



Veberöd 2040

Examensarbete i Arkitektur, LTH, 2020



LUNDS UNIVERSITET

*Examensarbete i Arkitektur
Arkitektskolan i Lund, LTH*

Titel: Veberöd 2040

Kurs: AAHM01

Författare: Erik Stigland

Examinator: Tomas Tägil

Handledare: Thomas Hellquist

Sammanfattning - Abstract

I det här examensarbetet undersöker jag hur en förtätning av Veberöd kan gestaltas, dels på ett hållbart och centrumutvecklande sätt, dels i dialog med Veberöds identitet, historia och karaktär.

Veberöd, som är en av de större tätorterna i Lunds Kommun, planeras växa med 1200 bostäder fram till 2040. Ett centralt spårområde ligger tämligen obebyggt sedan järnvägen lades ner på 1970-talet. Efter att Trafikverket prioriterat bort en återuppbyggnad av denna järnväg för persontrafik har politiker i Lunds kommun gett stadsbyggnadskontoret i uppgift att utreda en förtätning av spårområdet. Jag ser detta som en chans för mig att undersöka hur jag tycker denna förtätning borde gestaltas.

Som utgångspunkt har jag gjort en analys av den närmast angränsande bebyggelsen för att bena ut vilken karaktär som utmärker bebyggelsen i centrala Veberöd. En historisk tillbakablick har gett en insikt i Veberöds utveckling och svar på varför orten ser ut som den gör. Studier av tidigare ortsanalyser och ortsutvecklingsprojekt i Veberöd har gjorts för att ta reda på vilka önskemål och möjligheter gällande centrumutveckling som finns. En omvärlds- och framtidsspaning har gett insikter i vilka eventuella krav som ställs på framtidens tätorter och hur detta kan påverka gestaltningen av en förtätning i Veberöd.

Efter detta har ett antal gestaltningsstrategier och förhållningssätt satt ramarna för hur en förtätning av spårområdet kan gestaltas för att, som sagt, dels vara hållbar och centrumutvecklande, dels bygga vidare på Veberöds identitet, historia och karaktär.

Inledning

Veberöd växer. Fram till 2040 planeras tätorten växa med 1200 bostäder. Det är hållbara bostäder som behöver byggas, något som bäst görs genom förtätning. Ju fler bostäder som kan byggas genom förtätning, desto mindre av Skånes värdefulla åkermark behöver tas i anspråk.

Efter politiska beslut har en utredning om förtätning av det gamla spårområdet i Veberöd inletts. Här kan några av de 1200 bostäderna byggas. Detta medför en hel del positiva utvecklingsmöjligheter för orten - önskemål om centrumutveckling från de boende kan förverkligas samtidigt som de svagheter och problem som pekats ut i tidigare ortsanalyser kan lösas.

Att det förtätas är en god idé, men om det sker kraftigt och utan omtanke, riskerar delar av Veberöds identitet och karaktär att gå förlorad. En förtätning av spårområdet behöver alltså vara hållbar och bidra med utvecklingsmöjligheter, samtidigt som den måste gestaltas i dialog med Veberöds identitet, historia och karaktär. Hur dessa två krav kan tillgodoses är något jag vill undersöka i detta examensarbete..

Frågeställning:

Hur kan jag utveckla spårområdet i Veberöd på ett hållbart sätt i dialog med Veberöds historia, identitet och karaktär?



Gestaltningförslaget som en tätare bebyggelse till höger, i relation till den befintliga bebyggelsen till vänster. Samtidigt som förslaget skiljer sig från den befintliga bebyggelsen genom sin högre täthet och tydligare definiering av gaturum, relaterar den genom sin bebyggelsestruktur, gestaltning och materialval.

Del I - Bakgrund

Del II - Veberöd - Igår och Idag

Del III - Hållbar förtätning & Tidigare analyser

Del IV - Bebyggelseanalys

Del V - Förhållningssätt & Strategier

Del VI - Gestaltungsförslaget

Del VII - Reflektioner

Bakgrund



Del I

Bakgrund - Lunds kommun växer

Lunds kommun växer, inte bara staden Lund, utan hela kommunen med dess större tätorter. Enligt översiktsplanen från 2018 planeras Veberöd, en av dessa tätorter, växa med 1200 bostäder fram till år 2040. En stor förändring för en tätort med idag 1900 bostäder.

Av de 1200 bostäderna föreslås ca 500 st byggas genom förtätning inne i Veberöd och ca 700 st genom nyexploatering av bland annat jordbruksmark runt omkring byn. Men på senare tid har diskussionen om hushållning av svensk jordbruksmark intensifierats. Att så långt som möjligt välja förtätning istället för nyexploatering kan därför vara att föredra - ju fler bostäder som byggs genom förtätning, desto mindre jordbruksmark behöver tas i anspråk. Detta är även ett av ställningstagandena för landsbygdsutveckling som beskrivs i översiktsplanen. (Lunds kommun 2018)

Sommaren 2019 deltog jag i en intern förtätningstudie av Veberöd på Lunds Kommun inför en kommande fördjupad översiktsplan. I förtätningsstudien undersöktes lämpliga placeringar av de 500 bostäder som planeras genom förtätning. Sedan dess har dock politiska beslut ändrat förutsättningarna för var denna förtätning kan placeras.



Veberöd med omgivande landskap sett söderifrån.
Källa: Veberod.nu

Bakgrund - Simrishamnsbanan

Genom Veberöd löper järnvägsspår, ej aktiva idag, längs med vilka Simrishamnsbanan gick mellan 1890-talet och 1970-talet. Simrishamnsbanan knöt ihop Skåne i öst-västlig riktning och sträckte sig mellan Malmö och Simrishamn. Kvar idag finns ingen aktiv tågtrafik, och på flera ställen, som i Veberöd, finns nu stora odefinierade ytor centralt längs spårområdet.

Det finns ett riksintresse för kommunikation i Veberöd, utpekat av Trafikverket, som omfattar spårområdet inför framtida planer på en återuppbyggnad av Simrishamnsbanan. Några prioriteringar av denna finns dock inte fram till år 2029 och det är oklart när en sådan återuppbyggnad kan ske, eller ens om den kommer ske.

Därför har en undersökning av spårområdenas exploateringsmöjligheter på flera håll längs Simrishamnsbanan manats på politiskt. I december 2019 gavs stadsbyggnadskontoret i Lund i uppgift av byggnadsnämnden att utreda en exploatering av spårområdet i Veberöd. En sådan exploatering hade omöjliggjort en dragning av Simrishamnsbanan genom byn, men enligt Trafikverkets tidigare utredningar kan en alternativ spårdragning och station eventuellt läggas norr om byn, längs riksväg 11. Till dess föreslås att kollektivtrafiken utökas med bättre bussförbindelser. (Kniivilä, K. 2019) (Trafikverket 2014)



Bakgrund - Spårområdet



Spårområdet sett från väster
Källa: Lunds Kommun



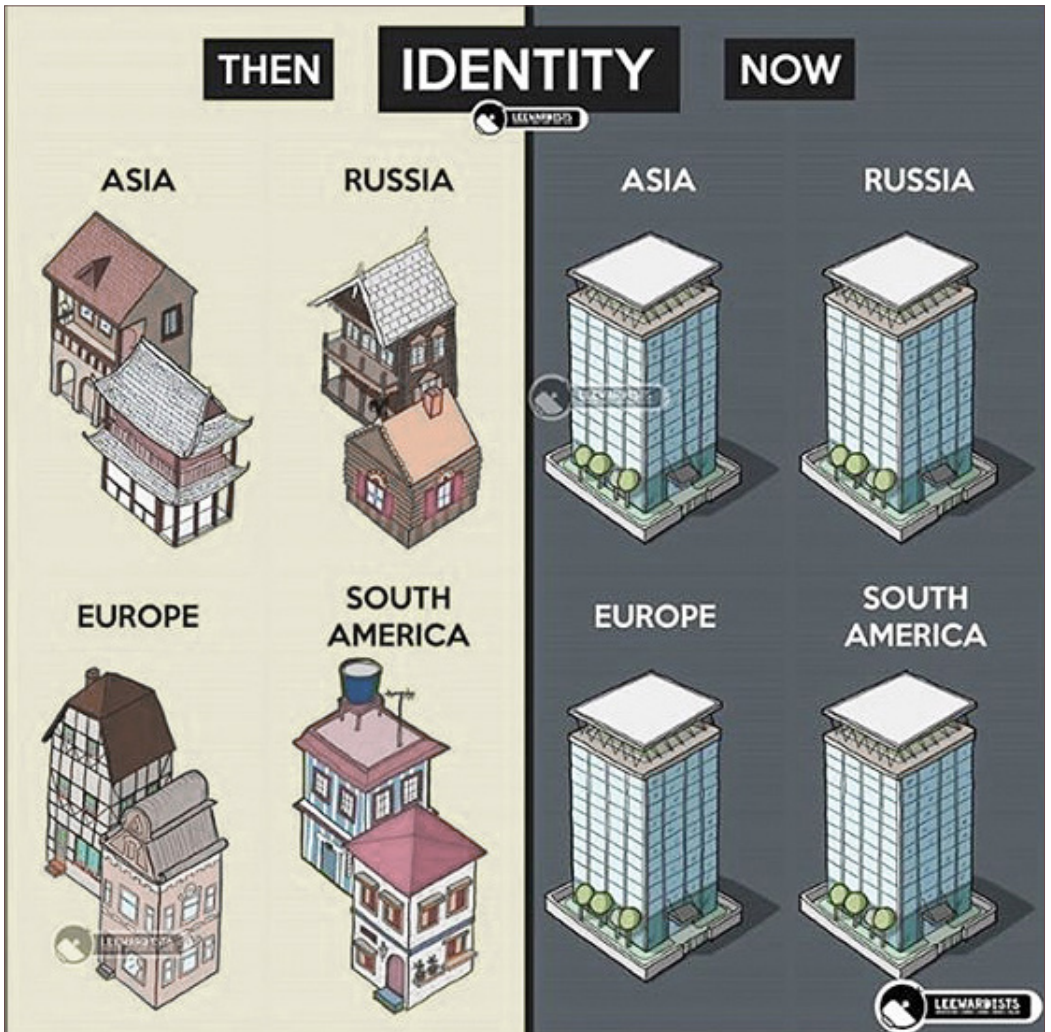
Bakgrund - Identitet och karaktär

En förtätning av Veberöd med 500 bostäder innebär en stor inverkan på den befintliga bebyggelsen och på samhället i stort. Det är därför av vikt att förtätningen gestaltas med stor omtanke. I översiktsplanen, beskrivet under ställningstagande för Veberöds utveckling, står att "förtätning av ortskärnan kräver samspel med kulturhistoriska värden." (Lunds kommun 2020)

Tillsammans med en uppfattning av att mycket av det som byggs idag saknar anknytning till sin omgivnings karaktär samt identitet, fick det mig att vilja fördjupa mig i just detta. Bilden till höger illustrerar väldigt enkelt, men ändå träffsäkert, den känslan jag kände. Stadsplaneraren Raymond Unwin skriver även om detta och om städers karaktär och individualitet i sin bok *Town planning in practice*. s. 16. från 1909:

...one of the dangers of town planning schemes, against which we should guard, is the tendency to efface this individuality and to drill all town plans into a similar type and pattern. This tendency can only be avoided by a very thorough appreciation of the individuality, one might almost say personality, of towns.

Så sett till orten Veberöd dyker frågan upp om hur en förtätning av spårområdet kan gestaltas för att bevara och förstärka kopplingen till ortens identitet, historia och karaktär.



Veberöd - Igår och Idag

Del II

Veberöd - Idag

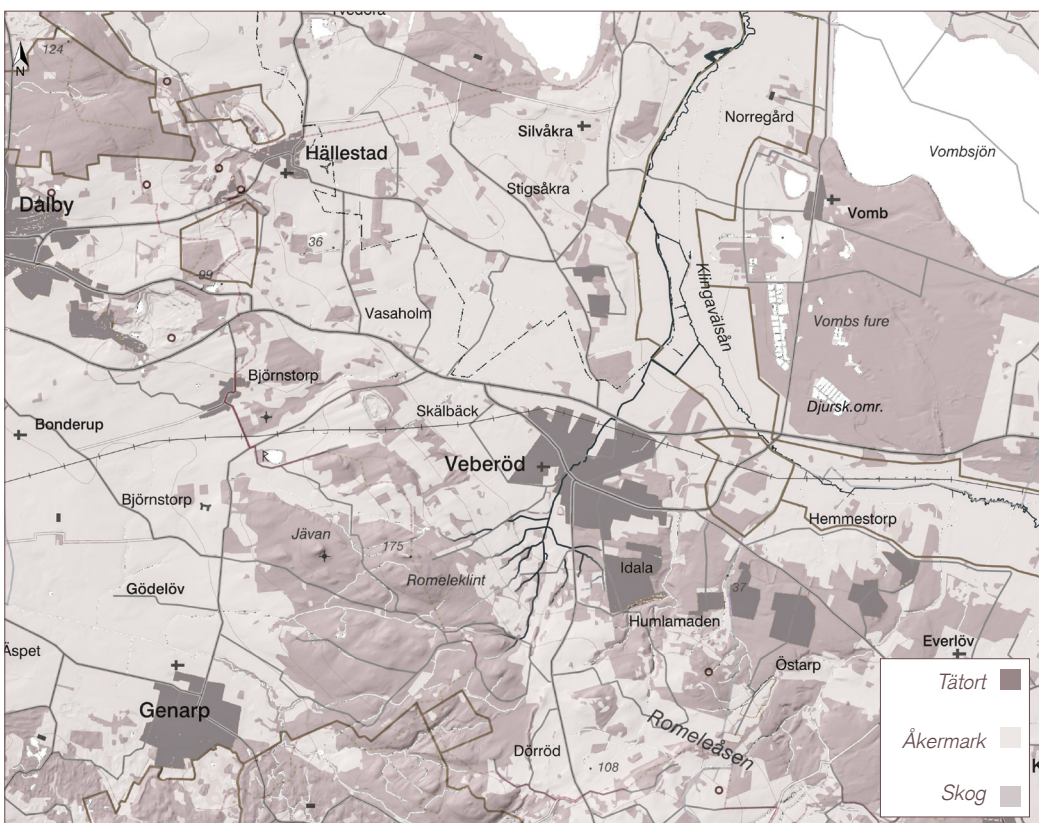
Veberöd ligger i Lund kommuns östra del. Sett till landskapskaraktär ligger Veberöd på gränsen mellan Vombsänkans flacka sandiga och lättodlade marker, samt Romeleåsens småskaliga landskap bestående av åkerlappar, fäladsrester, lövskogsområden och spridda gårdar. Veberödsbäcken som rinner genom orten har sina tillflöden längs Romeleåsens norrsluttning i söder och mynnar ut i Klingavälsån i norr. (Lunds kommun 2018)

Sett till kommunikation går riksväg 11 norr om orten medan Dalby- och Sjöbovägen genom orten i öst-västlig riktning. Dörrödsvägen går som en avstickare från Veberöd söderut. Simrishamnsbanan, som alltså ej är aktiv, gick även den genom orten i öst-västlig riktning.

Busstrafik finns till Lund och Malmö i väst och Sjöbo i öst med bl.a. SkåneExpress 8. Pendlingstider är ca 30 min till Malmö (Värnhem), 45 min till Lund C och 20 min till Sjöbo.



*Veberöd med omgivande landskap sett söderifrån.
Källa: Veberod.nu*



Veberöd och närliggande landskap
 Källa: Lantmäteriet, Google Maps

Veberöd - Igår

Genom historien har Veberöd vuxit fram organiskt och landskapet har format bebyggelsens utbredning. Orten nämns i text första gången 1334 och kyrkan har anor från 1100-talet. På en karta över Veberöds bykärna från 1773 syns bebyggelsen som ett antal slutna gårdar på var sin sida av Veberödsbäckens låglänta terräng. Mellan gårdarna i den fuktiga terrängen samlades troligen boskapen för att drivas upp på betesmarkerna längs Romeleåsens sluttning.

På den Skånska rekognoseringskartan från 1821 ser man Veberöds utbredning i relation till dåtidens landskap och landsvägens sträckning i öst-västlig riktning med en krök genom byn. Mindre vägar mot norr och söder syns också på kartan.

I och med skiftesreformen i början av 1800-talet flyttades många av gårdarna ut ur byn för att effektivisera jordbruket och endast några få blev kvar. (Lunds Kommun 2019)



Veberöd 1773

Källa: Lantmäteriet



Skånska rekogneceringskartan från 1821.

Källa: Länsstyrelsen Skåne

Veberöd - Igår

Efter skiftesreformen var järnvägens intåg under 1890-talet nästa stora händelse som påverkade byn, då Simrishamnsbanan kopplade ihop Skåne på tvären.

Med järnvägen följde större industrier som tegelbruk, garveri, mejeri och stärkelsefabrik. I och med detta ökade även Veberöds befolkning och orten byggdes ut. Man ansökte om att få bli municipalsamhälle 1919 och 1929 togs en stadsplan fram för framtida utbyggnad av Veberöd.

Många industrier lades dock ner under 1900-talets andra hälft och byggnaderna revs allt eftersom. Järnvägen avvecklades under 70-talet och samhället ändrade kurs mot privatbilism och villabebyggelse. Gröna vågen-andan lockade ut många stadsbor till landet och förstärkte denna trend. Villabebyggelsen i Veberöds utkanter karakteriserar denna era och bebyggelsen vid Klowsholm kan ses som ett exempel på detta.

Efter att Veberöd blivit en del av Lunds kommun 1974 benämns orten som sovstad till Malmö och Lund. (Lunds Kommun 2019) Trots en fortsatt stark företagsamhet och engagemang har mycket av servicen som fanns i Veberöd försvunnit. En orsak kan vara den stora andel invånare som jobbpendlar med bil, vilket minskar kundunderlaget för verksamheter.

Tegelbruken och
järnvägen
Källa: Veberod.nu



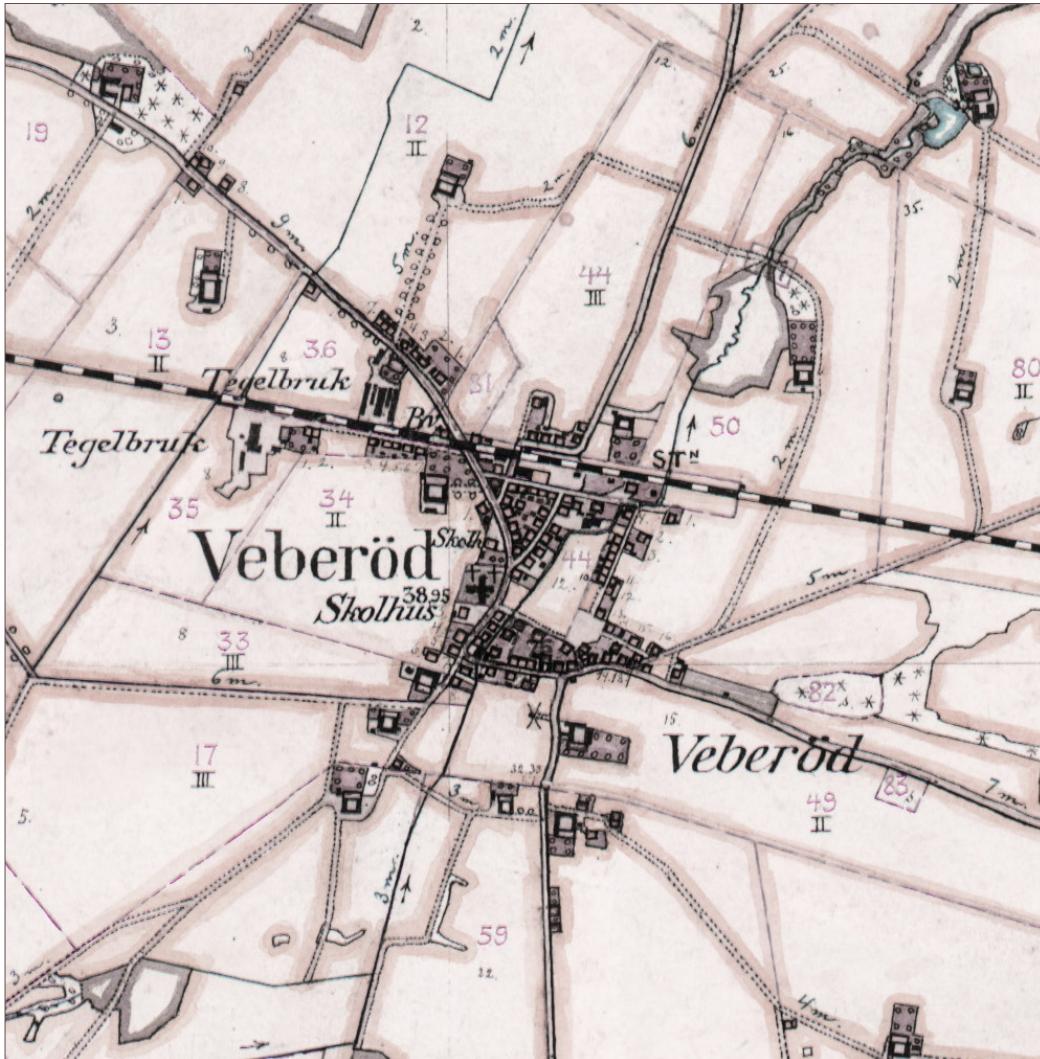
Garverifabriken
Källa: Veberod.nu



Villabebyggelse
vid Klövsholm
Källa: Veberod.nu



Veberöd - Igår



Häradsekonomska karta från 1915 visar en samlad bebyggelse kring kyrkan och vid spårområdet. Här ses också omledning av vägar och omdikning av bäcken till följd av järnvägsdragningen. Källa: Lantmäteriet

Veberöd - Idag

Intrycket av Veberöd idag är en tätort på landsbygden, nedanför Romeleåsens sluttningar, omgiven av natursköna områden. Närheten till naturen är något som karaktäriserar Veberöd och en av anledningarna till att folk väljer att flytta hit. Romeleåsen, Häckeberga naturreservat och Idala strövområde med Körsbärsdalen ligger i närheten av Veberöd.

Vad gäller bebyggelsen karaktäriseras den av det röda teglet, något som kan spåras tillbaka till tegelbrukens dagar. Den historiska framväxten av Veberöd kan läsas av som tydliga årsringar, vilket också karaktäriserar bebyggelsen.

Sett till samhället har Veberöd en fortsatt stark företagsamhet, ett aktivt föreningsliv och ett starkt lokalt engagemang. En aktiv hemsida för orten och ett starkt medlemsengagemang på sociala medier stärker känslan av bygemenskap även i dagens digitala samhälle. Projekt som *Smarta Byar* fungerar som plattformar för by- och ortsutveckling i en digital värld.

Vad gäller boendeformer och demografi har Veberöd, jämfört med Lunds kommun som helhet, en liten andel hyres- och bostadsrätter samt en stor andel äganderätter i form av villor. Av invånarna är det få unga mellan 20 och 30 år som väljer att bo kvar i Veberöd sett till kommunen som helhet. (Tyrens 2010)

*Naturen vid körsbärsdalen
Källa: Sydsvenskan*



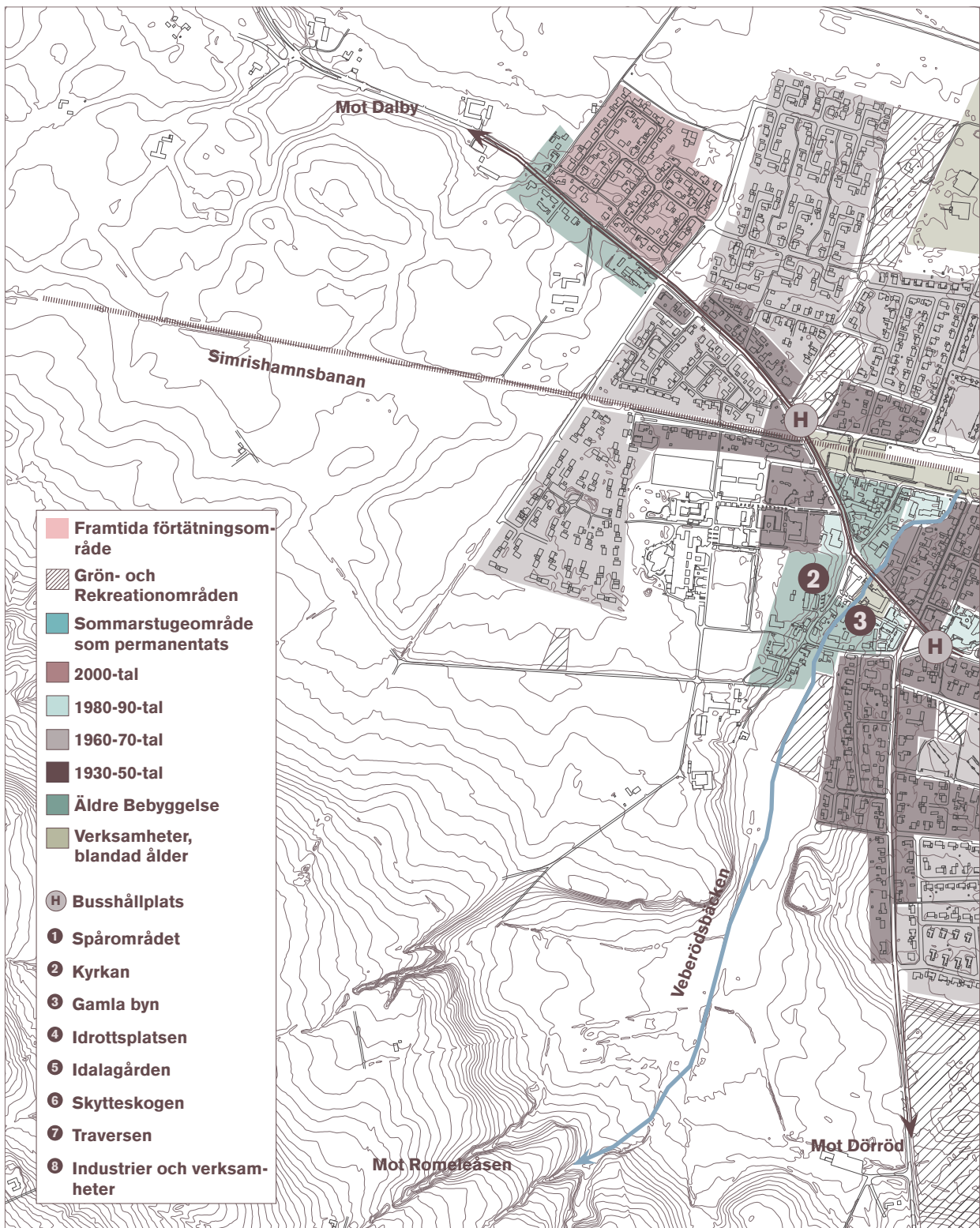
*Innovation och
smarta byar
Källa: Sydsvenskan*

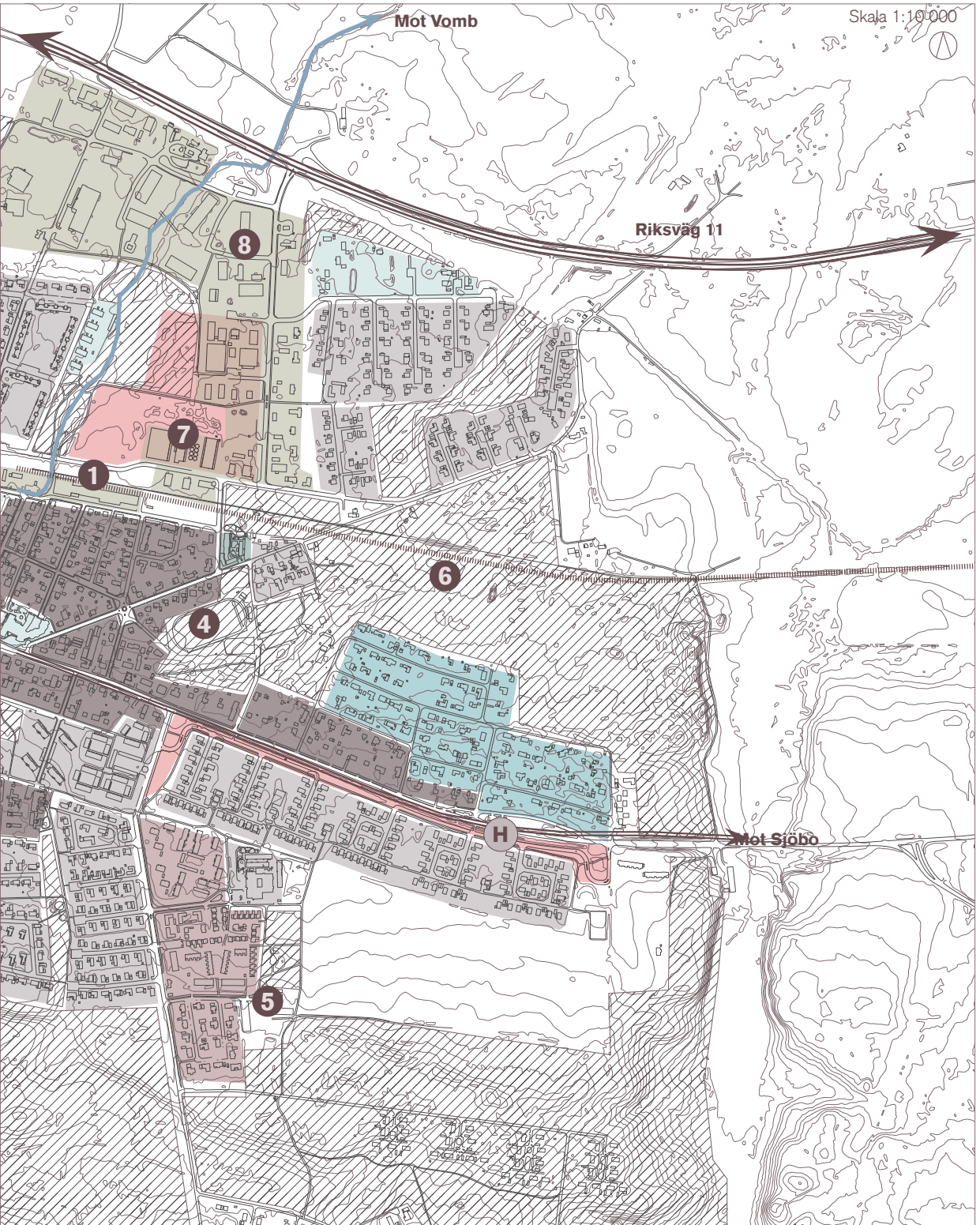


*Sammanhållen
tegelbebyggelse
Källa: Egen*

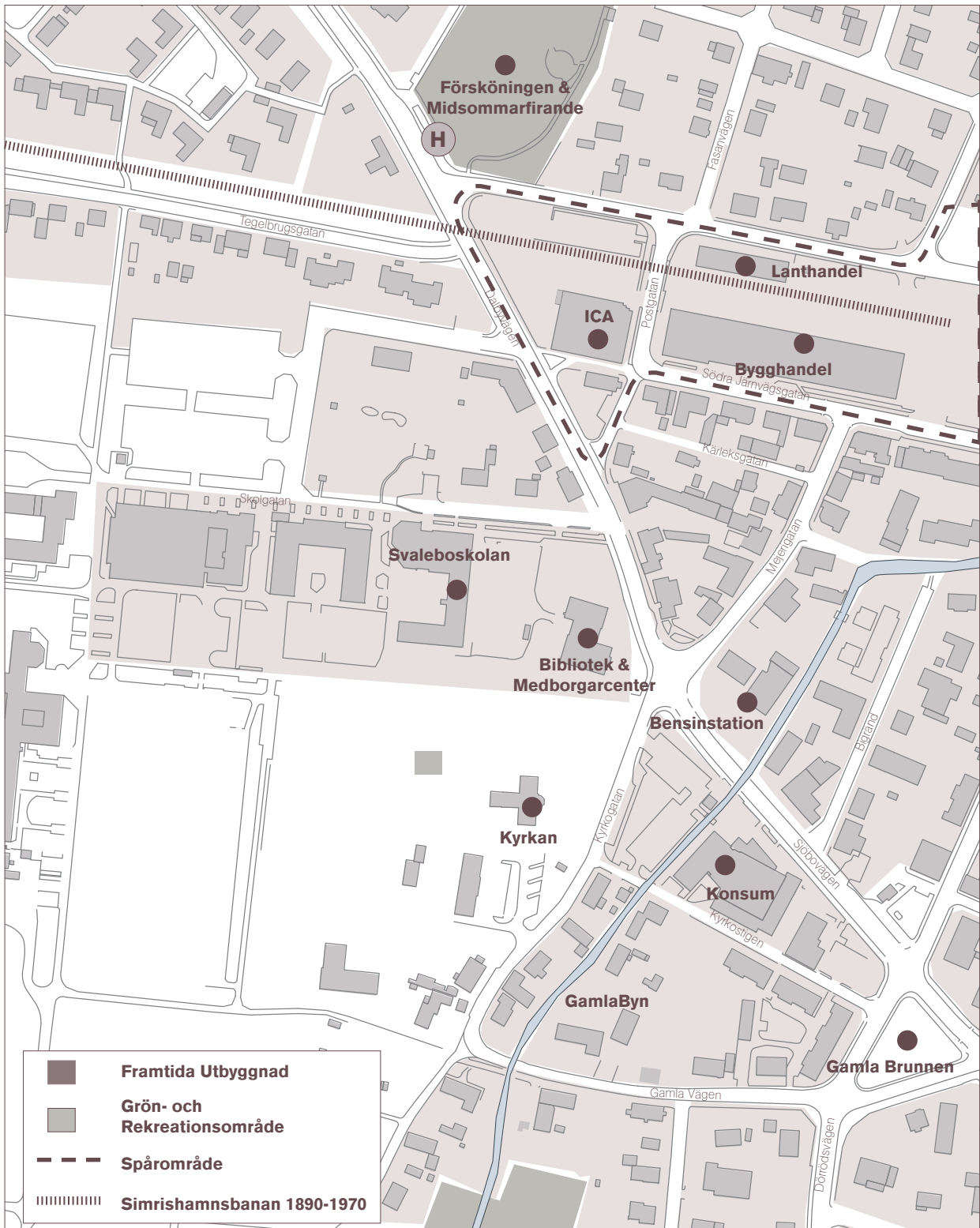


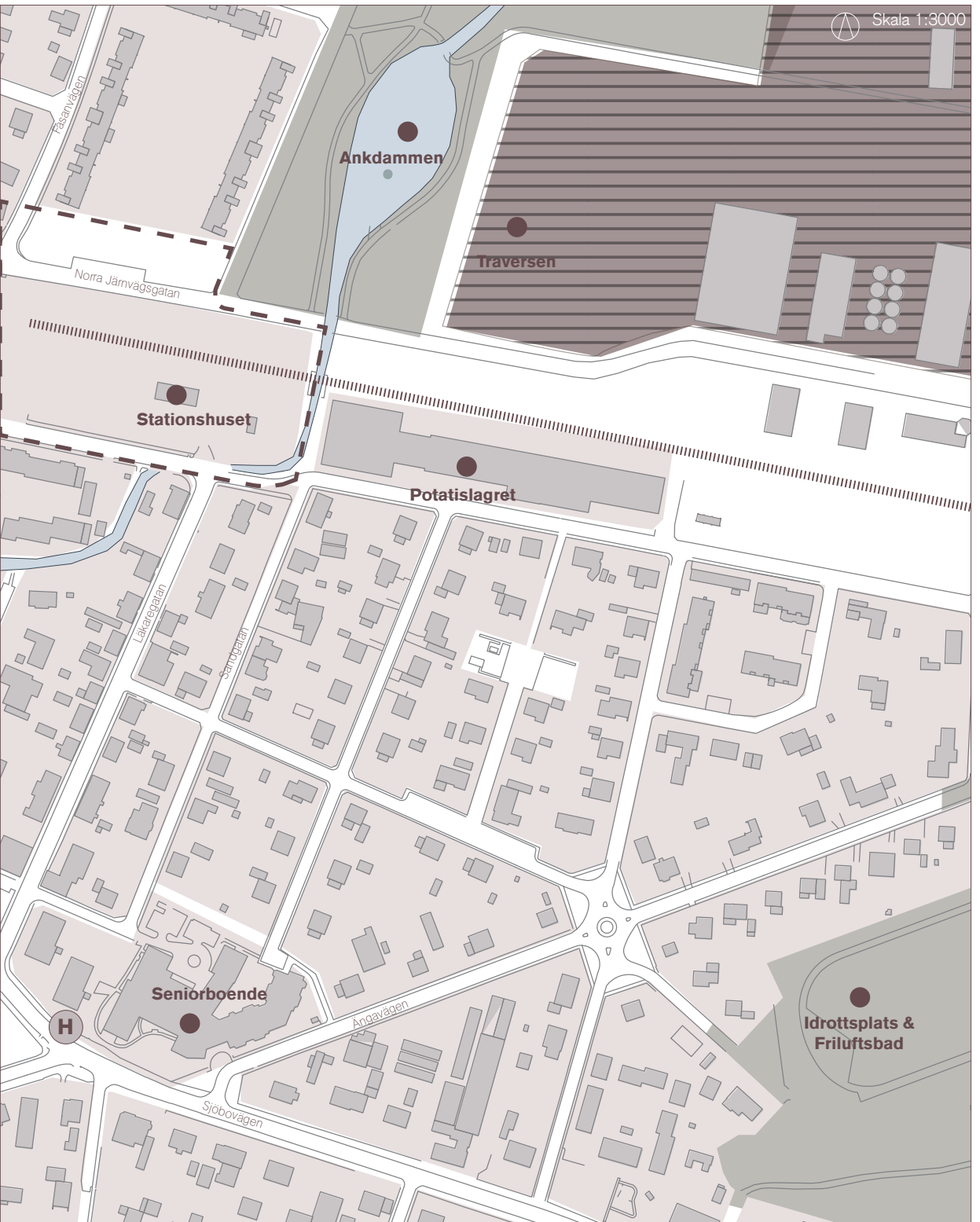
Veberöd - Idag





Veberöd - Idag





Veberöd - Spårområdet Igår

Spårområdet, som alltså är platsen för undersökningen, utvecklades i samband med järnvägens framväxt. Järnvägen innebar en del förändringar då vägar skars av och fick ledas om samt bäcken dikas om för att ge plats för stationsbyggnaden. **1** Söder om stationsbyggnaden placerades en busshållplats för vidare transport och öster om denna anlades en stationspark vid Veberödsbäcken.

Den typ av industri och verksamhet som anlades i samband med järnvägen var bland annat förråds- och magasinsbyggnader för trä och spannmål. Även två större järnvägshotell och ett värdshus anlades vid spårområdet, tyvärr finns inga av dessa kvar idag. I övrigt anlades ett större potatislager öster om spårområdet och de två tegelbruken låg på var sin sida järnvägsspåret i väster. (Lunds Kommun 2017)



Veberöd station
Källa: Veberod.nu



Flygfoto över centrala
Veberöd ca 1950
källa: Eniro



Södra Järnvägsgatan med
ett av två Järnvägshotell
Källa: Veberod.nu

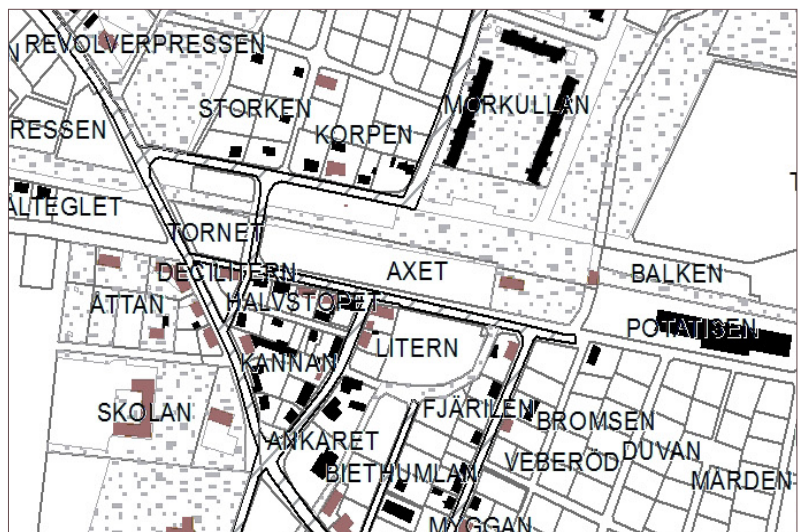
Veberöd - Spårområdet Idag

Spårområdet utgörs idag dels av verksamhetsbyggnader med tillhörande ytor, så som en bygghandel, lanthandel och en ICA-butik, dels av större odefinierade markytor som låtits växa igen.

Stationsbyggnaden finns kvar men huserar idag en förskola vars lekplats är placerad vid den gamla stationsparken. Busstationen är ersatt med parkering. Perrongen är igenväxt av ungräd, men plattformarna och järnvägsspåren finns kvar.

I områdets norra del vid de större verksamhetsbyggnaderna står våghuset från slutet av 1930-talet fortfarande kvar med vågplatta och stenbeläggning synlig. I övrigt omges stora delar av verksamhetsområdet av högre nätstaket med taggråd vilket bidrar till stationsområdets barriäreffekt.

- Kulturhistoriskt värdefull byggnad**
- Byggnad som tillsammans med andra bygger upp en kulturhistoriskt värdefull miljö**
- Gatusträckning**
- Gårdsrum eller plantering av kulturhistoriskt värdefull miljö**



Källa: Bevaringsprogrammet
Lunds Kommun

Verksamhetsbyggnad
Lanthandel
Källa: Bevaringsprogrammet
Lunds Kommun



Veberöd stationsbyggnad
Källa: Bevaringsprogrammet
Lunds Kommun



Väghus från 1930-tal
Källa: Bevaringsprogrammet
Lunds Kommun



Tidigare analyser & Omvärldsspaning

Del III

Analys - Ortsanalys Veberöd, Tyréns, 2010

2010 gjordes en Ortsanalys av Veberöd. Den utfördes av Tyréns på uppdrag av Lunds kommun och behandlade en mängd områden. Dessa var bl.a. en nulägesbeskrivning, geografi, demografi, historia, struktur, trafik, landskap, bebyggelse och framtidsutsikter.

Ortsanalysen gav förslag och rekommendationer för hur Veberöd borde utvecklas strukturellt och bebyggelsemässigt. Många av dessa rekommendationer har arbetats in i mitt gestaltungsförslag och förhållningssätt för gestaltningen.

Dessa har bland annat varit:

- att skapa tydliga centrumstråk
- att genom förtätning i centrum bidra till social och ekologisk hållbarhet
- att utveckla landskapselement och bevara grönstråk som kopplar centrum ut mot grön- och rekreationsområden
- att planera för bostäder av olika typer och storlekar som möjliggör att bo kvar för äldre som flyttar från villan och för yngre som flyttar hemifrån.

(Tyréns 2010)

VEBERÖDS STYRKOR, SVAGHETER, MÖJLIGHETER OCH HOT

VEBERÖDS STYRKOR

- Nära till skog, öppna marker och sjö med stora rekreativvärden
- Bra serviceutbud
- Bebyggelsestrukturen har tydliga årsringar
- Det röda teglet ger stark identitet
- Bra kollektivtrafik till Lund

VEBERÖDS SVAGHETER

- Ojämn demografisk struktur: liten andel unga vuxna
- En stor del av befintliga bostadsområden är säckområden och separerade från intilliggande områden
- Högt bilberoende
- Centrum är odefinierat
- Bebyggelsen saknar i stor utsträckning förankring i landskapet
- Veberöd saknar publika mötesplatser
- Det finns starka barriärer i form av järnvägsområdet och Dalbyvägen/Sjöbovägen
- Gaturummen i centrum, framför allt Dalbyvägen, är storskaliga och spretiga
- Få offentliga mötesplatser på orten

VEBERÖDS MÖJLIGHETER

- Persontrafik på Simrishamnbanan med station i Veberöd ger stora utvecklingsmöjligheter för Veberöd
- Stor exploatering och medföljande befolkningsökning ger möjlighet att utveckla Veberöds centrum
- Befintliga landskapselement, tex bäckfåran genom byn, ger möjlighet att förankra bebyggelsen till platsen
- Goda möjligheter att utveckla orten hållbart avseende ekonomi, social struktur och ekologi

VEBERÖDS HOT

- Risk för ökad andel separerade bostadsområden
- Villamattor bidrar inte till social och ekologisk hållbarhet
- Risk för att det blir eller upplevs som att det blir långt till grönområden
- Risk för vi/dom-mentalitet vid kraftig utbyggnad, särskilt i och med bristen på offentliga mötesplatser
- Risk att befintliga kvaliteter byggs bort, framför allt tillgängligheten till naturen
- Risk att barriärer förstärks
- Risk att relativt god jordbruksmark väster om tätorten bebyggs
- Risk för kraftigt ökad trafik med medföljande störningar om 80% av befolkningen även fortsättningsvis måste pendla utanför Veberöd för sin försörjning.

Möjligheter idag ska vara styrkor 2050,
hot idag ska *inte* vara svagheter 2050.

Analys - Fokus Veberöd, 2016

Fokus Veberöd var ett ortsutvecklingsprojekt som pågick under 2 år, från 2014 till 2016, och utfördes av Lunds Kommun. Projektet syftade till att låta Veberödsborna komma till tals i ett antal viktiga frågor gällande Veberöds utveckling. Ett frågeformulär skickades ut och svaren sammanställdes sedan i en rapport - Fokus Veberöd.

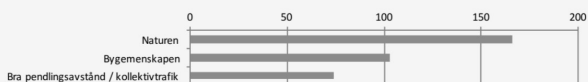
Bland annat berördes frågor som centrumutveckling, kommunikationer, fritid, rekreation och naturvärden. Även här har Veberödsbornas önskemål påverkat förslag och strategi.

(Lunds Kommun 2016)

FRÅGA 1

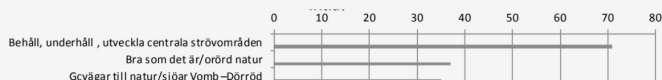
VAL AV BOSTADSORT:

Du/din familj har valt Veberöd, Vomb, Dörröd eller Silvåkra som bostadsort. - Vad fick dig att göra detta val? Så här blev svaren:



FRÅGA 2

Veberöd har en fantastisk natur in på knutarna och många möjligheter till rekreation. - Vilka utvecklingsmöjligheter ser du i Veberöd med omnejd kopplat till din fritid?



FRÅGA 3

ETT LEVANDE OCH ATTRAKTIVT CENTRUM

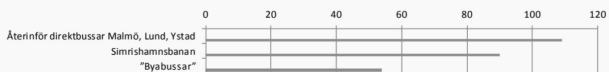
- Vilka idéer har du kring att göra centrum mer attraktivt?



FRÅGA 4

HÅLLBARA TRANSPORTER

Lunds kommun arbetar för ett hållbart transportsystem. - Hur skulle du vilja se det förverkligas i Veberöd, Vomb, Dörröd och Silvåkra?



VEBERÖDSBORNA VILL ATT:

- * **orten förblir levande och attraktiv**
- * **närheten till naturen bibehålls och utvecklas**
- * **bostadsutbudet breddas (man ska kunna bo kvar)**
- * **orten har en tydlig byidentitet**
- * **Veberöd har ett centrum med mötesplatser för alla åldrar**
- * **det finns tillgång till service, såväl kommersiell som offentlig**
- * **ett aktivt föreningsliv bibehålls och vidareutvecklas**
- * **det finns tillgång till kollektivtrafik och bra gång- och cykelvägar**

Analys - Omvärldsspaning

UN Habitats 5 principer

Något som har hjälpt till i processen gällande hållbarhet, har varit att titta närmare på UN Habitats 5 principer om hållbart stadsbyggande. Principerna berör områden som täthet, funktionsblandning, social blandning, effektiva gatunät och begränsning av momofunktionella kvarter. Under utformning av gestaltungsförslaget har dessa principer viktats mot förtätningens gestaltungsmissiga kopplingar till den befintliga bebyggelsen. (UN Habitat 2015)

“Rapport från 2050”

Under vintern sändes SVT:s program *Rapport från 2050* i vilket troliga framtidsscenarie tas upp. Bland annat möjligheten att med utvecklad teknik jobba på distans, något som aktualiserats under vårens Coronapandemi. Om denna trend överlever pandemin finns eventuellt ett ökat behov av tillgängliga arbetsplatser i orter som Veberöd. Caféter, bibliotek och coworking-hubbar behövs, likaså nya lunchresturanger. (SVT 2019)

Självkörande minibussar

Vad gäller kollektivtrafikförsörjning testas idag självkörande minibussar på bland annat Lindholmen i Göteborg. Applicerat på ett framtida Veberöd kan detta minska behovet av parkeringsplatser, samtidigt som möjligheten att ta sig runt inom orten hade ökat. Något som svarar mot de boendes önskemål om “byabussar”. (Petersen 2019)

Bredbandsbullenbyar

Begreppet och rörelsen *Bredbandsbullenbyar* dök upp under researchen. Även om Veberöd år 2040 troligen är större än de byar som rörelsen vänder sig till, är riktningen för en framtida identitet intressant. Rörelsen målar själv upp begreppet på följande vis:

Bredbandsbullenbyar är vår beteckning. Den handlar om att bygga miniurbana miljöer på landsbygden, såväl väldigt långt bort från allt, som nära städerna. Där ska man kunna jobba uppkopplat, med morotslandet, blåbärsskogen eller betesmarkerna i ryggen. Där finns gemensamma arbetsplatser och mötesplatser som bycafé och bypub; helt enkelt levande byar som det var före laga skiftet. En aktiv by med engagerade medborgare, levande mötesplatser och uppkopplade arbetsplatser, med ena benet i myllan och den andra i det globala digitala samhället.

(Afsahi, Laurin, Laxvik & Olstorpe 2016)

5 principer om
hållbart stadsbyggande
Källa: UN Habitat

1. Tillräckligt utrymme för gator och ett effektivt gatunät.

Gatunätet ska täcka åtminstone 30 % av marken och åtminstone 18 km gatulängd per kvadratkilometer.

2. Hög täthet. Åtminstone 15.000 invånare per kvadratkilometer, vilket är det samma som 150 inv/ha.

3. Funktionsblandning. Åtminstone 40 % av golvytan i varje stadsdel ska vara till för verksamheter.

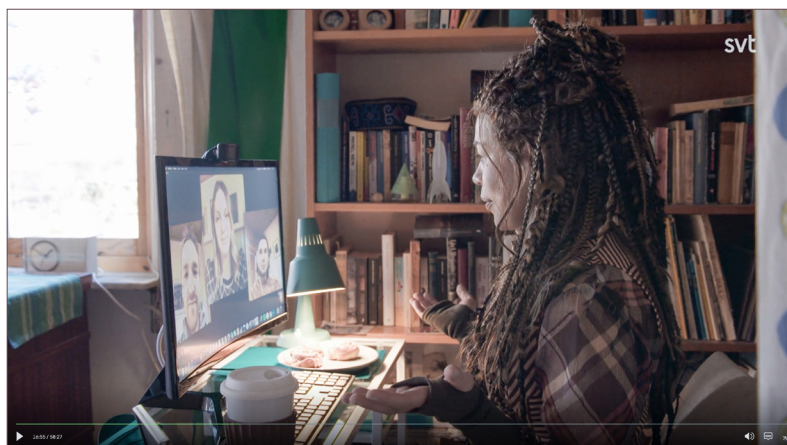
4. Social blandning. Tillgång på bostäder i olika prisklasser och upplåtelseformer i varje stadsdel för att husera människor med olika inkomster; 20-50 % av den totala boendeytan ska vara reserverade för billiga bostäder; och golvytan för en upplåtelseform ska inte omfatta mer än 50 % av den totala golvytan för alla bostäder i området.

5. Begränsad markanvändningsspecialisering. Detta för att begränsa monofunktionella kvarter eller stadsdelar; monofunktionella kvarter ska täcka mindre än 10 % av marken i alla stadsdelar.

Hållbar transport
Källa: Autonomous
Mobility



Arbete på distans
Källa: SVT Play



Analys - Framtida identitet

Omvärldsspaningen och tankar om Veberöds framtida identitet har påverkat gestaltningen av förslaget. Under projektets gång har en insikt infunnit sig om att identitet faktiskt är något föränderligt. Detta då det dels handlar om en plats specifika karaktär och dels människors identitet kopplat till plats och miljö. Veberöds identitet har förändrats med tiden, från kyrkby och jordbrukssamhälle via järnvägs- och industrisamhälle till pendlarort och sovstad. Frågan är vilken riktning som nu stakas ut för Veberöds framtida identitet.

Vårens coronapandemi har fått både människor och företag att tänka om gällande sättet vi bor, lever och arbetar på. Artiklar i både The New York Times (Senior 2020), Göteborgs-Posten (Karlsten 2020) och BBC News (Hughes 2020) ifrågasätter alla relationen mellan var man bor och var man jobbar. Aude Biquelet-Lock, deputy head of policy and research på Royal Town Planning Institute, citeras angående detta:

I think what we will see is that local centres may see more diversification - more dining, more social activities as people may want to meet each other. Also working from home may mean getting access to workplaces in local towns for some days. Growth is to be expected in these areas.

Denna riktning för en framtida identitet, tillsammans med idén om bredbandsbillerbyar och Veberöds starka företagsamhet samt fokus på smart bytveckling, är något som bearbetats in i gestaltningen.



Järnvägs &
Industrisamhälle



Pendlarort &
Sovstad



Men sen?

Bebyggelseanalys



Del IV

Bebyggelseanalys - Stråk & Noder

1. Stråk & Noder

En analys av de idag mest aktiva och publika stråken med verksamheter visar att de finns längs Dalbyvägen/Sjöbovägen, Mejerigatan och Södra Järnväggsgatan.

2. Gatusträckning

När det kommer till viktiga noder och knutpunkter så består de huvudsakligen av platser kopplade till specifika funktioner eller verksamheter.

3. Landskapselement

Centralt mitt emot kyrkan och biblioteket/medborgarcentret finns ❶ bensinstationen med livs och café. Vid Boddes plats, ❷ det gamla vägskälet mellan Sjöbovägen och Dörrödsvägen, finns idag busshållplatsen

4. Gaturummets utbredning

Veberöd Centrum. Vid grönområdet Försköningen ❸ firas midsommar och här finns ytterliggare en av tre busshållplatser. Ankdammen ❹ mynnar Veberödsbäcken ut i innan den fortsätter norrut mot Klingavälsån. Här finns ett uppskattat centralt grönområde. Parkeringen vid ICA och lanthandeln ❺ utgör också en nod, även om den är otydligt kopplad till något egentligt stråk.

5. Bebyggelsestruktur

6. Bebyggelsens skala

En analys av de tänkta förtättningsområdena vid exempelvis Traversen ❻ (se s.32), industriområdet nordöst om spårområdet, är sepeciellt intressant.

7. Bebyggelsens materialpalett

Spårområdet har möjlighet att bidra med en viktig länk mellan detta område och centrala Veberöd genom att addera nya stråk och knutpunkter som ett pärlband genom centrum.

8. Byggnadernas gestaltning



- - - Spårområdet
- Grönstråk och grönområden

Bebyggelseanalys - Gatusträckning

1. Stråk & Noder

2. Gatusträckning

3. Landskaps- element

4. Gaturummets utbredning

5. Bebyggelse- struktur

6. Bebyggelsens skala

7. Bebyggelsens materialpalett

8. Byggnadernas gestaltning

De äldsta gatorna i Veberöd har en organisk och krökt sträckning. Delarna av centrala Veberöd som byggts ut efter stadsplanen från 1930-talet utgör ett relativt rakt och effektivt gatunät, om än storskaligt. 1970-talets isolerade villabebyggelse i Veberöds utkanter försörjs av till största del av säckgator.

När det kommer till gatusträckningarna kring spårområdet, syns tydligt den barriäreffekt som spårområdet har. Men de gamla vägarna som kopplade Veberöd ut mot landskapet, och 1930-talets stadsplan, visar att möjligheten att åter koppla samman gatusträckningarna inte är allt för långt borta.



- - - - Spårområdet

Bebyggelseanalys - Landskapselement

1. **Stråk & Noder**
2. **Gatusträcking**
3. **Landskapselement**
4. **Gaturummets utbredning**
5. **Bebyggelsestruktur**
6. **Bebyggelsens skala**
7. **Bebyggelsens materialpalett**
8. **Byggnadernas gestaltning**

Tre landskapselement återfinns på olika platser i centrala Veberöd. Dessa element har potential att förankra byn i landskapet och berätta om dess historia och framväxt. De är Veberödsbäcken med sin bäckafåra, järnvägsspåren med sin kvarliggande räls samt Romeleåsens upptorning som bildar fondmotiv i exempelvis Mejergatans slut. Även om dessa landskapselement har en central placering i Veberöd så är alla rätt undangömda och inte särskilt närvarande i gatubilden idag.

Veberödsbäcken, **1** vars närvaro i landskapet troligen är en av anledning till Veberöds placering från första början, rinner genom byn från Romeleåsens sluttning i söder till Klingavälsån i norr. Men i relation till dagens gatudragningar och tomtgränser återfinns den ofta längs med baksidorna av tomterna, i kulvertar under vägar eller dold av sly och tät växtlighet.

Romeleåsens norra sluttning, mot vilken skåneledens etapp nr 14 leder med start i Veberöd, syns tydligt i fonden av vissa gator i byn. **2**

Järnvägens dragning syns tydligt ute i landskapet där spåren ligger nästan orörda. Inne i Veberöd finns rälsen kvar på sina ställen, **3** men är ofta dold under asfalt och av växtlighet. Tanken att lyfta fram dessa igen och låta stråk leda från centrum längs spåren ut mot grönområden och landskapet är lockande.



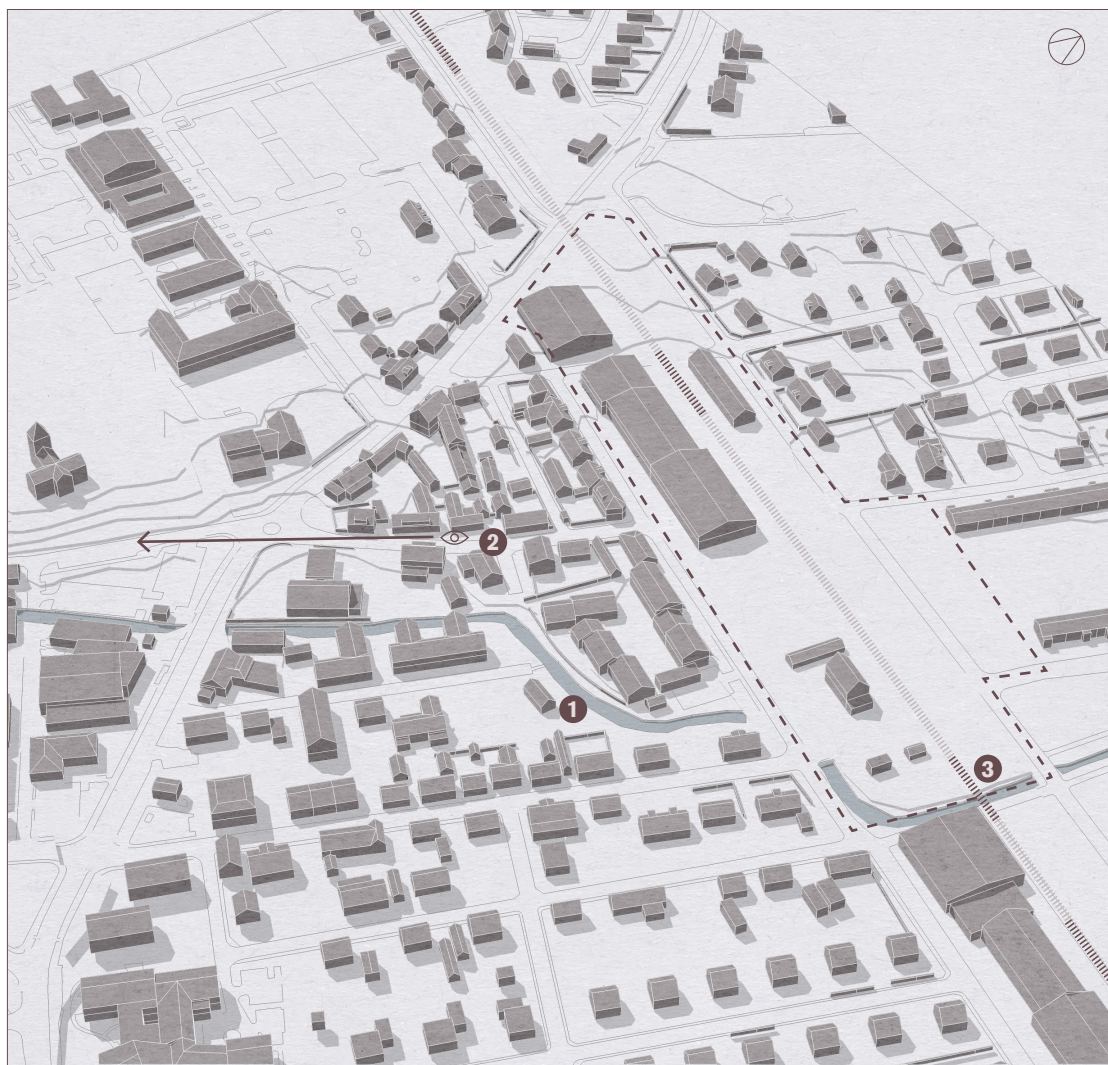
Veberödsbäcken rinner genom det Veberöds Centrum



Romeleåsen i fonden av Mejergatan



Järnvägsspåren och stationsplattform dold av ungröd



- - - - Spårområdet

Bebyggelseanalys - Gaturummets utbredning

1.
Stråk & Noder

2.
Gatusträcking

3.
**Landskaps-
element**

4.
**Gaturummets
utbredning**

5.
**Bebyggelse-
struktur**

6.
**Bebyggelsens
skala**

7.
**Bebyggelsens
materialpalett**

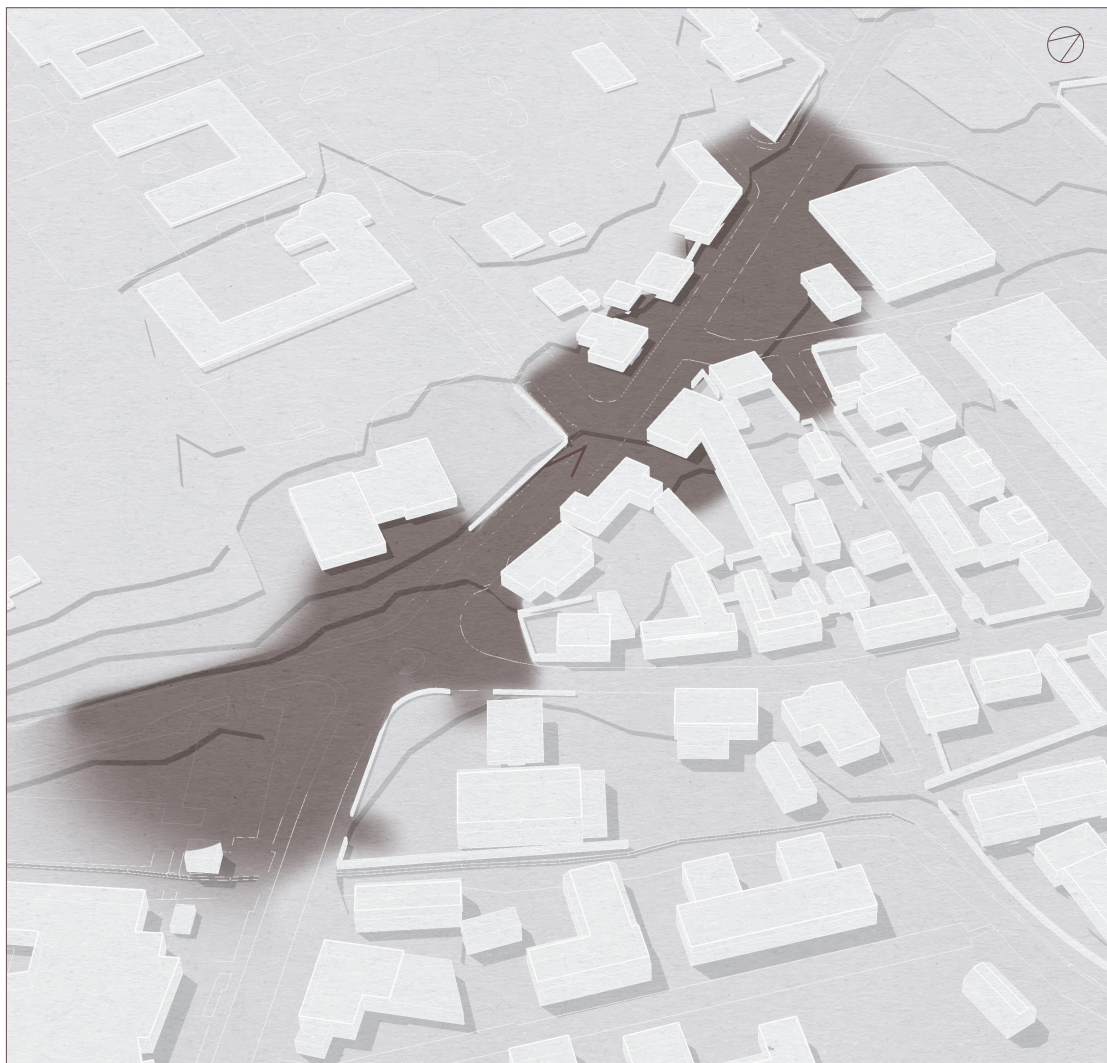
8.
**Byggnadernas
gestaltning**

Gatorna i Veberöd är generellt breda och spretiga. De flyter ofta ut i ingenting då bebyggelsen inte räcker till, eller är tillräckligt tät, för att definiera gaturummet. Detta medverkar till upplevelsen av att Veberöd saknar ett definierat centrum och publika mötesplatser, vilket tas upp både i Tyréns ortsanalys från 2010 och Fokus Veberöd från 2016.

Ett utsnitt av Dalbyvägen förbi de mest centrala delarna av Veberöd visar just på detta breda och spretiga gatutrum.



*Dalbyvägens utbredning vid biblioteket,
bensinstationen och Konsums parkering.
Källa: Egen*



Dalbyvägens utbredning

Bebyggelseanalys - Gaturummets utbredning

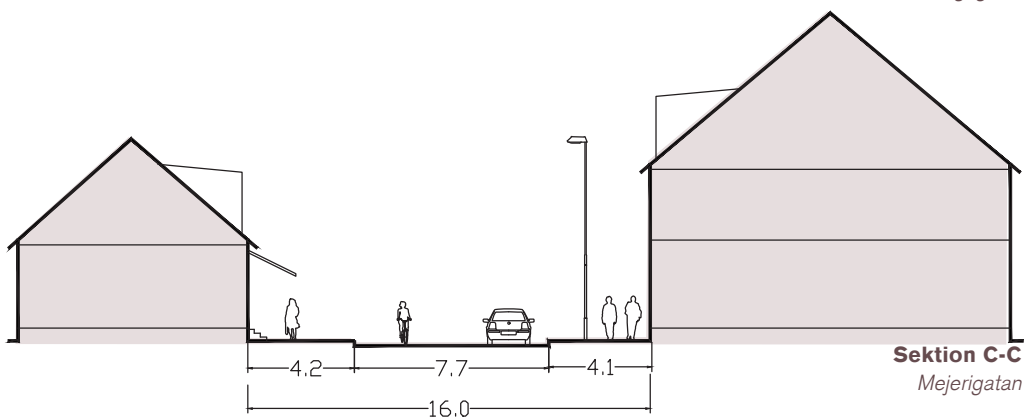
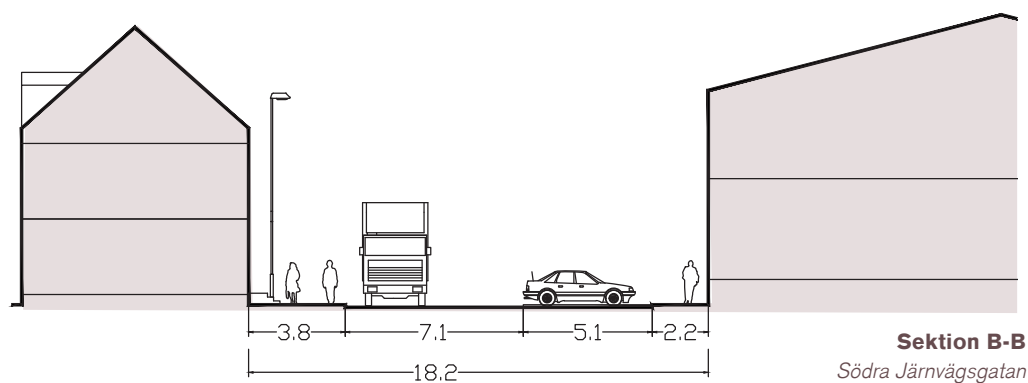
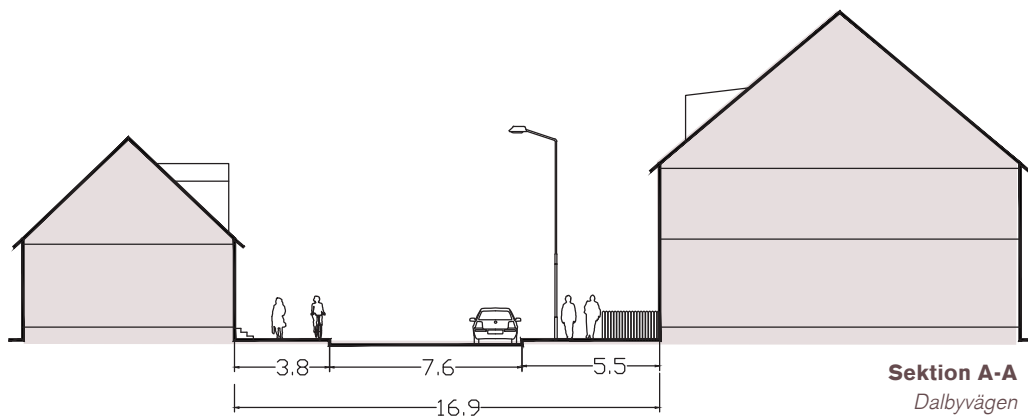
1. **Stråk & Noder**
2. **Gatusträckning**
3. **Landskaps-element**
4. **Gaturummets utbredning**
5. **Bebyggelse-struktur**
6. **Bebyggelsens skala**
7. **Bebyggelsens materialpalett**
8. **Byggnadernas gestaltning**

Sektionerna över tre viktiga gator i Veberöd; Dalbyvägen, Mejerigatan och Södra Järnvägsgatan, visar breda måttkedjor. Även om gångbanor och trottoarer är relativt breda, så ges biltrafiken hög prioritet i och med körbanans bredd. Detta är mer förståeligt för Dalbyvägen, som är en genomfartsled, men mindre förståeligt för Mejerigatan och Södra Järnvägsgatan som inte har samma trafikmängd.



Utsnitt av centrala veberöd.

Sektioner 1:300



Bebyggelseanalys - Bebyggelsestruktur

1. Stråk & Noder

2. Gatusträckning

3. Landskaps-element

4. Gaturummets utbredning

5. Bebyggelsestruktur

6. Bebyggelsens skala

7. Bebyggelsens materialpalett

8. Byggnadernas gestaltning

Som en del av undersökningen av Veberöds bebyggelse, valde jag att titta närmare på två andra orter, Dragör och Simrishamn. Detta som en studie i täthet och struktur, samt hur bebyggelsen hjälper till att skilja privata rum från publika.

I Simrishamn är gaturummen tydligt definierade genom samhängande bebyggelse längs med gatans sträckning. Det avskiljer den privata gården från det publika gaturummet på ett tydligt sätt.

I Dragör är å andra sidan bebyggelsen inte lika tydligt frontad mot gatorna och gränderna. Men här hjälper staket och murar till att definiera gaturummet. På så sätt fås en tydlig avskilnad mellan de privata och publika ytor.

Veberöds centrala bebyggelse har varken samma drag som den i Simrishamn med sammanhängande byggnader längs gatan, eller den täta småskaliga bebyggelsen som finns i Dragör. Studien har dock visat på hur olika bebyggelsestrukturer kan definiera gaturum och skilja på privata och publika ytor, något som kan inspirera en framtida förtätning av spårområdet.



En av dragörs gränder där husgavlar och staket definierar gaturummet



Storgatan i Simrishamn där bebyggelsen frontar gatan längs hela dess sträckning.

Utsnitt (500m x 200m).

Veberöd
Bebyggd area ca 17%
Källa: Open Street Map



Dragör
Bebyggd area ca 37%
Källa: Open Street Map



Simrishamn
Bebyggd area ca 26%
Källa: Open Street Map



Bebyggelseanalys - Bebyggelsestruktur

1. Stråk & Noder

2. Gatusträcking

3. Landskaps-element

4. Gaturummets utbredning

5. Bebyggelsestruktur

6. Bebyggelsens skala

7. Bebyggelsens materialpalett

8. Byggnadernas gestaltning

Då bebyggelsen varken är så tät och gaturummet så tydligt definierat suddas gränsen mellan privata, semiprivata och publika ytor på många platser ut i Veberöd. Byggnaderna frontar inte gaturummet tillräckligt konsekvent som i t.ex. Simrishamn för att dessa gränser skall bli tydliga. Dock används istället staket, murar och häckar på många ställen, likt bebyggelsen i Dragör, för att definiera vad som är publikt och vad som är privat.

I de centrala delarna där gaturummet ändå är definierat, om än utbrett, längs bl.a. Mejerigatan och Södra Järnvägsgatan, kan bebyggelsens uppbyggnad förenklat beskrivas på följande sätt.

- 1) En fristående huvudbyggnad i en eller två plan kantar gatan.
- 2) Mellan huvudbyggnaderna är ofta komplementbyggnader och garage placerade, något tillbakadragna. Dessa skapar dynamik i gaturummet som växer och krymper i bredd längs med gatan.
- 3) Murar, staket och häckar uppförda längs tomtgränsen hjälper till att definiera gatan när inte byggnaderna gör det. Dessa skiljer de privata och publika rummen åt.
- 4) Den centrala bebyggelsen har ofta entréer direkt mot gatan och de byggnader som innehåller verksamheter har ofta skyltfönster mot gatan. På vissa håll har stolar och krukväxter ställts ut vid entréen vilket skapar en något semiprivat zon någon meter ut från fasadlivet.



Bebyggelsestruktur. Källa: Egen



- Privat
- Semiprivat
- Semipublikt
- Publikt

- H – Huvudbyggnad**
- K – Komplementsbyggnad**

Bebyggelseanalys - Bebyggelsens skala

1. Stråk & Noder

2. Gatusträckning

3. Landskaps-element

4. Gaturummets utbredning

5. Bebyggelse-struktur

6. Bebyggelsens skala

7. Bebyggelsens materialpalett

8. Byggnadernas gestaltning

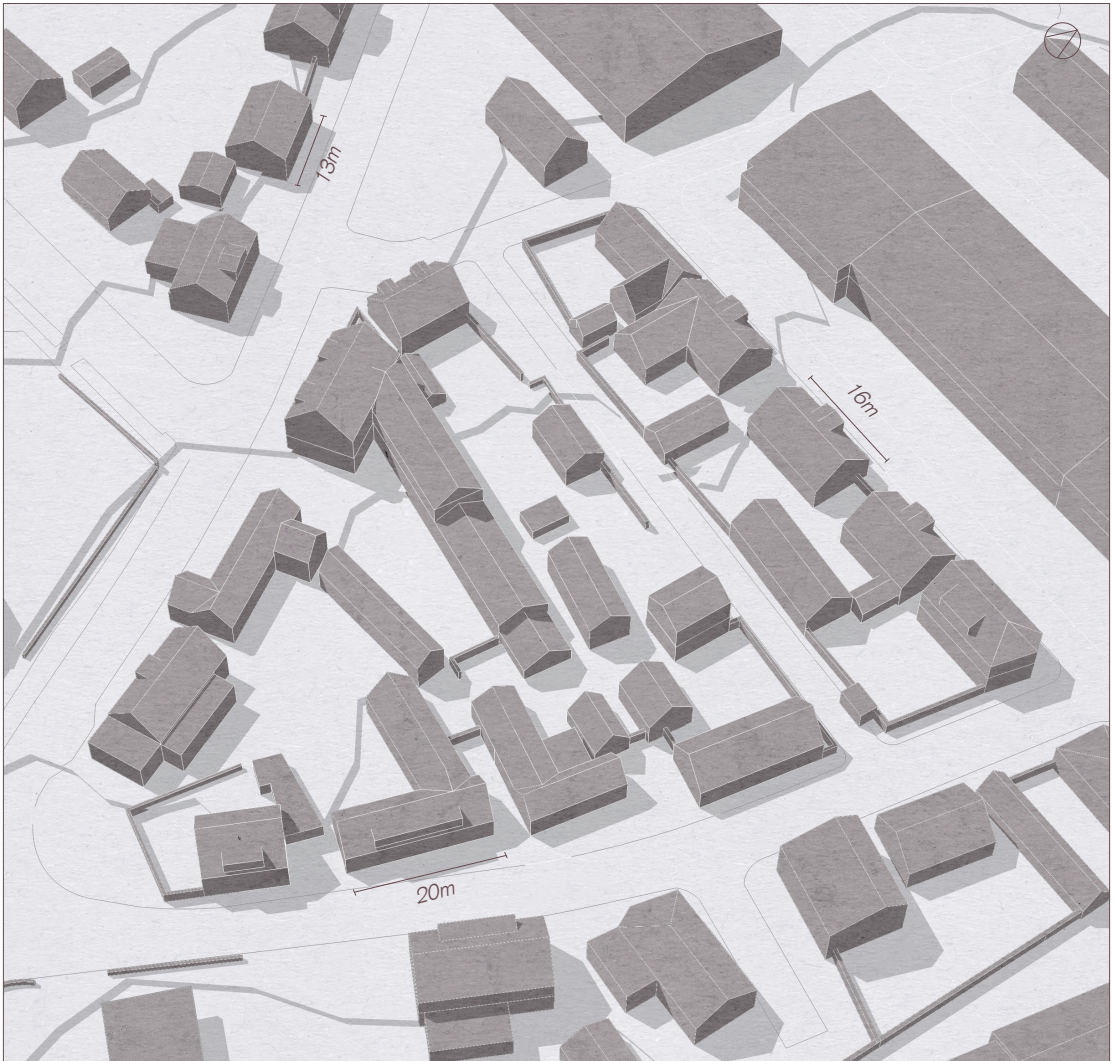
Kännetecknande för bebyggelsen i centrala Veberöd är småskaligheten. Generellt är bebyggelsen 1 eller 2 våningar med en fasadlängd som sällan sträcker sig över 20 meter. Undantag finns, men dessa byggnader innehåller då verksamheter eller samhällsfunktioner som skola, bygghandel och matvarubutiker.

Skalan i Veberöd har dock förändrats över tid. Från de slutna skånelängorna och gårdarna innan skiftet, till de större industrierna som fanns vid 1900-talets början. Garveriet, järnvägshotellen och tegelbruken urskiljde sig alla från den kringliggande bebyggelsen i och med sin skala men är idag rivna.

Något kännetecknande när det gäller bebyggelsens skala är även förändringen längs gatan, med mindre komplementbyggnader och garage mellan de större huvudbyggnaderna som möter gatan, samt med murar och staket längs tomtgränser som ytterligare tar ner skalan.



*Hotell Törnqvist som tidigare låg vid spårområdet.
Källa: Roland Jönsson*



Bebyggelseanalys - Bebyggelsens Materialpalett

1. Stråk & Noder

2. Gatusträckning

3. Landskaps-element

4. Gaturummets utbredning

5. Bebyggelse-struktur

6. Bebyggelsens skala

7. Bebyggelsens materialpalett

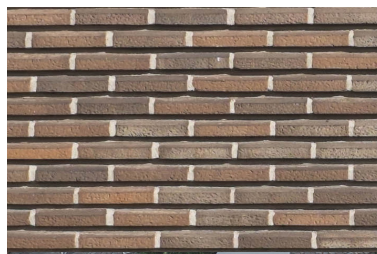
8. Byggnadernas gestaltning

Rött tegel är definitivt det material man förknippar med Veberöd, både som mursten och som takpannor. Detta har sin grund i de två tegelbruk som tidigare låg i Veberöd. Därför är också en stor del av bebyggelsen just röd tegelbebyggelse. Längs vissa gator, till exempel Ängavägen och Sjöbovägen finns uppradade sammanhängande stråk av fristående tegelbyggnader. Även byggnader med viktiga samhällsfunktioner, som skolan, biblioteket, det tidigare kommunhuset och seniorboendet är uppförda i rött tegel.

I de centrala delarna finns teglet närvarande men även andra material och ytskikt, så som puts och träpanel, förekommer i viss utsträckning. Vad gäller färg på fönsterkarmar och andra detaljer skiljer den sig åt men vanligt förekommande kulörer är vitt, grönt, rött och brunt i olika toner. Socklar är vanligen i natursten eller betong.



Sammanhängande stråk av fristående tegelbebyggelse längs Ängavägen.
Källa: Egen



Urval av materialpalett
Källa: Egen

Bebyggelseanalys - Byggnadernas gestaltning

**1.
Stråk &
Noder**

Byggnadernas gestaltning och graden av detaljering härrör från den tidsperiod de byggdes under. Men tittar man på den tegelbebyggelse i Veberöd som ligger centralt i anslutning till spårområdet och som växte fram i samband med järnvägens intåg finns vissa utmärkande drag.

**2.
Gatusträcking**

**3.
Landskaps-
element**

Exempel på detta är gavelmotiv och frontespiser, som skapar en vertikal uppdelning längs med gatan. En viss sparsam tegeldetaljering i fasaden, med lister och gesimser. Vad gäller socklar står på flesta byggnader på en låg naturstens- eller betongsockel, men även tegelsocklar förekommer.

**4.
Gaturummets
utbredning**

Generellt har de flesta byggnader sadeltak, men även valmade tak förekommer. Takkupor visar på inredda vindar.

**5.
Bebyggelse-
struktur**

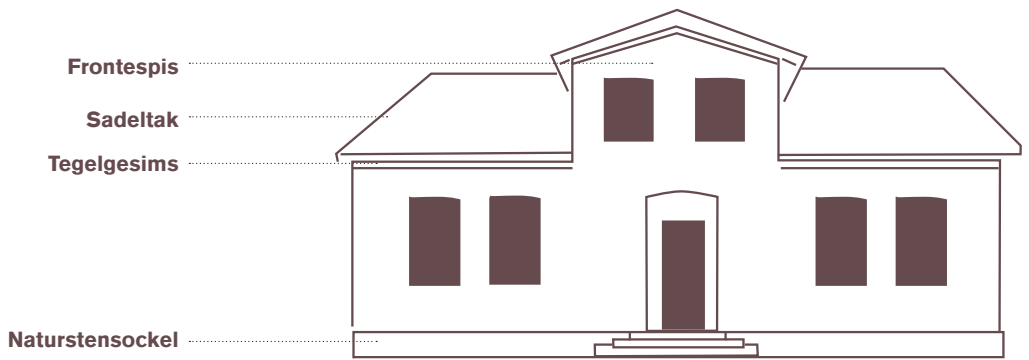
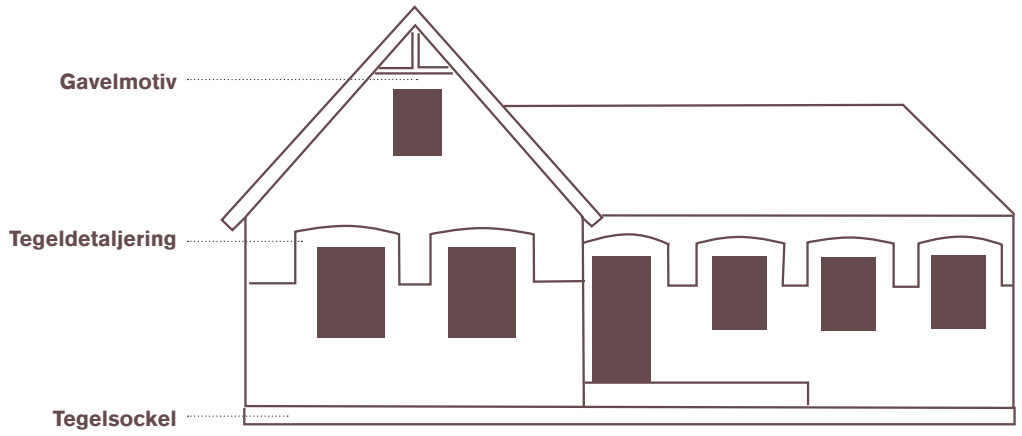
**6.
Bebyggelsens
skala**

**7.
Bebyggelsens
materialpalett**

**8.
Byggnadernas
gestaltning**



Norra Järnvägsgatan 9
Kulturhistoriskt Värdefull byggnad
Källa: Bevaringsprogrammet, Lund Kommun



Förhållningssätt & Gestaltungsstrategier

Del V

Förhållningssätt

Som förhållningssätt och gestaltungsstrategi har jag valt en väg där den nya bebyggelsen bygger vidare på den befintliga strukturen. Viktiga gestaltungsdrag och material plockas upp men kan omtolkas. Strukturen är inte helig - där den brister sett till önskemål från de boende och möjligheter till centrumutveckling, kan den bearbetas och justeras.

Här återkommer vi till kraven och önskemålen att förtätningen dels gestaltas i dialog med Veberöds identitet, historia och karaktär, dels är hållbar och bidrar till ortens centrumutveckling.

Bebyggelsen är även gestaltad med den framtida identiteten i åtanke och där stationsområdet är en del av en större utveckling av hela Veberöd, men fungerar som en central nod. Kollektivtrafikförsörjningen sker, tills dess att en eventuell framtida station byggs, med buss och en centralt belägen centrumhållplats i anslutning till stationsområdet.



Förhållningssätt - Stråk & Noder

1. Stråk & Noder

Gestaltningförslaget har vuxit fram successivt tillsammans med en ökad förståelse för den bebyggelsestruktur som återfinns i centrala Veberöd. Några huvudgrepp och förhållningssätt som stod klart rätt tidigt i processen, berör stråk och noder.

2. Gatusträckning

3. Landskaps-element

Vad gäller stråk och noder är strategin att bygga vidare på och förstärka dessa. Framtida förtättnings- och verksamhetsområden norr om järnvägsspåren knyts ihop med den befintliga bebyggelsen genom ett pärlband av platser med aktiva stråk emellan. Stationsområdet blir en viktig länk och möjlighet för att tydligt definiera dessa.

4. Gaturummets utbredning

5. Bebyggelsestruktur

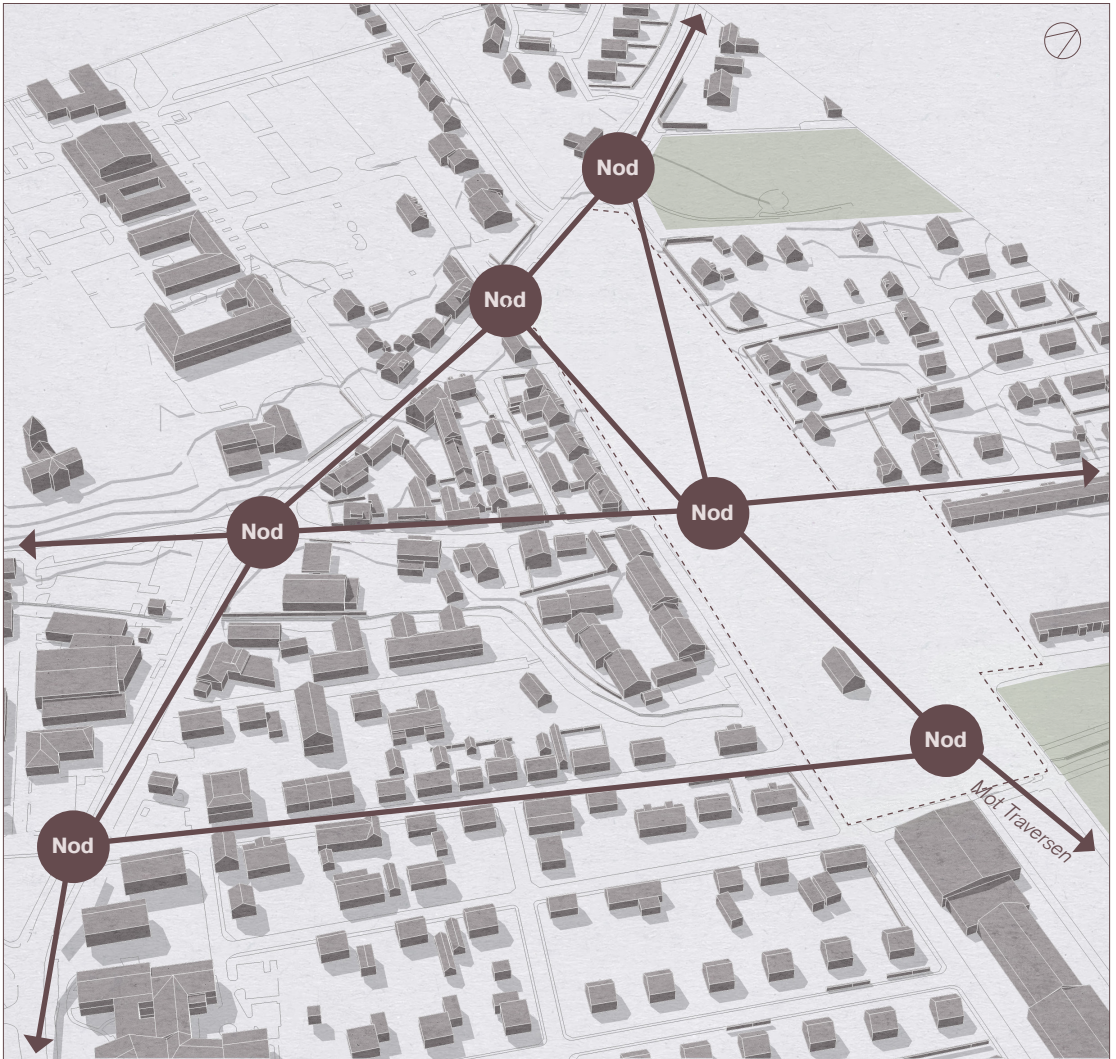
Stråken ges en högre hierarki vad gäller utformning, med bredare gatubredd och något högre bebyggelse. Det är längs dessa flest verksamhetslokaler placeras för att få levande bottenvåningar där flest människor rör sig. Platserna definieras tydligt rumsligt och kopplar till viktiga funktioner som busshållplatser eller större livsmedelsbutiker.

6. Bebyggelsens skala

7. Bebyggelsens materialpalett

De inom spårområdet befintliga byggnader har rivits. ICA och lanthandelns verksamhet har inkorporerats i nya lokaler, medan bygghandeln fått flytta till yteffektiva lokaler inom orten. Stationsbyggnaden och våghuset har dock bevarats.

8. Byggnadernas gestaltning



Förhållningssätt - Gatusträckning

1. Stråk & Noder

2. Gatusträckning

3. Landskaps-element

4. Gaturummets utbredning

5. Bebyggelse-struktur

6. Bebyggelsens skala

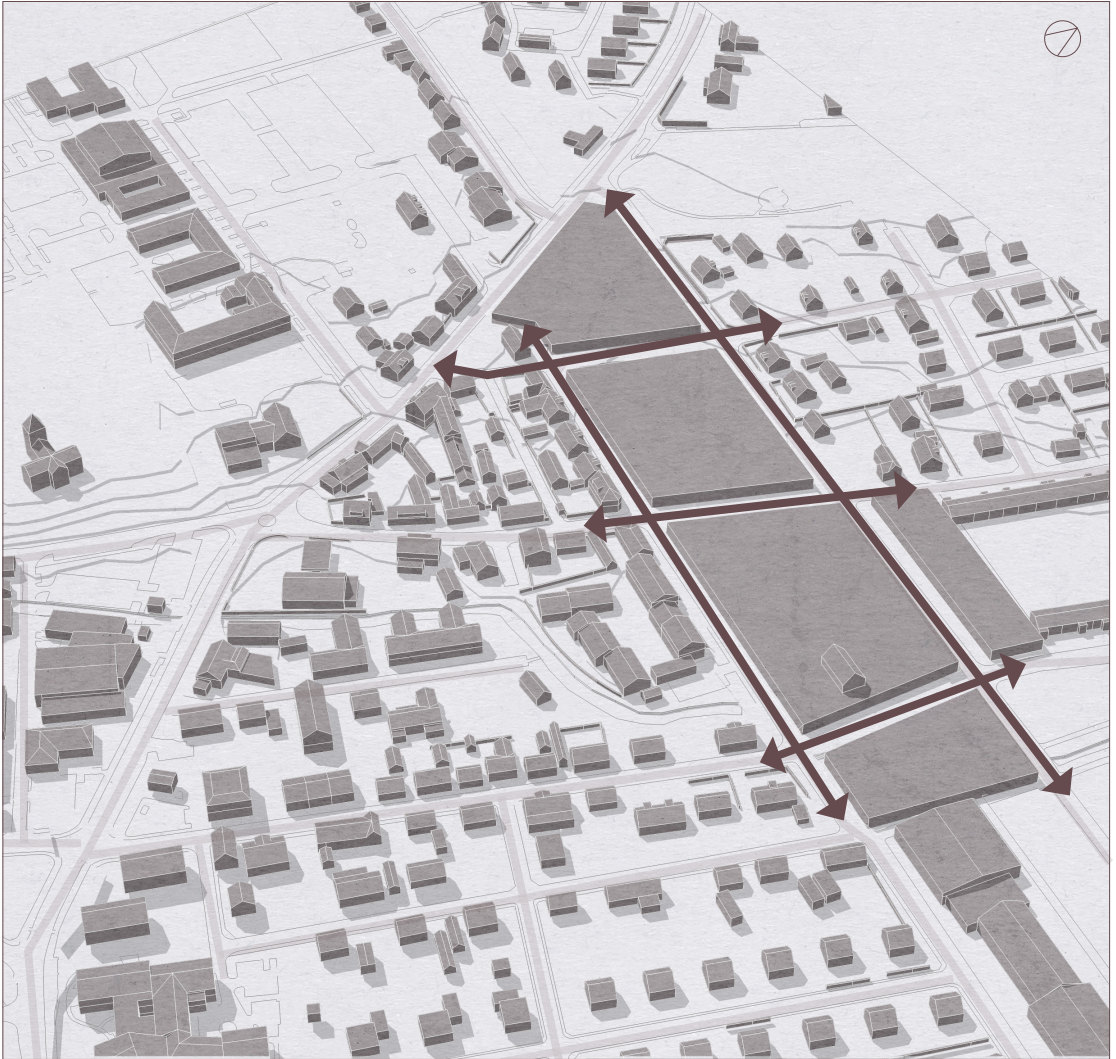
7. Bebyggelsens materialpalett

8. Byggnadernas gestaltning

För att hitta en gatu- och kvartersstruktur har först hänsyn tagits till att knyta samman de nordsydliga gatusträckningarna genom stationsområdet. På så sätt knyts centrala Veberöd ihop och barriäreffekten minskar. Sedan har hänsyn tagits till att bevara de befintliga gatudragningarna längs Norra och Södra Järnväggsgatan. På detta sätt läggs grunden för ett effektivt gatunät med tydligt definierade "storkvarter" där den nya bebyggelsen kan placeras.

Stadsplanen från 1933 visar ett effektivt gatunät som delvis har byggts ut idag, som kan stärkas genom dessa gatudragningar. Historiska foton (s.28) visar att dessa kopplingar historiskt varit viktiga vägar till byn som funnits redan innan järnvägens intåg.

Effektiva gatunät tas upp av UN Habitat som en hållbarhetsprincip och studier visar att "ett mer integrerat gatunät har större potential för urban kommersiell service." (Stadsgatans överlevnad 2019)



Förhållningssätt - Landskapselement

1. Stråk & Noder

Förhållningssättet vad gäller de tre landskapselementen är att framhäva och förstärka dess närvaro centralt och vid stationsområdet. Dessa förankrar bebyggelsen i landskapet och berättar om dess historia.

2. Gatusträckning

Veberödsbäcken synliggörs i områdets östra del. **1** Istället för att gömmas undan i en kulvert och döljas av sly, lyfts den fram i anslutning till en av noderna i öster. Här tydliggörs det grönstråk som kopplar vidare mot natur- och rekreationsområden i norr och söder. Skåneledens deletapp från Veberöd mot Romeleåsen kan exempelvis få sin start här. En tanke kan även vara att anlägga en äventyrslekplats vid den tidigare stationsparken i öster för att aktivera platsen.

3. Landskapselement

4. Gatuummets utbredning

5. Bebyggelsestruktur

De gamla järnvägsspåren **2** lyfts fram genom att omvandla spårdragningen till en gränd genom bebyggelsen i östvästlig riktning, mellan Norra och Södra Järnvägsgatan. Detta lägger även grunden för ett finmaskigare gatunät av lägre hierarki som bryter genom storkvarteren.

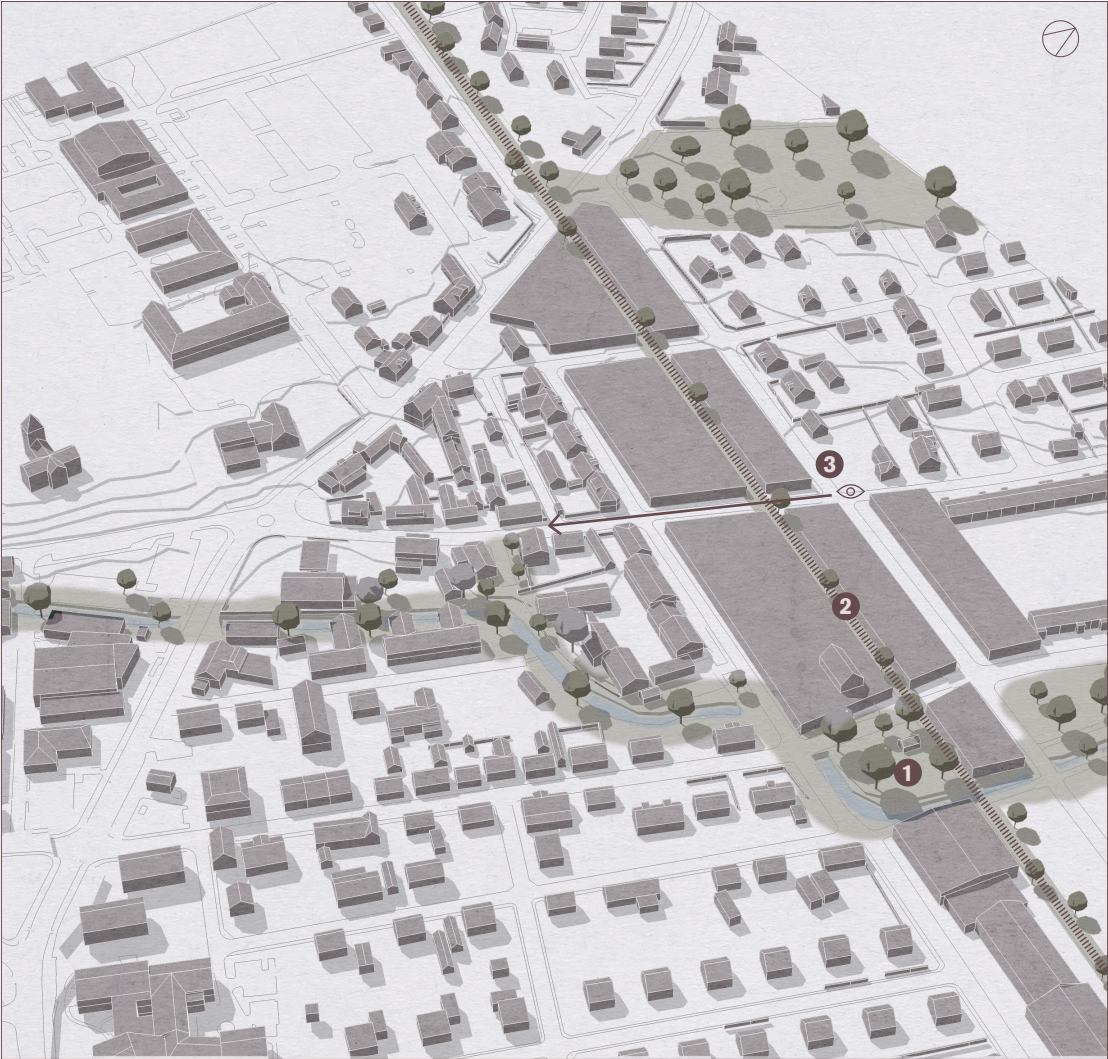
6. Bebyggelsens skala

Den befintliga struktur som finns kvar lyfts fram genom ny användning, exempelvis kan plattformar bli nya planteringbäddar eller sittytor längs Järnvägsgränden. Järnvägsgränden kan leda ut mot grön- och rekreationsområden i öster och väster.

7. Bebyggelsens materialpalett

8. Byggnadernas gestaltning

Det sista landskapselementet, fondmotivet av Romeleåsens nordslutning, **3** bevaras genom de raka gatudragningarna längs bland annat Mejerigatan.



Förhållningssätt - Gaturummets utbredning

- 1. **Stråk & Noder**
- 2. **Gatusträcking**
- 3. **Landskaps-element**
- 4. **Gaturummets utbredning**
- 5. **Bebyggelse-struktur**
- 6. **Bebyggelsens skala**
- 7. **Bebyggelsens materialpalett**
- 8. **Byggnadernas gestaltning**

Strategin och förhållningssättet för de nya gaturummets utbredning, bygger till viss del på de existerande gaturummets utbredning. Det som främst plockats upp är den dynamik i bredd längs gatorna om återfinns i den befintliga bebyggelsen. Fasadlivet tillåts skjuta in och ut längs med gatorna då dessa som ett resultat av tidigare strategier, har en rätt rak dragning. Raymond Unwins perspektivskisser ur boken *Town planning in practice* från 1909 har även inspirerat.

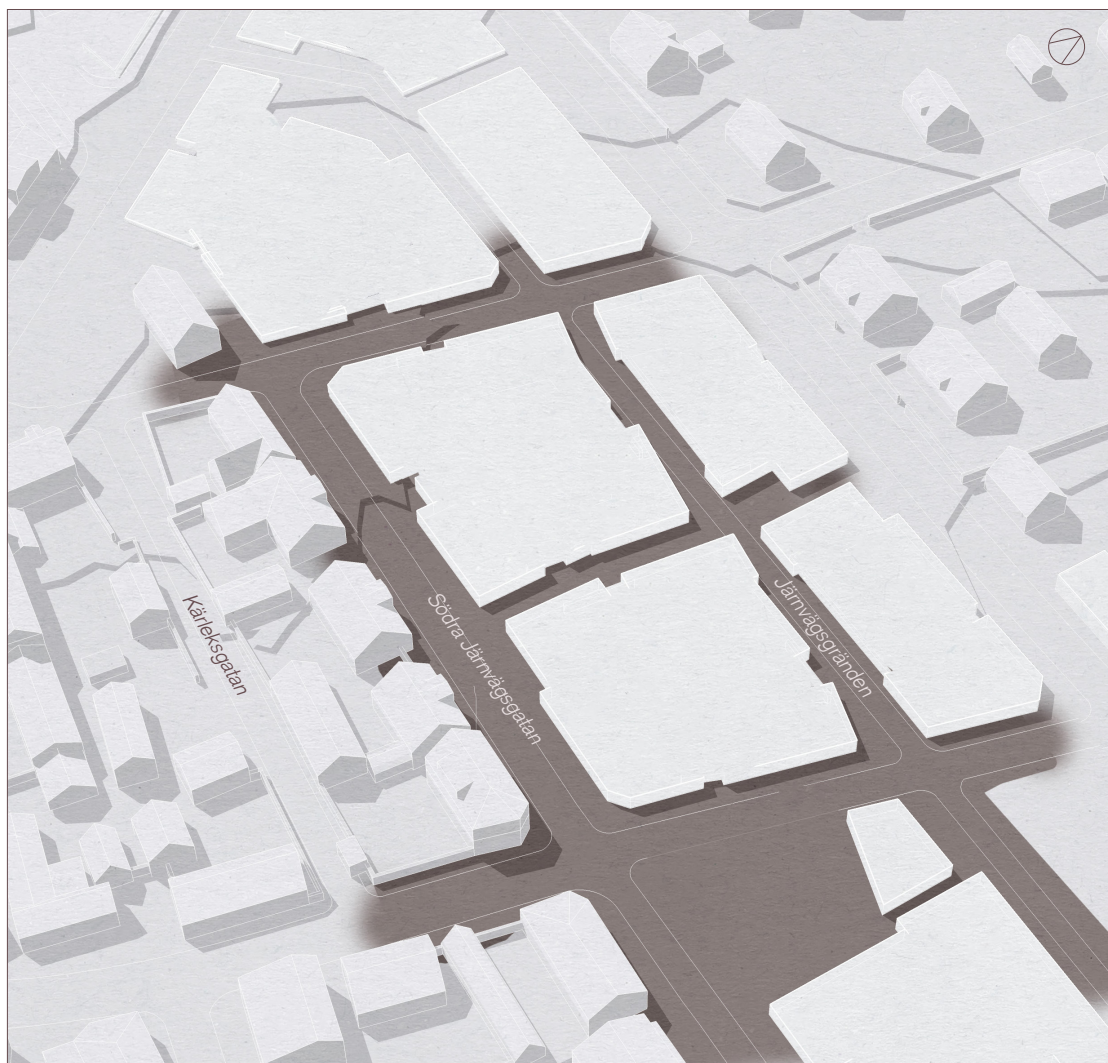
Skillnaden mot de befintliga gaturummen är att de nya har krympts ner i bredd och tydligare definierats, som svar på de svagheter, storskaliga och spretiga gaturum, som lyfts fram av tidigare ortsanalyser.

Den gatuhierarki som kan anas i den befintliga bebyggelsen, exempelvis mellan Kärleksgatan och Södra Järnvägsgatan också plockats upp i den nya bebyggelsen. Järnvägsgränden genom storkvarteren har krympts ner i relation till gatorna. Denna har dessutom fått avstickare åt norr och söder för att öka gatanätets finmaskighet

Det mer definierade gaturummet hjälper också till att skapa tydligare platsbildningar där gatorna öppnar upp sig, dessa placeras vid de utpekade noderna.



Illus. 191.—Plan and sketch of street showing on one side the uninteresting vanishing perspective of the unbroken building line, and on the other the more picturesque result of breaks.



Förhållningssätt - Bebyggelsestruktur

1. Stråk & Noder

2. Gatusträckning

3. Landskaps-element

4. Gaturummets utbredning

5. Bebyggelse-struktur

6. Bebyggelsens skala

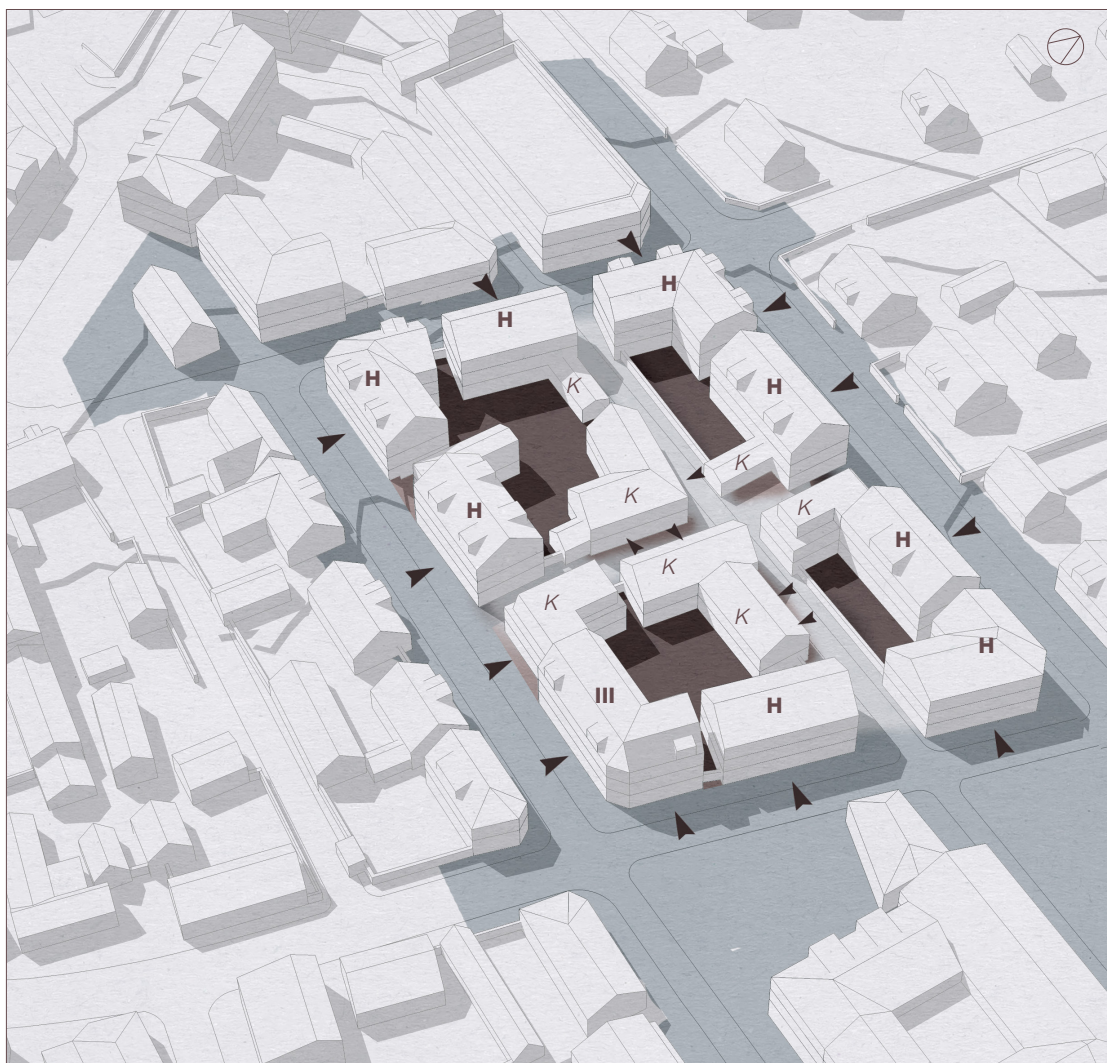
7. Bebyggelsens materialpalett

8. Byggnadernas gestaltning

Strategin för den nya bebyggelsestrukturen bygger på den befintliga strukturen med en uppdelning av större byggnader som frontar gatan, medan mindre byggnader skjuts tillbaka något eller placeras mot gränderna inne i storkvarteret. Sedan hjälper murar, staket och häckar till att skilja de privata gårdarna från de publika gatorna mellan de fristående byggnaderna. Den högre bebyggelsen mot gatorna och den lägre mot gränderna hjälper till att fastställa gatuhierarkin.

Vad gäller entréer och verksamhetslokaler vänder dessa sig mot gatorna. Mot gränderna och vid de inskjutna lägre byggnaderna kan viss förgårdsmark approprieras genom att markbostäderna får entréer direkt från gatan och gränderna.

Att byggnaderna sluter sig runt hörnen är något som inte är vanligt i Veberöd. Det återfinns dock på sina ställen, exempelvis i korsningen mellan Mejerigatana och Södra Järnvägsgatan. Valet att låta den nya bebyggelsen göra det är för att bättre kunna definiera gaturummet.



- Privat
- Semiprivat
- Semipublikt
- Publikt

- H – Huvudbyggnad
- K – Komplementsbyggnad

Förhållningssätt - Bebyggelsens skala

1. Stråk & Noder

Den nya bebyggelsens skala blir något större än den befintliga. Då den befintliga bebyggelsen är 1-2,5 våningar, tillåts den nya att bli 3,5 våningar. Men bredden i skala behålls och inom kvarteren återfinns både 1, 2 och 3,5-våningsbyggnader. Den större skalan tillförs för att öka tätheten i den nya bebyggelsen, nå en högre exploateringsgrad, öka förutsättningen för verksamheter och service samt ge starkare ekonomiska förutsättningar.

2. Gatusträcking

3. Landskaps- element

En historisk koppling kan också göras då den något större bebyggelsen relaterar till de större byggnader som tidigare funnits i centrala Veberöd, så som järnvägshotellen och garveriet.

4. Gaturummets utbredning

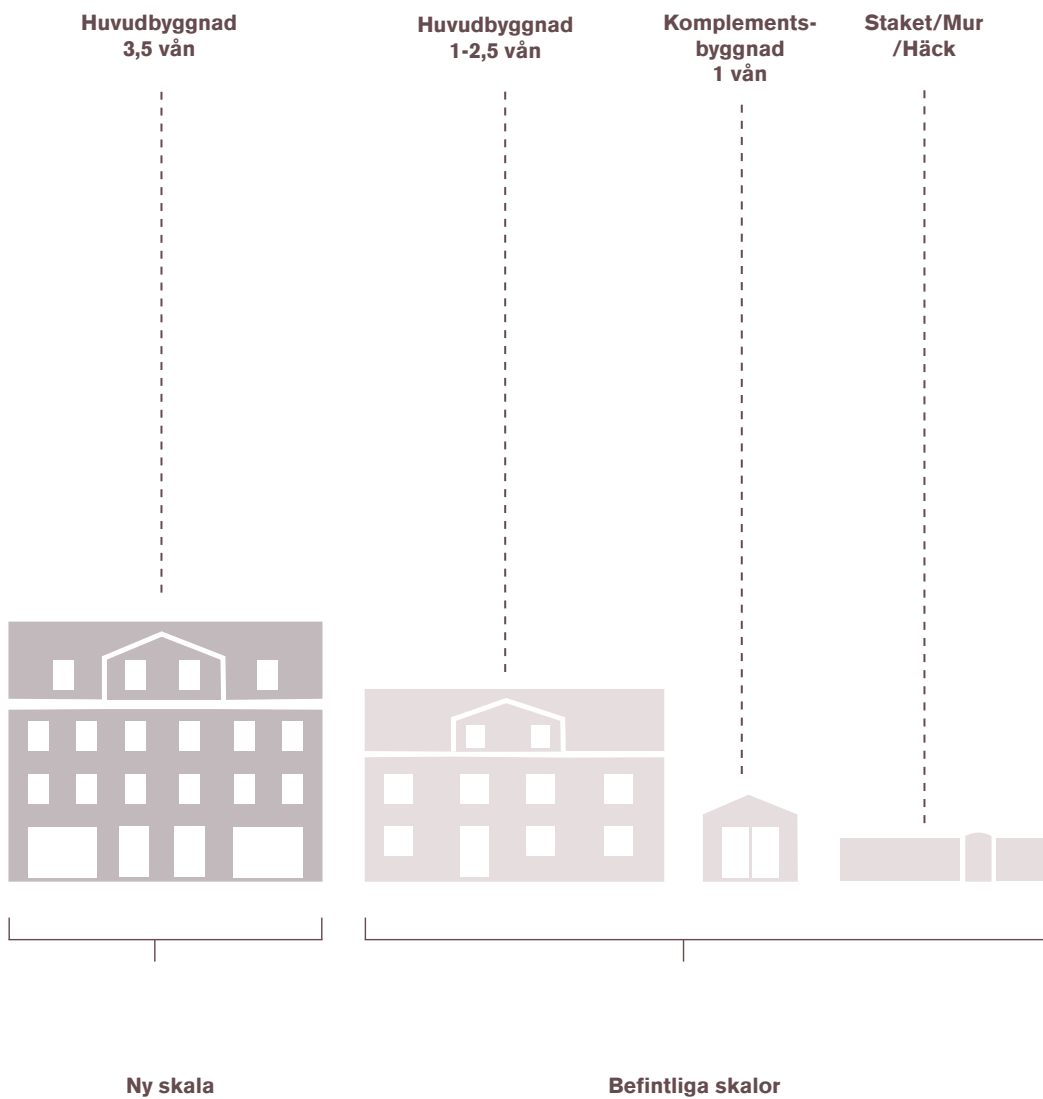
5. Bebyggelse- struktur

Ju fler bostäder som kan byggas centralt, desto färre behöver byggas genom nyexploatering av åkermark.

6. Bebyggelsens skala

7. Bebyggelsens materialpalett

8. Byggnadernas gestaltning



Förhållningssätt - Bebyggelsens materialpalett & Gestaltning

- 1. **Stråk & Noder**
- 2. **Gatusträckning**
- 3. **Landskaps-element**
- 4. **Gaturummets utbredning**
- 5. **Bebyggelse-struktur**
- 6. **Bebyggelsens skala**
- 7. **Bebyggelsens materialpalett**
- 8. **Byggnadernas gestaltning**

Även om Veberöds centrala materialpalett är relativt blandad så sticker användandet av tegel ut som något karaktäristiskt för Veberöd. Strategin vad gäller materialpalett för framtida förtätning och bebyggelse av spårområdet blir därför att huvuddelen av den nya bebyggelsen uppförs i rött tegel. Detta då den speciella karaktären av ett område ger en starkare identitet än den generella. Men tegelformat och nyanser får gärna spelas med för att skapa en sammanhållen men varierad bebyggelse.

Vad gäller byggnadernas gestaltning ses gärna en bredd och mångfald inom vissa bestämda ramar som relaterar till den befintliga bebyggelsen. Olika arkitekters tolkningar av detta vävs ihop till en sammanhållen bebyggelse. Raymond Unwin skriver följande, om nya byggnadernas gestalt i relation till den befintliga bebyggelsen, i sin bok *Town planning in practice* från 1909.

“The harmony, the unity that which binds the buildings together and welds the whole into a picture, is so much the most important considiration that it should take precedence.”



Goda exempel på materialval och arkitektoniskt uttryck hos ny tegelbebyggelse som gestaltats i dialog med sin kontext. En liknande gestaltningsmässig relation mellan ny och befintlig bebyggelse hade jag sett som önskvärd vid spårområdet i Veberöd.

*Carlanderska sjukhuset,
Göteborg
Av: White Arkitekter*



*Kannikergården, Ribe
Av: Lundgaard &
Tranberg Arkitekter*



*Nygaardsplassen,
Frederikstad
Av: Mad Arkitekter*



Skissprocess

Gestaltningförslaget som presenteras i nästa del, har vuxit fram tillsammans med en ökad förståelse för den befintliga bebyggelsens struktur.

Under tiden som beslut togs om ett antal gestaltungsgrepp och förhållningssätt, som att förlänga och koppla ihop gatusträckningarna, lyfta fram järnvägsspåren och hålla en rimlig kvartersstruktur pågick skissandet av bebyggelsestrukturen parallellt.

Efter några snedsteg och upphakningar på byggnadstypologier styrdes fokus successivt över mot en gestaltning av gaturummet.

De olika skisserna analyserades empiriskt med hänsyn till gestaltning, stadsmässighet, täthet, variation och förmåga att definiera gaturum. Till höger syns några av de grova strukturskisser som togs fram.

Den översta, en sluten kvartersbebyggelse är exempelvis bra på att definiera gaturum och skilja på publika och privata ytor men stel och främmande för Veberöd. De för tankarna till mer urbana miljöer.

Mittenförslag undersöker ett varierat gaturum, med fasader och byggnader i samma skala som den befintliga. Oklart är dock hur möjligheterna att få till en högre densitet i bebyggelsen, tillräcklig täthet och ekonomi för att vara hållbar och centrumutvecklande.

Sista skissen är en skiss av fristående större byggnader runt gröna storgårdar. En intressant koppling till historiskt större byggnader som järnvägshotell och garveriet, men även detta något storskaligt och främmande.

Det föreslagna gestaltningförslaget har inspirerats av alla skisser på ett eller annat sätt.

Helt sluten
kvartersbebyggelse



Kvarterstruktur som är
småskalig och snarlik
den befintliga



Fristående
bebyggelse
kring storgårdar



Gestaltungsförslag

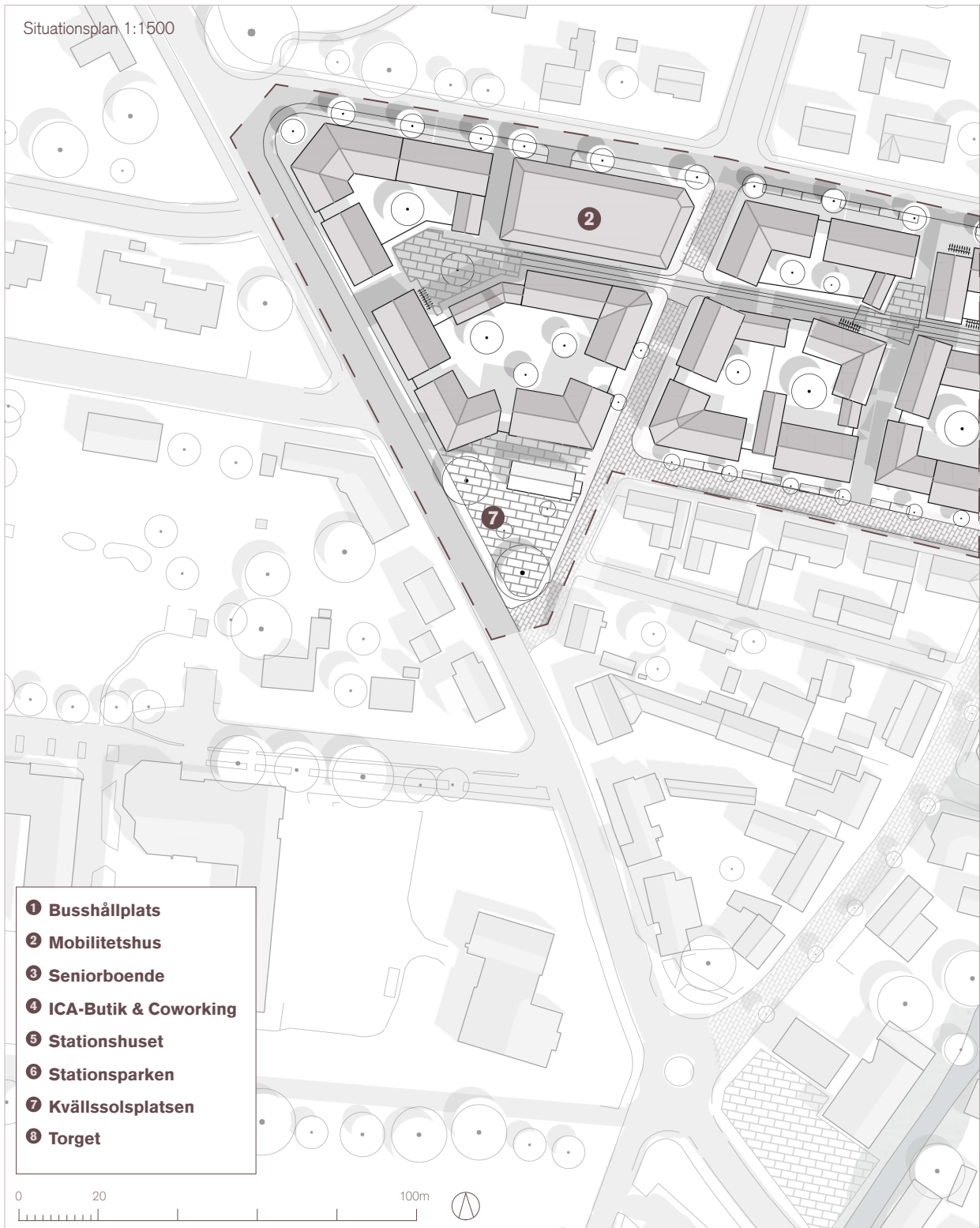
Del VI

Gestaltningförslag - Volymstudie



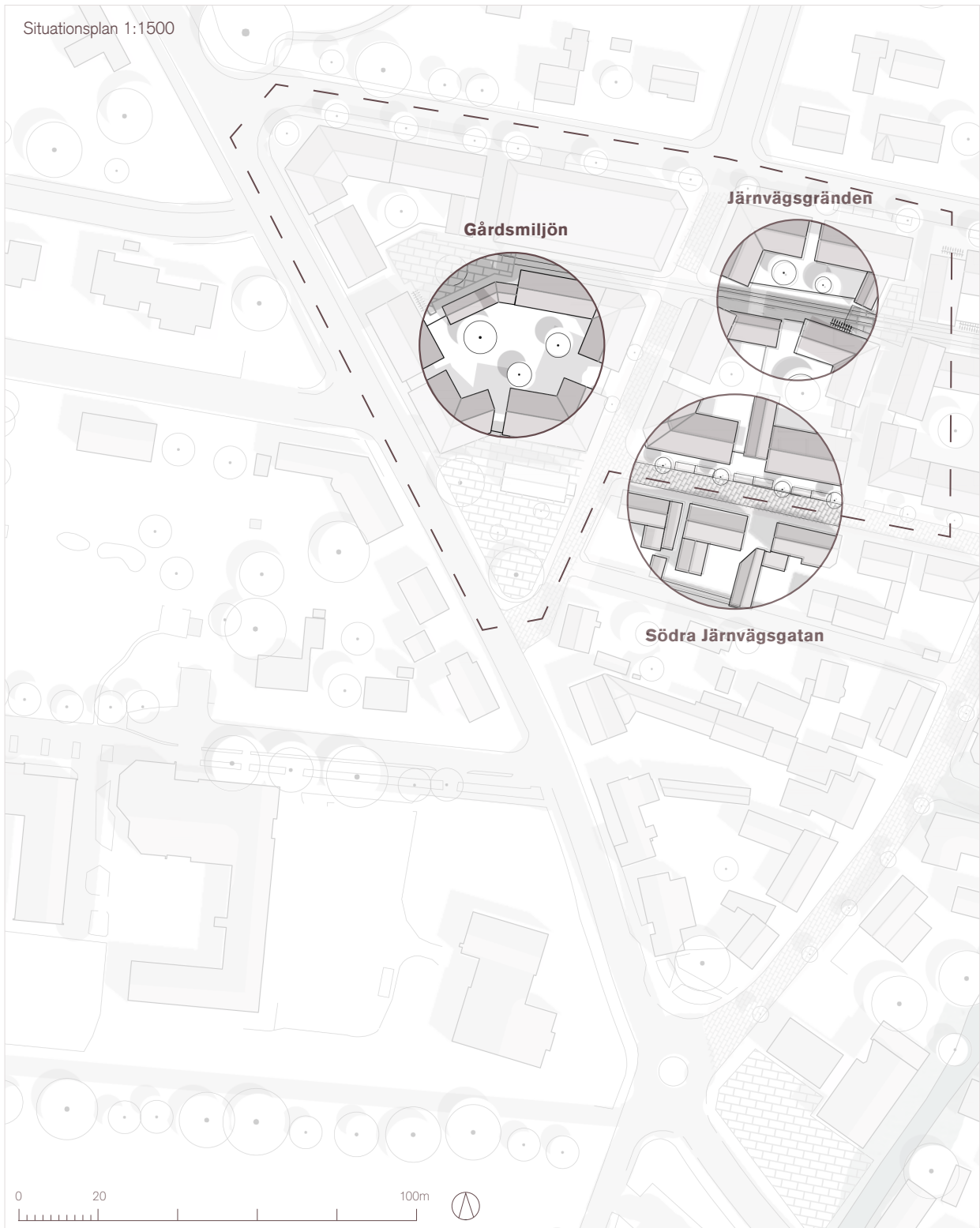


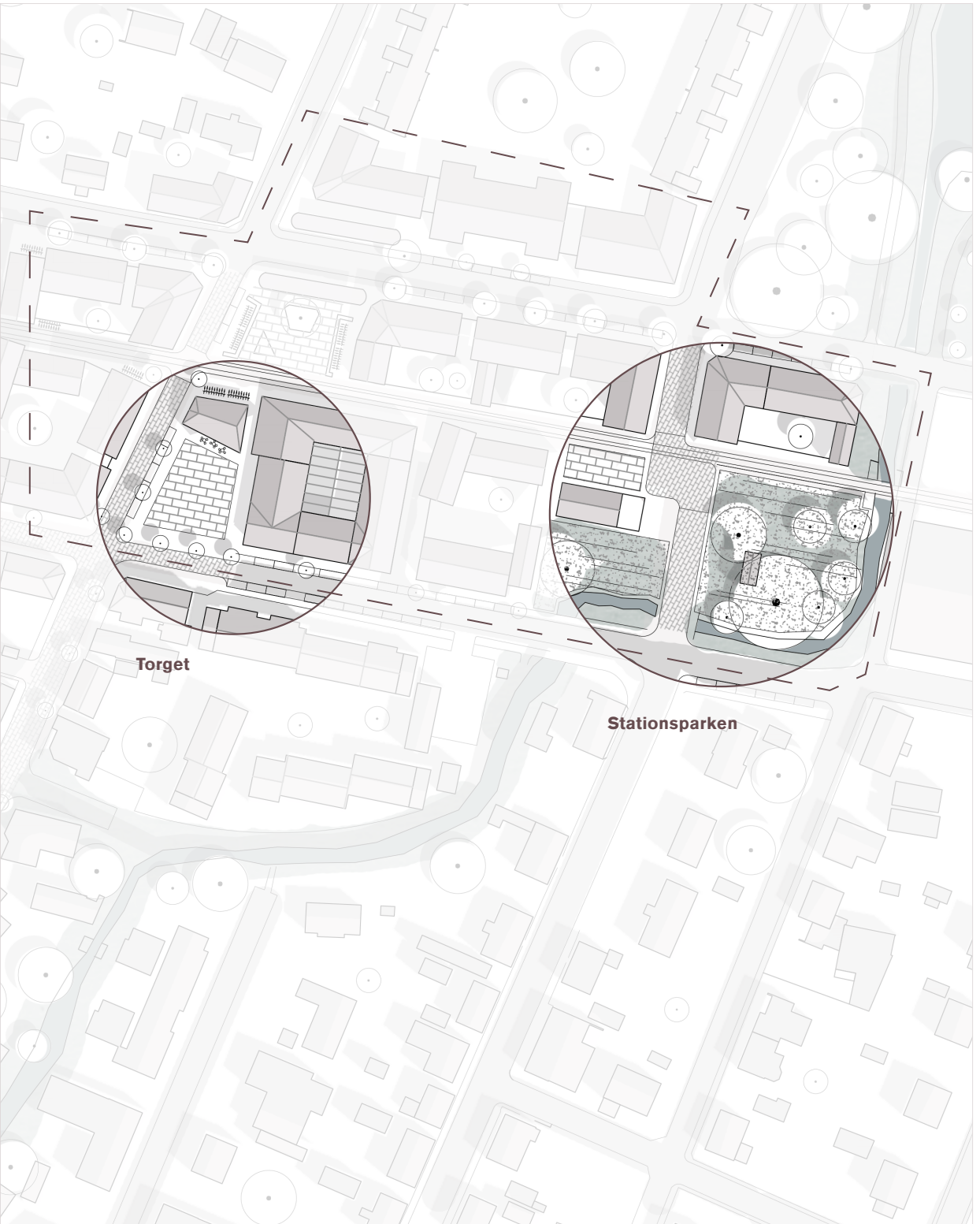
Gestaltningförslag - Situationsplan





Gestaltningsförslag - Nedslag





Torget

Stationsparken

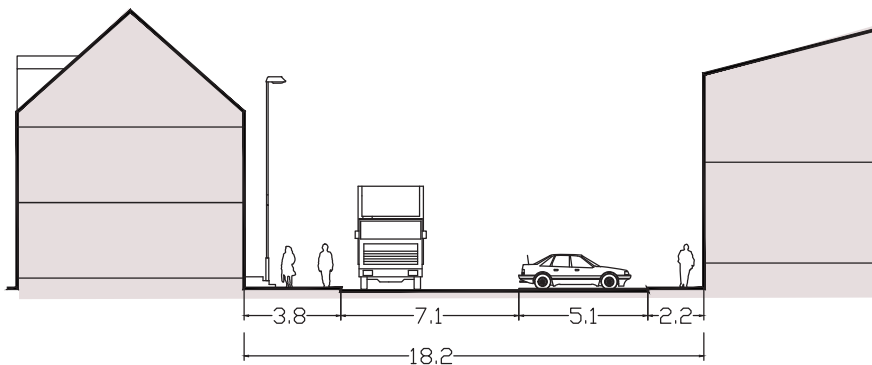
Gestaltningförslag - 1. Södra Järnvägsgatan





Gestaltningförslag - 1. Södra Järnvägsgatan

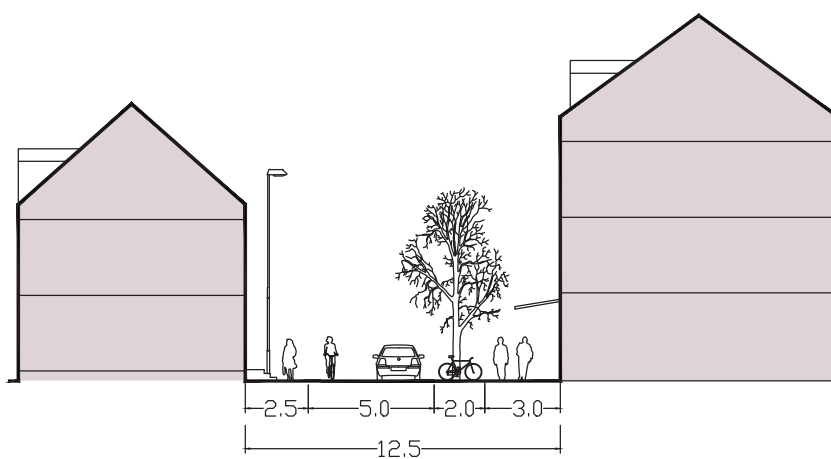
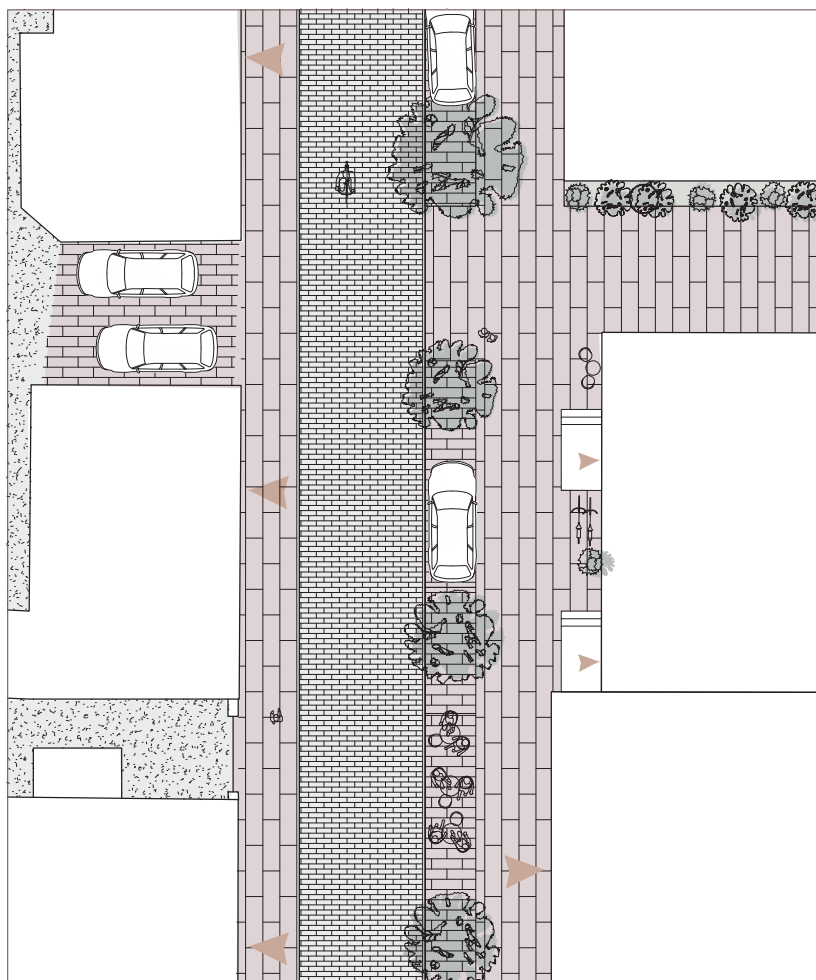
Det första nedslaget visar Södra Järnvägsgatans omvandling. Den går från att vara en bred transportgata av industriområdeskaraktär till att bli en smalare småstadsgata med verksamhetslokaler på båda sidor. En flexibel zon mellan körbana och gångbana på dess norra sida möjliggör skiftande användning. Angöringsplatser, cykelparkering, trädplantering eller serveringsyta är möjliga användningsområden. En enkel men tydlig markbeläggning med gatsten i körbanan och större plattsättning på gångbanan indikerar att hastigheten är lägre än på en asfalterad gata.



Gatusektion

Södra Järnvägsgatan före omvandling

Skala 1:300



Gatusektion
Södra Järnvägsgatan efter omvandling

Gestaltningförslag - 1. Södra Järnvägsgatan



*Körbanan tillåter trafik åt båda håll
men är gestaltad för att få ner farten*

*Självkörande minibussar
som en del av den lokala
kollektivtrafikförsörjningen*

Zonen mellan körbana och gångbana
kan skifta användning efter behov.
Angöring, parkering, uteservering
eller plantering



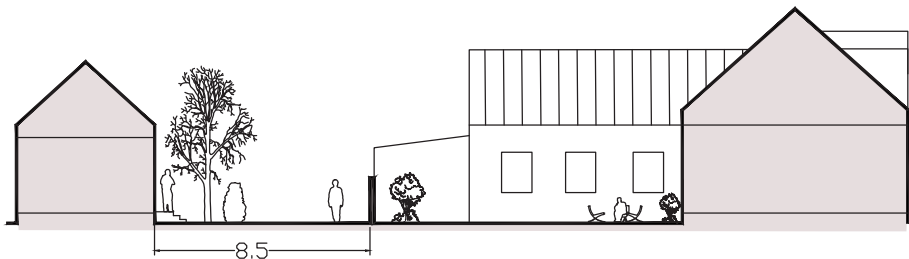
Gestaltungsforöslag - 2. Järnvägsgränden



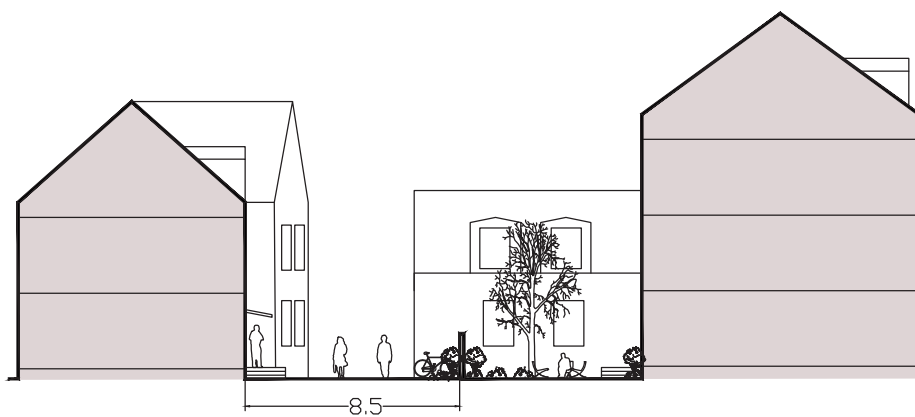
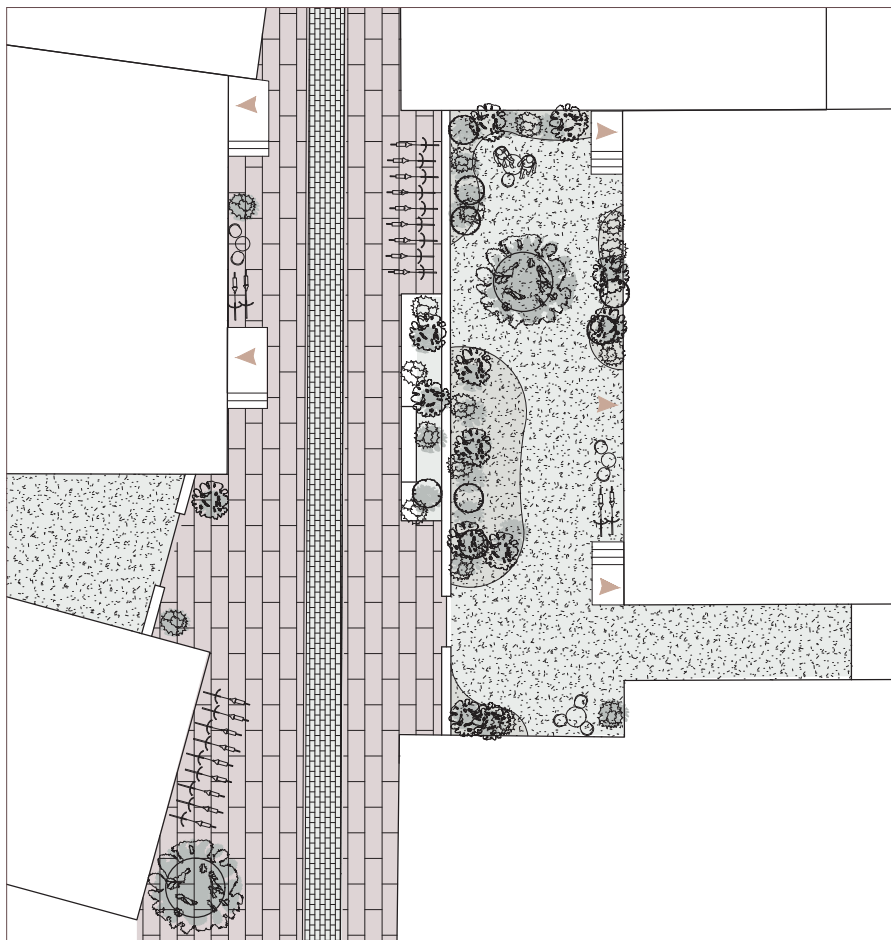


Gestaltningförslag - 2. Järnvägsgränden

Det andra nedslaget visar utformningen av Järnvägsgränden. Denna gränd relaterar mer i hierarki till Kärleksgatan än till Södra Järnvägsgatan. Då den fått en lång och rak dragning har den utformats med många vertikala element för att bryta ner skalan och göra den mer upplevelserik. Järnvägsrälsen har bevarats men omformats och planteringar har hämtat inspiration från stationsplattformarna. Åt norr skiljs de privata gårdarna av med hjälp av murar och staket, något som inspirerats både av Kärleksgatan och bebyggelsen i Dragör.



Kärleksgatans karaktär kantad av lägre byggnader, staket, murar och häckar.



Jämvägsgrändens karaktär

Gestaltningförslag - 2. Järnvägsgränden



Planteringar och fast möblemang har hämtat inspiration från de befintliga järnvägsstrukturena

Likt kärleksgatan avgränsas de privata gårdarna med staket och murar mot järnvägsgränden



Gestaltningförslag - 3. Gårdsmiljö

Storkvarteren har delats upp i mindre gårdar som omgärdas av olika stora byggnader samt murar och staket. Gårdarna är alltså tydligt avskiljda från de mer publika gatorna och gränderna. Att tillgången till gårdarna begränsats till ett mindre antal kringliggande byggnader skapar möjlighet för starkare gemenskap mellan gårdens boende. Gårdarna gestaltas med riklig grönska och växtlighet för att ge de boende en trivsamt miljö att vistas i. Utan underliggande parkeringsgarage kan de både bli grönare och ta hand om kraftigare skyfall.



Gestaltningförslag - 3. Gårdsmiljö



Mindre men grönare gårdar med en storlek som kan fungera socialt för de boende kring gården.



Gestaltningförslag - 4. Torget

Torget har placerats som en nod centralt inom spårområdet, i direkt anslutning till aktiva stråk och Mejerigatans förlänging norrut. I anslutning till Torget har viktiga funktioner placerats, busshållplatsen finns norr om Torget längs Norra järnvägsgatan, ICA har flyttat in i byggnaden öster om torget och en coworking-hub har placerats ovanpå ICA. För att definiera torget norrut har en lägre byggnad placerats med möjlighet att inhysa restaurang eller cafe, självklart med uteservering i söderläge. Torgets markbeläggning föreslås samspela med, men samtidigt urskilja sig från Södra Järnvägsgatans och Mejerigatans markbeläggning. Konstnärlig utsmyckning i form av en lekbar skulptur eller vattenspel placeras på torget.



👁 Vypunkt

Gestaltningsförslag - 4. Torget

Precis norr om torget, i korsningen av Mejerigatans förlängning och Norra Järnvägsgatan, ligger den nya centrumbusshållplatsen



En paviljong definierar torget i norr och erbjuder i söder uteservering i bästa solläge

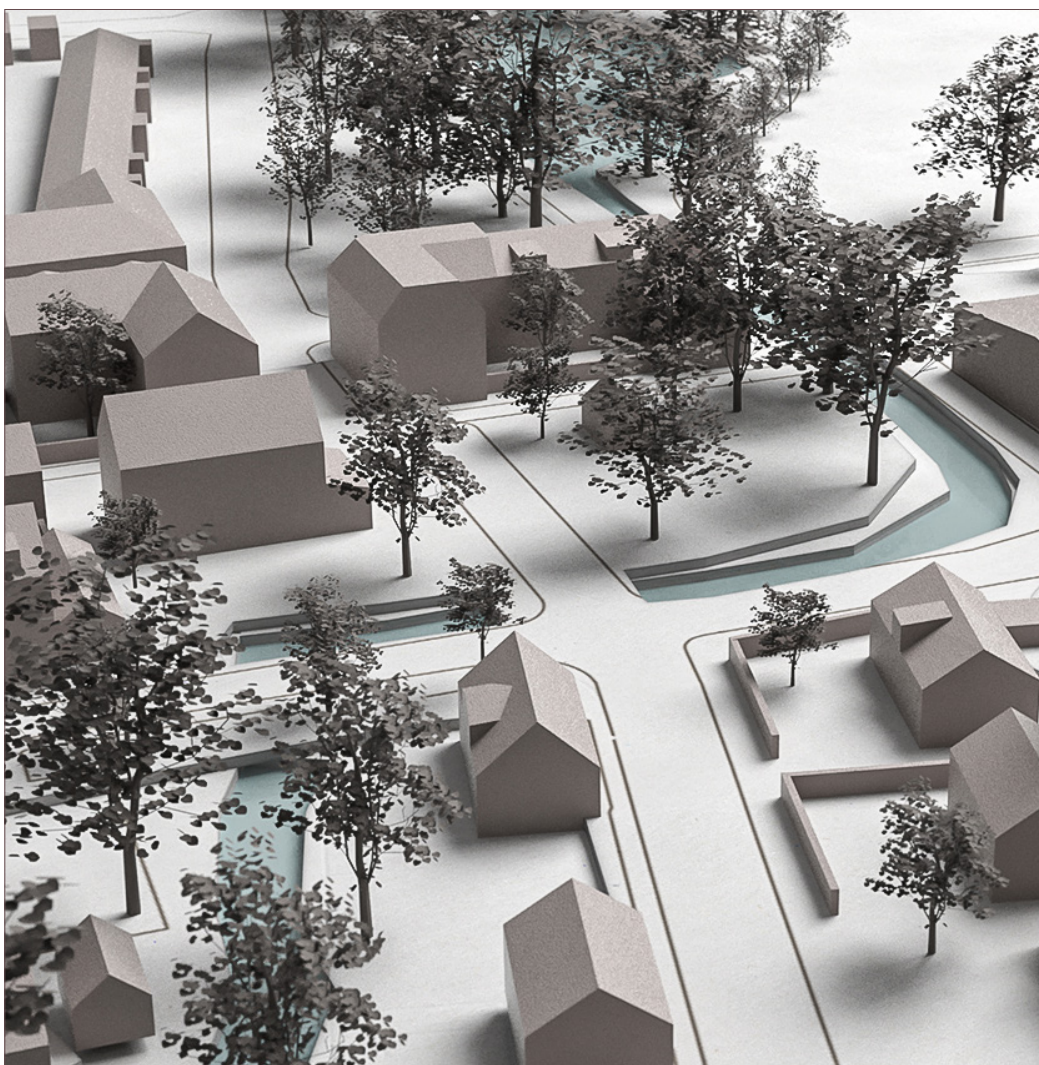
Mot torget väntar ICA-butiken med Coworking-lokaler i övre plan. Detta genererar liv på torget.



Gestaltningförslag - 5. Stationsparken

Det femte och sista nedslaget är vid Stationsparken i öst. Här möts de två landskapelementen Veberödsbäcken och järnvägsspåren som bägge har möjlighet att förankra bebyggelsen i landskapet. Samtidigt har både bäcken och spåren möjlighet att koppla centrum ut mot grönområden. Därför passar en upprustning av den gamla stationsparken in här. Även om den befintliga förskolans användning av parken idag är bra så kan den komma fler till glädje om den öppnas upp. Förslagsvis kan den göras om till äventyrslekplats för både unga och gamla, och på det sättet utgöra en riktigt start för vidare strövtåg ut i landskapet.

Veberödsbäcken rensas upp och synliggörs genom en dikas upp, istället för att gömmas undan i en kulvert. De befintliga järnvägsstrukturerna som järnvägsbron över bäcken och stationsplattformarna framhävs, bl.a. genom nya användningsområden. Lekbara strukturer placeras även här, men dessa för tankarna tillbaka till järnvägseran genom sin gestaltning.



Vypunkt

Reflektion



Del VII

Reflektion

I det här examensarbetet har jag undersökt hur ett centralt område i en mindre tätort på landsbygden, i detta fall Veberöd, kan förtätas. Arbetet blev en undersökning av hur denna förtätning både kan vara hållbar och centrumutvecklande samt gestaltas i dialog med Veberöds identitet, historia och karaktär. Vad som hela tiden följt med i processen har varit en avvägning mellan dessa två krav/önskemål. Att endast gestalta en förtätning som samspekar med identitet och karaktär, eller endast är hållbar och centrumutvecklande, hade varit en annan undersökning. Detta dubbla krav har möjligen resulterat i en ny typ av bebyggelsekaraktär som inte finns i Veberöd idag, men som kan vara ett svar på hur Veberöd kan se ut år 2040.

Undersökningen och processen har gett mig en förståelse för hur komplex en sådan här fråga är. Det är mycket mer som hade behövts undersökas vidare, så som tomt och fastighetsfördelning, skyfallshantering, lägenhetsfördelning samt hur mycket av gestaltning och arkitektoniskt uttryck som hade kunnat detaljstyras i framtida plandokument. Dessutom hade den viktigaste undersökningen kanske varit om det överhuvudtaget hade varit hållbart att bygga dessa bostäder i en ort som inte hade fått en utökad kollektivtrafikförsörjning med en central pendeltågsstation. Då kanske en utbyggnad i andra delar av Lunds kommun hade varit mer hållbart. Men i undersökningen har jag även tillåtit mig tänka om gällande förutsättningarna för en tätort som Veberöd, som i framtiden kanske inte endast är en pendlarort. Vårens coronapandemi har förändrat synen på hur man lever, bor och arbetar, och Veberöd kanske kan staka ut en ny väg för utvecklingen av naturnära **smarta** byar och samhällen.

Vad gäller undersökningen som helhet är det jag främst tar med mig den process och de analyser som är intressanta för sådana här typer av projekt. Att göra en grundlig analys av de befintliga bebyggelsestrukturen och gaturummen, studera historiska kartor, bilder och berättelser för att förstå en ort framväxt, granska plandokument, utredningar och tidigare ortsanalyser från kommunalt håll, samt lyssna på och få en förståelse för vilka önskemål de boende i en ort som denna har. Det är en komplex uppgift som kräver ett brett och tvärvetenskapligt tänkande.

Källhänvisning

Källor anges i den ordning som de presenteras i texten.

Lunds kommun (2018). *Lunds kommuns översiktsplan. Del II: Markanvändning och hänsyn. Landsbygdsutveckling*, s.36 https://www.lund.se/globalassets/lund.se/traf_infra/oversiktsplan/lunds-kommuns-oversiktsplan-del-2-markanvandning-och-hansyn-antagen.pdf [2020-05-18]

Kniivilä, K. (2019). *Kvintetten och SD dödar simrishamnsbanan*. Sydsvenskan, 14 december. <https://www.sydsvenskan.se/2019-12-14/kvintetten-och-sd-dodar-simrishamnsbanan> [2020-05-18]

Trafikverket (2014). *Simrishamnsbanan järnvägsplan inkl. MKB - Samrådshandling för val av lokaliseringalternativ*. Malmö: Trafikverket Region Syd.

Lunds kommun (2020). *Veberöd i översiktsplanen*. <https://www.lund.se/trafik--stadsplanering/oversiktsplan/fordjupningar-av-oversiktsplanen/fop-veberod/veberod-i-oversiktsplanen/> [2018-05-18]

Unwin, R. (1909). *Town planning in practice: an introduction to the art of designing cities and suburbs*. London: Unwin. s.16.

Lunds kommun (2020). *Grönprogram för Lunds Kommun. Landskapsanalys*. s.72 https://www.lund.se/globalassets/regelsamling/miljo_och_halsa/gronprogram---antaget-av-kommunfullmaktige-30-januari-2020.pdf [2020-06-03]

Lunds Kommun (2019) *Bevaringsprogram. Historik Veberöd*. http://bevaringsprogram.lund.se/wiki/bevaringsprogram/index.php/Historik_Veber%C3%B6d [2020-06-03]

Tyréns (2010) *Ortsanalys av Veberöd*.

Lunds Kommun (2017). *Bevaringsprogram. Fastigheter i Veberöd*. http://bevaringsprogram.lund.se/wiki/bevaringsprogram/index.php/Kategori:Fastigheter_i_Veber%C3%B6d [2020-06-03]

Lunds Kommun (2016). *Slutrapport Fokus Veberöd*. Lund. Lunds Kommun. https://www.lund.se/globalassets/lund.se/kom_pol/sa-har-arbetar-vi-med/fokus-veberod/slutrapport-fokus-veberod.pdf [2020-06-03]

UN Habitat (2015). *A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles*. <https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/A%20New%20Strategy%20of%20Sustainable%20Neighbourhood%20Planning%20Five%20principles.pdf> [2020-06-03]

SVT (2019). *Rapport från 2050*. [TV-Program]. Sveriges Television. SVT Play <https://www.svtplay.se/rapport-fran-2050> [2020-02-21]

Petersen, K. (2019) *Här kan du åka förarlös buss till jobbet*. SVT Nyheter Väst. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/premiar-for-sjalvkorande-bussar-pa-lindholmen> [2020-06-02]

Afsahi, Laurin, Laxvik & Olstorpe. (2016) *Moderna byar på landsbygden är lösningen – inte nya miljonprogram*. Vestmanlands Läns Tidning. <https://www.vlt.se/artikel/moderna-byar-pa-landsbygden-ar-losningen-inte-nya-miljonprogram> [2020-06-03]

Senior, J. (2020) *Farewell, Office. You Were the Last Boundary Between Work and Home*. The New York Times. 17 Maj. <https://www.nytimes.com/2020/05/17/opinion/coronavirus-office-telecommuting.html> [2020-06-02]

Karlsten, E. (2020). *Måste tusentals personer sitta på samma fysiska plats?* Göteborgs-Posten. 17 Maj. <https://www.gp.se/nyheter/emanuel-karlsten-m%C3%A5ste-tusentals-personer-sitta-p%C3%A5-samma-fysiska-plats-1.28028468> [2020-06-02]

Hughes (2020). *Remote working: How cities might change if we worked from home more*. BBC News. 1 Juni. <https://www.bbc.com/news/uk-52767773?fbclid=IwAR0Dlqt7X3zJEbm8gAygnCoZAd1WupJlhq468EPF0y5yvq9foSKZYE r5gKk> [2020-06-02]

