

GESTALTNINGSPROGRAM TILLHÖRANDE VAL AV LOKALISTERINGSALTERNATIV (f d JÄRNVÄGSUTREDNING)

Lommabanan Kävlinge-Arlöv

BURLÖV, LOMMA OCH KÄVLINGE KOMMUN, SKÅNE LÄN

Samrådshandling 2014-03-03

Ärendenummer: BN03007



Titel: GESTALTNINGSPROGRAM TILLHÖRANDE VAL AV LOKALISERINGSALTERNATIV (f d
JÄRNVÄGSUTREDNING) FÖR LOMMABANAN

Utgivningsdatum: 2014-03-03

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Håkan Petersson

Uppdragsansvarig: Mats Fredriksson

Distributör: Trafikverket, Nordenskiöldsgatan 4, 211 19 Malmö, telefon: 0771-921 921.

Förord

I planeringen för Lommabanans ombyggnad skall ett gestaltningsprogram upprättas. Syftet med detta gestaltningsprogram är att skapa förståelse för landskapets förutsättningar och vilken karaktär som präglar detta och på så sätt uppnå en samsyn hos såväl Trafikverkets medarbetare, kommunala förvaltningar som berörda projektörer och allmänheten om viktiga utformningsfrågor. Syftet är också att få en kontinuitet genom projektets framtida utveckling. Gestaltningsprogrammets detaljeringsgrad skall fördjupas under planeringens gång.

Gestaltningsprogrammet definierar identiteten i landskapet och peka på visuella värden inom järnvägens närområde. Vacker och karaktärsfull stads- och landskapsbild, landmärken och utblickar pekas ut för såväl åskådaren/betraktaren som resenären och viktiga gestaltningsaspekter inför det fortsatta arbetet diskuteras.

Malmö 2014-03-03

Pernilla Wiman

Godkänd för utgivning

Mats Fredriksson

Innehåll

Förord	3
---------------	----------

Bakgrund	4
-----------------	----------

Förutsättningar	4
-----------------	---

Utformning och gestaltningsprinciper	5
---	----------

Utformning	5
------------	---

Gestaltningsprinciper	5
-----------------------	---

Del 1: Arlöv.	6
---------------	---

Del 2: Alnarp.	8
----------------	---

Del 3: Lomma.	10
---------------	----

Del 4: Lomma till Furulund.	14
-----------------------------	----

Del 5: Flädie.	16
----------------	----

Del 6: Furulund.	18
------------------	----

Bakgrund

Ombyggnaden av Lommabanan syftar till att öka kapaciteten på sträckan så att både persontåg och godståg kan trafikera banan. Sträckan trafikeras idag endast av godståg.

Lommabanan har under många år endast trafikerats av ett fåtal tåg. Trafiken på järnvägen har minskat kraftigt och stationsområdena har förfallit eller omvandlats för helt andra ändamål. För den fortsatta planeringen är det angeläget att fastslå de kvaliteter som fortfarande finns som också kan utgöra utgångspunkter för det fortsatta gestaltungsarbetet i senare planeringsskeden.

Förutsättningar

Teknik och landskap

Järnvägsutbyggnaden har sina egna speciella tekniska förutsättningar med avseende på kurvradier, kraftöverföring och signalsystem etc. För detta finns noga utprovade och godkända regelverk och typritningar för att kunna bygga järnväg säkert och rationellt. Det finns för järnvägsbyggandet ett slags fastställd grammatik där spårgeometrin, stolpar och signaler, räcken etc. utgör byggklotsar som satta i sitt sammanhang styr en stor del av utformningen. I gestaltungsarbetet är det speciellt landskapsanpassningen, stationsutformningen med dess kringanläggningar, bullerskydd och planskilda korsningar som ur gestaltungs-synpunkt är påverkbara och som kan ge Lommabanan en särskild prägel.

Lommabanan sträcker sig genom det sydvästkånska odlingslandskapet. Regionen är hårt exploaterad och samhällena ligger tätt. Vägnätet är omfattande med flera stora motorvägar. Under 1900-talets första hälft fanns här också ett finmaskigt järnvägsnät men med tiden har detta glesats ut. Landskapet kan beskrivas som ett produktionslandskap där jordbruk samsas med andra intressen såsom vindkraft, industriell verksamhet etc. Gårdar och samhällen ligger utspridda och utgör tydligt avskilda bebyggelseöar, ofta omgivna av vegetation, i ett annars i stort sett öppet åkerlandskap. Här och var struktureras landskapet av vegetation i ridåer och små skogsdungar. Öppenheten i landskapet medför att vägar, kraftledningar, vindkraftverk etc framträder.

Utbyggnaden av Lommabanan ska ske i befintlig sträckning vilket innebär att anpassningen till landskapet endast blir lokal där utbyggnad av mötesspår och hållplatser planeras. Totalt omfattar utredningen fem stationslägen samt ett par mötesspår. Olika alternativ utreds för att finna den optimala placeringen och utformningen.

Ett antal delområden med olika karaktärer längs med Lommabanan kan definieras.

1. Arlöv från stambanan i söder till E6 i norr.
2. Alnarp från E6 till Malmövägen.
3. Lomma från Malmövägen till vägporten vid Slättängsdammarna.
4. Det öppna landskapet norr om Lomma till Furulund.
5. Flädie.
6. Furulunds tätort.



► Figur 1. Landskapet uppdelas i sex delområden.

Utformning och gestaltningsprinciper

Utformning

Lommabanan har utifrån ett historiskt perspektiv haft en karaktär som avviker från Södra stambanans. Detta har speciellt gällt stationsbyggnadernas arkitektoniska utformning i Lomma, Stävie och Flädie. Skalan och den speciella tegelarkitekturen skiljer sig markant från de gamla stationsbyggnaderna i Åkarp och Hjärup. Landskapsanpassningen och spårgeometrin är mer småskalig och varierad. Även småskaligheten i korsande vägnät har bidragit till att ge Lommabanan en egen karaktär. Förändrade normer för järnvägsbyggande, broutformning, bullerskydd etc kommer att påverka gestaltningen vid projekteringen av Lommabanan.

Utformningen av järnvägen upplevs olika beroende på om man betraktar järnvägen utifrån omgivande landskap och tätort eller om man är resenär. Beträktaren upplever järnvägen som en stillbild där tydliga element är bullerskyddsskärm, kontaktledningsstolpar, planskilda korsningar etc. Viktiga upplevelsefaktorer är visuella barriärer samt intrång i enskilda fastigheter och allmänna platser. Resenärens upplevelse präglas av föränderligheten i öppenhet, slutenhet, skala och variation i bebyggelsen, landmärken i landskapet etc.

Gestaltningsprinciper

Att upprätta vissa gestaltningsprinciper syftar till att ge vägledning inför det fortsatta arbetet med utformning av stationer, planskildheter, bullerskydd och andra påverkbara anläggningar utmed Lommabanan. Vägledningen syftar i sin tur till att ge Lommabanan en speciell utformning i sin helhet och detaljer. I detta skede redovisas inte detaljbeskrivningar på hur detta skall uppnås utan istället syftar gestaltningsprogrammet till att uppnå en medvetenhet om övergripande ställningstagande inför det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet.

I en övergripande helhetstanke delas stationslägen in i två olika typer, tätort och landsbygd, med syftet att hålla samman sträckan. Med stationstypen tätort avser vi en högre grad av bearbetning i gestaltningen där anknytning till lokala byggtraditioner och platsen motiveras av de centralt placerade stationslägena i närhet till bostadsbebyggelse och kommersiell service och med förväntat större antal resenärer såsom stationslägena i Lomma och Furulund.

Med stationstypen landsbygd avser vi enkla rejäla stationsutformningar placerade i en utpräglad landsbygdskaraktär såsom i Alnarp och Flädie. Arlövs angränsar till bebyggelse men bör också ges en stationsutformning typ landsbygd då den saknar den centrumkaraktär som präglar Lomma och Furulund.

Utifrånupplevelsen av järnvägen är mest påtaglig inne i tätorterna och i anslutning till korsande vägar där planskildheter byggs och där bullerskydd kan avskärma delar av bebyggelsen och begränsa den visuella kontakten över järnvägen. I de relativt småskaliga miljöer som präglar Lommabananens tätorter bör detta beaktas för att på så sätt anpassa bullerskyddens utformning till omgivande bebyggelse snarare än att låta järnvägens storskalighet och kontinuitet vara dominerande. Detta gäller särskilt på de platser där bullerskydden kan upplevas på längre sträckor längs med gator och cykelvägar. Om möjligt bör långa bullerskyddssträckor brytas med träd eller annan vegetation. Materialbyten bör också övervägas. För att förhindra stora klotterytor bör i största möjliga mån vallar eller olika former av vegetationsklädda bullerskydd användas. Ett modulsystem för bullerskärmarna längs med Lommabanan bör gestaltas så att en varierad anpassning med hänsyn till placering och omgivning inryms i en övergripande helhet. Kontaktledningsstolpar blir ett tydligt inslag på de relativt korta perspektiv som upplevs inom tätorterna.

I det öppna landskapet är det kontaktledningsstolparna och de upphöjda partierna av banvallen som blir visuella inslag i landskapsbilden. På långa betraktelseavstånd smälter stolparna dock samman med omgivningen. Eventuella nya slänter bör besås med gräs för att smälta in i landskapet.

Variationen mellan öppet och slutet i landskapet är en tillgång för reseupplevelsen. Vid gestaltning av bullerskydd och eventuella planteringar längs med järnvägen bör hänsyn tas så att inga värdefulla utblickar försvinner. Utblickar mot vatten, landmärken som kyrkor, vindkraftverk etc bör beaktas särskilt för att bibehålla en god orientering i landskapet. Gestaltningen av bullerskydd genom tätorterna bör ta hänsyn till variationen och skala i omgivande bebyggelse för att på så sätt ge resenären en återspeglning av omgivande bebyggelsekaraktärer. Genom att begränsa höjden på bullerskydden till två meter över räls bibehålls resenärens utblickar in mot bebyggelsen.



Del 1: Arlöv.

Längst i söder ligger Arlöv och området Rinnebäck som är en del av norra Arlöv längs med vägen mot Lomma. Arlövs gamla samhälle har sitt ursprung i Burlövs kyrkby men i och med att järnvägen byggdes koncentrerades allt mer av intresset till Arlövs tätort som sedan dess har haft flera markanta tillväxtperioder som förändrat samhället. En stor tillväxtperiod var förknippad med Södra stambanans anläggning och sockerbrukets expansion. Flera av de äldre byggnaderna i Arlöv härstammar från denna tid kring sent 1800-tal och en bit in på 1900-talet. Under 40-50-talet växte Arlöv ytterligare och det tillkom en hel del av egnahemsbebyggelsen bland annat i Rinnebäck. Under miljonprogrammets period tillkom ytterligare stora bostadsområden liksom flera stora industriområden. Arlövs tillväxt har utgått från korsningen mellan Lundavägen och stråket från Lomma till Dalby. Detta är också idag viktiga stråk in mot Arlöv. Tyngdpunkten i befolkningstäthet och verksamheter är nu förskjuten mot Burlövs köpcentrum där också en hållplats längs med Södra stambanan finns.



▲ Figur 2. Burlövs kyrka sedd från bostadsområdena väster om spåret.

Utredningsområdet utgörs i princip av järnvägen genom Arlövs norra del från Södra stambanan fram till E6. Stadsbilden karaktäriseras av klart uppdelade enklaver med småskalig låghusbebyggelse

respektive storskaliga industriella verksamheter. Järnvägen ligger på en bank i gränsen mellan bostadsbebyggelse och industriområde. Bostadsbebyggelsen består av radhus- och egnahemsområde med relativt mycket grönska. Gemensamhetsgarage och grönytor gränsar till järnvägen. Här finns också åtta våningar höga flerfamiljshus med gemensamhetsparkeringar och parkytor. Industrifastigheterna exponerar sina storskaliga byggnader mot järnvägen och bostäderna. Inom industrifastigheterna finns endast enstaka träd och mindre buskar.

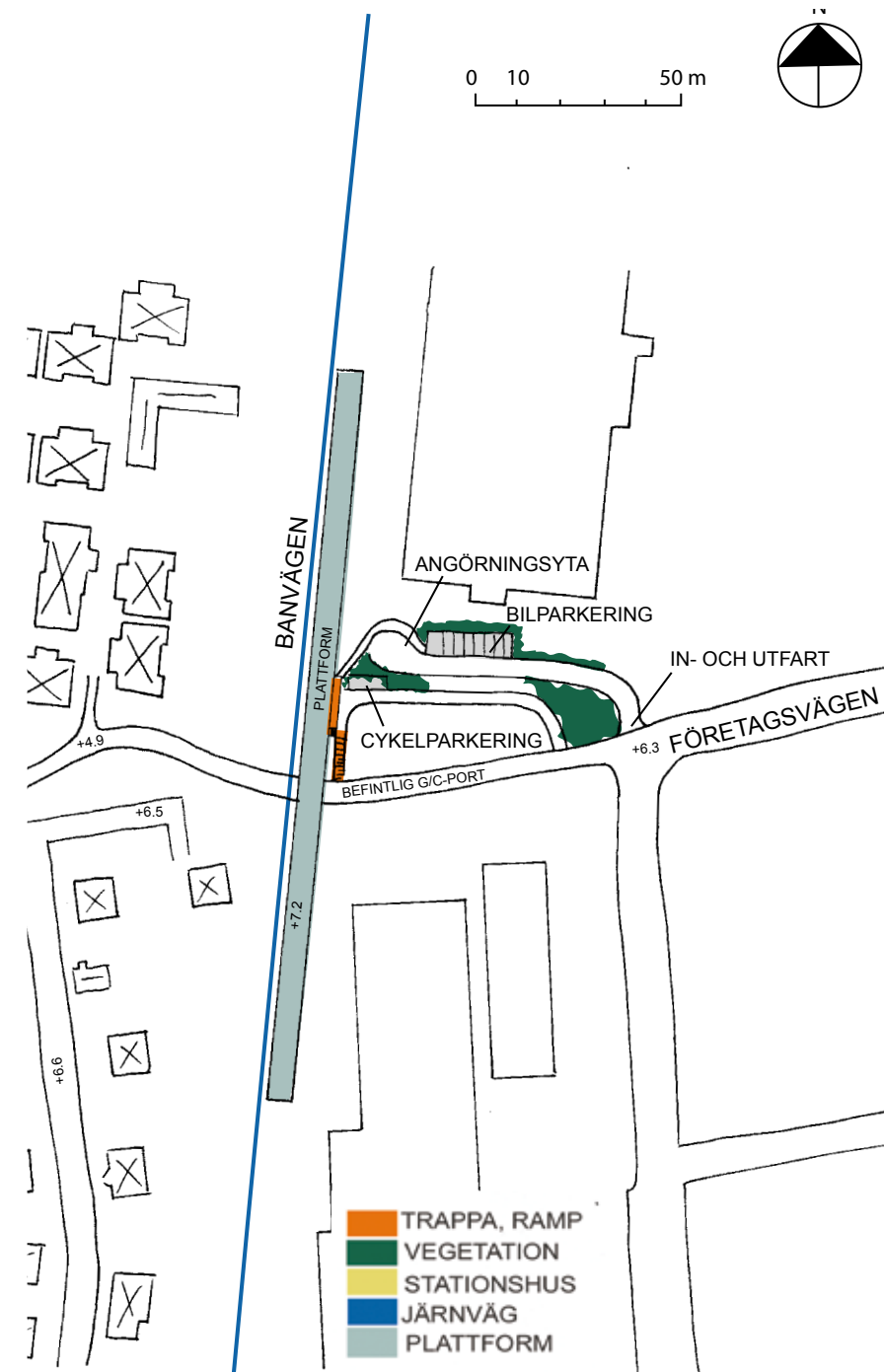


▲ Figur 3. Åttavåningshusen norr om det planerade hållplatsläget.

Gestaltungsprinciper:

Stationen typ landsbygd bör ges en rejäl och tydlig gestaltning. I utformningen av anläggningen bör en balans mellan insyn, överblickbarhet och trygghet kontra småskalighet, avskärmning och väderskydd eftersträvas. Vyer från plattformarna in mot Arlöv och Rinnebäck bör beaktas. Gestaltningen föreslås präglas av enkelhet och tidlöshet och anpassas till Skånetrafikens övergripande utrustningsprogram för väderskydd, skyltning etc.

För bullerskyddsskärmarna bör ett koncept med varierande moduler anpassade till en övergripande helhet gestaltas. Bullerskyddsskärmarna söder om gång och cykelvägen upp till plattformarna bör anpassas till omgivande bebyggelse. Mot industrierna kan skärmarna vara storskaliga medan de mot villaområdet bör vara mer varierade och småskaliga. Norr om stationsläget kan skärmarna utformas relativt storskaligt med anknytning till höghusen väster om och industribyggnaderna öster om järnvägen.



▲ Figur 4. Illustration av stationsutformning i Arlöv (Rinnebäck). Placeringen av plattformen är en av flera möjliga lösningar.



▲ Figur 5. Lommabanan idag vid gång- och cykeltunnel. Vy från öster.



▲ Figur 6. Lommabanan med bullerskydd vid gång- och cykeltunnel. Omfattning och utformning av bullerskydd kan variera beroende på utredningsalternativ.



▲ Figur 7. Vy från garagen till radhusområdet.



Del 2: Alnarp.

Området utgörs av Alnarps egendomar från E6 i söder till Malmövägen i norr. I Alnarp ligger en del av SLU, Sveriges lantbruksuniversitet. Parken och bebyggelsen ligger som en ö i det öppna åkerlandskapet och tillkom liksom huvudbyggnaden på 1860-talet som undervisningscentrum för lantbruksutbildning. Den äldsta bebyggelsen i Alnarp består av en särpräglad tegelarkitektur, från mitten av 1800-talet, byggda med gult tegel från lokala tegelbruk. I takt med Lantbruksuniversitetets utvidgning har bebyggelsen förtätats med nyare byggnader. Den senaste är från 2002 och är en av de byggnader som ligger närmast Lommabanan. Fram till slutet av 1980-talet utgjorde järnvägen avslutningen av Alnarpsparken mot väster. Öster om järnvägen var då öppen jordbruksmark för universitetets försöksverksamhet. Längs med järnvägen har sedan början på 1990-talet nya parkområden, s k landskapslaboratorier, etablerats. Mellan spåren och den gamla Alnarpsparken finns ett område med parkering, kompostanläggning samt en del öppna gräsytor.

Söder om det planerade stationsläget intill spårområdet finns en numera väletablerad skogspark från början av 1990-talet. Parallellt med järnvägen finns även en cykelled mellan Arlöv och Lomma.



▲ Figur 8. Spillepeng från Lommabanan, mellan Arlöv och Alnarp.

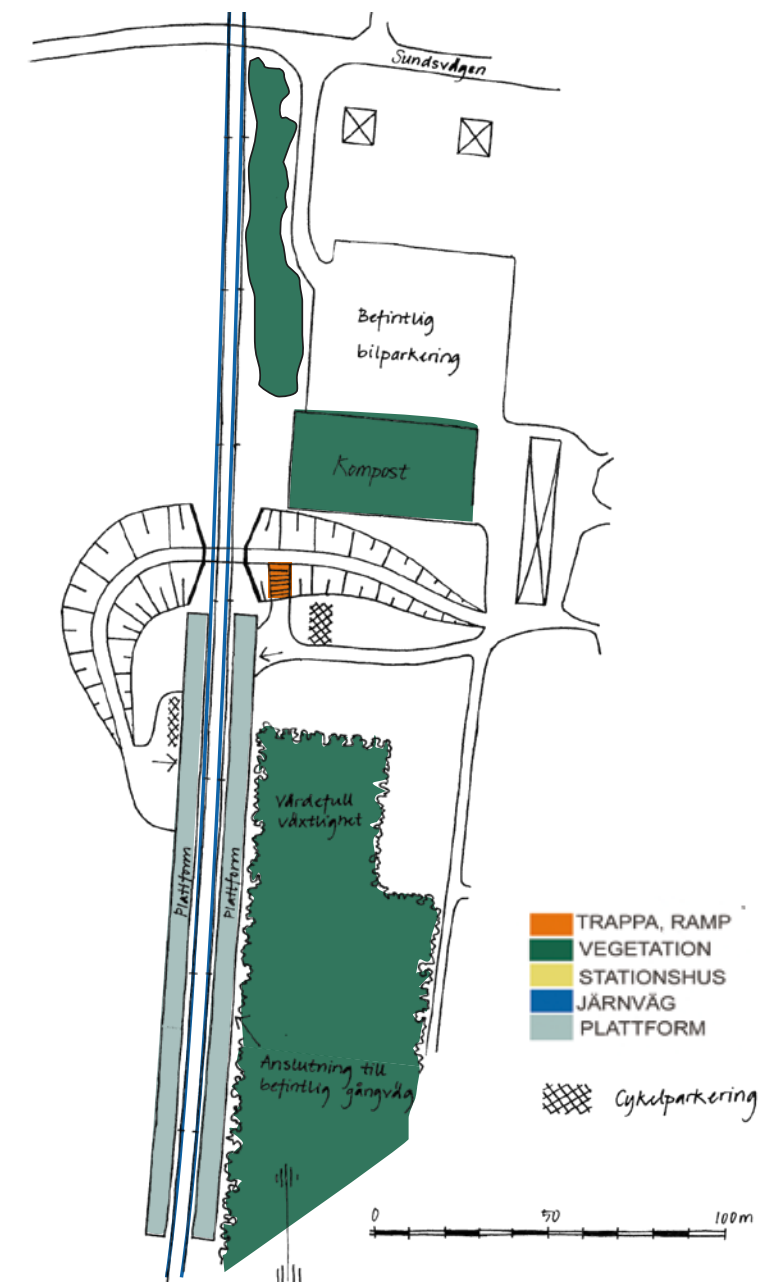
Direkt norr om E6 går järnvägen endast en kort sträcka i öppet jordbrukslandskap innan den omges av uppvuxen parkvegetation. I de öppna avsnitten får man en kort stund visuell kontakt med strandängarna och kullarna vid Spillepeng, Öresundsbron och Öresund.



▲ Figur 9. Sopförbränningsstationen vid Spillepeng sedd från Alnarp.



▲ Figur 10. Lunds lasarett syns strax ovanför Lommabanan. Vy sedd av betraktare från Malmövägen.



▲ Figur 11. Illustration av stationsutformning i Alnarp.

Gestaltungsprincip:

Utblickarna i det öppna landskapet mot Öresund och Spillepeng är värdefulla och bör beaktas. Här finns flera specifika landmärken i form av karaktäristiska skorstenar, vindkraftverk m m. Långt borta, bakom strandskogen vid Lomma syns även Öresundsbron. Stationen typ landsbygd bör ges en enkel och rejäl utformning. Det är för närvarande inte aktuellt med bullerskydd som kan begränsa överblickbarheten och tryggheten på plattformarna. Det speciella läget vid Sveriges Lantbruksuniversitet bör präglade utblickar från plattformarna och tågen. Utformningen av entréområdet bör samordnas med fastighetsägaren till universitet.



▲ Figur 12. Lommabanan från Alnarp och söderut.



▲ Figur 13. Lommabanan efter tillkomst av en station med enkel plattform.



▲ Figur 14. Vy från Alnarpsparken mot Lommabanan idag.



▲ Figur 15. Möjlig utformning av station med dubbla plattformar. Gång- och cykelstig till västra plattformen



▲ Figur 19. Lomma station idag. Vy Österut.



▲ Figur 20. Lomma station med ny station samt bullerskydd. Omfattning och utformning av bullerskydd kan variera beroende på utredningsalternativ.



▲ Figur 21. Alnarpstigen idag. Vy söderut.



▲ Figur 22. Alnarpstigen med bullerskyddsskärm. Omfattning och utformning av bullerskydd kan variera beroende på utredningsalternativ.



▲ *Figur 23. Lomma station samt del av det område som redovisas i nästa figur.*

Gestaltungsprinciper:

Stationstyp tätort bör här ges en bearbetning och anpassning till den lokala miljön. Det befintliga stationshuset kan här ges en funktion med anknytning till den framtida trafiken. Plattformstrutning såsom skärmtak, automater etc bör anpassas för att inte dölja stationshusets fasad.

För bullerskyddsskärmarna bör ett koncept med varierande moduler anpassade till en övergripande helhet gestaltas. Bullerskyddens utformning bör anpassas till deras specifika läge. Långa sträckor i anslutning till allmän platsmark t ex söder om Karstorpsvägen kan ges en enhetlig utformning men med små förskjutningar för att ge en tilltalande variation. Där bullerskydden riskerar att bli alltför monotona bör dessa studeras särskilt för att utreda möjligheter att bryta av dessa med planteringar etc. Eventuellt kan sidoförskjutningar av cykelvägar vara en möjlighet att skapa utrymme för vegetation. Bullerskydden som angränsar direkt till bostadsfastigheter bör inom den övergripande ramen för skärmarnas modulsystem anpassas till dessa.



▲ *Figur 24. Gång- och cykelstig under Lomma stations nya plattformar. Omfattning och utformning av bullerskydd kan variera beroende på utredningsalternativ.*

För att mildra den visuella barriäreffekten vid korsningar och särskilt viktiga utblickar bör transparenta bullerskyddsskärmar övervägas.

Gång- och cykelporten ges en öppen och generös utformning. Flacka gräsbesådda slänter ger en överblickbar och trygg miljö.

Den planskilda korsningen vid Vinstorpsvägen medför stora förändringar i stadsbilden. Höga stödmurar bör ägnas extra omsorg för att bli ett positivt inslag i stadsbilden. Murar i avsatser kombinerat med planteringar alternativt branta armerade slänter, som helt kan täckas med vegetation, kan minska skalan på stödmurarna.

Angöringar till angränsande fastigheter bör omstuderas för att anpassa gestaltningen till den nya stationen.



▲ *Figur 25. En av slättängsdammarna strax norr om Lomma. Vy västerut.*



▲ *Figur 26. Lommabanan till vänster i bild, samt Lomma Kyrka. (Lomma kyrka ligger i Lilla Lomma, ej i Lomma tätort). Vy söderut.*

Del 4: Lomma till Furulund.

På sträckan norr om Lomma till Furulund ligger järnvägen i ett öppet landskap med mycket långa utblickar. Landskapet fram till E6 är flackt medan topografin öster om motorvägen är något mer varierad och ger vackra vyer i ett svagt böljande åkerlandskap.

Den öppna landskapsbilden präglas av stora rationella jordbruksenheter och flera storskaliga infrastrukturella anläggningar där de mest iögonfallande är väg E6, vindmøllor, kraftledningar och kraftvärmeverket vid Lilla Lomma. Dunga och gårdar ligger spridda i åkerlandskapet. I öster begränsas utblickarna av höjdryggen vid Lund och i väster utgör bland annat skogsdungar och bebyggelse vid Habo Ljung, Bjärred, Stävie och Lötterby begränsningar av utblickarna.



▲ *Figur 27. Vindkraftverk synligt från Lommabanan strax utanför Önnerup. Vy västeut.*



▲ *Figur 28. Kraftledningar utanför Önnerup mellan Lomma och Flädie. Observera hur flackt landskapet är.*

Landskapsbilden medger god överblickbarhet och goda möjligheter att orientera sig i förhållande till igenkännbara gårdar, vindmöllor etc. Viktiga landmärken och vackra inslag i den öppna landskapsbilden är kyrktornen i Lilla Lomma och Flädie, vindmöllorna, siluetten av Lund med sjukhuset och domkyrkan, fuktängarna utmed Höje å och fritidsområdet vid Habo Ljung med golfbana, ridanläggningar etc. Närmast Slättängsvägen i Lomma ligger flera stora gamla tegelbruksdammar och en del småskalig bebyggelse i anslutning till Lilla Lommas kyrka.

Gestaltungsprinciper:

På denna sträcka utreds placering av ett mötesspår söder om Furulund. Detta bedöms på stort avstånd inte påverka landskapsbilden nämnvärt. Dock blottläggs nya slänter och kontaktledningsstolpar kompletteras. För inpassning i landskapet bör slänter sprutsås med gräs och dikesvegetation stimuleras.

Bullerskydd bedöms endast aktuellt på kortare sträckor förbi mindre bebyggelsegrupper. En variation anpassad till aktuell sträcka bör göras utifrån modulsystemet i den övergripande helheten. Bullerskyddens transparens anpassas med hänsyn till utblickar från kringliggande bostäder etc.

I avsnittet kring Lilla Lomma bör särskild hänsyn tas så att landskapets småskaliga kvaliteter med dammarna, strandängarna och kyrkan inte döljs.



▲ *Figur 29. Stävie sett från Lommabanan.*



▲ *Figur 30. Stävie stationshus.*



▲ *Figur 31. Norr om Flädie fram mot Furulund ligger Lommabanan i ett mer kuperat landskap.*



Del 5: Flädie.

Flädie är en liten och gammal stationsby som ligger på en svag syd-sluttning i det öppna jordbrukslandskapet. Byn har en småskalig karaktär med gator kantade med gårdar och små hus. Det gamla bymönstret med gårdar utmed bygatan är i stort sett oförändrad. Utifrån omgivande landskap framträder byn som en grön skogsbevuxen ö med kyrktorn och en och annan gård.

Inne i Flädie ligger en befintlig liten stationsbyggnad i rött tegel som idag är privatägd och används om bostadshus. Byggnaden ligger öster om spåret intill annan småhusbebyggelse. Väster om spåret finns en lantmannaaffär med stora lagerytor och en hobbyaffär. Byn består idag av ett 70-tal hus.

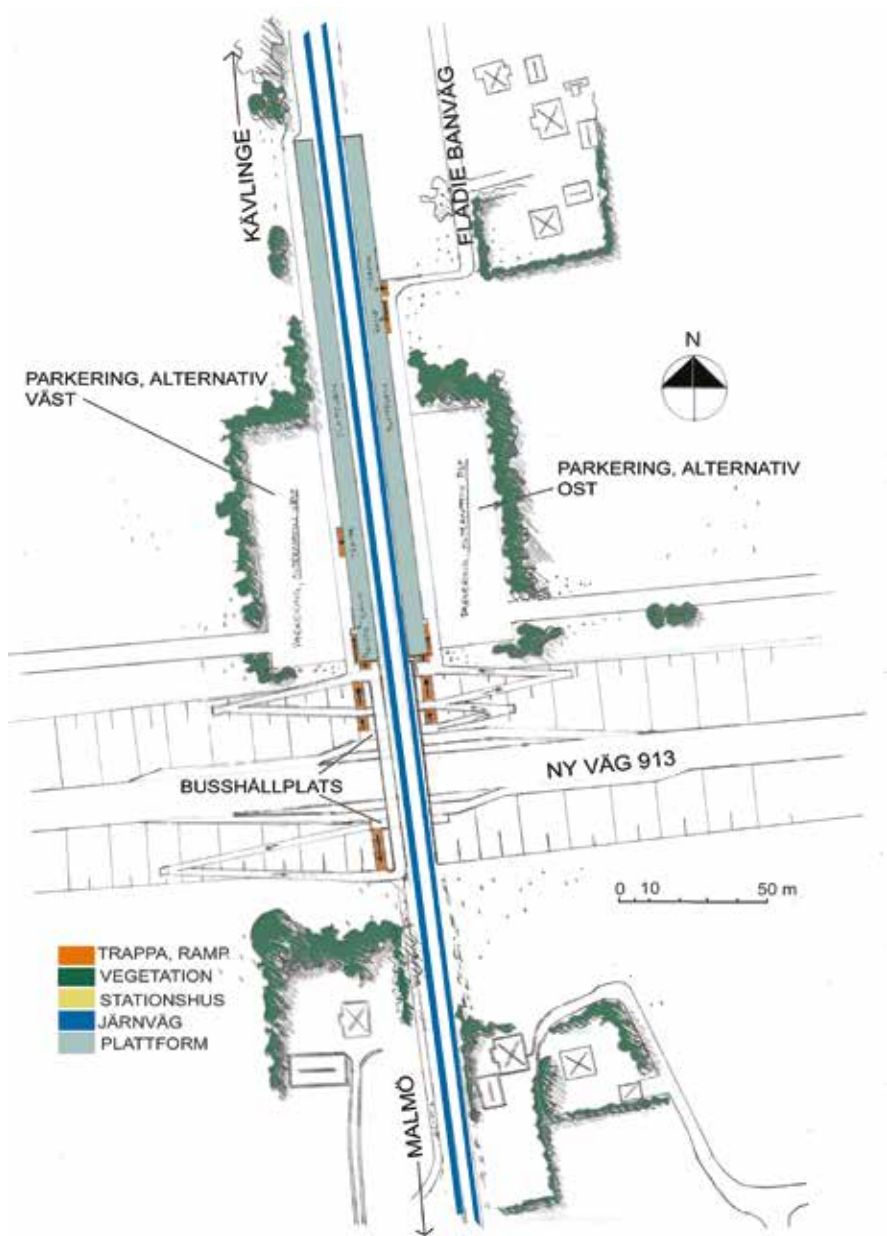


▲ Figur 33. Flädie stationshus.

Nytt stationsläge planeras söder om byn intill en ny planerad sträckning av väg 913. Resandeunderlaget bygger på att Bjärredsbör kommer att arbetspendla via bil eller buss med byte till tåg i Flädie. Det är därför angeläget att få en bra samordning mellan buss och tåg. Ytan som den nya stationen tar i anspråk och intilliggande mark är idag åkermark.



▲ Figur 32. Det sydvästskånska kulturlandskapet med sina långa utblickar och gröna öar med träd och hus är särskilt tydligt nära Flädie. Vy söder om byn.



▲ Figur 34. Illustration av stationsutformning i Flädie.



▲ Figur 35. Landskapet strax söder om Flädie.



▲ Figur 36. Flädie station, möjlig utformning.

Gestaltungsprinciper:

Utblickarna i det öppna landskapet och mot kyrkan är värdefulla och bör beaktas.

Stationen av typ landsbygd bör ges en enkel och rejäl utformning med god samordning med busshållplatserna utmed planerad ny väg. Anläggningen med "Park & ride" bör läggas avskilt från Flädie för att tydliggöra stationen som en trafikknutpunkt. I utformningen av anläggningen bör en balans mellan insyn, överblickbarhet och trygghet kontra småskalighet, avskärmning och väderskydd eftersträvas. Vyer från plattformarna bör beaktas med avseende på närheten och kontakten till Flädie kyrka. Gestaltningen föreslås präglas av enkelhet och tidlöshet och anpassas till Skånetrafikens övergripande utrustningsprogram för väderskydd, skyltning etc.

Bullerskydden genom Flädie anpassas till omgivande bebyggelse inom ramen för ett övergripande modulsystem.



Del 6: Furulund.

Furulund har en historisk anknytning till en växande textilindustri vid 1900-talets början. En hel del av den gamla bebyggelseutvecklingen var lokaliserad till Storgatan väster om järnvägen och längs med Kungsgatan som korsar järnvägen österut. Bebyggelsen utmed dessa gator präglas av småskaliga traditionella skånska hus, ofta med typisk skånsk tegelarkitektur. Furulunds gamla stationshus är en liten tegelbyggnad och ligger i anslutning till en liten välskött stationspark.

Det gamla stationsområdet är relativt storskaligt och öppet. Runt om ligger villabebyggelse av varierande ålder. Närmast järnvägens västra sida ligger flerbildshus från 1960-80-talet.

Stationsläget utgör idag en busshållplats för regionbussar. Nordväst om spårområdet ligger en dagligvarubutik med en parkeringsplats som gränsar till spårområdet. Sydost om spåret ligger ett större grönyte-/koloniområde.

Gestaltungsprinciper:

Stationen typ tätort bör ges en för orten karaktäristisk gestaltning. I utformningen av anläggningen bör en balans mellan insyn, överblickbarhet och trygghet kontra småskalighet, avskärmning och väderskydd eftersträvas. Vyer från plattformarna in mot Furulunds centrala gator är viktiga och bör beaktas. Gestaltningen föreslås präglas av enkelhet och tidlöshet och anpassas till Skånetrafikens övergripande utrustningsprogram för väderskydd, skyltning etc.

Gång- och cykelporten ges en öppen och generös utformning. Flacka gräsbesådda slänter ger en överblickbar och trygg miljö. Särskild vikt bör läggas vid att anpassa den nya gång- och cykelvägen samt tunneln till den befintliga parkens karaktär med sina stora träd. Det stora banområdet öster om järnvägen kan t ex planeras för en modern järnvägsplan med plats för större träd.

Bullerskydden genom Furulund riskerar att bli dominanta inslag i stadsbilden på grund av den öppenhet som råder utmed järnvägen. Detta bör särskilt studeras för att bryta ner långa monotona sträckor med hjälp av vegetation. På delen där järnvägen ligger på en bank anpassas skalan på bullerskärmar efter vallens storskalighet. Gestaltningen anpassas till den övergripande helhetstanken med variationer på samma tema.

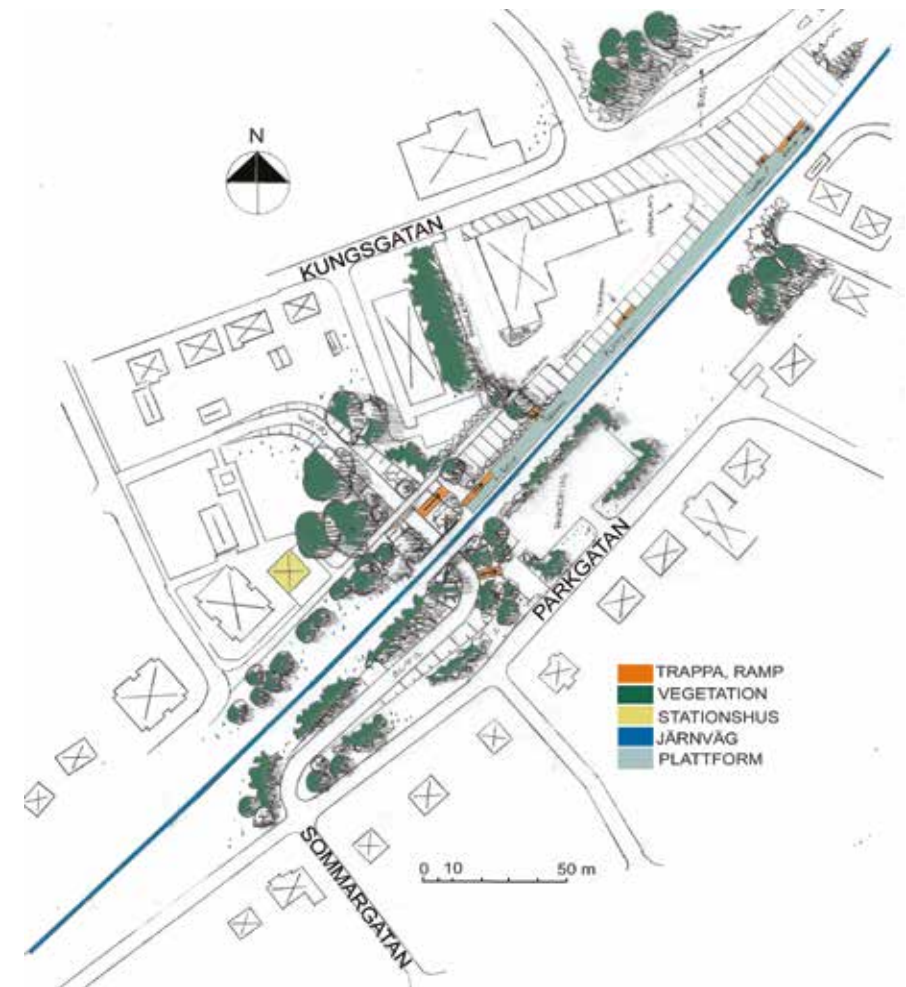


▲ Figur 37. Furulund ligger grönskande på en sydostsluttning i det något mer kuperade landskapet.



▲ Figur 38. Kungsgatan i Furulund har gammaldags bykaraktär.

► Figur 40. Butikerna i Furulund utgör ett upplevt centrum och kommer att ligga nära den nya bytespunkten mellan buss och tåg.



▲ Figur 39. Illustration av stationsutformning i Furulund.





▲ Figur 41. Parkeringen vid norra änden av Järnvägsgatan idag. Vy söderut.



▲ Figur 42. Exempel på utformning av ny station i Furulund.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se