



# RIKTLINJER FÖR GESTALTNING | SPÅRVÄG LUND C—ESS

# MEDVERKANDE

Riktlinjerna har tagits fram av Lunds kommuns projektledningsgrupp tillsammans med Atkins.

Lunds kommuns projektgrupp har medverkat i arbetet genom deltagande i workshops och granskat riktlinjernas innehåll och kommit med synpunkter.

## LUNDS KOMMUNS PROJEKTLEDNINGSGRUPP

Pernilla von Strokirch, projektledare Spårvagnar i Skåne  
Clara Lundqvist, gestaltungsansvarig för spårvägen  
Christoffer Lindskov, handläggare detaljplan spårväg

## ATKINS — KONSULTGRUPP

Fredrik K Karlsson, uppdragsansvarig  
Ola Gustavsson, ansvarig landskapsarkitekt  
Elin Miörner, samhällsplanerare  
Gerry Carlsson, spårvägsexpert  
Susanna Sonesson, landskapsarkitekt, granskning  
Olof Engman, projektör  
Per-Anders Martinsson, spårprojektör  
Nadja Lind, praktikant  
Hanne Nilsson, praktikant  
Camilla Nilsson, praktikant

## LUNDS KOMMUNS PROJEKTGRUPP

Johanna Appelberg, Spårvagnar i Skåne  
Cecilia Hansson, översiktsplanchef  
Marina Johansson, gatuingenjör  
Anna Karlsson, trafikfrågor  
Ole Kasimir, detaljplanechef  
Ann-Marie Lindberg, detaljplanefrågor  
Håkan Lockby, gatuchef  
Jurate Paulsson, kommunikatör  
Christian Rydén, trafikplaneringschef  
Karl-Oscar Seth, stadsträdgårdsmästare  
Malin Sjögren, stadsarkitekt  
Mikael Thylander, Skånetrafiken  
Johanna Wittenmark, planarkitekt

## BILDER, ILLUSTRATIONER OCH KARTOR

Fotografier: Atkins om inget annat anges.  
Kartor, illustrationsplaner, sektioner och perspektiv är framtaget av Atkins om inget annat anges.

## DOKUMENTFORMAT

Originalstorlek A4 liggande (dubbelsidigt)

## DOKUMENTINFORMATION

Dokumentnummer: ILA180001  
Version 2.0  
2014-02-05

## FRÅGOR BESVARAS AV:

Pernilla von Strokirch, Spårvagnar i Skåne, Lunds kommun  
pernilla.vonstrokirch@lund.se, 046-359 44 87  
Clara Lundqvist, Lunds kommun  
clara.lundqvist@lund.se, 046-35 51 55  
Christoffer Lindskov, Lunds kommun  
christoffer.lindskov@lund.se, 046-35 58 08

# BESLUT

Kommunstyrelsen beslutade den 5 februari, 2014, att godkänna *Riktlinjer för gestaltning spårväg Lund C – ESS*. Dokumentet ska ses som en övergripande vägledning i det fortsatta arbetet med spårväg Lund C – ESS, inom vilket barnperspektivet och tillgänglighetsaspekten tydligt beaktas och redovisas.

*Framsidan visar principbild för komponenterna som behandlas i riktlinjerna*

# SAMMANFATTNING

## FÖRST I SVERIGE

Snart kommer Lund vara den första staden i Sverige i modern tid med en nyetablerad spårväg. Hur kommer det se ut? Spårvägen är ett nytt stadsrumsbildande element i Lund. Hur tar kommunen hänsyn till befintliga miljöer och vad planerar de för framtidens stadsrum? Hur kommer gatan att förhålla sig till spårvägen och hur ska man ta sig över spårvägen? Hur tillgänglig kommer gatan att vara och hur kan spårvägen tillföra mer grönska till stadsrummet? Det är frågor som riktlinjerna svarar på.

Lunds kommun tillsammans med Atkins har tagit fram och drivit arbetet med riktlinjerna, med medverkan från Skånetrafiken och Spårvagnar i Skåne.

## BEFINTLIGA VÄRDEN OCH FRAMTIDEN

Vad kommer hända med gaturummet i Lund när det byggs en spårväg? Hur hanteras de olika värden som finns i stadsmiljön? I riktlinjerna undersöks spårvägens påverkan på Lunds stadsrum och hur Lund påverkar den planerade spårvägen. Spårvagnarna är en del i utvecklingen av Lund och kommer innebära att man på ett enkelt sätt kan transportera sig från Lund C till Science City Scandinavia–MAX Lab–ESS, som om några år blir de första strukturerna i utvecklingsområdet Brunnsberg. En färd genom ett historiskt stadslandskap, förbi ledande forskning till en ny stadsdel och framtiden.

## CLEMENSTORGET INGÅR INTE I RIKTLINJERNA

Clemenstorgets utformning ingår inte i riktlinjerna. Även de anslutande platserna längs med sträckan utformas i ett senare skede eller i pågående parallella arbeten. Utformningen av hållplatsernas möblering och spårvagnarnas design har gjorts i Designkonceptet.

## UTFORMNINGEN AV STRÄCKAN

Den nya spårvägen blir cirka 5,5 kilometer lång. Hela sträckan har ritats upp hur den ska se ut. Utformningen för sträckan har tagit fasta på de befintliga situationerna och den planerade framtiden. Komponenterna och principerna i riktlinjerna har applicerats i de olika gaturummen och platser som spårvägen planeras byggas i.

## KOMPONENTERNA

De gröna spåren, eftersom stora delar av sträckan är gräs som gör stadsrummet grönare än tidigare, tillsammans med nya träd. I arbetet med riktlinjerna har många olika alternativ till utformning studerats. Spårvägslösningar från olika städer i andra länder har varit inspirerande och vägledande. Vad är det bästa? Vad funkar i Lund? Det har varit många frågor och många inblandade som tillsammans gjort det möjligt att välja granit på plattformen och betong i passagerna över spåren. Det är bara två av många val som gjorts för de olika komponenter som en spårvägsutbyggnad består av och dessa beskrivs i riktlinjerna.

Ett viktigt beslut är att använda sig av en vit linje. Den vita linjen är en sammanhållen kant som omfamnar spårområdet där spårvägen kommer gå. Den ska förtydliga rummet och bidra till ökad förståelse för rörelsen längs med spåren och över spåren. Den vita linjen är avgörande för att man i Lund ska kunna ha en öppen lösning för spårvägen. En öppen lösning som innebär att man minimerar barriärer i form av exempelvis staket i spårvägens omgivning.

## FORTSATT PLANERING

Nu ska Lunds kommun fortsätta planeringen och utbyggnaden av spårvägen. Riktlinjerna kommer användas som underlag och vägledning och även fungera som ett kommunikationsmedel om hur gaturummet kommer förändras och se ut.

# INNEHÅLL

<b>Medverkande</b> -----	<b>II</b>		
<b>Beslut</b> -----	<b>II</b>		
<b>Sammanfattning</b> -----	<b>III</b>		
<b>Inledning</b> -----	<b>6</b>		
Bakgrund	6		
Projektets omfattning	6		
Gestaltning av spårväg	8		
Syftet med riktlinjerna	8		
Övergripande mål	8		
Mål för utformningen av spårvägen i Lund	8		
Mål för riktlinjernas innehåll	9		
Läsanvisning	9		
<b>Analys</b> -----	<b>11</b>		
Analys av spårsträckningen	11		
Konklusioner	11		
De olika sekvenserna	13		
Martijns resa i juni 2017	28		
<b>Principer för utformning/komponenter</b> -----	<b>31</b>		
Material för tracé	32		
Vita linjen	40		
Passager och korsningar	44		
Hållplatser	50		
		Vegetation	54
		Kontaktledningsstolpar	58
		Belysning	60
		Restytor	62
		Kompletterande utrustning	63
		Färg	63
		<b>Byggnadsverk</b> -----	<b>64</b>
		Likriktarstationer	64
		Ny port vid väg E22	65
		<b>Utformning för sträckan Lund C-ESS</b> -----	<b>67</b>
		Övergripande utformning	67
		Planer och sektioner	67
		Utformning 2017	68
		Utformning – vid full utbyggnad	70
		Sankt Laurentiigatan	72
		Allhelgonakyrkan	76
		Getingevägen	80
		Sjukhuset	81
		Baravägen	88
		Kårhuset	92
		LTH-parken	96
		IDEON-torget	99
		Sölvegatan	102

Höjdpunkten	105
Solbjer	108
Solbjer hållplats	112
Brunnshög temporär	114
Depå	123
<b>Fortsatt arbete</b> -----	<b>126</b>
Fortsatt arbete avseende komponenter och principer	126
Fortsatt arbete avseende gestaltning av sträckan	127
Konstprogram	127
<b>Källor</b> -----	<b>128</b>
Tryckta källor	128
Digitala källor	128

# INLEDNING

## BAKGRUND

Lund fortsätter växa och ska expandera i ett stråk i riktning mot de nordöstra delarna. I översiktsplanen planeras för arbetsplatser och bostäder som de kommande 40 åren i huvudsak ska ske i det så kallade Kunskapsstråket mellan Lund C och European Spallation Source, ESS. Ett ambitiöst mål är satt för transporter, med 1/3 kollektiva resor, 1/3 gång och cykel och 1/3 bil.

Centralstationen, Lund C, är den tredje mest trafikerade i landet och här planeras för en uppgradering av stationsområdet och dess kopplingar vidare ut i staden. Region Skåne utvecklar sjukhusområdet och det pågår ett arbete med att utveckla och förtäta Ideon-området som ligger i det aktuella stråket.

Den nya stadsdelen Brunnsnäs har som mål att bli en forsknings- och innovationsmiljö i världsklass med anläggningarna MAX IV, ESS och Science Village Scandinavia. En förstudie för spårväg Lund C-ESS finns framme. Slutsatsen är att för att uppnå en högkvalitativ kollektivtrafik och en högkvalitativ stadsmiljö är spårväg det mest lämpliga trafikslaget.

Det finns många exempel i Europa på de positiva effekter som modern spårburen trafik har fört med sig, förutom de självklara transporterna. Spårvägen samverkar med staden på flera sätt och ökar värdet på fastigheter och lockar människor att vistas, mötas och handla i centrum. Den ger också möjligheter att föra in mer grönska och sänka utsläpp och buller. Spårvägsutbyggnaden på sträckan Lund C – ESS blir därmed drivande i stadsutvecklingen och ett verktyg för att skapa ett ännu bättre Lund.

I Bergen, Norge, öppnade den första delsträckan i stadens nya spårvagnsutbyggnad 2010. Bybanen går till största delen i eget spår. Utvecklingen i Bergen har gynnats av spårvägsutbyggnaden. I Aarhus, Danmark, har man precis påbörjat uppförandet av spårväg. Den planeras att öppna för trafik år 2016.

Bybanen i Bergen och Letbanen i Aarhus är två samtida spårvägsprojekt i Skandinavien som har inspirerat gestaltningen av spårvägen i Lund.

Med inspiration från moderna spårvägssystem i Europeiska städer har utgångspunkten varit att arbeta med att göra spårvägen i Lund till en öppen lösning. I Franska städer används ofta denna lösning och bilderna till höger visar på hur det ser ut, både inne i stadsmiljö men även i utkanten av staden.

## PROJEKTETS OMFATTNING

Riktlinjerna för gestaltning avser spårväg från Lund C till ESS.

### LINJESTRÄCKNINGEN

Spårvägen börjar vid Lunds C, med hållplats på Clemensstorget, fortsätter via Universitetssjukhuset, LTH, Ideon och sträcker sig ut till Brunnsnäs. Sträckan består av ett cirka 5,5 kilometer långt dubbelspår med totalt 9 hållplatser.



1. ▲▲ Bybanen i Bergen vid hållplatsen Byparken  
2. ▲ Place de la République i Mulhouse, Frankrike. Spårvagnen passerar över torgytan där människor rör sig fritt



3. ▲▲ Spårvägen i Norrköping där spårområdet smälter samman med de gröna ytorna i vänstra delen och tillför gaturummet grönska  
4. ▲ I utkanten av Valenciennes i norra Franskrike. Spårvägen går mellan Valciennes och byn Denain. Landskapet ansluter fint till det gröna spårområdet

## ETAPPER

Den första etappen är Lund C–Science Village Scandinavia/ ESS. Det är den sträckan som dessa riktlinjer handlar om.

På sikt planeras ytterligare två linjer:

- Brunnhög–Dalby
- Lund C–Staffanstorp

## VAD OMFATTAS?

Riktlinjerna omfattar alla de ytor som påverkas av spårvägen samt restytor som indirekt berörs. Lund C, Clemenstorget och torgytor i anslutning till spårvägen ingår inte i riktlinjerna. Clemenstorget är en känslig och viktig miljö och den kommer att beaktas och bearbetas särskilt inom arbetet med utformning av hela området kring Lund C.

## FÖRUTSÄTTNINGAR

### Trafiksäkerhet

Gestaltningen ska stödja trafiksäkerheten genom att göra stadsmiljön runt spårvägen lätt att förstå och tolka. Den hastighet som är tänkt för spårvägen på de olika sträckorna ska även speglas i gestaltningen. Att ytan där spårvägen trafikerar tydliggörs är viktigt och spåren i sig ger en indikation om spårvagnens närvaro. Konsekvent utformning är viktigt att tänka på för att minska risken för felaktiga beteenden och misstolkningar av trafiksituationer.

### Köra på sikt

Systemet i Lund utgår ifrån att spårvägsföraren ska "köra på sikt", det innebär att spårvägsföraren ska kunna se den sträcka framför sig som behövs för att stanna med mjuk inbromsning. Gestaltningen behöver därmed stödja detta. För körning över torgytor ska hastigheten därför vara max 18 km/h och i anvisade korsningar max 30 km/h.

Vid korsningspunkter med hastigheter över 18 km/h kan riskreducerande åtgärder behöva vidtas för korsande trafikanten. Exempel på sådana åtgärder är pollare, detekterande

varnings skyltar, trafiksignaler och akustisk vägledning. Val av riskreducerande åtgärder görs i projekteringen."

### Öppen lösning

En förutsättning för utformningen har varit en öppen lösning, likt de moderna spårvägssystem i Europa som inspirerat Lund. Med öppen lösning menas att avgränsningar i form av räcken i möjligaste mån undviks och att man bland annat genom gestaltningen tydliggör spårvägsrummet i staden.

### Fastlagda beslut om spårvägen

Det finns flertal beslut fattade för spårvägen. De som framförallt har påverkat riktlinjerna är dessa:

- Spårvagnar ska köra på egen bana, förutom på S:t Laurentiegatan där de samsas med busstrafik
- Biltrafik kommer endast finnas vid korsningar
- Körning av spårvagn kommer att ske på sikt

### Styrande dokument

- Förstudie spårväg Lund C till ESS
- En god helhetslösning för spårvägen i staden – Trafiksäkerhet som en integrerad del i stadsbyggandet och i människors beteende
- Designkoncept, vagn & hållplats
- Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun
- Projekteringsanvisningar för spårväg Skåne
- Antagna och pågående ramprogram och detaljplaner
- Handledning för spårvägsplanering i Skåne
- Vedartad vegetation intill spårvägsräls och luftledning, 2012:12
- Värna och vinna staden
- Trädplan för Lunds kommun

## GESTALTNING AV SPÅRVÄG

Riktlinjer för gestaltning visar målsättning och huvuddragen för utformningen av ett område eller en plats. Det kan göras för olika skeden i planeringen, från mer översiktliga program till konkreta utformningsförslag. Riktlinjer för gestaltning kan definieras som hjälpmedel och en metod i arbetet med att utforma miljöer på ett estetiskt tilltalande sätt. Syftet är att identifiera frågor om arkitektur och formgivning i projekt så att de blir vägledande i det fortsatta arbetet. Riktlinjer för gestaltning för spårvägen i Lund ska även visa på hur utformningen bidrar till tydlighet och rätt beteende i trafiken, vad gäller till exempel spårvagnens förkörsrätt. Metoden ska bidra till att komma fram till en samsyn för alla inblandade på hur spårvägen slutligen ska se ut. Riktlinjer för gestaltning ska ta hänsyn till hur spårvägen upplevs av resenären, trafikanten och av de betraktare som vistas vid sidan av spårvägen och gatumiljön, inte minst av dem som bor och arbetar i spårvägens närhet.

## SYFTET MED RIKTLINJERNA

I arbetet med utformningen har konsulten tillsammans med Projektledningsgruppen och Projektgruppen formulerat följande syfte och mål.

Syftet med riktlinjerna är att de utifrån Lunds identitet, karaktär och specifika förutsättningar ska ge riktlinjer om långsiktigt hållbara lösningar som säkerställer kvalitet, form, funktion och stor omsorg åt det offentliga rummet där spårvägen passerar.

## ÖVERGRIPANDE MÅL

### SPÅRVÄGSPROJEKTETS HUVUDMÅL

*”Spårvägen ska skapa förutsättningar för och vara bärande del i en hållbar och attraktiv stadsutveckling”*

### LUNDS KOMMUNS MÅL

Inom Lunds kommun finns en rad detaljerade mål för olika verksamheter till exempel inom LundaMaTs och LundaEKO. Enligt den kommunövergripande översiktsplanen ÖP2010, är utgångspunkten för planering i Lund *”att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov”*.

Lunds kommun driver sedan länge ett mycket aktivt hållbarhetsarbete och det är en naturlig del i planeringen för spårväg.

Nedan redovisas kommunens samlade mål

- Spårvägen ska skapa förutsättningar för och vara en bärande del i en hållbar och attraktiv stadsutveckling
- Spårvägen ska ha rätt funktion, kvalitet och design
- Resenärer och betraktare ska uppleva spårvägen som lättillgänglig, pålitlig, bekväm, trygg, med en god arkitektonisk utformning
- Spårvägsanläggningens utformning ska vara öppen, utgöra en naturlig del av stadsrummet och ha hög trafiksäkerhet
- Spårvägsanläggningen ska vara tillgänglig för alla
- Spårvägsanläggningen ska vara energieffektiv
- Projektet ska bidra till en totalt sett förbättrad miljösituation

## MÅL FÖR UTFORMNINGEN AV SPÅRVÄGEN I LUND

### Estetik

- Utformningen ska vara spårvägmässig hellre än järnvägmässig
- Spårvägens utformning ska vara öppen och utgöra en naturlig del av stadsrummet med hänsyn till befintlig struktur och karaktär
- God arkitektonisk kvalitet ska eftersträvas
- Spårvägen ska tillföra ett grönt inslag i gaturummet

### Säkerhet

- Utformningen ska bidra till god trafiksäkerhet så att olyckor kan undvikas så långt som möjligt vid införandet av spårvagnstrafik

### Funktion

- En övergripande tydlighet i gestaltningen ska göra spårvägen synlig och hållplatserna lätta att hitta
- Material och utformning ska vara av hög kvalitet och vara hållbara, såväl i byggskedet som på lång sikt.

Estetik, säkerhet och funktion går hand i hand med varandra när det gäller utformning av stadens offentliga rum. De påverkar varandra och innebär att en får väga risker och svagheter mot estetiska kvalitéer. I figur 5, nästa sida, illustreras de tre delarna som cirklar som tillsammans bildar en helhet och en gestaltning.





## MÅL FÖR RIKTLINJERNAS INNEHÅLL LÄSANVISNING

- Riktlinjerna ska säkerställa ett gott resultat med måluppfyllelse för utformningen (gällande estetik, säkerhet och funktion)
- Utformningen ska beskrivas enkelt och tydligt.
- Rapporten ska vara tilltalande grafiskt och språkligt och fungera som ett kommunikationsmedel
- Innehållet ska fungera som en palett, där det finns ett flertal val inför den fortsatta processen

Riktlinjerna är ett hjälpmedel för styrning och samordning av den yttre miljöns utformning. De är framtagna som en del av handlingarna för den framtida utformningen av Lunds spårväg.

I riktlinjerna sammanställs komponenter och utformningsprinciper, grundläggande idéer och avvägningar. Dessa visar hur spårvägen och dess omgivning ska utformas. Se figur 6.

I den kommande processen ska riktlinjerna säkerställa värden i det befintliga och i det nya gaturummet.

### RIKTLINJERNAS UPPLÄGG:

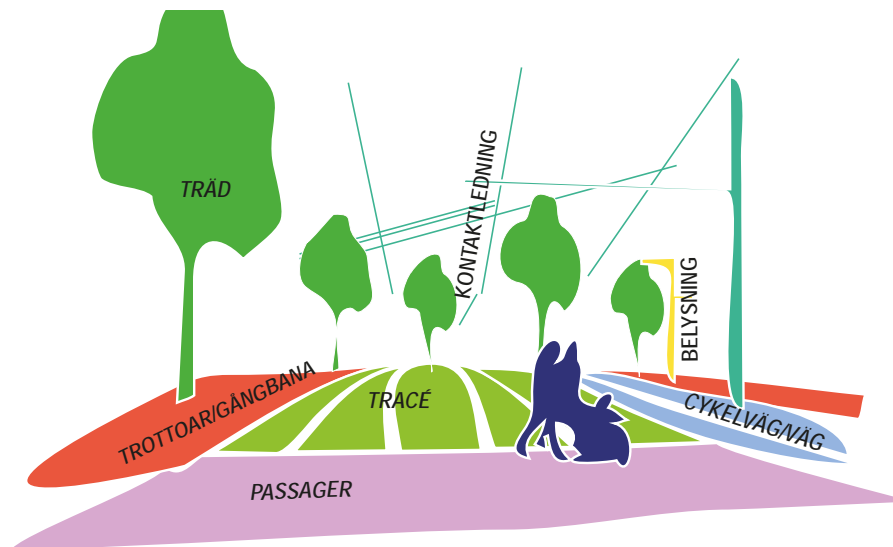
I inledningen beskrivs förutsättningar och mål för spårvägen och för spårvägens utformning

I kapitlet "Analys av spårsträckningen" beskrivs dagens förhållanden, det vill säga hur sträckan från Clemenstorget till ESS med dess omgivelningar ser ut idag och hur utvecklingen av dessa områden är planerad

I kapitlet "Principer för utformning och komponenter" beskrivs principer för utformning och materialval – en palett av olika komponenter som tillsammans skapar en helhet. Dessa principer tillämpas i nästa kapitel för de olika delsträckorna.

I kapitlet "Utformning för sträckan Lund C–ESS" redovisas detaljerade sektioner och planer av gaturummet. Principerna från föregående kapitel tillämpas. Hela sträckan redovisas i en övergripande plan

I de sista kapitlen beskrivs tillämpning och genomförande, fortsatt arbete och källor



5. ▲ De tre delarna som har varit avgörande för gestaltningen är estetik, funktion och trafiksäkerhet. Dessa tre tillsammans går in i varandra, påverkar varandra och bidrar till slutresultatet

6. ► Gaturummet där en spårvagn passerar består av olika delar. Bilden visar en del av de delarna som behandlas i dessa riktlinjer



**juni  
1950**

# ANALYS

## ANALYS AV SPÅRSTRÄCKNINGEN

### SEKVENSER

Analysen beskriver hela sträckan från Lund C till ESS. Den är indelad i 20 sekvenser som utgår från spårsträckningen och dess hållplatser. I planen på sidan 18 redovisas den planerade spårvägsdragningen och de områden som den passerar. Siffrorna i planen hänvisar till de olika sekvenserna.

### KARAKTÄRER OCH KVALITÉER

Sekvenserna beskrivs i text och bild. Karaktärer och kvalitéer är värden som vi tagit fasta på i riktlinjerna och som kräver hänsyn i kommande skeden. Dessa skiljer sig mellan olika sekvenser. På en sekvens kan det vara ett träd och på en annan sekvens en siktlinje. För att få en tydlighet så har vi även vissa korsningspunkter mellan olika sekvenser beskrivits.

## KONKLUSIONER

På sidan 30 och 32 redovisas konklusioner för nuläget respektive för år 2030. Kartorna redovisar även specifika platser som pekas ut i riktlinjerna, bland annat hållplatslägen och korsningar.

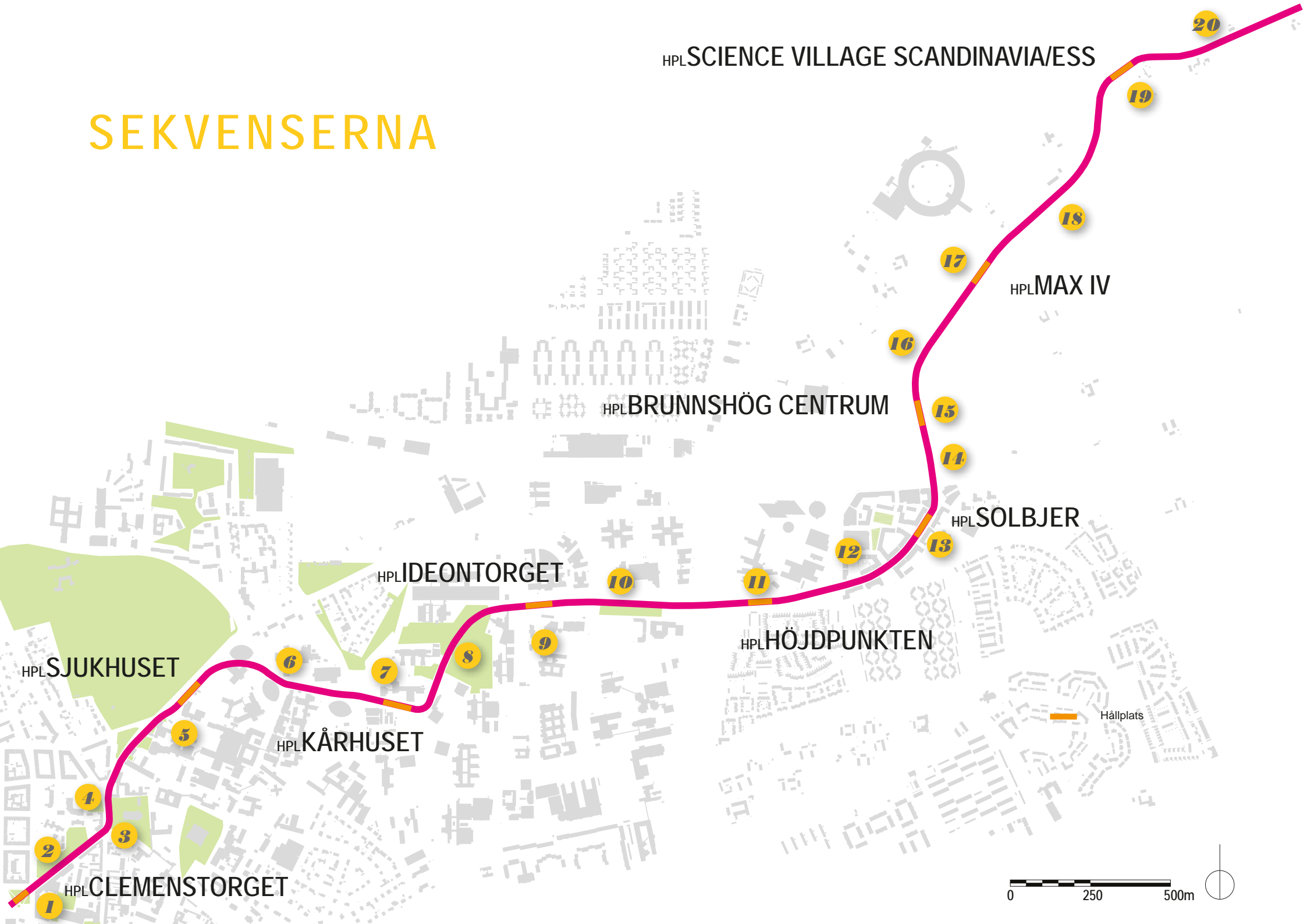
### BERÄTTELSEN

I slutet av kapitlet finns en berättelse som beskriver Martijn, när han reser med spårvägen 2017.

7. ◀  
Korsningen mellan Bredgatan  
och Sankt Laurentiigatan från  
Allhelgonakyrkan. Bild från  
1950. Jämför med framtida  
bild på sidan 33

# SEKVENSERNA

HPLSCIENCE VILLAGE SCANDINAVIA/ESS



HPL SJUKHUSET

HPL IDEONTORGET

HPL BRUNNSHÖG CENTRUM

HPL HÖJDPUNKTEN

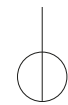
HPL SOLBJER

HPL MAX IV

HPL CLEMENSTORGET

Hållplats

0 250 500m



9. Clemenstorget en vårdag 2013. De karaktäristiska platanerna och lindarna skapar ett tak över torgytan



8. ◀ Plan som redovisar de olika sekvenserna utmed sträckan

## DE OLIKA SEKVENSERNA



### CLEMENSTORGET

Sekvensen sträcker sig mellan centralstationen och korsningen Karl XI-gatan/Clemenstorget/Sankt Laurentiigatan.

Clemenstorget omges av trafikerade gator längs alla sidor. Den största delen av den anslutande bebyggelsen utgörs av flerbostadshus från 1860-1900, med eller utan småskalig handel i bottenplan. Torgytan består av gräs i den norra delen och smågatsten i den södra och västra delen. Platsen inrymmer cykelparkeringar, en fontän med sittplatser, se figur 9, torghandel och gångvägar. Sammantaget 101 träd, mestadels stora beskurna plataner och lindar, bildar ett lövtak över nästan hela torgytan. Ett gång- och cykelstråk som korsar torget i nord-sydlig riktning är av stor vikt för rörelser norrifrån mot stationen och centrum. Torgets koppling till såväl centralstationen som till Sankt Laurentiigatan kan dock förbättras.

Clemenstorget är en känslig och viktig miljö och den kommer att beaktas och bearbetas särskilt inom arbetet med utformning av hela området kring Lund C.

Stationen har närmare 40 000 tågresenärer per dag.

**Korsningspunkt: Clemensstorget/Sankt Laurentiigatan**

Korsningen Karl XI-gatan/Clemenstorget/Sankt Laurentiigatan är en fyrvägskorsning med fyra obebakade övergångsställen. Allhelgonakyrkan utgör ett fint landmärke i andra änden av Sankt Laurentiigatan. Parkkaraktären som finns framför Lindebergsskolan har potential att utvecklas.



2013



10. ◀◀ Sankt Laurentiigatan med Allhelgonakyrkan i fonden  
11. ◀ Allhelgonakyrkan utgör ett betydelsefullt landmärke i Sankt Laurentiigatans utsträckning. I korsningen möts Sankt Laurentiigatan, Bredgatan och Allhelgona kyrkogata och skapar en nod i norra delen av Lunds centrum

2

## SANKT LAURENTIIGATAN

Sekvensen sträcker sig mellan korsningen Karl XI-gatan/Clemenstorget/Sankt Laurentiigatan och korsningen Sankt Laurentiigatan/Bredgatan/Allhelgona kyrkogata.

Sankt Laurentiigatan består av ett 18 meter brett gaturum med dubbla körfält, trottoarer och trädrader. Sydsidan gränsar till varierande kvartersbebyggelse med förgårdsmark och i norr ligger Lindebergsskolan och Studentskegården i ett parkområde med uppvuxen vegetation och häckar ut mot gatan. Vegetationen ger gatan en grön karaktär. Rummet upplevs som småskaligt och väl avgränsat trots att sektionen är bred.

Sankt Laurentiigatan har en viktig funktion som stråk mellan centralstationen och sjukhuset/ universitetet. Allhelgonakyrkan utgör ett betydelsefullt landmärke i den axel som Sankt Laurentiigatan utgör. Se figur 10 och 11.

Sankt Laurentiigatan anlades i samband med uppförandet av Allhelgonakyrkan i slutet av 1800-talet, genom att den befintliga Vallgatan breddades till en paradgata. Gatan följer den forna stadsvallen och utgör på så sätt gränsen mellan det medeltida och det moderna Lund. Vallen kan ännu anas på gatans norra sida.

Statusen för träden ut med Sankt Laurentiigatan har inventerats. Trädraderna består av robinior av varierande storlekar, åldrar, kondition och kvalitet. Många träd har etablerat sig dåligt och en del av de äldre träd som har växt väl har senare fått skador på stammarna.

### Omistliga värden

Gatan erbjuder en utblick mot Allhelgonakyrkan. Utblicken ger karaktär åt platsen och är betydelsefull för möjligheten att orientera sig på platsen, varför den bör beaktas i gestaltningen.

## Korsningspunkt: Sankt Laurentiigatan/ Allhelgonakyrkan

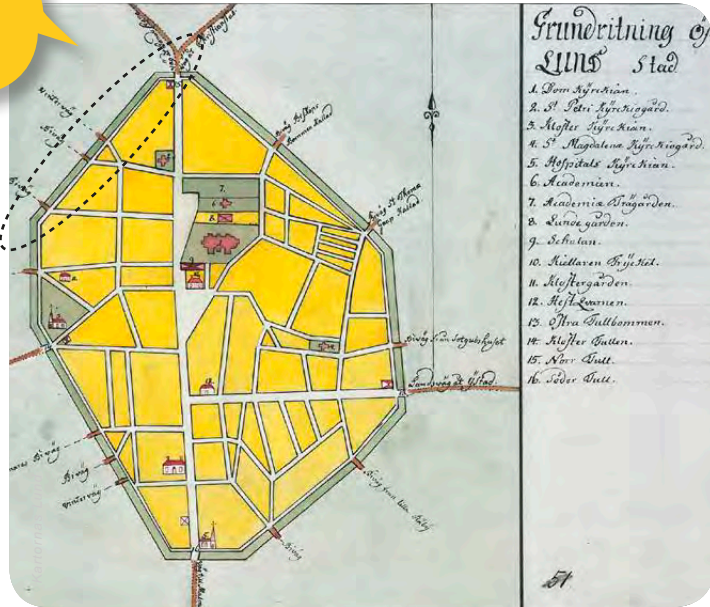
Sankt Laurentiigatan/Bredgatan/Allhelgona kyrkogata är en stor signalreglerad fyrvägs-korsning. Bredgatan går rakt nord-sydlig riktning och Sankt Laurentiigatan ansluter snett från sydväst och Allhelgona Kyrkogata snett från sydöst.

Korsningen utgör en betydelsefull nod med kopplingar till sjukhusområdet, universitetet, centrum och centralstationen. Platsen har under lång tid utgjort porten till Lunds stadskärna; under medeltiden låg Lunds norra stadstull i Bredgatans mynning. Se historisk karta bild 13. Kontrasten mellan den slutna medeltidsstaden i söder och den öppna, parklika miljön i anslutning till Allhelgonakyrkan ger karaktär åt platsen. Kyrkan utgör även ett betydelsefullt landmärke. Se figur 11.

## Karaktärer och kvalitéer

Området framför kyrkan utgör en attraktiv fond till gaturummet och bör därför visas stor hänsyn vid anläggandet av spårvägen. Platsens funktion som en sammanbindande nod bör tas tillvara och förstärkas.

1730



12. ▶ Grundritning öfver Lund Stad (ca 1730 - 1750), tullkarta. Sankt Laurentiigatan följer den nordvästra stadsvallens på kartan och är markerad med streckad linje. I den övre delen av Sankt Laurentiigatan ligger Norr Tull, som är dagens korsning mellan Sankt Laurentiigatan/Bredgatan/Allhelgona kyrkogata  
13. ▶ Vy som visar den framtida spårvägen längs med Getingevägen



Analysis

**3** ALLHELGONAKYRKAN/  
GETINGEVÄGEN

3 Sekvensen sträcker sig mellan korsningen Sankt Laurentiigatan/Bredgatan/Allhelgona kyrkogata och SUS hållplats.

4 Vid Allhelgonakyrkan är gatusektionen bred med fyra körfält, dubbla gång- och cykelbanor samt två hållplatslägen för buss. Kyrkan omges av en parkliknande miljö med buskar och träd. I väster avgränsas gatan av bostadshus med fasadliv i fastighetsgräns samt av ett parkområde med häck och stora träd.

Mitt på sträckan finns en kort passage med bebyggelse samt väl tilltagna gång- och cykelbanor på båda sidor om gatan. I väster ligger en låg 1800-talsbyggnad med fasadliv i fastighetsgräns och i öster ett fyrvåningshus från mitten av 1900-talet.

Norr om passagen har gatan två körfält, vilka längre norrut övergår i fyra fält. I väster dominerar Norra kyrkogården med stora bokar och en karaktärsskapande klippt häck. I öster omges sjukhusets byggnader av buskage och mindre träd.

**Framtida planer**  
Ett ramprogram för sjukhusområdet och södra universitetsområdet har upprättats. Programarbetet är ex-ploteringsförberedande och utreder förutsättningarna för att utveckla bebyggelsen inom områdena i ett långt perspektiv (15 - 30 år). Enligt ramprogrammet kommer området öster om Getingevägen att förändras. Kvarters entréer ska primärt placeras mot Lasarettsgatan.

**Karaktärer och kvalitéer**  
Stora delar av sekvensens västra sida kantas av grönska i form av stora träd, buskar och kyrkogårdens klippta häck. Grönskan utgör en fin kvalitet och innebär att det inte behövs nya trädplanteringar intill spårvägen. Se figur 13 som visar en visualisering för Getingevägen i riktning mot Sjukhuset. I den vänstra delen av bilden, bakom spårvagnen, syns den gröna trekanten mellan Kung Oscars väg och Getingevägen. En gröning värd att utveckla.



14. ◀◀  
 Illustrationsplan från  
 Ramprogram för  
 sjukhusområdet och södra  
 universitetsområdet i Lund,  
 Lunds stadsbyggnadskontor  
 15. ◀  
 Busshållplatsen vid SUS som  
 den ser ut i dagsläget. Den  
 nya hållplatsen för spårvägen  
 och bussar kommer att  
 placeras i ungefär samma  
 läge.

## 5

### HÅLLPLATS: SUS

Vid SUS hållplatsområde är gaturummet brett med två körfält i södergående riktning, en refug med trärad, två norrgående körfält, hållplatsyta samt ett södergående busskörfält. I öster öppnar sjukhusområdet upp sig och i väster framträder Norra kyrkogården med sina stora bokar och klippta häck.

Hållplatsområdet har en fin rumslighet trots bred sektion. Kopplingen till sjukhusområdet från hållplatsen är god.

### Framtida planer

Enligt ramprogrammet för sjukhusområdet och södra universitetsområdet kommer Hållplats SUS att utvecklas till att bli huvudentré till sjukhusområdet och en ny entrégata kommer att anläggas. Se figur 14. Ny och befintlig bebyggelse ska kompletteras med kommersiell service i bottenvåningarna. Enligt ramprogrammet ska platsen bli en trivsamt miljö med särskild vikt på lokalklimat och soligt väderstreck.

### Karaktärer och kvalitéer

Trädraderna av askar vid hållplatsen är relativt unga men ger ändå en rumslighet till platsen. Askarna har dock askskottsjuka. Träden behöver ersättas för att bevara den gröna kopplingen mellan begravningsplatsen och SUS-området.

Utvecklingen av SUS och den nya entrén är viktiga att beakta i fortsättningen.



16. ►  
Vy mot sjukhusområdet.  
Korsningen med Tornavägen  
är planskild. I bilden  
syns tegelfasaderna på  
stödmurarna i träget. Teglet  
är vanligt förekommande i  
området  
17. ►►  
LTH:s institutionsbyggnader  
ligger fritt placerade i parkmiljö  
med träd som står i dungar.  
Längs med Sölvegatan  
står rader av körsbär och  
hästkastanj



6

## BARAVÄGEN

Sekvensen sträcker sig från hållplatsområdets norra gräns till korsningen bussgatan/Sölvegatan och utgörs av en separat bussgata som delvis går parallellt med Baravägen.

Mitt på sträckan korsas bussgatan av sjukhusets akutinfart som är signalreglerad. Korsningen med Tornavägen är planskild. Gaturummet kantas av sjukhusets och universitetets institutionsbyggnader samt tre parkeringshus. Angränsande markytor upptas till stor del av parkeringsplatser samt träd- och buskbevuxna refuger.

### Framtida planer

Enligt ramprogrammet för sjukhusområdet och södra universitetsområdet kommer flera nya byggnader att läggas söder om Getingevägen. Byggnaderna beskrivs som betydelsefulla för den nya entrégatan och utformningen av dem bör vara vänlig och representativ samt måttligt hög med intressanta fasader.

7

## HÅLLPLATS: KÅRHUSET

Strax öster om den planskilda passagen med Tornavägen ansluter bussgatan till Sölvegatan. Den planskilda passagen ger markanta nivåskillnader på platsen. Universitetets byggnader ligger indragna i förhållande till fastighetsgränserna. Två busshållplatser med väntytter, dubbla gång- och cykelbanor samt refuger med träd, gräs och buskar omger korsningen.

8

## LTH

Sekvensen sträcker sig mellan hållplats Kårhuset och Ideon-torget.

Sträckan ligger i ett område med institutionsbyggnader tillhörande Lunds tekniska högskola fritt placerade i parkmiljö med uppvuxna träd. Se figur 17. Sölvegatan kantas av två till fyra trädrader samt dubbla gång- och cykelbanor.

Byggnaderna har en god koppling till gaturummet trots indragen placering. De få ytor med markparkering som finns i området är små.

Såväl byggnader som park upplevs bitvis som mycket storskalig. Korsande gång- och cykelstråk med smala mått drar dock ner skalan något och signalerar att miljön prioriterar oskyddade trafikanter.



## HÅLLPLATS: IDEONTORGET

Vid Ideon ligger institutionsbyggnaderna indragna i förhållande till fastighetsgränserna, åtskilda från gaturummet med markparkering, låga buskar och träd i norr samt högre vegetation i söder. Gatan kantas av busshållplatser, dubbla gång- och cykelbanor samt två trädtrader. Platsen har en markant höjdskillnad i väst-östlig riktning.

### Framtida planer

Ett ramprogram för Ideon och Pålssjö företagsområde har upprättats. Enligt ramprogrammet ska Ideonområdet utvecklas mot en mer finmaskig struktur med ökad funktionsblandning. Vid spårvagnens hållplats kommer ett torg och nya byggnader att anläggas. Se figur 18.

## SÖLVEGATAN

Sekvensen sträcker sig mellan bushållplatsen Lund Ideon och korsningen Sölvegatan/väg E22. I söder kantas gaturummet av stora byggnadsvolymer, markparkeringar, dubbla gång- och cykelbanor samt parkavsnitt med gräs och grupperad vegetation.

I anslutning till Sölvegatans planskilda korsning med E22 kantas gatan idag av breda grönytor med tät vegetation. Se figur 19. Väster om bron är gång- och cykelbanorna upphöjda i förhållande till vägbanan och de kantas av räcken. Frihöjden under bron är begränsad.

Uppdelningen mellan olika trafikslag är påtaglig och

möjligheterna att korsa gatan är begränsade till ett fåtal platser. Detta förstärker upplevelsen av att biltrafiken är prioriterad trots få körfält. Bebyggelsens stora avstånd till gatan gör miljön ödslig.

### Framtida planer

Enligt ramprogrammet för Ideon och Pålssjö företagsområde kommer nya byggnader att kanta Sölvegatans båda sidor. Den föreslagna bebyggelsen vänder sig mot Sölvegatan och bidrar till en karaktär av lokalgata.

18. ◀  
Visualisering över Ideontorget  
sett från söder  
19. ▲  
Sölvegatan med backen ner  
mot planskildheten med väg  
E22. På andra sidan bron  
kommer hållplats Höjdpunkten  
att ligga



20. ▲  
Ungefärligt läge för hållplats Höjdpunkten. Till vänster i bild skymtar Ericsson och till höger mynnar Sångarevägen ut i Sölvegatan. Den lägre bebyggelsen till höger är radhusområdet Spexaren 21. ►  
Visionsbild över Solbjerområdet

2020



11

### HÅLLPLATS: HÖJDPUNKTEN

Gatan kantas av dubbla gång- och cykelbanor, fyra trädtrader samt gräs- och buskbevuxna refuger. I norr ligger verksamhetsbebyggelse indragen från fastighetsgräns och i söder småhusbebyggelse bakom ett träplank. Se figur 20.

Platsen har karaktär av mycket storskaligt verksamhetsområde.

#### Framtida planer

Kompletteringsbebyggelse planeras längs med Sölvegatan. Gatan ska få en karaktär av lokalgata och en ny bro. Avskärmare vid E22 ska minska upplevelsen av motorvägstrafiken på platsen.

12

### SOLBJER VÄSTER

Solbjer väster sträcker sig mellan hållplatsen Höjdpunkten och hållplatsen Solbjer. I anslutning till hållplats Höjdpunkten finns verksamhetsbebyggelse. Området längre österut är idag obebyggt.

#### Framtida planer

En detaljplan för utbyggnaden av Solbjer har upprättats. Efter planerad utbyggnad av området kommer spårvägen att gå i ett väl avgränsat gaturum med byggnader i 3-5 våningar. Gatan kantas av en trädtrad öster om Nerversvägen och av två trädtrader väster om den samma. På sträckan öster om Nerversvägen kommer endast behörighetstrafik att tillåtas. Se figur 21.

13

### HÅLLPLATS: SOLBJER

Hållplatsläget ligger väster om 8 befintliga punkthus, byggda 2004-2006. Marken på den östra sidan är idag obebyggt.

#### Framtida planer

Hållplatsen kommer att utformas som en sammanhängande gång- och cykelgatan där bilister färdas på de gåendes villkor. Gaturummet blir väl avgränsat med byggnader i 4-5 våningar och butiker i bottenplan. Utrymme för fyra trädtrader finns.





22. ▲  
Åkerlandskapet i Brunnskög  
idag  
23. ►  
Illustration som visar  
Spårväggsgatan i Brunnskög  
24. ◀  
Visionsbild över  
Brunnskögsområdet, sett från  
sydväst mot nordost

14

## BRUNNSHÖG

Sekvensen sträcker sig från hållplatsen Solbjer till hållplatsen Brunnskög. Marken används idag för jordbruk. Se figur 23.

### Framtida planer

Efter planerad utbyggnad kommer spårvagnstråket att vara entrégatan till Brunnskög centrum. Gaturummet kommer att vara väl avgränsat av bostads- och verksamhetsbebyggelse med förberedelser för lokaler och butiker i bottenplan. Gatan kommer att kantas av långsgående parkering och utrymme för 2-4 trädrader finns. Genomfartstrafik till Brunnskög centrum blir tillåten.

15

## HÅLLPLATS: BRUNNSHÖG

Marken vid hållplatsläget används idag för jordbruk.

### Framtida planer

Hållplatsen kommer att utformas som en gågatumiljö. Gaturummet blir väl avgränsat och byggnaderna kommer att ha butiker i bottenplan. Genomfartstrafik kommer att tillåtas, åtminstone i etableringsfasen.



16

### BRUNNSHÖG TILL MAX IV

Sekvensen sträcker sig från hållplatsen Brunns hög till hållplatsen MAX IV. Marken används idag till jordbruk.

#### Framtida planer

Efter planerad utbyggnad kommer gaturummet ramas in av verksamheter och bostäder, delvis med generös förgårdsmark. Förberedelse för lokaler och butiker i bottenplan på strategiska platser. Gatan kan eventuellt komma att bli bilfri efter etableringsfasen.

17

### HÅLLPLATS: MAX IV

Byggnationen av MAX IV pågår sedan 2010. Anläggningen beräknas öppna 2016.

#### Framtida planer

Hållplatsen kommer att utformas som en gågatumiljö. Gaturummet blir väl avgränsat och byggnaderna kommer att ha butiker i bottenplan. Genomfartstrafik kommer åtminstone att tillåtas i etableringsfasen.

18

### EFTER MAX IV

Sekvensen sträcker sig från hållplatsen MAX IV till hållplatsen Science Village Scandinavia. Byggnationen av MAX IV pågår, i övrigt används omgivande mark i huvudsak för jordbruk.

#### Framtida planer

Troligtvis kommer bebyggelsen i anslutning till spårvägsstråket huvudsakligen att utgöras av bostäder i sekvensens södra del och kontor/lokaler i den norra. Gatan kommer eventuellt endast tillåta angöringstrafik, i etableringsfasen.

19

### HÅLLPLATS: SCIENCE VILLAGE SCANDINAVIA

Marken vid hållplatsläget används idag för jordbruk.

#### Framtida planer

Hållplatsen placeras i entrén till Science Village Scandinavias primära funktioner. Eventuellt kan hållplatsen inkorporeras i Science centrets vinterträdgård/entrérum så att de som anländer med spårvagnen kommer in i ett väderskyddat rum. I bild 28 och 30 visas hur Science Village Scandinavia planeras samt en vy i bild 29.

20

### SCIENCE VILLAGE SCANDINAVIA TILL DEPÅ

Sekvensen sträcker sig från hållplatsen Science Village Scandinavia till spårvagnsdepån. Marken används idag för jordbruk och kommer inte att förändras nämnvärt.

25. ◀  
Visionsbild över Science Village Scandinavia, från norr mot söder  
26. ▶  
Illustration som visar Science Village Scandinavia  
27. ▶▶  
Visionsbild över ESS med Science Village Scandinavia i bakgrunden



# STRÄCKAN IDAG: KONKLUSIONER

- 1 Clemenstorget**
- stora beskurna plataner och lindar bildar ett lövtak över nästan hela torgytan och ger en för Lund unik grön torgkaraktär
  - torget utgör en betydelsefull nod för gång-, cykel- och kollektivtrafik
  - stationen har närmare 40 000 tågresenärer per dag

- 2 Sankt Laurentiigatan**
- småskaligt och väl avgränsat rum trots bred sektion
  - sluten kvartersbebyggelse med förgårdar, trädtrader och park ger en speciell karaktär
  - viktig funktion som stråk mellan centralstationen och sjukhuset/universitetet
  - gatan följer den medeltida stadsvalLEN
  - betydelsefull utblick mot Allhelgonakyrkan

- 3 Korsningspunkt: Sankt Laurentiigatan/ Allhelgonakyrkan**
- betydelsefull nod med kopplingar till sjukhusområdet, universitetet, centrum och centralstationen
  - porten till Lunds medeltida stadskärna
  - Allhelgonakyrkan utgör ett betydelsefullt landmärke
  - oanvända platsbildningar
  - stora träd

- 4 Allhelgonakyrkan/Getingevägen**
- allhelgonakyrkan med parklik förplats skapar en god rumslighet
  - storskaligt och trafikdominerat gaturum
  - stora trädvolymerna längs gatans västra sida skapar god rumslighet
  - smal sektion på delar av sträckan

- 5 Hållplats: Sjukhuset**
- i väster dominerar Norra kyrkogården med stora bokar och klippt häck
  - fin rumslighet vid hållplatsområdet trots bred sektion
  - god koppling till sjukhusområdet från storhållplatsen
  - planerad ny entré till SUS

- 6 Baravägen**
- trafikdominerad plats
  - stor andel hårdgjorda ytor
  - verksamhetsområde
  - flera nya byggnader planeras söder om Baravägen

- 7 Hållplats: Kårhuset**
- passage under Tornavägen ger nivåskillnader
  - stödmurar i träget
  - verksamhetsområde
  - större nivåskillnader på platsen
  - utvecklingen av Kårhusplatsen

- 8 LTH-parken**
- institutionsbyggnader med god koppling till gaturummet trots indragen placering
  - parkmiljö med uppvuxna träd utgör en fin kvalitet
  - träd i dungar
  - såväl byggnader som park är bitvis som mycket storskaliga
  - smala gång- och cykelpassager drar ner skalan något och signalerar att miljön prioriterar oskyddade trafikanter

- 9 Hållplats: Ideon-torget**
- karaktär av verksamhetsområde
  - platsen har markanta nivåskillnader

- 10 Sölvegatan**
- bebyggelsens stora avstånd till gatan gör miljön ödselig, framförallt vid Sölvegatans korsning med E22
  - få korsande passager
  - biltrafiken upplevs prioriterad trots få körfält

- 11 Hållplats: Höjdpunkten**
- storskaligt verksamhetsområde
  - fyra trädtrader utgör fin kvalitet

- 12 Solbjer väster**
- området är idag obebyggt
  - utvecklingsområde inom snar framtid

- 13 Hållplats: Solbjer**
- 8 befintliga punkthus i väster, obebyggd mark i öster

- 14 Brunnsbö**
- marken används idag för jordbruk

- 15 Hållplats: Brunnsbö**
- marken vid hållplatsläget används idag för jordbruk

- 16 Brunnsbö till Max IV**
- marken vid hållplatsläget används idag för jordbruk

- 17 Hållplats: Max IV**
- byggnation av MAX IV pågår sedan 2010

- 18 Efter Max IV**
- i västra delen av sträckan pågår byggnationen av MAX IV, jordbruksmark i väst

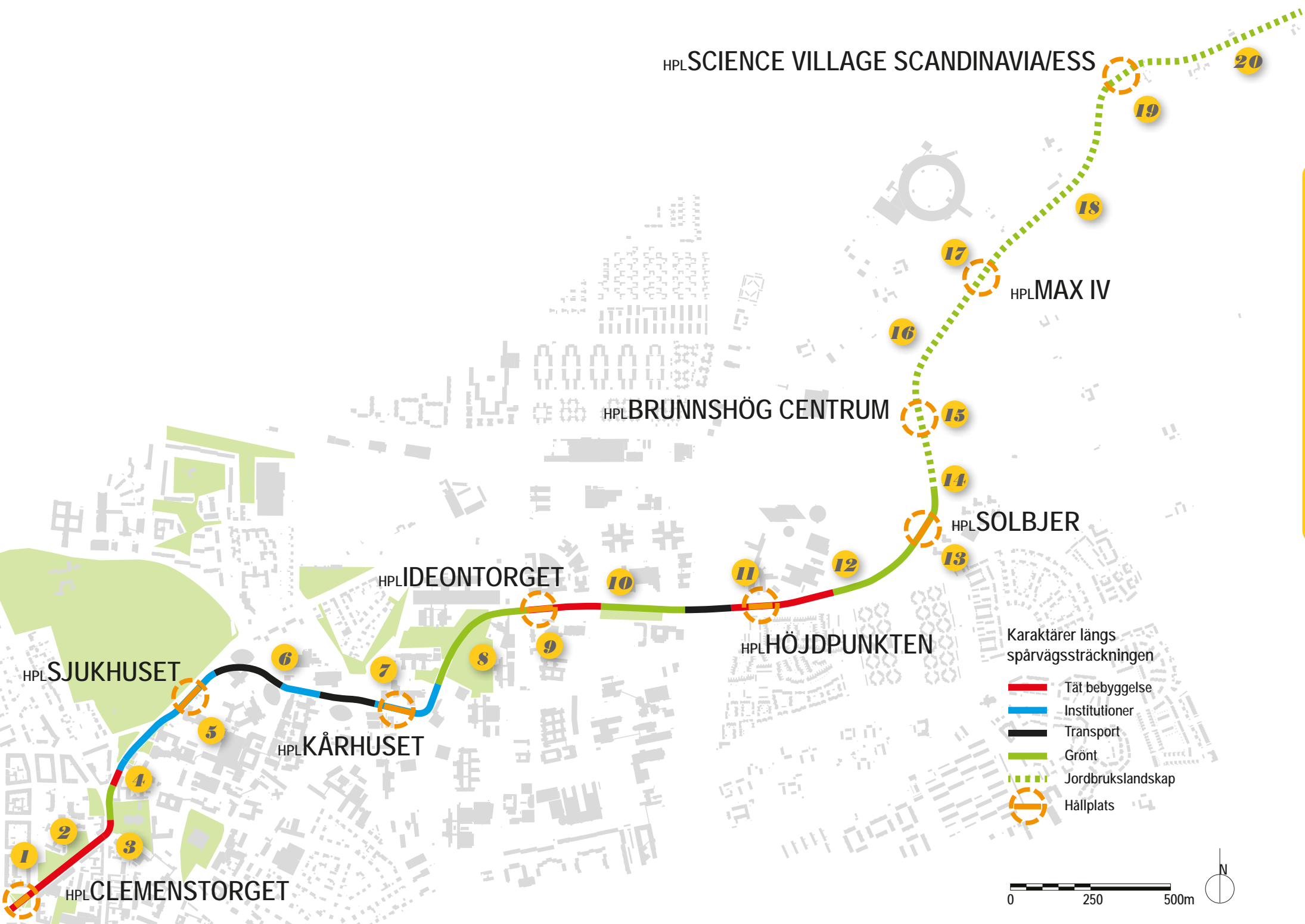
- 19 Hållplats: Science Village Scandinavia**
- marken i anslutning till hållplatsläget används idag till jordbruk

- 20 Science Village Scandinavia till depå**
- mellan Science Village Scandinavia och depån kommer spårvägen att gå parallellt med Odarslövsvägen

28. ►  
Planen redovisar hur den utbyggda spårvägen kommer förhålla sig till sin omgivning 2017

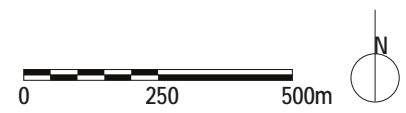


# HPL SCIENCE VILLAGE SCANDINAVIA/ESS



Karaktärer längs spårvägssträckningen

- Tät bebyggelse
- Institutioner
- Transport
- Grönt
- Jordbrukslandskap
- Hållplats



# STRÄCKAN 2030: KONKLUSIONER

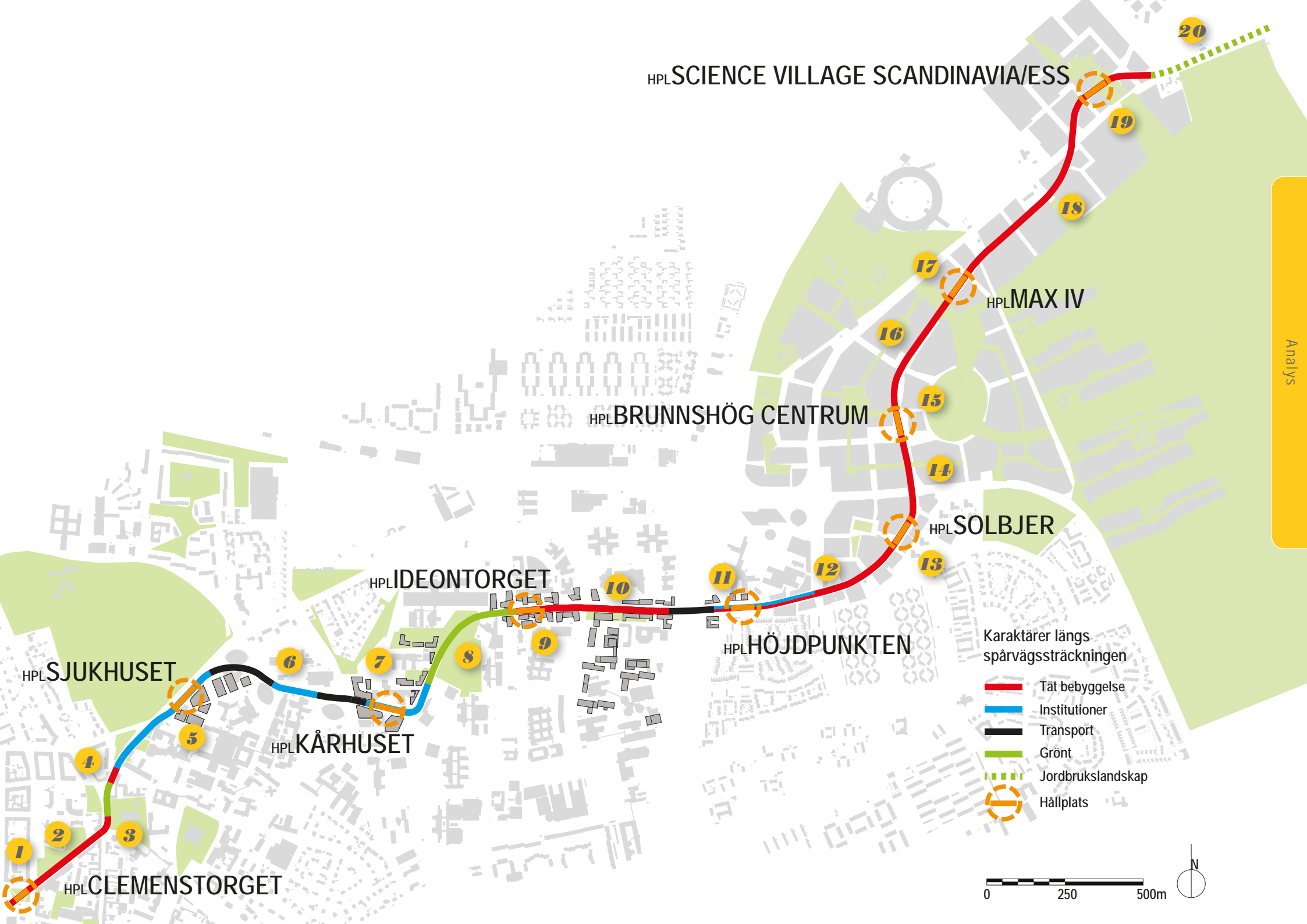
- 1 Clemenstorget**
  - stationsområdet har byggts om och har cirka 70 000 tågresenärer per dag
- 2 Sankt Laurentiigatan**
  - planterad trädrad har vuxit upp och bildar en grön inramning
- 3 Korsningspunkt: Sankt Laurentiigatan/ Allhelgonakyrkan**
  - korsningens utformning har anpassats efter de nya trafikförhållandena
  - platserna i anslutning till korsningen har fått ny gestaltning
  - framför kyrkan har platsen en ny gestaltning och en ny trappa
- 4 Allhelgonakyrkan/Getingevägen**
  - den parklika förplatsen vid Allhelgonakyrkan har byggts om och anpassats efter nya förhållanden med spårvägen
- 5 Hållplats: Sjukhuset**
  - ny entré och gata till sjukhusområdet har anlagts
  - ny och befintlig bebyggelse kompletteras med kommersiell service i bottenvåningarna
- 6 Baravägen**
  - flera nya byggnader har byggts söder om Baravägen
- 7 Hållplats: Kårhuset**
  - nya byggnader har tillkommit i anslutning till Kårhuset, på båda sidor om hållplatsläget
  - ny platsbildning/torg i anslutning till hållplatsen
- 8 LTH-parken**
  - ny bebyggelse på västra sidan om Sölvegatan
  - parken har utvecklats och träden har vuxit upp
- 9 Hållplats: Ideon-torget**
  - platsen har nivåskillnader, dock inte lika stora som idag
  - ideonområdet utvecklas mot en mer finmaskig struktur med funktionsblandning. Ett torg har anlagts vid hållplatsen
- 10 Sölvegatan**
  - kompletteringsbebyggelse längs med Sölvegatan har uppförts
  - gatan har blivit sluten och på vissa delar har bebyggelsen dragits in för att skapa små platser

- 11 Hållplats: Höjdpunkten**
  - kompletteringsbebyggelse längs med Sölvegatan har uppförts
- 12 Solbjer väster**
  - avgränsat gaturum med byggnader i 3-5 våningar
  - gatan kantas av 1-2 trädtrader
- 13 Hållplats: Solbjer**
  - gång- och cykelgata där bilister färdas på gåendes villkor
  - väl avgränsat gaturum med byggnader i 4-5 våningar och butiker i bottenplan
  - fyra trädtrader
- 14 Brunns hög**
  - spårvägsstråket utgör entrégatan till Brunns hög centrum
  - gaturummet är väl avgränsat, bostadsbebyggelse med förberedelser för lokaler och butiker i bottenplan
  - gatan kantas av långsgående parkering
  - 2-4 trädtrader
- 15 Hållplats: Brunns hög**
  - hållplatsen är utformad som en gågatumiljö
  - gaturummet är väl avgränsat, byggnaderna med butiker i bottenplan
- 16 Brunns hög till Max IV**
  - väl avgränsat gaturum
  - bostäder med generös förgårdsmark
  - kontor/lokaler
- 17 Hållplats: Max IV**
  - hållplatsen är utformad som en gågatumiljö
  - hållplatsläget kantas av ett väl avgränsat gaturum, byggnader med butiker i bottenplan
  - omkring hållplatsen är golvet i en nivå
- 18 Efter Max IV**
  - huvudsakligen bostäder i sekvensens södra del och kontor/lokaler i den norra

- 19 Hållplats: Science Village Scandinavia**
  - hållplatsen ligger vid entrén till det planerade Science Village Scandinavias primära funktioner
  - eventuellt kan hållplatsen inkorporeras i Science centrets vinterträdgård/entrérum
  - omkring hållplatsen är golvet i en nivå
- 20 Science Village Scandinavia till depån**
  - mellan Science Village Scandinavia och depån går spårvägen parallellt med Odarslövsvägen
  - träden har vuxit upp kring depån

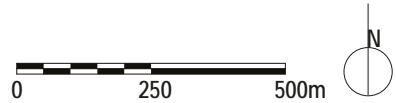
29. ►  
Planen redovisar hur den utbyggda spårvägen kommer förhålla sig till sin omgivning när alla utvecklingsområden är utbyggda

# HPL SCIENCE VILLAGE SCANDINAVIA/ESS



Karaktärer längs spårvägssträckningen

- Tät bebyggelse
- Institutioner
- Transport
- Grönt
- Jordbrukslandskap
- Hållplats



## MARTIJNS RESA I JUNI 2017

Martijn tar ett steg ner på perrongen. Han stannar till, andas den friska luften och ser sig om innan han med stora kliv väljer trappan före rulltrappan, flyget gick tidigt i morse och det är skönt att sträcka ut. Han ska ta spårvagnen till Science Village Scandinavia, och i samma stund han kommer ut från stationsbyggnaden vet han vart han ska. En spårvagn glider in men Martijn känner solen, slår ett öga på klockan och tänker att han hinner med en kaffe först – nästa kommer ändå alldeles strax.

Längs St Laurentiigatan står träden gröna. (Se figur 30) Där den medeltida vällen en gång talat: "hit - men inte längre!" säger fasader av puts och tegel nu det samma. I norr väller grönskan över klippta häckar. Allhelgonakyrkan visar vägen.

Gunnar dricker sitt morgonte på balkongen idag. Radion sorlar i köket och han blickar ner över jäktade studenter samtidigt som han bläddrar fram till sportsidorna. En spårvagn glider förbi och han påminns om att han ska hämta Jojje på förskolan idag. Om solen fortsätter skina på detta viset får de nog ta en tur till världsparken, det brukar vara populärt.

Spårvagnen glider in mot sjukhusområdet och Lena gör sig klar att kliva av. Hon hälsar glatt på Akio och gratulerar till det nya forskningsanslaget, "Nobelpriset nästa?" Trots 25 år som barnmorska svindlar det fortfarande till när hon med kyrkogårdens väldiga grönska i ryggen går mot en arbetsdag på förlossningen. Vilka är barnen som kommer idag?

Martijn har mött flera kollegor på spårvagnen. De ska alla till samma konferens, och artiga hälsningsfraser har övergått

till intensiv diskussion. Utanför susar träd och tegel förbi. Han reser ofta men det är första gången han är i Lund. Han börjar förstå vad de andra på universitetet menar - hur kan det kännas så nytt och modernt och på en gång så anrikt och hemma?

Gräset är nyklippt i LTH-parken. Spåren i marken och kontaktledningsstolparnas utskjutna halsar är allt som berättar om spårvagn. Studenter skyndar ivrigt med böcker i famn, säger "har du tänkt på" och "jag har hört att" till varann. Kvar står kastanjer med tunga klasar av vita blomster.

Shirin kan inte låta bli att försöka cykla ikapp med spårvagnen. Hon vet att det är lönlöst, tramporna går runt runt, vinden viner om henne och hjärtat dukar fort. I cykelkorgen ligger anteckningarna till första salstentan. Hon är väl förberedd men vill hinna läsa igenom dem en gång till innan det är dags. Spårvagnen passerar och Shirin slutar trampa, glider fram som en fågel. Ända tills nästa närmar sig bakom henne.

Så sluter sig staden om gatans gröna rum. Byggnaderna kliver fram, visar upp sig och livet inuti: frukost på en solig balkong, en skylt vänds från "stängt" till "öppet", rykande varma bröd läggs upp i korgar. Små barn i gula västar spatsar i dubbla led, håller i varann med ena handen och pekar med den andra.

Martijn och hans kollegor stiger av spårvagnen, rakt in i Science Village Scandinavia vinterträdgård. Så omges de av grönskan, det doftar av vårbloom och porlande vatten. De blir välkomnade med kaffe och croissant innan det är dags att ta sig an dagens frågeställningar.

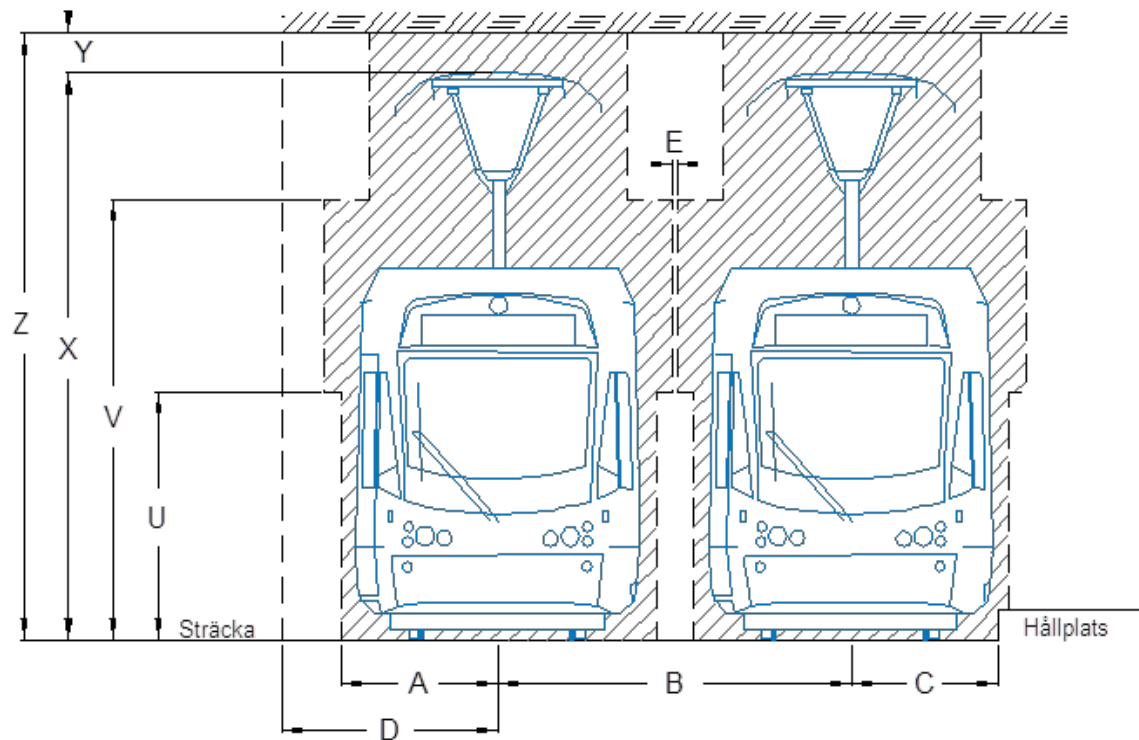
# Jun 2017

Längs St Laurentiigatan står träden gröna. Där den medeltida vällen en gång talat: "hit - men inte längre!" säger fasader av puts och tegel nu det samma.

I norr väller grönskan över klippta häckar. Allhelgonakyrkan visar vägen.

30. ►  
Vy över Sankt Laurentiigatan  
ner mot Clemensstorget





31. ▲  
 Typritning från projekteringsanvisningarna som redovisar det fria rummet (streckat område). Fria rummet är det område kring spårvägen där inget får eller kan placeras. Tillsammans med tillhörande tabellen i projekteringsanvisningarna har denna typritning varit vägledande för gestaltningen längs med sträckan. Sektionen kommer från projekteringsanvisningarna