



Metro Arkitekter, Burlöv station



Arkitekterna Krook & Tjäder, Burlöv station



WSP, Burlöv station

6. FÖRDJUPADE GESTALTNINGSFÖRSLAG FÖR UTFORMNING AV STATIONERNA

Följande kapitel beskriver övergripande gestaltungsintentioner för stationerna. Detaljutformning pågår.

6.1 Hjärup station

Övergripande mål: Ett enkelt och renodlat formspråk som kan fungera ihop med den spektakulära glaspassagen
Ett övervägande ljust och luftigt intryck
En god akustisk miljö, vilket förutsätter någon typ av absorbenter

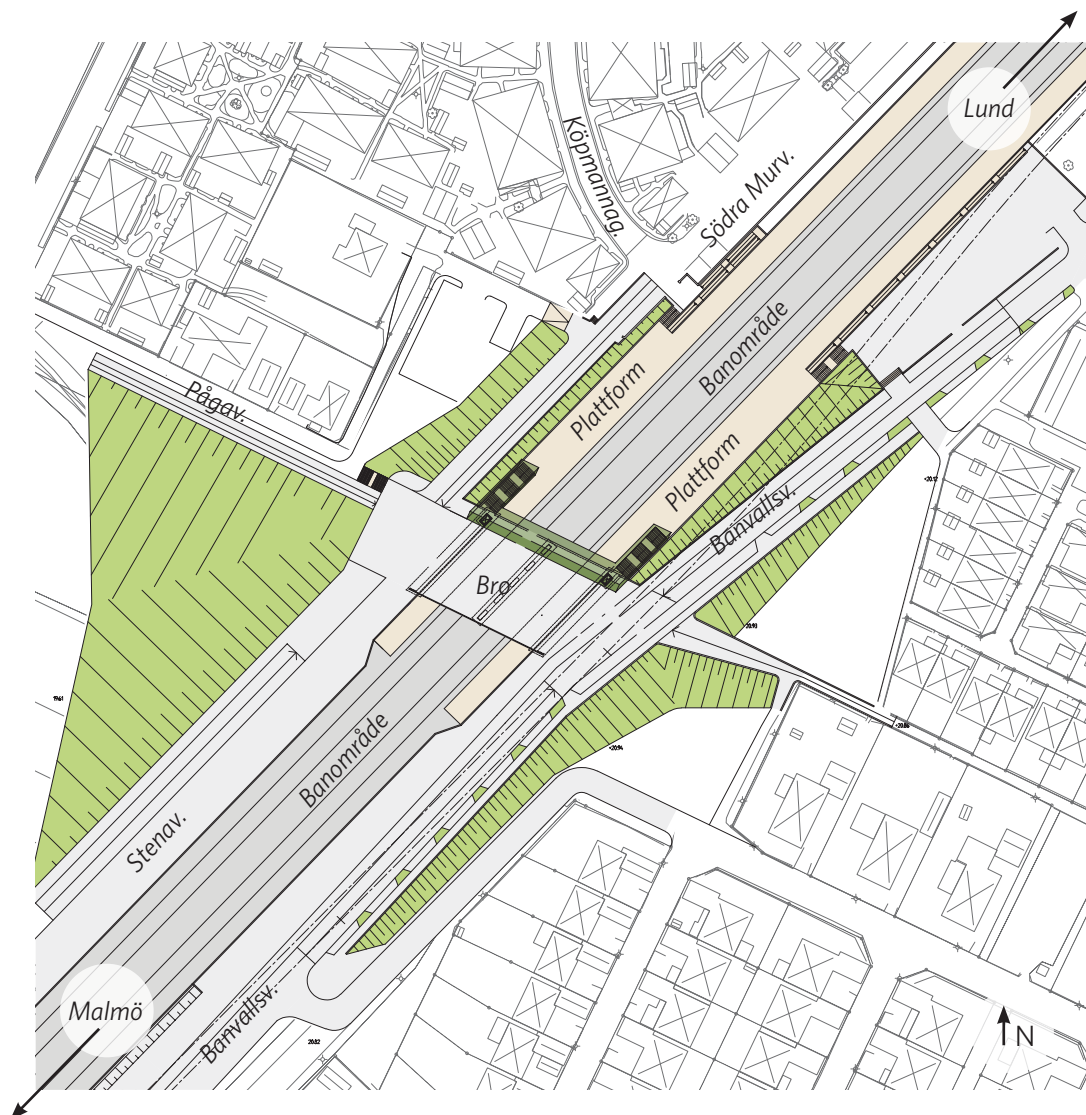


Illustration över Hjärup station. Utformningen kommer att vidareutvecklas av kommunen.

Hjärup station sänks ned med cirka 4 meter gentemot nuvarande läge. Alla fyra järnvägsspår kommer att ligga mellan två plattformar där de två mellersta spåren kommer att trafikeras av tåg med hög hastighet. En bred bro för gång- och cykeltrafik går över spåren. Bron kan så småningom vidareutvecklas även för biltrafik. Anslutning från bron till de båda plattformarna kan göras via en grön inglasad passage från bronns norra sida samt på vardera sida om spåren en bit längre norrut. Ett övergripande färg- och formspråk för Hjärup station är att det ska vara en ljus station med rena linjer.



Arkitektförslag kring möjlig framtida utveckling av stationsområdet som kan ske etappvis. Metro Arkitekter.

Stationsbron

En ca 28m bred bro går över spåren. Längs med den norra brosidan går även en inglasad gångpassage. Resenären kan väderskyddad gå genom passagen över spåren och direkt ner till plattformarna med hjälp av trappor eller hiss.

Plattform

Plattformarna kommer att ha en sträckning om 250 meter med en bro som går över plattformarnas södra halva. Bron möjliggör en skyddad och rumslig miljö på plattformarna det är därför viktigt att utrymmet under bron känns ljust och trivsamt.

Plantering

Mellan Jakriborgmuren och plattformen finns ett långsträckt utrymme med en bredd om ca 4m. Här skulle det vara möjligt att plantera längs muren för att visuellt bryta av den långa sträckan och för att få en variation. Längs den östra plattformen krävs ett skydd mot fall ned på plattformen.



*Perspektivbilder över Hjärup station, illustration
Metro Arkitekter*

Belysning

Belysningsstolparna föreslås lackerade i en kulör, som tar upp det gröna i glaset på stationsbron. Det slutliga valet får dock anpassas till den kulör som glaset har. Som armatur föreslås den runda och relativt neutrala Victor från Thorn eller motsvarande. Även denna lackeras grön.

Tillgänglighet

Man tar sig ned till plattformarna från bro via trappor eller hiss. Det finns även trappor och tillgänglighetsanpassade rampanslutningar till plattformarna på vardera sida om spåren norr om bron.

Trygghet

För att stationsmiljön ska kännas trygg att vistas i är det viktigt att den hålls ljus och öppen. Glas eller polykarbonat är återkommande material för att skapa god genomsikt. Ytorna är också relativt enkla att klottersanera. Materialen föreslås att användas till hissar samt bullerskydd. De vindskydd som skulle kunna placeras under bron bör även de vara i ett transparent material.

Trygghet skapas även av en tydlig orienterbarhet på stationen. Exempel på detta är bil- och cykelparkeringens placering med deras nära anslutning till plattformarna.

Parkeringsmöjligheter

På den östra sidan om spåren, norr om bron, finns utrymme för bil- och cykelparkering i anslutning till ramper och trappor. På den västra sidan norr om bron finns vid ramper och trappor plats för cykelparkering. Innan framtida tänkt exploatering finns här även en bilparkering. På själva bron föreslås väderskyddade cykelparkeringar längs södra kanten.

Bullerskydd

Då Hjärrup station ligger nedsänkt flera meter under befintliga markhöjder krävs stödmurar som i sig är hårda element vilka gör att buller studsar mot väggarna. För att reducera bullret på plattformen krävs att ljudabsorbenter sätts upp på väggarna. Under bron finns en stor risk att buller studsar mellan väggar och tak vilket kan reduceras genom skivor med absorbenter även i taket.

För att nå eftersträvad bullerdämpning även i orten behövs bullerdämpande skärmar på slänkrön respektive stödmurar. Skärmarna kan i vissa avsnitt kompletteras med planteringar av klätterväxter som får stöd av vajrar monterade på skärmen.

Konstnärlig utsmyckning

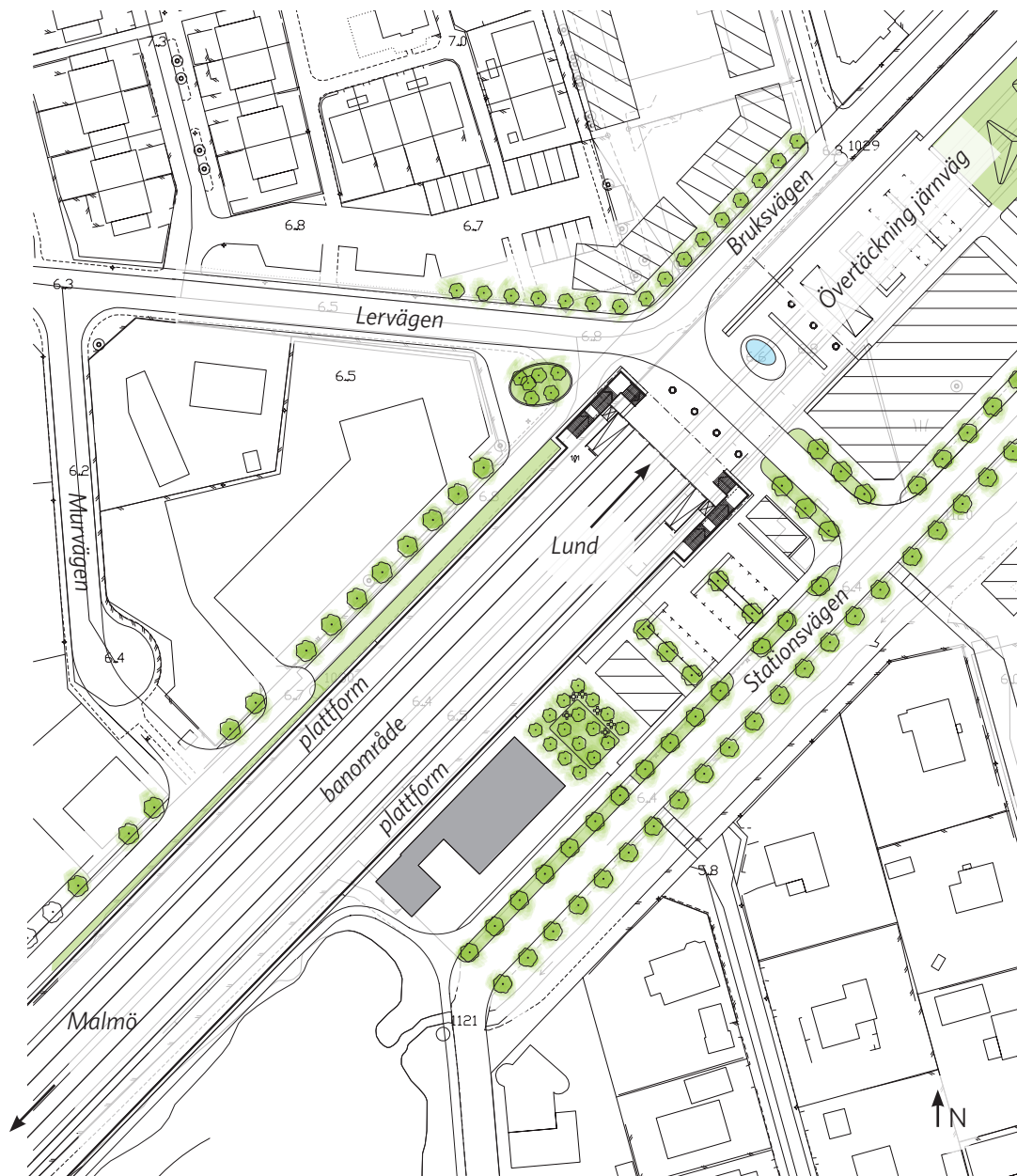
På fria ytor av betong kan utrymme för konstnärlig utsmyckning ges i form av exempelvis grafisk betong. Det skulle även gå att skapa mönster och former med den ljudabsorberande skivan.



Exempel på yta med grafisk betong som konstnärlig utsmyckning.

6.2 Åkarp station

Övergripande mål: Trygghet genom god överblickbarhet
Ett formspråk som anknyter till ortens tegeltraditioner
Ett övervägande ljust och luftigt intryck
En god akustisk miljö
Ett formspråk där trågväggarnas dominans av vertikala linjer kontrasterar till järnvägens horisontella linjer



*Illustration över Åkarps framtida stationsområde.
Utformning kommer att vidareutvecklas av
kommunen.*

Åkarp station kommer att sänkas 6 meter under befintlig marknivå med de fyra järnvägsspåren placerade mellan två plattformar. Norr om plattformarna kommer spåren gå genom en 400 m lång tunnel vilken frigör stora ytor och möjliggör väst-östliga kopplingar i Åkarp. Anslutningar till de båda plattformarna finns vid tunnelmynningen samt mot Alnarpsvägen på plattformarnas södra del. En övergripande idé för färg- och formspråk på Åkarp station är att använda sig av tegel. Materialet har anknytning till ortens tradition av tegelanvändning. I förslaget kombineras det med perforerad plåt för ett mer modernt uttryck. Utformningen är en vidareutveckling av det förslag som kommunen förordade i det parallella uppdraget 2009.



Tidig illustration över Åkarp station nere på plattformarna. Fasader föreslås med tegel och perforerad plåt. Trapplopp har justerats efter att illustrationen tagits fram men principen för utformningen med tegel och perforerad plåt kvarstår.

Tunneltak

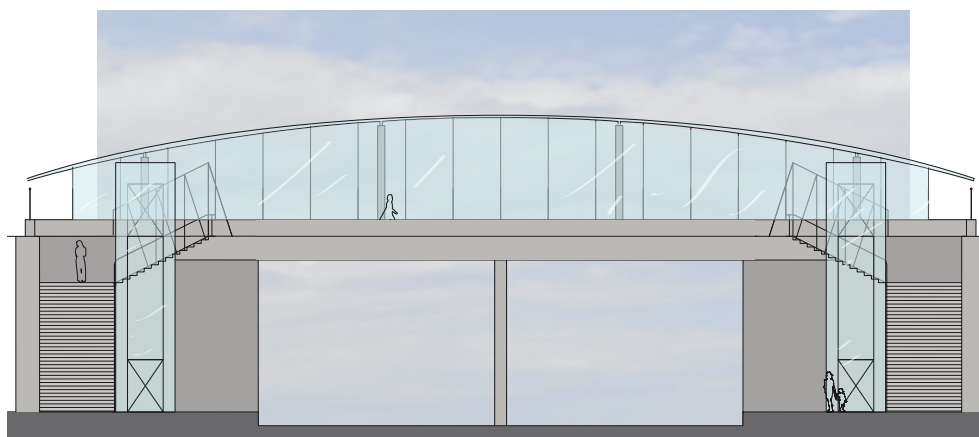
En cirka 400 m lång tunnel kommer att göras norr om plattformarna. Övertäckningen knyter ihop den västra och östra sidan om spåren och ger möjlighet för olika trafikanter att ta sig över.

Plattformar

Förslaget till utformningen av Åkarps stationsmiljö tar avstamp i materialvalet tegel. I Åkarp finns en tradition av tegelhus och man har också haft lertag för tegeltillverkning i det som idag kallas dammen. Det befintliga stationshuset och stinsbostaden är klädda med rött tegel vilket tas upp i rött tegel i trågväggarna. För att skapa variation på de höga väggarna och ge liv till ytan föreslås att det röda teglet blandas med svart tegel. Tegelväggarna muras med röda stenar i botten som sedan gradvis blandas med svarta stenar för att gå över till att vara en svart mur i toppen. Genom materialvalet knyter man tillbaka till platsens karaktär. Teglet bryts bitvis av med vertikala avsnitt av perforerad plåt som hjälper till att visuellt minska den långa sträckan. Den perforerade plåten har ett mönster av liggande rektanglar, vilket liknar tegelstenarnas proportioner. Plåtens uttryck är mer modernt och ger stationen en förankring i nutiden. Väggarna är långa och växelverkan mellan de två materialen ger en variation längs sträckan som annars kan komma att upplevas monoton. Som markmaterial på plattformarna föreslås plattor av betong.

Plantering

Delar av det befintliga trädbeståndet kring Åkarpsdammen kommer att behöva tas ned för att ge plats till de tillfälliga spåren. Dessa bör ersättas med nya träd, vilka bör vara av stora kvaliteter. Vad beträffar artval beror det på vilken framtida utformning man vill ge parken. Man kan återplantera med samma arter som dagens eller hitta nya uttryck. Mot de bullerdämpande skärmarna längs trådkanten kan klätterväxter eller buskar planteras för att återskapa det gröna rummet.



Tvärsektion som visar möjlig anslutning till och från spåren i form av trappor och hiss. Förslaget visar också en möjlighet att göra en passage

där du tar dig mellan spåren under ett välvt genomskiktligt tak.