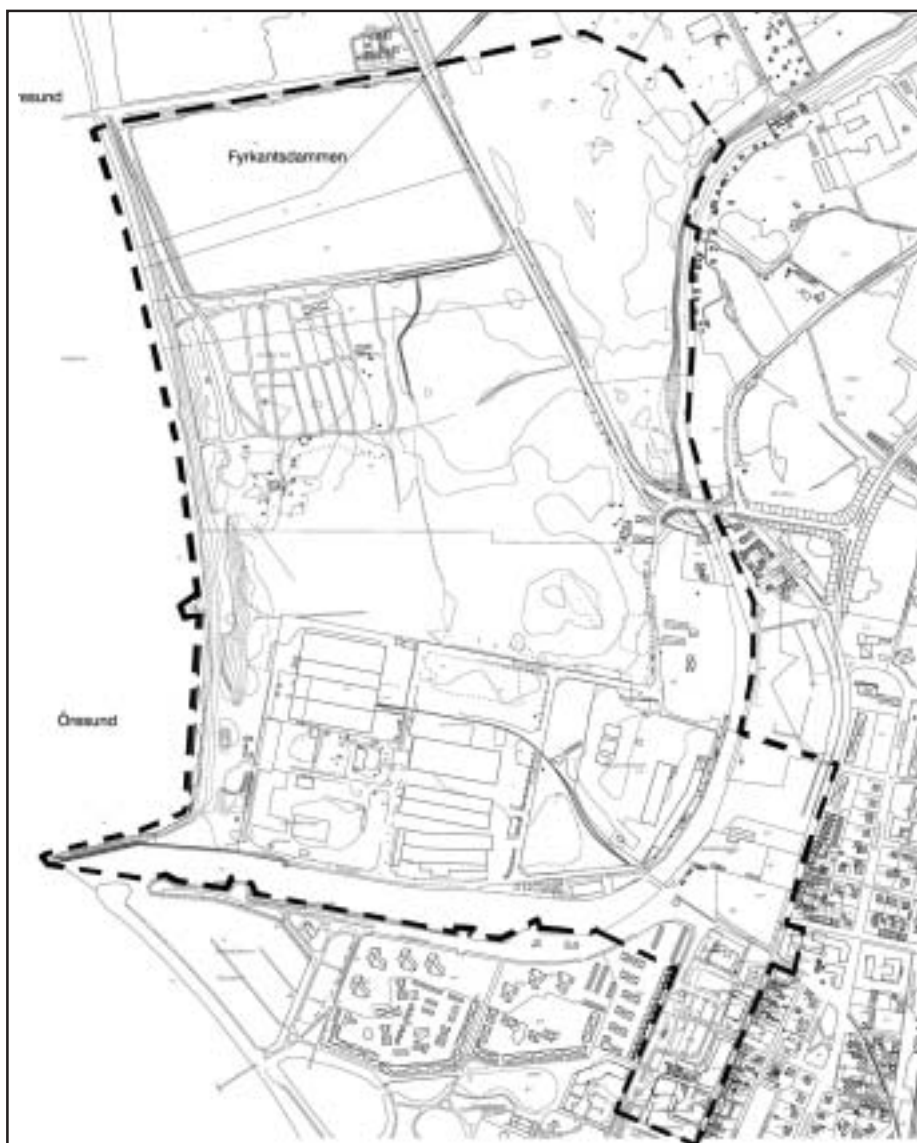


FÖRUTSÄTTNINGAR & KONSEKVENSER

Planeringsalternativ

Nollalternativ

Med nollalternativet avses dagen situation men med de miljöåtgärder som krävs för att förhindra läckage från Habodeponierna. De miljöåtgärder som behövs är täckning av områdena samt dränerande diken och tätskärm (se Hälsa & säkerhet). Det nuvarande industriområdet fortsätter att vara industriområde, där gällande detaljplan för tung industri medger byggnader upp till 14 m höjd.



Alternativ 1A

Hamnområdet, centrum, Fladängen, Brohus, Haboområdet och Strandfuret byggs ut enligt Brunnberg och Forsheds förslag.

Inom områdena byggs ca 1 260 bostäder under en 10-årsperiod. Arean för byggnation, räknat som BTA (bruttoarea), är ca 170 000 m² varav ca 5,3 % utgörs av lokaler.



Alternativ 1B

Hamnområdet, centrum, Fladängen, Brohus och Strandfuret byggs ut enligt Brunnberg och Forsheds förslag. Inom Haboområdet bebyggs inte södra delen av Västra Habo med bostäder under planeringsperioden 10 år. I övrigt utförs Haboområdet enligt Brunnberg och Forsheds förslag.

Inom områdena byggs ca 1030 bostäder under en 10-årsperiod. Arean för byggnation, räknat som BTA (bruttoarea), är drygt 134 000 m² varav ca 6,7 % utgörs av lokaler.



Alternativ 1C

Hamnområdet, centrum och Fladängen byggs ut enligt Brunnberg och Forsheds förslag. Inom Haboområdet bebyggs inte södra delen av Västra Habo med bostäder under planeringsperioden 10 år. I övrigt utförs Haboområdet enligt Brunnberg och Forsheds förslag. Brohus och Strandfuret bebyggs inte heller under 10-års perioden.

Inom områdena byggs ca 860 bostäder under en 10-årsperiod. Arean för byggnation, räknat som BTA (bruttoarea), är drygt 113 000 m² varav ca 8 % utgörs av lokaler.



Sveriges miljö kvalitetsmål

Sverige har femton nationella miljö kvalitetsmål, som ska leda oss in i framtiden, och åstadkomma en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Arbetet med de femton miljö kvalitetsmålen vilar på fem grundläggande värden. En ekologiskt hållbar utveckling ska:

- främja människors hälsa,
- värna biologisk mångfald och andra naturvärden,
- ta tillvara de kulturhistoriska värdena,
- bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga,
- trygga en god hushållning med naturresurserna.

De 15 nationella miljö kvalitetsmålen ska utgöra en utgångspunkt för regional och lokal anpassning som är ändamålsenlig bl a. för kommunernas översiktsplanering.

Lomma Hamn-projektets påverkan på de olika miljö kvalitetsmålen:

Miljö kvalitetsmål	Påverkan
1 Begränsad klimatpåverkan	?
2 Frisk luft	?
3 Bara naturlig försurning	?
4 Giffri miljö	+
5 Skyddande ozonskikt	?
6 Säker strålmiljö	?
7 Ingen övergödning	?
8 Levande sjöar och vattendrag	+
9 Grundvatten av god kvalitet	+
10 Hav i balans samt levande kust och skärgård	+
11 Myllrande våtmarker	0
12 Levande skogar	0
13 Ett rikt odlingslandskap	0
14 Storslagen fjällmiljö	0
15 God bebyggd miljö	+

Förklaring

- + Lomma Hamn-projektet bidrar till att uppfylla målen
- ? svårt att konkret utläsa om Lomma Hamn-projektets intentioner bidrar till att uppfylla målen
- 0 målet är inte relevant för Lomma Hamn-projektet

Mål ett till fem beror på utsläpp av luftföroreningar från biltrafik, flyg, båttrafik, industrier, uppvärmning av hus etc. samt användning av naturfrämmande ämnen, lokalt, nationellt och internationellt. Bostadsutbyggnaden kommer att medföra mer biltrafik och därmed ökade utsläpp, vilket innebär att miljömålen påverkas negativt. Bostäderna kommer att uppvärmas med fjärrvärme.

Den planerade bussgatan och i framtiden spårvagnstrafiken bidrar positivt till att uppfylla miljömålen 1-5.

Värnandet av stranden innebär att miljömål 10 uppfylls vad gäller upplevelsevärden, näringar och höga natur- och kulturvärden.

Sanering av deponierna bidrar positivt till miljömål 1, 3, 4 och 8.

Planprogrammet kommer att bidra i *högsta grad* till miljö kvalitetsmål 15 God bebyggd miljö.



Regionala aspekter

Förutsättningar

Tillväxten i Sydvästra Skåne är inom flera områden betydande. Såväl näringslivet som offentlig verksamhet (inte minst inom utbildningssektorn) växer.

Invånarantalet i den sydvästskånska regionen¹ har ökat med ungefär 5 000 personer årligen sedan 1995. Bostadsbyggandet i regionen har länge varit blygsamt och bostadsbrist råder generellt.

Konsekvenser

Ett nytt bostadsområde i Lomma Hamn med dess alla attraktionsvärden blir ett viktigt tillskott för hela regionen. Avståndet till de stora arbetsplats- och utbildningsorterna Lund och Malmö är kort. Med Pågatåg på Lommabanan blir det möjligt att nå Malmös mest centrala delar med bland annat högskolan inom 15 minuter. Även Köpenhamn och dess arbetsmarknad, kultur- och nöjesutbud ligger inom pendlingsavstånd.

I området kommer att etableras nya arbetsplatser till gagn för den regionala arbetsmarknaden. Förutsättningarna för rekreation och fritid kommer att förbättras, vilket också är av godo för hela regionen.

¹ Kommunerna Burlöv, Eslöv, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge



Naturresurser

Naturresurser omfattar mark och vatten, d v s värdefull jord- och skogsmark, jordarter och mineraler samt yt- och grundvatten. Planering ska ske så att en långsiktig god hushållning tryggas. Det innebär bland annat att ny exploatering inte förhindrar utnyttjande eller brytning av viktiga naturresurser, men också att viktiga naturresurser skyddas från påverkan av exploatering.

Förutsättningar

Planområdet innehåller inga värdefulla naturresurser vad gäller mark eller mineraler. Området ligger på utfyllda områden utanför den gamla kustlinjen, dels utfyllnad för att vinna mark från havet och dels fyllnad med avfall i utbrutna lertäkter. Väster om planområdet ligger havet, Öresund och i östra kanten av planområdet rinner Höje å.

Konsekvenser

Nollalternativ

Det åtgärdsprogram för deponierna som kommer att genomföras innebär att lakvatten hindras att nå yt- och grundvatten, vilket är en positiv konsekvens. (Detta beskrivs mer ingående i kapitlet Hälsa och säkerhet).

Alternativ 1A, 1B och 1C

Liksom i nollalternativet innebär åtgärdsprogrammet för deponierna en positiv konsekvens för yt- och grundvattnet. Planprogrammet innebär byggande av nya broar, byggande av ny kanal, utbyggnad av hamnbassängen samt muddring i ån vilket räknas som byggande i vatten och kräver tillstånd i miljödomstolen.

Naturresursbalansering

Förutsättningar

Balanseringsmetoden kallas ibland kompensationsmetoden. Det handlar om att i samband med byggande utforma konceptet och/eller utföra särskilda åtgärder för att balansera ingrepp i natur och landskap. Balansering har använts i Tyskland ca 25 år, och introduceras nu i andra Europeiska länder samt USA. Metoden tillämpas dock inte lika i alla länder. EU har skrivit ett direktiv.

Etiken är enkel och tydlig: Det är den som tar bort naturfunktioner (exploatören/byggherren) som skall ge tillbaks, och det direkt i samband med projektet. Miljöåtgärderna skall inte vara en uppstädning som sker i efterhand och som skattebetalarna skall betala. Spelreglerna är tydliga att exploitörer och byggherrar skall möta upp till samhällets krav på miljöhänsyn. Exploatering och markanvändningsförändringar kan ske på sätt som förstör resurser för ekologiska funktioner och värden, men också på sätt som



bibehåller och utvecklar dem.

Balansering handlar inte bara om att bibehålla markens, vattnets och vegetationens ekologiska funktioner, utan även att bibehålla hälsomässiga funktioner kopplat till natur- och landskap. Därför behöver säkras en minsta nivå för resurserna luft och landskapsbild, dvs gott mikroklimat, fuktsättning av luften dvs förebyggande av torr dammig innerstadsluft, emissionsabsorberande vegetation, samt grönska för våra upplevelser, dofter, vindens sus i lövverket, insekter och småfåglar. Stor artrikedom och varierade biotoper ger rikare insekts- och fågelliv. Den biologiska mångfalden är en värdefull tillgång när vi behöver koppla bort arbetets måsten och stressa av.

Metoden

Balanseringen förverkligas genom olika insatser i olika skeden av planeringsprocessen från förstudier till genomförande och efterkontroll. Följande kedja av aktiviteter kan identifieras: Inventering av värden och funktioner i utgångsläget beräkning av biotopvärden → balanseringsförslag med åtgärder → detaljplaneförslag → förhandling → överenskommelser → detaljplan antages → specifikationer/projektering → bygglov/marklov → utförande → uppföljning, kontroll → kompletteringar → efterkontroll.

Preciseringen av åtgärder sker i fyra steg:

1. Undvikande. I första hand skall negativ påverkan undvikas så långt som är rimligt.
2. Minimering. Negativ påverkan som inte kan undvikas minimeras så långt möjligt.
3. Utjämning. Negativ påverkan som inte kan undvikas eller minimeras utjämnas i sitt funktionella sammanhang.
4. Ersättning. Negativ påverkan som inte kan undvikas, minimeras eller utjämnas i sitt funktionella sammanhang ersätts med annan funktion eller på annan plats.

Det finns alltid olika möjliga åtgärder. Valet av åtgärder koordineras med det överordnade arkitekturprogrammets intentioner, kvalitetsprogram etc. Balanseringsarbetet skall komma in så tidigt som möjligt. Redan innan det arkitektoniska skissarbetet startar bör den inledande inventeringen av värden och funktioner vara klar och ligga som underlag för gestaltningen. Det är bästa förutsättningen för att klara de två första stegen "undvikande" och "minimering". Den inledande inventeringen underlättar också att kunna integrera utjämnings- och ersättningsåtgärder på ett konstruktivt sätt så de blir till en tillgång till helheten i gestaltungsförslaget.

Om ett stort befintligt träd skadas eller utgår bör det ersättas med andra träd med motsvarande summa stamomfång som det förlorade trädet.

Balansering sker först separat för fem resurskategorier var för sig: Mark, vatten, biotoper, luft/klimat/ljud resp landskapsbild/stadsbild/kulturrhistoria. Rekreation är en användning som kommer in under flera av resurskategorierna indirekt. I projekt Lomma hamn har vi slagit ihop vissa resurser i tabellredovisningen.

- biotoper
- mark, vatten, luft/klimat
- landskapsbild och rekreativa upplevelser



Biotopvärden beräknas enligt en metod som presenteras i utredningen Balanseringsprincipen, stadsbyggnadskontoren i Helsingborg, Lund, Malmö, 2002. Metoden är i sin tur hämtad från Tyskland. Den innebär att varje slags markyta ges ett biotopvärde (Bv) mellan 0 och 1. Genom att multiplicera ytans areal med Bv så får man hela den ytans biotopvärde.

När man i åtgärdsdelen planerar de nya gestaltningselementen och ytorna räknar man på motsvarande sätt arealen gånger den nya biotopens värde.

Man räknar inte biotopvärdet direkt efter nyanläggningen utan ett beräknat värde efter fem år. Fem år efter anläggning är den tidpunkt när balansmålet skall vara uppfyllt. Träd har ingen given yta. För att kunna beräkna deras biotopvärde ansätter man en given yta för det nya trädet utifrån dess stamomfång. I Lomma hamn tillgodoräknas nya träd ett biotopvärde enligt följande tabell:

Nya träd som planteras tillgodoräknas biotopvärde Bv1 enligt följande lista (sto= stamomfång):

sto 14-16	2 m ² x trädets biotopvärde (enligt bilaga 1)
sto 16-18	5 m ² x trädets biotopvärde
sto 18-20	10 m ² x trädets biotopvärde
sto 20-25	15 m ² x trädets biotopvärde
sto 25-30	20 m ² x trädets biotopvärde
sto 30-35	30 m ² x trädets biotopvärde
sto 35-40	40 m ² x trädets biotopvärde
sto >40	50 m ² x trädets biotopvärde

Grönytefaktorn

Tillgången på grönska inom kvartersmarken kan regleras med en s.k. grönytefaktor, som kan fixeras i detaljplanen eller i exploateringsavtal. Den annonserar samtidigt områdets framtida standard och status avseende utemiljöns grönska, som är en allt viktigare del av ett nytt bostadsområdes marknadsvärde. Grönytefaktorn sätts olika för olika typer av bebyggelse. Berlin har faktorn 0,6 för bostadsområden, dagis, förskola och allmän plats för kulturella och social ändamål.

Delfaktorer för beräkning av grönytefaktorn :

- Tät markbeläggning: 0,0
- betongplattor 25x25 och större: 0,2
- marksten <25x25, marktegel, gatsten: 0,3
- armerat gräs, pelleplattan: 0,5
- gröna tak av torktålig växtlighet typ sedum: 0,5
- vegetation på bjälklag <80 cm växtbädd: 0,5
- vegetation på bjälklag >80 cm växtbädd: 0,7
- vegetation på mark: 1,0
- vattenytor: 1,0
- klätterväxter (h>4m) på fasad: 0,4 (per lm)
- takvatten leds i öppen-halvöppen rännil: 0,1/lm



Konsekvenser

Hela området är inte fullständigt analyserat, men resultaten hittills tyder på att en positiv balans bör uppnås totalt sett, dvs. det nya området får bättre ekologiska och hälsomässiga funktioner efter planens genomförande än nuläget. Området är uppdelat på olika markägare och olika etappvisa detaljplaner. I denna inledande studie har gjorts fullständig beräkning av två etapper, huvudgatusystemet och alternativ 1c som omfattar JMs och Skanskas mark, den gamla industriplanen. JMs planer ger klar positiv balans inom sina respektive planområdesgränser, dvs. man behöver inte placera ersättningsåtgärder utanför planområdet. För Skanskas område är det oklart.

Inventering, men ej fullständiga beräkningar, har vidare gjorts av området CA mellan Hamnallén och Höje å samt Lomma centrum. Området CA kan inte balanseras inom planområdet men väl inom markägarens samlade område. Lomma centrum får underbalans inom sitt planområde vad avser naturresurser, men sannolikt stor positiv balans avseende landskapsbilden/stadsbilden.

Sammantaget förefaller alltså hela projekt Lomma hamn komma att ge positiv balans. De första delprojekten har en tydlig positiv balans. Några av de projekt som kommer senare, Skanska och Lomma centrum, bör däremot ägnas särskild uppmärksamhet i den fortsatta planeringen för att uppnå högre biotopvärden.

Med avseende på övriga ekologisk och hälsomässiga resurskategorier utöver biotoper - dvs mark, vatten, luft/klimat och landskapsbild, så torde uppnås balans överallt utom beträffande landskapsbilden i område CA mellan Hamnallén och Höje å.

Nollalternativet

Inga förändringar i förhållande till nuläget.

Alternativ 1A

Hela projektet Lomma hamn kan komma att ge positiv balans.

Alternativ 1B

JMs planer ger klar positiv balans inom sina respektive planområdesgränser, dvs. man behöver inte placera ersättningsåtgärder utanför planområdet. För Skanskas område är det oklart. CA:s område kan inte balanseras inom planområdet.

Alternativ 1C

JMs planer ger klar positiv balans inom sina respektive planområdesgränser, dvs. man behöver inte placera ersättningsåtgärder utanför planområdet. För Skanskas område är det oklart.



Naturmiljö

Flora & fauna

Förutsättningar

Översiktlig vegetationsbeskrivning

Planområdet ligger direkt nordväst om Lomma tätort och består idag av ett industriområde i söder samt camping och naturmark i norr. Se karta 1. Nästan hela området består av utfyllnader och igenutfyllnader av tidigare lertäkter. Taktgravar finns kvar i form av dammen i norr. Kustlinjen har flyttats ca 100-150 meter västerut jämfört med ursprungligt läge. Delar av utfyllnaderna består av sopor och det finns problem



Karta 1. Vegetationsbeskrivning



med gasbildning i marken. Ytskiktet består av sand närmast kusten och lera längre in åt land. Leran medför att vattenavrinningen är långsam och det uppstår lätt ytvattendammar. I industriområdet finns spridda träd och stora områden med ruderatmark¹. En obebyggd tomt i norr har utvecklats till en skogsdunge. Längs kusten finns ett skogsparti med främst björk samt bergtall och vresros på dynerna längs stranden. Sandstranden är ca 10-25 meter bred och i norr pågår stranderosion i vallen mot Fyrkantsdammen. Kring dammen har det planterats tall. De östra delarna mellan campingen och Höje å består av öppna marker med gräs- och ruderatvegetation. Vissa delar, speciellt i nordöst och söder håller på att växa igen med spontant etablerad busk- och ungträdsvegetation. Kring bebyggelsen vid Brohusvägen finns trädgårdar och alléer med äldre träd. Längs ån växer främst äldre pilar samt inslag av alm, ask, sykomorlönn och oxel. Delar av åstranden utgörs av båtplatser och södra delen utgörs av kajkant. Norra delen är mer naturlig med vassbälten längs ån. Öster om ån, vid Fladängen, ligger en park samt ett mindre verksamhetsområde.

De största naturvärdena finns i anslutning till stranden, strandskogen, dammarna samt ån. Samtidigt finns det potential i de spridda äldre träden i området, spontant uppkomna våtmarker samt buskvegetation på de öppna fälten i de centrala delarna och nordöstra delarna.

Nedan beskrivs naturmiljön uppdelad efter tydliga områden av olika vegetationstyper, se även karta 2.

1 Industriområdet

I industriområdet har flera verksamheter upphört och marken håller på att etableras med ruderatvegetation. I *delområde A* finns idag endast några få små byggnader och några spridda äldre träd. I nordöstra hörnet står två stora oxlar och en bok som är värda att bevara. Stora delar utgörs av asfalt och ruderatvegetationen mellan dessa ytor ger inte intryck av att vara speciellt intressant. *Delområde B* utgörs av en trädgård kring en kontorsbyggnad. Här finns flera äldre träd, bland annat björk, alm, sykomorlönn. *Delområde C* utgörs till största delen av en stor byggnad. *Delområde D* domineras också av byggnader med mindre planteringar i anslutning till entréer och längs gatorna. Längs Fasadgatan finns en lönnallé. *Delområde E* består av en varierad träd- och buskvegetation som delvis är anlagd och därefter har vuxit igen spontant. De äldsta träden är pilar och almar men flera av dessa har fällts av vinden eller drabbats av almsjukan. I övrigt finns några äldre sykomorlönnar, björkar och granar samt poppel. De yngre träden domineras av sykomorlönn med inslag av björk. Buskskiktet består främst av fläder och fältskiktet bedöms vara frodigt med bland annat nässlor. Trädskiktet är tätast i väster och glesare i öster med gläntor. Delar av områdets äldre vegetation kan vara en stor tillgång i den framtida bebyggelsen. *Delområde F* består främst av öppna ytor med båtuppställning i väster och industriverksamhet i öster. Här finns mycket lite äldre vegetation i form av buskar och träd, men en del ruderatvegetation.

¹ **Ruderatmark** (av lat ruderatus 'täckt av grus', av rudus'grus'), skräpmark, mark i närheten av bebyggelse, t.ex. avstjäpningsplatser, gator, hamnar, bangårdar och ladugårdsbackar, vilka är rika på i första hand kväveföreningar. Sådana platser hyser en flora av i första hand kvävegynnade växter. (ur NE ordbok 1997,1998)

Delområde G består av södra kajen och saknar nästan helt vegetation.



Karta 2. Områden av olika vegetationstyper

2 Höje å

Höje å rinner längs och genom områdets östra och södra kant. Längs ån växer äldre träd, främst pil och poppel med inslag av oxel, alm, ask och sykomorlönn. I den södra delen, *delområde A*) är åstranden iordningställd med kajkanter för småbåtar och här saknas strandvegetation. Östra sidan utgörs av parkering och väg medan västra sidan kantas av ett promenadstråk med klippt gräsmatta och äldre träd och buskage med poppel, pil, oxel, alm, sykomorlönn, bergtall, fläder, slån och prydnadsbuskar av obe-stämnd art. I den norra delen, *delområde B*) utgörs stränderna med mer naturlig vegeta-tion av främst bladvass och åstränderna som är ganska branta kantas av äldre träd av främst pil med inslag av alm, ask och i sydväst en rad med oxlar. Buskskiktet är välut-vecklat med arter som fläder, hagtorn, slån och slyvegetation. På östra sidan finns stugor med tillhörande bryggor med båtplatser längs norra delen.

3 Brohusvägen

Längs Brohusvägen ligger flera äldre byggnader med tillhörande trädgårdar och park. Vägen kantas av äldre pilar, popplar, almar och kastanjer. Flera av de grova pilarna är kapade i sen tid. Flera av pilarna är ihåliga eller har dött. Mellan vägen och ån ligger trädgårdar med ett stort antal gamla träd. Ett flertal grova stubbar av alm vittnar om amsjukans framfart. Väster om vägen finns en mindre plantering med lärkträd samt en etablering av hagtorn i kanten mot det öppna gräsfältet.



4 Östra Habo

Mellan ån och Södra Västkustvägen ligger ett stort öppet område med ruderatvegetation. Högvuxna gräs dominerar men här finns även inslag av örter och buskar. I den norra delen av området har ett stort antal buskar av främst hagtorn och sälg etablerats och krontäckningen är mellan 25-75%. På flera ytor ligger ytvatten och bladvass har etablerat sig bland annat i norr och på ett par ställen längs ån. Två rektangulära högar med matjord (1,5 respektive 3 meter höga) har nyligen placerats i området och kringliggande mark i västra delen är också påverkad relativt nyligen. I de östra delen har ingen påverkan skett på länge och det är här som buskar har börjat etablera sig. I området finns en hel del fröbärande örter som har betydelse för övervintrande fåglar och smågnagar-förekomsten. Vid inventeringstillfället i mars sågs jorduggla och ormvråk jaga över området.

5 Västra Habo

Detta område liknar till stora delar Östra Habo med gräsdominerad ruderatvegetation och ytvatten med bladvass i svackor i terrängen. Träd- och buskvegetation saknas nästan helt förutom i kanterna. Längs Södra Västkustvägen finns rester av en oxelallé. En större våtmark har uppkommit i södra delen där även en del schaktningsarbete skett nyligen. Bland annat har tång och sand deponerats här.

6 Fyrkantsdammen

Som ett minne från täktverksamheten ligger den stora dammen i norra delen av området. Dammen har branta stränder/kanter och sparsam strandvegetation. Östra stranden består av kritmaterial och sluttar brant ner i vattnet. Dammen är betydelsefull som rastlokal för framför allt änder och andra simfåglar under höst, vinter och vår. Fisk är inplanterad och sportfiske bedrivs från bryggor på södra stranden.

7 Tallskog norr om Fyrkantsdammen

Norr om dammen, mellan Fyrkantsdammen och Trekantsdammen, finns en bilväg som leder ut till parkeringen vid badstranden. Kring vägen växer planterad tall, ca 30 år gammal.

8 Tallskog söder om Fyrkantsdammen

Söder om Fyrkantsdammen finns planterad tall, men denna är yngre än norr om dammen. Tallarna har en höjd av ca 4-5 meter. Tallridån utgör drygt halva sydstranden i västra delen.

9 Björkskog inom Lomma norra camping

De östra delarna av campingplatsen har en gles björkskog med lågt klippt gräs. Träden avdelar visuellt strandområdet från det öppna gräsfältet i öster och medför även att vinden från havet dämpas. Det kan finnas anledning att bevara och förstärka trädskiktet i en framtida utveckling av delområdet.

10 Lomma norra camping

Större delen av campingplatsen består av en öppen gräsyta med några få träd och buskar.



11 Gräshed

Mellan dynerna och campingplatsen finns en gräshed som fungerar som parkeringsplats på sommaren. Marken är sandig och vegetationen lågvuxen. Området utsätts för omfattande slitage främst sommartid, men kan ändå husera intressanta växt- och insektsarter på den torra marken.

12 Strandfuret

Skogen söder om campingen benämns ofta Strandfuret, men består till övervägande delen av björkskog med inslag av enstaka granar, tallar, sykomorlönn och någon apel. Buskskiktet domineras av fläder samt sly från lövträdsträdarterna. Örtskiktet består till stor del av brännässla. Närmast stranden är marken sandig och björkarna krokiga och ofta flerstammiga. Längre österut i beståndet är inslaget av andra träd större och träden också rakare. Många träd har fällts eller knäckts av vinden och det finns en hel del fallna stammar och högstubbar i de gläntor som skapats. Längst i öster finns en ekplantering ca 40 år gammal med inslag av alm. Vid inventeringstillfället i mars 2002 stod ytvatten i hela denna del av skogen. Området börjar bli intressant för vedlevande arter och den varierade sammansättningen med många skikt och gläntor skapar goda förutsättningar för en rik småfågelfauna.

13 Dynlandskapet

Längs stranden finns ett dynlandskap som i norra delen bara är några meter brett medan i söder uppgår till ca 50 meter på det bredaste stället. Dynerna är planterade med bergtall och vresros som brett ut sig speciellt i söder. Här finns även inslag av fläder, alm, björk och hagtorn. Vid vindsurfingklubbens stuga står även ett buskage med havtorn. Mot havet finns fortfarande strandråg kvar på dynerna men inåt land har vresrosen helt tagit över. Slitaget är stort och sand sprids långt in i industriområdet med vinden.

14 Sandstranden

De 10-20 metrarna närmast vattenlinjen utsätts regelbundet för skiftande vattenstånd och saknar vegetation. Tång och alger spolats upp på stranden och utgör livsmiljö för både växter och djur. För att skapa trevligare miljö för badgästerna tas dock tångresterna bort varje vår. Längst upp i norr sker erosion i den vall som avskiljer stora dammen från havet.

15 Fladängen

Mellan Strandvägen och Höje å ligger ett parkområde. Den södra delen består av öppen klippt gräsmatta med en kulle i kanten mot ett relativt nyligen etablerat buskageområde. Buskaget består av många olika arter där sälj, pil och olika prydnadsbuskar dominerar. I norra kanten står en grupp med äldre pilar. I mitten av Fladängen finns en "finpark" bestående av en stensatt rektangulär damm omgiven av bänkar och planteringar. Norr om dammen finns en lekplats och strövstigar löper genom området. Östra kanten av parken består av klippta gräsytor med grupper av buskar och träd. Flertalet av buskarna och träden är relativt unga, mindre än 20 år. Längst i norr finns en lundmiljö med mer naturlig karaktär där björk, lind, sykomorlönn och alm dominerar. Buskskiktet består av bland annat fläder, hagtorn och slån. Denna del är något äldre än de andra planteringarna och är troligen mer än 30 år gammal. Här har redan utvecklats



värdefulla miljöer för fågellivet och har potential för den biologiska mångfalden i framtiden.

16 Fiskebodarna

Söder om parken ligger ett verksamhetsområde med äldre industritomter och fiskebodarna. Kring byggnaderna och staketet har det spontant vuxit upp björk och sälg och här finns även en del planterade träd, bl a en trädrad med lindar. Norra kanten består av en pil/poppelrad samt en ask i väster och en oxel i öster. I söder växer en rad oxlar och i öster finns en del alm etablerad bland sälgar och björkar. Vissa av träden borde vara möjliga att bevara i en framtida förändring.

Riksintressen och förordningar

Lommabukten är av *riksintresse för yrkesfisket* enligt MB 3 kap 5 §. Lomma berörs i delen väster om E6 av ett större område med geografiska bestämmelser, *riksintresse kustzon*, enligt MB 4 kap 1 och 4 §§.

Regionala och lokala intressen

Höjeåns dalgång, vilken omfattar Höje å och Habo fure är i översiktsplanen angiven som av intresse för naturvård. Höjeåns dalgång är av regionalt intresse.

Kustdammarna har i kommunens naturvårdsplan klass 1, vilket motsvarar högsta naturvärde. Den södra dammen, Fyrkantsdammen, har mycket stor betydelse för rastande fåglar och fåglar som väljer att övervintra.

Strandområdet längs kusten och Höje å är angivna som *ekologiska korridorer*.

Konsekvenser

Nollalternativ

Riksintressen

Nollalternativet innebär ingen ny påverkan på riksintressena. En förändring av campingplatsen till åretruntboende pågår dock, vilket påverkar riksintresse kustzon negativt.

Regionala och lokala intressen

På deponierna (de igenfyllda lertäkterna på Östra och Västra Habo) kan det förekomma intressanta arter för floran och faunan. Fältinventeringen är gjord vid den tidpunkt på året då detta har varit möjligt att inventera. Deponierna kommer att övertäckas med jordmassor med en mäktighet av 1-2 meter. Därmed försvinner den befintliga floran. Förutsättningarna för området som rastlokal för fåglar och hemvist för mindre däggdjur och därmed födosöksområde för rovfåglar, går förlorad temporärt men återkommer när ny vegetation har etablerats och djur och fåglar tagit området i besittning.

Stranden är idag utsatt för stort slitage och havet orsaker erosion på sanddynerna, vilket är särskilt tydligt i den norra delen av stranden

Alternativ 1A, 1B och 1C

Riksintressen och förordanden

Utbyggnaden av Lomma Hamn bedöms inte medföra åtgärder som påtagligt försvårar näringen, yrkesfiskets bedrivande. Riksintresset kustzon bedöms heller inte påverkas. Verksamheten på campingplatsen kommer att förändras till hotell, vandrarhem samt uthyrningsstugor vilket kan sägas utgöra byggnader för friluftslivets behov. I MB 4 kap 4 § står ” – fritidsbebyggelse får komma till stånd endast i form av komplettering till befintlig bebyggelse. Om det finns särskilda skäl får dock annan fritidsbebyggelse komma till stånd, företrädesvis sådan som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov — ” Vidare så anges i 4 kap 1 § att ”—bestämmelserna inte utgör hinder för utveckling av befintliga tätorter —”.

Regionala och lokala intressen

Förslaget tar i sin helhet stor hänsyn till befintliga värdefulla naturområden. Vid fortsatt planering bör enskilda träd mätas in och hänsyn tas till dessa träd vid detaljplaneringen. En bedömning bör göras om träden klara att inlemmas i den nya funktionen.

Nedan beskrivs konsekvenserna områdesvis.

1 Industriområdet

Utbyggnaden innebär att en del stora träd kommer att tas ner, bl a lönnallén längs nuvarande Fasadgatan (där kanalen kommer att anläggas), men innebär i gengäld att många nya träd kommer att planteras längs gator och i parkstråk, samt att en vattenmiljö anläggs i området. Totalt sett kommer andelen högre vegetation, d v s träd och buskar att öka inom område. Den uppvuxna trädgården med flera stora träd vid kontorsbyggnaden kommer att bevaras och kommer att utgöra ett värdefullt inslag i den nya miljön.

2 Höje å

En ny kanal och nya broar kommer att byggas, en utvidgning av hamnbassängen samt en muddring av ån kommer att göras. Dessa åtgärder får konsekvenser för naturmiljön både under byggskedet och i driftskedet. Åtgärderna kommer att kräva en till-stånds-ansökan för vattenverksamhet som behandlas av miljödomstolen. I den MKB som bifogas tillståndsansökan kommer konsekvenser och åtgärder för miljön att beskrivas.

De åtgärder som vidas för att valla in och hindra lakvatten från deponierna att tränga ut i Höje å kommer att innebära en positiv konsekvens för vattenkvaliteten och faunan i ån.

3 Brohusvägen

Planprogrammet innebär att trädgårdar och parker kring de befintliga gårdarna bevaras. Vid detaljplanering av den nya bebyggelsen, enligt alternativ 1A och 1B, bör hänsyn tas till befintliga stora träd. De äldre träden är betydelsefulla för den biologiska mångfalden, lokalklimatet och upplevelsevärdena. I alternativ 1C fortsätter den nuvarande markanvändningen i Brohusområdet.

4 Östra Habo och 5 Västra Habo

Den befintliga floran och faunan försvinner, liksom vid nollalternativet, genom



övertäckningen med jord. Planprogrammet innebär att ny vegetation kommer att anläggas, vilket väl kommer att kompensera den vegetation som tas bort. Båtuppläggningsen och idrottsplasten på Östra Habo innebär att människor kommer att använda området i mycket större omfattning än i dag och därmed kommer områdets attraktivitet för smådjur och fåglar att påverkas. Områdena kommer förmodligen inte att fungera som rastplats för flyttfåglar och inte heller som födosöksområde för rovfåglar. Vad gäller Västra Habo föreligger en skillnad mellan de olika alternativen.

Alternativ 1A innebär att Västra Habo bebyggs och området kommer inte att kunna fungera som rastlokal för flyttfåglar. Intressanta biotoper för både flora och fauna kan dock tillskapas på det cirkulära parkområdet i mitten av området.

Alternativ 1B och 1C innebär att Västra Habo inte bebyggs och därmed finns förutsättningar för att området ska kunna fungera som rastlokal för fåglar och hemvist för mindre däggdjur samt födosöksområde för rovfåglar. Det beror dock på vilken vegetation som etableras och vilka biotoper som skapas.

6 Fyrkantsdammen, 7 Tallskog norr om dammen och 8 Tallskog söder om dammen

Planprogrammet bedöms inte få någon ytterligare påverkan för fågellivet i Fyrkantsdammen. Dammens värde som fågelokal är störst under vinterhalvåret för rastande flyttfåglar och övervintrande fåglar. Under sommarhalvåret flyttar dessa fåglar norrut. Fågellivet är dessutom redan påverkad av campingen och trafik till och från stranden.

9 Björkskog inom Lomma norra camping, 10 Lomma norra camping, 11 Gräs-hed

Verksamheten ändras från camping och ruderatmark till mer intensivt utnyttjande genom parkering, uthyrningsstugor och badhotell. Stugorna kan medföra att björkar kommer att tas ner. I detaljutformningen av denna del är det viktigt, att vid byggnadernas placering, ta hänsyn till träd med hög kvalitet. I alternativ 1C fortsätter den nuvarande markanvändningen inom dessa områden.

12 Strandfuret

Strandfuret är det största sammanhängande vegetationsområdet i Lomma Hamn och har betydelse för såväl lokalklimat, som flora och fauna. Parkavdelningens förslag till skötselplan för området anger att Strandfuret är en tätortsnära skog, som har en viktig uppgift att fylla för Lommaborna. Den bör på ett positivt sätt erbjuda naturupplevelser, avkoppling, inspiration mm. Det är därför av betydelse att den inte upplevs som skräpig och risig. Som åtgärder föreslås bl a gallring för att öka ljusinsläpp och självföryngring. Idag har området inte så stort vistelsevärde. Skogen är "risig", med många nerfallna träd och marken är under sommartid till stora delar bevuxen med brännässlor, vilket gör att besökare är hänvisad till gångstigar. Skogen är dock intressant ur ett ekologiskt perspektiv. De nerfallna träden gör att området börjar bli intressant för vedlevande arter.

Bebyggelsen i strandfurets södra del innebär att en 40 meter bred remsa tas i anspråk. För att skapa ett visuellt samband mellan bostadsområdet och havet föreslås ett sikt-



stråk genom de centrala delarna av strandfuret, i form av en lång kil som är ca 40 meter bred i den östra delen och ca 5 meter bred i den västra delen. Konsekvenserna beror till stora delar på hur detaljutformningen sker. Kilen öppnar upp strandfuret och ger möjlighet för ljusinsläpp och förnygringsytor. Skötsel av området kommer att vara mycket viktig. Genom en medveten skötsel kan fina biotoper skapas som både gynnar florans och faunan samt höjer rekreativvärde.

I alternativ 1C bebyggs inte Strandfuret. Kilen genomförs inte heller.

13 Dynlandskapet och 14 Sandstranden

Stranden blir ett naturligt vistelseområde för boende i Lomma Hamn och den kommer att utsättas för ett ökat slitage. De känsligaste området är sanddynerna, där slitage ger sår som bidrar till sandflykt. I planförslaget redovisas spänger som kanaliserar gående från bostadsgatorna, genom sanddynerna ner till stranden.

Föreslagna byggnader för friluftslivsaktiviteter, som vindsurfing och dykning ligger innanför sanddynerna och bedöms därför inte få en negativ påverkan.

Dynlandskap, som detta, är sällsynta i landet och från naturvårdens sida prioriteras bevarande. Från naturvårdshåll finns önskemål om att restaurera den naturliga vegetationen genom att avlägsna vresrosen och bergtallen. Detta kan bara ske genom samtida åtgärder för att begränsa erosion från vind och badgäster. Genom att restaurera ursprunglig gräs- och strandrågsvegetation ökar också den tillgängliga ytan för badgäster där nu vresrosen dominerar.

15 Fladängen och 16 Fiskebodarna

Den värdefulla norra delen Fladängen, som har karaktär av en lund med värdefulla miljöer för fåglar och smådjur, bevaras. Den del som idag utgör "finpark", vilken inte har så höga ekologiska värden, bevaras också. Zonen mot ån lämnas obebyggd och kan fortsätta att fungera som en ekologisk korridor. Den nya hamnbassängen i den södra delen medför att en fin lindrad kommer att behöva tas ner.

Strandskydd

Förutsättningar

Längs havet och Höje å finns ett strandskydd på 300 meter respektive 100 meter. Strandskyddet omfattar inte bebyggelsen vid industrihamnen samt bebyggelsen på östra sidan om Höje å längs Strandvägen, se karta 3. Planprogrammet innebär att den föreslagna bebyggelsen söder om Fyrkantsdammen, i Brohusområdet samt Fladängen ligger inom befintligt strandskyddsområde. I miljöbalken, MB, 7 kapitel behandlas strandskydd för hav, insjöar och vattendrag i paragraferna 13-18. Paragraf 13 behandlar strandskyddets syfte, § 14 dess omfattning, § 15 upphörande av strandskydd, § 16 och 17 vad som får ske inom ett strandskyddsområde och § 18 behandlar dispens från strandskydd.





Karta 3, Planförslaget med strandkydd markerat

Konsekvenser

MB 7 kap 13 §

Huvudsyftet med strandkyddet är att:

1. Trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv
2. Bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv

De två huvudsyftena med strandkyddet samverkar oftast, med de kan även motverka varandra. Om förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv tryggas kan det innebära en störning för djur- och växtlivet. Vidare behöver goda livsbetingelser för växter och djur



inte vara detsamma som bra förutsättningar och tillgänglighet för friluftsliv. Som exempel kan nämnas Strandfurets utveckling mot en snårig och risig skog vilket främjar utvecklingen av goda livsvillkor för vissa växt- och djurarter, men innebär inte de bästa förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv.

Nollalternativet respektive alternativ 1A, 1B och 1C påverkar strandskyddets två huvudsyften på följande vis:

Trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv

Nollalternativ

Nollalternativet innebär en fortsatt dålig tillgänglighet till deponiområdena samt att dessa kommer att utgöra föga intressanta områden för rekreation. Deponiområdena och industriområdet kommer att ligga som en "barriär" mellan rekreationsområdet i Habo Ljung samt mellan Lommas centrala delar och havet. Den barriären blir ännu starkare om industrihamnen byggs ut i den omfattning som gällande detaljplan medger. Camping med mobil homes har en privat karaktär vilket inte främjar allmänhetens utnyttjande av området. Tillgängligheten längs Höje å är fortsatt dålig på vissa sträckor, bl a längs den västra sidan av ån fram till bron vid Brohus. Möjligheten att passera ån finns endast på tre ställen, vid bron vid hamnen, vid Södra Västkustvägen vid Brohus och vid gångbron vid Lomma kyrka.

Alternativ 1A & 1B

Planen tillgodoser mycket väl förutsättningarna, till och med förbättrar förutsättningarna, för allmänhetens friluftsliv. Genom att omvandla industriområdet och de gamla deponiområdena till bostadsområden samt områden för rekreation och sport ökas tillgängligheten för boende i Lomma till dessa områden och mellan dessa områden och stranden.

Gångvägen längs Höje ås västra strand och de två nya gångbroarna över ån skapar bättre förutsättningar än i dag för promenader längs och runt ån. På så sätt tryggas förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och en god tillgänglighet skapas till stranden, Höje å och park- och naturområden. Gång- och grönstråken i öst-västlig riktning ökar förutsättningarna för friluftsliv genom att de knyter samman stranden med rekreationsområdena i Habo Ljung.

I området söder om Fyrkantsdammen finns idag parkering, hotellverksamhet och camping av typen mobile homes, som har karaktär av åretruntboende. En utbyggnad av små uthyrningsstugor samt ett strandhotell torde inte innebära någon förändring av tillgängligheten för friluftsliv. I Brohusområdet innebär den kompletterande bebyggelsen att området blir mer tillgängligt. En gångväg kommer att anläggas längs Höje å och den idag nästan helt otillgängliga strandzonen kan användas för promenader.

Den föreslagna bebyggelsen vid Fladängens södra del tar ca hälften av Fladängens grönyta i anspråk. Den ur rekreationsynpunkt mer värdefulla lundvegetationen i norr och "finparken" lämnas orörd men den stora gräsyta, som idag under sommartid används för Friskis och Svettis, bebyggs. En ny stor gräsyta – en äng – skapas inom



planområdet, öster om Strandfuret. Denna nya yta kompenserar väl den gräsyta som bebyggs.

Alternativ 1C

I alternativ 1C görs inget intrång i strandskyddet vad gäller Strandfuret. På och kring nuvarande camping sker inga förändringar gentemot nollalternativet. I övrigt är detta alternativ i enlighet med alternativ 1A och 1B.

Bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv

Inga dokumenterade områden med höga naturvärden (förordandeområden för naturvård, Natura 2000-områden, skyddsvärda biotoper, rödlistade eller hotade arter etc) finns i planområdet. Den översiktliga naturinventeringen visar en trivial flora. Sanddynerna längs stranden är känsliga för slitage och från naturvårdshåll finns önskemål om att ta bort vresros och bergtall och återinföra den mer slitagetåligen naturliga vegetationen som består av en gräs- och strandrågsvegetation.

Nollalternativ

Furet kommer att fortsätta utvecklas mot ett område av intresse för vedlevande arter och småfågelfauna genom en stor andel döda träd och nerfallna grenar samt en tät flerskiktad vegetation. Parkavdelningen har lagt fram ett förslag till skötselplan där Strandfuret definieras som en tätortsnära skog som på ett positivt sätt bör erbjuda naturupplevelser, avkoppling och inspiration. Det är därför av betydelse att skogen inte upplevs som snårig, risig och svårframkomlig. Som åtgärder föreslås bl a gallring för att öka ljusinsläpp och gynna självföryngring. Det medför att oavsett om furet bebyggs eller ej så kommer en gallring och en föryngring att ske.

Om inga åtgärder vidtas för att styra gående inom dynområdet kommer slitaget och erosionen vid sanddynerna längs stranden att fortsätta i ökad omfattning.

Alternativ 1A & 1B

Området söder om Fyrkantsdammen utsätts idag för slitage såväl vinter som sommar genom parkering av bilar och av gäster vid camping och hotell. En utbyggnad av små uthyrningsstugor samt ett strandhotell torde inte innebära någon förändring av livsvillkoren för djur och växter.

Den nya bebyggelsen innebär att ett större antal människor vistas i området dagligen. Utformningen av området innebär att rörelsemönstret mellan bostadsområdet och stranden kanaliseras till stråken med spänger i slutet på de öst-västliga gatorna. På så sätt skyddas de mer känsliga sanddynerna.

Den föreslagna bebyggelsen längs Strandfurets södra kant innebär att en remsa av ca 20 meters bredd tas i anspråk, d v s brynet mot söder. Det kan få följder vid hårda vindar varierar mellan olika trädarter. Följden kan bli luckor i vegetationen. Luckorna kan dock återplanteras och ett nytt bryn kan skapas. Den föreslagna bebyggelsen längs den norra sidan sker utanför Strandfuret. För att skapa ett samband mellan park- och bostadsområdet öster om furet och havet föreslås en öppen kil genom hela furet. Kilen är ca 25 meter bred i öster och ca 10 meter bred i väster mot stranden. Kilen



innebär att mer ljus kommer in i furet och att en förnygring av vegetationen lättare kan ske. Den ger även ostvindar fritt spelrum som medför att träd längs kilens kanter kan fällas. Med tanke på utvecklingen av vegetationen är det bättre med en gallring än göra ett område fritt från träd och buskar. Strandfuret har idag en tät och snårig vegetation med nerfallna träd och grenar och ett markskikt bestående av bl a höga nässlor. Det utgör en värdefull biotop för vedlevande arter men har ett lågt upplevelsevärde ur rekreationssynpunkt. Planförslaget innebär att livsvillkoren för vedlevande arter kan bli något sämre i Strandfuret.

I Brohusområdet finns idag gamla, helt förvuxna trädgårdar med en del gamla träd. Flera av träden är i dålig kondition, almar som har dött p g a almsjukan och ihåliga gamla pilar. Dessa träd utgör en viktig biotop för vedlevande arter och fåglar, men har ett lågt rekreativt värde. En utbyggnad av bostadshus i området innebär en förnygring och komplettering av den befintliga vegetationen samt att marken kommer att skötas, vilket är till fördel för vissa arter och till nackdel för andra. Zonen närmast ån lämnas obebyggd och kan fungera som en ekologisk korridor.

Den föreslagna bebyggelsen vid Fladängens södra del tar ca hälften av Fladängens grönyta i anspråk. Den ur biologisk och ekologisk synpunkt mer värdefulla biotopen av lundkaraktär i norr lämnas orörd. Bebyggelsen i den södra delen medför att en större gräsyta, buskvegetation kring ett verksamhetsområde och en lindrad längs fiskebodarna tas bort. Den klippta gräsytan har ett lågt ekologisk värde men de stora lindarna har betydelse för insekter och fåglar. Längs ån löper, liksom idag, en gångväg.

Alternativ 1C

Strandfuret bebyggs inte. I övrigt som alternativ 1A och 1B.

MB 7 kap 14 § och 16 §

Paragraf 14 definierar omfattningen av strandskyddet och § 16 vad man inte får göra inom strandskyddet.

Nollalternativ

Vindsurfingklubben vid Tullhusgatans västra sida liksom hotellet och servicebyggnader vid campingen ligger inom strandskyddsområde för havet. Bebyggelsen i Brohusområdet samt fiskebodarna vid Fladängen ligger inom strandskyddsområde för Höje å.

Strandskyddet innebär att inga nya byggnader får uppföras eller befintliga byggnader ändras så att de kan tillgodose ett väsentligt annat ändamål än de tidigare använts till samt anläggningar och anordningar utföras som hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda området eller väsentligt försämrar villkoren för djur- och växtarter.

Alternativ 1A, 1B och 1C

Den föreslagna bebyggelsen söder om Fyrkantsdammen, i Strandfurets norra och södra kant samt byggnaderna för rekreation och fritidsändamål längs Tullhusgatans västra sida ligger inom strandskyddsområdet för havet. Den kompletterande bebyggelsen i Brohusområdet samt vid Fladängen ligger inom strandskyddsområde för Höje å. Alternativ 1C innehåller varken bebyggelse i Strandfurets norra och södra kant eller i



Brohusområdet. i övrigt som alternativ 1A och 1B.

Strandskyddet innebär att inga nya byggnader får uppföras, anläggningar och anordningar utföras som hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda området eller väsentligt försämrar villkoren för djur- och växtarter.

MB 7 kap 15 § och 18 §

Paragraf 15 behandlar när ett område inte längre ska omfattas av strandskydd. För de kommande detaljplanerna torde paragrafens andra stycke kunna tillämpas, d v s att ett strandskyddsområde ”— som avses ingå i en detaljplan eller omfattas av områdesbestämmelser enligt Plan och bygglagen (1987:10) inte längre skall vara omfattat av strandskydd, om det finns särskilda skäl.—” Paragraf 18 anger att länsstyrelsen får lämna dispens från bestämmelserna i § 16, d v s dispens från förbudet att bygga, om det föreligger särskilda skäl.

Alternativ 1A, 1B och 1C

För Lomma Hamn-projektet kan flera särskilda skäl anges:

Omvandlingen av industri- och deponiområdena syftar till att skapa ett attraktivt bostadsområde som ökar tillgängligheten mellan Lommas centrala delar och stranden. Omvandlingen bidrar också till att öka tillgängligheten inom området och göra det till innehållsrika och värdefulla vistelsemiljöer som kommer att binda samman Lomma centrum med hamnen, stranden, Höje å och friluftsområdena i Habo Ljung. Bebyggelsen i kanten på Strandfuret, i västra Habo och i industrihamnen bidrar och genom sin ljussättning till att göra området ”tryggare” vilket också bidrar till en ökad tillgänglighet.

Utbyggnaden är nödvändig för att tillgodose bostadsbehovet i Lomma och ge underlag för en utveckling av Lommas centrum. I industrihamnen och deponiområdena finns i dag miljöproblem till följd av tidigare verksamheter. En utbyggnad i området möjliggör att områdena kan saneras och åtgärder vidtas för att förhindra framtida miljöproblem.

Förändringen i Lomma hamn bidrar i mycket hög grad till att skapa en god boendemiljö, vilket är ett av Sveriges 15 miljö kvalitetsmål.



Kulturmiljö

Förutsättningar

I planområdet har industriverksamhet förekommit sedan slutet av 1600-talet. I början av 1900-talet var det en intensiv verksamhet med tegelindustri, cementindustri och sedermera eternitindustri samt en livlig hamnverksamhet.

Riksintressen

Inga områden av riksintresse för kulturmiljövården finns inom planområdet.

Lokala intressen

Följande text är hämtad från "Antikvariskt yttrande angående byggnader i Lomma Hamn", Anders Reisnert och Pia Wallin.

"Områdets industribyggnader är i princip helt jämnade med marken, kvar finns endast ett fåtal byggnader med industrihistorisk koppling. Dessa byggnader är mycket viktiga att bevara som monument över industrialismens betydelse för Lommas framväxt och Lommas betydelse för den svenska byggnadsindustrin. Byggnader med särskilt industrihistoriskt intresse är Kockums tegelbruks gamla utlastningslada för tegel från 1800-talets senare hälft samt Skandinaviska Eternit AB:s huvudkontor från 1937. Båda dessa välbevarade byggnader har dessutom arkitektoniska värden och i synnerhet huvudkontoret har många fina detaljer kvar som bör bevaras.

Även inom Brohusområdet finns byggnader som är av industrihistoriskt intresse. Här finns tegelbruksarbetarbostäder från slutet av 1800-talet samt direktörsbostaden "Lilla Brohus" (även kallad "Villa Solsken" och "Villa Brohus"). Strax norr om Lilla Brohus finns ytterligare ett par byggnader som fungerat som tjänstebostäder och ekonomihus. Byggnaderna inom Brohusområdet har höga kulturhistoriska värden som en del av den tidigare bruksmiljön kring tegelbruket, även om Lilla Brohus ursprungligen har varit en gård tillhörande Barsebäcks gods. Bruksområdet som helhet har sargats svårt under de senaste årtiondena, då ett flertal kulturhistoriskt viktiga byggnader rivits. Detta gör det extra viktigt att bevara de få byggnader som finns kvar som minner om denna viktiga epok i Lommas historia. Lilla Brohus och de byggnader som fungerat som tjänstebostäder och ekonomihus norr därom har också höga arkitektoniska och miljömässiga värden som bör tas tillvara. Ny bebyggelse i anslutning till dessa byggnader bör helt undvikas. I synnerhet marken ner till Höje å bör lämnas obebyggd.

I industrihamnen finns också en tullvaksstuga som är byggd någon gång under senare hälften av 1800-talet. Skånska Cement AB skulle hålla tullarna med hus, eftersom hamnen var privatägd. Denna byggnad har också ett kulturhistoriskt värde genom att vara den byggnad som visar på den omfattande handel med utlandet som bedrivits i området."

I kommunens översiktsplan finns, inom planområdet, följande tre objekt upptagna av lokalt intresse för kulturmiljön; Brohusområdet, som är ett fint exempel på välbevarad



industrimiljö, tre minnesstenar vid Höje å som restes efter översvämningen 1902 och är skyddsvärda samt allén från Centrumgatan via Strandvägen till den nu rivna bron över Höje å. Allén bör bevaras.

Förutom de ovan nämnda miljöerna och byggnader utgör hamnen med fiskebåtar, fiskaffär och fiskebodas ett viktigt inslag i kulturmiljön.

Konsekvenser

Nollalternativ

Nollalternativet innebär ingen ny exploatering av bostadsbebyggelse men byggnader för industri kan byggas ut i hamnen. I Brohusområdet har viktiga byggnader rivits och gamla trädgårdar vuxit igen med sly. En bevarande- och skötselplan bör tas fram för att säkerställa de historiskt värdefulla byggnaderna, trädgårdarna samt naturmiljön i övrigt.

Alternativ 1A och 1B

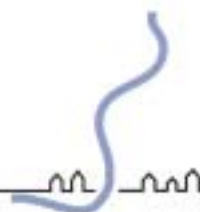
Planförslaget innebär en total omvandling av industriområde till bostadsområde med lättare verksamheter. Förslaget tar hänsyn till de kulturhistoriskt intressanta byggnaderna och låter dessa ingå som karaktärsfulla byggnader i den nya stadsmiljön. Arvet från den tidigare epoken kommer således att synliggöras i den nya stadsdelen. Den kompletterande bebyggelsen i Brohusområdet bör utformas med omtanke och stor hänsyn till de befintliga byggnaderna. Genom att ställa krav på den nya bebyggelsen, kan området utvecklas till ett välskött område som, bättre än idag, framhäver de historiska byggnaderna och tryggar deras fortlevnad.

Förslaget tar också hänsyn till de karaktärsfulla bodarna för fisket längs kajens östra del, väster om bron. På den östra sidan om Höje å, öster om bron, kommer dock fiskebodarna att tas bort för att ge plats för ny bebyggelse.

Planförslaget innebär att allén från Centrumgatan via Strandvägen till den nu rivna bron över Höje å tas ner.

Alternativ 1C

I alternativ 1C motsvarar Brohusområdet nollalternativet. Verksamhetsområdet följer den föreslagna utbyggnaden i alternativ 1A och 1B.



Stads- och landskapsbild

Med begreppet stads- och landskapsbild menas ofta hur landskapet upplevs på håll från en viss plats. Bilden av landskapet/staden kan därför variera stort beroende på varifrån man betraktar det. Viktiga stråk att uppleva hamnområdet från är havet, Höje å och Södra Västkustvägen. Bilden av hamnområdet sedd ifrån dessa tre områden är olika. För att få en mer greppbar beskrivning av landskapet kan man tala om olika landskapskaraktärer. En landskapskaraktär betecknar ett utseende/egenart som ska vara klar och tydlig och inte bero på varifrån man ser den.

Förutsättningar

Området för Lomma Hamn-projekt har vuxit fram genom en ständig påverkan av människan. Havet, stranden och ån har alltid funnits med, men därutöver har området förändrats genom utfyllnad för att vinna mark, brytning av lera i stora lertäkter som sedan har fyllts med avfall eller vatten, skoning av åkanten för att skapa en kaj och hamn, trädplanteringar och vresrosplantering för att minska sandflykt och skapa lä.

Planområdet består av fem landskapskaraktärer, som bygger på naturgivna förutsättningar samt människans påverkan. De är: stranden, Strandfuret, ån, industriområdet och de igenfyllda lertäkterna/deponierna. Av dessa är strand- och åkaraktären en ovärderlig miljö som i mycket hög grad bidrar till en tilltalande stads- och landskapsbild. Deponierna ger ett "skräpigt" intryck av ingenmansland.

Från havet är bilden av Lomma Hamn-området förhållandevis grön genom strandvegetationen och Strandfuret och domineras under sommarhalvåret av en "mastskog" (segelbåtarnas master). Vegetationen gör att de lägre byggnaderna i industriområdet och deponierna inte syns. Endast högre byggnader, som silobyggnaden och höghusbebyggelsen söder om Höje å är synliga. Från Höje å, och områdena öster om ån, ser man tydligt industriområdet, det breda kajområdet med segelbåtar, fiskebåtar och båtuppställningsområdet. Längre uppströms dominerar småbåtshamnen och den täta strandvegetationen. Från Södra Västkustvägen bildar den högre vegetationen, Strandfuret och trädgångar i industriområdet, en skärm mot havet. Havet är bara synligt i höjd med Fyrkantsdammen. Mellan vegetationsskärmen och vägen breder sig de flacka deponiområdet ut sig och ger ett "skräpigt" och oordnat uttryck.

Konsekvenser

Nollalternativ

Nollalternativet medger att gällande detaljplan genomförs, d v s en utbyggnad av lokaler för industrier och verksamheter till en höjd av 14 meter. Området har idag förhållandevis låg och sparsam bebyggelse. En utbyggnad av lokaler för industrier och verksamheter kommer att förstärka karaktären av industriområde. Området ligger centralt och utgör en viktig länk mellan Lomma centrum och stranden. En utveckling mot mer industrier kommer att negativt påverka stads- och landskapsbilden och den viktiga kopp-



lingen med havet. Den nya industribebyggelsen kommer att synas tydligt från havet och stranden.

Deponierna kommer att övertäckas med jordlager på mellan en och två meter. Jordlagren ger möjlighet för högre vegetation att etableras, vilket kommer att få positiva konsekvenser för landskapsbilden. Från den högsta övertäckningen kommer man att kunna se havet under den avlödade perioden på året och i gläntor mellan strandvegetationen, under den gröna delen av året. Vid färd på Södra Västkustvägen kommer övertäckningen i de norra delarna att dölja utsikten. (I en vanlig bil är bilförarens ögonhöjd ca 1,10 meter över mark.) Även för gående och cyklister kommer övertäckningen att förhindra utsikten.

Alternativ 1A, 1B och 1C

Planprogrammet innebär att området kommer att förändras radikalt från industriområde med stora ruderatmarker och deponiområden till en småskalig och tät stadskaraktär med rekreationsområden. Planförslaget innebär en utbyggnad som i skala och struktur kommer att skapa en karaktär som väl stämmer med Lommas identitet.

Deponierna förändras från markområden som knappt används till friluft- och rekreationsområden samt bostadsområden. Övertäckningen av deponierna kommer, liksom i nollalternativet, att få en positiv konsekvens. Karaktären "ingemansland" förvandlas till användbara rekreations- och bostadsområden. Strandområdet, liksom Strandfuret och å-rummet stärks ytterligare i sin karaktär som naturområden och får en ökad betydelse som kontrast mot det bebyggda.

Från havet kommer bilden av Lomma Hamn-området fortfarande att vara "grön" med en "mastskog", men med en siluett av stadsbebyggelse bakom. I de släpp i vegetationen som skapas, "siktlinjerna", kommer man att kunna se vegetationen på de högre områdena av de övertäckta deponierna samt idrottsplatsen. Från Höje å, och områdena öster om ån, blir bilden en tät och småskalig stadsdel med ett väl definierat kajområde fram till bron, och uppströms ån en lummig strandvegetation. Från Södra Västkustvägen döljs, liksom i nollalternativet, utsikten mot havet av övertäckningen. Trafikanten eller den som går i området kommer att se ut över bostadsområden och parkområden.



Rekreation och fritid

Förutsättningar

I planområdet finns idag fina områden för rekreation och fritid.

Stranden, Lomma beach med fin sandstrand och långgrunda vatten, och Strandfuret är viktiga rekreationsområden under hela året. Under soliga sommarkvarnar är stranden mycket välbesökt. I dess södra del finns LBWS, Lomma Windsurfingklubb. I industriområdet finns båtuppläggningsplats för fritidsbåtar och längs Höje å kajplatser. I industriområdet finns också "Hamnhuset", ett "allaktivitetshus" som främst vänder sig till ungdomar och "FunPark" med olika aktiviteter som skateboardramp, beach-volleyboll, inlineåkning mm. Öster om bron finns en turistbyrå. I norra delen av planområdet finns en camping. I Fyrkantsdammen förkommer sportfiske. Deponierna är inte attraktiva som vistelseområden. Norr om planområdet, i Habo Ljung, finns ytterligare en campingplats och öster om planområdet finns brukshundklubb, ridskola, golfbana, scoutgård och strövområden i Kyrkfuret och Habo Ljungs fure.

Konsekvenser

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att deponierna övertäcks med jord och när vegetation har etablerats, blir det attraktivare vistelseytor, som kan inlemmas i rekreativområdet mellan havet och Habo Ljung.

Alternativ 1A, 1B och 1C

Planen innebär stora positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv. Hela området kommer att bli ett mycket attraktivt område för friluftsliv och sport.

Ett sammanhängande område fås från stranden i väster till golfbana, ridhus och Kyrkfuret i öster. Grönkilarna vinkelrätt mot havet möjliggör att områdena på båda sidor om Södra Västkustsvägen knyts samman. En strandpromenad skapas öster om Höje å och nya broarna möjliggör vandringstråk runt ån.

Deponierna blir tillgängliga och får ett innehåll. I nordöst anläggs en ny idrottsplats och i söder används marken till båtuppläggning. Med en spännande markmodellering, kan attraktiva platser mot söder skapas.

Strandens rekreativa värde stärks genom lokalisering av byggnader för t ex olika vattensporter. Stranden blir en viktig länk i det sammanhängande strandstråk med olika karaktärer, som planeras mellan Lomma och Bjärred. Kajpromenaden får en ny dimension genom ett livligare folkliv, kanalen in i området och den stadsbebyggelse som omger kajen. Turismen främjas genom att bad/konferenshotell och vandrarhem/uthyrningsstugor byggs.



Planen medför att vissa aktiviteter får avvecklas eller hitta nya lägen. Campingen avvecklas och flyttar till Habo Ljungs campingplats. Turistbyrån och FunParken måste flyttas. Hamnhuset måste också flyttas och önskemål finns om att lokalisera detta närmare centrum.



Befolkning & boende

Förutsättningar

Antalet invånare i kommunen uppgår idag (år 2002) till cirka 18 000. Av dessa bor nästan 9 000 invånare i Lomma tätort. Folkmängden ökade kraftigt i den södra kommundelen under 60-talet och första halvan av 70-talet. Därefter har befolknings-talet hela tiden stigit men i en relativt lugn takt. Kommunen strävar efter att successivt öka folkmängden i framför allt de stora tätorterna Bjärred och Lomma.

Bostadsbeståndet i Lomma tätort är förhållandevis varierat vad beträffar olika hustyper (enfamiljshus – flerfamiljshus) men andelen hyresrättslägenheter är betydligt mindre än i många jämförbara orter. Även antalet små lägenheter (1-2 rum och kök) är få. Kommunen strävar efter att bostadsbeståndet får en sådan sammansättning att det erbjuder såväl den redan bofasta befolkningen som inflyttarna ett varierat och blandad utbud i de båda samhällena Bjärred och Lomma. Särskilt pekas på vikten av att verka för att behovet av bostäder för mindre hushåll tillgodoses.

Konsekvenser

Nollalternativ

Nollalternativet innebär en halvering av prognostiserat bostadsbyggande i Lomma tätort och ger därmed en betydligt lägre befolkningstillväxt än om Lomma Hamn-projektet genomförs. Befolkningen beräknas ändå växa från dagens 8 950 till ca 11 500 år 2017. Några alternativa områden till Lomma hamn bedömes inte finnas inom kommunen.

Alternativ 1A, 1B och 1C

Alternativ 1A kommer att medverka till en mycket kraftig befolkningsökning i Lomma tätort, från dagens 8 950 invånare till 14 350 år 2017. Alla åldersgrupper växer betydligt. Åldersgruppen över 65 år påverkas dock minst. Alternativ 1B innebär 230 färre bostäder än i alternativ 1A. Huvuddelen av dess är småhus och förväntas därför i stor utsträckning att bebos av barnfamiljer. Antalet invånare i Lomma tätort beräknas enligt detta alternativ till cirka 13 650 år 2017. I alternativ 1C är antalet bostäder totalt 860 st. Folkmängden i tätorten förväntas vid detta alternativ uppgå till ungefär 13 200 år 2017.

Ovanstående resonemang utgår från en bedömd högsta möjliga befolkningstillväxt (och bostadsbyggande) i tätorten. Som huvudinriktning i budgetarbete mm gäller för närvarande en betydligt försiktigare utbyggnadstakt.

Barn i Lomma Hamn

Småstadens mänskliga skala med trångt mellan husen, många gränder och låg bebyggelse är positiv för barns utveckling och upplevelse. Barnen kan lätt relatera till och skapa sig uppfattning om platser som stämmer överens med deras egen storlek.



Planprogrammet förespråkar en variation i bebyggelseutformning samt en rad små och stora platsbildningar, gator och gränder. Denna variation gör området intressant att utforska och lätt att orientera sig i, vilket kan bidra till att barnen trivs utomhus och känner sig trygga i området. Detta gynnar i sin tur barnets frihet att röra sig ute på egen hand, främjar barnets förståelse av omvärlden och utveckling mot en självständig och social individ. Upptäcktsfärder gynnar barnets utveckling på flera olika sätt. Den blandning av lägenhetsstorlekar och bostadstyper som planen medger ger förutsättningar för en variation av familjestorlekar och ålder hos invånarna, vilket är positivt för barnets sociala utveckling. Den låga bebyggelsen är en kvalitet för barn och föräldrar. Studier har visat att barn som bor på lägre våningar i ett flerbostadshus vistas mer ute på gården på egen hand, under uppsikt från lägenheten, än de barn som bor högre upp i huset. Att röra sig mycket utomhus under uppväxttiden gynnar barnets hälsa och välbefinnande. Ute i bostadsområdet övar barnet också sin motorik, sociala förmåga och lär känna sig själv och sin omvärld.

Planförslaget innehåller en hel del bostäder med egen trädgård. De barn som får tillgång till egen trädgård har möjlighet till en spontan utevistelse som kan ge kunskap om naturen och utrymme för lek och sinnesupplevelser. Den privata trädgården kan dock inte tillgodose barnens alla behov. I bostadsområdet behövs också offentliga och neutrala platser, där barnet kan möta andra människor och utveckla sin sociala kunskap. Trädgårdarna i planförslaget är relativt små och har därför också svårt att hantera barnets fysiska behov i form av ytkrävande och vild lek och rörelse, vilket måste tillgodoses genom större offentliga eller halvoffentliga platser.

Vad gäller lokalisering av förskola och skola i förhållande till hemmet är det viktigt med korta avstånd och trafiksäkra vägar. Förslaget att använda det gamla Eternitkontoret till skola/förskola eller daghem ses som mycket positivt. Verksamheten skulle då få tillgång till en uppvuxen grön miljö och barnen kan få en central plats i parken. Det är betydelsefullt att ta vara på den kvalitet som parken utgör och låta den utgöra en naturlig del i verksamheten. Om området förskola istället läggs på bottenvåningen i ett bostadshus bör detta vara placerat i anslutning till parken för att kunna erbjuda barnen en god utemiljö. Med en grön miljö i omedelbar närhet kan barnen vistas utomhus på egen hand och personalen kan ha uppsikt över barnen från fönster. Detta medför att utomhusvistelsen kan bli mer frekvent och spontan. I planprogrammet föreslås att barnen från Lomma Hamn ska ta sig till en låg- och mellanstadieskola ca 2 km bort. Det bästa vore om i alla fall ett lågstadium kunde finnas närmare hamnen så att de små barnen har möjlighet att ta sig till och från skolan på egen hand och slippa vara beroende av föräldrar som skjutsar. Barnens möjliga skolvägar bör studeras noga vid lokalisering av skola. Ett trafiksäkert och gent nät är av stor betydelse för att barnen ska kunna cykla eller gå till skolan.

Områdets uppbyggnad kommer att pågå under kanske mer än ett decennium. Under denna period måste området kunna bidra med intressanta miljöer för lek och upptäckter. För områdets barn blir bygget en intressant aktivitet att betrakta och följa från dag till dag. Skolklasser kan ordna studieutflykter för att lära sig hur bygget går till. Byggplatserna behöver skärmas av så att barnen kan betrakta bygget på avstånd utan möjlighet att komma nära de farliga miljöerna. Avskärmningarna ska dock möjliggöra att

man kan se bygget. Viktigt är också att de boende redan från första etappen har tillgång till intressanta och attraktiva utomhusmiljöer, bl a för barnens egna skapande, såsom kvartersgårdar, Strandfuret och den nya parken. Vid avsaknad av intressanta ofarliga miljöer att undersöka kommer barnen i högre grad att dra sig till det spännande bygget. De gröna miljöerna bör ställas i ordning så tidigt som möjligt, eftersom det tar lång tid för vegetationen att växa upp.

Alla gator i Lomma Hamn tillåter dubbelriktad biltrafik. För att ge goda förutsättningar för barnets utomhusvistelse och tillgänglighet måste genomtänkta trafiklösningar som tar hänsyn till barnens behov skapas. Vissa gator kommer få ett högre trafikflöde och tillåta en högre hastighet p g a sin tillgänglighetsgrad och gatunätets utformning. Planförslagets huvudgata; Hamnallén, och lokalgatorna; Sjögatan, Esplanaden, Kajgatan och Tullhusgatan, kommer troligtvis att utgöra mer eller mindre tydliga barriärer för barnet och kan inskränka dess rörelsefrihet. På grund av att dessa gator är långa och raka finns en risk för att höga hastigheter kommer att hållas här. Framförallt de mindre barnens möjlighet att röra sig ute påverkas av trafikbarriärer. Dessa barriärer hindrar barnen i varierande grad från att på egen hand ta sig från ett område till ett annat, till stranden, vattnet och parkerna, till förskola/dagis och kompisar. För barnets rörelsefrihet är det mycket viktigt att dessa barriärer överbryggs.

Parkeringsplatser samlas i förslaget på parkeringstorg och ett fåtal gator. De flesta gator saknar parkeringsplatser, vilket är positivt för barnens möjlighet att leka och ta sig fram på gångfartsgatorna utanför bostaden. En god utformning av gaturummet kan hindra biluppställning utanför markerade platser. I Småstaden, Å-kvarteren och Brohus vetter entréer till trapphus och markbostäder på flera ställen direkt mot trafikerad gata. Gångfartsgatorna innehåller dock en grusad zon, ca 1 m bred, mellan husfasad och körbana. Dessa ytor ger möjlighet för de boende att utforma markytan vid entrén efter egen smak. De entréer som skiljer sig i höjdnivå från gatan kommer att utrustas med en trappa, som ger en tydlig paus mellan ytterdörr och körbana och gör att människor syns på väg ut från sina bostäder.

Gång- och cykelnätet i Lomma Hamn bör utökas till att omfatta alla lokalgator. Det bör också få en utformning som tydligt visar hur det hänger samman och skiljer det från vägnätet. Förslagsvis får gång- och cykelnätet en annan färg och/eller ett annat material än vägbanan. Gångbana och cykelbana bör också skiljas från varandra färg- och/eller materialmässigt, för att tydliggöra förhållandet mellan dessa. Ett tydligt och sammanhängande gång- och cykelnät underlättar för barn att ta sig fram i trafiken. I korsningar och vid övergångar ska detta material leda gångtrafikanten och cyklisten, signalera åt fordonsföraren att hålla uppsikt samt att ge de oskyddade trafikanterna företräde. Gång- och cykeltrafiken bör ha högsta prioritet i trafikstrukturen. Bilisterna ska känna att de korsar cyklisternas väg, och inte tvärtom.

Huvudgatan och de mest trafikerade lokalgatorna bör få tydliga, och tillräckligt många, övergångar för gång- och cykeltrafik. Övergångarna bör utformas på ett sätt så att gående och cyklister syns tydligt, känner sig säkra och kan överblicka trafiksituationen. Det är viktigt att övergångarna är fria från buskage och andra föremål som kan skymma barnen och minska deras möjlighet att få en överblick över trafikplatsen. Flera



av övergångarna bör göras upphöjda och breda så att bilisterna tvingas hålla en låg hastighet. Biltrafik med låg hastighet och försiktigt körsätt ger upplevelse av högre säkerhet och hänsynstagande. Barn och föräldrar måste känna sig säkra på att biltrafikanter tar hänsyn till barnen. Skönhetsupplevelser kring vägarna kan också få trafikanter att hålla hastigheten nere. Gatorna närmast bostäderna ska tillåta framkörning till varje bostad och måste utformas på ett sätt som gör att de inte inbjuder annan trafik eller parkering på gatan. Ett förslag är att markytan som skiljer en lokalgata från en gångfartsgata ges en tydlig utformning, antingen som en liten upphöjning eller med ett annorlunda material. Detta ger föraren en signal om att han/hon kommer in i en annan sorts miljö. Det är ytterst viktigt att mycket låga hastigheter hålls på dessa gator. Här ska barnen kunna vistas och känna sig trygga. Gatan utgör ofta en viktig plats för barnens lek. Planförslagets smala gator och gränder kommer i viss mån leda till låga hastigheter. Genom att ge bilföraren en upplevelse av att köra på gångyta, inte körbana, kan hastigheten sänkas. Detta kan uppnås genom att gaturummets utformning får en mänsklig skala med många detaljer och inbjuder till vistelse. Människor och föremål på gatan tvingar också föraren att färdas mycket långsamt och lämnar ingen plats till otillåten parkering. De boende bör ges utrymme att utforma den grusade ytan utanför entrén som de själva vill. Gatorna kan också utsmyckas med offentlig konst.

Bra belysning längs gång- och cykelvägar, vid korsningar och övergångar är betydelsefullt för att minska olyckor och för att barn och vuxna ska känna sig trygga i trafiken. Den nya trafiklösningen som binder ihop Lomma Hamn med centrum bör studeras vidare vad gäller gång- och cykelvägars dragningar. Det är i dagsläget inte klargjort hur dessa ska ledas. Att man kan ta sig till centrum med cykel eller till fots på ett gent och trafiksäkert sätt är en förutsättning för att människor ska låta bilen stå. Det ger också goda förutsättningar för barnens frigörelseprocess.

I planförslaget har viss parkering lagts på kvartersgårdar. Dessa parkeringsplatser borde, som tidigare nämnts, i stor utsträckning istället placeras i underjordiska garage eller i anslutning till de större gatorna. Det är betydelsefullt att de minsta barnen kan få en trygg yta utan biltrafik att vistas på nära hemmet.

Vatten kommer att vara ett betydande inslag i stadsdelen. Närheten till vatten är en stor kvalitet men också en säkerhetsrisk och kan leda till att barnets rörelsefrihet inskränks. Kopplingarna till vattnet är i området av många olika slag och ger varierade förutsättningar. Sandstranden i väster är under varma somrardagar mycket populär hos invånare i Lomma och delar av Skånes inland. Sanden är vit och finkornig och vattnet är långgrunt. Kajen och piren längs Höje ås inlopp i söder är av en helt annan karaktär. Vattnet är djupt och kajkanten hårdgjord, längs piren i kombination med en slänt av stenar. Dagens fiskeriverksamhet kommer att leva kvar i den nya stadsdelen. Här finns fiskehoddor, en gammal varvsbyggnad "Oscars varv" och en fiskebod med försäljning, rökeri och servering. I byggnaderna vid kajen kommer antagligen de flesta framtida verksamheter att samlas. Innanför kajen läggs en farbar gata och en gångbana. I öster kring Höje ås krökning blir huvudkaraktären lummigare med mindre båtar angjorda vid träbryggor som följer ån. Från kajen i söder kommer en nyanlagd kanal sträcka sig in i området. Kanalen ska ge områdets inre lite av de kvaliteter som de andra vattenområdena erbjuder. Kanalen får ett djup på ca 1,5 m och dess kanter kommer att bestå

av stenslänter och träbryggor. Småbåtar ska kunna ta sig under kajbron och ta sig in i kanalen. Parken kring Eternitkontoret i väster kommer att innehålla ett vattenstråk som leder från norr ut i ån i söder, bestående av uppsamlat dagvatten. Även i Brohus södra del placeras en dagvattendamm, i anslutning till en grön parkmiljö.

Vattenkontakten är viktig. Även barn bör få tillgång till de attraktiva vattenmiljöerna. Vatten ger sinnen viktig stimulans, utgör en intressant miljö att utforska och kan användas i kreativa lekar. Vattnet har också ett pedagogiskt värde. Sandstranden med sin vita mjuka sand och det långgrunda vattnet är på sommaren utmärkt för barnfamiljer som kan låta barnen leka i vattenbrynet. Det långgrunda vattnet gör att även små barn har möjlighet att vistas i det. Under årets övriga årstider är stranden en plats för avkoppling och en plats där man kan vara nära naturen. Ljudet av rullande vågor, utblicken över Öresund och den danska kusten, saltstänk och hård vind utgör några av kvaliteterna. Sand, stenar och snäckor från stranden är spännande föremål att utforska, använda i lekar och utveckla sin kreativitet med. Det enorma öppna vattenrummet kan också ge barnet en förståelse för sin egen storlek i förhållande till omgivningen. Det dagvattenstråk som leder genom parken vid Eternitkontoret och dammen i Brohus kan komma att utgöra en stor kvalitet för både barn och vuxna. Den föreslagna kanalen ger också upplevelser för barnen med slänter och träbryggor som gör det möjligt att nå vattnet. De mindre båtar som har möjlighet att ligga i den ca 1,5 m djupa kanalen bidrar till att miljön blir spännande och upplevelserik. Kanalen upptar samtidigt ett markområde som skulle kunna användas till lekar och aktiviteter av olika slag framför allt för de barn som bor i angränsande kvarter. Den kan också bidra till att de minsta barnens rörelsefrihet inskränks, p g a föräldrars och barns rädsla för vattenmiljöer. Höje å och dess omgivningar utgör en stor kvalitet. Planförslaget innehåller ett antal nya bryggor på åns västra sida som gör det möjligt för barnet att komma i kontakt med vattnet. Här kan man fiska, fånga småkryp med håv och studera vattnet. Kajen kommer att betraktas som farlig för de minsta barnen och utgöra en spännande och intressant miljö för de lite äldre. Här kommer att finnas mycket att studera; fritidsbåtar, fiskebåtar, yrkesfiskarnas arbete och andra människor.

Området har olika vattenmiljöer. På vissa ställen bör man hindra barn från att trilla ner i vattnet och på andra möjliggöra för en direkt vattenkontakt. Det är viktigt att skapa grunda vattenmiljöer i mindre skala och i en lugn omgivning så att de små barnen kan lära känna vattnet i sin egen takt i sin vardag. De behöver bygga upp en förståelse för och respekt för vatten för att kunna hantera större och farligare vattenområden. Miljöer med vatten i mindre skala bör skapas i barnets närmiljö, t ex på kvartersgårdar och på offentliga platser. Dagvattendammen i Brohus och stråket i parken vid Eternitkontoret bör vara grunda vattenmiljöer lättillgängliga även för det lilla barnet. Denna typ av miljöer kan också hålla barnet ifrån andra farligare vatten, förutsatt att de kan fånga barnets intresse och är lätta att nå. Vatten skulle kunna vara ett återkommande tema på platser, gårdar och i parker, i denna stadsdel nära havet. Olika typer av vattenkonst inbjuder till och möjliggör att barnet aktivt bekantar sig med vattnet, genom att leka i det, känna och titta på det. Bilden visar ett exempel på spännande offentlig vattenkonst. Vattenmiljön i parken bör användas i skolans/förskolans verksamhet. Med hjälp av det närliggande vattnet kan barnen på ett erfarenhetsbaserat sätt skaffa kunskap om vattnets kretslopp, om insekter, fiskar och vattenväxter samt om vattnet och dess bete-



ende i allmänhet.

De markområden som gränsar till djupa och farligare vattenområden bör få en utformning som tydligt signalerar på fara/förändring och visar var gränsen mot vattnet går. Den yttersta kajkanten bör få ett material och en färg som skiljer sig från den övriga kajytan, t ex en mörkröd sten. Där det är möjligt kan man också använda sig av pollare utplacerade någon meter från kajkanten. Dessa visar på en gräns och att bakom denna linje händer något. Vill man vara ännu tydligare kan man placera en kätting eller ett rep mellan pollarna. Vattnet är på så sätt fortfarande tillgängligt, men man måste passera ett lättare hinder för att nå det. Broar och andra konstruktioner i närheten av vatten måste göras säkra även för det lilla barnet. Barn kan med lite fantasi hitta många användningar för de föremål som är konstruerade av vuxna för enbart en funktion. De testar gränser, sina egna och omvärldens, och tränar sin kropp genom att klättra och krypa. Barnets kroppsmått är mindre än vuxnas och de är smidiga. Detta bör tas i beaktande vid konstruktion av räcken, utsmyckningar mm i den offentliga miljön. Områden med vattenkontakt måste vara attraktiva för människor i alla åldrar och storlekar. Detta bör beaktas exempelvis vid val av brokonstruktion. Även barn bör från bron kunna blicka ut över vattnet utan föremål i ögonhöjd som skymmer utsikten. Har man väl ramlat i vattnet måste det gå att ta sig upp därifrån. På kajkanten bör det finnas stegar med jämna mellanrum som även små barn, som har lärt sig att klättra, kan använda. Även åns bryggor bör ha stegar eller andra anordningar som det går att ta sig upp med hjälp av. Slänterna som leder ner mot ån måste ha en vegetation och en lutning som fungerar för detta ändamål.

Kanalens bryggor bör ha flera stegar eller liknande. Lomma kommun har inget etablerat samarbete med skolor eller barn- och ungdomsråd. I arbetet med planprogrammet för Lomma Hamn har ansvariga på eget initiativ vid två tillfällen träffat elevrådet på en av högstadieskolorna i Lomma, Pilängsskolan. Utbyggnadens innebörd har beskrivits för dem och de har haft möjlighet att komma med synpunkter. Planprogrammet gick även på remiss till elevråden på Lommas båda högstadieskolor, som avstod från att yttra sig. Planprogrammets handlingar talar övergripande om att barn och ungas intressen ska studeras, delvis genom detta arbete, och tillgodoses. I detta sammanhang nämns ingenting om barn och ungas eget inflytande i processen.

Det är lättare för människor att ge synpunkter på den miljö som de lever i än att kommentera en framtida bebyggelse. Därför kan det vara svårt att få in ett barninflytande i ett nybyggnadsprojekt. Inom Lomma Hamn-projektet kan den långa utbyggnadstiden, ca 15 år, utnyttjas till att föra in brukarnas inflytande i processen. Bebyggelsen kan här fungera som ett fullskalelaboratorium. Förslagsvis gör man när den första etappen är inflyttad en studie av användandet av utemiljön där de boende, barn och föräldrar, intervjuas. Resultat och nyvunna kunskaper från denna studie arbetas därefter in i följande detaljplan. Studier av detta slag kan sedan göras kontinuerligt och följa med genom hela utbyggnadstiden. Att tillåta ett projekt att utvecklas med tiden kräver en öppenhet och flexibilitet. Lomma Hamn regleras inte vid enbart *ett* tillfälle, genom *en* detaljplan, utan kommer att rymma flera delplaner som upprättas tidsmässigt efter varandra. Det går också att få in synpunkter på framtida bebyggelse i ett tidigt skede i processen, genom referensgrupper som träffas kontinuerligt och aktivt diskuterar planens förut-



sättningar. I arbetet med detaljplaner för Lomma Hamn bör referensgrupper med barn och ungdomar ingå. En tredimensionell stadsbyggnadsmodell som visar framtida område underlättar när människor försöker skapa sig en uppfattning om framtida bebyggelse. Referensgrupperna kan bestå av skolklasser som avsätter en del av undervisningen för detta ändamål. För detta krävs engagerade lärare som inser att barnen har mycket att lära genom att ingå i arbetet. Kontinuitet och återkoppling är viktigt. Skolor är ett bra forum för att nå ut till barn och unga. Det kan vara svårt att fånga in frivilliga barn och unga som är beredda att offra sin fritid för dessa frågor. Genom skolan når man barn med olika bakgrund och intressen. Skolan har dessutom ett ansvar att lära ut vilka rättigheter man har som medborgare, demokrati och samhällskunskap. Samhällsplanering med diskussioner kring aktuella planeringsprojekt kan utgöra en del av undervisningen. Det är viktigt att arbetet sker utifrån barn och ungas perspektiv och att det passas in i skolans organisation. Det måste ske på barnens hemmaplan och med deras uttryckssätt. Samarbete mellan planerare och pedagoger är viktigt. Pedagogerna har kunskap om barnen och deras sätt att uttrycka sig och kan fungera som en länk mellan planerare och barn.

Lomma Hamn har på flera sätt goda möjligheter att bli en bra uppväxtmiljö. Planförslaget tillsammans med övriga handlingar ger goda förutsättningar för mångfald, spänning och upplevelse. Det gäller att ta tillvara på och säkra dessa förutsättningar i arbetet med detaljplanerna och den följande projekteringen. Detaljplanen ger till viss del möjlighet att säkra barnens intressen.



Samhällsservice

Verksamheter

Förutsättningar

Utpendlingen från Lomma kommun är omfattande. Antalet personer med arbetsplats i den södra kommundelen (här ingår även Alnarpområdet) är dock relativt många. Förutom i den offentliga verksamheten (kommunen, region Skåne, lantbruksuniversitetet) finns många privata företag, flertalet dock med förhållandevis få anställda, men spridda i många branscher. Kommunen strävar efter att öka antalet arbetstillfällen.

Konsekvenser

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att befintlig industri och andra verksamheter kan ligga kvar i Lomma hamn.

Alternativ 1A, 1B och 1C

Såväl alternativ 1A som 1B och 1C, som här bedöms som helt likvärdiga, innebär att flera av de nuvarande verksamheter i Lomma Hamn måste omlokaliseras till andra lokaler inom kommunen eller i andra kommuner. Det förefaller inte möjlighet att hitta likvärdiga ersättningslokaler (beträffande exempelvis hyresnivåer) inom kommunen för alla de verksamheter som måste lämna området. Samtidigt bör andra och nya verksamheter kunna finna en marknad och/eller lämpliga lokaler i en nybyggd stadsdel.

Förskola, skola, fritid, kultur och kostverksamhet

Förutsättningar

Barn- och utbildningsnämnden ansvarar för barnomsorg 1-12 år, grundskola 6-15 år, gymnasieskola 16-20 år, vuxenutbildning, särskola samt kommunens kostverksamhet.

Kulturnämndens ansvarsområde omfattar biblioteksverksamhet, kulturskola, programverksamhet, stöd till kulturverksamhet, kulturmiljövård och offentlig utsmyckning.

Fritidsnämnden ansvarar för planering, genomförande och uppföljning av kommunens ungdoms-, turist- och fritidsverksamhet. Särskild inriktning av verksamheterna skall ske mot åldrarna 7 - 20 år.

Verksamheterna inom förskola och skola bedrivs organisatoriskt i den södra kommundelen i tre enheter innehållande vardera en skola samt flera anläggningar för förskole-



verksamhet: Piläng med Pilängskolan (skolår 4-9), enhet Vinstorp med Vinstorp-skolan (skolår 1-3) samt enhet Ängstorp med Karstorpskolan (skolår 1-6).

Inom fritidssektorn finns flera större anläggningar i Lomma tätort. Här kan särskilt nämnas Pilängs sportcentrum inkl Pilängsbadet. I södra delen av samhället finns Lomma idrottsplats för framför allt fotboll och friidrott. Två campingplatser, golfbana, två ridhus och ridstallar är exempel på andra större fritidsanläggningar i anslutning till Lomma samhälle. Fritids- och föreningsverksamheten är omfattande inom kommunen. Antalet medlemmar i kommunens föreningar i åldersgruppen 7-20 år är närmare 4 500 i hela kommunen, vilket innebär 1,3 medlemskap per person i denna åldersgrupp.

Kulturskolan har idag 250 inskrivna elever i Lomma tätort, vilket är drygt 20% av den aktuella målgruppen, barn i åldrarna 8-18 år. Skolan har lokaler i Pilängskolan och dessa är dimensionerade för det aktuella elevantalet. Undervisningen bedrivs huvudsakligen under eftermiddagar och kvällar, då också ensemblerna har sina spelningar. De sistnämnda är beroende av att kunna disponera grundskolans musiksäl, något som begränsar denna verksamhet eftersom det endast finns en sådan sal.

Det nuvarande biblioteket i Lomma invigdes 1968 och finns i Centrumhuset på andra våningen. Biblioteket byggdes under den period då biblioteken i Sverige skulle vara allmänhetens vardagsrum. Utvecklingen av verksamheten har inneburit att dagens bibliotek i allt högre grad används som informationscentral. Detta är föranlett av dagens utbildningssituation, med allt fler medborgare som på något sätt är i en utbildningsfas; av grundskolans och gymnasiernas förändrade pedagogik, som innebär att eleverna själva söker information; av informationsexplosionen, där många kommer till biblioteket för att få hjälp att hitta en adekvat informationskälla; av medborgarnas behov av en offentlig mötesplats och möjlig studieplats. Samtidigt är det också fortfarande den plats där barnet och den vuxne får tillgodosett sitt behov av skönlitterära texter.

Kommunstyrelsen har beslutat att föreslå Kommunfullmäktige att ett nytt bibliotek uppförs i Lomma tätort inom tidsramen för Lomma Hamn-projektet, dock tidigast år 2006.

Konsekvenser

Utgångspunkten i konsekvensbeskrivningen är bl a att Vinstorpskolan används för förskole- och skolverksamhet samt att de lokaler skolenheten använder för förskoleklass t o m skolår 2 i den sk Båten även fortsättningsvis nyttjas. Fladäng, Lomma idrottsplats samt hamnområdet har använts som lokalisering för nya lokaler.

Vinstorpskolan, inklusive äldre och nyare paviljongbyggnader föreslås nyttjas av skolan. Lokaler i "Båten" föreslås kvarstå och nyttjas till förskoleverksamhet. Samtliga skolor som kan komma att byggas föreslås uppföras i två plan.



Nollalternativ

Nollalternativet innebär att en ny skoldel behöver byggas för cirka 250 elever. Skolan föreslås lokaliseras till Fladängen och även inrymma kulturskolans verksamhet, som har behov av ytterligare 2 grupplokaler, idrottshall samt tillagningskök för kost-verksamheten med en produktionsvolym som uppskattas till 600-650 portioner per dag.

Ytbehov - skola Fladängen: 3.900 m² lokalyta, 12.500 m² markyta vid lokaler i 1 plan, 8.400 m² markyta vid lokaler i 2 plan.

I Lomma hamn bedriver fritidsnämnden verksamheterna Hamnhuset och Funparken. Hamnhuset erbjuder aktivitets- och rekreativsmöjligheter för kommunens ungdomar. Funparken ger möjlighet till spontanverksamhet, framförallt riktat till ungdomar. Nollalternativet innebär att Hamnhuset och Funparken kan finnas kvar i Lomma hamn. Tillskott av lokaler för kulturskolan fordras eftersom antalet elever förväntas att öka. Eftersom skolan redan idag är trångbudda, då efterfrågan och en ny pedagogik har åstadkommit en kraftig, icke prognosticerad ökning (c:a 40% på 3 år), blir behovet 2 grupprum, varav 1 för dans, och 1 rum som möjliggör ensemblespel.

Oberoende av utbyggnad i Lomma tätort erfordras nytt bibliotek i Lomma centrum.

Alternativ 1A, 1B och 1C

Alternativ 1A, 1B och 1C innebär att det totala lokalbehovet av förskoleavdelningar och klassrum år 2017 i västra delen av Lomma tätort uppgår till cirka 48.

År 2005 finns behov av ny skola med kapacitet för cirka 350 elever i skolår 6 – 9 (5.100 m²). Skolan föreslås lokaliseras på Fladängen och inrymma kulturskolans verksamhet, som har behov av ytterligare 5 grupplokaler, idrottshall samt tillagningskök med kapacitet 800 – 850 portioner per dag. Om skolan byggs i två plan antas behovet av markyta uppgå till cirka 11.700 kvm.

Det totala lokalbehoven inom västra delen av tätorten medför behov av ytterligare förskole- och skollokaler. Dessa lokaler föreslås placeras på idrottsplatsen.

Utbyggnaden av bostäder kan också komma att innebära ett ökat behov av lokaler för fritidsklubbsverksamhet (10 – 12-årsverksamhet) i Lomma tätort. Detta lokalbehov antas kunna tillgodoses genom användande av Hamnhusets alt lokaler inom Kars-torpsskolan. I alternativen 1A, 1B och 1C kommer ersättningslokaler för Hamnhuset och ny lokalisering för Funparken att behövas.

Ny förskola i hamnen - 2004

Lokalbehovet uppstår redan 2004 då förskolan behöver tillgodoses med 5 nya avdelningar (450 – 500 m²). Dessa förskoleavdelningar kan integreras i bottenplan i bostadshus i Lomma hamn. Förskolans behov av markyta beräknas till cirka 3.800 m².

Ytbehov - förskola i Hamnområdet: 450 m² lokalyta. (kan integreras med bostadshus i hamnen), 3.800 m² markyta som planlägges med utgångspunkt från förskolans behov.

Ny skola på Fladäng - 2005

Om ny skola tillskapas på Fladäng bör denna dimensioneras för 350 elever i år (5)6-9. Skolan kompletteras med 500-800 m² för idrottshall, lokaler för Kulturskolans verksamhet motsvarande 5 grupperum cirka 100 m² samt med tillagningskök med kapacitet motsvarande 800-850 portioner per dag (se även nedan under kost, kultur och fritid).
Ytbehov – skola på Fladängen : 4.800 - 5.100 m² lokalyta, 17.500 m² markyta vid lokaler i 1 plan, 11.700 m² markyta vid lokaler i 2 plan

Flexibelt lokaltutnyttjande för samtliga skolor innebär att placering av elever i skolår 5 och 6 kan göras i såväl skola på Fladäng som skola på Lomma idrottsplats.

Ny förskola och skola - placering Lomma idrottsplats - 2008

Om skola, med tillhörande fritidshem, tillskapas för elever i år F-5(6) bedöms Lomma idrottsplats som lämplig placering. Skolan föreslås ta emot elever i två parallella klasser och bör dimensioneras för c:a 350 elever. Skolan kompletteras med 200 m² för idrottssal.

Ytbehov - skola: 3.700 m² lokalyta, 17.500 m² markyta vid lokaler i 1 plan, 11.725 m² markyta vid lokaler i 2 plan

Ytbehov - förskola: 450 m² lokalyta, 3.750 m² markyta.

Totalt ytbehov - idrottsplatsen - 15.000 - 21.000 m².

Inom fritidsverksamheten förstärks behovet av utbyggnad av Pilängsbadets anläggning.

Fritidsnämnden har presenterat en vision för fritids- och rekreationsmöjligheter inom ramen för arbetet med fördjupad översiktsplan för Lomma tätort. Nämnden föreslår att befintlig idrottsplats flyttas till Östra Habo samt att nuvarande Lomma norra camping läggs ner och verksamheten flyttas till Habo-Ljungs campingplats.

Nuvarande Lomma norra badplats och Haboljungs campingplats bildar tillsammans det framtida "Lomma beach". På och intill Lomma beach föreslås vindsurfingverksamhet även i fortsättning vara förlagd. Fritidsnämnden ser en möjlighet att genom omflyttning av campingverksamheten skapa förutsättningar för strand/konferens/badhotell. Vandrarhem/stugby föreslås förläggas söder om Fyrkantsdammen.

Vid utbyggnad av hamnen kommer verksamheterna i FunPark samt i Hamnhuset att behöva nya lokaler för verksamheten. Turistbyråns verksamhet måste flyttas. Ny lokalisering föreslås i eventuellt nytt bibliotek eller i strand/konferens-/badhotell. Båtuppläggningsplatsen föreslås flyttas till ett område söder om tilltänkt idrottsplats.

Nämnden ser möjlighet att använda Fyrkantsdammen för fritidsfiske där fiske i en framtid kan erbjudas från både båt och brygga. Ordningställande av gång-, rid-, cykel- och joggingvägar kan medföra förstärkta möjligheter till spontanverksamhet.

För kulturverksamheten innebär det att om antalet elever i kulturskolan ökar i



samma relation som befolkningstillväxten i aktuella åldersgrupper kommer skolan att behöva ta emot ytterligare 210 elever (+84%). För att kunna ta emot dessa fordras en utbyggnad av 5 grupprum, varav ett för dans, och 2 ensemblerum, som bör kunna disponeras av grundskolan dagtid och kulturskolan eftermiddagar och kvällstid.

Dagens bibliotek möjliggör rent fysiskt inte att dagens behov kan tillgodoses. Vid en utbyggnad av Lomma blir problemet ännu större. De idag 3-400 besökande varje dag med olika behov kommer att bli 6-700 besökande med olika behov vid en utbyggnad enligt alternativ 1A, 1B eller 1C. Detta är räknat på att 4,5% av Lommas befolkning dagligen besöker biblioteket. På nybyggda bibliotek brukar besöksantalet fördubblas.

Det föreligger ett förslag om ett nytt bibliotek i Lomma tätort.

Tillfälliga lokaler och verksamhetsanpassningar kan komma att behövas för att täcka verksamheternas behov till dess att nya lokaler är färdigställda.

Vård och omsorg

Förutsättningar

Antalet lägenheter i särskilt boende har ökat markant under de senaste 10 åren. Idag finns 103 lägenheter med tillgång till personal dygnet runt fördelat på 50 st i Bjärred och 53 st i Lomma. Utöver detta finns 66 st servicelägenheter i Lomma kommun. För personer som omfattas av "Lagen om särskilt stöd för funktionshindrade" finns 10 lägenheter i Lomma.

Andelen äldre i Lomma kommun är lägre än i den genomsnittliga skånska kommunen. Andelen, och antalet, ökar dock successivt. Hemtjänst- och hemvårdsinsatserna har ökat markant under den gångna 10-årsperioden. Alltfler kommuninvånare väljer att vårdas i hemmet, varför det är viktigt att utforma alla bostäder på ett tillgängligt sätt från början.

Inom den kommande femårsperioden beräknas i kommunen finnas behov av ett nytt särskilt boende i form av grupp-/vårdboende (enhet med 10-12 lägenheter) samt ytterligare en enhet fram till 2010. För nyetablering finns mark reserverad vid Jonasgården i Bjärred.

Inom en femårsperiod beräknas i kommunen finnas behov av ytterligare en grupp-bostad för personer som omfattas av lagen om särskilt stöd åt vissa funktionshindrade. Lomma Hamn skulle kunna vara en lämplig placering för ett sådant boende.



Konsekvenser

Nollalternativ, Alternativ 1A, 1B och 1C

Alternativ 1A, 1B och 1C bedöms som i princip likvärdiga. Skillnaden mellan nollalternativet och utbyggnadsalternativen är på kort sikt liten vad beträffar vårdbehoven. På lite längre sikt innebär en ökad befolkning i Lomma att ett större antal personer på olika sätt behöver samhällets stöd. Samtidigt innebär hamnprojektet ökade valmöjligheter för lokalisering av olika boende- och vårdformer. Etablering av privata äldreboende skulle förmodligen kunna frigöra bostäder inom särskilt boende i kommunen. Nyetablering av bostäder i Lomma Hamn kan även komma att frigöra andra lämpliga bostäder i tätorten i övrigt som kan vara intressanta för äldre.



Trafik

Vägtrafik

Förutsättningar

Lomma tätort har av tradition riktat sig mot Malmö både vad gäller arbetspendling och service. På senare år har Lund blivit allt mer attraktivt, men Malmö är alltså den viktigaste målpunkten. Detta avspeglas även vad gäller trafiken. En stor del av bilisterna har Malmö som mål. Viktigaste vägarna till Malmö utgörs av motorväg E6 och Malmövägen som leder mot Arlov. Målpunkter mot norr, som Landskrona och Helsingborg, är i förhållande obetydliga.

Beräkning av dagens trafik har gjorts med hjälp av de uppgifter om trafikflöden som finns för det statliga och kommunala vägnätet i och kring Lomma. Trafikmätningar är gjorda 1995, 2001 och 2002.

På Malmövägen mellan vägen mot Lund och Kungsgårdsvägen är trafikflödena i analysen något låga. Detta kan förklaras med att trafik till bland annat Alnarp och Burlöv inte är medtagna. Bedömningen har dock gjorts att dessa flöden inte nämnvärt påverkar analysen av trafiken i Lomma.



Figur 1 visar dagens trafikflöde och uppmätta värden



Konsekvenser

Nollalternativ

Inga förändringar gentemot dagens situation. Mängden tung trafik kan komma att öka vid en eventuell exploatering av industriområdet.

Alternativ 1A

Utbyggnaden av Lomma Hamn beräknas generera upp till 5000 fordonrörelser per dag. I modellen har denna trafik antagits börja i varje enskilt kvarter. Målpunkterna har sedan beräknats med utgångspunkt från dagens fördelning av arbetspendlingen till och från Lomma tätort. Detta innebär att Malmö är huvudorten för utpendling. Skulle Lund få en större andel av utpendlingen i Lomma Hamn än vad som gäller för Lomma tätort generellt innebär detta att risken för smittrafik genom Lomma tätort mot Malmövägen minskar. Den gjorda analysen kan således anses vara ett "worst case". Med hjälp av en sk gravitationsmodell har vi beräknat den interna trafiken i Lomma tätort. Här utgör skolor, arbetsplatser, butiker och annan samhällservice särskilda målpunkter.

Analysen visar att de viktigaste målpunkterna finns kring centrum. Figur 2 visar att huvuddelen av trafiken från Lomma Hamn antingen söker sig till centrum eller mot motorvägen via Lundavägen. En viss trafikökning kan förväntas ske på Karstorsvägen.



Figur 2. Beräknade trafikflöden i Lomma efter en fullständig utbyggnad av Lomma Hamn.

Figur 2 visar trafiken till och från hamnområdet då hela hamnområdet är fullt utbyggt. Den största bandbredden motsvarar en trafik på ca 3000 f/dygn i båda riktningarna. Ökningar av trafikflöden mindre än 250 f/dygn är i praktiken irrelevanta då de naturliga variationerna i trafikflödet på grund av t ex väder är större än den beräknade medeltrafikökningen. Detta innebär att trafikökningen inte kommer att gå att mäta och troligen inte heller kommer att kunna uppfattas av de boende.

På Södra Västkustvägen och Centrumgatan kommer det ske en viss minskning av trafikflödena. Detta kan förklaras med att det sker en viss omfördelning av trafiken då belastningen på vägen mot Lund ökar. Framför allt är det trafik från Bjärred som väljer en annan väg.

En utbyggnad av en ny trafikplats på E6, Lomma Södra, kommer inte nämnvärt att påverka vägvalet för den trafik som genereras i Lomma Hamn. Den enda skillnad som modellen visar är att trafiken från hamnen ökar från 300 till 400 fordon per dygn på Karstorsvägen (se figur 3).

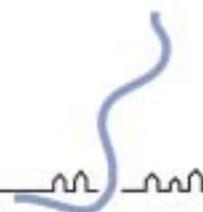
Övriga ökning av trafiken i jämförelse med figur 1 beror på omfördelning av dagens trafik.

Alternativ 1B

Då det är osäkert om hela hamnområdet kan byggas ut till bostadsområde har analyser gjorts av trafiken om endast de södra delarna byggs ut. Skillnaderna ligger i att



Figur 3. Beräknade trafikflöden i Lomma efter en fullständig utbyggnad av Lomma Hamn samt öppnandet av trafikplats Lomma Södra.



trafikallstringen blir något mindre, knappt 800 f/dygn färre, då det nordvästra bostadsområdet inte byggs. Någon förändring i gatunätet har inte antagits. Resultaten visar att skillnaderna i förhållande till när hela hamnområdet byggs ut är marginella. Förändringen i trafikflöden jämfört med då hela hamnen byggs ut är i storleksordningen 100 till 250 f/dygn förutom på Södra Västkustvägen söder om norra infarten till hamnområdet där förändringen är ca 600 f/dygn.

Alternativ 1C

I alternativ 1C sker en ytterligare minskning av antalet fordon rörelser per dag motsvarande minskningen mellan alternativ 1A och 1B.

Cirkulationsplats på Hamntorget

För att minimera risken för smittrafik genom hamnområdet har det föreslagits att en cirkulationsplats anläggs på Hamntorget i korsningen Centrumgatan och Vinstorpsvägen. Cirkulationsplatsen kommer att utformas så att kollektivtrafiken kan passera rakt genom för att minimera antalet oönskade svängar medan den övriga trafiken kör på ett normalt vis. Den övriga trafiken kommer att lämna företräde då bussar ska passera.

Trafikmodellen visar att högst belastning i cirkulationsplatsen blir det när både hamnområdet och E6:ans trafikplats "Lomma Söder" är byggda. Kapacitetsberäkningar visar att belastningen under den värsta timman blir mellan 18 och 37 procent, vilket anses som en låg belastningsgrad. Det kan därför inte förväntas att framkomligheten i cirkulationsplatsen kommer att utgöra något problem.

Korsning Södra Västkustvägen/ Hamnallén

Den norra utfarten från Lomma Hamn mot Södra Västkustvägen ska utformas så att den medverkar till att biltrafiken till och från Lomma Hamn styrs genom denna korsning. Samtidigt ska det inte kännas naturligt att smita genom Lomma Hamn när man kör från Bjärred mot Lomma Centrum. Utfarten från Lomma Hamn mot öster görs "fri" utanför den signal som krävs för att klara bussutfarten och den övriga trafiken. Svängen in mot Lomma Hamn från Bjärred görs medvetet ganska "osynlig" för att inte leda in biltrafiken på Hamnallén.

Slutsatser för vägtrafiken vid en utbyggnad av Lomma Hamn

Det finns inga tecken på att utbyggnaden av hamnen kommer att innebära trafikproblem i Lomma tätort. Analysen visar att utbyggnaden ligger väl kopplad till det övergripande vägnätet (motorväg E6, väg 103) samt i nära anslutning till Lomma centrum.

För att ytterligare förstärka effekten av en ringa påverkan på trafiken är det en fördel om Hamntorget utformas så att det minimerar genomfartstrafik. Den cirkulationsplats som har föreslagits bidrar på ett positivt sätt till detta mål.

Viktigt är också att påpeka att trafiken på Strandvägen norr om Vinstorpsvägen kan förväntas minska något med en utbyggnad av hamnen. Anledningen till detta är en viss omfördelning av trafiken när Lundavägen ut mot E6 belastas ytterligare. Omfördelningen är dock spridd inom tätorten på ett sådant sätt att det inte går att peka



ut något särskilt stråk som kommer att drabbas på ett oacceptabelt sätt.

Risken för smittrafik genom hamnområdet är liten om gatan utformas som en bostadsgata med god framkomlighet för kollektivtrafiken. Detta innebär bl a att hållplatserna läggs ute i gatan så att bussen när den står vid hållplats hindrar bakomvarande trafik. Eventuellt krävs refuger vid hållplatserna så att omkörningar undviks.

Byggtrafiken måste redan från början organiseras så att den inte stör befintligt boende i området. Det är uteslutet att byggtrafiken använder befintlig fd järnvägsbro över Höjeå. Byggtrafiken måste hänvisas till infart via Södra Västkustvägen. Dagens infart via Brohusvägen går delvis genom bostadsbebyggelse. Den ökning av denna tunga trafiken som förväntas i samband med bygget kan inte accepteras i denna miljö. Det är således ett krav att Hamnallén på delen mellan Södra Västkustvägen och Sjögatan (nuvarande Eternitgatan) byggs ut innan byggverksamheten börjar. Dvs utbyggnaden ska ske innan man börjar riva befintliga byggnader och innan transporter av nytt marklager påbörjas.

Parkering

Den föreslagna planen bygger på att småhusen har parkering för två bilar per fastighet på egen tomt. För flerfamiljshus förutsätts en p-plats per 100 m² bostadsyta. Till detta kommer 0,2 gästparkeringar per hushåll som utformas som kantstensparkering. Parkeringen för flerfamiljshusen löses på olika sätt, t ex gemensamma parkeringar inom kvarteret eller samlade på parkeringstorg. Vid de kompakta kvarteren vid kajen byggs terrasser ovanpå parkeringarna.

Förutsättningarna ovan kan jämföras med de p-normer man använder vid nybyggnad i Lunds kommun; 0,8-1,0 (0,8 för stadskärna och ca 1,0 för ytterområde) p-platser per 100m² för flerfamiljshus och 2 p-platser för småhus med egen parkering. För småhus med gemensam parkering krävs 1,3 platser per småhus. I de angivna normerna ingår besöksparkering. Den föreslagna planen skulle därmed uppfylla behoven eftersom man här planerar för något fler platser.

Med 800 bostäder i området söder om Sjögatan (nuvarande Eternitgatan) behövs ca 160 kantstensparkeringar för gäster till de boende. Då ca 190 av de 800 hushållen består av småhus krävs 380 p-platser på tomterna till dessa fastigheter. Med antagande om ca 100 m² i genomsnitt per bostad i flerfamiljshus krävs totalt ca 600 parkeringar för dessa boende.

I Brohus och Västra Habo planeras enligt alternativ 1A och 1B ca 100 respektive 230 småhus. Parkeringsbehovet för dessa uppgår till ca 650 p-platser på tomterna samt ca 70 kantstensparkeringar för besökande.

Utöver bostäderna planeras drygt 10 000 m² andra lokaler i området söder om Sjögatan (nuvarande Eternitgatan) samt ett eventuellt konferenshotell på 15 000 m². Beroende på typ av verksamhet kommer samutnyttjande med bostadsparkeringar till flerfa-



miljshus och gästparkeringar att vara möjlig i olika omfattning. Med utgångspunkt i Lunds utarbetade p-normer skulle, utan samutnyttjande, konferenshotellet kräva ca 300 p-platser (med 20 platser/1000 m²) och övriga verksamheter 240 platser (med genomsnitt för normen för kontors- och butiksyta i halvcentralt läge på 18 respektive 30 p-platser/1000 m²).

Hamntorget är en särskilt viktig plats i Lomma. På ytan för det framtida Hamntorget finns i dag två större parkeringsplatser. Den som ligger söder om Vinstorpsvägen rymmer ca 80 personbilar och den norr om Vinstorpsvägen ca 30 personbilar. Den norra parkeringen är sällan belagd med mera än 10 bilar medan den södra oftast är full dagtid. Utnyttjandet av den norra parkeringen bedöms mest vara boende i närliggande fastigheter. Det aktuella kvarteret har 14 fastigheter varav 3 har möjlighet till parkering på tomtmark. Resterande 11 behöver externa parkeringsmöjligheter. I Bredgatan finns plats för ca 7 bilar längs denna västra sidan. Ytterligare ca 7 P-platser kan anordnas längs den nya delen av Strandvägen norr om Vinstorpsvägen.

De parkeringsplatser som idag finns på den södra parkeringen måste ersättas med nya parkeringar på den blivande torgytan på Hamntorget. Det krävs således att 80 "nya" platser skapas inom ramen för det nya torget. Enlig förslag kan hälften av behovet skapas i anslutning till Hamntorget. Resterande platser, främst för besökande till och anställda i, Kommunhuset föreslås 40 nya P-platser skapas längs Bredgatan och Storgatan.

De senaste åren har det givits möjlighet för badande att parkera på det gamla industriområdet i anslutning till silon. Denna ordning kommer att försvinna när bygget av hus påbörjas. Det är då naturligt att badparkeringen flyttar tillbaka till området söder om Fyrkantsdammen för att återetablera det "gamla" beteendet. Det är inte rekommendabelt att tillfälligt tillåta badparkering inom den södra delen av Lomma Hamn.

Gång- och cykeltrafik

För att GC-trafiken ska bli ett naturligt och konkurrenskraftigt alternativ vid resor till och från centrum är det av stor vikt att hamnområdet får en bekväm, gen och säker förbindelse söderut i riktning mot centrum. Ett led i detta är att anlägga separata GC-banor längs både den befintliga bron på Södra Västkustvägen och den nya bron vid Hamntorget. Vid Hamntorget ansluter GC-nätet som beskrivits i den fördjupade översiktsplanen för Lomma tätort. För att främja cykling vid rekreation anläggs också separata GC-banor längs båda sidorna om ån och även vid stranden och Strandfuret.

Gestaltningen av gaturummet i Lomma Hamn kommer att ske på sådant sätt att det ter sig naturligt för bilisterna att hålla låg hastighet. Detta innebär t ex relativt smala körytor för bilister. Eftersom biltrafiken längs lokalgatorna inom hamnen även kommer att vara mycket begränsad, kommer cyklisterna att på ett säkert sätt kunna färdas i blandtrafik. Längs alléerna, som är något mer trafikerade och kan förväntas få något högre hastigheter, anläggs dock separata gång- och cykelbanor. För att bidra till ökad trafiksäkerhet



utformas dessa som enkelriktade cykelbanor på båda sidor om gatorna.

Kollektivtrafik

Lomma Hamn ligger längs ett av Skånetrafikens prioriterade kollektivtrafikstråk nämligen Malmö - Löddeköpinge. I prioriteringen ingår att skapa en attraktiv busstrafik genom att minska störningar från biltrafiken. Detta görs genom att bussarna ges en ökad framkomlighet med hjälp av bussvägar, busskörfält och raka körvägar.

I Lomma Hamn kan dessa förutsättningar relativt lätt fullföljas då området i dag är obebyggt. Kravet på stadsmässighet och småskalighet har gjort att det från stadsbyggnadsperspektiv varit svårt att skapa en ren bussväg genom området. Hamnallén utformas dock som en gata där kollektivtrafiken prioriteras. Vilket innebär att körbanan är minst 7 meter bred och att hållplatser byggs ut i gatan. P-platser längs gatan görs minst 2,5 meter breda och delas så att två platser á 5 meter läggs ihop följda av en, minst 2 meter lång, lucka till nästa par av p-platser.

Anslutningen i norr görs med en bussgata som leder direkt från Södra Västkustvägen till Hamnallén. Bussar som är på väg mot Bjärred prioriteras med en signal som stoppar biltrafiken på Södra Västkustvägen.

I cirkulationsplatsen vid Hamntorget byggs en bussbana för åtminstone bussar på väg mot Malmö för rak anslutning från bron mot Vinstorpsvägen.

Hållplatser förläggs vid Hamntorget, vid det nya torget i Lomma Hamn samt på Södra Västkustvägen i anslutning till badparkeringen.

Genom Lomma Hamn ska det i en framtid kunna bli en stadsbana (spårväg) för kollektivtrafiken. Stadsbanans geometri styrs av minimiradier för fordonen, önskad körhastighet och komfort för resenären. Spåret ligger i gata varför det inte är möjligt med rälsförhöjning (dosering) av banan. Detta medför att kurvradierna blir större än om spåret legat på egen banvall. För resenärens bekvämlighet krävs en minimiradie på 120 meter för 30 km/h och 200 meter för 40 km/h. I anslutning till hållplatsen mitt i Lomma Hamn-området (torget) kan en hastighet på 20 km/h accepteras. En radie på 70 meter har valts på denna plats eftersom det klarar ett hållplatsläge (40 meter långt) mitt på torget. Hållplats i kurva är inte acceptabelt.

En framtida spårväg ställer krav på att det inte finns ledningar i gatan som hindrar ett spårbygge och uppsättning av luftledningsstolpar. För bästa estetiska intryck kan luftledningsstolpar placeras i linje med alléträden. Ledningar får inte ligga närmre än 2 meter från stolpfundament (djup 1,5 till 2,5 meter) och spårrområde i gatan.



Hälsa och säkerhet

Verksamhetshistorik

Under ca 250 år har man grävt upp lera och slagit tegel i Lomma. Den första lertakten godkändes redan 1682 av Karl XI. I början var det ett hårt arbete där leran grävdes ut för hand och sköts på skottkärra fram till tegelfabriken för bränning. Tegelbruksindustrin har lämnat tydliga spår efter sig i form av lergravar.

I mitten av 1800-talet började cement inta sin plats som vår tids dominerande byggmaterial. Cement består av bland annat lera och kalk. Tillgången på lera var mycket god i Lomma och därför startade Skånska Cement Aktiebolaget 1872 Sveriges första cementfabrik i Lomma hamn. Kalken till cementen fraktades med pråm från kalkbrottet i Limhamn. För att komma närmare den tunga kalkstenen anlades några år senare en ny cementfabrik invid kalkbrottet. Produktionen av cement flyttades dit och fabriken i Lomma lades ner 1905.

Skånska Cement AB startade 1904 Lomma kalksandstensfabrik. Det blev aldrig någon stor efterfrågan på kalksandstenen och fabriken lades ner på slutet av 1920-talet.

År 1927 startades eternittillverkning i Cementbolagets gamla lokaler. Produktionen upphörde 1977, men spåren finns ännu kvar i marklagren. Verksamheten har varit omfattande. Eternit är en blandning av cement och asbest och används bland annat i byggplattor för tak och väggar. Asbest är en grupp fiberformade mineraler där varje fiber inte är mer än en tusendels millimeter i diameter, men håller ändå för stora påfrestningar, är brandhämmande och isolerande. Asbest var ett stort arbetsmiljöproblem vid tillverkningen av eternit.

Efter 1977 har i Lomma hamn funnits små och större industrier, uthyrningsverksamhet, båtuppläggningsplats mm.

Lomma kommun, Malmö stads renhållningsverk och SYSAV har utnyttjat lergravarna inom östra och norra delen av västra Haboområdet för deponering av avfall främst hushållsavfall, från slutet av sextioalet till mitten av sjuttioalet. Lergravarna i den södra delen av västra Haboområdet har utnyttjats av bl a Eternitbolaget för deponering av asbestcementslam, byggavfall mm.

Befintlig industriverksamhet

Förutsättningar

Inom Lomma hamn finns idag ett 30-tal företag. Företagens verksamhetsområden spänner över flera branscher, men utgörs huvudsakligen av olika typer av serviceverksamheter. Flertalet av företagen finns i Eternitbolagets tidigare lokaler. Den östra



delen av Hamnområdet upptas av Skanskas vägstation. Några av företagen är specifikt knutna till hamnverksamhet och fiske t ex. varv och dykservice.

Exempel på företag och deras verksamhetsinriktning:

A Lindskogs Transport AB	Transport och logistik
Bayer AB	Packning av konstgödning, lager
Bewete AB	Båtreparation, varv
Bonfiglioli Skandinavien AB	Försäljning av snäckväxlar, kuggväxlar, planetväxlar och elmotorer
Fiskboden i Lomma HB	Fiskförsäljning, servering
Hemglass Försäljning AB	Fryslager
IAK Lagersystem AB	Tillverkning av lagerhyllsystem
Skanska Sverige AB VTC-Syd	Vägstation, laboratorium

Konsekvenser

Nollalternativ

Ingen förändring gentemot nuläget.

Alternativ 1A, 1B och 1C

Eternitbolagets gamla lokaler, med undantag för kontoret, samt vägstationen försvinner och dessa företag får finna nya lokaler. Varvet och lokalerna för fiskets verksamhet bibehålls. Varvet och yrkesfisket är väsentliga inslag i hamnlivet idag och så även framtiden. Bostadsbebyggelsen anpassas till deras villkor.

I den kommande bebyggelsen finns möjligheter att etablera mindre verksamheter inom handel, kontor mm.

Markföroreningar och saneringsbehov

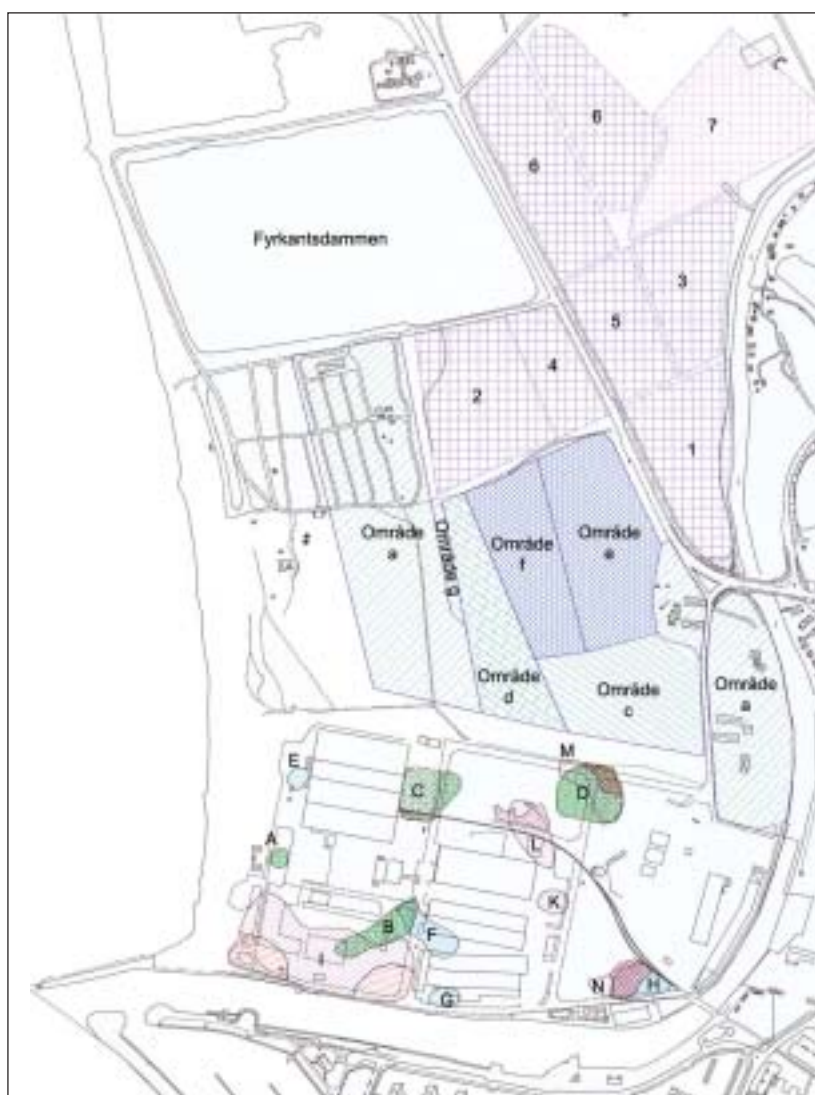
Förutsättningar

Inom planområdet har bedrivits industriverksamhet (söder om nuvarande Eternitgatan) och deponering av avfall i tidigare lertäkter (Haboområdet). Från industriverksamheten har uppstått markföroreningar och utfyllnad av eternit (asbestcement). I deponerings-områdena har deponerats avfall av skilda slag och i olika omfattning, se figur 1. I område 1-6 har deponerats malet hushållsavfall, rötslam och i område 5 även trädgårdsavfall. Verksamhetsutövare har varit Malmö Stads renhållningsverk och SYSAV. Område 7 har utnyttjats av Lomma kommun för deponering av industri- och hushållsavfall med förekomst av olja, skrotbilar och vitvaror.

I område a, c-g förekommer följande:

Område a Naturligt lagrad jord

Område c	Byggnads- och eternitavfall
Område d	Asbestcementslam
Område e	Vatten, illegal tippning
Område f	Organisk jord och illegal tippning
Område g	Vatten



Figur 1. Samlingsbild över avfallsdeponering inom Haboområdet samt markföreningar inom Lomma hamn

Inom planområdet har utförts flera miljöundersökningar. Resultaten sammanfattas kortfattat som följer. De gjorda undersökningarna måste kompletteras för att bl a. klarlägga föroreningarnas omfattning t.ex storleken på metangasbildningen.

Förorening av grundvatten i hamnområdet

Föroreningpåverkan i grundvattnet i den norra gränsen av undersökningsområdet är måttlig till stor med avseende på bly och kvicksilver. Orsaken till detta är troligtvis utlakning av dessa ämnen i de förorenade markområdena inom undersökningsområdet och/eller i de gamla avfallsupplagen norr om undersökningsområdet.



Anmärkningsvärt är de höga uppmätta arsenikhalterna i fyra grundvattenprov inom mellersta delen av industriområdet. Arsenikhalter i jord har endast påvisats i enstaka jordprov från slaggområden med en liten till måttlig föroreningsgrad.

Med undantag av hög halt av petroleumkolväten i den södra delen av den mellersta delen av industriområdet har inga anmärkningsvärda halter av organiska ämnen påvisats.

Metallförorenade områden i hamnområdet, se figur 1

I den västra delen av industriområdet (M) finns ett mindre område som är förorenat av zink i ytliga jordlager ner till ca 0,5 meter under markytan.

I den sydvästra delen av mellersta delen av industriområdet (B) finns ett område där de ytliga jordlagren, till ca 0,5 meter under markytan, är metallförorenad med avseende på zink kadmium, bly, koppar och arsenik. De förorenade massor är även till viss del oljeförorenade och innehåller eternitfyllning.

I den nordvästra delen av mellersta delen av industriområdet (C) finns ett område som är metallförorenat (zink, bly, koppar, kadmium och arsenik) ner till ca 2 meter under markytan varav ca 1 m utgörs av slagg. Föroreningsdjupet i den östra delen når ca 0,5 meter under markytan.

I den nordöstra delen av mellersta delen av industriområdet (D) finns ett område med där de ytliga jordlagerna, ner till ca 0,5 meter under markytan, är förorenade av zink, nickel och koppar. De förorenade massor innehåller även eternitfyllning.

Oljeförorenade områden i hamnområdet

I den nordvästra delen av industriområdet (E) finns oljeförorenad jord på nivån ca 1 meter under markytan. Förorenat jordlager bedöms till 0,5-1 m tjockt.

I den mittersta delen av mellersta delen av industriområdet (F) finns ett tydligt oljeförorenat område från markytan ner till ca 2 meter under markytan. Det kan inte utslutas att föroreningsutbredningen även omfattar mark under befintliga byggnader. Högst föroreningsgrad är på nivån kring grundvattenytan.

I den södra delen av mellersta delen av industriområdet (G) finns ett tydligt oljeförorenat område från ca 1 meter under markytan ner till ca 2 meter under markytan. Det kan inte utslutas att föroreningsutbredningen även omfattar mark under befintlig byggnad. Högst föroreningsgrad på nivån kring grundvattenytan.

I den sydöstra delen av industriområdet (H) finns ett "diffust" oljeförorenat område, troligen p g a förorenade utfyllnadsmassor. Föroreningsdjupet bedöms från ca 1 meter under markytan till ca 5 meter djup.

Områden med eternitfyllning

I den sydvästra delen av industriområdet (I) finns ett stort område med eternitfyllning som börjar mellan markytan och ca 0,5 meter under markytan. Mäktigheten på eterni-



tutfyllnaden är för stora delar av området ca 0,5 meter och ca 1 meter i den östra och västra delen av området. En del av eternitutfyllnaden är metallförorenad.

I den norra delen av den mellersta delen av industriområdet finns tre områden (K,L,M) med eternitutfyllnad. Mäktigheten av utfyllnaderna är 0,5-1,5 m. I det nordöstra området är utfyllnaden även metallförorenad.

I den sydöstra delen av industriområdet (N) finns från ca 1 meter under markytan en 2-4 meter tjock eternitutfyllnad. Större delen av eternitutfyllnaden är oljeförorenad.

Totala volymer av förorenade massor och eternit i hamnområdet

I tabellen nedan framgår uppskattade volymer av förorenade massor som överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM) och eternitfyllning samt kombination av dessa inom hela undersökningsområdet.

<i>Föroreningstyp/eternitutfyllnad</i>	<i>Uppskattad volym m³</i>
Metaller	9 200
Olja	16 350
Eternit	15 600
Metaller + Eternit	2 050
Olja + Eternit	3 900
Metaller + Olja	300

Förorening av yt- och grundvatten i Haboområdet

Inom Haboområdet har genomförts ett flertal undersökningar. De mest omfattande vattenanalyserna på grundvatten, lakvatten och ytvatten i anslutning till deponiområdet har utförts i samband med J&W:s utredningar 1999 samt 2000/2001. Analyserna omfattar fysikalisk-kemiska och bakteriologiska analyser, organiska ämnen och flyktiga organiska föroreningar samt metaller. Många av proverna representerar enbart lakvatten eftersom provtagningspunkterna är belägna i eller omedelbart intill deponin för hushållsavfall

Resultaten av analyser på grundvattnet/lakvattnet i deponiområdet är inte särskilt anmärkningsvärda ifråga om föroreningshalter. Att analyserna i några fall visar höga halter syreförbrukande ämnen, närsalter mm är inte förvånande eftersom analyserna i dessa fall representerar ett lakvatten. Generellt sett visar analyserna förhållandevis lågt föroreningsinnehåll i förhållande till ett lak/grundvatten under en konventionell deponi.

Sammanfattningsvis visar således de av J&W genomförda analyserna på ringa innehåll av föroreningar i grundvattnet/lakvattnet.

Länsstyrelsen i Skåne har i sin ansvarsutredning, som lämnats till parterna för yttrande, redovisat den principiella inställningen till ansvarsfrågan men funnit att det underlag som presenterats inte är tillräckligt för att frågan skall kunna avgöras.

Länsstyrelsen framhåller också, att innan åtgärder beslutas, bör ytterligare utredningar genomföras för att fastställa föroreningsspridningen från området. Utredningarna bör innefatta en fördjupad riskbedömning där både föroreningsspridningens omfattning

samt dess påverkan på människors hälsa och miljön framgår. Utifrån vad som framkommer i riskbedömningen bör utredningen föreslå motiverade åtgärder som kan komma ifråga samt kostnader för dessa. Den riskreducering som kan förväntas uppnås med avseende på människors hälsa och på miljön bör också redovisas”.

Länsstyrelsen anser att de tidigare verksamhetsansvariga, Lomma kommun, Malmö Stad, SYSAV, Heidelberg Cement Northern Europe AB och Sydåtervinning AB samt nuvarande fastighetsägare CA Fastigheter AB, solidariskt bör närmare utreda behovet av åtgärder.

De tidigare verksamhetsutövarna och nuvarande fastighetsägaren har uppdragit åt SWECO VIAK att bedöma huruvida förhållandena vid Habo deponiområde är sådana att åtgärder bör vidtas och göra en översiktlig värdering av möjliga åtgärder samt dessas effekter och konsekvenser.

Utredningen har gett följande resultat. Deponiområdet, som ligger på båda sidor om Västkustvägen norr om Höjeå, kan grovt delas i två delar. Dels finns en deponi för hushållsavfall öster om Västkustvägen och söder om Fyrkantdammen, dels finns en deponi för i huvudsak inert avfall, såsom schaktmassor, muddermassor, rivningsavfall o.d. väster om Västkustvägen. I utredningen, som är baserad på många tidigare utredningar samt kompletterande undersökningar och analyser under hösten 2003, konstateras att, med nuvarande användning av de aktuella områdena, riskerna för hälsa och miljö idag är små, och betydligt mindre nu än när deponeringarna upphörde och avslutades.

Det sker ett visst utläckage av vatten från deponiområdet till främst Höjeå och Fyrkantdammen. Vattnet innehåller föroreningar i form av främst organiskt material och närsalter men mängderna är mycket små i förhållande till vad som följer med ån från områden uppströms. Grundvattenflödet mot söder och hamnområdet är ringa.

Eftersom det finns organiskt material i det avfall som har deponerats bildas det i området metangas som läcker ut till luften. Gasbildningen i en deponi är som störst i början och avklingar snabbt med åren. Huvuddelen av den möjliga gasbildningen i området har därför redan skett. Metangasen är i sig inte hälsofarlig men kan utgöra en explosionsrisk om den ansamlas i täta utrymmen. Denna risk måste uppmärksammas om man skall utföra anläggningar i området.

Att vidta åtgärder för att samla upp lakvattnet för behandling eller förbränna metangasen bedöms varken vara nödvändigt eller rimligt. En tätare täckning över hushållsavfallet skulle visserligen kunna ge en viss reduktion av den redan nu låga årliga belastning med lakvatten på ån och Öresund men en sådan åtgärd kan, med hänsyn till förhållandena, inte anses motiverad. Kvarvarande gasinnehåll i deponin är alltför ringa för att motivera förbränning eller annat omhändertagande.

Vid en förändrad markanvändning kan det uppstå ett behov av ökad täckning främst inom området för inert avfall där en exploatering kan vara möjlig. Även vid nuvarande användningssätt bör avfallsmassorna vara täckta med ren jord, vilket de inte är till alla

delar. Deponiområdet med hushållsavfall bör inte bebyggas utan föreslås användas som naturområde för fritid och rekreation.

Länsstyrelsen i Skåne har inte än fattat något beslut i ansvarsfrågan.

Konsekvenser

Lomma hamn och delar av Haboområdet planeras utnyttjas för bostadsbebyggelse. Detta medför högre krav på markens kvalitet än om den används för dagens ändamål. Naturvårdsverket har utarbetat riktvärden för förorenad mark gällande tre typer av markanvändning. De högsta kraven ställs på skänslig markanvändning som innefattar bland annat bostadsbebyggelse. För ett bostadsområde syftar riktvärdena främst till att förhindra att människor exponeras för föroreningar, varvid följande exponeringsvägar kan vara tänkbara:

- inandning av jordpartiklar och gas
- intag av jord
- intag av vatten
- jord respektive vatten kommer i kontakt med eller upptas genom huden

För att minimera risken för exponering bör bland annat följande punkter beaktas:

Jordlager i direkt anslutning till icke hårdgjorda markytor får inte innehålla föroreningar i skadliga halter.

-Jordlager och grundvatten som förekommer i anslutning till byggnadskroppar får inte innehålla föroreningar i halter som kan medföra påverkan inne i byggnaderna.

-Jordlager och grundvatten i vegetationszoner får inte innehålla föroreningar som kan tas upp av vegetationen i sådan omfattning att de därvid kan utgöra en exponeringsrisk.

-Till bostadsbebyggelsen inflydande grundvatten får inte innehålla föroreningar i sådana halter att en påverkan och exponering enligt ovanstående punkter kan befaras.

För att uppfylla ovanstående behöver särskilda åtgärder vidtas. Omfattning av åtgärderna är beroende av vilka halter av förekommande föroreningar, som kan accepteras i jordlagren och grundvattnet inom de aktuella områdena. Bland de åtgärder som kan bli aktuella är täckning av föroreningarna med nya jordmassor, behandling på plats eller urgrävning och borttransport från området. Rent allmänt bör man inte låsa fast tekniska lösningar eller föreskriva att vissa specifika åtgärder ska gälla generellt för ett område som Lomma hamn, med så många olika delområden med olika förutsättningar och som ska utvecklas under en lång tid, 10-15 år.

Det förorenade ytvattnet inom Habo deponiområde och föroreningsspridning via grundvattnet till omgivningen utgör små miljö- och hälsorisker. För att ytterligare minimera föroreningpåverkan på omgivningen ges förslag på åtgärder. ***Dessa åtgärder kan behöva göras oavsett om en exploatering sker av Lomma hamn och Haboområdet eller ej.***

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att ingen förändring sker inom planområdet.



Markföroreningar av betydande omfattning har påträffats inom delar av Lomma hamn. Dessa föroreningar har dock inte bedömts medföra något behov av omedelbara åtgärder.

Det förorenade ytvattnet inom Habo deponiområde och föroreningsspridning via grundvattnet till omgivningen utgör små miljö- och hälsorisker. För att ytterligare minimera föroreningpåverkan på omgivningen ges förslag på åtgärder. **Dessa åtgärder kan behöva göras oavsett om en exploatering sker av Lomma hamn och Haboområdet eller ej.**

Alternativ 1A

När Lomma hamn och delar av Haboområdet utnyttjas för bostadsbebyggelse blir kraven på markens kvalitet högre än om den används för nuvarande ändamål. Inom Lomma hamnområde kommer olje- och metallföroreningar samt eternitavfall saneras på lämpligaste sätt. Det krävs dock att kompletterande undersökningar med fördjupade riskbedömningar görs samt att platsspecifika riktvärden tas fram.

För Haboområdet krävs att de nödvändiga åtgärderna i nollalternativet genomförs samt att ytterligare åtgärder vidtas för att säkerställa att bostäderna inte drabbas av metangasbildningen i deponierna. För att avgöra vilka åtgärder som skall genomföras krävs kompletterande undersökningar bl.a. vad gäller gasproduktion.

Alternativ 1B

I alternativ 1B kommer inga bostäder att uppföras inom planeringstiden i den södra delen undantaget Brohusområdet av det västra deponiområdet. De ytterligare åtgärder som krävs för att säkerställa att bostäderna inte drabbas av metangasbildningen i deponierna, blir inte nödvändiga.

Alternativ 1C

I alternativ 1C uppförs inga bostäder inom planeringstiden norr om Sjögatan (nuvarande Eternitgatan). De ytterligare åtgärder som krävs för att säkerställa att bostäderna inte drabbas av metangasbildningen i deponierna, blir inte nödvändiga.

Översvämningrisk

Förutsättningar

Kajen och området närmast ån har idag en nivå om knappt +2 m. Marken höjer sig sedan inåt i området. Vid ett högvattenstånd som den 26 december 1902 på 2,06 m över normalvattenståndet skulle stora delar av Hamnområdet vara översvämmat.

Beräknat högsta högvattenstånd baserat på observationer under perioden 1937-2001 är 1,25 m över medelvattenståndet. Uppmätta högvattenstånd är 26/12 1902 2,06m , dec 1958 1,1m och feb 1999 1,0 m över medelvattenståndet. Mätningarna av vattens-



tånden är gjorda i den inre delen av hamnen varför eventuella dämningseffekter i Höje å är inkluderade.

En sammanställning av tillgängliga resultat av olika scenarier för höjning av vattenståndet i haven till följd av klimatförändringen, ger ett medelresultat för höjning av vattenståndet med ca 50 cm på 100 års sikt. Resultatet från olika simuleringar har en spridning på 9-88 cm.

Med utgångspunkt från nuvarande kunskaper bedöms en lägsta markhöjd inom bostadsområdena på +2,5 m vara tillräcklig för att undvika översvämningar med allvarliga konsekvenser.

Konsekvenser

Nollalternativ

Risk för översvämning föreligger inom låglänta delar av industriområdet.

Alternativ 1A, 1B och 1C

Risken för översvämning av bostadsområdena inom en 100-årsperiod bedöms som mindre sannolik.

Luftföroreningar

Utbyggnaden av Lomma Hamn kommer att innebära att trafiken inom området såväl som på intilliggande gator ökar. Detta medför i sin tur att också att emissionerna från trafiken ökar. Störst är naturligtvis ökningarna inom Lomma Hamn (ökning på 50 % vid södra bron och 200 % vid norra bron), men även på Södra Västkustvägen öster om Brohusvägen samt på infarten från Lund; väg 905, (ökning på 30-40 %). Söderut är påverkan betydligt mindre; 5-10 % ökning på Centrumgatan, Karstorpsvägen och Vinstorpsvägen. Trots bristen på mätningar/beräkningar av halterna i Lomma idag bedöms inte utbyggnaden medföra att miljökvalitetsnormen kommer att överskridas. Detta eftersom överskridanden i första hand är ett problem i våra storstäder vid stor trafikmängd i kombination med slutna gaturum med höga byggnader på båda sidor om gatan.

Buller

Bullerberäkningar har genomförts i Hamnallén mot norr (norr om torget), vid bostäderna längs den nya bron och längs Sjögatan (nuv Eternitgatan). Beräkningarna bygger på att trafikmängden är ca 2000 f/mvd vid Allén, 2200 f/mvd vid den nya bron och 2400 f/mvd vid Sjögatan. Andelen tung trafik har idag uppmätts till hela 17 %. Eftersom den nya bebyggelsen i huvudsak kommer att bestå av bostäder, och därmed den nya trafiken i huvudsak utgörs av personbilar, antas andelen tung trafik sjunka till ca 10 % (normalvärde för denna typ av gator) efter utbyggnaden. Hastigheten förutsätts vara 50 km/h. Vi har även analyserat med hastighet 30 km/h vilket inte påverkar resultatet. I tabellen nedan visas vilka ljudnivåer som uppstår vid 50 km/h:



Plats	Ljudnivå vid fasad (frifältsvärden, dBA)		Ljudnivå uteplats (dBA)		Krav på ljud- isolering (dBA)	Krav på plank
	Ekv	Max	Ekv	Max		
Hamnallén	57	79	57	76	33	1,8m
Bron	62	87			42	
Sjög N fas.	59	79	59	77	34	1,9m
Sjög S fas.	60	83			38	
Riktvärde	55		55	70		

Som framgår av tabellen krävs att fasaden vid bron får extremt bra ljudisolerande förmåga för att riktvärdena inomhus ska klaras. Även övriga fastigheter måste få hög ljudisolerande förmåga. Vid Hamnalléns västra sida och Sjögatans (nuv Eternitgatan) norra sida finns uteplatser. För att dessa ska klara riktvärdena krävs knappt 2 m höga bullerplank. Alternativt får uteplatsen räknas ligga i ett läge där byggnader hindrar buller från gatan. Resultatet innebär att hela tomten inte kan användas som uteplats.

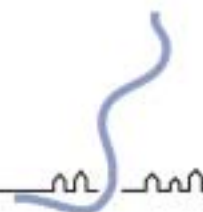
Riktvärdet på 55 dBA utanför fasad kommer att överskridas för samtliga studerade fastigheter. För att minimera störningarna för de boende bör planlösningarna därför utformas så att sovrum i största möjliga mån förläggs i den del av fastigheterna som vetter bort från bron/gatan.

Vid en utbyggnad av spårtrafik genom Lomma Hamn måste senaste byggteknik användas för att minimera buller och vibrationer från fordonen. Detta görs genom att spåren läggs på en gummimatta som isolerar såväl buller som vibrationer från omkringliggande mark.

Den tänkta busstrafiken längs Lommabukten innebär en avgång var 20:e minut per riktning i högtrafik. Detta innebär att sex bussar per timma kommer att passera genom Lomma Hamn. Beräkningar visar att bullernivån med busstrafik blir något högre än utan busstrafik. Varken ekvivalentnivån eller maxnivån är dock av en sådan storlek att det skulle innebära några problem att uppnå tillräcklig bullerisolering. Fönsterisoleringen måste uppgå till minst 34 dBA. Den i framtiden tillkommande spårtrafiken kommer att bullra mindre än den förväntade busstrafiken varför den inte kommer att utgöra något ytterligare problem.

Fall	Trafik f/d	Andel buss	Ekvivalentnivå	Maxnivå
Total trafik	2200	5 %	57	79
Enbart biltrafik	2100	0 %	56	71
Enbart buss	108	100 %	50	79
Enbart spårväg	108	100 %	47	72

Riktvärden inomhus är för ekvivalentnivån är 30 dBA och 55 dBA utomhus vid fasad, medan riktvärdet för maximalnivån är 45 dBA inne nattetid och 70 dBA på uteplats. Några uteplatser finns inte som vänder sig mot Habo allé varför riktvärdena för utemiljön inte utgör något problem i detta fall.



Farligt gods

Förutsättningar

Mängden farligt gods som transporteras till Lomma hamn är mindre kvantiteter och utgörs i huvudsak av drivmedel och lösningsmedel. I enlighet med information från räddningstjänsten har omfattningen liten riskfaktor.

Konsekvenser

Nollalternativ

Nollalternativet innebär ingen förändring av risknivåerna i förhållande till nuläget.

Alternativ 1A, 1B och 1C

Transport av farligt gods till området kommer i princip att upphöra.

Framkomlighet för räddningsfordon

För infart med större fordon såsom flyttbussar, sopbilar och brandkår måste infarten i varje gata ha en bredd på minst 8 meter mellan fasader om infarten kräver sväng av fordonet. Gatubredden i övrigt bör vara minst 5 meter mellan fasader. Detta ger ett utrymme på ca 1,25 meter på var sida av fordonet. Större fordon kräver vid 10 meters svängradie en svepyta på ca 6 meter.

Detta är av största intresse för Räddningstjänsten. Deras fordon är stora och kräver därför stort utrymme i kurvor. Enligt Boverkets föreskrifter BBR 10 (senast ändrad i BFS 2002:19) står följande att läsa i kapitel 5:94 "Åtkomlighet för räddningstjänsten":

"Om gatunätet eller motsvarande inte ger åtkomlighet för räddningstjänstens fordon i samband med utrymning och släckinsats, skall en särskild körväg (räddningsväg) ordnas. Denna skall vara skyltad eller ha uppställningsplatser som rymmer erforderliga fordon. (BFS 1995:17)

Råd: Om utrymning förutsätts ske med maskinstege eller hävare, bör avståndet från gatan eller räddningsvägen till husväggen vara högst 9,0 m. (BFS 1995:17)"

Råden ovan förtydligas i Brandskyddshandboken där det står att brandbil skall kunna komma fram till ett avstånd av 50 meter från ytterdörr om bärbar utrustning kan användas. Bärbar stege når maximalt 11 meter i höjd. Om detta inte kan uppfyllas skall brandväg anordnas med en minimibredd på 3 meter, axeltryck 100 kN och en fri höjd 4 meter.

I fallet Lomma Hamn innebär detta att i princip alla nord-syd gående gator måste vara tillgängliga för räddningstjänstens största fordon. Det kan även innebära att vissa andra gränder måste vara tillgängliga för räddningstjänsten. I princip måste samtliga berörda korsningar designas för att klara dessa krav. Avståndet mellan fasader eller an-



dra hinder i gaturummet bör, för räddningstjänstens arbete, vara minst 6,6 meter. Detta baseras på fordonsbredden 2,6 meter och arbetsyta på var sida om fordonet på 2 meter.

Baserat på resonemangen ovan rekommenderas följande nät, se figur 4, för räddningsvägar (körbara med större brandbil) för Lomma Hamn.



Figur 4. Rekommenderade räddningsvägar i Lomma Hamn



Teknisk försörjning

Med teknisk försörjning avses markarbeten (gator, torg, park), va-ledningar, kajer och broar samt ledningar för fjärrvärme och el.

VA-system

Förutsättningar

Skulle hela det befintliga ledningssystemet utnyttjas skulle komplexiteten i projektet öka och innebära en risktagning då faran för läckor och haveri blir större i framtiden. Problemen vid reparationer av befintliga ledningar blir stora om schaktning måste utföras i områden med asbest kring ledningarna. Vidare ligger där en potentiell risk för att oönskade ämnen kommer in i vattenledningarna om de ligger i mark som är förorenad. Befintlig asbestcementledning tål dessutom mycket dåligt vibrationer från byggnation och är därför extra känsliga. Det man vet om ledningarna idag är att de med något undantag är i dåligt skick. Vidare påverkar befintliga ledningar ny verksamhet såväl i som ovan mark då hänsyn måste tas till deras lägen. Ett nytt VA-system kan också förläggas grundare än befintligt. I vissa fall kan eventuellt befintligt ledningsnät utnyttjas tillfälligt.

Minsta möjliga schaktning vid ledningsbyggande kommer att eftersträvas för att minska risken för kontakt med förorenade massor. Då höjdskillnaderna är små samtidigt som man skall försöka undvika att komma ned i befintlig mark mer än nödvändigt föreslås ledningarna läggas så grunt som möjligt och med minsta möjliga fall. Detta kommer att medföra ett ökat behov av spolning av framförallt spillvattenledningen. På några ställen kan det vara lämpligt att ledningarna isoleras med isolerplatta.

För att undvika schaktning i förorenade massor kan styrd borring utföras. Detta är lämpligast vid längre sträckor utan servisledningar.

Konsekvenser

Nollalternativ

Då ledningsnäten i området till stor del består av äldre ledningar finns det anledning att hysa en oro över dess kondition även om inte utbyggnad sker. Det finns stor risk för läckor på vattenledningsnätet och stopp och haveri på dag- och spillvattenledningarna. Dagvattnet från gator och uppställningsplatser går idag direkt ut i recipienten utan någon sedimentering eller annan rening.

Alternativ 1A

Alla befintliga VA-ledningar kommer att slopas. Några av de befintliga ledningarna kommer att utnyttjas temporärt under utbyggnadstiden. De befintliga ledningarna som kommer att hamna under ny bebyggelse och gator kommer dessutom att rivs för att undvika framtida problem. För att minska behovet av schaktning kommer tryckning av



ledningarna att ske där så är lämpligt. För ledningarna inom området som skall övertäckas, norr om Sjögatan (nuvarande Eternitgatan), kommer att krävas dränering av ledningsgraven. Dräneringsvattnet får sedan pumpas upp till dagvattensystemet.

Dagvattenledningar

Dagvattnet kommer att ledas både på ytan, i flacka diken och i ledningar. Ambitionen är att dagvatten som kommer från gator, parkeringsplatser eller båtuppställningsplatsen skall passera någon form av damm eller magasin. Från båtuppställningsplatsen kommer dagvattnet också att passera en oljeavskiljare innan det når recipienten.

Ledningsgravarna för dagvatten (och spillvatten) kommer att kräva att schaktning i befintlig mark kommer att vara nödvändig. Sträckningarna av ledningarna har i möjligaste mån lagts för att undvika de områden som är besvärligast.

De allra flesta fastigheter kommer att kunna dräneras med självfall. Där höjden inte räcker får den enskilda fastighetens dräneringsvatten pumpas till dagvattensystemet.

Spillvattenledningar

Liksom för dagvattenledningarna har sträckningarna för ledningarna valts med omsorg för att minimera kontakten med kända föroreningar i marken. Dessa ledningar måste läggas djupare för att tillräckligt fall skall erhållas. Lutningen är vald till 0,3 % och det är ett absolut minimum. Kontinuerliga spolningar kommer att krävas för att få full funktion. Schakt kommer att behövas göras ned i befintlig mark på vissa ställen.

Frågan kring LPS-system (tryckavloppssystem) har diskuterats. Ett sådant system skulle innebära att schaktdjupet skulle kunna minska avsevärt då det i ett sådant fall blir den grundare dagvattenledningen som i första hand kommer att styra schaktdjupet. För området som skall övertäckas med tätningmassor (norr om Sjögatan) skulle vinsten vara mycket stor med att välja ett LPS-system då det skulle vara möjligt att ligga grundare och i det material som ligger ovanför tätningmassorna. Med ett traditionellt system måste det göras nedsänkningar i tätskiktet. Dessutom skulle problemen med att dränera ledningsgraven försvinna om spillvattenledningarna läggs ytligare.

Den nya bebyggelsen medför en ökad belastning på kommunens ledningsnät för spillvatten och pumpstationen nedströms Lomma Hamn. Pågående utredning angående dessa förhållanden, hos Tekniska förvaltningen, tar hänsyn till all framtida nybyggnation enligt fördjupad översiktsplan, varav Lomma Hamns bebyggelse utgör en betydande del.

Vattenledningar

Vattenledningarna följer spillvattenledningarna och enda kravet för dem är att de ligger frostfritt, ca 1,3 m under marknivå, eller isoleras. De påverkar därför inte behovet av schaktning.

Avloppspumpstationer

Extra pumpstationer har lagts in för att minska djupet på ledningsgravarna och därmed behovet av djup schaktning. Utformningen av pumpstationerna kommer att anpassas



till den omkringliggande bebyggelsen. Vi bedömer inte risken för spridning av oangenäm doft som stor, men skulle problem uppstå är de inte svåra att lösa. Normalt görs inga extra åtgärder på pumpstationer.

Kanalen

Mesta möjliga dräneringsvatten förs till kanalen. En del dagvatten som inte härrör från gator kommer också att avledas hit.

För att säkerställa omsättningen i kanalen läggs ett rör i den västra kanten. Röret dras en bit ut i Höje å och kommer genom hastigheten på vattnet i ån suga ut vattnet i kanalen. Om effekten inte blir tillräcklig kan en dränkbar pump kopplas till ledningen. Förslagsvis förses kanalen med någon form av vattenkonst som också kommer att påverka vattenomsättningen positivt. Arbeten med iordningsställande av gator, gångytor, strandområden och parkmark utförs inte.

Alternativ 1B och 1C

Dessa alternativ medför att de stora VA-tekniska problemen med området som skall övertäckas norr om Eternitgatan inte blir aktuella, se ovan. I detta område kommer ledningsgraven ligga nedsänkt i tätskiktet. Detta trots att två extra pumpstationer föreslås för att hålla ledningsdjupet nere. Ledningsgraven måste dräneras och dräneringsvattnet pumpas upp till dagvattenledningen på tre ställen enligt förslaget.

Även i alternativ 1B bör dock alternativa lösningar, t ex LPS-system, studeras innan genomförande sker.

Markarbeten

Förutsättningar

Inom området anläggs nya gator, torg och parker. Inget av befintliga anläggningar kommer att bibehållas utan helt ny infrastruktur byggs. Gatornas sektioner är anpassade till områdets småskalighet. Nya torg anläggs där den huvudsakliga beläggningen är storgatsten.

Eftersom den befintliga båtuppläggningsplatsen tages i anspråk för bebyggelse kommer ny upplagsplats att byggas i områdets nordöstra del. Likaså anläggs i områdets norra del en större parkering för besökande till stranden.

Konsekvenser

Nollalternativ

Miljöåtgärder utförs för att förhindra läckage från Habodeponierna. Åtgärder som krävs är täckning av områdena samt dränerande diken och tätskärm. Det nuvarande industriområdet kommer även fortsättningsvis att vara industriområde. Ytterligare arbeten med iordningsställande av gator, gångytor, strandområden och parkmark utförs inte.



Alternativ 1A

Rivningsarbeten

I huvudsak alla byggnader kommer att rivas. Undantag är fd kontorsbyggnaden från Eternitfabriken samt bostäder utefter Brohusvägen, Oscars varv (fd torklada för tegel), tullhuset samt "hoddorna" intill Höje å. Flera av byggnader är förorenade med asbest vilket ställer speciella krav under rivningsarbetet och vid deponering av rivningsmaterialen.

Befintliga asfaltytor och betongplattor (byggnadsgrunder) kommer att rivas upp.

Terrassering

Avgörande för höjdsättning av området har varit att undvika att röra i förorenade massor samtidigt som hänsyn skall tagas till uppmätta vattennivåer. Med detta som grund har området höjdsatts till lägsta nivån +2,5 m och +5,0 m som högsta nivå. Dagens marknivå varierar mellan ca +2 till +3 m.

Området fylls upp med sidotagsmassor (lermorän) med krav på täthet och bärighet.

Markarbeten på kvartersmark omfattar grovterrassering till en nivå av 0,4 m under färdigt golv.

Gatumark

Beroende på gatornas karaktär och funktion har gatorna olika sektioner och utförande. Genomgående princip är att gata och gångyta ligger på samma nivå avskiljda från varandra med granithäll, sk borgmästaresten. Körbanan är i huvudsak belagd med asfalt medan gångytan är belagd med betongmarksten. Ränndalar utformas med storgatsten. Gatusektionen inrymmer också skiljeremser av grus samt ros- och häckplanteringar.

Kajer och Hamntorg

Dessa områden ges en mer bearbetad struktur där merparten av ytorna beläggs med storgatsten. Undantag är kajområdet där körytorna beläggs med asfalt. Avgränsning mellan köryta och gångyta sker med olika stenmönster, belysning eller pollare.

Områdena kommer att möbleras med parksoffor, cykelställ, större träd samt blomsterurnor. Även viss konstnärlig utsmyckning kan komma i fråga.

Parkmark

Flera parkområden kommer att finnas inom området. Vissa nya parkområden kommer att uppföras, t ex kanalparken och parkstråk i väster mot strandområdet. Norr om Eternitgatan bildas en "skål" som utgörs av en plan gräsyta vilken släntas upp mot omkringliggande gata. Strandfuret gallras närmast den nya bebyggelsen och ca hälften av träden fälls. Övriga delar av strandfuret slyröjs.

Badparkering

Badparkering anordnas söder om Fyrkantdammen. Parkeringen, som beläggs med



grus, benämns Körbärslunden och skall planteras med körsbärsträd. Parkeringen delas av en ej körbar kilformad gräsyta som öppnar sig mot havet.

Båtuppläggningsplats

Båtuppläggningsplats anläggs norr om bron vid Brohus. Ytorna för båtuppläggningsplats förses med gruslitlager medan området närmast kajen hårdgörs med betongmarkplattor. Området förses med byggnader för mastförråd, verkstad, uppehållsrum, expedition och toaletter. Likaså kommer en miljöstation för omhändertagande av avfall och latrin att anläggas.

Strandområdet

Med strandområdet avses marken mellan vattenlinjen i väster och Strandfuret, badhotellet och Tullhusgatan i öster. Här kommer att anläggas avgrusade gångtytor delvis inramade av grantikantsten. Som förlängning av de öst-västliga gatorna byggs träspänger ut mot stranden.

Rensning av Höje å

Höje å kommer för delen väster om nuvarande bro att rensas till sitt ursprungliga vattendjup mellan 2,5 och 2,8 m. Uppströms bron fram till föreslagna båtuppläggningsplats rensas ån till 2,0 m fritt segeldjup.

Alternativ 1B och 1C

Alternativ 1B innebär att de södra delarna av Västra Habo inte bebyggs under planeringsperioden 10 år. I alternativ 1C uppförs ingen bebyggelse norr om Sjögatan (nuvarande Eternitgatan). Ur markbyggnadshänseende har detta mest betydelse avseende miljöåtgärder och tidpunkt för dessa.

Kaj- och brokonstruktioner

Förutsättningar

De delar som berörs är den norra (västra) sidan av Höje å från utloppet fram till föreslagna båtuppläggningsplats. Merparten av de befintliga kajerna kommer att åtgärdas genom att ny stålspont placeras utanför den befintliga spanten.

Ny vägbro kommer att anläggas omedelbart uppströms den befintliga. Bron kommer att ges en estetisk prägel och dimensioneras för spårbunden trafik. Härutöver kommer två gång- och cykelbroar att byggas över Höje å.

Konsekvenser

Nollalternativ

Befintliga kajkonstruktioner är bitvis i dåligt skick. Om kajerna eventuellt skall förbättras påverkar det inte befintlig mark då dessa sker i ån utanför befintliga konstruktioner. Befintliga broar uppfyller kraven om området skall kvarvara som industrimark.



Alternativ 1A

Rivningsarbeten

Befintlig före detta järnvägsbro kommer att rivas.

Kajer

280 krönmeter kaj närmast åmynningen renoveras genom att ny stålspont slås utanför befintlig konstruktion. Efter rivningen av befintlig järnvägsbro ersätts kajen med stålspont.

220 krönmeter kaj renoveras mitt emot Fladängen med azobe-spont. På västra sidan vid ny hamnbassäng slås cirka 250 krönmeter ny stålspont. Kajerna förankras med jordankare som borrar in i befintligt material.

Broar

En ny vägbro kommer att byggas till området i Vinstorpsvägens förlängning. Bron kommer att vara förberedd för spårbunden trafik. I höjd med Fladängen byggs en ny gång- och cykelbro. Dessa broar kommer ha en seglingsfri höjd på +3 m över normalvattenståndet. Strax norr om båtuppläggningsplats byggs en ny gång- och cykelbro. Kanalen kommer att korsas av en väg- och en gångbro.

Kanal

En drygt 4.000 m² stor kanal skall grävas ut i området med en bottennivå på -1,50 meter.

Båtuppläggningsplats

Parallellt med ån kommer en ny femtio meter lång kaj utföras.

Alternativ 1B och 1C

Inga avvikelser jämfört med alternativ 1A.

Fjärrvärme

Förutsättningar

Området försörjs idag med fjärrvärme via huvudledningen från den nu nerlagda produktionsanläggningen i hamnen. Ledningen går via den befintliga bron genom området där den i stort följer det gamla industrispårets sträckning för att sedan vinkla av i Kontorsvägen. Ett antal industrifastigheter är idag inkopplade till det befintliga fjärrvärmenätet inom området.

Konsekvenser

Nollalternativ

I stort ger detta alternativ ingen påverkan på det befintliga fjärrvärmenätet. En täckning kan föranleda att vissa tömnings- och luftningsbrunnar kan behöva höjas.



Alternativ 1A

I den första utbyggnadsetappen kan befintligt fjärrvärmenät var oförändrat och byggas ut via gatumark fram till fastigheterna. Ledningarna kommer att förläggas inom den marktäckning som göres. Befintliga fastigheter försörjes som idag.

I nästa etapp är det framför allt inmatningen vid gamla bron som måste ändras. Här gör man bäst en borrhning under ån. Den nya hamnbassängen kommer att föranleda visa ändringar av befintliga ledningar fram till bron. I övrigt kan befintliga ledningar ligga ostörda.

Även i kommande utbyggnadsetapp kan befintlig huvudledning ligga kvar, men för att klara försörjningen av byggnationen norrut längs ån är det troligtvis redan nu man skall lägga en ny huvudledning i Sjögatan (nuvarande Eternitgatan) och via den nya infarten ansluta till inmatningen under ån .

Har inte huvudledningen flyttats tidigare är det ett måste i nästa skede . Här kommer bli kanalen att göra detta nödvändigt. I övrigt är det en fortsatt utbyggnad av nätet som sker fram tills dess området är fullt utbyggt.

Alternativ 1B och 1C

En utebliven bebyggelse på den södra delen av Västra Habo, respektive i hela området norr om Sjögatan (nuvarande Eternitgatan), har ringa påverkan för den övriga fjärrvärmeutbyggnaden. Vissa ledningsdimensioner kan antagligen hållas nere, men ekonomiskt har detta ingen inverkan.

El

Förutsättningar

Området försörjes med el från fem nätstationer. Kabelstråken ligger i största utsträckning i befintliga trottoarer och gator. En högspänningskabel följer sträckningen av det gamla industrispåret. Kabelnätet består till övervägande del av moderna plastkablar.

Konsekvenser

Nollalternativet

I de områden som skall täckas måste eventuellt kabelskyddsror förläggas beroende på hur mycket marken fylls upp. Kabelskyddsroren skall användas för att dra nya kablar vid eventuellt fel på befintliga kablar.

För övrigt kommer inte befintligt kabelnät eller befintliga nätstationer att förändras. Gatubelysningen kommer inte heller att förändras.



Alternativ 1A

Nytt kabelnät för högspänning och lågspänning måste förläggas. Inom området krävs fyra nätstationer. Skulle området värmas upp med el kommer ytterligare nätstationer att behövas. Samtidigt med förläggning av elkablarna förläggs i viss utsträckning även tomrör för optokabel.

Ny gatubelysning måste byggas inom området.

Alternativ 1B och 1C

Som alternativ 1A men maximalt tre nätstationer behöver uppföras.



Ekonomi

Samhällsekonomiska bedömningar

Förutsättningar

Av Lomma kommuns övergripande mål och riktlinjer framgår att ett nytt bostadsområde med ett väsentligt inslag av **icke-störande** verksamheter etableras i Lomma Hamn norr om åmynningen. Goda boendemiljöer är en viktig faktor för kommunen i konkurrensen om nya invånare. För att utveckla attraktionskraften är det viktigt att tillvarata de resurser som en god miljö och fina naturupplevelser ger. Ytterligare exempel på viktiga faktorer vid val av bostad är; infrastruktur, kommunikation genom bl.a. IT-teknik, social trygghet, kommunal service samt bra skolor och barnomsorg. Utbyggnaden av Lomma Hamn kommer att ge tillskott på ca 3000 personer på ett medelgångavstånd av ca 700 m och öka underlaget för centrumhandeln. Genomförande av ca 1300 lägenheter med en takt av 100 lgh/år ger tillsammans med infrastrukturinsatserna, som har anknytning till projektet, en märkbar sysselsättningseffekt.

Konsekvenser

Nollalternativ

Alternativet innebär att mark i annat läge tas i anspråk för bostäder och då troligen på annan plats i regionen än Lomma kommun. Risken är då att den nödvändiga drivkraften för saneringsåtgärder i industri- och deponiområdet minskar.

Alternativ 1A, 1B och 1C

Ett industriområde med föroreningar kommer att omformas till en attraktiv miljö för boende och arbete. Alternativerna ger en god hushållning av mark och en bra koppling till övergripande trafiksystem samt ett ökat värde i stadsbyggandet.

Exploateringsekonomi

Förutsättningar

En helt ny stadsdel skall byggas upp och anpassas till de attraktiva områdena; havet, stranden, kajen, Höje å och rekreationsområdena. Konkurrensen om byggbar attraktiv mark med havsläge/hamnläge är stor i regionen. Av konkurrerande projekt kan nämnas Västra Hamnen i Malmö, kv. Glasmästaren i Limhamn och Ön i Limhamn mfl. Samtliga projekt har saneringskostnader pga. tidigare industriverksamhet. Lomma Hamns konkurrensfördelar i förhållande till övriga projekt är profileringen till småstadens stadsbyggnad, anpassning till Lommas skala och koppling till ett centrum på gångavstånd och inte minst en naturlig badstrand.



Konsekvenser

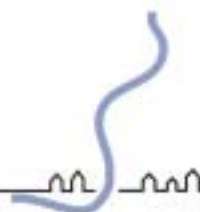
Nollalternativ

Med fortsatt industriverksamhet och användning av markområdet kommer ändå investeringar för miljö- och saneringsåtgärder att behövas. Detta betyder att framtida satsningar på industri- och deponiområdet blir svaga och därför föga utvecklande för Lomma kommun.

Alternativ 1A, 1B och 1C

För den nya stadsdelen behövs insatser i tidigt skede för infrastruktur som VA, värmeförsörjning, elförsörjning, gator och broar. I ramavtal mellan JM AB och Lomma kommun har överenskommit;

- att utbyggnad och infrastrukturkostnad av "ryggraden", områdets huvudgatusystem med kaj, broar och försörjningssystem för VA, genomförs av JM AB.
- att respektive markägare, JM AB, CA Fastigheter, Skanska Nya Hem och Lomma kommun, står för utbyggnad av gator, parker mm på sina områden och överlåter dessa efter slutbesiktning till Lomma kommun.



SAMMANVÄGD BEDÖMNING

Beträffande konsekvenserna för området ligger skillnaden mellan utbyggnadsalternativen 1A samt 1B och 1C främst i komplexiteten i saneringen av deponiområdet samt VA-tekniska problem.

Resultaten tyder på att en positiv balans bör uppnås totalt sett, dvs. det nya området får bättre ekologiska och hälsomässiga funktioner efter planens genomförande än nuläget.

En inventering av flora och fauna bör utföras inom fälten på Haboområdet. I den fortsatta planeringen bör enskilda träd mätas och hänsyn tas till dessa träd i den fortsatta planeringen.

Ur kulturmiljösynpunkt är tegelutlastningsladan, Eternitbolagets kontorsbyggnad och Tullhuset samt bebyggelsen i Brohusområdet bevarandevärda såsom byggnader.

Befintliga rekreationsintressen bör värnas och utvecklas. För verksamheterna i Hamnhuset och i FunParken får nya lokaler och lägen anordnas.

Utbyggnaden av planområdet innebär en ökning av befolkningen i Lomma tätort med ca 2900 personer. Det uppkommer behov av ytterligare förskole- och skollokaler.

Biltrafiken ökar i båda utbyggnadsalternativen. Inget tyder dock på att utbyggnaden kommer att innebära trafikproblem i Lomma tätort, tvärtom ligger utbyggnaden väl kopplad till det övergripande vägnätet. Parkeringsbehovet löses inom den egna fastigheten och med gemensam parkering samt kantstensparkering.

Avseende hälsa & säkerhet är det ingen risk att miljö kvalitetsnormen kommer att överskridas. Trafikbullret kommer att överskrida gällande riktvärden och åtgärder måste vidtas för att uppfylla normerna för inomhus- och utomhusvärden. Med hänsyn till översvämningensrisken kommer marken att höjas till minst +2,5m. För att säkerställa en god boendemiljö bör vissa saneringsåtgärder inom Hamnområdet utföras innan planerad bostadsbebyggelse uppföres. Inom Haboområdet bör genomförda markundersökningar kompletteras och åtgärdsförslag tas fram.

Befintliga kajkonstruktioner är bitvis i dåligt skick. Höje å kommer att rensas till sitt ursprungliga vattendjup. Nya broar och kajer kommer att uppföras. Eventuella åtgärder för konstruktioner i vatten kräver vattendom.

Befintligt kommunalt VA-system kommer att ersättas av nytt.

Vid exploatering av området kommer det tidigt att krävas stora investeringar i infrastrukturåtgärder.



Slutsats

En utbyggnad av Lomma Hamn ger, i samtliga utbyggnadsalternativ, många positiva effekter ur bla miljösynpunkt och skapar goda och spännande boendemiljöer.



