



Gestaltningssprogram  
tillhörande järnvägsutredning  
**Dubbelspår Väst kustbanan**  
delen Ängelholm - Maria



**Rapport 2007-03-31**

**Detta gestaltningsprogram har arbetats fram under hösten 2006 – våren 2007 med följande projektorganisation:**

**Beställare**

Banverket Södra banregionen  
Box 366, 201 23 MALMÖ  
Tel: 040-20 22 00  
Projekansvarig  
Projektledare

Ingela Olofsson Renström  
Håkan Petersson

**Konsult**

Tyréns AB  
Box 27  
291 21 KRISTIANSTAD  
Tel 044-689 15 00  
Uppdragsansvarig  
Ansvarig gestaltningsprogram  
Handläggare  
Ansvarig granskare

Bengt Göransson  
Mari Holm  
Cristiano Piga  
Lena Carlsson

Bild på framsidan: Plankorsning mellan Västkustbanan och Björkavägen i Ödåkra

## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>INLEDNING.....</b>	<b>5</b>
2.1	Bakgrund och syfte.....	5
2.2	Metod.....	6
2.3	Avgränsningar .....	6
<b>3</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>7</b>
3.1	Tidigare ställningstaganden .....	7
3.2	Landskapets karaktärsområden – sekvensanalys.....	9
<b>4</b>	<b>IDÉER OCH ÖVERGRIPANDE GESTALTNINGSPRINCIPER .....</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>GENERELLA GESTALTNINGSFÖRSLAG .....</b>	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>GESTALTNINGSFÖRSLAG FÖR DELSTRÄCKORNA.....</b>	<b>18</b>
6.1	Ängelholm C – Vege å (delområde 1 och 2).....	18
6.2	Det öppna landskapet söder om Vege å (delområde 3,5,7 och 9).....	20
6.3	Rögle (delområde 4) .....	22
6.4	Kattarp (delområde 6) .....	23
6.5	Ödåkra (delområde 8).....	25
<b>7</b>	<b>REKOMMENDATIONER OM FORTSATT ARBETE .....</b>	<b>27</b>

## 1 SAMMANFATTNING

För att öka kapaciteten och förkorta restiderna på Västkustbanan mellan Göteborg och Lund pågår en utbyggnad till dubbelspår och anpassning till snabbtågstrafik. Stora delar av sträckan är redan färdigställd. En av de återstående sträckorna är delen Ängelholm – Helsingborg som nu är enkelspårig och en av de större flaskhalsarna på Västkustbanan. Två alternativ studeras i en järnvägsutredning, dels utbyggnad till stora delar i befintligt läge med vissa kurvrätningar och även ett alternativ utanför Ödåkra som innebär att ny station och ny järnväg byggs öster om tätorten.

Detta gestaltningssprogram tillhör järnvägsutredningen och beskriver förutsättningarna för olika gestaltningssprinciper samt bedömningar och förslag som ligger till grund för den fortsatta planeringen.

Utredningsområdet består till stora delar av flack, öppen jordbruksmark med dungar av träd. Ur visuell aspekt har valet av korridor viss betydelse för hur järnvägen kan anpassas till landskapet. Att bygga ut till dubbelspår med vissa kurvrätningar utmed det befintliga spåret bedöms kunna göras utan större påverkan på landskapsbilden. Slättens långa siktstråk gör att främmande inslag och höga bankar i landskapet lätt blir dominerande. Det är därför viktigt att järnvägens profil planeras så nära marknivå som möjligt. Planskildheter bör lösas under järnvägen och bullerskyddsvallar i det öppna landskapet bör planeras med flacka slänter.

Inne i tätorterna, Kattarp och Ödåkra blir påverkan mer påtaglig med nya järnvägs- och väganläggningar samt bullerskyddsåtgärder i form av höga bullerskydd.

Om järnvägen förläggs till en helt ny sträckning öster om Ödåkra innebär spåren en ny överlagrande struktur i det mestadels öppna landskapet, vilket påverkar landskapsbilden tydligt. Även i det alternativet kan en stor förändring av stadsbilden inne i Ödåkra förväntas när järnvägsmarken friläggs och kan användas för andra ändamål. Flyttningen av järnvägen ut från Ödåkra tätort innebär också att bilden av Ödåkra som stationssamhälle kommer att bli svårare att förstå.

## 2 INLEDNING

### 2.1 Bakgrund och syfte

Västkustbanan mellan Ängelholm i norr och Maria station i söder planeras att byggas om till dubbelspår. För att säkerställa de arkitektoniska värdena ska alla skeden av planprocessen, enligt Banverkets handledning (BVH 806.2), innehålla ett gestaltningssystem. Föreliggande gestaltningssystem utgör således en del av Järnvägsutredningen för Västkustbanan, delen Ängelholm – Maria.

Ett gestaltningssystem är ett dokument där riktlinjer för den estetiska utformningen av ett projekt redovisas på ett samlat sätt. Det är avsett att klargöra och lyfta fram de estetiska aspekterna i projektet så att dessa frågor kan bevakas vid det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan samt senare även bygghandlingar. Syftet med ett gestaltningssystem är att arkitektoniska och gestaltningssystemmässiga kvaliteter ska främjas och tas tillvara i projektet.

Lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649) säger att vid planläggning av järnväg ska eftersträvas en estetisk utformning av projektet. Banverket har utarbetat en policy för hur järnvägsmiljö allmänt bör utformas med hänsyn till detta.

Banverkets Arkitekturpolicy (BVPO 6 2002-01-01)

#### **Järnvägen ska erbjuda positiva upplevelser**

Järnvägsmiljön utgör en arkitektonisk helhet där alla ingående delar ska gestaltas med samma omsorg. God arkitektur ska präglade alla Banverkets byggnadsverk. Järnvägen ska formas i samspel med landskap och stad, så att resenärer och omgivning erbjuds positiva upplevelser i en vacker och väl fungerande miljö. Arkitekturfrågorna ska beaktas i alla skeden av planerings-, projekterings- och byggprocess och därefter i fortsatt skötsel och förvaltning.

#### **God järnvägsmiljö i stad och landskap**

Stationsmiljöns funktioner och estetiska egenskaper ska utvecklas utifrån järnvägsresenärens behov. God stationsarkitektur ska ses som ett medel att uppnå miljöer som präglas av god funktion, enkelhet, trygghet och stora skönhetsvärden. Järnvägens stela geometri, tekniska karaktär och livslängd gör att Banverket ska ställa stora krav på en omsorgsfull och tidsbeständig utformning av järnvägslinje och omgivande landskap. Broarkitektur och formgivning av konstbyggnader ska ägnas särskild omsorg, vid nybyggnad såväl som byten och upprustningar.

#### **Konst i järnvägsmiljö**

Järnvägsmiljön som lämplig plats för offentlig konst ska alltid övervägas vid ny- och ombyggnadsprojekt. Konstnärlig gestaltning i järnvägsmiljöer ska integreras genom att det konstnärliga arbetet samordnas med övriga insatser.

#### **Klotterfri järnvägsmiljö**

Järnvägsresenärer och omgivning har rätt att möta en hel, välkött och klotterfri järnvägsmiljö!

*Ibland kan själva arbetet med att upprätta ett gestaltningssystem vara viktigare än programmet som sådant. Det skapar ett forum som annars inte skulle ha funnits; där deltagare med olika infallsvinklar kan lyssna, diskutera och så småningom komma fram till en gemensam syn på gestaltningsfrågorna. Särskilt i stora stadsbyggnadsprojekt har arbetet med gestaltningssystem visat sig vara ett bra sätt att nå fram till viktiga överenskommelser.*

Citat ur Vägverkets publikation 2001:65 – Gestaltningssystem – En vägledning.

## 2.2 Metod

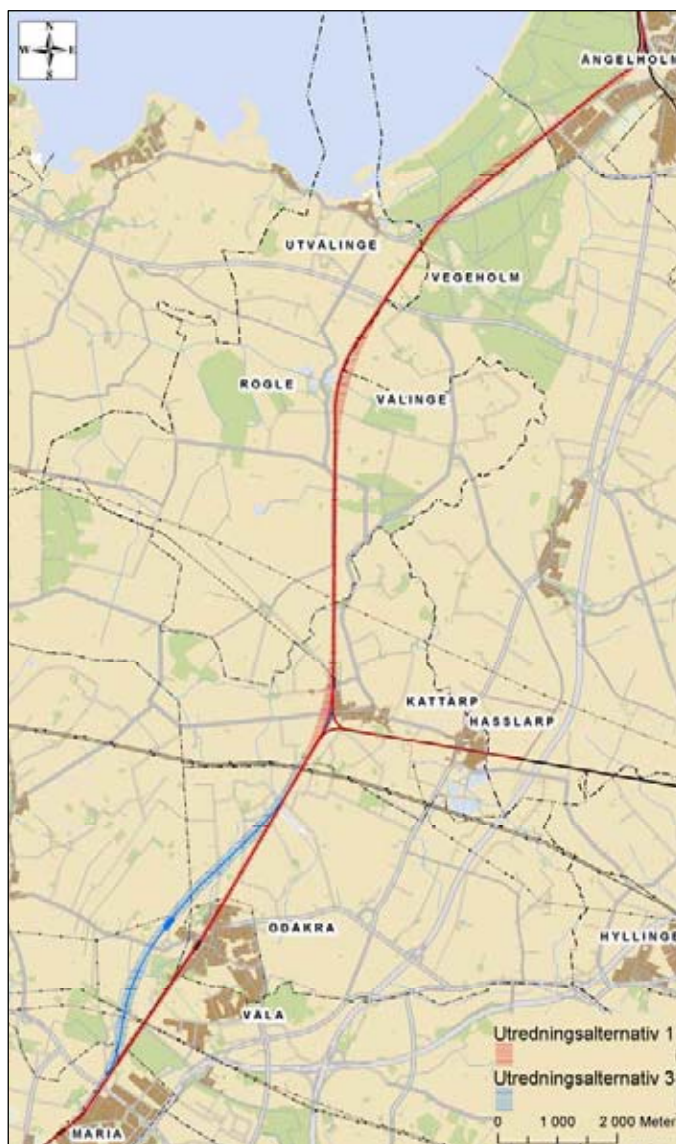
Gestaltningssprogrammet kan beskrivas som en process där många inblandade tillsammans och utifrån olika infallsvinklar arbetar fram en gemensam strategi för utformning. Processen utmynnar i ett dokument som redovisar projektets utformningsprinciper. Redovisningen görs i detta gestaltningssprogram med korta textbeskrivningar men baseras i huvudsak på en visuell redovisning i form av exempelbilder som visar vilka karaktärer, uttryck och utformningsprinciper som avses för de olika delarna i projektet.

De övergripande gestaltningssförutsättningarna och ställningstagandena som formulerats i förstudien gäller och ligger till grund för de mer detaljerade principer som redovisas i detta program. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer ett ytterligare detaljerat gestaltningssprogram att tas fram som till exempel avgränsar utbredningen av olika typer av bullerskydd utmed järnvägssträckningen.

I detta gestaltningssprogram görs en sekvensanalys som redovisar korridorernas olika karaktärsområden med utgångspunkt i det befintliga landskapet. Denna indelning används sedan för sekvensbeskrivningar av alternativen med föreslagna gestaltningssprinciper. De värden som ska tillvaratas redovisas tillsammans med de åtgärder som föreslås.

## 2.3 Avgränsningar

Geografiskt omfattar detta gestaltningssprogram samma område som järnvägsutredningen för en utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår på sträckan från strax söder om Ängelholm i norr till Maria station i Helsingborg i söder.



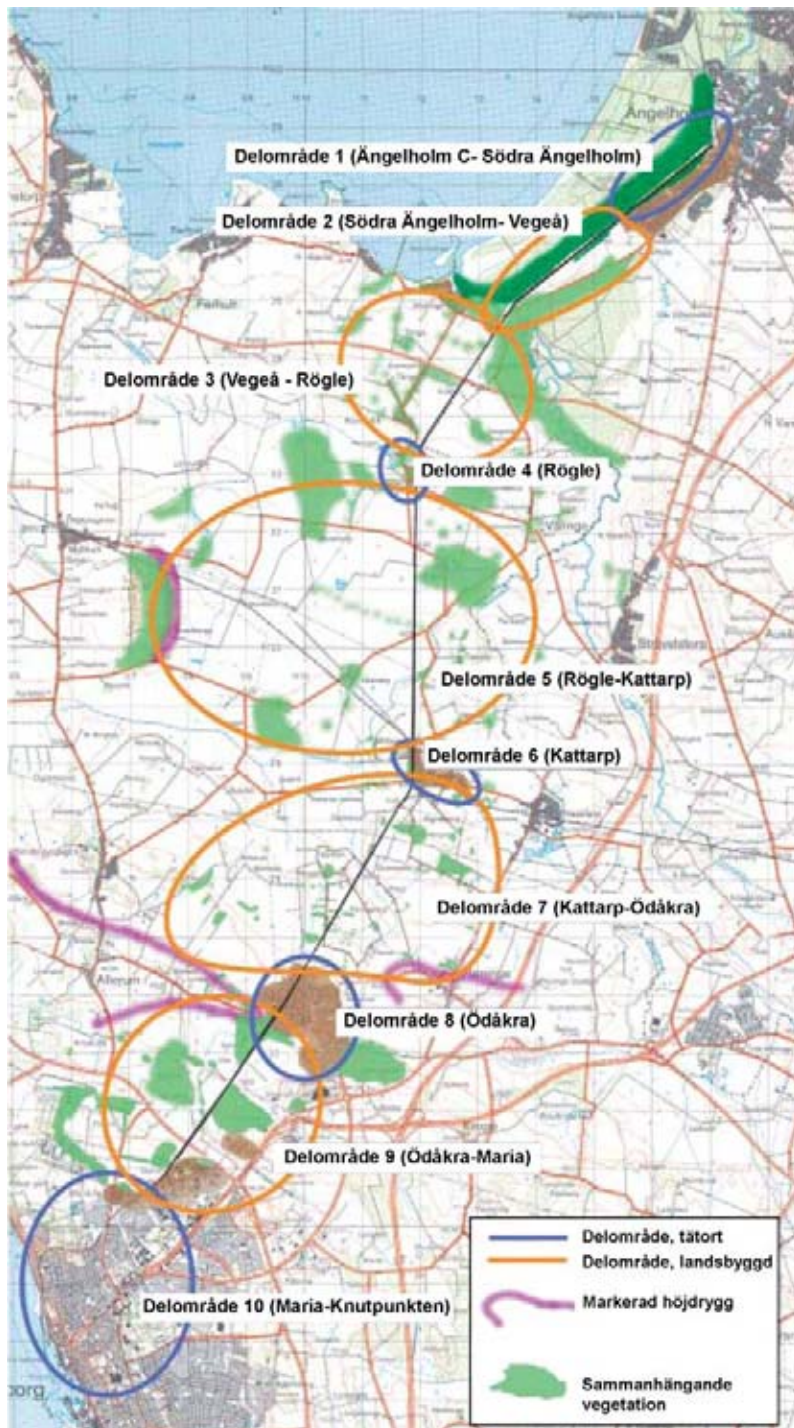
*Järnvägsutredningens och gestaltningssprogrammets geografiska avgränsning samt utredningsalternativ.*

*(Kartunderlag: Lantmäteriet 2005. Ur GSD-Terrängkartan, Dnr: M2001/1502)*

## 3 FÖRUTSÄTTNINGAR

### 3.1 Tidigare ställningstaganden

I förstudien anges översiktliga gestaltungsförutsättningar och principiella förhållningssätt gentemot det omgivande landskapet samt principiella förslag till utformning för de olika delområden som identifierats i landskapsanalysen (se fig. nedan).



Översiktsskarta, landskaps- och tätortsanalys, ur förstudien.

(Kartunderlag: Lantmäteriet 2005. Ur GSD-Terrängkartan, Dnr: M2001/1502)

I förstudien diskuteras järnvägens förhållningssätt till landskapet och två olika förhållningssätt, **harmoni/anpassning** och **kontrast**, presenteras. Harmoni/anpassning innebär att järnvägen underordnar sig landskapets eller platsens förhållanden för att smälta in så bra som möjligt medan kontrastalternativet innebär att järnvägen ges en utformning som skiljer sig och kontrasterar mot omgivningen och kan tillföra nya värden.

Nedan ges en sammanfattning av slutsatserna i förstudien för de olika delområdena som diskuteras utifrån de ovan nämnda gestaltningssprinciperna.

#### **Ängelholm C – Vege å (delområde 1 och 2)**

På dessa delsträckor poängteras att det känns naturligt att använda harmoni/anpassning som gestaltningsskoncept.

#### **Det öppna landskapet söder om Vege å (delområde 3,5,7 och 9)**

För dessa områden föreslås att järnvägen underordnar sig landskapet och utformas enligt harmoni/anpassningssprincipen. Det kan exempelvis innebära att järnvägsbanken hålls så låg som möjligt och att banksläntorna besås med vegetation liknande den på motsvarande ytor i det intilliggande landskapet samt att planskilda korsningar görs öppna.

#### **Rögle (delområde 4)**

I förstudien anges att gestaltningssprincipen för Rögle kan vara att järnvägen inpassas i det stora landskapet och frikopplas från samhället. För Rögles del skulle det vara positivt att järnvägen rätades ut och flyttades något österut bort från samhället.

#### **Kattarp (delområde 6)**

Gestaltningsskonceptet för Kattarp skulle kunna bygga på kontrast, det vill säga att hållplatsen betonas och tydliggörs. För samhället som helhet skulle en uträtning av järnvägen åt väster vara positiv ur störningssynpunkt och det skulle eventuellt möjliggöra att ett sammanhängande parkstråk kan skapas på järnvägens östra sida. Det påpekas också att en eventuell planskild korsning med järnvägen bör ligga centralt för att inte försämra kontakten mellan de två sidorna av järnvägen.

#### **Ödåkra (delområde 8)**

För Ödåkra föreslås i förstudien att gestaltningsskonceptet skulle kunna bygga på kontrast som innebär att Ödåkra som stationssamhälle betonas och görs tydligare. Stor vikt bör läggas på utformningen av de planskilda korsningar som tillskapas, så att dessa upplevs som ett tillskott till samhället.

#### **Maria – Knutpunkten (delområde 10)**

Delområde 10 i förstudien ingår ej i järnvägsutredning för utbyggnaden av västkustbanan, delen Ängelholm-Maria.



### 3.2 Landskapets karaktärsområden – sekvensanalys



*Sekvensanalys som visar korridorernas olika karaktärsområden.*

*(Kartunderlag: Lantmäteriet 2005. Ortofoto, Dnr: M2001/1502)*

### **Delområde 1 och 2, Ängelholm C – Vege å.**

Järnvägen går mellan ett skogsområde och bostadsområde i utkanten av Ängelholm och vidare ner genom ett skogs- och jordbrukslandskap fram till strax söder om Vege å.



*Halvslutet – där järnvägen går i utkanten av Ängelholm och genom skogs- och jordbrukslandskap söder om Ängelholm.*

### **Delområde 3,5,7 och 9, det öppna landskapet söder om Vege å**

Järnvägen går genom ett i huvudsak öppet jordbrukslandskap med mestadels stora sammanhängande öppna fält. Landskapet karaktäriseras även av träddungar och trädridåer, ofta i anslutning till större gårdar.



*Storskaligt och öppet - där järnvägen går genom jordbrukslandskapet.*

#### **Delområde 4, Rögle**

Järnvägen passerar strax öster om Rögle och hela samhället ligger väster om spåren. De historiska och funktionella sambanden mellan järnvägen och samhället som fanns då Rögle hade en egen station saknas idag.



*Storskaligt och halvöppet – där järnvägen passerar i utkanten av Rögle i gränsen mellan jordbrukslandskapet och tätorten.*

#### **Delområde 6, Kattarp**

Järnvägen delar samhället i en östlig och en västlig del där huvuddelen av bebyggelsen ligger på järnvägens östra sida. Spårområdet är brett och avgränsas till stora delar av bullerskydd (vallar, murar och plank). Samhället har vuxit upp intill och kring järnvägen.



*Både stor- och småskaligt landskap – där järnvägen rör sig genom Kattarp.*

### **Delområde 8, Ödåkra**

Järnvägen ligger centralt i samhället med huvuddelen av bebyggelsen på järnvägens östra sida. En stor del av Ödåkras historiska identitet ligger i framväxten som stationssamhälle, där tegelarkitekturen och den före detta spritfabriken intill järnvägen är viktiga element för den visuella upplevelsen av samhället.



*Småskaligt landskap – där järnvägen rör sig inom Ödåkra.*

### **Delområde 8, Ödåkra-Väst**

I utredningsalternativ 3 kommer stationen att lokaliseras utanför Ödåkra. Här är det öppna landskapet genomkorsat av trädridåer i anslutning till gårdarna. Området ligger invid en höjdrygg.



*Storskaligt landskap som genomkorsas av trädridåer – där järnvägen lokaliseras väster om Ödåkra.*

## 4 IDÉER OCH ÖVERGRIPANDE GESTALTNINGSPRINCIPER

Utformningen av järnvägen har stor betydelse såväl för hur sträckan kommer att upplevas ur resandesynpunkt som för hur järnvägen upplevs från omkringliggande landskap och i tätorterna. Det bedöms viktigt, både ur resandesynpunkt och ur åskådarperspektivet, att järnvägen får en utformning som smälter väl in i landskapet utanför tätorterna och har en sammanhållen och enhetlig grundutformning (harmoni). Det är bland annat viktigt att skärningar och bankar inte ges en för framträdande karaktär i landskapet.

Utöver denna grundutformning på de längre sträckorna är det väsentligt att tätorterna/hållplatserna på får en egen karaktär (kontrast). Genom att ge tätorterna/hållplatserna en särpräglad karaktär som knyter an till bebyggelsen ökar orienterbarheten på sträckan samtidigt som ortens karaktär bibehålls.

För att bevara orternas särart och identitet är det även av vikt att ta hänsyn till befintliga kulturmiljövärden i anslutning till järnvägen. De nya delarna kan anknyta till de gamla exempelvis genom utformning och/eller materialval.

Där järnvägen är omgiven av höga bullerskydd begränsas den visuella kontakten mellan tätortens sidor på ömse sida om spåren, samt även resenärernas möjlighet till utblickar. Det är således av stor vikt att vissa partier i bullerskydden ges ett genomskeinligt utförande så att siktlinjer och visuella kontakter inte helt avskärmas.

Där järnvägen omges av stödmurar, broar och andra betongkonstruktioner kan miljön kännas teknisk och hård. Det är därför viktigt att ge betongkonstruktioner och murar en omsorgsfull utformning och till exempel med hjälp av vegetation mjuka upp betongens ofta hårda linjer. Genom omsorg om sådana detaljer kan järnvägen och dess kringkonstruktioner ge ett mer tilltalande estetisk helhetsintryck.

## 5 GENERELLA GESTALTNINGSFÖRSLAG

Generellt föreslås järnvägen utformas efter principen att de delar som går genom tätorterna Ödåkra och Kattarp ges en utformning enligt gestaltningssprincipen **kontrast**, som utgår från platsens förutsättningar och förstärker eller tillför vissa karaktärer som höjer den estetiska kvaliteten. Bullerskydd inom tätort bör utformas efter tätortens karaktär. Även om de enskilda hållplatserna utmed banan får en egen karaktär genom valet av detaljer, färger och material så är det ur visuell synpunkt välgörande med något sammanhållande gestaltningselement som återfinns på alla hållplatserna utmed sträckan. Som sådant sammanhållande element föreslås, utöver Skånetrafikens enhetliga utrustning och möblemang, svarta räcken av sådan typ som redan idag finns i Maria och Ödåkra.



*En omsorg om detaljer, exempelvis räcken och murar, ökar estetiska värden och förstärker helhetsintrycket.*

För att få en enhetlig anläggning och skapa ett samband längs hela sträckan föreslås kontaktledningsstolpar och bryggor inom järnvägsutredningens område vara av samma färg. Gröna stolpar harmonierar med landskapets naturliga nyanser och ger enhetlighet på stora delar av Västkustbanan. Om valet utmed sträckan faller på galvaniserade stolpar och bryggor kommer färgen att kontrastera med stora delar av bebyggelsen och ge ett modernt urbant uttryck.

Vid ombyggnaden ska plattformsbelysningen inklusive deras stolpar och fästen få en estetiskt tilltalande utformning. Plattformarna förses med plattformsbelysning som sitter på egna stolpar på plattformarna. Valet av belysningsarmatur och stolpe bör vara enhetlig för sträckan. Om en lackerad armatur används är det viktigt att beakta att även stolpen bör vara lackerad i samma kulör. De estetiskt mindre tilltalande koffertarmaturer på rörstolpar med ljus färg, placerade uppe på kontaktledningsstolpar, som vanligtvis används i kombination med plattformsbelysning (se höger bild här nedan) bör inte användas.



*Exempelbilder på varierad belysning.*

För övriga delar utmed banan föreslås i huvudsak gestaltungsprincipen **harmoni/anpassning** som innebär att järnvägsanläggningen anpassas till omgivningen och förhållandena utmed banan för att smälta in i miljön så bra som möjligt. Detta innebär så små bankar/skärningar som möjligt och vegetation i anslutning till bankar och bullerskydd för att förankra dessa i landskapet.

Planskildheter bör lösas under järnvägen så långt detta är möjligt för att inte skapa nya visuella barriärer i landskapet.

Planskilda korsningar ges en så öppen konstruktion som möjligt med hänsyn till de ekonomiska förutsättningar som finns inom projektet, se sidan 16.



Exempelbilder järnvägsbroar från Häljarp och Dösjebro.

Inom järnvägsutredningens område finns ett antal platser där olika murkonstruktioner i betong kommer att användas. För att göra dessa konstruktioner mer estetiskt tilltalande kan de, om möjligt, mjukas upp och kläs in med vegetation. Detta kan göras antingen med hjälp av klättrande vegetation som sätts nedanför eller vid sidan av muren och sedan klättrar över betongytan eller genom att hängande vegetation planteras ovanför stödmuren och tillåts hänga ner över kanten. På så sätt skapas en grönare, mjukare och mer tilltalande yta. Om stödmurar eller bullerskyddsskärmar kläs in med vegetation blir det inte heller lika intressant att klottra på dessa, se bildexempel nedan. Järnvägens behov av fritt utrymme samt gällande säkerhetsföreskrifter måste emellertid alltid beaktas.



Exempel på nedklottrad betongskärm kontra vegetationsklädd bullerskyddsskärm (Bild: Veg Tech AB)



Plattformsutformning ska tillgodose tillgänglighets- och trygghetsaspekter, även ur barns perspektiv. Plattformar utformas för god trygghet med två entréer till plattformar som omges av bullerskyddsskärmar för att man inte skall känna sig instängd.

Entréer till plattformar som omges av bullerskydd utformas med helt eller delvis genomsiktliga bullerslussar för att tillgodose trygghetsaspekten samt tydliggöra entrén. Även barnets perspektiv tillgodoses genom lägre partier av genomsiktighet.

Genomsiktliga partier kan användas även där det behövs för att bevara visuell kontakt och siktlinjer över spåren. Under det fortsatta arbetet med utbyggnaden, härnäst i järnvägsplanen, kommer samråd att ske med de boende och kommunen för att identifiera de platser som är viktigast att använda genomsiktliga skärmar på.

Plattformar och stationsområden utformas med tillgänglighet för alla.



*Exempel på bullersluss med delvis genomsiktliga skärmar i Kattarp.*

Där bullerskydd används ska dessa till färg och utförande anpassas till de förutsättningar som finns på platsen. Vegetation bör användas för att förankra bullerskydd i form av vallar eller skärmar i det omgivande öppna landskapet.



*Exempel på bullerskyddsskärm som färgmässigt är anpassad till omgivande element vid Häljarp.*

## 6 GESTALTNINGSFÖRSLAG FÖR DELSTRÄCKORNA

Nedan presenteras gestaltungsprinciper för de olika delområdena/sekvenserna utmed sträckan. Delsträckorna finns beskrivna i kapitel 2.2.

### 6.1 Ängelholm C – Vege å (delområde 1 och 2)

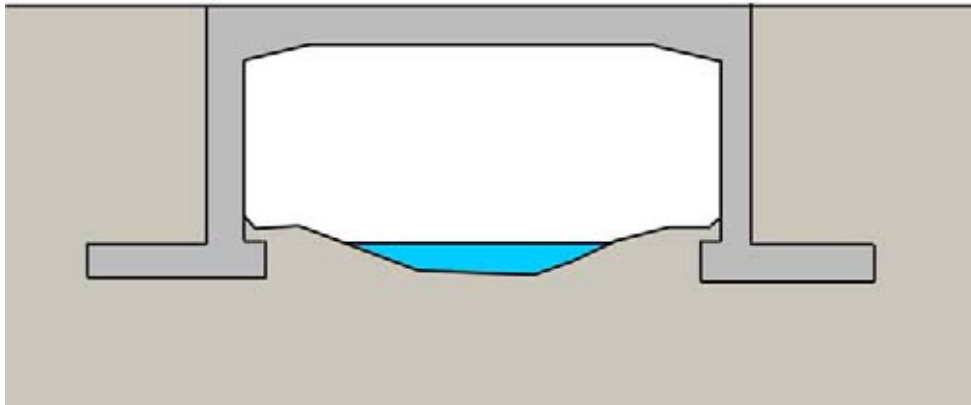


För delområde 1 och 2 föreslås att gestaltungsprincipen **harmoni/anpassning** används. Utmed delområde 1 finns idag en del vegetationsklädda bullerskyddsvallar. Dessa bör bevaras och kompletteras med nya vegetationsklädda vallar där så är möjligt. Där det inte är möjligt att komplettera med vallar används bullerskyddsskärmar kompletterade med buskvegetation alternativt klättrande vegetation som täcker in skärmarna. Detta förankrar skärmarna i landskapet, höjer de estetiska kvaliteterna samt ger ett skydd mot oönskat klotter.

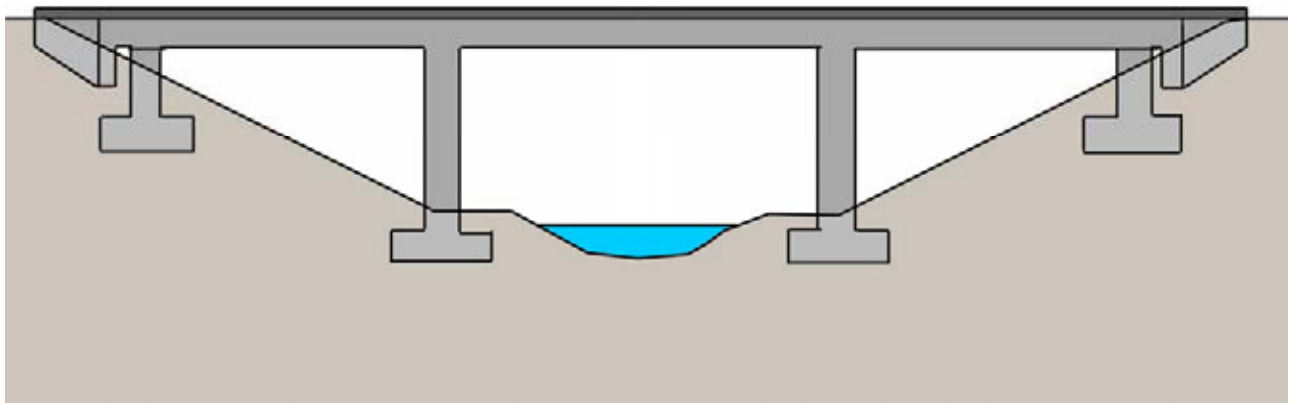
Järnvägens barriäreffekt mot strandskogsområdet väster om järnvägen kommer inte att påverkas av utbyggnaden då befintliga planskilda korsningspunkter kommer att behållas och ges motsvarande utformning som idag eller till och med bredare öppningar.

Vid järnvägens passage över Vege å kommer antingen en ny bro byggas öster om den befintliga bron, som kan ligga kvar och användas för gång- och cykeltrafik, eller så behålls den befintliga bron och en ny bro för det andra spåret byggs direkt väster om denna.

Då broläget ligger inbäddat i ett skogsparti och inte är synligt på avstånd så bedöms bronns estetiska utformning inte vara av större betydelse. Självklart bör alltid en smäcker betongkonstruktion eftersträvas då en ny bro byggs. Det är även av stor vikt att den nya bron inte försvårar framkomligheten utmed vattendraget för vare sig människor eller djur. I projektet föreslås att någon av nedanstående brotyper används.



*Järnvägsbro i ett spann.*



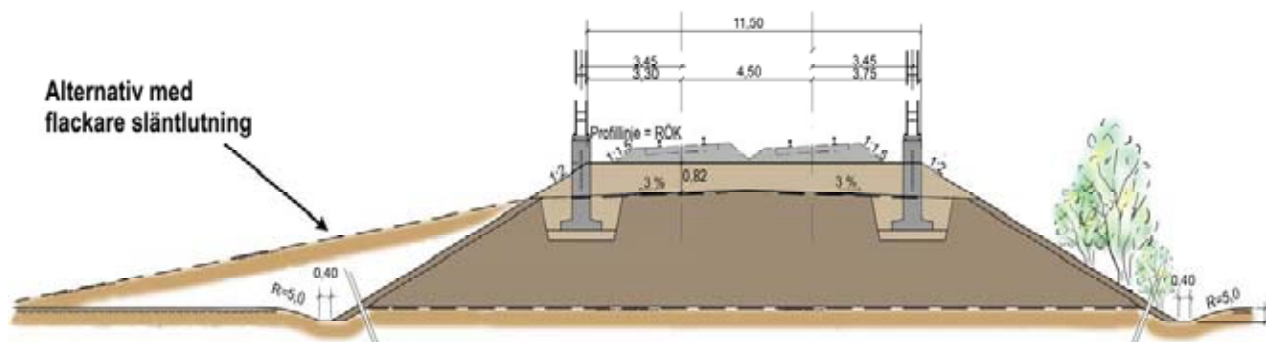
*Järnvägsbro i tre spann.*

Ur estetisk synvinkel är järnvägsbron i tre spann att föredra då ett större vattendrag med dess dalgång överbryggas. Denna brokonstruktion ger ett öppnare intryck och kräver inte lika mycket bankfyllnad.

## 6.2 Det öppna landskapet söder om Vege å (delområde 3,5,7 och 9)



För delsträckorna som går genom det öppna mer storskaliga jordbrukslandskapet föreslås att gestaltungsprincipen **harmoni/anpassning** används. Järnvägen anpassas i möjligaste mån till landskapet så att den smälter in och inte ger en allt för påtaglig påverkan på landskapsbilden. Detta kan uppnås genom att järnvägsbankarna hålls så låga som möjligt. Där det ändå krävs höga bankar kan intrycket av dessa mildras genom att vegetation planteras i slänterna eller genom att göra slänterna väldigt flacka så att de kan brukas som jordbruksmark.

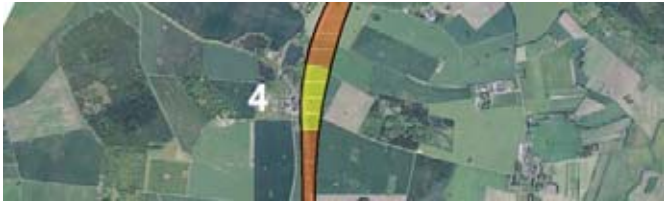


Exempelbild bankslänter.

Där järnvägen går i skärning ska skärningarnas släntrön ges en rundad utformning som smälter in i landskapet och ger ett estetiskt mer tilltalande utseende. Om möjlighet finns så kan även skärningarnas släntlutning varieras för att ge ett mer ”naturligt” intryck (se bild nästa sida).



### 6.3 Rögle (delområde 4)



Om banan får ligga kvar i nuvarande läge vid Rögle utan någon kurvrätning innebär det att något hus kommer att ligga mycket tätt intill järnvägen. Bullerskydd vid byn föreslås i form av vallar med flack lutning där utrymme finns till detta och i form av träplank i övrigt. Träplanket ska utformas så att det passar in i bymiljöns villabebyggelse.

En kurvrätning vid Rögle innebär att banan kommer i ett nytt läge något längre från samhället. En sådan omläggning kan vara att föredra rent visuellt med tanke på att det gamla stationshuset inte längre finns kvar och kopplingen mellan järnvägen och Rögle som järnvägsort inte längre upplevs. Gestaltungsprincipen **harmoni/anpassning** kan då användas eftersom järnvägen frikopplas från samhället och inpassas i det stora landskapet.

För att få järnvägen att harmoniera med landskapet utförs då bullerskydd som vall utmed banan. För att få bullerskyddsvallen helt anpassad till det flacka jordbrukslandskapet kan den utformas med väldigt flacka slänter mot Rögle (se principskiss nedan).



*Exempelbild bullerskyddsvall med mycket flack slänt.*

## 6.4 Kattarp (delområde 6)



Nya och delvis högre bullerskyddsskärmar innebär en visuell påverkan på stads/landskapsbilden i samhället och kommer i hög utsträckning att bryta av den visuella kontakten över spåren.

Ett möjligt tema och materialval för bullerskydden genom Kattarp kan vara vegetationsklädda skärmar och vallar. Vegetationsklädda bullerskydd knyter an till de befintliga vegetationsklädda bullerskyddsskärmarna och visar på den småskaliga och öppna lantliga karaktären. Vegetationen binder också samman tätortens varierade bebyggelse.



*Exempelbilder på befintliga bullerskydd i Kattarp och kompletterande vegetationsklädda bullerskydd.*

Bullerskydden kompletteras med genomsiktliga partier där så krävs ur trygghetssynpunkt eller där viktiga siktlinjer önskas bibehållas.

Övriga bullerskyddsskärmar, exempelvis om vegetationsklädda bullerskyddsskärmar inte är möjliga vid plattformslägena, föreslås utformas som träskärmar i grå eller naturligt träfärgade nyanser.

Möblering och belysning vid hållplatsen föreslås följa de generella förslagen, se kapitel 5.

Detaljer utförs i trä och färgsätts utifrån ett mjukt färgschema i grått och naturligt träfärgade nyanser.

Planskildheter i anslutning till tätorten utformas för trygghet med bekvämt ljus utan stora kontraster och utan höga buskage som skymmer sikten.

Trappor och ramper förses med räcken och handledare enligt de generella förslagen (se kap 5).



*Exempelbilder vegetationsklädda bullerskydd samt genomsiktliga i anslutning till hållplatsläge i Kattarp.*

Plattformsutformning ska tillgodose tillgänglighets- och trygghetsaspekter, även ur barns perspektiv. Exempelvis ska alltid två entréer finnas till plattformar som omges av bullerskyddsskärmar för att man inte skall känna sig instängd. I övrigt föreslås utformning enligt de generella förslagen (se kap 5)



## 6.5 Ödåkra (delområde 8)



Breddningen av spårområdet, bullerskyddsskärmar, fler kontaktledningsstolpar och nya planskilda korsningar under järnvägen innebär att stads- och landskapsbilden påtagligt förändras och får nya inslag i form av väg- och järnvägsanläggningar. Bullerskyddsskärmar, och då framförallt om 3 eller 4 m höga skärmar väljs, kommer i hög utsträckning att bryta av den visuella kontakten mellan Ödåkras västra och östra delar. Skärmar kommer att påverka stads- och landskapsbilden dels på grund av att de skymmer delar av det som finns på andra sidan spåret och dels i sig själv som ett nytt inslag i stads- och landskapsbilden. Den upplevda påverkan blir mer påtaglig i närheten av bullerskydden och avtar med avståndet. För att få de nya delarna att upplevas som ett positivt tillskott till tätortsmiljön krävs en estetiskt tilltalande utformning samt stor omsorg om detaljutförandet.

Förslaget till materialval och färgsättning, tar sin utgångspunkt i samhällets tegelarkitektur. Utmed järnvägen dominerar teglet både i bostadsbebyggelsen och i den före detta spritfabriken väster om spåret. Bullerskydden kan utföras som murar, eller plank med inslag av detaljer som utformas i tegel. Färgsättningen föreslås bli med rött tegel med små inslag av det gula för att ta upp teglets ton på platsen. Bullerskydden kompletteras med genomsiktliga partier där så krävs ur trygghetssynpunkt eller där viktiga siktlinjer önskas bibehållas.



*Exempelbilder färger och material.*



*Exempel på bullerskydd i Bjuv som följer bebyggelsens karaktär.*



Exempel på genomsiktlighet i Bjuv.



Exempel på detaljer som utformas med tegel.

Möblering och belysning vid hållplatsen föreslås följa de generella förslagen. Detta gäller också trappor och ramper som förses med räcken och handledare enligt de generella förslagen (se kap 5).

Plattformsutformning ska tillgodose tillgänglighets- och trygghetsaspekter, även ur barns perspektiv. Exempelvis ska alltid två entréer finnas till plattformar som omges av bullerskyddsskärmar för att man inte skall känna sig instängd. I övrigt föreslås utformning enligt de generella förslagen (se kap 5).

Den nya vägporten i Ödåkra, riskerar att påverka stadsbilden negativt med höga slänter. Planskildheten utformas för trygghet med bekvämt ljus utan stora kontraster och utan höga buskage som skymmer sikten.

Om en ny station med tillhörande nytt centrum etableras utanför samhället kan samma gestaltungsprinciper användas för utformning som i centrala Ödåkra. Eftersom man i detta utredningsalternativ ligger utanför tätorten i det öppna landskapet kan också gestaltungsprincipen **harmoni/anpassning** användas om man inte förväntar sig en centrumutveckling runt stationen. Detta innebär färger och material utan stadsmässighet. Dock bör beaktas de visuellt negativa aspekter som en helt ny anläggning utanför tätorten innebär i sin helhet med en djup skärning och ny vägbro för Allerumsvägen, ny stationsmiljö, nya vägar samt ny gång- och cykelvägsport under järnvägen. Nya anslutningar innebär också längre väg till stationen samt ofta ensligare och otryggare miljö. Ur visuell estetisk synpunkt förordas en utbyggnad i befintligt läge inne i Ödåkra, förutsatt att bullerskyddsskärmarna kan hållas på en rimlig höjd och ges en estetiskt tilltalande utformning.

## 7 REKOMMENDATIONER OM FORTSATT ARBETE

Ur visuell/gestaltande aspekt är det framförallt bullerskydd, planskildheter, järnvägens profil samt detaljer och material i anslutning till stationerna som är väsentliga att fördjupa arbetet med i nästa planeringsfas.

Under järnvägsplaneskedet kommer man att beakta vilket markanspråk som krävs vid exempelvis slänter, planskildheter och bullerskyddsvallar.

I järnvägsplaneskedet kommer beslut om placering av plattformar och stationer att tas. Detta innebär att behov av bullerskydd och även plats för bullerskydd kan definieras mer i detalj i detta skede.

I järnvägsplaneskedet ska ett mer detaljerat gestaltningssystem tas fram för exempelvis den mer exakta placeringen av bullerskydd – vallar och skärmar. I järnvägsplanen bör också diskussionen och samråden avseende material på dessa påbörjas. Avgränsningar mellan träskärmar och vegetationsklädda skärmar och på vilka delar man bör använda genomskiktiga delar bör definieras i detta skede. I detta arbete bör det ingå en utredning av kostnader för olika materialval ur investerings- skötsel- och driftaspekten. Material som är intressanta att utreda är till exempel vegetationsklädda bullerskydd kontra rena betong-, glas- och träytor.

På delarna i Kattarp där bullerskyddsskärmar med vegetation föreslås som tema bör de fortsatta skötsel aspekterna (kostnader och ansvar för drift) diskuteras under nästa skede i planeringsprocessen.

Beträffande bullerskydd på de delar av banan som ligger utanför tätorten måste också detta granskas mer detaljerat i järnvägsplanen. I ett öppet jordbrukslandskap är ur estetisk synpunkt exempelvis fastighetsnära bullerskyddsåtgärder oftast att föredra framför bullerskyddsvallar som utgör ett främmande inslag i landskapsbilden.

Planskildheter kommer att beslutas under järnvägsplaneskedet, vilket innebär att utformning av dessa när det gäller höjd på skärning, slänter och möjlighet till öppna lösningar bör diskuteras mer detaljerat.



781 85 Borlänge  
[www.banverket.se](http://www.banverket.se)  
[info@banverket.se](mailto:info@banverket.se)