

GRANSKNINGSHANDLING GESTALTNINGSPROGRAM

Varbergstunneln, Västkustbanan, Varberg-Hamra

Varberg kommun, Hallands län

Järnvägsplan, projektnummer: 101107

2016-03-30



Inledning

Läsanvisning

Detta dokument är ett gestaltungsprogram tillhörande järnvägsplan för Varbergstunneln, Väst kustbanan, Varberg-Hamra.

Nedan redovisas de handlingar som ingår i järnvägsplanens granskningshandling. Till fastställelsehandlingen tillkommer ett antal dokument för den formella hanteringen.

Planbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivning

Gestaltungsprogram

Barnkonsekvensanalys

Samrådsredogörelse

Underlagsrapporter och PM

Fastighetsförteckning

Plan- och profilkartor (bygg- och driftsskede)

Illustrationskarta

Översiktskarta

Sektioner

Parallellt med järnvägsplanen utarbetas en systemhandling för hela projektet.

Gestaltungsprocessen

I alla trafikverksprojekt som planläggs ställs krav på att gestaltungsprogram ska upprättas. Omfattningen kan skilja från projekt till projekt, beroende på aktuellt skede, projektets storlek och komplexitet. Programmet sammanfattar det gestaltungsarbete som genomförts i planskedet och utgör samtidigt ett underlag för nästa skede.

God arkitektur ska präglade alla Trafikverkets byggnadsverk. Järnvägsprojekt ska utformas i samspel med stad och landskap, så att resenärer och omgivning erbjuds positiva upplevelser i en vacker och väl fungerande miljö. Alla ingående delar i järnvägs miljön ska gestaltas med samma omsorg. Målet för gestaltungsarbetet är att tillföra kvaliteter, och att öka konkurrenskraften för järnvägen som transportmedel. En medveten hantering av gestaltungsfrågorna är också ett viktigt led i den demokratiska förankringsprocessen av ett järnvägsprojekt.

Projektets syfte och ändamål

Väst kustbanan mellan Göteborg och Lund är en av Sveriges viktigaste järnvägar för både person- och godstrafik. Banan passerar ett flertal medelstora städer längs kusten, vilket ger goda förutsättningar för regionförstoring genom ökad arbetspendling och fler fritidsresor.

Sedan 1980-talet har Väst kustbanan successivt byggts ut från enkelspår till dubbelspår, för att öka kapaciteten. Ett fullt utbyggt dubbelspår ger möjlighet till ökad turtäthet, attraktiva tåglägen för godstrafiken, kortare restider och ökad tillförlitlighet i hela systemet. Sträckan Varberg-Hamra är en av de sista etapperna. Projektet sker i samverkan med Varbergs kommun, Jernhusen och Region Halland.

Ändamålen för projekt Varbergstunneln, Väst kustbanan, Varberg-Hamra är att:

- möta transportsystemets behov av ökad kapacitet,
- skapa ökad trafiksäkerhet genom planskilda korsningar,
- främja en förbättrad miljö,
- med en station i centrum behålla och utveckla en levande och attraktiv stadskärna.

I ett järnvägsprojekt omfattar gestaltungs aspekter som sträcker sig från komplexa stadsbyggnadsfrågor till detaljer som möblering på plattformen. Detta gestaltungsprogram behandlar såväl anpassning till det öppna landskapet i norra och södra delarna som påverkan på Varbergs mest centrala delar.

Gestaltungsprogrammet behandlar främst de delar som Trafikverket ansvarar för - det vill säga de delar som krävs för järnvägsplanens genomförande. För förståelse för helheten görs analysen inom ett större geografiskt område.



Figur 0.1. Varberg Foto Pär Connelid Kula HB

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningshandling Gestaltungsprogram Varbergstunneln, Väst kustbanan, Varberg-Hamra

Författare: Tyréns AB och ABAKO Arkitektkontor AB

Dokumentdatum: 2016-03-30

Projektnummer: 101107

Ärendenummer: TRV 2016/23264

Dokumentnummer: 101107-04-070-001

Version: 1

Foto/illustration: Tyréns AB och ABAKO Arkitektkontor AB om inget annat anges.

Innehåll

1 Sammanfattning.....	4	5 Gestaltning byggskedet.....	52
1.1 Projektets omfattning.....	4	5.1 Byggskedet.....	52
1.2 Sammanställning av åtgärder.....	4	5.2 Beskrivning påverkan/åtgärder.....	52
2 Översiktlig beskrivning av stad och landskap.....	5	5.3 Gestaltungs-förslag.....	52
2.1 Järnvägen genom Varberg idag.....	5		
2.2 Stadens struktur.....	5		
2.3 Planerad stadsutveckling.....	5		
2.4 Stadens och landskapets utveckling.....	6		
2.5 Omlandet.....	7		
2.6 Vägar och stråk.....	8		
3 Övergripande gestaltning.....	9		
3.1 Målbild Varbergs kommun.....	9		
3.2 Generella gestaltungsprinciper.....	10		
4 Analys av nuläge och gestaltning av planerad anläggning.....	11		
4.1 Indelning av sträckan i karaktärsområden.....	11		
4.2 Kustnära beteslandskap.....	12		
4.2.1 Analys.....	13		
4.2.2 Gestaltning.....	15		
4.3 Verksamhetsområde med industri och handelskvarter.....	20		
4.3.1 Analys.....	21		
4.3.2 Gestaltning.....	22		
4.4 Havsnära centrum med stationsområde.....	23		
4.4.1 Analys.....	24		
4.4.2 Stationen.....	26		
4.5 Stadsnära rekreationsområde.....	37		
4.5.1 Analys.....	38		
4.5.2 Gestaltning.....	40		
4.6 Öppet jordbrukslandskap.....	47		
4.6.1 Analys.....	48		
4.6.2 Gestaltning.....	50		

1 Sammanfattning

1.1 Projektets omfattning

Järnvägsplanen omfattar en utbyggnad till dubbelspår av Västkustbanan mellan Varbergs norra delar och Hamra vid Vareborg, en sträcka på ca 8,5 km. Den planerade järnvägsdragningen berör stora delar av Varbergs tätort med omgivande jordbruksmark.

Norr om Getteröbron anläggs en ny godsbangård.

En ny station planeras cirka 200 meter norr om det befintliga stationshuset. De nya plattformarna ligger nedsänkta i ett tråg, med anslutning till en ny stationsbyggnad i södra änden.

Direkt söder om plattformarna övergår tråget i en täckt betongtunnel. Under staden går järnvägen i bergtunnel. Parallellt med bergtunneln planeras en service- och räddningstunnel, med utfarter i Stationsparken i norr och i Breared i söder.

Bergtunneln mynnar i Brearedsområdet i söder. Österleden får en ny planskild korsning med järnvägsbro och vägport.

Det planeras även en ny planskild korsning vid Vareborg. Det nya dubbelspåret ansluter till den befintliga järnvägen vid Vareborg, Hamra.

1.2 Sammanställning av åtgärder

Nedan lyfts några viktiga beståndsdelar i projektet fram.

Godsbangården

Godsbangården kommer att avgränsas mot omgivningarna av omfattande bullerskydd. Bullerskyddens utsida utformas för att mjukt ansluta till omgivningen och mildra intrycket av den storskaliga anläggningen. På insidan bejakar utformningen istället den industriella karaktären och ger bangården en stadig ryggrad genom en tydlig, sammanhängande helhet.

Stationen

Gestaltningen av stationen strävar efter att skapa en positiv identitet åt tråget och stationen med lokal förankring. Med exempelvis sidoplattformens terrassering och uppgångarnas placering kopplas plattformarna på ett bra sätt till staden. Plattformsmiljön utformas med omsorg om resenären, men anpassad till utomhusmiljön. Kontakten mellan centrala Varberg och havet förbättras då tågen passerar under marknivå.

Tunnelmynningen i söder

I söder vid Breared går servicetunneln och järnvägstunneln ut i det fria. I söder vid Breared går servicetunneln och järnvägstunneln ut i det fria. Här eftersträvas en lågmäld gestaltning som på bästa sätt inordnar järnvägens anläggningar i det småskaliga landskapet. Tunnelnars portaler ges en rundad, lutande form för att anpassas till den svaga sluttningen.

Järnvägsbron vid Österleden

Österleden är en viktig trafikled i södra Varberg. Vid korsningen med den nya järnvägen kommer vägen att sänkas ner under en järnvägsbro. Bron byggs som en öppen trefacksbro och med flackt lutande vägslänter med ängsvegetation. På så sätt tillåts det omgivande landskapet att flöda ner genom bron.



Figur 1.1. Godsbangården



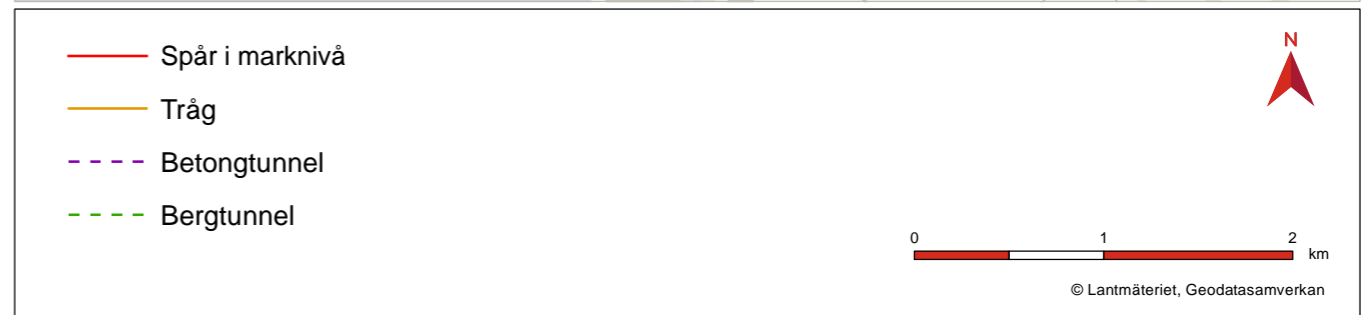
Figur 1.2. Stationen



Figur 1.3. Tunnelmynningen i söder



Figur 1.4. Järnvägsbron över Österleden



Figur 1.5. Karta som markerar projektets olika delar och platser för specifika åtgärder. Skala 1:40000 (A3)

2 Översiktlig beskrivning av stad och landskap

2.1 Järnvägen genom Varberg idag

Idag går järnvägen med enkelspår genom Varberg längs kusten hela vägen från Getterön i norr, förbi hamnen och centrum till Apelviken i söder. Banan ligger till stor del i ett mycket vattennära läge. Detta ger många vackra utblickar för tågresenärerna och medför att sträckan av många upplevs som en av Sveriges vackraste järnvägssträckor. Samtidigt innebär det att järnvägen utgör en barriär mellan staden och havet. Flera väg- och gatukorsningarna med järnvägen sker idag i plan.

Dagens persontrafik utgörs av snabbtåg som inte stannar i Varberg, stannande Öresundståg och vändande regionalståg till/från Viskadalsbanan. Godstrafiken utgörs av genomgående ej stannande tåg samt av tåg som har Varberg som start eller slutpunkt. Ett fåtal tåg har Varberg som stopp för utbyte av vagnar. I planförslaget utökas trafiken kraftigt jämfört med idag.

2.2 Stadens struktur

Rutnätsstaden och Esplanadstaden utgör den historiska stadskärnan och är än idag stadens centrum med bland annat handel och offentlig service. Platsarna karakteriseras av homogen trähusbebyggelse i en kuperad, småskalig miljö.

Väster om stadskärnan, ut mot havet, ligger kurortsområdet och Societetsparken, Varbergs fästning och det moderna hamnområdet med bland annat Campus.

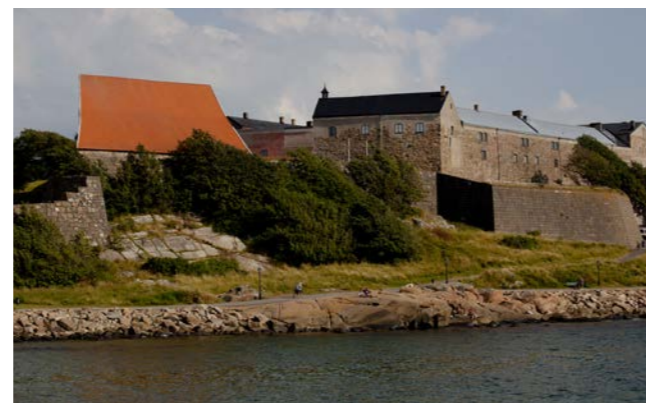
Runtomkring den samlade stadskärnan breder blandad bebyggelse ut sig med en stor andel villabebyggelse.

Industrier och större verksamheter ligger i ett långsträckt sammanhängande verksamhetsområde kring den nordöstra infarten till Varberg. Väster om verksamhetsområdet ligger hamnen med storskalig modern industriell hamnverksamhet samt färjeläge för person- och transporttrafik till Grenå.

2.3 Planerad stadsutveckling

I de centrala delarna av Varberg finns stora utbyggnadsplaner, främst väster om, men också öster om järnvägen. När järnvägen förläggs i tunnel skapas goda möjligheter att koppla stadskärnan till havet.

Därutöver växer staden främst i sina utkanter. I norra delarna av Varbergs tätort, öster om järnvägen, pågår och planeras utbyggnad av nya bostadsområden. I de sydöstra delarna av Varbergs tätort pågår och planeras utbyggnad av bostäder nära den nya spårdragningen i Brearedsområdet. Arbetet pågår även om hur handels-

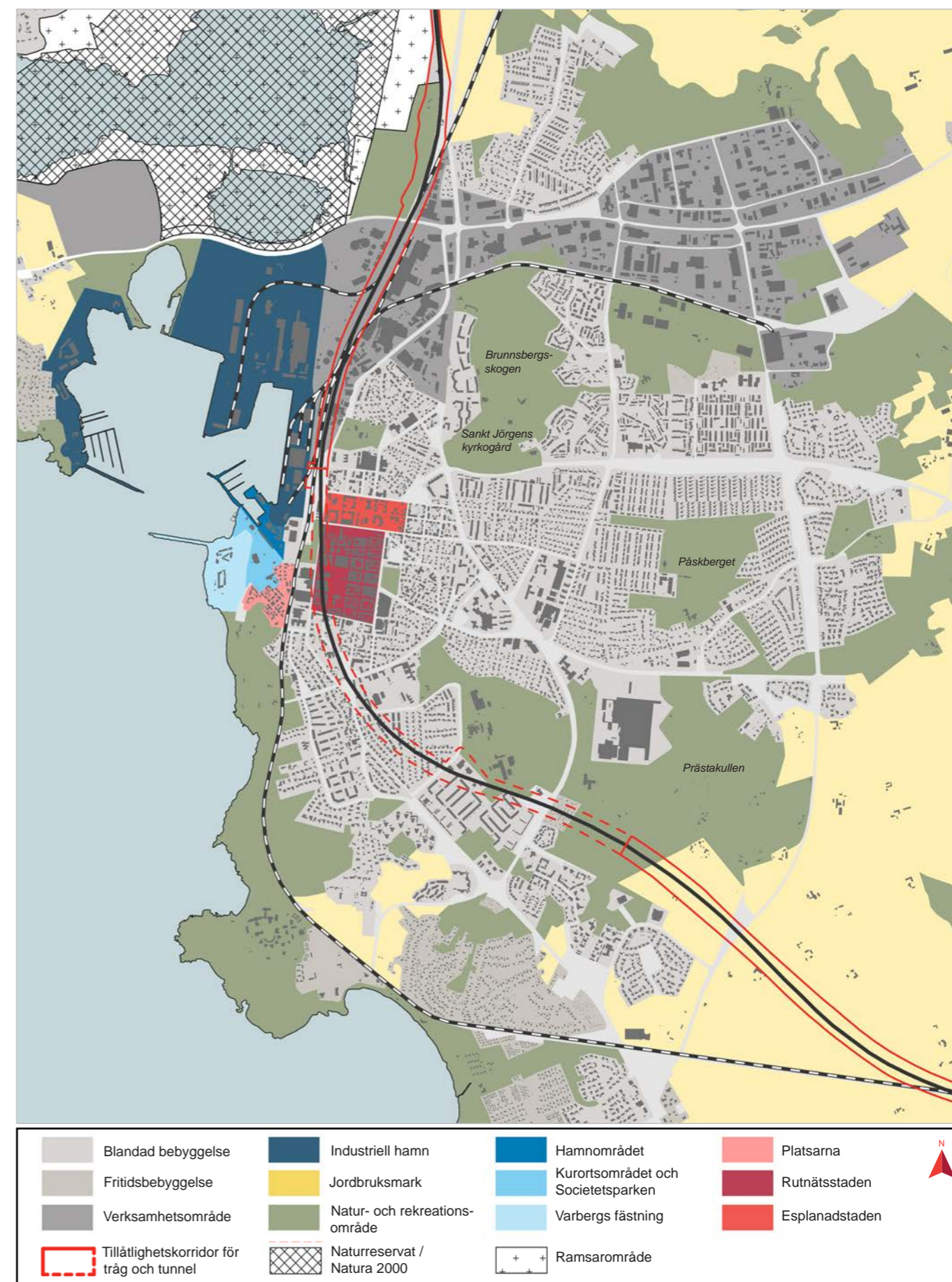


Figur 2.1. Fästningen, som bland annat hyser ett museum där den så kallade Bockstensmannen finns utställd, utgör en stark symbol för Varberg.

och industriområdet kring Getteröbron ska utvecklas, vilket kan komma att resultera i konkreta utbyggnadsplaner.

När befintlig järnväg försvinner från de södra delarna av Varberg skapas nya möjligheter till stadsutveckling och förbättrade kopplingar till havet.

Konkreta planer som påverkar järnvägsprojektet beskrivs mer ingående under respektive karaktärsområde.



Figur 2.2. Karta som markerar olika typer av markanvändning inom Varbergs tätort. Skala 1:30000 (A3)

2.4 Stadens och landskapets utveckling

Stadens vagga

Varbergs historia börjar redan på 1000-talet när staden Getakärr växte fram på platsen kring Getakärrs kyrkoruin (200 meter öster om den planerade stationen). Kring år 1400 minskade aktiviteten i Getakärr och en ny stad, Ny Varberg, växte fram drygt tre kilometer norr om Getakärr. Idag ligger där Lindhovs kungsladugård från 1600-talet.

Varbergs fästning och Platsarna

Varbergs slott och fästning byggdes under en lång tidsperiod. Den äldsta delen är från 1290-talet då Hal-land fortfarande tillhörde Danmark. Slottsanläggningen härrör från 1500-talet, medan de kraftiga bastionerna i huvudsak uppfördes 1590-1620. Ytterligare bebyggelse inom fästningen är förläggings- och stallbyggnader från 1600-talet och fängelsedelar från 1800-talets mitt.

Under 1600-talet utgjorde Platsarna - den markanta höjden direkt öster om fästningen - Varbergs stadsområde. Höjden eldhärjades dock av en svår stadsbrand 1666 som ödelade all bebyggelse. Området stod därefter obebyggt, endast utnyttjad som betesmark, fram till 1880-talet då den bebyggdes med homogen trähusbebyggelse som än idag karaktäriserar området.

Stadskärnan och järnvägens tillkomst

Efter stadsbranden 1666 byggdes staden upp inom en rutnätsplan avgränsad av Vallgatorna. Planen avslutades med svagt radierande gator i norr och söder. Norra stadshalvan eldhärjades svårt i mitten av 1700-talet, varefter trähusbebyggelse i en våning uppfördes. I de nordöstra delarna av rutnätsstaden finns fortfarande idag välbevarade hantverks- och handelsgårdar från denna tid. Södra stadshalvan undkom inte heller bränder, utan ödelades totalt i mitten av 1800-talet. Efter detta uppfördes såväl småskalig trähusbebyggelse som stilmadveten medeltidsromantisk tegelarkitektur, såsom bland annat Rådhuset.

Under sent 1800-tal utvidgades staden norrut i samband med att järnvägen anlades. Esplanadstaden, som stadsdelen kallas, byggdes också efter ett strikt rutnät med flera alléförsedda gator. Stationshuset och stationsparken är från denna tid. Järnvägens nord-sydliga sträckning genom Varberg har allt sedan den byggdes präglat stadens utbyggnad.

Kurortsområdet och Societetsparken

I det låglänta området öster om fästningen och norr om Platsarna uppfördes under 1800- och 1900-talet Varbergs bad- och kurort. Här finns ett varmbadhus, ett kallbadhus på pålar ute i vattnet och områdets huvudgestalt, Societetshuset, allt omgivet av lummig grönska.

Hamnens utbyggnad

Delar av den centrala hamnen hade redan 1920 byggts ut på utfylld mark, men det är först därefter som de största utfyllnadsarbetena genomförs. På häradskartan ser man att ingen utfyllnad påbörjats mellan fastlandet och Getterön.

Stadens tillväxt

Det tidiga 1900-talets villa- och trädgårdsstadsideal präglade stora delar av utbyggnaden med friliggande hus på större tomter, vilket än idag är karaktäristiskt för stora delar av Varberg. Därefter har staden vuxit successivt och präglats av sin tids ideal, vilket har resulterat i en väldigt blandad bebyggelse.

Omlandet

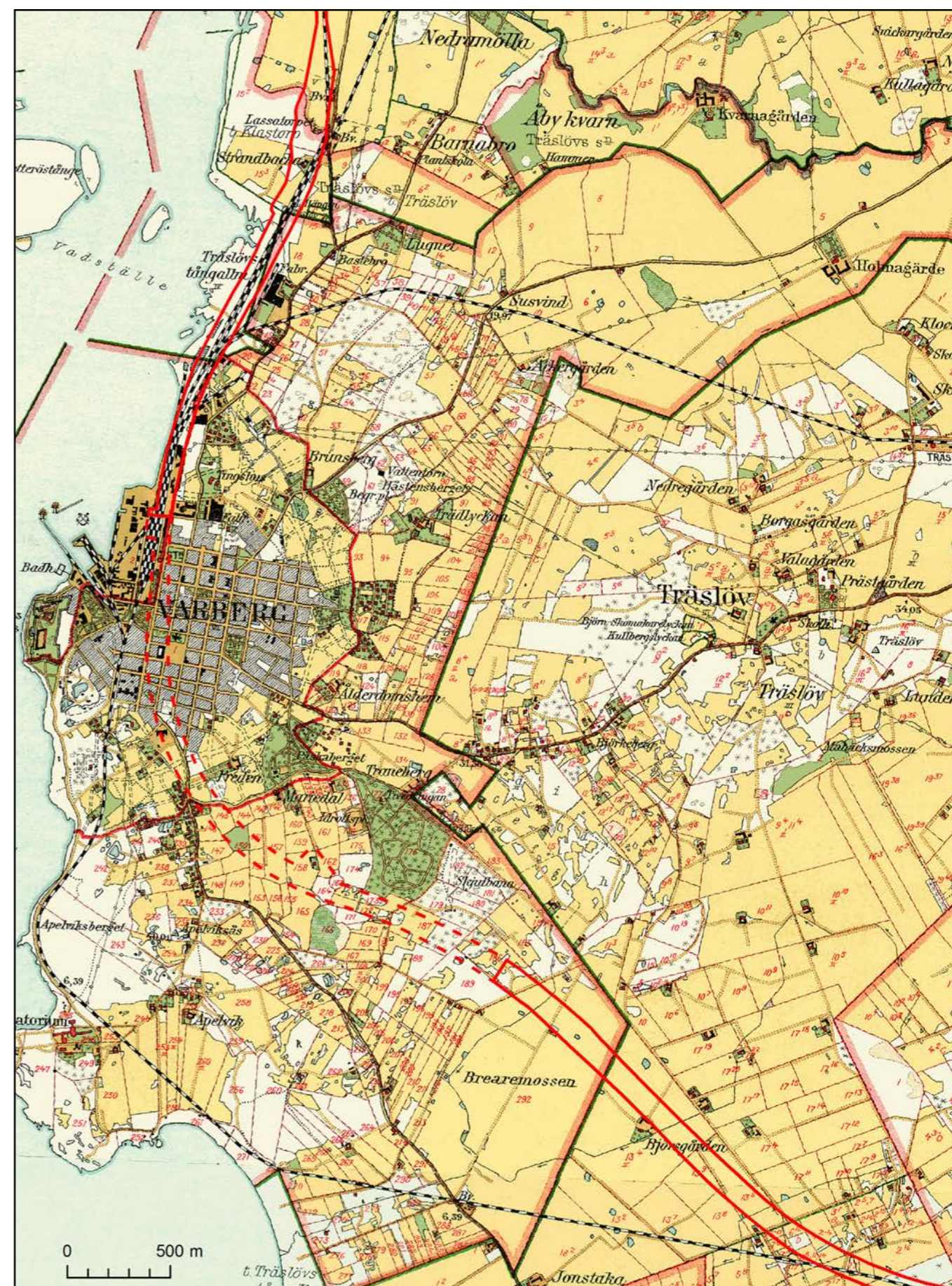
Ännu i mitten av 1800-talet var Varbergs stadsbebyggelse begränsad till rutnätsstaden i den nuvarande stadskärnan. All mark utanför var jordbruksmark, som till stor del blivit uppodlad under den agrara revolutionen under 1800-talets första hälft. Tidigare användes stadens utmarker främst för bete och slätter.

På häradskartan från 1920-talet (se figur 9) syns hur stadens bebyggelse har vuxit, men också att andra anläggningar har tagit plats ute i jordbrukslandskapet. I norr ligger den nya begravningsplatsen en bit från dåvarande stadsgräns, medan det i söder har anlagts idrottsplats och anlagda stigar Påskaberget, och Traneborg. Detta områdes funktion som rekreationsområde består ännu idag. Här kan man också se att Brearedsmossen var utdikad och brukades i smala tegar för. I brynzonen vid norra kanten av Brearedsmossen kommer det södra tunnelplåslaget att byggas.

Under främst första halvan av 1900-talet har stora utfyllnadsarbeten företagits längs kusten norr om stadens centrum. Detta har flyttat ut strandlinjen betydligt, och gett plats för hamn och industriområden. Dessutom har utfyllnad gjorts så att den tidigare ön Getterön numera har en fast landförbindelse till fastlandet.

Riksintresse

Alla delar av centrala Varberg som exploaterats för stadens bebyggelse från medeltiden till sent 1800-tal utgör riksintresse för kulturmiljövården.



Figur 2.3. Häradskartan över Varberg från 1920-talet. Notera järnvägens läge i förhållande till dåtidens kustlinje. Källa: Lantmäteriet

2.5 Omlandet

Varberg är ett populärt semester mål, till stor del tack vare läget vid kusten och de fina sandstränderna. Söder om staden finns den välkända stranden vid Apelviken, populär bland surfare, och här ligger även stora områden med fritidshusbebyggelse och camping.

Nordost om centrum ligger Getterön, med flera fina badvikar och camping. Getterön var en ö fram till 1930-talet då omfattande utfyllnadsarbeten förband den med fastlandet. I samband med detta skärmades också en grund vik av, som nu har blivit en mycket värdefull fågellokal. Området är ett naturreservat och Natura 2000-område, samt skyddas av den internationella våtmarkskonventionen. Getteröns naturreservat och Naturum har blivit ett viktigt besöksmål och lockar ornitologer och andra naturintresserade besökare.

Förutom kustremsan är Varbergs omland dominerat av jordbruk. De skogsområden som ligger en bit utanför staden, till exempel Hamraskogen i söder, är populära strövområden, men saknar idag en naturlig koppling till stadens gång- och cykelstråk. Enligt kommunens översiktsplan är det önskvärt att etablera sådana kopplingar.

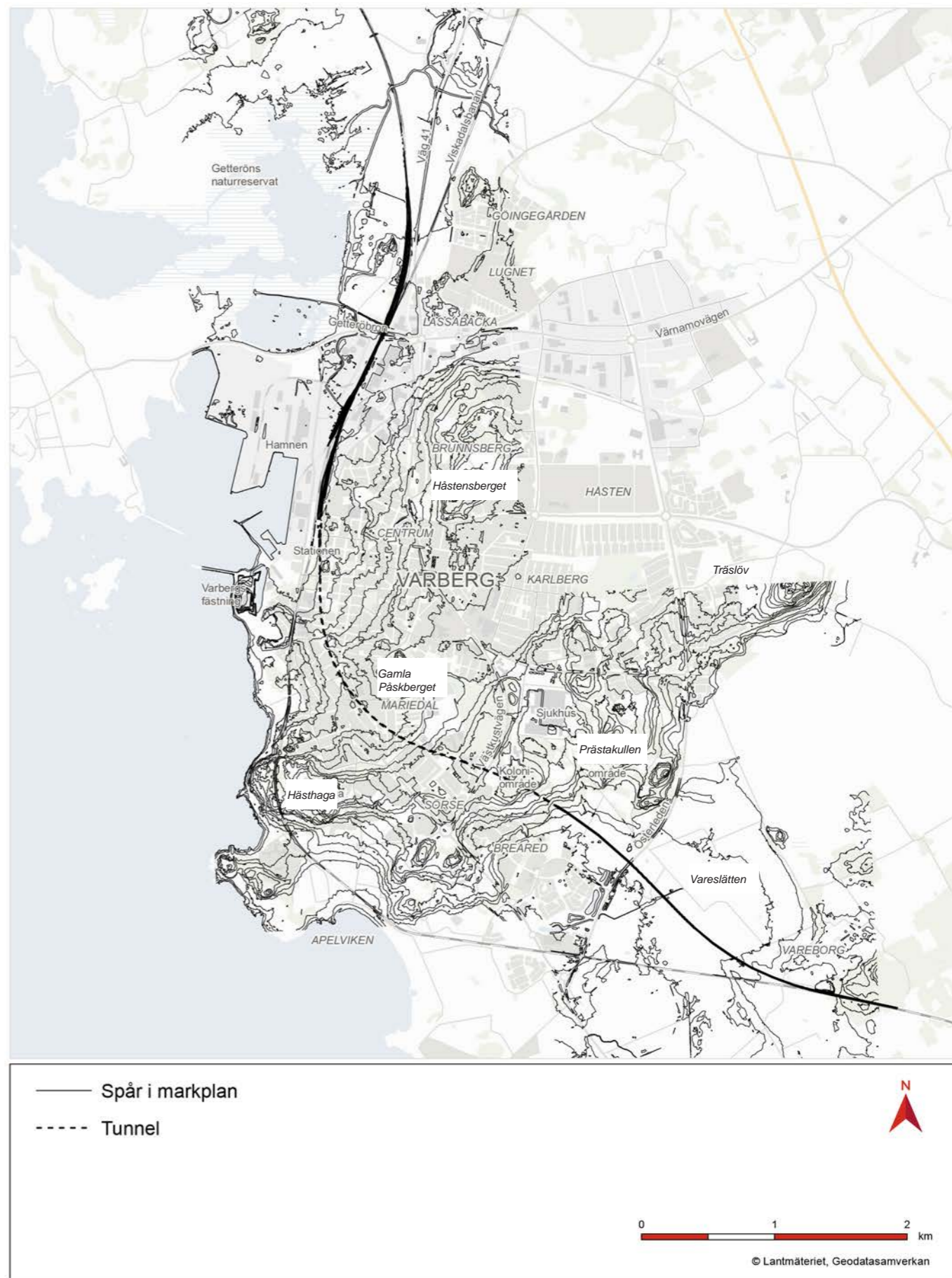
Inne i stadsområdet finns två kilar av sammanhängande grönska, som av kommunen anses viktiga för förståelsen av kopplingarna mellan staden och omlandet; en nordostlig där Brunnbergsskogen, Sankt Jörgens Kyrkogård och Getakärrs kyrkoruin ingår; en sydöstlig där Påskbergsskogen och rekreationsområdet vid Breared är viktiga delar. I kommunens grönstrategi finns också målsättningen att skapa ett brynstråk. Ett upplevelserikt gång- och cykelstråk som går i gränsen mellan staden och landsbygden. Detta stråk ger utblickar över jordbrukslandskapet och kopplar samman olika stadsdelar och kopplas till slut mot kuststråket som löper längs havet i nord-sydlig riktning.

Topografi

Den naturliga kustremsan söder om Varbergs fästning är låglänt och flack, och ansluter norrut till den utfyllnadsmark som utgör hamnområdet och den landmassa som förbinder Getterön med fastlandet. Här ligger marknivån på ca 2-3 meter över havet.

Större delen av Varbergs tätort ligger på en höjdrygg med en tämligen jämn sluttning ned mot Kattegatt. Höjden sträcker sig från Apelviken i sydväst och vidare i nordöstlig riktning mot Träslöv i östra Varberg och norrut mot Håstensberget i stadsdelen Brunnberg norr om stadens centrum. Prästakullen och Håstensberget är de högsta punkterna i Varberg, och når upp till ungefär 40 meter över havet. Två andra framträdande höjder är Gamla Påskberget och Håsthaga, den bergsplatå nära havsstranden som dagens järnväg skär igenom.

Runt staden breder flacka jordbruksområden ut sig. Söder och öster om tätorten ligger Vareslätten, som den befintliga järnvägen löper tvärs över. Området här ligger på mellan 10 och 15 meter över havet. Skogsområdena som avgränsar jordbruksmarken ligger generellt något högre.



Figur 2.4. Karta, topografi Varbergs tätort. Skala 1:40000 (A3)

2.6 Väg- och stråk

Varberg är en stad där många har gång- och cykelavstånd till centrum och stationen. Samtidigt är tillgängligheten med bil en viktig pusselbit för att få staden att fungera. Varbergstunneln kommer att leda till vissa förändringar av gång-, cykel- och billeder.

Varbergs kommuns ambition är att främja cykeltrafiken genom bra, kvalitativa och gena cykelvägar. För att få en sammanhängande grönstruktur i stadsområdet, vilket är kommunens ambition, är stråken som binder ihop olika grönområden viktiga.

Viktiga trafikleder och gator som berörs av järnvägens nya dragning

Den norra infarten till Varberg utgörs av väg 41- en viktig entré till Varberg. Vägen passerar nära järnvägen i norr och korsar Viskadalsbanan innan den kommer in i stadsbebyggelsen.

Västkustvägen och Östra Hamnvägen är viktiga centrala leder i nord-sydlig riktning. I och med utvecklingen av stationsområdet kommer trafiken på Birger Svenssons väg minskas då Västra Vallgatan delvis görs om till bussgata. Då ökas betydelsen av Östra Hamnvägen och Västkustvägen ytterligare.

Öster om staden löper Österleden, en slags ringled som förbinder Getteröleden i norr med Västkustvägen i syd-väst. Denna kommer passera under järnvägen.

Centrala gators funktion såsom Västra Vallgatan och Magasinsgatan förändras i samband med stationsområdets omdaning.

Viktiga gång- och cykelstråk som berörs av järnvägens nya dragning

Ginstleden som är ett cykelstråk utmed Västkusten passerar längs med järnvägssträckningen i norr och får en delvis förändrad miljö.

Strandpromenaden med gång- och cykelstråk får möjlighet att fortsätta norrut i och med stadsutvecklingen av stations- och hamnområdet i Varbergs centrala delar.

Inom Breareds rekreationsområde finns flera gång- och cykelvägar som är viktiga för rekreation inom området och för att knyta ihop området med omgivande bostadsområden och grönstrukturer.

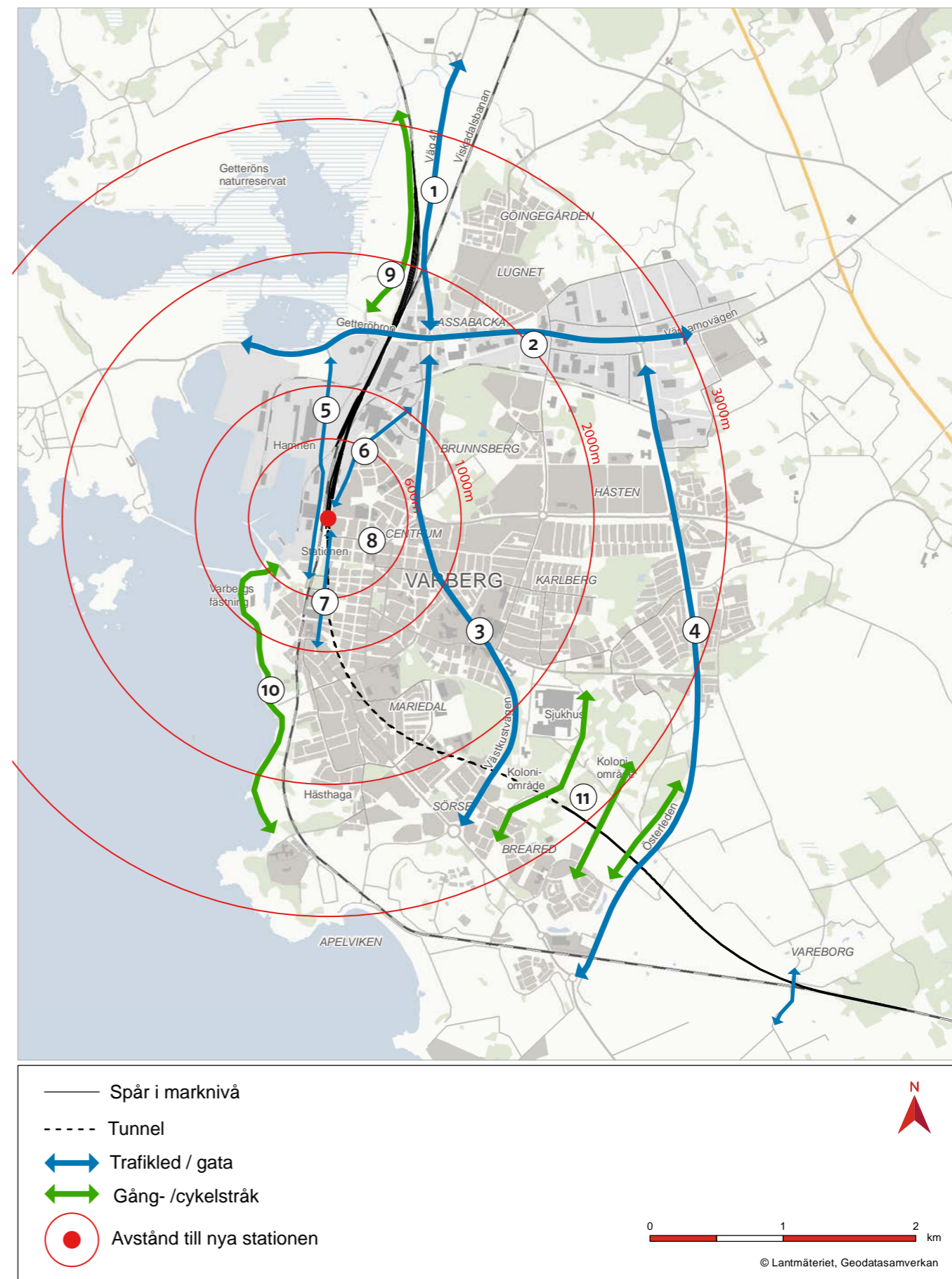
Stationens utformning kommer att leda till förbättrade kopplingar för gång och cykel i väst- östlig riktning. Den nya stationsbron kommer utgöra en viktig del i att knyta ihop cykelstråket i centrala staden.

Viktiga trafikleder och gator

- ① Väg 41
- ② Getteröleden
- ③ Västkustvägen
- ④ Österleden
- ⑤ Östra Hamnvägen
- ⑥ Birger Svenssons väg
- ⑦ Västra Vallgatan
- ⑧ Magasinsgatan

Viktiga gång- och cykelstråk

- ⑨ Ginstleden
- ⑩ Strandpromenaden
- ⑪ Stråk inom Brearedsområdet



Figur 2.5. Karta som visar viktiga trafikleder och gator, gång- och cykelstråk samt avstånd till stationen. Skala 1:40000 (A3)

3 Övergripande gestaltning

3.1 Målbild Varbergs kommun

Vintern 2014 genomfördes en workshop där Varbergs Kommunstyrelse valde ut några betydelsebärande ord som är representativa för Varberg och som ska karaktärisera det nya stationsområdet. Orden utvecklades sedan till en målbild som ska prägla utformningen och vara identitetsskapande i den goda upplevelsen av Varbergs nya stationsområde. Målbilden antogs av Kommunstyrelsen under våren 2015.

Varbergs kommun har även tagit fram ett Kvalitetsprogram som komplement till detaljplanen för stationsområdet. Där har målbilden utvecklats ytterligare.

Vision Varbergs nya stationsområde

"Varberg har en vision. År 2025 ska vi vara Västkustens kreativa mittpunkt. Visionen ska genomsyra även Varbergs nya stationsområde. Det är här många möter Varberg för första gången, det är här många börjar och slutar sin arbetsdag och det är hit många går för att träffas eller titta på folk.

Oavsett i vilket ärende man rör sig inom stationsområdet - som pendlare, sommarboende, morfar, förstagångsbesökare, konferensdeltagare eller söndagsstrosare ska upplevelsen vara densamma. Upplevelsen av en välkomnande plats med funktioner i en genomtänkt helhet och där omsorgen av detaljerna är påtaglig. Varbergs nya stationsområde ska fungera som en länk mellan stadskärnan och den nya stadsdelen och tydligt ansluta till resten av staden. Och kommunen. Och världen. Det är här den börjar!"

levande

Energien flödar i stationsområdet. Det är här det händer. Personliga avtryck möter besökaren och får Varbergsbon att känna att man kommit hem. Rösterna från de som bor i kommunen ges plats i utformningen och framställs med lekfullhet. Här finns alltid något nytt. Tillfälliga uttryck och förändring bor i platserna.



hav

Det öppnar upp sig mot vidderna och havet. Varberg andas rymd, ljus och möjligheter. Från stationsområdet ser man målpunkter i staden och anar horisonten i fjärran. Sköna solplatser morgon, middag kväll - att andas kustluft och saltvindar. Konstruktioner, tak och byggnader förmedlar lätthet och har en ljus färgsättning. Varberg är vatten. Vattenljus och vattenljud genomsyrar - det glittrar, blänker, bubblar, porlar och droppar.



grönskande

Varberg är varmt. Här råder en avslappnad känsla av strand, sand och sommar, året om. Strandråg, trift och sanddyner har letat sig upp från kusten och tolkas in i gestaltningen på ett informellt sätt. Platser och byggnader har en vänlig och välkomnande utformning. Större rum varierar med små lugna, lummiga platser, att andas, vila, hämta kraft. Detaljerna förmedlar omtanke och väcker nyfikenhet.



sten

I Varberg möter historia nutid, och det ges uttryck i form och gestaltning. Stenhuggartradition, kala klippor och Fästningen utgör en stabil grund som återspeglas i stationsområdet. I Varberg står man med fötterna på jorden. Gedigna material och natursten präglar området. Råa ytor och bearbetade används som spännande kontraster och associerar till kulturhistoria, hantverkskunnande och strändernas klippor.

Figur 3.1. Utdrag ur "Kvalitetsprogram för Varbergs nya stationsområde", 2015-04-01



Kustnära beteslandskap

Godsbangård

Station

Tunnelmykning och Österleden

Öppet jordsbrukslandskap

Figur 3.2. Materialpalett. Sträckningen går från Getteröns kustnära beteslandskap med flacka havsstrandängar i norr. Anläggningen upplevs främst från tågfönstret. Här placeras den nya godsbangården som utformas robust och tålig. Genom område med verksamheter och industri närmar vi oss staden. Vi kommer till stationen där material väljs med större förfining, så att de tåler att komma nära. Tunnelsträckningen passerar snabbt. Vid mynningen i söder vid Breared är omgivningarna ett område för rekreation, flitigt använt av Varbergsborna. Tunnelmyningen och Österleden blir tydliga byggda inslag och gränser mot omgivningen. Till sist går sträckningen ut i jordsbrukslandskapet i söder.

3.2 Generella gestaltungsprinciper

Järnvägens nya sträckning utgör en gränsdragning mellan flera olika landskapskaraktärer, såsom storskaligt jordbrukslandskap, småskaligt beteslandskap, havsstrandängar och stadsbebyggelse. Landskapsanpassningen till både stad och land har därför av nödvändighet varit platsspecifik.

För projektet har nedanstående övergripande gestaltungsprinciper formulerats:

1. att förhålla sig till den upplevda skalan i anläggningen
2. att anpassa anläggningen till respektive närområdes förutsättningar
3. att använda hållbara och förankrade material- och växtval

1. Att förhålla sig till den upplevda skalan i anläggningen

Beroende på var man befinner sig, i vilken hastighet man rör sig och hur långt ifrån järnvägsanläggningen man vistas, upplevs den på olika sätt. I en stationsmiljö där man ofta uppehåller sig en stund krävs en helt annan detaljeringsgrad än i det öppna landskapet där man snabbt åker förbi och ser anläggningen på håll. Dessa olika inifrån- och utifrånperspektiv är viktiga att förhålla sig till.

Järnvägens nya tunnelsträckning genom centrala Varberg förbättrar stadens kontakt med havet och ger stora möjligheter för utveckling av staden.

För tågresenären innebär Varbergstunneln att resan genom Varberg förändras väsentligt. Kontakten med omgivande hav, stad och landskap minskar vid sträckorna som går genom tråg och tunnel, men också vid sträckor i mark med bullerskyddsåtgärder. Den nedsänkta stationens utformning måste hanteras sedd från marknivå såväl som nerifrån plattformsnivå. Gestaltningen syftar också till att stärka stadens väv genom att hantera anläggningens stora skala på stadens villkor, då stationen utgör ett viktigt offentligt rum i staden.

2. Att anpassa anläggningen till respektive närområdes förutsättningar

Den nya järnvägen ter sig olika utifrån sett beroende på var i landskapet man befinner sig. Längst i norr innebär tillkommande bullerskyddsplank ett påtagligt visuellt tillskott i miljön, medan man i stationsområdet har låtit anläggningen underordna sig staden genom att låta järnvägen passera genom ett tråg. Gestaltningen av den nya stationen strävar efter att skapa en stark och plats-specifik identitet. Teknikbyggnader utformas med en gemensam övergripande gestaltning. Samtliga tak förses med sedum; växtlighet som håller sig grön hela året, men med fasadmaterial anpassat till platsens karaktär.

Materialen i järnvägsanläggningen ska harmoniera med sin omgivning och skapa mervärden för åskådaren. Detta innebär att anläggningen till sin helhet ska utgöra ett mindre element i det storskaliga landskapet, men att gestaltningsmässiga punktinsatser utförs där konflikterna mellan människa och tåg är som störst.

3. Att använda hållbara och förankrade material- och växtval

Material väljs utifrån vilket sammanhang det ska finnas i. De ska vara långsiktigt hållbara och inte förorsaka alltför långa transporter. Materialvalen är en viktig beståndsdel för att skapa den lokala förankringen, som stöds av kommunens framtagna målbild

Vid återställande av naturmark och i nya planteringar bör i första hand inhemska arter som är typiska för det halländska kustnära landskapet användas. På så vis säkras man en långsiktigt god etablering i växtmaterialet medan skötselbehovet hålls nere. I stationsmiljön föreslås en tolkning av det kustnära beteslandskapet i form av en terrasserad plantering, med växtlighet som ger upplevelsevärden året runt.

Bergtunneln kommer att alstra stora mängder sprängsten, som återanvänds och minskar projektets totala transporter.

Stationen är en utomhusmiljö där plattformarna utgör en del av stadens golv. Detta ställer krav på att stationen utformas robust och tålig. Omsorg behöver visas väntmiljöer för att ge resenären skydd mot nederbörd och vind.

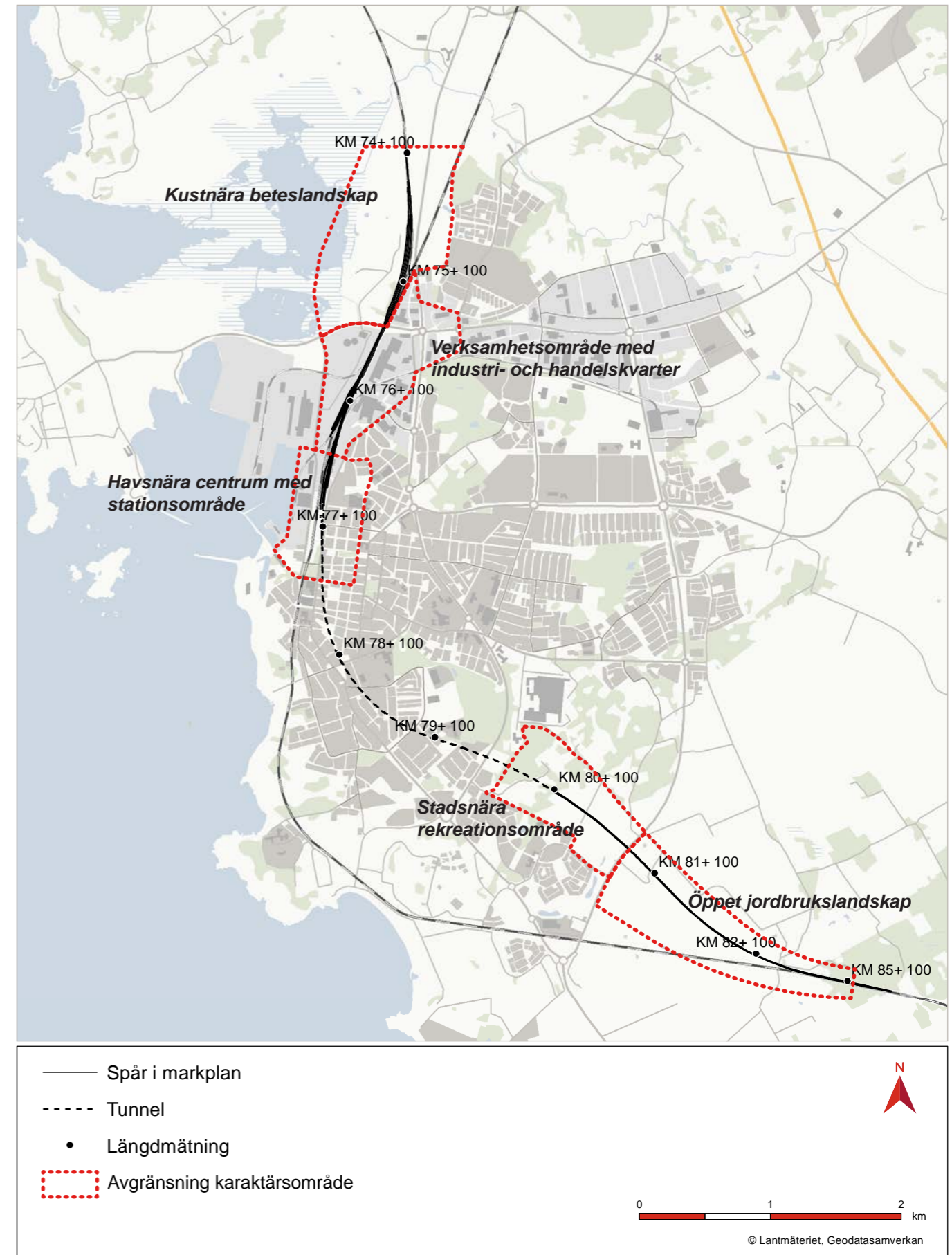
4 Analys av nuläge och gestaltning av planerad anläggning

4.1 Indelning av sträckan i karaktärsområden

Beroende på den karaktär som präglar respektive sträcka i järnvägsanläggningen, har sträckan delats upp i fem delområden, också för att på ett tydligt sätt beskriva åtgärderna som föreslås i gestaltungsprogrammet.

Km-talen hänvisar till Väst kustbanans längdmätning som börjar i Göteborg och slutar i Lund.

- Kustnära beteslandskap, ca KM 74+100-75+500 (Kapitel 4.2)
- Verksamhetsområde med industri- och handelskvarter, ca KM 75+500-76+500 (Kapitel 4.3)
- Havsnära centrum med stationsområde, ca KM 76+500-77+500 (Kapitel 4.4)
- Stadsnära rekreationsområde, ca KM 79+700-80+800 (Kapitel 4.5)
- Öppet jordbrukslandskap, ca KM 80+800-85+100 (Kapitel 4.6)



Figur 4.1. Indelning av sträckan i karaktärsområden. Skala 1:40000 (A3)

4.2 Kustnära beteslandskap

Den nya godsbangården placeras intill befintlig sträckning och i närheten av ett värdefullt naturområde. Anläggningen kommer att avgränsas mot omgivningarna av omfattande bullerskydd. Bullerskyddens utsida utformas för att mjukt ansluta till omgivningen och mildra intrycket av den storskaliga anläggningen. På insidan bejakar utformningen istället den industriella karaktären och ger bangården en stadig ryggrad genom en tydlig, sammanhängande helhet.



Figur 4.2. Fotomontage med den planerade godsbangården sedd från sydväst. Originalfoto Pär Connelid, Kula HB.

4.2.1 Analys

Uppbyggnad

Norr om Varberg karaktäriseras landskapet av flacka havsstrandängar som övergår i kustnära betesmarker, med ett öppet odlingslandskap österut. Landskapet bjuder på god överblick med långa siktlinjer, mycket tack vare de låga marknivåerna om +1 till +2 meter över havet. Den sparsamma, högre vegetation som begränsar sikten präglas av fukt, salt och vindar. Enstaka solitära lövträd förekommer främst i strandkant och runt ett par småvatten/gölar. Högre vass- och sävvegetation återfinns i diken.

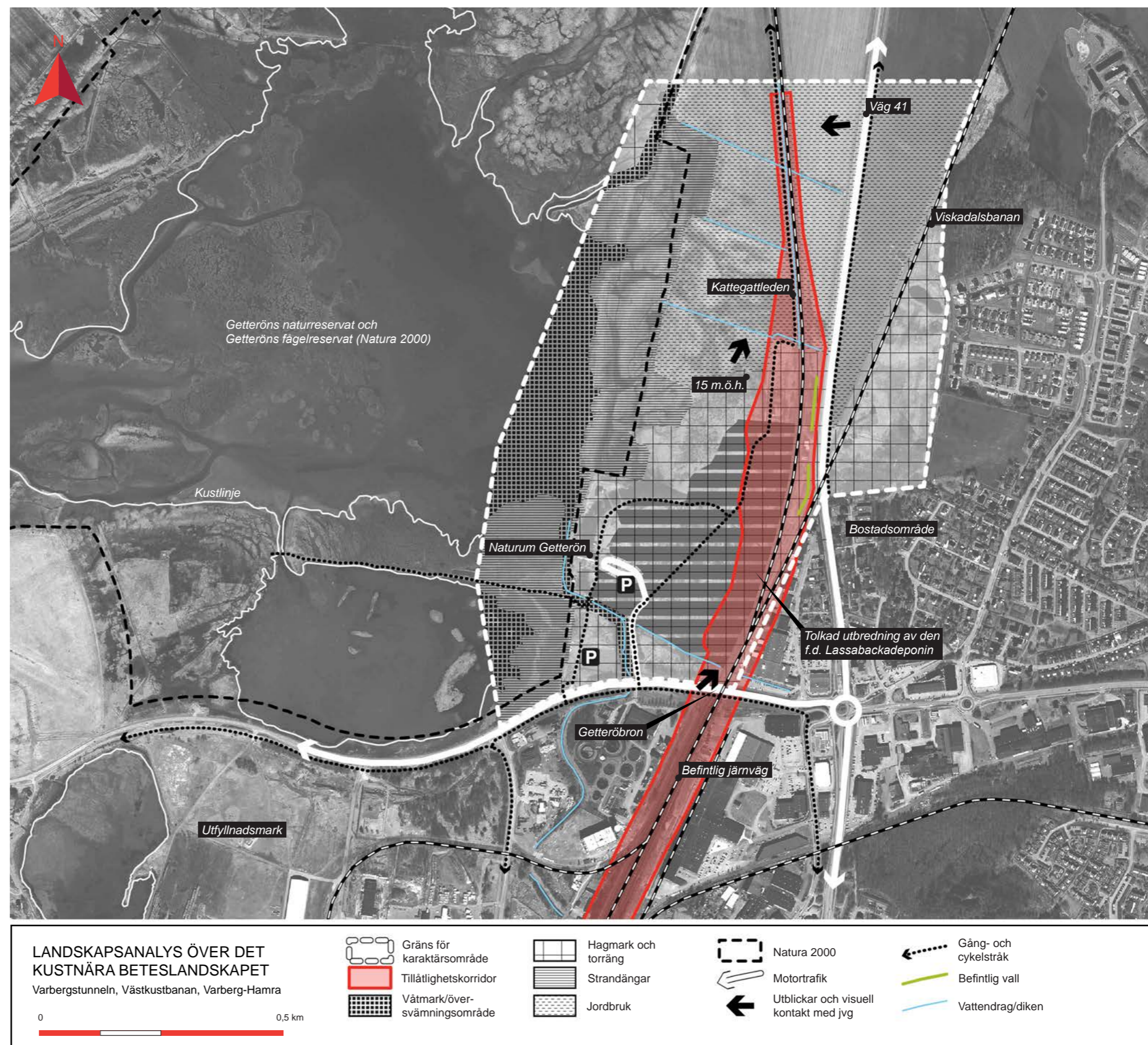
Från områdets mittparti och söderut finns ett höjdparti om +15 meter över havet som avviker från det flacka landskapet men har, för Varbergsområdet, en karaktäristisk form med berg i dagen. Här finner man ett fältskikt av torrängskaraktär samt ett buskskikt med slån, nyponros och enbuskar.

Längs hela västra sidan ned till Getteröbron ligger Getteröns naturreservat. Området var tidigare en grund havsvik, som skars av från havet i samband med stora uppfyllnadsarbeten från 1930-talet och framåt. I anslutning till naturområdet ligger också den före detta Lassabackadeponin, som varit avstjälningsplats för olika typer av avfall under en stor del av 1900-talet.

Den östra sidan kantas av såväl odlingslandskap som bostadsenklaver i ett expanderande Varberg, med Viskadalsbanan som en mycket påtaglig gränsdragning mellan stad och land. Längst i sydöst finner man ett kvarter som utgör mötet mellan det kustnära beteslandskapet och verksamhetsområdet med industri och handelskvarter.

Användning

Landskapet utgörs av betesmarker och åkermark. Området genomkorsas av Västkustbanan, Viskadalsbanan samt väg 41 mot Borås. Väg 41 utgör också den norra infarten till Varberg från 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. Tack vare planteringen blir järnvägen mindre exponerad i det öppna landskapet. Jordbrukslandskapet öster om befintlig Västkustbana utgörs av kilformade åkrar mellan väg 41 och Viskadalsbanan. 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.



Getteröns naturum ligger i naturreservatet, med utsiktsplatser och torn för fågelskådare samt utställningslokal med kafé. Vattennivån regleras inom reservatet för att optimera förutsättningarna för fåglar som rastar här i tusentals. De öppna vattenytorna omges av stora vassbälten.

Öster om reservatet är landskapet småskaligt och betesdominerat, med låga buskar och 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. Kattegattleden är ett regionalt projekt med målet att skapa en sammanhängande cykelled mellan Göteborg och Helsingborg, längs hela Hallandskusten. Fokus för projekt har varit att skapa en upplevelserik och naturskön cykelled i direkt anslutning till kusten. Kattegattleden är del av Nordsjöleden, världens längsta skyltade cykelbana på över 6000 km genom 8 länder runt Nordsjön.

Särskilda värden

- Närmiljön vid Getteröns naturum, beteslandskap med berg i dagen, torrängar
- Havskontakten, de långa siktlinjerna
- Utblickar mot havet från tåg och väg
- Avskärmande ridå mellan cykelväg och järnväg

Området har sammantaget höga positiva värden för landskapsbilden.



Figur 4.3. Ginstleden är en del av Kattegattleden, som i sin tur är en del av den 600 mil långa Nordsjöleden.



Figur 4.4. Det karaktäristiska kustlandskapet är av torrängskaraktär med ett lägre buskskikt och mycket berg i dagen. Foto Pär Connelid, Kula HB.



Figur 4.5. Ett järnvägsområde är en storskalig anläggning med en mängd teknisk utrustning. Här en bild från befintligt spårområde i centrala Varberg.



Figur 4.6. Natura 2000-området är en viktig rast- och häckningsplats för bland annat vadarfåglar, som trivs bra kring de konstgjorda öarna i den nivåreglerade dammen.



Figur 4.7. Befintlig järnväg sedd västerifrån, strax norr om höjden om +15 meter över havet. Till höger syns i bild syns Kattegattleden, omgiven av gamla betesmarker i fonden och det öppna jordbrukslandskapet i bakgrunden.

4.2.2 Gestaltning

Sammanfattning av planförslaget

I det kustnära beteslandskapet kommer spåranslutningarna till den norra godsbangården att ansluta till den befintliga Väst kustbanans två spår. Spårområdet för den norra godsbangården breddas därefter successivt upp till åtta spår och blir som bredast 65 meter. För drift av anläggningen kommer även servicevägar, teknikhus och utjämningsmagasin att anläggas. För att skydda omgivande naturområde och intilliggande bostäder från ökade bullernivåer, kommer bullerskydd att anläggas på ömse sidor längs hela anläggningen.

Den planerade godsbangården blir en storskalig miljö med industriell karaktär, placerad i anslutning till ett område med höga natur- och rekreationsvärden.

De omfattande bullerskydden kommer att bli den naturliga gränsen för anläggningen.

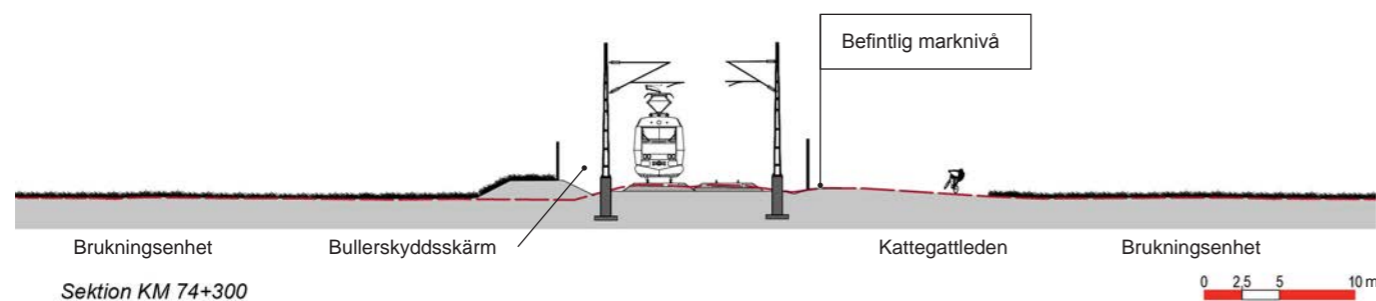
Målsättningen med gestaltningen är att utforma bullerskydden med en tydlig in- respektive utsida, där utsidan skärmar av anläggningen och ger en mjuk övergång mellan bullerskydd och omgivande landskap. På så sätt kan bullerskyddens intrång i landskapsbilden begränsas. Här används organiska material med en dämpad färgskala som harmonierar med omgivningen.

På insidan väljs ett fåtal andra material, med en mer robust och industriell karaktär. Målet är att väggarna ska göra insidan till en lugn helhet som ger ryggrad åt hela anläggningen.

På de platser där säkerhetsstängsel erfordras, skall stängslet utföras i förzinkat stål med fundament i betong.

Landskapsanpassning

Väst kustbanan korsar det öppna landskapet på en låg bank vilket gör att landskapsanpassning av järnvägsbanken inte är nödvändig. Däremot är det viktigt att mark utanför järnvägsbanken terrängmodelleras för att undvika onaturliga slänter och gropar mellan servicevägar och vändplaner. Eventuella trumbyten och dikesomgrävningar anpassas till de naturliga linjerna i landskapet.



Figur 4.8. Bullerskydd mellan KM 74+040 - KM 74+475 utformas som skärm med stående träplank på utsidan. Insidan bekläs med sträckmetall som tillåts rosta. Skärmarnas krön trappas mellan höjder om +1 - +3 m över rälsöverkant.

Val av bullerskyddsåtgärder

Bullerskyddsåtgärder varierar efter platsens förutsättningar. Där utrymme medges utformas skyddet som vall. Spontsättning och bergskärningar kommer att utgöra en integrerad del av bullerskyddet. Figur 4.18 *Plan över föreslagna bullerskyddsåtgärder* presenterar samtliga föreslagna bullerskyddsåtgärder norr om Getteröbron.

För att uppnå tillräcklig bullerdämpning måste skärmar invändigt förses med absorbenter. Jämnt fördelat över anläggningen ska 60% av den totala insidan vara absorberande.

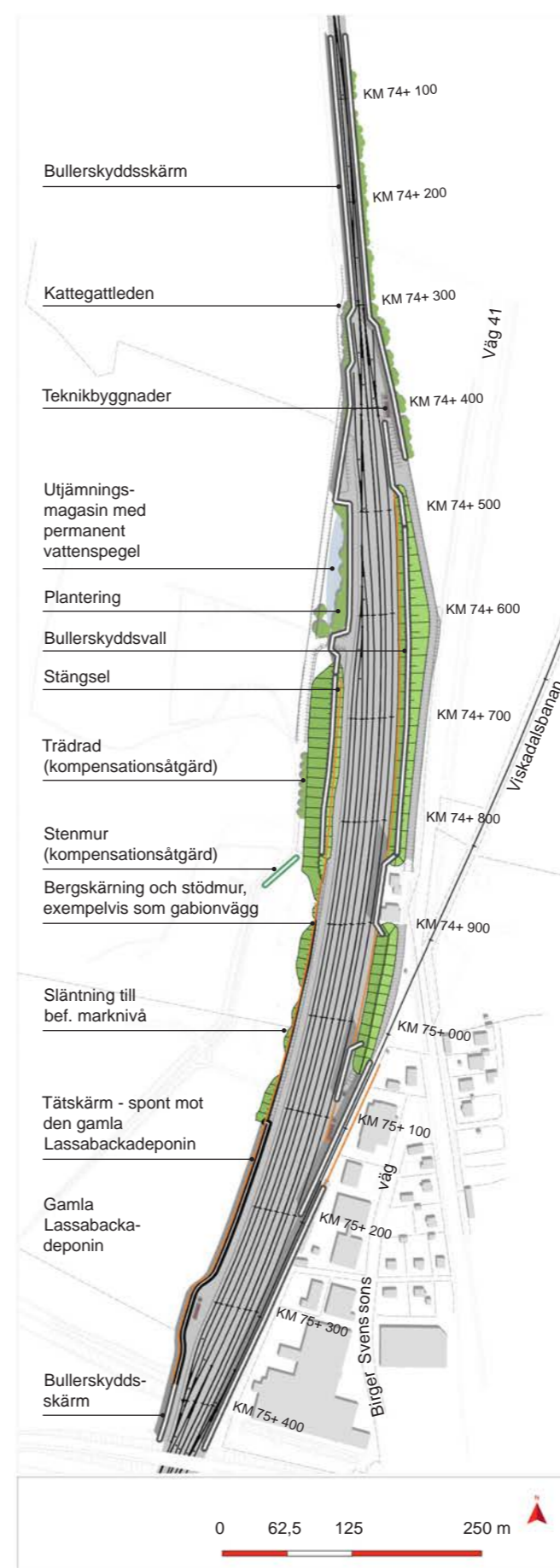
Bullerskyddsvallar

Väster om spårområdet kommer det att bli bergskärning på en sträcka av cirka 300 meter. Bergskärningens höjd blir upp till +8,5. För att komplettera upp till erforderlig nivå för bullerdämpning byggs vallar upp med en brant gabionklädd insida med en lutning på 4:1. Utsidan av vallen släntas i en flack lutning om 1:5 mot angränsande naturområde.

Övriga bullerskyddsvallar utformas enligt principen med en insidig slänt på 1:2, och en flackare utsida.

För samtliga bullerskyddsvallars ytskikt föreslås en mager, väl-dränerad jord, och sådd av ängsvegetation. Ängsväxter bidrar till ökad biologisk mångfald, och finns representerade i områdets högre delar. Ängsvegetation måste slå en gång per år under den senare delen av sommaren.

Viss terrängmodellering kommer att krävas, för att på bästa sätt ansluta vallar till omgivande landskap.



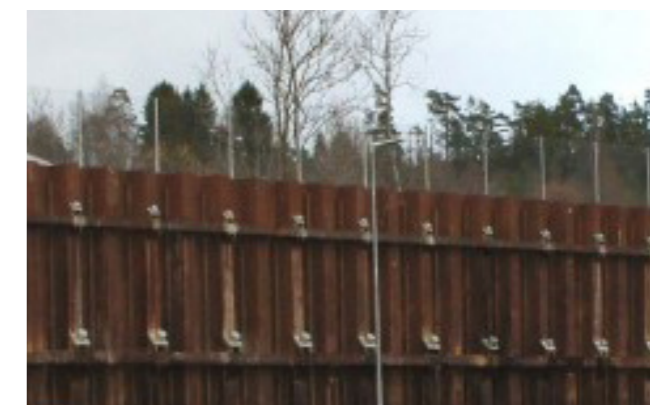
Figur 4.9. Plan över föreslagna bullerskyddsåtgärder norr om Getteröbron.



Figur 4.10. En distinkt formgivning av bullerskyddsvallarna ger dem en arkitektonisk dimension och formmässig kvalitet.



Figur 4.11. Gabionväggs släktskap med övriga material i järnvägsanläggningen är uppenbar.



Figur 4.12. Exempel på spont med synliga hammarband och stag. I Varberg kommer minst 60 % av spontens yta behöva täckas med absorberande kassetter.



Figur 4.13. Insädd av ängsväxter på bullerskyddsvallar bidrar med en nödvändig uppmjukning av anläggningen, och kopplar godsbangården till det omgivande landskapet.

Bullerskyddsskärmar

De föreslagna bullerskyddsskärmarna innebär ett omfattande intrång i den befintliga miljön. Med hänsyn till det angränsande fågelskyddsområdet får skärmar inte vara genomsiktliga.

Generellt för alla bullerskyddsskärmar gäller att:

- Skärmarnas överkant ska vara horisontell. Justering av höjd ska göras i trappning om 50 centimeter med jämnt avstånd mellan trappning.
- Överkant ska ha en avtäckning i plåt med en lutning i sidled på 45 grader för att förhindra att någon kan stå på bullerskyddsskärmen. Sockelelement ska vara i en ljus grå kulör.
- Portar i bullerskyddsskärmar utförs med samma ytskikt som bullerskärmen.

Marknivån längs bullerskydden ska modelleras så att marken löper tillsammans med skärmarnas underkant för en jämn linjeföring.

Bullerskyddsskärmarnas utsida

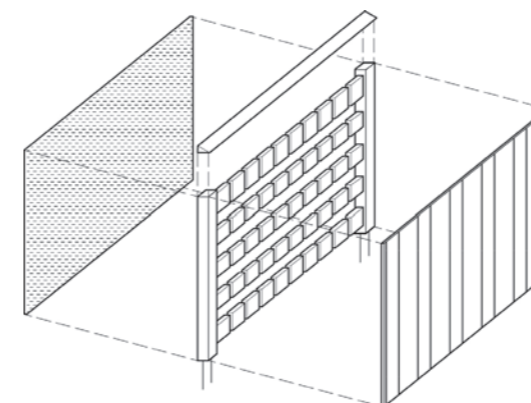
Bullerskyddens utsida ska utformas för att mildra intrycket av de omfattande åtgärderna, och ge dem en anpassning till omgivningen.

Längst i norr löper cykelleden Kattegattleden parallellt med spåren på dess västra sida, vilket innebär att gående och cyklister rör sig alldeles intill skärmen. På samma sträcka, öster om järnvägen, kommer bullerskyddsskärmarna att vara exponerad ut mot väg 41, och all den trafik som rör sig in mot Varberg. Bullerskydden som möter bilisterna blir för många det första som de ser av Varberg.

Längre söderut ställs bullerskärmarna i mer undanskymda lägen, i anslutning till industriområdet i öster, och inne på järnvägsområdet.

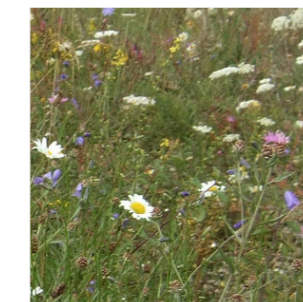
Utsidan på samtliga bullerskärmars i det kustnära beteslandskapet utförs med kraftiga, stående träplank som tillåts gråna. Den med tiden alltmer grå och skimrande färgen knyter väl an till de material och texturer som står att finna i det kustnära beteslandskapet och runt Getteröns naturum, och kan med tiden bli identitetsskapande för området.

I samband med terrängmodellering ska den naturmark som tas i anspråk återställas, dels genom uppfyllnad med massor, dels med återetablering av växtmaterial. Växter som redan finns i närområdet ska väljas.

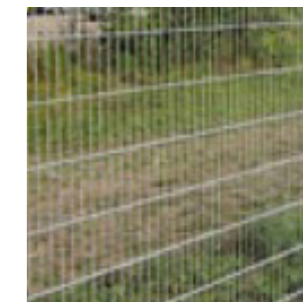


Figur 4.16. Princip för bullerskyddsskärm med insida i perforerad metall, utsida i trä, en bullerabsorberande kärna och plåttäckning.

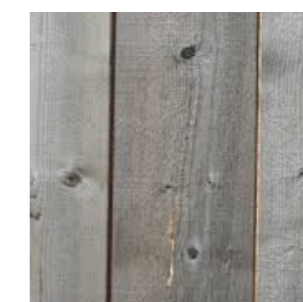
Materialpalett för bullerskyddens utsida



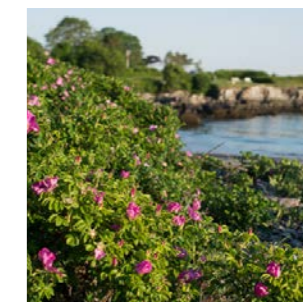
Ängssådd



Förzinkat stängsel

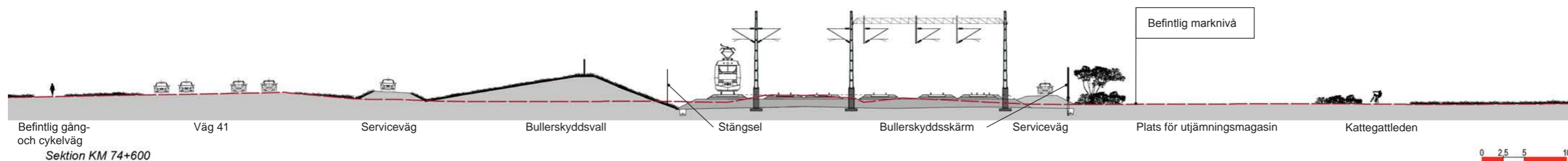


Grånat trä

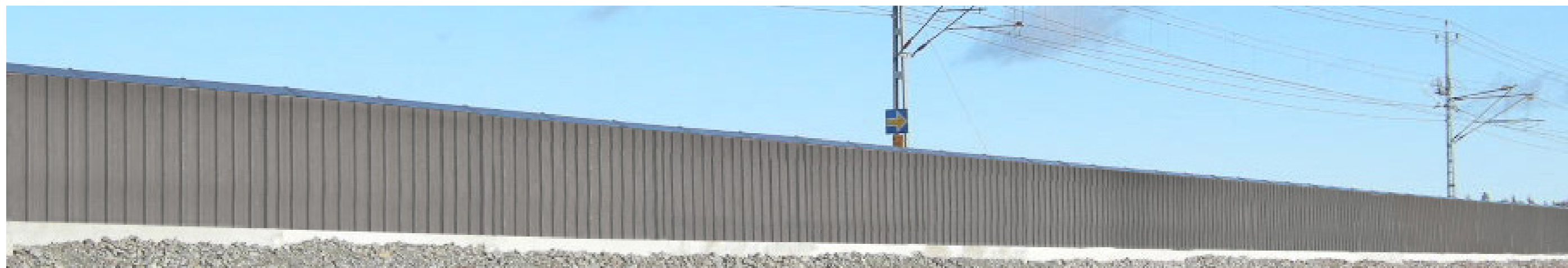


Lokal vegetation

Figur 4.17. För att skapa en mjuk övergång till omgivande landskap väljs material av organisk karaktär, och växter som finns representerade i närheten.



Figur 4.14. Bullerskydd mellan KM 74+475 - KM 74+650 utformas med bullerskyddsvall på den östra sidan, och på den västra sidan bullerskyddsskärm, som kläs med stående träplank på utsidan och med sträckmetall som tillåts rosta på insidan.



Figur 4.15. Bullerskyddsskärmens utsida ska utformas som enkla träplank med rak överkant. Eventuella trappningar utförs med 50 centimeters förskjutning fördelade på ett jämnt avstånd. En slät yta utan utstickande ständare ska eftersträvas.

Godsbangården och bullerskärmar insida

Den nya godsbangården medför en väsentlig breddning av befintlig järnvägsanläggning. Den nya bangårdsmiljön kommer att skärmas av genom de omgivande bullerskydd, men vara fullt exponerad från den nya Getteröbron. Då Väst kustbanan går precis intill godsbangården utan någon mellanliggande avskärmning, kommer tågresenärerna uppleva bangårdsmiljön på nära håll.

De anlagda delarna i anslutning till godsbangården ska ge ett robust och tåligt intryck och knyta an till den industriella karaktär som en godsbangård representerar. Traditionell järnvägsräls ska vara utgångspunkt vid färgsättning och materialval. Det rostfärgade stålet blir den sammanhållande karaktären i en för övrigt föränderlig miljö.

På den västra sidan, från ca km 74+860 till ca km 75+140 avgränsas bangården av bergskärningar på upp till som mest drygt +8 meter över havet. Dessa fungerar som naturliga bullerskydd, men för att uppnå erforderlig höjd för avskärmning av buller mot intilliggande naturområde anläggs stödmurar. Murarna utformas med fördel som gabionväggar fyllda med bergkross ovanpå bergskärning. Se figur 4.18 och 4.19. För fyllning av gabionen ska krossat berg från projektet användas. Stenen ska vara väl sorterad i ett snävt storleksintervall, så att gabionen ges ett enhetligt uttryck. Storlek på sten och nätets maskor ska vara tillräckligt stort för att stenens färg och karaktär ska överskugga metallnätets. En 1 - 2 m bred berghylla ska anläggas mellan bergskärning och stödmur, av konstruktionsskäl.

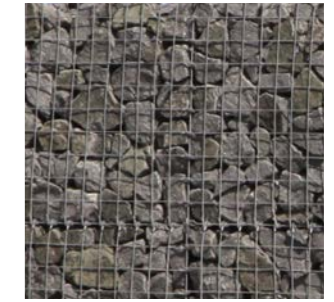


Figur 4.18. Exempel på gabionvägg ovanpå bergskärning. Gabionen ska ansluta väl till bergets profil, och hålla så hög kvalitet att yta och krön håller formen över tid.

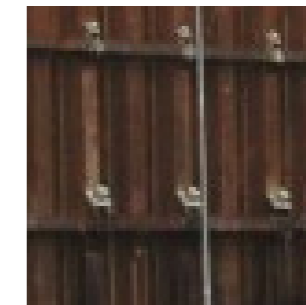
Materialpalett för bullerskyddens insida



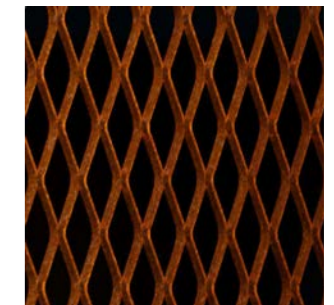
Bergskärning



Gabion



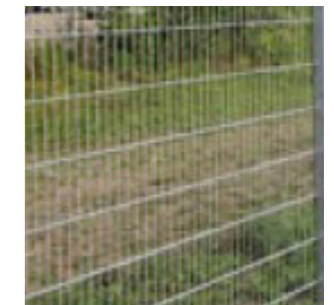
Spont



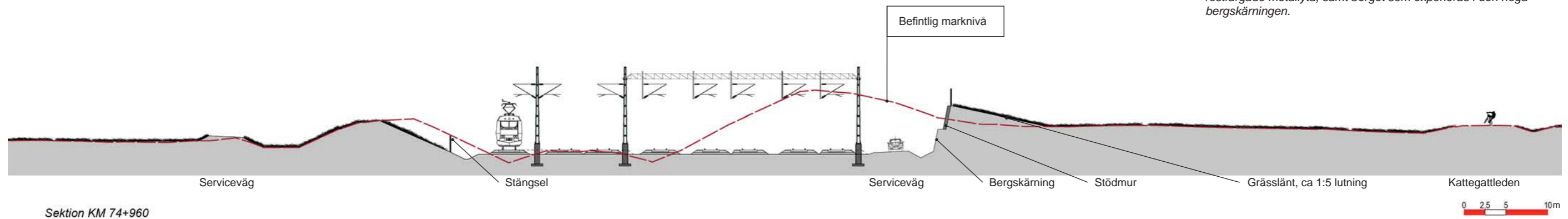
Rosttrögt stål



Ängssådd



Förzinkat stängsel



Figur 4.20. Bullerskärmar insida ska ansluta till den industriella karaktären, och hjälpa till att ge området en stadig stomme. Utgångspunkten för materialvalen är järnvägsrälsen och spontens rostfärgade metallyta, samt berget som exponeras i den höga bergskärningen.

Sektion KM 74+960

Figur 4.19. Bullerskydd mellan KM 74+650 - KM 75+120 utformas med bullerskyddsvall på den östra sidan vars krön är +4 meter över rälsöverkant. På den västra sidan genomförs en bergskärning som kompletteras med en gabionvägg till erforderlig bullerskyddsnivå på +3 - +5 meter över rälsöverkant. I sektionen framgår att slänten från gabionväggen bidrar till avskärmning av godsbangården, sedd från Kattegattleden.

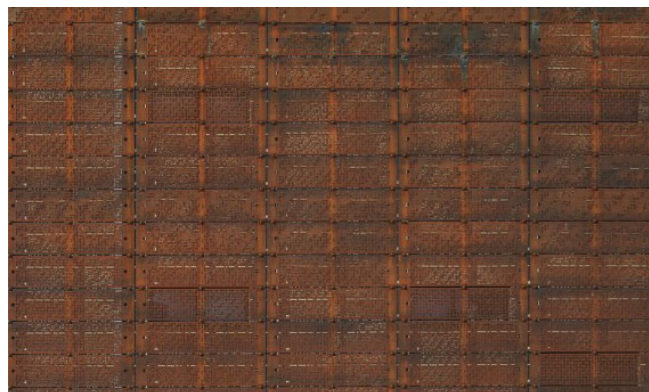
Söder om bergskärningen, på den västra sidan mellan km 75+140 och km 75+360, kommer spårområdet att avgränsas av en hög spont vars krön kommer att ligga på +8,2 m över havet, det vill säga 5 m över rälsöverkant. Sponten är ett kombinerat bullerskydd och tätskikt mot den intilliggande deponin. Sponten föreslås utformas som obehandlad stålspont med hammarband och synliga stagförankringar/bultar i samma material.

Då krav ställs på en hög andel absorberande material på alla ytor som vetter in mot godsbangården, föreslås att det på sponten fästs absorberande kassetter. Dessa ska placeras i raka förband som följer hammarbanden. Absorbenternas ytskikt ska bestå av rostfärgad sträckmetall alternativt perforerad plåt. Andel hål i metallen ska vara tillräcklig för att uppnå tillräcklig absorberande effekt.

Alla bullerskyddsskärmar byggs med träplank på utsidan, en absorberande kärna och rostfärgad metall på insidan. Mellan cirka km 75+030 - km 75+200 löper tre bullerskyddsskärmar omlott. Den mittersta skärmen byggs upp med en absorberande kärna, på samma vis som övriga bullerskyddsskärmar, däremot sätts sträckmetall på båda sidor för att ljudabsorptionen ska fungera på båda sidor.

Teknikbyggnader

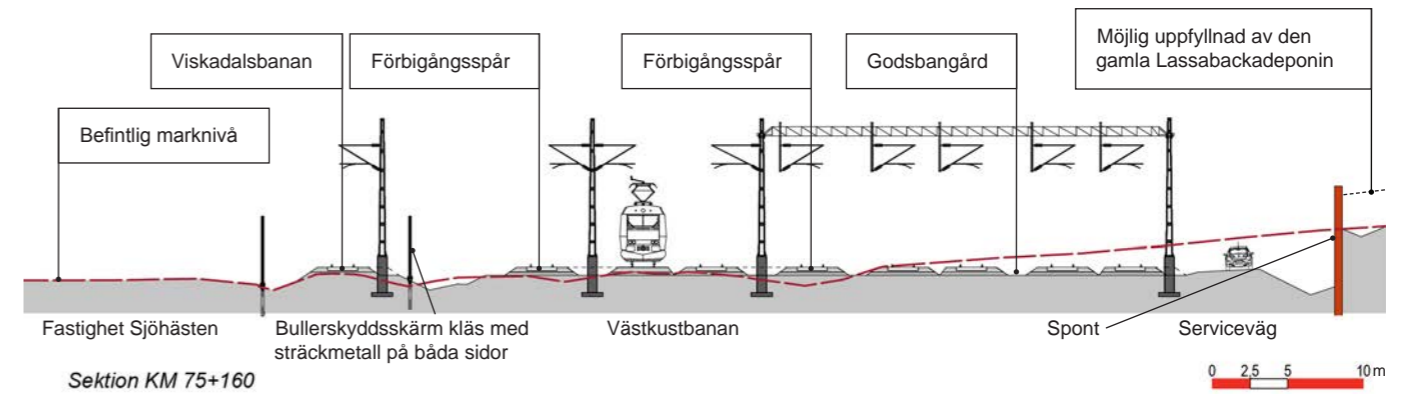
I anslutning till godsbangården krävs flera teknikbyggnader fördelade på tre olika platser. Samtliga byggnader kommer att placeras innanför bullerskydden och föreslås därmed utformas för att harmoniera med den industriella karkatären inne på godsbangården. Byggnaderna kommer att synas från tåget, men nästan inte alls från omgivningen. Fasaden föreslås utföras i med samma typ av kassettsystem som övriga teknikhus i anläggningen, och med sedumtak, men med den anpassningen att fasadmaterialet utgörs av rosttrögt stål.



Figur 4.23. Exempel på industriellt uttryck med en perforerad, rostig metall. Här kasserade hålkort som utgör fasad på en del av Textile fashion center i Borås. Bilden fungerar som inspiration till både de bullerabsorberande kassetterna på sponten och till teknikbyggnaderna.



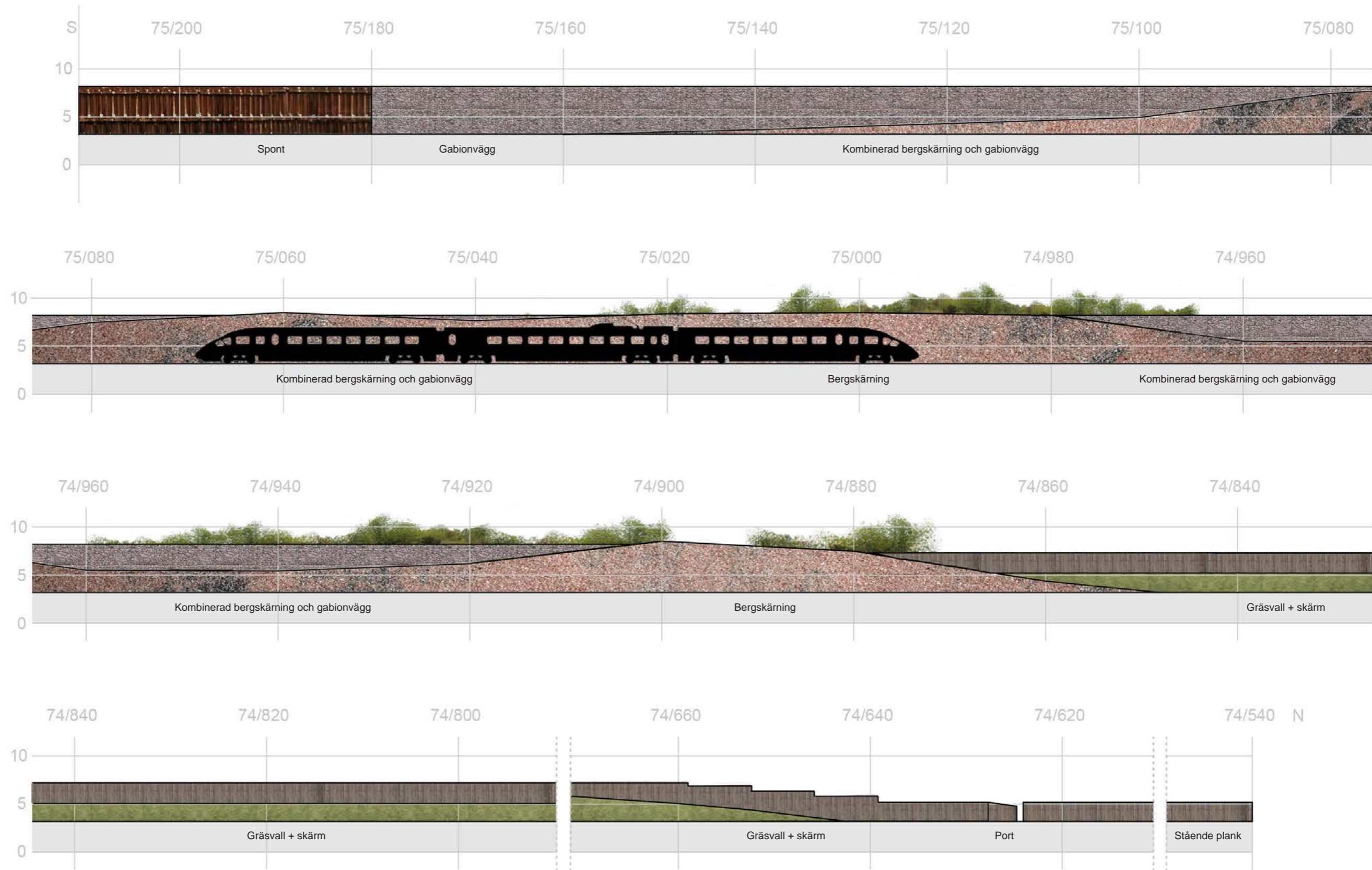
Figur 4.21. Illustration för utformning av teknikbyggnader.



Figur 4.22. Bullerskydd vid sektion KM 75+160 utformas med bullerskyddsskärm mot öst med krön om +3 meter över rälsöverkant. Skärmarna sätts omlott för att inte ljud ska fortplanta sig ut längs Viskadalsbanans spår. På västra sidan den 5 m meter höga sponten.



Figur 4.24. Vy över spårområdet med den gamla Lassabackadeponin i bakgrunden, sedd från den befintliga Getteröbrons landfäste. Den stående träpanelen i kontrast mot bullerskyddens rostfärgade interiör smälter väl in i detta gränsland mellan stad och land.



Figur 4.25. Elevation som visar insidan av de västra bullerskydderna för Godsbangården. Spont, bergskärning i kombination med gabionvägg och bullerskyddsvall i samspelt lösning ansluter till bullerskyddsskärmarna längst i norr. Söder om sponten, ner till den nya Getteröbron, sätts en skärm med höjden 7,2 meter över havet, vilket är 4 meter över rälsöverkant.

4.3 Verksamhetsområde med industri och handelskvarter

Genom verksamhetsområdet med industri och handelskvarter går den nya järnvägen nära befintlig sträckning, och i anslutning till hamnbangården. Resenärer norrifrån ankommer i detta område tråget, som sänker sig neråt mot plattformarna på den nya stationen.



Figur 4.26. Typisk utblick över befintlig järnvägsanläggning i verksamhetsområdet. Foto Pär Connelid, Kula HB.

4.3.1 Analys

Uppbyggnad

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

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. Området ger ett något ovärdat intryck på grund av närliggande teknikhus samt framträdande skyltbågar som ska uppmärksamma trafikanter för järnvägsövergången.

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 höjda nivån på den gamla deponin vid Lassabacka. Två större trafikleder korsar området vilket innebär att stadsbilden domineras av bensinstationernas och hamburgerkedjornas skyltning. Kvarteren runt om avgränsas av ett uppbrutet och formlost gatunät.

Användning

Väster om befintlig järnväg upptas ett stort område av Getteröverket som är kommunens reningsverk. 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.

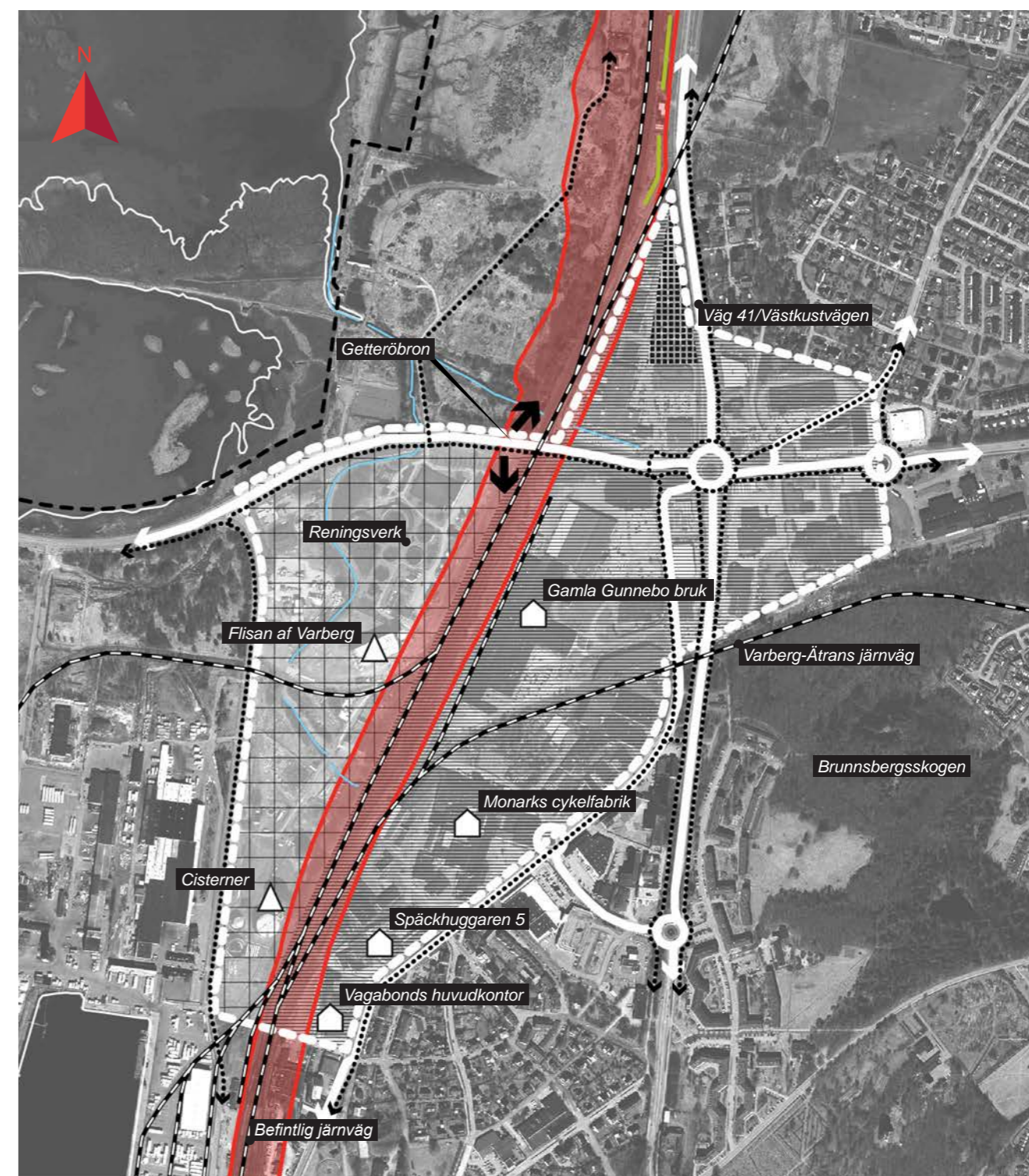
På den östra sidan av befintlig järnväg dominerar handel och småindustri. Bebyggelsen utgörs av rektangulära handels- och industrihallar i 1-2 våningar som upptar hela kvarter. Mellan byggnaderna ligger stora asfalterade parkeringsplatser och angöringsgator. Här finns även vissa karaktärsskapande byggnader, till exempel det nybyggda Vagabondhuset och några äldre fabrikslokaler.

Öster om väg 41 ligger bostadsområdena Lugnet och Barnabro. Dessa innehåller radhus- och villabebyggelse med byggnadsår som varierar från 1950-talet fram till idag.

Särskilda värden

- Ett centrumnära läge
- Stor blandning av handel och verksamheter

Området har sammantaget låga landskapsbilda- och stadsbildsvärden.



LANDSKAPSANALYS ÖVER VERKSAMHETSOMRÅDET

Varbergstunneln, Väst kustbanan, Varberg-Hamra

0 0,5 km

- | | | | |
|--|---------------------------------------|--|---------------------------------------|
| | Gräns för karaktärsområde | | Motortrafik |
| | Tillåtlighetskorridor | | Utblickar och visuell kontakt med jvg |
| | Bostadsområde | | Gång- och cykelstråk |
| | Reningsverk, ytor av ruderat karaktär | | Befintlig vall |
| | Blandat verksamhetsområde | | Vattendrag/diken |
| | Naturrenservat | | Karaktärsbyggnad/Landmärke |

Figur 4.27. Fågelvy mot nordöst över karaktärsområdet. Öster om befintliga spår syns stora handels- och industrilokaler med tillhörande asfaltsplaner. I bakgrunden bostadsområden och stadens omnejd. Foto Pär Connelid, Kula HB.

4.3.2 Gestaltning

Inom verksamhetsområdet byggs Väst kustbanan ut i befintlig sträckning. Den nuvarande Getteröbron behöver breddas och höjas, och kommer därmed ersättas av en ny vägbro strax söder om den nuvarande. Utformning av den nya bron ingår inte i gestaltungsprogrammet.

I den södra delen av aktuellt karaktärsområde påbörjas järnvägens nedsänkning mot nivåerna i det nya stationsområdet, för att sedan gå in i tunnel. Nedsänkningen kräver att spåren går i ett tråg. Längs delar av sträckan krävs åtgärder för att skydda intilliggande bostäder från alltför höga bullernivåer.

Bullerskydd

Bullerskyddsskärmar kommer att placeras dels på kanten av tråget, dels på mark.

Generellt för bullerskyddsskärmar gäller att skärmarnas överkant ska vara horisontell. Justering av höjd ska göras i trappning om 50 centimeter med jämnt avstånd mellan trappning.

Bullerskydden som placeras på trågekanten ska ha ett tydligt släktskap med de bullerskydd som finns i anslutning till stationen. Därmed föreslås de i glas, och endast mönstrade i erforderlig utsträckning för att göra glaset synligt för inflygande fåglar.

De bullerskydd som placeras på mark föreslås istället utföras i trä, med en yta som tillåts gröna. Överkant ska ha en avtäckning i plåt med en lutning i sidled på 45 grader för att förhindra att någon kan stå på bullerskyddsskärmen. Sockelelement ska vara i en ljus grå kulör. Porten i skärmen utförs med samma yttskikt som resten av bullerskyddsskärmen.

Materialpalett för bullerskydd i anslutning till tråget



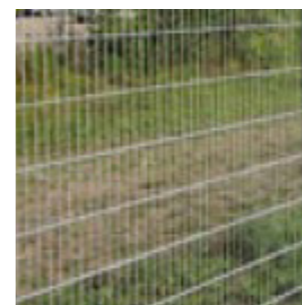
Betong



Klarglas



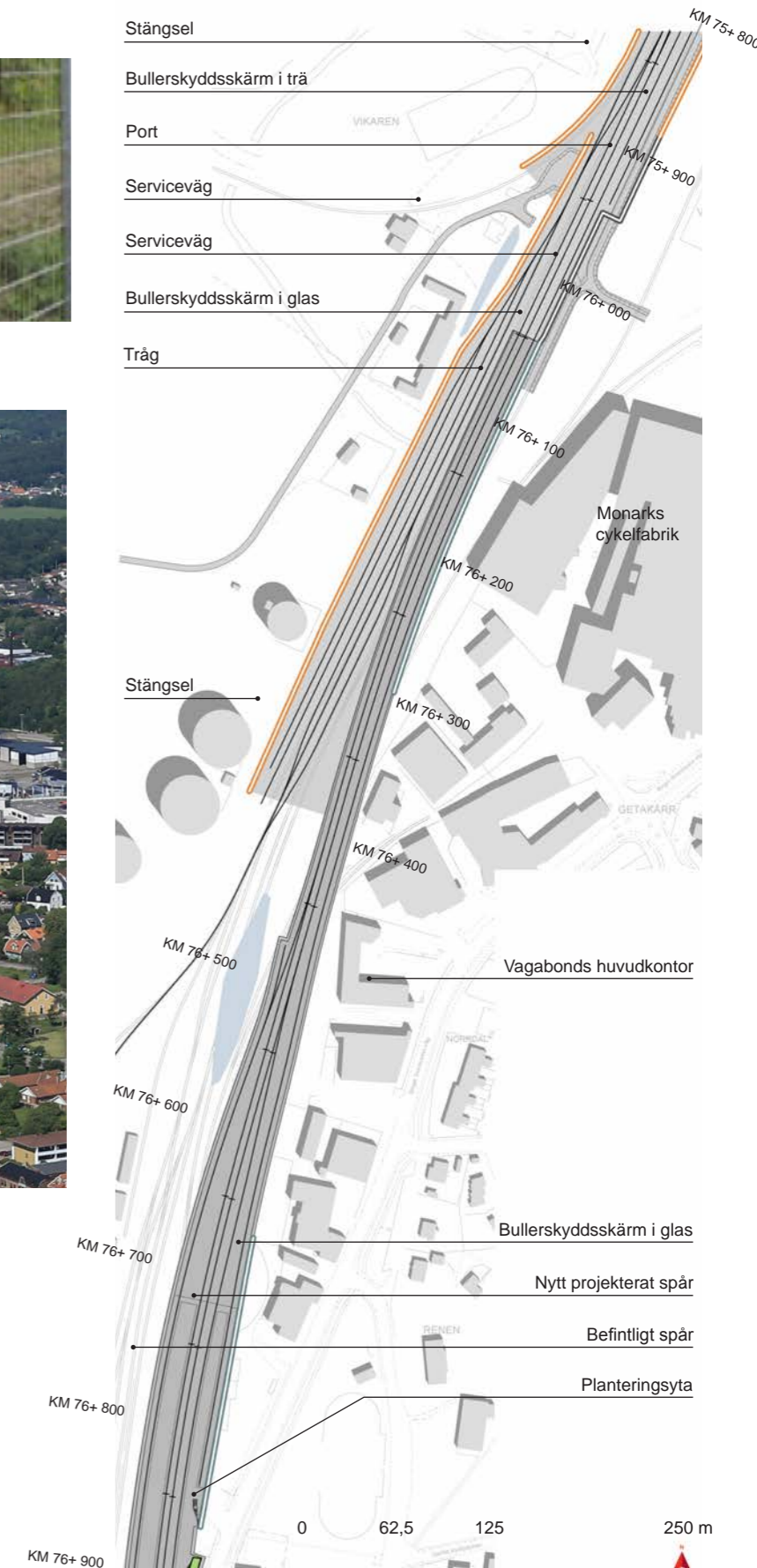
Grånat trä



Förzinkat stängsel



Figur 4.28. Fågelvy mot nordöst över karaktärsområdet. Notera läget för Vagabonds huvudkontor i relation till den nya anläggningen på planen till höger. Foto Pär Connelid, Kula HB.



Figur 4.29. Plan över föreslagna bullerskyddsåtgärder norr om stationen.

4.4 Havsnära centrum med stationsområde

Gestaltningen av Varbergs nya station strävar efter att skapa en stark identitet, förknippad med staden Varbergs positiva värden. Den lokala förankringen i utformningen ska vara tydlig. Gestaltningen syftar också till att stärka stadens väv genom att hantera anläggningens stora skala på stadens villkor. Den övergripande målsättningen är att resenären ska uppleva en sammanhängande station, med självklara kopplingar mellan de olika delarna.



4.4.1 Analys

Topografi

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 omgivande stad. 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 bara små lokalator.

Bebyggelsestruktur

Det befintliga stationshuset av tegel är i två våningar och uppfördes under 1880-talet, med flera tillbyggnader under årens lopp. Huset har klassats som 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 fasad 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 fasad mot Västra Vallgatan. Norr om kvartersstaden, i höjd med planerad station, är gatustrukturen och bebyggelsen mer uppbruten och oregelbunden.



Figur 4.30. Foto, norra delen av Varbergs stationsområde idag, med nuvarande stationshus till höger i bilden. Källa: Pär Connelid, Kula HB



Figur 4.31. Karta, stationsområdet med omgivning, den röda se linjen markerar analysområdet. Skala 1:5000 (A3)





Figur 4.32. Kallbadhuset, målpunkt nära centrum, foto Varbergs kommun



Figur 4.33. Eskilsgatan



Figur 4.34. Befintligt stationshus i fonden av Eskilsgatan



Figur 4.35. Rutnätsstaden möter grönstråket söder om befintlig järnvägsstation



Figur 4.36. Stora torget med stadshotell och kyrka



Figur 4.37. Vid fästningen, foto Mikael Pilstrand



Figur 4.38. Västra Vallgatan



Figur 4.39. Kulturhuset Komedianten omgivet av grönska

Användning

I området mellan Västra Vallgatan och spårområdet rymms 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 (bl a Försäkringskassan och en förskola), bostäder och en öppen yta som idag används för olika aktiviteter.

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 över stationsområdet finns istället söder om stationshuset. Denna går via parker som används för rekreation och utgör en del av den välfungerande gröna kopplingen till rekreationsstråket längs havet och fästningen. På grund av avsaknad av målpunkter i norr och den goda kopplingen i söder upplevs inte järnvägsområdets barriär mot havet som så stark idag. Den frekventa tågtrafiken kan dock leda till väntetider vid den icke planskilda övergången. Södra hamnområdet där centrum kopplar till havet har utvecklats till ett modernt verksamhetsområde

med till exempel Campus. Här är också kallbadhuset och färjeläget mot Grenå belägna.

Planerad stadsutveckling kring nya stationen

Användningen av stationens närområde kommer att förändras i och med den kommande stadsförnyelsen. Dels frigörs all yta inom befintligt järnvägsområde i samband med att tunneln och den nya stationen färdigställs. Dessutom frigörs ytan inom hamnområdet i takt med att hamnverksamheten flyttas till den nya Farehamnen. Även området öster om planerat stationstråk kommer att förändras. Planerna för stadsförnyelsen är ännu inte klara. Den nya stationen är första steget i stadsförnyelsen.

För tunnelprojektet har ett inriktningsbeslut tagits om en skydds nivå på +3,5 meter över havet och en driftsnivå på +2,5 meter över havet. Det innebär att tråget och tunneln ska skyddas från vatten upp till en havsnivåhöjning på 3,5 meter. Tågtrafiken ska kunna trafikera banan upp till en havsnivåhöjning om 2,5 meter.

Särskilda värden

- Närheten till havet
- Rutnätsstadens skala och gatornas riktning mot havet
- Esplanadstadens gröna, varierade kvartersmiljö
- Innerstadskanten; den tydliga fasaden mot Västra Vallgatan söder om Eskilsgatan
- Parkmiljön söder om befintligt stationshus och grönområdet öster om ny station
- Befintligt stationshus och några historiskt viktiga byggnader öster om ny station
- Offentliga byggnader i parkmiljö
- Gångavstånd mellan kollektivtrafiknoden och centrum

4.4.2 Stationen

Stationens koppling till staden

Gestaltningen strävar efter att skapa en positiv identitet åt stationstråget och förankra stationen i Varberg. Genom att järnvägen placeras under marknivå förbättras Varbergs kontakt med havet. Tunneln frigör yta i marknivå och ger staden möjlighet att läka den barriär spårskapar i dagens Varberg.

Eftersom stationen är nedsänkt blir det viktigt att hantera utformningen sedd från marknivå såväl som nerifrån plattformsnivå.

Stationens skala

Utformningen tar sin utgångspunkt i att hantera den stora skalan så att resenären blir omhändertagen på plattformen samtidigt som stadens struktur görs närvarande. Staden Varbergs skala och riktningar har varit styrande i utformningen av kopplingarna över tråget. Genom placeringen av gång- och cykelbron ca 65 meter norr om Baggens gränd bildas ett tydligt och väl definierat stationsrum mellan uppgångarna vars utbredning motsvarar en vanlig kvartersstorlek i Varberg.

Öppet tråg

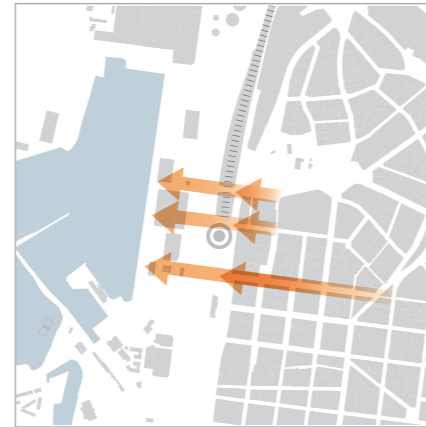
Eftersom stationstråget till stor del är öppet skapas goda möjligheter till koppling och kontakt mellan staden och plattformarna. Utblickar och dagsljus ökar tydligheten och trygghetskänslan för resenären. Öppenheten medför också att stationen exponeras bättre i staden och gör det lättare att förmedla Varbergs karaktär i stationsmiljön.

Utmed östra sidoplattformen öppnar sig trågväggen mot staden i form av en terrasserad yta med växtlighet. Landskapsinslaget mjukar upp hela stationsanläggningen och ger en god koppling mellan marknivå och plattformsnivå.

Placering uppgångar

För att underlätta resenärens vardag placeras trappor och hissar så att de ansluter på ett bra sätt till stadens stråk och viktiga målpunkter. Genom trappornas placering och antal ges god tillgänglighet och korta gångavstånd mellan plattformarna och stationsområdets funktioner. Utrymning från plattformarna ska vid en nödsituation gå så snabbt som möjligt.

Södra uppgången har direkt anslutning till nya stationsbyggnaden och angränsande bussterminal. I stationshuset kan man vänta i en uppvärmd miljö innan man tar sig med rulltrappa eller hiss till plattformen och tåget. Norra uppgången ansluter till gång- och cykelbron och ligger nära föreslagna cykel- och pendelparkeringar.



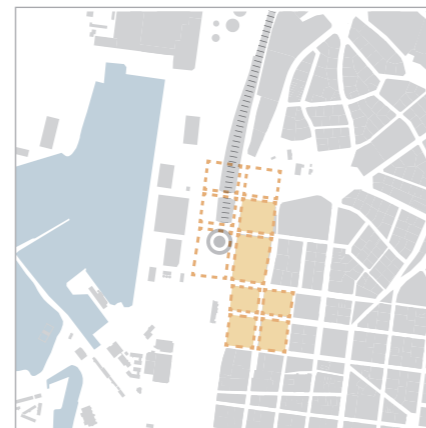
Figur 4.40. Skapa naturliga stråk och siktlinjer mot havet.



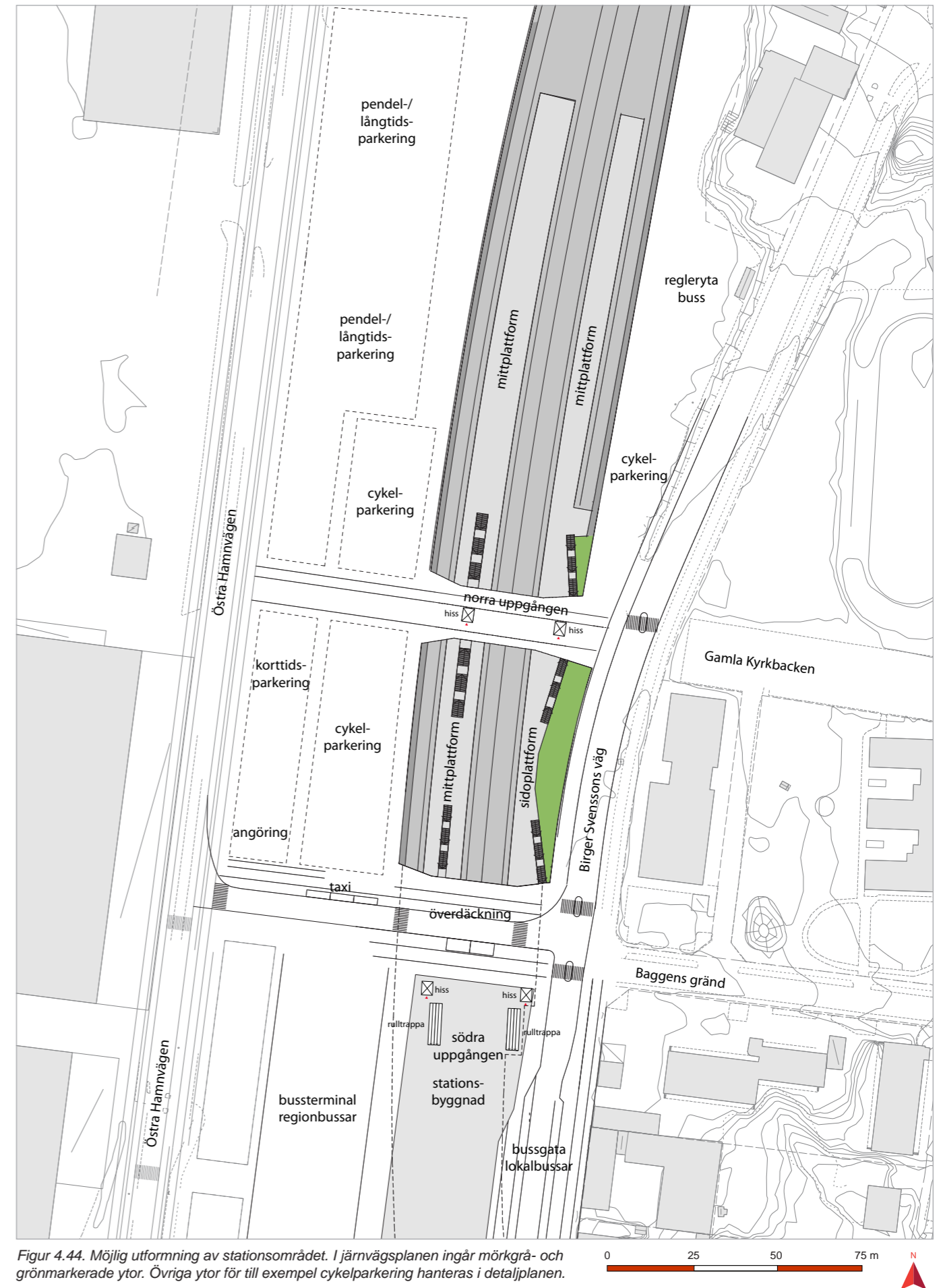
Figur 4.41. Skapa attraktiva stråk längs tråget för att knyta ihop stationsområdet.



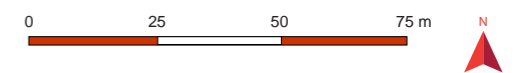
Figur 4.42. Knyt ihop stadens grönstrukturer i stationsmiljön.



Figur 4.43. Bygga vidare på kvartersstadens skala och struktur inom stationsområdet.



Figur 4.44. Möjlig utformning av stationsområdet. I järnvägsplanen ingår mörkgrå- och grönmärkade ytor. Övriga ytor för till exempel cykel-parkering hanteras i detaljplanen.



Stationens uppbyggnad

Stationens 250 meter långa plattformar ligger nedsänkta i ett till större delen öppet tråg. Spåren ligger cirka nio meter under mark. Stationen har fyra passerande spår och ett vändande mot norr för Viskadalsbanan. Den består av en mittplattform i väster, med ett tågläge på respektive sida, och en sidoplattform i öster som övergår till mittplattform i norr, där den också får två tåglägen.

Cirka 30 meter av plattformarnas södra ände överdäckas och sträckningen går i betongtunnel cirka 300 meter till dess att den övergår i bergtunnel. I norr fortsätter det öppna tråget för att sedan möta marknivå cirka 700 meter efter plattformarnas slut.

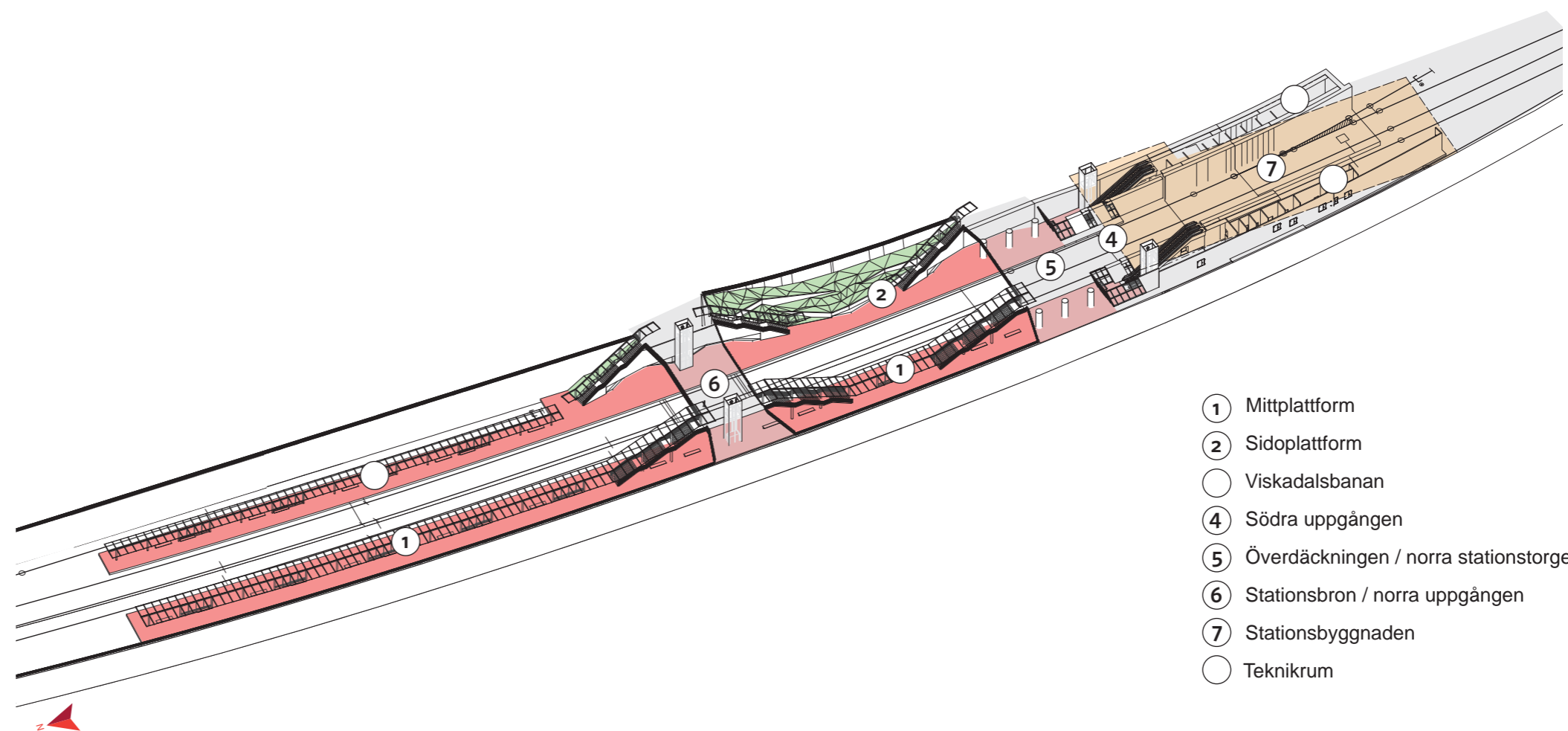
Södra och norra uppgången

Stationen har en uppgång i söder och en åt norr i mitten på plattformarna. Södra uppgången har direkt anslutning till en ny stationsbyggnad via rulltrappor och hissar. Trappor ansluter även mot det norra stationstorget, norr om stationsbyggnaden. Norra uppgången ansluter till gång- och cykelbron, stationsbron, som går över tråget. Dubbla trappaket och hiss ger god tillgänglighet.

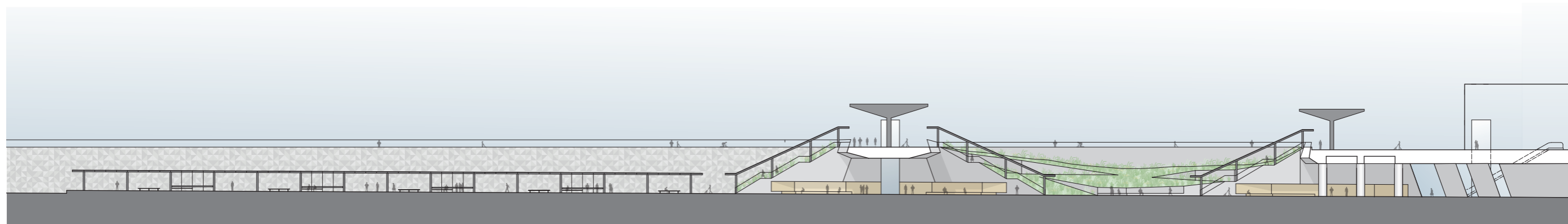
Visuell kontakt mellan plattformar och marknivå eftersträvas. Ambitionen är att utformningen av trappor och hissar ska skapa tydlighet och förståelse för kopplingen till staden och göra det lätt att orientera sig inom stationsområdet.

Skärmtak i markplan

I markplan markeras stationen av två stora skärmtak, ett på stationsbron och ett på överdäckningen. Skärmtaken fungerar som väderskydd och ger en tydlighet för resenären. Skärmtaken ges en karaktäristisk form som kan symbolisera Varbergs station. Utformningen samordnas med gestaltningen av stationsområdets övriga funktioner.



Figur 4.45. Översiktlig axonometri över hela stationen



Figur 4.46. Stationen i genomskärning, längdsektion mot öster



Figur 4.47. Illustration stationsrummet, vy från västra plattformen sett mot söder.

Gestaltningkoncept

Rumslig karaktär

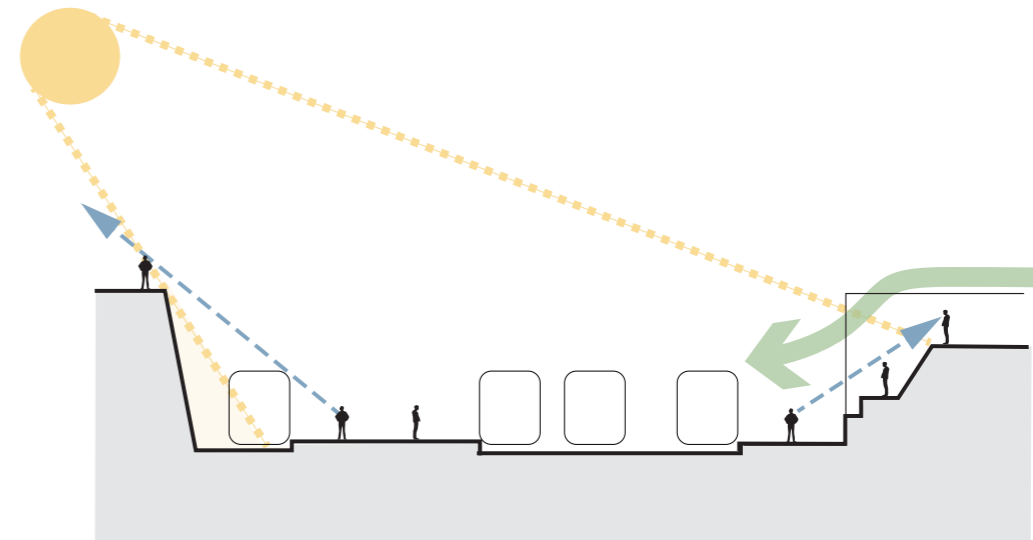
Stationen är ett viktigt offentligt rum i staden. Den är en utomhusmiljö där plattformarna utgör en del av stadens golv. Utomhusförhållandena ställer krav på att stationen utformas robust och tålig. De ställer också höga krav på att omsorg visas väntmiljöer där resenären vistas för att ge skydd mot nederbörd och vind.

Stationens utformning med en mittplattform i väster och en sidoplattform i öster ger helt olika förutsättningar för utformningen av trågets väggar. Utmed östra sidoplattformen öppnar sig trågväggen mot staden i form av ett terrasserat landskap. Åt väster ger spårlösningen en hög obruten trågvägg. Denna ger stadga till stationsrummet och kontrast till sidoplattformen.

Tydlig, trygg och tillgänglig

Tydlig, trygg och tillgänglig är ledord för utformningen av stationer. Materialval, belysning och planlösning är medel för att integrera dessa krav i gestaltningen. Flera uppgångar ger valmöjligheter vid en hotad situation. Information är en viktig del av resenärsservicen, och ges en självklar och medveten plats i stationen. För att resenären ska känna sig trygg och säker i plattformsmiljön ska en överblickbar miljö utan undanskymda vrår eftersträvas. Miljön ska vara väl upplyst.

Det öppna tråget är viktigt för att se och bli sedd av andra, vilket skapar social kontroll. Hissar, skärmtak och trapphus utförs med hög grad av transparens. Flera uppgångar ger också valmöjligheter om man skulle känna sig trängd på plattformen och vill komma därifrån snabbt.



Figur 4.48. Principsektion stationens västra och östra vägg. Trågväggarna och plattformsgolvet är lämpliga platser för placering av konst. Tätt integrerad i anläggningen, kan konsten hjälpa till att stärka stationsrummets övergripande karaktär.



Figur 4.49. Möblering på mittplattformen

Plattformsmiljön

På plattformarna utformas skärmtak och möbleringszoner för att skapa en trivsamt väntmiljö för resenären. Plattformarnas olika förutsättningar går också konsekvent igen i gestaltningen. På mittplattformarna görs miljön omhändertagen genom skärmtak, skärmväggar och möblering. På sidoplattformen integreras klimatskydd och sittplatser i anslutning till väggen och uppgångarna för att inte bryta kontakten med marknivån som ges med terrasseringen.

Plattformsgolv

Plattformsbeläggningen utförs med betongplattor i mörk kulör, med kontrasterande vita ledstråk och skyddszoner.

Möbleringszonernas golv ges inslag av natursten, för att skapa intimitet och omsorg där människor väntar.

Plattformstak

Skärmtak på mittplattformarna utförs som stålkonstruktioner med glasade tak. Plattformstakens stomme pulverlackas för att få glänsande ljus metallisk yta som skiftar i ljuset, och ger liten kontrast med glaset och himlen. Glaset genomskiktighet bidrar till kontakt mellan plattformsnivå och marknivå och låter dagsljuset komma ner till plattformen. Skärmtaken förses på en del av skärmtaksglasen med screentryck som anspelar till växtlighet.

Här finns utrymme för konstnärlig utsmyckning. Pelarna används också för avvattning.

Möblering mittplattform

Möblering ordnas i möbleringsmoduler som placeras ut med jämna mellanrum längs plattformen för att uppnå krav på antal sittplatser och avstånd mellan dem.

Möbleringsmodulerna är dubbelsidiga och består av skärmväggar, bänkar, lutningsbräda och papperskorg. Skärmväggen är glasad, för full genomsikt, och fästs in mellan skärmtakets pelare. Glaset förses med växtmotiv i screentryck för att ge en naturkaraktär även nere på plattformen. Sittytorna är av trä.

Norra delen av östra plattformen får en möblering lika västra plattformens norra del, men eftersom den är smalare skapas enkelsidiga möbleringsmoduler.

Möblering sidoplattform

Möblering på södra delen av östra plattformen integreras med väggkonstruktionen och ges en robust karaktär som samspelar med väggens stadga.

Sittnischerna har karaktär av att vara karvade ur betongväggen. För att skapa en ombonad känsla är de klädda med ljus trä på sittyta, rygg och tak. Nischerna har



Figur 4.50. Möblering på sidoplattformen

infälld belysning som lyfter fram värmen i träet. Taket som naturligt skapas i nischerna ger väderskydd på den i övrigt öppna plattformen.

Vid terrasseringen skapas en bänk mot den nedre betongmuren, som ligger utanpå muren i stället för att karvas ur.

Belysning och information

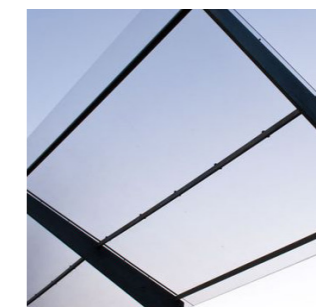
Armaturer är infällda i pelarkonstruktionen och skärmtakets ytterkanter. Extra belysning placeras vid möbleringsgrupper och i anslutning till trapps lutningen. Plattformstaket och väggarna vid sidoplattformen nyttjas för att fästa in skyltning, belysning, klockor med mera, för att minimera fristående element på plattformen. Trågväggarna och terrasseringen belyses för att bibehålla rumskänslan även kvällstid.



Sittytor och nischer
Ljust, sandtonat trä.



Stomme skärmtak
Ljust, metalliskt stål.



Skärmtak och vindskydd
Glas med screentryck.



Plattformsgolv
Betong och natursten.



Figur 4.51. 3D-sektion södra uppgången

Södra uppgången - plattform

Södra uppgången utgör stationens huvuduppgång. Här kopplas plattformarna ihop med den nya stationsbyggnaden i markplan. Uppgången är placerad under överdäckningen i förlängningen av Baggens gränd. Eftersom uppgången är placerad under en överdäckad del, är det viktigt att miljön görs så ljus som möjligt för att minska kontrasten till de dagsljusbelysta delarna av stationen.

Trapphus

Rulltrappor och hissar kopplar ihop plattformarna med markplan. Inglasade slussar avgränsar uppgången på plattformen, vilket krävs av brand- och utrymnings-skäl. Glaspartierna runt trapphusen görs lutande för att förbättra siktlinjer mellan rulltrappa och plattform. Lutningen ger också dynamik till miljön under betongtaket. Dörrar står öppna om klimatet tillåter, men stängs vid brand. Glaspartierna utförs i ljus stålomme.

För att bära överdäckning och ovanliggande stationsbyggnad löper betongväggar längs rulltrapporna. Denna utförs delvis som skivor med breda öppningar mellan för att öka kontakten mellan trappa och plattform. Väggarna mot rulltrappan utförs lika väggarna på plattformen i slät ljus betong.

Hissar ska vara genomsiktliga mot publika ytor i så hög grad som möjligt. Rulltrappornas balustrader utförs i borstad stålplåt. På golvet läggs naturstensbeläggning.

Undertak

Undertaket bör utföras så slätt som möjligt, för att sprida ljus från armaturer och öppningar samt undvika skuggade partier. Ett glastak ovanför rulltrapporna hjälper också till att jämna ut kontraster och förtydligar hur man ska röra sig.

Undertak i sträckmetall placeras under de höga balkarna. Installationer, såsom ventilation, samt akustiskt dämpande material ryms mellan balkarna och behöver därmed inte störa stationsmiljön.

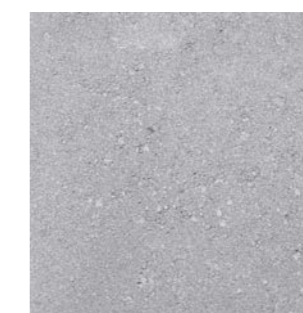
Överdäckningens undersida sluttas mot kanten för att minska den upplevda tjockleken av betongtaket och framkanten kan med fördel förses med stationsnamnet i relief.

Pelare

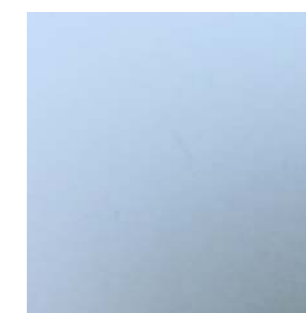
Betongpelarna utförs i samma ljusa betong som trågväggarna. De behandlas mot klotter. Pelarna hålls fria från skyltar och armaturer och belyses nerifrån.



Figur 4.52. Visualisering södra uppgången



Väggar och pelare
Ljus, slät betong.



Stomme glasparti
Ljust, metalliskt stål.



Sittytor
Ljust, sandtonat trä.



Plattformsgolv
Mörk natursten.



Figur 4.53. Plattformarna sedda från markplan, norr om stationsbyggnaden

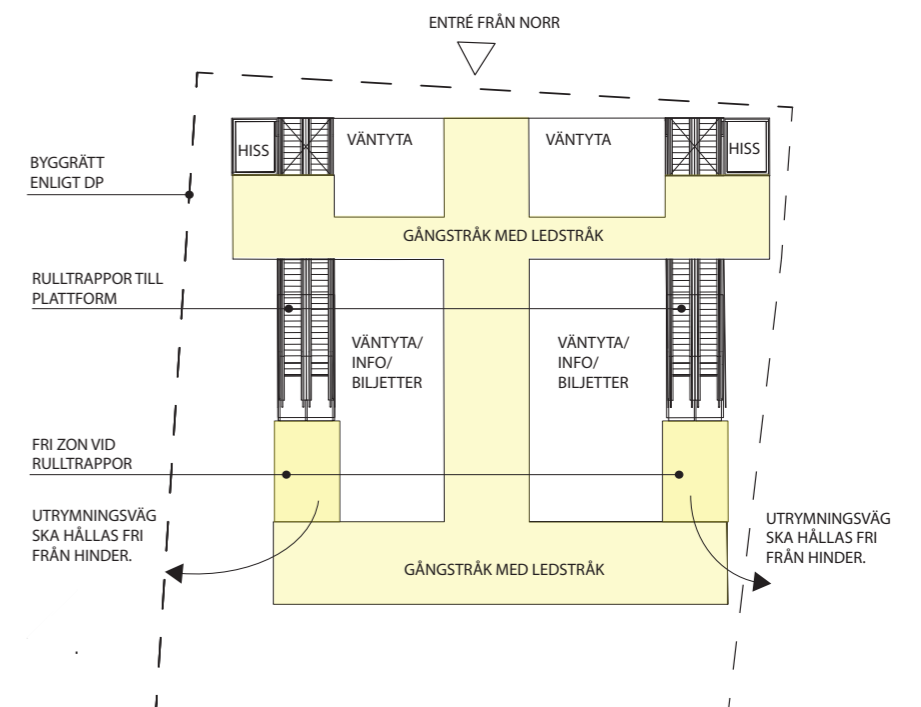
Södra uppgången - markplan

Där trapporna på överdäckningen vid tråkkant landar i markplan, planeras ett stort skärmtak. Gestaltningen av skärmtaket samspelar med skärmtaket på stationsbron.

Den nya stationsbyggnaden planeras att fungera som ett nytt resecentrum som kopplar samman tågtrafiken med region- och lokalbusstrafiken. Fastigheten kommer att förvaltas av Jernhusen och gestaltningen av denna omfattas inte av järnvägsplanen. Av konstruktiva skäl kan denna byggnad inte ha mer än två våningar, då tunnelns överbyggnad inte tål större laster.

Rulltrapporna och hissarna från plattformarna landar i stationsbyggnaden. Rulltrapporna nyttjas för att utrymma den underjordiska stationen. Från rulltrapporna ska resenärerna snabbt kunna ta sig ut i det fria. Utrymningsvägarna får inte blockeras. Kopplat till de vertikala kommunikationerna ska finnas väntytor med sittplatser, utrymme för biljettautomater, samt en samlad informationsknutpunkt. Placeringen ska vara logisk utifrån resenärernas rörelsemönster.

Anläggningen ska skapa förutsättningar för annan rese- och närsservice såsom kiosk och kafé. Butikspersonal spelar en viktig roll i att skapa trygghet och social kontroll. Det kan även bli aktuellt med andra funktioner kopplade till resandet, såsom bemannad biljettförsäljning, turistinformation och toaletter.



Figur 4.54. Schematisk plan markplan kring södra uppgången.



Figur 4.55. Visualisering stationsbron

Stationsbron

Stationsbron är en viktig plattformsförbindelse för anslutningen till staden öster och väster om stationen, och till cykel- och bilparkering som planeras väster om tråget. Det är också en förbindelse för tågbyte mellan Viskadalsbanan och västra plattformen. På stationsbron korsas stationens och stadens flöden. Tydlighet i gestaltningen av de olika delarna är viktig för att undvika kollisioner mellan snabba cyklister och resenärer med tunga väskor.

Gestaltningmässigt ska miljön på stationsbron hänga ihop med plattformsmiljön, men blir också en viktig länk till omgivande miljö.

Vertikala kommunikationer

Trapporna vid stationsbron utförs enligt respektive plattformens gestaltungsprincip. Mittplattformens trappor utförs lätta och genomsiktliga, som ståltrappor med öppna sättsteg och öppna stålräcken. Sidoplattformens trappor utförs som solida betongtrappor integrerade i trågväggen, med öppna stålräcken. Samtliga trappor är täckta med glasade skärmtak.

Hissarna kommer upp mitt på stationsbron. De utförs så genomsiktliga som möjligt för tryggheten och sikten på bron på bron. Med belysning av hisstornen utgör de kvälls- och nattetid en tydlig markör av stationens två nivåer - marknivån och plattformsnivån.

Sidor/kanter

Det är viktigt med visuell kontakt mellan stationsbron och plattformar, samtidigt som säkerheten behöver säkras. Räckena görs så transparenta som möjligt.

Brons ovansida ligger på ca + 3,5 m ö h, vilket innebär att det inte krävs några murar längs kanterna för att säkra mot högsta högvatten.

Undertak

Brons undersida sluttas mot kanten för att minska den upplevda tjockleken och öka ljusläppet. Undertaket bör utföras så slätt som möjligt.

Bärning av bron bör lösas med fristående pelare för att hissarna ska kunna vara glasade på alla sidor.

Skärmtak

Skärmtaket på stationsbron har dels till syfte att skydda väntande resenärer, men det har också till funktion att manifestera stationen på håll - både sett från staden och från tåget. Taket ges en karaktäristisk profil och en skala som gör det till en port till stationen, en port till Varberg.

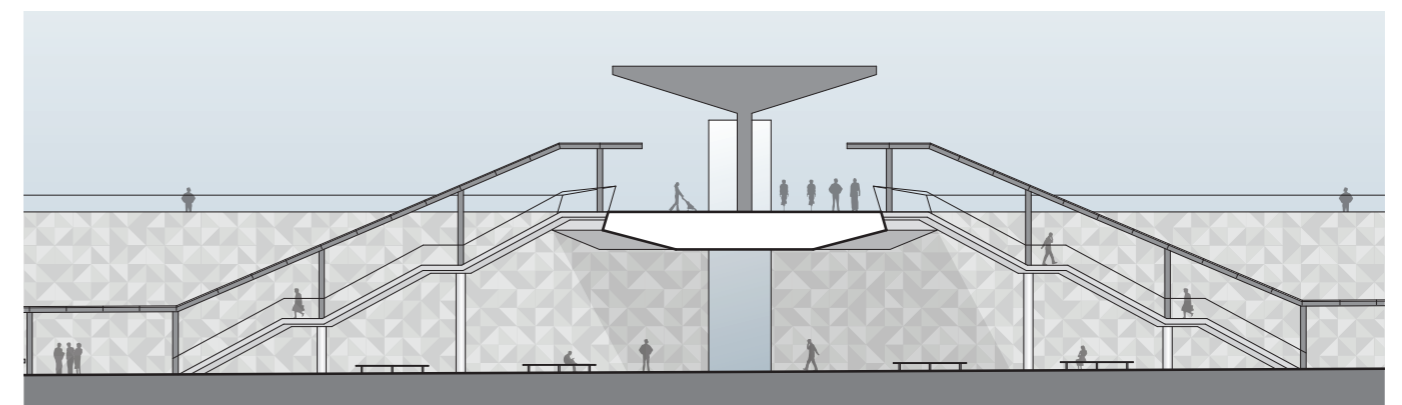
Skärmtaket utförs i samma material som övriga skärmtak inom stationsområdet, men i större dimension och annan form. Det är viktigt att taket belyses så att det framträder på ett tydligt sätt även i mörker.

Markbeläggning

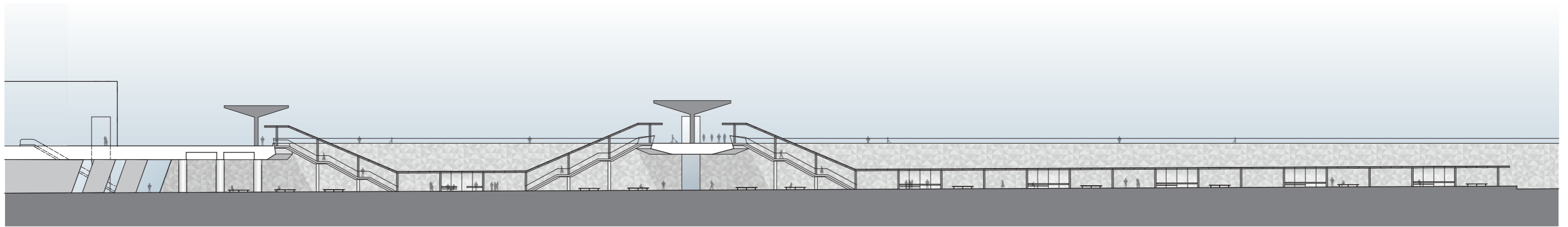
Gång- och cykelstråk som ansluter till stadens stråk utförs i material lika omgivning och samordnas med Varbergs kommun. Gång- och väntytter för resenärer utförs lika plattformar.

Möblering

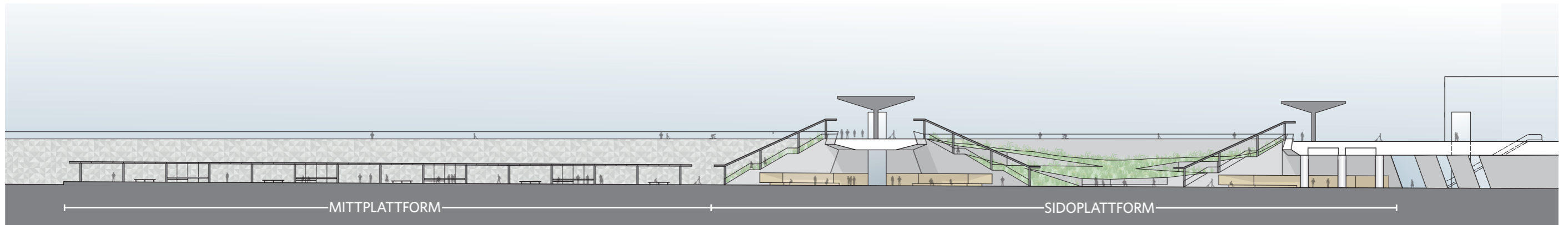
Stationsbron ska inrymma väderskyddade väntytter med sittplatser och biljettförsäljning samt en samlad informationsknutpunkt.



Figur 4.56. Sektion genom stationsbron med anslutande trappor



Figur 4.57. Vy mot västra trågväggen



Figur 4.58. Vy mot östra trågväggen

Trågväggar

Trågväggarna utförs i ljus betongkulör som reflekterar dagsljus till trågmiljön.

Utmed östra sidoplattformen öppnar sig trågväggen mot staden i form av ett terrasserat landskap.

Trågväggar mot mittplattformar

För att ge stadga till stationsrummet och kontrastera mot den varierade östra väggen, ska västra väggen utföras med enhetlig karaktär längs hela plattformslängden. Den bör dock rytmiseras på något sätt, för att bryta monumentaliteten och ge resenärerna något att fästa blicken på, såväl från plattformen som från tåget. Detta är en lämplig del att låta en konstnär arbeta med för att ge karaktär till hela stationsrummet. Väggens monumentalitet och utförande skulle kunna koppla till fästningsmurens naturligt skiftande vägg.

De höga trågväggarna vinklas utåt 10 grader, för att öppna stationsrummet och föra ner mer ljus till plattformarna.

Östra väggens norra del (längs Viskadalsbanans plattformsläge) har liknande förutsättningar som västra väggen och utförs därför på samma sätt.

Trågväggar mot sidoplattform

Östra väggens mittersta del terrasseras ner mot plattformen med integrerade trappor och grönskande terrasser. Murarna i terrasseringen utförs som platsgjutna betongmurar och ger skulptural stadga åt det organiska uttrycket. Detaljeringen anpassas till att människor ska vistas nära muren. Räckan på terrasseringen utförs lägre och tunnare än räckan på trådkant, för att smälta in i vegetationen så väl som möjligt. I terrasseringen finns lätta spångar i gallerdurk att gå på. Längs med spångarna placeras bänkar med bra utsiktsläge mot järnvägsanläggningen.

Trådkanten

För att klara översvämningsskyddet fortsätter trådkanten upp till +3,5 meter över havet runt tråget, ca 0,5 meter över omgivande mark. Räcke ovanpå muren utförs genomsiktligt för att ge god visuell kontakt mellan plattformsnivå och marknivå.

Norr om stationsbron krävs bullerplank på östra trådkanten. Detta ska vara delvis glasat för att skapa bästa möjliga kontakt mellan plattform och mark.

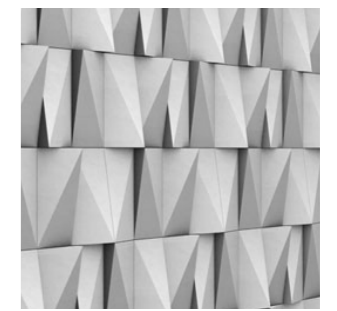
Ljud och akustik

Ljudmiljön på plattformarna är en komfortfråga såväl som en trygghets- och säkerhetsfråga. Väntande resenärer ska kunna föra ett samtal och talutrop med information om tågavgångar ska tydligt gå fram.

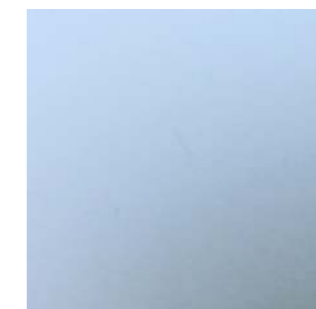
Akustisk dämpning krävs på 75% av trågväggarna. De konstruktiva trågväggarna kläs med ett akustikdämpande skivmaterial med betongkänsla, där skivornas mönster dämpar ljudet ytterligare. Strukturen ger ljus- och skugg effekter som ger liv åt väggen. Att väggarna lutar utåt är även fördelaktigt av akustiska skäl.



Väggar
Ljus, slät betong



Akustisk dämpning
Skivor, mönster/struktur



Räckan
Ljust, metalliskt stål



Växtlighet
Varbergs flora



Figur 4.59. Vy terrassering från stationsbron

Sidoplattformens växtlighet

Målsättningen med växtligheten på sidoplattformens terrassering är att föra karaktären av det halländska kustlandskapet ned i träget, med upplevelsevärden under både sommar- och vinterhalvåret. Planteringen ska ge resenärer och passerande ett varierande intryck med hög igenkänningsfaktor.

Växtval till sidoplattform

I valet av växter hämtas inspiration från naturen i Varbergs närhet. Vegetationen där har under lång tid präglats av havets salta och vind, två faktorer som planterings artval och kulörer ska associera till. Planteringen består av en blandning av vilda växter från den nordiska floran, samt lite mer exotiska arter som fungerar som en tolkning av den natur vi vill visa. Karaktärsarter blir gräs och lågväxande barrväxter. Dessa har en lång säsong som tillsammans med tidigblommande lökväxter ger en tilltalande plantering även under vinter och tidig vår. Några få högre solitärer ger volym åt planteringen och tillsammans med kraftiga perenner och marktäckare ges anläggningen en attraktiv helhet med varierande blomsterprakt.

Växtbäddarna

Växter i urbana miljöer är vanligen utsatta för mycket stress. Växtbäddarna som byggs upp i betongkonstruktionen måste förses med dels inbyggd bevattning, vilket krävs under längre torrperioder, dels dränering för att undvika stående vatten vid regn. Jorddjupet ska vara tillräckligt för att ge en frodig karaktär och större motståndskraft mot torka.

Skötsel

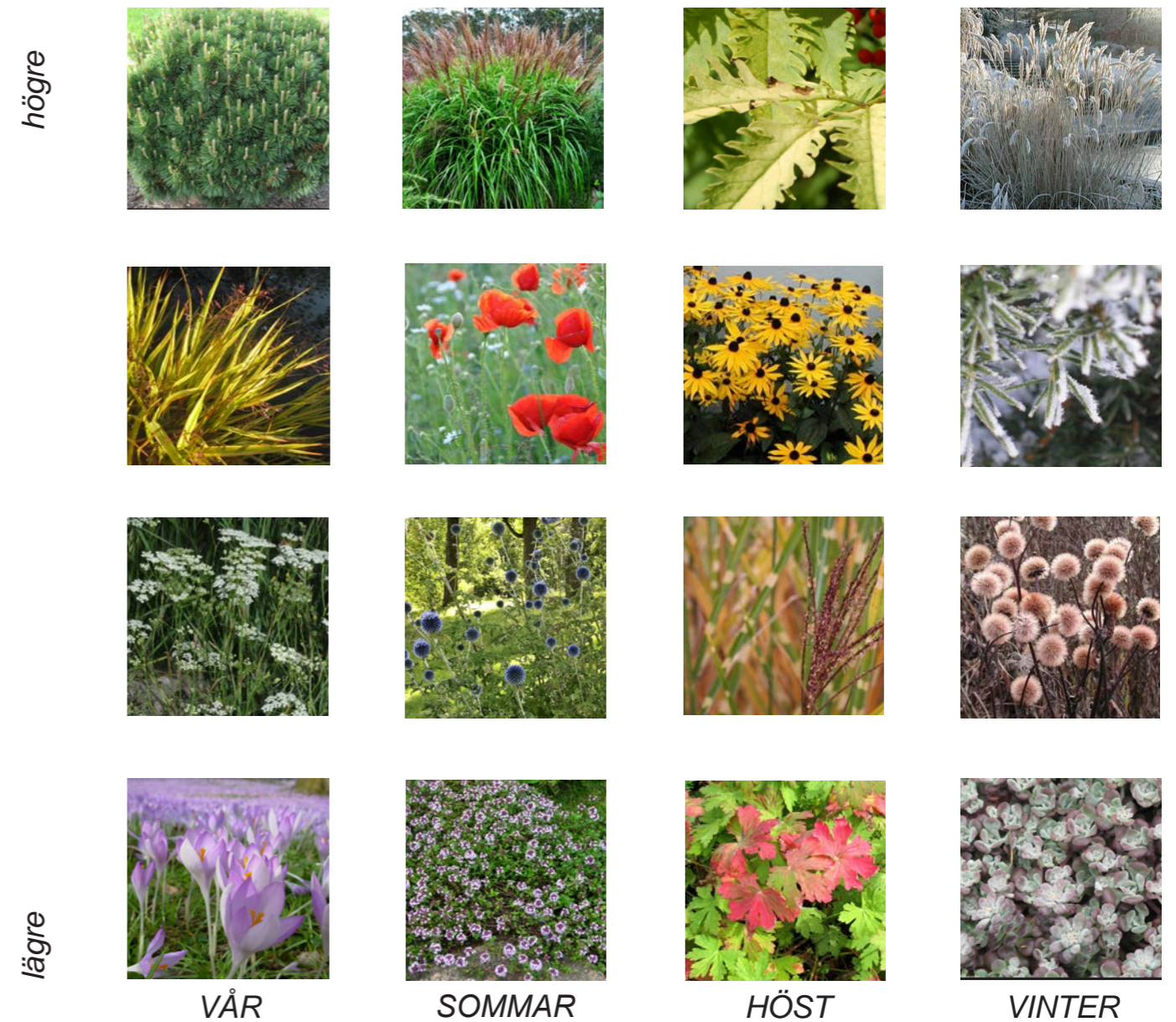
För att uppnå en tilltalande plantering under hela året, och under lång tid, krävs förhållandevis intensiv skötsel. Ogrärensning, putsning av gräs och övriga växter behöver göras regelbundet. Delning och nyplantering av perenna material förväntas också behöva göras med 2-3 års mellanrum. I första hand ska tåliga, långlivade perenner och lökväxter väljas. Med ett konsekvent bruk av marktäckare minskar också behovet av ogrärensning under högsäsong.



Figur 4.60. Byggda strukturer och växtlighet



Figur 4.61. Terrassering



Figur 4.62. Växtlighet i olika höjder ger grönska till stationen under hela året.

Information och service

Eftersom stationen ligger under mark är det extra viktigt att studera hur anläggningen skyltas och annonseras i stadsmiljön. Skyltning med "Varbergs station" kombinerat med klockor och tåginformation bidrar till att tydliggöra att detta är en station.

Information till resenärerna, såsom annonsering av avgångar, skyltning etc, ska vara samordnad och tydlig. Den ska vara lätt att hitta och fullständig, på så sätt att bekräftelse ges på att man är på rätt väg utmed hela förflyttningen och att man får information i realtid. Informationssystem ska utformas med tydlig grafisk utformning enligt Trafikverkets standard och talutrop av god kvalitet.

Det ska finnas dynamisk skyltning i form av spårnummer och plattformsskyltar på plattformarna och informationstavlor vid trapporna i markplan. Taktill tavla med talfunktion (så kallade prator) ska också finnas vid trapporna. Taktilla spårnummerskyltar ska finnas på plattformarna. Statiska informationsskyltar ska finnas till alla målpunkter.

Tydlig, trygg och tillgänglig

Tydlig, trygg och tillgänglig är ledord för utformningen av stationer. Materialval, belysning och planlösning är medel för att integrera dessa krav i gestaltningen. Information är en viktig del av resenärsservicen, och ges en självklar och medveten plats i stationen. För att resenären ska känna sig trygg och säker i plattformsmiljön ska en överblickbar miljö utan undanskymda vrår eftersträvas. Miljön ska vara väl upplyst.

Det öppna tråget är viktigt för att se och bli sedd av andra, vilket skapar social kontroll. Hissar, skärmtak och trapphus utförs med hög grad av transparens. Flera avgångar ger också valmöjligheter om man skulle känna sig trängd på plattformen och vill komma därifrån snabbt.

Tillgänglighet

Lagen om att alla offentliga miljöer ska vara tillgängliga för alla ska genomsyra gestaltningen. Det krävs ett brett, medvetet och inlevelsefullt förhållningssätt till begreppet tillgänglighet för att skapa en god helhet. Lösningar som leder till större tydlighet och användarvänlighet för funktionshindrade leder nästan undantagslöst till större tydlighet och bekvämlighet för alla.

Tillgängligheten utformas enligt de normer som fastställts av Trafikverket och Boverket (Banverkets råd och riktlinjer, TSD, UIC Code 140R, BBR, Bygg ikapp, Enklare hinder i huvudsak).

- Trappor, rulltrappor och hissar ska utformas och utrustas enligt norm med avseende på storlek, kontraster, knappsatser etc.
- Naturliga ledstråk ska användas där det är möjligt. Det ska finnas sammanhängande ledstråk längs

hela plattformen samt till viktiga målpunkter. Skydds zoner utförs längs plattformskanter och vid hinder. Markbeläggningen ska utföras med tillräckliga kontraster.

- Entrépartier och hissdörrar markeras. Glasväggar utförs med kontrastmarkering.
- Informationssystem ska finnas för resenärer med olika typer av funktionshinder.
- Möbler i väntyror utförs tillgängliga med avseende på mått, funktion, placering och antal sittplatser.

Ljus och belysning

Belysningen ska ge en god ljusmiljö som ökar orienterbarheten och tillgängligheten. Belysningen ska också understryka och förstärka stationens arkitektur. Dagsljus tas till vara, där så är möjligt. Konstljus ska kompensera för dagsljuset när detta inte finns eller är otillräckligt. I många av stationens områden styrs belysningsnivåerna av uppställda krav. Där ska belysningen lyfta fram det som behöver synas. I andra områden kan den allmänna belysningen vara nedtonad så att det skapas möjlighet för effektbelysning som betonar de arkitektoniska effekterna och skapar en spännande miljö.

Ljuskvaliteten kan vara varierad och anpassas till rummets funktion och vilket material som ska belysas. Belysningsstyrningar över dygnet kan skapa en extra dimension. Konstljuset kan också användas för att jämna ut skillnaden mellan solljusbelysta ytor och ytor där solen inte kommer till.



Figur 4.63. Plattformsmiljön.



Figur 4.64. Belysning integreras för att framhäva arkitekturen och skapa en trivsam miljö. Referens Halmstad regionbussterminal.



Figur 4.66. Överblickbarhet är viktigt för att resenären ska känna sig trygg i stationsmiljön. Referens Kungsbacka resecentrum.



Figur 4.65. Hiss med glasade partier. Referens Hamburg tunnelbana.



Figur 4.67. Tekniska anläggningar integreras med andra konstruktiva delar för att skapa en god helhetsgestaltning. Referens Kungsbacka resecentrum.

Teknikbyggnader

För stationsområdet föreslås teknikbyggnader utföras med fasadmaterial av ljusa prefabelement av betong. Taket bekläs med sedum. Byggnaderna ska ansluta till anläggningens karaktär.

På plattformarna finns utrymmen för förvaring av drift- och underhållsfordon, vid sidoplattformen i trågväggen och på mittplattformen som ett fristående förråd.

Teknikrummen i tråget är placerade söder om rulltrap-porna, vilket innebär att resenärer inte ska vistas i dess närhet. De är fysiskt avgränsade mot plattformarna med grindar.



Figur 4.68. Illustration teknikbyggnader vid stationsområdet

Service- och räddningstunnel

Parallellt med järnvägstunnelns västra sida läggs en service- och räddningstunnel. Servicetunneln har en viktig funktion för drift och underhåll, men den fungerar också som räddningstunnel om det skulle ske en olycka. Tunneln kommer även att ha en viktig funktion under byggtiden.

Norra mynningen

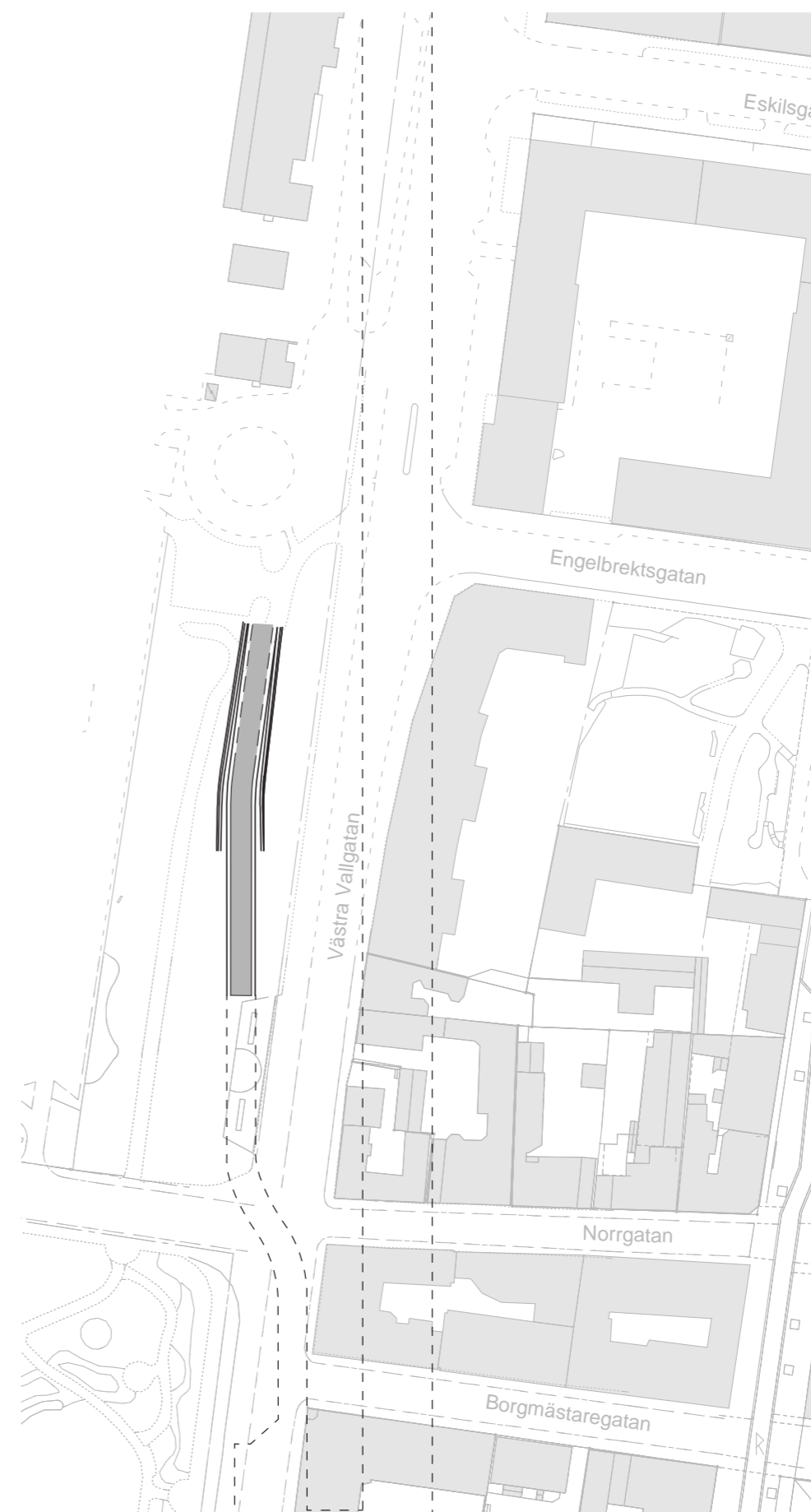
Service- och räddningstunnelns norra mynning läggs i Järnvägsparken, strax söder om befintligt stationshus.

Under byggtiden kommer Järnvägsparken nyttjas som etableringsområde för bodar och upplagsytor. Vissa av de befintliga stora träden avverkas.

Den föreslagna utformningen av norra servicetunnelpåslaget innebär att delar av Järnvägsparken tas i anspråk, vilket påverkar parkens funktion och intilliggande gaturum. Framtida stadsutveckling i området kommer bestämma hur service- och räddningstunnelpåslaget hanteras i stadsmiljön.



Figur 4.69. Foto idag av tänkt placering av service- och räddningstunnelns mynning



Figur 4.70. Planskiss norra service- och räddningstunnelpåslaget