

7. Stads- och landskapsbild

Enligt den europeiska landskapskonventionen är landskap ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer. Stads- och landskapsbilden är den samlade bilden av den visuella upplevelsen av stadens och landskapets uppbyggnad och olika beståndsdelar. Grundelementen i staden och landskapet kan definieras genom nyckelbegrepp som identitet, form och struktur, skala, färg, rumslighet, orienterbarhet med mera.

7.1 Bedömningsgrunder

För landskapsbild och stadsbild finns inte några specifika lagar, riktlinjer och allmänna råd. För mer underlag kring stads- och landskapsbild samt gestaltungsfrågor hänvisas till järnvägsplanens gestaltungsprogram.

Vid bedömning av påverkan, effekt och konsekvens är begreppet visuell upplevelse centralt. Järnvägsprojekt påverkar ofta ett större område än planområdet och påverkan kan beskrivas såväl inifrån området som från punkter utanför planområdet. Vid bedömning har rumsliga, fysiska och upplevelsemässiga kvaliteter sammanvägts, liksom landskapets robusthet eller tålighet för förändring. I bedömningen av effekter och konsekvenser används bedömningsskalan som visas i faktarutan nedan.

7.2 Nuvarande förhållanden

Planförslaget berör i första hand rekreations- och naturområden, jordbruksmark, verksamhetsområde/handelsområde samt mark för järnvägsändamål. För att beskriva landskapet inom planförslaget har sträckan delats in i karaktärsområden, som beskrivs under kapitel 7.2.1. Områdesavgränsningarna redovisas i figur 7.1.

Idag går Väst kustbanan längs kusten hela vägen från Getterön i norr, förbi centrum och hamnen till Apelviken i söder. Banan ligger hela tiden i ett mycket kustnära läge, som skärmar av staden från havet.

I centrala Varberg ligger järnvägen mellan centrum och hamnen. Större delen av hamnen utgörs av en industrihamn. Endast i den södra delen av hamnområdet, där kallbadhuset är beläget, har den gamla hamnen utvecklats till ett mer modernt verksamhetsområde med bland annat Campus Varberg.

BEDÖMNINGSSKALA STADS- OCH LANDSKAPSBILD

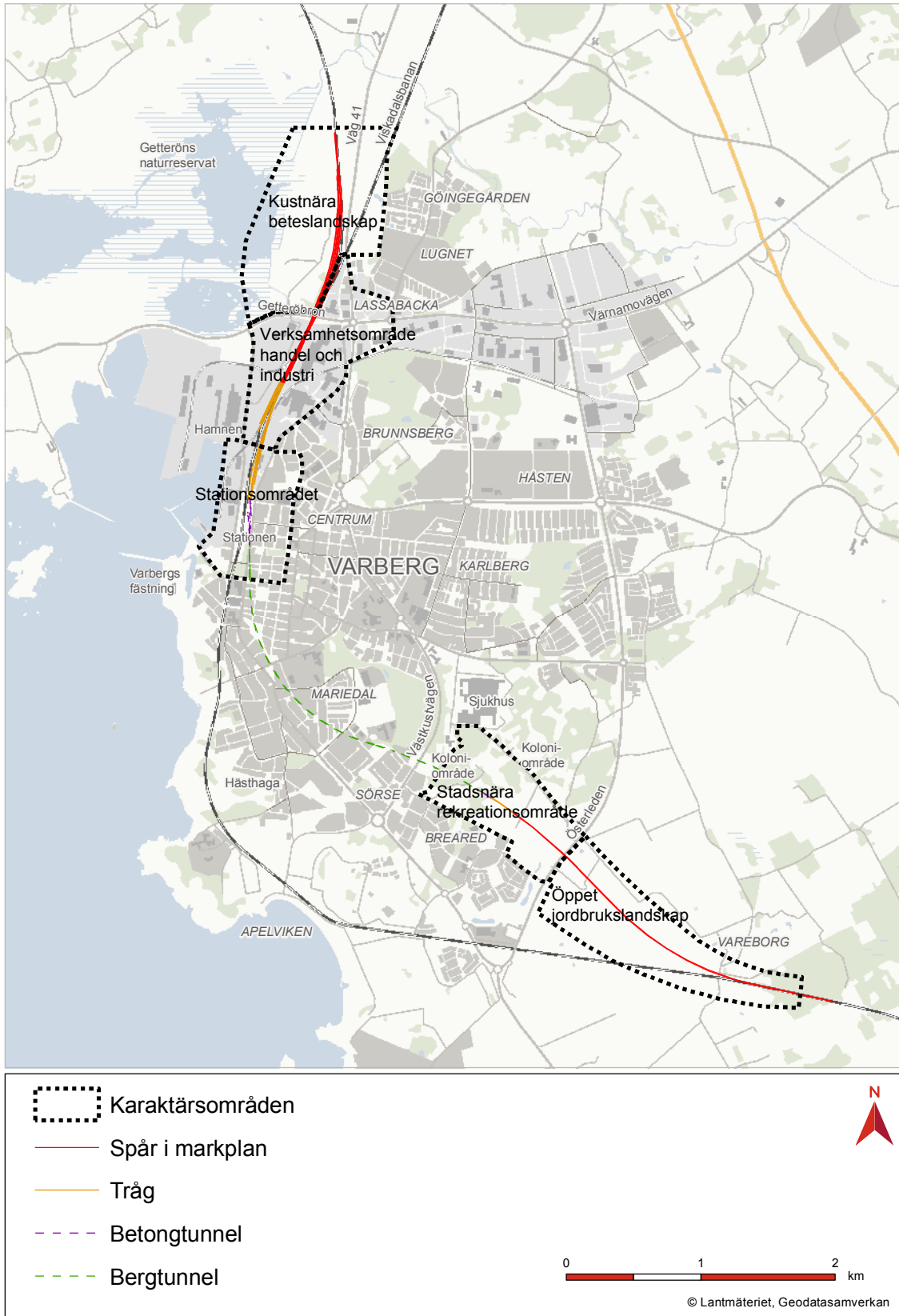
Stora negativa konsekvenser. Där en förändring i miljön innebär en omfattande påverkan på landskapsvärden som är representativa för regionen eller unika nationellt. Där effekten av förändringen står i kontrast med omgivande landskap, påverkar orienterbarhet, struktur och skala, invanda stråk, avgränsningar, landmärken och utblickar i stor omfattning. Där effekten innebär att sambanden mellan naturförutsättningar och landskapets kulturella användning inte längre tydligt kan utläsas i landskapet.

Måttligt negativa konsekvenser - Där en förändring i miljön står i kontrast med omgivande landskap eller påverkar orienterbarhet, struktur och skala, invanda stråk, avgränsningar, landmärken och utblickar. Där effekten innebär att sambandet mellan naturförutsättningar och landskapets kulturella användning fragmenteras och blir mindre tydliga.

Liten/ingen konsekvens - Där en förändring i miljön innebär att landskapsbilden påverkas i marginell omfattning vad gäller utblickar, orienterbarhet, rumslighet med mera.

Måttligt positiva konsekvenser - Där en förändring i miljön innebär att viktiga strukturer i landskapet såsom orienterbarhet, tillgänglighet, struktur och skala, rumslighet och utblickar förbättras.

Stora positiva konsekvenser - Där en förändring i miljön innebär att viktiga strukturer i landskapet såsom orienterbarhet, tillgänglighet, struktur och skala, rumslighet och utblickar förbättras i stor omfattning i områden med tidigare små visuella kvalitéer.



Figur 7.1 Planförslaget indelat i karaktärsområden.

Söder om centrum passerar järnvägen längs ett kustlandskap som domineras av badanläggningar, rekreationsanläggningar och berg i dagen. Bebyggelsen ligger generellt på järnvägens östra sida. Bebyggelsen utgörs av villabebyggelse, fritidsbebyggelse samt campingområden. Passager till stränderna sker vid ett antal korsande vägar i plan.

Befintlig järnväg är mycket uppskattad av tågresenärer, och brukar anses som en av Sveriges vackraste järnvägssträckor.

7.2.1 Karaktärsområden

För att beskriva landskapet inom planförslaget har sträckan delats in i fem karaktärsområden.

Kustnära beteslandskap

Landskapets uppbyggnad

Norr om Varberg karaktäriseras landskapet av flacka havstrandängar som övergår i kustnära betesmarker och ett öppet odlingslandskap mot öster. Landskapet bjuder på god överblick med långa siktlinjer. Marknivåerna ligger på +1-2 meter över havet. Den högre vegetation som begränsar sikten präglas av fukt, salt och vindar. Enstaka solitära lövträd förekommer främst i strandkanten och runt ett par småvatten och gölar. Högre vass och sävvegetation återfinns i diken.

Längst i söder finns ett höjdparti +15 meter över havet som avviker från det flacka landskapet, men har för Varbergsområdet en karaktäristisk form med berg i dagen och med ett fältskikt av torrängskaraktär samt ett buskskikt med slån, nyponros och enbuskar.

Landskapets användning

Landskapet utgörs av betesmarker och åkermark. Området genomkorsas av Västkustbanan, Viskadalsbanan samt väg 41 (Västkustvägen) mot Borås. Väg 41 utgör också den norra infarten till Varberg från väg E6. Både järnväg och väg ligger i stort i nivå med omgivande landskap. Västkustbanan avskärmas i väster, ut mot de öppna havsstrandängarna, av en planterad vegetationsridå med naturlig karaktär.

Jordbrukslandskapet öster om den befintliga Västkustbanan utgörs av kilformade åkrar mellan väg 41 och Viskadalbanan. 350 meter öster om Viskadalsbanan övergår jordbruksmarken i ett villaområde som är

under uppbyggnad. Det kallas Göingegården, och ligger som en liten satellit utanför staden. Detta område ligger öppet med utsikt över det flacka jordbrukslandskapet, och med både väg 41, Viskadalsbanan och Västkustbanan i fonden.

På den västra sidan, mot havet, ligger Getteröns naturreservat. Här finns Getteröns Naturum, med utsiktsplatser och torn för fågelskådare samt utställningslokal med kafé. Vid reservatet är landskapet småskaligt och betesdominerat, med låga buskar och



Figur 7.2 Landskapet i norr. Kattegattleden syns till höger i bild.



Figur 7.3 Landskapet väster om föreslagen godsbangård.



Figur 7.4 Landskapet norr om Getteröbron. Vy mot öster.

berg i dagen. Naturreservatet är ett viktigt besöksmål i kommunen. Utanför naturreservatets gräns övergår landskapet till ett storskaligare öppet jordbrukslandskap. På den västra sidan ligger också en del av cykelvägen Kattegattleden, en cykelled som går mellan Helsingborg och Göteborg.

Samspelet mellan naturförutsättningar och landskapets kulturella användning är både representativ för regionen och har gett området en särpräglad karaktär. Landskapet bedöms sammantaget ha ett högt värde ur ett stads- och landskapsbildsperspektiv.

Verksamhetsområde handel och industri

Landskapets uppbyggnad

Den norra delen av Varbergs tätort domineras till stor del av infrastruktur och verksamhetsområden. Terrängen är flack, marken ligger på omkring +2-4 meter över havet.

I områdets norra utkant går spåren från Väst kustbanan ihop med Viskadalsbanan, en viktig regional tåglinje mellan Varberg och Borås. I nästan samma punkt kommer också väg 41, från Veddige och Borås in i staden. Korsningspunkten mellan väg 41 och Viskadalsbanan sker i plan med bommar. Platsen utgör även den norra infarten till Varberg från väg E6. Området bedöms ha låga landskapsbildsvärden på grund av att närliggande teknikhus och framträdande skyltbågar som ska uppmärksamma trafikanter för järnvägsövergången ger ett ovärdat intryck.

Väst kustbanan passerar området i nordsydlig riktning och delar området i två delar. Bron över järnvägen mot Getterön reser sig över det flacka landskapet men är inte exponerad tack vare omgivande bebyggelse samt den trädbevuxna Lassabackadeponin.

Två större trafikleder korsar området vilket innebär att stadsbilden domineras av bensinstationernas och hamburgerkedjornas skyltning. Kvarteren runt om avgränsas av ett uppbrutet och formlöst gatunät.

Landskapets användning

Väster om befintlig järnväg upptas ett stort område av Getteröverket som är kommunens avloppsreningsverk. Anläggningen ligger inom ett stort inhägnat område med låga byggnader och reningsbassänger. Söder om reningsverket finns ett område som ger ett stökigt

och ovärdat intryck med ett varierat innehåll av gamla containrar, cisterner och baracker som troligen har en koppling till angränsande hamnverksamhet.

På den östra sidan av befintlig järnväg dominerar handel och småindustrin. Bebyggelsen utgörs av lådliknande byggnader i 1-2 våningar som upptar hela kvarter. Mellan byggnaderna ligger stora asfalterade parkeringsplatser och angoringsgator. Öster om väg 41, ligger bostadsområdena Lugnet och Barnabro. Dessa innehåller radhus- och villbebyggelse med byggnadsår som varierar från 1950-talet fram till idag.



Figur 7.5 Vanlig gatubild i handelsområdet.



Figur 7.6 Flygbild från Stationsområdet och norrut.



Figur 7.7 Nuvarande möte med järnvägen.

Stationsområdet

Området omfattar den del där den nedsänkta stationen, betongtunneln och delar av bergtunneln kommer att anläggas.

Landskapets uppbyggnad

Järnvägsområdet och hamnen ligger till stor del på utfyllnadsmark, cirka två meter över havet. Detta medför att området är väldigt platt och ligger lägre än den omgivande staden. Marken stiger successivt österut från Västra Vallgatan, söderut söder om stationshuset och åt nordost norr om Gamla Kyrkbacken. Öster om spåren, i höjd med lokstallet, finns en markant nivåskillnad på flera meter som delvis skärmar av bebyggelsen i norra centrum från järnvägen.

Viktiga gator och kopplingar

Järnvägsområdet ramas in av Västra Vallgatan i öster och Östra Hamnvägen i väster, båda viktiga infartsgator till centrala Varberg. Västra Vallgatan är huvudgata genom Varbergs centrum. Gatorna kopplas ihop söder om stationen, via Otto Torells gata och Södra Hamnvägen. Dessa gator är viktiga kopplingar över järnvägen som knyter ihop centrum med området vid havet. Magasinsgatan, Eskilsgatan och Engelbrektsgatan är viktiga tillfartsgator österifrån. Baggens gränd och Gamla Kyrkbacken är små lokalgator. Se figur 7.8.

Bebyggelsestruktur

Det befintliga stationshuset av tegel är i två våningar och uppfördes under 1880-talet, med flera tillbyggnader under årens lopp. Huset anses vara kulturhistoriskt värdefullt, liksom några bostads- och industribyggnader öster om Västra Vallgatan.

En kvartersstad breder ut sig mellan Magasinsgatan i norr och Södergatan i söder. Den är uppbyggd av en rutnätsstruktur som riktar sig vinkelrätt mot havet. Kvartersstaden har ett tydligt avslut mot Västra Vallgatan och skapar en tydlig front mot det öppna området närmast havet. Inom rutnätsstaden är kvarteren huvudsakligen slutna med låg bebyggelse, högre kring torget och ut mot Västra Vallgatan. Här ligger stadens centrum idag. Butiker och restauranger ligger huvudsakligen i bottenvåningen på bostadshus. Inom esplanadstaden i norra centrum är gatorna bredare och till stor del kantade av alléträd och grönskande gårdar eller parker. Kvarteren är mer öppna och med till stor del

fristående byggnader. Bebyggelsen är varierad i skala, stil och funktion. Det finns en hel del offentliga byggnader, men få verksamheter som vänder sig mot gatan. Esplanadstaden har inte samma tydliga front mot Västra Vallgatan.

Norr om kvartersstaden, i höjd med den planerade stationen, är gatustrukturen och bebyggelsen mer uppbruten och oregelbunden.

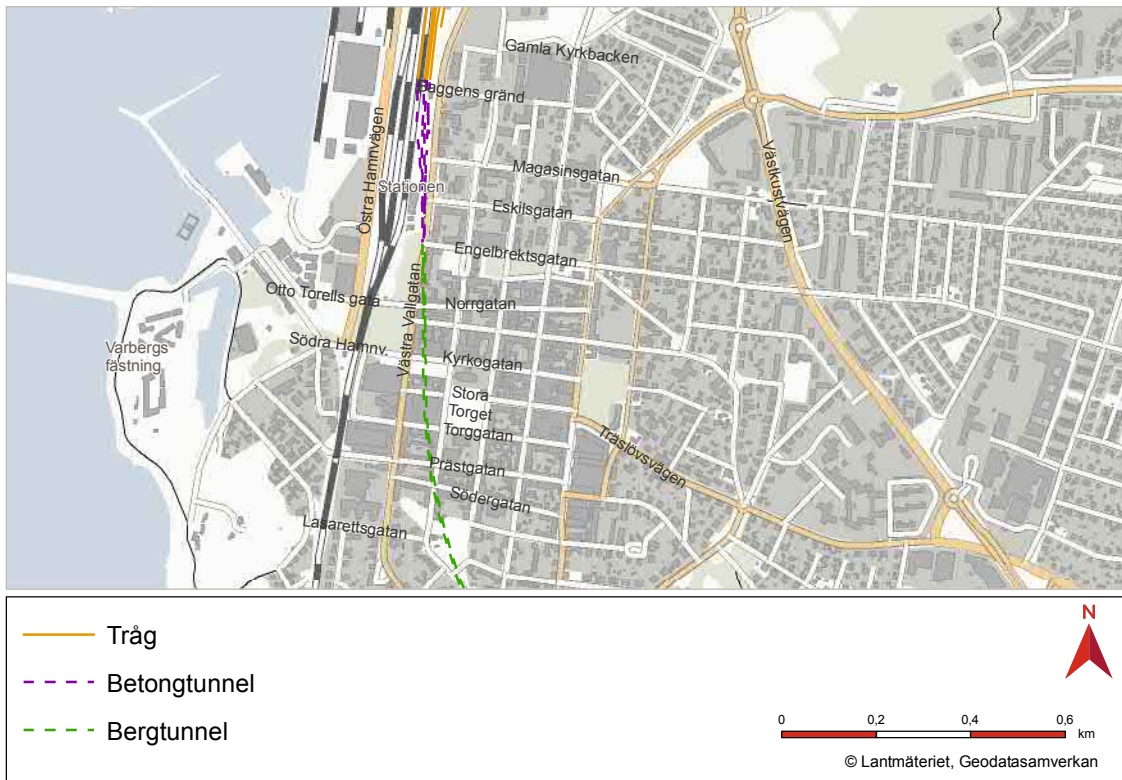
Landskapets användning

I området mellan Västra Vallgatan och spårområdet ryms alla stationsfunktioner såsom stationshus med vänthall, biljettservice, butik och restaurang, angöring, bussterminal, taxistation, cykel- och bilparkering. Vid stationsområdet är spårområdet närmare 70 meter brett, med nio parallella spår. Det är gångavstånd till centrum i sydost med Stora torget och Kulturhuset Komedianten som viktiga målpunkter. Öster om stationen finns i övrigt blandade verksamheter, bland annat Försäkringskassan och förskola, bostäder och öppen yta som idag används för rullskridskoåkning.

Väster om spårområdet upptar hamnen området mellan Östra Hamnvägen och havet. Området, som idag är slutet för obehöriga, stänger av den fysiska och visuella kontakten med havet från den norra delen av centrum och stationsområdet. Kontakten mellan centrum och havet finns istället söder om stationshuset. Södra hamnområdet där centrum kopplar till havet har utvecklats till ett modernt verksamhetsområde med bland annat Campus. Här är också kallbadhuset och färjeläget mot Grenå belägna.

Särskilda värden

Inom stationsområdet har ett antal särskilda värden identifierats. De inkluderar närheten till havet, rutnätsstadens skala och gatornas riktning mot havet samt Esplanadstadens gröna, varierande kvartersmiljö. Även innerstadskanten med den tydliga fasaden mot Västra Vallgatan har ett särskilt värde. Vidare har även det befintliga stationshuset och ett antal kulturhistoriskt viktiga byggnader identifierats, liksom parkmiljön söder om det befintliga stationshuset och grönområdet öster om den planerade nya stationen. Det är också av stort värde att det är gångavstånd mellan kollektivtrafiksnoden och Varbergs centrum.



Figur 7.8 Viktiga gator i Varbergs centrum.



Figur 7.9 Nuvarande stationsområde och godsbangård med omgivande stadskvarter öster om järnvägen samt hamnområdet på den västra sidan.

Stadsnära rekreationsområde

Landskapets uppbyggnad

Området är en del i ett större rekreationsområde med halvöppen karaktär i utkanten av Varbergs centrum. Området har tidigare nyttjats som betesmark, vilket fortfarande avspeglas i landskapet. Området sträcker sig från en höjddrygg +30 meter över havet som successivt övergår till ett halvöppet odlingslandskap i östlig riktning där marknivån är cirka +10 meter över havet. Uppe på höjden är grönstrukturen småskalig och omväxlande med öppna gläntor omslutna av välutvecklad brynvegetation. I sluttningen mot öster är marken mer eller mindre blockrik. Berg i dagen förekommer liksom förfallna stengärdesgårdar. Vegetationen är lövdominerad, tät och relativt oframkomlig. Sluttningen genomkorsas av stigar. Övergången mot jordbrukslandskapet utgörs av kilformad brynvegetation som följer ägo gränserna. I gränzonen mellan den skogsbevuxna sluttningen och den öppna jordbruksmarken löper en grusad väg som kantas av stenmurar och frodig grönska på bägge sidor. Grusvägen nyttjas flitigt för promenader och har höga upplevelsevärden.

Öster om bergssluttningen övergår landskapet i öppna fält med högvuxen gräsvegetation. Fälten ligger i randzonen av staden och kommer successivt att exploateras. Randzonen mellan stad och land är en flikig bård av rester av odlingsmark, rekreationsområden och bostäder.

Bebyggelsen som omger fälten är till största del bostäder. Vid Marmorgatan finns ett villaområde från 2000-talets början. Nordväst om detta ligger ett något äldre område med övervägande flerfamiljshus. Där ligger också Brearedsskolan med tillhörande sporthall.

Landskapets användning

Området är ett populärt rekreationsområde, rikt på stigar. Här finns brukshundsklubb och kolonistugor strax utanför den planerade järnvägen. Förutom den stora grupp som går eller cyklar genom området, används även skogen av mountainbikecyklister samt för orientering. Här finns betesmark, delvis fortfarande betad, delvis under igenväxning.

Stråken/gång-cykelvägarna inom området kopplar samman bostadsområdena i sydväst med målpunkter för rekreation.

På de öppna fälten bedrivs inget jordbruk idag vilket innebär att de successivt håller på att växa igen.

För området sydväst om järnvägskorridoren planerar kommunen för ny bostadsbebyggelse.



Figur 7.10 Vy över landskapet i Breared som berörs av järnvägsanläggningen. Vy mot nordost.



Figur 7.11 Bergssluttning med hällar, skogsdungar och betesmark



Figur 7.12 Befintligt gångstråk i gränsen mellan skog och öppen mark.

Öppet jordbrukslandskap

Avser området från Österleden till Hamra.

Landskapets uppbyggnad

Gränsen mellan det öppna jordbrukslandskapet och staden, som tidigare låg på de högre partierna har flyttats, i och med att bebyggelsen har flyttat ut på den flacka slätten. Idag ligger gränsen mellan jordbrukslandskapet och staden i princip vid Österleden som är en relativt modern trafikled som passerar genom området i nordost/sydvästlig riktning. Österleden är den i särklass mest trafikerade vägen i området.

Jordbrukslandskapet, Vareslätten, är ett flackt slättlandskap där åkrarna bildar ett mosaikliknande mönster. Området har små höjdvariationer. Marknivån på slätten ligger på +10 meter över havet och stiger mot öster där marken ligger på cirka +15 meter över havet. Vid objektets slut, vid Hamra, stiger marken upp till +20 till +25 meter över havet.

Slättlandskapet genomkorsas av mindre grusvägar som följer ägo gränserna. I väst- östlig riktning passerar den befintliga järnvägen. Järnvägen ligger i nivå med omgivande landskap och utgör ingen tydlig visuell barriär.

På Vareslätten ligger gårdarna spridda, oftast med gårdens alla byggnader samlade runt gårdsplanen. Byggnaderna omges ofta av stora träd, och ligger som öar i det flacka landskapet.

Längst i öster, i slutet av objektet, finns en liten bykärna i Vareborg. Här är landskapet mera småskaligt och rumsligt tack vare poppelrader och stengärdesgårdar längs ägo gränserna. Bostadshusen ligger relativt nära järnvägen, som närmast på ett avstånd av 150 meter. Vid Vareborg finns en plankorsning för järnvägen. I anslutning till övergången finns två mindre fält med tät meterhög granplantering som på sikt kommer att växa sig hög och förändra landskapsbilden. Öster om Vareborg tar ett lite större sammanhängande skogsområde vid. Det är rekreationsområdet Hamraskogen, som ligger i den södra fonden för utblickarna över Vareslätten.

Landskapets användning

Området är ett utpräglat odlingslandskap där ett aktivt jordbruk bedrivs. Bland annat finns här en stor jordgubbsodling som kräver transporter av stora fordon. De iögonfallande trädraderna av bland annat poppel, som syns främst närmare Vareborg, utgör läplante-ringar för att skydda bärodlingsarna.



Figur 7.13 Vy över det öppna odlingslandskapet söder om Österleden.



Figur 7.14 Exempel på de karaktäristiska trädraderna och murarna som bildar den tydliga rumsligheten.



Figur 7.15 Befintlig granplantering vid befintlig järnvägsövergång.

7.3 Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativet innebär att den befintliga järnvägen ligger kvar som en barriär mellan staden och havet. Den frekventa tågtrafiken innebär idag återkommande väntetider vid den icke planskilda övergången vid stationen och bidrar till försämrad tillgänglighet mellan södra hamnområdet och centrum. Järnvägsträckningen innebär idag ett hinder för vidare stadsutveckling ner mot havet.

Stadsutvecklingsprojekt som binder samman den västra och den östra sidan av Varberg kan inte genomföras. Området domineras av järnvägsanknuten eller hamnanknuten verksamhet. Strukturen och skalan inom stationsområdet ger ett ödsligt och icke omhändertaget intryck som bedöms påverka stadsbilden negativt.

I Breared sker en successiv exploatering av de öppna fälten som ligger i stadens randzon. Kommunikationsstråken för gång- och cykel ligger kvar i befintliga lägen, vilket bedöms som positivt.

Odlingslandskapet söder om Varberg samt Vareborg påverkas inte av ny järnvägsdragning. De nyplanterade granplantorna vid plankorsningen i Vareborg, mellan befintligt spår och väg, växer upp och blir ett naturligt inslag i den kulturpräglade miljön i det öppna slättlandskapet. Detta bedöms som negativt för landskapsbilden.

Eftersom stads- och landskapsbilden förblir i princip densamma som idag i nollalternativet bedöms nollalternativet inte ge några konsekvenser.

7.4 Konsekvenser av planförslaget

7.4.1 Inarbetade skyddsåtgärder

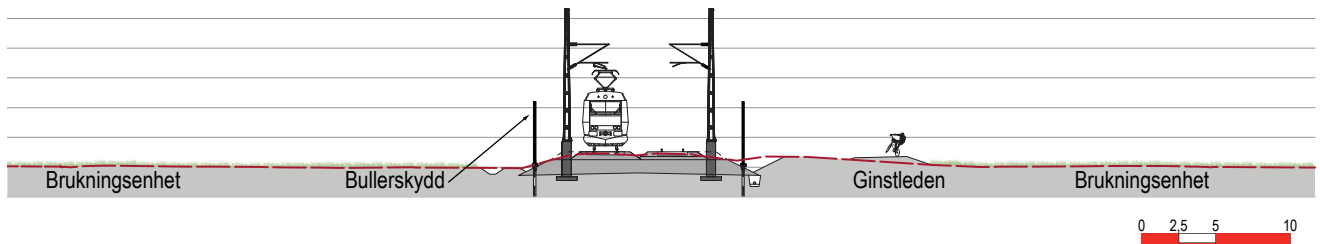
Genomförandet av nedanstående skyddsåtgärder hanteras i planbeskrivningen. Åtgärderna redovisas samlat för respektive karaktärsområde. Redovisade utformningsförslag är principlösningar.

Kustnära beteslandskap

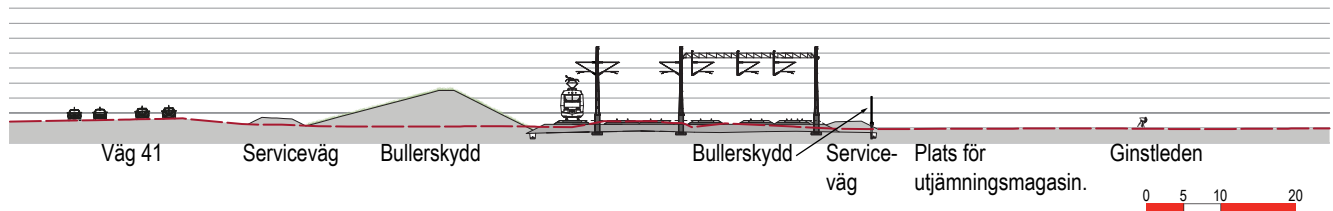
Bullerskydd har inarbetats på hela sträckan norr om Getteröbron. Bullerskyddet utformas övervägande med skärm som ska ges en enkel utformning samt färg som harmonierar med landskapet. Skärmen föreslås ha en rak/horisontell överkant utan markerade stolpar. Se figur 7.16.

På följande sträckor utformas bullerskyddet med särskilda hänsyn till landskapsbilden enligt nedanstående principlösningar:

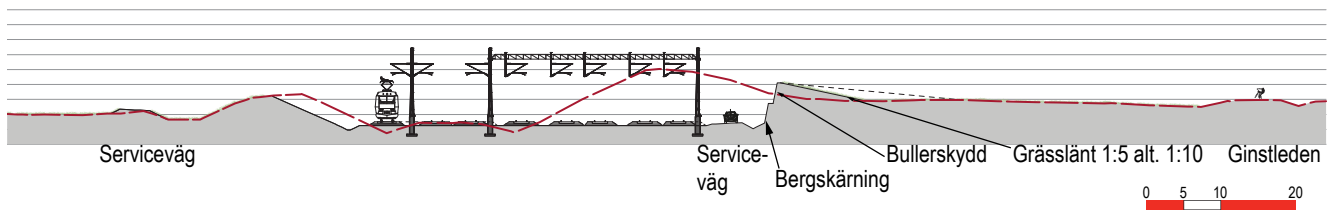
- På den östra sidan mellan kilometer 74+480 - 74+840 samt kilometer 74+900 - 75+020 utformas bullerskyddet som vall istället för tre meter hög skärm. Detta är positivt ur landskapsbildssynpunkt då vallen skapar variation och bidrar till att järnvägsanläggningen blir mindre exponerad mot väg 41, se figur 7.17.
- På den västra sidan utformas bullerskyddet mellan 74+650 - 75+140 med mur eller annan konstruktion med ordnad bergkross ovanpå den del med synlig bergschakt. Detta för att minimera markintrånget mot naturreservatet samt för att skapa en "vägg" med material som harmonierar med den synliga bergväggen. Baksidan mot naturreservatet utförs med flack släntlutning som följer naturliga markformer. Se figur 7.18.
- Mellan kilometer 75+140 - 75+360 kommer spanten mot Lassabackadeponin att bli en del av bullerskyddet mot naturreservatet. Spanten höjs upp till 5 meter över rälsens överkant. Detta innebär att den västra sidan av godsbangården får en mer sammanhållen utformning med färre materialövergångar. Se figur 7.19.



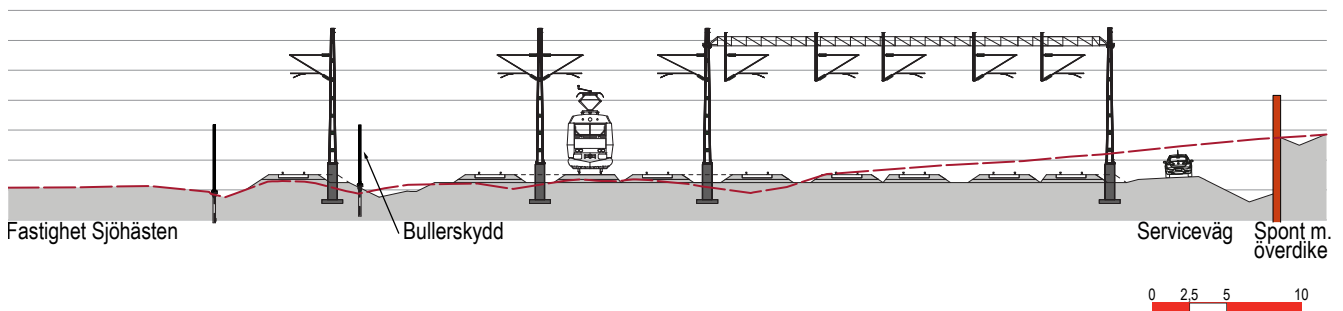
Figur 7.16 Principsektion för sträckan med bullerskyddsskärm på båda sidor i det öppna kustlandskapet norr om godsbangården.



Figur 7.17 Principsektion som visar bullerskyddsåtgärder vid godsbangården där väg 41 ligger nära.



Figur 7.18 Principsektion som visar bullerskyddsåtgärder vid godsbangården där bergschakt förekommer (höger sida).



Figur 7.19 Principsektion som visar bullerskyddsåtgärder vid godsbangården strax norr om Getteröbron, där sponten mot Lassabackadeponin är en del av bullerskyddet.

Stationsområdet

För stationsområdet förslås en principlösning där trågväggarna lutar utåt för att ge bättre kontakt mellan plattformarna och staden, samt för att släppa ner mer solljus i tråget. Den östra trågväggen öppnas upp mot staden i form av en terrasserad yta med möjlighet till grönska.

Bullerdämpning integreras i den västra trågväggen för att skapa en bättre ljudmiljö i tråget och för att minska bullret som når ut i staden. Den östra väggens uppbrutna struktur hjälper till att förbättra ljudmiljön i tråget.

Stadsnära rekreationsområde

Tunnelmynningen mot Breared förlängs genom en betongtunnel. Det gör att "såret" i sluttningen blir mindre framträdande och de avskurna stråken kan ledas om utan allt för stora vägförlängningar.

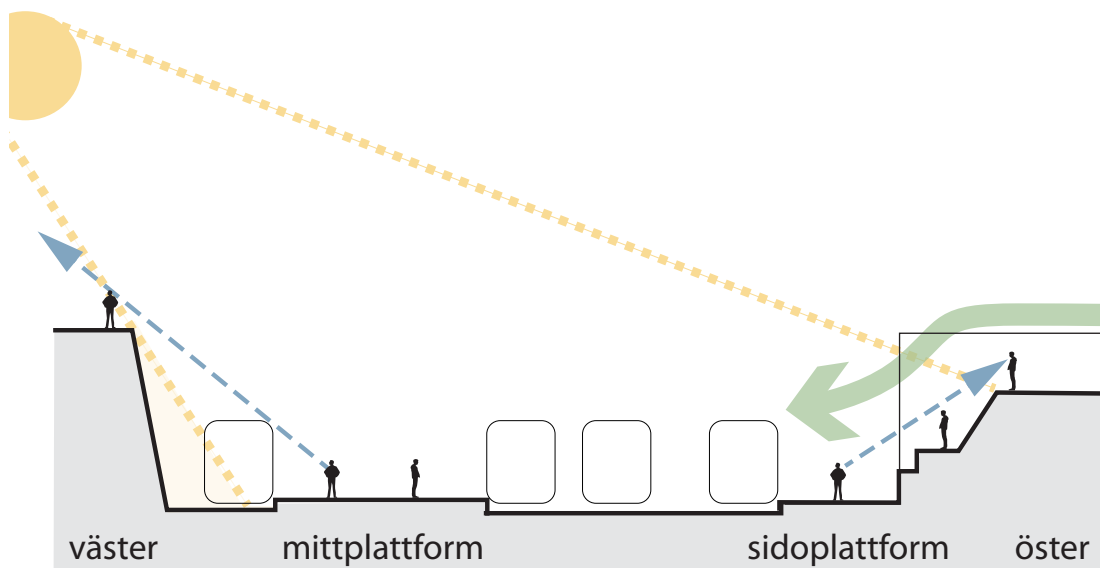
Järnvägsprofilen är övervägande låg för att minimera exponeringen mot omgivande kvartersbebyggelse och för att minimera höjden på bullerskydd. Utformning av bullerskydd har utgått från landskapets karaktär där stenmurar är ett karaktäristiskt inslag.

Närmast tunnelöppningen omges tråget av mur eller liknande, se figur 7.21.

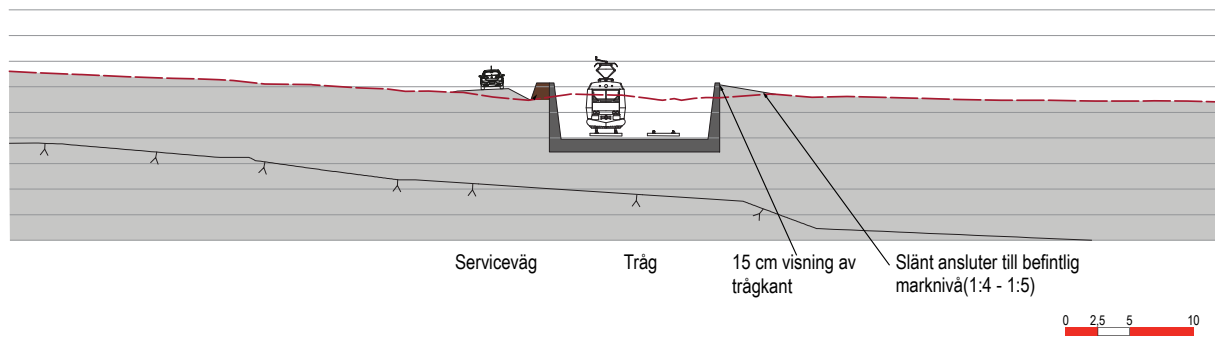
Söder om tråget utformas bullerskyddsvallar med brant insida för att minska höjden på vallen. Utsidan görs med flack lutning för att skapa en mjuk övergång mot omgivande mark, se figur 7.22.

Där järnvägen passerar nära biotopskyddat småvatten utformas bullerskyddet med mur eller liknande konstruktion för att minska markanspråket och intrånget, se figur 7.23.

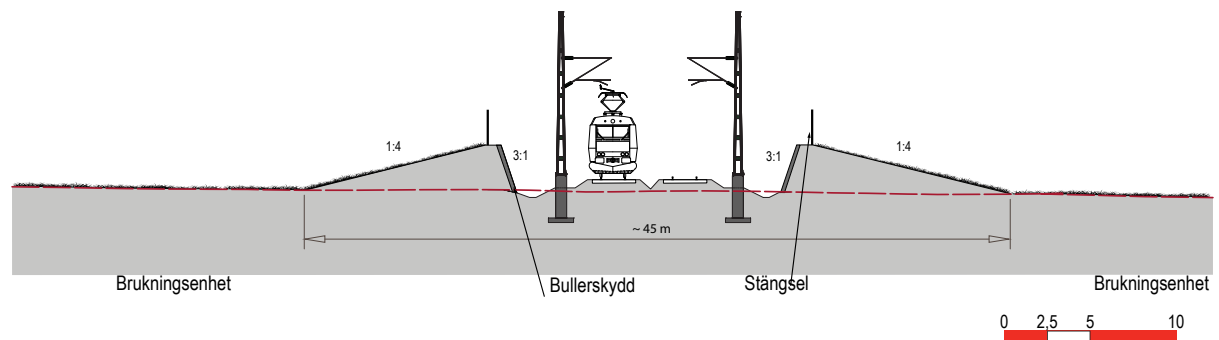
Bron över Österleden utformas som en öppen trespannsbro. Cykelvägen dras innanför den ena pelarraden, se figur 7.24.



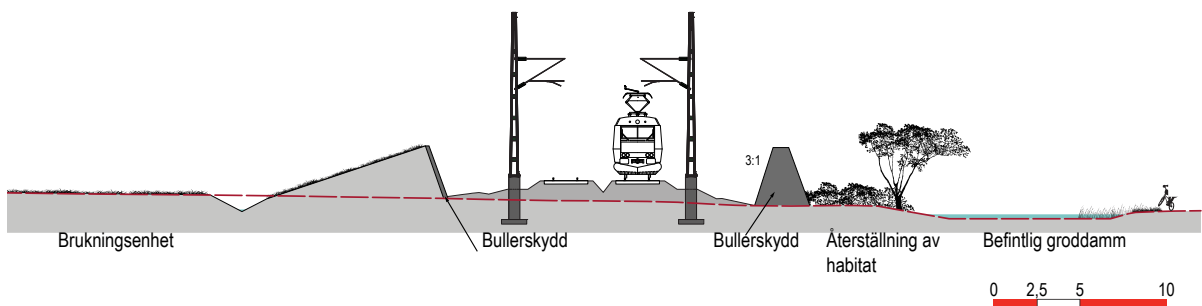
Figur 7.20 Principsektion trågutformning.



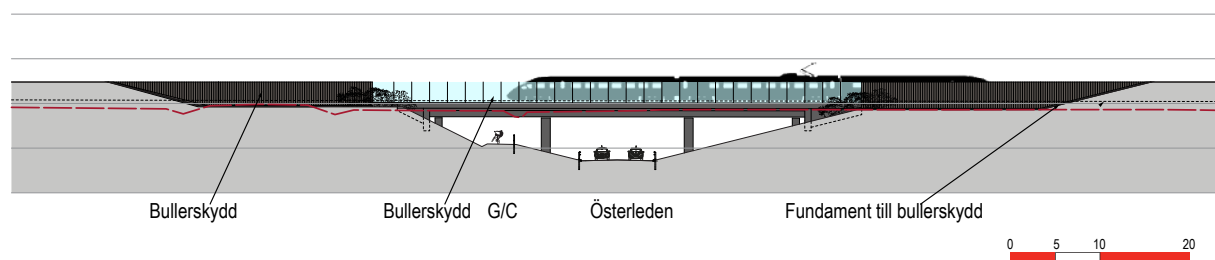
Figur 7.21 Principsektion för sträckan Kilometer 80+125 - Kilometer 80+330.



Figur 7.22 Principsektion för sträckan Kilometer 80+330 - Kilometer 80+560. Genom att göra branta insidor kan skärnhöjden hållas nere och bullerskyddet blir mindre dominerande i landskapet.



Figur 7.23 Principsektion för sträckan Kilometer 80+560 - Kilometer 81+050. Där järnvägen passerar nära biotopskyddade småvatten utformas bullerskyddet som en mur eller motsvarande för att minska markanspråket och intrånget.



Figur 7.24 Principsektion vid järnvägens passage över Österleden, stängsel anordnas så att vilt leds ner till passagen under järnvägen. Bullerskyddets utformning anpassas till naturmiljön.

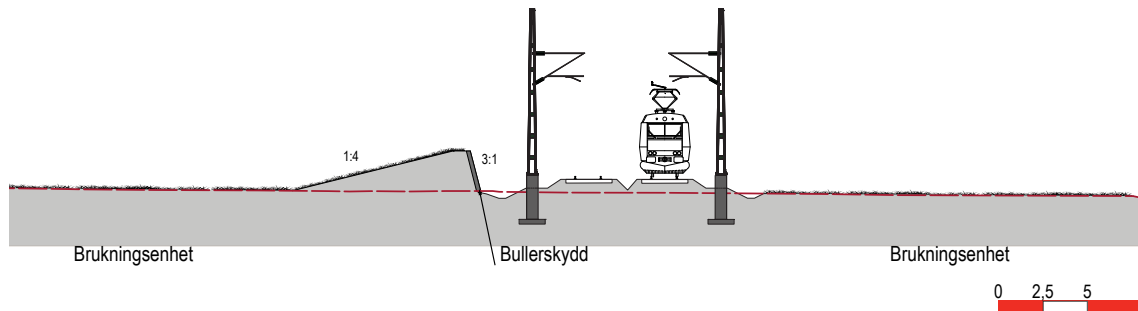
Det öppna odlingslandskapet

Bullerskyddsvallar utformas med brant insida för att skärnhöjden ska hållas nere och bullerskyddet bli mindre dominerande i landskapet. Vallens insida kläs med stödmur eller liknande konstruktion, se figur 7.25.

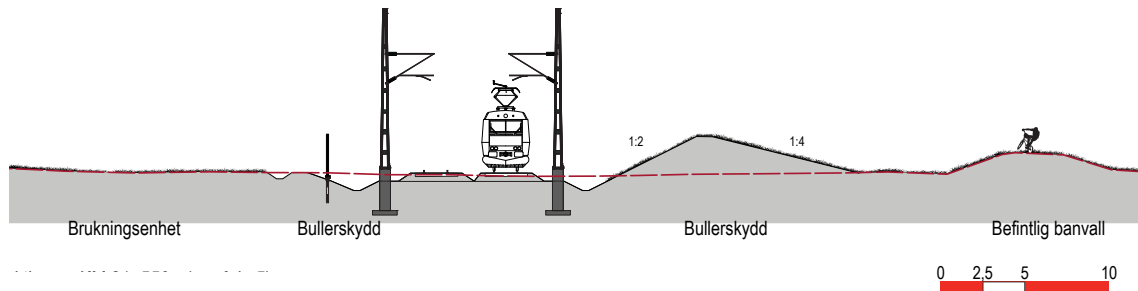
Bullerskyddet i Vareborg utformas med bullerskyddsskärm på den östra sidan. Skärmen placeras så nära spåret som möjligt för att minimera intrånget och påverkan på stenmu-

rarna och trädraderna. Bullerskyddet på den västra sidan utformas som vall, se figur 7.26.

I Vareborg har lägen för nya stenmurar och trädrader inarbetats och anpassats till den karaktäristiska rutnätsstrukturen. Murarna och trädraderna är biotopskyddade. Järnvägen kommer att påverka den skyddsvärda miljön vilket gör att de borttagna objekten måste ersättas, se figur 7.27. Biotopskyddade objekt beskrivs mer utförligt i kapitel 9 *Naturmiljö*.



Figur 7.25 Principsektion med brant insida för sträckan söder om Österleden.



Figur 7.26 Principsektion för sträckan genom Vareborg.



Figur 7.27 Principutformning av kompensande åtgärder i Vareborg.

7.4.2 Konsekvenser

Befintlig järnväg längs kusten

Byggskede

I byggskedet kommer den befintliga järnvägen att ha kvar sin funktion. Inga effekter eller konsekvenser med avseende på stads- och landskapsbild bedöms uppstå.

Driftskede

Den del av den befintliga järnvägen som tas ur bruk övergår till annan markanvändning. Användningen av stationens närområde kommer att förändras i och med den kommande stadsförnyelsen.

En förväntad positiv effekt är att järnvägens barriäreffekt försvinner och tillgängligheten till havet förbättras vilket ger en positiv konsekvens även ur ett stads- och landskapsbildsperspektiv.

Kustnära beteslandskap

Området bedöms sammantaget ha ett högt värde ur stads- och landskapsbildsperspektiv då samspelet mellan naturförutsättningar och landskapets kulturella användning är både representativ för regionen och har gett området en särpräglad karaktär.

Byggskede

Det planerade upplagsområdet söder om Getterövägen kan innebära en stor förändring av landskapsupplevelsen från naturrummet och fågeltornen. Konsekvensen bedöms som måttligt negativ då den pågår under del av byggtiden.

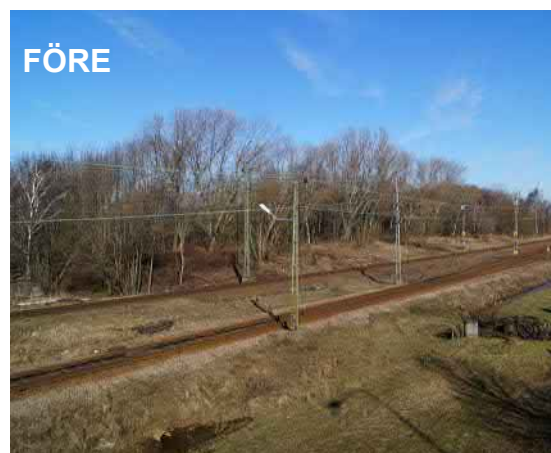
Driftskede

Bullerskyddsskärmar placeras på båda sidor av spåret fram till Getteröbron. I det öppna landskapet blir effekten mycket negativ eftersom bullerskyddsskärmarna står i kontrast till landskapet och påverkar invanda stråk och utblickar. Cykelvägen Kattegattleden kommer att passera i direkt anslutning till järnvägens bullerskydd. Skärmen och järnvägen kommer att bli ett dominerande inslag för cyklister längs Kattegattleden vilket gör att målet att skapa en upplevelserik och naturskön cykelled inte uppfylls på denna sträcka och ger en negativ effekt.

På den östra sidan av järnvägen kommer skärmen att övergå i vall från kilometer 74+480 fram till kilometer 75+500. På denna sträcka går järnvägen och väg 41 mycket nära varandra. Vallen har en flack lutning mot vägen, vilket ger mindre kontrastverkan än en skärm och mildrar därmed den negativa effekten för vägtrafikanterna.

För trafikanter mot Getterön kommer godsbangården att vara exponerad från Getteröbron. Figurerna 7.28-7.29 visar förändring från idag till ett framtida scenario. Godsbangårdens exponering mot det angränsande naturområdet i väster kommer att avskämmas med bullerskyddsskärm, effekten bedöms bli liten.

Sammantaget bedöms konsekvenserna bli måttligt negativa i driftskedet. Den visuella kontakten med havet och de öppna strandängarna avskämmas av bullerskyddsskärmar. Infarten till Varberg från norr domineras av järnvägen. Naturupplevelsen och upplevelsen av det öppna landskapsrummet längs Kattegattleden försämras.



Figur 7.28 Befintlig vy från Getteröbron.



Figur 7.29 Fotomontage som visar ett framtida scenario.

Verksamhetsområde handel och industri
Området bedöms från landskapsbildssynpunkt sammantaget ha ett lågt värde ur stads- och landskapsbildsperspektiv eftersom området har små visuella kvaliteter och en otydlig struktur.

Byggskede

Landskapsbilden i området kommer inte att påverkas i någon större omfattning under byggskedet. Förväntade effekter är ökade transporter och trafikomläggningar. Konsekvenserna bedöms vara inga eller små negativa.

Driftskede

Järnvägsanläggningen med tillhörande bullerskydd kommer endast att vara exponerad från Getteröbron.

Landskapsbilden/stadsbilden påverkas främst av tillkommande bullerskyddsskärmar. Skärmarna placeras i direkt anslutning mot spårområdet och kommer att ha en liten exponering mot handels- och industrikvarteren. Skärmarna kommer att bidra till att upplevelsen av järnvägsområdet och godsbangården tonas ner. Med genomtänkt utformning och materialval kommer bullerskyddsskärmarna att skapa en positiv effekt.

Konsekvenserna av planförslaget i driftskedet bedöms som måttligt positiva eftersom förslaget inte påverkar värdefulla utblickar eller orienterbarheten och att inarbetade bullerskyddsåtgärder bidrar till en ökad rumslighet i ett område med låga landskapsbildsvärden.



Figur 7.30 Vy från väg 41 mot järnvägen före och efter ombyggnad.



Figur 7.31 Vy mot Getteröbron från cirkulation vid väg 41 före och efter ombyggnad.

Stationsområdet

Området bedöms sammantaget ha ett högt värde tack vare rutnätstadens skala och gatornas riktning, varierad kvartersmiljö, fina parkmiljöer, värdefulla byggnader samt närheten till havet.

Byggskede

Anläggandet av servicetunneln i Järnvägsparken innebär en stor förändring. Parken kommer även att nyttjas som material och etableringsyta. Vissa av de befintliga stora träden avverkas och orientbarheten påverkas på grund av arbetsområdet samt transporter till och från området. Flera av träden i området är särskilt värdefulla. Den negativa effekten blir stor i byggskedet.

Driftskede

Väst kustbanan börjar successivt sänkas ner mot tunnelöppningen i en trågkonstruktion. Spåren tar ny mark i anspråk på den östra sidan där bland annat det gamla lokstallet är beläget som kommer att rivras. Järnvägens exponering minimeras tack vare att spåret ligger i ett tråg.

Den föreslagna utformningen av norra servicetunnelmynningen innebär att delar av Järnvägsparken tas i anspråk, vilket påverkar parkens funktion och intilliggande gaturum. För att minska påverkan ska nedfartsrampen integreras så långt möjligt i parkmiljön. Alléstråket längs Västra Vallgatan stärks genom att gångytan breddas mot parken. Parkens funktion kan förbättras med välgjorda landskapsåtgärder.

Användningen av stationens närområde kommer att förändras då befintligt järnvägsområde frigörs i samband med att tunneln och den nya stationen färdigställs. Den nya stationen är första steget i den framtida stadsförnyelsen. När barriären som järnvägen utgör idag försvinner kan stadens gator och struktur utvecklas och kopplas till havet på ett naturligt sätt. Detta ger bättre orienterbarhet och ökad tillgänglighet till staden som helhet. Siktlinjer och stråk kan stärkas och skapas. Den nya stationen får en god koppling till stadskärnan, stadsförnyelsen och havet. Mycket yta frigörs för exploatering av byggnader och nya platser i centrum.

Konsekvenserna av planförslaget i driftskedet bedöms vara måttligt till mycket positiva inom stationsområdet.

Stadsnära rekreationsområde

Området bedöms ha ett måttligt värde ur stads- och landskapsbildsperspektiv eftersom det är varierat och har en tydlig struktur och skala med spår av den kulturella användningen.

Byggskede

Stråk och orienterbarhet påverkas negativt under byggskedet. Krossanläggning, upplagsytor och etableringsytor kommer att påverka landskapsbildningen. Upplagsområdet är föreslaget på ett behörigt avstånd från bostäder. Konsekvenserna bedöms som måttligt negativa.

Driftskede

Planförslaget har ett exponerat läge i ett småskaligt, halvöppet rekreationsområde som successivt övergår till ett öppet landskap.

Järnvägstunneln mynnar ut i den sydvända slutningen. Järnvägen kommer att passera i nära anslutning till bostadsbebyggelse, sporthall och rekreationsstråk i ett område som inte påverkats av den befintliga järnvägen vilket ger en negativ effekt.

Planförslaget blir en barriär i öst-västlig riktning. Genom att tunnelmynningen förlängs med en betongtunnel blir mynningen mindre framträdande och de avskurna stråken kan ledas om utan allt för stora vägförlängningar.

Från tunnelmynningen fram till Österleden, en sträcka på cirka 700 meter, erfordras bullerskydd. Bullerskyddsåtgärdernas utformning har utgått från landskapets karaktärsdrag för att kännas naturliga, ta mindre mark i anspråk och bli mindre framträdande. Järnvägen och bullerskyddsåtgärderna längs järnvägen bedöms dominera utblickarna i det öppna landskapet, vilket ger måttligt negativa effekter. Befintliga stråk påverkas mycket negativt. I anslutning till järnvägen anläggs dagvattendammar som med rätt utformning kan bli ett positivt tillskott till miljön.

Österledens passage under järnvägen bedöms vara mer fördelaktig ur ett landskapsbildsperspektiv än om vägen skulle ha passerat på en bro över järnvägen. Bron utformas med tre spann med cykelbana avskiljd från vägen. Den öppna brolösningen ger positiva effekter i form av god genomsikt och orienterbarhet.

Konsekvenserna med inarbetade bullerskyddsåtgärder bedöms sammantaget bli måttligt negativa eftersom det står i kontrast till det omgivande flacka landskapet samt påverkar invanda stråk.

Öppet jordbrukslandskap

Samspelet mellan naturförutsättningar och landskapets kulturella användning är både representativt för regionen och har gett området en särpräglad karaktär. Landskapet bedöms därför sammantaget ha ett högt värde ur stads- och landskapsbildsperspektiv.

Byggskede

Landskapsbilden i området kommer inte att påverkas i någon större omfattning under byggskedet. I Vareborg påverkas landskapsbilden negativt av avverkningar av vissa delar av de höga poppelraderna. Den planskilda passagen kommer att byggas utanför bykärnan och förväntas ge liten påverkan. Förväntade effekter i övrigt är ökade transporter och trafikomläggningar.

Driftskede

Befintlig ägostruktur slås sönder vilket kan innebära att mark inte kan brukas rationellt vilket leder till igenväxning.

De direkta effekterna för odlingslandskapet mellan Österleden och Vareborg bedöms som små tack vare att järnvägen går på en låg bank och de nya servicevägarna följer järnvä-

gen eller ägo gränser. Indirekta effekter som kan förändra landskapsbilden och de öppna siktlinjerna negativt är om fragmenteringen av jordbruksmarken inte åtgärdas och brukningsenheterna blir för små för att brukas rationellt, vilket i sin tur kan leda till igenväxning eller uppkomst av fler granodlingar.

I Vareborg bedöms den negativa påverkan på landskapsbilden bli stor då planförslaget splittrar den unika karaktär som skapas av stenmurar och trädrader. De inarbetade bullerskyddsåtgärderna har utformats för att minimera effekten på de karaktäristiska landskapselementen. Bullerskyddsskärmar som placeras nära spåret har inarbetats på den norra sidan för att minska intrånget i stenmurarna och trädrader. På den södra sidan där landskapet har en öppen karaktär utformas bullerskyddet som en låg, flack vall.

En ny planskild korsning ersätter den befintliga plankorsningen mellan väg och järnväg. Den föreslagna bron över järnvägen ger negativa konsekvenser för landskapsbilden. Genom att spara den befintliga trädraden som avgränsar bybebyggelsen med odlingslandskapet minskar exponeringen mot bebyggelsen.

Sammanfattningsvis bedöms konsekvensen bli måttligt negativ. I Vareborg blir konsekvensen lokalt stor negativ eftersom järnvägen bryter ägo gränser och den karaktäristiska rumsliga strukturen som bildas av trädrader och stenmurar.



Figur 7.32 Fotomontage som visar som visar föreslagen järnväg från tunnelmynningen i Breared, över Österleden och vidare över odlingslandskapet mot Vareborg.

7.4.3 Möjliga skyddsåtgärder

Byggskedet

Under byggskedet kan upplagsytor med jord- och schaktmassor besås med täckgröda för att minska påverkan från damning, åtgärden kan också ha en estetiskt positiv effekt.

De planerade krossverkan kan döljas med bodar, containrar och upplag av bergmassor.

Upplagsytorna söder om Getterövägen kan bli störande inslag i det kustnära landskapet. För att minska negativ visuell påverkan från upplagsytorna kan visuella skärmar skapas. Dessa kan vara häckplantering, läplantering eller en grön vall som utförs omkring upplagsplatsen. I första hand används befintlig vegetation som kompletteras med nya växter. Skärmarna står kvar så länge upplagsytan används och tas sedan bort.

För att minimera den negativa effekten i stationsområdet under byggtiden kan en skyddzon skapas mot Otto Torells gata genom att bevara befintliga träd mot gatan.

Driftskedet

Uppfyllelse av de riktlinjer för gestaltning av bullerskyddsskärm, vallar, tråg, murar och plattformar som redovisas i järnvägsplanens gestaltungsprogram bidrar till att minska negativa effekter i driftskedet.

Omarrondering av brukningsenheter och markbyte kan skapa fungerande brukningsenheter där planförslaget bidrar till fragmenteringen av jordbruksmark.

7.5 Sammanfattande bedömning - stads- och landskapsbild

Projektet medför under byggskedet måttligt negativa konsekvenser.

Under driftskedet medför projektet stora positiva konsekvenser för befintlig järnväg längs kusten och för stationsområdet. Dessa positiva effekter ligger i linje med projektets syfte. I övriga delar medför projektet negativa effekter och sammantaget bedöms driftskedet medföra små till måttligt negativa konsekvenser.

Tabell 7.1 Bedömning av konsekvenser för stads- och landskapsbild i nollalternativet och planförslaget.

Område	Värde	Nollalternativ	Planförslag	
			Byggskede	Driftskede
Befintlig järnväg längs kusten	Högt		Liten/ingen konsekvens	Stora positiva konsekvenser
Kustnära beteslandskap	Högt		Måttligt negativa konsekvenser	Måttligt negativa konsekvenser
Verksamhetsområde handel och industri	Lågt		Liten/ingen konsekvens	Måttligt positiva konsekvenser
Stationsområde	Högt		Stora negativa konsekvenser	Måttligt till stora positiva konsekvenser
Stadsnära rekreationsområde	Måttligt		Måttligt negativa konsekvenser	Måttligt negativa konsekvenser
Öppet jordbrukslandskap	Högt		Små negativa konsekvenser	Måttligt, lokalt stora, negativa konsekvenser
Sammanfattande bedömning		Inga konsekvenser	Måttligt negativa konsekvenser	Små till måttligt negativa konsekvenser