

PM Gestaltungsprogram – Laxå bangårdsombyggnad

Laxå kommun, Örebro län

Järnvägsplan, 2024-07-01

Granskningshandling



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Gestaltningsprogram – Laxå bangårdsombyggnad

Författare: Per Åström

Dokumentdatum: 2024-07-01

Ärendenummer: TRV 2020/51145

Åtgärdsnummer: 8091

Uppdragsnummer: 167980

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Kero, Trafikverket

Innehåll

1. Bakgrund och syfte.....	4
1.1. Bakgrund	4
1.2. Syfte.....	4
1.3. Begränsningar.....	4
2. Befintlig situation	5
2.1. Staden Laxå.....	5
2.3. Riksintresse kulturmiljö.....	6
3. Den framtida stationen	7
3.1. Översikt	7
3.2. Stationens delar.....	9
3.3. Entrén	9
3.4. Gångbron.....	10
3.5. Referensexempel.....	11
3.6. Plattformarna	13
4. Övriga objekt	15
4.1. Bullerskärm.....	15
5. Anpassning till kulturmiljö.....	16
5.1. Kulör	16
5.2. Material	17
5.3. Detaljer	17

1. Bakgrund och syfte

1.1. Bakgrund

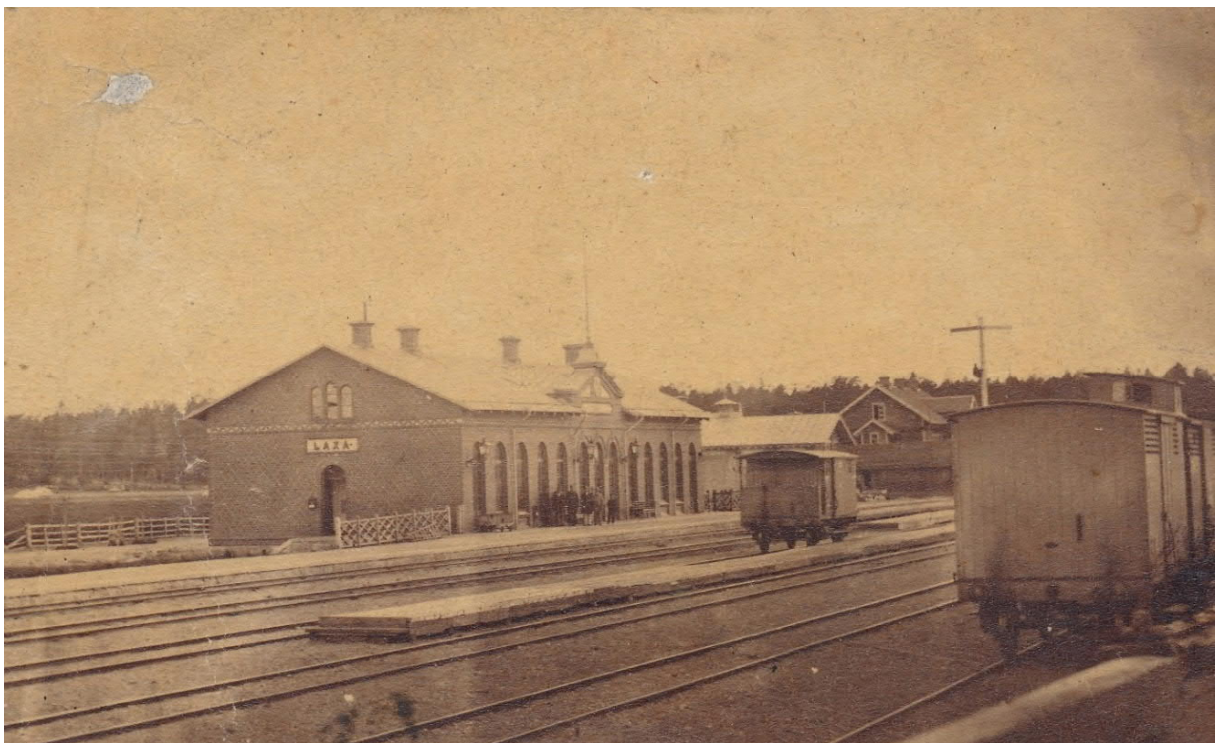
Laxå station och driftplats ska genomgå en ombyggnad för att öka säkerhet och kapacitet. En central del i ombyggnaden är en ny gångbro som ersätter dagens situation då passage sker i plan över spåren.

1.2. Syfte

I samband med framtagande av järnvägsplan och systemhandling för ombyggnaden har detta gestaltningsprogram tagits fram. Syftet är att visa hur anläggningen kan utformas på ett lämpligt sätt i förhållande den omgivande staden. Utformningen ska också ge resenärerna överblick, trygghet och en positiv upplevelse av att använda stationen.

1.3. Begränsningar

Ombyggnaden av spår och plattformar sker i stort sett inom område som redan är taget i anspråk för järnvägsändamål. Detta, och att området är relativt plant, gör att traditionella landskapsfrågor inte behandlas. Detta gestaltningsprogram fokuserar i stället på plattformar, gångbron med sina anslutande trappor och hissar samt bullerskärm.



Figur 1. Laxå station på 1860-talet, innan övrig bebyggelse tillkom kring järnvägen.

Foto: Järnvägsmuseet.

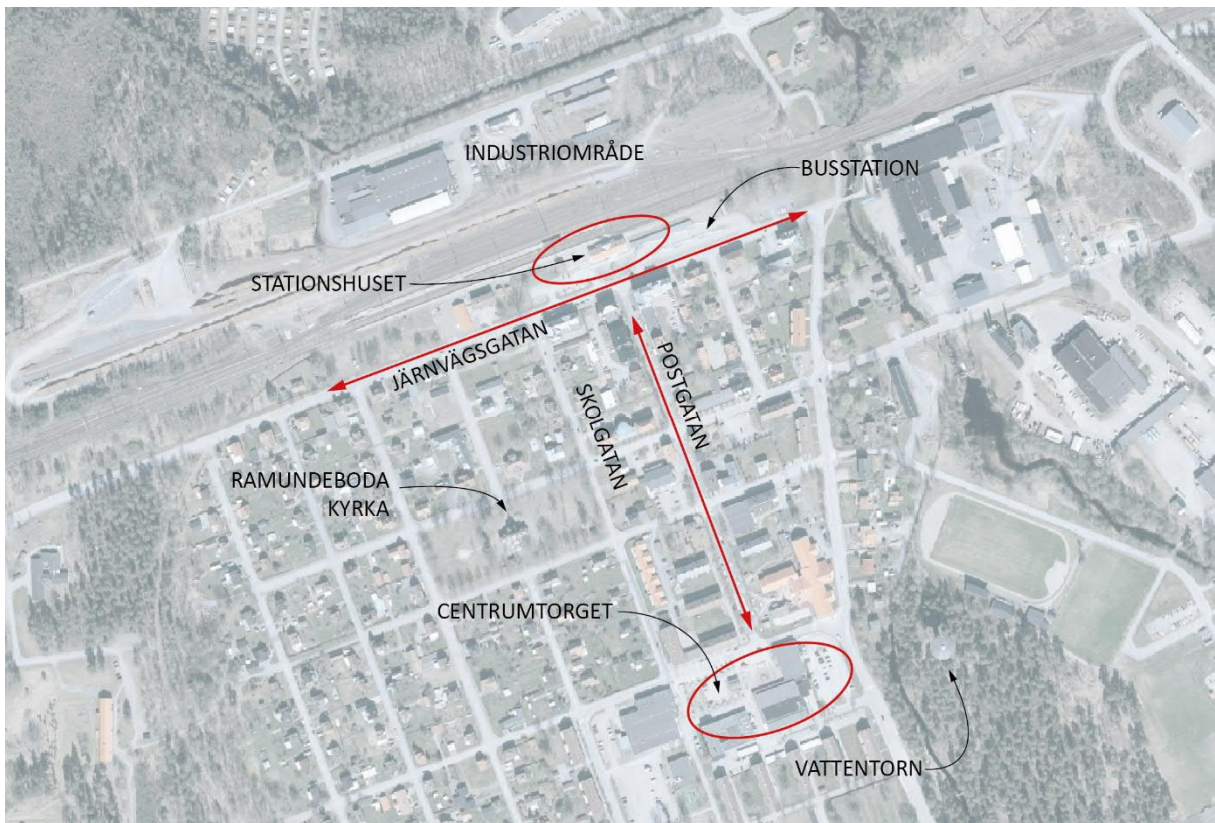
2. Befintlig situation

2.1. Staden Laxå

Laxå centrala stad har fått sin form efter järnvägens riktning och stationens placering. Längs med järnvägen löper Järnvägsgatan med en rad representativa fasader vända mot järnvägen. Från stationshuset går Postgatan där några restauranger, butiker och samhällsservice är lokaliserade. Postgatan mynnar i andra änden ut mot Centrumtorget som har prägel av kommersiellt centrum. I nära anslutning på stationshusets östra sida ligger en busstation.

Bebyggelsen präglas främst av två perioder i stadens utveckling. Den första är när järnvägen byggdes och några decennier efter det. Då byggdes främst flerbostadshus i två till fyra våningar med fasad av tegel eller puts. Under 1900-talets andra hälft byggdes en del villor i den kvartersstruktur som ursprungligen hade lagts ut. Även en några byggnader för handel och samhällsservice har tillkommit. Norr om spårområdet ligger huvudsakligen industrier varav flera med behov av stor yta.

En utmärkande byggnad i centrala Laxå är Ramundeboda kyrka från 1680-talet, senare hitflyttad. Vattentornet från 1961 är utgör en signifikant silhuett där det står på en höjd strax öster om centrum.



Figur 2. Laxå, stråk, byggnader och platser

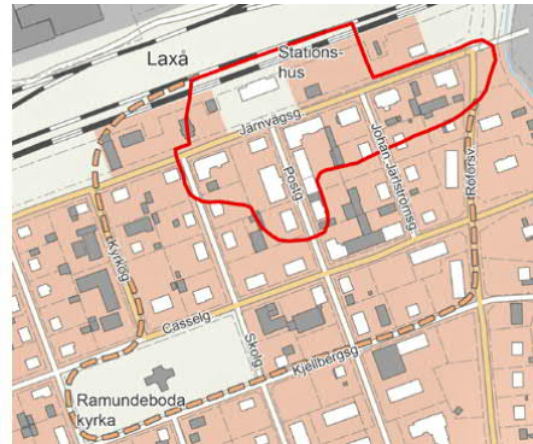
2.3. Riksintresse kulturmiljö

Laxå station och den närmast omgivande stadsmiljön är utpekad som riksintresse för kulturmiljö. Beskrivningen av de skyddsvärda avläsbara uttrycken beskrivs i fyra punkter:

- Stationssamhällets planstruktur med en representativt utformad framsida och funktionell industriell baksida.
- Samhällets spårområde med anslutande järnvägsstation.
- Järnvägsgatans stadsmässiga sekelskiftesbebyggelse.
- Gatustrukturen som är utformade med utgångspunkt från järnvägen med parallella huvudgator.



Figur 3. Stationshuset



Figur 4. Avgränsning riksintresse.

Det finns även en reviderad och fördjupad riksintressebeskrivning där motivtexten föreslås kompletteras med järnvägens betydelse för Laxås framväxt och utformning. Beskrivningen föreslås även få ett något större geografisk utbredning (se orange linje i figur 4). Anslutande bebyggelse från samma tid och även den ditflyttade kyrkan visar det helhetsgrepp som togs i utformningen av ett helt nytt samhälle som uppfördes efter tidens ideal. Kyrkan flyttades till Laxå i och med att samhället växte i samband med stationsetableringen 1898–99.

3. Den framtida stationen

3.1. Översikt

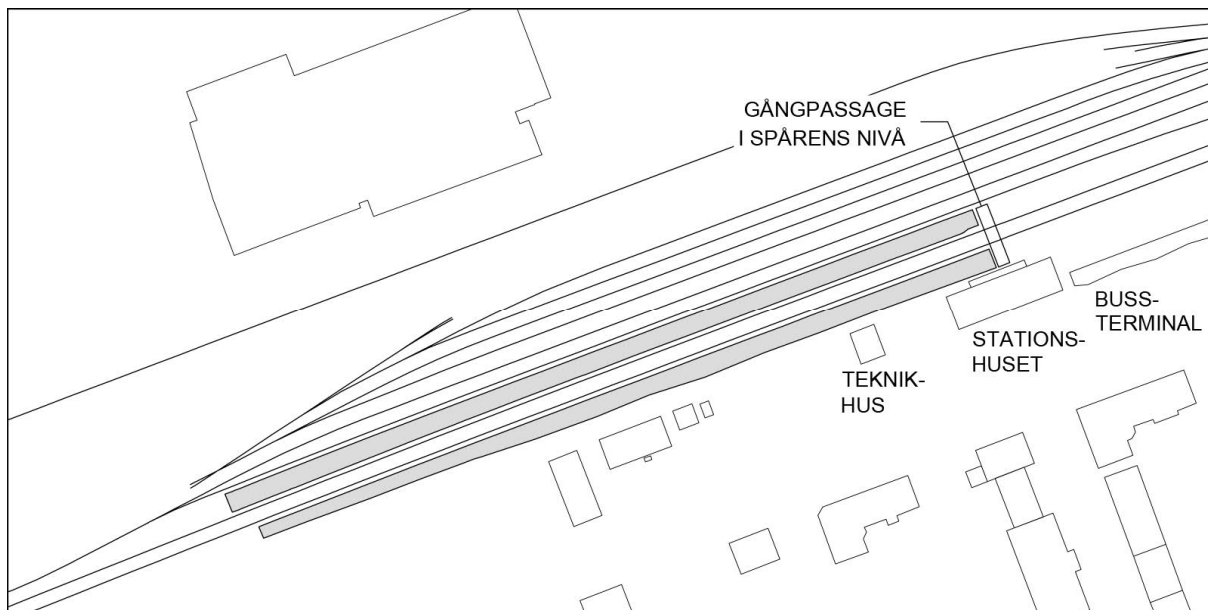
Vid ombyggnaden av Laxå bangård kommer flera ändringar av spår och plattformar genomföras. Dagens sidoplattform och mittplattform byggs om för att anpassas till den nya utformningen av spåren. Vid ombyggnaden kommer sidoplattformen intill stationsbyggnaden renoveras men behåller i stort sett dagens mått. Den nuvarande plattformen mellan spår 2 och 3 rivs och en ny bredare plattform byggs. På grund av växlar, kurvradier med mera kommer tågen stanna vid den trafikerade plattformen, cirka 60 meter väster om dagens läge.

I samband med ombyggnaden kommer den nuvarande passagen i plan stängas och ersättas av en planskild plattformsförbindelse, i fortsättningen benämnd gångbron. Genom placering av gångbron och riktning av trappor bildar den en länk mellan stationshus och plattformarna.

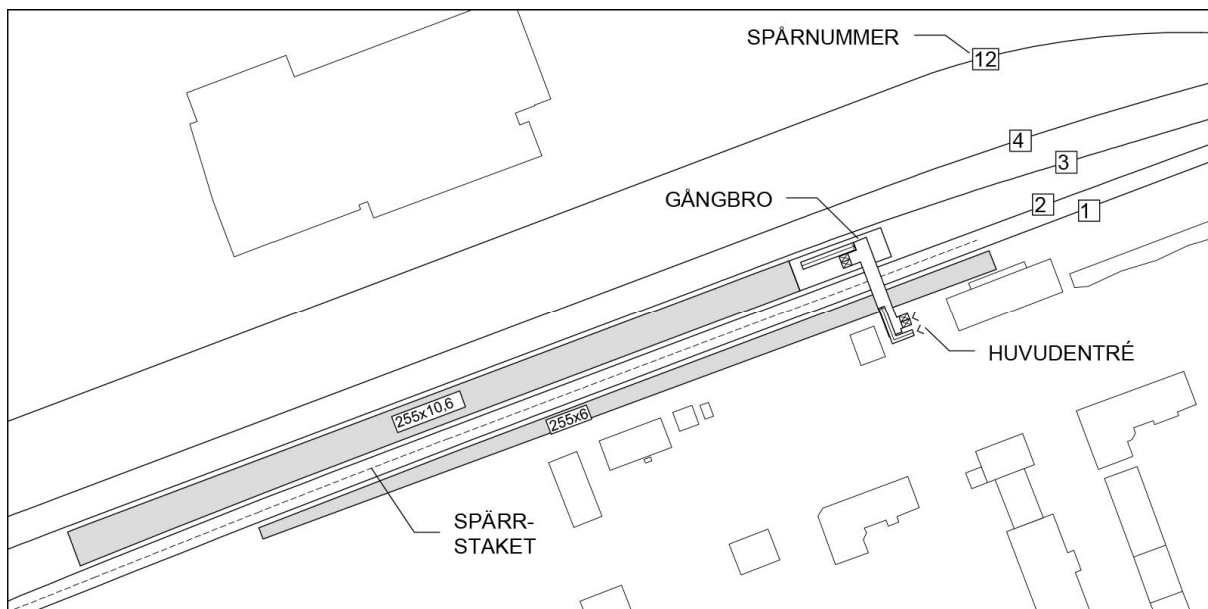
För att göra resenärerna gångväg upplevelsemässigt kortare kommer nya plattformarna utökas österut så att de möter trapporna från gångbron. Detta illustreras i figur 7 av "trafikerad plattform" respektive "utökad plattform". Plattformen får samma utformning i hela sin längd men tågen stannar endast på den trafikerade delen.



Figur 5. Det framtida stationsområdet, perspektivskiss från sydväst.



Figur 6. Plan över befintligt stationsområde.

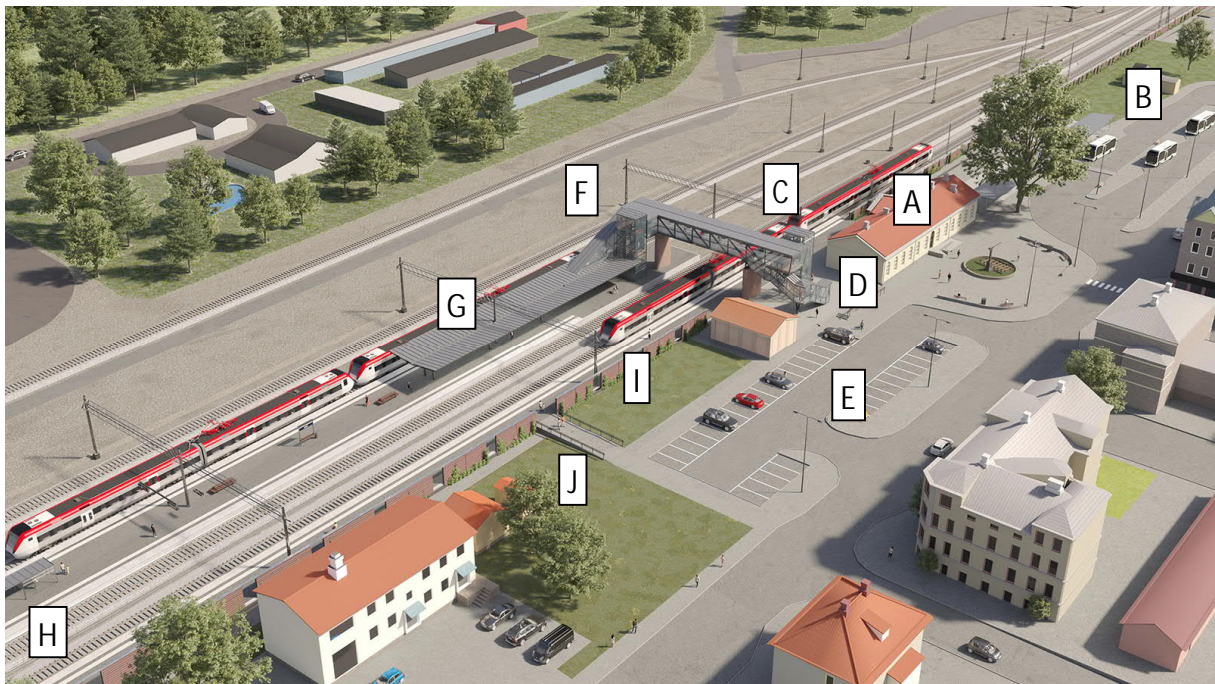


Figur 7. Plan över framtida stationsområde. Trafikerade plattformar är gråtonade.

3.2. Stationens delar

Här beskrivs de delar av stationen som är viktigaste för stadsmiljön och för resenärerna.

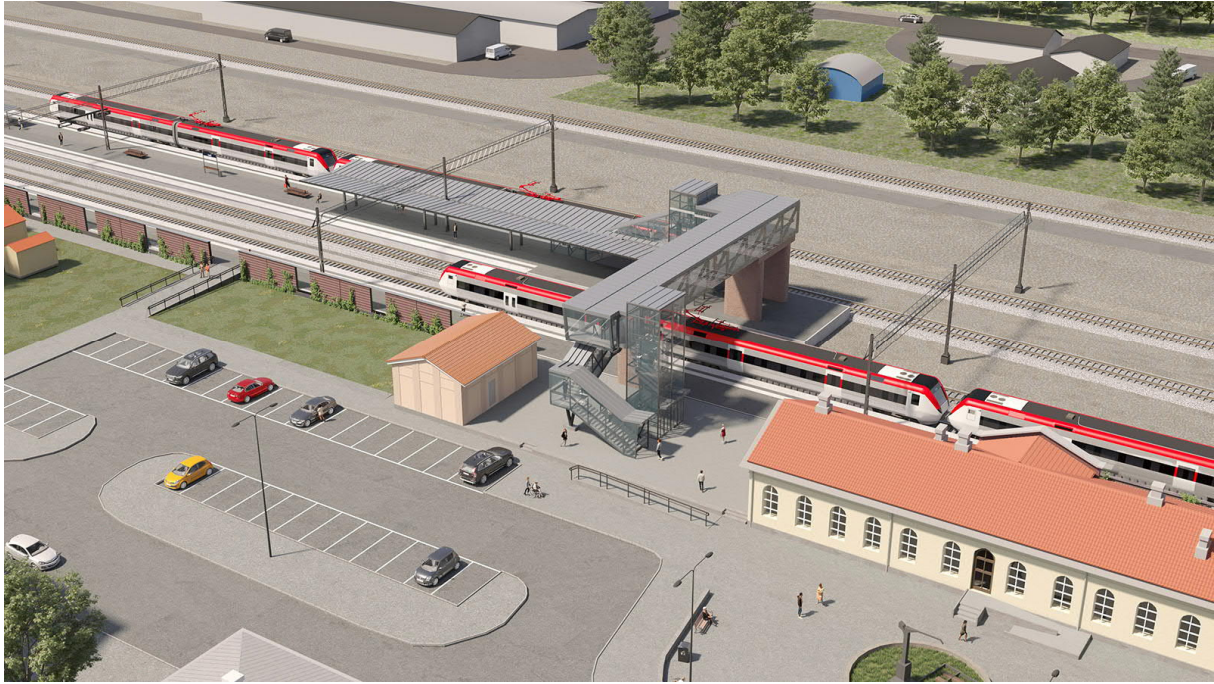
- A, Befintligt stationshus
- B, Befintlig bussterminal
- C, Väderskyddad gångbro över spårområdet
- D, Entré med trappa och hiss
- E, Befintlig parkering
- F, Trappor och hiss till spår 2 och 3
- G, Plattformstak över en mindre del av plattformarna
- H, Väderskydd
- I, Bullerskärm
- J, Genväg från parkering till spår 1



Figur 8. Perspektivskiss med förklaringar, från sydväst.

3.3. Entrén

Gångbron med sin entré blir oundvikligen en ganska framträdande delen av ombyggnaden. Med en total höjd av drygt 10 meter över mark blir den väl synlig i stationsmiljön. För att ta hänsyn till den befintliga kulturmiljön placeras den på respektavstånd från stationshuset och indraget i förhållande till stationshusets fasadliv. Entré består av trappor och dubbla hissar och vänder sig mot stationshuset för att tydliggöra det funktionella sambandet. Framför entrén finns idag en kant med höjdskillnad på cirka 40 cm. För att skapa tillgänglighet från parkeringen byggs en kort ramp framför kanten. Några parkeringsplatser behöver också tas bort så det skapas plats för passage mellan parkering och ramp.



Figur 9. Entré med trappa och hiss samt den nya gångbron, vy från sydost.

3.4. Gångbron

Gångbron byggs som en fackverkskonstruktion. Det ger en lägre höjd över spår jämfört med en betongbro vilket beror på att konstruktionen sitter i väggarna och inte behöver ta plats under gångytan. Fackverket har också den fördelen att det bildar en färdig stomme till väggar och tak. Väggarna helglasas för att stödja orienterbarhet och trygghet. Glasningen utförs med hårdbelagd polykarbonat, ett material som förenar egenskaperna att vara i det närmaste okrossbart och samtidigt tåligt för repor och kemikalier. För att hindra allt för stark solinstrålning, och därmed värme, trycks mönster över delar av glaset. Utformning av mönstret ska ta hänsyn till var utblick önskas och var det är av mindre betydelse.



Figur 10. Vy över gångbron från sydväst.

3.5. Referensexempel

Under senare tid har det byggts ett antal gångbroar i stationsmiljöer. De uppvisar många egenskaper som visar att man har stått inför liknande frågor som vi ser i Laxå.



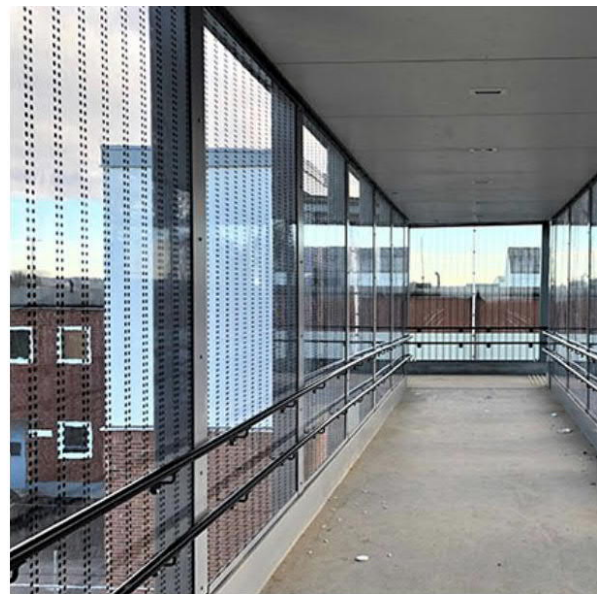
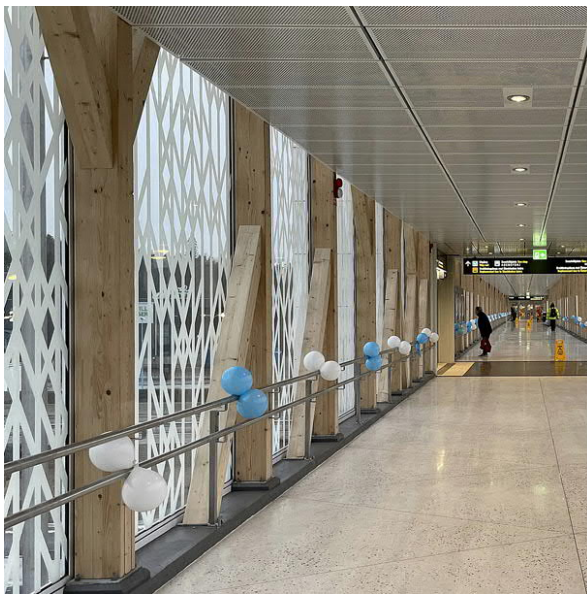
Figur 11. Referensexempel, gångbro vid Ängelholm station. Också denna bro är byggd intill ett stationshus med kulturhistoriskt värde. Visualisering Sweco.



Figur 12. Referensexempel, gångbro av fackverkstyp över Stora Marknadsvägen vid Roslagsbanans Täby station.



Figur 13. Referensexempel, gångbro Älmhult station. Här är glaset placerat på insidan om fackverket vilket underlättar om det behöver göras åtgärder på glaset.

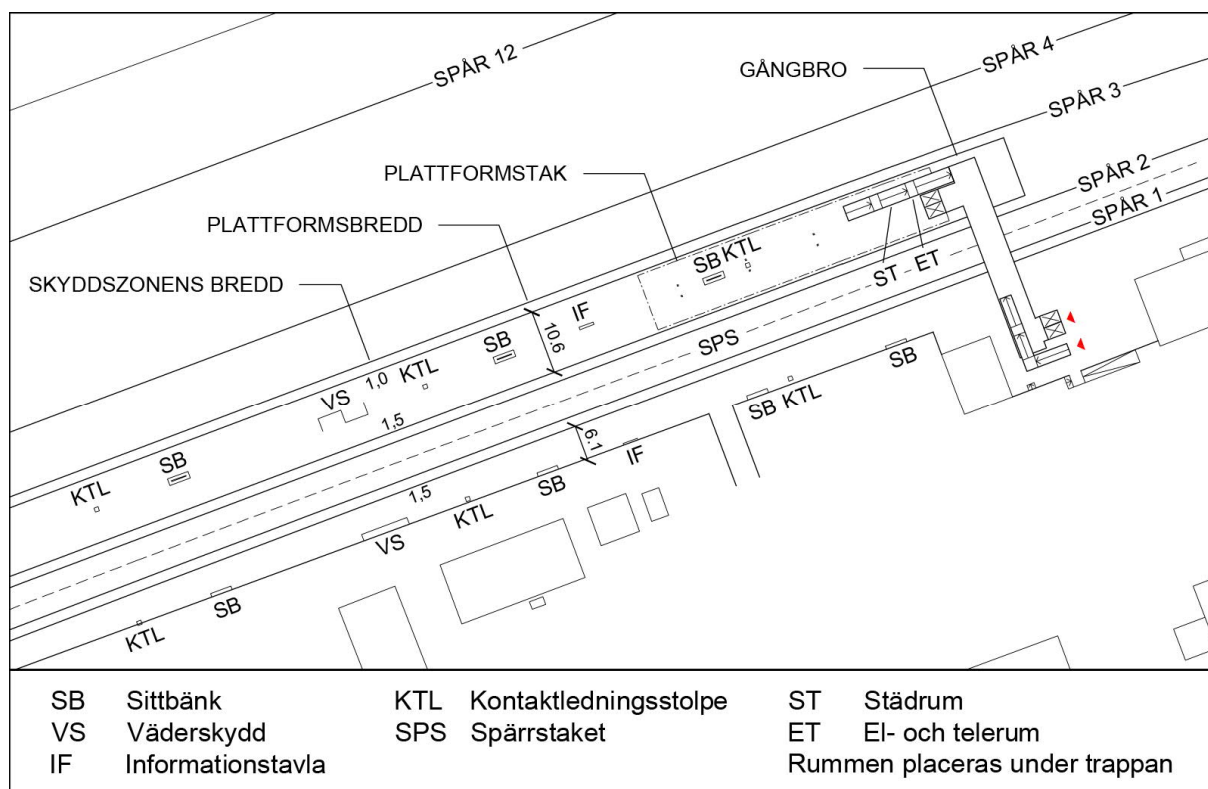


Figur 14. Tryck på glas, referensexempel, till vänster Arninge station, till höger Svalöv station. Trycket minskar solinstrålningen.

3.6. Plattformarna

Mittplattformarnas bredd är 10,6 meter och sidoplattformen är 6,1 meter. Skyddsزونen är 1,5 meter vid spår 1 och 2, där tågen tillåts passera i upp till 200 km/t. Vid spår 3 är tillåten hastighet 140 km/t och då är skyddsزونen 1 meter.

Närmast trapporna byggs ett plattformstak på några tiotal meter. Plattformstaket bärs av dubbla pelarrader. Väderskydd placeras en bit bort från trapphuset vilket gör det mer naturligt för resenärerna att vänta på en mer central plats på plattformen. Andra objekt på plattformarna är sittbänkar, kontaktledningsstolpar, informationstavlor, fasta och dynamiska skyltar och papperskorgar. Alla objekt samordnas för att skapa regelbundenhet, lugn och harmoni.

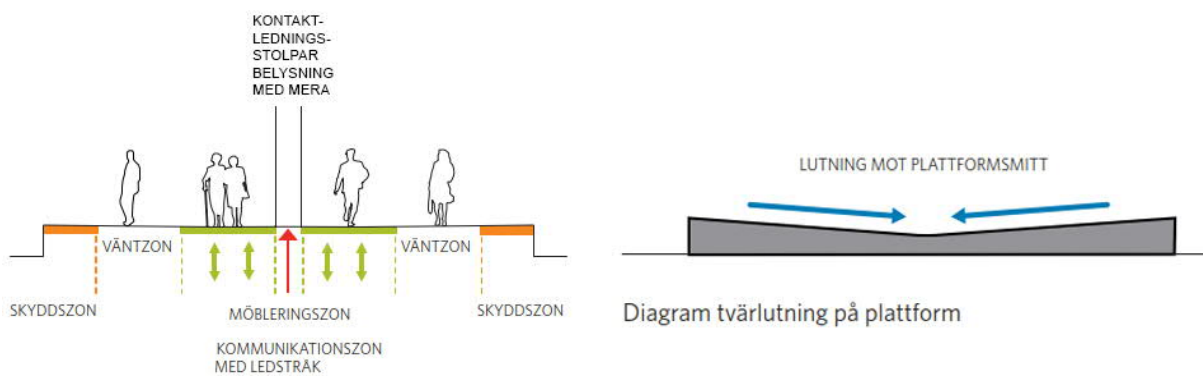


Figur 15. Plan med plattform, plattformstak och möblering



Figur 16. Plattform, vy mot plattformstaken och gångbron.

De nya plattformarna ges en höjd om 580 mm över rälsöverkant. Plattformarna byggs av säkerhetsskäl och enligt gällande regler med lutning 2 % inåt mitten där brunnar eller avvattningsrännor placeras. Vita betongplattor markerar skydds-zonen med en bredd som är beroende av den tillåtna hastigheten på spåren intill. Resterande yta på plattform asfalteras. Taktila stråk placeras utefter hela plattformarna.



Figur 17. Till vänster, schematisk sektion genom plattformen. Till höger, principiell sektion av plattformens lutning inåt. Bilder från Stationshandboken, Trafikverket.



Hastighet (km/h)	0-140	>140-200	>200-240
Skyddszon (m)	1,0	1,5	2,0

Skyddszonens bredd är beroende av hastigheten på intilliggande spår enligt tabell ovan.

Figur 18. Till vänster, skyddszon och taktila stråk, referensexempel från Alvesta. Till höger, relationen mellan tillåten hastighet och skyddszonens bredd. Bilder från Stationshandboken, Trafikverket.

4. Övriga objekt

4.1. Bullerskärm



Figur 19. Bullerskärmar, vy från Järnvägsgatan

Bullerskärmar utförs med ytskikt av liggande rödmålad träpanel. Med jämna mellanrum bryts den täta bullerskärmen av med ett genomsiktligt parti. Framför bullerskärmen planteras klätterväxter av olika sorter och med lite ojämna avstånd.

5. Anpassning till kulturmiljö

5.1. Kulör

Även om gångbron är ett nytt och avvikande objekt i miljön finns det flera åtgärder som kan göras för att sambandet med omgivningen ska stärkas.

De tre stora skivstöden som bär gångbron föreslås gjutas med betong infärgad med järntrioxid, mera känd som falu rödfärg. Metoden är använd på flera håll och den nya Årstabron, invigd 2005, är ett relevant exempel. På så sätt bildar stationshusets gula puts, teknikhusets orangerosa fasad, de röda skivstöden och bullerskärmen en sekvens av varma kulörer.



Figur 20 Gjutning med infärgad betong



Figur 21 Nya Årstabrons pelare



Figur 22. Stationshusets gula puts, teknikhusets orangerosa fasad och de faluröda skivstöden.

5.2. Material

Stationshuset har en hel del arbeten i galvad plåt med fint hantverk och detaljering. Ett förslag är därför att gångbrons takytor utförs med samma plåtkvalitet och liknande detaljering kring takfot, avvattning, huvar och andra delar som blir synliga från ögonhöjd.



Figur 23. Stationshuset från plattformssidan med fina plåtarbeten.

5.3. Detaljer

På en mer detaljerad nivå finns lackad ek i stationshusets dörrpartier och kalksten i underkant av fönster. Det är material som föreslås få återkomma i gångbrons interiör, exempelvis som handledare i trappor respektive golvsoclel.



Figur 24. Dörrparti av lackad ek



Figur 25 Kalksten i underkant fönster.