

# DET LEVANDE SPÅRET



Examensarbete  
Måns Kristoffersson

DET LEVANDE SPÅRET  
(THE LIVING TRACK)

Examensarbete  
Måns Kristoffersson

Kurskod: AAHM01  
Handledare: Andreas Olsson  
Examinator: Tomas Tägil

Lunds Universitet  
2026



# INNEHÅLL

## 1. INLEDNING

Sammanfattning/Abstract  
Prolog  
Frågeställning  
Vision  
Metod

## 2. KONTEXT & BAKGRUND

Historisk utveckling  
Expansion och spåret  
Demografi  
Spontanidrott & social inkludering

## 3. TEORETISKT RAMVERK

## 4. PLATSANALYS

Järnvägsspåret  
Fotografisk översikt  
Status på spåret  
Stationsområdet  
Befintliga aktiviteter  
Informell användning  
Flora och fauna  
Spårets kvaliteter  
Den gröna länken

## 5. STRATEGI & GESTALTNING

Utvecklingsplan  
Strategi  
Referensprojekt  
Gestaltningförslag  
Reversibilitet och framtidssäkring

## 6. REFLEKTION OCH SLUTSATS

## 7. REFERENSER

## 1. INLEDNING

### SAMMANFATTNING

Hur kan ett övergivet järnvägsspår och stationsområde förändra Staffanstorps identitet? Historiskt sett var järnvägslinjen en viktig katalysator för stadens industriella tillväxt främst kring den lokala sockerfabriken. När passagerartrafiken och sockerindustrin upphörde förvandlades det långsträckta spårområdet till en fysisk och mental barriär.

Staffanstorp är idag en expansiv pendlingsort med snabb befolkningstillväxt och en dokumenterad brist på icke-kommersiella mötesplatser för spontan social interaktion, en brist som driver ett kulturellt läckage till Malmö och Lund.

Projektet föreslår att järnvägsspåret omvandlas till en sammanhängande grön artär med rekreativt och kulturellt fokus där befintliga informella stigar stärks och den rika biologiska mångfalden längs banvallen bevaras. Vid det gamla stationsområdet skapas ett centralt nav där sport, kultur och vardagsliv kan sam-existera. Sammantaget visar projektet hur en bortglömd infrastrukturell rest kan överbrygga urbana barriärer, behålla lokal kreativ energi och ge Staffanstorp en mer inkluderande och levande identitet.

## ABSTRACT

How can an abandoned railway line and station area change the identity of Staffanstorp? Historically, the railway was an important catalyst for the town's industrial growth, closely connected to the local sugar factory. When passenger traffic and the sugar industry ended, the track area turned into a physical and mental barrier.

Today, Staffanstorp is an expanding commuter town with rapid population growth and a documented lack of non-commercial meeting places for spontaneous social interaction. This situation fuels a cultural leakage to Malmö and Lund.

The project proposes transforming the abandoned railway into a continuous green artery with a recreational and cultural focus while strengthening existing informal paths and preserving the rich biodiversity along the track. At the former station area, a central hub is created where sports, culture, and everyday life can coexist. These interventions demonstrate how a neglected infrastructural remnant can bridge urban barriers, sustain local creative energy, and give Staffanstorp a more inclusive and vibrant identity.

En sommardag, under lätt regn, tog jag med mina två döttrar på ett äventyr. Vi följde det övergivna järnvägsspåret, en plats jag passerat dagligen men aldrig riktigt upplevt. Doften av vått gräs låg tung i luften och längs spåret hade naturen tagit över: smultron, björnbär, fläder, äppelträd, nypon, hassel, möss och fåglar.

För mina döttrar var platsen självklar. De balanserade på rälsen, hukade sig ner för att studera sniglar, vände för nyponbuskarnas taggar och pekade ivrigt på sådant de upptäckte.

Väl framme vid stationsområdet där spåret breddar sig blir det tydligt hur järnvägsspåret, denna restyta, främst agerar barriär med stor outnyttjad potential.



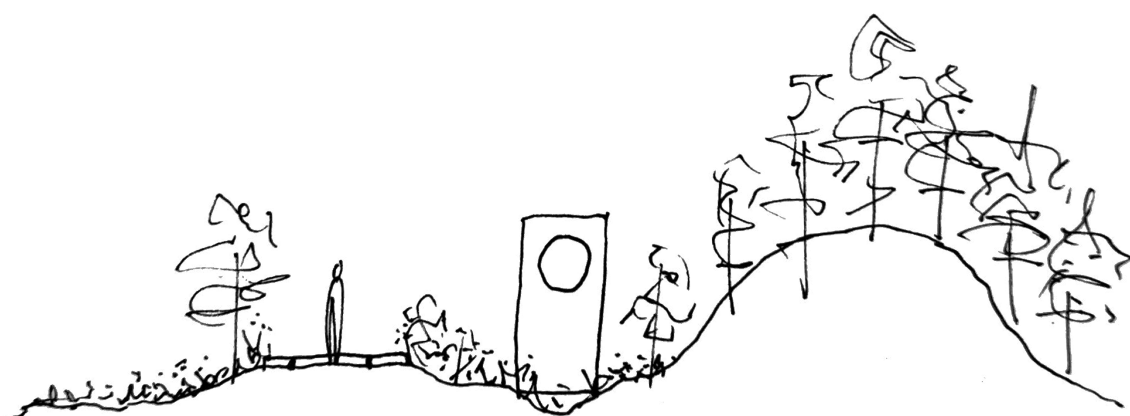


# ?

Varför nyttjas inte spårlandskapet i Staffanstorp trots sina uppenbara kvaliteter?

Och vad skulle krävas för att tillgängliggöra för fler utan att förlora det som gör det speciellt?

Hur kan spåret och stationsområdet omvandlas från barriär och ödemark till att åter ge kraft åt Staffanstorp?



## VISION

Staffanstorps gamla järnvägsspår och stationsområde omvandlas från en fysisk och mental barriär till ett sammanhängande stadsrum.

Ett grönt rekreations- och kulturstråk etableras som stadens nya ryggrad. Samtidigt tar en ny mötesplats form vid det gamla stationsområdet med ambitionen att stärka ortens identitet, tillgänglighet och attraktionskraft.

Projektet tar avstamp i platsens historia men formulerar en ny framtid där järnvägsmarken åter spelar en central roll.



Stationsområdet i Staffanstorp. Vy mot norr.

## METOD

Detta arbete bygger på en gestaltningsledd metod, vilket innebär att designprocessen används som ett verktyg för att utforska, analysera och generera kunskap om en specifik plats och dess problematik. Jag har försökt arbeta i en upprepande process där teori, platsanalys och design kontinuerligt har informerat varandra.

Arbetets metodik är uppdelad i tre huvudsakliga faser:

### 1. Informations- och datainsamling

För att bygga en solid kunskapsgrund för Staffanstorps utveckling och banvallens förutsättningar har material samlats in från både primära och sekundära källor:

Dokumentanalys: Kommunala planeringsdokument har studerats med särskilt fokus på gällande översiktsplaner, detaljplaner och naturvårdsplaner. Detta har gjorts för att förankra projektet i kommunens visioner om demografi, tillväxt och grönstruktur.

Kart- och arkivstudier: Historiskt och nutidigt kartmaterial från Lantmäteriet har analyserats för att förstå hur järnvägen historiskt har format Staffanstorps tillväxt, samt för att identifiera nuvarande fastighetsgränser och barriärer i landskapet.

Demografiska data: Statistik från Statistiska centralbyrån (SCB) har använts för att kartlägga kommunens befolkningsstruktur (t.ex. andelen barnfamiljer) och därmed identifiera behovet av offentliga rum.

### 2. Empiriska platsobservationer

En central del av arbetet består av återkommande platsbesök längs banvallen under januari–maj 2026. Under dessa besök har följande element registrerats genom fotografering, skissande och anteckningar:

Fysiska barriärer och tillgänglighet: var spåret är blockerat, var informella stigar (desired lines) har uppstått och hur spåret generellt skapar en fysisk uppdelning av orten. Kopplingar mellan spåret och omkringliggande områden samt funktioner.

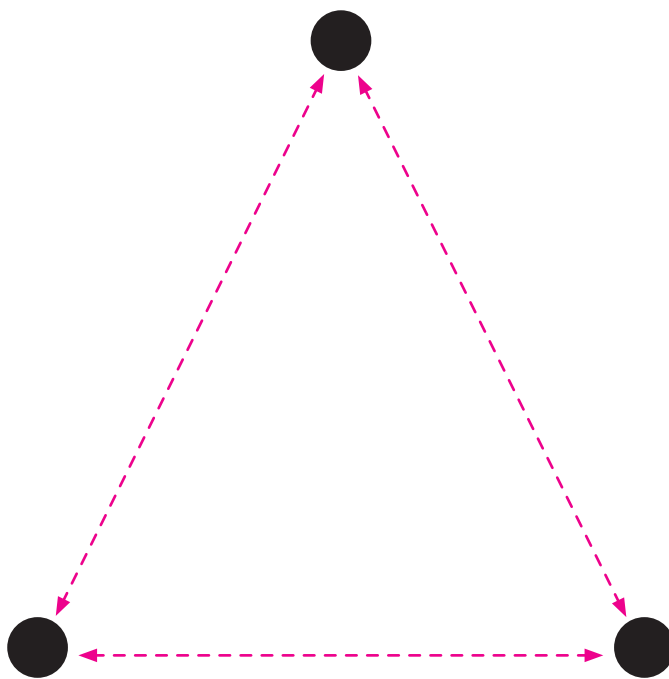
Vegetation och ekologi: Banvallens gröna spontana utveckling, dess arter och hur den fungerar som en grön korridor genom Staffanstorp.

Materiella och strukturella spår: förekomsten av historiska artefakter, såsom träsliprar, avsågad räls och gamla perronger.

### 3. Gestaltningsprocess som analysverktyg

I den gestaltande fasen har de insamlade teorierna och resultaten från platsanalysen översatts till rumslig form. Designarbetet har fungerat som en kritisk prövning av platsen: genom att rita sektioner, testa materialmöten (så som cortenstål och återbrukat tegel) och placera ut strategiska hållplatser ("nya stopp") har det varit möjligt att utvärdera hur banvallen kan transformeras från en barriär till en sammanlänkande ryggrad.





Metodens tre delar påverkar varandra

## 2. KONTEXT OCH BAKGRUND



Staffanstorps ligger strategiskt placerat i sydvästra Skåne med närheten till Malmö och Lund samt Köpenhamn på andra sidan Öresund.

## STAFFANSTORP

*"Staffanstorps kommun ska vara en trygg och attraktiv kommun med ett varierat bostadsutbud, goda kommunikationer, intressanta mötesplatser, kulturhistoriska, gröna och rekreativa värden sida vid sida med inspirerande företag och föreningsliv."*

(Staffanstorps Kommun, 2022b s-25)

### POSITIVT

- Strategiskt läge → Goda förbindelser och närhet till arbetsmarknaderna i Lund och Malmö.
- Starkt Föreningsliv → Välutvecklad social infrastruktur med fokus på organiserad idrott.
- Historisk Identitet → Tydlig förankring i det skånska kulturlandskapet och industriarvet från sockerbruket.
- Trygghet → Etablerad som en attraktiv och trygg familjekommun.

### NEGATIVT

- Karaktär av "Sovort" → Utmaningar med att behålla lokal kreativ energi och kulturellt engagemang.
- Brist på "Tredje platser" → Avsaknad av informella och icke-kommersiella mötesplatser för invånarna.
- Monofunktionella zoner → Domineras av renodlade bostads- eller logistiktor med få hybridmiljöer.
- Kulturscenen → En institutionaliserad kulturscen som leder till att invånarna söker kulturutbud utanför kommunen.

## HISTORISK UTVECKLING

Staffanstorps utveckling som en central ort i Skånes järnvägsnät lade grunden för det samhälle som i dag utgör en av regionens mest expansiva kommuner. Staffanstorp var ursprungligen en utpräglad jordbruksbygd med en medeltida struktur bestående av mindre byar som Brågarp, Nevishög och Stanstorp. Den moderna tätortens framväxt, så som vi ser den idag, inleddes först i samband med industrialiseringen under 1800-talet (Staffanstorps kommun, 2017).

### Järnvägen som katalysator

Den stora förändringen skedde när Malmö-Simrishamns järnväg invigdes 1892, vilket gjorde Staffanstorp till en viktig knutpunkt i trafiken mellan Malmö och östra Skåne. Stationen placerades på en tidigare helt obebyggd plats mitt emellan de gamla kyrkbyarna. Denna strategiska men isolerade placering skapade en ny mittpunkt för expansionen av orten (Staffanstorps kommun, 2017).

### Industrialiseringen och sockerbruket

Etableringen av nya industrier skedde i direkt anslutning till spåren. Staffanstorps sockerbruk anlades 1897 för att möjliggöra effektiva transporter av sockerbetor och socker via järnväg. Sockerbruket blev snabbt en viktig

arbetsgivare och ekonomisk motor för hela bygden vilket ledde till ett ökat behov av bostäder, affärer och hantverkare. I början av 1900-talet växte ett centrum fram runt stationen och bruket med stationshus, post, hotell och karakteristisk villabebyggelse i rött tegel (Staffanstorps kommun, 2017).

### Bilismen och tillväxt

Under 1960-talet förändrades trafikpolitiken till förmån för vägtrafik vilket ledde till att persontrafiken på sträckan Malmö-Staffanstorp lades ner 1970. När även sockerbrukets drift upphörde förvandlades det tidigare livliga spårområdet till ett vakuum. Samtidigt utvecklades orten till en modern pendlarkommun med kraftigt ökande befolkning från några hundra till flera tusen invånare. Det goda geografiska läget nära Lund och Malmö gynnade denna utveckling.

### Nytt centrum

I början på 1990-talet påbörjas byggnationen av ett nytt centrum där man tar ett helhetsgrepp för att skapa en tydligare kärna och sammanhang för orten. Samtidigt fortsätter inflyttningen och befolkningsmängden ökar kontinuerligt. 1997 arrangeras Bo97 där villor med nytt tänk visas upp för 124 000 besökare (Staffanstorps kommun, 2017).

### Millenieskiftet till nu

Staffanstorp fortsätter att växa med förtätning och nyetablering av bostäder, främst i söder där området Vikhem växer fram längs med järnvägen, men även kring sockerbruket och vid Gästis där stora förtätningssprojekt har eller ska påbörjas. Idag bor ca 27 000 invånare i kommunen (SCB, 2024).



Staffanstorp Stationshus 1943 (DigitaltMuseum, 2026)

— Järnvägsspåret  
(i bruk)

— Järnvägsspåret  
(ur bruk)

● Sockerbruket aktivt



1947



1960



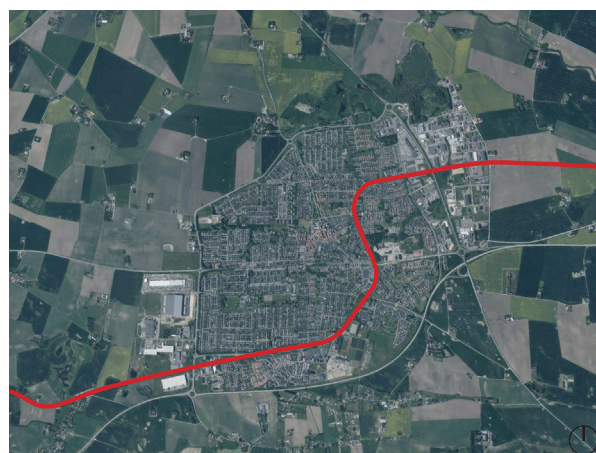
1973



1984



2004



2024

Historisk utveckling av Staffanstorps tätort kring järnvägsspåret under åren 1947–2024. Kartmaterial från Lantmäteriet, sammanställt via Staffanstorps kommuns kartportal (Staffanstorps kommun u.å.).



## DEMOGRAFI

Staffanstorp befinner sig i en kraftig expansion som ställer nya krav på kvalitet, variation och tillgängligheten på ortens offentliga rum.

### Extrem tillväxt

Sedan 2000 har befolkningen i Staffanstorp ökat med ca 39% vilket är dubbelt så snabbt som rikssnittet på ca 19% (hurvibor.se, 2025). Kommunen räknar med fortsatt tillväxt och en befolkningsmängd på 40 000 invånare år 2040 (Staffanstorps kommun, 2022).

### Barnfamiljernas dominans och äldre vuxna

Staffanstorp har en ung befolkning med en medelålder på 40,4 år jämfört med rikssnittet på 42,2 år (Statistiska centralbyrån (SCB), 2025a). Ca 42% av hushållen i kommunen är barnfamiljer, och i specifika områden som Norra Hjärup uppgår andelen till hela 63% (SCB, 2025b). Samtidigt har kommunen, i likhet med resten av landet, en växande äldre befolkning vilket ställer krav på inkluderande och sociala platser.

### Välutbildad befolkning + socioekonomisk sårbarhet

Andelen högutbildade är 36% vilket är högre än rikssnittet på 30,7% och 86,2% av de mellan 20-65 år har jobb jämfört med riket på 80,5% (Ekonomifakta, 2026). Trots det generella välståndet lever cirka 6 % av invånarna med låg ekonomisk standard (SCB 2025). Enligt Segregationsbarometern (2023) bor dessutom 10,4 % av invånarna i "socioekonomiskt blandade områden" (områdestyp 3), vilket kontrasterar mot de 30,7 % som bor i områden med mycket goda förutsättningar

## SPONTANIDROTT OCH SOCIAL INKLUDERING

Staffanstorp bör kunna tillgodose alla sina invånare med offentliga platser av hög kvalitet. Förutsättningarna för meningsfull fritid i Staffanstorp är i dag starkt kopplade till ortens väletablerade föreningsliv. Samtidigt visar kritisk sporthistorisk och sociologisk forskning (Ekholm, 2019; Dahlstedt & Ekholm, 2021) att organiserad idrott ofta präglas av exkluderande mekanismer, så som ekonomiska och institutionella trösklar. För de barnfamiljer i kommunen som lever i socioekonomisk sårbarhet kan dessa trösklar leda till exkludering och utanförskap.

Att etablera öppna och avgiftsfria ytor för spontanidrott blir därför en direkt social intervention. Det erbjuder en alternativ arena för meningsfull fritid, social inkludering och integration som inte kräver ett formellt medlemskap, vilket enligt Dahlstedt och Ekholm (2021) är avgörande för att nå de grupper som annars faller utanför organiserade strukturer i samhället.



## MÅLGRUPPER

Den demografiska datan stämmer överens med mina egna erfarenheter och observationer om hur det ser ut i Staffanstorp. Genom att väva ihop dessa insikter har jag identifierat målgrupper för examensarbetet fördelat på de som finns inom orten samt de som finns utanför:

### INOM ORTEN



#### Barnfamiljer

Behöver trygga, bilfria hybridmiljöer där lek, rekreation och sociala ytor integreras för att möta hela familjens behov.



#### Äldre / seniorer

Behöver tillgängliga mötesplatser i vardagen som främjar gemenskap, trygghet och inter-generationella möten.



#### Utsatta unga

Fler meningsfulla, avgiftsfria och icke-kommersiella platser för spontanidrott utanför det organiserade föreningslivet.



#### Kunskapsarbetare / entreprenörer

Saknar flexibla "tredje platser" på hemmaplan för distansarbete, nätverkande och möten under dagtid.

### UTANFÖR ORTEN



#### Cyklister, vandrare och pendlare

Behöver säkra, sammanhängande stråk som sömlöst väver samman regional mobilitet med lokala natur- och rekreationsvärden, samt tillgång till högkvalitativa rastplatser.



#### Mat- och kulturturister

Söker unika, autentiska upplevelser som aktiverar det lokala kulturarvet och erbjuder mötesplatser kring mat.



#### Wheel-sportsutövare

Efterfrågar jämställda, inkluderande och trygga destinationer av hög kvalitet för rullande spontanidrott som skateboard, inlines, kickbikes och bmx.

### 3. TEORETISKT RAMVERK

#### 1. Transformation och rumslig generositet (Lacaton & Vassal)

Detta arbete tar delvis avstamp i den arkitektoniska filosofin som formulerats av Anne Lacaton och Jean-Philippe Vassal och sammanfattas i principen att aldrig riva, aldrig ta bort eller ersätta, utan alltid addera, transformera och återbruka (Lacaton och Vassal, 2015). Inom arkitekturen innebär detta ett förhållningssätt där en plats befintliga material, strukturer, historiska spår och natur inte ses som problem som ska saneras eller raderas, utan som värdefulla resurser med inneboende kvaliteter.

I transformationen av banvallen och stationsområdet i Staffanstorp blir detta synsätt vägledande. Istället för storskaliga schaktarbeten som raderar platsens identitet, tillämpas en designstrategi där nya lager adderas till det befintliga landskapet. Detta manifesteras bland annat genom att bevara järnvägsrälsen synlig, addera återbrukat material från närområdet samt integreringen av den vilda, spontana vegetationen i stället för att ersätta den med konventionella parkmiljöer eller breda överprogrammerade korridorer.

En central aspekt av detta tänkande är begreppet rumslig generositet (generosity of space), vilket handlar om att maximera utrymmets användbarhet och frihet snarare än att detaljstyra det (Lacaton och Vassal, 2015). Genom att erbjuda generösa, flexibla och medvetet öppna strukturer skapas utrymme för användarnas egna initiativ och förändrade behov över tid.

## 2. Tredje platser (Ray Oldenburg)

För att möta utmaningen med Staffanstorps karaktär som en expanderande pendlarkommun och "sovort", tillämpas sociologen Ray Oldenburgs teori om The Third Place (tredje platser). Enligt Oldenburg (1989) är det offentliga och sociala livet i ett fungerande samhälle beroende av miljöer som varken utgörs av hemmet (den första platsen) eller arbetsplatsen/skolan (den andra platsen). Tredje platser som exempelvis torg, parker, kaféer eller bibliotek kännetecknas av att de är lättillgängliga, jämställda och fungerar som neutrala mötesplatser som bjuder in till informell, frivillig och spontan social interaktion (Oldenburg, 1989).

I detta projekt används teorin på två olika skalnivåer för att binda samman orten rumsligt och psykologiskt:

*Den linjära skalan:* Banvallen transformeras till en sekvens av mindre lokala tredje platser genom strategiskt placerade stopp som erbjuder rekreation, vila och möten i vardagen.

*Den urbana skalan:* Stationsområdet transformeras och fungerar som projektets hjärta. Det blir Staffanstorps centrala offentliga vardagsrum där de linjära flödena dockar in.

Genom att koppla samman de mindre stoppen med det stora stationsområdet skapas en social ryggrad som erbjuder kvalitativa, inkluderande platser för gemenskap utanför den privata sfären (Oldenburg, 1997).

#### 4. PLATSANALYS

## JÄRNVÄGSSPÅRET

Järnvägsspåret skär genom Staffanstorps tätort i en långsträckt s-kurva och dess fysiska närvaro är tydlig. Jag har under projektet vandrat på spåret flertalet gånger för att försöka förstå hur man kan tillvarata de kvaliteter som finns.

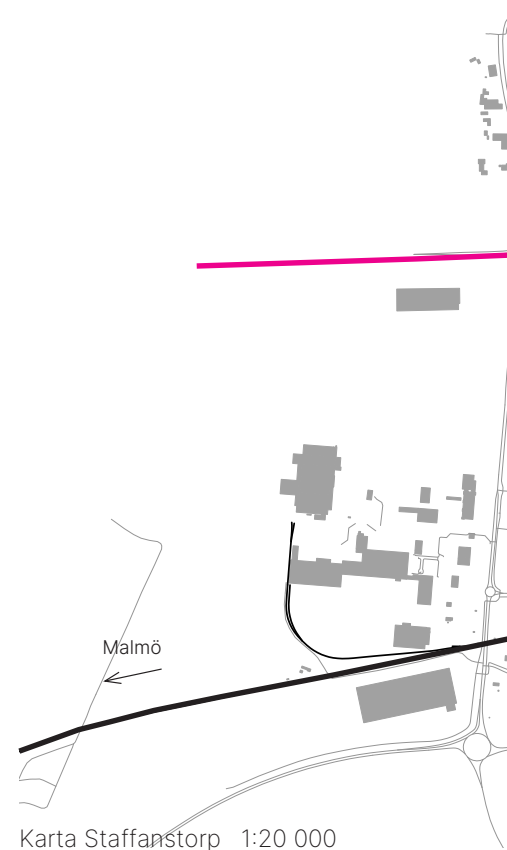
Det mest uppenbara är spårets starka uppmaning till rörelse genom sin linjära tydlighet. Man blir nyfiken på att följa med, på att upptäcka och röra sig framåt. Banvallen är i huvudsak upphöjd över sin omgivning, en vertikal nivåskillnad som skapar unika utblickar och en känsla av kontroll. Ibland en halvmeter upp, ibland två meter.

Längs spåret är naturen och grönskan konstant närvarande. Den ändrar karaktär beroende på var man befinner sig, men är ständigt rik och ibland unik för just spåret. På en del platser har växtligheten tagit över banvallen och är så frodig och tät att det blir utmanande att ta sig fram. Olika naturliga rum formas beroende på var man är. Från öppet till stängt. Denna variation är en stor kvalitet som bör bevaras och utnyttjas.

Spåret fortsätter utanför tätorten och denna koppling till det skånska kulturlandskapets vackra vidder, beträdor och mossar är ytterligare en stark anledning till aktivering av järnvägen.

- Järnvägsspåret (Simrishamnsbanan)
- ▭ Stationsområdet
- Centrum
- Sockerbruket
- Handel
- Malmö/Dalbyvägen

Total sträckning inom tätorten:  
ca 4890m







## FOTOGRAFISK ÖVERSIKT

Platsbesöken dokumenterades löpande genom fotografering. Bilderna nedan är ett urval som fångar tre centrala teman i analysen: järnvägsspårets skiftande karaktär längs sträckningen, de kulturhistoriska lämningarna från sockerbrukseran samt det återbruksmaterial som finns tillgängligt. Tillsammans visar bilderna en plats med starka inneboende kvaliteter som ännu inte kommit invånarna till gagn.

### Järnvägsspåret



### Kulturhistoriskt arv



### Återbruk







## STATUS PÅ SPÅRET

I gällande planbeskrivning "Detaljplan för del av Brågarp 6:1, Sockerstan etapp 1" slår Staffanstorps kommun fast att:

- Riksintresset för järnväg är upphävt (2022-09-26).
- Simrishamnsbanan är nedlagd.
- Kommunen utreder möjligheten att etablera busstrafik på den befintlig banvallen.

Detta bekräftar att spårområdet juridiskt och planeringsmässigt är redo för nya rekreativa funktioner.

Staffanstorps invånare har flertalet gånger försökt få kommunen att göra om banvallen till ett ordentlig motionsstråk. Något som flera tidningar har rapporterat om.



Artikel från sydsvenskan (Adelgren, 2020)





Järnvägsspåren vid det gamla stationshuset i Staffanstorp. Bangården är eftersatt och förtjänar ett nytt syfte.



## STATIONSOMRÅDET



Stationsområdet med de vackra träden i öster och stationshuset väster om spåren. Framför stationshuset finns idag en parkering och en tråkig återvinningsstation.



Den gamla perongen på östra sidan av spåret bör bevaras. Kan bli en trevlig mur att luta sig mot när solen skiner från sydöst.



Det fina stationshuset i gult tegel är omgiven av monoton asfalt och förtjänar en uppdaterad exteriör miljö som får det att skina.



Utblick mot söder över stationsområdets outnyttjade och ovårdade bangård med järnvägsspåren som minne av de tåg som en gång passerade här.



- |                                         |                                         |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
| — Järnvägsspåret                        | — Parkering                             |
| Staket (barriär)                        | — Återvinningsstation                   |
| ↔ Befintlig övergång                    | — Sockerbruksparken                     |
| - - - Desired lines (informella stigar) | — Sockerbruket / Sockerstan             |
| — Stationshuset (restaurang idag)       | ..... Gammalt trädbestånd (bör bevaras) |
| — Äldre bebyggelse                      |                                         |



## BEFINTLIGA AKTIVITETER

Kartan över Staffantorps befintliga aktivitetsutbud visar tydligt att flera av dessa platser är decentraliserade och geografiskt utspridda i orten. Att ha lekplatser i närheten av sin bostad är en stor kvalitet. Detsamma gäller grönytor vilket det finns gott om. Det som saknas är en central, multifunktionell mötesplats som kan samla och samverka olika aktiviteter. En sådan plats har möjlighet att attrahera en bredare målgrupp och inbjuda till spontana möten.

- BIBLIOTEK
- LEKPLATS
- IDROTT (ORGANISERAD)
- UTEGYM
- SPONTANIDROTT
- FRITIDSGÅRD
- PARK/REKREATION
- KONST



(Staffantorps kommun u.å.)





## INFORMELL ANVÄNDNING

Längs banvallen finns tydliga fysiska spår av informell användning. Trots att spårområdet under lång tid har lämnats i glömska och förfall visar de upptrampade stigarna att sträckningen i hög grad uppskattas och brukas av människor på daglig basis. På flera platser löper dessa stigar både längs med och tvärs över järnvägen för att fungera som genvägar.

Människor har genom alla tider skapat egna vägar, så kallade desire lines. Dessa stigar uppstår ofta ur ett direkt rörelsebehov eller som en reaktion på brister i mänskligt planerade strukturer. De är resultatet av upprepade och medvetna val som visar att den informella kopplingen är viktigare än fysiska barriärer.

Dessa stigar fungerar därmed som empiriska bevis på platsens inneboende affordance, det vill säga hur miljön i sig bjuder in till och signalerar en specifik användning. Att människor aktivt väljer att gå på och över järnvägen framför andra formella alternativ och dessutom är beredda att kliva över hinder och acceptera bristande tillgänglighet visar att platsen besitter ett socialt och rumsligt värde som överstiger dess nuvarande fysiska standard.







## FLORA OCH FAUNA

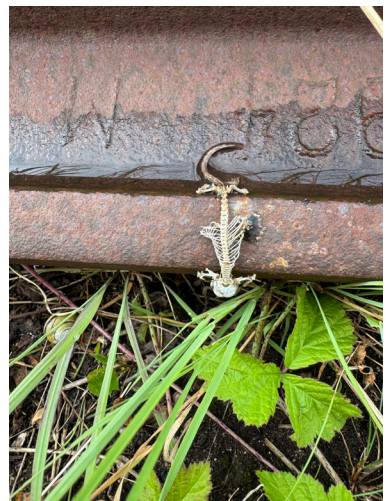
Längs med spåret finns en stor artrikedom och miljö som är svår att hitta på andra platser i Staffanstorp. Här samsas växter i ett oprogrammerat laptäcke som hela tiden förändras beroende på var man befinner sig. Att aktivera spåret med ett lätt ingrepp gör att denna biologiska mångfald bibehålls och kommer till gagn för ortens invånare.

Redan i den naturvårdsplan som Staffanstorp och Burlövs kommuner (Ottosson, 1995) tog fram slogs det fast att banvallens viktigaste funktion är att fungera som en spridningskorridor för faunan och för en del djurarter samt att flera insekter är knutna till vegetationen på banvallen.

Man slog även fast att banvallen är en outnyttjad resurs för rekreation och friluftsliv i det ofta svårtillgängliga landskapet kring sydvästra Skåne och att det var ekonomiskt fördelaktigt att utnyttja den befintliga banvallens struktur för anläggning av gång- och cykelväg.

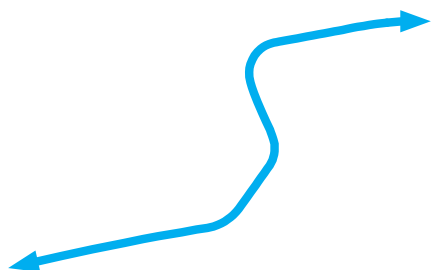
Artinventering längs järnvägsspåret:

Ek  
Nyponros  
Sädesärla  
Hundhäxing  
Vinbär  
Lönn  
Äpple  
Hassel  
Kvickrot  
Rödhake  
Smultron  
Hare  
Vide  
Skogsmus  
Vinbergssnäcka  
Björnbär  
Trädgårdssnäcka  
Johannesört  
Spansk skogssnigel  
Såpnejlika  
Koltrast  
Björk  
Renfana  
Skata  
Fläder  
Talgoxe  
Bok  
Gråfibbla



## SPÅRETS KVALITETER

Jag ser järnvägsspåret som en möjlig katalysator för flera områden som tillsammans kan ge positiva effekter för Staffanstorps kommun och närliggande orter.



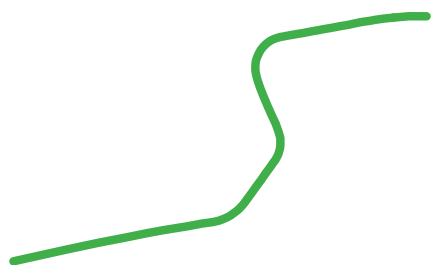
### RÖRELSE & REKREATION

Spårets linjära karaktär skapar en naturlig uppmaning till rörelse. Den upphöjda banvallen erbjuder utblickar och en känsla av riktning som inte kan matchas någon annanstans i Staffanstorp.



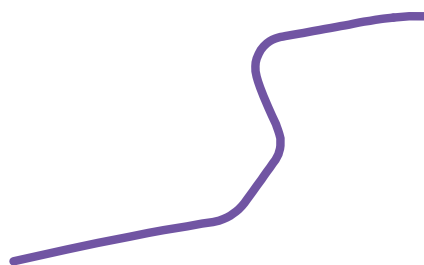
### ATTRAKTIONSKRAFT

Ett aktiverat järnvägsspår med tydlig identitet och hög gestaltningskvalitet kan stärka Staffanstorps varumärke och attrahera besökare utifrån. Kopplingen till det skånska kulturlandskapet, Malmö och Dalby ger platsen ett regionalt värde som idag är outnyttjat.



### NATUR

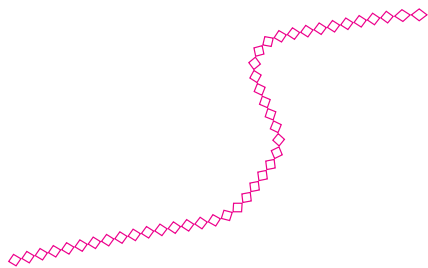
Den spontana naturen som vuxit fram längs spåret är unik för platsen och utgör en biologisk korridor genom tätorten. De möjliga kopplingarna till naturen utanför tätorten stärker möjligheten till naturupplevelser som genom varsam hand kan göras tillgänglig.



### KONST & KULTUR

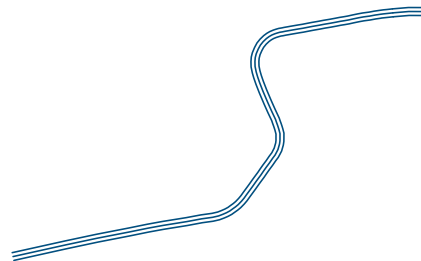
Spårets historia och industriarvet från sockerbruket har ett högt kulturhistoriskt värde. Offentlig konst placerad längs stråket och vid stationsområdet kan förstärka denna identitet och göra kulturen tillgänglig.





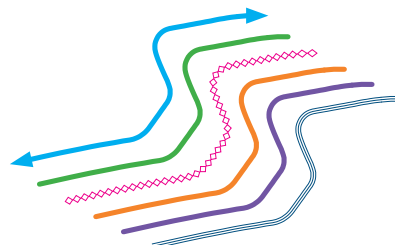
#### SOCIALA INTERAKTIONER

Stationsområdets centrala läge och järnvägsspårets sträckning genom hela orten kan bli en motor för mänskliga möten. Genom att aktivera spåret med strategiska stopp och multifunktionella platser lägger man en grund för sociala interaktioner.



#### NÄRINGSLIV & EKONOMI

En aktiverad och attraktiv mötesplats vid stationsområdet skapar förutsättningar för lokalt näringsliv att växa. Staffanstorps pendlare och frilansare erbjuds en kvalitativ arbetsmiljö på hemmaplan, vilket kan minska pendlingsbehovet och stärka den lokala ekonomin.



## DEN GRÖNA LÄNKEN

Idag (Nuläge) fungerar järnvägsspåret till stor del som en sluten struktur. Även om spåret i sig rymmer stora biologiska värden, är det rums- och flödesmässigt frikopplat från ortens befintliga grönstråk och större parkmiljöer. Staffanstorps grönstruktur är idag delvis fragmenterad, vilket begränsar invånarnas möjligheter till sammanhängande rekreation.

I det framtagna gestaltningsförslaget (Förslag) transformeras spåret till en grön länk. Strategin bygger på att transformera banvallen till en ekologisk och social infrastruktur som inte bara fungerar som en isolerad gång- och cykelväg utan som en sammanlänkande artär för hela orten.

Gestaltningen introducerar en serie strategiska noder (Ny koppling järnväg/grönstråk). Dessa noder fungerar som fysiska och visuella "stygn" som syr ihop banvallen med Staffanstorps befintliga grönstråk.

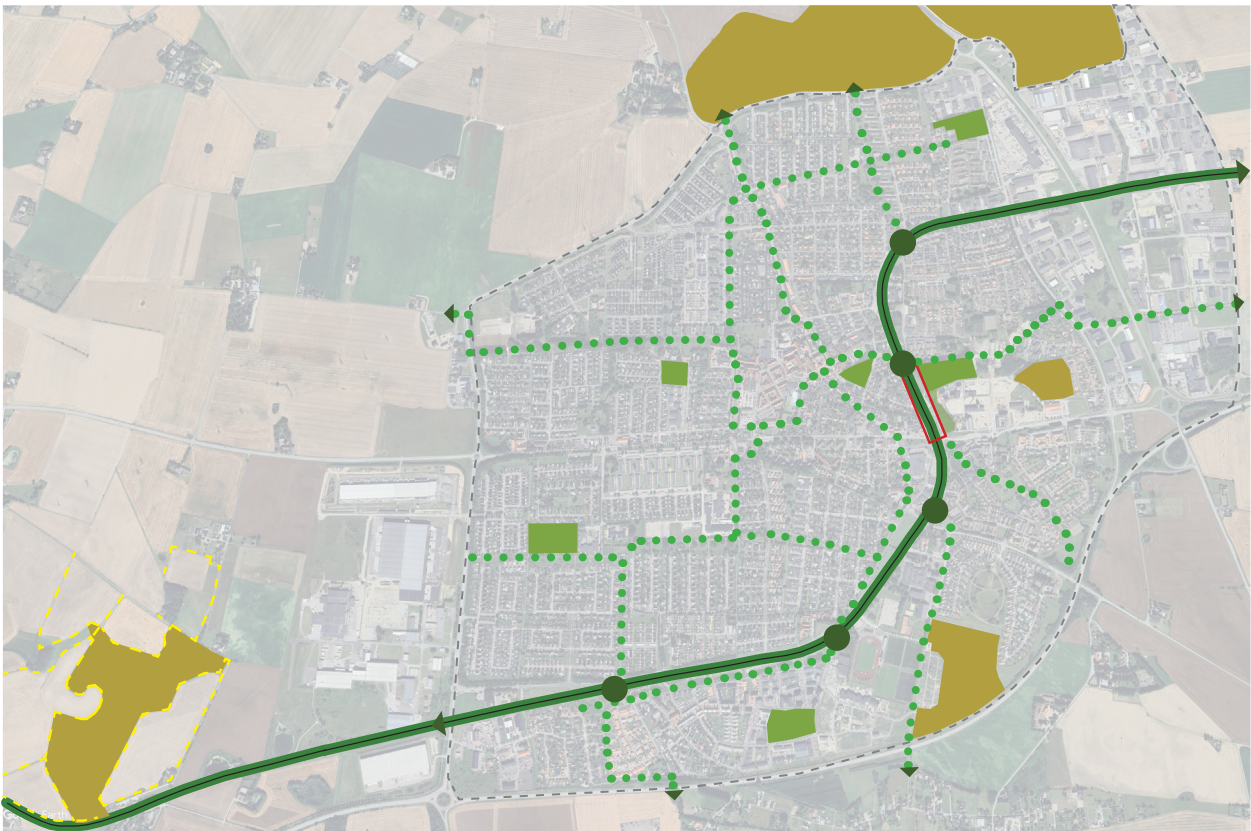
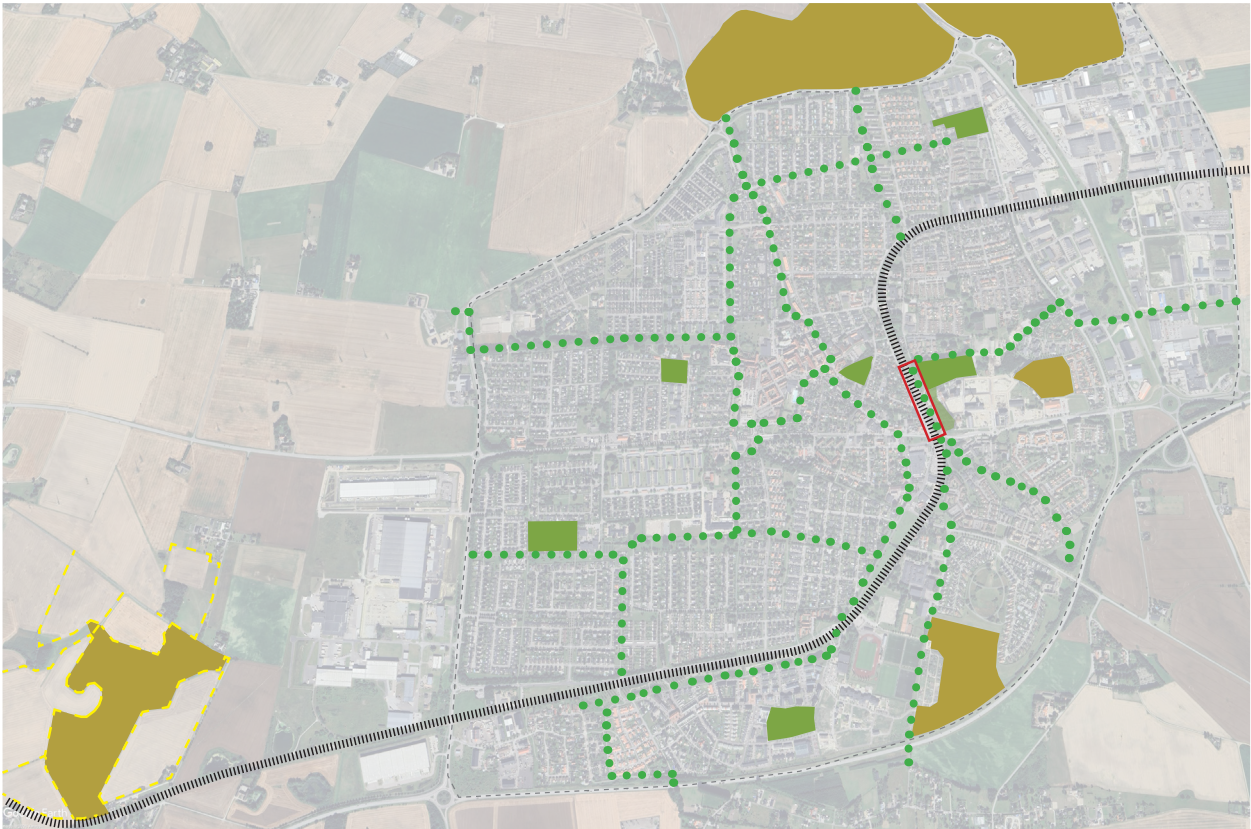
Genom medvetna kopplingar till landsbyggden punkteras den urbana barriären, vilket skapar nya flöden ut i det omgivande skånska odlingslandskapet. Detta ökar ortens rumsliga generositet. Staffanstorp öppnas upp och landsbyggdens rekreativvärden görs tillgängliga för invånarna.

### NULÄGE

-  Järnvägsspåret som barriär
-  Befintliga grönstråk
-  Park av stort värde för orten
-  Natur & rekreationsområde
-  Beträda
-  Stationsområdet
-  Gräns tätort

### MÖJLIGHETER

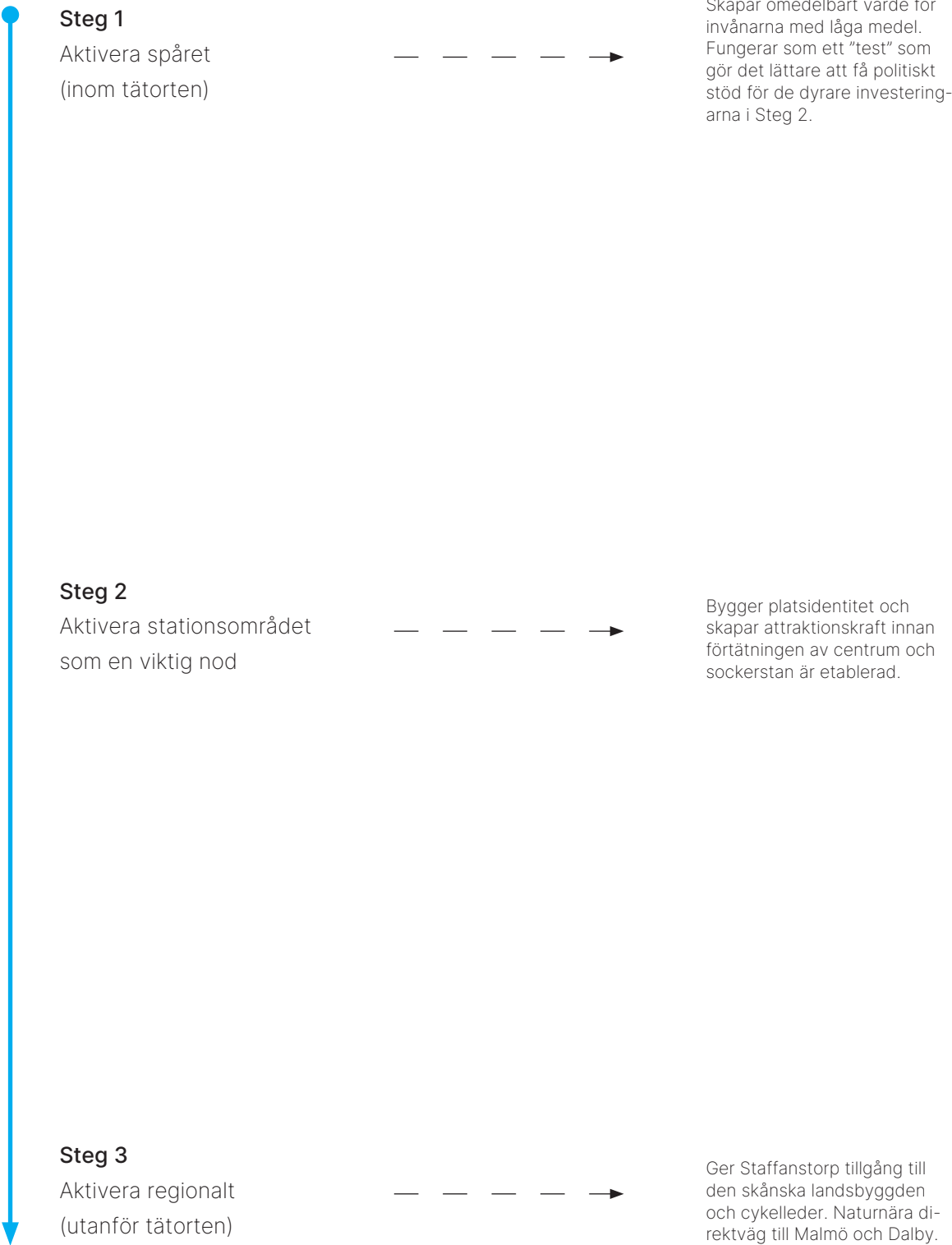
-  Järnvägsspåret som grön
-  Befintliga grönstråk
-  Park av stort värde för orten
-  Natur & rekreationsområde
-  Beträda
-  Stationsområdet
-  Gräns tätort
-  Ny koppling järnväg & grönstråk
-  Kopplingar till landsbyggden





# UTVECKLINGSPLAN

För att förenkla implementeringen av projektet så har jag delat upp det i 3 tydliga steg.





Järnvägsspåret i sydvästra Staffanstorp. Redo att aktiveras.

# STRATEGI

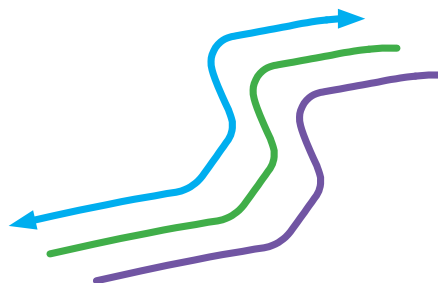
## SPÅRET

MINIMAL INTERVENTION

MAXIMAL AKTIVERING

Hur?

- Gör spåret tillgängligt och användbart
- Addera sittplatser, mindre murar och konst vid utvalda platser



**Förväntad effekt:** Låg tröskel till natur, rekreation och kultur som knyter samman landsbygden med tätorten. Bevaring av biologisk mångfald och banvallens funktion som spridningskorridor.

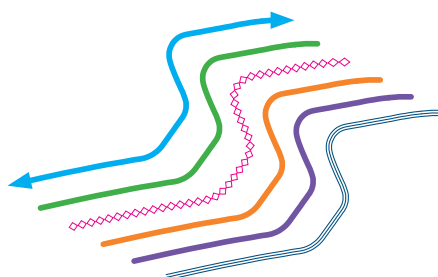
## STATIONSOMRÅDET

MAXIMAL INTERVENTION

MAXIMAL AKTIVITET

Hur?

- Samla kultur, rekreation, näringsliv och aktiviteter för alla medborgare på en central plats



**Förväntad effekt:** Barriären raderas och ersätts av en urban motor som genererar liv och ökar Staffanstorps attraktionskraft internt och externt.



## MATERIALITET

Varje material är valt för att förstärka platsens identitet och skapa en visuell kontinuitet.

Det röda teglet från sockerbrukets rivna byggnader är projektets viktigaste material som binder samman gestaltningen. Genom att flytta teglet från en riven byggnad till en ny plats skapas ett bokstavligt och materiellt minne vilket blir ett sätt att bygga in industriarvet i framtiden snarare än att radera det.

Cortenstål används i exteriöra miljöer. Materialet oxiderar över tid till en varm rostbrun yta som harmoniserar med järnvägsspårens patinerade räler och teglets röda toner. Cortenstål kräver inget underhåll och åldras med värdighet.



Grus används som slitlager mellan rälsen längs spåret och stationsområdet. Det är dränerande men också karaktärsskapande med sin textur och knarrande under fötterna ger en tydlig taktil upplevelse i förhållande till ortens många asfalterade vägar.

Sparad gatsten från sockerbruket återanvänds i markbeläggningen vid stationsområdet. Trä används i de nya byggnadernas bärande konstruktioner, snickerier och exteriöra möbler. Det är ett varmt och koldioxidsnålt material som skapar en dialog mellan då och nu.



## REFERENSPROJEKT

### Natur-Park Schöneberger Südgelände, Berlin

Natur-Park Schöneberger Südgelände (u.å.) utgör ett tongivande exempel på hur en övergiven bangård kan transformeras till en offentlig park utan att platsens industriella identitet raderas. Subtila element har adderats för att skydda och bevara den rika floran och de kvarvarande industriella strukturerna.

**Strategi:** minimala interventioner, industriellt återbruk och ekologisk succession.

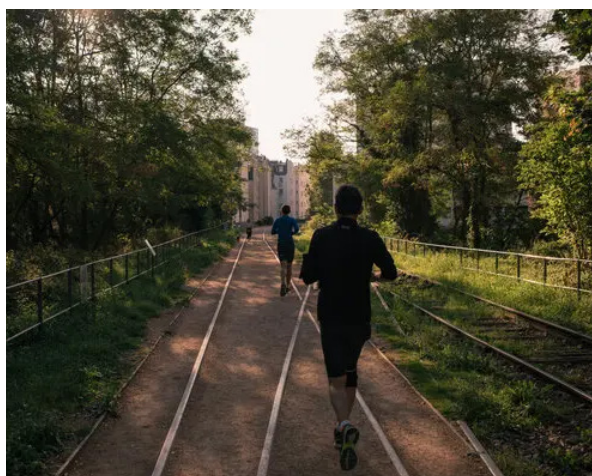
**Relevans för projektet:** Exemplet fungerar som ett argument för hanteringen av spårets fysiska status i Staffanstorp, där industriarv och natur kombineras med trygghet och tillgänglighet. Materialitetsstrategin är direkt överförbar till stationsområdets exteriöra mellanrum där murar av återbrukat tegel från sockerbruket och synliga järnvägsspår skapar en historisk fond. Likt Berlins lokstallar tillåter denna materiella känslighet de nya tilläggen att rama in, aktivera och lyfta fram det gamla stationsområdet som ortens cen-



Natur-Park Schöneberger Südgelände,

### Promenade de la Petite Ceinture, Paris

Promenade de la Petite Ceinture är en historisk järnvägslinje som löper som en cirkel runt Paris. Likt Simrishamnsbanans del i Staffanstorp lämnades spårområdet övergivet under lång tid, vilket ledde till att det utvecklades till en informell grön korridor mitt i den täta staden.



Promenade de la Petite Ceinture, Paris

Genom att bevara banvallens nedsänkta och upphöjda sektioner fungerar parken som en ostörd tillflyktsort från stadens intensiva flöden, samtidigt som den flätar samman flera stadsdelar. De arkitektoniska tilläggen är taktila och robusta, med stort fokus på återbruk (Ville de Paris, u.å.).

**Strategi:** Transformera det linjära restutrymmet till en grön urban länk.

**Relevans för projektet:** Belyser hur en linjär barriär kan omprogrammeras till en sammanhängande och rekreativ ryggrad. Det stöder argumentationen kring "Den gröna länken" i Staffanstorp genom att visa hur storskalig infrastruktur kan bli en tillgång för människa och natur.

## GAME StreetMekka, Esbjerg

GAME Streetmekka i Esbjerg, av EFFEKT (2016), visar hur en tom tåghall i betong och stål kan transformeras till en levande, urban aktivitetshubb. Genom att bevara den industriella byggnadens råa skal och addera lätta, transparenta tillägg rymmer flera funktioner under samma tak. Flexibla co-work-platser och kreativa verkstäder integreras rumsligt och visuellt med asfalterade ytor för gatusport, bouldering och en central skatepark. Gränsen mellan arbete, kultur och fysisk aktivitet suddas ut, vilket skapar ett inkluderande interiört och exteriört stadsrum som används under dygnets alla timmar.

**Strategi:** hybridprogram, industriell återanvändning och subkulturell inkludering.

**Relevans för projektet:** Fungerar som en programmatisk inspiration för stationsområdet i Staffanstorp. Projektet visar hur kulturhubben, co-work-huset och skate- och aktivitetsparken kan samverka symbiotiskt för att skapa en levande och tredje plats.



StreetMekka i Esbjerg



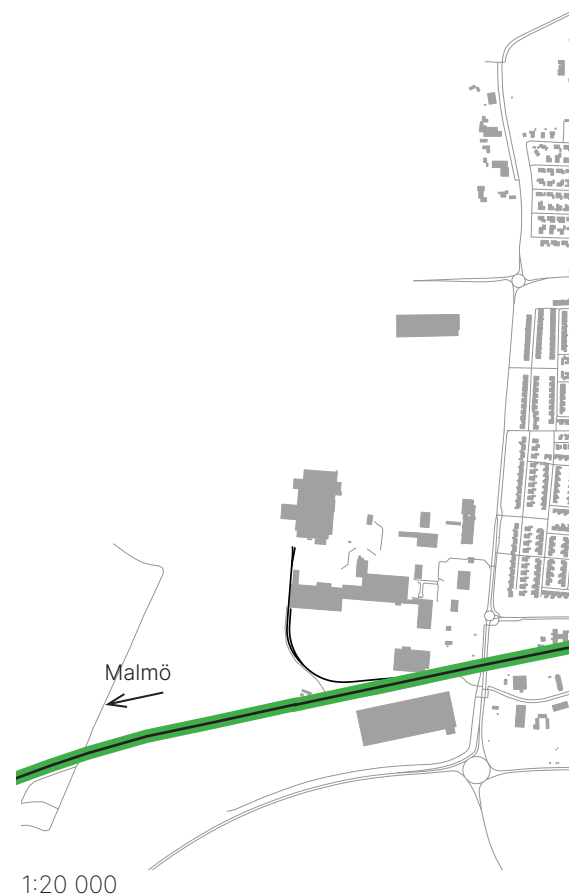
## STEG 1. AKTIVERA SPÅRET

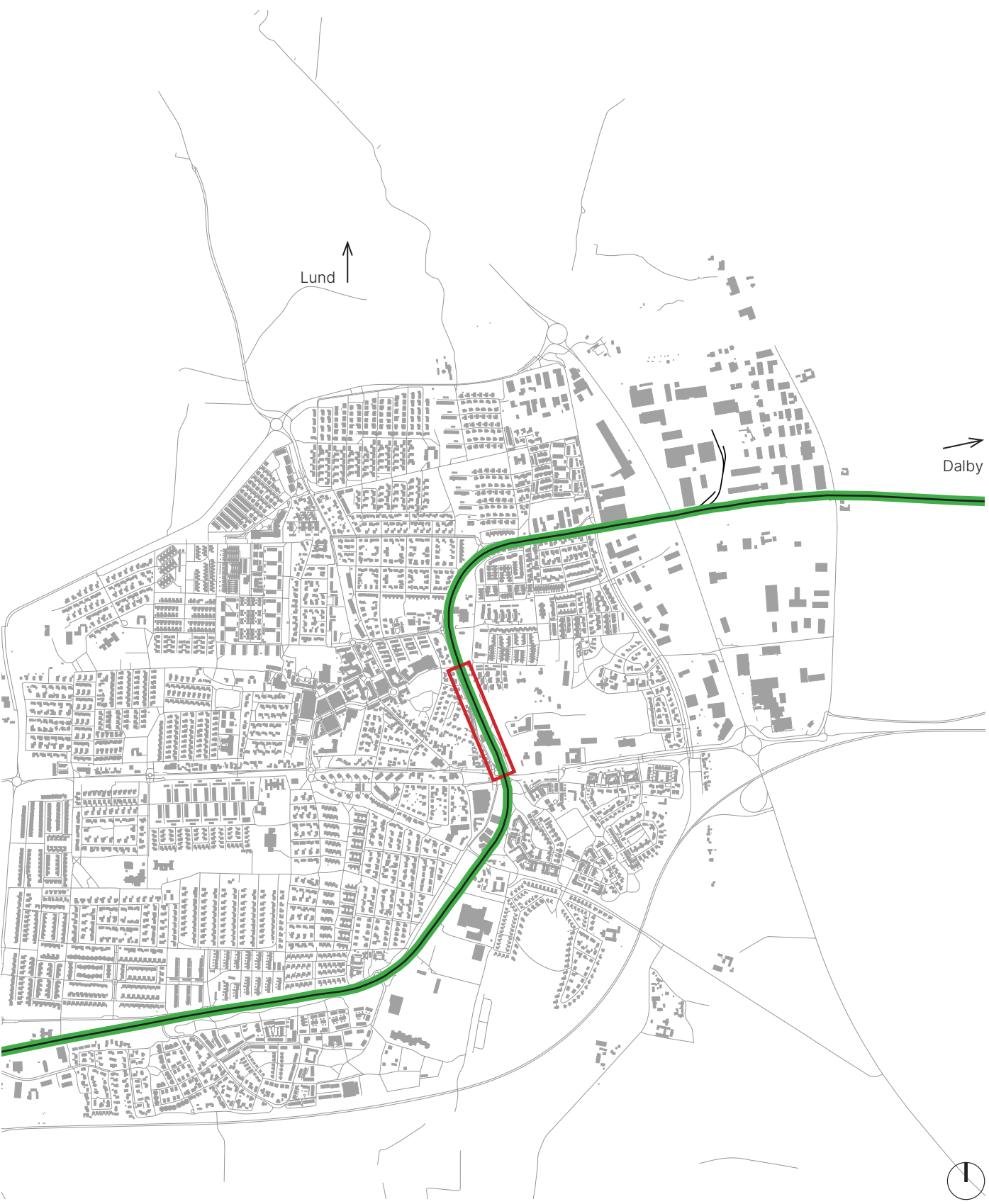
Det första steget i gestaltungsstrategin fokuserar på aktiveringen av det linjära järnvägsspåret inom Staffanstorps tätort. Att initiera transformationsprocessen genom att aktivera spåret i sin helhet blir strategiskt viktigt eftersom man med relativt enkla medel omprogrammerar platsen till en offentlig tillgång.

Genom att etablera den gröna länken som ett sammanhängande rekreativt och ekologiskt gång- och cykelstråk, transformeras platsens inneboende otrygghet och otillgänglighet till kvaliteter präglade av rörelse, ljus och social interaktion.

Aktiveringen sker genom subtila men strategiska interventioner som flätar samman lokala flöden och tillgängliggör spårets unika växtlighet och industriella identitet. Det linjära rummet programmeras inte som en statisk transportsträcka, utan som en sekvens av informella mötesplatser, gångstråk och aktivitetszoner. Detta första steg lägger den fysiska och sociala grunden för projektets vidare utveckling.

- Spåret
- ▭ Stationsområdet
- Den gröna länken





Lund ↑

→ Dalby

## BANVALL TILL STRÅK

Utformningen av det föreslagna gång- och cykelstråket längs banvallen baseras på principen om minimal påverkan. I enlighet med Lacaton och Vassals (2015) filosofi att aldrig riva eller avlägsna, utan istället addera till det befintliga, används den rådande banvallen som ett direkt fundament. Därför föreslås en konstruktion där stigen ramas in av L-stöd i cortenstål, fixerade i sliprarnas ytterkanter. Detta ger en funktionell bredd på 2,6 meter, vilket korrelerar väl med Trafikverkets (2019) rekommendationer för kostnadseffektiva cykelvägar i landsbygd där en dubbelriktad gång- och cykelväg bör anläggas med en bredd om minst 2,5 meter.

Valet att begränsa ingreppet till 2,6 meter trots att banvallens krön mäter ca 3,5 meter är strategiskt motiverat utifrån platsens roll som ekologisk spridningsskorridor. Enligt Trafikverket (2019) bör utformning anpassas till det befintliga landskapet för att uppnå både kostnadseffektivitet och bevarande mervärden. Genom att lämna en buffertzona mellan konstruktionen och banvallens slänter bevaras den befintliga vegetationen och de habitat som är kritiska för den lokala biologiska mångfalden.

Att inte maximalt utnyttja hela krönet blir därmed ett uttryck för en rumslig generositet (Lacaton och Vassal, 2015), där designen medvetet kliver tillbaka för att ge plats åt den spontana successionen. Genom att frånga den konventionella asfalteringen till förmån för välpackad grus skapas en dränerande yta som estetiskt

och funktionellt harmonierar med järnvägens historiska kontext.

Staffanstorps kommun har redan ett stort nät av asfalterade cykelvägar och omvandlingen av banvallen bör ses i ljuset av detta och stå som ett alternativ med sin egen karaktär och viktiga funktion som ekologisk korridor och länk.

Mitt förslag utgår från banvallens nuvarande förutsättningar och mått:

**1. Botten:** Den befintliga ballasten (makadam) fungerar som ett utmärkt dränerande och bärande underlag.

**2. L-profiler:** Monteras på sliprarna för att skapa ett "tråg" för vägmaterialet. Tillverkas av cortenstål.

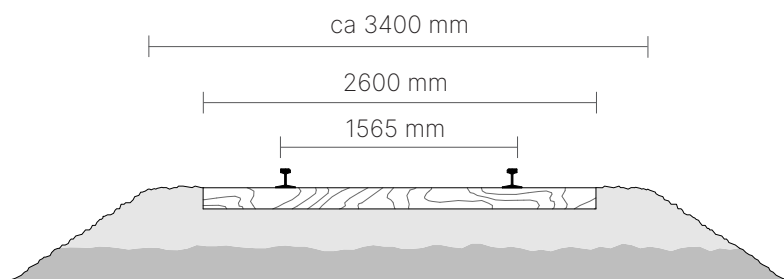
**3. Bärlager:** Grus (t.ex. 0–32mm) som packas ordentligt. ca 7,5 cm djupt.

**4. Textilduk:** Förhindrar slitlagret från att sjunka ner i bärlagret samt växtlighet att ta sig upp underifrån.

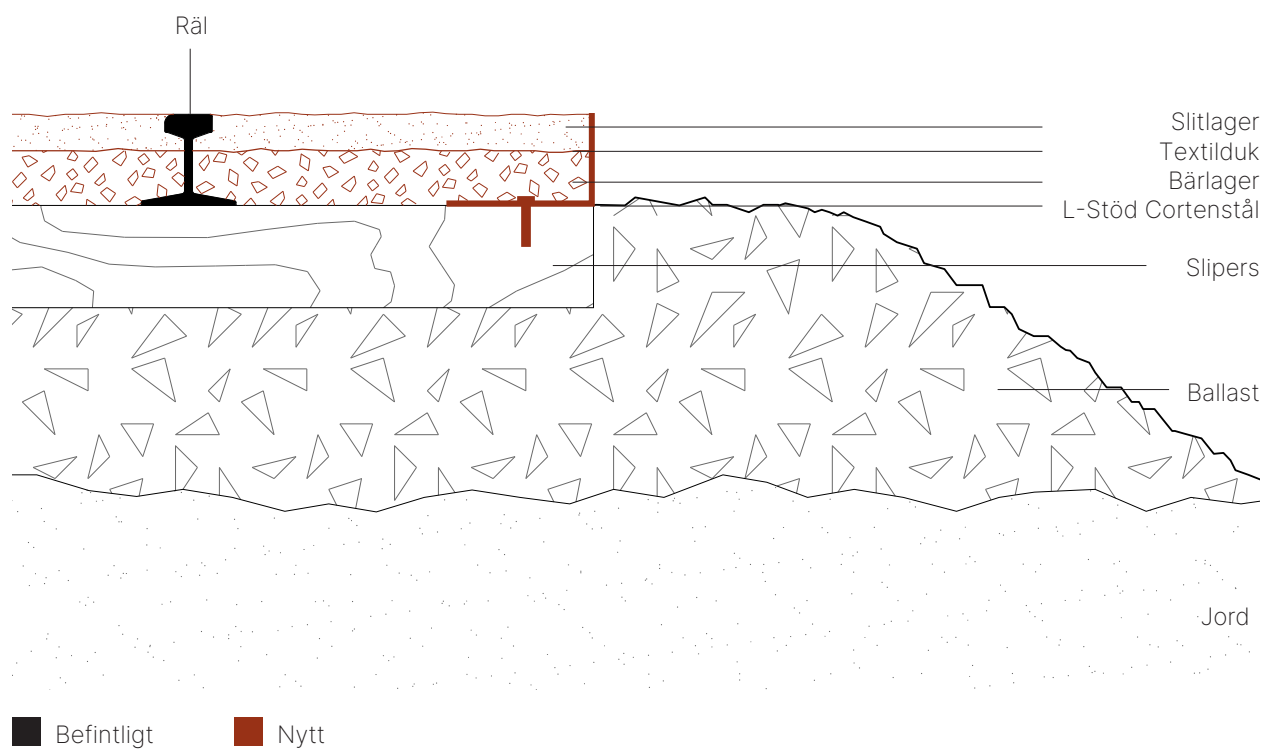
**5. Slitlager:** Packat finare gruskross (t.ex. 0–16 mm) för att ge en jämn och halkfri yta som krävs för tillgänglighet. 5 cm djupt.

 **Kreosot:** Många äldre träsliprar är impregnerade med kreosot vilket är farligt för både hälsa och miljö (Kemikalieinspektionen, 2025). Genom att täcka sliprarna med grus och använda stålprofiler som barriär i kanterna försvinner risken för direktkontakt och kreosotet kapslas in på ett säkert sätt.



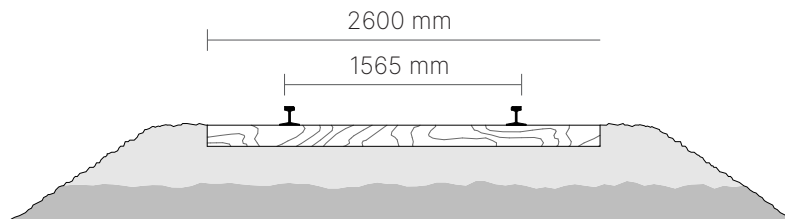


Sektion befintliga banvall och järnvägsspår 1:50





Platsen på kartan



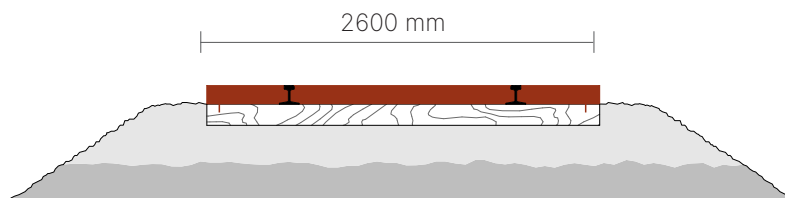
Sektion befintliga banvall och järnvägsspår 1:50



### Befintligt järnvägsspår

Det nedlagda spåret utgör en outnyttjad resurs och en fysisk barriär genom Staffanstorp. De historiska spårkomponenterna är fragmenterade och otillgängliga, men rymmer en unik ruderal karaktär och ett industriellt kulturarv.





Sektion efter justering och breddning 1:50



### Järnvägsspår efter aktivering

Anläggningen av det nya gång- och cykelstråket är enkel. L-stöden i cortenstål är monterade på var sida om spåren och sedan är ytan uppfylld med packat grus. Järnvägsspåren lämnas kvar som tydliga vägvisare och historisk förankring i platsen.





### Befintligt järnvägsspår

Denna del av järnvägsspåret präglas av en tät, vildvuxen karaktär där buskage och högt gräs har tagit över banvallen. Grönskan skapar en lummig och omslutande rumslighet samtidigt som sträckan upplevs otillgänglig och avskärmad.



### Järnvägsspår efter aktivering

När spåret tas i bruk tillåts den vilda floran rama in stråket för att bevara den natursköna karaktären, medan den nya markbeläggningen tillgängliggör och bjuder in till rekreation.





### Befintligt järnvägsspår

Trots den starka siktlinjen framstår järnvägsmarken som passiv och tom. Rälsen försvinner bitvis i gräset och sträckningen saknar en tydlig målpunkt eller koppling som bjuder in till användning.





### Järnvägsspår efter aktivering

Den anlagda stigen accentuerar rörelsen framåt, medan tillägget av ett vertikalt konstverk i cortenstål ger platsen en rumslig målpunkt.



### Befintligt järnvägsspår

Precis utanför tätorten i sydväst övergår stråket i ett öppet landskapsrum där den upphöjda banvallen skär rakt genom det skånska odlingslandskapet.





### Järnvägsspår efter aktivering

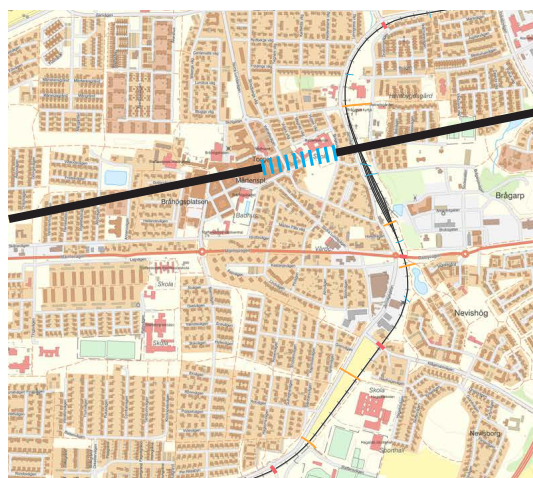
Det nya stråket blir här en förlängning av Staffanstorps rekreationsnät och erbjuder en direkt koppling till naturen och kulturlandskapet.



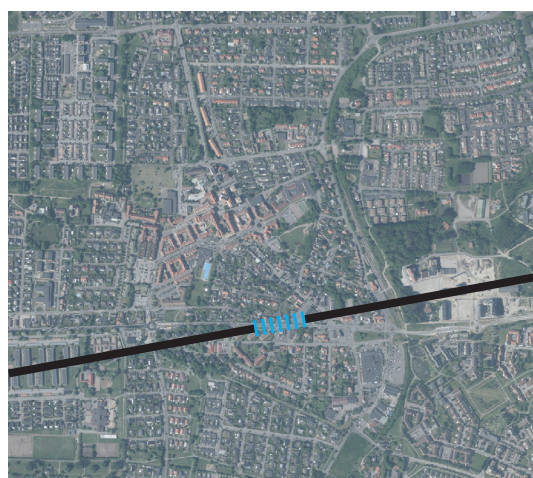
## NYA ÖVERGÅNGAR

På flera ställen i Staffanstorp är järnvägsräl-sen avsågad till förmån för anlagda vägar. Att skapa nya kopplingar så att banvallen kan fungera som ett linjärt gång- och cykelstråk är relativt enkelt. Ofta krävs endast ett nytt övergångsställe, ibland en kortare omledning. Här visas en sammanställning på avbrotten och förslag på nya övergångar.

- Järnvägsspåret
- Nya övergångar
- Kräver längre omledning eller gångbro



1



2

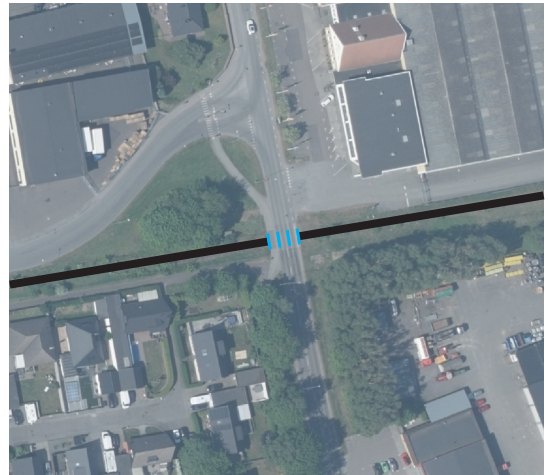


3





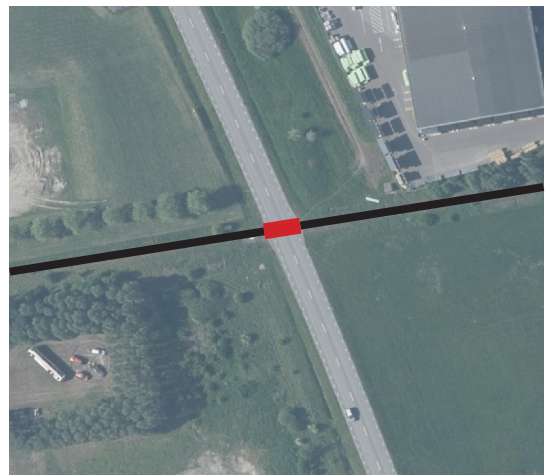
4



7



5



8



6



## NYA STOPP

Längs med stråket finns det möjligheter att addera "hållplatser" som kan erbjuda olika kvaliteter beroende på var de placeras och vad man vill åstadkomma. Jag har tagit fram fem förslag.

Det återbrukade teglet från sockerbruket blir mitt huvudsakliga material för att binda ihop stoppen och knyta an till historien.

Längs stråket placeras även offentlig konst som ett rumsskapande element. Inspirerat av Eduardo Chillidas Rymdfält av fred, placerad fritt direkt på marken, kan verken integreras snarare än att vara upphöjda på piedestaler. De ska fungera som landmärken, lekredskap och mötespunkter som bjuder in till fysisk appropriation.



Figur X. Rymdfält av fred (1972) av Eduardo Chillida, installerad på Stortorget i Lund. (Oberger, 2006).





Lund

Dalby

- Spåret
- Stationsområdet
- Nya stopp



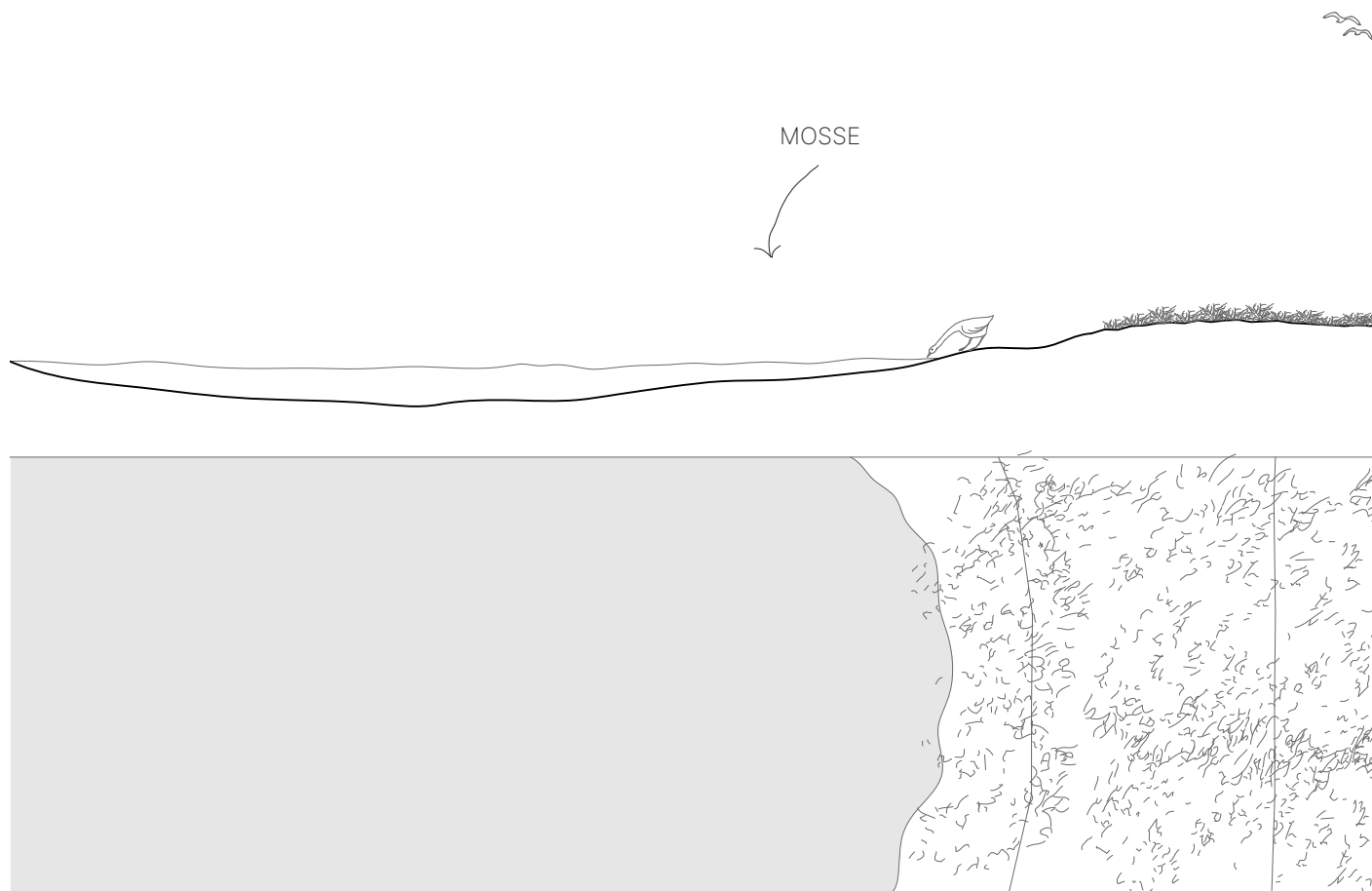


1

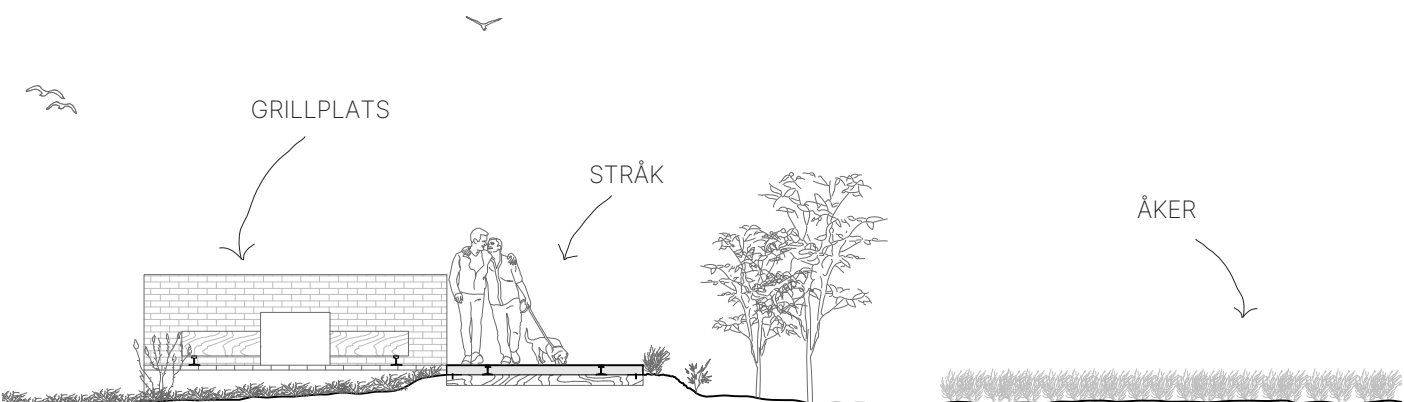
## KOLBÖRA MOSSE

Precis sydväst om tätorten ligger Kolböra mosse. Området har ett rikt naturliv som man kan utforska genom att vandra på de beträddor som omgärdar platsen. Här finns även fornminnen och det sydsånska öppna landskapet med sina åkrar, pilevallar och kyrktorn.

Spåret passerar precis söder om mossen och här har jag placerat mitt första stopp. En enkel plattform och mur i återbrukat tegel med grill och två bänkar. Tanken är att man genom aktiveringen av järnvägsspåret får enkel och direkt tillgång till naturen.



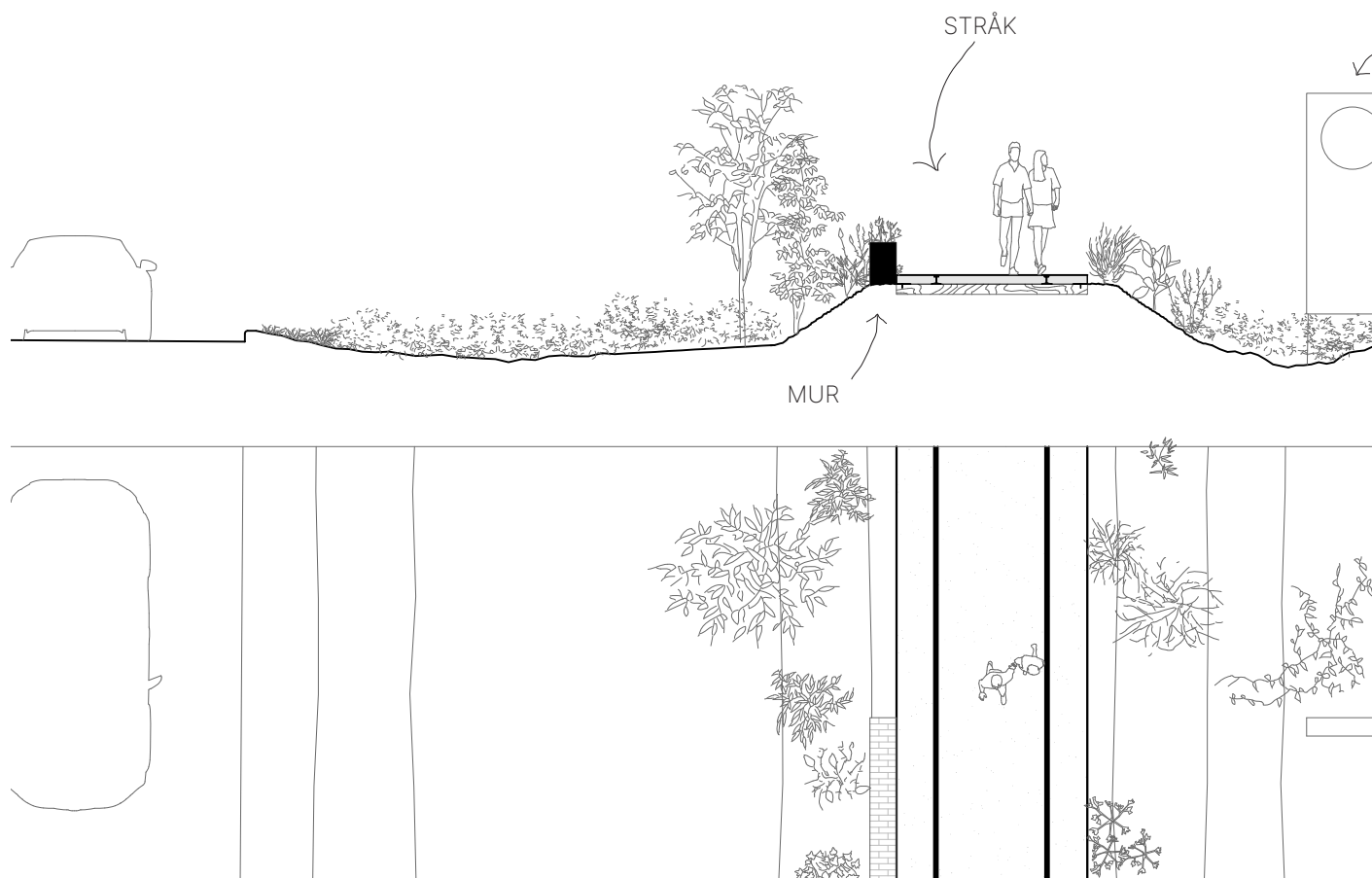
SEKTION OCH PLAN 1:100



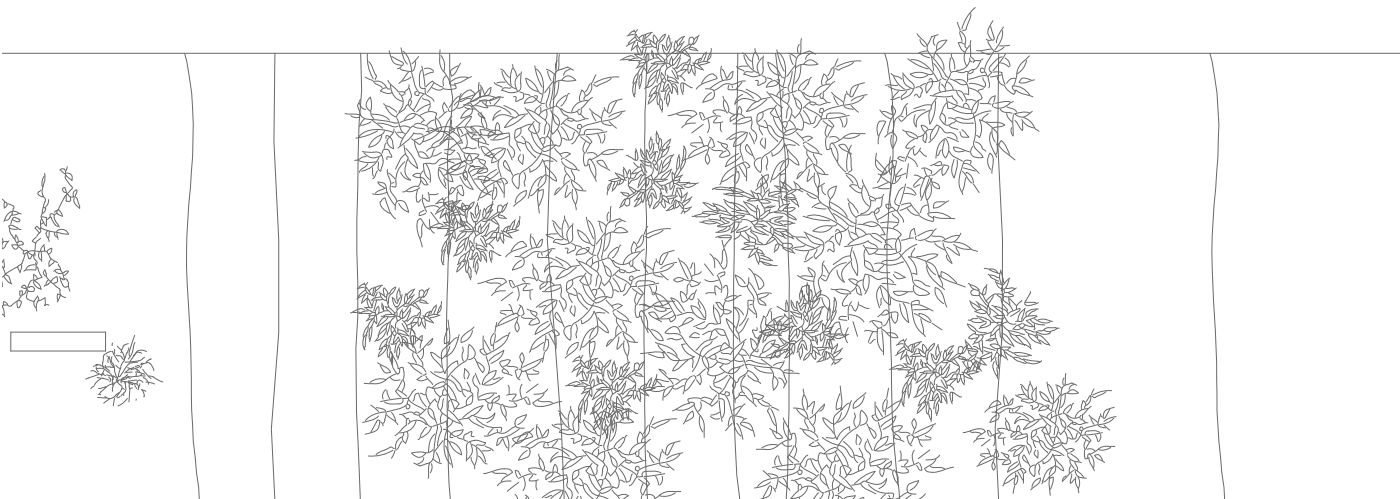
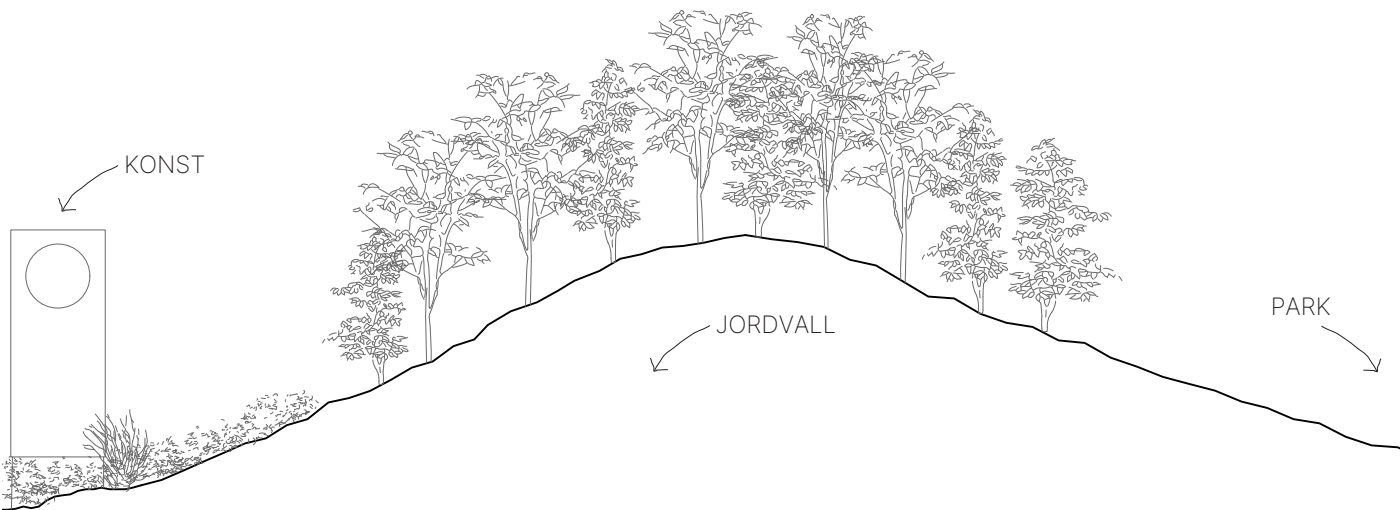


## MUREN SPÅRET KONSTEN

Detta stopp består av en tegelmur att sitta på och ett högt konstverk placerat i den vil-  
da grönskan mellan banvallen och den träd-  
beklädda jordvallen i söder. På andra sidan  
ligger en avlång park och bostadsområdet  
Vikhem.

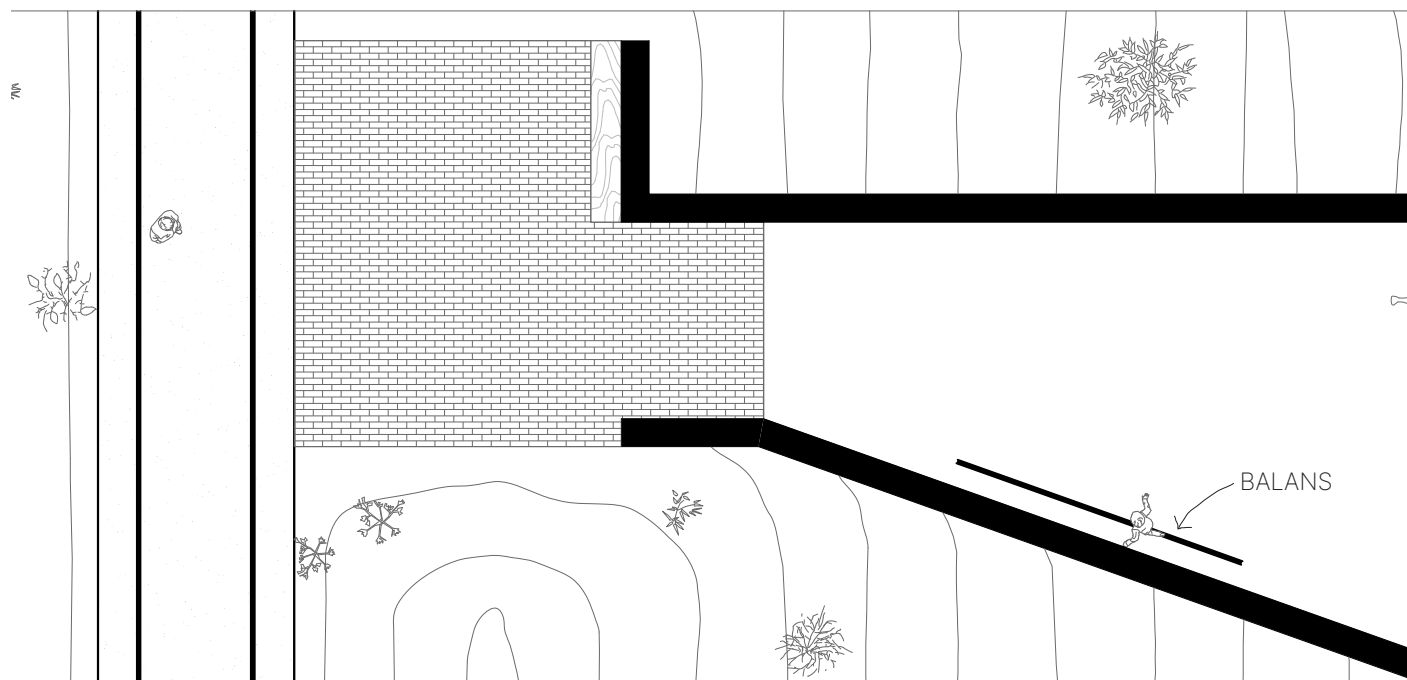
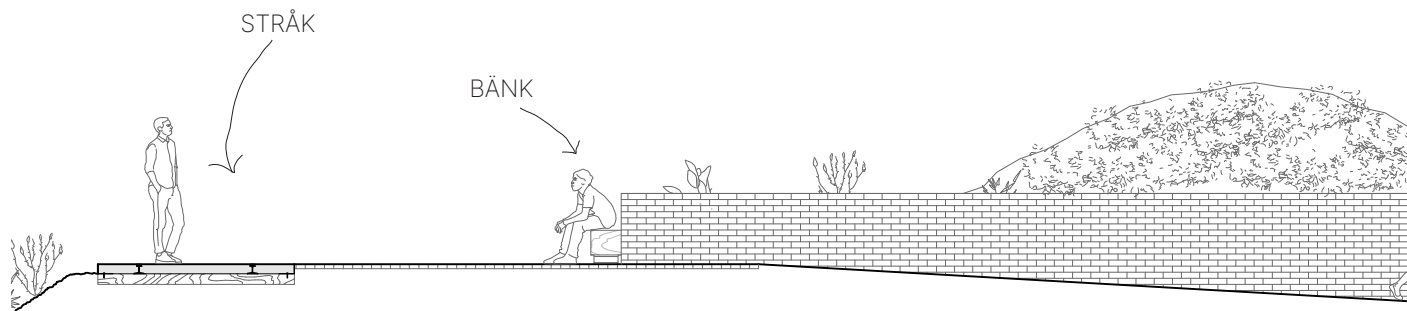


SEKTION OCH PLAN 1:100



## PASSAGEN

Vid detta stopp har ett lite större ingrepp gjorts i anslutning till spåret för att koppla samman parken och bostadsområdet söder om spåret med den äldre norra bebyggelsen. På två ställen nära stoppet finns upptrampade stigar, desire lines, som tydligt visar att människor korsar spåret och vallen just här. Ett befintligt utegym blir även mer tillgängligt i och med den nya murbeklädda passagen som skär genom jordvallen.



SEKTION OCH PLAN 1:100



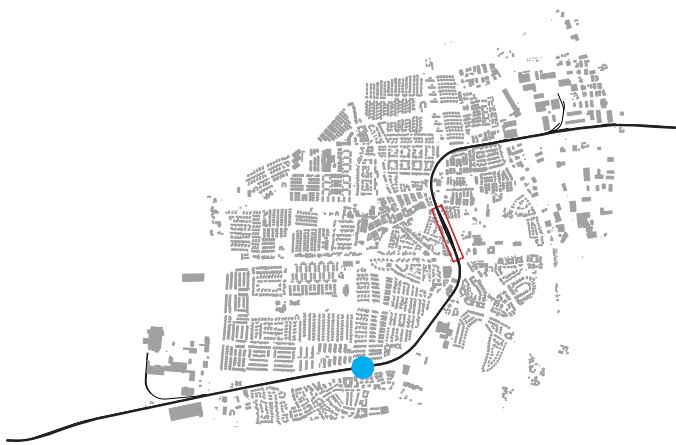
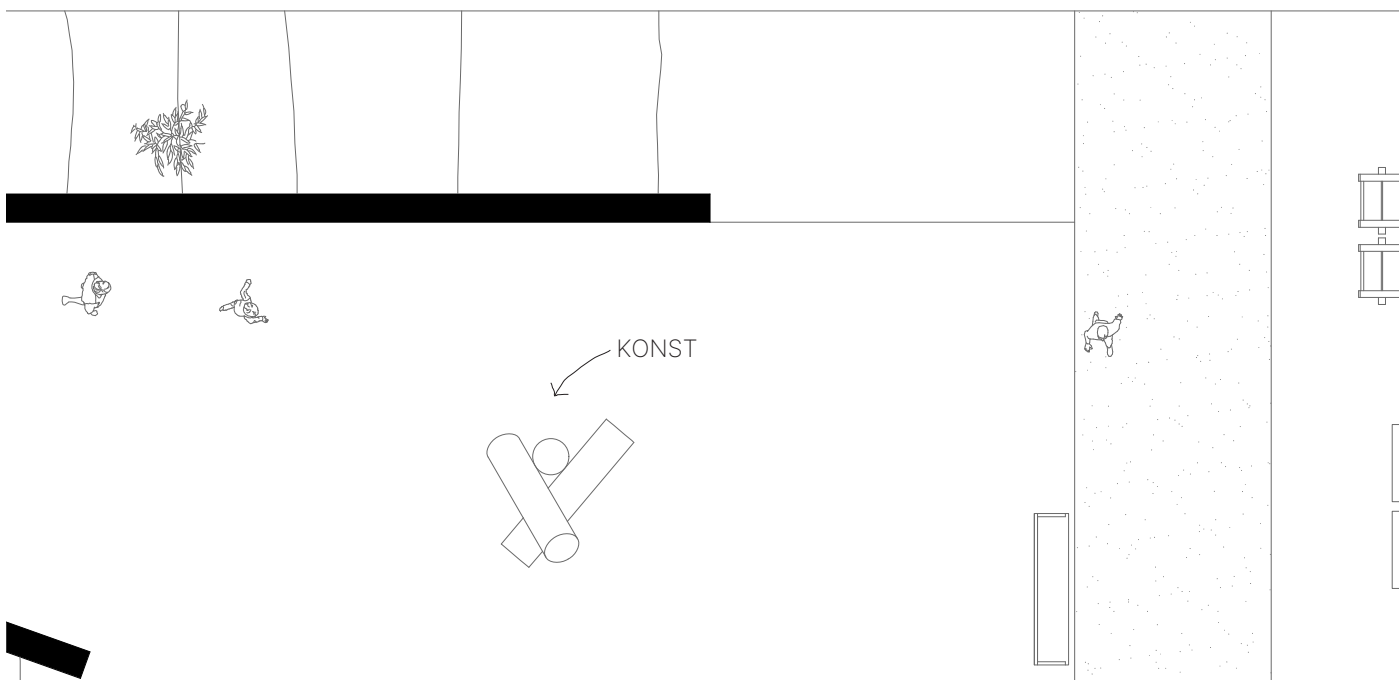
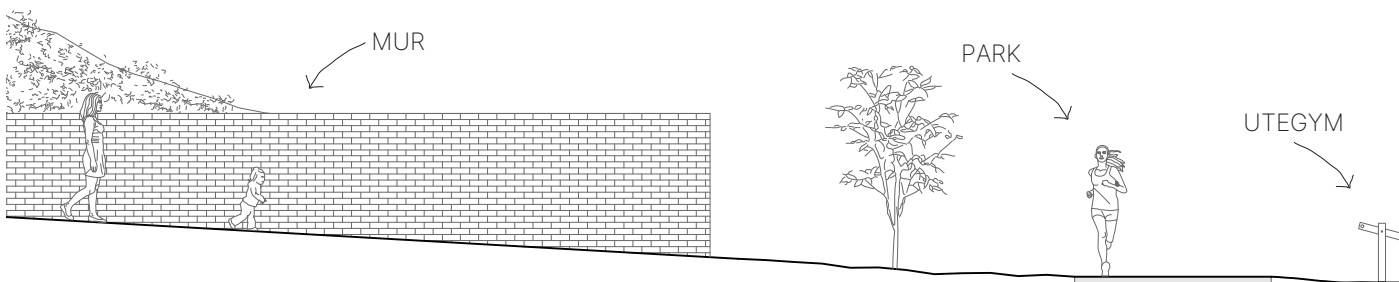
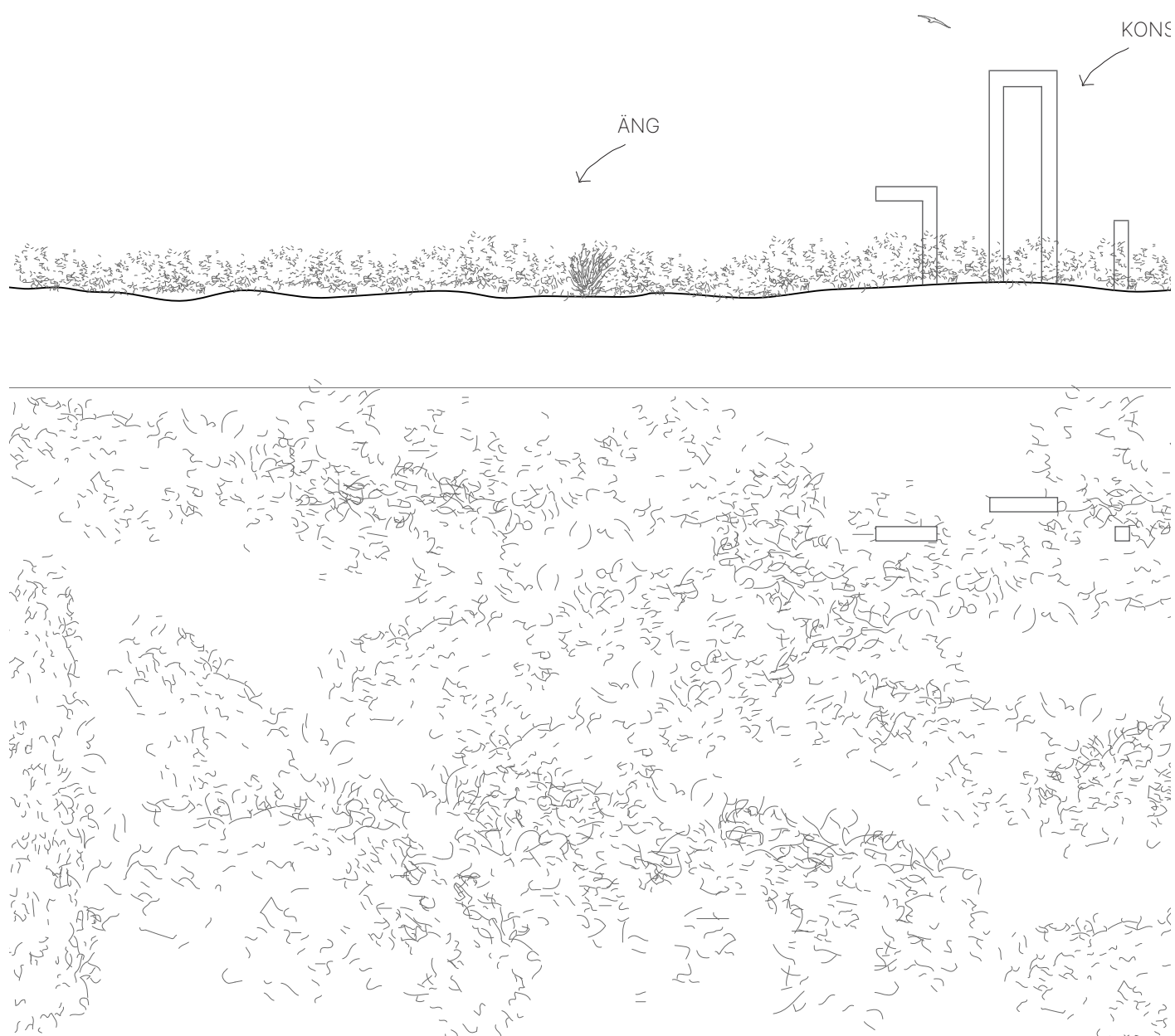


Illustration passagen från söder.



## ÄNGEN

Strax söder om stationsområdet finns det en avlång äng längs med spåret som lämnats relativt orörd. Detta är ett unikt inslag i orten med stora ekologiska värden. Här finns en plattform och mur i tegel samt en bänk att vila på. På ängen placeras ett konstverk.



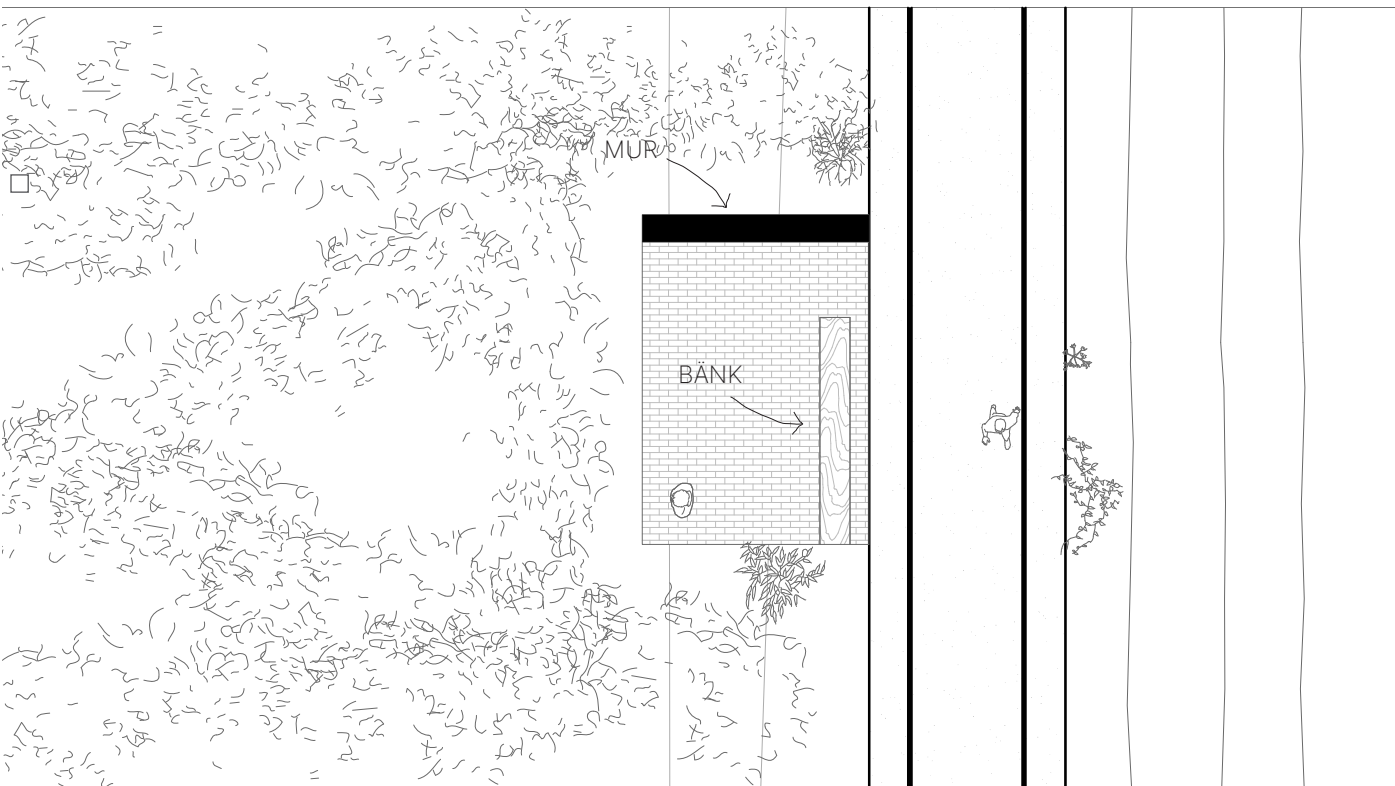
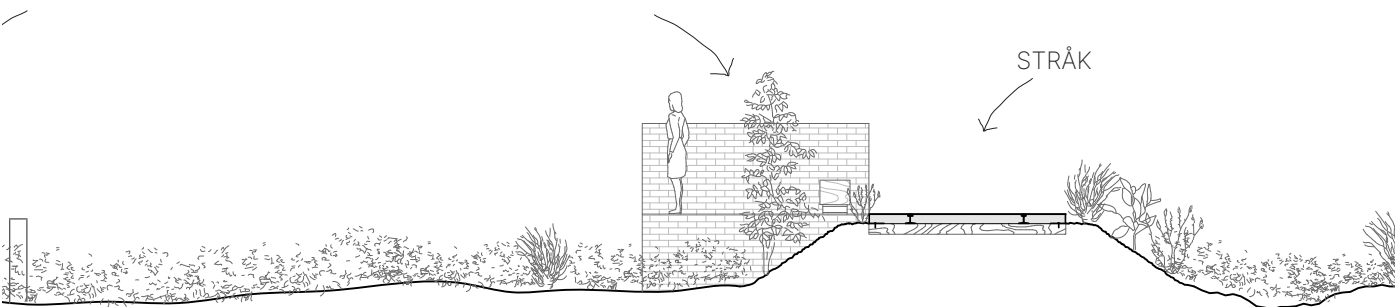
SEKTION OCH PLAN 1:100



KONST

UTKIK OCH VILA

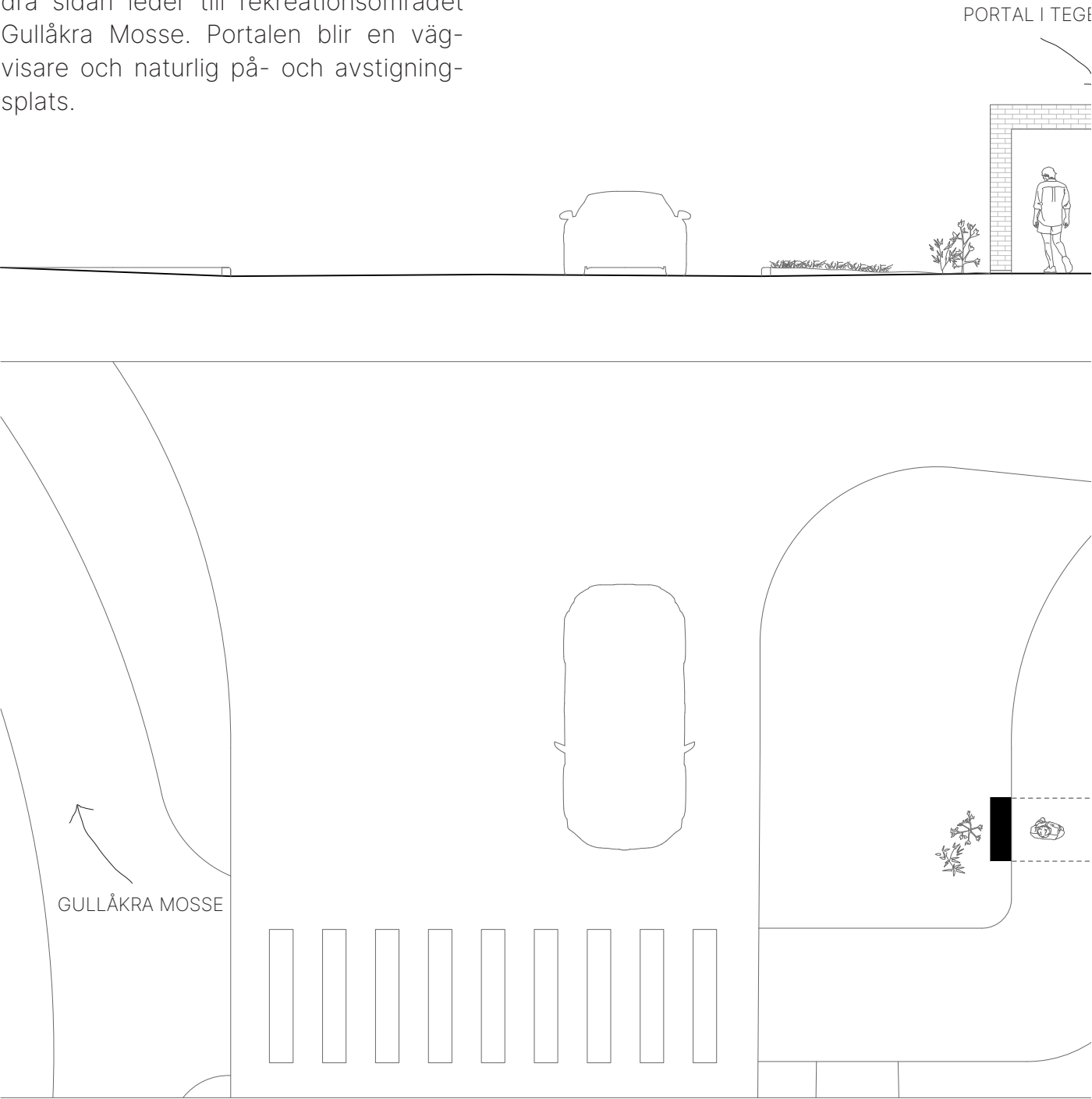
STRÅK



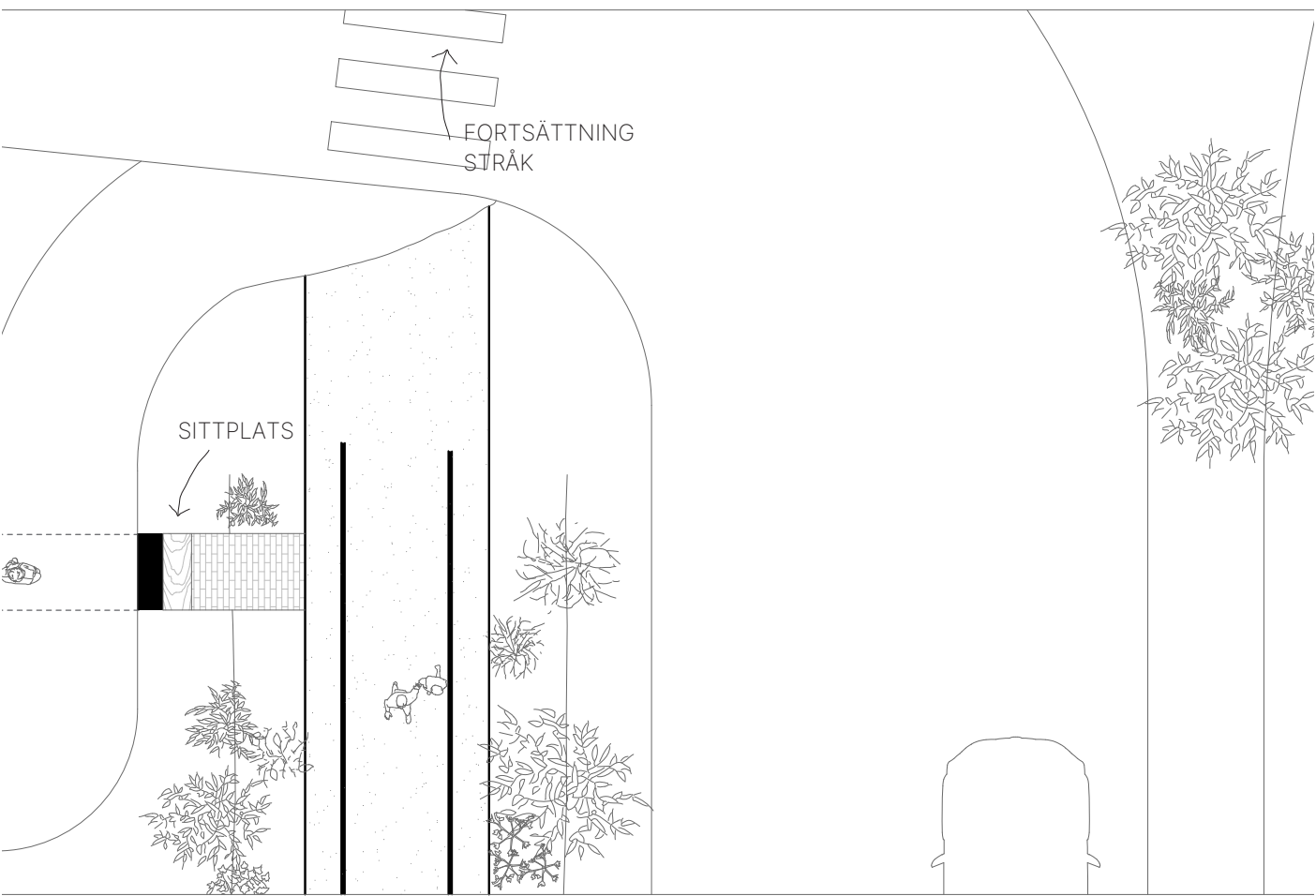
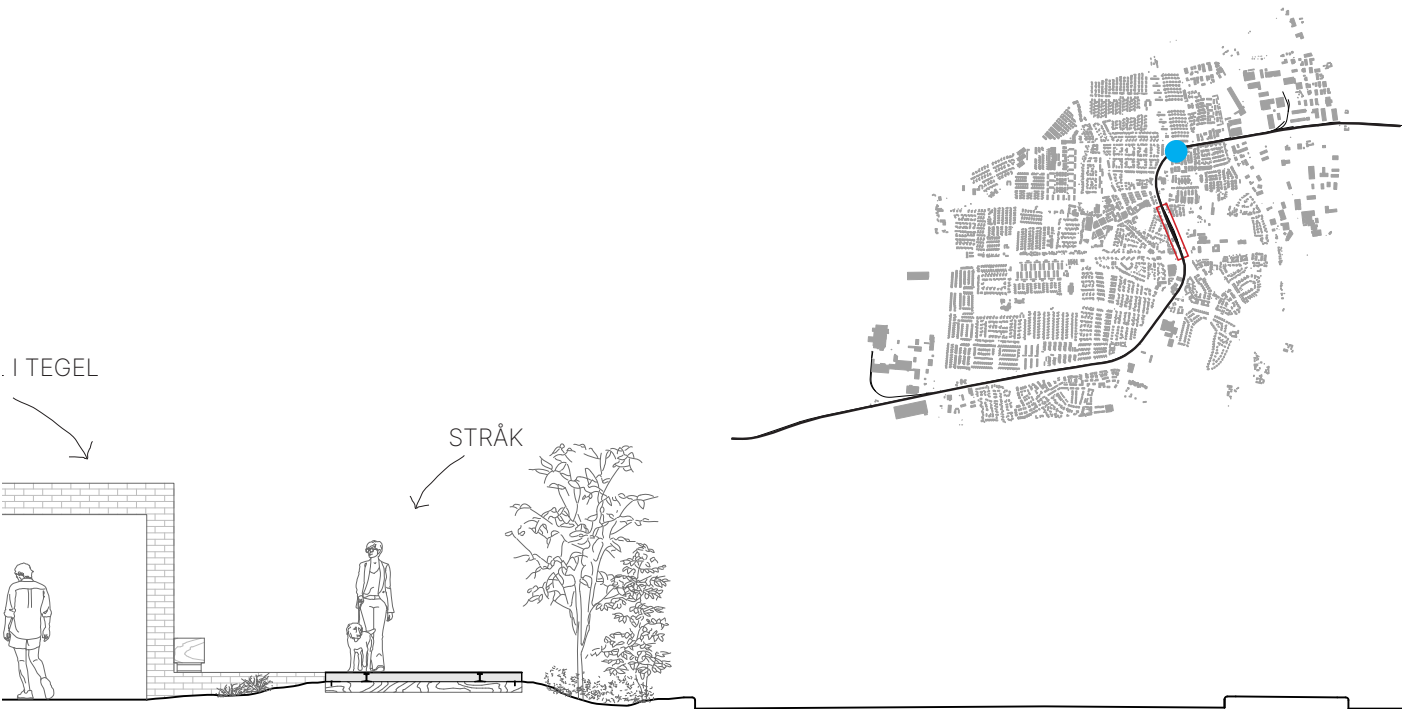


# PORTALEN

Precis vid järnvägens översta krök finns det sista stoppet. Precis här finns ett övergångsställe där gångvägen på andra sidan leder till rekreationsområdet Gullåkra Mosse. Portalen blir en vägvisare och naturlig på- och avstigningsplats.



SEKTION OCH PLAN 1:100



## STEG 2.

### AKTIVERA

### STATIONSOMRÅDET

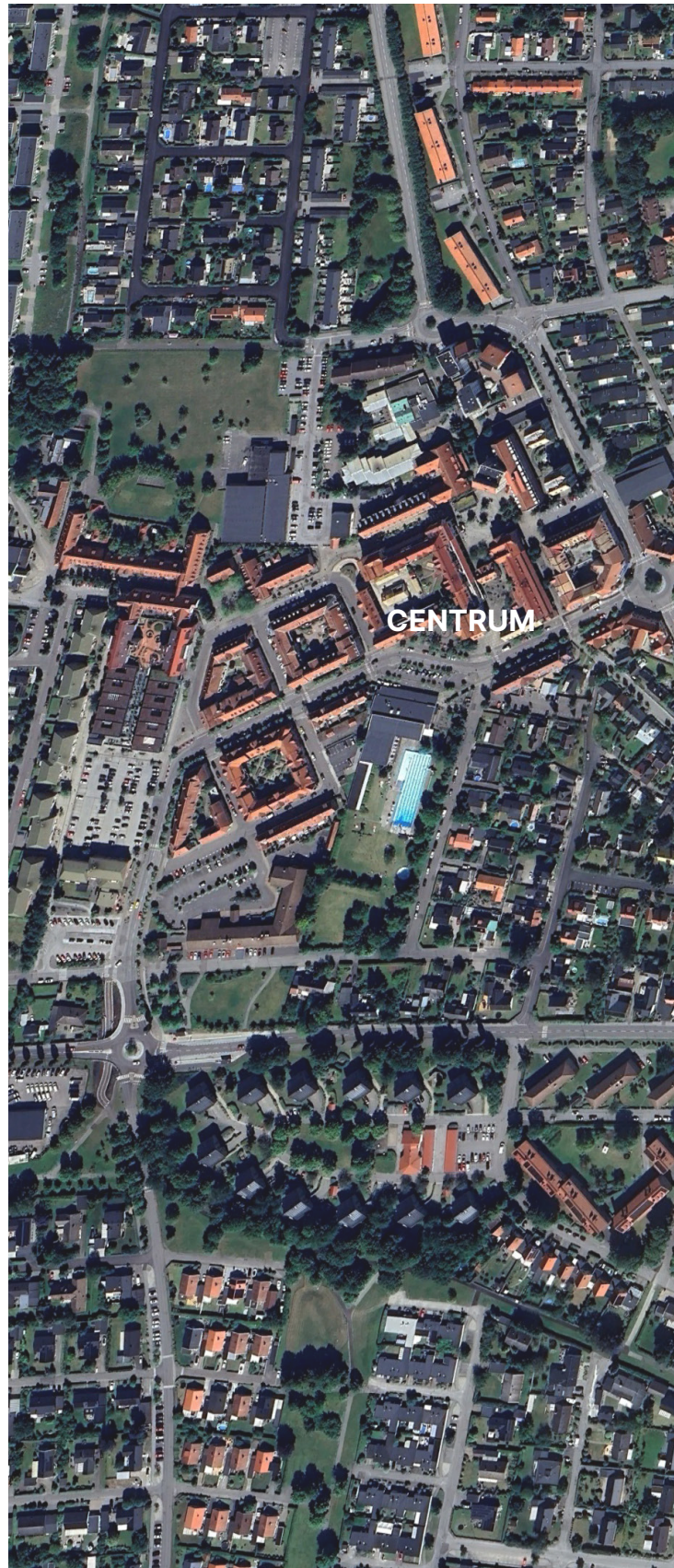
Stationsområdet i Staffanstorp ligger på ett av ortens mest strategiska lägen. Det långsträckta fysiska rummet kring det gamla stationshuset besitter en betydande potential att utvecklas till en viktig central nod. En urban mötesplats som kan bryta den barriäreffekt som järnvägen historiskt har utgjort och istället binda samman ortens östra och västra delar.

Trots detta centrala läge präglas området idag av en påtaglig outnyttjad kapacitet och framstår som oprogrammerat och ödsligt, vilket skapar ett tomrum i den annars sammanhängande tätortsstrukturen. En viktig aspekt i transformationen av stationsområdet är den rumsliga och visuella kopplingen till det intilliggande gamla sockerbruket och Sockerbruksparken i öster.

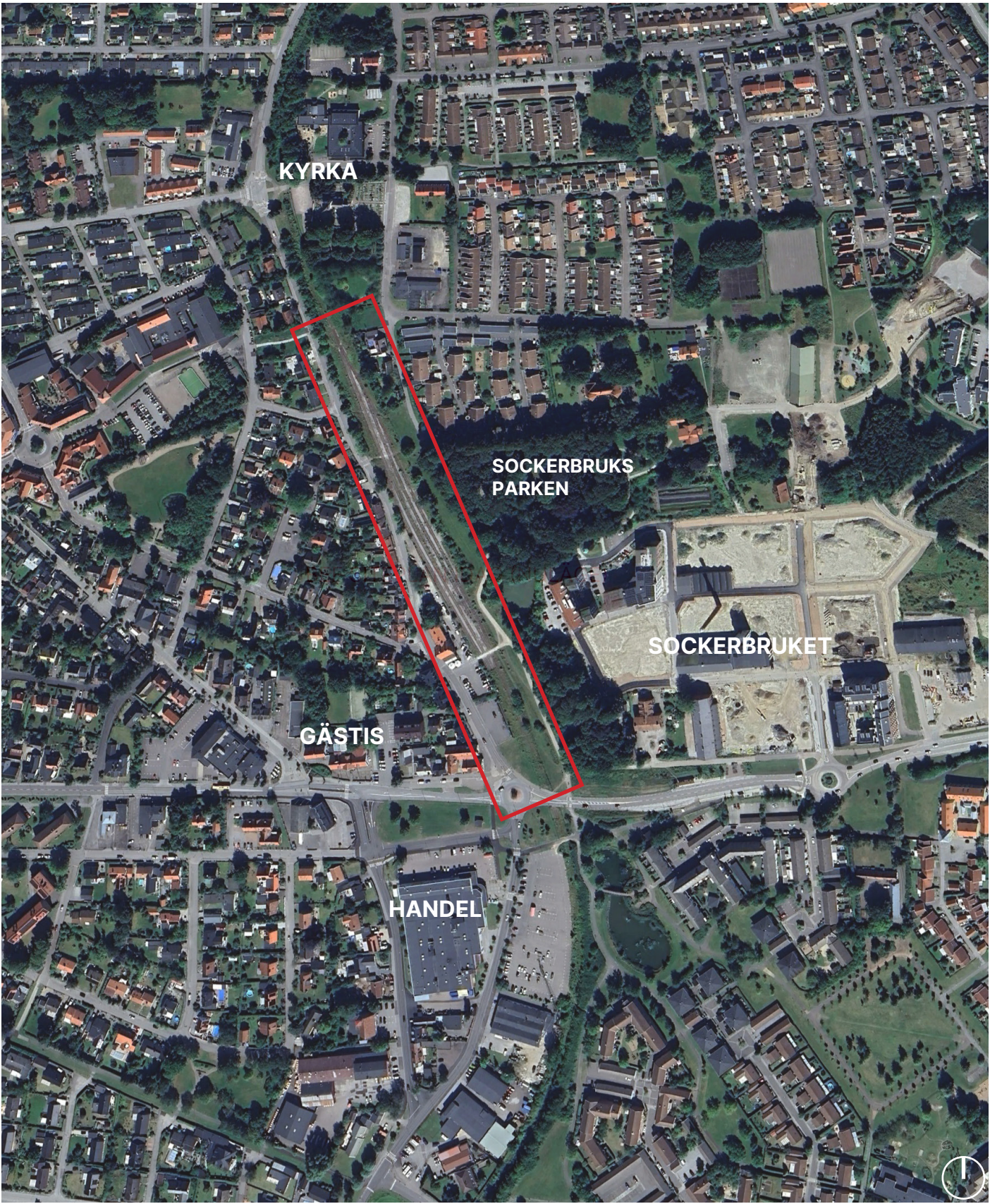
Genom att fläta samman stationsområdets nya funktioner med sockerbrukets industrihistoriska arv kan platsens lokala identitet stärkas. Sockerbruksparkens gröna strukturer kan därmed förlängas in i stationsområdet och vävas ihop med det gröna stråket, nya tillägg och funktioner som tillsammans bildar en dynamisk mötesplats.



Stationsområdet









## FÖRTÄTNING & TRÄDEN

Staffanstorps kommun jobbar kontinuerligt med att förtäta ortens centrum med ny bebyggelse. I deras planer för sockerstan framgår det att kommunen vill utveckla området nästan ända fram till de befintliga järnvägsspåren vid stationsområdet. Detta innebär att stora delar av de gamla träden som hänger ihop med sockerbruksparken måste tas bort.

I kommunens egna grönplan framtagen av Ekologi Gruppen bedömer man att sockerbruksparken och träden har hög kapacitet för bullerdämpning, grönt kulturarv och luftrening samt god kapacitet för biologisk mångfald, pollinering, flödesreglering, vattenrening, rekreation och hälsa (Staffanstorps Kommun, 2022a).

Förutom ovan värden så anser jag att träden är en stor del av platsens identitet och hjälper till att skapa en trygg och vacker inramning. Därför ser jag det som viktigt att behålla trädbeståndet i sin helhet.

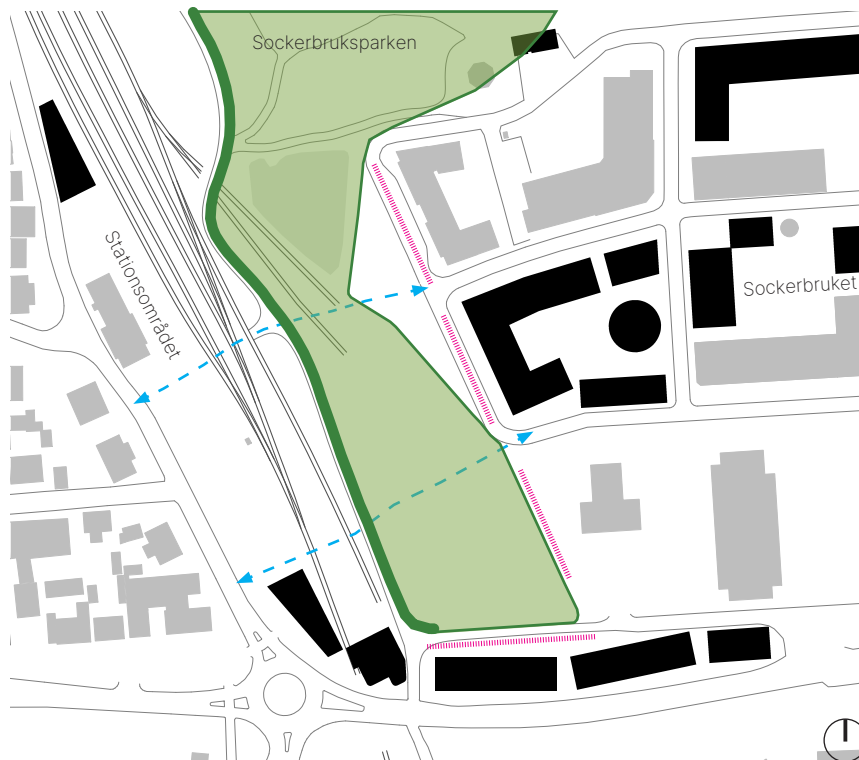
## FÖRSLAG STAFFANSTORP

- Befintligt trädbestånd
- Bevarat trädbestånd
- Förtätning
- - - Gångstråk



## MOTFÖRSLAG

- Befintligt trädbestånd
- Bevarat trädbestånd
- Förtätning
- - - Gångstråk
- Gräns ny bebyggelse
- Grön rygg





## NYA AKTIVITETER

Genom att samla flera aktiviteter med låga trösklar kring stationsområdet skapas en tydlig koncentration som kan locka en bred målgrupp till en och samma plats. Detta skapar ett intergenerationellt landskap med hög social inkludering. Järnvägsspåret har då kapaciteten att fungera som den saknade länken som knyter ihop orten.

-  Lekplats
-  Idrott (organiserad)
-  Utegym
-  Spontanidrott
-  Fritidsgård
-  Park/rekreation
-  Konst



(Staffanstorps kommun u.å.)





## GESTALTNINGSFÖRSLAG

Med dessa förutsättningar är gestaltungs-uppdraget tydligt: att omvandla stationsområdets outnyttjade kapacitet till en plats som faktiskt används. Platsen besitter redan kvaliteter som de flesta stadsutvecklingsprojekt försöker skapa från grunden: ett centralt läge, historisk tyngd, omgivande grönska och en befintlig byggnad (stationshuset) med karaktär. Det som saknas är ett program som aktiverar dessa kvaliteter och gör dem tillgängliga för Staffanstorps invånare.

Gestaltungsförslaget utgår från Lacaton och Vassals principer om att aldrig riva, aldrig radera, utan i stället addera. Det befintliga stationshuset bevaras och behåller sin nuvarande funktion som restaurang och informell mötesplats. Två nya byggnader introduceras. Ett kultur- och aktivitetshus med tillhörande skatehall i söder samt en cwork- och entreprenörshub i norr som tillsammans ramar in platsen.

Lika viktigt som byggnaderna är det som finns mellan dem. De exteriöra rummen är inte restytor utan gestaltningens egentliga kärna. Här kan livet uppstå i möten som inte är planerade, aktiviteter som glider in i varandra, barn och vuxna på samma yta utan att det känns tillrättat. Murarna i återbrukat tegel ramar in dessa rum utan att stänga dem och skapar en känsla av trygghet utan att begränsa.

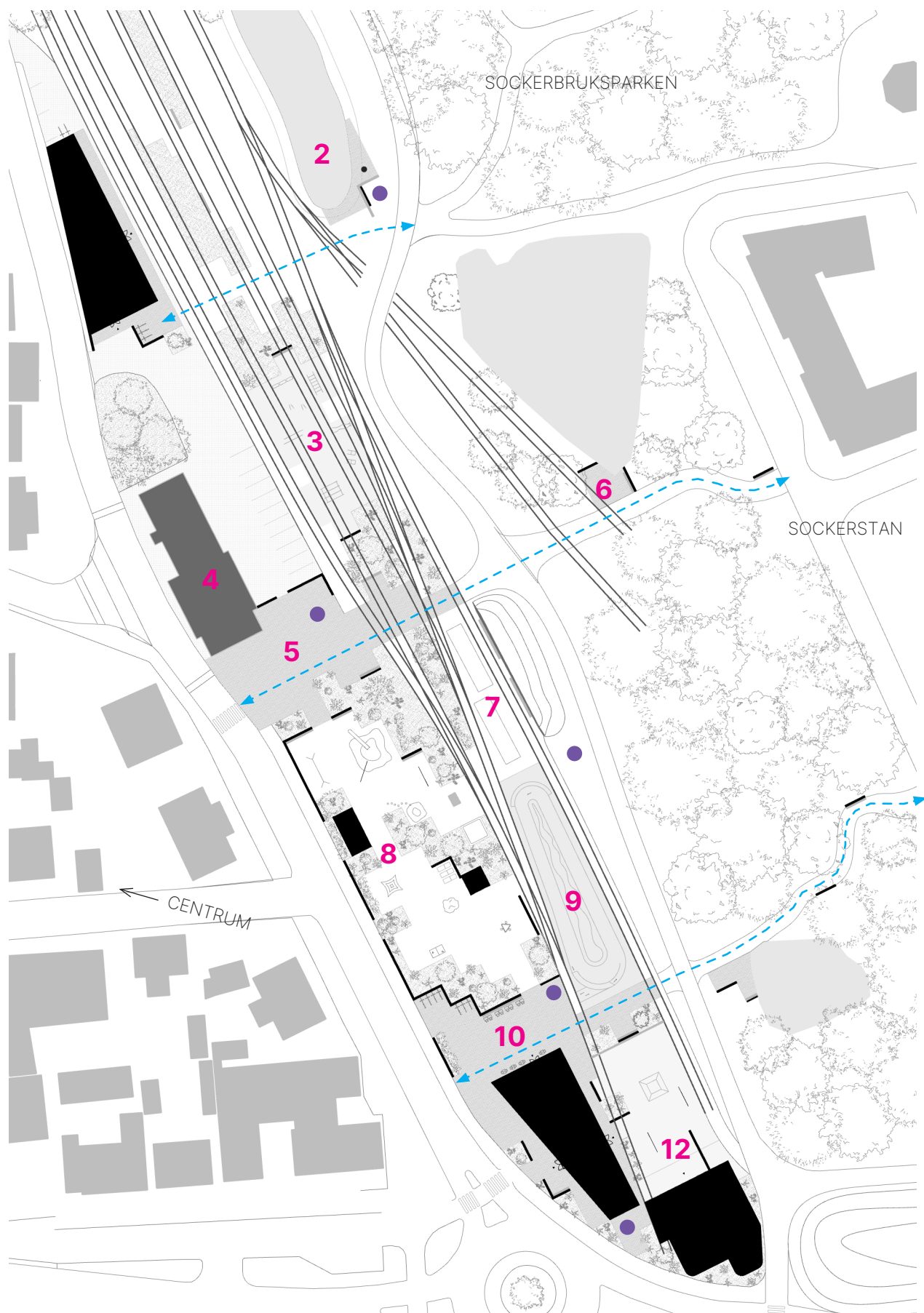
Tanken är att stationsområdet ska fungera som Staffanstorps saknade tredje plats. En plats som inte är hemmet och inte är arbetsplatsen, men som erbjuder kvaliteter från båda. Här ska det gå att arbeta, hänga, röra sig, skapa och mötas utan att någon aktivitet utesluter en annan. Barn på pumptrack, frilansare vid ett fönster med utsikt över spåret, en pensionär dricker kaffe med ryggen mot en tegelmur i solen. Alla på samma plats, samtidigt.

Förtätningen av stationsområdet är motiverad av flera skäl. Jordbruksmarken i kommunen håller hög klass och bör värnas, vilket talar för att bygga inåt. En tätare och mer levande kärna stärker dessutom det sociala och ekonomiska underlaget för de verksamheter och aktiviteter som etableras. Platsens nya kvaliteter bör också ge ett värde åt framtida förtätningsprojekt eftersom man då har en aktiv miljö att bygga kring.





Visualisering av det nya kultur- och aktivitetshuset från söder.



Situationsplan Stationsområdet 1:1000

## PROGRAM STATIONSOMRÅDET

- 1** CoWork- och entreprenörshub\*
- 2** Dagvattendamm med grillplats
- 3** Utegympa
- 4** Restaurang (stationshuset)
- 5** Uteservering och torg
- 6** Rastplats vid befintlig damm
- 7** Boulebanor
- 8** Aktivitetspark
- 9** Pumptrack
- 10** Uteservering och torg
- 11** Kultur- och aktivitetshus \*\*
- 12** Skatepark ute och under tak
- 13** Park (förlängning av sockerbruksparken)

\*

KONTORSPLATSER  
MÖTESRUM  
EVENTS

\*\*

CAFÉ  
LÅNEBIBLIOTEK  
AKTIVITETSHUB  
WORKSHOPS  
DIGITAL STUDIO  
KULTUREVENEMANG



Befintligt



Nytt



Järnvägsspår



Övergångar



Offentlig konst





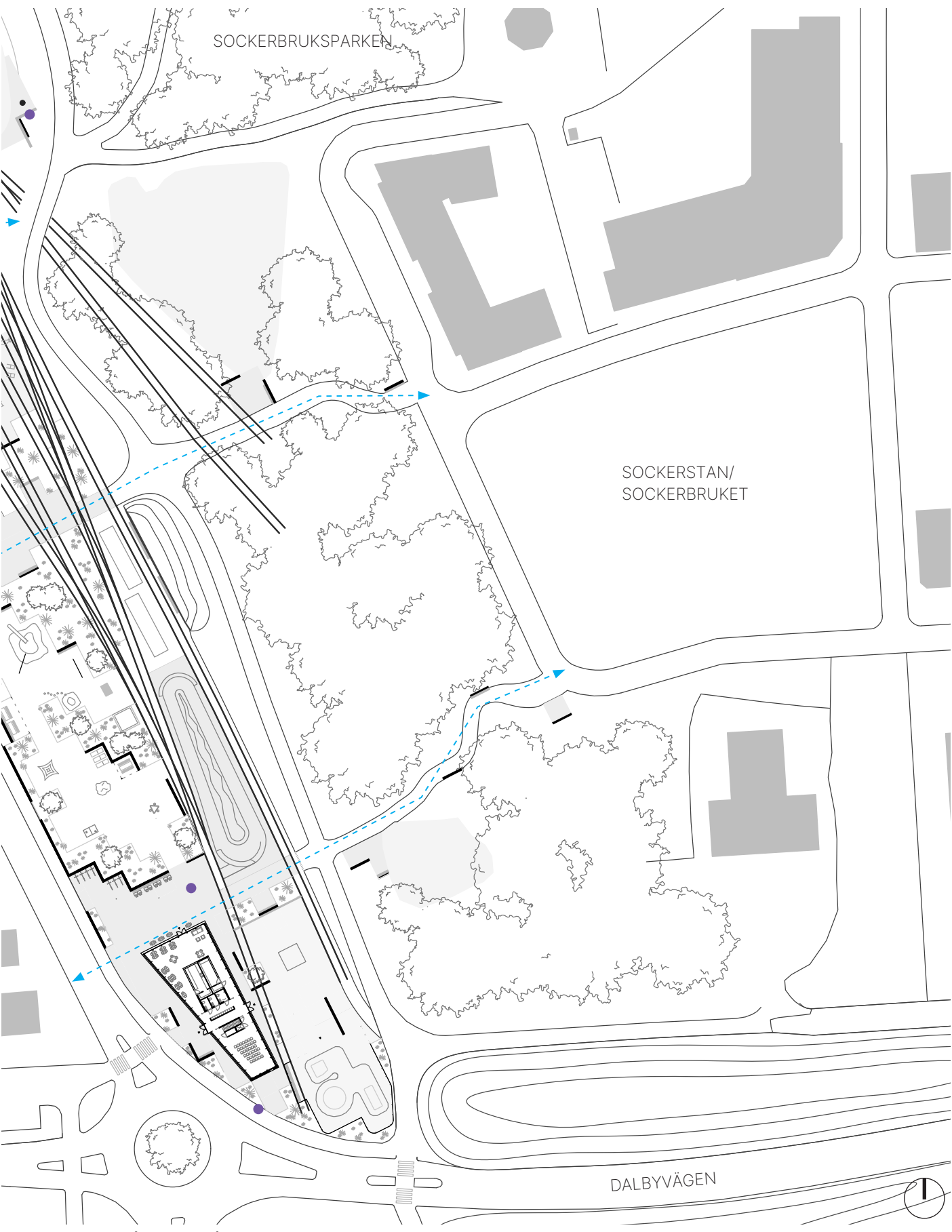
Situationsplan Stationsområdet 1:1000

■ BEFINTLIGA BYGGNADER

■ NYA BYGGNADER & MURAR

== JÄRNVÄGSSPÅR



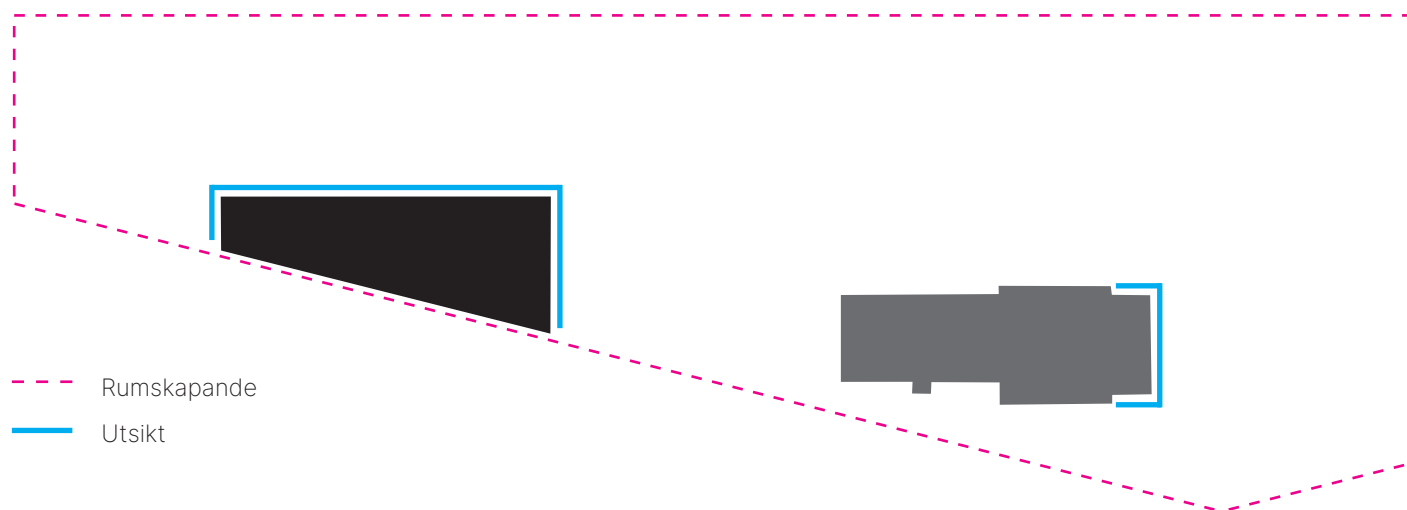


← → GÅNGSTRÅK

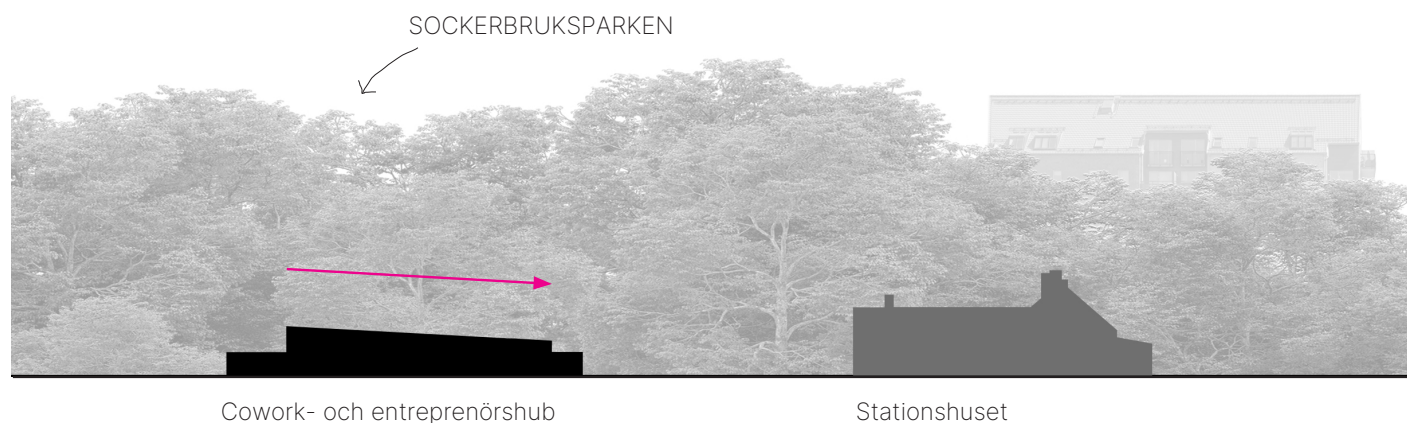
● OFFENTLIG KONST

## FORM OCH PLACERING

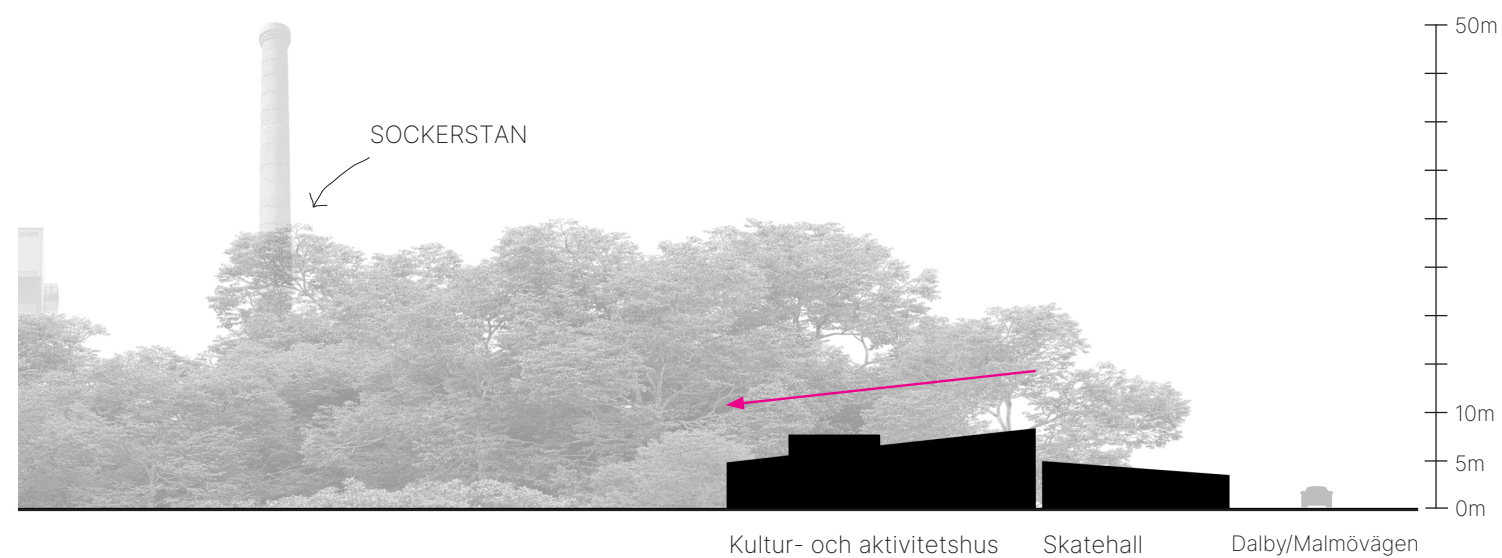
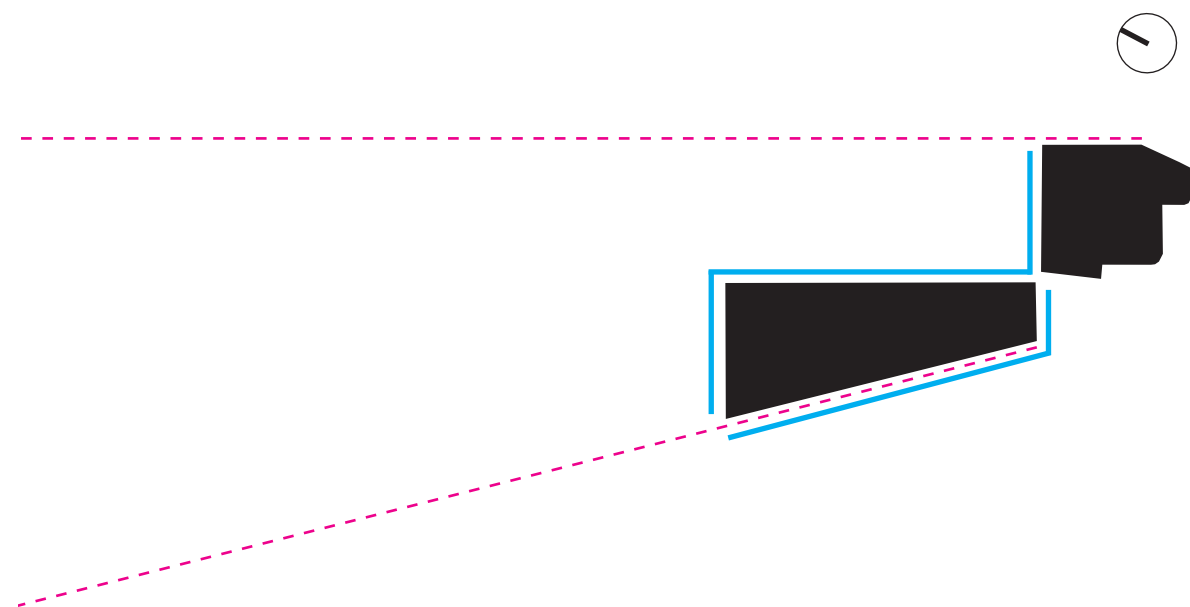
Kulturhuset och CoWork huset är enkla med tydlig geometrisk form, anpassade efter tomtens förutsättningar. Taken lutar in mot det gamla stationshuset vilket skapar riktning och inramning av det nya stationsområdet. Byggnaderna är relativt låga och underordnar sig den gamla bebyggelsen samt de ståtliga träden i öst som bevaras i projektets förslag.

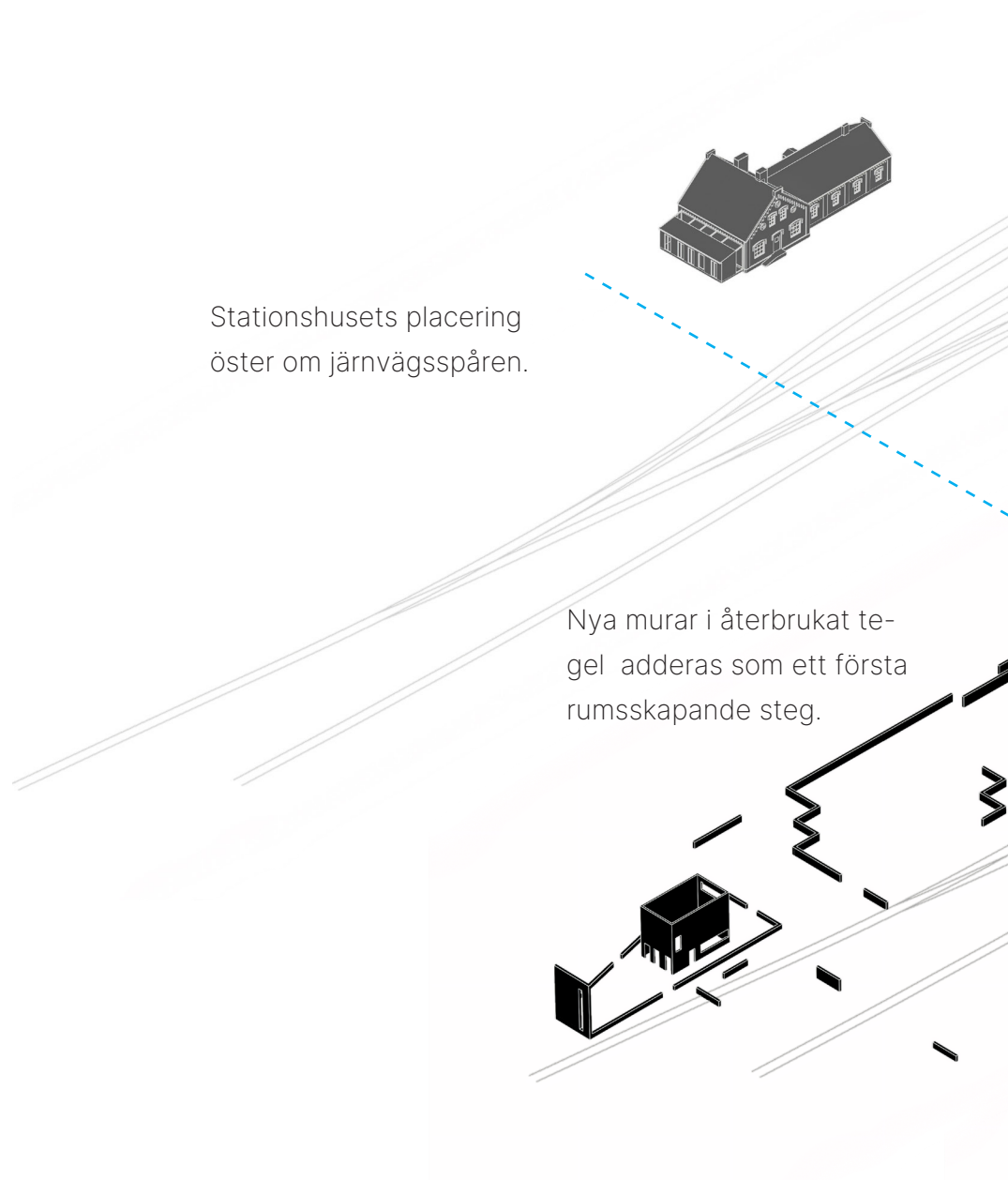


→ Riktning



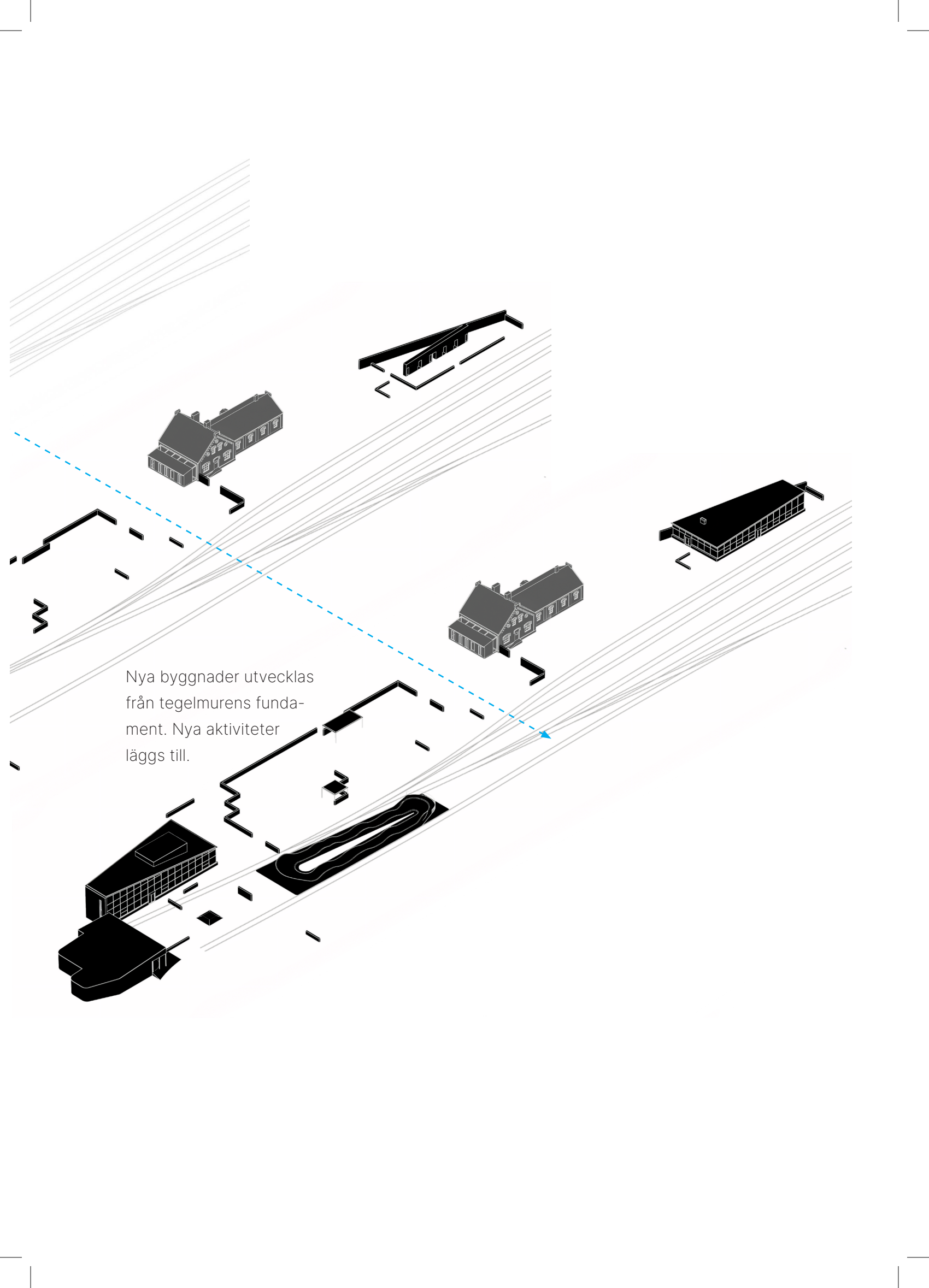






- Befintligt
- Nytt
- Järnvägsspåret
- - -> Utveckling

Axonometriskt diagram. Visar utvecklingen av murar och ny bebyggelse kring det befintliga stationshuset och banområdet.



An isometric architectural diagram illustrating the development of new buildings from an existing brick wall foundation. The diagram features several black silhouettes of buildings of various shapes and sizes, including a large multi-story building on the left, a smaller building in the center, and a long, low building on the right. A dashed blue line with an arrow at the end points from the top left towards the center, indicating a path or direction of development. The background is white with faint, parallel lines suggesting a perspective or grid.

Nya byggnader utvecklas  
från tegelmurens funda-  
ment. Nya aktiviteter  
läggs till.



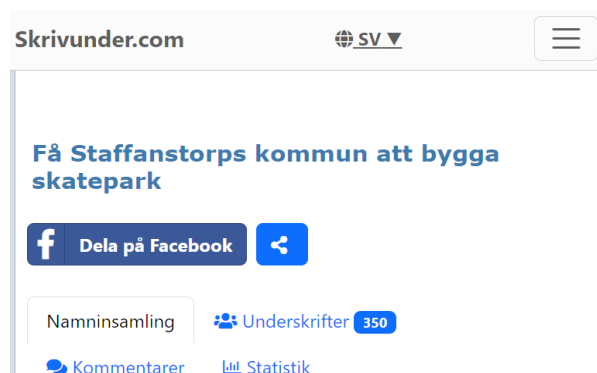
## VARFÖR SKATEPARK OCH PUMPTRACK?

fast direkt.

Traditionella näridrottsplatser har kritiserats för att vara ojämställda, där inhägnade bollplaner ofta domineras av äldre pojkar medan flickor exkluderas (Fahlén 2007). Genom att integrera en öppen pumptrack och skatepark vid stationsområdet skapas en mer jämställd och prestigelös mötesplats som sänker trösklarna för fysisk aktivitet.

Fahlén (2007) betonar dessutom att platsens fysiska utformning och omgivande miljö är avgörande för hur trygg platsen upplevs. En lyckad spontanidrottsplats handlar inte enbart om själva aktivitetsytan utan kräver omsorgsfull gestaltning av det omgivande stadsrummet.

Genom att tillföra generösa sittplatser, god belysning och hålla siktlinjerna öppna mot resten av staden skapas en naturlig social kontroll. Detta motverkar otrygghet samt isolering av ytan och bjuder istället in till en levande och inkluderande mötesplats över generationsgränserna under dygnets alla



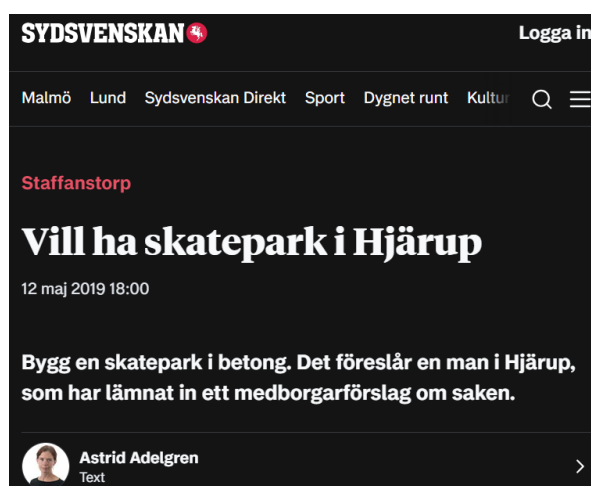
Namninsamlingen där flera hundra invånare skrev på för en ny skatepark (Skrivunder.com, u.å.).

### Skateboardåkningens fördelar

Att det finns behov av en seriös skatepark förankras av den namninsamling som genomfördes 2020 av invånare från kommunen samt artiklar om viljan att etablera en seriös skatedestination inom kommunen för att slippa ta sig till kranskommunerna som redan har skateparker.

Sveriges skateboardförbund (u.å.) pekar på flera fördelar med skateparker:

- Naturlig samlingsplats
- Ökad trygghet
- Hälsa och rörelseglädje
- Inkluderande och jämlikt
- Positivt för lokala näringslivet
- Plattform för kultur
- Generationsbryggande
- Psykiskt välmående
- Ökar platsens attraktionskraft



Artikel om medborgarförslag på att bygga en skatepark i kommunen (Adelgren, 2019).

### Pumptrack som brygga

Jag kom i kontakt med Pumptracks under min praktik i Spanien våren 2025. Dessa böljande banor lockade otroligt mycket människor från små barn till vuxna med olika kunskapsnivåer. Jag och min familj var tvungna att testa och mina två döttrar blev



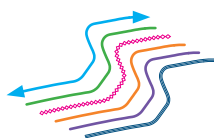
Min dotter kör Pumptrack i Spanien!

Man kan i princip ta vilken pryl som helst på hjul och sätta igång. Skateboards, kickbikes, inlines, cykel. För min yngsta dotter som bara är 3 år gammal tog det bara någon timme innan hon självständigt kunde ta sig runt banan på sin lilla cykel. Detta gör Pumptracks till ett perfekt komplement till en traditionell skatepark då tröskeln generellt är lägre och känns väldigt inkluderande vilket kan locka fler flickor och yngre barn till spontanidrotten.

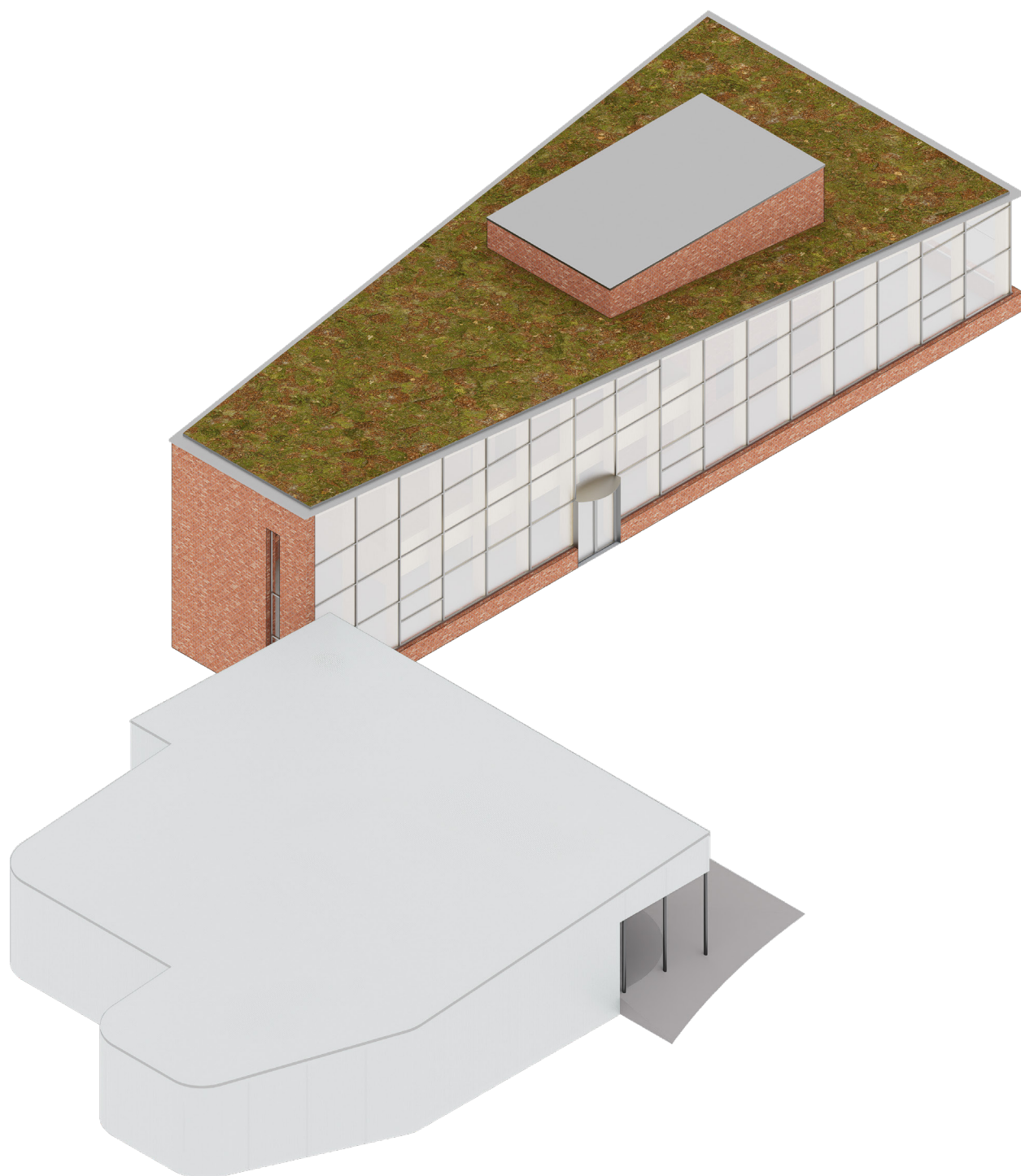
## KULTUR- OCH AKTIVITETSHUSET

Kultur- och aktivitetshuset är stationsområdets sociala hjärta, en modern tolkning av Ray Oldenburgs tredje plats. Till skillnad från den traditionella kulturinstitutionen är byggnaden inte programmerad för passiv konsumtion utan för aktivt deltagande. Här ryms ett café, ytor för evenemang och utställningar, ett digitalt kreativitetsrum samt ett utlåningsbibliotek för aktiviteterna i parken utanför.

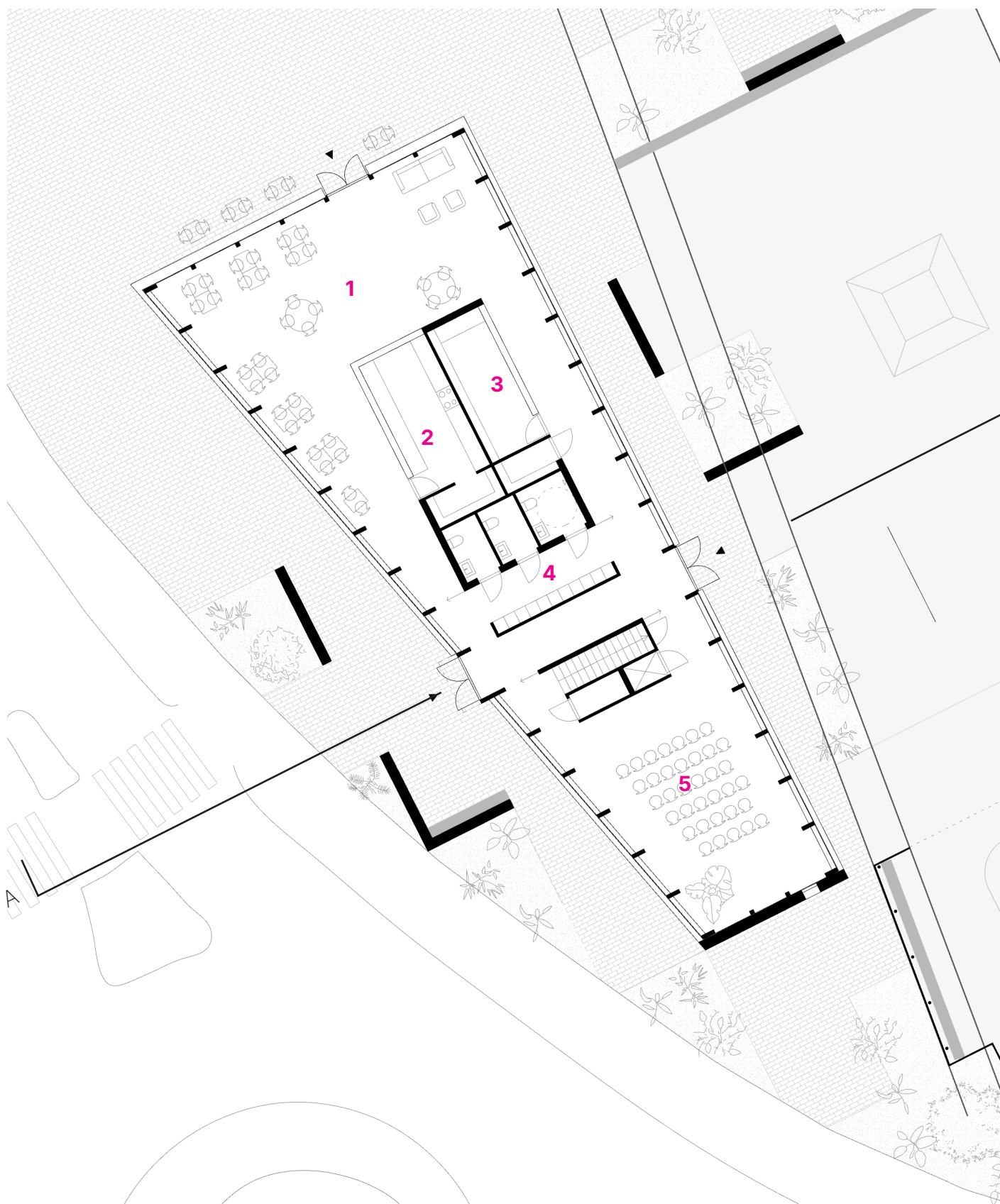
Genom att erbjuda öppna och avgiftsfria ytor fungerar huset som en social utjämnare som är tillgänglig för alla oavsett ålder, bakgrund eller ekonomiska förutsättningar. De robusta murarna och tegelkärnan kombineras med ljusa och transparenta skikt som skapar en byggnad där användarna själva definierar hur den används.







Axonometrisk vy



Kulturhuset/entréplan

1:200



Byggnadens entréplan är planerat runt en kärna av återbrukat tegel som innehåller servande funktioner. Den öppna planlösningen tillåter flexibla program och det är möjligt att skärma av den södra och norra delen till separata rum för olika evenemang och workshops. Byggnadens stora glaspartier tillåter transparens och synliggör de aktiviteter som pågår samt kopplar an till livet på utsidan.

- 1** Café & events
- 2** Kök
- 3** Utlåning och verkstad
- 4** Toaletter och skåp
- 5** Evenemang, workshops, utställningar
- 6** Skejthall



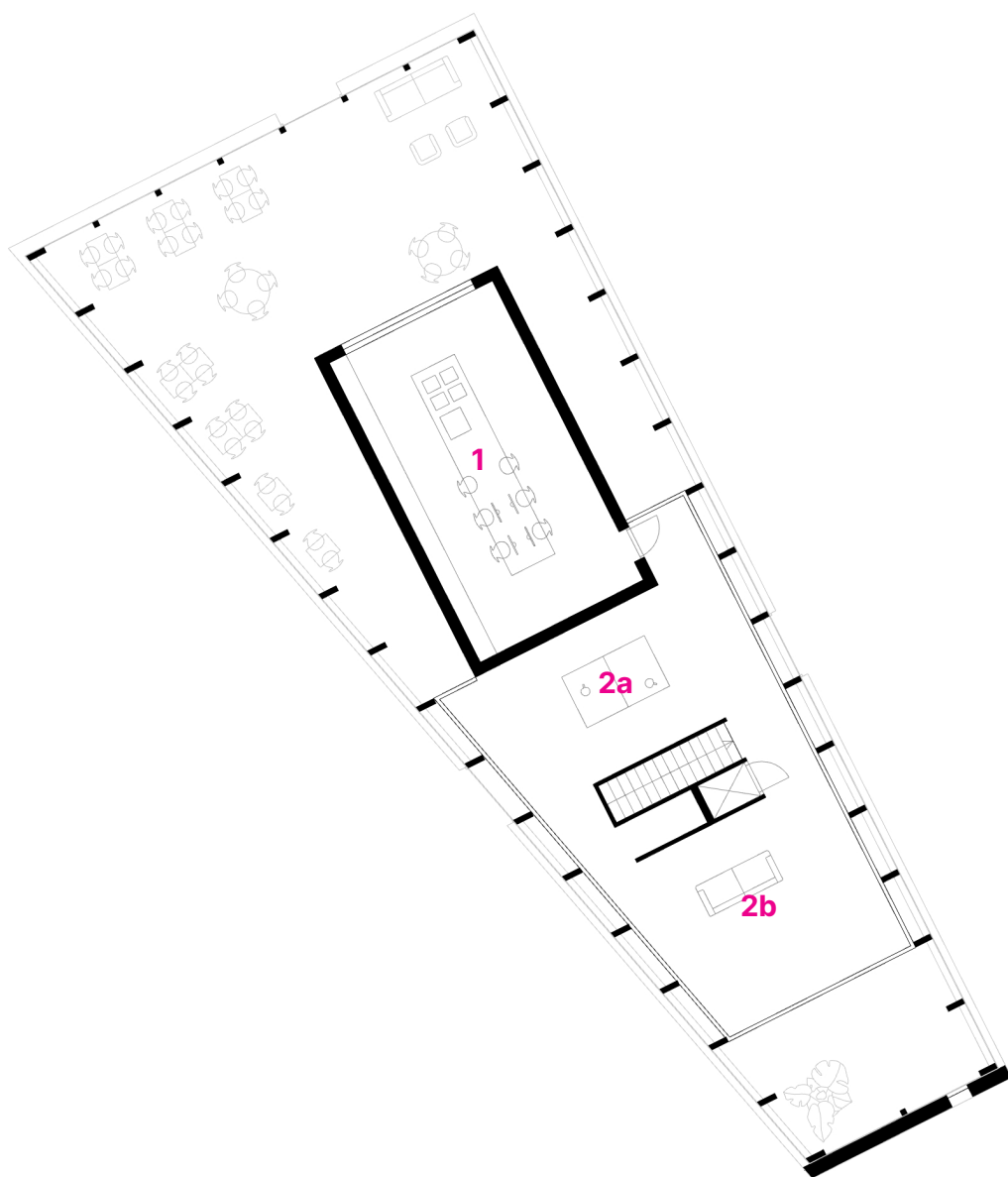
**1** Digitalt skapande

**2a** Flexibelt rum

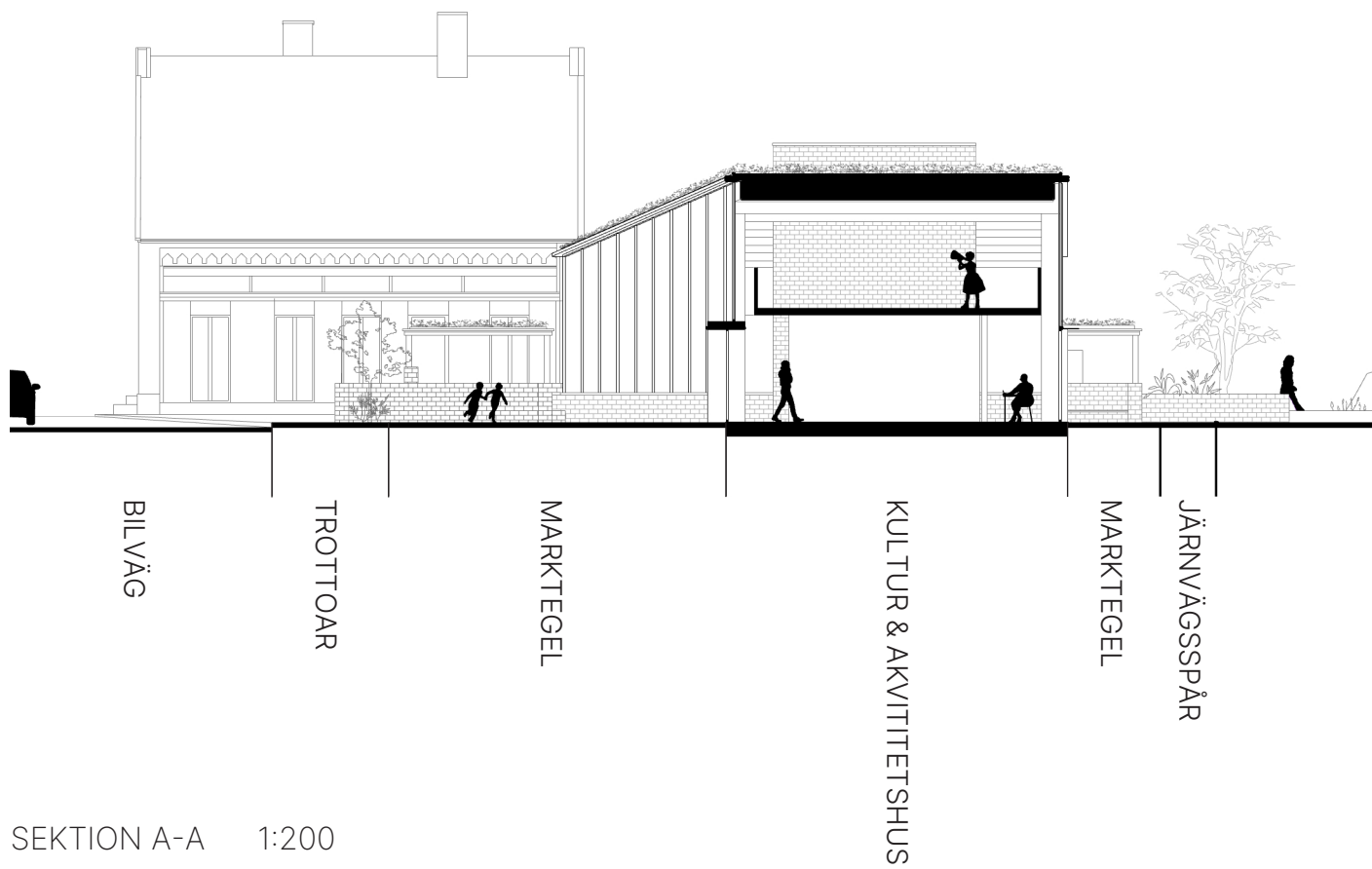
**2b** Flexibelt rum

Plan 2 rymmer kulturhusets mer slutna och koncentrerade funktioner. I den norra delen finns ett digitalt kreativitetsrum utrustat för ljud- och bildproduktion, podcast, 3D-printing och digital gestaltning. En resurs riktad till unga och invånare som vill testa på nya digitala tekniker.

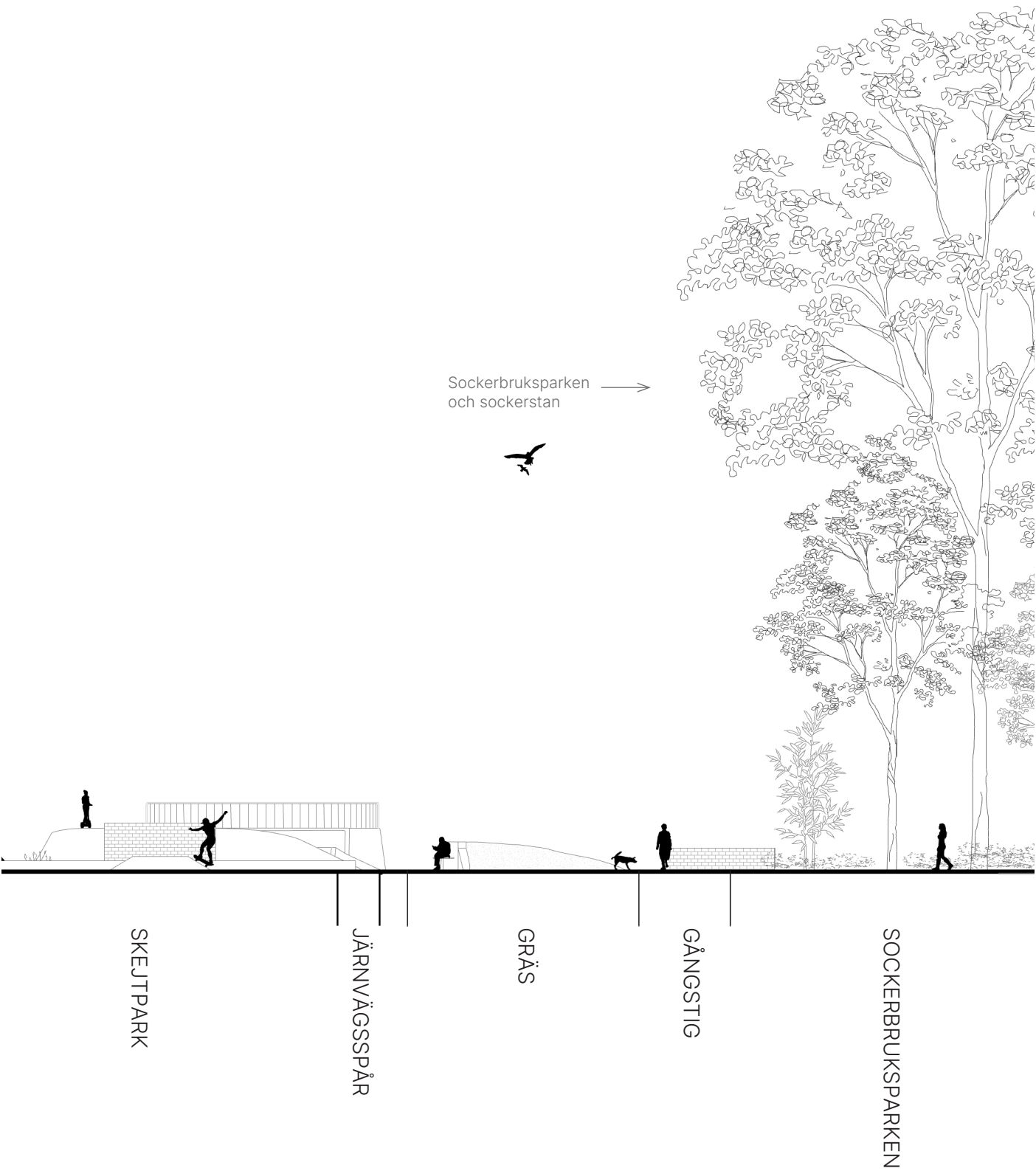
I den södra delen finns ett flexibelt utrymme runt trapp- och hisschaktet. Detta kan delas av i två rum som kan bokas av föreningar, studiegrupper och mindre evenemang. Den enkla planlösningen möjliggör framtida omprogram utan större ingrepp, i linje med Lacaton & Vassals princip om flexibilitet och frihet i användning.

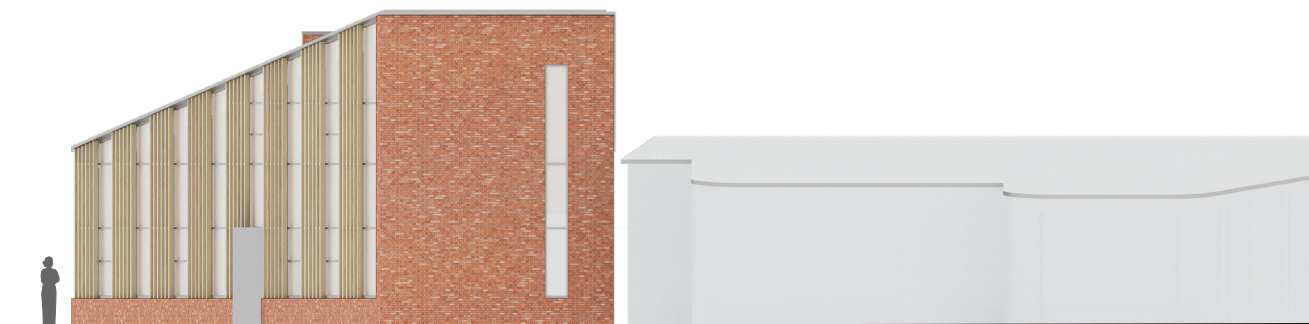


← Centrum









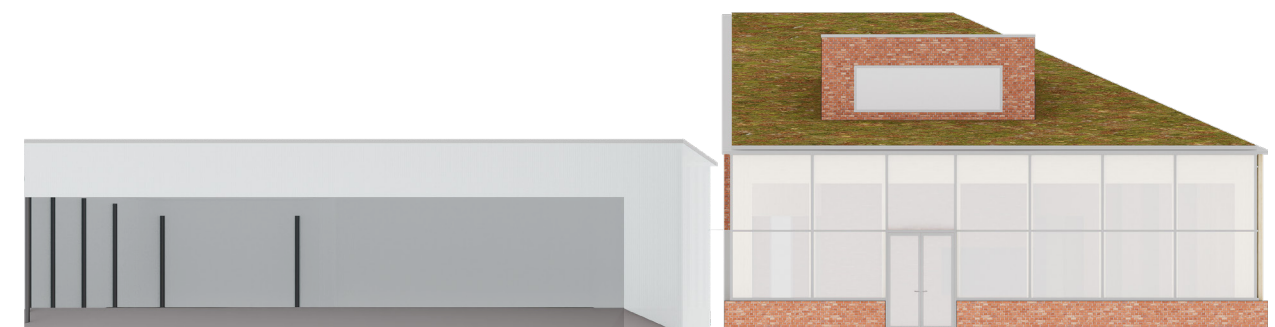
Fasad söder 1:200



Fasad väster 1:200



Fasad öster 1:200



Fasad norr 1:200







Visualisering av kulturhuset, skateparken och pumptracken från i norr.



Det återbrukade teglet från sockebruket återkommer i den interiöra kärnan som rymmer kök, lånebibliotek och toaletter. Vitlaserad gran används som komplement till teglet.





Visualisering av kulturhuset från sydväst





Visualisering av torget och uteserveringen utanför kulturhuset. Bakom de omslutande murarna syns aktivitetsparken och det gamla stationshuset.

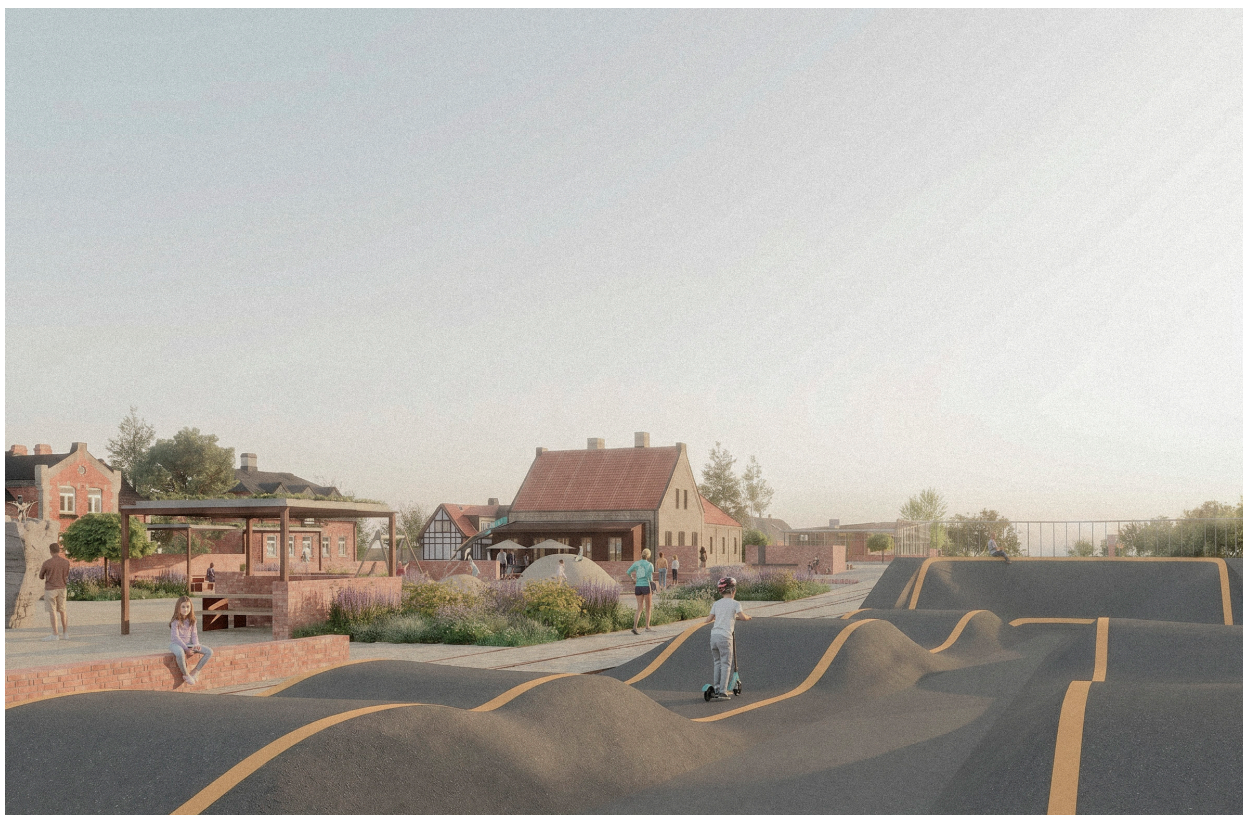


I parken kan barn och ungdomar leka tryggt innanför tegelmurarna.





Pumptracken och skatehallen är placerade mellan två järnvägsspår. Här kan människor i alla åldrar idrotta spontant.



Pumptracken med parken och den äldre bebyggelsen i bakgrunden.

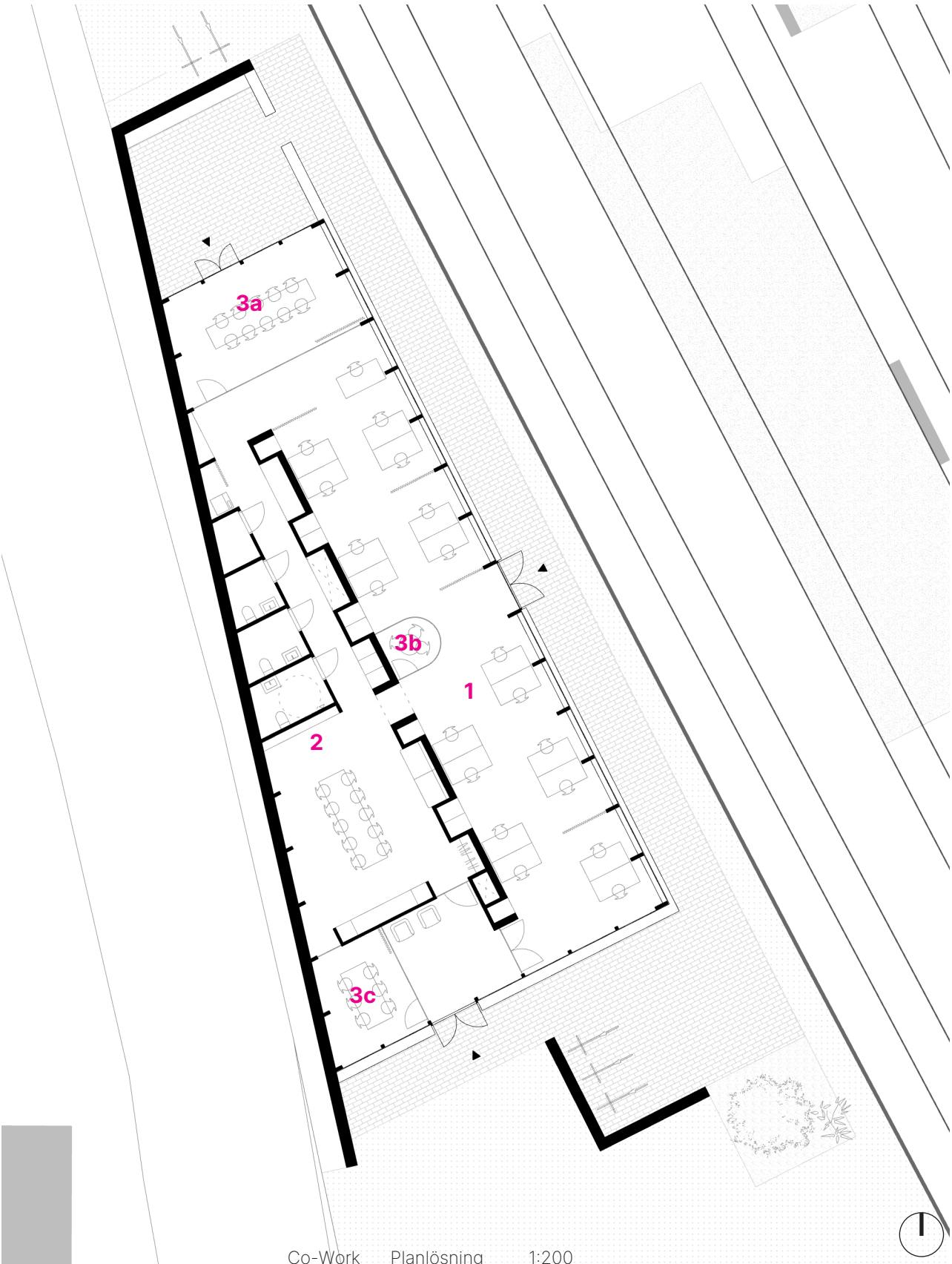


## COWORK

Co-work huset är strategisk utformat för att möta den nya tidens flexibla arbetsmönster i en expansiv pendlingsort. Genom att erbjuda högkvalitativa, delade arbetsmiljöer i direkt anslutning till det gröna rekreativsstråket och stationsområdet, adresserar byggnaden Staffanstorps kreativa läckage och pendlingsstress till Lund och Malmö direkt på lokal nivå.

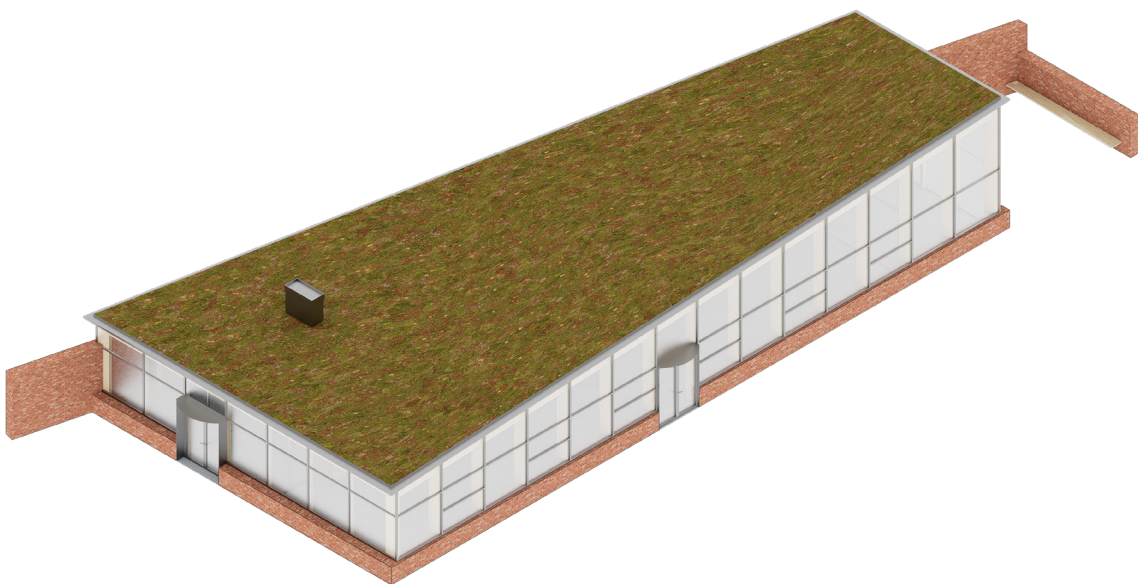
Byggnadens materialitet och tillhörande murar tar avstamp i platsens industriella arv genom en konsekvent användning av det återbrukade röda sockerbruksteglet. Detta materialval skapar en intuitiv känsla av trygghet och stabilitet i rummet. Co-work huset blir därmed en mötesplats där det lokala näringslivet och frilansare kan verka inom orten. Här skapas en medveten social friktion, ett levande vardagsrum där spontana möten och kunskapsutbyten kan ske, vilket motverkar den sociala isolering som det renodlade digitala hemarbetet annars riskerar att medföra.

- 1 Kontorsplatser
- 2 Kök, toaletter och förvaring
- 3 Mötesrum
- 4 Funktionell kärna



Co-Work    Planlösning    1:200

Co-work husets fasad är stängd mot järnvägsgatan med sin solida tegelmur. Mot söder, öster och norr öppnar den glasade fasaden upp sig och ger utblickar mot stationområdet och sockerbruksparken. I norr finns en halvsluten innergård där man kan njuta av förmiddagssolen.

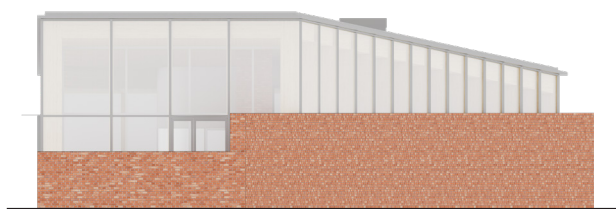


Axonometrisk vy





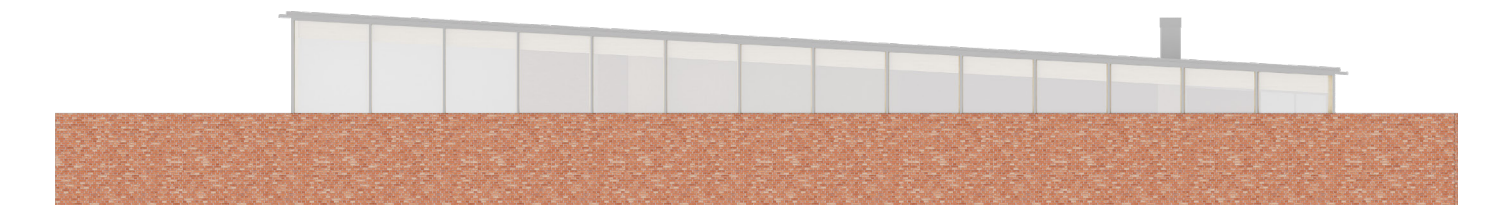
Fasad söder 1:200



Fasad norr 1:200



Fasad öster 1:200



Fasad väster 1:200





Vy från söder. CoWork huset har samma estetik och material som Kulturhuset. Tegelmurarna förankrar byggnaden på platsen, fysiskt och historiskt.



Vy från från norr. En skyddad uteplats avslutar byggnaden.





Vy från från sydöst.



Den funktionella kärnan i tegel rymmer förvaring, ventilation, teknik och sittplatser samtidigt som den delar upp byggnadens program.



### STEG 3.

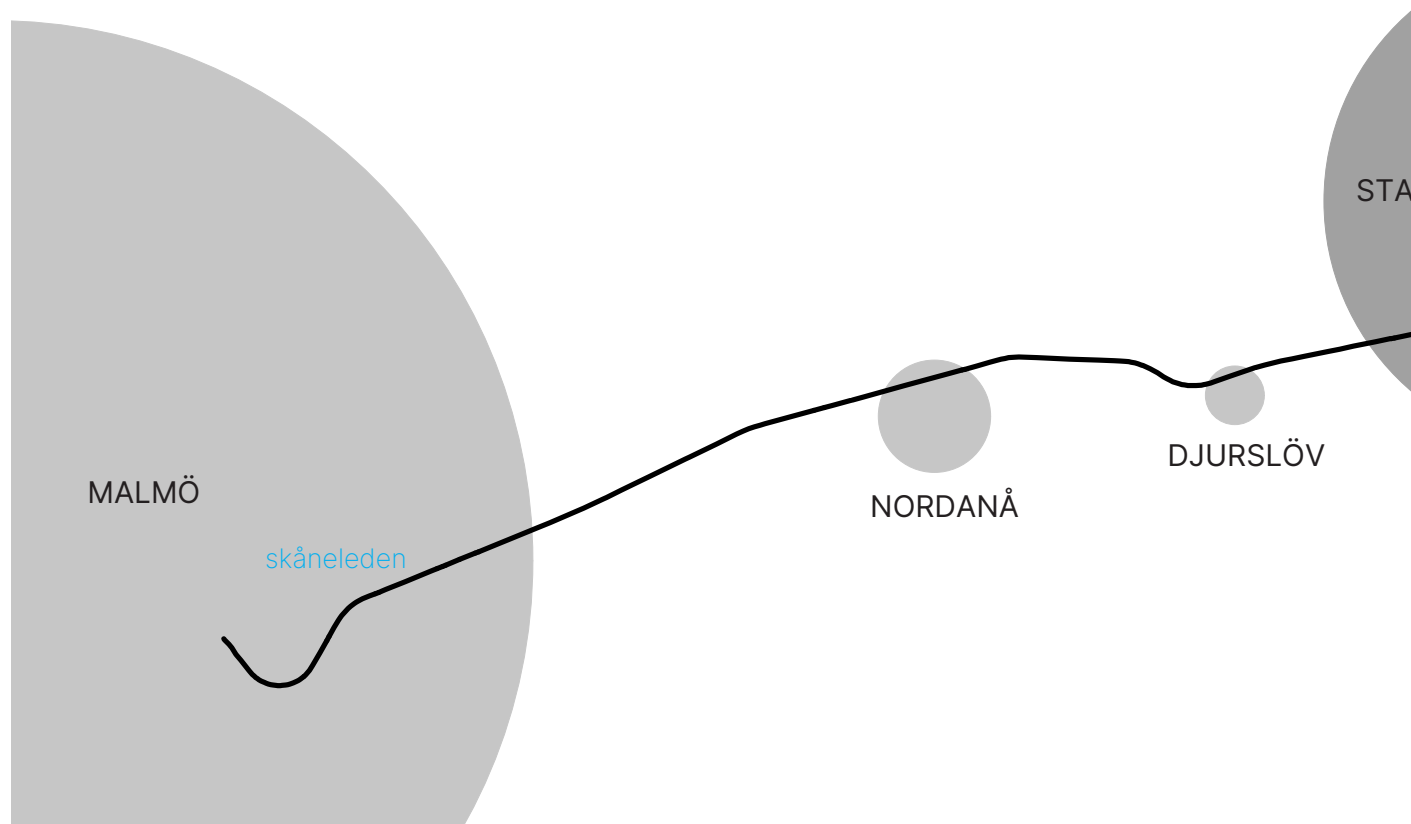
## AKTIVERA REGIONALT

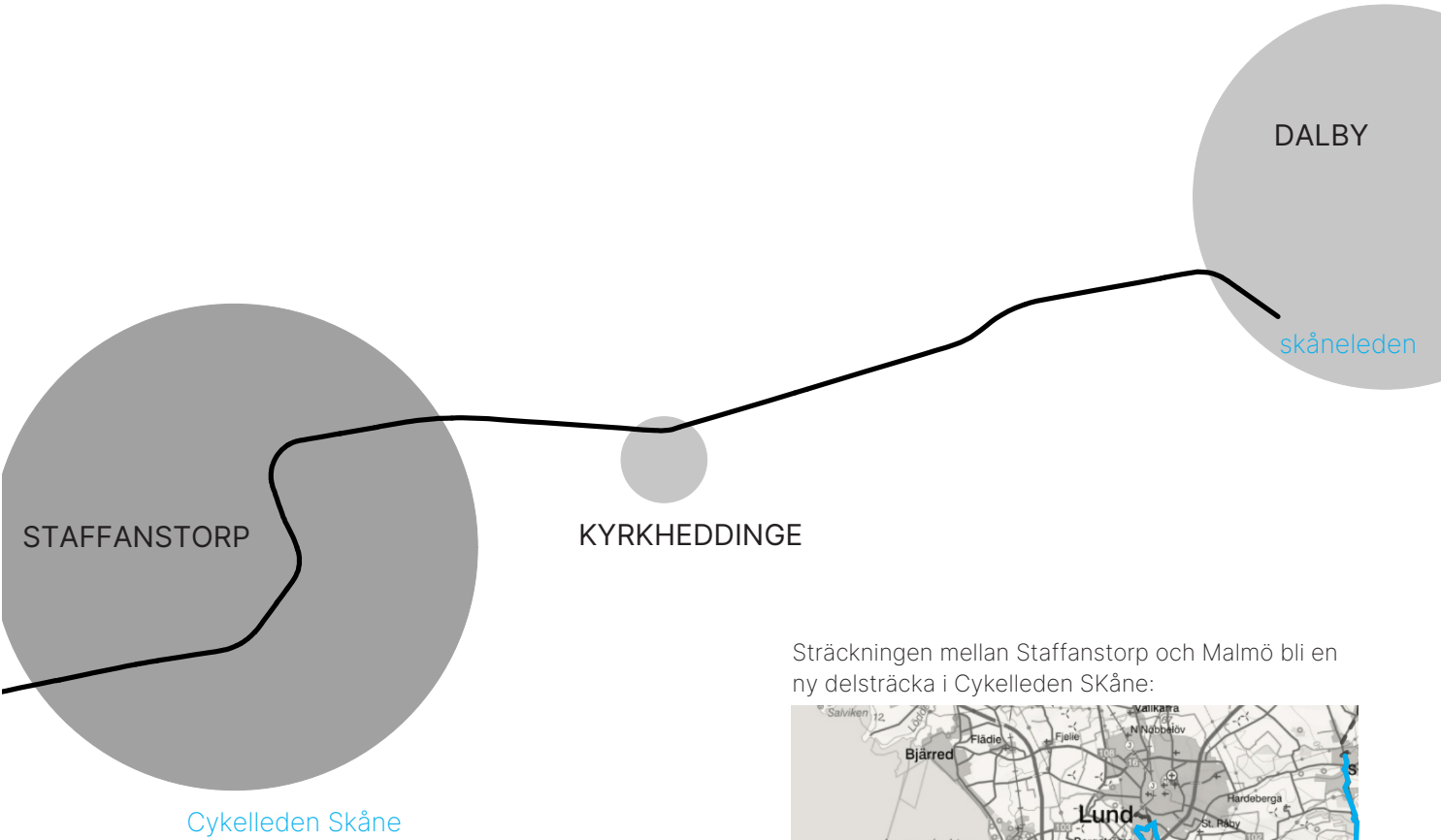
Det tredje och sista steget i utvecklingsplanen handlar om att sätta Staffanstorp på den regionala kartan. Järnvägsspåret sträcker sig långt utanför tätortsgränsen och ansluter till ett landskap av åkrar, mossar, beträdor och mindre gamla stationssamhällen som Djurslöv, Nordanå och Kyrkheddinge. Att aktivera spåret regionalt innebär att dessa destinationer åter blir tillgängliga för Staffanstorps invånare på cykel eller till fots längs en historisk sträckning fri från biltrafik.

I väster kopplar spåret mot Malmö och erbjuder vidare möjligheter in i staden. Här kan man även hoppa på Skåneleden. I öster leder sträckningen mot Dalby, som också är en knutpunkt för Skåneleden. Staffanstorp placeras därmed som en naturlig mellanstation i ett större rekreationsnät och blir en aktiv nod i det skånska landskapet.

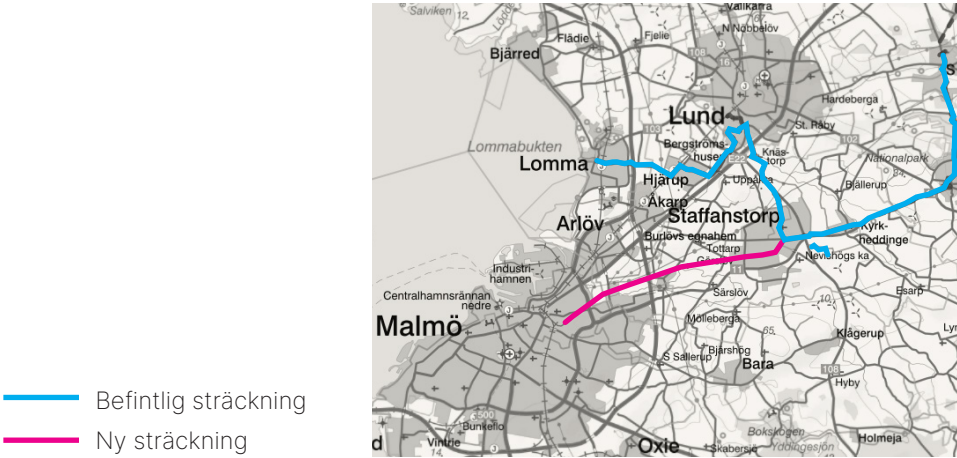
Sträckan Staffanstorp-Malmö kan anslutas till Cykelleden Skåne, vilket ytterligare stärker Staffanstorps attraktionskraft för såväl invånare som besökare.

Steget kräver relativt begränsade investeringar i förhållande till dess potentiella effekt. De fysiska åtgärderna handlar främst om att göra spåret tillgängligt utanför tätorten enligt samma princip som i Steg 1. Utöver detta krävs skyltning och eventuella enkla rastplatser i strategiska lägen.





Sträckningen mellan Staffanstorp och Malmö bli en ny delsträcka i Cykelleden Skåne:



Källa: Cykelleden Skåne (2026)

## REVERSIBILITET OCH FRAMTIDSSÄKRING

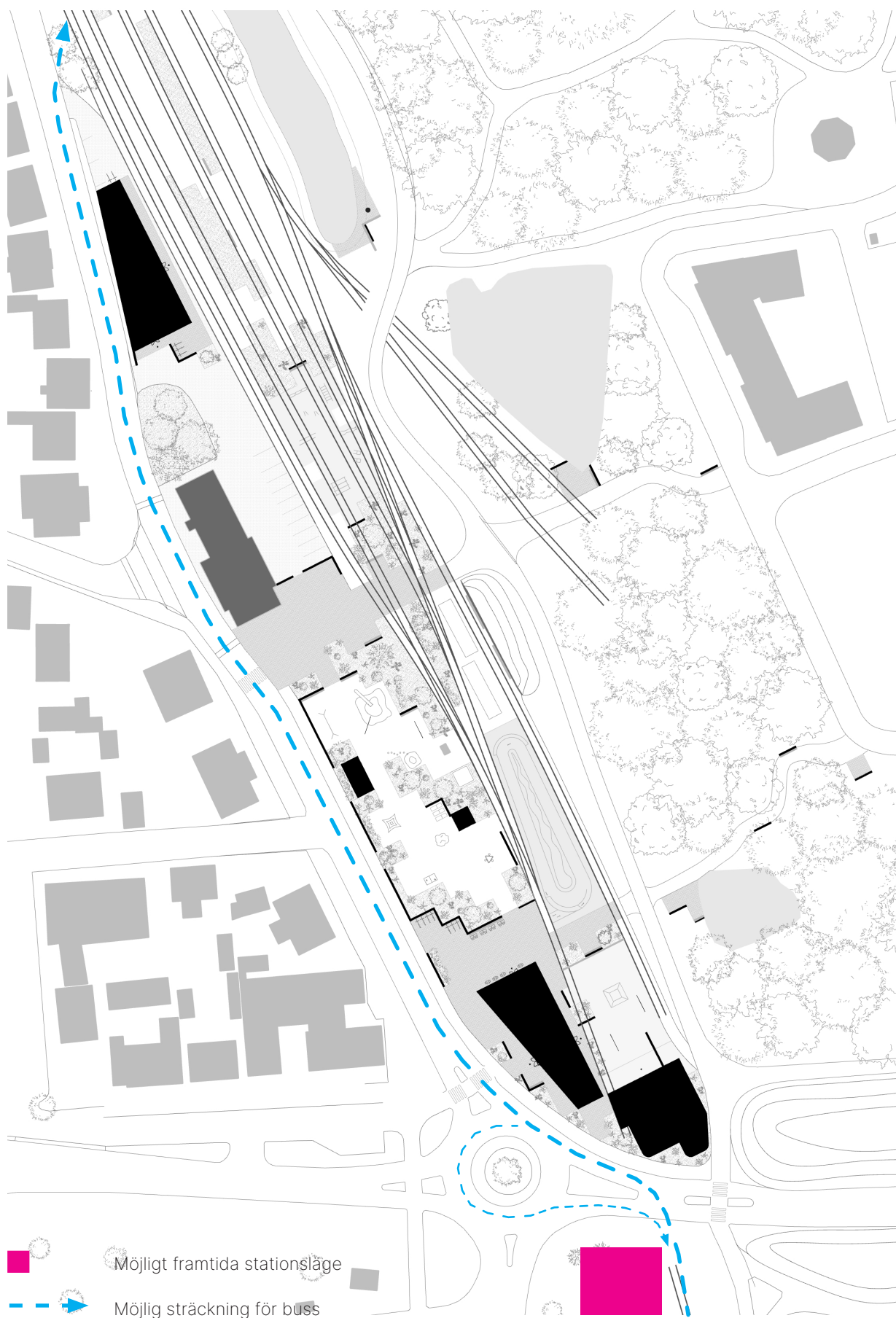
Som tidigare nämnts utreder Staffanstorps kommun möjligheten att etablera busstrafik längs banvallen. Detta är ett scenario som projektet varken motsäger eller ignorerar, utan istället ser möjligheten att förena båda visionerna.

Gestaltningens första steg, aktiveringen av spåret, innebär inga permanenta ingrepp som omöjliggör en framtida busslösning. L-stöden i cortenstål kan avlägsnas, gruset schaktas bort och banvallen återställas till sitt nuvarande skick med relativt begränsade medel.

Steg 2, transformationen av stationsområdet, är oberoende av spårets framtida trafikstatus och kan genomföras oavsett vilket beslut som fattas om busstrafiken. En möjlig lösning är att busslinjen leds runt stationsområdet via befintligt vägnät för att sedan återansluta till banvallen, vilket framgår av diagrammet.

Projektet ses som ett strategiskt mellansteg och ett sätt att aktivera och tillgängliggöra en plats som annars riskerar att stå outnyttjad i ytterligare år medan kommunala och regionala utredningar pågår. Om busstrafiken aldrig realiserats finns stråket kvar som en permanent tillgång. Om den realiserats har stationsområdet under tiden byggts upp som en levande nod som busslinjen naturligt kan ankra vid.





## 7. REFLEKTION OCH SLUTSATS

Detta projekt tog sin början i ett spontant äventyr på ett järnvägsspår som jag dagligen passerade men aldrig riktigt hade upplevt. Genom att följa spåret och kartlägga dess kvaliteter har en plats med stor inneboende potential vuxit fram.

Gestaltningssmetoden, att addera snarare än att riva, att arbeta med platsens befintliga material och ekologi snarare än mot dem, har känts som ett bra grepp. Staffanstorps utmaning är inte unik; många expansiva pendlarkommuner kämpar med samma brist på informella mötesplatser av hög kvalitet. Det som gör Staffanstorp särskilt intressant är att lösningens fundament redan finns inbyggt i platsen i form av ett övergivet spår som löper genom orten.

Projektet väcker också frågor som det inte fullt ut besvarar. Hur säkerställer man att en aktiverad plats förblir inkluderande när attraktionskraften ökar? Hur säkerställer man funktioner och relevans över tid? Är projektet ekonomiskt hållbart?

Under min slutpresentation medverkade två gästkritiker och fler frågor uppdagades. Deras kommentarer är värda att reflektera över här. En kritik gällde hur jag behandlat stoppen längs med spåret, att jag varit väl försiktig med deras utbredning och generositet samt att jag inte riktigt gestaltat rumsligheten tydligt nog. Hur känns det att vandra på platsen just vid stoppet, är det öppet eller stängt, är grönskan frodig och omfamnande, är utsikten bra?

Att vi som arkitekter ska gestalta rum för människan är givet och jag kan hålla med

om att jag varit aningen försiktig men framförallt otydlig i min kommunikation. Jag själv vet ju hur det känns och ser ut på varje plats eftersom jag varit där fysiskt många gånger. Denna diskrepans är värd att notera och ta med sig, att det man själv ser i sitt inre måste visualiseras så att alla förstår intentionen med gestaltningen.

En annan diskussion handlade om aktiveringen av själva spåret och hur stort ingreppet skulle vara samt hur mycket av järnvägen som borde förbli synlig. Ska man endast aktivera mellan rälsen istället och tillåta fotgängare men inte cyklisterna? Bör slipersen synas för att inte förlora för mycket av platsens karaktär? Jag har själv funderat mycket kring just bredd och tillvägagångssätt för aktiveringen och landar fortfarande i att bredden på 2600mm är en bra kompromiss där man behåller karaktären kring banvallen så intakt som möjligt samtidigt som man tillgängliggör spåret för många människor. En sak jag glömde bort att nämna under presentationen och efterföljande diskussioner är slipersens kresosotbehandling. Denna impregnering är mycket giftig vilket har varit en starkt bidragande orsak till att jag täckt slipersen med det nya underlaget för en effektiv inkapsling och hantering av ämnet.

Vi diskuterade stationsområdet och mina ingrepp där. Skalan, placering och de nya byggnadernas vara eller icke vara. Är byggnaderna för stora? De ser bra ut i plan men känns skrymmande på visualiseringarna. Något skaver lite. Jag har själv kämpat en del med byggnaderna och har kanske inte helt landat i den ultimata formen. Dock är jag nöjd med placeringen och hur de ramar

in platsen. Det kan vara lutningen på taken, framförallt på kultuhuset som ställer till det rent visuellt. Men jag ville verkligen att den skulle resa sig i söder mot Malmövägen för att signalera platsen tydligt.

En annan kommentar som jag tar med mig är hur stationsområdet kopplar an till sockerstan. Här kunde jag varit mer generös och tydlig i relationen och hur jag gestaltade gångstråken.

Det levande spåret är ett förslag, inte ett facit. Men det är ett förslag grundat i platsens egna förutsättningar och i övertygelsen om att bra arkitektur inte skapar något nytt från grunden, utan synliggör och förstärker det som redan finns.

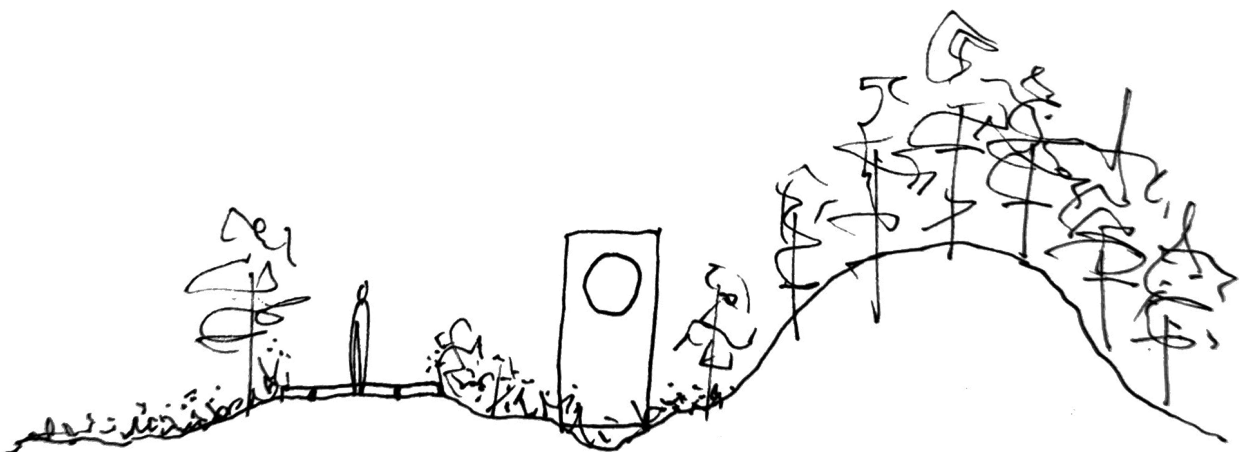
TACK TILL ALLA SOM VARIT MED PÅ RESAN:

Tomas Tägil

Andreas Olsson

Isabelle, Meya och Livia

Mamma och Pappa





## 7. REFERENSER

**OBS! Om inget annat anges i bildtexten är alla fotografier, diagram och illustrationer tagna eller skapade av författaren.**

### Källor:

Adelgren, A. (2020) *Bybor vill kunna motionera på banvallen – kräver att kommunen agerar*. Sydsvenskan. [Online] Publicerad: 2020-08-19. Tillgänglig via: <https://www.sydsvenskan.se/staffanstorp/bybor-vill-kunna-motionera-pa-banvallen-kraver-att-kommunen-agerar/> [Hämtad: 2026-03-25].

Adelgren, A. (2019) *Vill ha skatepark i Hjärup*. Sydsvenskan. [Online]. Publicerad: 2019-05-12. Tillgänglig via: <https://www.sydsvenskan.se/staffanstorp/vill-ha-skatepark-i-hjarup/> [Hämtad: 2026-05-20].

Boverket (2023). Segregationsbarometern: Staffanstorp. [Online]. Tillgänglig: <https://segregationsbarometern.boverket.se/kommun/staffanstorp/> [Hämtad: 2026-04-28].

Dahlstedt, M. & Ekholm, D. (2021) *Idrottens kraft?: Ungas livsvillkor och ojämlikhetens problem i en segregerad stad*. Lund: Studentlitteratur.

EFFEKT (2016). GAME StreetMekka Esbjerg. [Online]. Tillgänglig via: <https://www.effekt.dk/streetmekkaesbjerg> [Hämtad: 2026-05-31].

Ekholm, D. (2019) *Sport as a Means of Governing Social Integration: Discourses on Bridging and Bonding Social Relations*. Sociology of Sport Journal, 36(2). doi: 10.1123/ssj.2018-0099.

Ekonomifakta (2026). Regional jämförelse: Staffanstorp. [Online] Tillgänglig: <https://www.ekonomifakta.se/regional-jamforelse/staffanstorp/> [Hämtad: 2026-04-30].

hurvibor.se (2025). Staffanstorps kommun: Befolkning. [Online] Tillgänglig: <https://hurvibor.se/kommuner/staffanstorp/> [Hämtad 2026-03-18].

Kemikalieinspektionen (2025). Träskydd med kreosot. [Online]. Tillgänglig: <https://www.kemi.se/lagar-och-regler/lagstiftningar-inom-kemikalieområdet/bekämpningsmedel/biocider/vanliga-typer-av-biocidprodukter/traskyddsmiddel/traskydd-med-kreosot> [Hämtad: 2026-05-08].

Lacaton, A. och Vassal, J.-P. (2015) *Freedom of Use*. Berlin: Sternberg Press.

Natur-Park Schöneberger Südgelände (u.å.). Natur-Park Schöneberger Südgelände. [Online]. Tillgänglig via: <https://www.natur-park-suedgelaende.de/en/> [Hämtad: 2026-02-26].

Oldenburg, R. (1989) *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Community Centers, Beauty Parlors, General Stores, Bars, Hangouts, and How They Get You Through the Day*. New York: Paragon House.

Oldenburg, R. (red.) (1997) *Our vanishing third places. I: Celebrating the Third Place: Inspiring Stories about the "Great Good Places" at the Heart of Our Communities*. New York: Marlowe & Co.

Ottosson, U. (1995). Naturvårdsplan för Burlövs och Staffanstorps kommuner. Framtagen på uppdrag av Burlövs kommun och Staffanstorps kommun. Tillgänglig via: [https://www.hojeadalen.se/doc/naturvardsplan\\_burlov\\_staffanstorp.pdf](https://www.hojeadalen.se/doc/naturvardsplan_burlov_staffanstorp.pdf) [Hämtad: 2026-03-28].

Pernbro, M. (2020) *Kyrkheddingeborna kan få sin motionsstig tillbaka*. Skånska Dagbladet. [Online] Publicerad: 2020-12-22. Tillgänglig via: <https://www.skd.se/nyheter/kyrkheddingebor->

na-kan-fa-sin-motionsstig-tillbaka/ [Hämtad: 2026-03-25].

Skrivunder.com [u.å.]. Få kommunen att bygga skatepark i Staffanstorp [Online]. Tillgänglig via: [https://www.skrivunder.com/fa\\_kommunen\\_att\\_bygga\\_skatepark\\_i\\_staffanstorp](https://www.skrivunder.com/fa_kommunen_att_bygga_skatepark_i_staffanstorp) [Hämtad 2026-05-28].

Staffanstorps kommun (2017). *Historisk utveckling. I: Kulturmiljöprogram för Staffanstorp*. [Online] Tillgänglig: <https://staffanstorp.se/app/uploads/2021/11/kulturmiljoprogram-staffanstorp-web.pdf> [Hämtad 2026-03-29].

Staffanstorps kommun (2022a). *Grönplan för Staffanstorp och Hjärup 2022–2025*. Staffanstorp: Staffanstorps kommun. [Online] Tillgänglig: <https://staffanstorp.se/app/uploads/2023/03/gronplan.pdf> [Hämtad: 2026-05-22].

Staffanstorps kommun (2022b) *Översiktsplan 2020–2040: Del 2. Utgångsläget*. Staffanstorp: Staffanstorps kommun.

Statistiska centralbyrån (SCB), (2025)a. Kommuner i siffror: Staffanstorp. Stockholm: SCB. [Online]. Tillgänglig via: <https://kommunsiffror.scb.se/?id1=1230&id2=0180> [Hämtad: 2026-03-24].

Statistiska centralbyrån (SCB) (2025)b. Antal hushåll efter region, hushållstyp grov, antal barn och ålder på yngsta barnet i hushållet. År 2012 - 2024. [Online] Tillgänglig: [https://www.statistikdata-basen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_BE\\_\\_BE0101\\_\\_BE0101S/HushallT05CKM/](https://www.statistikdata-basen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101S/HushallT05CKM/) [Hämtad: 2026-03-29].

Sveriges Skateboardförbund (u.å.). *Fördelarna med en skatepark och hur ni får till en i er stad!* Tillgänglig via: <https://sverigesskateboardforbund.se/fordelarna-med-en-skatepark-och-hur-ni-far-till-en-i-er-stad/> [Hämtad 2026-05-29].

Trafikverket (2019). *Kostnadseffektiv cykelväg i landsbygd*. Borlänge: Trafikverket. Tillgänglig: [https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer\\_007601\\_007700/Publikation\\_007643/PM%20Kostnadseffektiv%20cykelv%C3%A4g%20CYKELLED\\_inkl%20Bilagor.pdf](https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_007601_007700/Publikation_007643/PM%20Kostnadseffektiv%20cykelv%C3%A4g%20CYKELLED_inkl%20Bilagor.pdf) [Hämtad: 2026-05-08].

Ville de Paris (u.å.). *La Petite Ceinture et ses promenades écologiques*. [Online]. Tillgänglig via: <https://www.paris.fr/pages/la-petite-ceinture-et-ses-promenades-ecologiques-7855> [Hämtad: 2026-04-16].

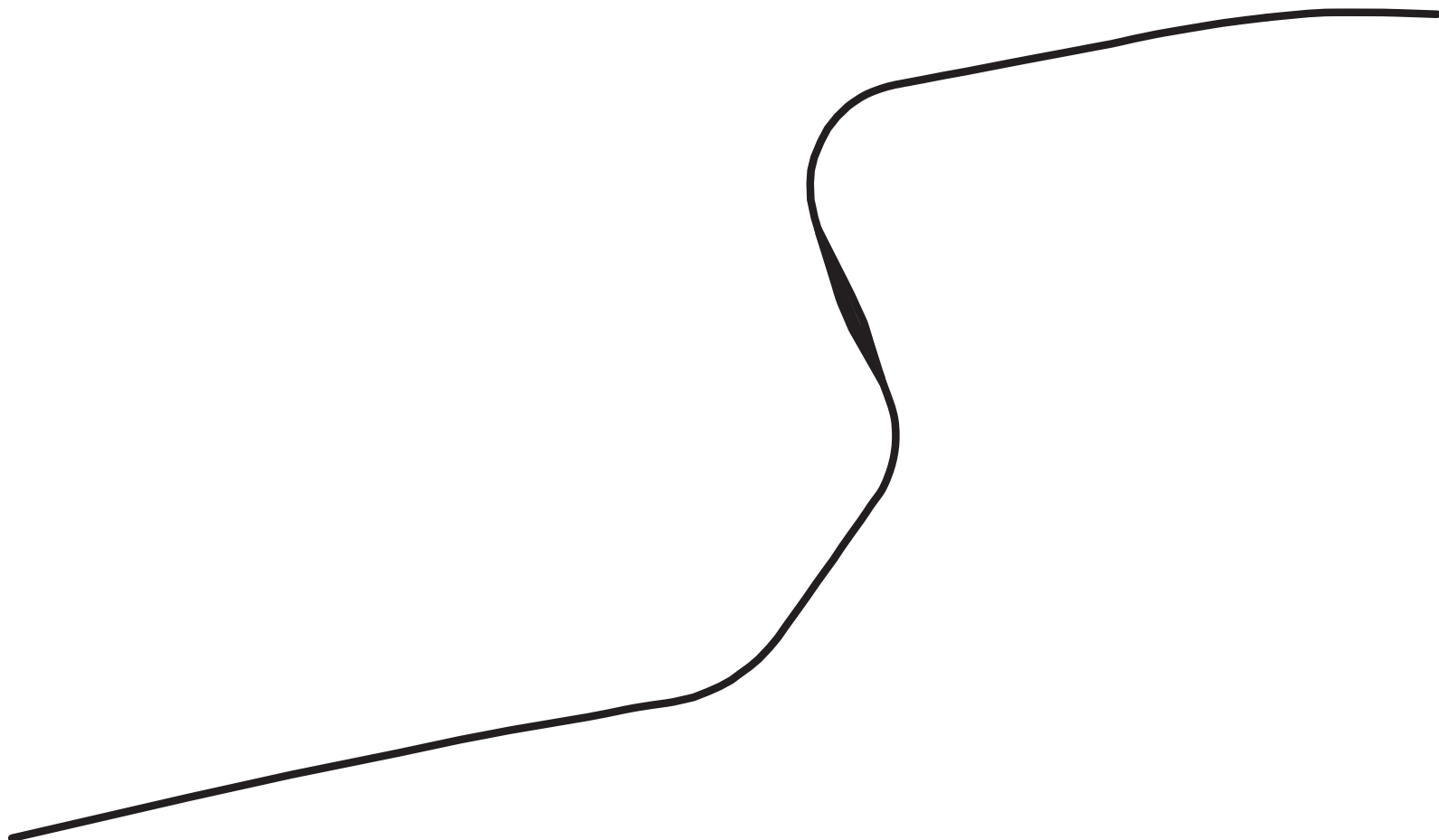
#### Bilder:

DigitaltMuseum (2026). Staffanstorps järnvägsstation [fotografi]. Tillgänglig: <https://digitaltmuseum.se/021018137469/staffanstorps-station-statens-jarnvagar-sj-1875-oppnades-banan-for-trafik> (Hämtad: 16 februari 2026).

Oberger, B. (2006). Eduardo Chillida's Rymdfält av fred, Stortorget i Lund [fotografi]. Tillgänglig via: [https://sv.wikipedia.org/wiki/Fil:Eduardo\\_Chillada\\_Rymdfalt\\_av\\_fred.JPG](https://sv.wikipedia.org/wiki/Fil:Eduardo_Chillada_Rymdfalt_av_fred.JPG) [Hämtad: 2026-03-14].

Staffanstorps kommun (u.å.). Staffanstorps kommuns publika kartportal. [Online] Tillgänglig: <https://kartportal.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=a8bd03aa9e5443348adba81e9ce20899> [Hämtad: 2026-05-22].

Cykelleden Skåne (2026). Kartplaneringsverktyg - Cykelleden Skåne. [Online] Tillgänglig via: <https://cykelledenskane.se/en/kartplaneringsverktyg/cykelleden-skane> [Hämtad: 2026-06-01].



## DET LEVANDE SPÅRET

Examensarbete  
Måns Kristoffersson

Kurskod: AAHM01  
Handledare: Andreas Olsson  
Examinator: Tomas Tägil

Lunds Universitet  
2026



**LUNDS**  
UNIVERSITET