



BRVT 2002:02-04
Reviderad utgåva

Järnvägsutredning

Västkustbanan delen Varberg–Hamra



Delrapport Stadsbyggnad

Järnvägsutredning

Västkustbanan
delen Varberg–Hamra

Delrapport Stadsbyggnad

2002-03-05

Reviderad 2002-05-13

Beställare: Banverket Västra Banregionen
Beställarens rapportnr: BRVT 2002:02-04
Beställarens projektledare: Per Rosquist

Huvudkonsult: Scandiaconsult Sverige AB (SCC), Göteborg
Carl-Johan Boke, uppdragsledare
Henrik Undeland, ansvarig delrapport
Tobias Andersson

Underkonsulter: Erséus Frenning Sjögren Arkitekter AB, Göteborg – arkitektur, 3D-byggnad
Sven-Magnus Sjögren
Oskar Göttestam
Robert Hendberg

Arcitec, Göteborg – visualisering, fotomontage
Jonas Söderström
Fredrik Ahl

Konsultens uppdragsnr: 510361-06
Dokument-ID: J:\uppdrag\51036101\Stadsbgg\Stb_*.pmd

Foton: Flygbilder Frank Palm, övriga foton SCC

©Allmänt kartmaterial från Lantmäteriet, medgivande nr 95.0190, samt kartor från Varbergs kommun.

Innehåll

1	Inledning	1	4	Planförslag för två tunnelalternativ ..	19
1.1	Utredningsalternativen	2	4.1	Förutsättningar för ny stadsbyggnad	19
2	Stadens uppbyggnad	5	4.2	Planförslag	20
2.1	Historia	5	5	Effekter och konsekvenser	39
2.2	Topografi	7	5.1	Stadsbyggnadsprinciper	39
2.3	Bebyggelse	7	5.2	Tillgänglighet	40
2.4	Mönsterelement	9	5.3	Exploateringsmöjligheter	42
2.5	Linjära element och punktelement	11	5.4	Integration – Space Syntax-analys	44
2.6	Sammanställning	12	Källor	47	
3	Stadsbyggnadsprinciper	15	Bilagor:		
3.1	Vattenkontakt	16	1	Befintliga förhållanden – plan	
3.2	Centrums utbredning	16	2	Alternativ SMTÖ – plan	
3.3	Resecentrum–högskolan/fästningen	16	3	Alternativ CT – plan	
3.4	Esplanad	17			
3.5	Parker	18			
3.6	Öst–västligt grönstråk	18			

Sammanfattning

Denna rapport har tagits fram som en underlagsrapport i syfte att belysa stadsbyggnadsfrågorna i samband med järnvägsutredningen för sträckan Varberg–Hamra på Västkustbanan (2002). I denna studeras två korridorer med möjliga tunnelsträckningar.

Att bygga om järnvägen och lägga den i en tunnel under Varberg innebär en stor förändring för staden. Förändringarna omfattar ett nytt läge för järnvägsstationen på Västkustbanan med nytt resecentrum vars läge är olika i de båda studerade alternativen. I båda fallen innebär det en förskjutning av stationsfunktionen längre från Varbergs kommersiella centrum, vilket i grunden inte är önskvärt. Fördelarna med järnvägsprojektet överstiger dock vida nackdelarna, framför allt för att centrala markområden frigörs med möjlighet för exploatering i mycket attraktiva lägen. Möjligheterna är särskilt goda, eftersom detta i tiden sammanfaller med att de inre delarna av Varbergs hamn också kan göras tillgängliga efter flytt av färjeläget för Danmarksfärjan.

För att som en grundförutsättning klargöra Varbergs innerstads struktur och som ett led i att kunna läsa stadens ”grammatik” har en stadsstrukturanalys genomförts. I detta sammanhang har Varbergs innerstad definierats som det område som avgränsas av havet i väster, Ringvägen i söder, gamla E6 i öster och Birger Svenssons väg i norr. Analysen urskiljer tydliga enheter i staden som har betydelse för fortsatt exploatering och som fungerar som underlag till bedömningen av konsekvenser.

Tyngdpunkten i rapporten ligger på idéskisser till utbyggnadsplaner för västra centrumområdet i två varianter beroende på utbyggnadsalternativ av järnvägen. Planerna kompletteras av volymstudier i en digital 3D-modell samt fotomontage på hur de nya miljöerna kan gestalta sig sett från marken. Planerna har som främsta syfte att belysa utbyggnadspotentialen i västra centrumområdet när järnvägen förläggs i tunnel, och planerna ska ses som just idéskisser. Utbyggnaden av aktuella områden är en mycket lång process vilken kommer att ske etappvis och med många olika aktörer

inblandade. Idéskisserna har detaljerats relativt mycket för att kunna framställa realistiska fotomontage och för att kunna konkretisera tunnelalternativens konsekvenser för stadens utveckling.

De studerade alternativen innebär med hänsyn till järnvägssträckningarna något olika stationsplacering. Resecentrum i alternativ SMTÖ är mer öppet placerat i ett nord–sydligt stråk medan resecentrum i alternativ CT ligger dolt bakom bebyggelse på höjden Tattarkullen. Norrifrån är resecentrum väl exponerat i båda alternativen. I alternativ SMTÖ är tillgängligheten till resecentrum större med direkt anslutning till ett sammanhängande och etablerat stråk för både folk och fordon i nord–sydlig riktning. Alternativ SMTÖ har också större ytor för nyexploatering intill resecentrum.

Konsekvenserna för stadsstrukturen är avhängigt av den fortsatta stadsplaneringen i Varberg. Utifrån de upprättade idéskisserna har en bedömning av konsekvenserna i de båda alternativen skett, varvid följande kan anges:

Resecentrumet i alternativ SMTÖ blir en naturlig målpunkt och en exponerad fond i ett väl avgränsat och etablerat stråk i staden. Det nya resecentrumet blir en naturlig kulturell och funktionell efterföljare till det gamla stationshuset. I alternativ CT finns inte ett lika klart definierat stråk fram till resecentrum.

Infarten till resecentrumet i alternativ SMTÖ blir enklare och stämmer helt med kommunens planering att nyttja Östra Hamnvägen som huvudinfart norrifrån. Det mer östliga läget i alternativ CT medför inte samma tydlighet i trafikförsörjningen och något oklarare angöring.

Resecentrumets integration i stadsstrukturen har studerats i en s k Space Syntax-analys. Denna indikerar att SMTÖ har bättre förutsättningar att skapa ett attraktivt stråk fram till resecentrum. Inte minst gäller det för det planerade diagonalstråket för fästningen/högskolan.

Förutsättningarna för att ett attraktivt och livfullt stråk ska utvecklas fram mot resecentrum bedöms som gynnsammare i alternativ SMTÖ, eftersom stråket har en ändamålsenlig bredd,

varierande sammansättning med attraktiva husfasader och omfattande parkinslag samt stora ytor för nyetableringar. Stråkets attraktivitet talar också för en större efterfrågan på lokaler i själva resecentrumet, som därmed kan ges en större volym och bli en tydlig symbol i stadsbilden.

Avslutningsvis talar den större attraktiviteten i SMTÖ för möjlighet till en tidigare exploatering på de frigjorda ytorna än i alternativ CT. På sikt kan dock större ytor exploateras vid alternativ CT.

Sammanfattningsvis bedöms konsekvenserna för stadsstrukturen som mer positiva i alternativ SMTÖ än i alternativ CT framför allt beroende på att resecentrum lokaliseras i ett redan etablerat och tydligt stråk i direkt anslutning till nuvarande station och framtida exploateringsytor.

Inledning



Denna underlagsrapport till järnvägsutredningen Varberg–Hamra har upprättats i två syften. För det första ska redovisningen åskådliggöra de stora stadsbyggnadsmässiga möjligheter det innebär för Varbergs stad att järnvägen förläggs i en tunnel, istället för att som idag skära av staden från vattnet. Stora markområden frigörs för utveckling av innerstaden med mycket goda möjligheter att knyta ihop funktioner och samtidigt erhålla en mycket god kontakt med havet och de kvaliteter det innebär. Att järnväg med bangårdsområde försvinner från centrala delar av staden samtidigt som det är föreberejt för färjeverksamheten att flytta ut till den yttre hamnen, innebär den största omvälvning staden har genomgått sedan järnvägen anlades på 1800-talet. Potentialerna förknippade med detta är många och rapporten är ett sätt att fördjupa studierna i detta avseende.

Det andra syftet är att utgöra ett delunderlag till den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tas fram till projektet. Järnvägsutredningen omfattar två tunnelalternativ med olika sträckning och olika lägen för planerat resecentrum. De olika lägena innebär skilda förutsättningar för stadsutvecklingen och medför således olika konsekvenser för stadens funktion och för dess människor. Förutom tunnelalternativen ingår nollalternativet i utredningen som jämförelsegrund.

För att täcka syftena innehåller rapporten en inledande del om stadens uppbyggnad, kapitel 2. Kapitlet ska ge en lättfattlig bild över Varbergs strukturella uppbyggnad – strukturer och kvaliteter som spelar en viktig roll när stadsbyggnadsfrågor diskuteras senare i rapporten. Kapitlet beskriver nuläget i stadsbyggnadshänseende med tyngdpunkt på visuella och formmässiga aspekter.

Kapitel 3 redovisar principer och potentialer för utbyggnaden av staden i och med de friställda markområdena. Genom denna och tidigare studier har ett antal önskvärda principer för en god stadsbyggnad kommit fram, vilka beskrivs och illustreras kortfattat.

Kapitel 4 visar hur staden skulle kunna utvecklas kring de två olika lägena för resecentrum. De skilda förutsättningarna har givit upphov till två olika planförslag med styrkor respektive svagheter. Förslagen illustreras förutom med planer och sektio-

ner också med bilder av digital 3D-modell i fågelperspektiv samt fotomontage i foton i markplan.

I kapitel 5 diskuteras konsekvenserna av att bygga tunneln enligt de båda alternativen och den påverkan som därmed sker på stadens funktion och möjligheterna att genomföra en god stadsutveckling.

Kapitel 6 sammanfattar studiens slutsatser.

1.1 Utredningsalternativen

De två alternativen som ingår i järnvägsutredningen Varberg–Hamra beskrivs utförligt i utredningens huvudrapport med integrerad MKB. Här följer en kort beskrivning av de båda alternativen samt nollalternativet som används som jämförelsegrund, se karta 1:2. I detta skede, järnvägsutredningsskedet, studeras två korridorer inom vilka järnvägen skulle kunna dras. Angivna längder är därför ungefärliga eftersom järnvägens

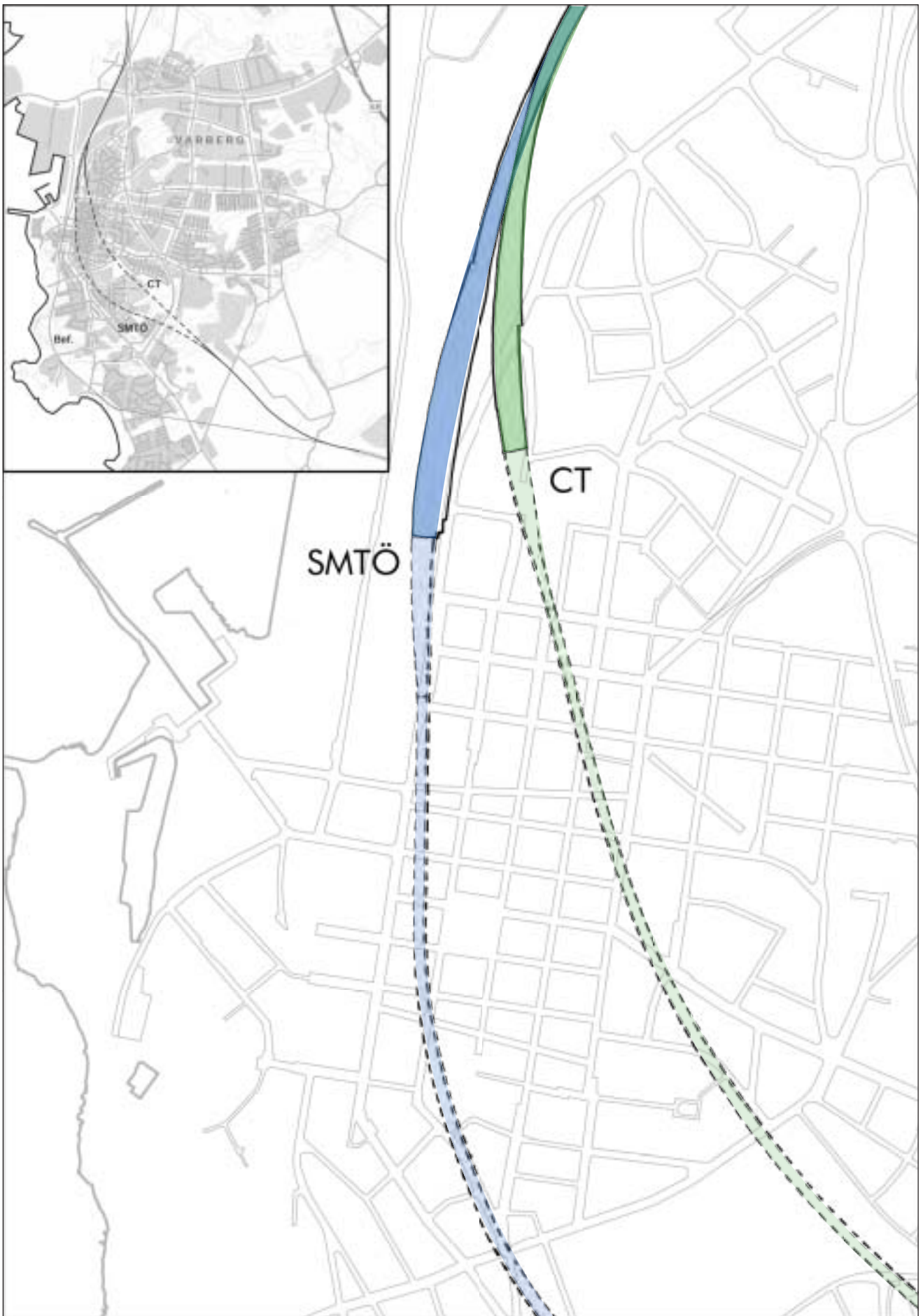
linjeföring studeras mer ingående först i efterföljande järnvägsplansskede.

Båda ombyggnadsförslagen omfattar nuvarande järnväg från ca 1 km norr om Getterövägen till Hamra, sydost om Varberg. Under själva stadsbebyggelsen går båda alternativen i tunnel där alternativ CT ligger öster om alternativ SMTÖ och är därmed något genare. Konstruktionen utgörs i båda fallen norrifrån av ett kilometerlångt vattentätt betongtråg som sänker sig ca 10 m ned i marken. Därefter tar en 250 m lång betongtunnel vid innan tunneln övergår i bergtunnel. I söder ser tunneln i båda alternativen dagens ljus vid slutningen söder om sjukhuset.

Sträckan är ca 8,9 km i alternativ SMTÖ varav tunnel 3,1 km, respektive ca 8,4 km i alternativ CT varav tunnel 2,9 km. Befintlig järnväg har en längd av ca 9,9 km inom det område utredningen omfattar.



1:1 I dag åtskiljs Varbergs stad från havet av bangårds- och hamnområde.



1:2 De två utredningsalternativen.

De båda sträckningarna innebär olika lägen för resecentrum som planeras ligga i övergången mellan tråg och tunnel. För alternativ CT innebär det ett läge norr om kvarteret Tattarkullen och för alternativ SMTÖ väster om detsamma.

Nollalternativet innebär att projektet med järnvägstunnel inte blir av, utan befintligt spår utnyttjas i framtiden även för tillkommande trafikering. I enlighet med Banverkets bullerpolicy kan bullerskyddsåtgärder komma att genomföras om tunnelbygget inte utförs.

Stadens uppbyggnad

2.1 Historia

Vid analys av en stads uppbyggnad och struktur spelar stadens framväxt, dvs historia en stor roll. I Varbergs fall är detta särskilt påtagligt. Alla delar av centrala Varberg som exploaterats för stadens bebyggelse från medeltiden till sent 1800-tal utgör riksintresse för kulturmiljövården. Områdena visas i karta 2:1.

Staden Varbergs historia börjar i platsen kring Getakärns kyrkoruin vid Gamla Kyrkbacken nordväst om polishuset. Redan på 1000- och 1100-talet växte här en stad fram i skydd av Getterön och klippan där sedermera Varbergs fästning uppfördes. Kyrkan, vars ruin idag är de enda lämningarna av staden ovan jord, uppfördes runt 1300. Kring sekelskiftet 1400 minskade aktiviteten i Getakärr och en ny stad, Ny Varberg, växte upp drygt tre kilometer norr om Getakärr. I dag ligger där Lindhofs kungsladugård från 1600-talet.

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

Under 1600-talet utgjorde Platsarna stadsområde – den markanta höjden omedelbart öster om fästningen. Den 200×300 m stora kullen eldhärjades dock av en svår stadsbrand 1666 som ödelade all bebyggelse. Höjden stod därefter obebyggd, endast nyttjad som betesmark, fram till 1880-talet då den bebyggdes med homogen trähusbebyggelse.

Efter stadsbranden 1666 byggdes staden upp inom en rutnätsplan avgränsad av Vallgatorna. Planen avslutas med svagt radierande gator i norr och söder. Norra stadshalvan eldhärjades svårt 1767 och 1768 och trähusbebyggelse i en våning uppfördes. I de nordöstra delarna av rutnäts-

staden finns fortfarande i dag välbevarade hantverks- och handelsgårdar från denna tid.

Södra stadshalvan undkom inte heller den bränder utan ödelades totalt 1863. Efter detta uppfördes såväl småskalig trähusbebyggelse som stilmedveten, medeltidsromantisk tegelarkitektur under stadsarkitekt Jacob Heilborns ledning, bl a rådhus 1865.

Under sent 1800-tal utvidgades staden norrut i samband med att järnvägen anlades. Denna stadsdel byggdes också efter ett strikt rutnät med flera alléförsedda gator, kallad Esplanadstaden.

I de låglänta partierna innanför fästningen och nedanför Platsarna uppfördes under 1800- och 1900-talet Varbergs bad- och kurort. Här finns ett varmbadhus, ett kallbadhus uppfört på pålar i vattnet samt områdets huvudgestalt Societetshuset, allt omgivet av lummig grönska.

Det tidiga 1900-talets villa- och trädgårdsstadsideal avsatte sedan spår kring rutnätsstaden med friliggande hus på större tomter. Speciellt villastaden söder om stadskärnan har stora kvaliteter.



2:1 Utbredning och innehåll i Varbergs innerstads område av riksintresse för kulturminnesvården.



2:2 Getakärns kyrkoruin.



2:3 Varbergs fästnings bastanta bastioner.



2:4 Kallbadhuset från 1902 i bad- och kurortsmiljön.

2.2 Topografi

På kartan 2:5 framgår topografin i Varbergs innerstad beskriven med nivåkurvor med en meters ekvidistans. Kurvorna är erhållna genom interpolering av avvägda höjder i gatunätet angivna på primärkartan.

Förutom att Platsarnas markanta topografi framgår tydligt kan man se att läget för Varbergs medeltida stadskärna, Getakärr, ligger i en liten sänka mellan två utskjutande bergklackar. På medeltiden kan man anta att strandlinjen gick ungefär där dagens tvåmeterskurva går (den lägsta i kartan). Under senare tid har omfattande utfyllnader gjorts i hamnen. Vid Getakärr har vissa lämningar påträffats under mark och här finns troligen också rester av en hamnbassäng.

Man ser också att rutnätsplanen är förlagd till den del av innerstaden som är relativt plan – marken sluttar svagt åt väster. De radierande Norrgatan och Södergatan kan också få sin förklaring i topografin.

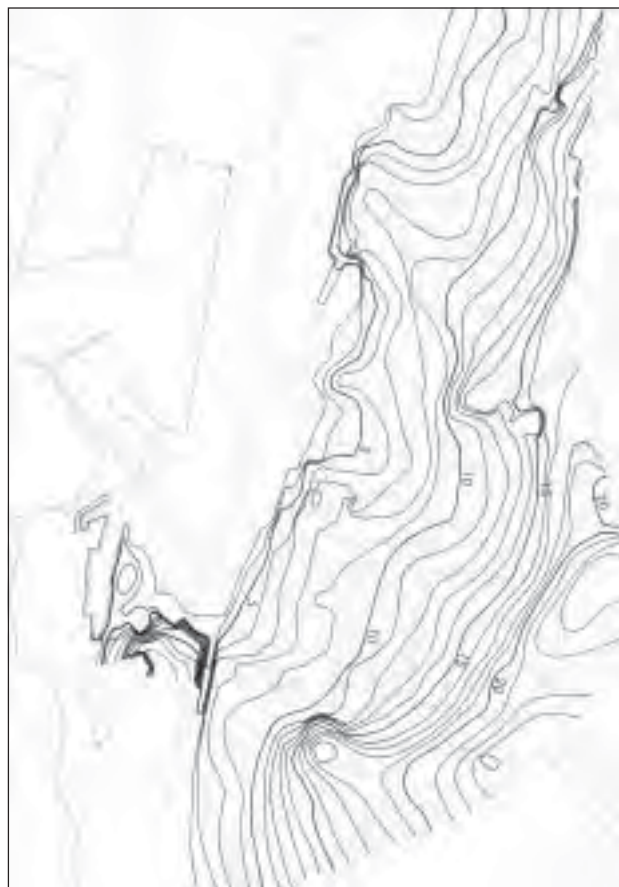
Esplanadstadens rutnät som byggdes ut under det sena 1800-talet har också ett stöd i topografin. Symmetriaxeln Eskilsgatan ligger i botten av en sänka mellan något högre partier norr respektive söder om stadsdelen.

2.3 Bebyggelse

Enbart bebyggelse är markerad på karta 2:7. Den avspeglar väl den historiska utvecklingen. Rutnätsstaden framgår allra tydligast med kringbyggda och högexploaterade kvarter. Esplanadstaden norr därom är också utbyggt i ett rutnät, men uppvisar en helt annan bebyggelse. Här finns flera institutionella byggnader som ligger mitt i kvarteren omgivna av grönska. Åt öster löses strukturen upp med bostadshus i större och mindre enheter.

Platsarna som återuppbyggdes på kort tid uppvisar bebyggelsekroppar av liknande storlek i plan. Nedanför Platsarna på norra sidan ses de större kurortsbyggnaderna omgivna av stora friytor, Societetshuset, kallbadhuset och varmbadhuset, se illustration 2:6.

Förutom större industribyggnader uppförda under 1900-talet, omgärdas Varbergs innerstad av villabebyggelse på relativt stora tomter också de uppförda under 1900-talet.



2:5 Nivåkurvor med 1 m ekvidistans.



2:6 Varmbadhuset från senare hälften av 1800-talet.

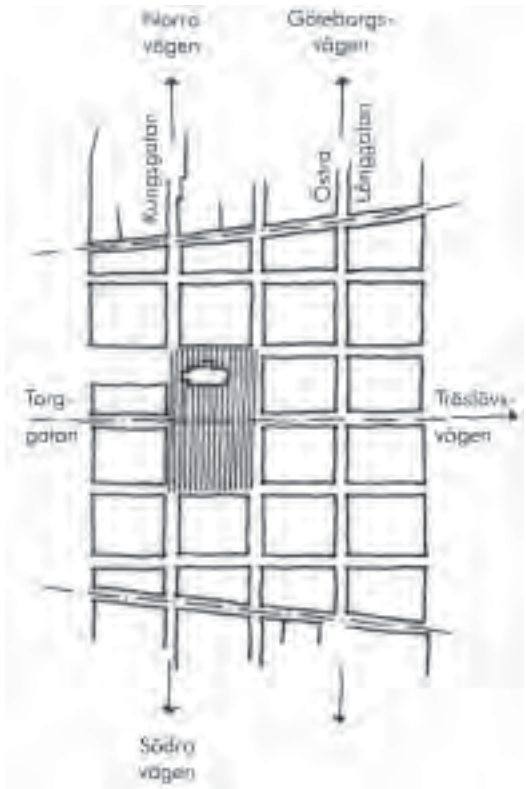


2:7 Bebyggelseplan där enbart byggnader redovisas.

2.4 Mönsterelement

Varberg uppvisar olika enheter om man studerar stadens stads- eller kvartersmönster. På karta 2:11 är gatumitt utritad för varje gata i innerstaden. Det är framförallt rutnätsstaden som utmärker sig med sin fasthet och regelbundenhet. Omkringliggande gator utgör mer av ett organiskt mönster som delvis har sin förklaring i topografen, se karta 2:5.

På karta 2:10 är endast bebyggelsefasader utritade där fasaden ligger i liv med gatan, dvs inte indragen på tomtmark. Åter igen är rutnätsstaden markant, se illustration 2:8 och 2:10. I den senare syns också skillnaden mellan rutnätsstaden kring torget och Esplanadstaden öster om järnvägsstationen vilken till mycket mindre andel innehåller kringbyggda kvarter. Här finns istället flera solitära institutionella byggnader, se avsnitt 2.5.



2:8 Rutnätsstadens starka symmetri.



2:9 Rutnätsstadens mönster framträder markant ur omgivningen.



2:10 Bebyggelsefasader som ligger i liv med gatan.



2:11 Varbergs planmönster – en linje för varje gata.



2:12 Rutnätsstaden anlades 1666 på den planaste ytan inom Varbergs innerstad.

2.5 Linjära element och punkt-element

Det mest tydliga linjära stadsbyggnadselementet i Varberg är järnvägen som allt sedan den anlades på 1880-talet har präglat stadens utbyggnad. Den nord-sydliga utdragningen av centrum har i grunden sin förklaring i Varbergs läge vid havet och att kommunikationsleder i någon form alltid funnits norrut såväl som söder ut. Så är också fallet med järnvägen.

En linjestruktur, som på sina håll är mycket tydlig i Varbergs centrala delar, är "innerstadskanten". Den är markerad i illustration 2:13. Markerade byggnadsfasader utgör en tydlig gräns med "murverkan" på grund av den starka kontrasten till motsatta sidan respektive gata. I de flesta fall utgörs den motsatta sidan av grönska eller obebyggda kvarter, som längs Östra, Västra och Norra Vallgatorna.

Anmärkningsvärt är att uppdelningen mellan rutnätsstaden och Esplanadstaden inte är lika tydlig som i flera andra kartor. Exempelvis uppvisar Västra Vallgatan en kontinuerlig bebyggelsekant mellan rutnätsstaden och Esplanadstaden. I de östra delarna har dock rutnätsstaden en tydlig norrgräns. Det hela hänger ihop med Esplanadstadens varierande karaktär. I väster är flera kvarter helt kringbyggda, men successivt övergår bebyggelsen i friliggande solitära byggnader, vilka också är markerade i illustration 2:13, och sedermera längre åt öster i bostadsbebyggelse. I väster är dock stadsplanen något "sårig" i och med att kvarteret Pipebruket innehåller två bensinstationer.

De solitära byggnaderna, punktelementen, markerade med raster på karta 2:13 är lokaliserade runt rutnätsstaden. Endast två byggnader inom rutnätsstaden, kyrkan och sparbanken, har lämnats sådana kringtytor att de uppfattas som solitära byggnadskroppar. Flera av de solitära elementen kan fungera som landmärken i den betydelsen att man använder dem för allmänorientering när man rör sig i stadslandskapet. Sådana solitärer är fästningen och kyrkan, se illustration 2:14. Varberg saknar dock riktigt höga landmärken som syns vida omkring, även om fästningen syns på långt håll när man rör sig i kustlandskapet.



2:13 Innerstadens kant samt solitära byggnader.



2:14 Kyrkan vid torget fungerar som ett landmärke att orientera sig efter.

2.6 Sammanställning

Genom analysen ovan utkristalliseras ett antal enheter i staden som har en egen och i de flesta fall stark identitet, och de spelar en speciell roll i upplevelsen av Varbergs innerstad. Dessa enheter finns listade nedan och utritade på karta 2:16. Indelningen hänger intimt samman med stadens historiska framväxt vilket tyder på att staden generellt är välbevarad.

Förutom enheternas avgränsning visar karta 2:16 också huvudsakliga kopplingar mellan de olika enheterna. Kopplingarna redovisas med rött och med två olika digniteter, där de tjocka strecken är överordnade kopplingsstråk. Varbergs läge vid kusten återspeglas här. Kopplingsmönstret har en överordnad nord-sydlig struktur som följer kusten, järnvägen och de större historiska genomfartsvägarna.

Sicksackmönstren i karta 2:16 markerar de kraftiga barriärerna järnvägen och gamla E6:an.

Fästningen (1)

Fästningsberget med slottet och de kraftiga bastionerna symboliserar mer än något annat staden Varberg. Uppförd från slutet av 1200-talet och framåt har den alltjämt bildat en osviklig enhet i staden. Fästningen fungerar i många hänseenden som ett landmärke att orientera sig efter såväl på land som till sjöss.

Platsarna (2)

Området platsarna ligger likt fästningen högt på ett berg med branta sidor. Den bildar därför en distinkt enhet. Även bebyggelsemässigt är Platsarna väl sammanhållet eftersom det är uppbyggt under 1884–1885. Dessförinnan hade höjden nyttjats som betsmark efter att stadsbranden 1666 ödelagt tidigare bebyggelse.

Kurortsområdet (3)

På det plana området nedanför fästningen och Platsarna ligger Societetshuset med sin park. Till miljön hör också varmbadhus vid Strandgatan, samt kallbadhus på pålar ut i havet. Bebyggelsen är uppförd från 1850 och fram över sekelskiftet. Området är lummigt till sin karaktär och de starka byggnadsvolymerorna får gott om utrymme att

stoltsera, framför allt Societetshuset som ligger vinklat i fonden av en axel utmed Kyrkogatan/Södra Hamnvägen, se illustration 2:14.

Hamnmiljön (4)

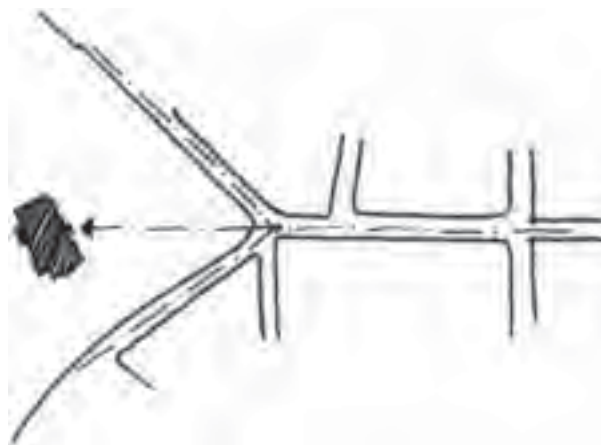
Välbevarade rester från Varbergs småskaliga hamn med magasin och tullhus bildar en liten enhet innan den storskaliga moderna hamnverksamheten tar över åt nordost.

Den industriella hamnen (5)

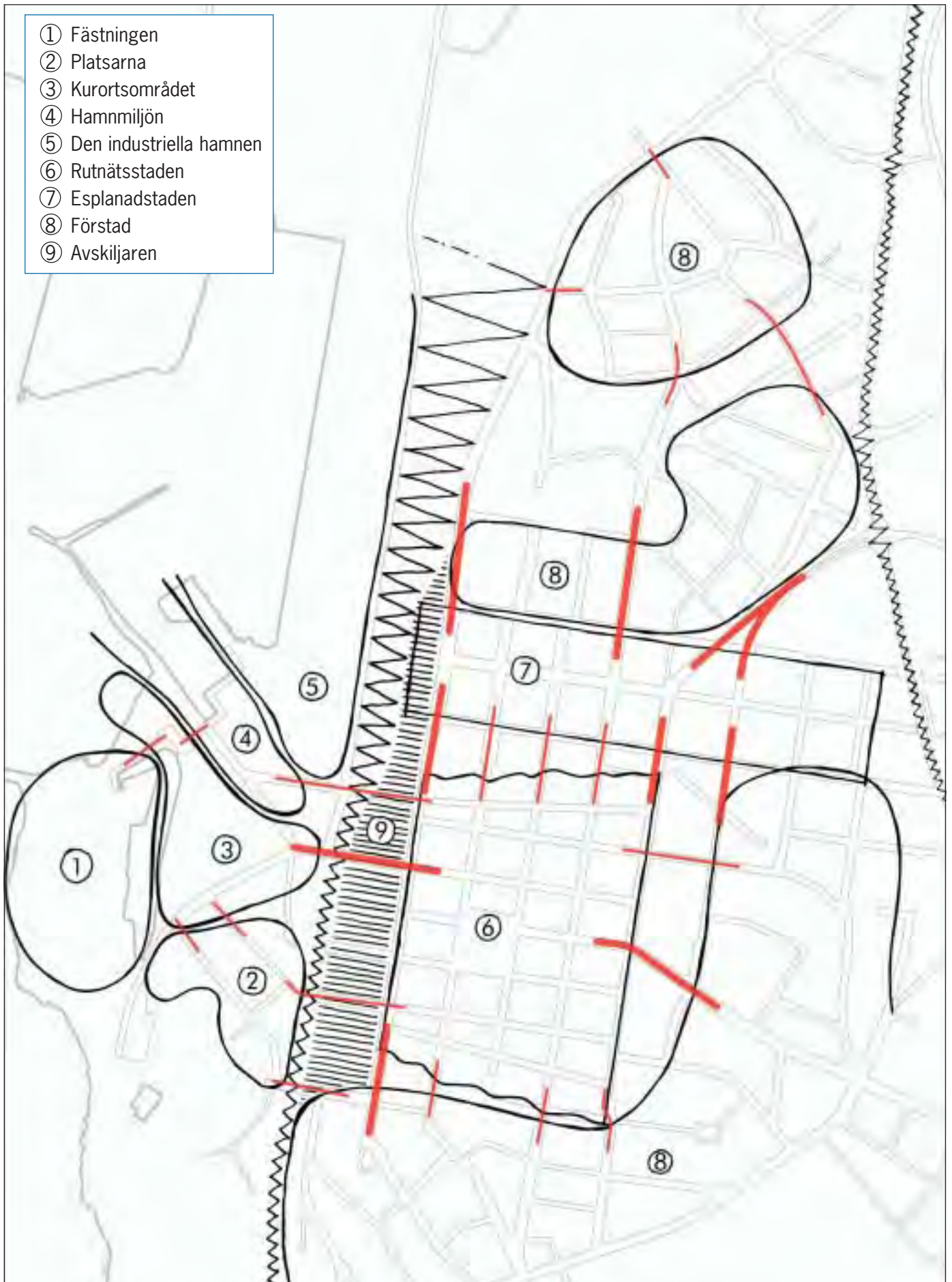
Hamnbassängen utanför Varberg omges helt av modern industriell hamnverksamhet med bl a färjeläge för person- och transporttrafik till Grenå. Hela området är slutet, bullrigt och industriellt till sin karaktär och till stora delar inhägnat.

Rutnätsstaden (6)

Staden kring torget med rådhuset och kyrkan uppfördes efter stadsbranden 1666 enligt en rutnätsplan som avgränsas av de fyra Vallgatorna – Västra, Norra, Östra och Södra. Två symmetriskt, svagt radierande gator, Norrgatan och Södergatan, accentuerar bebyggelsens gruppering kring torget. Dit leder tre huvudgator i historisk mening. Norra respektive Södra Vägen leds in via Kungsgatan och Träslövsvägen leds via Torggatan som är symmetriaxel i planen, se illustration 2:8 på sidan 9. Östra Långgatan öster om torget är en av Varbergs längsta gator. I norr övergår den till Göteborgsvägen och har således också utgjort genomfartsgata. På flygfoton, illustrationerna 2:9 och 2:12, framgår rutnätsstadens avvikande karaktär med stor tydlighet.



2:15 Societetshuset i fonden av Kyrkogatan/Hamnvägen.



2:16 Varbergs innerstads indelning i enheter har olika karaktär. Röda streck visar huvudsakliga kopplingsstråk mellan enheterna.

Esplanadstaden (7)

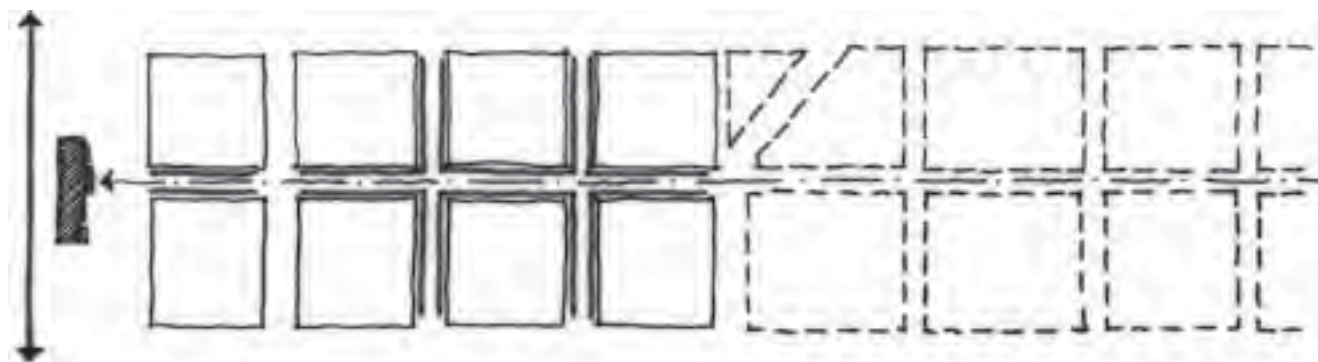
Under det sena 1800-talet utvidgades Varberg norrut från rutnätsstaden kring torget. Esplanadstaden växte fram med kvarter symmetriskt kring den alléförsedda Eskilsgatan. Se illustration 2:17. Gatans fokus och huvudriktning går åt väster där järnvägsstationen, uppförd i samma skede, är fondbyggnad. Gatan kan därför karaktäriseras som en tydlig "målgata". Kvarteren i esplanadstaden ligger i en liten sänka som sluttar jämt åt väster. Även Drottninggatan och Östra Långgatan är försedda med dubbla trädrader, markerade med tjocka linjer i illustration 2:17. Till skillnad från rutnätsstaden är kvarteren i Esplanadstaden inte kategoriskt bebyggda ut i gatuliv utan här återfinns flera solitära byggnader av institutionell karaktär som ligger indragna i kvarteren med omgivande grönska. Några luftiga kvarter med kraftig grönska och storvuxna träd skiljer tydligt på rutnätsstaden och Esplanadstaden. Längs Västra Vallgatan upplever man dock inte denna uppdelning. Åt öster övergår innehållen i de rektangulära kvarteren successivt i bostadsändamål.

Förstad (8)

I ett halvmåneformat mönster kring rutnäts- och Esplanadstaden ligger villabebyggelse av olika ålder som en slags "förstad" eller trädgårdsstad. Bebyggelsemönstret med småhus på villatomter framgår tydligt på bebyggelseplanen (karta 2:7). Gatumönstret i dessa delar är oregelbundet där hänsyn har tagits till topografin se karta 2:5.

Avskiljaren (9)

Mellan innerstaden och Societets- och hamnmiljöerna går en nord-sydlig "avskiljare". Ända sedan järnvägen anlades på 1880-talet har kontakten mellan öst och väst begränsats. Med modern tågtrafikering har barriären vuxit starkare med säkerhetsanordningar och ökade bomfällningstider. Det nord-sydliga bandet har därför i hög grad påverkat såväl stadsutveckling som livet i staden. Till sin karaktär är avskiljaren relativt glest exploaterad av naturliga skäl. Ett antal solitära bebyggelsegrupper figurerar, till stor del omgivna av grönska. Dessa är vårdcentralen Södertull med servicelägenheter, kvarteret Trädgården och Järnvägsstationen norr därom. Fler sådana byggnader återfinns norrut, såsom lokstallarna, men karaktären blir mindre tydlig och övergår i industriområde. I de centrala delarna uppfattas avskiljaren som ett grönt och öppet stråk.



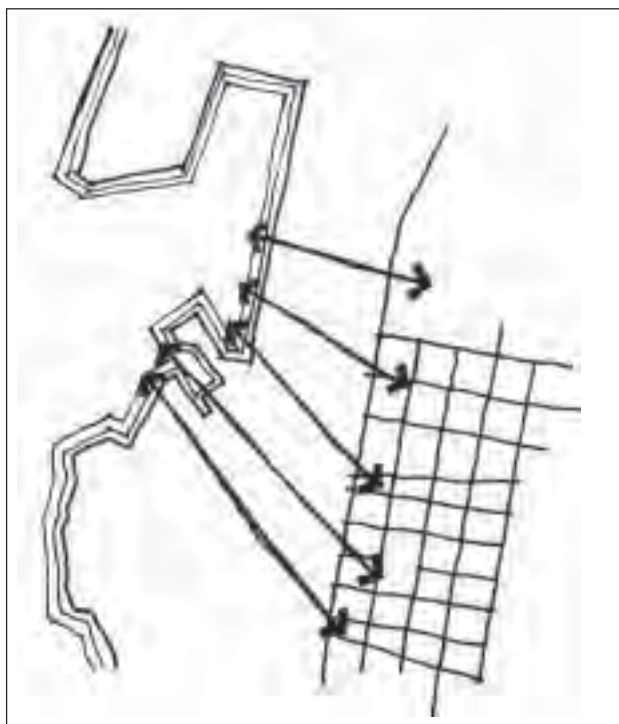
2:17 Esplanadstaden – symmetriskt kring Eskilsgatan, där järnvägsstationen i väster utgör mål. De dubbla linjerna utmed vissa gator markerar alléer.

Stadsbyggnadsprinciper

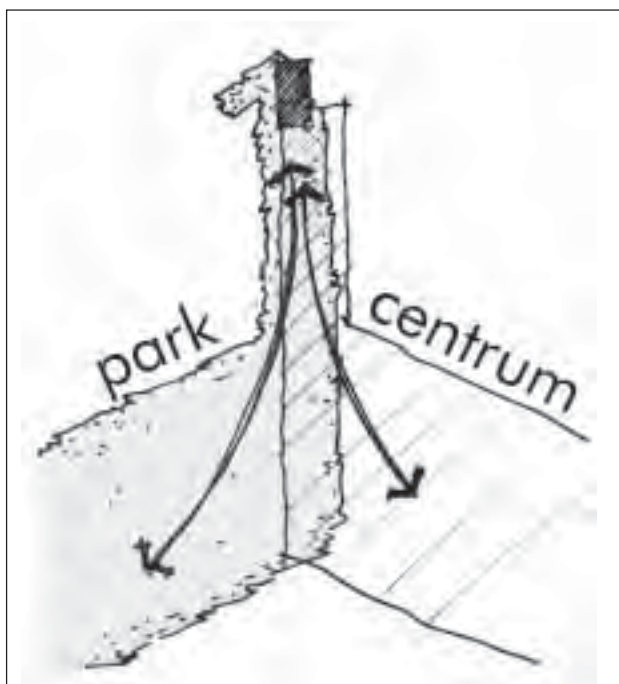
Varbergs stad står nu inför de största förändringarna i stadens moderna historia. Mycket stora ytor kan inom en relativt kort tidsperiod bli tillgängliga för exploatering. Det handlar dels om att stations- och bangårdsområde frigörs i och med planerna på att förlägga järnvägen i tunnel under staden, dels om att färjeverksamheten inom en tioårsperiod planeras att flyttas ut till yttre hamnen samt att ytterligare verksamheter i inre hamnen kan komma att flytta. Sammanlagt motsvarar detta en exploaterbar yta som är att jämföra med Varbergs hela innerstad från Södergatan i söder till Engelbrektsgatan i norr.

Potentialen i stadsbyggnadstermer är stor och ett antal åtråvärda kvaliteter kan utnyttjas genom en väl genomförd stadsplanering. Varbergs kommun har i "Västra centrumområdet: Övergripande planmål" (1998) ställt upp ett antal målsättningar för utvecklingen i nu studerat område. Dessa (A till E i den följande texten) samt ytterligare en upplevd potential (F) är listade i detta kapitel.





3:1 Principen om vattenkontakt.



3:2 Principen om centrums utbredning i anslutning till parkerna.

3.1 Vattenkontakt

Principen (A) innebär att knyta Varbergs innerstad mot havet. Kontakten mellan "gamla" staden och havet ska stärkas. Detta kan göras genom att Magasinsgatan och Engelbrektsgatan leds ned till kajen. Strukturen av kvarter och bebyggelse i västra centrumområdet ska ge uppfattningen att nuvarande stadskärna utvecklas västerut i en ny karaktär. Tillkommande bebyggelse ska rymma blandade funktioner såsom bostäder, tjänsteföretag, handel, hantverk samt restaurang- och caféverksamhet. Bebyggelsens skala anpassas till läget vid stadskärnan och kulturmiljön (Varbergs kommun 1998). Se illustration 3:1.

3.2 Centrums utbredning

Principen (B) innebär att låta centrumfunktioner breda ut sig mot resecentrum. Resecentrum blir en attraktions- och målpunkt som det kommer att ske rörelser till och från av såväl gående som cyklande, bilister och busstrafikanter. Ett sådant livligt stråk kan utnyttjas och kantas av centrumfunktioner. På så sätt dras centrumfunktionernas utbredning ut från att idag vara koncentrerade kring kvarteren kring Torggatan/Torget och gallerian Trädgården. Detta stråk är samtidigt ett grönt stråk med de attraktivaste av stadens parker, se illustration 3:2.

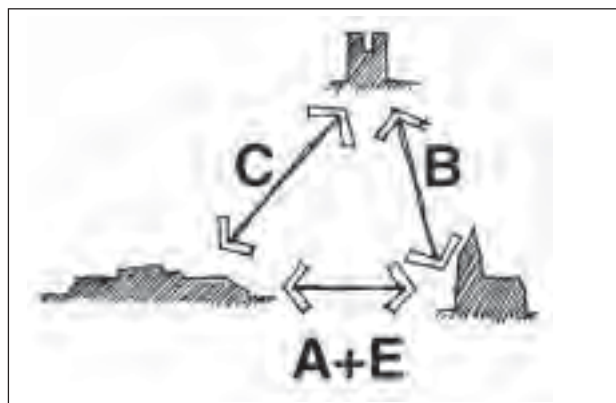
Sambandet stadskärna–resecentrum ska också utgöra ett tydligt gång- och cykelstråk (Varbergs kommun 1998). Se illustration 3:3.

3.3 Resecentrum–högskolan/fästningen

Principen (C) innebär att tydliggöra ett samband mellan resecentrum och högskolan/fästningen. Sambandet mellan ett blivande resecentrum och fästningen är viktig och ska betonas i utformningen av stadsstrukturen i västra centrumområdet. En sådan länk blir en diagonal och knyter också an högskolan som kommer att byggas i kvarteret närmast hamnmagasinen. Sambandet resecentrum–högskolan/fästningen ska i huvudsak utgöras av ett starkt gång- och cykelstråk (Varbergs kommun 1998). Se illustration 3:3.

3.4 Esplanad

Principen (D) innebär att låta Östra Hamnvägen bli huvudgata för nord-sydlig trafik. Genom västra centrumområdet kan Östra Hamnvägen tillåtas vara huvudgata och utformas lite bredare och med trädplantering – en gata av esplanadkaraktär. Detta innebär att Västra Vallgatan i huvudsak kan befrias från genomgående trafik och ett lugnare trafikrum kan skapas. Östra Hamnvägen planeras via Prästgatan knytas till huvudgatan Rosenfredsgatan söderut på frigjord mark, nu nyttjad för järnvägen. (Varbergs kommun 1998)



3:3 Sambanden mellan fästningen, stadskärnan och ett nytt resecentrum kommer att utgöra tre viktiga stråk i Varberg. För utvecklingen av dessa samband har vissa principer (bokstäverna i figuren) och målsättningar ställts upp av Varbergs kommun. Dessa behandlas utförligare i texten här intill.



3:4 Flygbild som tydligt illustrerar hur sambanden mellan de viktiga målpunkterna fästningen, stadskärnan och stationen kan förbättras om järnvägsområdet försvinner som barriär.

3.5 Parker

Principen (E) innebär att stärka sambanden mellan parkerna i västra centrumområdet. Societetsparken, Engelska parken och Järnvägsparken kan knytas hårdare till varandra och bilda ett sammanhängande parkstråk (Varbergs kommun 1998). Stråket har också möjlighet att utvecklas norrut förbi nuvarande station. Järnvägsparken kan utvecklas till ett starkt parkrum med tydliga bebyggelsegränser på ömse sidor. Ett sådant, i huvudsak grönt, rum kan rymma flera betydelsefulla solitärer (friliggande byggnader starka till funktion och uttryck) som komplement till befintliga Societetshuset, gallerian Trädgården och nuvarande järnvägsstation. Se illustration 3:2. Sambandet stadskärnan – societets- och fästningsområdet ska utgöras av ett tydligt gång- och cykelstråk (Varbergs kommun 1998). Se illustration 3:3.

3.6 Öst–västligt grönstråk

Principen (F) innebär att upprätta ett samband mellan Getakärrens kyrkoruin och havet. Ett öst–västligt parkstråk i höjd med Getakärrens kyrkoruin kan bygga på redan gröna ytor kring kyrkoruinen och dras vidare ned till vattnet. Ett sådant stråk stärker det kulturhistoriska sambandet mellan den gamla stadsbildningen kring kyrkoruinen och havet och erbjuder samtidigt Varbergsbor från de norra stadsdelarna en attraktiv knytning mot miljöerna kring kajen. Stråket kan också bli en tydlig avgränsning av stadsbebyggelsen norrut vilket annars kan te sig oredigt när västra centrumområdet byggs ut i etapper under lång tid.



3:5 Engelska parken och Järnvägsparken utgör stommen i det starka parkrum som kan utvecklas mellan stadskärnan och de nya utbyggnadsområdena i väster.

Planförslag för två tunnelalternativ



4.1 Förutsättningar för ny stadsbyggnad

De båda lägena för resecentrum i alternativen SMTÖ och CT skiljer sig bara 170 m åt, men är till karaktären vitt skilda och erbjuder helt olika förutsättningar för utformning av resecentrum, dess funktion i stadsstrukturen samt möjligheterna till kringexploatering. Dessa förutsättningar är en direkt effekt av det ena eller det andra alternativet. Effekterna får olika konsekvenser för stadens liv och funktion, ytterligare beskrivna senare i rapporten. Flera illustrationer i kapitel 5 Effekter och konsekvenser, där tunnelmynningarna i de båda alternativen är inlagda, åskådliggör aspekterna nedan.

Synlighet. Sett från innerstadens perspektiv ligger resecentrum mera dolt i alternativ CT än i alternativ SMTÖ. Resecentrum i alternativ SMTÖ ligger ute i den öppna nord-sydliga stråket där dagens bangårdsområde finns och som benämns "avskiljaren" i kapitel 2 Stadens uppbyggnad. Resecentrum i alternativ CT ligger dolt bakom bebyggelse på höjden Tattarkullen. Vid infart mot västra centrumområdet norrifrån längs Birger Svenssons väg är dock resecentrum väl synligt i båda alternativen.

Tillgänglighet/integration. Det nord-sydliga stråket nämnt ovan erbjuder i alternativ SMTÖ inte bara öppenhet utan är också ett livligare stråk där rörelser sker av människor och alla slags fordon. Alternativ CT ligger på en plats dit i dag smågator och återvändsgränder leder.

Disponibla friytor. Friytor för exploatering i resecentrums direkta närhet är betydligt större i alternativ SMTÖ än i alternativ CT. Det senare är i princip kringbyggt på två av fyra sidor. Med trågonkonstruktionen på en tredje sida återstår en sida för exploatering och här bör primärt bussfunktionen rymmas.

4.2 Planförslag

Två planförslag har upprättats utifrån förutsättningarna ovan – ett för alternativ CT och ett för alternativ SMTÖ. Förslagen liksom befintliga förhållanden framgår av utvikbara plankartor som bilagor. På följande sidor beskrivs planförslagen illustrerade med såväl 3D-modeller som fotomontage. Ytterligare bildmaterial finns under rubriken Visualiseringar.

Gemensamma stadsbyggnadsprinciper

Med stadsbyggnadsanalysen och Varbergs mål för Västra Centrumområdet som utgångspunkter för gestaltungsarbetet är det några generella inarbetade idéer som bör beskrivas särskilt. Inledningsvis förklaras de föreslagna stadsbyggnadselement som är gemensamma för de två alternativen CT och SMTÖ. Därpå följer en kort redovisning för de unika egenskaperna i respektive alternativ. Ursprunget till idéerna står att finna i kapitel 3 Stadsbyggnadsprinciper.

Utvidgningen av Varbergs innerstad sker naturligtast genom att låta den ortogonala kvartersstrukturen fortsätta över den allt eftersom till-

gängliga marken västerut. Några av gatorna förlängs ända ned till vattnet, där en bred kajpromenad etableras. Visuellt länkas staden till vattnet på fler platser än vid de stora gatorna.

Bebyggelsestrukturen glesas ut i plan ju närmare vattnet man kommer samtidigt som byggnaderna blir något högre – allt för att medge utblickar mot väster från så många platser som möjligt. Via smala gränder och små passager ges ett stort antal utblickar mot havet.

Det område som i kapitel 2 Stadens uppbyggnad benämns avskiljaren får i den nya staden en liknande form – öppen och grön till karaktären. Nytt är att det stadsrum som tidigare delade staden fungerar som ett sammanlänkande parti mellan stadens nuvarande innerstad och de nya stadsdelarna. Här möts det gamla och nya Varberg. Detta symboliskt starka rum har förutsättningarna att bli en aktiv del av Varberg tack vare dess goda integrering med resten av staden.

Utmed sidorna i stråket skapas breda trottoarer kantade av butiker och andra former av publika lokaler. Mitt i stråket kan liksom tidigare enstaka solitära byggnader placeras.



4:1 Flygbild tagen över centrala Varberg mot nordväst, på befintliga förhållandena.



4:2 Fotomontage med 3D-modell av alternativ SMTÖ inmonterad i flygbild tagen över centrala Varberg mot nordväst.



4:3 Fotomontage med 3D-modell av alternativ CT inmonterad i flygbild tagen över centrala Varberg mot nordväst.

Att bibehålla detta stadsrum öppet i form av en park åskådliggör den kulturhistoriskt intressanta kopplingen till det som har kommit att påverka Varberg sedan 1880-talet – järnvägen. Även i framtiden kommer Varbergs innerstad att karaktäriseras av järnvägen, trots att den går i en tunnel under staden.

Den kajpromenad som föreslås har flera funktioner. Den är dels en viktig del i stadens gångtrafiknät samtidigt som den är tillräckligt rymlig för att erbjuda platser för vila och betraktelser. Utmed kajpromenaden, vänd mot eftermiddagssolen, blandas restauranger, båtklubben, butiker, utställningshallar eller andra besöksorienterade verksamheter med bostäder. Längst i norr ökar måtten så att angoring med lite större fartyg är möjlig under en kortare tid. Kajpromenaden blir ett värdefullt tillskott till de offentliga platserna i Varberg. Platsen och situationen är attraktiv för många.

Kajpromenaden blir en fortsättning på det stråk som börjar söder om staden och sträcker sig utmed Kattegatt förbi fästningen på ömse sidor och avslutas på hamnplan.

Det fjärde temat som är gemensamt för de två alternativen är det diagonala gång- och cykelstråk som sträcker sig mellan fästningen/högskolan och resecentrum. Diagonalen som binder samman dessa två viktiga målpunkter, skär genom det givna rutnätet. Detta formar en sekvens av stadsrum som skär genom några byggnadsvolymer och kvarter och skapar ett flertal små och intressanta platser. Det är dels den avvikande formen i stadsbygden som bidrar till att skapa en spänning i både platser och byggnader men också de olika funktioner som kan tänkas kanta stråket. På sin väg mellan högskolan och resecentrum korsar stråket Östra Hamnvägen och i alternativ CT även Västra Vallgatan.



4:4 Flygbild tagen över Varbergs fästning mot nordost, på befintliga förhållanden.



4:5 Fotomontage med 3D-modell av alternativ SMTÖ inmonterad i flygbild tagen över Varbergs fästning mot nordost.



4:6 Fotomontage med 3D-modell av alternativ CT inmonterad i flygbild tagen över Varbergs fästning mot nordost.

Det femte elementet som är gemensamt för båda förslagen är det grönstråk som etableras mellan Getakärns kyrkoruin och hamnen. Utmed detta kan man relativt skyddat röra sig mellan havet och de norra och östra stadsdelarna. I väster ansluter det till kajpromenaden där man lätt tar sig vidare både norrut och söderut.

På sikt ska Östra Hamnvägen utgöra huvudgata för fordonstrafik i nord-sydlig riktning genom centrum. Tanken är att forma detta blandtrafikrum som en esplanad med en strikt form med en träd-rad på ömse sidor av gatan. Utmed esplanadens sidor byggs täta kvarter i så stor utsträckning som möjligt för att skapa ett rum med stringens. Gatubredder medger cykelbanor i vardera riktningen samt rymliga gångbanor närmast fasaderna.

Gemensamt för den föreslagna bebyggelsen är att användningen i respektive kvarter generellt är

blandad. Bottenvåningarna ska i möjligaste mån inrymma kommersiella lokaler eller kontor och våningarna ovanför, bostäder. Utmed de stråk som skapas är andelen verksamheter i husen högre jämfört med andelen bostäder. I de mer skyddade lägena och ut mot vattnet är det däremot övervägande bostäder.

Sammanfattningsvis presenteras en stadsplan där befintlig och ny bebyggelse samverkar till en helhet som ska tillvarata de kvaliteter och krav som rimligtvis kan ställas på en modern stadsbygd. Det framtida Varberg präglas av en rumslig kontinuitet där kvartersmönstret har påverkat den i dag obebyggda marken. Byggnaderna formas friare, vilket gör att karaktären på de nya stadsdelarna både präglas av det gamla Varberg och en aktuell samtid.



4:7 Flygbild tagen norrifrån mot centrala Varberg, på befintliga förhållanden.



4:8 Fotomontage med 3D-modell av alternativ SMTÖ inmonterad i flygbild tagen norrifrån mot centrala Varberg. I mitten av bilden syns det föreslagna resecentrumet intill Västra Vallgatan.



4:9 Fotomontage med 3D-modell av alternativ CT inmonterad i flygbild tagen norrifrån mot centrala Varberg. Till vänster i bilden syns det föreslagna resecentrumet vid Getakärrens kyrkoruin.

Den tydliga uppdelningen mellan offentliga och halvoffentliga rum/platser skapar en distinktion i den rumsliga hierarkin och bidrar till upplevelsen av trygghet. Gaturummen är tydliga och gårdarna är skyddade utan att vara helt slutna.

Resecentrum infogas i den övergripande strukturen – rutnätsstaden – och blir på så sätt en naturlig del av staden och dess gestalt. Kring själva resecentrum samlas de funktioner som krävs: regionbussterminal, cykelparkering, bilparkering, angöringsytor, lokalbushållplatser. Inuti byggnaden inryms de servicefunktioner som hör till ett modernt resecentrum. En logistiskt kompakt lösning som gör det bekvämt för användaren.

Regionbussterminalen är dimensionerad för nio dockningsplatser med en reserv av två uppställningsplatser i väntläge. I anslutning till resecentrumet finns hållplatser för lokalbussar, taxiangöring, cykelparkering samt angöring för privatbilar.

I de olika alternativen är förutsättningarna att renodla och utnyttja de beskrivna stadsbyggnads-

idéerna olika goda. Här följer en kort alternativunik beskrivning av förslagen med tillhörande illustrationer.

Alternativ SMTÖ

Resecentrum ligger väster om kv Tattarkullen och avslutar parkstråket utmed Västra Vallgatan i nordlig riktning. På så vis uppnås en visuell tydlighet och god orienterbarhet från det huvudsakliga stråket som länkar centrum med resecentrum. Framför huvudentrén ligger ett rymligt torg som medger en flexibilitet över tiden med avseende på användningen.

Byggnadskomplexet utgörs primärt av två smala huskroppar i fem våningar vars riktning sammanfaller med spårens. Utsträckningen i nord-sydlig riktning samt föreslagen byggnadshöjd ger ett tydligt gavelmotiv mot stadens centrala delar samt mot infarten norrifrån. Exponeringen mot ett par punkter framgår av illustration 4:11 och 4:12.



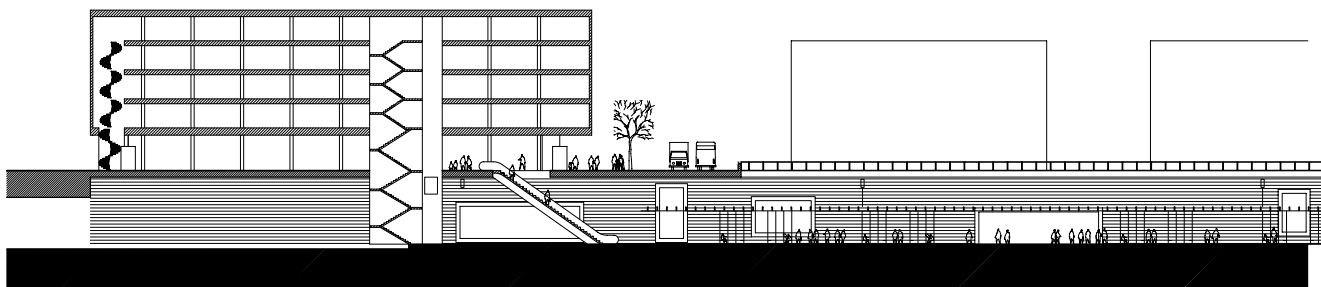
4:10 Plan över studerad utformning av sambanden mellan olika trafikslag vid alternativ SMTÖ. (Obs! Norr är åt höger på planen.)



4:11 Fotomontage i vy norrifrån på Birger Svenssons väg mot studerat resecentrum för alternativ SMTÖ.



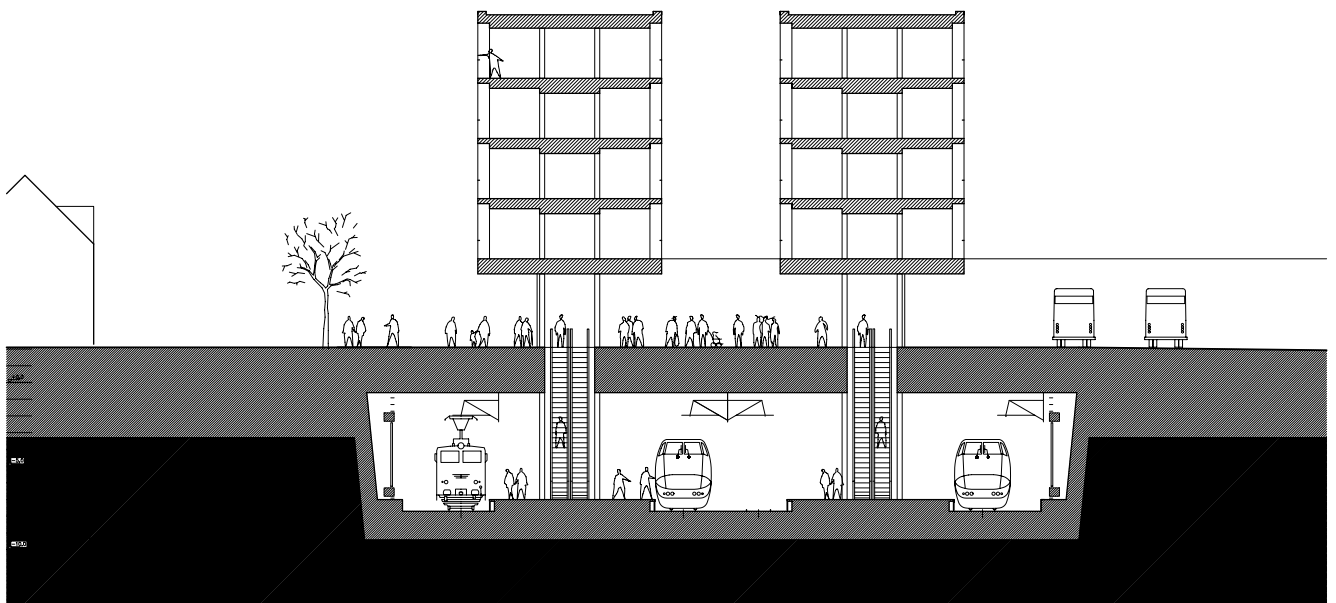
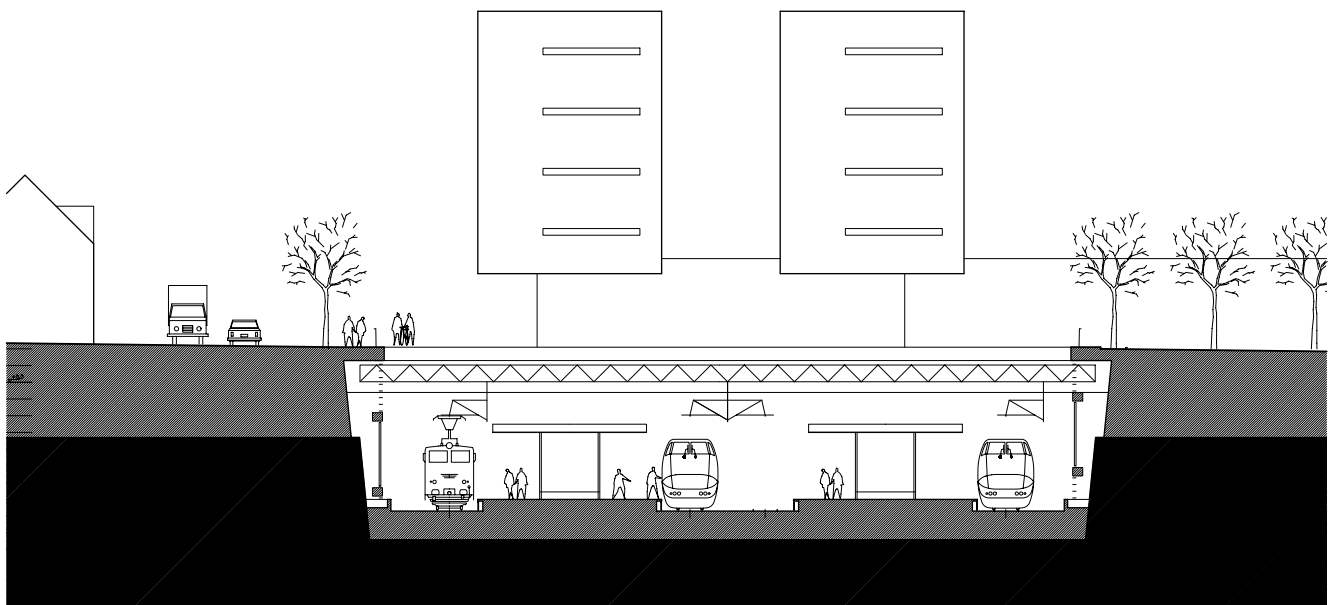
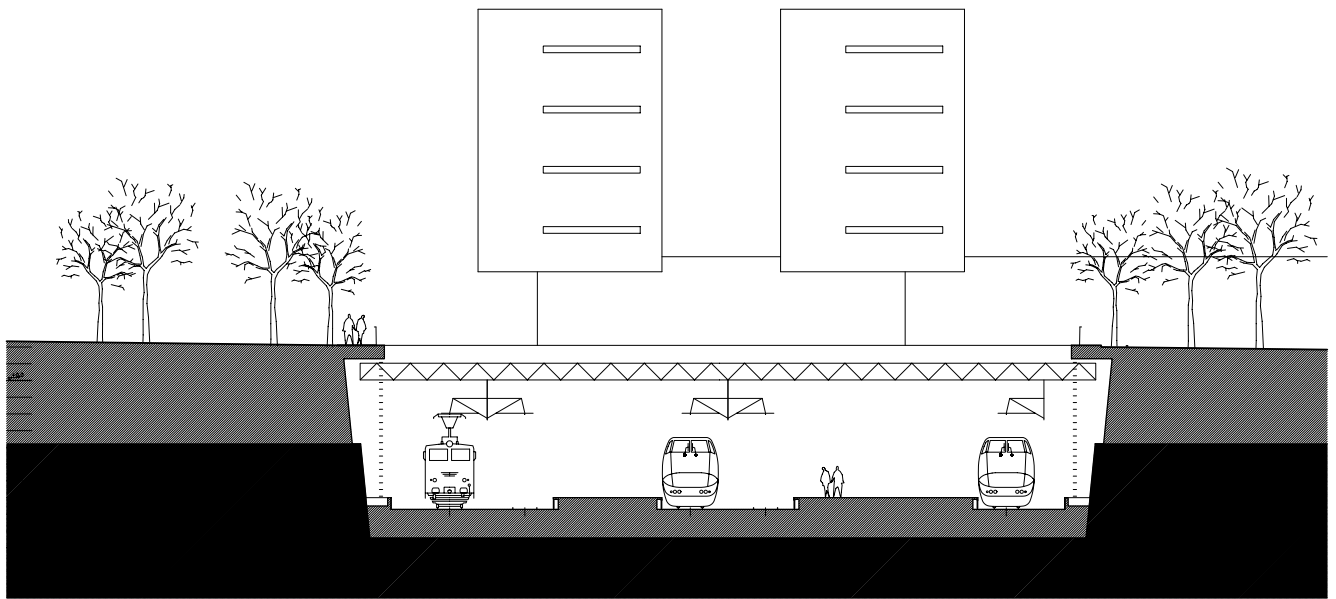
4:12 Fotomontage i vy söderifrån på Västra Vallgatans östra gångbana mot studerat resecentrum för alternativ SMTÖ.



4:13 Längdsektion genom studerat resecentrum för alternativ SMTÖ.



4:14 Fotomontage i vy söderut från den västra plattformen nere i tråget mot studerat resecentrum för alternativ SMTÖ.



4:15 Tre sektioner genom den nedsänkta stationen och resecentrum för alternativ SMTÖ. Ordningen är norrfrån mot söder.



4:16 Idéskiss till stadsutformning i alternativ SMTÖ, sett från nordost. ▲

4:17 Idéskiss till stadsutformning i alternativ SMTÖ, sett från söder. ▼





4:18 Idéskiss till stadsutformning av alternativ SMTÖ, sett från sydväst. ▲

4:19 Idéskiss till stadsutformning av alternativ SMTÖ, med resecentrum i bildens mitt, sett från söder. ▼



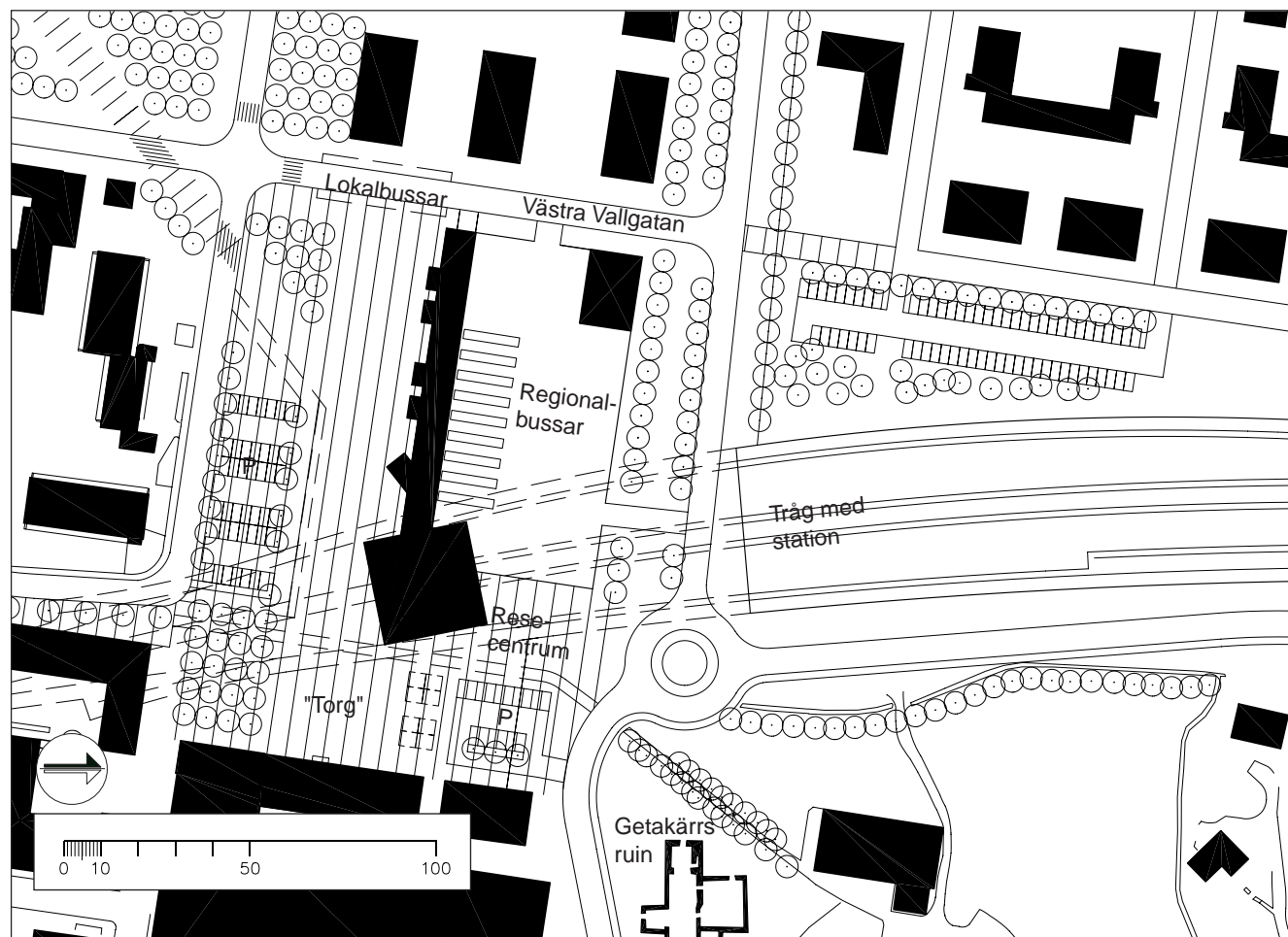
Alternativ CT

Resecentrum ligger norr om kv Tattarkullen och utgörs av två byggnader kopplade till varandra. Huvudbyggnaden, kvadratisk i plan, inrymmer de primära servicefunktionerna och utgörs av två sammanbyggda fyrvåningsvolymerna som ligger rakt ovanför plattformarna. Den andra, en vinkelställd envåningsbyggnad i glas, utgör regionbussterminal.

Resecentrum länkas till stadens övriga målfunktioner i huvudsak via två stråk. Det ena stråket går utmed Västra Vallgatan. Det andra stråket går utmed Norra vägen och Kungsgatan där promenaden snirklar sig framåt mot stadens centrum.

I två av kvarteren rivs existerande byggnader och ersätts med nya. I ena fallet är det fyra hus som måste rivas på grund av tunnelbyggnationen och i det andra är det två bensinstationer som önskas omlokaliseras. Utmed båda stråken förbereds bottenvåningarna för att kunna inrymma butiker och andra publika lokaler.

Resecentrumet kommer att exponeras väl mot angoringsvägen till stationen norrifrån. Se illustration 4:21. Från Västra Vallgatan och det övriga gatunätet kring centrum kommer resecentrum däremot inte att synas. Det är först när man på Västra Vallgatan har passerat kv Tattarkullen som man får en god överblick mot stationen. Se illustration 4:22.



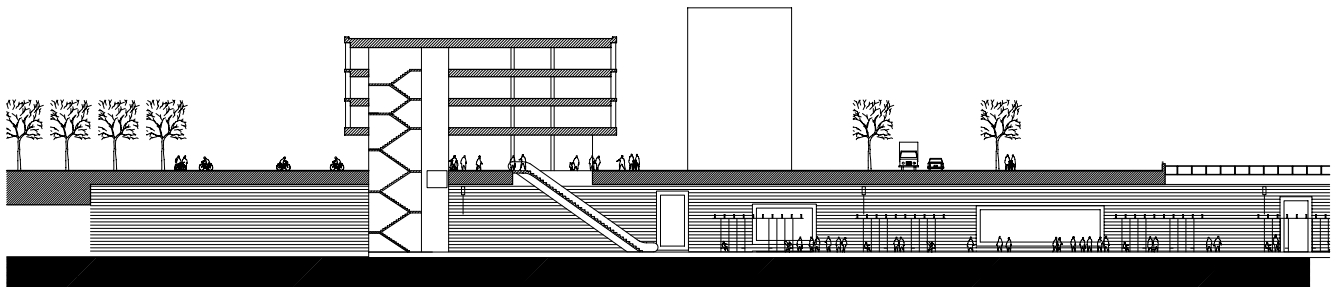
4:20 Plan över studerad utformning av sambanden mellan olika trafikslag vid alternativ CT. (Obs! Norr är åt höger på planen.)



4:21 Fotomontage i vy norrifrån på den nya angöringsvägen mot studerat resecentrum för alternativ CT.



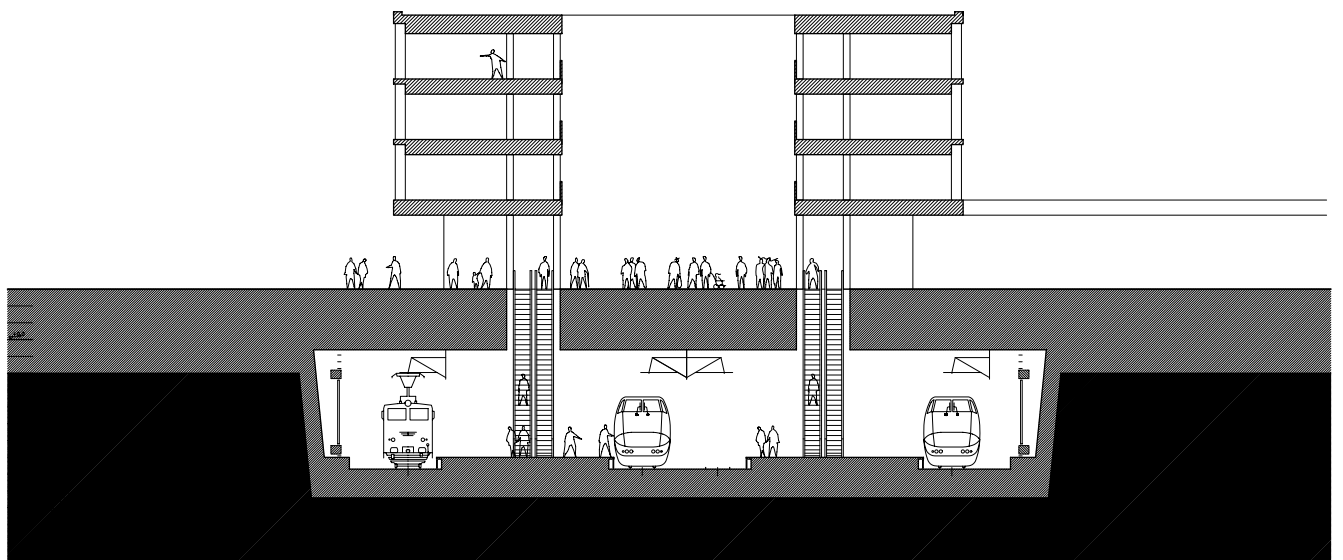
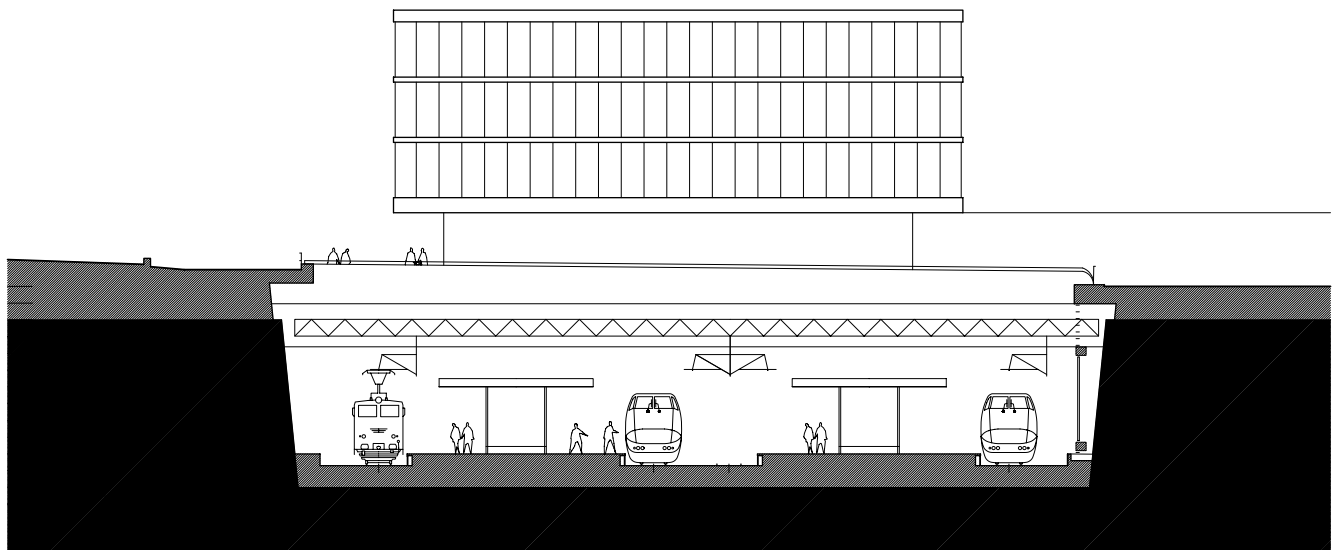
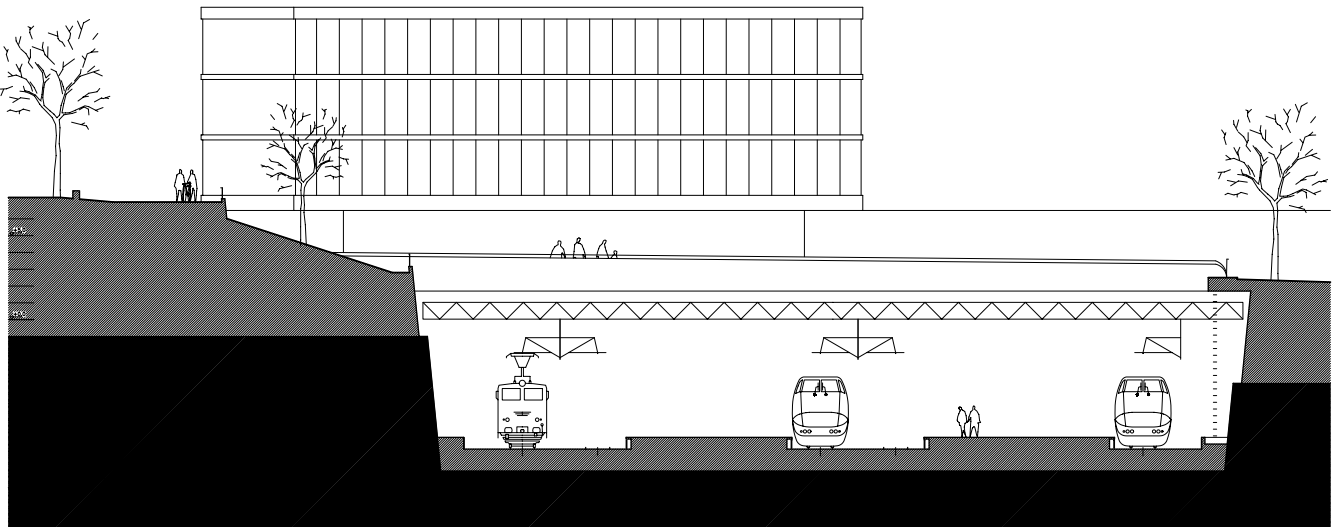
4:22 Fotomontage i vy västerifrån över det nya "stationstorget" mot studerat resecentrum för alternativ CT.



4:23 Längdsektion genom studerat resecentrum för alternativ CT.



4:24 Fotomontage i en vy söderut från den västra plattformen nere i tråget mot studerat resecentrum för alternativ CT.



4:25 Tre sektioner genom den nedsänkta stationen och resecentrum för alternativ CT. Ordningen är norrifrån mot söder.



4:26 Idéskiss till stadsutformning i alternativ CT, sett från nordost. ▲

4:27 Idéskiss till stadsutformning alternativ CT, sett från söder. ▼





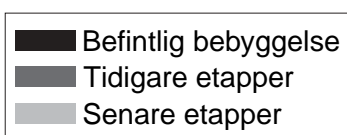
4:28 Datormodell av alternativ CT, sett från sydväst. ▲

4:29 Datormodell av alternativ CT, med resecentrum i bildens mitt, sett från sydväst. ▼



Etappindelning

Att förutse i vilken ordning bebyggelsen uppförs är väldigt svårt. Efterfrågan på olika bostäder och former av lokaler samt tillgång till mark förändras med tiden. En rimlig utveckling är att den första bebyggelsen som uppförs är högskolan (2002–2005) följt av resecentrum (2007–2010). I nästa fas byggs de kvarter som ligger utmed parkstråket i anslutning till Västra Vallgatan. Senare kompletteras staden successivt med kvarter utmed esplanaden norrut. På nedanstående illustrationer visas en tänkt etappindelning för respektive förslag.



4:30 Möjlig etappindelning vid utbyggnad av alternativ SMTÖ. Observera att befintliga byggnader är helsvarta.



4:31 Möjlig etappindelning vid utbyggnad av alternativ CT. Observera att befintliga byggnader är helsvarta.

Effekter och konsekvenser

Beroende på vilken av tunnelloserna man beslutar att bygga påverkas formen och funktionen av staden på en rad punkter. Det är vid sidan av tråkonstruktionens placering och utformning främst lokaliseringen av ett nytt resecentrum som påverkar hur staden fungerar och upplevs. De två lägena som presenteras i karta 1:2 är i denna delstudie fastlagda trots att järnvägsprocessen fortfarande befinner sig i järnvägsutredningsskede och exakt läge inom studerade korridorer kan förändras något. För att göra skissartade stadsplanestudier fruktsamma har dock lägena låsts i det som varit de mest troliga lägena. Det gör också att det är tydligare att beskriva konsekvenserna för förslagen.

I kapitel 4 Planförslag för två tunnelalternativ listas tre aspekter som kan ses som effekter om det ena eller andra alternativet väljs. De utgör samtidigt förutsättningar för planförslagen därav textens placering i rapporten. På följande sidor är konsekvenserna ur dessa effekter framdragna och indelade i fyra underrubriker. Inledningsvis presenteras tre kartor hämtade ur kapitel 2 Stadens uppbyggnad. Här är de kompletterade med blå och gröna fält som representerar tråg och tunnel i respektive förslag – blått för alternativ SMTÖ och grönt för alternativ CT.

5.1 Stadsbyggnadsprinciper

Utvidgning av centrum

I enlighet med den princip som beskrivs som B i kapitel 3 Stadsbyggnadsprinciper får man i alternativ SMTÖ utmed Västra Vallgatan/Järnvägs-parken ett tydligt, enkelt och avgränsat stråk där centrumfunktioner kan utvecklas. På Västra Vallgatan finns utrymme för bredare trottoarer på den östra sidan med plats för bl a uteserveringar i västerläge. Gångstråket kan bli särskilt brett mitt emot nuvarande järnvägsstation där kvarteren ligger något indragna.

Det är längs detta stråk som tillkommande bebyggelse på stationsområdet kan bidra till önskad stadsutveckling. Gångstråk på ömse sidor om Järnvägsparken bidrar till att ett livfullt stads- och parkrum har förutsättningar att utvecklas.

Motsvarande stråk mellan stadskärnan och resecentrum har inte samma potential i alternativ CT. Västra Vallgatan kan fortfarande bli en del av stråket, men blir inte lika tydligt eller självklart. Istället blir Kungsgatan/Norra Vägen den genaste förbindelsen mellan torget och resecentrum. Potentialen att på motsvarande sätt inrymma centrumfunktioner längs gatan är betydligt mindre. Befintliga byggnader har en annan karaktär och få luckor kan rymma tillkommande bebyggelse. Stråkets kontinuitet blir därmed sämre. Endast kvarteret Pipebruket och kvarteret Malmen har möjlighet att exploateras. Det förra efter planerad flytt av bensinstationerna, det senare eftersom dålig bergtäckning gör att hus måste rivras när tunneln ska byggas.

Vid alternativ CT bedöms inte intresset för exploatering för centrumfunktioner inom nuvarande järnvägsområde vara lika stort, eftersom kopplingen till resecentrumet saknas. Avståndet mellan resecentrumet och ny exploatering på friställd järnvägsmark medför en utdragen och splittrad centrumfunktion. Risken är att detta blir negativt för Varbergs utveckling.

Sammantaget vad gäller möjligheterna att koppla ett nytt resecentrum med stadens kärna bedöms alternativ SMTÖ fördelaktigare än alternativ CT.

Principen om ett diagonalstråk

Det önskvärda sambandet mellan resecentrum och högskolan/fästningen beskrivet under C i kapitel 3 Stadsbyggnadsprinciper innebär ett kortare avstånd i alternativ SMTÖ än i alternativ CT. Förutom att själva sträckan att färdas blir kortare i alternativ SMTÖ är chanserna större att stråket fortare kan bli helt genom att det kantas av bebyggelse tidigare. Resecentrum knyts närmare högskolan och fästningen än om ytterligare ett avbrott i det slutna rummet kring axeln, i form av Västra Vallgatan, ligger emellan som vid alternativ CT. Fler gator att korsa innebär också barriäreffekter. Alternativ SMTÖ bedöms därför något fördelaktigare än alternativ CT.

Innerstadens norra entré

Den norra innerstadskanten kan i det lite längre perspektivet bli tydlig med skissad lösning av alternativ CT. Vid infart längs Birger Svenssons väg mot staden norrifrån följer man den historiska infarten Norra Vägen och möts av en markerad stadsfront när bebyggelse väster om resecentrum byggts. Samtidigt öppnas platsen upp kring Getakärrs kyrkoruin – Varbergs medeltida stadsområde. Denna del av staden, som idag ligger i skymundan, kan hamna i ett intressantare sammanhang. Till alternativ CT:s nackdel hör att resecentrum visar upp en baksida mot norr där bussrangering sker.

För alternativ SMTÖ blir motsvarande möte med innerstaden från den norra infarten till staden möjligen inte lika tydlig som i CT. Resecentrum kommer ändå att ligga i fonden vid infart längs Birger Svenssons väg, som har ett krön och sluttar åt söder ca 200 m norr om läget för resecentrum. Lutningsförhållanden framgår av karta 5:1.

I båda alternativen blir det öppna tråget ett starkt inslag i entrémiljön.

På längre sikt är kommunens avsikt att ordna infart till centrum via Östra Hamnvägen istället för Birger Svenssons väg. Vid infart längs denna ligger resecentrum mer skymt i båda alternativen.

Resecentrum som stadsbyggnadselement

På grund av det generellt mer publika läget av resecentrum i alternativ SMTÖ blir det troligen attraktivare att hyra ut lokaler i byggnaden för andra ändamål än primärt reseanknutna. Resecentrum får då en större volym och kan bli en tydlig symbol i stadsbilden. Den har då förmåga att uttrycka den betydelsefulla funktion ett resecentrum är.

5.2 Tillgänglighet

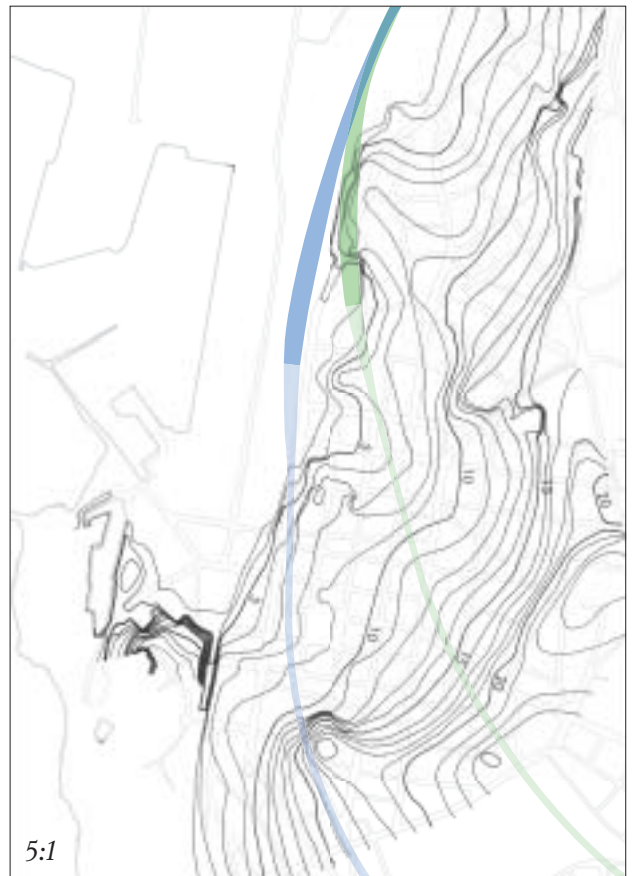
Stråkens karaktärer

Det finns en stark tydlighet i det nord-sydliga parkrummet kring nuvarande station som bildas mellan dagens innerstadskant vid Västra Vallgatan och kanten på tillkommande bebyggelse på stationsområdet, som i förslaget till alternativ SMTÖ.

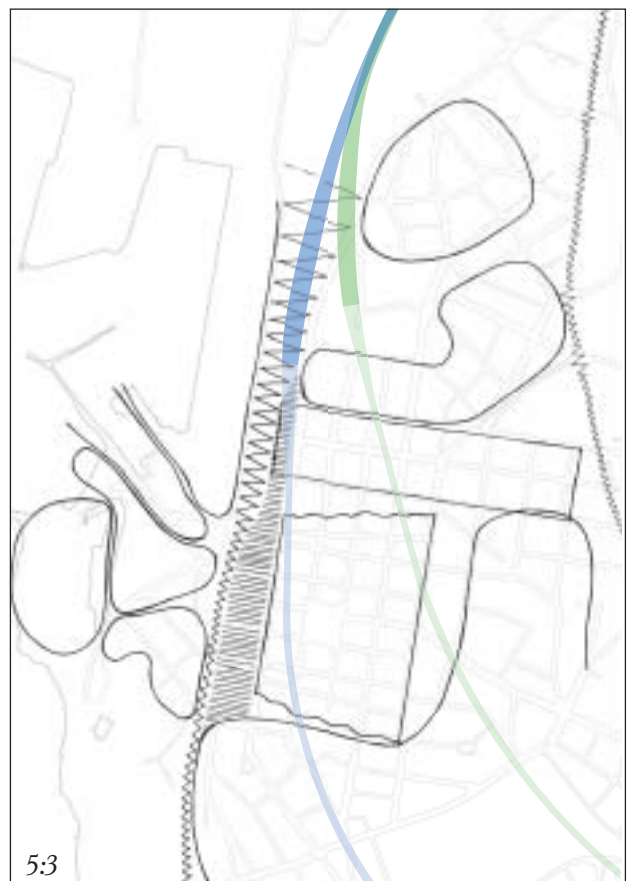
I detta stråk har man hela tiden kontakt med parkrummets självklara fondbyggnad, resecentrum. Öppenheten i detta stråk kan läsas i kartorna 5:2 och 5:3.

Stråket från stadskärnan till resecentrum i alternativ CT har en helt annan karaktär. Den senaste förflyttningen sker utefter Kungsgatan/Norra Vägen där gaturummet varierar till topografi, bredd och innehåll. Istället för att ha ett tydligt fokus sker rörelsen mer mellan olika delrum och vindlar sig fram, upp och ner, och med sidoförflyttning. Slutligen nalkas man den plats som omges av resecentrums funktioner. Ett stråk med dessa kvaliteter behöver inte vara negativt i sig, men stråket får inte den betydelse och höga status som på många sätt är en tillgång och en möjlighet i stadsutvecklingen.

Sammantaget vad gäller stråkens karaktärer bedöms alternativ SMTÖ vara fördelaktigare än alternativ CT.



5:1–5:3 Några av de tidigare presenterade kartorna med symboler som markerar södra änden av perrongerna i de två alternativen – blå för alternativ SMTÖ och grön för alternativ CT.



Resecentrums koppling till huvudvägnätet

Infarten norrifrån till de västra delarna av centrum sker i dag via Birger Svenssons väg från en nyligen byggd rondell i korsningen gamla E6/Getterövägen. Efter att järnvägstunneln är byggd avser kommunen nyttja Östra Hamnvägen som huvudgatan i området. Infart från gamla E6 kan då ske antingen via Birger Svenssons väg eller direkt via Östra Hamnvägen från Getterövägen. Resecentrum har något bättre koppling till huvudvägnätet i alternativ SMTÖ än i alternativ CT.

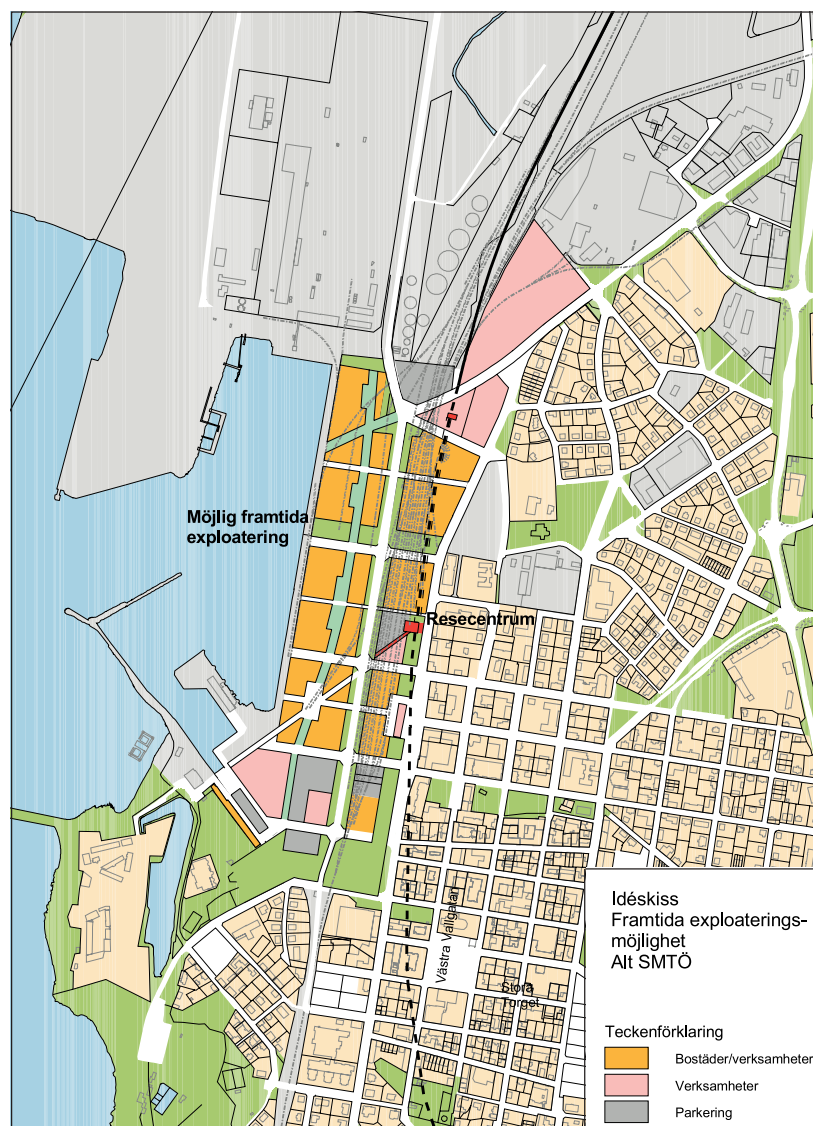
Möjligheterna att ordna god tillgänglighet är större i alternativ SMTÖ eftersom resecentrum ligger i ett kvarter omgärdat av gator. Platsen är mer flexibel och ger möjligheter till smidigare och mer renodlade lösningar för lokalbussar, taxiuppställning, angöringsparkering för av- och påstigning från personbil m m.

5.3 Exploateringsmöjligheter

Tidig exploatering

Vid alternativ SMTÖ kommer byggnation i de för staden intressanta exploateringsområdena, stationsområdet och hamnen, troligen att komma igång tidigare än om alternativ CT byggs. Bebyggelsen kommer också att bli mer samlad. Disponibla friytor kring de båda förslagen framgår av karta 5:4 och 5:5.

I alternativ CT kommer större delen av bebyggelsen i kvarteret Malmen sydost om resecentrum att rivras och ny bebyggelse troligen tillkomma där i första hand. Därmed finns risk att intresset för exploatering kring nuvarande station minskar och den önskvärda utvecklingen att högskoleområdet byggs ihop med staden senareläggs.



5:4 Möjlig framtida exploatering av hamnområdet vid alternativ SMTÖ.

Alternativt blir kvarteret Malmen inte någon attraktiv exploateringsplats och då uppstår ett stort sår i stadsbebyggelsen. Alternativ SMTÖ bedöms därför fördelaktigare än alternativ CT.

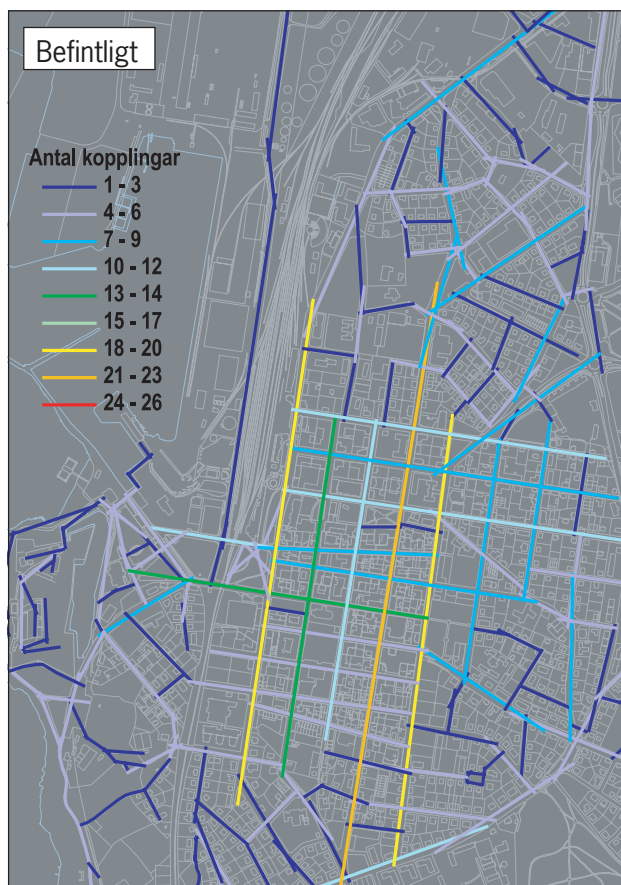
Överdäckning av tråget

I det långa perspektivet kan det finnas ett intresse att investera i en överdäckning av tråget för att minska trågets visuella inverkan på stadsmiljön samt för att få tillgång till exploaterbar mark. Vid alternativ CT används en mycket liten yta av nuvarande stationsområde för tråget vilket lämnar

större yta över till exploatering. För alternativ CT innebär detta ett minskat ekonomiskt intresse att i framtiden bygga över tråget eftersom det är tveksamt om den bebyggbara yta som i så fall kan tillkomma behövs. Tråget kommer då troligen att förbli öppet inom överskådlig framtid vilket kan vara negativt för stadsbilden. Det positiva i alternativ CT är att marken på stationsområdet blir billigare att exploatera.



5:5 Möjlig framtida exploatering av hamnområdet vid alternativ CT.

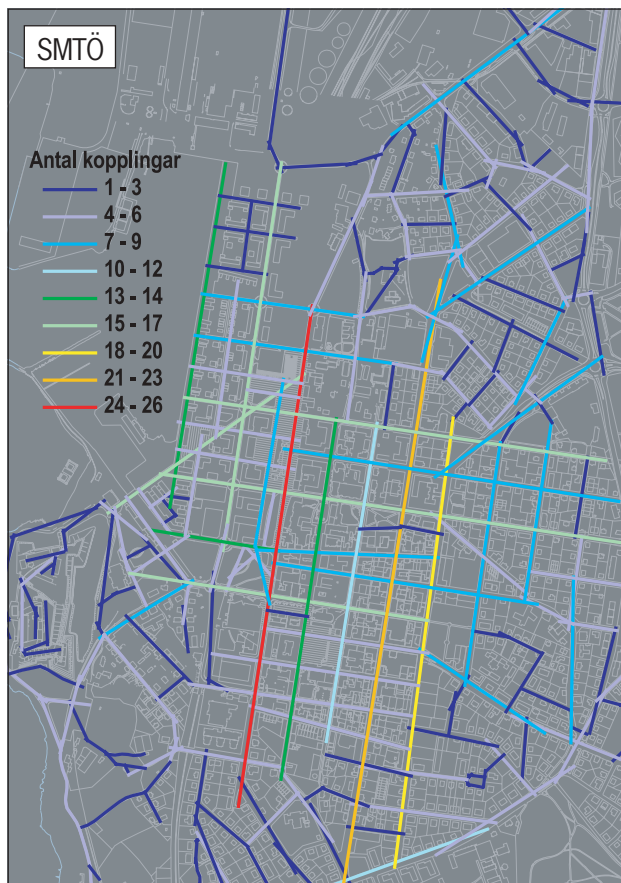


5:6 Axialkarta över Varbergs innerstad, befintlig struktur.

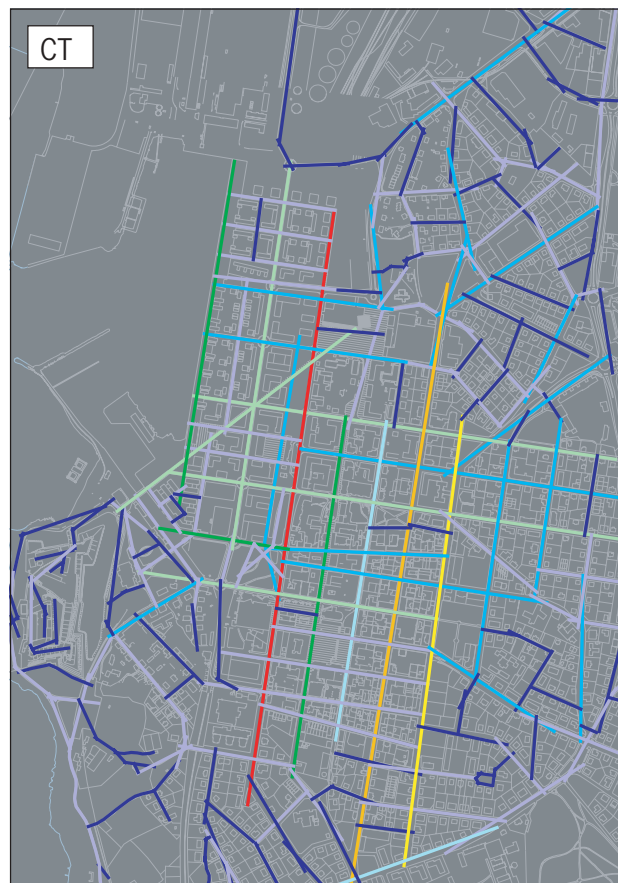
5.4 Integration – Space Syntax-analys

Space Syntax-analys är en metod för att analysera sambanden inom en fysisk struktur – en uppsättning rum i form av gator och platser och dess inbördes förhållanden. Hur rum i en stadsstruktur är organiserade påverkar hur vi som gående använder staden. Teorierna bakom Space Syntax kommer från engelsmannen Bill Hillier vid Bartlett University College i London. Han och andra hävdar att det är själva planmönstret som bestämmer vilka vägar människor väljer att röra sig utefter. Butiker och andra publika lokaler blir därför mer eller mindre framgångsrika beroende på deras plats i stadsplanen, inte tvärt om.

Till stöd för sin forskning kan Hillier och andra visa upp en hög korrelation mellan de beräknade värdena hos olika rörelsestråk i en stad och den verkliga situationen som mätts genom att räkna människor. Genom att analysera stråkens kopplingar till varandra kan beräkningar ge värden för stadsdelars integration till ett större stadssystem men även enskilda stråks betydelse i närmiljön.



5:7 Axialkarta över Varbergs innerstad, alternativ SMTÖ.



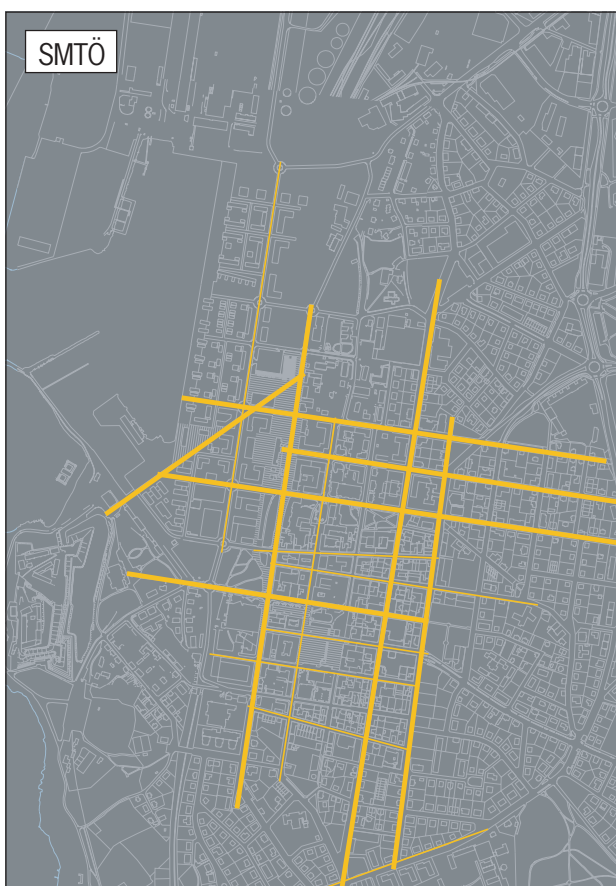
5:8 Axialkarta över Varbergs innerstad, alternativ CT.

Även andra sk mått har ingått i forskningen kring Space Syntax.

Antal kopplingar

Metoden har applicerats på Varbergs innerstad och det första steget i analysen är de tre kartorna 5:6, 5:7 och 5:8 – en karta vardera för befintligt gatunät samt för de båda alternativen CT och SMTÖ. Där har varje linje man kan röra sig utefter ritats ut som en axel. Färgskalan anger hur många kopplingar varje linje har till andra axlar. Detta är grunden i analysen och härigenom kan man räkna ut om en axel ligger djupt eller grunt i systemet, dvs om man generellt måste byta axel många eller få gånger för att nå andra axlar i systemet.

Redan i kartorna 5:6 och 5:7 ser man en skillnad i färgernas fördelning som tydligt urskiljer de områden som i kapitlet Stadens uppbyggnad kategoriserats som "förstadsområden". De ligger lite i ytterkanten av systemet och har en sval färgställning. Resecentrums läge i alternativ CT ligger i denna ytterkant av innerstaden och inte lika nära axlar med varmare färgton som i alternativ SMTÖ.

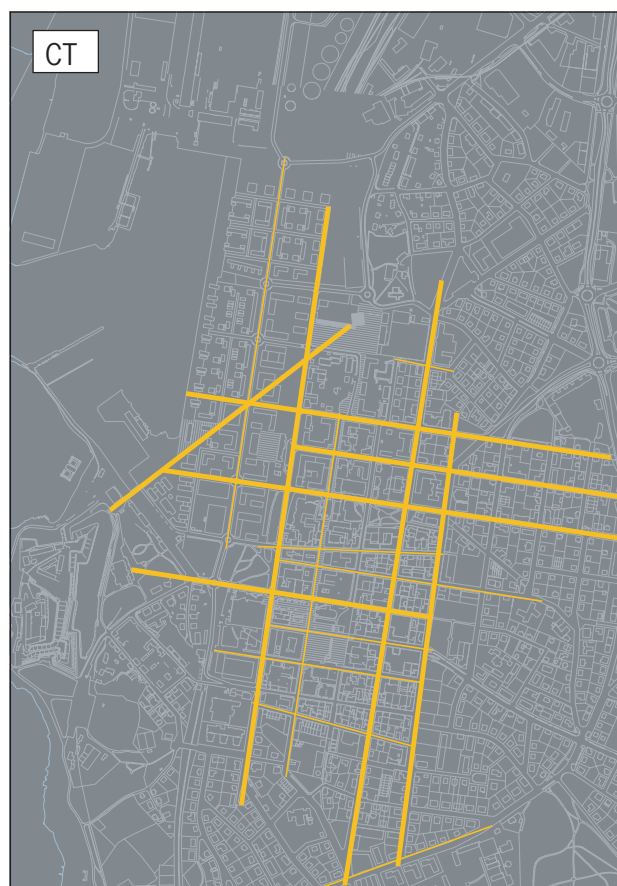


Integration

I kartorna 5:9 och 5:10 redovisar de båda alternativen efter att en beräkning av axlarnas integration till hela stadssystemet har gjorts. På kartan visas de stråk som har högst integrationsvärden där de med feta linjer är de allra högsta. Sett från dessa linjer är alla andra ingående axlar i systemet nära. Utefter dessa stråk rör sig ofta människor, särskilt om man ska långt i systemet. De länkar på så sätt ihop stadens delar och man kan finna likheter med markerade röda stråk i karta 2:16 under Stadens uppbyggnad.

Kartbilderna för de båda alternativen uppvisar mycket stor likhet och de förhållandevis små variationerna i stadsplanen för de två förslagen gör ingen större skillnad vad gäller värdet på ingående axlar. Då är det mer intressant att analysera resecentrums läge i förhållande till dessa axlar samt de stråk som man önskar få livliga i respektive alternativ.

Läget för resecentrum i alternativ SMTÖ är gynnsammare än för alternativ CT om man vill skapa en lättillgänglig och livlig inramning av resecentrum. Det kvarter i rutnätsstrukturen där



5:9–5:10 Integrationskartor där de mest integrerade gatorna är markerade. De allra högst integrerade har tjockare linjer.

byggnaden i alternativ SMTÖ ligger är på tre sidor omgärdad av väl integrerade gator, se karta 5:9. Av ca 250 ingående axlar i Syntax-analysen tillhör axlarna kring resecentrum de fem bäst integrerade. På den fjärde, norra sidan av resecentrum är den öst–västgående länken den 25:e bäst integrerade.

I alternativ CT ligger resecentrum förvisso fortfarande i anslutning till den välintegrerade Västra Vallgatan, men i övrigt ligger omgivande axlar längre ned i listan av välintegrerade stråk.

I båda alternativen är det diagonala stråket från fästningen mot resecentrum det sjunde bäst integrerade.

Beträffande möjligheterna att etablera ett livfullt och attraktivt stråk mellan stadskärnan kring kyrkan och torget mot resecentrum har enligt Space Syntax-analysen bäst förutsättningar i alternativ SMTÖ. Här är planen att göra Västra Vallgatan till ett sådant stråk. Vid alternativ CT finns möjligheten att röra sig utefter såväl Västra Vallgatan som Kungsgatan/Norra Vägen. Syntax-analysen visar att den senare är sämre integrerad, framför allt delen utmed Norra Vägen vilket betyder att människor i större utsträckning skulle välja Västra Vallgatan även i alternativ CT. Detta ökar det faktiska gångavståndet mellan torget och resecentrum. Nya publika etableringar längs Kungsgatan har således sämre förutsättningar att lyckas.

Man kan också beräkna olika axlars lokala betydelse, vilken vikt de har för sin absolut närmaste omgivning. Det sker genom att beräkna ett sk kontrollvärde vilket betecknar vilken kontroll en enskild axel utövar över den närmaste omgivningen. Man kan beskriva det som att människor som bor nära en kontrollerande linje måste använda denna för att komma ut i det övriga systemet.

I båda alternativen visar sig Västra Vallgatan vara en av innerstadens absolut mest kontrollerande axlar. Kungsgatan är den 13:e mest kontrollerande axeln av de drygt 250 ingående axlarna. Även i den lokala betydelsen är alltså Kungsgatan mindre viktig än Västra Vallgatan.

Källor

- Klarqvist, Björn (1991) Manual för rumslig analys av städer och byggnader: Göteborg, Chalmers Tekniska Högskola, Stadsbyggnad, SACTH 1991:1.
- Västra centrumområdet: Övergripande planmål, Varbergs kommun, Stadsbyggnadskontoret, januari 1998.
- Översiktsplan , ÖP 90, feb 1990, antagen av kommunfullmäktige sept 1990.
- Kartdel med 5 kartor tillhörande ÖP 90.
- Översiktsplan 1998 ÖP-98. Förslag till program. Plan- och Stadsingenjörskontoret juli 1996, antagen av kommunfullmäktige 1996-10-22.
- Preliminär översiktsplan ÖP 98. Fördjupning av stadsområdet. Stadsbyggnadskontoret 9809.
- Översiktsplan ÖP 2000 – del av fördjupning för stadsområdet för Varbergs kommun. Antagen av kommunfullmäktige 2001-09-18.
- Förslag till beskrivning med tillhörande kartdel, av "Kommunala planer" i pärm 1, flik 10 SBK Varberg 98.11.06.
- Program för kulturmiljövård Varbergs kommun 1992, Varbergs kommun, Hallands läns-museer, Landsantikvarien 1991. Pärm med text och kartor.
- Områden av riksintresse för kulturminnesvård Hallands län del II, meddelande 1988:17.