



KALLELSE / UNDERRÄTTELSE

KOMMUNSTYRELSEN

Plats: Kommunhuset i Lomma, Stora Sessionssalen

Tid: 2018-02-07 klockan 19:00

Ärende

- 1 Upprop
- 2 Val av justeringsperson
- 3 Meddelanden och delegationsbeslut
- 4 Bemyndigande att hantera bankmedel på kommunens bank- och plusgiroräkningar
- 5 Avsiktsförklaring avseende del av fastigheten Lomma 33:13, i Lomma, Lomma kommun
- 6 Förslag till uppdrag avseende översyn av Lomma kommuns styr- och kvalitetssystem, vision och övergripande mål
- 7 Utveckling av området mellan Bjärred och Borgeby
- 8 Uppföljning av bostadsbyggande och befolkningsutveckling 2017
- 9 Yttrande över detaljplan för del av Tågarp 15:1 m.fl., Burlöv centralstation, Burlövs kommun
- 10 Förslag till utpekande av särskilt värdefulla bebyggelseområden

Anmäl förhinder till Maria Franzén Waljenäs, maria.franzen.waljenas@lomma.se eller tfn 040-641 16 45.

Lomma 2018-02-01

Välkommen!

Ordföranden

Gruppmöten

Moderata samlingspartiets grupp träffas kl. 17.30

Borgerliga gruppen träffas kl. 18.15

Liberalernas grupp träffas kl. 17.30

Socialdemokratiska gruppen träffas kl. 17.30

Kommunstyrelsen
2018-02-07

Ärende 3

3



KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Kansliavdelningen

2018-01-30

Vår referens: Ingrid Grönkvist
Direkttel: /RedigerareTelefon/
E-post: ingrid.gronkvist@lomma.se
Diariernr: /Ärendebeteckning/
Er referens:

Meddelanden och delegationsbeslut KS 2018-02-07

Ärendebeskrivning

Föreligger förteckning över beslut fattade på grund av delegationsuppdrag:

Delegationsbeslut fattade av kanslichefen

nr 1-13/18 Beslut om inhämtande av yttranden från övriga nämnder och styrelser och beslut om överlämnande för handläggning

Delegationsbeslut fattade av ekonomichefen

nr 1/18 Beslut om avskrivning av kundfordringar, socialförvaltningen
KS/KF 2018:16.045

nr 2/18 Beslut om avskrivning av kundfordringar, kommunledningskontoret
KS/KF 2018:16.045

nr 3/18 Beslut om avskrivning av kundfordringar, samhällsbyggnadsförvaltningen
KS/KF 2018:16.045

Protokoll från sammanträde 2018-01-10 och 2018-01-17 med kommunstyrelsens arbetsutskott.

Protokoll från sammanträde 2018-01-24 med planledningsgruppen.

Föreligger förteckning över meddelanden:

Beslut från Justitieombudsmannen 2018-01-17.

Förslag till beslut:

- Kommunstyrelsen lägger delegationsbesluten och meddelandena till handlingarna.

Ingrid Grönkvist
Assistent

Kommunstyrelsen
2018-02-07

Ärende 4

4

KS AU § 15

KS KF/2015:78 - 002

Bemyndigande att hantera bankmedel på kommunens bank- och plusgiroräkningar**Ärendebeskrivning**

Kommunstyrelsen beslutade 2017-03-08, § 28 om vilka personer och befattningar som två i förening får utfärda anvisningar på kommunens bank- och plusgiroräkningar. Med anledning av nyanställningar och en tillfällig anställning är det aktuellt ett revidera beslutet.

Ekonomiavdelningen föreslår i skrivelse 2018-01-11 att kommunstyrelsen beslutar, att från och med 2018-02-19 och tillsvidare, uppdra åt ekonomichef Marcus Nilsson, redovisningschef Kristian Fridqvist, ekonom Tuulia Monto, redovisningsassistent Sara Lorentz, budgetekonom Elisabet Andersson, ekonom Annica Walker, samt för perioden 2018-02-26 – 2018-04-15 uppdra åt vikarierande ekonom Cecilia Rick, att två i förening hantera bankmedel på kommunens bank- och plusgiroräkningar, samt att lösa in checkar/ utbetalningsavier ställda till Lomma kommun.

Beslutsunderlag

- Skrivelse 2018-01-11 från ekonomichefen

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Kommunstyrelsen beslutar, att från och med 2018-02-19 och tillsvidare, uppdra åt ekonomichef Marcus Nilsson, redovisningschef Kristian Fridqvist, ekonom Tuulia Monto, redovisningsassistent Sara Lorentz, budgetekonom Elisabet Andersson, ekonom Annica Walker, samt för perioden 2018-02-26 – 2018-04-15 uppdra åt vikarierande ekonom Cecilia Rick, att två i förening hantera bankmedel på kommunens bank- och plusgiroräkningar, samt att lösa in checkar/ utbetalningsavier ställda till Lomma kommun.

Sändlista

Utdragsbestyrkande

A.B. x.B.

Lomma HFX



LOMMA KOMMUN Kommunstyrelsen	
2018 -01- 12	

2018-01-11

Kommunledningskontoret
Ekonomiavdelningen

Vår referens: Kristian Fridqvist
Direktel: 040-6411069
E-post: kristian.fridqvist@lomma.se
Diariernr:
Er referens:

Bemyndigande att hantera bankmedel på kommunens bank- och plusgiroräkningar.

Kommunstyrelsen beslutade 2017-03-08, § 28 om vilka personer och befattningar som två i förening får utfärda anvisningar på kommunens bank- och plusgiroräkningar.

Med anledning av nyanställningar och en tillfällig anställning är det aktuellt ett revidera beslutet.

Ekonomiavdelningen föreslår kommunstyrelsen besluta att från och med 2018-02-19 och tillsvidare uppdra åt ekonomichef Marcus Nilsson, redovisningschef Kristian Fridqvist, ekonom Tuulia Monto, redovisningsassistent Sara Lorentz, budgetekonom Elisabet Andersson, ekonom Annica Walker samt, för perioden 2018-02-26 – 2018-04-15, Vik ekonom Cecilia Rick, att två i förening hantera bankmedel på kommunens bank- och plusgiroräkningar samt att lösa in checkar/ utbetalningsavvier ställda till Lomma kommun.

Marcus Nilsson
Ekonomichef

Kommunstyrelsen
2018-02-07

Ärende 5

5

KS AU § 12

KS KF/2017:185 - 214

**Avsiktsförklaring avseende del av fastigheten Lomma 33:13, i Lomma,
Lomma kommun****Ärendebeskrivning**

Mot bakgrund av att nuvarande hyresavtal mellan Lomma kommun och Region Skåne gällande Vårdcentralen i Lomma löper ut 2019-12-31 har förhandlingar under hösten 2017 förts mellan samhällsbyggnadsförvaltningen och Regionfastigheter. Dessa förhandlingar har resulterat i ett förslag till avsiktsförklaring avseende uppförande och nyttjande av lokaler för vårdcentral i Lomma kommun.

Beslutsunderlag

- Skrivelse 2018-01-25 från samhällsbyggnadschef och senior advisor
- Förslag till avsiktsförklaring, daterat 2017-12-04

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Kommunstyrelsen godkänner förslaget till avsiktsförklaring avseende uppförande och nyttjande av lokaler för vårdcentral i Lomma kommun, och uppdrar till samhällsbyggnadsförvaltningen att ansvara för att avsiktsförklaringens intentioner tillvaratas i kommande förhandlingar med den exploatör som får uppdraget att exploatera "Området" inom "Lomma C norra".

./.

Bilaga.

Sändlista

Utdragsbestyrkande

A.B. L.B.

AVSIKTSFÖRKLARING

Mellan Lomma kommun (212000 -1066), nedan kallad "**Kommunen**", och Region Skåne (232100 - 0255), har denna Avsiktsförklaring upprättats avseende uppförande och nyttjande av lokaler för vårdcentral i Lomma centrum. Kommunen och Region Skåne kallas nedan gemensamt för "**Parterna**".

Bakgrund.

Alltsedan Planprogrammet för Lomma centrum med stationsområdet, som antogs 2006, har det pågått utredningar och studier kring hur de norra delarna av Lomma centrum, från Busstorget i söder till Hamntorget i norr, samt från Centrumgatan i väster till Strandvägen i öster, nedan kallat "**Området**" (se **Bilaga 1**), ska utvecklas i framtiden.

Sedan ett antal år tillbaka pågår ett arbete med att utveckla det så kallade Lommastråket, vilket sträcker sig från Centrumtorget och norrut via Hamntorget ut mot stranden i Lomma. Tankarna är att utveckla detta stråk för olika ändamål, handel, kultur, turism kombinerat med boende i olika former.

Mot bakgrund av inte minst återupptagandet av persontrafik på järnvägen genom Lomma och en planerad flyttning av huvudbusstationen i Lomma har ett så kallat sammanbindningsprojekt genomförts som främst handlat om utveckling av Lommas centrala delar, kopplingen med nya stationsområdet, trafiksituationen, kollektivtrafikens roll och Hamntorget och Ovalens funktioner. En slutrapport lämnades till och antogs av Kommunstyrelsen i januari 2015.

Vidare finns uppdrag från Kommunstyrelsen om att ta fram förslag till ett framtida kommunhus, samt att ta fram ett gestaltungsprogram för Lomma centrum med mera, arbeten som också pågår.

Utredningsarbetet kring de norra delarna av Lomma centrum har bland annat lett till att en av Kommunens exploatörer och markägare, Veidekke Bostad AB, nedan kallad "**Exploatören**", på eget initiativ tagit fram ett antal förslag till hur denna del av Lomma skulle kunna utvecklas, vilka presenterades för Kommunen hösten 2016.

Exploatören äger fastigheten Lomma 33:13, vilken är belägen inom Området. Övrig mark inom Området ägs av Kommunen. Nuvarande Vårdcentral ligger inom Området.

Kommunen undertecknade i augusti 2017 en så kallad avsiktsförklaring, nedan kallad "**Avsiktsförklaringen**", med Exploatören rörande utvecklingen av Området, varvid Kommunen förbundit sig att inte förhandla med någon annan exploatör om något markanvisningsavtal inom Området under 12 månader räknat från undertecknandet av Avsiktsförklaringen.

Kommunen har 2017-11-01 förvärvat det gatukök som ligger längs Centrumgatan söder om befintlig vårdcentral med tillträde 2018-01-01. Nuvarande ägare kommer att driva verksamheten med ett hyresavtal gällande åren 2018 och 2019, med möjlighet till 1-årsförlängningar.

Kommunen avser att fortsätta sitt arbete med att fastlägga den kommande stadsstrukturen för hela Lomma centrum norra, nedan kallat "**Lomma C norra**", (se **Bilaga 2**). Lomma C norra inkluderar Området, Oskarsbro, Biblioteket, Kommunhuset, Stationen, Lomma stråket med mera.

Som en del av arbetet med Lomma C norra ovan kommer Kommunen, i samråd med Exploatören, att återuppta arbetet med en ny detaljplan för Området. Ny detaljplan för Området, eller del därav, kan tidigast vinna laga kraft tidigt 2020.

AB x.B.

g Blt

Nu gällande hyresavtal mellan Kommunen och Region Skåne löper till och med 2019-12-31 med nio månaders uppsägningstid och innehåller bland annat följande delar:

- om ingendera parten säger upp avtalet förlängs det med ytterligare tre år.
- lokalarean är på c:a 1 136 m² BRA
- hyran är på 1 100 kr/m² och år exklusive VA, el och vatten (prisläge okt 2013)

Mot bakgrund av ovanstående, samt ett antal möten som hållits mellan Parterna under året, är Parterna överens om följande:

- Parterna är eniga om en vision att en framtida vårdcentral fortsatt ligger inom Området, och då inom en planerad fastighet söder om vårdcentralens nuvarande läge (se **Bilaga 1**)
- den framtida vårdcentralen är tänkt att utformas utifrån Region Skånes kravspecifikation för vårdcentraler
- byggstart för projektet planeras tidigast till 2020, med en uppskattad byggtid på c:a 2 år
- en framtida vårdcentral är i nuläget tänkt att vara i storleksordningen 1 200 m² BRA i ett plan med en indikativ varmhyresnivå på 2 200 kr / m² och år (prisläge okt 2013)
- parkeringsplatser ingår inte i hyran utan hanteras separat
- den slutliga hyran ska baseras på förhyrd yta och på projektets verkliga kostnader för hyresgästanpassning
- Kommunen kommer, efter överenskommelse med Region Skåne, att ta upp frågan med Exploatören
- Parternas avsikt är att denna Avsiktsförklaring på sikt ska ersättas med ett Samarbetsavtal mellan Parterna, gärna då med ett trepartsavtal som då också inkluderar Exploatören.
- Denna Avsiktsförklaring gäller fram till dess att den ersätts med ett Samarbetsavtal, dock längst till och med 2019-12-31. Parterna har sex månaders ömsesidig uppsägningstid. Om ingen uppsägning sker förlängs Avsiktsförklaringen med ett år i taget.

Lund ~~2017-12~~ - 2018-01-23

Region Skåne



.....
Christer Holmgren

Lomma 2017-12 -

Lomma kommun

.....

2017-12-04/BLa

BLa

AG. L.B.



Legend

- Området
- VC

BILAGA 1

A.D. & L.B.
Og Bra



Lomma C norra



A.D. L.B.
a fl



REVISIONEN
Exploateringsenheten

2018-01-25

Vår referens: Bengt Lavesson
Direkttel: 0736-567 345
E-post: bengt.lavesson@lomma.se
Diariernr:
Er referens:

Kommunstyrelsen

Ärendebeskrivning: Förslag till Avsiktsförklaring rörande del av fastigheten Lomma 33:13.

Bakgrund

Under hösten 2017 har förhandlingar förts mellan Samhällsbyggnadsförvaltningen och Regionfastigheter rörande Vårdcentralens framtid i Lomma mot bakgrund av att nuvarande hyresavtal löper ut 2019-12-31.

Resultatet av dessa förhandlingar framgår av bifogat förslag till Avsiktsförklaring Parterna emellan.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår Kommunstyrelsen att godkänna förslaget till Avsiktsförklaring och uppdra åt Samhällsbyggnadsförvaltningen att sörja för att Avsiktsförklaringens intentioner tillvaratas i kommande förhandlingar med den exploatör som kommer att få uppdraget att exploatera "Området" inom "Lomma C norra".

Tommy Samuelsson
Samhällsbyggnadschef

Bengt Lavesson
Senior advisor

AVSIKTSFÖRKLARING

Mellan Lomma kommun (212000 -1066), nedan kallad ”**Kommunen**”, och Region Skåne (232100 -0255), har denna Avsiktsförklaring upprättats avseende uppförande och nyttjande av lokaler för vårdcentral i Lomma centrum. Kommunen och Region Skåne kallas nedan gemensamt för ”**Parterna**”.

Bakgrund.

Alltsedan Planprogrammet för Lomma centrum med stationsområdet, som antogs 2006, har det pågått utredningar och studier kring hur de norra delarna av Lomma centrum, från Busstorget i söder till Hamntorget i norr, samt från Centrumgatan i väster till Strandvägen i öster, nedan kallat ”**Området**” (se **Bilaga 1**), ska utvecklas i framtiden.

Sedan ett antal år tillbaka pågår ett arbete med att utveckla det så kallade Lommastråket, vilket sträcker sig från Centrumtorget och norrut via Hamntorget ut mot stranden i Lomma. Tankarna är att utveckla detta stråk för olika ändamål, handel, kultur, turism kombinerat med boende i olika former.

Mot bakgrund av inte minst återupptagandet av persontrafik på järnvägen genom Lomma och en planerad flyttning av huvudbusstationen i Lomma har ett så kallat sammanbindningsprojekt genomförts som främst handlat om utveckling av Lommas centrala delar, kopplingen med nya stationsområdet, trafiksituationen, kollektivtrafikens roll och Hamntorget och Ovalens funktioner. En slutrapport lämnades till och antogs av Kommunstyrelsen i januari 2015.

Vidare finns uppdrag från Kommunstyrelsen om att ta fram förslag till ett framtida kommunhus, samt att ta fram ett gestaltungsprogram för Lomma centrum med mera, arbeten som också pågår.

Utredningsarbetet kring de norra delarna av Lomma centrum har bland annat lett till att en av Kommunens exploatörer och markägare, Veidekke Bostad AB, nedan kallad ”**Exploatören**”, på eget initiativ tagit fram ett antal förslag till hur denna del av Lomma skulle kunna utvecklas, vilka presenterades för Kommunen hösten 2016.

Exploatören äger fastigheten Lomma 33:13, vilken är belägen inom Området. Övrig mark inom Området ägs av Kommunen. Nuvarande Vårdcentral ligger inom Området.

Kommunen undertecknade i augusti 2017 en så kallad avsiktsförklaring, nedan kallad ”**Avsiktsförklaringen**”, med Exploatören rörande utvecklingen av Området, varvid Kommunen förbundit sig att inte förhandla med någon annan exploatör om något markanvisningsavtal inom Området under 12 månader räknat från undertecknandet av Avsiktsförklaringen.

Kommunen har 2017-11-01 förvärvat det gatukök som ligger längs Centrumgatan söder om befintlig vårdcentral med tillträde 2018-01-01. Nuvarande ägare kommer att driva verksamheten med ett hyresavtal gällande åren 2018 och 2019, med möjlighet till 1-årsförlängningar.

Kommunen avser att fortsätta sitt arbete med att fastlägga den kommande stadsstrukturen för hela Lomma centrum norra, nedan kallat ”**Lomma C norra**”, (se **Bilaga 2**). Lomma C norra inkluderar Området, Oskarsbro, Biblioteket, Kommunhuset, Stationen, Lomma stråket med mera.

Som en del av arbetet med Lomma C norra ovan kommer Kommunen, i samråd med Exploatören, att återuppta arbetet med en ny detaljplan för Området. Ny detaljplan för Området, eller del därav, kan tidigast vinna laga kraft tidigt 2020.

9 Blz

Nu gällande hyresavtal mellan Kommunen och Region Skåne löper till och med 2019-12-31 med nio månaders uppsägningstid och innehåller bland annat följande delar:

- om ingendera parten säger upp avtalet förlängs det med ytterligare tre år.
- lokalarean är på c:a 1 136 m² BRA
- hyran är på 1 100 kr/m² och år exklusive VA, el och vatten (prisläge okt 2013)

Mot bakgrund av ovanstående, samt ett antal möten som hållits mellan Parterna under året, är Parterna överens om följande:

- Parterna är eniga om en vision att en framtida vårdcentral fortsatt ligger inom Området, och då inom en planerad fastighet söder om vårdcentralens nuvarande läge (se **Bilaga 1**)
- den framtida vårdcentralen är tänkt att utformas utifrån Region Skånes kravspecifikation för vårdcentraler
- byggstart för projektet planeras tidigast till 2020, med en uppskattad byggtid på c:a 2 år
- en framtida vårdcentral är i nuläget tänkt att vara i storleksordningen 1 200 m² BRA i ett plan med en indikativ varmhyresnivå på 2 200 kr / m² och år (prisläge okt 2013)
- parkeringsplatser ingår inte i hyran utan hanteras separat
- den slutliga hyran ska baseras på förhyrd yta och på projektets verkliga kostnader för hyresgästanpassning
- Kommunen kommer, efter överenskommelse med Region Skåne, att ta upp frågan med Exploatören
- Parternas avsikt är att denna Avsiktsförklaring på sikt ska ersättas med ett Samarbetsavtal mellan Parterna, gärna då med ett trepartsavtal som då också inkluderar Exploatören.
- Denna Avsiktsförklaring gäller fram till dess att den ersatts med ett Samarbetsavtal, dock längst till och med 2019-12-31. Parterna har sex månaders ömsesidig uppsägningstid. Om ingen uppsägning sker förlängs Avsiktsförklaringen med ett år i taget.

Lund ~~2017-12~~ - 2018-01-23

Region Skåne



.....
Christer Holmgren

Lomma 2017-12 -

Lomma kommun

.....



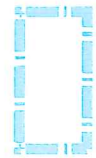
Legend

- Området
- VC

Q Pla



Lomma C norra



A Bta

Kommunstyrelsen
2018-02-07

Ärende 6

6

KS AU § 13

KS KF/2018:18 - 012

Förslag till uppdrag avseende översyn av Lomma kommuns styr- och kvalitetssystem, vision och övergripande mål**Ärendebeskrivning**

Lomma kommuns styr- och kvalitetssystem fastställdes av kommunfullmäktige 2007-03-15. Styr- och kvalitetssystemet utvecklas kontinuerligt och har sedan det antogs reviderats vid sex tillfällen, bland annat under 2016 för att anpassas till den nya tidplanen för budgetprocessen. I styrdokumentet som beskriver styr- och kvalitetssystemet anges att det – om behov finns – ska uppdateras årligen.

Överst i styr- och kvalitetssystemets målkedja återfinns en vision för Lomma 2030, följt av 21 stycken övergripande mål inom områdena kvalitet, hållbarhet, service och trygghet. Visionen och de övergripande målen är ett viktigt styrmedel för kommunfullmäktige när det gäller att visa färdriktningen för kommunen i sin helhet, och ange den gemensamma viljeinriktning som samtliga nämnder ska bidra till.

Det styrdokument som innehåller den nuvarande visionen för Lomma kommun och de övergripande målen antogs av kommunfullmäktige 2015-06-11, § 60. Detta styrdokument är giltigt fram till och med juni 2019 och ska revideras i inledningen av varje ny mandatperiod.

I skrivelse 2018-01-24 presenterar kommundirektör Jan Sohlmér och utvecklingschef Tove Dannestam ett förslag till uppdrag avseende översyn av Lomma kommuns styr- och kvalitetssystem, vision och övergripande mål.

Beslutsunderlag

- Skrivelse 2018-01-24 från kommundirektören och utvecklingschefen

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Kommunstyrelsen uppdrar till kommundirektören att se över Lomma kommuns styr- och kvalitetssystem i enlighet med den inriktning som anges i ärendet och vid behov återkomma till kommunstyrelsen med eventuellt förslag på reviderat system.
- Kommunstyrelsen uppdrar till kommundirektören att stödja och samordna kommunfullmäktiges arbete för att utveckla en ny vision och nya övergripande mål.

Utdragsbestyrkande

A.S. L.B.

KOMMUNSTYRELSENS ARBETSUTSKOTT

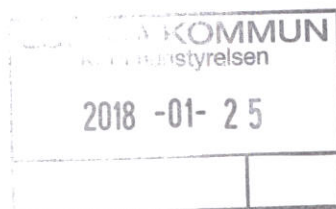
2018-01-31

- Kommunstyrelsen beslutar att eventuella kostnader för genomförandet av uppdraget hanteras inom ramen för budgetberedningen inför budget 2019.

Sändlista

Utdragsbestyrkande

AG. L.B.



KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Utvecklingsavdelningen

2018-01-24

Vår referens: Tove Dannestam
Direkttel: 0733-41 11 34
E-post: tove.dannestam@lomma.se
Diariennr: KS KF/2018:18.012
Er referens:

Översyn av Lomma kommuns styr- och kvalitetssystem, vision och övergripande mål

Ärendebeskrivning

Lomma kommuns styr- och kvalitetssystem fastställdes av kommunfullmäktige den 15 mars 2007. Styr- och kvalitetssystemet utvecklas kontinuerligt och har sedan det antogs reviderats vid sex tillfällen, bland annat under 2016 för att anpassas till den nya tidplanen för budgetprocessen (Dnr KS/KF 2016:325.041). I styrdokumentet som beskriver styr- och kvalitetssystemet anges att det – om behov finns – ska uppdateras årligen.

Överst i styr- och kvalitetssystemets målkedja återfinns en vision för Lomma 2030, följt av 21 stycken övergripande mål inom områdena kvalitet, hållbarhet, service och trygghet. Visionen och de övergripande målen är ett viktigt styrmedel för kommunfullmäktige när det gäller att visa färdriktningen för kommunen i sin helhet och ange den gemensamma viljeinriktning som samtliga nämnder ska bidra till.

Det styrdokument som innehåller den nuvarande visionen för Lomma kommun och de övergripande målen antogs av kommunfullmäktige den 11 juni 2015 (Dnr KF § 60/15). Det är giltigt fram till och med juni 2019 och ska revideras i inledningen av varje ny mandatperiod.

Med anledning av att en ny mandatperiod för kommunfullmäktige träder i kraft den 15 oktober 2018 bör ett arbete med att se över och utveckla visionen och de övergripande målen sätta igång. Ambitionen är att den nya visionen och de nya övergripande målen ska beslutas av kommunfullmäktige i mars 2019 för att sedan kunna bilda gemensam utgångspunkt för nämndernas arbete med att sätta mål för sin verksamhet inför 2020. Det innebär att målstyrningsarbetet i än högre grad föreslås integreras med den ordinarie budgetprocessen i kommunen. Syftet är att i förlängningen skapa en sammanhållen process för målformulering respektive resurstilldelning till verksamheterna.

Innan visions- och målarbetet sätter igång finns en möjlighet att ta tillfället i akt att även se över själva styr- och kvalitetssystemets utformning. Det styr- och kvalitetssystem som har utvecklats i kommunen under många år bör bibehållas men kan samtidigt förfinas om översynen skulle visa på sådana behov. Centralt är att utveckla kommunfullmäktiges möjlighet att, i enlighet med sin grundläggande roll, på ett övergripande plan styra kommunens verksamhet genom mål- och resultatstyrning.

En sådan översyn av styr- och kvalitetssystemet bör även behandla hur målkedjans olika nivåer ska konstrueras så att de hänger samman på bästa sätt. Det avser till exempel hur den befintliga nivån

"övergripande mål" ska utformas samt få större betydelse i styrningen som viljeinriktning för kommunen i sin helhet. Därtill bör översynen hantera frågan om hur mål- och budgetprocessen i än högre grad på bästa sätt och rent praktiskt kan integreras.

Uppdraget och dess genomförande

Mot bakgrund av ovan föreslås kommunstyrelsen ge kommundirektören i uppdrag att dels se över Lomma kommuns styr- och kvalitetssystem i enlighet med den inriktning som anges i föreliggande ärende (en första fas) och dels stödja och samordna kommunfullmäktiges mål- och visionsarbete (en andra fas).

För att ett eventuellt reviderat styr- och kvalitetssystem ska vara på plats i god tid innan det är dags för kommunfullmäktiges visions- och målarbete behöver översynen genomföras omgående. Det innebär att den första fasen av uppdraget genomförs under våren 2018. Ambitionen är att ett eventuellt förslag på reviderat styr- och kvalitetssystem ska behandlas av kommunfullmäktige i juni 2018, vilket även inkluderar förslag på upplägg för fas två av uppdragets genomförande.

Den andra fasen av genomförandet tar vid efter att det nyvalda kommunfullmäktige konstitueras i oktober 2018 och då kan börja utveckla en ny vision och nya övergripande mål med sikte på slutgiltig politisk behandling i mars 2019. En sådan tidplan möjliggör att nämndsmålen för 2020 utvecklas utifrån den nya inriktningen och integreras med den ordinarie budgetprocessen.

Förslag till beslut

Att ge kommundirektören i uppdrag att se över Lomma kommuns styr- och kvalitetssystem i enlighet med den inriktning som anges i ärendet och vid behov återkomma till kommunstyrelsen med eventuellt förslag på reviderat system, och

att ge kommundirektören i uppdrag att stödja och samordna kommunfullmäktiges arbete för att utveckla en ny vision och nya övergripande mål, samt

att eventuella kostnader för genomförandet av uppdraget hanteras inom ramen för budgetberedningen inför budget 2019.


Jan Sohlmér
Kommundirektör


Tove Dannestam
Utvecklingschef

Kommunstyrelsen
2018-02-07

Ärende 7

7

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2018-01-24

PLG § 3

Dnr KS/KF 2017:26.219

Utveckling av området mellan Bjärred och Borgeby**Ärendebeskrivning**

Eftersom en utveckling av området mellan Bjärred och Borgeby med bland annat bostäder, inte har stöd i gällande översiktsplan har en workshopserie om fyra tillfällen hållits med planledningsgruppen under våren 2017. Det första tillfället inleddes med ett platsbesök och har därefter följts av ett visionsarbete där områdets utformning och omfattning med mera har diskuterats. Processens huvudfokus har varit att identifiera knäckfrågor och komma fram till ställningstaganden i övergripande frågor, såsom bland annat infrastruktur och grönstruktur, men även diskussioner om syfte och vision har förts. En utveckling av området mellan Bjärred och Borgeby kommer att innebära en stor utbyggnad av kommunal infrastruktur framförallt vad gäller vatten, dagvatten och spillvatten, dagvattendammar, grönområden, cykelvägar och vägar, likaså behöver behov av skolor/förskolor och särskilda boenden och eventuell övrig service lyftas. För att visa att man vill åstadkomma något utöver det vanliga med sitt projekt kan en arkitekttävling anordnas. En arkitekttävling är när flera arkitekter samtidigt arbetar med samma uppgift utifrån samma förutsättningar och i konkurrens om ett utlovat uppdrag och/eller en prissumma. Tävlningarna genomförs med lika villkor för alla deltagande och med anonyma förslag för att valet av vinnare ska bli så objektivt som möjligt. Tävlingsförslagen bedöms av en i förväg utsedd, kvalificerad jury.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse från planeringsavdelningen, daterad 2018-01-24.
- Område som omfattas av arkitekttävling.

Planledningsgruppen föreslår kommunstyrelsen att besluta följande:

- Kommunstyrelsen beslutar att en allmän arkitekttävling ska hållas och avgöras under 2018 för området mellan Bjärred och Borgeby, se bilaga.
- Kommunstyrelsen beslutar att bemyndiga kommunstyrelsens arbetsutskott att godkänna tävlingsprogram.
- Kommunstyrelsen beslutar att bemyndiga kommunstyrelsens arbetsutskott att utse jury.
- Kommunstyrelsen beslutar att kommunstyrelsens arbetsutskott blir politisk styrgrupp för arkitekttävlingen.

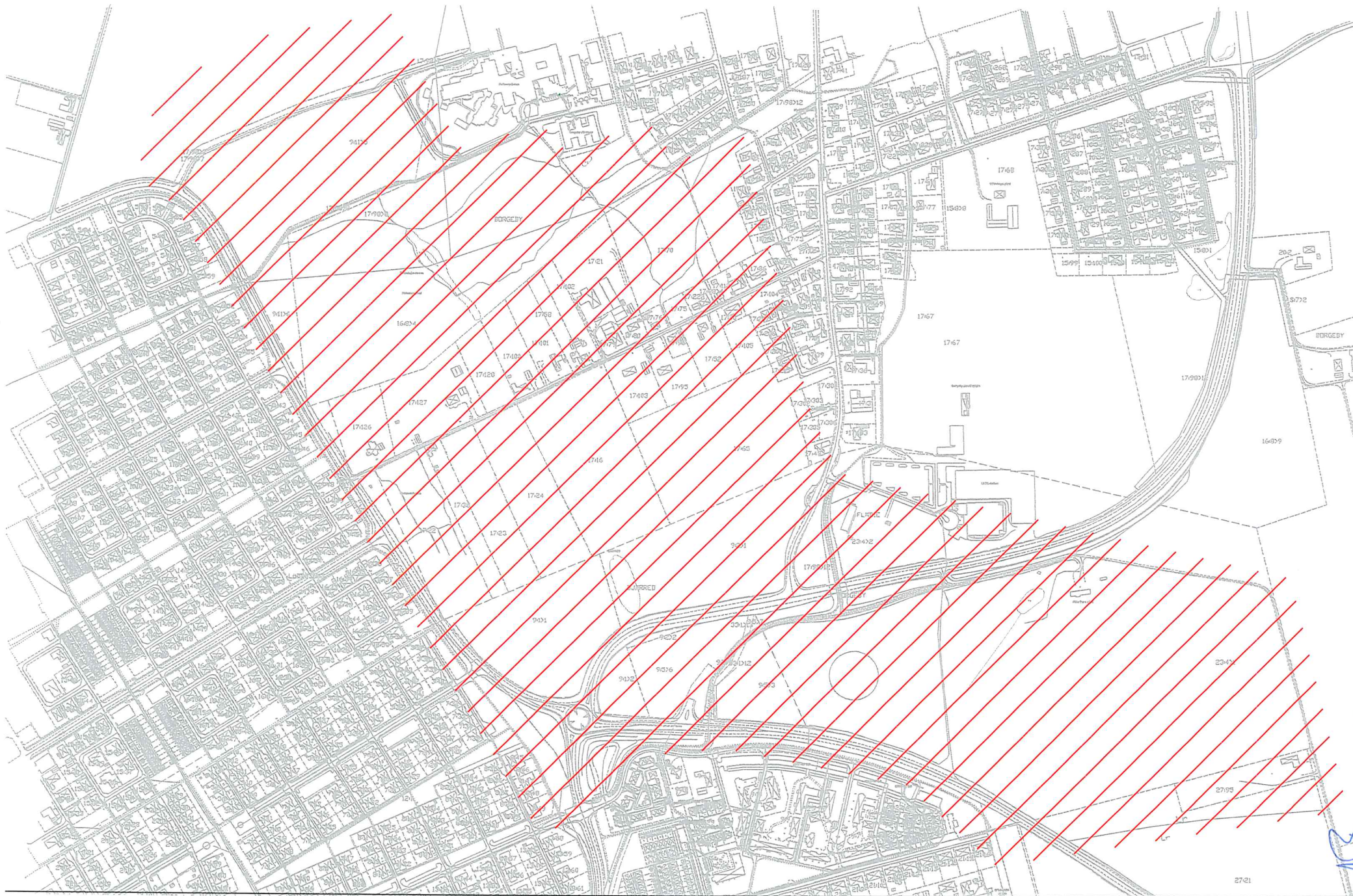
./.

Bilaga.

Utdragsbestyrkande



L.B.



A.S. A.B.



KOMMUNSTYRELSEN
Samhällsbyggnadsförvaltningen

2018-01-24

Vår referens: Linnea Qvarnström
Direkttel: 040-641 11 79
E-post: linnea.qvarnstrom@lomma.se
Diariernr: KS/KF 2017:26.219
Er referens:

Utveckling av området mellan Bjärred och Borgeby

Bakgrund

Sedan en tid tillbaka har det funnits skäl att utreda möjligheten att utveckla området mellan Bjärred och Borgeby. Detta beroende dels på dess goda läge nära Bjärred centrum men även med anledning av den utbyggnad av tåginfrastrukturen som pågår som medför att en station för persontrafik inom några år kommer att finnas i närbelägna Flädie by.

En utveckling av området mellan Bjärred och Borgeby finns inte utpekad i Lomma kommuns gällande översiktsplan men Kommunstyrelsen (KS) uppdrog 2016-06-15 åt Plangruppen (PG) att upprätta förslag till ny kommuntäckande översiktsplan för Lomma kommun.

2017-10-11 beslutade Planledningsgruppen (PLG) att uppdra åt samhällsbyggnadsförvaltningen att arbeta vidare med utvecklingen av området mellan Bjärred och Borgeby inom ramen för ny detaljplanering med inriktningen att i allt väsentligt bibehålla befintlig infrastruktur och grönstruktur, samt att som en del av detta arbete utlysa en arkitektävling.

Processen som varit

Eftersom en utveckling av området mellan Bjärred och Borgeby inte har stöd i gällande översiktsplan har en workshopserie om fyra tillfällen hållits med PLG under våren 2017. Det första tillfället inleddes med ett platsbesök och har följts av ett visionsarbete där områdets utformning och omfattning mm diskuterats. Processens huvudfokus har varit att identifiera knäckfrågor och komma fram till ställningstaganden i övergripande frågor, såsom bl. a. infrastruktur och grönstruktur, men även diskussioner om syfte och vision har förts.

Utifrån diskussionerna som varit kan konstateras att området mellan Bjärred och Borgeby har ett mycket gott läge, i en attraktiv kommun, centralt i sydvästra Skåne, i närheten av havet och med närhet till naturområden och rekreation. Läget erbjuder en unik möjlighet till förtätning på en begränsad yta, som samtidigt kan innebära en utveckling och förändring av Bjärred och Borgeby både vad gäller service, kommersiellt utbud, målpunkter, barriärer och rörelse.

Beroende på vilka ställningstaganden som görs i de övergripande frågorna skapas olika förutsättningar för den kommande bebyggelsen att ansluta till och utgöra del av befintliga orter och påverkar även vilken karaktär området kan få. Det finns t ex en risk för att infrastrukturen samt all skyddad grönstruktur kan komma att upplevas som barriärer mot den befintliga bebyggelsen och det kommer därför att ställas stora krav både på utformningen av grönområdena och gaturummen likväl som på intilliggande bebyggelse för att undvika denna effekt. Det kommer också att krävas en genomarbetad och god trafikinfrastruktur som inte flyttar problem till andra platser.

Med detta som utgångspunkt finns goda möjligheter för en positiv utveckling; utkant blir centralt läge, trafikled med barriäreffekt kan bli stadsgata som kopplar samman, befintliga målpunkter och samhällsfunktioner tillgängliggörs för fler och underlaget för kollektivt resande blir större.

Processen framåt

En utveckling av området mellan Bjärred och Borgeby kommer innebära en stor utbyggnad av kommunal infrastruktur framförallt vad gäller vatten, dagvatten och spillvatten, dagvattendammar, grönområden, cykelvägar och vägar, likaså behöver behov av skolor/förskolor och särskilda boenden och eventuell övrig service lyftas

Lomma kommun har tidigare goda erfarenheter av att utveckla en ny stadsdel, dvs Lomma hamn, och dessa erfarenheter ska tas tillvara i föreliggande projekt. Utvecklingen av Lomma hamn har skett under en 20 årsperiod och det krävs en grundlig förankrings- och kunskapsprocess både inom kommunen och hos allmänheten för att ett projekt av denna omfattning ska bli framgångsrikt. I arbetet med Lomma hamn har Delegationen för hållbara städer deltagit och det finns stor kunskap att hämta från det arbetet i den fortsatta processen med utvecklingen av området mellan Bjärred och Borgeby.

Arkitekttävling

En arkitekttävling är när flera arkitekter samtidigt arbetar med samma uppgift utifrån samma förutsättningar och i konkurrens om ett utlovat uppdrag och/eller en prissumma. Tävlingarna genomförs med lika villkor för alla deltagande och med anonyma förslag för att valet av vinnare ska bli så objektivt som möjligt och tävlingsförslagen bedöms av en i förväg utsedd, kvalificerad jury.

För beställaren är arkitekttävlingen ett tryggt sätt att finna den optimala föreningen av form, funktion och ekonomi för sitt projekt och samtidigt välja den för projektet bästa arkitekten. Det är också ett sätt att visa att man vill åstadkomma något utöver det vanliga med sitt projekt. Tävlingen ger maximalt utrymme för en kreativ process och djupgående kunskap om projektets förutsättningar och möjligheter.

En arkitekttävling ger stimulans och underlag till offentlig diskussion om angelägna arkitektur- och stadsbyggnadsfrågor. Den ger också möjlighet att marknadsföra och rikta uppmärksamheten mot den egna orten eller kommunen. För arkitekterna är arkitekttävlingen ett sätt att i jämbördig konkurrens med andra arkitekter pröva och utveckla både sin förmåga och arkitekturen. Många välkända och betydelsefulla arkitektoniska verk i Sverige och världen är resultatet av arkitekttävlingar. Man kan tävla om allt från stora och offentliga projekt till stadsdelar, bostäder eller mycket små men viktiga uppgifter.

Sveriges Arkitekter (SA) tillhandahåller en tjänst kallad arkitektservice. SA har lång erfarenhet av att ge stöd till beställare i arkitekttävlingar genom mångårigt och

kontinuerligt arbete med arkitekttävlingar. Samhällsbyggnadsförvaltningen har anlitat Sveriges arkitekters tävlingservice för att få en metodisk, trygg och ordnad tävlingsprocess med fokus på ett resultat med hög kvalitet. Genom samarbete med Sveriges Arkitekter säkerställs ett väl balanserat tävlingsprogram, erfarna ledamöter i juryn, att inbjudan till tävlingen når alla medlemmar i Sveriges Arkitekter och att resultatet exponeras och dokumenteras.

Arkitekttävlingar kan vara allmänna, då alla som vill kan vara med och tävla, eller inbjudna, riktade till en mindre grupp arkitekter. Samhällsbyggnadsförvaltningen förordar en allmän arkitekttävling då det inte anordnas så många allmänna arkitekttävlingar i Sverige vilket skapar en större uppmärksamhet och också ger en större bredd i de inlämnade förslagen.

Fortsatt process

Målsättningen är att en arkitekttävling ska utlysas under våren/sommaren 2018 för att ha ett vinnande förslag innan årets slut. Detta innebär att ett tävlingsprogram, vilket håller på att tas fram, kommer att beslutas politiskt under våren. För att ha en möjlighet att hålla denna tidplan behöver KS bemyndiga Kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU) att godkänna tävlingsprogram samt och jury.

Förslag till beslut

Att kommunstyrelsen beslutar:

att en allmän arkitekttävling ska hållas under 2018 för området mellan Bjärred och Borgeby (se bilaga 1)

att bemyndiga kommunstyrelsens arbetsutskott att godkänna tävlingsprogram

att bemyndiga kommunstyrelsens arbetsutskott att utse jury

att kommunstyrelsens arbetsutskott blir politisk styrgrupp för arkitekttävlingen

För planeringsavdelningen

Lovisa Liljenberg
Tf avdelningschef
Planeringsavdelningen
Stadsarkitekt

Linnea Qvarnström
planarkitekt

Bilaga 1: Område som omfattas av arkitekttävling



17956
17957

91113

179812

1768

179818

BORGEBY

1721

1770

91116

16874

17400

17401

17403

17405

1767

1767

202

BORGEBY

16879

179818

17426

17427

17428

1746

1745

17303

17304

17305

17306

17307

17308

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

1730

FLUDE

179812

23472

TJARRED

9891

9101

9102

9576

9581

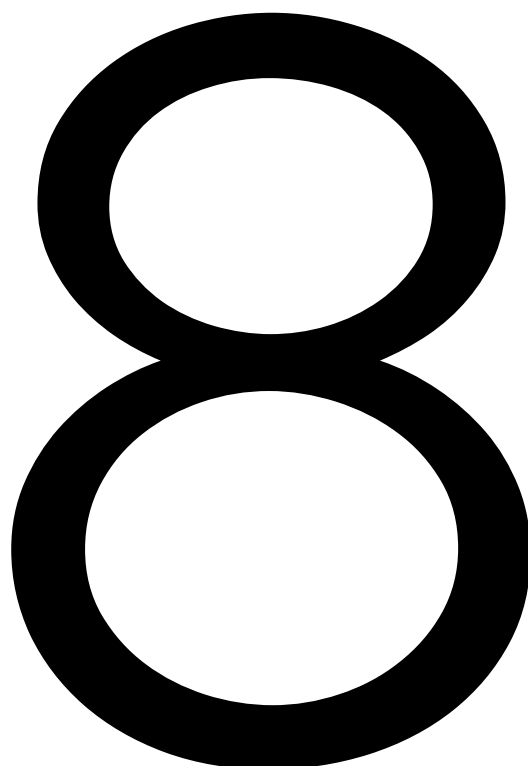
9582

9583

23471

2795

2721



PLANLEDNINGSGRUPPEN

2018-01-24

PLG § 4

Dnr 2017:265.121

Uppföljning av bostadsbyggande och befolkningsutveckling 2017**Ärendebeskrivning**

Anders Nyquist informerade om bostadsbyggandet och befolkningsutvecklingen i Lomma kommun under 2017 och de närmast kommande åren. År 2017 färdigställdes drygt 125 bostäder, huvudsakligen i Lomma Hamn. Under 2018 är det stora projektet kvarteret Nian i Lomma tätort med inflyttning av totalt 110 lägenheter med hyresrätt. Därefter kommer projekt inom Lomma Hamn att spela stor roll igen. Befolkningen har vuxit med 1,6 procent under 2017, vilket är något lägre än genomsnittet på 1,9 procent de senaste 10 åren. Särskilt kan noteras det låga antalet födselar inom kommunen under 2017. Utfall och prognos följs åt ganska väl utom just vad gäller födda under året.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse från planeringsavdelningen, daterad 2018-01-15.
- Bostadsbyggande och befolkning – lägesrapport 2017-12-31.

Planledningsgruppen föreslår för kommunstyrelsen att besluta följande:

- Kommunstyrelsen har tagit del av informationen.
-

Utdragsbestyrkande

A.B.

L.B.



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

Vår referens:

Direkttel: 0406411105

E-post: anders.nyquist@lomma.se

Diariernr:

Er referens:

Kommunstyrelsen

Uppföljning av bostadsbyggande och befolkningsutveckling under år 2017 – preliminära uppgifter

Ärendebeskrivning

Preliminära uppgifter om bostadsbyggandet och befolkningsutvecklingen i kommunen under 2017 har nu tagits fram. Uppgifterna redovisas i tabellform med kommentarer i bilagda handling: ”Bostadsbyggande och befolkningsutveckling – lägesrapport 31 december 2017”.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen lägger informationen till handlingarna.

Lovisa Liljenberg
tf avdelningschef planeringsavdelningen/
stadsarkitekt

Anders Nyquist
samhällsplanerare



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringavdelningen

Vår referens:
Direkttel:
E-post:
Diariernr:
Er referens:

Bostadsbyggande och befolkningsutveckling – lägesrapport 31 december 2017

Bostadsbyggande och befolkningsutveckling – lägesrapport vid årsskiftet 2017/2018

Bostadsbyggande

Tabell 1

Antal färdigställda bostäder för inflyttning under hela år 2017 i kommunen uppgår preliminärt till 127 st, vilket är ungefär samma antal som under 2016. Genomsnittet för de senaste 10 åren ligger på cirka 150 bostäder per år.

De största enskilda projekten under 2017 var JM:s båda kvarter Kryssaren och Masten i Lomma Hamn. Hela kvarteret Kryssaren med sina 68 lägenheter med bostadsrätt hade inflyttning under året. I kvarteren Masten färdigställdes flerbostadshusen med 43 lägenheter under 2017. Här tillkommer 20 bostäder under 2018 i radhusbebyggelse. Upplåtelseformen för hela kvarteret är även här bostadsrätt. I övrigt färdigställdes endast enstaka småhus i Lomma tätort samt i Bjärred och Borgeby.

Befolkningsutveckling

De redovisade preliminära befolkningstalen är hämtade från kommunens befolkningsregister. Besked om de officiella befolkningsuppgifterna kommer kring månadsskiftet februari/mars från Statistiska Centralbyrån.

Tabell 2

De preliminära siffrorna visar på en befolkningsökning under 2017 på nästa 400 personer, eller 1,6 %. Detta är något mindre än den genomsnittliga tillväxten de senaste 10 åren, vilken ligger på i snitt 1,9 % per år. De åldersgrupper som framför allt växer i kommunen är 7-9, 13-18 och 75-84 år. Folkmängden har ökat något mera än vad som motsvarar antalet officiellt färdigställda bostäder under 2017. Detta beror sannolikt på att det under året har iordningställts ett antal tillfälliga bostäder för nyanlända.

Tabell 3

Prognosen för 2017 och det preliminära utfallet stämmer relativt väl överens totalt sett. Den grupp som avviker mest är 0-åringarna, det vill säga de som är födda under 2017. Detta beror framför allt på att antalet födda i kommunen har blivit färre än förväntat. Under 2017 föddes 192 barn, vilket kan jämföras med genomsnittet på 247 födda per år de senaste 5 åren. I övriga åldersgrupper är skillnaden mellan prognos och utfall relativt liten, möjligen med undantag för 16-18-åringar.

Lomma 15 januari 2018

Anders Nyquist

Tabell 1 Färdigställda bostäder i Lomma kommun 2015-2020

Lomma			Prognos-----								
		Upplåtel- seform	2015	2016	2017		2018	2019	2020	Totalt	
			1-6	7-12	1-6	7-12				inkl före 2015	
Hasselgatan	Enskilda	Ä			1					4	
Lervik-Östervång et 3	Skanska m fl	Ä/H				1				61	
Lomma Hamn	JM	B/Ä	61		38	73	20	56	58	844	
Lomma Hamn	Skanska	B/Ä								133	
Lomma Hamn	CA	B/Ä		32	24			24	45	224	
Lomma Hamn	Stena	H	33							33	
Hamntorget	Veidekke	B		22	37					59	
Hans Hanssons gård kvarteret Nian	Skanska	Ä					7	7		14	
Vattenverkstomten	kommunen	H					110			110	
Alnarpsvägen	Stena	Ä							6	6	
övrigt		H							30	30	
		Ä	4	1	2	3	3	4	5	75	
Totalt			99	55	63	42	77	141	92	144	2206
Bjärred											
Rutsborgsvägen	Diverse	Ä	1	4						2	132
Fjelie by	kommunen	Ä								5	5
övrigt	Diverse	Ä	8	0	3	5	3	8	7	7	141
Totalt			9	4	3	5	3	8	7	14	576
Hela kommunen			108	59	66	47	80	149	99	158	2296
				2016 totalt	2017 totalt						
				125	127						

Tabell 2 Befolkningsutveckling i Lomma kommun

Jämförelse faktisk befolkning 31 dec 2016 och prel 31 dec 2017

Åldersintervall	31 dec 16	31 dec 17	Differens	
0 - 0	247	201	-46	
1 - 3	1 000	971	-29	
4 - 6	1 146	1 168	22	
7 - 9	1 200	1 260	60	
10 - 12	1 165	1 160	-5	
13 - 15	972	1 078	106	
16 - 18	831	897	66	
19 - 24	1 258	1 210	-48	
25 - 44	5 159	5 191	32	
45 - 64	5 937	6 099	162	
65 - 74	2 698	2 593	-105	
75 - 84	1 711	1 833	122	
85 - w	563	609	46	
Summa	23 887	24 270	383	1,60%
0-6	2 393	2 340	-53	
7-15	3 337	3 498	161	
16-24	2 089	2 107	18	
25-44	5 159	5 191	32	
45-64	5 937	6 099	162	
65-79	3 740	3 725	-15	
80-w	1 232	1 310	78	
Summa	23 887	24 270	383	

Lomma 15 januari 2018

Anders Nyquist

Tabell 3 Befolkningsutveckling i Lomma kommun

Jämförelse mellan prognos och prel utfall 31 december 2017

Åldersintervall	Utfall	Prognos	Differens
0 - 0	201	262	-61
1 - 3	971	976	-5
4 - 6	1 168	1 153	15
7 - 9	1 260	1 248	12
10 - 12	1 160	1 152	8
13 - 15	1 078	1 065	13
16 - 18	897	876	21
19 - 24	1 210	1 212	-2
25 - 44	5 191	5 170	21
45 - 64	6 099	6 097	2
65 - 74	2 593	2 602	-9
75 - 84	1 833	1 822	11
85 - w	609	604	5
Summa	24 270	24 239	31

Lomma 15 januari 2018

Anders Nyquist

Antalsstatistik - Kommunen totalt
 Kördatum: 2018-01-15
 Datum: 2017-01-01 - 2017-12-31
 Personer: Båda (Kvinnor + Män) PROGNOSS -TEFATADM

Åldersintervall	Prognos 171231	Antal per 171231	Differens	Ändring netto	Födda	Döda	Födelse netto	S:a inflyttn	Inflyttn inom länet	Inflyttn annat län	Inflyttn annat land	S:a utflyttn	Utflyttn inom länet	Utflyttn annat län	Utflyttn annat land	Flyttnetto totalt	Flytt-netto inom länet	Flyttnetto annat län	Flytt-netto annat land	Flyttat inom kommunen
0-0	262	201	-61	201	192	1	191	15	13	0	2	5	4	0	1	10	9	0	1	9
1-3	976	971	-5	81	0	0	0	127	96	19	12	46	30	7	9	81	66	12	3	50
4-6	1 153	1168	15	53	0	0	0	83	56	13	14	30	16	6	8	53	40	7	6	48
7-9	1 248	1260	12	30	0	0	0	51	35	7	9	21	13	2	6	30	22	5	3	42
10-12	1 152	1160	8	20	0	0	0	35	23	5	7	15	8	0	7	20	15	5	0	28
13-15	1 065	1078	13	16	0	0	0	31	20	1	10	15	8	1	6	16	12	0	4	31
16-18	876	897	21	20	0	0	0	49	23	1	25	29	24	3	2	20	-1	-2	23	36
19-24	1 212	1210	-2	-141	0	0	0	205	117	64	24	346	254	84	8	-141	-137	-20	16	68
25-44	5 170	5191	21	247	0	1	-1	698	503	106	89	450	302	104	44	248	201	2	45	248
45-64	6 097	6099	2	-8	0	11	-11	213	160	26	27	210	167	19	24	3	-7	7	3	142
65-74	2 602	2593	-9	-28	0	32	-32	44	34	9	1	40	35	5	0	4	-1	4	1	49
75-84	1 822	1833	11	-43	0	51	-51	26	17	7	2	18	15	3	0	8	2	4	2	32
85-110	604	609	5	-73	0	76	-76	8	6	2	0	5	4	1	0	3	2	1	0	21
	24 239	24 270	31	375	192	172	20	1 585	1 103	260	222	1 230	880	235	115	355	223	25	107	804

Kommunstyrelsen
2018-02-07

Ärende 9

9

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2018-01-24

PLG § 5

Dnr 2017:367.214

**Yttrande över detaljplan för del av Tågarp 15:1 mfl, Burlöv
Centralstation, Burlövs kommun****Ärendebeskrivning**

Burlövs kommun har tagit fram en detaljplan för området kring blivande Burlövs Centralstation. Syftet med planen är att skapa förutsättningar för att utveckla en blandad stad runt tågstationen. I planen föreslås tre kvarter med sammanbyggda hus samt ett nytt parkeringshus, innehållande både bostäder och service, i Burlöv centers nordvästra hörn. Visionen för den nya pendlarstationen Burlöv Centralstation är att den ska bli både motorn och navet i den nya stadsdelen Kronetorpstaden. Tanken är att stationen ska bli mer än bara en hållplats. År 2030 förväntas 6 000 personer per dag stiga av eller på tågen på Burlöv C och kommunen hoppas att både resenärer och boende ska stanna upp på platsen och ta del av olika typer av service som då finns etablerat. Den mesta av bebyggelsen föreslås bli 4-5 våningar hög men tre byggnader kan tillåtas bli sju, tio respektive tolv våningar höga. Tanken är att dessa hus ska markera viktiga lägen i närområdet och på så sätt fungera som landmärken.

Samhällsplaneraren har lämnat förslag på yttrande.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse från planeringsavdelningen, daterad 2018-01-08.
- Följebrev 2017-12-14 från Burlövs kommun.
- Plankarta 2017-12-04
- Illustrationsplan 2017-12-04.
- Planbeskrivning 2017-12-18.

Planledningsgruppen föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Lomma kommun lämnar följande yttrande:

Lomma kommun anser att det är positivt med förtätning av både bostäder och service runt den kommande Burlöv Centralstation. Ur resenärssynpunkt är det en fördel om många ärenden kan uträttas på samma plats, något som kan minska transportbehovet i samhället. I planen finns förslag på ett nytt parkeringshus som ska kunna användas av bland annat resenärer. Vad gäller parkeringen är det viktigt att ha med i planeringen hur det totala antalet parkeringsplatser ska användas och med vilka begränsningar. För de som vill ställa bilen under en längre tid för att ta tåget för en längre resa, är avståndet till tågstationen lite mindre viktigt än för de som kanske varje dag kan tänkas komma med bil för sin arbetspendling. Dagliga arbetspendlare, både från Burlövs kommun och från kringliggande kommuner, behöver snabbt och enkelt kunna hitta en parkering så att de inte istället tar bilen hela vägen till jobbet om det blir svårt att hitta eller för dyrt med nära och bra pendlarparkeringsplatser.



Utdragsbestyrkande

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2018-01-24

PLG § 5 (forts.)

Dnr 2017:367.214

En annan betydelsefull aspekt är att de bussar från bland annat Lomma tätort som är tänkta att angöra Burlöv C har en nära koppling till tågstationen. I detaljplanen finns inlagt en vändslinga för bussarna nära stationen vilket är positivt. Viktigt är också att de kommande busshållplatserna får en tydlig koppling till perrongerna så att det går snabbt att byta mellan buss och tåg.

Utdragsbestyrkande

AS

L.B.



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

2018-01-11

Vår referens: Ulrika Ström
Direkttel: 040-641 11 02
E-post: ulrika.strom@lomma.se
Diariernr: KS/KF 2017:367.214
Er referens:

Kommunstyrelsen

Yttrande över detaljplan för del av Tågarp 15:1 mfl, Burlöv Centralstation, Burlövs kommun

Burlövs kommun har tagit fram en detaljplan för området kring blivande Burlövs Centralstation. Syftet med planen är att skapa förutsättningar för att utveckla en blandad stad runt tågstationen. I planen föreslås tre kvarter med sammanbyggda hus samt ett nytt parkeringshus, innehållande både bostäder och service, i Burlöv centers nordvästra hörn. Visionen för den nya pendlarstationen Burlöv Centralstation är att den ska bli både motorn och navet i den nya stadsdelen Kronetorpstaden. Tanken är att stationen ska bli mer än bara en hållplats. År 2030 förväntas 6 000 personer per dag stiga av eller på tågen på Burlöv C och kommunen hoppas att både resenärer och boende ska stanna upp på platsen och ta del av olika typer av service som då finns etablerat. Den mesta av bebyggelsen föreslås bli 4-5 våningar hög men tre byggnader kan tillåtas bli sju, tio respektive tolv våningar höga. Tanken är att dessa hus ska markera viktiga lägen i närområdet och på så sätt fungera som landmärken.

Handlingar i ärendet

- Skrivelse 2018-01-11 från planeringsavdelningen.
- Följebrev 2017-12-14 från Burlövs kommun.
- Plankarta 2017-12-04.
- Illustrationsplan 2017-12-04.
- Planbeskrivning 2017-12-18.

Förslag till beslut

- Lomma kommun lämnar följande yttrande:

Lomma kommun anser att det är positivt med förtätning av både bostäder och service runt den kommande Burlöv Centralstation. Ur resenärssynpunkt är det en fördel om många ärenden kan uträttas på samma plats, något som kan minska transportbehovet i samhället. I planen finns förslag på ett nytt parkeringshus som ska kunna användas av bland annat resenärer. Vad gäller parkeringen är det viktigt att ha med i planeringen hur det totala antalet parkeringsplatser ska användas och med vilka begränsningar. För de som vill ställa bilen under en längre tid för att ta tåget för en längre resa, är avståndet till tågstationen lite mindre viktigt än för de som kanske varje dag kan tänkas komma med bil

för sin arbetspendling. Dagliga arbetspendlare, både från Burlövs kommun och från kringliggande kommuner, behöver snabbt och enkelt kunna hitta en parkering så att de inte istället tar bilen hela vägen till jobbet om det blir svårt att hitta eller för dyrt med nära och bra pendlarparkeringsplatser.

En annan betydelsefull aspekt är att de bussar från bland annat Lomma tätort som är tänkta att angöra Burlöv C har en nära koppling till tågstationen. I detaljplanen finns inlagt en vändslinga för bussarna nära stationen vilket är positivt. Viktigt är också att de kommande busshållplatserna får en tydlig koppling till perrongerna så att det går snabbt att byta mellan buss och tåg.

För planeringsavdelningen

Lovisa Liljenberg
Stadsarkitekt

Ulrika Håkansson Ström
Samhällsplanerare

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Handläggare: Erik Karlsson
Telefon: 040-625 61 56
E-post: erik.karlsson@burlov.se

Enligt sändlista

Samråd – Detaljplan för del av Tågarp 15:1 m.fl., Burlöv Centralstation

Planutskottet beslutade den 4 december 2017 att gå ut på samråd med Detaljplan för del av Tågarp 15:1 m.fl., Burlöv Centralstation och att detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planområdet ligger delvis mellan Burlövs station och Burlöv Center. Därutöver ingår Lillevängsgatan och del av Lundavägen. Detaljplanens syfte är att skapa förutsättningar för att utveckla en blandad stad runt Burlöv Centralstation. Där ska byggas butiker, bostäder och kontor i en miljö med offentliga rum som blir attraktiva mötesplatser.

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande. Planarbetet inleds med detta samrådsförfarande, därefter kommer planen att ställas ut för granskning innan den kan antas. Möjlighet att lämna skriftliga synpunkter ges både nu i samrådsskedet, men även längre fram i processen när planen ställs ut igen.

Samrådsmöte kommer att hållas den 16 januari kl. 18.00 i Medborgarhuset i Arlöv. Alla intresserade hälsas välkomna!

Detaljplaneförslaget finns utställt för **samråd från den 20 december 2017 till och med den 31 januari 2018** på:

- Medborgarhuset i Arlöv
- Biblioteket i Arlöv
- www.burlov.se (under rubriken Bygga, bo & miljö/Samhällsplanering/ Detaljplaner/ Detaljplaner på gång)

Har du några frågor är du välkommen att höra av dig till planstrateg Erik Karlsson, på telefon 040-625 61 56 eller planchef Kerstin Torseke Hulthén, på telefon 040-625 63 13 eller via e-post till erik.karlsson@burlov.se

Eventuella synpunkter ska framföras skriftligen till Kommunstyrelsen, Burlövs kommun, Box 53, 232 21 ARLÖV eller till burlovs.kommun@burlov.se senast 2018-01-31. Synpunkter ska lämnas med namn, adress och om möjligt fastighetsbeteckning.

Berörd fastighetsägare ombeds att underrätta övriga boende eller hyresgäster inom fastigheten om innehållet i detta brev.

Erik Karlsson
Planstrateg

Följande handlingar finns tillgängliga på Medborgarhuset i Arlöv, biblioteket i Arlöv, samt på webben:

Plankarta
Illustrationskarta
Planbeskrivning

Följande handlingar finns tillgängliga på webben:

Geoteknisk- och miljöteknisk utredning
Riskutredning
Parkeringsutredning
Trafikutredning

Följande handlingar finns att tillgå på planeringsavdelningen:

Grundkarta, 2017-10-30
Fastighetsförteckning, 2017-12-15

SÄNDLISTA

Berörda fastighetsägare enligt fastighetsförteckning 2017-12-15

Länsstyrelsen i Skåne län

Lantmäterimyndigheten i Skåne län

Trafikverket

Region Skåne

Lomma kommun

Lunds kommun

Malmö stad

Staffanstorps kommun

Räddningstjänsten Syd

Malmö muséer

Hyresgästföreningen i Södra Skåne

Segeåns vattendragsförbund

VA Syd

E.ON Elnät Sverige AB

E.ON Värme Sverige AB

E.ON Gas Sverige AB

Swedegas AB

Svenska Kraftnät

Sydvatten AB

Telia Sonera Access AB

Burlövs Bostäder AB

Kommunala pensionärsrådet (KPR)

Rådet för Funktionshinderfrågor (RFHF)

PRO Åkarp

PRO Arlöv

SPF Vårbo seniorer

SPF Burlövs pensionärsklubb

Centerpartiet i Burlöv

Liberalerna i Burlöv

Moderaterna i Burlöv

Miljöpartiet i Burlöv

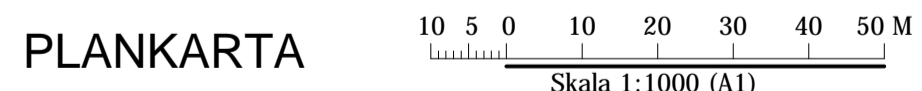
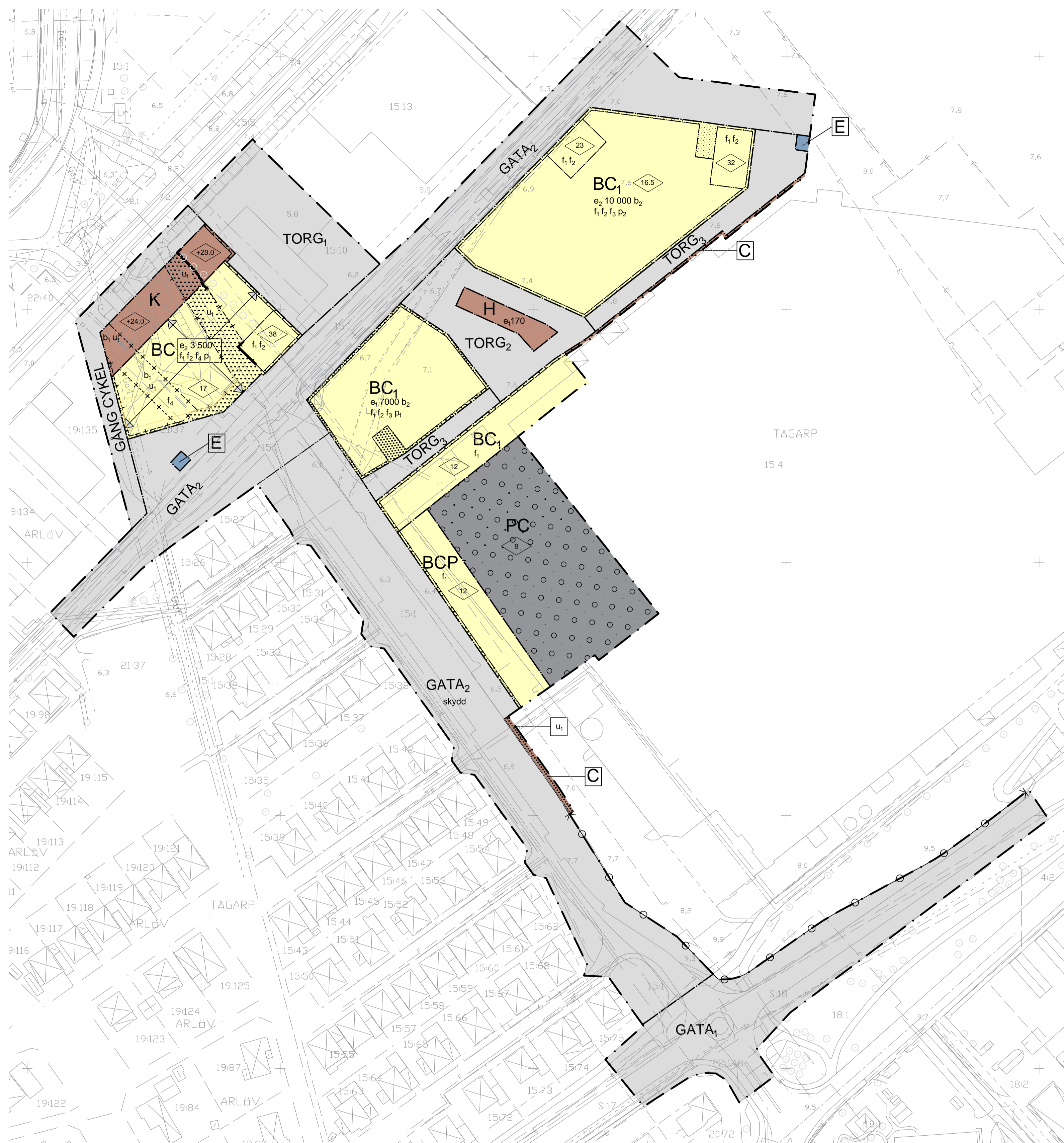
Socialdemokraterna i Burlöv

Sverigedemokraterna i Burlöv

Vänsterpartiet i Burlöv

Miljö- och byggnämnden

Utbildnings- och kultur nämnden



GRUNDKARTEBETECKNINGAR

<p>Traktgräns, kvartersstråkgräns</p> <p>Fasthetsgräns</p> <p>Ämnesgräns (områdesindelning)</p> <p>Burkgräns</p> <p>KVARTERET</p> <p>ARLÖV</p> <p>13B</p> <p>57</p> <p>GAE</p> <p>Plangräns</p> <p>Användningsgräns</p> <p>Egenskapsgräns</p> <p>Bostadhus resp. uthus kortst efter huslinjen</p> <p>Bostadhus resp. uthus kortst efter skiljeutrymme</p> <p>Kyrka</p>	<p>Byggnad i silhett</p> <p>Sidretnisk</p> <p>Transformatorbyggnad</p> <p>Staket eller plank</p> <p>Stenmur</p> <p>Stöpmur</p> <p>Väg</p> <p>Gångstig</p> <p>Silnt</p> <p>Gräns mellan gångbana och körbana</p> <p>Dié</p> <p>Strömlinje</p> <p>Rörelsegräns</p> <p>Gräns till vild</p> <p>Burrsäng resp. lövsäng symboler</p> <p>Aker</p>	<p>W</p> <p>K</p> <p>VY</p> <p>R</p> <p>E</p> <p>T</p> <p>G</p> <p>T</p> <p>T</p> <p>D</p> <p>W</p> <p>K</p> <p>VY</p> <p>R</p> <p>E</p> <p>T</p> <p>G</p> <p>T</p> <p>T</p> <p>D</p>	<p>Hög- och/eller botesmark</p> <p>Klär, nesse, svedmark</p> <p>Vattenski</p> <p>Järnvägsspår</p> <p>Förbindelse</p> <p>Elledning i mark</p> <p>Teleledning</p> <p>Gasledning</p> <p>Fjärrvärmeledning</p> <p>Fiberledning</p>
--	--	---	--

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Angivna bestämmelser har stöd i plan- och bygglagen 2010:900.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Detaljplanegräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- - - - - Egenskapsgräns och administrativ gräns som sammanfaller

ANVÄNDNING AV MARKOMRÅDEN

- Allmän plats**
- GATA₁ Huvudgata
 - GATA₂ Lokalgata
- GÅNG CYKEL** Gång- och cykeltrafik
- TORG₁ Torg med parkkaraktär. Torghandel och uteservering.
 - TORG₂ Torg. Torghandel och uteservering.
 - TORG₃ Torg. Torghandel och uteservering. Angöringstrafik får ske.

Kvartersmark

- BC Bostäder, Centrumverksamhet.
- BC₁ Bostäder, Centrumverksamhet. Inom användningsområde ska minst 50% av bebyggelsens bruttoarea (BTA) vara bostäder.
- BCP Bostäder, Centrumverksamhet, Parkering
- C Centrumverksamhet
- E Nätstation. Ska utföras med sedumtak.
- H Paviljonger för handel och restauranger med en högsta totalhöjd på 4 m. Mellan paviljongerna ska minst två stycken minst 4 m breda passager finnas.
- K Kontor
- PC Parkering, Centrumverksamhet. På tak ska gård till bostäder finnas.

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

- Markens anordnande**
- skydd Bullerskydd ska finnas sydväst om genomfartsgata.
 - Körbar förbindelse får inte anordnas.

UTFORMNING AV KVARTERSMARK

- Utnyttjandegrad**
- e₁ 00 Största tillåtna bruttoarea i m².
 - e₂ 00 Största tillåtna bruttoarea i m² inom användningsområde, undantaget egen-skapsområden med höjdbestämmelse.

Begränsning av markens utnyttjande

- Byggnad får inte uppföras.
- Tak ska dimensioneras för att bära planterbart bjälklag. På tak ska gård till bostäder finnas.

Höjd på byggnader

- ◊ Högsta medgivna byggnadshöjd i meter.
- ◊ Högsta byggnadshöjd i meter över nollplanet

Placering

- P₁ Byggnader ska placeras med långsida mot allmän plats mellan 1 m och 2,5 m från allmän plats.
- P₂ Byggnader ska placeras mellan 1 m och 2,5 m från allmän plats. En byggnad ska uppföras med gavel mot gata och med en största byggnadsdjup på 27m.

Utformning

Ny bebyggelse ska utformas i huvudsak med fasader i puts eller tegel. Högsta tillåtna husdjup för bostäder är 13 m och för kontor 17 m.

- f₁ Balkonger får, utöver angiven byggrätt, anordnas över allmän plats med en lägsta fri höjd av 4,7 m över mark och med ett största uthäng från fasaden på 1,5 m. Bottenvåningens våningshöjd ska vara minst 3,5 m.
- f₂ Entréer ska orienteras mot gata. Bostads-entréer ska vara genomgående.
- f₃ Bebyggelsen ska vara sammanbyggd inom användningsområde och placeras med långsida mot allmän plats.
- f₄ Portal som är 4 m hög och 4 m bred ska finnas mellan gård och gata.

Utförande

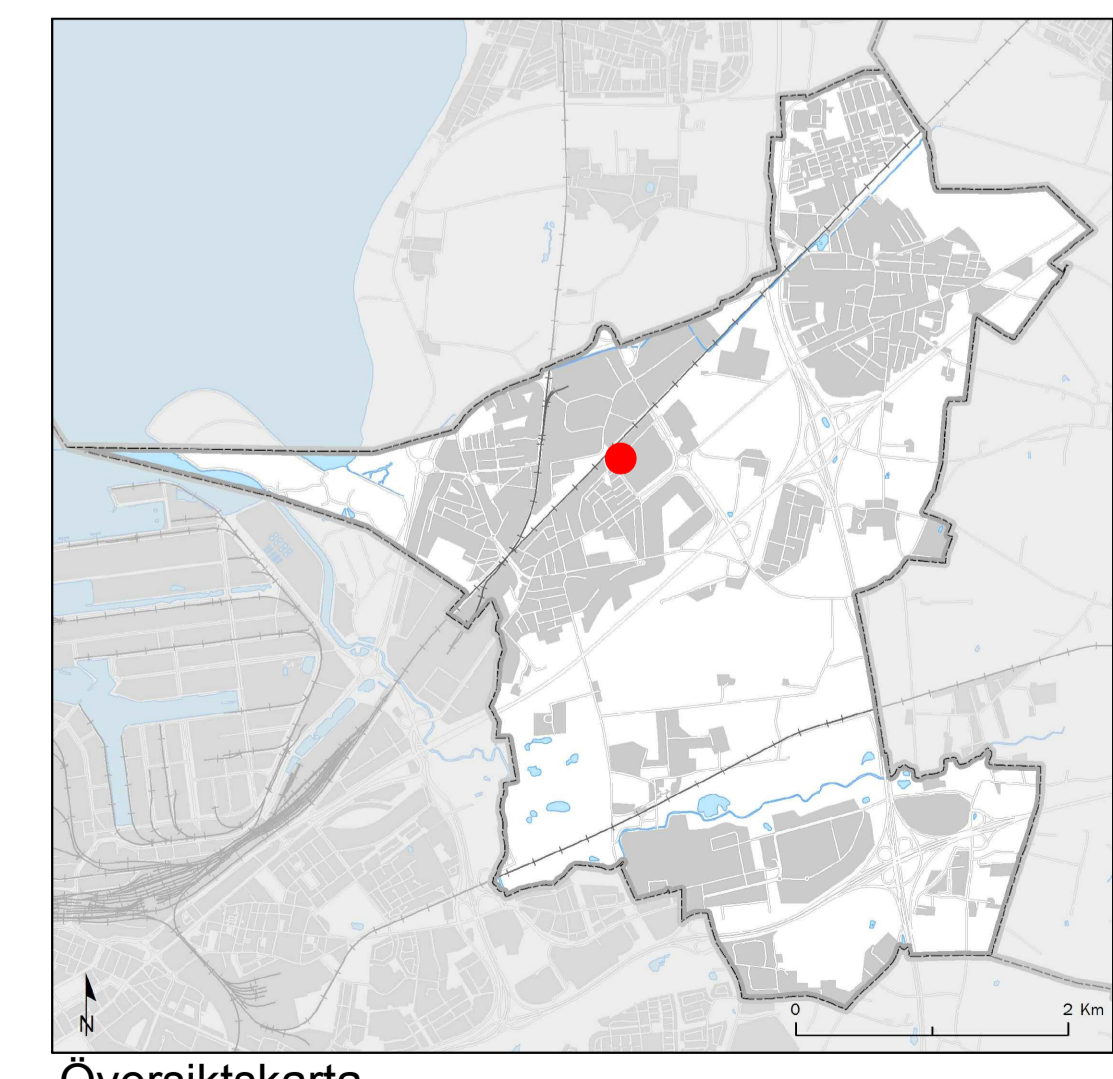
- b₁ Byggnad ska utföras med hänsyn till underliggande fjärrvärmeledning.
- b₂ Hörnavskärning ska finnas i bottenvåning mot Hantverkaregatan.
- Byggrätt där grundläggning måste ske till minst samma djup som ledning inom u-område.

SKYDDSBESTÄMMELSER

I byggnad närmast järnvägsområde får entréer mot spårstråk inte finnas i fasad mot järnväg. Inom 30 m från spårstråk ska fasad uppfylla brandteknisk klass EI 30. Inom 40 m från spårstråk ska fönster utföras i brandteknisk klass E30. I byggnad inom 70 m från spårstråk ska nödstopp/miljöbrytare för ventilation finnas. I byggnad inom 150 m från spårstråk ska nödstopp/miljöbrytare för ventilation finnas om ingen byggnad finns mellan denna och spårstråket.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Kommunen är huvudman för allmän plats. Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft. Villkor för lov eller startbesked Innan startbesked för markarbeten får lämnas ska markförordningar inom respektive fastighet vara avhjälpna. Markreservat för allmännyttiga ändamål u₁ Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar.



SAMRÅDSHANDLING 2017-12-04

Detaljplan för
Tågarp 15:1 m.fl. Burlöv Centralstation
i Arlöv, Burlövs kommun, Skåne län
Upprättad av samhällsbyggnadsförvaltningen, Burlövs kommun Grundkarta upprättad 2017-10-30

Kerstin Torseke Hulthén
Planchef

Erik Karlsson
Handläggare

- HANDLINGAR**
- Plankarta med bestämmelser
 - Miljökonsekvensbeskrivning
 - Illustrationsplan
 - Planbeskrivning
 - Fastighetsförteckning
 - Samrådsredogörelse
 - Planprogram

Antagen av kommunfullmäktige ...

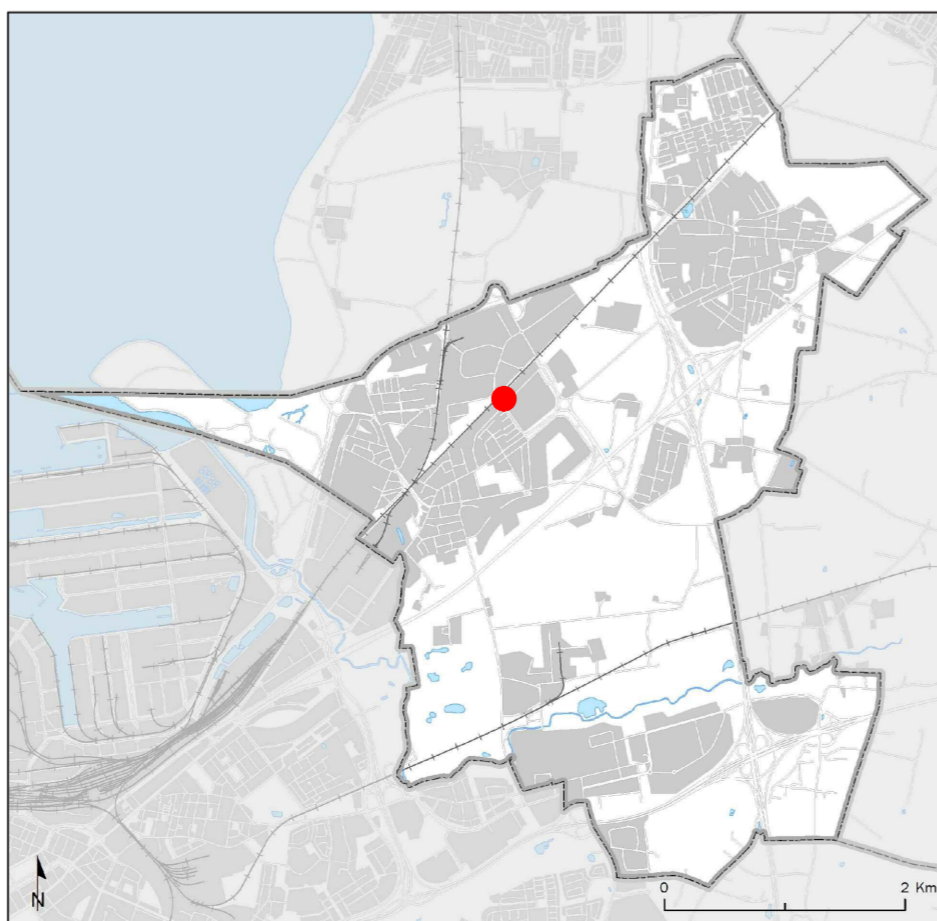
Vunnit laga kraft ...

Diarienummer KS/2016:6565



ILLUSTRATIONSPLAN

10 5 0 10 20 30 40 50 M
Skala 1:1000



SAMRÅDSHANDLING 2017-12-04

**Illustrationsplan till detaljplan för
Tågarp 15:1 m.fl. Burlöv Centralstation
i Arlöv, Burlövs kommun, Skåne län**

Upprättad av samhällsbyggnadsförvaltningen, Burlövs kommun

Kerstin Torseke Hulthén
Planchef

Erik Karlsson
Handläggare

Illustration gjord av Arkitema

HANDLINGAR

- | | | |
|--|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Plankarta med bestämmelser | <input type="checkbox"/> Miljökonsekvensbeskrivning | <input checked="" type="checkbox"/> Illustrationskarta |
| <input checked="" type="checkbox"/> Planbeskrivning | <input checked="" type="checkbox"/> Fastighetsförteckning | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Samrådsredogörelse | <input type="checkbox"/> Planprogram | |

Diarienummer KS/2016:665

Antagande ...

Laga kraft ...

Dp 262





BURLÖVS KOMMUN

Samhällsbyggnadsförvaltningen



Detaljplan
för del av Tågarp 15:1 m.fl. Burlöv Centralstation
i Arlov, Burlövs kommun, Skåne län

PLANBESKRIVNING

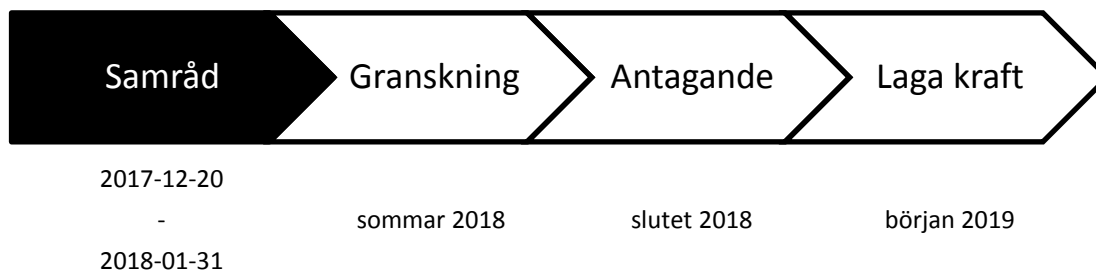
Vad är en detaljplan?

En detaljplan styr hur mark- och vattenytor får användas inom ett område i kommunen. Bostäder, kontor, handel, industri, gata eller park är exempel på markanvändning som kan tillåtas. Detaljplanen får även reglera placering, utformning och utförande m.m. En detaljplan består av en plankarta, som är juridiskt bindande, och en planbeskrivning (denna handling). Planbeskrivningen, som inte är juridisk bindande, ska underlätta förståelsen för plankartans innebörd.

Planprocessen

Detaljplaneprocessen regleras i plan- och bygglagen (PBL) och syftar till att pröva om ett givet förslag till markanvändning är lämpligt. I processen ska allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra. Denna detaljplan hanteras med utökat förfarande. Processen omfattar två remissrundor (samråd och granskning), där sakägare, myndigheter och andra berörda kan komma in med synpunkter. Därefter antar kommunfullmäktige planen. Under förutsättning att ingen överklagar beslutet att anta planen, vinner den laga kraft tre veckor efter att antagandet anslagits. Därefter kan bygglov ges och utbyggnaden påbörjas.

Denna planhandling tillhör samrådsskedet. Om inga oväntade händelser inträffar, kan planen vinna laga kraft i början av 2019.



INNEHÅLL

Innehåll.....	3
Planens syfte och huvuddrag.....	4
Handlingar.....	5
Plandata.....	5
Bedömning av miljöpåverkan.....	6
Tidigare ställningstaganden.....	7
Bakgrund.....	11
Förutsättningar.....	12
Målsättning och vision.....	13
Planförslag.....	15
Konsekvenser av planens genomförande.....	28
Genomförandebeskrivning.....	33
Planbestämmelser.....	37
Medverkande.....	41



PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att skapa förutsättningar för att utveckla en blandad stad runt Burlöv C. Här föreslås tre kringbyggda kvarter med fyra till fem våningar höga hus samt tre högre slanka byggnader i sju, tio och tolv våningar som kommer att utgöra landmärken som markerar stationens läge. Kring två torg föreslås butiker, bostäder och kontor i funktionella och varierade byggnader med offentliga rum som blir attraktiva mötesplatser. I nordvästra hörnet på Burlöv Center föreslår planen att man ersätter Plantagens tidigare byggnad med ett parkeringshus inklätt med bostäder och med service i bottenvåningen.

Stationen ska kunna nås av fotgängare, cyklister, buss- och biltrafik. Angöring- och parkeringsmöjligheter är viktiga för att stationsmiljön både ska bli attraktiv och välfungerande. Syftet är även att knyta samman stationsmiljön med Burlöv Center med en sammanhållen bebyggelse och nya torgmiljöer. Utformningen av allmänna platser ska ges särskild omsorg. Ny bebyggelse ska huvudsakligen vara tegel och puts med en varierad gestaltning som håller ner skalan.

Planen innebär stora möjligheter för kommunen och samtidigt stora investeringar.

Planförslaget möjliggör:

- Tre kringbyggda kvarter med bostäder, handel och kontor samt ett parkeringshus inklätt med bostäder och service, utfört som en tillbyggnad till Burlöv Center.
- Två sammankopplade torg, ett grönt som tar upp nivåskillnaden mellan Hantverkaregatan och tunneln med trappor och hissar upp till perrongerna och ett hårdgjort mer stadsmässigt med kommers och uteserveringar vid Burlöv Center.
- Hållplatser och vändplats för busstrafik till Malmö, Lund, Lomma och Staffanstorps.

- Bilparkering för pendlare, boende, arbetande och besökande till butikerna, bland annat i ett parkeringshus i nordvästra hörnet på Burlöv Center. Pendlarparkering för cykel.
- Vånggatan, som förses med bullerskärm mot Lillevångsområdet, öppnas för genomfartstrafik.

HANDLINGAR

Till detaljplanen finns följande handlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med planbestämmelser
- Illustrationsplan

Följande handlingar skickas inte ut men finns på kommunens hemsida:

- Geoteknisk- och miljöteknisk utredning
- Riskutredning
- Parkeringsutredning
- Trafikutredning

PLANDATA

Läge

Planområdet utgörs av ytan mellan Burlövs station och Burlöv Center med bland annat del av Hantverkaregatan och Burlöv Centers parkering. Lillevångsgatan med korsningen Lundavägen-Lillevångsgatan-Svenshögsvägen ingår också i planområdet.

Areal

Planområdet är knappt 5 ha.



Detaljplaneområdet.

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar fastigheten Tågarp 15:10 och del av fastigheterna Tågarp 15:1, 18:1 och 21:37 samt Arlov 22:146 som alla ägs av Burlövs kommun. Del av Tågarp 15:5 ägs av Trafikverket.

En mindre del av samfälligheten Arlov S:17 samt delar av de två privatägda fastigheterna Tågarp 15:13 och Tågarp 15:4 ingår också i planområdet.

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Planförslaget bedöms förenligt med 3, 4 och 5 kapitlet miljöbalken (MB) i enlighet med 5 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark och vattenområden mm.

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11§ miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Planen bedöms dock medföra viss miljöpåverkan varför följande utredningar har gjorts och utgjort beslutsunderlag till olika ställningstaganden: Geoteknisk- och miljöteknisk utredning, riskutredning och trafikutredning. Dessa finns sammanfattade i slutet av planbeskrivningen, under rubriken miljökonsekvenser. Inför granskningen av planen kommer en bullerberäkning att genomföras.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintressen enligt 3 och 4 kap Miljöbalken

Riksintresse kulturmiljö

Hela den del av Arlöv som ligger mellan Södra stambanan och Stockholmsvägen är riksintresse för kulturmiljö. Det som i motiveringen berör stationsområdet är beskrivningen av de större regionala och nationella kommunikationsstråkens förhållande till tätorten. Bedömningen har gjorts att planförslaget inte kommer att påtagligt skada riksintresset.

Riksintresse järnväg

Södra stambanan omfattas av riksintresse för järnväg. Södra stambanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade Transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Södra stambanan sträcker sig från Stockholm till Malmö och är mycket viktig för både person- och godstrafik. Bedömningen har gjorts att planförslaget inte kommer att påtagligt skada riksintresset.

Riksintresse kustzon

Hela planområdet, liksom hela tätorten Arlöv, omfattas av riksintresse för kustzon. Riksintresset innebär att ingrepp och exploatering inte får ske på ett sätt som påtagligt skadar natur- och kulturvärden. Riksintresset utgör inte hinder för utveckling av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet. Bedömningen har gjorts att planförslaget inte kommer att påtagligt skada riksintresset.

Översiktsplan

I översiktsplan 2030, Framtidsplan för Burlövs kommun (Framtidsplanen) antagen 2014-04-22 pekas planområdet ut som det område i kommunens som bedöms ha störst potential att utvecklas med magneterna Burlöv Centralstation och Burlöv Center. Planförslaget överensstämmer med översiktsplanens intentioner.

Planprogram

Planprogram för Södra stambanan genom Burlövs kommun,

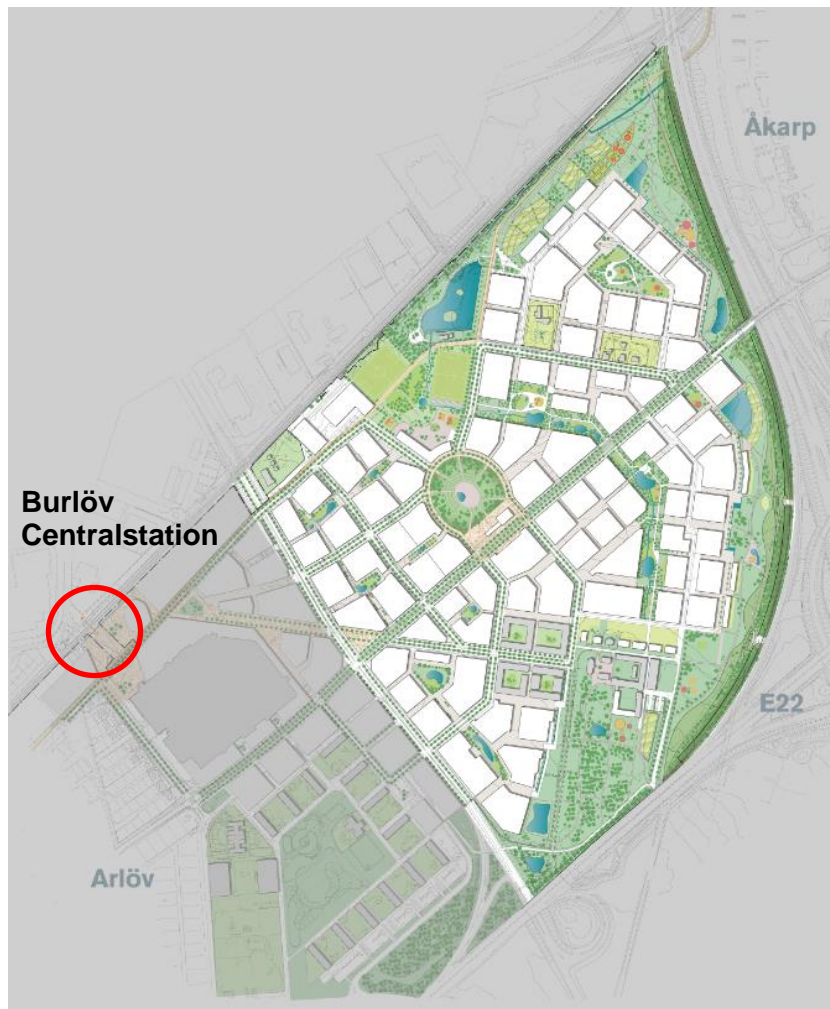
Planprogrammet där planområdet ingår, har varit ute på granskning våren 2015. Syftet med planprogrammet är att ge en översiktlig bild av de förändringar utbyggnaden av stambanan, från två till fyra spår, innebär i Burlövs kommun och vilka möjligheter detta ger för områdena längs med stambanan.

Planprogram Kronetorpstaden

Burlöv C ingår inte i planprogrammet men målsättningar för utvecklingen inom planprogramsområdet har stor betydelse även för området inom denna detaljplan. Utbyggnaden av Burlövs station är en förutsättning för Burlövs kommuns framtida utbyggnadsområde, Kronetorpstaden. Området kommer att rymma minst 3500 lägenheter samt skolor, kontor, badhus, idrott, butiker och parker. Kronetorpstaden var föremål för en arkitekttävling 2013, där Nyréns arkitekter AB, Sweco Infrastructure AB och NAI Svefa AB vann med förslaget Burlove.

Utifrån arkitekttävlingen är ett planprogram för Kronetorpstaden under framtagande. Planprogrammet syftar till att skapa en helhetsbild för utbyggnaden av Kronetorpsområdet och möjliggöra en långsiktig utbyggnad av området.

Planprogrammet var ute på samråd sommaren 2017.



Nya Burlöv Centralstation i förhållande till planprogrammet för Kronetorpstaden.

Parallella uppdrag 2011

Fyra arkitektkontor inbjöds 2011 till parallellt uppdrag kring utformningen av Burlövs station. De presenterade idéer kring bebyggelsen och utvecklingen kring stationen. De studerade också stationen i sitt sammanhang.

Gemensamt för de fyra förslagen var följande slutsatser:

- Arlöv som ort och Burlövs kommun som helhet behöver en tydligare identitet. Det regionala stationsområdet med Burlövs station, Burlöv Center inkluderat, kan bli kommunens identitetsbärare.
- Det är i området runt stationen som tätare bebyggelse med väldefinierade gaturum, platser och parker bör skapas. Området närmast stationen kan då bli attraktivt för kontorsverksamhet, tillsammans med handel och bostäder. Kommunen bör sträva efter att utnyttja marken väl genom att bygga så nära spåren som möjligt.

- Ett tydligt avgränsat torg bör uppföras mellan Burlöv Center och Burlövs station som binds ihop med en förbindelselänk och siktlinje.
- Stationen måste lyftas fram, annonsera sig och bli mer synlig, tydlig och lättillgänglig, i bebyggelsen.
- Burlöv Center bör kläs in med byggnader som vänder sig ut mot gaturum och platser.
- Det är viktigt med stora, nära cykelparkeringar på båda sidor om stationen.
- Bilparkering ska ske som kantstensparkering eller parkering i hus istället för på stora markparkeringsytor.
- Ett högt landmärke kan byggas vid stationen för att annonsera läget.

De övergripande slutsatser som drogs 2011 är fortsatt relevanta. Förslagen har dock inte ingått i det fortsatta arbetet.

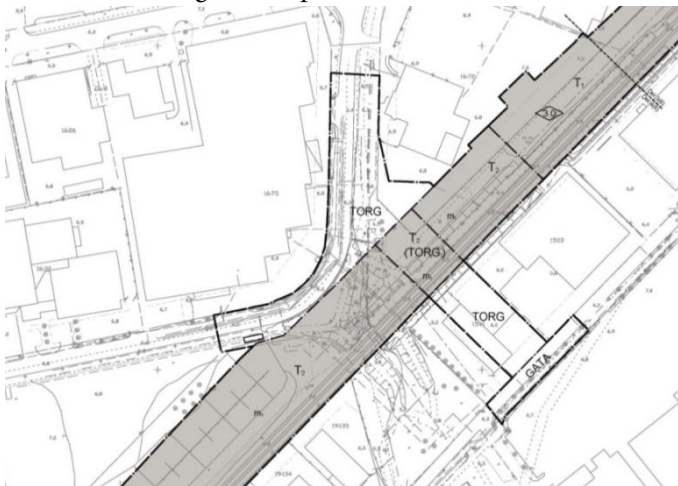
Parallella uppdrag 2016

I inledningen av planarbetet, 2016, deltog två arkitektkontor i ett parallellt uppdrag som omfattade aktuellt planområde. Bebyggelsestruktur framtagen av Arkitema architects i det parallella uppdraget har legat till grund för utformning av detaljplanen.

Gällande detaljplaner

250 *Detaljplan för Tågarp 15:5 m.fl., Södra stambanan genom Arlöv*
Laga kraft 4 juli 2017.

Genomförandetiden slutar 4 juli 2022. Marken som berörs är detaljplanlagd som allmän platsmark för torg och gata. Planförslaget innehåller samma bestämmelser som gällande plan för detta område.



Detalj från Detaljplan för Tågarp 15:5 m.fl., Södra stambanan genom Arlöv vid Burlövs station.

162 *Detaljplan för Tågarp 15:4 (Burlöv Centrum)*
Laga kraft 1995-05-18.

Allmän platsmark gata och kvartersmark för handel och centrum berörs.

73 *Detaljplan för Burlöv Centrum*
Fastställd 1970-07-16.

Berörd mark är allmän platsmark i form av gata (del av Hantverkaregatan och del av Lundavägen) och plantering samt kvartersmark i form av område för serviceändamål, hantverksändamål och småindustriändamål. Det är delar av fastigheterna Tågarp 15:10 och 15:13 som berörs inom kvartersmark.

Övriga kommunala styrdokument och beslut

Trafikplan

Trafikplan Burlöv (2014-10-20) är ett strategiskt måldokument med målet att skapa attraktiva livsmiljöer och ett hållbart resande. Ett övergripande mål är att andelen gående, cyklister och resande med kollektivtrafik ska utgöra minst 2/3 av alla resor. Andelen bilresor ska inte överstiga 1/3 av det totala antalet resor och att högst 1/5 av det totala antalet resor under 5 km ska ske med bil.

En framtida inriktning för trafiksystemet i Burlövs kommun baserat på följande övergripande mål:

- Fler gående och cyklister
- Tydligare och tillgängligare trafiksystem
- Stärka förutsättningar för kollektivtrafiken
- Minskad negativ hälsopåverkan
- Tryggt och trafiksäkert trafiksystem
- Öka samverkan
- Påverka trafikbeteendet
- Effektiv parkering
- Estetiskt tilltalande trafiksystem

Den övergripande inriktningen för Burlövs station formuleras enligt följande: ”Burlöv ska fortsätta sitt nära samarbete med Trafikverket, Skånetrafiken och andra intressenter för Södra stambanan. Burlövs station ska utvecklas till Burlöv Centralstation, en station för hela kommunen och regionen. Centralstationen utvecklas till ett komplett resecentrum där olika trafikslag samordnas.”

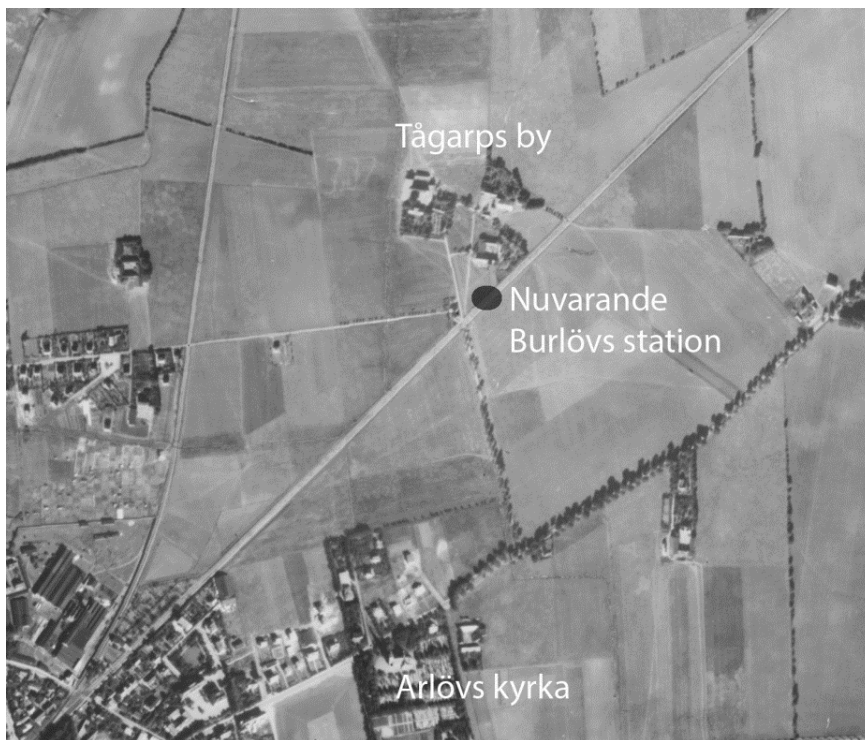
BAKGRUND

Platsens historia

När järnvägen mellan Malmö och Lund ursprungligen byggdes ut 1856 fanns ingen station i Arlöv. Det dröjde fram till 1871 innan den växande sockerbruksverksamheten föranledde att en station byggdes mellan sockerbruket och Järnvägsgatan.

På 1960-talet byggdes bostäderna i Lillvångsområdet och Burlöv Center invigdes 1971. En ny tågstation öppnades i Arlöv 1983, en dryg kilometer nordost om den gamla som revs 1987. Den fick namnet Burlövs station och förlades mellan Burlöv Center och Arlövs företagsby som båda börjat byggas ut i slutet av 1960-talet.

Tidigare sträckte sig Tågarpsvägen från Tågarps by, som låg norr om stationen, vidare ut till Lommavägen. Från Tågarps by ledde även en väg till Lundavägen i det som idag är Tågarpsstigen. Den vägen kopplade samman Lundavägen med Alnarp. Tågarps by bands även samman med Burlövs kyrkby i en vägsträckning som ännu kan avläsas mellan Kronetorps gård och Lundavägen. Tågarps by revs 1973 för att ge plats till den framväxande industribyn.



Flygfoto över Tågarps by och delar av Arlöv från 1945.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Bebyggelse

Planområdet omfattar den del av Burlövs Center där Plantagen tidigare legat samt fasader mot järnvägen och Lillevångsgatan. Ett före detta tryckeri som ligger inom planområdet kommer att rivas i samband med utbyggnaden av Södra stambanan Sydväst om Lillevångsgatan gränsar planområdet till bostäder i låga kedjehus. Längs järnvägen ligger handels- och industribyggnader.

Bostäder

Lillevångsområdet med en och enhalvplans grupphus väster om Vånggatan gränsar till planområdet men ingår inte i planen.

Offentlig och kommersiell service

Burlöv Center med dagligvaruhandel och annan kommersiell service byggdes på 1970-talet. Köpcentret som är lätt att nå med tåg och bil har kunder från ett relativt stort omland. Utanför planområdet ligger bageri och butiker samt verksamheter, som inte får vara störande, längs järnvägen.

Förskola och skola finns i Svenshög inom 500 meter från föreslagen ny bebyggelse medan vårdcentral nås inom 700 meter.

Mark och vegetation

Detaljplaneområdet består till stora delar av asfalterade gator och stora parkeringsytor. Vid Burlövs station i planområdets nordvästra del finns en park med några uppvuxna pilar. Mellan Lillevångsgatan och före detta Vånggatan finns en grön ridå av höga buskar.

Lek och rekreation

I Lillevångsområdet finns en lekplats. Närmaste större park är Svenshögparken cirka 500 meter från den föreslagna bebyggelsen. I parken finns gräsytor, kullar och träd. Det finns lekplats, plats för sport med grusplan för fotboll, rink för basket och bandy samt boulebanoer och minigolfbana.

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Från den södra sidan kan gående- och cyklande angöra stationen via Tågarpsstigen, Vånggatan eller Hantverkaregatan. Tågarpsstigen är en gång- och cykelväg som följer den gamla vägsträckningen genom Lillevångsområdet.

Kollektivtrafik

Pågatåg stannar vid Burlövs station varje halvtimme.

Buss 130 mellan Malmö och Lund stannar på Lundavägen vid Burlöv Center var tionde minut i rusningstid och annan tid var 20:e minut.

Biltrafik

Lillevångsgatan fungerar idag endast för angöring från Lundavägen till Lillevångsområdet. Genomfart till Hantverkaregatan är inte möjlig. Den tidigare Vånggatan fungerar som infart till Burlöv Centers lastintag från Hantverkaregatan. Lillevångsgatan och Vånggatan ligger parallellt med varandra men skiljs åt av en grön trädridå. Hantverkaregatan är inte öppen för genomfartstrafik.



Nya Burlöv Centralstation. Bild Trafikverket/WSP.

MÅLSÄTTNING OCH VISION

Målsättning

Utbyggnaden av fyra spår norr om Malmö påbörjades hösten 2017 med etappen Lund-Arlöv. Burlövs station kommer att byggas ut till en pendlarstation, där både lokal- och regionaltåg stannar. Stationen, som avses stå färdig 2024, kommer att få två plattformar mellan spåren som möjliggör av- och påstigning från alla fyra spåren. Burlövs station har idealiskt läge för en pendlarstation med ett stort upptagningsområde mitt emellan Malmö och Lund. Stationsområdet har stor utvecklingspotential med goda exploateringsmöjligheter och närhet till köpcentrumet Burlöv Center.

Trafikverket är huvudman för spåren och utbyggnaden som sker i samvekan med bland annat berörda kommuner och Region Skåne. Regionen genom Skånetrafiken ansvarar för trafiken. Huvuddelen av de cirka tio Öresunds- och Pågatåg som passerar Burlöv varje timme ska stanna vid stationen när pendlarstationen i Burlöv är klar. Avsikten är även att möjliggöra för busslinjer från Malmö, Lund, Lomma och Staffanstorps att angöra stationen.



Tunnel med ljusinsläpp under järnvägen. Till vänster finns hissar och trappor upp till perrongerna och till höger cykelväg genom tunneln. Bild Trafikverket/WSP.

Vision

En modern pendlarstation med omfattande tågtrafik är mycket mer än en hållplats. År 2030 förväntas 6000 personer per dag stiga av eller på tågen här. Platsen inbjuder till att stanna upp och kanske träffa vänner för ett restaurangbesök eller bara ta en kaffe på väg hem från jobbet. Här blir vardagslivet enkelt med tjänster kopplade till pendlarstationen. Kanske väntar en färdigpackad matkasse eller så är bilen tvättad, låneboken framlagd eller frisörsbesöket snabbt avklarat.

De som väntar på buss eller tåg har tillgång till reseinformation i realtid. Den som handlar i köpcentret kan se när tågen går och att de går i tid. Att vänta är bekvämt och emellanåt även lustfyllt.

Här, i en god vardagsmiljö, sätts människan i centrum i en blandad stad med byggnader och offentliga rum som är väl gestaltade och ligger i ett sammanhang med trygga och trevliga mötesplatser som människor ser och passerar större delen av dygnet. Platsen annonseras med två höga hus, landmärken, i stationens omedelbara närhet.

Stationen har förutsättningar att bli navet och motorn i utvecklingen av den nya stadsdelen Kronetorpstaden. Den förstärks när Burlöv Center utvecklar handeln och komplettera den med bostäder, parkeringshus och verksamheter i bottenvåningarna på de bostadshus som planeras på en del av den nuvarande parkeringen.

PLANFÖRSLAG

Bebyggelsestruktur - helheten

Detaljplanen föreslår ny bebyggelse för området mellan Burlövs station och Burlöv Center. Den föreslagna strukturen är gestaltad så att tre kvarter med sammanbyggda hus skapas. I Burlöv Centers nordvästra hörn föreslås ett parkeringshus med bostäder längs fasaderna. Kvarteren är placerade så att ett inre samlat torgrum bildas.

Skala

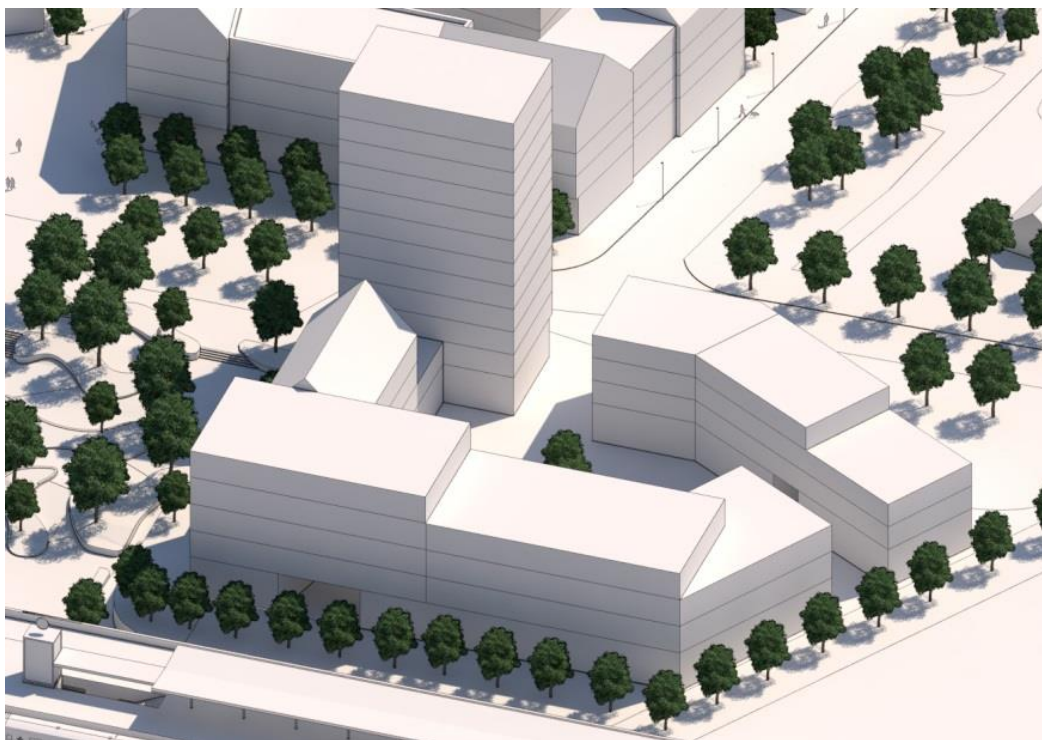
Föreslagen bebyggelse inom detaljplanen är företrädesvis mellan 4-5 våningar. Tre byggnader tillåts bli sju, tio respektive tolv våningar höga. Platserna för dessa högre byggnader är valda utifrån var de i framtida bebyggelsestruktur kommer att markera viktiga lägen i närområdet, där de på så vis kommer att fungera som landmärken.



Illustrationsplan för hela planområdet tillsammans med befintlig bebyggelsestruktur runt området. Streckad linje visar planområdets gräns. Illustrationsplan Arkitema Architects.

Bebyggelsestruktur – kvarteren

Kvarter i nordväst



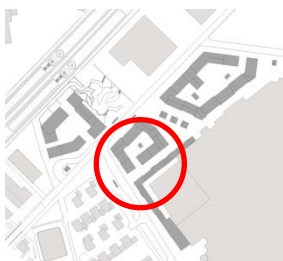
*Bild till vänster visar kvarterets läge i föreslagen bebyggelsestruktur.
Ovan – volymstudie för kvarteret sett från nordväst.*

Kvarteret är format så att det skapar en tydlig avgränsning gentemot järnvägen, men även mot omkringliggande gång-/cykelväg, gata och torg. Det är viktigt att kvarteret i sin form och gestaltning visar på en öppenhet och ödmjukhet gentemot befintlig bebyggelse i söder. I volymbilden ovan föreslås att byggnaden närmast den befintliga bostadsbebyggelsen kan vara i tre våningar och ha flera öppningar som kan skapa såväl fysisk som visuell kontakt mellan gård och gata i denna riktning. Den huvudsakliga byggnadshöjden inom kvarteret föreslås vara 4-5 våningar. I fonden på den nya Vånggatan föreslås ett högre hus i 12 våningar. Detta är ett fint läge för en högre byggnad där den, utöver att utgöra avslut på detta viktiga stråk till stationen, kommer att tydliggöra stationens läge i närområdet. Avsikten är att det ska finnas bostäder inom kvarteret, där detta är möjligt, men närhet till station och busshållplatser talar för att kontor kan bli den huvudsakliga användningen i detta kvarter.

Bebyggelsens placering och utformning inom kvarteret kommer att styras av att det ligger ledningar genom kvarteret, varav vissa inte är möjliga att flytta. Närheten till stationen motiverar att bottenvåning mot torget ska ha högre våningshöjd som skapar förutsättningar för lokaler, butiker och annan centrumverksamhet som kan berika torgets funktion som

publik plats. Utöver butik, restaurang/café bör här inrymmas ett litet resecentrum, väntrum, biljettinformation och hiss till tunnelnivån.

Kvarter i sydväst



*Bild till vänster visar kvarterets läge i föreslagen bebyggelsestruktur.
Ovan – volymstudie för kvarteret sett från nordväst.*

Kvarteret utgör planområdets gräns mot Vånggatan. Bebyggelse inom kvarteret ska utföras sammanbyggd och i nära anslutning till allmän plats. Avsikten är att bebyggelse inom kvarteret på detta vis ska medverka till att rama in och definiera de allmänna gator och torg som omger kvarteret. En planbestämmelse anger att bebyggelse ska placeras med långsida mot och mellan 1-2,5 m från allmän plats. Byggnader inom kvarteret får vara 4-5 våningar höga. Kvarteret ska innehålla minst 50 % bostäder får även innehålla kontor. Den varierade användningen ska medverka till att öka tryggheten genom att människor rör sig i området alla tider på dygnet. Mot torget och Hantverkaregatan ska gestaltningen av bottenvåningen vara öppen och inbjudande och förberedas för att kunna inrymma centrumverksamheter och butikslokaler. Gestaltning av bottenvåning som innehåller lokaler får gärna utföras så att den medverkar till att ge en variation i vertikalitet inom kvarteret. Även de bottenvåningar som inte innehåller butikslokaler ska utformas med variation och ha genomgående entréer så att en kontakt mellan gata och gård uppnås. Gestaltning av bebyggelse inom kvarteret ska uppvisa en variation gällande utformning av tak, fasader.

Delar av bebyggelsen får gärna utföras med korta fasadlängder för att hålla ner skalan och öka variationen.

Kvarter i sydväst



*Bild till vänster visar kvarterets läge i föreslagen bebyggelsestruktur.
Ovan – volymstudie för kvarteret sett från nordväst.*

Kvarteret är utformat som ett storgårdskvarter där placering av bebyggelse inom kvarteret, på liknande sätt som i de andra kvarteren, ska förstärka möte med omgivande gator och torg. Utöver den bebyggelse som föreslås i anslutning till allmän plats får en vinkelställd byggnad anordnas inom kvarteret med en längsta byggnadslängd på 27 m. Byggnaden ska ha sin gavel vänd mot gata och gavelpartiet kan gärna ges en tydlig takutformning, exempelvis med sadeltak. Detta kan medverka till att uppnå en variation inom kvarteret och dela in det förhållandevis stora kvarteret i två mindre delar. Den generella byggnadshöjden inom kvarteret är 4-5 våningar.

På två platser inom kvarteret föreslås byggnader som får vara högre. I kvarterets möte med den långa siktlinje som sträcker sig till Kronetorps gård föreslås en byggnad i tio våningar

och mot Hantverkaregatan föreslås en byggnad i sju våningar. Bottenvåningen mot torget ska utföras så att här kan finnas centrum- och butikslokaler, med en öppen och transparent gestaltning. Även de bottenvåningar som inte innehåller butikslokaler ska utformas med variation och ha genomgående entréer så att en kontakt mellan gata och gård uppnås. Även detta kvarter ska innehålla minst 50 % bostäder och får innehålla kontor, handel och andra centrumverksamheter.

Burlöv Centers nordvästra hörn

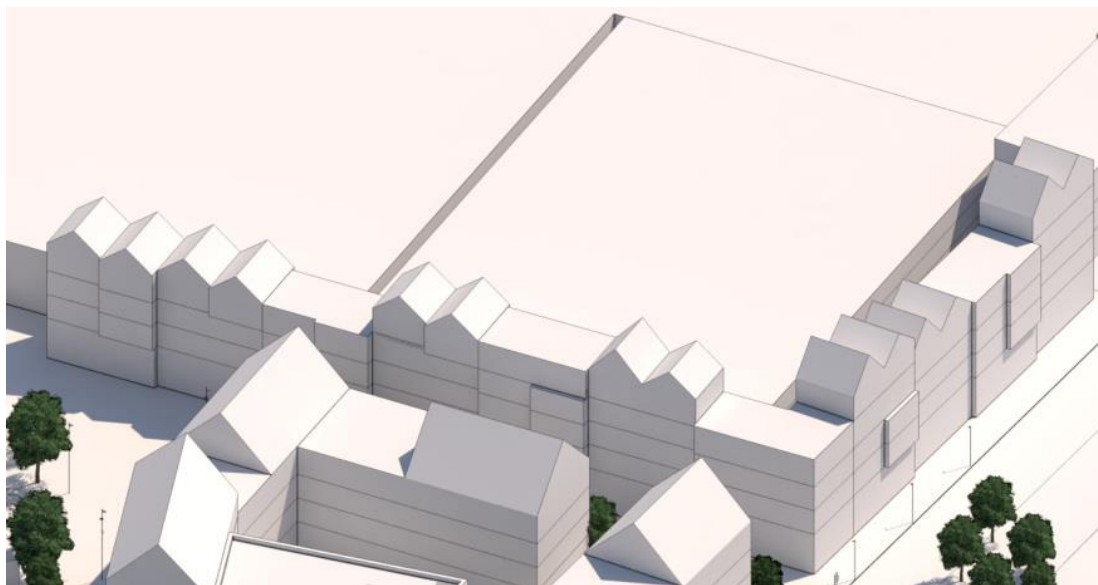


Bild till vänster visar kvarterets läge i föreslagen bebyggelsestruktur och ovan – volymstudie för kvarteret sett från nordväst.

I Burlöv Centers nordvästra hörn föreslås ett parkeringshus med bostäder längs fasaderna mot torget i norr och mot Lillevångsgatan i väster. Byggnaderna ska helt ansluta och docka an till Burlöv Centers befintliga fasadlinje i detta hörn. Detaljplanen medger här att parkeringshus kan byggas i motsvarande tre våningar och längs fasaderna medger planen att man kan bygga bostäder i motsvarande fyra våningar. Bostäderna ska ha sin gård på parkeringshusets tak. Gestaltningen av bostadsbebyggelsen bör ha korta fasadlängder för att medverka till att bryta ner den upplevda skalan av Burlöv Center som en stor sammanhängande volym. Med bostäder längs fasaderna tillförs en ny användning längs kanten på Burlöv Center. Detta medverkar till att skapa en trygg stad med blandad användning som skapar liv och rörelse i området vid olika tider under dygnet. Bebyggelsen mot Vånggatan gör att byggnadens baksida i alla fall delvis blir en framsida.

Gestaltning



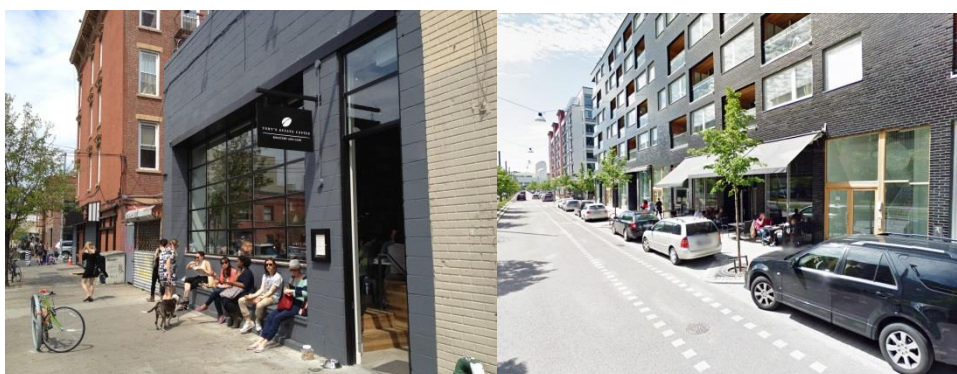
Referensbilder som visar på möjlig variation i bebyggelse som uppnås med variation i fasadmateriäl, byggnadshöjd, gestaltning och korta fasadlängder.

Nya byggnader ska i sin gestaltning och utformning knyta an till lokala material, som puts och tegel, men byggnaderna ska också ses som en del i ett nytt sammanhang som gestaltningsmässigt kan få ha ett eget uttryck.

För att bryta ner skalan föreslås att byggnaderna ska variera i höjd, ha olika takvinklar, korta fasadlängder och gärna vara placerade så att gatufasaderna ligger lite förskjutna i förhållande till varandra. För att uppnå denna variation bör man låta flera byggföretag och arkitekter arbeta inom samma kvarter.

Gestaltning och användning av bottenplan ska generellt stödja livet i det offentliga rummet och ge en såväl fysisk som visuell kontakt mellan det allmänna rummet runt byggnaderna och gårdarna. Inom hela planområdet är det möjligt att anordna blandade användningar.

Entréer till bostadshus ska vara genomgående så att trapphus kan nås från både gata och gård. Denna bestämmelse gäller ej mot järnvägsområde, där entré inte får finnas.



Referensbilder som visar exempel på där gestaltning och användningen i bottenplan stimulerar till att bidra till livet i det allmänna rummet.

Grönska på kvartersmark

Föreslagen bebyggelse i tre av kvarteren ramar in privata bostadsgårdar. Kvarterstrukturen erbjuder fina boendekvaliteter med en skyddad och tydligt avgränsad gård där byggnaderna skärmar av buller från järnvägen och omgivande gator. De bostäder som föreslås längs med fasaden på det parkeringshus som föreslås vid Burlöv Centers nordvästra hörn ska ha sin utemiljö på parkeringshusets tak. Bostadsgårdar på mark och tak ska oavsett storlek vara

gröna och rika på växtlighet. Gårdarna ska generellt innehålla goda förutsättningar för växtlighet och utformas så att det skapas ett gynnsamt mikroklimat som inbjuder de boende till att uppehålla sig där.



Gårdar ska vara gröna och stimulera till vistelse och gemenskap – referensbild.

Användning

Den huvudsakliga användningen av tillkommande bebyggelse är bostäder. Detta eftersom det i bebyggelse i direkt anslutning till planområdet finns ett stort inslag av handel- och butikslokaler. I bottenvåning mot torgrummen föreslås handel och byggnader längs järnvägen är avsedda att användas för verksamheter av olika slag, från kontor till hotell och andra centrumverksamheter. I kvarteret närmast järnvägen är det troligt att kontor är den lämpligaste användningen. Planen möjliggör dock ett flertal användningar. Avsikten är att skapa möjlighet för blandad användning inom området för att skapa liv och rörelser genom och i området under olika tider på dygnet.

Detaljplanen ger totalt sett möjlighet till ca 38000 kvm ny BTA genom de nya byggrätter som tillkommer i enlighet med den övergripande planstruktur som föreslås för planområdet. Detta motsvarar 350 till 400 nya bostäder.



Vy från perrongen över det nya stationstorget. Visionsbild som visar hur Burlövs station och Burlöv Center knyts tydligare samman genom de två föreslagna torgrummen. Bild Arkitema Architects.

De allmänna platserna

Torgen/Stationstorget – Handelstorget - gångstråk

I detaljplanen föreslås två nya torg som i ett torgrum som binder samman Burlöv Centralstation med Burlöv Center. De två sammanhängande torgen utgör planområdets viktigaste publika rum. Torgen ska gestaltas så att de får varsin tydlig egen identitet och inbjuder till vistelse. Torget närmast stationen/Burlöv C ska vara ett grönt, planterat stationstorg med trappor och ramper som tillgodoser tillgängligheten till stationsentrén i tunneln under spåren. Torget ska vara gestaltat så att det tar upp höjdskillnaden mellan Hantverkaregatan och stationsentrén samtidigt som det inbjuder till vistelse med sittplatser och planteringar. I torgets östra del ska finnas ett rörelsestråk för gående, i den siktlinje som skapas mellan stationen och Burlöv Center. Detta stråk bidrar ytterligare till att skapa en tydlig fysisk och visuell kontakt mellan stationen/Burlöv C och Burlöv Center.

Handelstorget, på andra sidan Hantverkaregatan, är tänkt att vara ett kommersiellt torg vid Burlöv Centers entré. Det ska fungera som en ny mötesplats med uteserveringar och service. Centralt i torgytan föreslås paviljonger som delar av torgets vistelseyta från kommunikationsstråket för gångtrafik mellan stationen och Burlöv Center. Paviljongerna är avsedda för olika tillfälliga användningar som kan förstärka torget som publik plats, såsom marknader och torghandel. Längs torgets kanter föreslås lokaler i bottenvåning för butiker,

restauranter och caféer. Verksamheterna får gärna berika torgets kanter med uteserveringar. Torget ligger orienterat så att uteserveringar längs dess kant har goda solförhållanden och vistelsekvaliteter under olika tider på dygnet.



Burlöv Centralstation binds samman med Burlöv Center via en siktlinje och två torg med olika karaktär. Exempel på paviljong med restaurang i Kungsträdgården i Stockholm. Bilder Arkitema Architects.

Gator

Busstrafik mellan Malmö – Lund och från Staffanstorp behöver kunna köra till tågstationen. Burlövs Centers lastintag bör nås från Lundavägen för att minska lastbilstrafiken över torgmiljön vid tågstationen och längs Lillevångsområdet. Vånggatan föreslås därför öppnas för trafik mellan Lundavägen och Hantverkaregatan.



Referensbild som visar en grön gatumiljö där olika trafikslag samsas. Bild: Arkitema Architects.

Korsningen Lundavägen-Lillevångsgatan-Svenshögsvägen byggs om och ljusregleras. Detta underlättar för framkomlighet med buss. Avskiten är att Lillevångsgatan ska byggas om och kortas av för att minska trafiken närmast befintlig bebyggelse. Tre nya utfarter skapas från Lillevångsområdet till Vånggatan. Lillevångsgatan blir i delar en gång- och cykelväg till stationen. Mellan Vånggatan och Lillevångsgatan ska anordnas ett kombinerat bullerskydd i kombination med skyddande grönska. Se bild på nästa sida.



Utsnitt av illustrationsplanen med förklarande text som visar föreslagna åtgärder längs Lillevångsgatan och Vånggatan.

Tillgänglighet

Planförslaget innebär att tillgänglighetskraven i 12 § BVF (byggnader) samt 3 kapitlet 15 § Plan- och bygglagen (tomter) kan uppfyllas. Hantverkaregatan ligger högre än tunneln som är entrén till tågstationen. Torgytan gestaltas så att den uppfyller kraven på tillgänglighet samtidigt som den skapar ett inbjudande torg.

Möjligheten att placera en hiss mellan gatuplan och tunnelns nivå i den intilliggande byggnaden utreds.

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Stationen är och förblir en viktig nod i gång- och cykelvägsystemet. Gång- och cykelbanor planeras längs Hantverkaregatan och Lillevångsgatan. Tågarpsstigen förlängs och rundar kvarteret ner mot stationen. Mellan byggnaden och banvallen föreslås cykelparkering.

Tunneln med uppgång till stationen blir den enda möjligheten att korsa spåren mellan Lommavägen och Kronetorpsvägen. Cyklister och gående ska separeras i tunneln och ledas på ett tydligt sätt för att undvika konflikter mellan cyklister som snabbt vill ta sig genom tunneln och gående på väg till eller från tågen.

Kollektivtrafik

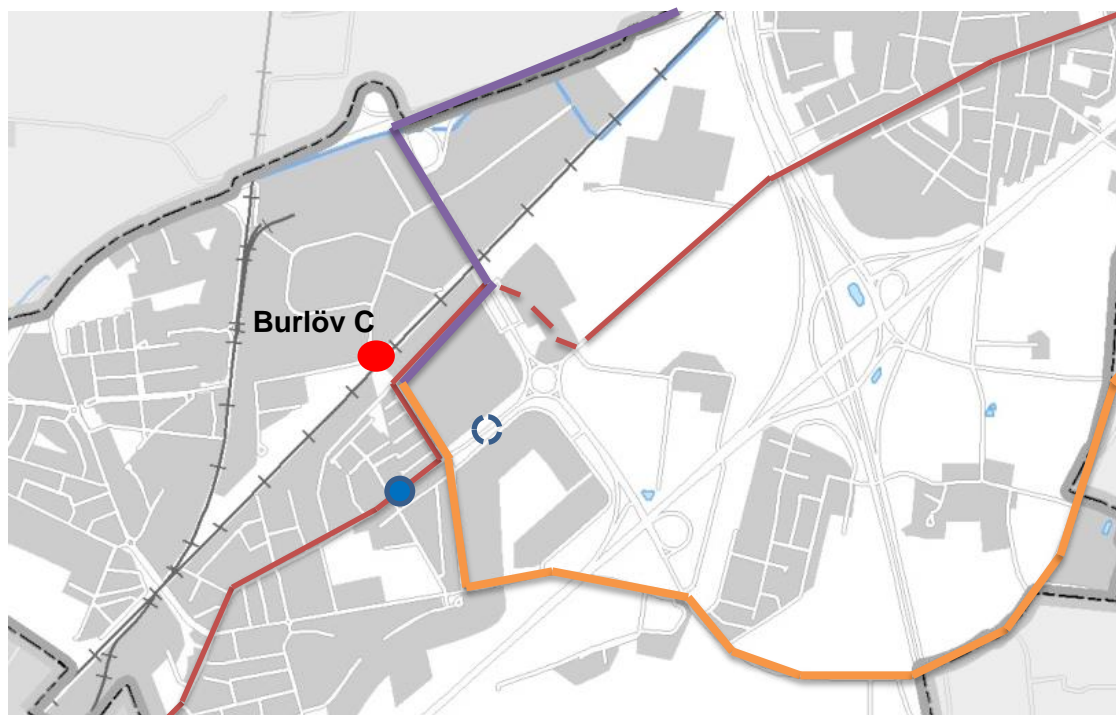
I och med utbyggnaden Lund – Arlöv, fyra spår blir Burlöv en pendlarstation där både Pågatåg och Öresundståg kommer att stanna. Det innebär cirka tio tåg per timme med direktförbindelser till hela Skåne och bland annat Köpenhamn, Göteborg och Blekinge. Burlöv får ett nytt centralt och kollektivtrafikhärläge i regionen.

För att erbjuda bytesmöjligheter mellan buss och tåg avses buss 130, som trafikerar Malmö-Lund, angöra stationen. Den nya linjedragningen innebär att en av kommunens mest använda busshållplatser (Burlöv Center) måste flyttas och en ny hållplats skapas vid tågstationen. För att boende i Svenshögsområdet inte ska få längre till busshållplats än de har nu bör hållplatsen vid Ringvägen flyttas närmre korsningen Lundavägen-Svenshögsvägen.






Skånetrafiken utreder möjligheten att trafikera stationen med bussar från Lomma och Staffanstorp.

Staffanstorpsbussen avses ersätta buss 172 som trafikerar Genarp-Staffanstorp-Malmö C via Burlövs egnahem och Dalbyvägen i Burlövs kommun. Det är viktigt att busskopplingen till Burlövs egnahem och Dalbyvägen finns kvar även efter omdragning till Burlövs station. Den föreslagna busslinjen förutsätter att rondellen i korsningen Svenshögsvägen-Lillevångsgatan-Svenshögsvägen byggs om och ljusregleras.

Planförslaget är utformat med hållplatser för bussar i linjetrafik och för tågersättande buss. Bussar från Lomma och Staffanstorp ska kunna tidreglera och vända vid den nya stationen. Lillevångsgatan byggs om och öppnas för trafik så att busslinjerna kommer fram.



Förslag till nya buslinjer att trafikeras av Skånetrafiken:

-  Ny sträckning för buss 130 via Burlöv C
-  Hpl Burlöv Center ersätts vid stationen.
-  Ringvägen blir hållplats för boende i Svenshög.
-  Buslinje mellan Staffanstorp och Burlöv C
-  Buslinje mellan Lomma och Burlöv C

Biltrafik

Målet är att biltrafiken i området ska minska. Ytan mellan torgen ska vara utformad så att gående tryggt ska kunna korsa Hantverkaregatan. Ombyggnad av Lillevångsgatan och Vånggatan minskar trafiken på Hantverkaregatan mellan de båda torgen. Inlastning till Burlöv Center och det nya parkeringshuset kommer att nås direkt från Lundavägen.

Stationen kommer att kunna nås från båda sidor. Det bör bli enklast att hämta och lämna passagerare på norra sidan spåren.

Parkering

Förslaget grundar sig på principen att parkeringsplatserna i området huvudsakligen ska anläggas som parkeringshus. På sikt när utbyggnaden fortsätter kommer fler parkeringshus att byggas. En stor fördel med parkeringshus är att de är flexibla. Platserna kan användas av olika målgrupper och täcka olika behov över tid.

Med kollektivtrafiknära läge och avtal om bilpool kan antalet bostadsparkeringsplatser enligt parkeringsnormen minskas med ca 30 %. Handel, kontor och andra arbetsplatser har ett parkeringsbehov.

Totalt i planområdet är behovet av p-platser för tillkommande bebyggelse ca 450 platser, det är ungefär vad parkeringshuset rymmer. Dessutom ska de cirka 400 platser som tas i anspråk då området exploateras, ersättas och behovet av pendlarparkering tillgodoses.

Genom att samnyttja parkeringsplatser för boende, besökare till Burlöv Center, pendlare och arbetande i området kan man minska det totala behovet ytterligare. Med samnyttjande av parkering kan samma parkeringsplats utnyttjas för olika behov vid olika tider på dygnet eller veckan. En förutsättning för att kunna samnyttja parkeringsplatserna är att de inte är reserverade samt att det totala antalet parkeringsplatser inte understiger behovet för någon kategori.

Med parkering under ett av bostadskvarteren kan man täcka en större del av parkeringsbehovet.

Pendlarparkering ska tillgodoses på flera platser nära stationen och kommer att byggas ut succesivt. Första etappen blir parkeringshuset inom planområde. Därefter kommer möjligheten att samnyttja delar av Burlöv Centers markparkering att undersökas tillsammans med möjligheten att anlägga parkering på andra sidan spåren. För långtidsparkering eller vid extra hög belastning kan markparkeringen vid nuvarande Burlövsbadet och det föreslagna parkeringshuset vid nya badet också nyttjas.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Stadsbild

Stationsmiljön ligger i ett flackt landskap mellan Arlövs företagsby och Burlöv Center. Många av byggnaderna i omgivningen är stora till ytan men inte högre än motsvarande tre bostadsvåningar. I Arlövs siluett syns kyrktornet som ett landmärke tillsammans med de stora niovåningshusen i Elisetorpsområdet och Svenshög. Planförslaget möjliggör för högre bebyggelse i anslutning till stationen. Tre högre hus om 10 och 12 våningar markerar platsen.



*Den nya bebyggelsen vid Burlöv C sedd från cykelbron över Västkustvägen i Kronetorpsvägens förlängning. Arlövs kyrka anas till höger i bakgrunden och Svenshögsområdet till vänster.
Bild Arkitema Architects.*

Natur och vegetation

Med nya bostadsgårdar och planterade torg som ersätter parkeringsytor kommer mängden grönska och biologisk mångfald i området att öka.

Geoteknik och markförhållanden

Geoteknik

Översiktlig geoteknisk och miljötekniska undersökning har genomförts av WSP 2017-10-05. Undersökning visar att grundläggning av de planerade konstruktionerna troligen kan utföras utan några förstärkningsåtgärder genom platta på mark. Vid högre koncentrerade laster kan eventuellt andra grundläggningstyper bli aktuella. En väl fungerande dränering för husgrunder och gator är viktig. Markytorna ska utformas med fall från byggnaderna.

Vid detaljprojektering av byggnader ska undersökningspunkterna förtätas enligt SS-EN 1997-2 och då ska också materialparametrarna tas fram.

Utredning av grundläggning av gator och ledningar bör utföras i samband med att höjdsättning av området planeras.

Förorenad mark

Jord för analys av grundämnen, PAH, BTEX samt fraktionerade alifater och aromater har tagits i fyra punkter. Undersökningsresultaten visar på behov av en utökad miljöteknisk markundersökning då uppmätta föroreningshalter ställvis överskred Naturvårdsverkets

generella riktvärden för Känslig Markanvändning (KM). Vid undersökningstillfället ska hänsyn tas till planerad typ av verksamhet inom de olika delarna av undersökt område.

Grundvatten och schaktning

Schakter ska utföras med betryggande säkerhet mot ras och skred, och utföras utan risk för intilliggande konstruktioner och anläggningar (bland annat järnvägen).

Jordens innehåll av silt och lera medför att nederbörd och höga grundvattennivåer kan medföra problem i samband med schaktarbeten under grundvattenytan. Jorden är flytbenägen vid högt vatteninnehåll och förlorar därmed sin bärighet. Packningsarbeten och schaktning ska således utföras vid god väderlek (utan riklig nederbörd) och med temporärt avsänkt grundvattenyta. Även vid uttorkning kan rasrisk förekomma för siltjordar som ställs i alltför branta schaktlutningar.

Grundvattenytan ska avsänkas till en nivå som motsvarar minst 0,5 m under schaktbotten och schaktslänter skyddas mot nederbörd och uttorkning. Vid djupare schakter och vid schakt nära befintlig väg och byggnader ska särskilda anvisningar tas fram.

För schaktarbeten till djupet cirka 1 meter under markytan förväntas inga större mängder vatten än vad som kan omhändertas i pumpgröpar inom schakterna. Vid djupare schakter bör grundvattensänkning utredas.

Vid grundvattensänkning ska observation av grundvattnet utföras med installerade och erforderliga kompletterande grundvattenrör innan eventuell schakt påbörjas för att tillse att grundvattennivån är avsänkt till en nivå som motsvarar 0,5 m under planerad schaktbotten.

Grundvattenmätningar bör utföras regelbundet i området.

Miljö kvalitetsnormer

Planerad bebyggelse bedöms inte medföra att varken miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft eller för yt- och grundvattenförekomster överskrids. Närmaste ytvatten är Öresund ca 2,5 km nordväst om planområdet. För luft visar uppmätta halter i kommunen på förhållandevis låga halter. I de flesta fall ligger den allmänna luftföroreningshalten med stor marginal till angivna normer.

Trafik

Den trafikökning som planen medför bedöms vara försumbar.

Hälsa och säkerhet

Buller

Inför granskningsskedet kommer planhandlingarna att kompletteras med en bullerutredning. Järnvägen är den mest störande bullerkällan.

Vånggatans öppnade kräver en bullerskärm mot bebyggelsen i Lillevångsområdet.

Vibrationer

I samband med att Järnvägsplan, Flackarp-Arlöv, fyra spår togs fram gjordes en MKB (Trafikverket, Tyréns, 2014) där en mätning av markvibrationer från tågtrafik genomfördes.

I Arlöv utfördes mätningen i en bostadsfastighet belägen på ca 20 meters avstånd från järnvägen. Resultatet av mätningen visar att vibrationsnivån i nuläget med dagens tågtrafik inte överstiger 0,1 mm/s. Riktvärden för vibrationer anges endast för bostäder inomhus i rum till 0,4 mm/s RMS. Eftersom badhusets västra fasad inte kommer uppföras närmre än 20 meter från närmsta spår bedöms detta riktvärdet inte överskridas.

Riskutredning

Riskutredning har genomförts av ÅF 2017-11-10. Inom aktuellt planområde finns ett antal riskkällor. Dessa utgörs av vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt ett antal industrier i form av främst plastindustrier, en bensinstation och bilverkstäder. Det finns även en tågstation längs med Södra stambanan intill planområdet.

I arbetet har olycksscenarioer identifierats och dessa används för att beräkna riskmåttet individrisk och samhällsrisk genom beräkning av frekvens och konsekvens för respektive olycksscenario. För verksamheter i området har det fokuserats på att bedöma konsekvenser.

Skyddsobjekt har varit personer som befinner sig inom byggnaderna samt utomhus inom planområdet. Konsekvenser definieras utifrån risk för dödsfall bland dessa personer till följd av farligt godsolyckor alternativt olyckor i verksamheterna som leder till konsekvenser för personer inom planområdet. De olycksscenarioer som utgör högst risk för området är pölbränder till följd av utsläpp av brandfarlig vätska samt utsläpp av giftiga gaser.

Vid utredningen har det konstaterats att risknivån inom området är relativt hög vilket föranleder att åtgärder ska vidtas. Intill transportlederna planeras en bebyggelsefri zon som medför att framförallt olyckor med mindre konsekvensområde får en mindre påverkan på skyddsobjekten. Generellt, där inte utredning påvisat annorlunda, ska mindre känslig verksamhet som kontor placeras närmare transportlederna och bostäder och annan mer känslig bebyggelse i skydd av dessa.

För att skydda personer mot påverkan främst inomhus vidtas byggnadstekniska åtgärder dels i form av brandteknisk avskiljning och obrännbara fasader som minskar påverkan vid en brand och dels i form av ventilationsåtgärder som begränsar spridning av giftig gas. Ventilationssystemens friskluftsintag placeras högt och vänt bort från närmaste transportled och industrierna. För byggnader nära transportlederna anordnas nödstopp/miljöbrytare för ventilationssystemen som begränsar spridning in i byggnaderna. Detta är en åtgärd som syftar till att begränsa konsekvenserna vid såväl olycka med farligt gods som vid olycka vid någon av industrierna. Det tekniska utförandet av nödstopp/miljöbrytare påverkar det ventilationstekniska brandskyddet vilket ska beaktas under projekteringen.

Byggnader i närheten av transportlederna utformas med möjlighet till utrymning antingen bort från närmsta transportled alternativt i skydd av annan byggnad.

Byggnader närmast transportlederna utförs som tunga konstruktioner (t.ex. betong) och dimensioneras för erforderlig explosionslast.

Riskutredningen har även visat på ett behov av att förse järnvägssträckan med urspårningsräler, eller annan teknisk lösning som minimerar sannolikheten för urspårning, för att reducera risken förknippad med transporter av farligt gods.

Radon

I Burlövs kommun har ingen högriskmark för radon påträffats. Hela kommunen har normalriskmark för radon vilket innebär halter mellan 10 och 50 kbq/m³. Därför rekommenderas att grundläggning utformas radonskyddade.

Sociala konsekvenser

Befolkning och service (kommunal och kommersiell)

Utbyggnaden ska ge tillgång till bostäder och arbetsplatser samt ökad kommersiell service i anslutning till en ny kollektivtrafiknod.

Barnkonventionen

Vid utarbetande av planförslaget har hänsyn till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen tagits. Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Planen ger möjlighet till en god boendemiljö med skyddade gröna gårdsrum med gång- och cykelvägar till lekplats och förskola vid Svenshögsvägen.

Jämställdhet och social hållbarhet

Det är av särskild vikt att jämställd planering tillämpas vid uppförande av bland annat bostäder då det är en självklar rättighet att alla ska känna sig trygga i samhället. Med trygghet menas bland annat en trafiksäker miljö för barn och oskyddade trafikanter. Detta åstadkommes bland annat med trafiksäkra gång- och cykelvägar med bra belysning samt bra cykelparkeringar. Detaljplanen innebär att parkeringsytor ersätts av bostäder med möjlighet till större social kontroll över gångvägar och busshållplatser.

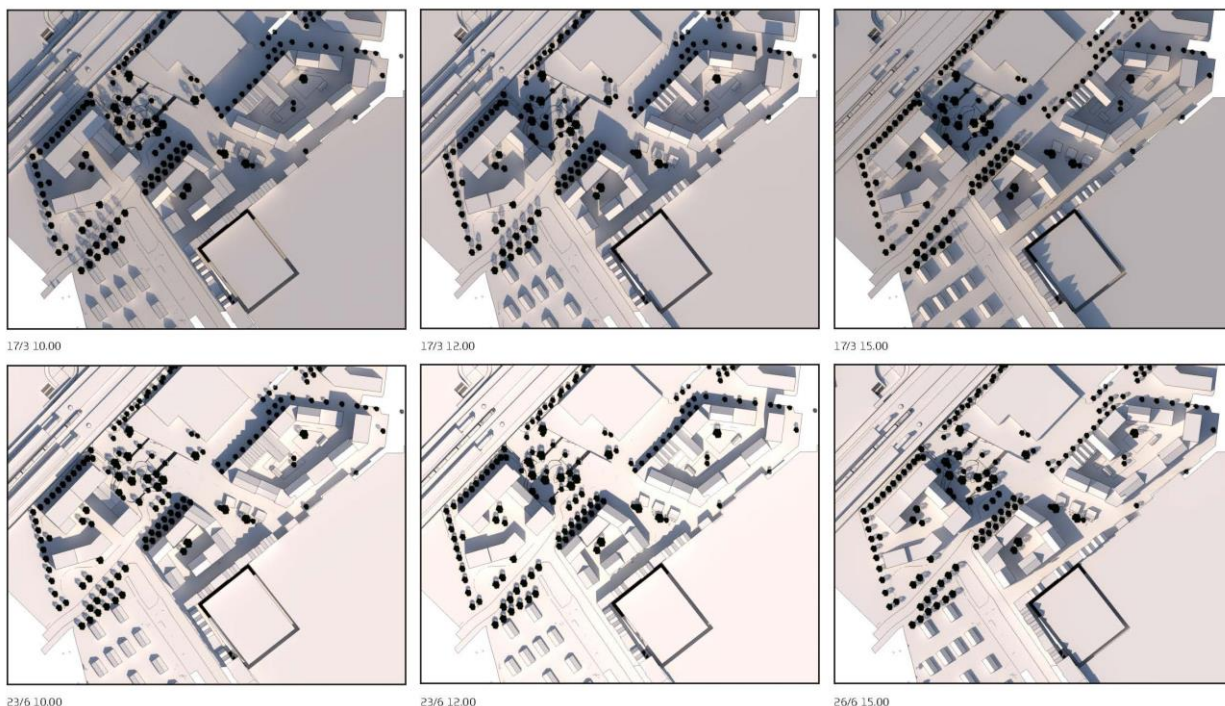
Upplåtelseformer regleras inte i detaljplan. Med blandade upplåtelseformer och varierade lägenhetsstorlekar kan fler få möjlighet att bosätta sig i området. Nya butiker, kontor och andra arbetsplatser ökar tillgång till arbete för boende i Arlov.

Trygghet

Burlöv Centralstation kommer med ny bebyggelse och ökad trafiktäthet att bli mer använd än dagens station. Omgivande ny bebyggelse med fönster och dörrar som vänder sig mot de omgivande torgen ger förutsättningar för en mer trygg miljö. Service i bottenvåningarna skapar rörelse i gatuplan och motverkar att stationen blir obehagligt öde.

Skuggstudie

Sol- och skuggförhållanden har studerats för den föreslagna bostadsbebyggelsen för vår- och höstdagjämning samt för sommarsolståndet.



Miljöbedömning enligt miljöbalken

Enligt 5 kapitlet 18 § Plan och bygglagen (PBL) ska de bestämmelser om miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar av planer och program som finns i 6 kapitlet 11, 18 och 22 § miljöbalken (MB) tillämpas, om detaljplanens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Kommunen bedömer, utifrån vad som beskrivs under konsekvenser, att genomförande av denna detaljplan inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Organisatoriska frågor

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande, eftersom den bedöms vara av betydande intresse för allmänheten.

Tidplan

Detaljplanen beräknas bli antagen av kommunfullmäktige i början av 2019.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum detaljplanen vunnit laga kraft.

Inom planområdet finns Detaljplan för Tågarp 15:5 m.fl., Södra stambanan genom Arlöv vars genomförandetid ännu inte gått ut. Ytan som berörs har tagits med av tydlighetsskäl och avses i denna plan fortsatt ha samma funktion som i gällande plan.

Huvudmannaskap

Burlövs kommun ska vara huvudman för allmänna platser inom planområdet.

Ansvarsfördelning

Burlövs kommun ansvarar för utbyggnaden av allmän platsmark. Delar av området som till exempel stationstorget kommer att bli stor tillgång för hela kommunen. Allmänplats som ansluter till och är en förutsättning för privata intressen bekostas av exploatören. Exploatören/fastighetsägaren ansvarar för att erforderliga tillstånd inhämtas innan exploatering påbörjas.

Inom detaljplaneområdet finns bland annat VA-ledningar och fjärrvärmeledningar som kommer behöva flyttas. För flytt ansvarar exploatör/fastighetsägare.

Avtal

Exploateringsavtal kommer att tecknas mellan fastighetsägare och Burlövs kommun.

En markanvisningstävling avses genomföras för kvarteret närmast järnvägen. Därefter kommer ett markanvisningsavtal att tecknas mellan exploatör och Burlövs kommun.

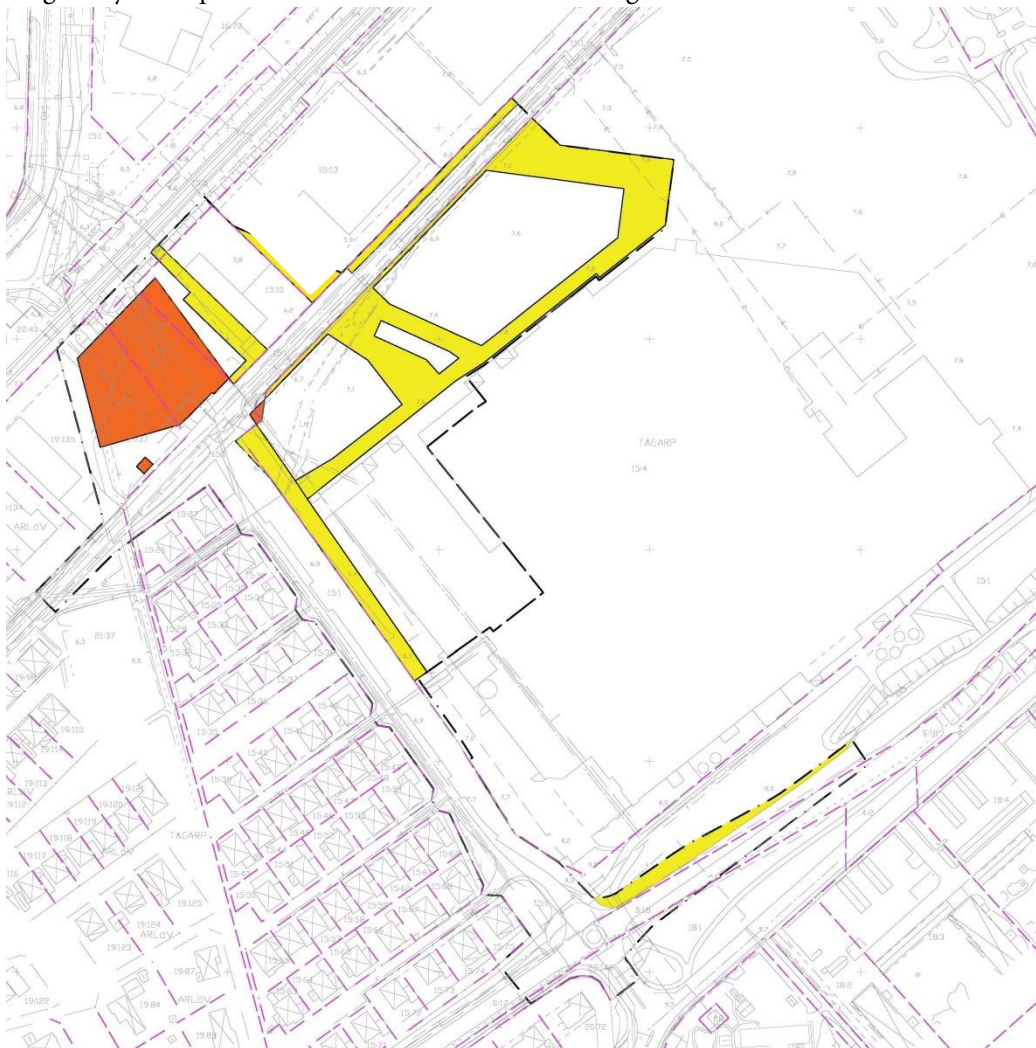
Avtal gällande bilpool ska tecknas mellan exploatör/fastighetsägare och Burlövs kommun.

Avtal om samnyttjande av bilplatser i parkeringshuset avses tecknas mellan fastighetsägaren, kommunen och andra eventuella nyttjare av platser.

Fastighetsrättsliga frågor

Ett genomförande av planen medför ett flertal fastighetsregleringar.

Angivna ytor är preliminära och fastställs först vid lagakraftvunnen lantmäteriförrättning.



Ytor markerade med orange föreslås övergå till kvartersmark och ytor med gult föreslås övergå till allmän platsmark. Fastighetsgränser markeras med lila.

Kommunen får lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats utan att avtal föreligger med fastighetsägaren (6 kap. 13 § PBL). Kommunen är skyldig att förvärva den allmänna platsmarken om fastighetsägaren begär det (14 kap. 14 § PBL). Detta kan bli aktuellt för inlösen av allmän platsmark på del av fastigheten Tågarp 15:4 och 15:10.

Tågarp 15:4 kan komma att delas upp i två eller flera nya fastigheter.

Exploatör/fastighetsägare ansvarar och bekostar fastighetsbildning.

Ledningsrätt

Ledningsrätt finns på flera fastigheter.

Dikningsföretag

Inom området finns ett dikningsföretag; Df Tågarp nr 1 år 1938. Dikningstaget ligger till 100 % inom verksamhetsområde för dagvatten och anläggningen har ersatts av dagvattennätet.

Fastighetsplan

Fastighetsplan erfordras ej.

Ekonomiska frågor

Kostnader för planläggning

Plankostnadsavtal har slutits mellan kommunen och exploatören.

Fastighetsbildning och inrättande av gemensamhetsanläggning bekostas av exploatören och genomförs på uppdrag av exploatören.

Exploatering

Följande kostnader som helt eller delvis kan komma att belasta kommunen:

- Utbyggnad av pendlarparkering.
- Ombyggnad av Hantverkaregatan, Lillevångsgatan och Vånggatan.
- Utbyggnad av två torg.
- Bussangöring med vändplats vid stationen.
- Ombyggnad av korsningen Lillevångsgatan-Lundavägen-Svenshögsvägen.
- Drift av ovan angivna anläggningar.

Ersättning för inlösen av allmän platsmark bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719) om ingen annan överenskommelse träffas.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Tillkommande bebyggelse kan anslutas till vatten och avlopp inom området.

Dagvatten

Planområdet är beläget inom verksamhetsområde för dagvatten där det är VA-huvudmannens ansvar att ta hand om dagvatten, förutom i extrema situationer. Dagvatten tas om hand i ledningar, upp till ett visst regn. När extrema regnsituationer uppstår - ett skyfall - räcker inte ledningarna till. Regnvattnet måste då kunna rinna ytledes via rinnvägar och tas om hand om på översvämningssytor. Ytavrinnande dagvatten ska hanteras i detaljplanen och fördröjas i öppna eller underjordiska magasin på den egna fastigheten innan det får kopplas på det kommunala nätet. Spillvatten och dräneringsvatten till källare ska pumpas upp för att undvika skador. Infiltrationsanläggning eller växtklädda tak kan fördröja dagvattnet från de nya takytorna och därmed minska behovet av fördröjningsvolym.

El

Två nya nätstationer krävs för att klara elförsörjningen.

Fjärrvärme

Fjärrvärmeledningar finns i området. Tillkommande bebyggelse kan anslutas till fjärrvärme. E.ON värme är distributör.

Bredband

Fiber kommer att dras fram i Hantverkaregatan.

Övriga ledningar

Teleledningar går i den föreslagna gång- och cykelvägen runt kvarter väst.

Avfall

Avfallshantering för hushållsavfall ombesörjs av VA SYD. En avfallsplan har tagits fram och är ett strategiskt dokument där fokusområden och effektmål anger riktningen för Burlövs kommuns och Malmö stads utvecklingsarbete på avfallsområdet till år 2020. Det gemensamma arbetet i regionen har resulterat i tre fokusområden, vilka är de områden inom avfallshanteringen som regionen ska satsa på till år 2020. Avfallshierarkin genomsyrar fokusområdenas riktning med minskade avfallsmängder, ökad återvinning och minskad miljöpåverkan. Fokusområdena fångar också in avfallskedjans olika delar, från konsumtion och uppkomst av avfall till sortering och vidare hantering av det avfall som uppkommer.

Iförslaget till bebyggelse kan miljörum ordnas fristående i komplementbyggnader eller i bostadshusens bottenvåningar. Hur avfallshanteringen planeras avgörs vid kommande bygglovsprövning och bygganmälan. Detaljplanen ger möjlighet att uppfylla kraven enligt gällande regelverk.

PLANBESTÄMMELSER

De planbestämmelser som finns på plankartan återges nedan tillsammans med förklaringar av vad de innebär samt motivering.

Användning av markområden

Allmän plats

GATA₁ (4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL)

Huvudgata. I detta fall Lundavägen som är avsedd för trafik till, från och genom Arlöv.

GATA₂ (4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL)

Lokaltrafik. Lillevångsgatan och Hantverkaregatan.

GÅNG CYKEL (4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL)

Gång- och cykeltrafik.

TORG₁ (4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL)

Torg med parkkaraktär. Torghandel och uteservering tillåts.

TORG₂ (4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL)

Torg. Torghandel och uteservering tillåts.

TORG₃ (4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL)

Torg. Torghandel och uteservering tillåts. Angöringstrafik får ske.

Kvartersmark

BC (4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL)

Bostäder, Centrumverksamhet.

BC₁ (4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL)

Bostäder, Centrumverksamhet. Inom användningsområdet ska minst 50 % av bebyggelsens bruttoarea (BTA) vara bostäder.

BCP (4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL)

Bostäder, Centrumverksamheter, Parkering.

C (4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL)

Centrumverksamhet.

E (4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL)

Nätstation. Ska utföras med sedumtak.

H (4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL)

Paviljonger för handel och restauranger med en högsta totalhöjd på 4 m. Mellan paviljongerna ska minst två stycken 4 m breda passager finnas.

K (4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL)

Kontor.

PC (4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL)

Parkering, Centrumverksamhet. På tak ska gård till bostäder finnas.

Utformning av allmän plats (4 kap. 5 § 2 PBL)

skydd

Bullerskydd ska finnas mellan Vånggatan och Lillevångsgatan.



Körbar förbindelse får inte anordnas.

Körbar förbindelse får inte anordnas mot Lundavägen samt längs Vånggatans sydöstra sida, mot Burlöv Center.

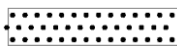
Utformning av kvartersmark (4 kap. 11 § 1, 16 § 1 och 30 § PBL)

Utnyttjandegrad

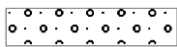
e₁ 00 Största tillåtna bruttoarea i m².

e₂ 00 Största tillåtna bruttoarea i m² inom användningsområde, undantaget egenskapsområden med höjdsbestämmelse.

Begränsning av markens utnyttjande (4 kap. 11 § 1, 16 § 1 och 30 § PBL)



Byggnad får inte uppföras.



Tak ska dimensioneras för att bära planterbart bjälklag. På tak ska gård till bostäder finnas.

Höjd på byggnader

(4 kap. 11 § 1, 16 § 1 och 30 § PBL)



Högsta medgivna byggnadshöjd i meter.



Högsta byggnadshöjd i meter över nollplanet.

Placering

p₁

Byggnader ska placeras med långsida mot allmän plats mellan 1 m och 2,5 meter från allmän plats.

p₂

Byggnader ska placeras mellan 1 m och 2,5 m från allmän plats. En byggnad ska uppföras med gavel mot gata och med en största byggnadslängd på 27 m.

Utformning

(4 kap. 16 § 1 och 30 § PBL)

Ny bebyggelse ska utformas i huvudsak med fasader i puts eller tegel.

Högsta tillåtna husdjup för bostäder är 13 m och för kontor 17 m.

f₁

Balkonger får utöver angiven byggrätt anordnas över allmän plats med en lägsta fri höjd av 4,7 m över mark och ett största uthäng från fasaden på 1,5 m.

Bottenvåningens våningshöjd ska vara minst 3,5 m.

f₂

Entréer ska orienteras mot gata. Bostadsentréer ska vara genomgående.

f₃

Bebyggelsen ska vara sammanbyggd inom användningsområde och placeras med långsida mot allmän plats.

f₄

Portal som är 4 m hög och 4 m bred ska finnas mellan gård och gata.

Utförande

(4 kap. 12§ PBL)

b₁

Byggnad ska utföras med hänsyn till underliggande fjärrvärmeledning.

b₂ Hörnavskärning ska finnas i bottenvåning mot
Hantverkaregatan.

————— Byggrätt där grundläggning måste ske till minst
samma djup som ledning i u-område.

Skyddsbestämmelser

I byggnad närmast järnvägsområde får entréer mot spårområde inte finnas i fasad mot järnväg.

Inom 30 m från spårområde ska fasad uppfylla brandteknisk klass E130.

Inom 40 m från spårområde ska fönster utföras i brandteknisk klass E30.

I byggnad inom 70 m från spårområde ska nödstopp/miljöbrytare för ventilation finnas.

I byggnad inom 150 m från spårområde ska nödstopp/miljöbrytare för ventilation finnas om ingen byggnad finns mellan denna och spårområdet.

Administrativa bestämmelser

Kommunen är huvudman för allmän plats. (4 kap 7 § PBL)

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft. (4 kap 7 § PBL)

Villkor för lov eller startbesked

Innan startbesked för markarbeten får lämnas ska markföroreningar inom respektive fastighet vara avhjälpna.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u₁ Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar.

MEDVERKANDE

Planarbetet har utförts av planeringsavdelningen genom planhanläggare Erik Karlsson på uppdrag av kommunstyrelsens planutskott. I arbetet har även Arkitema Architects, genom planarkitekt Malin Nilsson, planchef Kerstin Torseke Hulthén samt representanter från berörda förvaltningar deltagit.

Kerstin Torseke Hulthén
Planchef

Erik Karlsson
Planhandläggare

10

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2018-01-17

PLG § 6

Dnr KS/KF 2016.322.222

Förslag på utpekande av särskilt värdefulla bebyggelseområden**Ärendebeskrivning**

2014 ändrades plan- och bygglagen så att det numera är tillåtet att utföra ett antal lov-
befriade åtgärder utan bygglov till en- och tvåbostadshus. Uppföras får en fristående
komplementbyggnad eller komplementbostadshus om maximalt 25 kvadratmeter, högst
en tillbyggnad med en bruttoarea om maximalt 15 kvadratmeter, två takkupor samt in-
reda en ytterligare bostad i befintligt bostadshus. Dessa lovbefriade åtgärder får inte
vidtas på byggnader och inom bebyggelseområden som är särskilt värdefulla. Den stora
merparten av bebyggelsen inom tätorterna i Lomma kommun ingår i kommunens kul-
turmiljöprogram i områden med kulturvärden att värna om. Idag har samtliga sådana
områden samma dignitet i programmet. Samhällsbyggnadsförvaltningen har tagit fram
förslag på ett antal områden som ska ses som särskilt värdefulla. Förslaget bygger på
kulturmiljöprogrammet och de beskrivningar som finns där. Kulturmiljöprogrammet gäl-
ler oförändrat, utpekandet syftar endast till att tydliggöra vilka av de områden som ut-
pekas i kulturmiljöprogrammet som inte bara är värdefulla bebyggelseområden, utan
som är sådana särskilt värdefulla bebyggelseområden som åsyftas i plan- och bygglagen.
Det föreslagna utpekandet medför alltså en lättnad bestående i att det endast är de nu
utpekade områdena som är att betrakta som särskilt värdefulla, det vill säga betydligt
färre områden än de som är markerade som värdefulla i kommunens gällande kulturmil-
jöprogram.

Stadsarkitekten har lämnat förslag på yttrande.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse från planeringsavdelningen, daterad 2018-01-17.
- Förslag till utpekande av särskilt värdefulla bebyggelseområden.

Planledningsgruppen föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Kommunstyrelsen beslutar att skicka förslaget till utpekande av särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer på remiss till kommunens nämnder.

Utdragsbestyrkande





KOMMUNSTYRELSEN
Samhällsbyggnadsförvaltningen

2018-01-17

Vår referens: Lovisa Liljenberg
Direkttel: 040-641 12 39
E-post: lovisa.liljenberg@lomma.se
Diariernr: KS/KF 2016:322.222
Er referens:

Förslag till utpekande av särskilt värdefulla bebyggelseområden

Den 13 juni 2014 ändrades plan- och bygglagen (PBL) så att man får utföra ett antal lovbefriade åtgärder utan bygglov till en- och tvåbostadshus. Man får uppföra en fristående komplementbyggnad eller komplementbostadshus om max 25 kvm (så kallade "Attefallshus"), högst en tillbyggnad med en bruttoarea om max 15 kvm, två takkupor samt inreda en ytterligare bostad i befintligt bostadshus. Åtgärderna kräver anmälan till miljö- och byggnadsnämnden och får inte påbörjas innan nämnden meddelat startbesked. Dessa lovbefriade åtgärder får inte vidtas på byggnader och inom bebyggelseområden som är särskilt värdefulla.

Den stora merparten av bebyggelsen inom tätorterna i Lomma kommun ingår i kommunens kulturmiljöprogram i områden med kulturvärden att värna om. Samtliga sådana områden har samma dignitet i programmet.

Allmänna råd kring tolkningen av vad som kan vara en särskilt värdefull byggnad eller ett bebyggelseområde finns i Boverkets byggregler, BBR 25, (BFS2017:5). Ur BBR kan utläsas att i begreppet särskilt värdefull ligger att byggnaden eller bebyggelseområdet särskilt väl ska belysa ett visst förhållande eller i sitt sammanhang ha få motsvarigheter som kan belysa samma förhållande. Med anledning därav anser samhällsbyggnadsförvaltningen att endast en del men inte samtliga av kulturmiljöprogrammets områden i juridisk mening kan anses vara sådana särskilt värdefulla bebyggelseområden som åsyftas i 8 kap 13 § PBL. Därför har förvaltningen begärt och fått uppdrag om att upprätta utpekande av särskilt värdefulla bebyggelseområden.

Bifogat finns förslag till utpekande av särskilt värdefulla bebyggelseområden. De bebyggelseområden som föreslås utpekade som särskilt värdefulla är de som anses svara upp mot de allmänna råden i BBR, dvs de som särskilt väl belyser ett visst förhållande eller i sitt sammanhang har få motsvarigheter som kan belysa samma förhållande. Förslaget är framtaget av samhällsbyggnadsförvaltningen och bygger på kulturmiljöprogrammet och de beskrivningar som finns där. Kulturmiljöprogrammet gäller oförändrat, utpekandet syftar endast till att tydliggöra vilka av de områden som utpekade i kulturmiljöprogrammet som inte bara är värdefulla bebyggelseområden utan är sådana särskilt värdefulla bebyggelseområden som åsyftas i PBL. Det föreslagna utpekandet medför alltså en lättnad bestående i att det endast är de nu utpekade områdena som är att betrakta som särskilt värdefulla, dvs betydligt färre områden än de som är markerade som värdefulla i kommunens gällande kulturmiljöprogram .

Det är viktigt att notera att detta utpekande endast gäller bebyggelseområden, inte enskilda byggnader eller övriga kultur- eller naturmiljöer. Det finns alltså andra miljöer än de nu utpekade som kan vara särskilt värdefulla enligt PBL.

Förslag till beslut

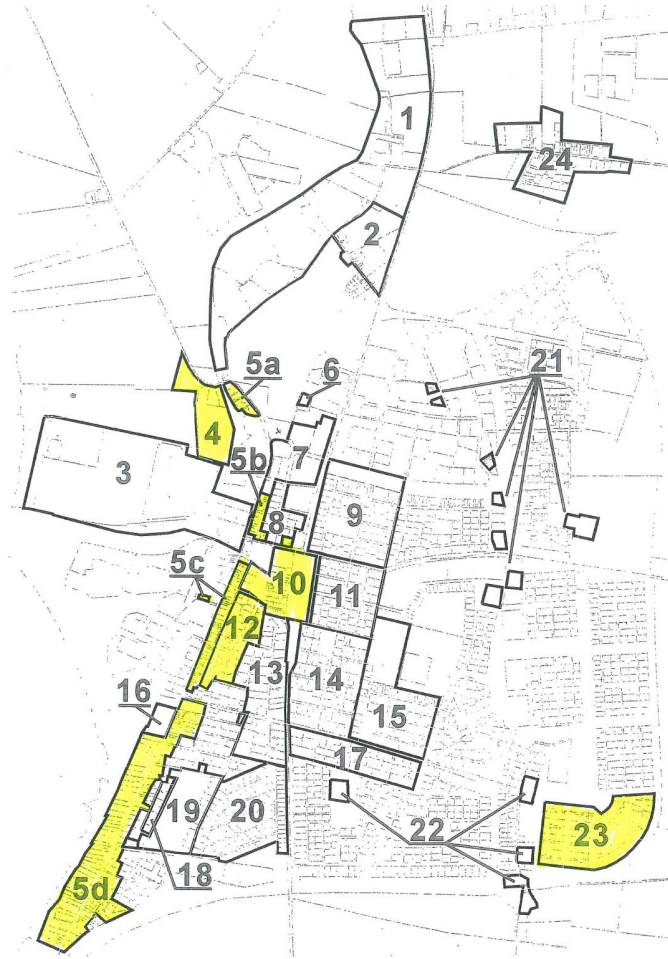
- att kommunstyrelsen beslutar att skicka det bifogade förslaget till utpekande av särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer på remiss till kommunens nämnder.

Tommy Samuelsson
Samhällsbyggnadschef

Lovisa Liljenberg
Stadsarkitekt,
tf avdelningschef planeringsavdelningen

SÄRSKILT VÄRDEFULLA BEBYGGELSEOMRÅDEN

LOMMA TÄTORT



BROHUS

4. Bruksbebyggelse, Brohus

På 1860-talet byggdes Brohusområdet med lantbruksbebyggelse. I samband med anläggandet av Kockums tegelbruk under senare delen av 1800-talet kompletterades denna bebyggelse med en rad arbetare- och tjänstebostäder. Flertalet av dessa är idag rivna. Trots detta finns karaktären av bruksområde kvar. Längs Brohusvägen finns tre bebyggelseenheter från tre olika epoker bevarade. Mangårdsbyggnaden Lilla Brohus med sina stall- och uthuslängor som uppfördes av Barsebäcks gods på 1860-talet, arbetarebostadslängorna Norra bostäderna uppförda av Kockums tegelbruk under 1800-talets sista årtionden samt den av Skandinaviska etermitbolaget uppförda villa från 1950-talet. Bebyggelsen ligger i ett parkliknande landskap som med åren blivit tämligen förvildat. Av den allé som tidigare kantat Brohusvägen återstår endast enstaka träd.

Brohus är en miljö med kulturvärden att värna om. Därför bör man vid eventuell nyproduktion i området ta hänsyn till den befintliga bebyggelsen när det gäller volym och placering. Eventuell ny bebyggelse i Brohus bör placeras norr om Lilla Brohus stall- och uthuslängor och uppföras friliggande. För all bebyggelse gäller enligt Plan- och bygglagen (3 kap § 10) att ändringar ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas. Särskilt viktigt är detta på de sidor av husen som vetter mot vår gemensamma miljö, exempelvis gaturummet. Tomterna i Brohus bör avgränsas med häckar eller staket. Plank eller murar är direkt olämpliga. Den allé som löper längs med Brohusvägen ska bevaras alternativt återplanteras.

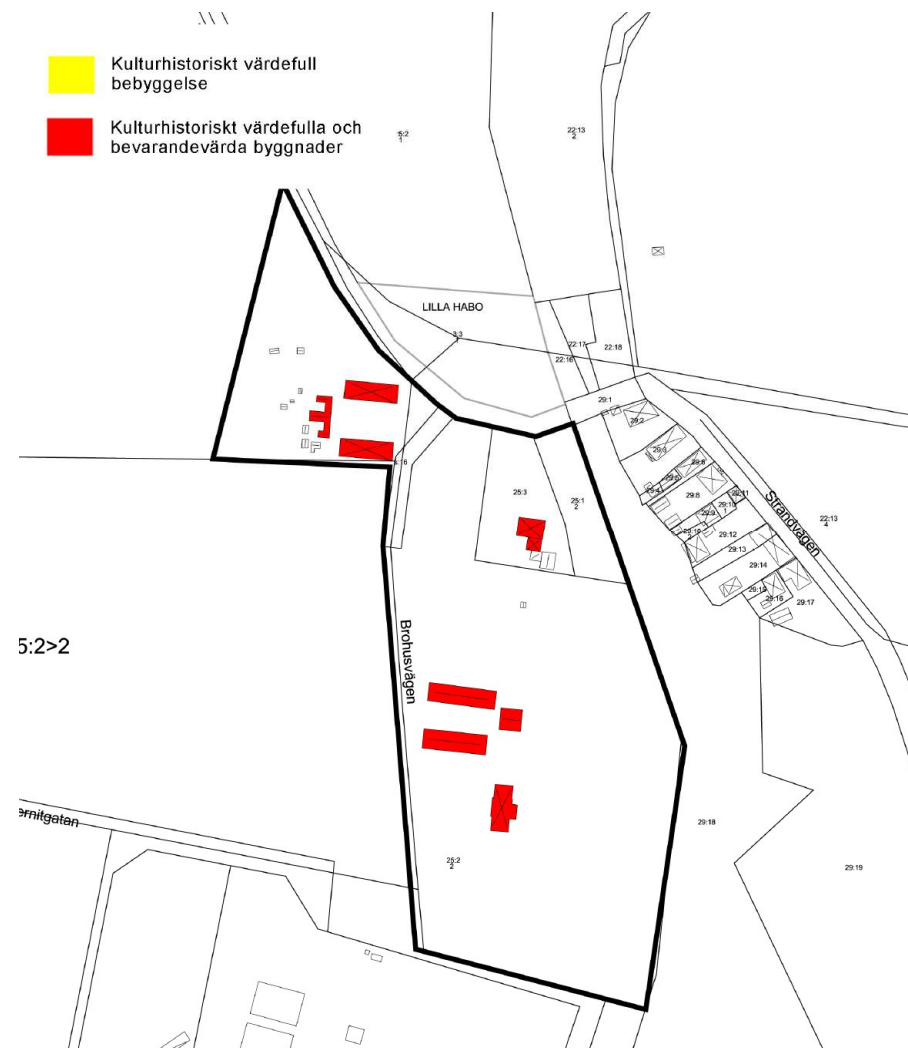


Norra längan.

Södra längan



Brohusvägen från söder.



STRANDVÄGEN del 1 omr 5a

5a. Arbetarebebyggelse, Strandvägen, Brofästet


Bebyggelsegruppen på Høje ås östra strand, precis söder om bron, kallas Brohusen eller Brofästet. Bebyggelsen började växa fram under det tidiga 1800-talet. Innan det hade marken tillhört Vinstorps bys allmänna utmark. Den nuvarande bebyggelsen är uppförd från 1830-talet fram till sekelskiftet 1900.

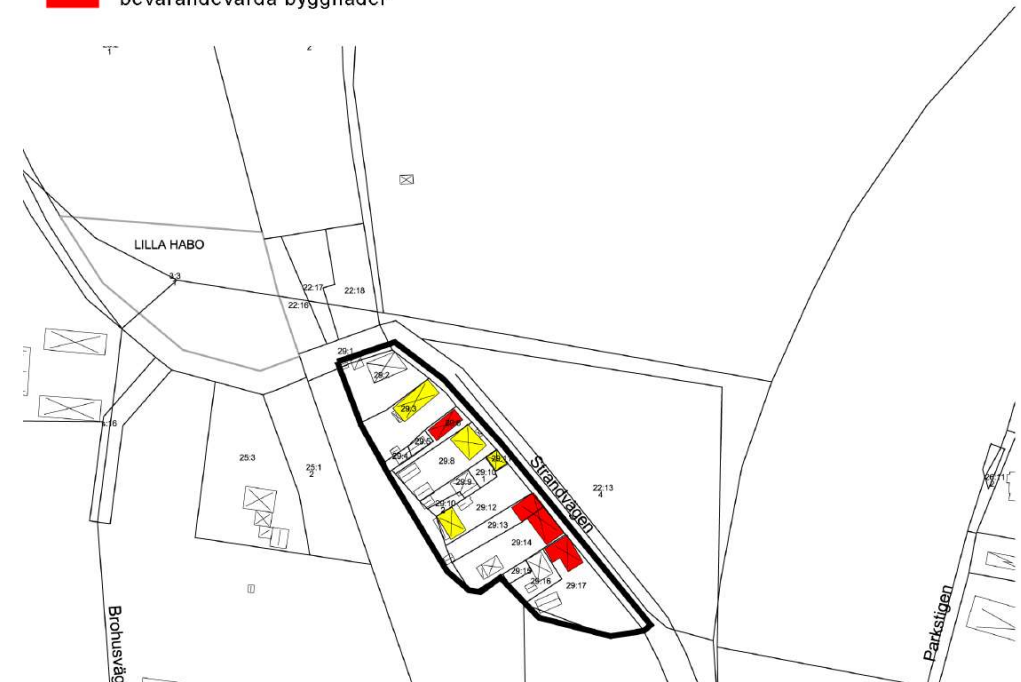
Bebyggelsen i Brofästet ligger inklämd mellan Strandvägen och ån. De flesta av bostadshusen är belägna vid vägen, och tomterna sträcker sig långsmala ner till ån, där det finns ett flertal äldre uthus. Byggnaderna har genomgått flera förändringar och en stor del av fasaderna är putsade. Det mest förekommande taktäckningsmaterialet är eternit i kvadratiska plattor, lagda diagonalt.

Brofästet är en miljö med kulturvärden att värna om. Småskaligheten och tätheten i bebyggelsen är viktiga karaktärsdrag. Därför bör man vid nyproduktion i området tänka på att anpassa ny bebyggelse till den befintliga vad avser placering i förhållande till gatan, volym, proportioner, skala och takvinkel. Även på nya hus bör entréerna ligga mot gatan. För all bebyggelse gäller enligt Plan- och bygglagen (3 kap § 10) att ändringar ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas. Särskilt viktigt är detta på de sidor av husen som vetter mot vår gemensamma miljö, exempelvis gaturummet. I detta område bör man särskilt tänka på att tegelfasader inte bör målas, putsas, slammats eller på annat sätt täckas över. Tillbyggnader bör ske på baksidan så att byggnadernas volym i gatubilden inte rubbas. Takkupor och takfönster mot gatan bör undvikas. Entréer mot gatan bör bevaras. Äldre, murade uthus är av betydelse för miljöns karaktär, och de bör bevaras och underhållas. Detsamma gäller murade skorstenar som heller inte bör plåtinkläddas.



Brofästet från söder.

-  Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse
-  Kulturhistoriskt värdefulla och bevarandevärda byggnader



STRANDVÄGEN del 2 omr 5b

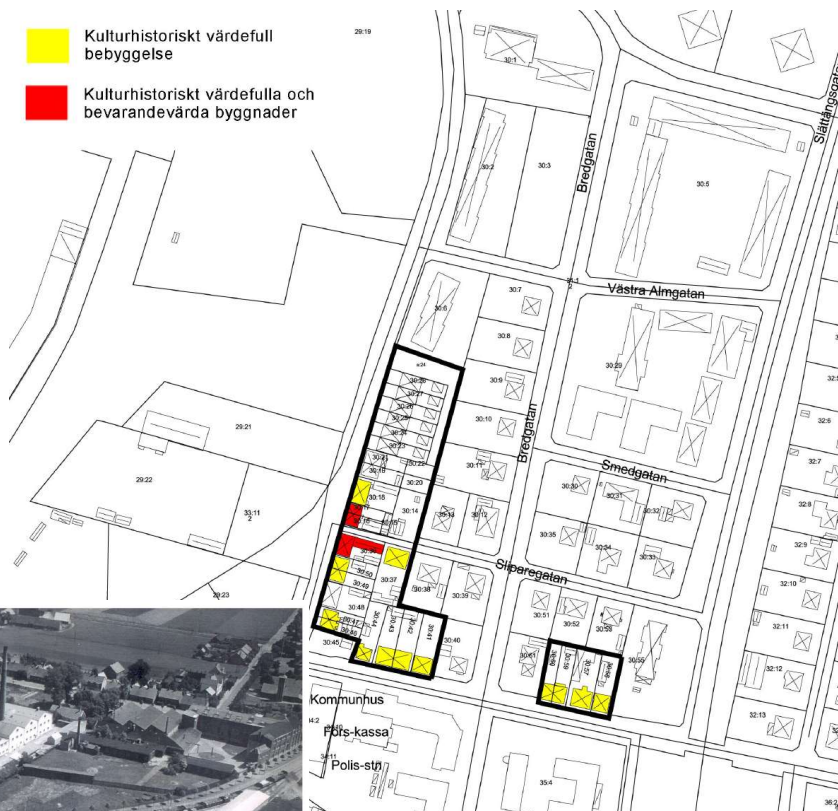
5b. Arbetarebebyggelse, Strandvägen norr om Vinstorpsvägen

Under andra halvan av 1800-talet växte en arbetarebebyggelse fram i Lomma, huvudsakligen utmed Strandvägen, det vill säga kustlandsvägen. Men även utmed andra viktiga landsvägar såsom landsvägen till Vinstorp. Vinstorpsvägen, växte denna typ av låga, täta bebyggelse fram. Många av husen är parhus. Bebyggelsen är grupperad utmed gatulinjen, och tomtarna sträcker sig långsmala bakom husen. Det är vanligt med uthus i vinkel bakom bostadshuset, utmed tomtgränsen. Det dominerande byggnadsmaterialet är det gula Lommateglet, men en större del av husen har under årens lopp blivit putsade, eternitklädda eller fått nytt fasadtegel. Det mest förekommande taktäckningsmaterialet är eternit i kvadratiska plattor, lagda diagonalt. Traditionellt sett har entréerna varit belägna mot gatan, och fönstren har varit sexindelade tvålufts-fönster, eller korspostfönster, men här har många förändringar skett. Ett par hus i detta område har även byggts på med en våning, sannolikt under tidigt 1900-tal.

Strandvägen är en miljö med kulturvärden att värna om. Småskaligheten och tätheten i bebyggelsen är viktiga karaktärsdrag. Därför bör man vid nyproduktion i området tänka på att anpassa ny bebyggelse till den befintliga vad avser placering i förhållande till gatan, volym, proportioner, skala och takvinkel. Även på nya hus bör entréerna ligga mot gatan. För all bebyggelse gäller enligt Plan- och bygglagen (3 kap § 10) att ändringar ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas. Särskilt viktigt är detta på de sidor av husen som vetter mot vår gemensamma miljö, exempelvis gaturummet. I det här området är det särskilt viktigt att tegelfasader inte bör målas, putsas, slammats eller på annat sätt täckas över. Tillbyggnader bör ske på baksidan så att byggnadernas volym i gatubilden inte rubbas. Takkupor och takfönster mot gatan bör undvikas. Entréer mot gatan bör bevaras. Äldre, murade uthus är av betydelse för miljöns karaktär, och de bör bevaras och underhållas. Detsamma gäller murade skorstenar som heller inte bör plåtinklädas.



Flygfoto från 1930-talet. Mellan Strandvägen och Høje å ligger Slipsverfabriken AB Svenska Naxos.



STRANDVÄGEN del 3 omr 5c

5c. Arbetarebebyggelse, Strandvägen söder om Vinstorpsvägen

I och med tegel- och cementindustrins genombrott i Lomma under andra halvan av 1800-talet började en enhetlig bebyggelse med arbetarebostäder växa fram utmed Strandvägen. Norr om Karstorsvägen ligger den äldsta bebyggelsen på Strandvägens östra sida. Den västra sidan var till stora delar obebyggd i början av 1900-talet, och kom först att bebyggas senare. Under 1930-50-talet uppfördes en rad villor på den västra sidan, mellan Karstorsvägen och Vegagatan, och på 1960-talet uppfördes de nya Centrumbyggnaderna vid torget. Den gamla arbetarebebyggelsen på Strandvägens västra sida är låg och tät. Många av husen är parhus, och bebyggelsen är grupperad utmed gatulinjen. Det är vanligt med uthus eller tillbyggnader i vinkel bakom bostadshuset, utmed tomtragränsen. Det dominerande byggnadsmaterialet är det gula Lommateglet, men en större del av husen har under årens lopp blivit putsade, etemitklädda eller fått nytt fasadtegel. Det mest förekommande taktäckningsmaterialet är eternit i kvadratiska plattor, lagda diagonalt. Traditionellt sett har entréerna varit belägna mot gatan, och fönstren har varit sexindelade tvåluftsfönster, eller korspostfönster, men här har många förändringar skett. Gamla hus har på vissa ställen ersatts med sentida bebyggelse, som är mer eller mindre väl anpassad till miljön.

Strandvägen är en miljö med kulturvärden att värna om. Småskaligheten och tätheten i bebyggelsen är viktiga karaktärsdrag. Därför bör man vid nyproduktion i området tänka på att anpassa ny bebyggelse till den befintliga vad avser placering i förhållande till gatan, volym, proportioner, skala och takvinkel. Även på nya hus bör entréerna ligga mot gatan. För all bebyggelse gäller enligt Plan- och bygglagen (3 kap § 10) att ändringar ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas. Särskilt viktigt är detta på de sidor av husen som vetter mot vår gemensamma miljö, exempelvis gaturunnet. I detta område är det bör man särskilt tänka på att tegelfasader inte bör målas, putsas, slammats eller på annat sätt täckas över. Tillbyggnader bör ske på baksidan så att byggnadernas volym i gatubilden inte rubbas. Takkupor och takfönster mot gatan bör undvikas. Entréer mot gatan bör bevaras. Äldre, murade uthus är av betydelse för miljöns karaktär, och de bör bevaras och underhållas. Detsamma gäller murade skorstenar som heller inte bör plåtinkläddas.



Torget i Lomma fick sin nuvarande utformning i slutet av 1990-talet.



Strandvägen från söder, sannolikt på 1930-talet.



Flygbild över Strandvägen, 1970-tal.



STRANDVÄGEN del 4 omr 5d



5d. Arbetarebebyggelse, Strandvägen söder om Karstorpsvägen

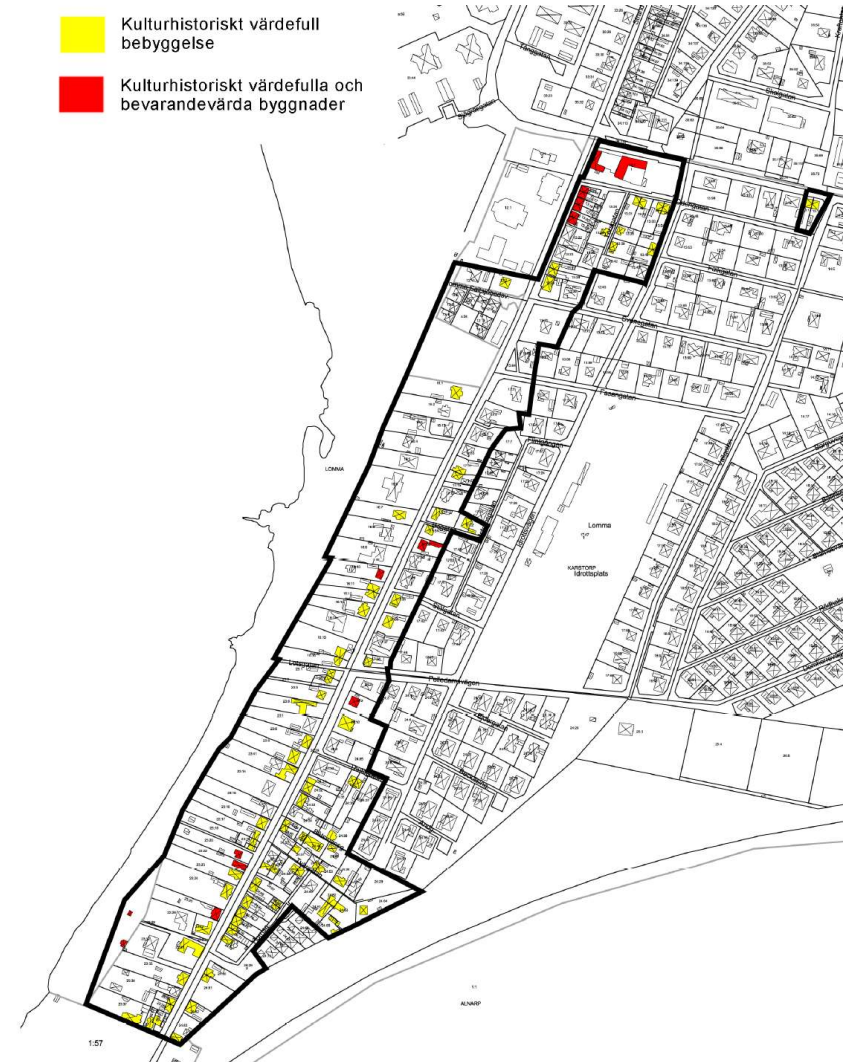
I och med tegel- och cementindustrins genombrott i Lomma under andra halvan av 1800-talet började en enhetlig bebyggelse med arbetarebostäder växa fram utmed Strandvägen. Den stora delen av bebyggelsen är från tiden kring sekelskiftet 1900, och det karaktäristiska är att den är låg och tät. Många av husen är parhus. Bebyggelsen är grupperad utmed gatulinjen, och tomterna sträcker sig långsmala bakom husen. Det är vanligt med uthus eller tillbyggnader i vinkel bakom bostadshuset, utmed tomtgränsen. Det dominerande byggnadsmaterialet är det gula Lommateglet, men en större del av husen har under årens lopp blivit putsade, eternitklädda eller fått nytt fasadtegel. Det mest förekommande taktäckningsmaterialet är eternit i kvadratiska plattor, lagda diagonalt. Traditionellt sett har entréerna varit belägna mot gatan, och fönstren har varit sexindelade tvåluftsfönster, eller korspostfönster, men här har många förändringar skett. Gamla hus har på vissa ställen ersatts med sentida bebyggelse, som är mer eller mindre väl anpassad till miljön.

Strandvägen är en miljö med kulturvärden att värna om. Småskaligheten och tätheten i bebyggelsen är viktiga karaktärsdrag. Därför bör man vid nyproduktion i området tänka på att anpassa ny bebyggelse till den befintliga vad avser placering i förhållande till gatan, volym, proportioner, skala och takvinkel. Även på nya hus bör entréerna ligga mot gatan. För all bebyggelse gäller enligt Plan- och bygglagen (3 kap § 10) att ändringar ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas. Särskilt viktigt är detta på de sidor av husen som vetter mot vår gemensamma miljö, exempelvis gaturummet. I det här området bör man särskilt tänka på att inte måla, putsa, slamma eller på annat sätt täcka över tegelfasader. Tillbyggnader bör ske på baksidan så att byggnadernas volym i gatubilden inte rubbas och takkupor och takfönster mot gatan bör undvikas. Entréerna mot gatan bör bevaras. Äldre, murade uthus är av betydelse för miljöns karaktär, och de bör bevaras och underhållas. Detsamma gäller murade skorstenar som heller inte bör plåtkläddas.



Strandvägen var före 1970-talets trafikomläggningar huvudleden genom Lomma. Idag är trafiken begränsad.

-  Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse
-  Kulturhistoriskt värdefulla och bevarandevärda byggnader



FLERFAMILJSHUS från 40-50 talen

7. Flerfamiljshus från 1940-50-talen

I slutet av 1940-talet och under 1950-talet uppfördes i ett antal flerbostadshus i norra Lomma. Utmed Strandvägen uppfördes ett par tvåvåningshus i gult tegel, och Lommas första höghus byggdes 1957 i hörnet Industrigatan-Strandvägen. Vid nuvarande Slättängsgatan låg bondgården Henriksgården. På dess plats uppfördes i början av 1950-talet tre stycken trevåningshus i rött och gult tegel. Sex punkthus i tre våningar byggdes norr om Industrigatan 1954. Norr om punkthusen låg fram till 1960-talet ett radhusområde i engelsk trädgårdsstadsstil från tidigt 1900-tal.

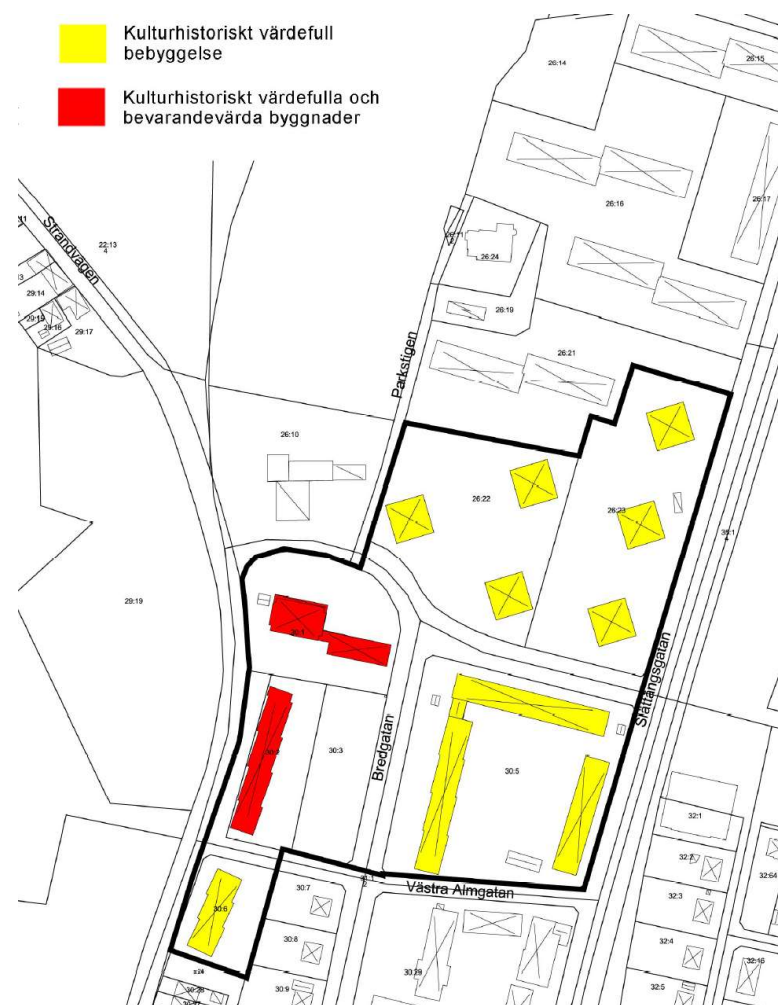
Flerfamiljshusen från 1940-50-talen har kulturmiljövärden att värna om. För all bebyggelse gäller enligt Plan- och bygglagen (3 kap § 10) att ändringar ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas. Särskilt viktigt är detta på de sidor av husen som vetter mot vår gemensamma miljö, exempelvis gaturummet. Vad gäller flerbostadshusen är det också viktigt för omgivningens karaktär att gårdarna och utemiljön hålls öppna och inte hägnas in.



Strandvägen från söder.



Lomma 30:5



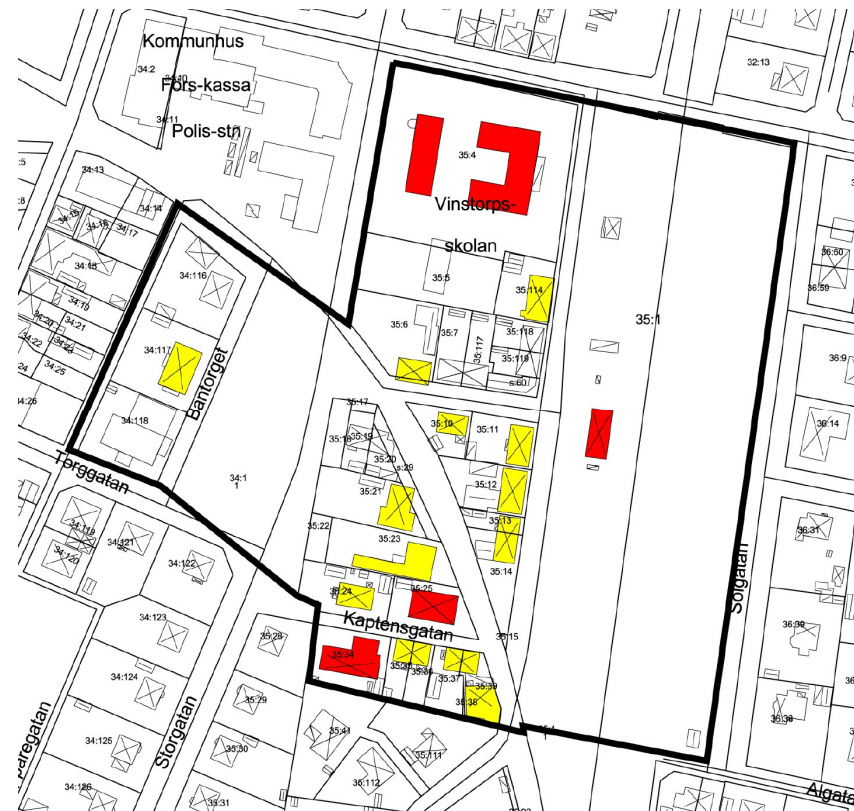
STATIONSSAMHÄLLET

10. Stationssamhället

1886 invigdes järnvägen mellan Malmö och Billesholm. Den var dragen genom Lomma som i och med detta fick en ny samlingspunkt i samhället, järnvägsstationen. Ny bebyggelse växte fram i stationens närhet utmed Järnvägs-gatan, Kaptensgatan och Stationsgatan. I nuvarande Hamngatan gick ett stickspår till industrierna i hamnen, rälsen finns bitvis bevarad. I byggnaderna utmed Järnvägs-gatan uppstod butiker, och vid Kaptensgatan fanns missionshus och epidemisjukhus, numera ombyggda till bostadshus respektive föreningslokaler. Idag har tågen slutat stanna i Lomma och stationshuset fungerar som kontor, men några butiker finns fortfarande kvar vid Järnvägs-gatan.

Den bebyggelse som ligger vid järnvägsstationen är enkel till sin karaktär och har stora likheter med arbetare-bebyggelsen utmed Strandvägen. Bebyggelsen är låg och tät, belägen i gatulinjen. Flera av husen är uppförda som parhus. Det dominerande byggnadsmaterialet är det gula lommateglet. Traditionellt sett har entréerna varit belägna mot gatan.

Väster om den gamla bebyggelsen anlades någon gång under 1900-talet Bantorget, som snarare har karaktären av en liten park än ett torg. På torgets västra sida ligger två byggnader från mitten av 1900-talet, som innehållit offentliga funktioner. Dels banken, som vänder sin gavel mot torget, dels en byggnad som inrymt bland annat läkarmottagning och som idag innehåller bostäder.



Bantorget, sannolikt 1950-tal.



Bantorget från nordöst.



Stationsgatan från väster, med järnvägsstationen i fonden.



Järnvägs-gatan 4.

EGNAHEM, Storgatan

12. Egnahemsbebyggelse från 1920-30-talen, Storgatan

Under 1920-talet började även arbetare bygga sig villor i Lomma. Utmed Storgatan uppstod en homogen bebyggelse med villor av egnahemskaraktär. Villorna här är större än vad egnahemsvillor vanligtvis är på andra orter, vilket sannolikt har att göra med tillgången på billig tegel. Tomterna i området är jämnstora och byggnaderna, som är av samma volym, ligger på samma avstånd från varandra och från gatan, vilket ger en sammanhållen gatubild. Området är lummigt och präglas av den väl uppvuxna grönskan i de stora trädgårdarna. Mot gatan avgränsas tomterna av häckar eller staket. Delar av Storgatan har tidigare varit kantad av trädrader.

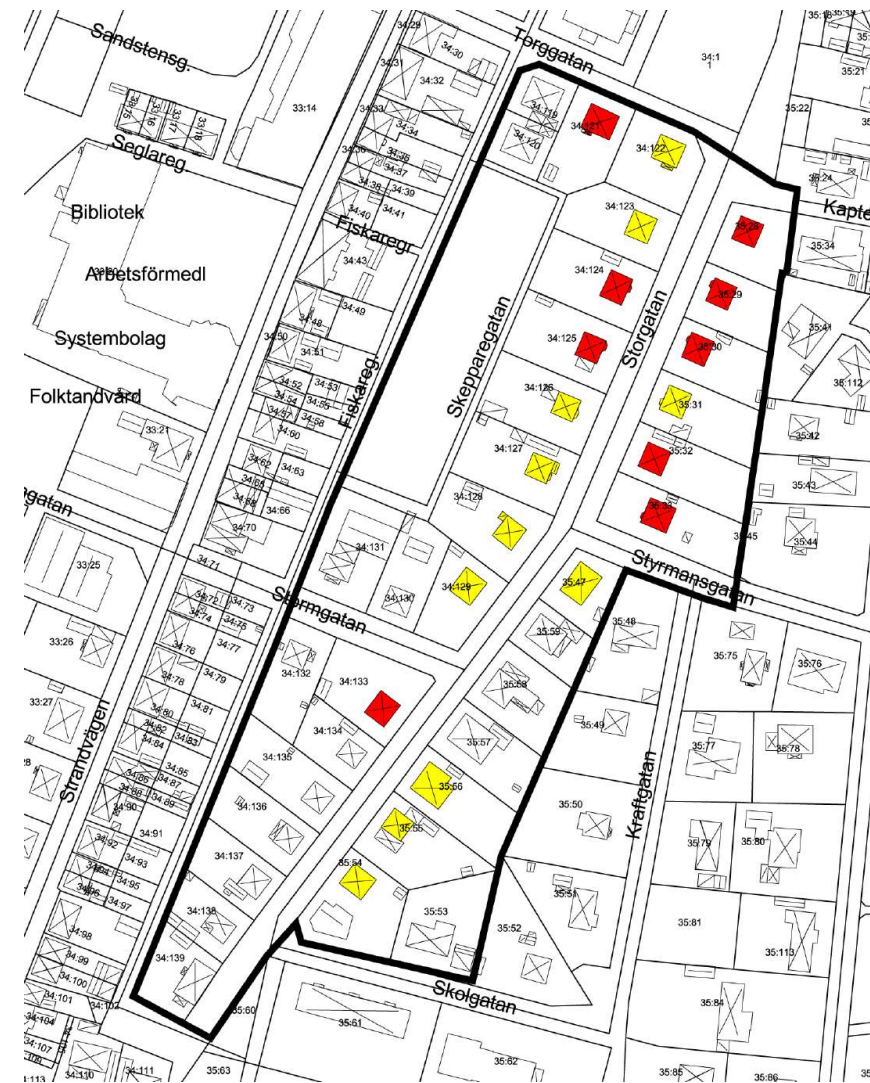
Området kring Storgatan är en miljö med kulturvärden att värna om. Enhetligheten i bebyggelsens utformning, placering och täthet är ett viktigt karaktärsdrag, liksom lummigheten. Därför bör tomterna inte styckas av eller på annat sätt delas. Eventuella nya byggnader i området bör anpassas till befintlig bebyggelse vad gäller byggnaders placering i förhållande till gatan, volym, proportioner, skala och takvinkel. För all bebyggelse gäller enligt Plan- och bygglagen (3 kap § 10) att ändringar ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas. Särskilt viktigt är detta på de sidor av husen som vetter mot vår gemensamma miljö, exempelvis gaturummet. I det här området bör man särskilt tänka på eventuella tillbyggnader eller takkupor bör göras i begränsad storlek så att byggnadernas volym i gatubilden inte rubbas. Takfönster mot gatan bör undvikas. Tomterna bör avgränsas mot gatan med häckar eller staket. Murar eller plank är direkt olämpligt, och äldre grindar och staket bör bevaras.



Storgatan från norr.



Husens utformning varierar med detaljer.



GRUPPHUSBEBYGGELSE fr 50-talet

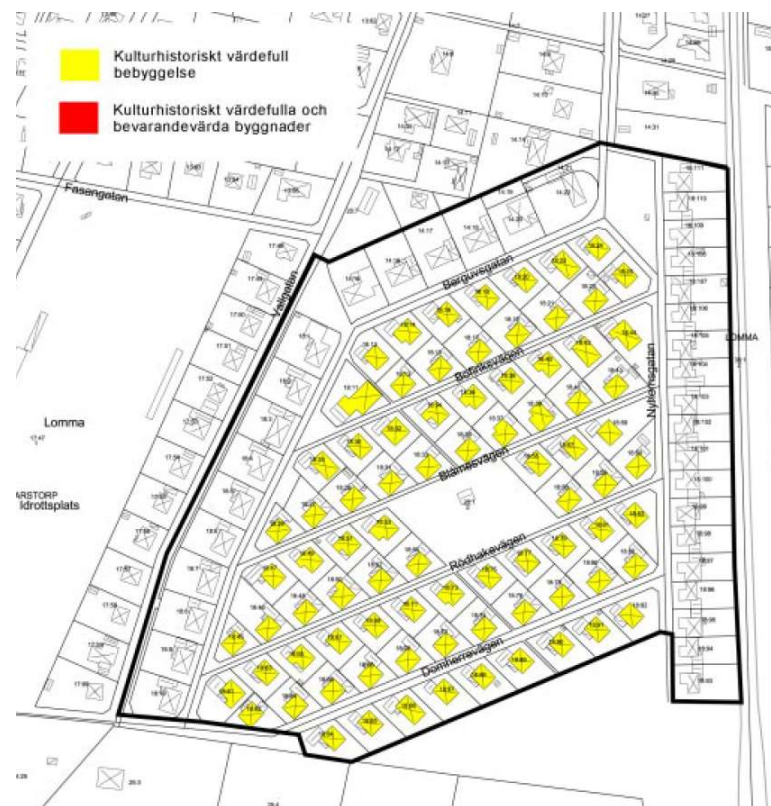
20. Grupphusbebyggelse från 1950-talet, Bofinksvägen

Grupphusbebyggelsen vid fågelgatorna uppfördes runt 1960 efter ritningar från Tage Möllers arkitektbyrå. Centralt i området ligger 82 friliggande villor i omväxlande rött och gult tegel. På Berguvsgatans norra och västra sida ligger friliggande hus av en annan typ och utmed Nyhemsgatan ligger en rad kedjehus. Många av tomterna avgränsas idag av häck eller staket mot gatan, men den mer ursprungliga utformningen med enbart kantsten förekommer också fortfarande. Centralt i området finns en öppen grönyta.

Området utgör en miljö med kulturvärden att värna om. Enhetligheten i byggnadernas volym, material och placering är viktiga karaktärsdrag. Tegelfasader bör därför inte målas, putsas, slammats eller på annat sätt täckas över. Tillbyggnader bör ske på baksidan så att byggnadernas volym i gatubilden inte rubbas och takhöjd ska bibehållas. Tomterna bör inte styckas av eller på annat sätt delas, och eventuell ny bebyggelse i området ska anpassas till befintlig bebyggelse vad gäller volym, proportioner, skala, takvinkel och placering i förhållande till gatan. Tomterna bör avgränsas mot gatan med enbart kantsten eller häckar eller låga staket. Höga staket, höga häckar, plank eller murar är olämpliga. Den centrala grönytan bör hållas obebyggd. För all bebyggelse gäller enligt Plan- och bygglagen (3 kap § 10) att ändringar ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas. Särskilt viktigt är detta på de sidor av husen som vetter mot vår gemensamma miljö, exempelvis gaturummet.



Vid fågelgatorna är vartannat hus i rött tegel och vartannat gult.



KEDJEHUS och VILLOR fr 60 och 70-tal Lingongatan, Kråkbärsgatan

23. Kedjehus och villor från 1960-70-talen, Lingongatan, Kråkbärsgatan

Lomma expanderade kraftigt under 1960-och 70-talen, och stora områden byggdes ut, främst i samhällets sydöstra delar på de så kallade bärgatorna. På Lingongatan uppfördes 80 kedjehus vinkelbyggda och sammanbundna via carportarna. Längs Kråkbärsgatan uppfördes 41 friliggande enfamiljshus med gaveln mot gatan. Husen är uppförda i gult tegel med brunmålade lockpanelklädda röstben och tak belagda med rött tvåkupigt taktegel. För ritningarna, daterade 1967-68 respektive 1970, stod HSB:s riksförbunds villaavdelning i Stockholm. De båda områdena är planerade på samma sätt med en central kombinerad matargata och parkeringsyta varifrån vinkelräta säckgator utgår. Området kring Lingongatan har en rektangulär form med åtta raka säckgator längs vilka fem kedjehus är placerade på ömse sidor. Området kring Kråkbärsgatan har en solfjäderformad plan med fyra böjda säckgator som följer Malmövägens sträckning. Även tomterna har således en något avsmalnande form. Tomterna avgränsas mot gatan med häckar eller enbart med kantsten.



Lingongatan.



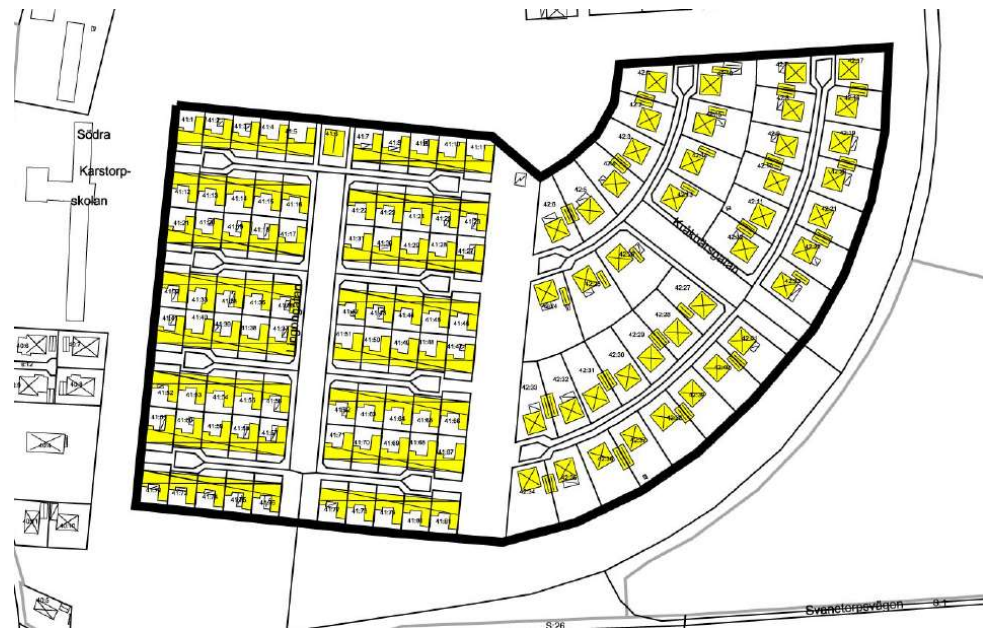
Hus vid Lingongatan.



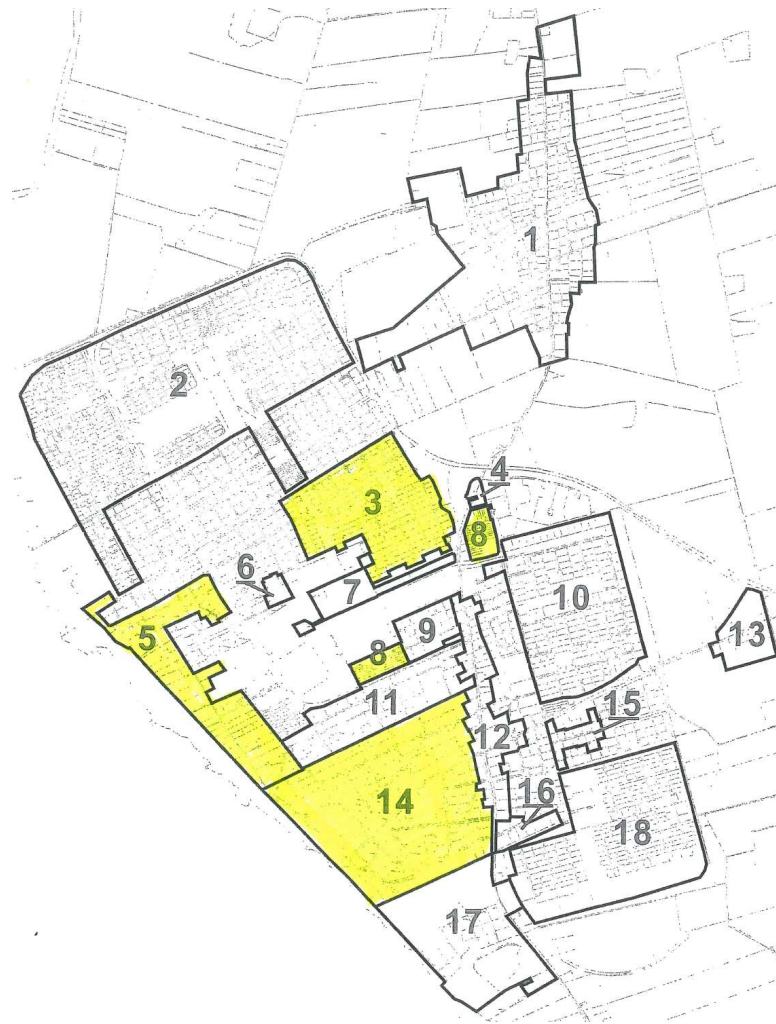
Hus vid Kråkbärsgatan.



Kråkbärsgatan.



BJÄRRED TÄTORT



KEDJEHUS fr 70-talet, Leifs väg

3. Kedjehus från 1970-talet, Nordmannavägen, Leifs väg

Bebyggelsen kring Nordmannavägen och Leifs väg byggdes ut i början av 1970-talet, när Bjärred expanderade kraftigt. Bebyggelsen är låg, tät och homogen i sin utformning. Stadsplanen upprättades av VBB genom Harald Mjöberg och Curt Ivarsson 1966. Gatustrukturen följer 1970-talets stadsplaneideal, med säckgator som leder in i området från en omgivande matarled, och cykelvägar i gröna stråk i områdets inre. Landskapsarkitekten Per Friberg stod för områdets utemiljö. Utmed hela Nordmannavägens norra sida löper en hög oxelhäck, och på vägens södra sida är tomterna omgärdade av bokhäckar. Detta ger gaturummet ett närmast arkitektoniskt uttryck.



Nordmannavägen från öster.



Säckgator leder in i området.



VILLOR, Norra Villavägen

5. Villor, Norra Villavägen

Kring Norra Villavägen finns Bjärreds äldsta samlade bebyggelse. Det var här borgare, främst från Lund, uppförde sina sommarhöggen sedan Bjärred blivit en populär semesterort vid sekelskiftet 1900. De byggnader som uppfördes var dels pampiga och ibland palatslika murade hus, dels trävillor som antingen var enklare, sommarstugeliknande hus eller nationalromantiska praktvillor. Området har förtätats under slutet av 1900-talet. Bebyggelsen på vägens västra sida ligger mot havet på relativt stora tomter som sluttar ner mot stranden och den promenadstig som går där. De stora tomterna på sjösidan har bibehållits och de villor som uppförts där har en mer eller mindre exklusiv karaktär. På Norra Villavägens östra sida har avstyckningar skett i större utsträckning. Bland annat har små tomter avstyckats där enhetlig gruppbebyggelse uppförts, något som är främmande för området i övrigt. Den äldre bebyggelsen i området präglas av att varje byggnad är individuellt utformad och har en egen karaktär. Gemensamma drag är en ofta pampig arkitektur och stora tomter med väl uppvuxen grönska. Tomtstorleken och vegetationen är områdets kanske viktigaste särdrag. För många av byggnaderna är trädgårdens storlek och utformning också av stor betydelse för att arkitekturen ska komma till sin rätt. Historiskt har det funnits fruktodlingar i området, vilket bidragit till den lummiga miljön. På Norra Villavägens västra sida ligger gravhögen Stora Mallhög, och öster om vägen finns en kolerakyrkogård. Dessa är fasta fornlämningar och skyddas enligt Kulturminneslagen. De får inte förändras, tas bort, skadas eller täckas över utan tillstånd från Länsstyrelsen. Vid Bjeres väg finns en mindre grupp med enklare villor från 1910-20-talen, helt kringbyggd av mer sentida bebyggelse.



RADHUS fr 60-talet

8. Radhus från 1960-talet, Vasavägen, Enstigen, Granstigen, Furustigen

I början av 1960-talet uppförde Lundabyggmästaren Harry Karlsson två områden i Bjärred med radhus i två våningar och fasader i träpanel. Radhuslängorna delas in av husavskiljande lisener i rött tegel, och träpanelen är fjällpanel målad i olika kulörer. På ena långsidan är fasaden något indragen, med balkonger på andra våningen.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Bjärred 15:1-30 (Enstigen, Granstigen, Furustigen), Bjärred 18:1-27 (Vasavägen)

Radhusens enkla men omsorgsfulla arkitektur är välbevarad och ger ett sammanhållet intryck trots att färgsättning och detaljer i fasaderna hos de enskilda fastigheterna har förändrats. Den divergerande färgsättningen på fjällpanelen tillsammans med de avskiljande tegellisenerna ger fasaderna ett lekfullt intryck. Det är viktigt att ändringar av dessa byggnader utförs med särskild varsamhet. Den ursprungliga utformningen vad gäller detaljer och material ska vara vägledande. Färgsättningen på träpanelen bör hållas varierad. Alltför skarpa kulörer bör undvikas. Fönstren bör ej förses med spröjsar. Den enhetliga utformningen av balkongräckena bör bibehållas, och balkongerna bör inte glasas eller byggas in.



Enstigen, Granstigen, Furustigen



Vasavägen



ÖRESUNDSVÄGEN

14. Villor norr och söder om Öresundsvägen

Området norr och söder om Öresundsvägen kallas Gamla Bjärred. Här ligger villor av varierande ålder och karaktär. Trädgårdarna är ofta lummiga och tomterna relativt stora, vilket ger området en sammanhållen karaktär. Bebyggelsens varierade uttryck. Gatorna är slingrande och havets närhet är påtaglig då det finns viktiga siktlinjer mot väster, exempelvis i Öresundsvägen. De första villorna i området började byggas i slutet av 1910-talet, då mark som tidigare ägts av kyrkan, styckades upp till villatomter. Området fick en gatustruktur typisk för 1910-20-tals villaområden, med lätt svängda gator och små platsbildningar. Utbyggnadstakten var långsam och bebyggelsen förtätades successivt under hela 1900-talet. Byggnaderna från 1900-talets början är antingen praktfulla murade villor eller mindre sommarhus i trä. Från 1940-talet och framåt började en enklare typ av byggnader uppföras i området, många av dem var små typhus som levererades från trävaru- eller betongfabrikanter såsom Boro-Hus och Yton Hus. På 1950-talet uppfördes några radhuslängor. Centralt i området ligger Bergagården med kyrka, församlingshus och en muromgärdad park.

Detta område är en miljö med kulturvärden att värna om. För att bibehålla områdets karaktär av lummigt villaområde ska ny bebyggelse anpassas till befintlig bebyggelse vad gäller volym och placering på tomten. Tomterna bör inte styckas av eller på annat sätt delas. Om avstyckning ska kunna medges förutsätter det att de kulturhistoriska värdena inte äventyras. För all bebyggelse gäller enligt Plan- och bygglagen (3 kap § 10) att ändringar ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärstråk beaktas. Särskilt viktigt är detta på de sidor av husen som vetter mot v gemensamma miljö, exempelvis gaturummet. I det här området bör man särskilt tänka på att tegelfasader inte målas, putsas, slammats eller på annat sätt täckas över och att rad- och kedjehusbebyggelse bör bevaras enhetligt. Tomterna bör avgränsas mot gatan med staket eller häckar. Plank eller murar är olämpliga, och äldre grindar bör bevaras.



Öresundsvägen från öster.



Villa Havsgård, Södra Villavägen 17.



Syrenvägen 9.

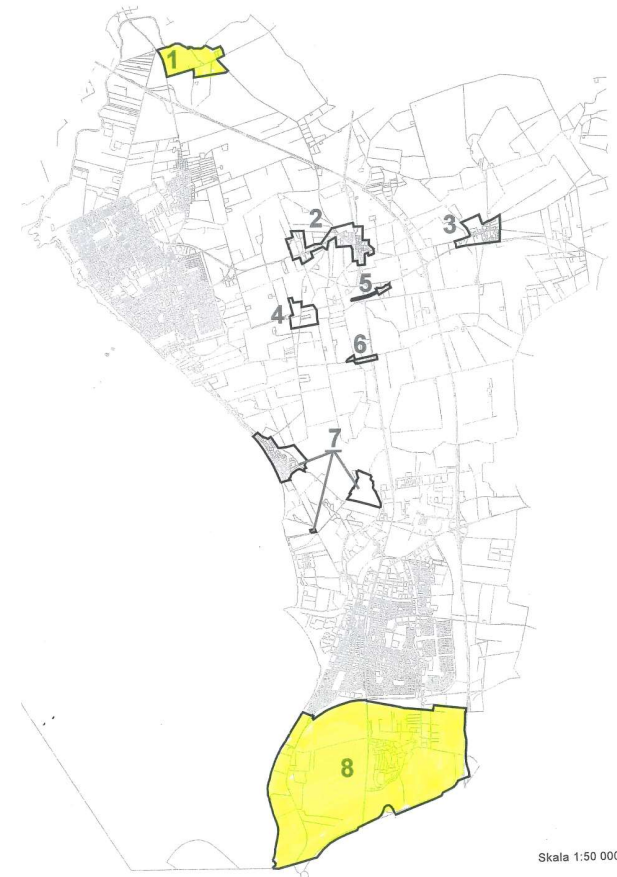


Syrenvägen 9. Ritning från AB Standardhus i Hultsfred, 1948.



Graintorpet, Strandvägen 24.

BYARNA OCH LANDSBYGDEN



BORGEBY KYRKA

1. Borgeby (vid Borgeby kyrka)

Namnet Borgeby förknippas idag ofta med det lilla samhället som ligger precis nordost om Bjärred. Bebyggelsen där uppstod först som en följd av skiftena under 1800-talet. Innan dess låg byn Borgeby längre norrut, vid Borgeby kyrka och Borgeby slott. Idag är prästgården den enda gård som finns bevarad på den gamla bytomten. Området vid kyrkan och slottet har karaktären av godslandskap med stora sammanhängande åkrar och enstaka bebyggelse i form av lantarbetarbostäder utmed vägarna i godsets närhet.



Borgeby kyrka från söder.



Huvudbyggnaden.



ALNARP

8. Alnarp

Alnarps gods är känt sedan 1100-talet. På 1600-talet blev godset svensk kungsgård, vilket det var fram till 1858 då Lantbruksinstitutet inrättades. 1862 uppfördes slottsbyggnaden på Alnarp, och Alnarpsparken anlades. På lantbruksinstitutets område uppfördes allt eftersom en rad ekonomibyggnader, institutionsbyggnader, personal- och elevbostäder av hög arkitektonisk kvalitet. På 1960-talet inordnades Alnarpsinstitutet i Lantbrukshögskolan, och 1977 bildades Sveriges Lantbruksuniversitet som fortfarande använder byggnaderna och området.

Alnarp som bebyggelsemiljö präglas av den stora bredden på byggnader av olika karaktär och med olika funktioner. Området är något av ett miniatyrsamhälle, där karaktärsbyggnader av slottskaraktär blandas med enklare arbetarebostäder och lantliga gårdslängor. En stor del av institutionsbyggnaderna är uppförda i likartad stil, med fasader i gult tegel och höga, franskinspirerade tälttak. Byggnaderna håller genomgående en hög arkitektonisk kvalitet. Det senaste tillskottet är *Navet*, med fasader i trä och glas, som uppfördes år 2002 efter ritningar av Agneta Ljungberg.

Utemiljön vid Alnarp är naturligtvis präglad av den verksamhet som pågår på platsen. Här finns bland annat systematiskt ordnade sortimentsträdgårdar och stora planteringar för forskningssyfte. Alnarpsparken, i romantisk engelsk stil, anlades i slutet av 1870-talet. Solitära träd är spridda på en böljande gräsmatta, och gångstigar vindlar mjukt genom parken. Runt parken finns ett tätare skogsparti som skyddar mot blåsten. Sydöst om museibygnaden finns ett småskaligt stenparti som anlades på 1880-talet, och restaurerades på 1980-talet. Norr om Slottet finns en öppen axel i uterummet som sträcker sig genom hela Alnarpsområdet. Axialiteten utgår från slottet, vid vilket det på 1930-talet anlades en rätlinjig trädgårdsanläggning med planteringar. På 1970-talet byggdes Alnarpsområdet ut, men den öppna axeln framför slottet fick fortsätta på andra sidan Sundsvägen. Arkitekten bakom detta var Per Friberg. Väster om Elevenborg ligger *Gamla sortimentet*, en symmetriskt uppbyggd sortimentsträdgård med perenner och fruktträd. Väster om Slottet ligger *Nya sortimentet*, anlagt i början av 1970-talet. I samband med att Alnarpsgården byggdes om på 1990-talet gavs utemiljön där en ny utformning av landskapsarkitekten Anders Folkesson. Innergården är tänkt att ge plats för experiment och tillfälliga installationer. Väster om järnvägen ligger Alnarps landskapslaboratorium, anlagt på 1990-talet.

