TRAFIKVERKET

JÄRNVÄGSPLAN

Lund-Flackarp, fyra spår

Lunds kommun och Staffanstorps kommun, Skåne län

Gestaltningsprogram 2017-12-22

Trafikverket
Postadress: Box 366
201 23 MALMÖ
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram, Lund-Flackarp, fyra spår
Författare: Henrik Nässtrom (produktansvarig), Mats Johansson, Hanna Ekenberg
och Martina Helmersson, Sweco
Illustration på framsida: David Bartenius, Sweco
Dokumentdatum: 2017-12-22
Ärendenummer: TRV 2015/22839
Objektsnummer: 131089

Samtliga bilder är tagna av medarbetare inblandade i projektet och får användas i detta dokument.
Samtliga illustrationer är gjorda av författarna, om inte annat anges.

Dokumentnummer: LUFLP-04-050
Version: 1.0
Kontaktperson: Jenny Åkerholm, projektledare

Förord

Följande gestaltningsprogram är upprättat till järnvägsplanen *Lund–Flackarp, fyra spår*. Arbetet fokuserar i detta skede på att fastställa hur mycket mark som behöver tas i anspråk för att bygga den nya anläggningen. I arbetet med gestaltningsprogrammet fokuseras på hur den nya järnvägen ska utformas för att få en god arkitektur och anpassas till det omgivande landskapet.

Sammanfattning

Södra stambanan mellan Malmö och Stockholm är en av de viktigaste järnvägssträckorna i Sverige, som trafikeras av stora flöden av person- och godstrafik. Kapaciteten på sträckan mellan Malmö och Lund behöver öka, därför pågår en utbyggnad av sträckan från två till fyra spår. Järnvägsplanen som gestaltningsprogrammet tillhör är en del av planeringen inför denna utbyggnad och omfattar sträckan mellan södra Lund och Flackarp. Programmet syftar till att lyfta fram projektets estetiska och arkitektoniska aspekter och beskriver förutsättningarna för utformningen, generella gestaltningsprinciper, samt bedömningar och förslag som ligger till grund för den fortsatta utformningen.

Utbredningsområdet har delats in i tre olika karaktärsområden; stadslandskapet som går söderut från Lund, Höje ås dalgång med naturkaraktär som är ett välbesökt rekreationsområde i södra Lund, och det flacka, storskaliga åkerlandskapet söder om ån med enstaka gårdar och hussamlingar i det i övrigt öppna landskapet. De tre områdena ger olika förutsättningar för utformningen av den breddade järnvägen. I stadslandskapet i norr, där järnvägen är en del av stadsstrukturen och människor kommer nära järnvägsanläggningen, är det viktigt att minska järnvägens storskaliga intryck. De delar där personer kommer nära järnvägen, såsom vid Klostergårdens station, får därför en mänsklig skala med bearbetade detaljer. För karaktärsområdet Höje ås dalgång inriktas gestaltningen på att bevara och om möjligt förstärka befintlig naturkaraktär. Vad gäller det öppna jordbrukslandskapet söder om ån ligger fokus på att minimera påverkan av den breddade järnvägen.

Gestaltningsprogrammet presenterar i huvudsak platsspecifika gestaltningsförslag för de tre olika karaktärsområdena, men också ett fåtal generella ställningstaganden som gäller för hela sträckan. Gestaltningsförslagen visar en av många möjliga lösningar.

Inom karaktärsområdet stadslandskapet kommer det att behövas bullerskyddsskärmar. De föreslås utformas efter ett flertal principer som beror på i vilken omgivning skärmarna står. Skärmarna är varierande helt ljudabsorberande eller delvis även ljudreflekterande. Vegetation döljer idag järnvägen längs stora delar, vilket tonar ner järnvägens visuella dominans. Vegetationsytorna bör åter- och nyplanteras förutom vid Klostergårdens station, där det i stället är viktigt att öppna upp sikten för att förstärka läsbarheten och kopplingen mellan de två sidorna om järnvägen.

Vid Klostergårdens station skapas en helt ny miljö, som markerar stationen på ett tydligt sätt i omgivningen. Stationen placeras med utgångspunkt vid Nordanvägs slut med en ny passage under spåren i förlängningen av vägen. En tydlig platsbildning skapas vid passagen, med inbjudande torgytor mellan ramper och plattformar. Ett tydligt arkitektoniskt inslag blir den stödmur som tar upp höjdskillnaden mellan plattformar och omgivande mark. De bullerskyddsskärmar som placeras i plattformarnas bakkant går ner i stödmurarna, och bildar tillsammans en fasad. Fasadens utseende bör vara väl bearbetat och skapa en tydlig identitet till platsen.

Området kring Höje å har idag höga natur- och rekreationsvärden som är viktiga att bevara. Inom karaktärsområdet Höje ås dalgång kan med fördel naturmark återplanteras som behöver tas bort vid nyanläggningen. Nyplantering av naturmark kan gå upp till den västra plattformens södra del. Den befintliga järnvägsbron vid Höje å kompletteras med ytterligare en i liknande utförande.

Söder om Höje å bör spårutbyggnaden underordna sig i det öppna landskapet och anpassas efter den befinliga anläggningen och omgivningens förutsättningar. Inom karaktärsområdet jordbrukslandskapet kan kontaktledningsstolparna samordnas mellan de båda dubbelspåren för att minska intrycket av dem. Den befintliga järnvägsbron över väg 108 kompletteras med en ny bro med vidare vinkel in i passagen. Broarna ska visuellt samverka med varandra.

Innehåll

1 Inledning 4
1.1 Bakgrund och avgränsning 4
1.2 Metod och syfte 4
2 Förutsättningar 5
2.1 Landskapets övergripande strukturer 5
2.2 Analys av karaktärsområden 6
2.2.1 Stadslandskapet 7
2.2.3 Höje ås dalgång 10
2.2.4 Jordbrukslandskapet 11
3 Generella gestaltningsmål och principer 12
3.1 Gestaltningsmål 12
3.2 Generella gestaltningsprinciper 12
4 Gestaltningsförslag 14
4.1 Stadslandskapet 16
4.1.1 Förutsättningar 16
4.1.2 Gestaltningsprinciper 16
4.1.3 Vegetation 17
4.1.4 S:t Månslyckan och Haga 18
4.1.5 Idrottsanläggningen 19
4.1.6 Borgmästaregården 19
4.1.7 Klostergårdens station 20
4.2 Höje ås dalgång 32
4.2.1 Förutsättningar 32
4.2.2 Gestaltningsprinciper 32
4.2.3 Höje å med intilliggande naturmark 32
4.2.4 Den nya järnvägsbron 32
4.3 Jordbrukslandskapet 33
4.3.1 Förutsättningar 33
4.3.2 Gestaltningsprinciper 33
4.3.3 Järnvägsbron över väg 108 33
4.3.4 Kontaktledningar, stängsel och teknikbyggnader 33

1 Inledning

Ett gestaltningsprogram är ett dokument där riktlinjer för utformningen av ett projekt redovisas på ett samlat sätt. Det är avsett att klargöra och lyfta fram de estetiska aspekterna i projektet så att dessa frågor kan bevakas vid det fortsatta arbetet fram till färdig järnvägsanläggning. Gestaltningsprogrammet ska även redovisa hur den framtida anläggningen kan komma att se ut. Det som redovisas är en ambitionsnivå för den föreslagna utformningen och är en av många möjliga lösningar. Utformningen kan komma att förändras under processen fram till en färdig anläggning.

1.1 Bakgrund och avgränsning

Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö är en av de viktigaste järnvägssträckorna i Sverige, som trafikeras av stora flöden av person- och godstrafik. Sträckan mellan Lund och Malmö är en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor. Kapaciteten på denna sträcka behöver öka för att klara av en fortsatt ökning av tågtrafiken, öka punktligheten och minska känsligheten för störningar. Därför pågår en utbyggnad från dubbelspår till fyra spår mellan Lund och Malmö, som är uppdelad i tre etapper. Den första etappen Malmö C och Arlöv är redan utbyggd och den andra mellan Flackarp och Arlöv är näst på tur. Etappen innefattar ombyggnationer av stationerna Hjärup, Åkarp och Burlöv. Sedan kvarstår den sista deletappen mellan Lund och Flackarp, som sträcker sig från Ringvägen i södra Lund, till Flackarp. Denna sistnämnda del behandlas i detta gestaltningsprogram. En ny station för Pågatåg, Klostergårdens station, planeras vid stadsdelen Klostergården, och ingår i projektet. Även vissa bullerskyddsåtgärder norr om Ringvägen ingår. Projektets pågående skede är att ta fram en järnvägsplan för sträckan Lund-Flackarp. Tidigare har en åtgärdsvalsstudie och en kapacitetsutredning tagits fram som ett underlag till sträckan. Syftet med åtgärdsvalsstudien var att analysera och utreda brister och lösningar för projektet, och kapacitetsutredningen syftade till att undersöka hur kapaciteten skulle påverkas av olika åtgärder på sträckan Lund-Flackarp. Kapacitetsutredningen kompletterades under 2017.

Ett gestaltningsprogram eller motsvarande tas fram i planskedet i de projekt som Trafikverket bedriver. Gestaltningsprogrammen fördjupas och görs mer detaljerade ju längre in i processen projektet kommer. Under pågående skede, i arbetet med järnvägsplanen, är huvudfrågan hur anläggningen kommer att se ut och fungera för att kunna bestämma hur mycket mark som behöver tas i anspråk för den nya anläggningen. Under processens gång görs ständiga avvägningar mellan funktion, ekonomi och påverkan på omgivningen.

Området som gestaltningsprogrammet omfattar går från strax söder om Stadsparken i centrala Lund och sträcker sig söderut till Flackarp, strax utanför Hjärup. Gestaltningsprogrammet omfattar följande delars utformning och konsekvenser, vilka ingår i järnvägsplanen och för vilka Trafikverket ansvarar:

- Vid den planerade Klostergårdens station för Pågatåg: plattformarnas utformning och utrustning samt angöringsvägar till plattformarna
- Järnvägsanläggningen med tillhörande mark, slänter, teknikbyggnader och tekniska anläggningar
- Bullerskydd utmed järnvägen
- Järnvägsbroarna vid väg Nordanvägs förlängning, Höje å och väg 108

Gestaltningsprogrammet beskriver i vissa fall delar som inte Trafikverket ansvarar för, som ligger utanför själva järnvägsanläggningen. Exempel på detta är området kring Klostergårdens station. Området har redovisats för att se till att de funktioner som behövs kring stationen får plats på ett bra sätt. Lunds kommun kommer att ansvara för vidare utformning av dessa delar.

Lunds kommun har planer på att förtäta på båda sidor av järnvägen norr om Höje ås dalgång med ny bebyggelse, främst bostäder. Att Klostergårdens station planeras längs med sträckan beror till stor del på de framtida planerna för området. Kommunens planer är i ett tidigt skede och detaljutformningen av det planerade stationsområdet har inte utformats med hänsyn till den planerade bebyggelsen. Däremot har ambitionsnivån och karaktären på stationen anpassats för en framtida mer stadsmässig omgivning. Utformningen i gestaltningsprogrammet utgår från dagens markanvändning med ambitionen att inte försvåra en framtida exploatering av området.

1.2 Metod och syfte

Gestaltningsarbetet kan beskrivas som en process där många inblandade tillsammans, och utifrån olika infallsvinklar, arbetar fram en gemensam strategi för utformning. Processen är en del av gestaltningsprogrammet där avvägningar görs mellan olika intressen och beslut fattas om lokalisering och utformning av olika delar som sedan arbetas in i järnvägsplanen. Processen utmynnar i ett dokument som redovisar projektets utformningsprinciper. Utformningsprinciperna bygger inte bara på gestaltningen av enskilda delar och objekt, utan utgår från anläggningen och dess närmiljö som helhetsupplevelse. Gestaltningsprogrammet redovisar utformningsprinciperna genom korta textbeskrivningar samt visuellt material i form av analysbilder, illustrationsplaner, sektioner och exempelbilder.

Syftet med att ta fram ett gestaltningsprogram är att arkitektoniska och gestaltningsmässiga kvaliteter ska främjas och tas tillvara i projektet, att utgöra underlag för utformningen i kommande skede och att redovisa hur anläggningen är tänkt att se ut. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket tillsammans med berörda intressenter att bearbeta idéer utifrån utformningsprinciperna som presenteras i gestaltningsprogrammet.

Gestaltningsprogrammet tar avstamp i olika upplevelsevärden av anläggningen och platserna i dess omnejd, vilket ligger till grund för de gestaltningsprinciper- och förslag som beskrivs.

Gestaltningprogrammet har tagits fram med hjälp av Trafikverkets Handbok för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram i infrastrukturprojekt från 2014. För gestaltningen av Klostergårdens station har Trafikverkets publikationer Stationens profilprogram från 2017, Stationshandbok från 2013 samt Stationsmiljö - utformning av stationen med resenären i fokus från 2017, använts som underlag. Några konceptuella idéer för gestaltningen av Klostergårdens station har utvecklats från Tredje Naturs konceptuella projekt från 2016. Det är främst idén med den rundade formen på angöringsvägar till plattformarna som har använts som grund i gestaltningsprogrammets förslag, samt de torgytor som skapas mellan järnvägen och de nya angöringsvägarna.

2 Förutsättningar

Gestaltningen avgörs till stor del utifrån projektets och de berörda omgivningarnas förutsättningar. Kapitlet redovisar de viktigaste förutsättningarna för gestaltningen och förståelsen av landskapet.

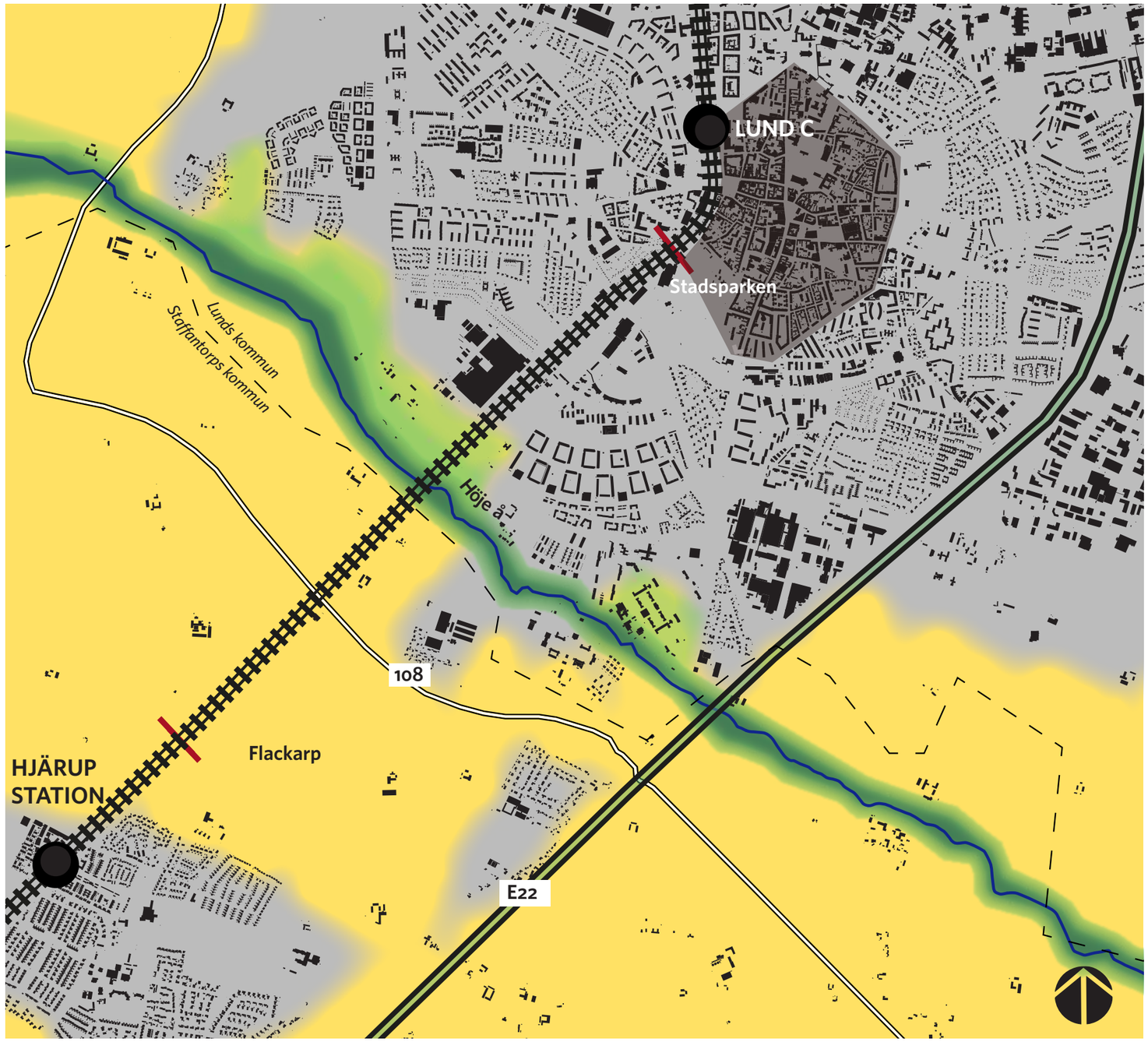
2.1 Landskapets övergripande strukturer

Lund är en stad med gamla anor. Norr om plangränsen finns Lunds centralstation som ligger i utkanten av Lunds gamla stadskärna med sin karaktäristiska form. Kring stadskärnan har sedan staden vuxit utåt och når i söder ner till Höje å. Från plangränsen i norr ner mot Höje å har området en tydlig stadskaraktär, med bebyggelse uppförd främst under olika årtionden under 1900-talet.

Höje ås dalgång utgör därefter en tydlig skiljelinje mellan stadsbebyggelsen och det flacka och öppna åkerlandskapet söder om ån. Dalgången är även rik på historiska lämningar både från bosättningar och äldre vägar, vilket pekar på dess betydelse för människor under lång tid. Området är även ett högt skattat och välbesökt naturområde och rekreationsstråk.

Söder om Höje å är landskapet ett öppet och storskaligt jordbrukslandskap med enstaka gårdar utspridda i det flacka landskapet. Söder om planområdet ligger Hjärup, en mindre ort med till stor del villabebyggelse, som omsluts av åkerlandskapet på alla sidor.

Två större vägar som passerar södra Lund i anslutning till planområdet är E22 och väg 108. Väg 108 leder trafik förbi Lunds centrala delar från Staffanstorp och vidare mot Kävlinge. Vägen är även en viktig förbindelse mellan E22 och E6.

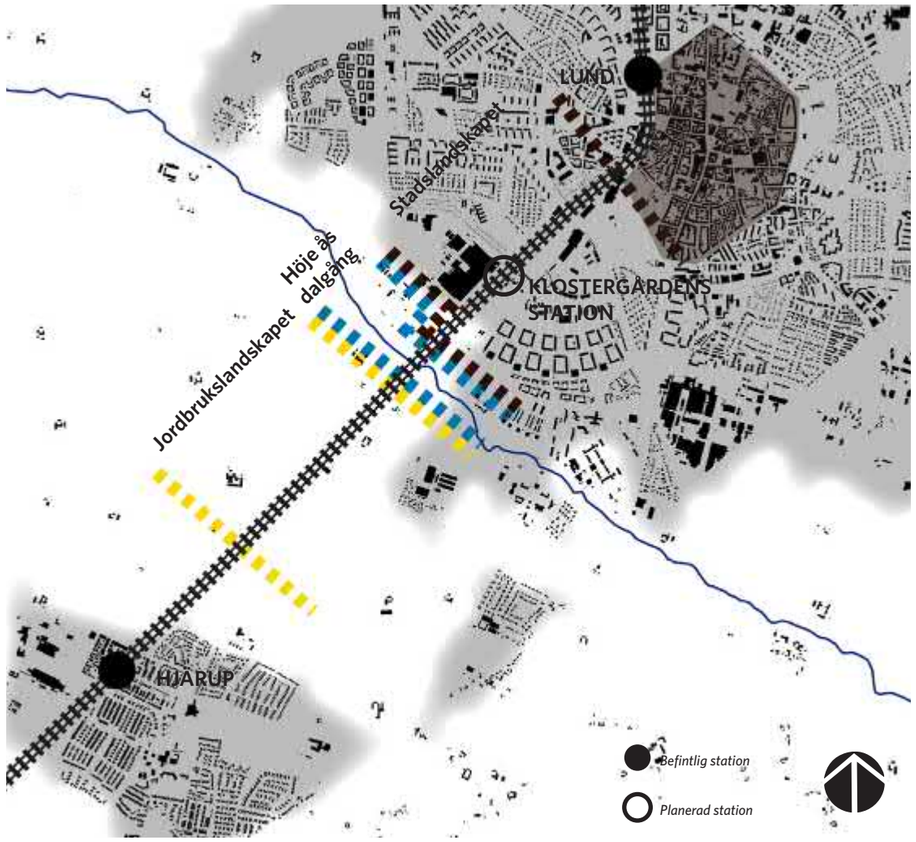


Landskapets övergripande strukturer. Röda markeringar visar gestaltningsprogrammets plangränser.

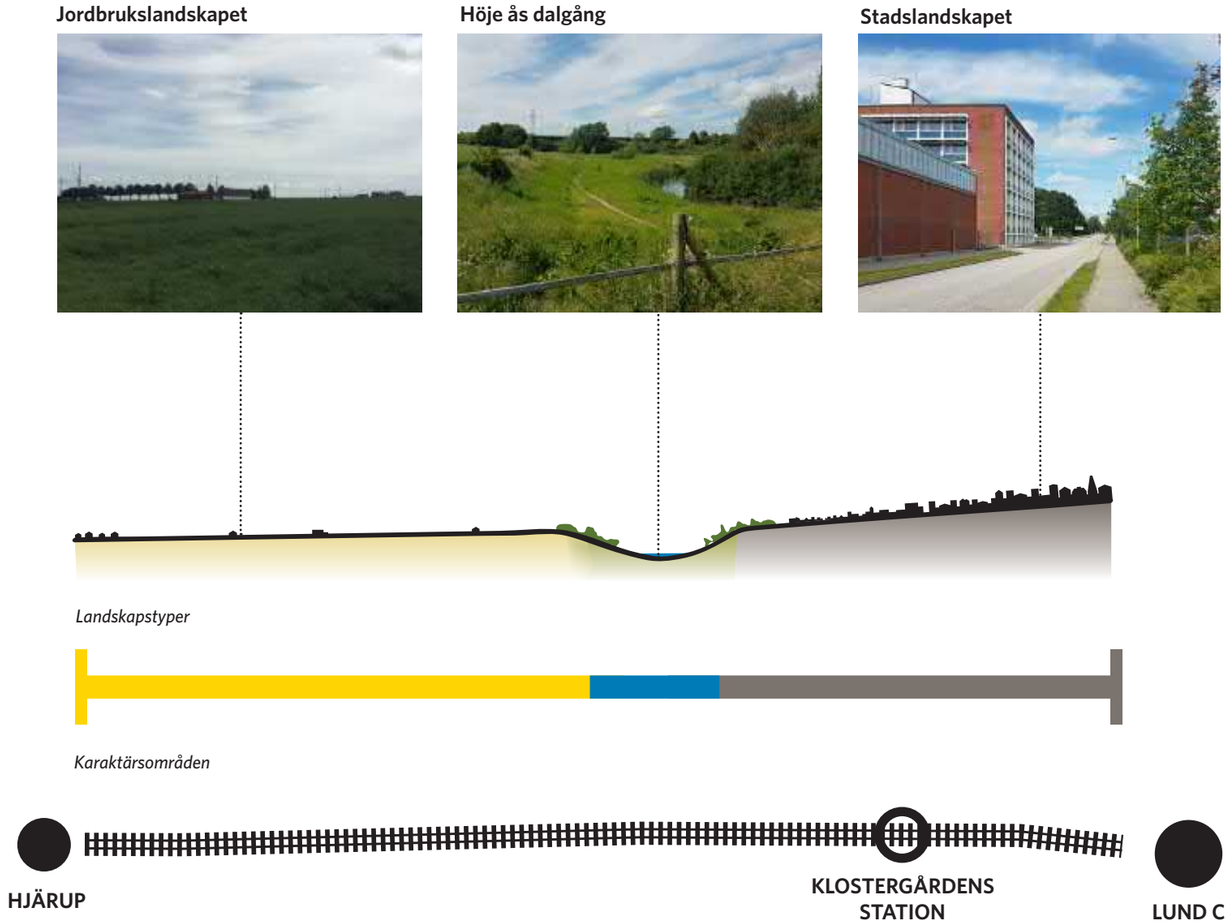
2.2 Analys av karaktärsområden

Utifrån den övergripande analysen av landskapets viktigaste strukturer kan tre tydliga karaktärsområden urskiljas, stadslandskapet, Höje ås dalgång och jordbrukslandskapet. De påverkas olika av utbyggnaden av järnvägen och kräver olika ställningstaganden i gestaltningsarbetet. I följande kapitel presenteras de tre områdena mer utförligt.

Stadslandskapet är det mest komplexa karaktärsområdet längs sträckan. Det är därför den del som får mest utrymme av de tre områdena i gestaltningsprogrammet.



Karaktärsområdenas indelning samt stationslägen.



Järnvägsutbyggnaden uppdelad i tre karaktärsområden utifrån dess landskapstyper

2.2.1 Stadslandskapet

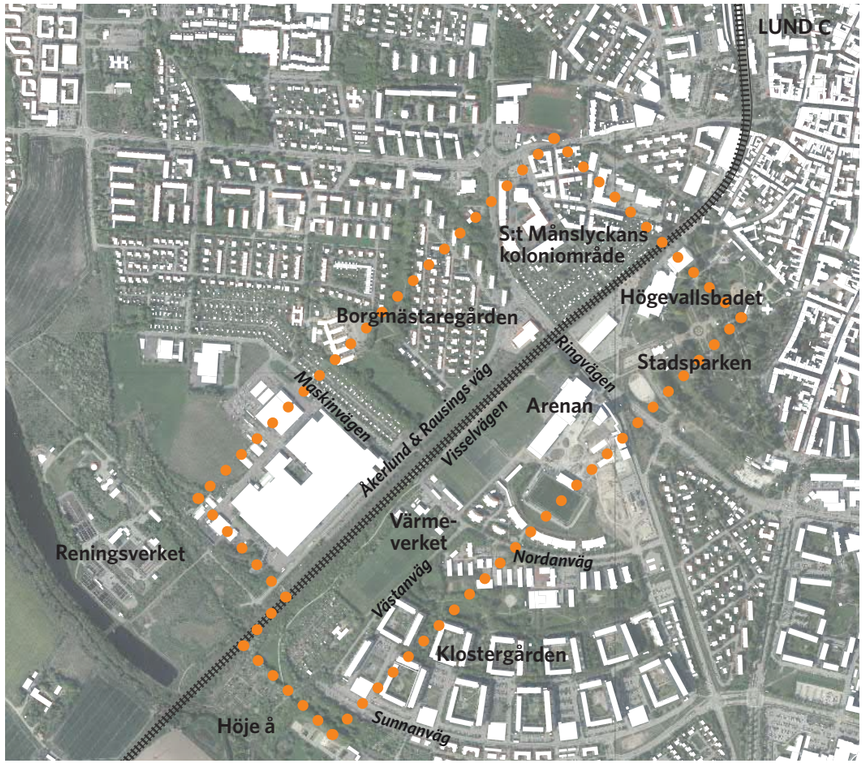
Stadslandskapet omfattar området från Högevallsbadet och koloniområdena S:t Månslyckan och Haga till Höje ås dalgång.

Karaktärsområdet innehåller ett flertal funktioner som delar upp markanvändningen, såsom bostäder, idrottsplaner, parkering, industri och flera typer av grönområden för rekreation, se figur Funktioner och markanvändning. Blandningen skapar en något fragmentarisk karaktär i området.

På båda sidor närmast järnvägen täcks stora delar av ytorna med högväxta buskage, antingen i form av natur- eller rekreationsområde, odlingslotter eller skyddsvegetation kring järnvägen, se figur Funktioner och markanvändning. Vegetationen har två aspekter ur ett upplevelseperspektiv: Järnvägen döljs och den visuella kopplingen till motsatt sida saknas. Vegetationen på båda sidor av järnvägen utgör en visuell barriär och minskar förståelsen av vad som finns på andra sidan, men den döljer även järnvägen som skalmässigt skiljer sig från omgivningens mindre skala. När järnvägen döljs minskar även upplevelsen av järnvägen som en störningskälla och ett fysiskt hinder att röra sig tvärs järnvägen.

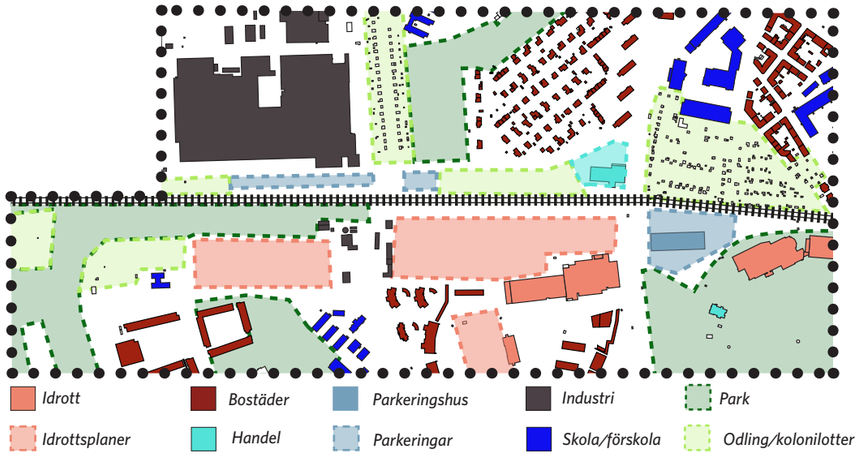
Järnvägen är även en fysisk barriär som delar av staden. Det finns två korsningspunkter tvärs järnvägen för gående och cyklister inom detta karaktärsområde: under bron över Ringvägen i norr och cykelunderfarten vid korsningen Maskinvägen/Åkerlund & Rausings väg, se figur Stråk och riktningar. De stråk som används mest för rekreation är den cykel- och gångväg som går parallellt med Västanväg nära järnvägen

Enda korsningsmöjligheten för biltrafik är Ringvägen. Den södra delen av Åkerlund & Rausings väg, söder om Maskinvägen, samt Visselvägen är återvändsgator för biltrafik. Dessa vägar är lågt trafikerade och kan upplevas ödsliga och otrygga, se figur Stråk och riktningar. Västanväg, Sunnanväg och Nordanväg är uppsamlingsgator runt Klostergårdens bostadsområde och norra delen av Åkerlund & Rausings väg och Maskinvägen är uppsamlingsgator på västra sidan av järnvägen. Nordanväg löper västerut hela vägen fram till järnvägen och avslutas med en passage för gång- och cykeltrafikanter som ansluter till Åkerlund & Rausings väg. Förlängningen av Nordanväg upplevs som storskalig och industriell på grund av den breda vägen med lite biltrafik och den intilliggande bebyggelsen. En byggnad som utmärker sig särskilt är värmeverket Södra verket. Byggnaden uppfördes på 1960-talet och har en särpräglad arkitektur. Verket är fortfarande i bruk. I övriga byggnader vid Nordanväg bedrivs verksamhet av kultur- och fritidsförvaltningen.

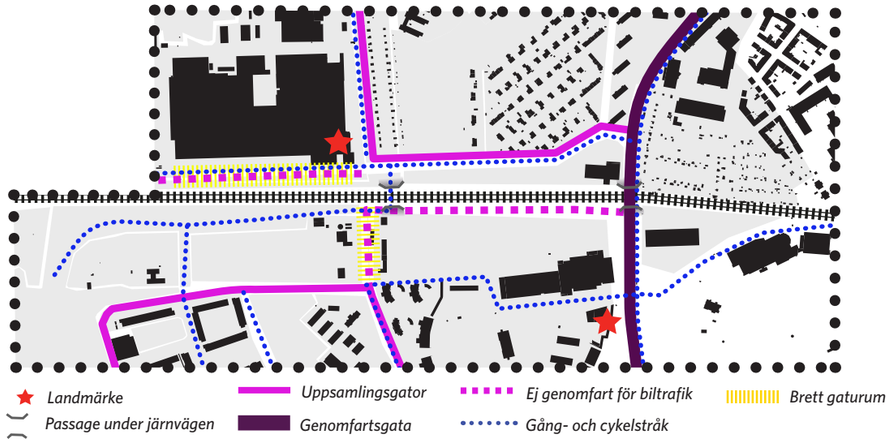


Karaktärsområdet Stadslandskapet.

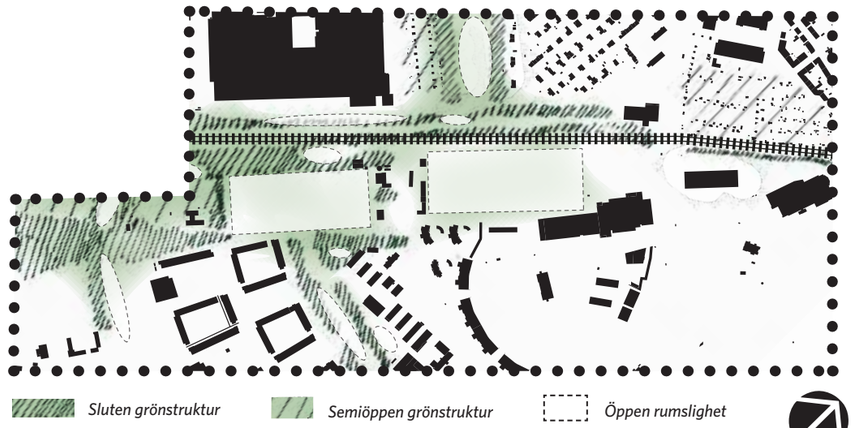
Funktioner och markanvändning



Stråk och riktningar



Öppet och slutet



Parkerna inom karaktärsområdet har genomgående generöst tilltagna ytor, oftast i form av buskage med återkommande öppna gräsytor som skapar trivsamma kontraster till de täta vegetationspartierna, se figur Öppet och slutet. De öppna fotbollsplanerna som ligger längs sträckan är delvis omslutna av högre buskage och bidrar också till en varierad öppen- och slutenhet i det gröna stråket.

Nordväst om utredningsområdet mittemot Högevallsbadet ligger S:t Månslyckan och Haga, som är två av Lunds första kolonilottsområden. Området karaktäriseras av välskötta små kolonilotter med lummig växtlighet. Genom att det syns väl från tåget skapar området ett samlat, grönt blickfång som indikerar att resenären är på väg in eller ut ur staden.

Områdets västra del söder om Ringvägen, utgörs av bostadsområdet Borgmästaregården, odlingslotter och parkområden samt industriområdet nära reningsverket. Borgmästaregården är en del av Rådmansvången. En högre kontorsbyggnad ligger i hörnet av Åkerlund & Rausings väg och Maskinvägen. Byggnaden utgör ett landmärke i denna del av Lund, både på grund av dess arkitektur, med sin stora sammanhållna volym och den utmärkande höga kontorsdelen, och att verksamheten var en stor arbetsplats under stora delar av 1900-talet. Industribebyggelsen är från sent 1930-tal, där kontorsdelarna fått tillbyggnader och kompletterats med den högre byggnaden under början av 1950-talet.

Bostadsområdet Borgmästaregården har en enhetlig karaktär med bebyggelse i park, där parkområdet med stora öppna ytor upplevs som en del av bostadsområdet. Borgmästaregården är en del av stadsdelen Rådmansvången och utgörs av funkisvillor, radhus och lamellhus i tegel. Området är från samma tid som industriområdet med bebyggelse från sent 1930-tal, där de högre flerfamiljshusen ligger i norr mot Ringvägen och villor och radhus ligger i söder. Söder om Borgmästaregården utmed Maskinvägen ligger ett långsträckt koloniområde. Koloniområdet har en stark enhetlig karaktär och bidrar med grönska till den relativt hårdgjorda omgivningen vid Maskinvägen. I korsningen mellan Åkerlund & Rausings väg och Ringvägen ligger en livsmedelsbutik med tillhörande parkering, som är den närmsta mataffären för de som bor vid Borgmästaregården med omnejd. Tegelfasaden går väl ihop med den omkringliggande bebyggelsen.

Området mellan Åkerlund & Rausings väg och järnvägen innehåller flera parkeringar, odlingslotter och naturytor. Åkerlund & Rausings väg är helt rak vilket bidrar till områdets identitet. Platsen med dess öppna gaturum och relativt lite fordon och människor kan upplevas som otrygg och ödslig kvälls- och nattetid. Att ytorna mellan vägen och järnvägen bitvis upplevs som ovårdade bidrar till känslan av otrygghet.

På den östra sidan av järnvägen ligger stadsdelen Klostergården. Den äldsta delen ligger mellan Nordanväg och Sunnanväg och uppfördes under 1960-talet, men stadsdelen har utvidgats med åren både söderut och norrut. Den äldsta delen av Klostergården är ett större bostadsområde med tidstypiska flerfamiljshus och tillhörande verksamheter och parker, planerat i en storskalig och enhetlig struktur. Ett handels- och serviceråk löper söder om Nordanväg, och ett parkområde med gång- och cykelvägar går centralt genom området och länkas ihop med bostäderna, som till största delen är placerade söder om grönstråket. Området mellan järnvägen och Västanväg består till största delen av ett rekreationsområde med fotbollsplaner, odlings- och kolonilotter samt grönstråk. Grönstråket har liknande gestaltning som parken inne i den äldre delen av Klostergården, vilket binder ihop delarna med varandra visuellt. Merparten av trafikmatningen till och från området sker via Nordanväg och Sunnanväg. Området upplevs sammanhållet med en gemensam arkitektur och en relativt stor andel grönområden och parker.

Området mellan Nordanväg och Ringvägen består mestadels av bostäder byggda efter slutet av 1980-talet samt idrottsverksamheter med bland annat Sparbanken Skåne arena. Denna del skiljer sig från det äldre områdets sammanhållna arkitektur och har inte samma tydliga karaktär. Under de senaste åren har nya bostäder byggts i samband med utvecklingen av området kring arenan och vid Källbybadet i den södra delen av Klostergården. Den nya bebyggelsen kring arenan i norr har en modern karaktär i kalla färger och fasader i skivmaterial och glas, medan den nya bebyggelsen i söder vid Källbybadet är uteslutande i tegel som samspelar med den äldre bebyggelsen.

Det viktigaste att ta med sig från analysen är att anläggningen behöver gestaltas så att den har en så god tillgänglighet som möjligt för gående och cyklister både till och från tågen, men även som en förbindelse mellan västra och östra sidan av järnvägen. Stationen ska fungera både för det dagliga resandet för pendlare, men även för en större mängd besökare vid arrangemang på Sparbanken Skåne arena. Vad gäller upplevelsen av järnvägen är det nödvändingt att behålla eller återskapa vegetationsridåer kring järnvägen för att minska den negativa upplevelsen av anläggningens stora skala och av järnvägen som en fysisk barriär, jämfört med att minska järnvägens visuella barriärverkan. Detta gäller dock inte i Nordanvägs förlängning, där öppenheten kring stationen och de visuella sambanden tvärs spåren bör prioriteras. Vidare är det viktigt att området kring den nya stationen och kring förbindelsen under järnvägen är öppet, tillgängligt, inbjudande och säkert så att resenärer och de som går och cyklar tvärs järnvägen känner sig trygga och välkomna. För att inte försämra upplevelsen av området närmast järnvägen är det även viktigt att de grönområden som idag finns i möjligaste mån bevaras eller utvecklas.

Översikt över karaktärsområdet stadslandskapet. Det prickade området markerar karaktärsområdets sträckning. Pilarna och numren visar var bilderna på nästgående sida är tagna.

1. Radhus i Borgmästaregården.

2. Återvändsgränd på Nordanväg.

3. Borgmästaregården omgiven av park.

4. Järnvägsbro över Ringvägen.

5. Livsmedelsbutiken Lidls tegelklädda fasad, med odlingslotter bakom längs järnvägen.

6. Åkerlund och Rausing-huset längs med Åkerlund & Rausings väg utgör ett landmärke.

7. Breda asfaltsytor längs industriområdet vid Åkerlund & Rausings väg.

8. Tomma parkeringsytor mellan Åkerlund & Rausings väg och järnvägen.

9. Parken inne i den äldsta delen av Klostergården.

11. Fotbollsplan längs med Visselvägen med nyare bostadsbebyggelse norr om Nordanväg.

12. Parkstråk på järnvägens östra sida mellan Västanväg och järnvägen.

10. Det centrala gång- och cykelstråk som löper genom parken i den del av Klostergården som byggdes under 1960-talet.

13. Låg- och höghus på Klostergården med sammanhållen arkitektur.

14. Befintlig gång- och cykelpassage som ansluter Nordanväg till Maskinvägen/Åkerlund & Rausings väg.

15. Vegetation som döljer järnvägen.

16. Värmeverket från 1960-talet vid Nordanväg.

17. Odlingslotter vid Åkerlund & Rausings väg med ny bebyggelse vid arenan i bakgrunden.

2.2.2 Höje ås dalgång

Karaktärsområdet är en del av ett viktigt rekreationsstråk i södra Lund, som sträcker sig från S:t Lars-området till Värpinge by. Höje å går i en tydlig dalgång längs kommunens södra gräns och omges av olika typer av naturmiljöer. Genom området går ett välanvänt gång- och cykelstråk som sträcker sig från Värpinge by och Rinnebäcksravinen till S:t Lars och Malmövägen. Detta stråk är ett av stadens mest använda rekreationsstråk och korsar flera olika karaktärer med höga kulturella och biologiska kvaliteter.

Järnvägen korsar Höje å på en järnvägsbro som utgör ett tydligt arkitektoniskt element i den annars naturdominerade miljön. Järnvägsbron har en enkel utformning där den fria höjden under bron är cirka åtta meter och tjockleken på bron är drygt två meter. Den fria bredden mellan brofästena är cirka 100 meter, vilket bidrar till att passagen under bron upplevs rymlig. I anslutning till bron går järnvägen på bank och brokonerna är vegetationsklädda.

Området närmast järnvägsbron domineras på den västra sidan av reningsverksdammarnas stora öppna vattenytor. Söder om reningsverksdammarna går Höje å och söder om ån finns en relativt brant slänt med naturkaraktär. Norr om dammarna ligger en större utfyllnadsyta med vallar, kullar och naturlika träd- och buskytor som gränsar mot industriområdet i stadslandskapet. Närmast bron består vegetationen av delvis snårig buskvegetation och delvis högvuxen gräsmark. Åt norr, närmast bron, avgränsas dalgången visuellt av bebyggelse och vegetation, medan utblickarna åt söder är längre, ut i det öppna jordbrukslandskapet. På brons östra sida är dalgången mer öppen och används främst som betesmark. I anslutning till brofästet i nordost ligger ett område med odlingslotter som kantas av tät vegetation.

Utanför brons närmaste omgivning är markanvändningen varierad. På östra sidan ligger friluftsbadet Källbybadet och nybyggda bostäder längs med Källby ängaväg. Längre österut övergår naturområdet till S:t Lars som är ett institutionsområde från förra sekelskiftet med bebyggelse i park. Väster om karaktärsområdet ligger reningsverket med tillhörande reningsverksdammar som löper längs med ån fram till Värpinge by. Dammarna och området kring reningsverket smälter väl in i naturmiljön. Vid Värpinge övergår området kring ån till öppna betesmarker.

Dalgången omfattas av landskapsbildsskydd enligt 19 § naturvårdslagen. Detta innebär att delar av området är skyddat från ingrepp som påverkar landskapsbilden som exempelvis uppförandet av vissa byggnader, upplag och skogsplantering.

Vid det fortsatta arbetet är det viktigt att bibehålla och kanske vidareutveckla naturmiljöer som idag finns inom området. Till exempel kan den naturkaraktär som finns idag återställas på den yta som tillfälligt tas i anspråk för bygget av den breddade järnvägen väster om järnvägen, norrut till det nya stationsområdet.

1. Höje ås vattendrag under bron vid Höje å.

2. Den breda passagen som går under bron.

3. En av promenadvägarna i området, som går mellan reningsverksdammarna och Värpinge.

Översikt över karaktärsområdet Höje ås dalgång. Det prickade området markerar karaktärsområdets sträckning. Pilarna och numren visar var bilderna är tagna.

4. Utsikt över den natursköna miljön vid reningsverksdammarna.

5. Järnvägen går på bank över området vid Höje å.

6. Bron och stråket sett från odlingsområdet.

1. Klostergården på håll.

2. Jordbrukslandskapet med utmärkande vägallé.

3. Kontaktledningarna är orienterande punkter i landskapet.

4. Järnvägen ligger i princip i nivå med omkringliggande mark.

5. Gränsen mellan Jordbrukslandskapet och Höje å sett från tåget.

6. Järnvägsbron över väg 108.

7. Allé vid Flackarps byväg.

2.2.3 Jordbrukslandskapet

Det sydligaste karaktärsområdet är jordbrukslandskapet, som sträcker sig från Höje ås dalgång ner till Flackarp. Söder om Höje å breder ett storskaligt, högproduktivt jordbrukslandskap ut sig. Enstaka gårdar eller samlingar med hus, ofta omgivna av träd och buskar, ligger utspridda i ett flackt och i övrigt nästan helt öppet landskap. Ingen vegetation maskerar, eller markerar järnvägen längs sträckan såsom i de andra två karaktärsområdena. Järnvägen ligger för det mesta i nivå med omgivande mark, utom när den närmar sig Höje å från söder, då den ligger på bank över det omgivande landskapet.

På den största delen av sträckan utgör järnvägen ingen visuell barriär för betraktaren, utom närmast Höje å, där järnvägsbanken hindrar utblickar i det annars öppna landskapet. För tågresenären som reser norrut in mot staden är däremot denna del viktig. Resenären passerar först det öppna jordbrukslandskapet och möter sedan utsikten av åns vegetativa karaktär med dalgången med Klostergården i bakgrunden, innan järnvägen går in i stadslandskapet. Kontrasten mellan jordbrukslandskapet och Höje ås karaktär är en viktig del i förståelsen för landskapet och att man som resenär framför allt närmar sig, men även lämnar, Lund. Det som syns i övrigt av järnvägsanläggningen är kontaktledningarna med tillhörande stolpar. I detta riktningslösa landskap bidrar kontaktledningarna till att det går att orientera sig. Skalan på järnvägsanläggningen står inte i kontrast till det i övrigt storskaliga landskapet utan fungerar väl ihop.

Inom karaktärsområdet korsar järnvägen väg 108 på en bro. Ner mot väg 108 är marken runt bron sluttad och gräsbevuxen. Vingmurarna som håller slänterna närmast vägen är parallella med vägen. Väg 108 har inget separat gång- eller cykelstråk. I det fortsatta arbetet är det viktigt att järnvägen även i framtiden är en del av det storskaliga öppna landskapet. För att åstadkomma detta bör de nya kontaktledningsstolparna grupperas utmed spåren, så att inte stolparna ger ett rörigt och oorganiserat intryck. Det är även viktigt järnvägsanläggningen inte breder ut sig mer än nödvändigt för att inte ta mer av den högproduktiva jordbruksmarken än nödvändigt i anspråk.

Översikt över karaktärsområdet jordbrukslandskapet. Det prickade området markerar karaktärsområdets omfattning. Pilarna och numren visar var bilderna är tagna.

3 Generella gestaltningsmål och principer

Utifrån sträckans förutsättningar kan vissa generella utgångspunkter och mål för gestaltningen av anläggningen formuleras. Dessa mål fungerar som bakgrund till gestaltningsförslagen inom sträckans olika karaktärsområden. Ett antal övergripande principer har tagits fram gällande utformningen av vissa funktioner som inte är platsspecifika, utan gäller för hela anläggningen.

3.1 Gestaltningsmål

- Utbyggnaden ska göras utifrån den befintliga anläggningens förutsättningar och underordna sig i det omgivande landskapet. Detta innebär att spårutbyggnaden ska sträva efter att göra så lite visuellt avtryck som möjligt i landskapet.
- Den planerade Klostergården station är den del av spårutbyggnaden som skapar en helt ny funktion längs med sträckan och bör därför behandlas på ett annat sätt gestaltningsmässigt. Klostergården station, med understödjande funktioner, ska i stället manifesteras i den befintliga miljön och bli en ny tydlig målpunkt i staden.

3.2 Generella gestaltningsprinciper

Teknikbyggnader

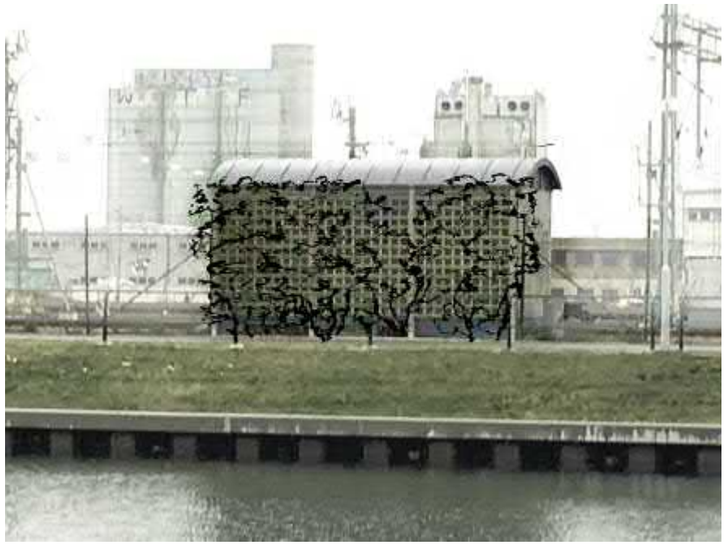
Teknikbyggnader bör ses som en del av anläggningen och ha en diskret, enkel och funktionell utformning. Den här typen av byggnader kan ofta bli föremål för klotter. Därför skulle fasaderna kunna vara klädda av spaljéer med klätterväxter eller annan växtlighet, där det är möjligt, för att minska klotterrisken.

Vägar som leder till teknikbyggnader har samordnats med övriga vägar eller gång- och cykelstråk, så att de upplevs som en naturlig del av omgivningen.

Sidoområden

Slänter ska anpassas så att järnvägsanläggningen och berörda vägar uppfattas som att de visuellt hör ihop med det omgivande landskapet, utan att ta obefogat mycket mark i anspråk. Därför ska slänterna utformas så att de har en sammanhängande och naturlig form som är anpassad efter det omgivande landskapet. Samtliga slänter ska utformas med vegetation i form av buskar eller långsamtväxande gräs, om det inte är tekniskt motiverat med en annan lösning. Slänter med stenkross ska undvikas, eftersom de är mer skötselkrävande än slänter med vegetation och inte passar in i den omgivande miljön.

Längs delar av anläggningen kommer diken anläggas för att hantera dagvattnet. Dikena ska ha en enkel och teknisk utformning. Vid Klostergårdens station kommer dikena att ersättas av nedgrävda ledningar.

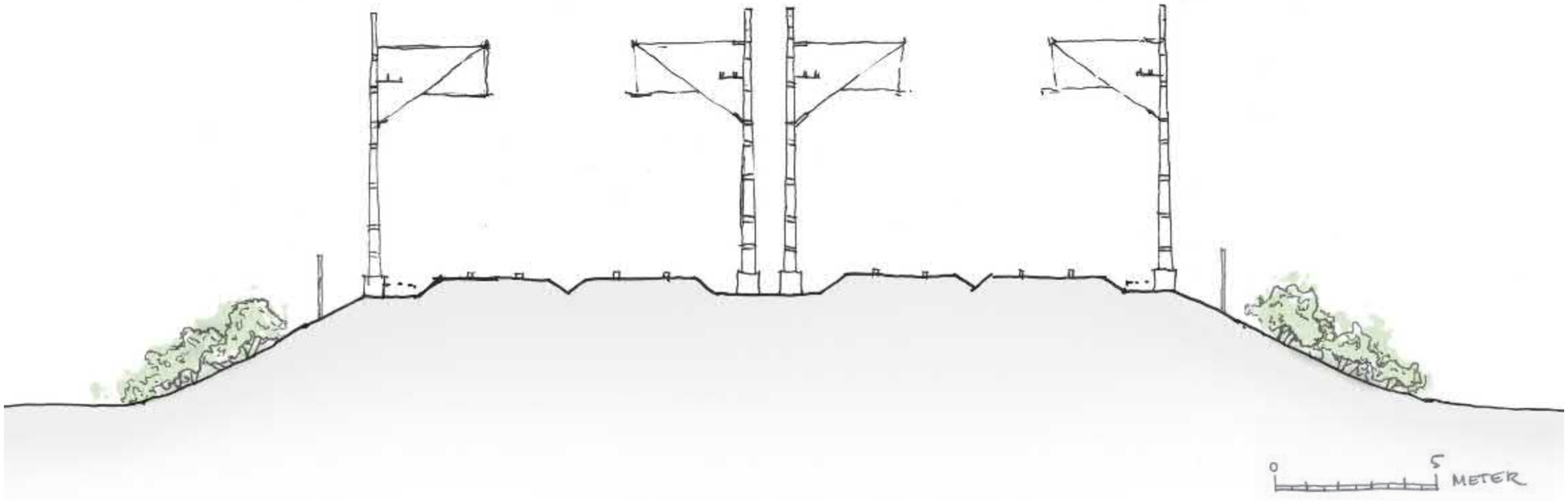


Exempel på teknikbyggnad med spaljé som skulle kunna kläs med klätterväxter.

Vegetationsklädd brokon.

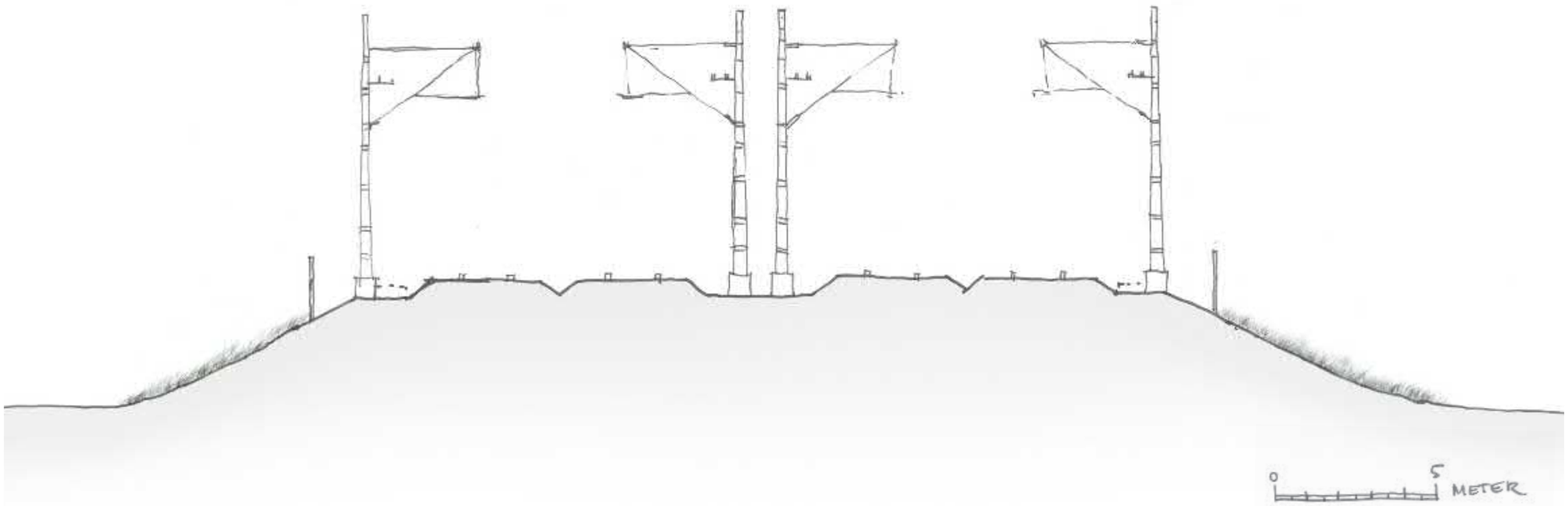
Principsektion

Slänt med buskar



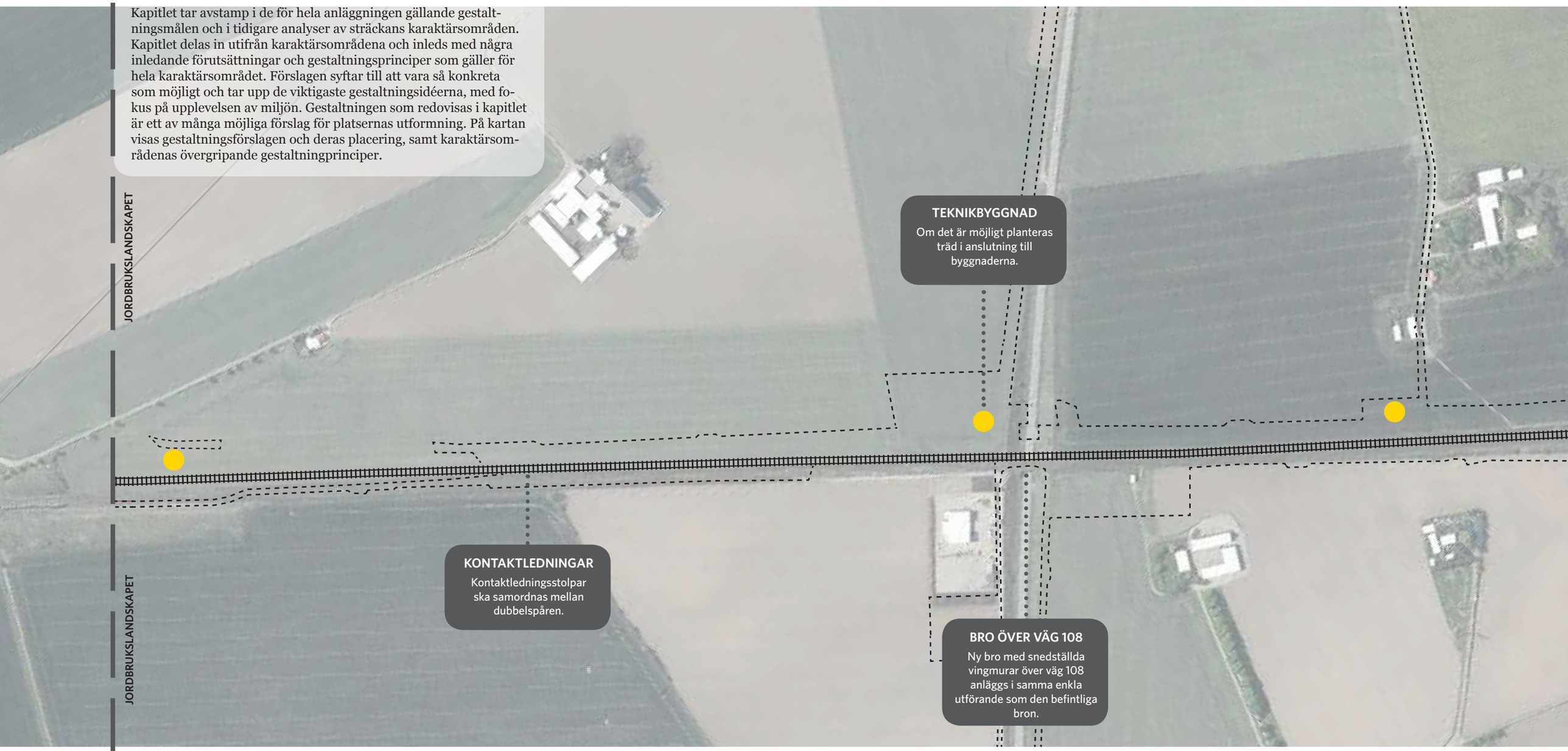
Principsektion

Slänt med gräs



4 Gestaltningsförslag

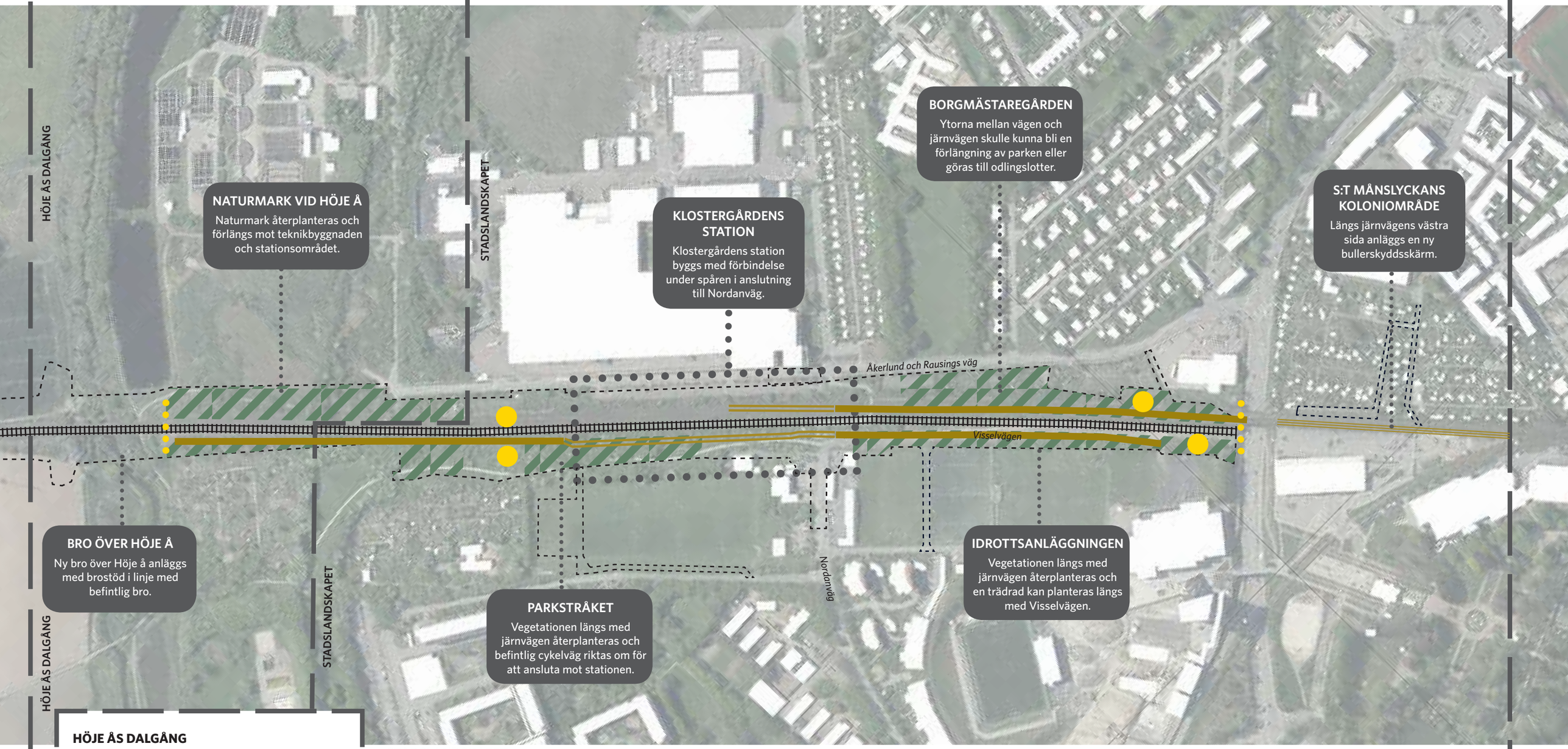
Kapitlet tar avstamp i de för hela anläggningen gällande gestaltningsmålen och i tidigare analyser av sträckans karaktärsområden. Kapitlet delas in utifrån karaktärsområdena och inleds med några inledande förutsättningar och gestaltningsprinciper som gäller för hela karaktärsområdet. Förslagen syftar till att vara så konkreta som möjligt och tar upp de viktigaste gestaltningsidéerna, med fokus på upplevelsen av miljön. Gestaltningen som redovisas i kapitlet är ett av många möjliga förslag för platsernas utformning. På kartan visas gestaltningsförslagen och deras placering, samt karaktärsområdenas övergripande gestaltningprinciper.



JORDBRUKSLANDSKAPET

Gestaltningsprinciper

- *Begränsa visuell och fysisk påverkan från järnvägen*
- *Behålla landskapets flacka, storskaliga karaktär*
- *Kontaktledningsstolpar samordnas mellan dubbelspåren för att minska intrycket av dem*
- *Där det är möjligt planteras träd i anslutning till teknikbyggnaderna för att ta ner skalan*



HÖJE ÅS DALGÅNG

Gestaltningsprinciper

- *Begränsa visuell och fysisk påverkan från järnvägen*
- *Behålla den särpräglade karaktären och rumsligheten*
- *Påverka de befintliga naturvärdena så lite som möjligt*
- *Diken och brokoner bör vara vegetationsklädda*

STADSLANDSKAPET

Gestaltningsprinciper

- *Klostergårdens station ska bli en ny målpunkt i området och ha en stadsmässig och genomarbetad utformning*
- *Stationen ska få ny och tydligare förbindelse under järnvägen och bidra till ökad trygghet, tillgänglighet och framkomlighet för alla*
- *Längs sträckan i stadslandskapet sätts kontaktledningar på bryggor*
- *Bullerskyddsskärmarna gestaltas utifrån tre olika principer baserat på deras synlighet och delområdet de är placerade inom*
- *Befintliga vegetationsridåer som tas bort under anläggningstiden ska återställas, förutom i anslutning till stationstorget*

Gräns för järnvägsplan
Bullerskyddsskärm 1
Bullerskyddsskärm 2
Bullerskyddsskärm 3
Gräns för kontaktledningar på brygga
Ungefärligt läge för teknikbyggnad
Yta som återplanteras

4.1 Stadslandskapet

4.1.1 Förutsättningar

- Klostergårdens station kommer att anläggas i anslutning till Nordanväg
- Inom området kan ett antal olika delområden urskiljas: S:t Månslyckan, Idrottsanläggningen, Borgmästaregården och Klostergårdens station
- Järnvägen delar staden i två olika sidor
- En del av sträckan kommer att utrustas med bullerskyddsskärmar av olika karaktär
- I dagsläget är järnvägen till stor del dold av vegetation
- Markanvändningen är varierad längs med sträckan (bostäder, koloni- och odlingslotter, idrottsanläggningar, rekreation, industri)

4.1.2 Gestaltningsprinciper

- Klostergårdens station ska bli en ny målpunkt i området och ha en stadsmässig och genomarbetad utformning
- Den nya stationen ska få ny och tydligare förbindelse under järnvägen och bidra till ökad trygghet, tillgänglighet och framkomlighet
- Längs sträckan i stadslandskapet sätts kontaktledningar på bryggor, se principsektion på nästa sida
- Bullerskyddsskärmarna gestaltas utifrån tre olika principer baserat på deras synlighet och delområdet de är placerade inom
- Befintliga vegetationsridåer som tas bort under anläggningstiden ska återställas, förutom i anslutning till den nya stationen

Bullerskyddsskärmar

Inom karaktärsområdet kommer det att behöva anläggas bullerskyddsskärmar. En förutsättning för skärmarnas utformning är att kontaktledningarna sätts på bryggor. Detta möjliggör att bullerskärmar kan anläggas närmare järnvägen än vad som, ur elsäkerhetssynpunkt, vore möjligt med vanliga kontaktledningsstolpar. Skärmarnas effektivitet ökar ju närmre ljudkällan de står och därför kan skärmarnas höjd begränsas. Inom området kommer både reflekterande och absorberande bullerskyddsskärmar att anläggas. I vissa fall är det viktigt för ökad trygghet och orienterbarhet att bullerskyddsskärmarna har genomsiktliga, glasade partier. Glasade partier har inte lika hög bullerdämpande effekt som ljudabsorberande bullerskyddsskärmar, vilket gör att denna typ av skärm bör användas sparsamt och med ett tydligt syfte.

Bullerskyddsskärmarna bör ha olika karaktär och bearbetning beroende på var de finns inom området. Tre olika typer av bullerskyddsskärmar skulle kunna användas:

Bullerskyddsskärm 1
- Absorberande skärm
- Funktionell och enkel utformning
- Täcks delvis med klätterväxter på sidan som vätter från spåren
- Placeras främst i anslutning till ytor som planteras med vegetation. Vegetationen ska planteras utanför skärmen

Bullerskyddsskärm 2
- Delvis absorberande skärm, övre del reflekterande och genomsiktlig
- Placeras i anslutning till S:t Månslyckans och Hagas koloniområde
- Utformning som samspelar med koloniområdets karaktär, se nästa sida

Bullerskyddsskärm 3
- Delvis absorberande skärm, övre del reflekterande och genomsiktlig. På vissa ställen helt absorberande
- Placeras i anslutning till Klostergårdens station
- Kan med fördel få en bearbetad utformning som en del av Klostergårdens station

För bullerskyddsskärmarnas dragning se föregående uppslag. Närmare förklaring av skärmarna ses i nästföljande kapitel.

Bullerskyddsskärm 1. Exempel på enkel bullerskyddsskärm med vegetation.

Bullerskyddsskärm 1. Exempel på enkel bullerskyddsskärm av trä.

4.1.3 Vegetation

En stor del av järnvägen är idag dold av vegetation, vilket gör att järnvägen upplevs mindre som en fysisk barriär. Befintliga träd och buskar på båda sidor om järnvägen sparas i möjligaste mån eller återplanteras, förutom vid den nya stationen vid Klostergården. Eftersom vegetationen är riklig maskerar vegetationen järnvägsanläggningen, vilket gör att storskaligheten på anläggningen med dess höga bullerskydd bara syns på nära håll. Möjligen kan kontaktledningsstolpar synas ovanför vegetationsridån även när vegetationen har nått sin idealhöjd, men kommer inte vara iögonfallande.

Ytorna bör vara så breda att vegetationen döljer järnvägen och anpassas efter omgivningen. Ridån kan vara uppdelad i flera delar med exempelvis gångstigar mellan, eller vara en bred ridå, beroende på vad som passar bäst för platsen. Återplantering görs med fördel med växtkvaliteter som säkrar att vegetationsridån etableras snabbt, enligt principsektionerna nedan.

Åter- och nyplanteringar ska anläggas på ett sådant sätt att träd inte kan falla på järnvägen eller ledningar.

Vegetationsridån sedd från spåren.

Principsektion

Återplantering - Vegetationsridå vid parkstråket sydöst om Klostergårdens station

Efter 5 år

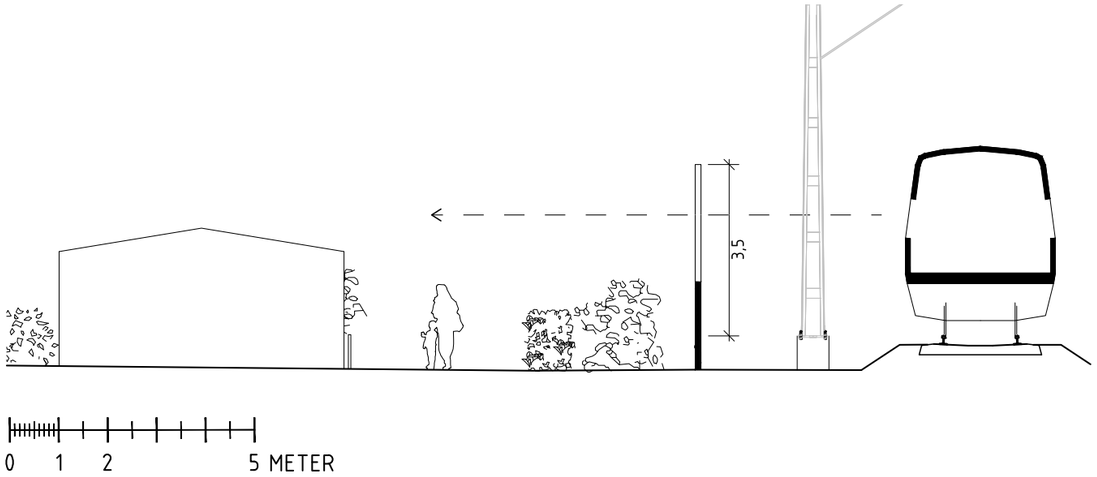
Efter 15 år

4.1.4 S:t Månslyckan och Haga

Koloniområdena S:t Månslyckan och Haga ligger norr om Ringvägen, mellan järnvägens västra sida och Rådmansgatan. Området med de grönskande kolonierna och de karaktäristiska fasaderna längs med Rådmansgatan, se illustration nedan, fungerar som en markör för tågresenärerna att de kommer in i centrala Lund. Koloniområdena kommer även fortsättningsvis ligga i direkt anslutning till järnvägen och en bullerskyddsskärm kommer att skilja koloniområdena från banområdet. Järnvägen ligger i ungefärlig nivå med omgivande mark.

Idag står ett stängsel täckt av vegetation utmed sträckan. I dess ställe kan bullerskyddsskärm 2 placeras, som är delvis absorberande och delvis reflekterande. Den transparenta lösningen är viktig för att tågresenärerna ska kunna orientera sig längs sträckan, och den absorberande nederdelen är insynsskyddande för de som vistas i koloniområdet. Den absorberande delen av bullerskyddsskärmen går till tågfönstrets underkant och den genomsiktliga går upp till 3.5 meter över rälsen.

Bullerskyddsskärmen bör utformas så att den samspelar med koloniområdet. Därför skulle en bullerskyddsskärm i trä med samma karaktär som de intilliggande kolonistugorna kunna passa här. Bullerskyddsskärmen kan målas i en klassisk men neutral färg, till exempel grågrön eller gråblå. Om det blir ett mellanrum mellan bullerskyddsskärm och kolonier skulle ytan med fördel kunna planteras med häck och buskar i samma karaktär som koloniområdet, förutsatt att föreningen som driver området kan sköta planteringen.



Principsektion vid kolonierna.
Bullerskyddsskärmar med genomsiktlig överdel.

Vy från tåget över koloniområdet och fasaderna

Fotomontage, bullerskyddsskärm i trä med genomsiktliga partier

4.1.5 Idrottsanläggningen

Öster om spåren, strax söder om arenan, står idag täta buskage som skapar en vegetativ ridå. Dessa ytor skulle kunna återplanteras till samma karaktär när anläggningen är färdig. Parallellt med järnvägens östra sida går Visselvägen som idag har en stark baksideskaraktär. Visselvägen skulle kunna få en trädrad för att skapa en mer ordnad gräns mot Klostergårdens idrottsplats och en trevligare miljö runt gång- och cykelbanan.

4.1.6 Borgmästaregården

Nordväst om Klostergårdens stationsområde ligger parken vid Borgmästaregården, som har en öppen gräsyta med buskage och solitära träd. Tillsammans med bostadsområdet har parkområdet en särpräglad karaktär, dessutom med kulturhistoriskt skydd. Ytan precis intill järnvägen som idag är parkering, övergivna odlingslotter och liknande, skulle kunna återställas till park och koloniområde. Genom att ytan lyfts fram genom en tydligare funktion blir det en trevligare genomfart för de förbipasserande trafikanterna längs med Åkerlund & Rausings väg, som kommer att uppleva att man som trafikant passerar *genom* parken i stället för i utkanten av det, som det är idag. En tydligare omhändertagen grönyta passar väl in i den föreslagna stationsparkens karaktär.

Visselvägen med ny trädrad.

Parkens öppna gräsyta förlängs över Åkerlund & Rausings väg och integreras med vegetationsridån mot järnvägen.

4.1.7 Klostergårdens station

Förutsättningar

Delen av anläggningen som innefattar Klostergårdens station kräver lösningar som anpassar stationsområdet till omgivningen, och ska uppfylla funktionella såväl som estetiska och arkitektoniska kvaliteter. Stationen kommer att vara hållplats för Pågatåg och antas främst nyttjas av lundabor som pendlar till Malmö. De som pendlar längre sträckor förväntas fortfarande utnyttja Lund C i stor utsträckning. Platsen ska både fungera i rusningstider och vid större evenemang, då trafikeringsbelastningen blir hög, men också ha en funktion under dygnets lugnare timmar. Platsen som helhet ska vara trevlig och funktionell att vistas i och anknyta till de omgivande rekreationsstråken.

Klostergårdens station utgår från förlängningen av Nordanväg i norr, med plattformar som sträcker sig söder ut mot Höje å. Den befintliga planskilda korsningen under järnvägen för fotgängare och cyklister rivs och ersätts med en ny förbindelse i Nordanvägs förlängning. Den nya tunneln blir förbindelsen mellan stationens bägge sidoplattformar och blir tillgänglig för funktionsnedsatta.

Stationens utformning påverkas av den nya tunnelns placering i kombination med inspiration från det arbete som Lunds kommun tidigare utfört i tävlingsform (arkitekttävling). Klostergårdens station blir förutom en tågstation även en länk mellan den östra och västra sidan av staden. Därför behöver platsen vara tydligt definierad och fungera som en knutpunkt mellan de båda sidorna.

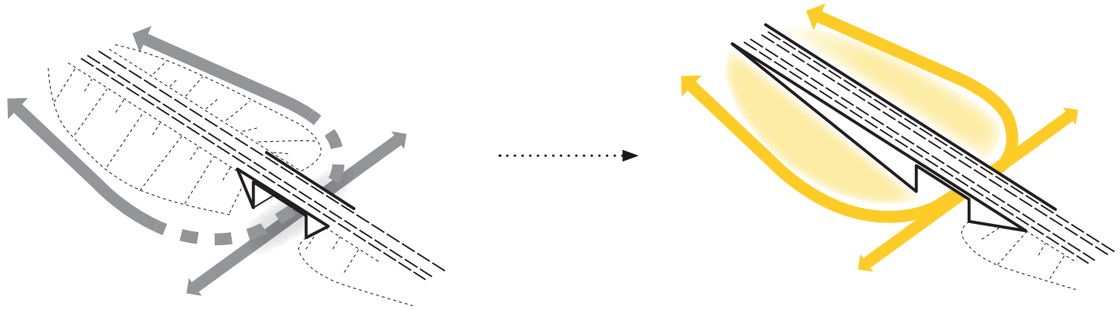
Trafikverkets dokument *Stationens profilprogram* har fungerat som underlag i arbetet med gestaltningsförslaget för Klostergårdens station. I vissa delar av följande kapitel används bilder direkt från profilprogrammet för att illustrera förslaget. I senare skede kommer profilprogrammet även fungera som riktlinje i gestaltningen av stationen.

Stationens och plattformarnas placering

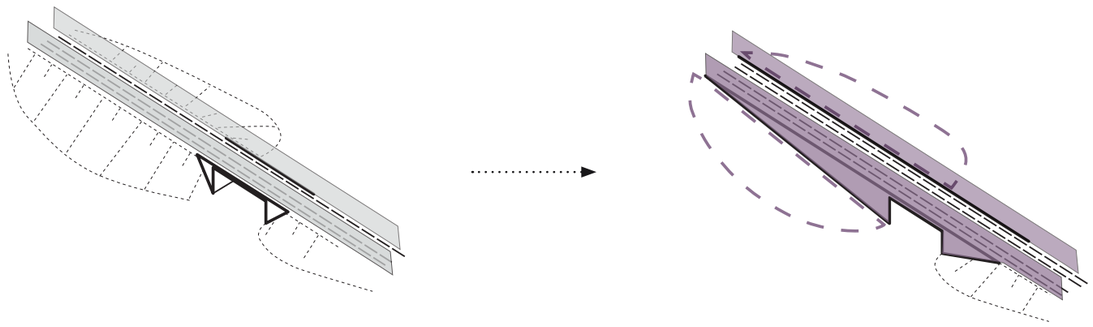
Koncept

En grundläggande princip för stationsutformningen är att skapa en tydlig platsbildning i anslutning till förbindelsen under spåren samt trygga anslutningar till plattformarna på vardera sida. Detta gör att stationen upplevs som öppen, överblickbar och inbjudande. Platsen mellan ramp och plattform kan liknas vid en mindre torgyta som kan fyllas med innehåll så som cykelparkeringar, sittplatser, skuggande träd och annat. Platsbildningens form och innehåll skapar en identitet till stationen och en möjlighet till mötesplatser för social samvaro. Linjeföringen på ramper och genom tunneln gör att platsen känns som en helhet och överblickbarheten skapar en tryggare plats. Upplevelse av trygghet är viktigt på stationen, eftersom området ibland kan upplevas ödsligt med få resenärer och vid vissa tillfällen trång med många resenärer i samband med evenemang på arenan.

För att skapa en tydlig plats kan höjdskillnaden mellan plattform och mark tas upp med hjälp av en stödmur med varierande visning. Bullerskyddsskärmarna som placeras i plattformens bakkant kan med fördel fortsätta ner över stödmurarna vilket gör att den vertikala ytan fungerar som stationens ”fasad” och gör platsen mer överskådlig. Fasaden blir stationens signum och en yta som ger platsen en tydlig identitet. Torgytan i anslutning till trappor och ramper förmedlar entrén till stationen och stimulerar aktivitet i området under en större del av dygnet.



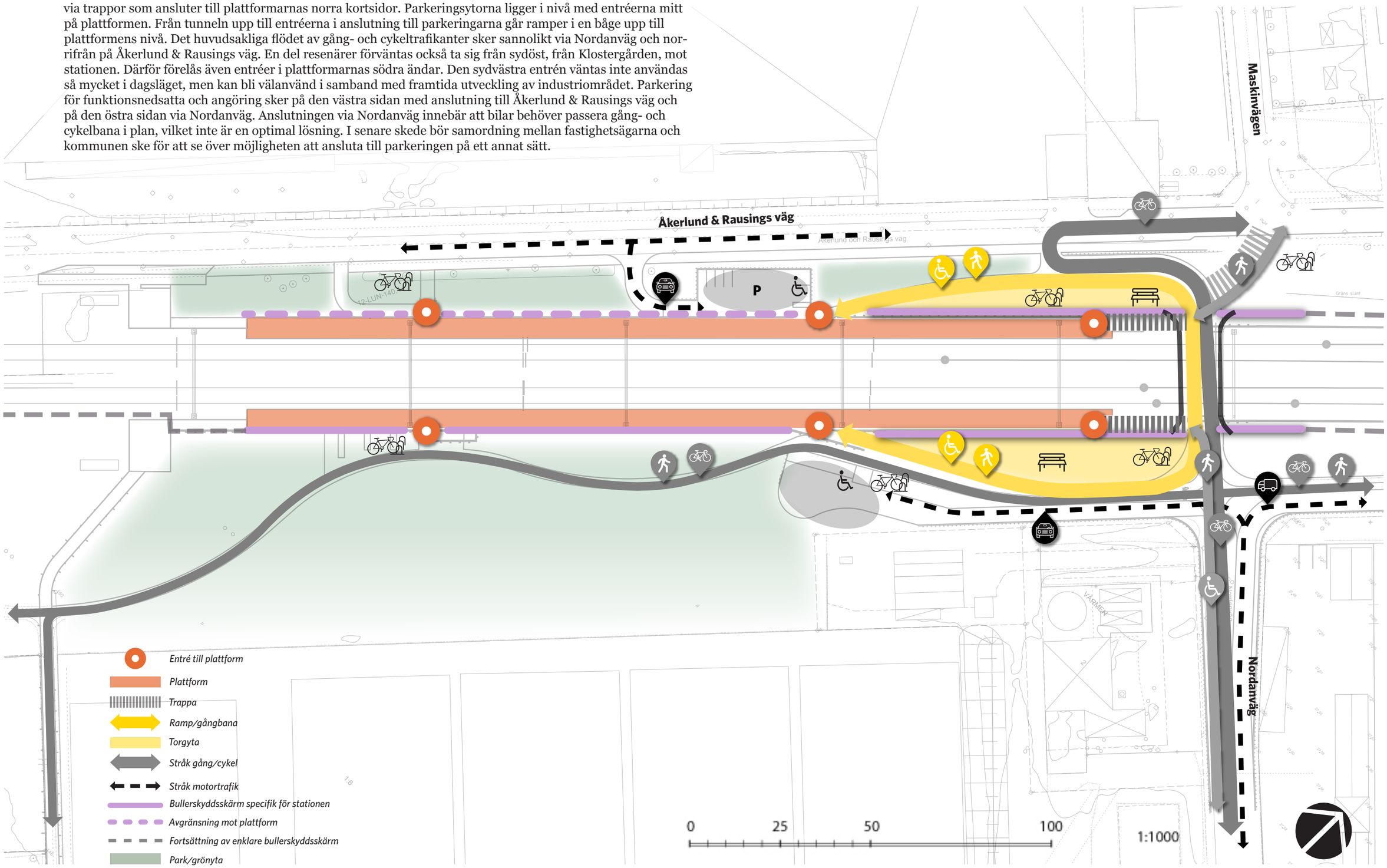
När höjdskillnaden tas upp med stödmurar mot järnvägen, frigörs ytor för olika funktioner och sikten blir bättre kring tunneln.

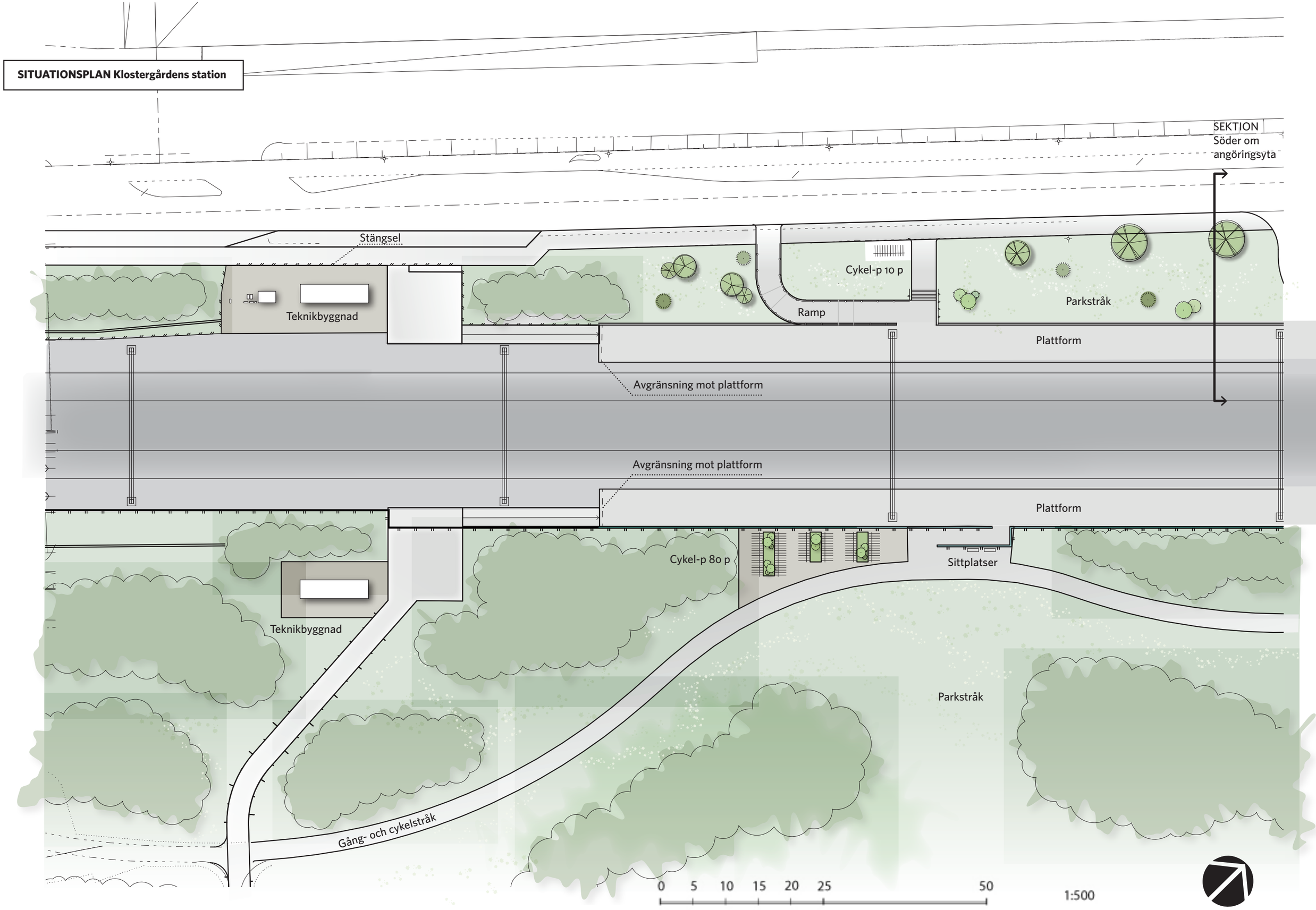


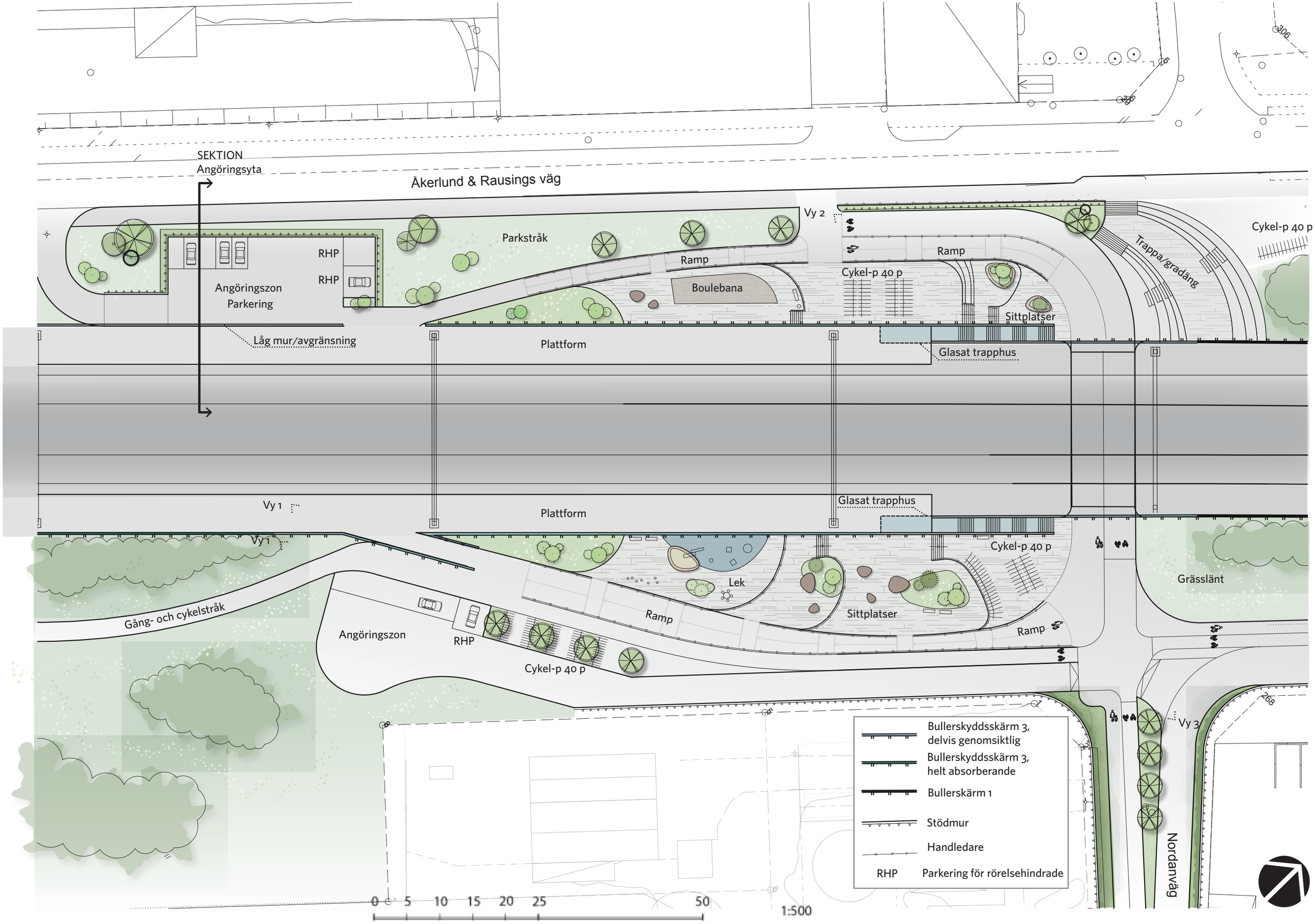
Bullerskyddsskärmarnas utseende hänger ihop med stödmurarna och blir som en sammanhängande fasad mot torgytan.

Rörelsemönster

Plattformarna nås via sex entréer där entréerna vid förbindelsen under spåren blir huvudentréer. Dessa nås via trappor som ansluter till plattformarnas norra kortsidor. Parkeringsytorna ligger i nivå med entréerna mitt på plattformen. Från tunneln upp till entréerna i anslutning till parkeringarna går ramper i en båge upp till plattformens nivå. Det huvudsakliga flödet av gång- och cykeltrafikanter sker sannolikt via Nordanväg och norrifrån på Åkerlund & Rausings väg. En del resenärer förväntas också ta sig från sydöst, från Klostergården, mot stationen. Därför förelås även entréer i plattformarnas södra ändar. Den sydvästra entrén väntas inte användas så mycket i dagsläget, men kan bli välanvänd i samband med framtida utveckling av industriområdet. Parkering för funktionsnedsatta och angöring sker på den västra sidan med anslutning till Åkerlund & Rausings väg och på den östra sidan via Nordanväg. Anslutningen via Nordanväg innebär att bilar behöver passera gång- och cykelbana i plan, vilket inte är en optimal lösning. I senare skede bör samordning mellan fastighetsägarna och kommunen ske för att se över möjligheten att ansluta till parkeringen på ett annat sätt.




SITUATIONSPLAN Klostergårdens station
SEKTION
Söder om
angöringsyta
Stängsel
Teknikbyggnad
Cykel-p 10 p
Ramp
Parkstråk
Plattform
Avgränsning mot plattform
Avgränsning mot plattform
Plattform
Cykel-p 80 p
Sittplatser
Teknikbyggnad
Parkstråk
Gång- och cykelstråk
0 5 10 15 20 25 50
1:500


SEKTION
Angöringsyta
Åkerlund & Rausings väg
Vy 2
Parkstråk
RHP
RHP
Angöringszon
Parkering
Ramp
Boulebana
Ramp
Cykel-p 40 p
Sittplatser
Trappa/gradäng
Cykel-p 40 p
Låg mur/avgränsning
Plattform
Glasat trapphus
Vy 1
Plattform
Glasat trapphus
Vy 1
Cykel-p 40 p
Grässlänt
Lek
Gång- och cykelstråk
Ramp
Sittplatser
Ramp
Angöringszon
RHP
Cykel-p 40 p
Vy 3
Bullerskyddsskärm 3, delvis genomsiktlig
Bullerskyddsskärm 3, helt absorberande
Bullerskärm 1
Stödmur
Handledare
RHP Parkering för rörelsehindrade
Nordanväg
0 5 10 15 20 25 50
1:500

Stationsplatsen

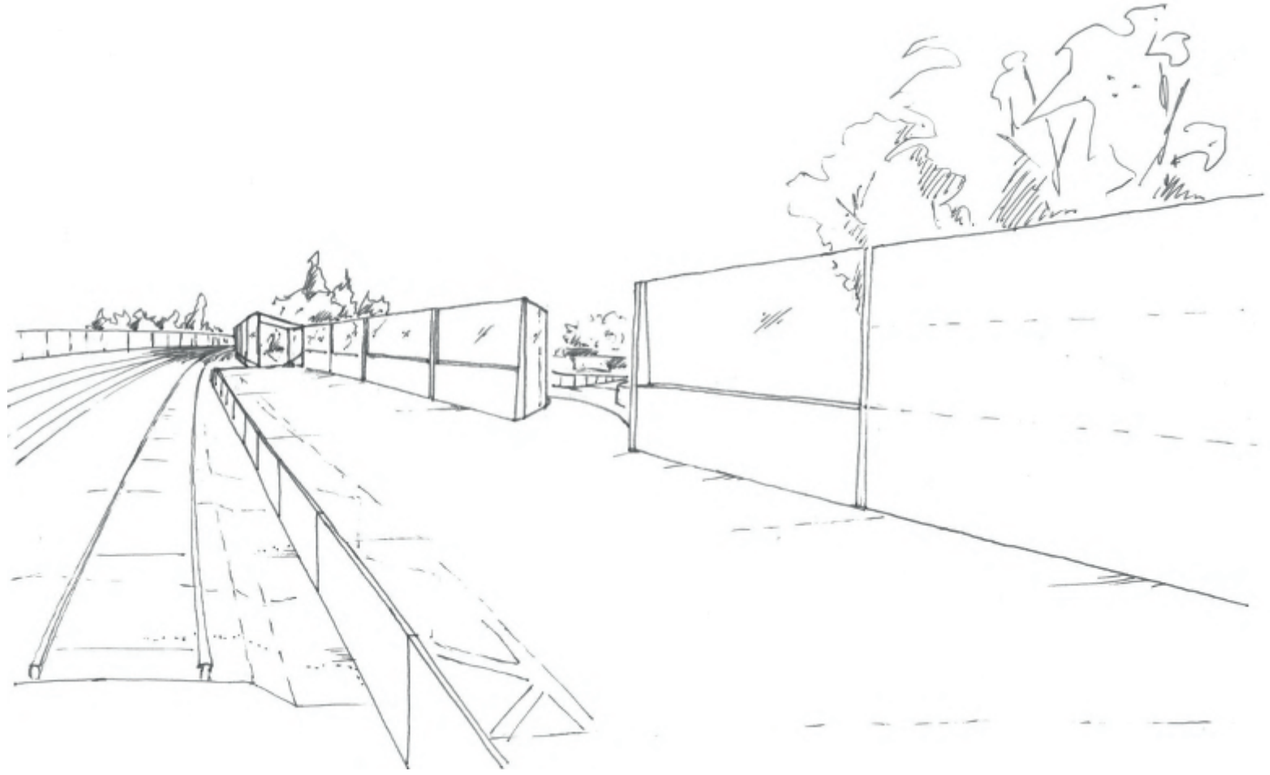
Stationsplatsen ligger i anslutning till tunneln och följer rampernas formspråk, vilket skapar en öppen och överblickbar yta, se vy 3. Innanför gångbanornas båge skapas en torgyta som kan delas in i terrasser som ansluter till rampernas vilplan. På de terrasserade ytorna finns plats för funktioner som behöver finnas vid en station, till exempel cykelparkeringar och sittplatser. Ytorna skapar också förutsättningar att ge platsen ytterligare funktioner som ger stationen fler användningsområden. Det kan handla om sociala funktioner så som ytor för lek, spel och samvaro. På grund av att terrasserna ansluter mot rampens vilplan blir ytorna tillgängliga för alla och rampen möjliggör på så sätt både plattform och torgyta. Terrasseringarnas böljande formspråk följer rampernas linjeföring och återkommer även i sittmöbler, gradänger och planteringar. I kommande skede kommer dessa ytor att arbetas vidare med.

Stationen nås i nordväst för fotgängare via en trappa som går genom en förlängning av torgytan. Detta hörn har ett bra solläge och ytan delas upp i sittgradänger och vilplan. Så långt som plattformen sträcker sig kan höjdskillnaden mellan den svängda cykelbanan och Åkerlund & Rausings väg tas upp av två stödmurar med olika höjder. I utrymmet mellan murarna kan med fördel finnas planteringar, se vy 2. Denna lösning släpper in ljus i tunneln och skapar en trivsam platå för vistelse. Stationsplatsen blir i samband med förbindelsen under spåren och Nordanväg en viktig platsbildning som behöver detaljstuderas närmare i nästa skede.

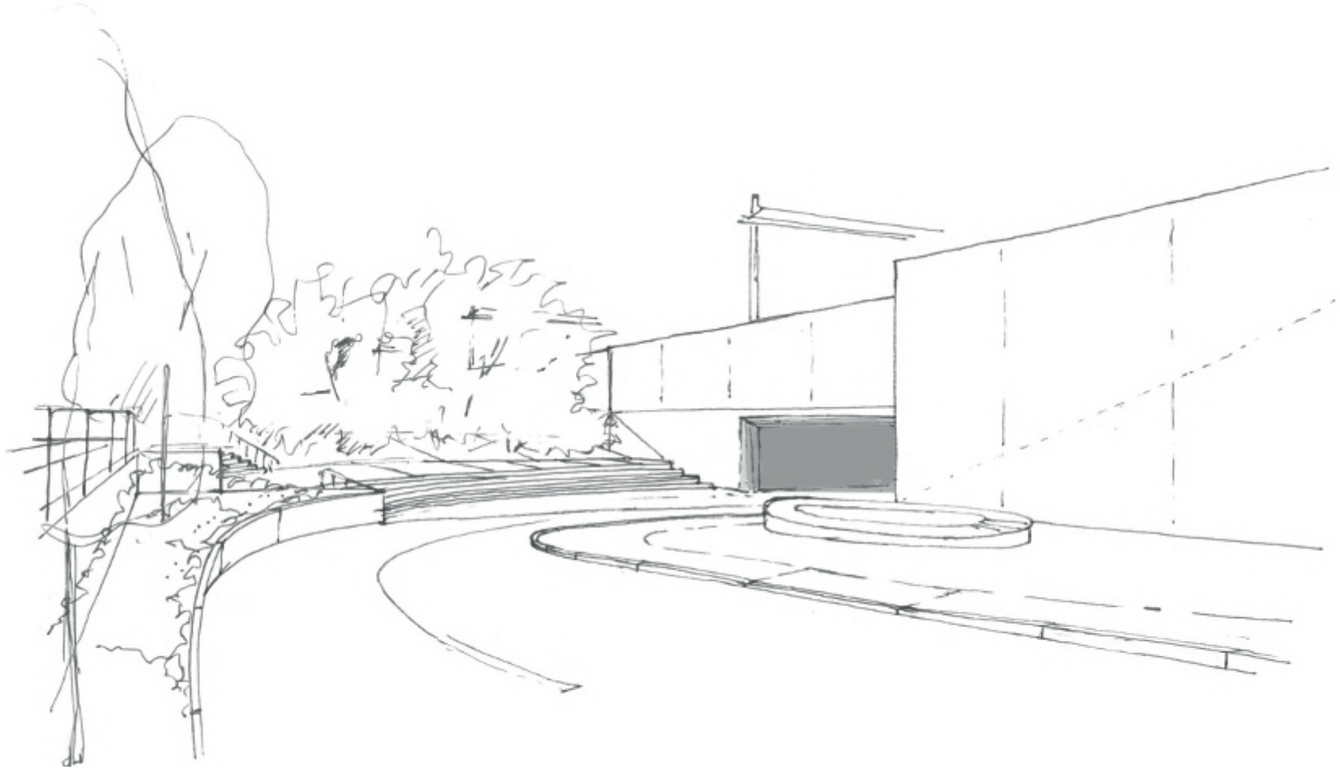
Förbindelsen under spåren

För att området kring stationen och tunneln ska kännas tryggt bör cykel- och gångvägen möta järnvägen i rät vinkel från Nordanväg. Detta gör att fotgängare eller cyklister kan se rakt in i tunneln innan man går in, utan att behöva känna sig orolig för att inte kunna se runt hörnen. För att skapa bra ljusförutsättningar i tunneln bör mynningarna vara rundade i alla kanter. Tunnelns vingmurar är med fördel parallella med järnvägen, för att upplevas som en del av stödmurarna som tar upp höjdskillnaden mellan plattform och mark. Belysningen i tunneln är viktig för att passagen ska upplevas som trygg. Ett sätt att uppnå detta kan vara att jobba med indirekt ljus genom att ljussätta väggar och tak. Detta gör så att det inte blir lika skarpa skuggor. Tunnelns mynning i anslutning till trapphusen och entrén mot plattformen bör även belysas för att tydliggöras för resenären. Denna belysning kan samspela med belysning av stödmur/bullerskydd för att ge platsen en tydlig identitet även på kvällen.

Välbelyst tunnel med vinklad vingmur som är intressant ljussatt. Referensbild från Stationens profilprogram 2017:085.



Vy 1 från plattform mot Nordanväg



Vy 2 från Åkerlund & Rausings väg

Vy 3: Fotomontage föreställande Klostergårdens station sedd från Nordanväg.

Bullerskyddsskärmar och stödmurar

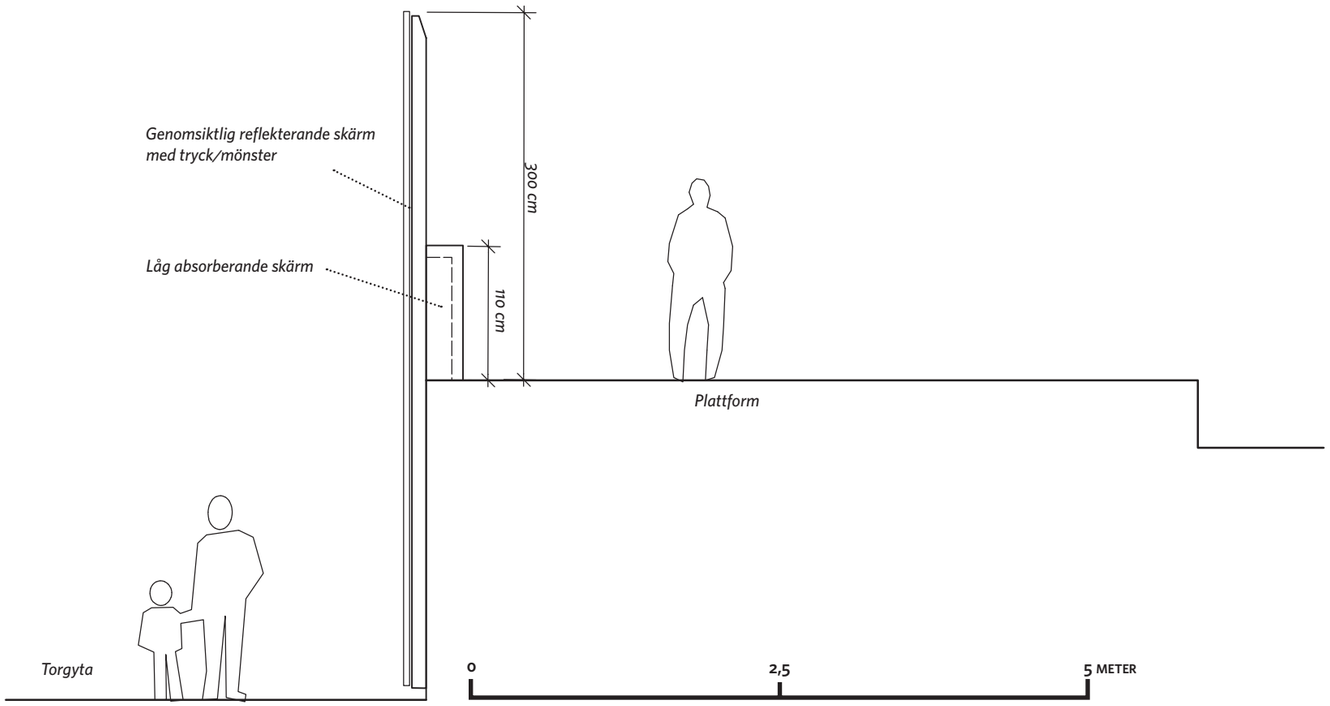
Bullerskyddsskärmarna blir en viktig del av miljön kring Klostergårdens station. Bullerskyddsskärmen går i plattformens bakkant och sträcker sig längs med hela den östra plattformen och längs med delar av den västra plattformen. På grund av bullerskyddsskärmens framträdande placering kan en skärm som är väl genomarbetad och anpassad efter platsens förutsättningar placeras där: Bullerskyddsskärm 3. Trygghet är en viktig aspekt i stationsnära lägen, framför allt vid anslutningarna till plattformarna. Därför kan bullerskyddsskärmen med fördel utföras med genomsiktliga partier som gör stationsområdet mer överskådligt.

Utformningen av bullerskyddsskärmarna kan anpassas efter stödmurarna och torgytan vid stationen. Bullerskyddsskärmarna skulle kunna utformas i två delar där den ena utgör en lägre och absorberande del som vätter mot spåren och en hög genomsiktlig och reflekterande del, se principsektion nedan. Genomsiktligheten är viktig för att stationen ska kännas trygg, genom att det på så vis skapar god sikt och överblick över plattformen. Transparensen bidrar också till att skapa ett visuellt samband mellan den östra och västra sidan av järnvägen.

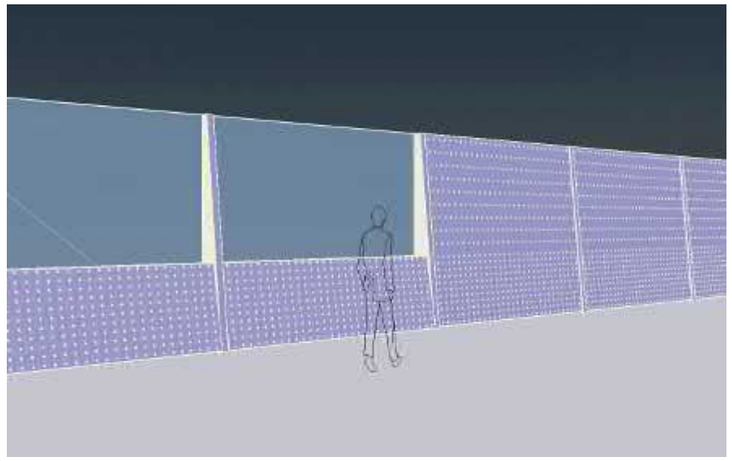
Den genomsiktliga delen kan fästas bakom den absorberande och fortsätta ner över stödmuren för att skapa en sammanhängande yta som fungerar som stationens fasad mot torgytan. Fasaden kan utformas så att den har ett fristående arkitektoniskt uttryck eller så kan den fånga upp de omkringliggande arkitektoniska kvaliteterna i området. I det första fallet kan fasaden få en identitetsskapande mönstersättning eller utformas av en konstnär. I det andra fallet kan fasaden samspela i material och struktur med kontorsbyggnaden intill, med tegel och målad plåt. Fasadens utformning kan ge platsen identitet och stärka orienterbarheten genom att använda element som visar på riktning i rummet. Den absorberande delen av skärmen kan variera i höjd beroende på bullerkrav men har generellt en höjd på 110 centimeter. Bullerskyddsskärmen som helhet kommer att ha en höjd på 300 cm över plattformarna.

Bullerskyddsskärmarnas två delar kan gestaltas på olika sätt med hjälp av mönster, tryck och ljussättning. De två delarna kan samspela med varandra genom att till exempel mönstret i en perforerad plåt på den absorberande delen återkommer i trycket på glaset i den reflekterande delen. Den absorberande delen ska utformas så att den inte uppmuntrar till klättring och försvårar för klottrare.

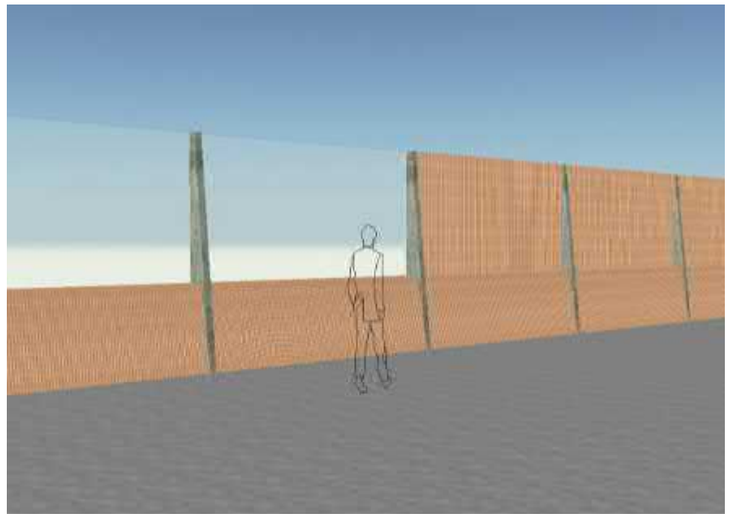
Längs med den östra plattformen föreslås att bullerskyddsskärmen går längs med hela plattformens längd. Vid entréerna till plattformen behöver därför bullerskyddsskärmarna gå omlott, för att skapa en så kallad ljudsluss. Ljudslussen närmast torgytan, vid entrén mitt på plattformen, har med fördel ett vinklat utförande för att ansluta på ett bra sätt mot rampen och angöringszonen. Vid den sydligaste entrén till plattformen föreslås ljudslussen få ett enklare utförande med bullerskyddsskärmar i rät vinkel.



Principsektion bullerskyddsskärm vid Klostergårdens station.

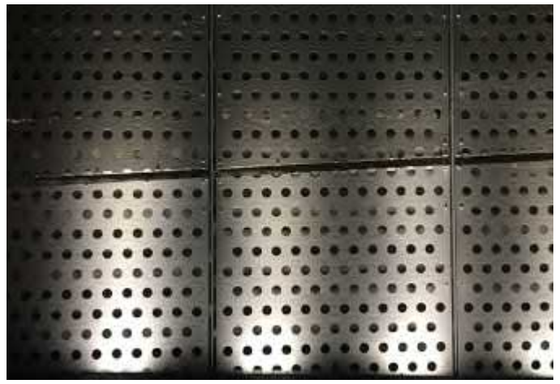


Exempel på absorberande bullerskyddsskärm med perforerad plåt sedd från plattformen.



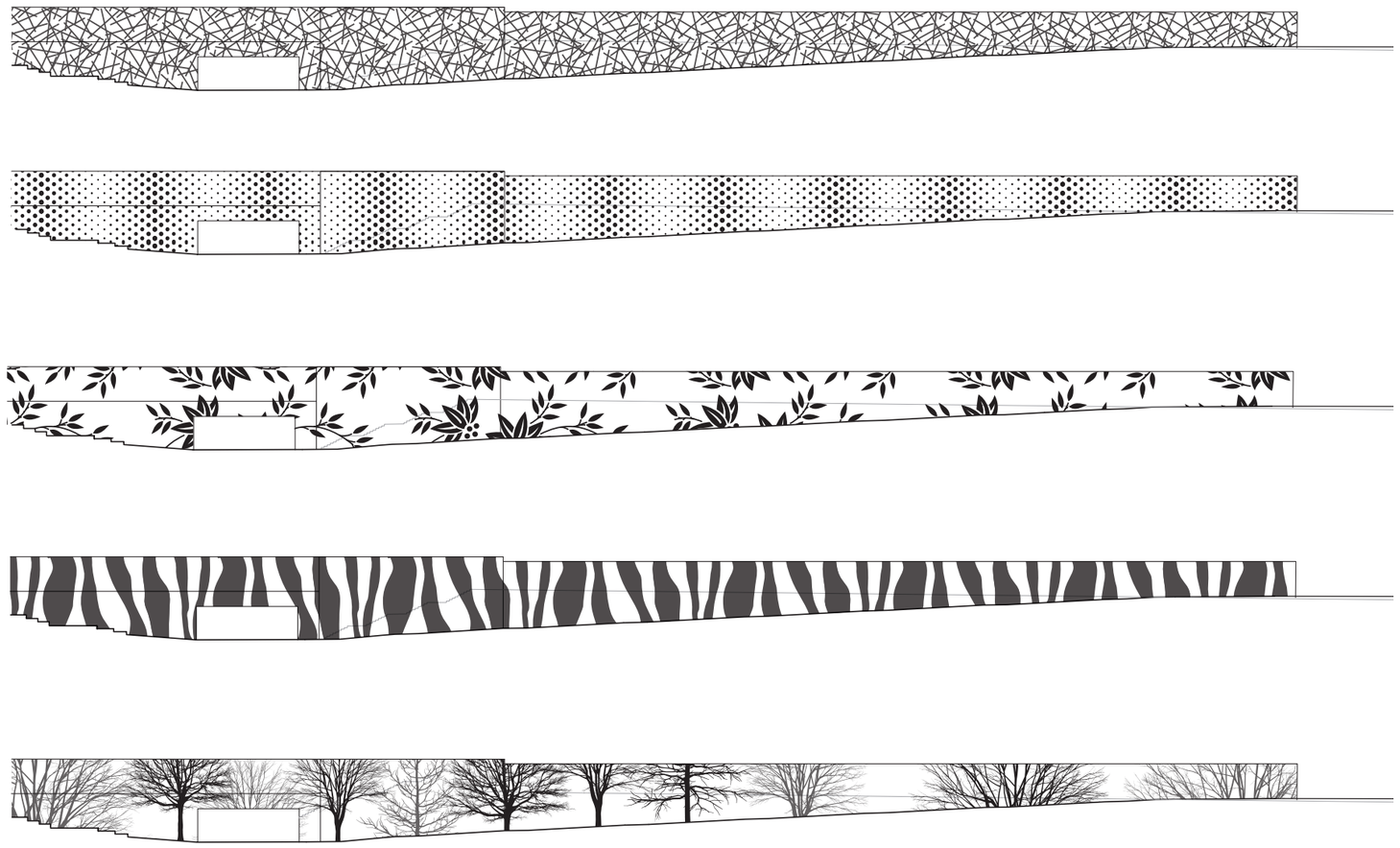
Exempel på absorberande bullerskyddsskärm med ribbverk i trä sedd från plattformen.

Den låga absorberande skärmen fortsätter på den västra plattformen, som en avgränsning mot park och parkeringsyta bakom plattformen. Bilden kommer från Stationens profilprogram och visar hur en sådan avgränsning kan se ut.



Exempel på belyst stödmur klädd med perforerad plåt vid Lunds C.

Stödmur och bullerskyddsskärm kan samspela med närliggande arkitektur i material och färg.



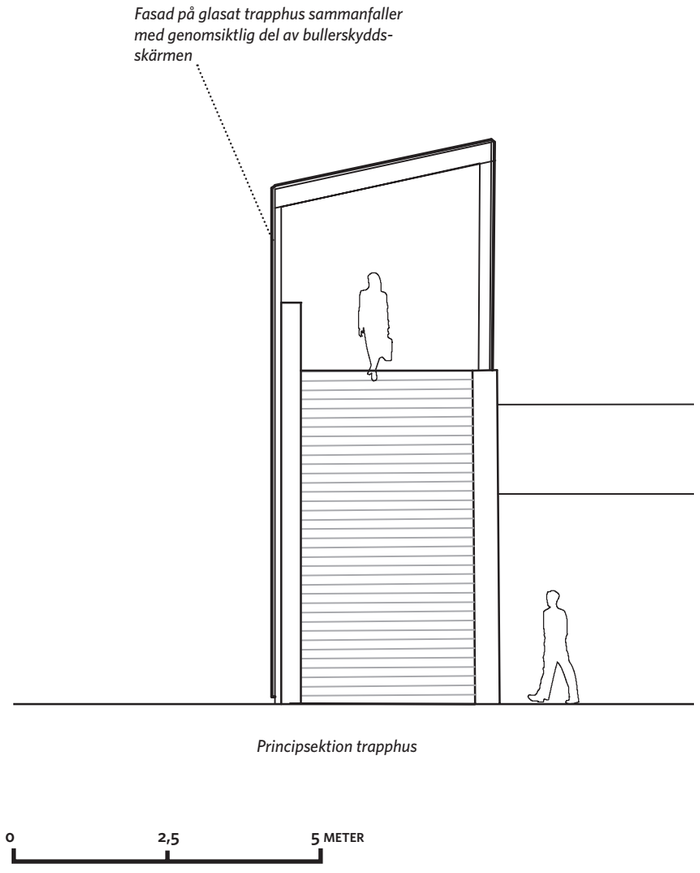
Elevation av stödmur och bullerskyddsskärm från västra sidan av järnvägen. Exempel på hur fasaden kan utformas med karakteristiska mönster som öppnar upp för samarbete med konstnärer.

Trappor, ramper och räcken

Plattformarna nås närmast tunneln via glasade trapphus som går parallellt med spåren. Trapphusens tak föreslås förlängas cirka tio meter över plattformen för att fungera som skydd mot väder och vind. Det glasade taket gör också att trappan blir mindre hal vid snö och regn. Det genomsiktliga utförandet, belysning och den öppna torgytan utanför gör att trapphusen är översiktliga och känns trygga. Trappans steg är med fördel solida.

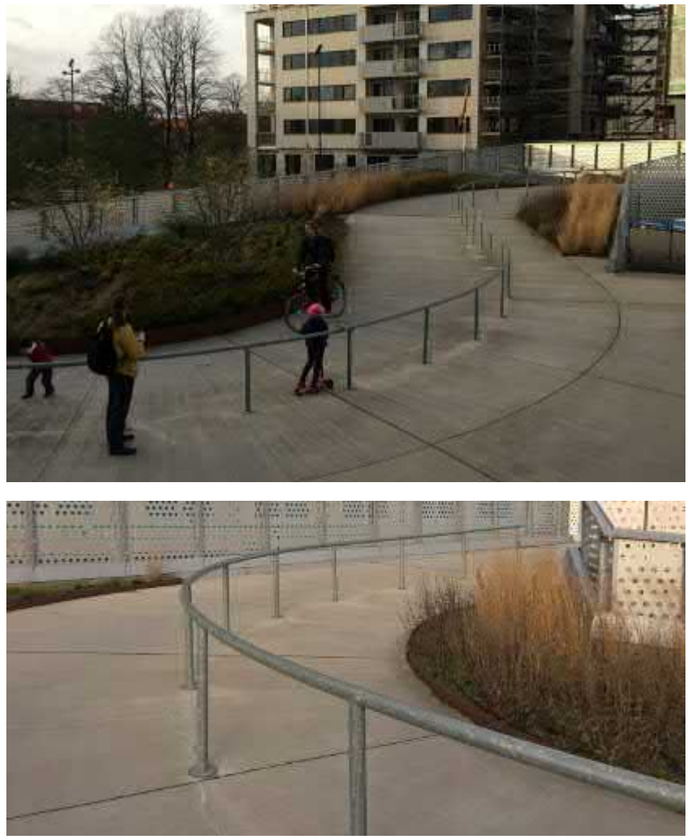
Ramperna som leder upp till plattformarna behöver ha räcken på bägge sidor för att uppfylla kraven på tillgänglighet. På sidan som vänder sig mot torgytan bör vissa av vilplanen ha öppningar i räckena för att tillgängliggöra torgytan. Eftersom räckena blir ett tydligt inslag på platsen, utgör de en väsentlig del av den arkitektoniska upplevelsen. Räckena utformas med fördel så att de följer rampens svängda form och överliggaren på räcket har en konsekvent lutning. Räcket bör följa torgytans terrasseringar och ha dubbla handledare på två olika höjder.

Ramper och gångytor bör anläggas med plattor för att skapa en mjukare miljö som tydligt separerar gående från cyklande eller andra fordon. Skillnad i material ger upplevelsen av en mer omhändertagen miljö och stärker orienterbarheten.



Principsektion trapphus

Referensbilder på glasat trapphus. Glasad nedgång till cykelgarage vid Malmö C med tryckt mönster på glaset.



Referensbilder på svängd ramp med anpassat räcke vid Lund C. Ramp och räcke är inte tillgänglighetsanpassad, men bilden illustrerar hur räcke kan anpassas till rampens formspråk.

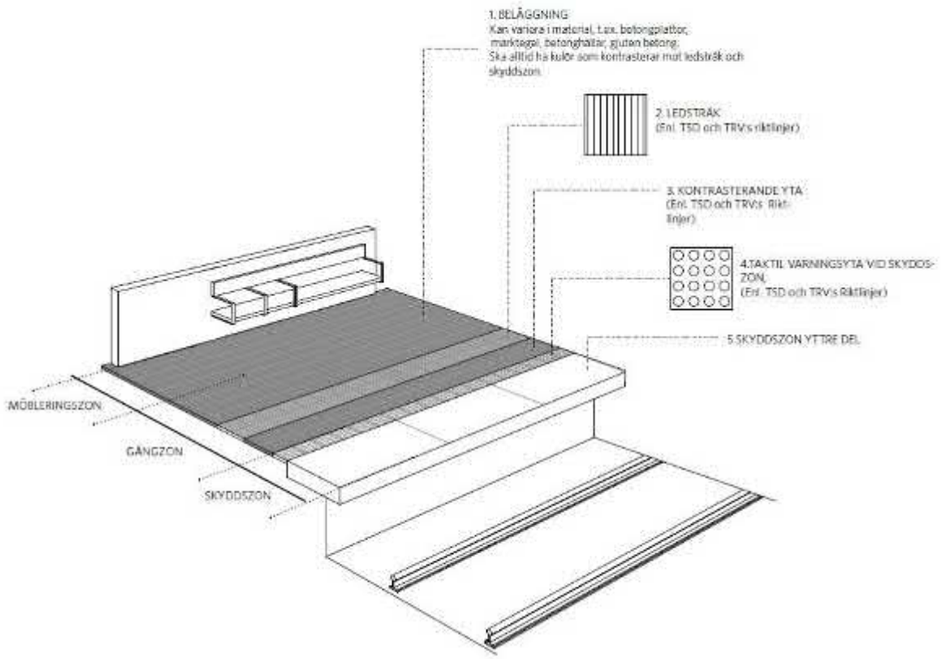
Exempel på en ramp som upplevs som otrygg och otillgänglig. Sikten är skymd både på väg till och från tunnelmynningen, lösningen har en starkt tekniskt karaktär och saknar en mänslig skala.

Plattform och utrustning

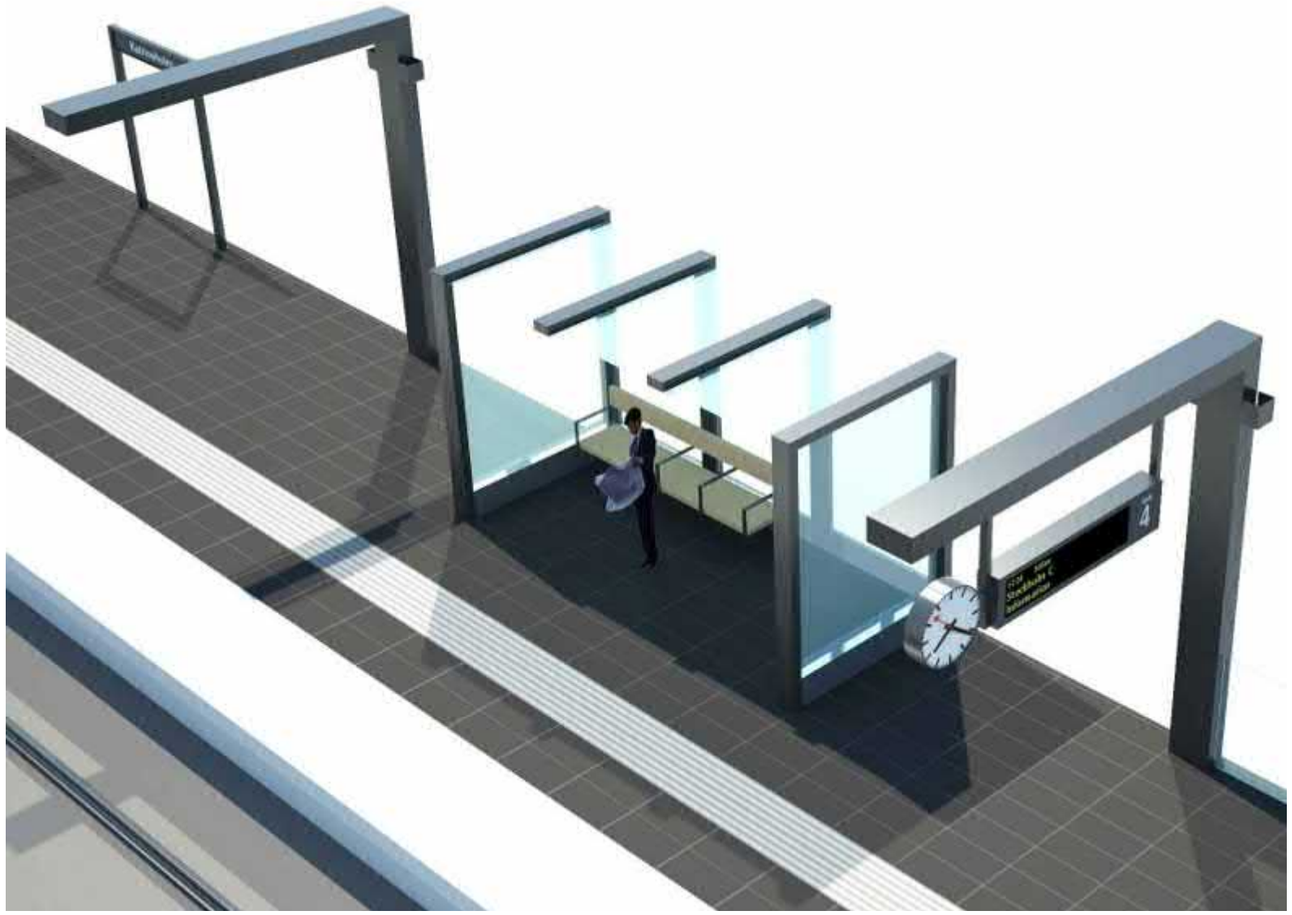
Plattformarna är en viktig del av stationen och ska ha en utformning som bidrar till orienterbarheten och säkerheten på stationen. Plattformsgolvet föreslås delas upp och möbleras utifrån de zoner som beskrivs i *Stationens profilprogram* med en skyddszon, en gångzon och en möbleringszon. Plattformsgolvet kan bestå av betongplattor med skillnader i färg och storlek för att markera de olika zonerna.

En stor del av väntetiden spenderar resenären på plattformarna. Därför behövs väderskydd och sittplatser där resenären kan vänta på tåget. Väderskydden föreslås utformas enligt Stationens profilprogram men bör integreras med bullerskyddsskärmen för att ge ett enhetligt intryck och för att undvika skrymslen där det kan samlas skräp. Väderskyddets tak skulle även kunna ha samma vinkel som trapphusets för att skapa ett sammanhängande uttryck och underlätta avvattning. Sittplatserna på stationen ska ha ryggstöd, armstöd och sitthöjd enligt Trafikverkets riktlinjer. Sittplatserna kan kompletteras med ståbrädor som resenären kan luta sig mot. Möblernas sittytor kan med fördel vara av trä för att vara bekväma att sitta på och skapa ett varmt intryck.

Skyltar och informationsutrustning ska följa Trafikverkets skyltprogram, samt krav på typ, mängd och placering av trafikinformationsutrustning ska följas.



Uppbyggnad och zonering av plattform. Bilden kommer från Stationens profilprogram



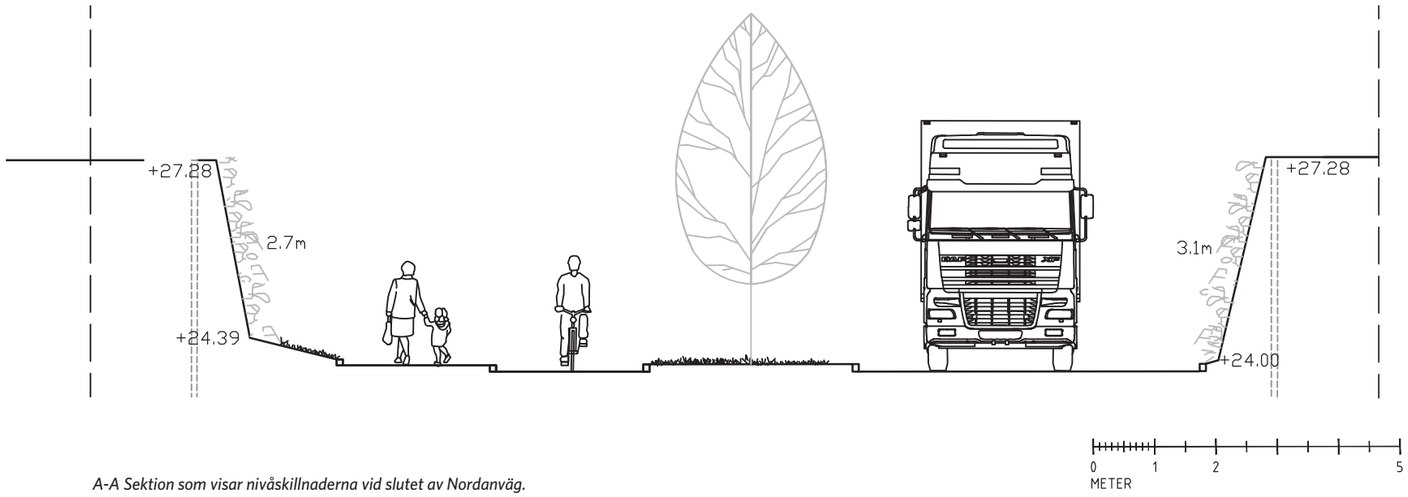
Väderskydd och möblering på plattform. Bilden kommer från Stationens profilprogram

Stationens omgivning och anslutningar

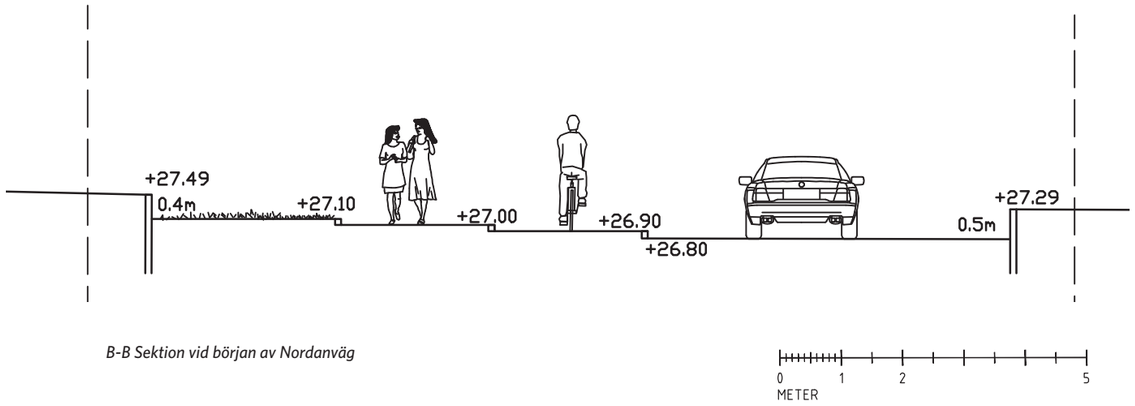
Utformningen av omgivningen kring stationen blir viktig för att annonsera platsen och etablera tydliga riktningar till och från stationen. Den del av Nordanväg som kommer ansluta mot stationen är idag en bred och obearbetad väg, som upplevs som en baksida till fjärrvärmeverket. Den nya passagen under järnvägen ansluter mot Nordanväg och för att skapa en tillgänglig förbindelse med den västra sidan bör gatan sänkas från och med korsningen med Västanväg. Gestaltningen av denna del av Nordanväg blir viktig för att skapa en tydlig riktning mot stationen och för att hantera höjdskillnaden mot fastighetsgränserna på ett sätt som gör gatan till en välkomnande och trygg miljö. Eftersom fastighetsgränserna ligger nära Nordanväg kommer stödmurar behöva ta upp nivåskillnaderna mot omgivande fastigheter. Dessa stödmurar skulle kunna få en vinklad vertikal yta för att skapa en bättre rumslighet. Stödmurarna kan kläs med gabioner och klätterväxter för att motverka klotter och skapa en grönare miljö. En trädrad kan planteras i skiljeremsan mellan vägbana och gång- och cykelväg.

På västra sidan av järnvägen löper Åkerlund & Rausings väg parallellt med spåren. Eftersom marknivån på Åkerlund & Rausings väg är oförändrad kommer stödmurar att ta upp höjdskillnaderna mellan ramp och väg. Därför blir det viktigt att tydligt markera platserna där fotgängare och cyklister kan ta sig till plattformarna. För fotgängare görs det antingen via trappan i nordväst, alternativt via entrén på mitten av plattformen vid parkeringsytan. Längre söderut, efter parkeringsytan, skulle marken kunna släntas från plattformskanten till vägen. Den släntade ytan kan gestaltas som en öppen parkkaraktär med klippt gräsyta och solitära buskar och träd.

På stationens östra sida går idag ett parkstråk med en befintlig grusad gång- och cykelväg som ansluter till rekreationsområdet kring Höje å. I samband med att anläggningen av stationen och utbyggnaden av järnvägen genomförs kommer en stor del av området påverkas och mycket vegetation avverkas. Den befintliga gång- och cykelvägen bör anpassas efter den södra entrén till plattformen i samband med att området återställs.

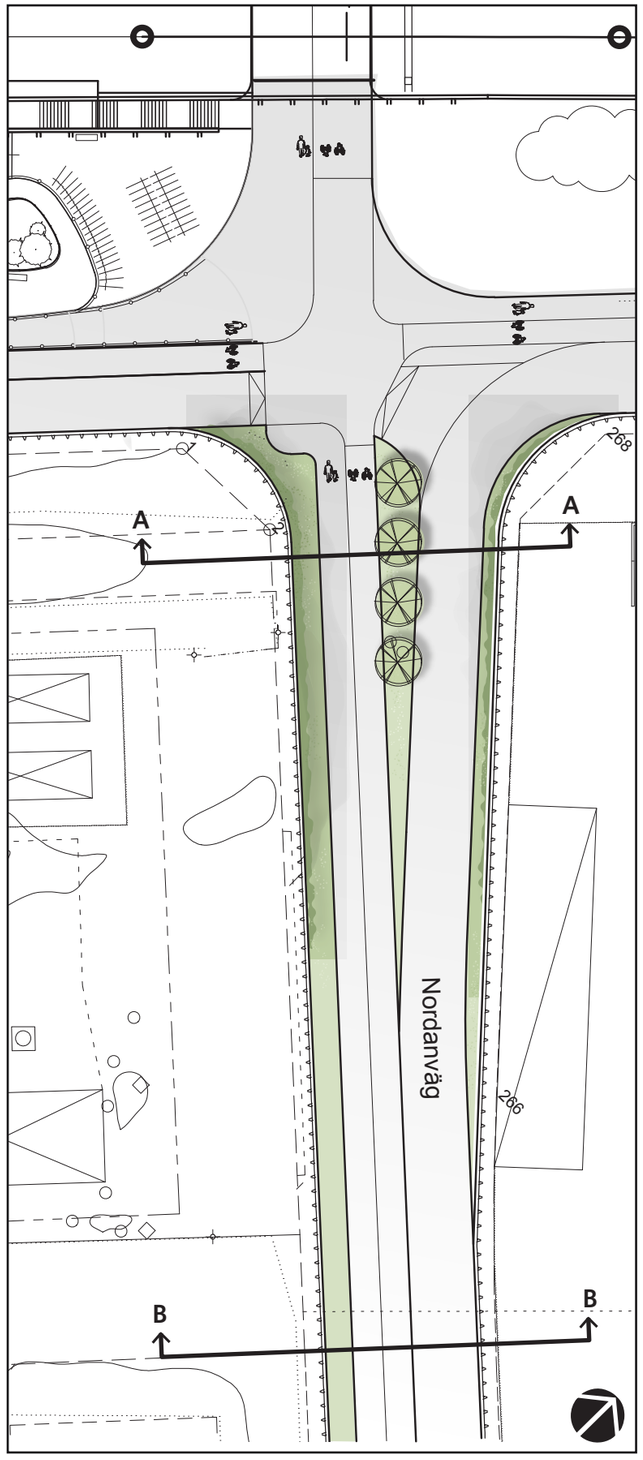


A-A Sektion som visar nivåskillnaderna vid slutet av Nordanväg.



B-B Sektion vid början av Nordanväg

Gabion med murgröna (Rättighet till användning av bilden är köpt via Adobe Stock)

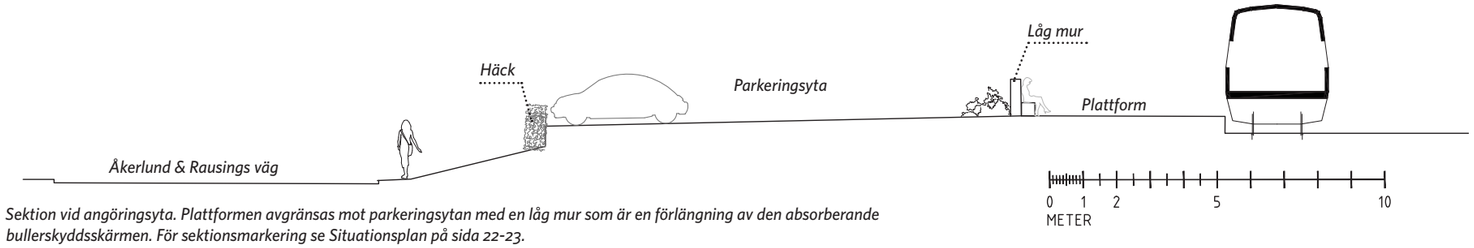


Planutsnitt 1:500

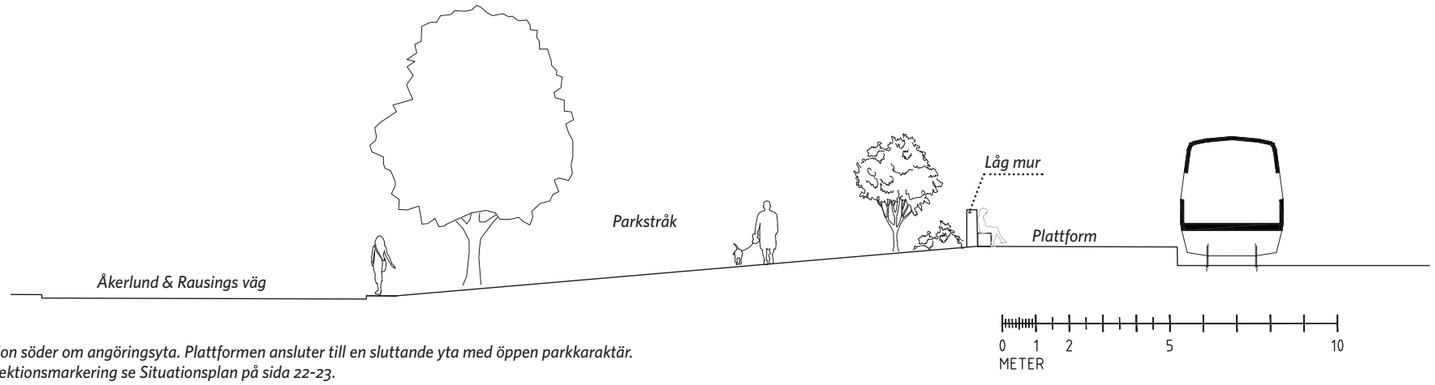
En låg betongmur utgör gränsen mellan plattform och omgivning vid Lund C.

Öppen parkkaraktär intill kanalen vid Malmö C.

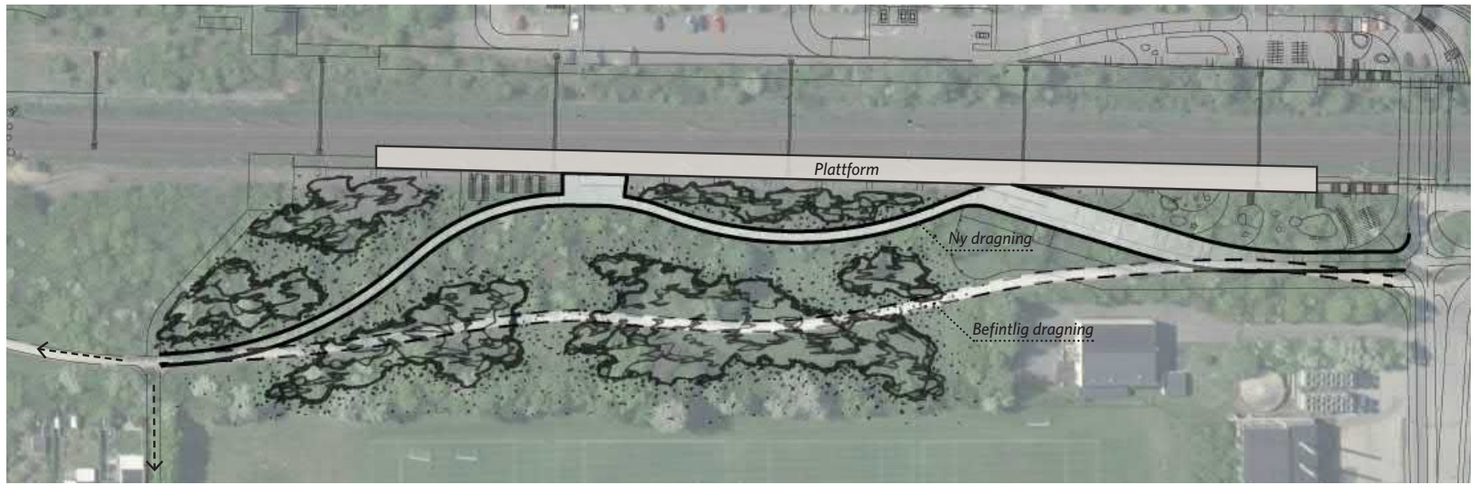
Parkstråket återställs till samma karaktär som idag.



Sektion vid angöringsyta. Plattformen avgränsas mot parkeringsytan med en låg mur som är en förlängning av den absorberande bullerskyddsskärmen. För sektionsmarkering se Situationsplan på sida 22-23.



Sektion söder om angöringsyta. Plattformen ansluter till en sluttande yta med öppen parkkaraktär.
För sektionsmarkering se Situationsplan på sida 22-23.



Ny dragning av befintlig gång- och cykelväg för att angöra mot anslutningarna till plattformen.

4.2 Höje ås dalgång

4.2.1 Förutsättningar

- Höga natur-, kultur- och rekreationsvärden
- Stark enhetlig naturområdeskaraktär med en tydlig dalgång
- En ny järnvägsbro behöver anläggas inom karaktärsområdet i anslutning till befintlig järnvägsbro

4.2.2 Gestaltningsprinciper

- Begränsa visuell och fysisk påverkan från järnvägen
- Behålla den särpräglade lokala karaktären
- Påverka de befintliga naturvärdena så lite som möjligt
- Diken och brokoner bör vara vegetationsklädda

4.2.3 Höje å med intilliggande naturmark

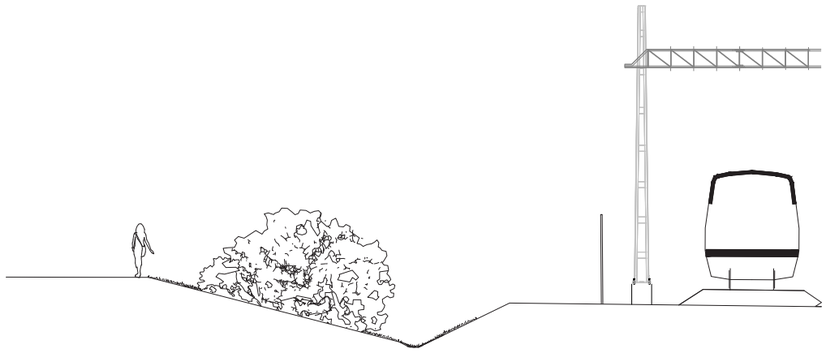
En stor påverkan på området blir den avverkning av befintlig vegetation som görs i samband med anläggning av järnvägsutbyggnaden. Sydväst om Klostergårdens station finns idag parkeringsytor som följs av ett lummigt naturmarksområde med promenadstråk söderut mot Höje å. Naturmarksområdet kan med fördel återställas och förlängas norrut till plattformen, vilket resulterar i att överflödiga asfaltsytor omvandlas till naturmark. Det bildar en tydligare sammanhållen övergång till den vegetativa karaktären vid Höje å.

4.2.4 Den nya järnvägsbron

En befintlig järnvägsbro går över Höje å och dess dalgång, med en generös bredd och höjd. För att den visuella upplevelsen av dalgången inte ska försämras av den nya anläggningen bör den nya bron ha minst samma fria broöppningshöjd- och bredd som den nuvarande. Den nya bron kan med fördel vara något bredare än den befintliga. Brostöden ska ha samma storlek och form som de befintliga och samtliga brostöd, nya och befintliga, placeras i linje med varandra. Slänterna i anslutning till bron ska vara vegetationsklädda.

Principsektion 1: 200

Vegetationsklätt dike sydväst om Klostergårdens station



Den befintliga järnvägsbron över Höje å idag.

Fotomontage föreställande den befintliga bron kompletterad med en ny järnvägsbro i liknande utförande.

4.3 Jordbrukslandskapet

4.3.1 Förutsättningar

- Ett flackt landskap med långa utblickar över jordbrukslandskapet
- Storskaligt landskap där trädrader och kontaktledningar skapar riktning
- Nya teknikbyggnader anläggs i anslutning till järnvägen
- En komplettering av den befintliga järnvägsbron över väg 108 behöver göras i samband med spårutbyggnaden

4.3.2 Gestaltningsprinciper

- Begränsa visuell och fysisk påverkan från järnvägen
- Behålla landskapets flacka, storskaliga karaktär
- Kontaktledningar samordnas med befintliga kontaktledningar
- Teknikbyggnader täcks med klätterväxter för att motverka klotter och där det är möjligt planteras träd i anslutning till byggnaderna för att ta ner skalan

4.3.3 Järnvägsbron över väg 108

Bron som går över väg 108 idag är en standardbro utan särskild gestaltning. Den kommer att kompletteras med ett liknande brospann bredvid i samband med utbyggnaden till fyra spår. Idag är brons vingmurar placerade vinkelrätt mot järnvägen. Den nya föreslås ha cirka 45 grader och får därmed en vidare vinkel in i passagen än tidigare. Den nya brons vingmurar ska visuellt samverka med de befintliga, för att broarna ska upplevas som en helhet.

Kontaktledningarnas placering idag.

4.3.4 Kontaktledningar, stängsel och teknikbyggnader

Nya kontaktledningsstolpar föreslås samordnas mellan dubbelspåren, så att de upplevs som en linje eller grupperingar av stolpar. Kontaktledningarna bidrar på så sätt till att skapa riktning i det storskaliga landskapet.

Idag finns stängsel på båda sidor om spåren, för att hindra obehörigas tillträde. När stängslen ersätts bör de placeras så lågt i slänten som möjligt, utan att det försvårar skötseln av anläggningen. Om möjligt placeras stängslet placeras på slänten närmast järnvägen och inte i anslutning till omgivande mark. Om stängslet följer det kringliggande landskapet kommer det att variera i höjd i förhållande järnvägen och inte upplevas som en del av järnvägen.

I det flacka öppna landskapet kommer teknikbyggnaderna att visuellt sticka ut. Vid dessa byggnader skulle det med fördel kunna placeras träd om det är tekniskt möjligt. En grupp med träd i anslutning till byggnaderna skulle mjuka upp upplevelsen av dem och få dem att smälta in bättre i ett landskap där byggnader nästan alltid är omgivna av träd och buskar.

Stängsel som är placerat lågt nära järnvägen, och upplevs vara en del av anläggningen.

Fotomontage föreställande komplettering av ytterligare kontaktledningar.

TRAFIKVERKET

Postadress: Box 366
201 23 MALMÖ

Telefon: 0771-921 921

TRAFIKVERKET. BESTÄLLNINGSNUMMER:XXXX. ISBN: (VID FLER ÄN 16 SID). UTGÅVA:X. JUNI 2010. PRODUKTION:XXX. TRYCKERI:XXX. FOTO:XXX. ILLUSTRATION:XXX.