

Gestaltungsprogram Halmstad C Bangårdsombyggnad Halmstad kommun, Hallands län

Samrådshandling, 2025-05-02

Ärendenummer: TÄHS-2024-000153



Trafikverket

Postadress: 405 33, Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram Halmstad C Bangårdsombyggnad

Författare: Norconsult Sverige AB, Sigrid Olsson, Allan Jensen, Dan Johansson

Dokumentdatum: 2025-05-02

Ärendenummer: TÅHS-2024-000153

Uppdragsnummer: 1088460

Objektsnummer: JVA1801

Filnamn: 178151-04-025_002

Version: 1.0

Kontaktperson: Anders Cinthio, Trafikverket

Innehåll

Sammanfattning	5
1. Inledning	6
2. Förutsättningar	7
2.1. Rådande förhållanden	8
2.1.1. Landskapsbild	8
2.1.2. Kulturmiljö	13
2.1.3. Naturmiljö	14
3. Generella gestaltungsprinciper	16
3.1. Slänter	18
3.2. Broar och stödmurar	19
3.3. Plattform, utrustning och markbeläggning	21
3.4. Gångvägar och trappor	21
3.5. Cykelbana	21
3.6. Passager och plattformsförbindelser	21
4. Gestaltungsförslag	22
4.1. Helhetsgestaltning	22
4.1.1. Materialval	22
4.1.2. Möbler, väderskydd och skyltar etcetera	24
4.1.3. Belysning	28
4.2. Gång- och cykelpassage under järnvägsbron	29
4.3. Plattformstak	36
4.4. Norra gångbron	37
4.5. Bangårdsområdet	40
4.5.1. Bullerskyddsskärmar	41
4.5.2. Stängsel och staket	44
4.5.3. Växtlighet	46
4.5.4. Teknikbyggnader	47
5. Konst	48
5.1. Permanent konst	48
5.2. Tillfällig konst under byggtiden	48
6. Drift och underhåll	49
6.1. Skötsel och säkerhet	49
6.2. Material i livscykelperspektiv	49
7. Fortsatt arbete	50

Sammanfattning

Halmstad Central planeras genomgå en större ombyggnation. Detta för att öka kapaciteten och skapa ökad säkerhet, robusthet, förbättrad tillgänglighet och förbättrade resecentrumfunktioner för nationell, regional och lokal nytta.

Plattformarna där persontågen går når man idag endast via en plankorsning från västra sidan av järnvägsspåren. För att ta sig mellan tågen och bussterminalen på östra sidan behöver man gå via en gångbro strax norr om stationshuset eller via den planskilda korsningen vid Viktoriagatan/Laholmsvägen.

De befintliga plattformarna är för smala för att man ska kunna anlägga trappor och hissar och samtidigt upprätthålla säkerheten. Som en följd av detta kommer järnvägsspåren att flyttas så att det finns plats för bredare plattformar. En ny plattform kommer även att anläggas på östra sidan.

En ökad tillgängligheten skapas genom att bygga en ny gångbro norr om den befintliga (som planeras att rivas när den nya står klar) och en gång- och cykelpassage under järnvägen söder om stationsbyggnaderna. Båda passagerna kommer ha anslutningar till plattformarna med både hissar och trappor.

Gestaltningens mål och syfte är att beskriva åtgärder som möjliggör säkra och trygga passager för alla resenärer och gestalta en anläggning som är integrerad i staden och upplevs som en sammanhängande yta med stark identitet. Där till vill man uppnå en förbättra arbetsmiljö och skötsel av de ingående anläggningsdelarna och tillhörande ytor för ankomst till stationen.

Dialogen som förts mellan Halmstads kommun, Jernhusen och Trafikverket har också avspeglats sig i hur utformningarna gjorts. Bland annat har gestaltningen av räcken, plattformstak, anslutningar för gång- och cykeltrafik och trappor påverkats.

Gestaltningen har haft som mål att skapa ljusa platser med god överblickbarhet. Den norra gångbron som Halmstad kommun har gestaltungsansvaret för kommer att till stora delar vara i glas. Gång – och cykelpassagen under järnvägen gestaltas med så vida kurvor som platsen medger. Slänter och placering av stödmurar utformas så att ljusinsläppet till passagen under järnvägen optimeras och slänter med stödmurar.

Materialvalen och färgvalen ska harmoniera med omgivningen. Möblerna på de nya plattformarna ska ha en gestaltning som påminner om de befintliga möblerna på bussterminalen. Återbrukat material ska användas i så stor utsträckning som möjligt.

Ambitionen har varit att skapa en trafikantmiljö som är av hög klass, tålig och igenkännbar för påstigande och avstigande trafikanter. Det ska också vara en plats som bidrar till en positiv upplevelse för de som bor i Halmstad och som passerar stationen dagligen.

1. Inledning

Vid Halmstad Central (Figur 1) möts järnvägarna Väst kustbanan (en dubbelspårig järnväg som förbinder Lund med Göteborg), Nässjö/Jönköping-Värnamo-Halmstad och Markarydsbanan (som ansluter till Väst kustbanan i Eldsberga söder om Halmstad). För persontrafiken är Halmstad ett viktigt mål i sig och staden utgör en betydelsefull knutpunkt i både buss- och järnvägssystemet. Hamnen i Halmstad utgör en viktig målpunkt för godstrafiken, vilken förbinds med industrispår till Halmstads rangerbangård och hamnen.

Halmstads personbangård har kapacitetsproblem och med dagens utformning blir det svårt att utföra den av Trafikverket prognosticerade och av Region Halland planerade tågtrafiken utan förlängda restider och ökade förseningar.

Projektet i stort innefattar en ombyggnad av Halmstad Central till en modern driftplats anpassad till EU:s tekniska specifikationer för driftkompatibilitet (TSD).

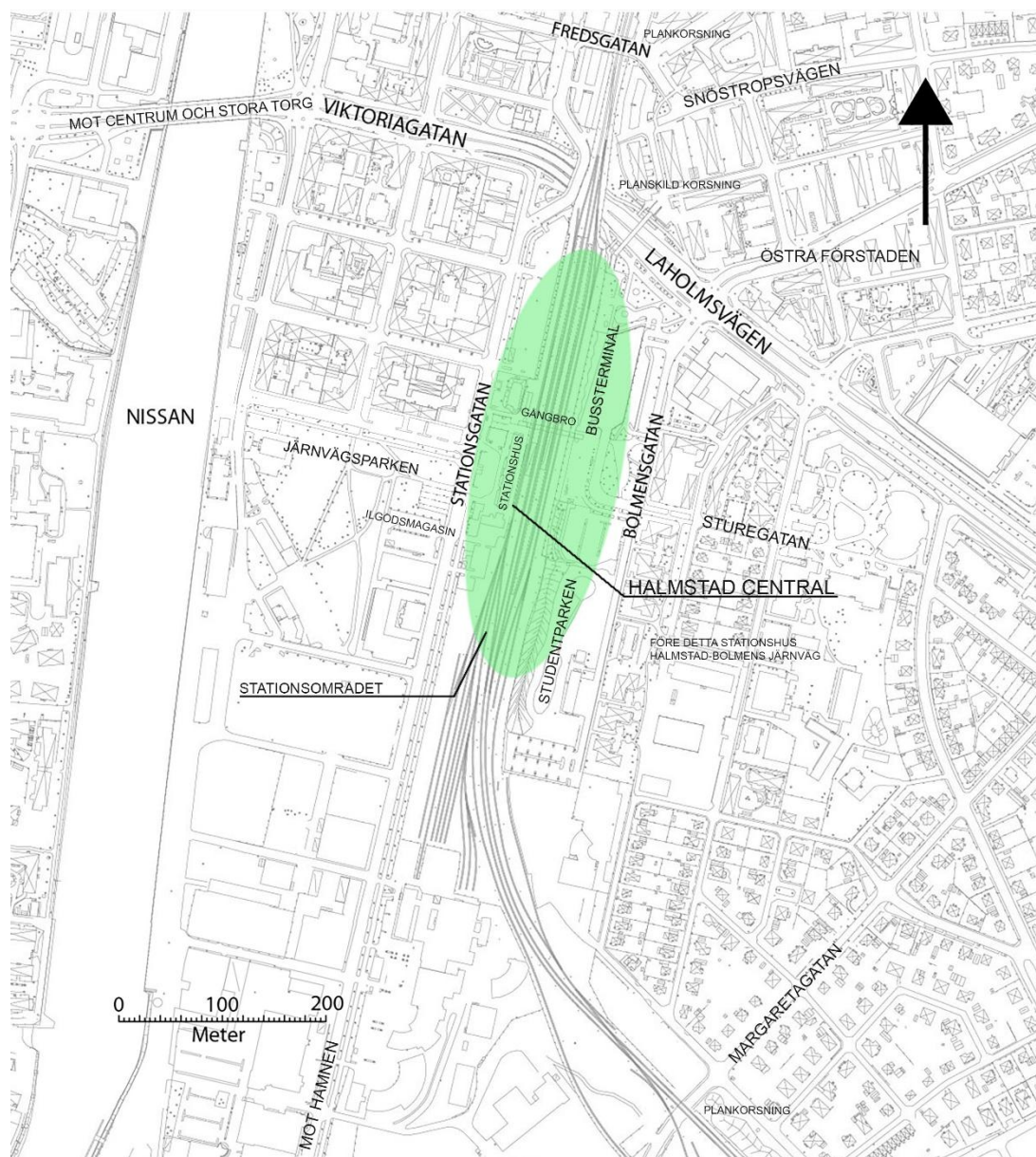
Ombyggnaden av Halmstad personbangård syftar till att skapa ytterligare kapacitet, ökad säkerhet, robusthet, förbättrad tillgänglighet och förbättrade resecentrumfunktioner för nationell, regional och lokal nytta.



Figur 1 Halmstad Central

2. Förutsättningar

Detta uppdrag omfattar omläggning av spår inkl. en ny järnvägsbro, anläggande av nya plattformar samt två nya planskilda passager: en gång- och cykelpassage under järnvägsbron och en gångbro över spårområdet. Gestaltungsprogrammet fokuserar i första hand på stationsområdet även om övriga delar också behandlas, se Figur 2. I samband med detta tillkommer flertalet tekniska åtgärder att utföras inom berört planområde så som nya trappor, hissar, murar, omhändertagande av dagvatten, ny belysning, skyltning, nya gröna ytor samt bullerreducerande åtgärder som alla behandlas i gestaltungsprogrammet.



Figur 2 Halmstad Central med omgivande gator och stationsområdet.

PM Gestaltungsavsikter ligger till grund för Gestaltungsprogrammet. Det har även tagits fram en resenärslödesanalys som ligger till grund för både gångbrons, cykelbanans och gångbanans bredd.

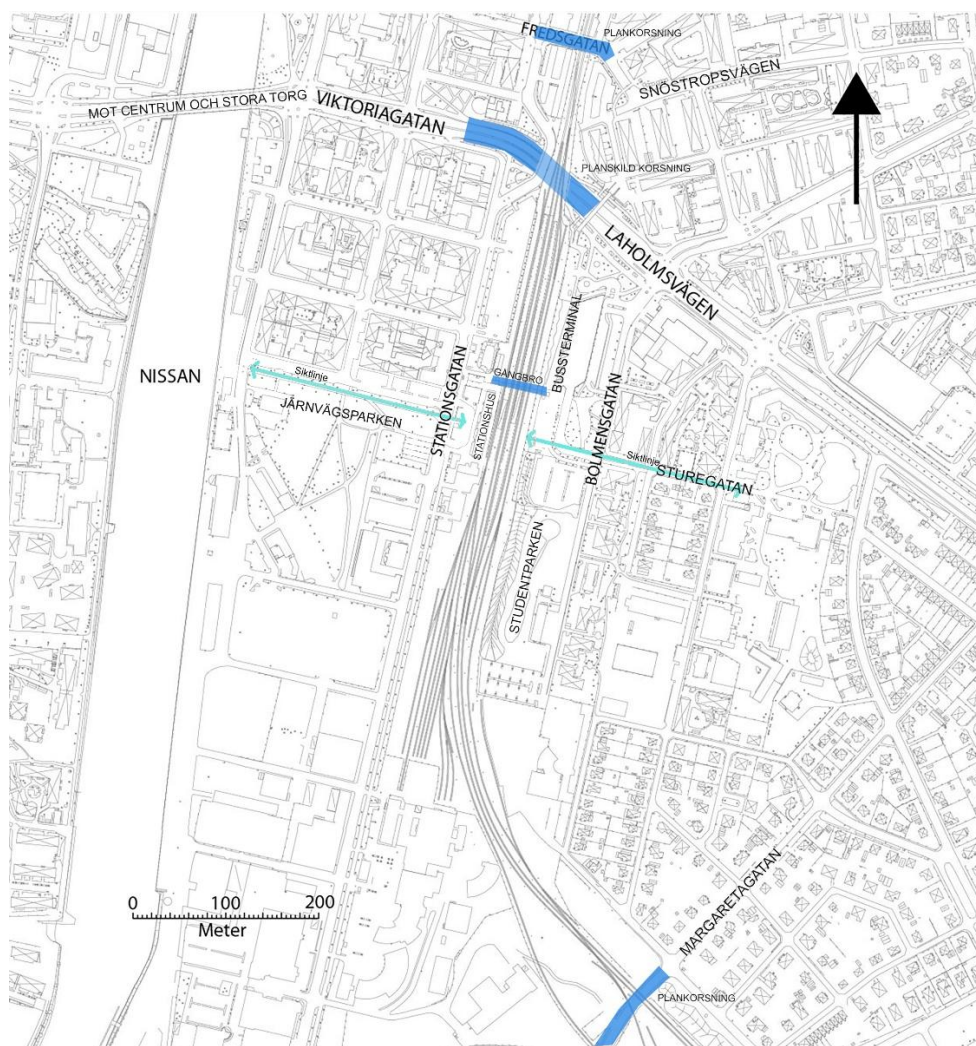
I tidigare skede har Trafikverket låtit ta fram en förstudie för gång- och cykelpassagens utformning och Halmstad kommun har även gjort ett arbete med gestaltningen i detaljplanen benämnd Stationsstaden. Norra gångbron har gestaltats av Halmstad kommun i ett tidigare skede. Trafikverket har tidigt haft dialog med berörda markägare, Jernhusen och Halmstad kommun. Dialogen kommer fortgå genom hela projektet.

Angöring och parkeringsplatser för bil och cykel behandlas inte i detta gestaltungsprogram då dessa funktioner kommer lösas av Halmstad kommun utanför planområdet

2.1. Rådande förhållanden

2.1.1. Landskapsbild

Stadslandskapet runt Halmstad Central är relativt flackt utan några större nivåskillnader med undantag för en passage under järnvägen vid Viktoriagatan/Laholmsvägen. Siktlinjerna följer stadens planstruktur och rutnätsstrukturen väster om stationsområdet ger siktlinjer längs gatunätet. Det öppna området runt stationen ger längre utblickar och vyer blir förhållandevis långa och bryts först när det är byggnader eller växtlighet som skymmer. Figur 3.



Figur 3 Befintliga plankorsningar, planskilda korsningar och siktlinjer.

Halmstad Central ligger en knapp kilometer öster om Stora Torg och den gamla stadskärnan i Halmstad. Bebyggelsen runt stationsområdet är varierad med inslag av parker. Den äldre bebyggelsestrukturen med kringbyggda kvarter, där husen har varierad ålder, väster om stationen möts med en mer småskalig bebyggelse i öster. En mer brokig bostads- och centrumbebyggelse är belägen i norr, se Figur 4. Järnvägsparcken i väster och Studentparcken i öster bildar en inramande grönsstruktur. Verksamhetsområden i sydväst och närheten till hamnen är påtagliga.



Figur 4 Exempel på bebyggelse på västra sidan om Halmstad Central

Närmast stationsområdet, på båda sidor av järnvägen, präglas området av persontransporter av olika slag. Öster om järnvägen finns regionbussterminalen och busshållplatser för stadstrafiken och där sker ett stort resandeutbyte. För de som kommer till stationen med bil finns stora parkeringsytor på båda sidor av spårområdet.

Stationsbyggnaden som stod klar omkring 1877 avslutar 1800-talets stadsbebyggelse mot järnvägen i öster. Väster om Stationsgatan, mitt emot stationsbyggnaderna, ligger Järnvägsparken som anlades omkring förra sekelskiftet.

Gång- och cykelvägen som går öster om Stationsgatan kantas av en dubbelsidig lindallé, tidstypisk för senare delen av 1800-talets stadsbebyggelse. På östra sidan om järnvägen söder om bussterminalen ligger Studentparken, en park med dagvattendammar. I Figur 5 ses bilder av de två parkerna.



Figur 5 Järnvägsparken och Studentparken

Trafikantperspektiv

När man kommer med tåg till Halmstad Central från norr, och kommer in i de tätbebyggda delarna, färdas man mellan bullerskyddsplank på nordvästra sidan och industriområde på sydöstra sidan där möjlighet till utblickar ges. Detta övergår till bullerskyddsplank på båda sidor och utblickarna begränsas till de platser där järnvägen passerar en väg. Vid passagen mellan Linnégatan och järnvägen upphör bullerskyddsplanken och man får utblickar mot en stadsmiljö präglad av verksamheter. Från Fredsgatan och fram till stationen ser man ut över en brokig bostads- och centrumbebyggelse av varierande ålder där majoriteten utgör bostäder. Se Figur 6.



Figur 6 Bebyggelse längs Snöstorpsvägen öster om järnvägen.

Kommer man från söder är landskapet präglad av infrastruktur där järnvägen går parallellt med vägar som korsar järnvägen i planskildhet. Impedimentytor finns mellan vägarna och järnvägen. Områdena med havsnära fritidshus på sydvästra sidan av järnvägen är avskärmade med bullerskyddsvallar. Utblickarna begränsas till verksamhetsområden på nordöstra sidan av järnvägen. När man kommer fram till Halmstad rangerbangård så öppnar landskapet upp sig och medger utblickar mot hamnområdet och dess verksamheter. Det är först när man kommer fram till stationen som en bullerskyddsvall skymmer sikten mot Studentparken och bostadsområdet på den östra sidan. Här upphör även verksamhetsområdet söder om Järnvägsparken.

Halmstad Central har en tydlighet i var man som resenär ska gå för att komma till och från plattformarna då det är en plankorsning. Som ny besökare på platsen finns det dock en svårighet i att få en överblick i hur man ska ta sig till olika målpunkter i staden. Plankorsningen kan även upplevas som ett hinder då man vid vissa tillfällen måste vänta för att passera till och från de två plattformarna.

Åskådarperspektivet

Järnvägen utgör en tydlig barriär i staden. Då det är ett flackt landskap och järnvägen inte går på bank utgör den dock inget visuellt hinder med undantag för de platser där man har skapat bullerskyddsåtgärder i form av plank eller vallar.

För de som rör sig till fots vid stationens närområde är det enkelt att röra sig längs med järnvägen. För att passera järnvägen är man hänvisad till de två planskilda passagerna, gångbron (som ej ansluter till plattformarna) eller underfarten vid Viktoriagatan/Laholmsvägen. Det finns även plankorsningar men de ligger längre från stationen, både i norr och söder. Figur 7 visar två av de befintliga korsningarna och Figur 8 visar den befintliga gångbron som saknar anslutning till plattformarna. Figur 3 visar placeringen av samtliga korsningar, både i plan och planskilda.



Figur 7 Plankorsning vid Fredsgatan och planskild korsning vid Viktoriagatan/Laholmsvägen



Figur 8 Befintlig gångbron över järnvägen, utan anslutning till plattformar.

Arbetsmiljöperspektivet

För att sköta plattformarna (sopa, snöröja, tömma papperskorgar med mera) används i dagsläget samma planpassage som persontrafiken använder för att angöra plattformarna, se Figur 9. Det är inte alltid optimalt ur ett arbetsmiljöperspektiv att behöva framföra mindre fordon på en trång passage där man ska samsas med passagerare.



Figur 9 Befintlig plankorsning till plattformarna

2.1.2. Kulturmiljö

I PM Kulturarvsanalys anges att stationsområde med stationshus, ilgodsmagasin och plattformar utgör en sammanhållen stationsmiljö tillsammans med spårområdet, Järnvägsparken och det större verkstadsområdet söder om stationen. Väster om stationen ansluter stadsdelen Östra förstaden, präglad av det sena 1800-talets stenstadsbebyggelse i slutna kvarter. Öster om järnvägen avgränsas stationsområdet av Studentparken, medan delar norr om stationsområdet omgärdas av stadsbebyggelse. På den östra sidan av Studentparken är även det före detta stationshuset för Halmstad-Bolmens järnväg beläget, Figur 10.



Figur 10 Före detta stationshuset för Halmstad-Bolmens järnväg

Inga byggnader som utgör byggnadsminnen eller byggnader med höga kulturhistoriska värden är belägna inom det aktuella utredningsområdet. En mindre del av området omkring stationsbyggnaden ingår i ett område som är av riksintresse för kulturmiljövården.

Så väl järnvägsstationen som Järnvägsparken utgör uttryck för riksintresset, och får ej förvanskas eller skadas under kommande ombyggnader. Lindallén mellan Järnvägsstationen och stationsområdet bedöms utgöra en del av parkmiljön och därmed som ett uttryck för riksintresset, se Figur 11. Del av stadsmiljön med spårområdet, plattformar och tekniska anläggningar i anslutningen bedöms ej utgöra uttryck för riksintresset.

2.1.3. Naturmiljö

Under 2024 genomfördes en naturvärdesinventering av planområdet för järnvägsplanen samt de ytor som berörs av planerat ställverksbyte.

Landskapet inom planområdet präglas av mager och torr mark som i stor utsträckning är utsatt för mänsklig störning. På flera ställen ramas dessa marker in av omgivande byggnader och/eller buskridåer som bidrar till ett varmt och torrt klimat. Detta skapar förutsättningar för en artrik torrmarksflora med stort inslag av konkurrenssvaga gräs och örter samt god tillgång på blottad solbelyst, sand- och grusjord.

De högsta naturvärdena i inventeringsområdet är knutna till marken närmast järnvägsspåren som till övervägande del utgörs av torr, mager ruderatmark på sandig och grusig jord. Vegetationen inom dessa ytor utgörs huvudsakligen av en lågvuxen, artrik, ruderat- och torrhedsflora med stort inslag av blommande örter. Den rika örtfloran i kombination med de magra markförhållandena med rik förekomst av markblottor skapar även gynnsamma förutsättningar för faunan av ryggradslösa djur – som insekter, spindlar och kräftdjur vilket bedöms omfatta rödlistade arter.

Inom och i omedelbar närhet till inventeringsområdet finns fyra trädrader/alléer som bedömts uppfylla de definitionerna för generellt biotopskyddade alléer. Av dessa bedöms tre aktuella att lyfta inom ramen för järnvägsplanen, dessa är:

- Lindallé vid stationsgatan: Värderats till naturvärdesklass 3 i MKB:n. Se Figur 11
- Formklippt avenboksallé söder om ilgodsmagasinet. Se Figur 12
- Avenboksallé: Norr om stationsområdet (tidigare formklippta likt de söder om ilgodsmagasinet). Se Figur 12



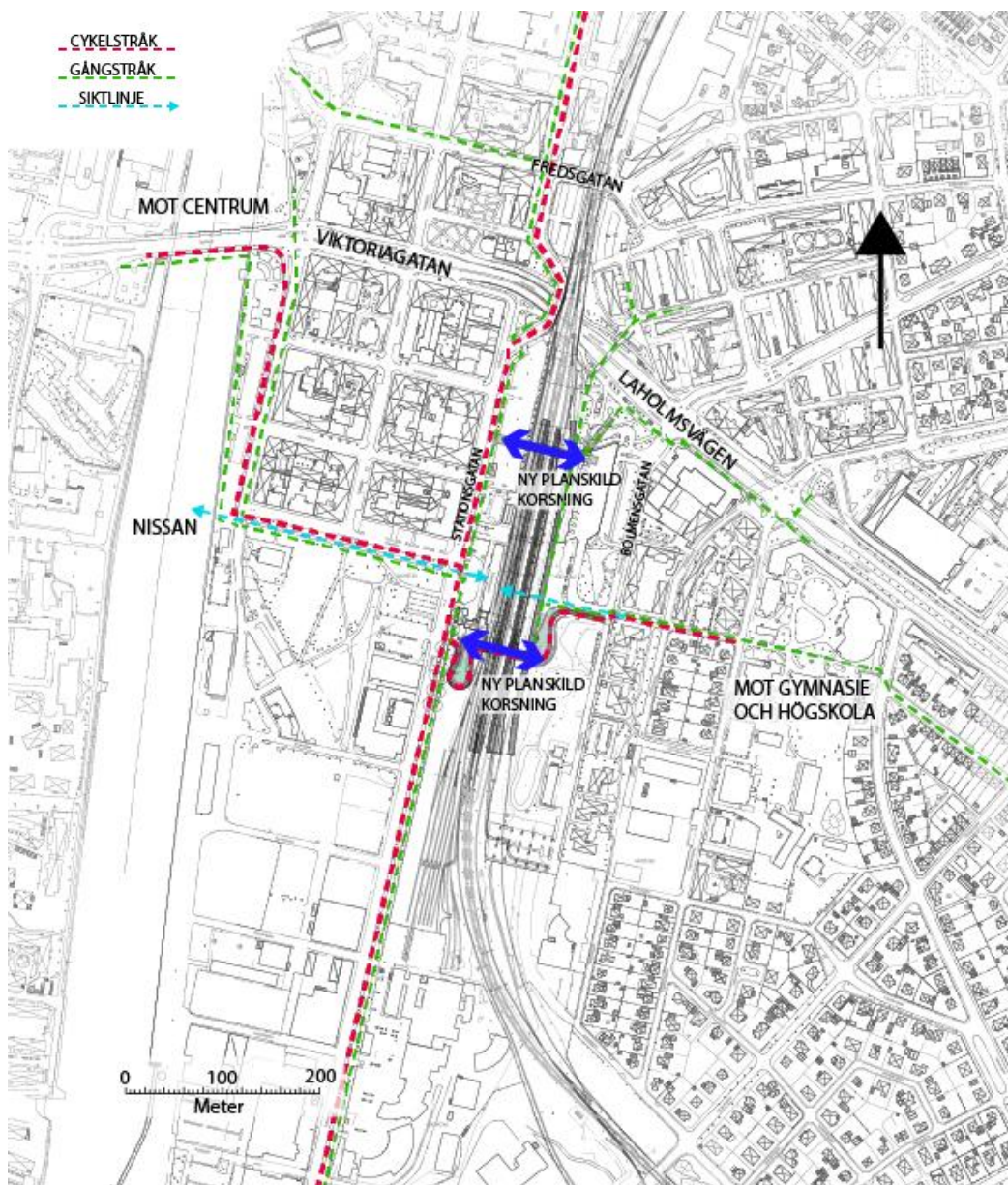
Figur 11 Lindallén vid Stationsgatan.



Figur 12 Avenboksallén söder respektive norr om stationshuset

3. Generella gestaltungsprinciper

Det är viktigt för stationsområdet att få en sammanhållen gestaltning som bildar en sömlös helhet. Gestaltningen ska samordnas med kommunens gestaltungsprogram och pågående projektering inom ramen för detaljplanen Stationsstaden. Målet är att man som besökare inte ska se att det är flera olika fastighetsägare och intressenter i området. Bland de viktiga platserna, där detta är aktuellt, är mötet mellan plattform 3 på östra sidan och regionbussterminalen, mötet mellan ilgodsmagasinet och gångvägen inkl. trappor, cykelbana och torgyta på västra sidan och mötet mellan trappor, cykelbanan och den blivande torgytan på östra sidan. Se Figur 13



Figur 13 Läge för nya korsningar, siktlinjer och gång- och cykelstråk.

Detta kan uppnås genom gemensamma val av bland annat markbeläggning, räcken, kantstenar, belysning mm.

Projektet strävar efter att få en tydlig förbindelse mellan järnvägen och stationshuset i väster och bussterminalen och framtida resecentrum i öster. På så vis kan även upplevelsen av järnvägen som barriär i staden minskas. Viktigt är att även bibehålla stadens karaktär och siktlinjerna som finns idag och som hjälper till med orienterbarheten i staden.

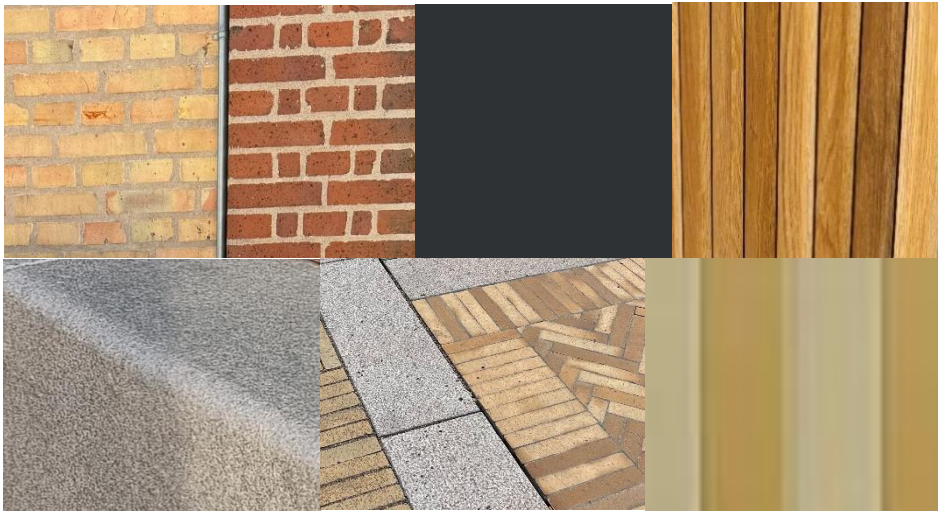
Nedan följer en lista med kravställningar för att uppnå gestaltungsprinciperna ovan.

- Gestaltningen ska samspela med omgivningen och skapa en helhet på platsen.
 - Möbler ska ha en gestaltning som påminner om befintliga möbler vid bussterminalen.
 - Markbeläggning och murar kan på utvalda delar bestå av marktegel för att knyta an till tegelbyggnaderna i området.
- Stationsområdet ska vara lätt att orientera sig i, tillgängligt och lätt att överskåda.
 - På plattformar kommer räcken och väderskydd vara utförda i målat stål och glas. Metalldelar ska helst vara fabrikslackerade.
 - Skyltningen på plattformarna ska i första hand vara fäst i plattformstaket för att minimera saker som kan hindra framkomligheten.
 - Ledstråk ska leda fram till viktiga målpunkter så som till exempel trappor, hissar, pratorer, taktila kartor och på plattform mellan spåren.
- En sömlös anläggning ska skapas där gränser mellan olika ägare och skötselområden inte ska vara tydliga.
 - Markbeläggning ska harmoniera och fungera med markbeläggning i intilliggande befintlig anläggning. Till exempel så är det betongmarkplattor på bussterminalen idag och material som ska användas på plattformarna ska harmoniera med material på bussterminalen
 - Ledstråken inom järnvägsanläggningen och bussterminalen ska kopplas samman så att de ansluter på ett tydligt och lättillgängligt sätt.
 - Utrustning och belysning ska ha ett harmoniserande formspråk (om möjligt samma) som befintlig(alternativt ny projekterad) utrustning och belysning i närområdet.
 - Samordning ska göras under hela projekt tiden med angränsande fastighetsägare (Halmstad kommun och Jernhusen) avseende ytor som ansluter till projektets ansvarsområden.
- Öppet och ljust för att skapa trygghet/säkerhet.
 - Öppningar i järnvägsbron (på plattformarna) skapar dagsljusinsläpp till gång- och cykelpassagen under.
 - Torgbildningar framför öppningarna till gång- och cykelpassagen ökar ljusinsläppet i passagen.
 - Slänter och placering av stödmurar ska utformas så att ljusinsläppet till passagen under järnvägen optimeras.
 - Glasade partier på gångbron, hissar och trapphus bidrar till att minska risken för dolda hörn.
 - Bropelarnas och brofundamentens utformning ska gestaltas så att de blir öppna och ej döljer större ytor samtidigt som de ska uppfylla säkerhetskrav.
 - Belysning ska skapa en trygg miljö dygnet runt för fotgängare och cyklister.
 - Placering av växter och artval ska göras med hänsyn till storlek och skötsel så att inga skymda platser bildas.

I kapitlen som följer beskrivs mer ingående hur kraven ovan ska uppnås.

Generellt bör man återanvända material som rivs i byggskedet och samtidigt uppfyller Trafikverkets krav och passar in i gestaltningen. Detta kan gälla taktila plattor, papperskorgar, stängsel mm.

Färgsättningen ska harmoniera med omgivningen och ge en varm och trygg känsla. Figur 14.



Figur 14 Färgskala för Halmstad Central

3.1. Slänter

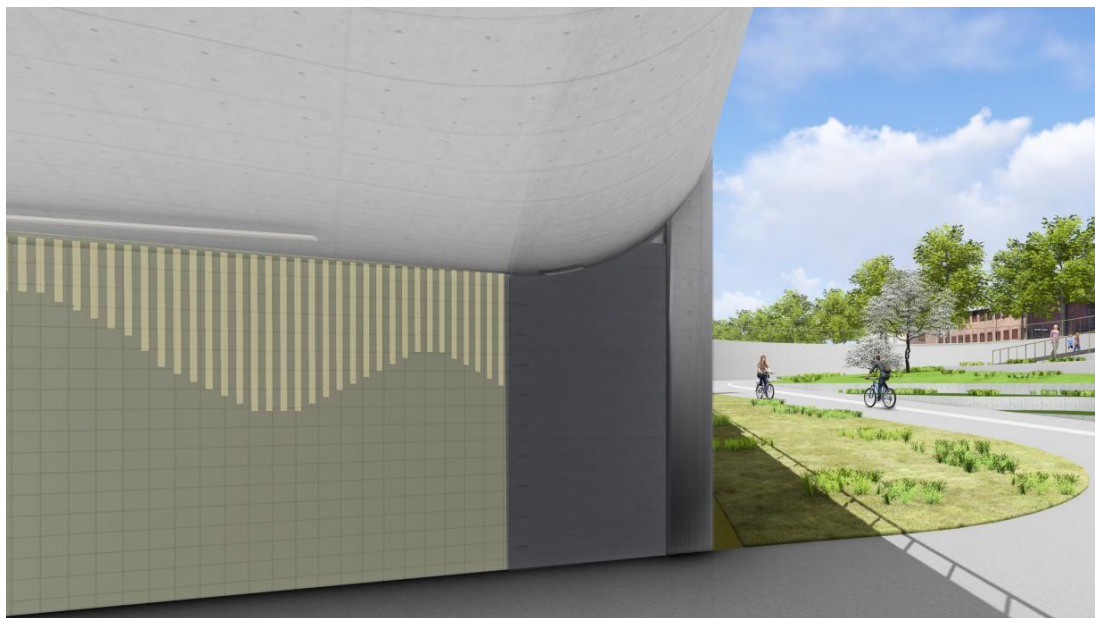
Slänter i gång- och cykelpassagens nära anslutning ska vara gröna. Val och plantering av växtlighet ansvarar Halmstad kommun för. Övriga slänter ska anpassas till omgivningen och vara gröna där så krävs. Sådd ska utföras med gräs- eller ängsfröblandning för att öka den biologiska mångfalden. Figur 15



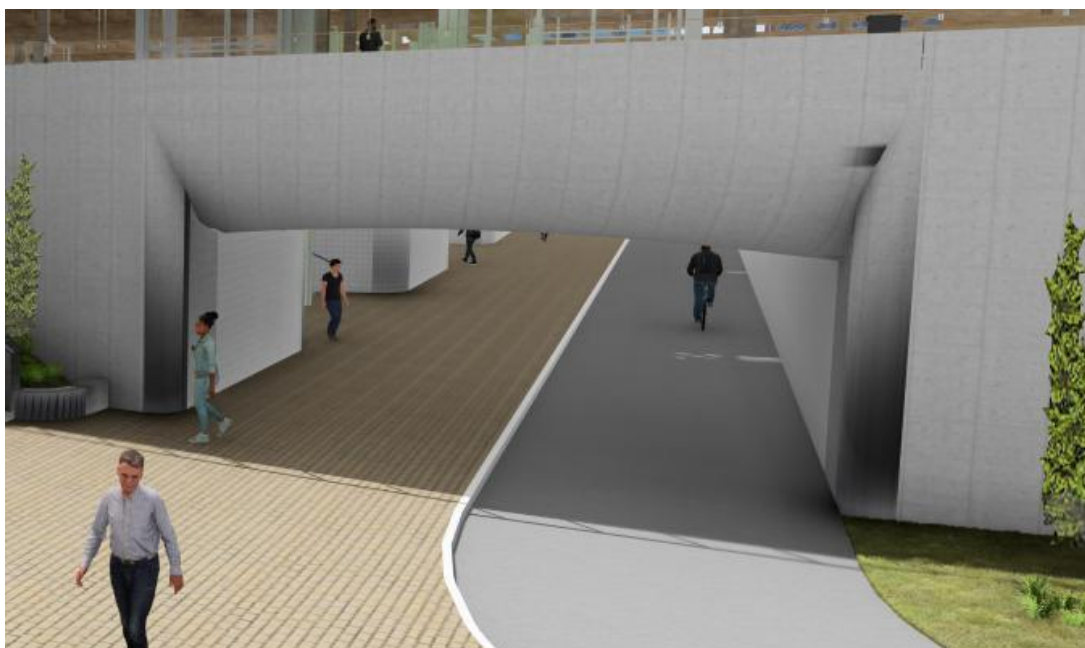
Figur 15 Exempel på blomsterängar i en urban miljö

3.2. Broar och stödmurar

Kantbalkens utformning ovan entréerna till gång- och cykelpassagen under järnvägsbron utformas med radie. Det samma gäller för alla öppningar i bron ovan gång-och cykelpassagen, se Figur 16 och Figur 17. De delar som är synliga och ej klädda med kakel ska gjutytan vara mot en slät matris/form.



Figur 16 Järnvägsbrons öppning mot väster med radie.



Figur 17 Takrundning i gång- och cykelpassagen.

Väggarna i gång- och cykelpassagen ska ej bestå av synlig betong utan kläs med kakel.

Norra gångbrons platsgjutna betongfundament ska utföras mot slät matrisyta/form.

Gångbrons stålkonstruktion med anslutande hissar, trappor och rulltrappor fabrikslackeras i alla ståldetaljer.

Synliga betongytor på murar ska utföras helt eller delvis med mönster av matriser, alternativt inslag av tegel eller natursten. Detta kompletteras med klätterväxter på vajer eller spaljé.

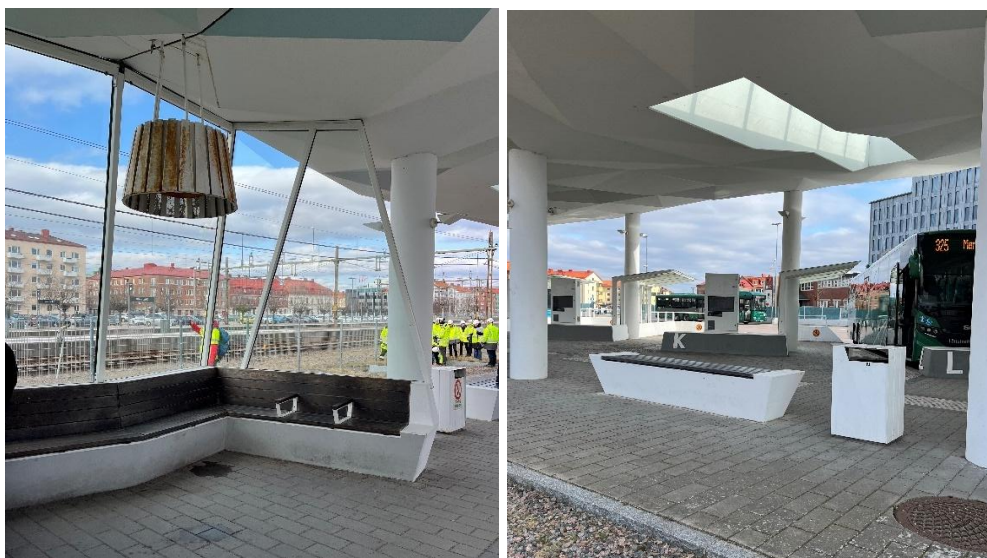
Mönster på betongytor av matriser eller annat material ska göras för att få en varierad yta som upplevs väl omhändertagen, se Figur 18. Risken för klotter minskar om betongytor har en variation i struktur eller material jämfört med släta betongytor.



Figur 18 Exempel på tegel infällt i betongmur. (Bild TRV)

3.3. Plattform, utrustning och markbeläggning

Möbler ska ha en gestaltning som harmonierar med befintliga möbler vid bussterminalen, dvs robusta, med en utpräglad vinklad geometri, och en låg grad av detaljering. Figur 19.



Figur 19 Befintliga möbler vid bussterminalen

3.4. Gångvägar och trappor

Gångvägar och trappor ska vara överblickbara i sin utformning, med robusta material, som speglar den gamla stationsbyggnadens betydelse. Det är viktigt att stråken fångar upp rörelserna på ett naturligt och tydligt sätt, samt är öppna och generösa i sin utformning, så att det skapar en trygg miljö, där man kan färdas smidigt och säkert.

3.5. Cykelbana

Den viktigaste aspekten för cykelbanans utformning är säkerheten, varför det läggs stor vikt på att den markeras tydligt och särskiljer sig från närliggande gångstråk. Detta kan ske med nivåskillnad, kontrastmarkeringar och/eller avvikande material. Cykelbanans utformning med mjuka kurvor har tagits fram med hänsyn till cyklisters tänkta hastighet och platsens förutsättningar. Då platsen är begränsad och inte medger en utformning som följer kraven i VGU kommer det göras ett avsteg från VGU.

3.6. Passager och plattformsförbindelser

Efter ombyggnation kommer man med trappor och hissar till och från plattformarna via norra gångbron eller gång- och cykelpassagen under järnvägen. Rulltrappor kompletterar trappor och hissar i norra gångbron och upp från plattform 1 och 2.

4. Gestaltungsförslag

4.1. Helhetsgestaltning

Ombyggnationen av Halmstad Central, ett av flera projekt kring järnvägen, som syftar till att bidra till Halmstads utveckling. Figur 20



Figur 20 Nya Halmstad C med befintlig och ny föreslagen bebyggelse. (Avvikelser avseende omgivande bebyggelser förekommer. Det är endast ett exempel.)

4.1.1. Materialval

Materialvalet tar avstamp i områdets befintliga karaktär, se Figur 21. Tegel och granit är robusta material, med lång livslängd, som tål en viss patina utan att estetiken försämras. Dessa material används i platsbildningar och huvudstråk för att spegla platsens betydelse, samt öka orienterbarheten och stärka den kulturhistoriska kopplingen till den gamla stationsbyggnaden.



Figur 21 Befintliga stationsbyggnader

En sömlös koppling till den befintliga bussterminalen skapas genom användning av markbeläggning som harmonierar med de befintliga betongplattorna, som även går igen på perrongerna för att stärka orienterbarheten. Återbrukade ledstråksplattor från de gamla plattformarna används förutsatt att de uppfyller kraven. Det bidrar positivt både ur miljöhänsyn och för att göra övergången mellan nytt och befintligt sömlös och bilda en helhet i området.

Ståldetaljer ska fabrikslackeras eller varmförzinkas. Plattformsutrustning lackeras i basaltgrå, RAL 7021, (alternativt RAL 1712) vilket ger god kontrast mot naturligt trä, se Figur 22



Figur 22 mörkgrå färg, RAL 7021 och RAL1712

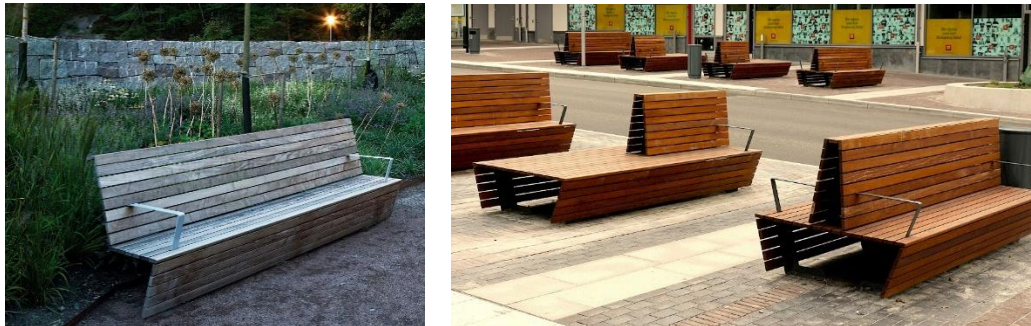


Figur 23 Oljat trä

Trämateriel till bänkar och detaljer ska vara i ek och strykes med olja som tränger in i virket och ger ett bra rötskydd och en vattenavvisande yta, se Figur 23.

4.1.2. Möbler, väderskydd och skyltar etcetera

Inslag av en rak geometri och det robusta uttrycket från bussterminalens möblering med längsgående brädor och vinkel under sittytan, tillämpas i plattformarnas bänkar och soffor, Figur 24. Tillgänglig utformning med rygg- och armstöd ska väljas. Skötselaspekten och dagvattenhantering (inga fundament eller infästningar som hindrar dagvattenrännan) beaktas vid val av möbler, likaså infästning i mark för att tillgodose detta. Träslag och kulör ska samspela med plattformarnas takkonstruktioner.



Figur 24 Soffan Origami från Nola har en form som efterliknar sittbänkarna i bussterminalen. (Bilder Nola.se)

De papperskorgar som finns på plattformarna idag återanvänds och ska omlackeras vid behov. Nya papperskorgar ska vara av samma modell, större volym kan vara godtagbar. Figur 25



Figur 25 Befintlig papperskorg, Vandal från KNM

Väderskydd av glas ska gestaltas tillsammans med glasväggarna på norra gångbron så det blir en enhetlig utformning.

, Figur 26. På norra delen av plattform 3 samnyttjas bussterminalens tak, väderskydd och sittplatser. Söder om gång- och cykelpassagen är det enkelsidiga väderskydd på plattform 3. Dessa enkelsidiga väderskydd kan med fördel integreras i bullerskyddsskärmen.



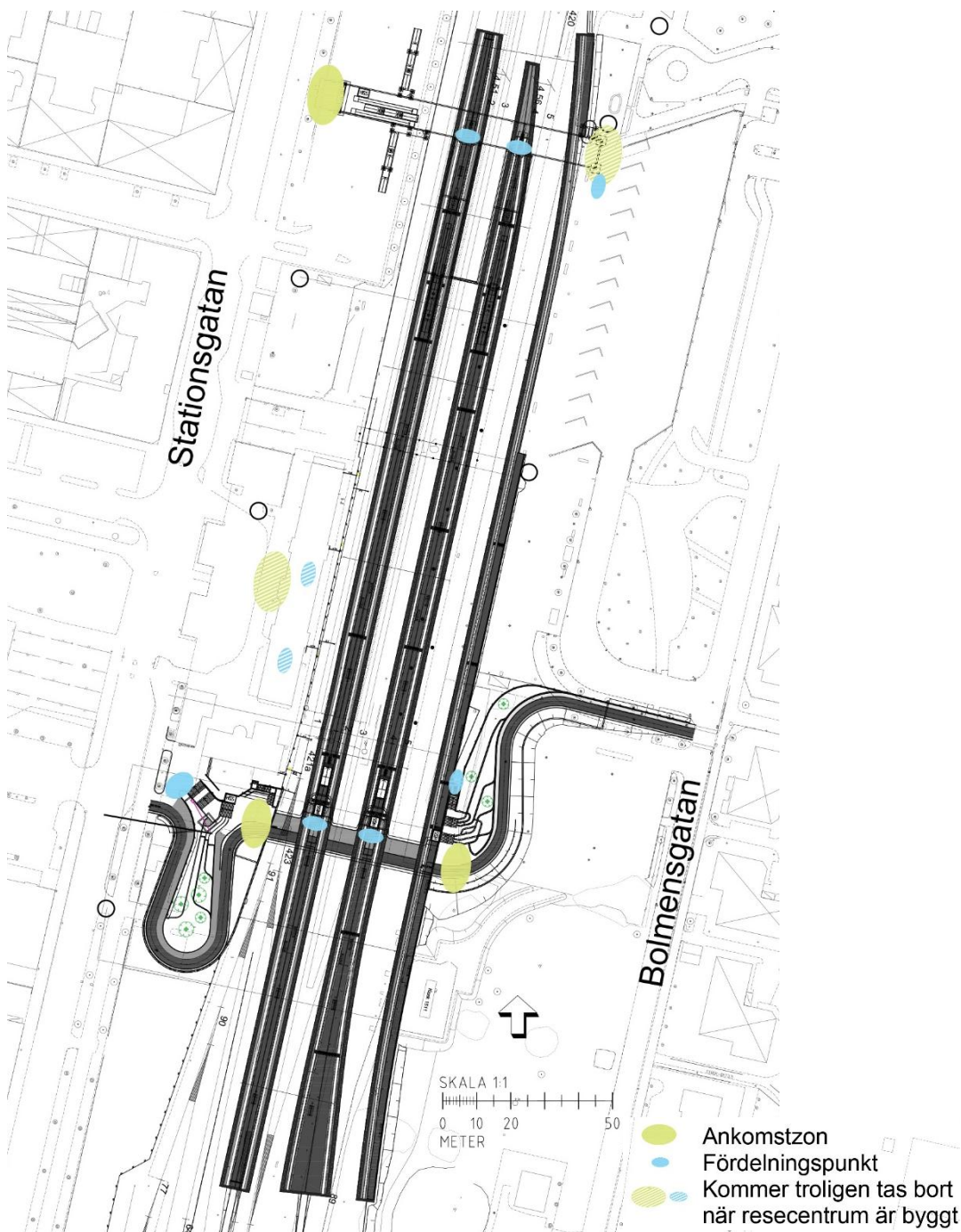
Figur 26 Väderskydd på plattform

Skyltningen på stationen är viktig för orienterbarheten och kommer att bestå av fasta, dynamiska och taktila skyltar som ska följa Trafikverkets riktlinjer. Även talad information kommer att finnas på plattformarna. Figur 27.



Figur 27 Skyltar: fasta, dynamiska och taktila

Då området är stort med flera entréer och långa plattformar finns det flera ankomstzoner och fördelningspunkter, se Figur 28.



Figur 28 Läge för ankomstzoner (plats med information om avgångar och ankomster på alla spår) och fördelningspunkter (plats med information om avgångar och ankomster för respektive spår).

Det är av stor betydelse att få en tydlig orienterbarhet med hjälp av konsekvent placerad och utformad skyltning. Hela stationsområdet gestaltas med tydliga målpunkter, väl avgränsade kommunikationsytor (hinderfri gångväg inkl. taktila ledstråk), möbleringszoner och god belysning utan bländning. Skyltningen kommer att hängas från tak, i gång- och cykelpassagen, i norra gångbron och på plattformarna för att lätt kunna ta del av

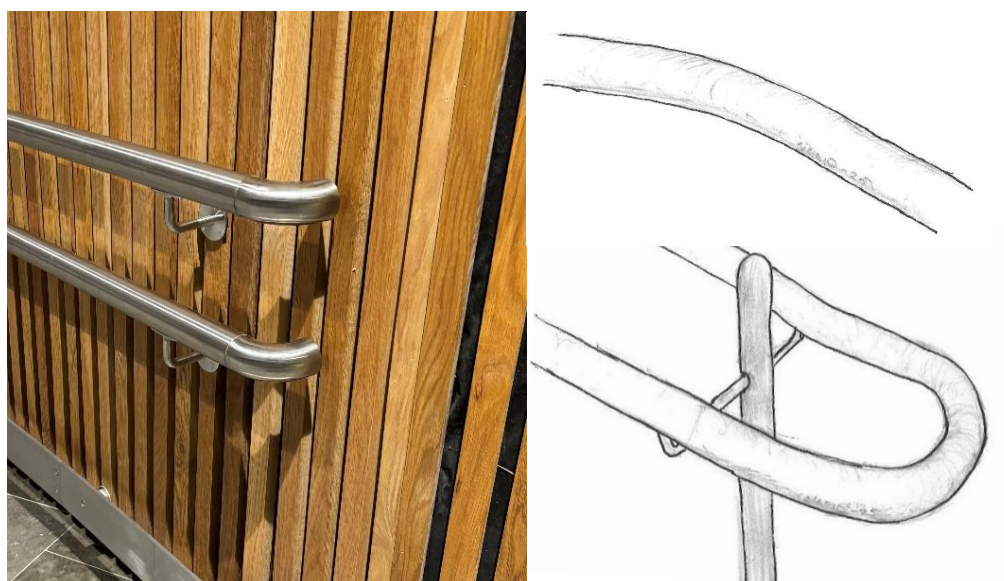
information även på längre avstånd. Textstorlek samt ljushetskontrast kommer att anpassas till läsavstånd. De små taktila skyltarna som visar till exempel vilken plattform man kommer till (spårnummerskylt) ska integrering i handledarna vara ett alternativ till skylt på vägg. Taktila orienteringstavlor kommer att placeras vid ankomstzoner inkl. mötesplats för ledsagning, se Figur 29.



Figur 29 Exempel på taktil orienteringstavla.

Skyltprogram tas fram i totalentreprenadskedet.

Handledare ska vara lätta att gripa om och löpa oavbrutet samt ha mjuka övergångar där lutningsskillnader/vinklar uppstår, till exempel vid övergång mellan trappa/ramp och vilplan. Handledare ska finnas i två nivåer. I ändarna ska handledare avslutas mot vägg/räcke/mur. Handledare som är placerade i mitten på trapplopp, med trappa på vardera sida, ska vara dubbelt. Se Figur 30.



Figur 30 Exempel på handledaravslut och handledarövergång vid övergång mellan trappa och vilplan.

4.1.3. Belysning

Stolparmatur för cykelväg, trappor och sittgradänger samordnas med omgivande miljöer. Detta kompletteras med belysning i handledare likt den på gångbron över Laholmsvägen. Figur 31



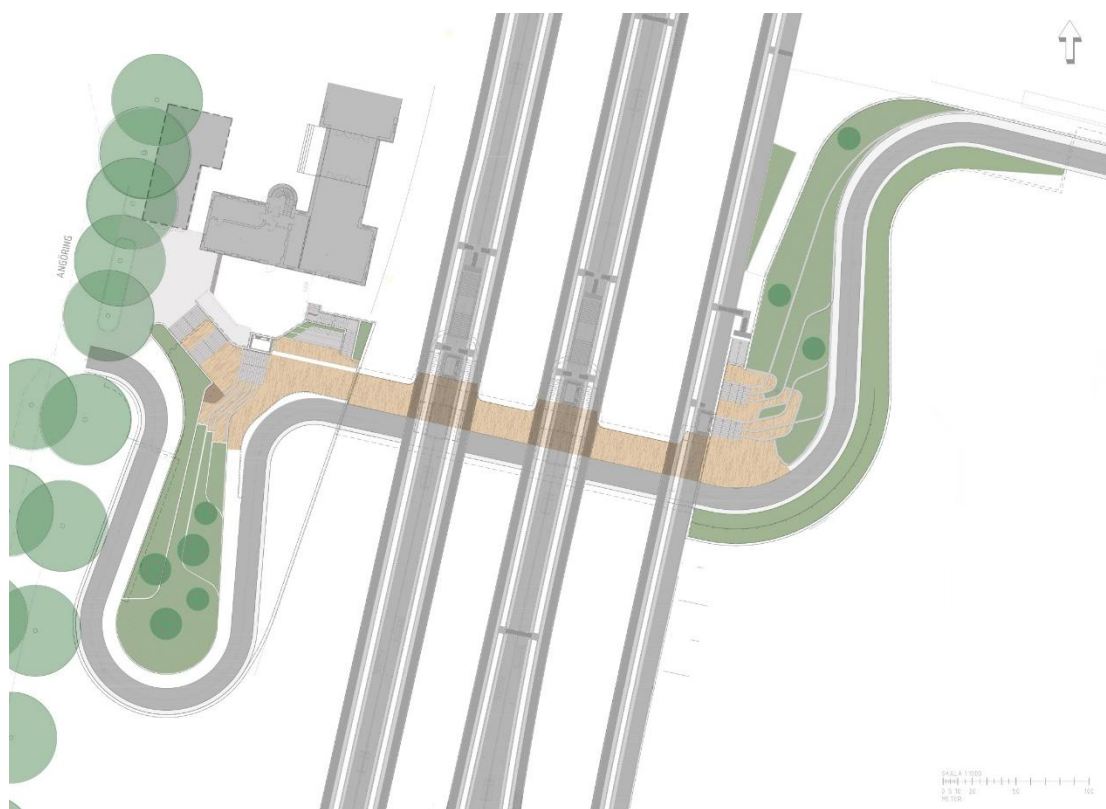
Figur 31 Befintlig belysning i närområdet. Vänstra bilden: parken mellan Bolmensgatan och bussterminalen. Högra bilden: gångbron över Laholmsvägen.

På plattformarna 1 och 2 ska belysningen vara takmonterad där det finns plattformstak, väggmonterad på trapphus och stolparmatur norr om gångbron. På plattform 3 ska belysningen vara takmonterad där det finns plattformstak (södra delen), samnyttjas med bussterminalens tak där det ansluter till plattformen och norr om bussterminalens tak ska belysningen bestå av stolparmatur.

4.2. Gång- och cykelpassage under järnvägsbron

Målet med gestaltningen är att skapa en sammanhängande yta med stark identitet, och som genom sin utformning och materialval, kopplar de två sidorna med förankring i både det historiska och det nya.

Med två torgliknande platsbildningar vid båda entréerna öppnar passagen upp sig och bildar en tydlig och intuitiv orienterbarhet. Trygghet och tillgänglighet är två särskilt viktiga aspekter som uppnås genom en generös gångpassage som är väl upplyst. Det ska finnas bra sikt och tydliga riktningar att förhålla sig till. Figur 32



Figur 32 Illustrationsplan över gång- och cykelpassagen

Genom att använda betong blandat med traditionella och hållbara material som tegel och granit, skapas en koppling mellan den befintliga miljön och den nya gestaltningen. Hela passagen med entréområden får en sammanhängande torgkänsla. Alla gångytor och vilplan på huvudstråket beläggs med naturmaterial eller marktegel i gula nyanser, likt det som finns på gamla stationshuset. På torgytor kan man ha en mönsterläggning med sten/tegel och betong.

Samtliga trappor utförs i grå granit eller annat naturmaterial, med infällda kontrastmarkeeringar i svart diabas på första och sista steget.



Figur 33 Exempel på tegelmur och markbeläggning med betongplattor och tegel.

Höjdskillnader ska tas upp med gradänger, slänter och låga murar för att skapa ett öppet och luftigt intryck. Höga murar ger en känsla av instängdhet och ökar risken för klotter, vilket ska undvikas.

Gradänger som ligger i förlängning av trapporna utförs med låga murar i naturmaterial som till exempel granit eller tegel, se Figur 33. Detta för att skapa informella sittmöjligheter i soliga lägen och ge entréerna till passagen en mer öppen och inbjudande torg-lik karaktär. Gradängerna övergår på båda sidor i låga stödmurar som avgränsar planteringar. Se Figur 34, Figur 35, Figur 36 och Figur 37



Figur 34 Östra sidan av gång- och cykelpassagen.



Figur 35 Vy mot norr, östra sidan av gång- och cykelpassagen



Figur 36 Vy mot söder, östra sidan av gång- och cykelpassagen.

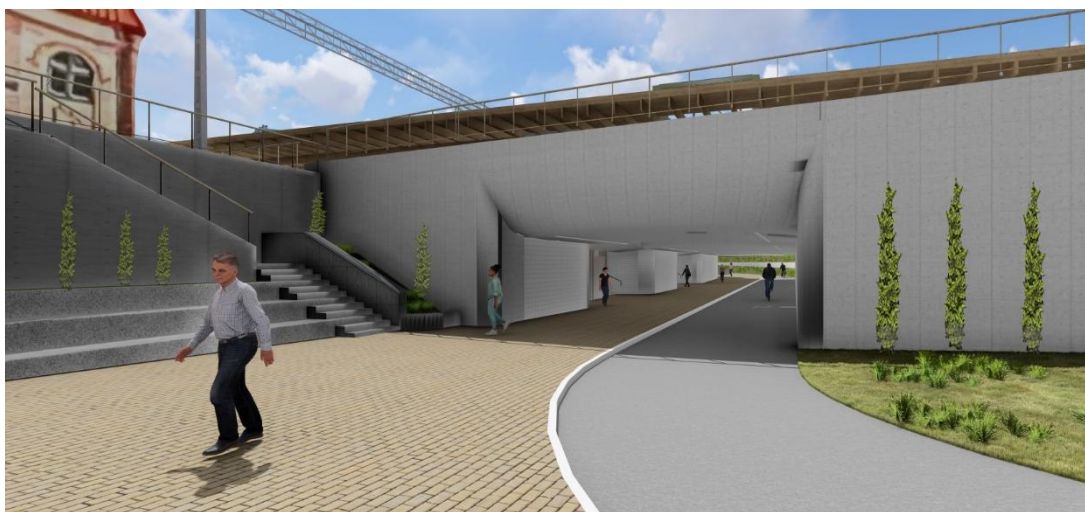


Figur 37 Vy mot sydväst, östra sidan av gång- och cykelpassagen.

På västra sidan tillskapas en sekundär trappa med sittgradängar, som riktar sig mot ilgodsmagasinet. Gradängar och trappor utförs i granit, med planteringar mot de höga murarna, för att ge plats för klätterväxter på dessa, Figur 38, Figur 38, Figur 39, Figur 40, Figur 41 och Figur 42. På den västra sidan ska det även byggas en pumpbrunn som måste vara tillgänglig för underhåll från olika håll. Denna byggs in i ett öppningsbart trädäck, som ligger i nivå med det nedre vilplanet och därmed utgöra en integrerad del av gradängen.



Figur 38 Vy mot norr, västra sidan av gång- och cykelpassagen



Figur 39 Vy mot öster, västra sidan av gång- och cykelpassagen



Figur 40 Vy mot väster, gång- och cykelpassagen väster om järnvägen



Figur 41 Vy mot sydost från övre delen av västra trappan vid gång- och cykelpassagen.



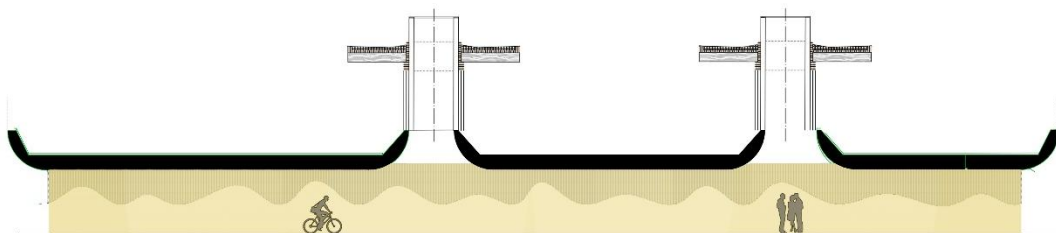
Figur 42 Översikt över västra sidan av gång- och cykelpassagen.

I gång- och cykelpassagen kommer det in ljus genom två lanterniner, placerade på plattform 1 och 2. Lanterninerna sträcker sig upp genom plattformstaket i partier med stål och glas likt väderskydden och norra gångbron och är försedda med glastak. Se Figur 43

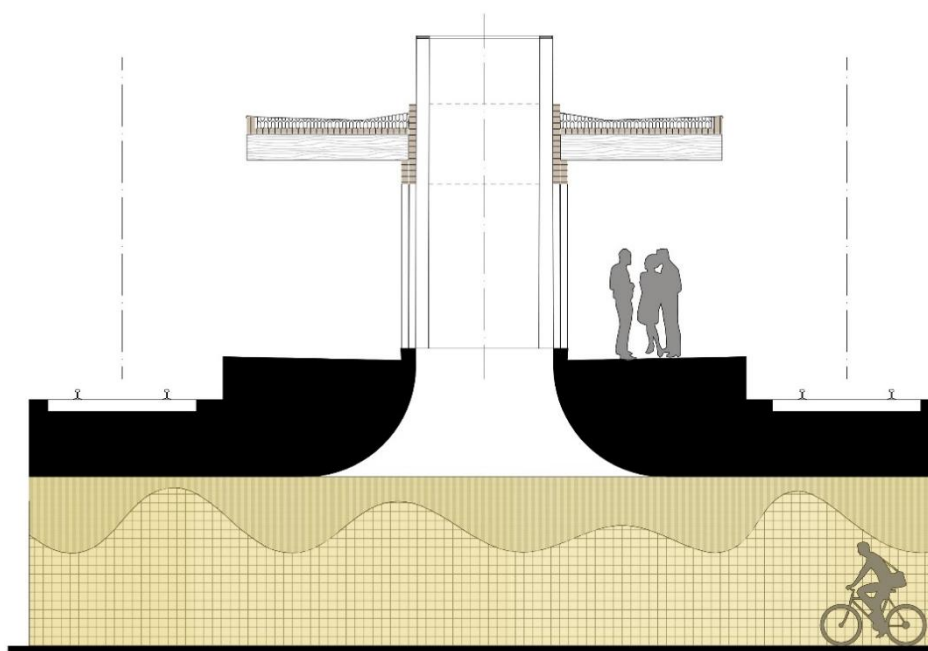


Figur 43 Lanternin på plattform.

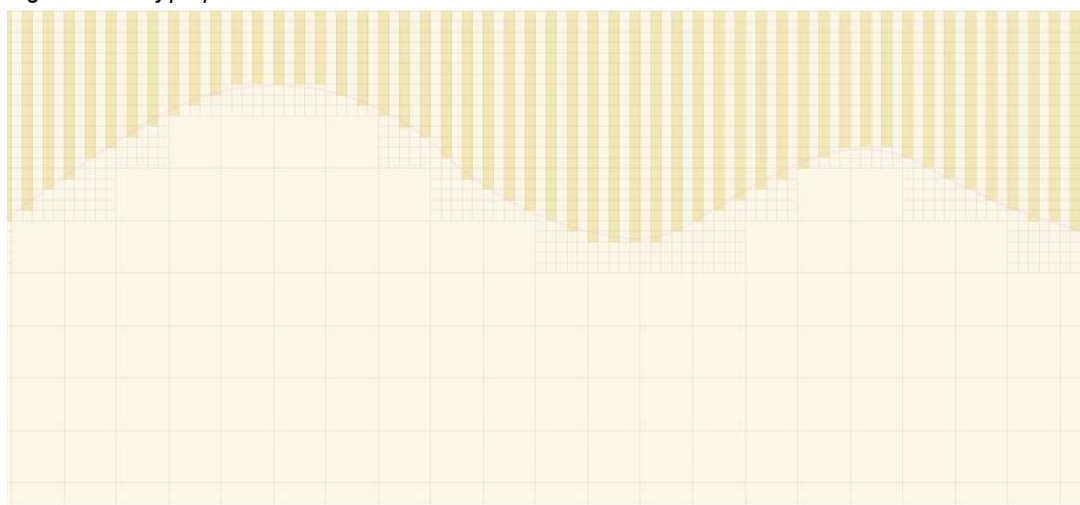
Väggarna i passagen under järnvägen kläs med kakel. På den södra väggen återkommer den böljande formen från norra gångbrons innertak och färgsättningen påminner om trä eller sanddynor. Se Figur 44, Figur 45 och Figur 46



Figur 44 Vy: södra väggen med vågmönster likt undertaket i norra gångbron samt lanterniner.



Figur 45 Detalj på plattmönster



Figur 46 Detalj på kakelsättning i gång- och cykelpassagen, plattor i mörkare kulör bildar vågmönster.

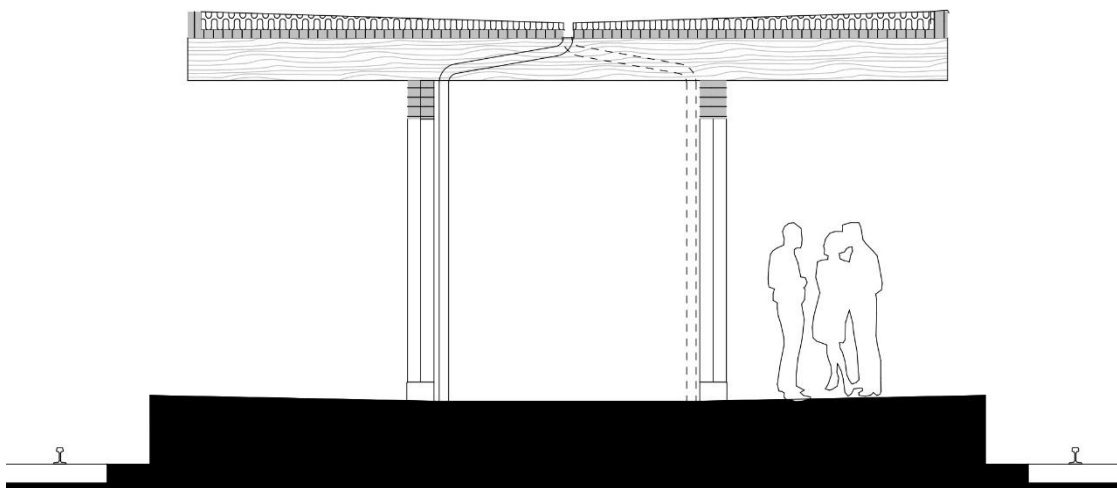
4.3. Plattformstak

Plattformstaken följer plattformens utbredning enligt måttförhållanden för det fria rummet. KL-träskivor med ovansida av kolmonoxidreducerande papp och avvattning mot mitten. Plattform 1 och 2, som är bredare, förses med dubbla pelarrader som bär upp plattformstaket. Avståndet mellan pelarraderna är ca 3 meter och bestäms av möbleringszonens bredd och mellan pelarparen är det cirka 8 meters mellanrum. Mellan dessa dubbla pelarrader inryms väderskydd av glasskärmar och plattformsutrustning samtidigt som erfordeligt fritt utrymme för gångyta tillgodoses mellan pelare och plattformskant. Se Figur 47



Figur 47 Plattformstak med KL-trä. Vy från plattform 3 mot söder.

Principen för taket är staplandet, dvs ovan pelarparet löper långsgående balkar och ovan dessa tvärgående balkar som bär KL-skivan som utgör taket. Mellan de tvärgående facken kan sidodragningar av vatten och belysning gömmas för att åstadkomma ett helhetligt träintryck utmed plattformens riktning sett ur trafikantens perspektiv, se Figur 48. Eventuellt kan man smalna av de tvärgående balkarna mot ytterändarna för att ge ett lättare intryck.



Figur 48 Sektion genom plattformstak med takavvattning

4.4. Norra gångbron

Halmstad kommun vill bygga en ny gångbro över spårområdet norr om den befintliga gångbron (som ska rivas). Bron kommer ingå i detta projekt men ägas av kommunen. Gångbron över spårområdet förbinder västra sidan med planerad ny bebyggelse och östra sidans bussterminal samt planerade resecentrum. Utformningen av bron i fackverkskonstruktion minimerar mängden material som behövs för spännvidden. Det möjliggör för en flexibilitet där bland annat stöden kan stå utanför spårområdets säkerhetsavstånd, som annars skulle krävt en kraftigare konstruktion. Bron blir därigenom genomsiktig i hög grad för de som rör sig i stationsområdet. Uppe på bron erbjuder den glasade fackverksgången en överblick över om tåget står inne vid station, samt erbjuder en synlighet för den som passerar över bron. Se Figur 49 och Figur 50



Figur 49 Vy mot söder, norra gångbron västra sidan



Figur 50 Anslutning till/från norra gångbron.

Huvudbron över spåret har en högre höjd och förses med ett vågformat innertak i trä med integrerad belysning. Nattetid kan vågrörelsen ses på längre håll, vilket ger en god orienterbarhet. De utstickande skeppen, parallella med plattformarna, är något lägre och leder fram till den första möjliga punkt för nedstigning till plattformen som trappor och rulltrappor respektive hissar kan landa på i förhållande till fria rummet. Se Figur 51, Figur 52, Figur 53 och Figur 54



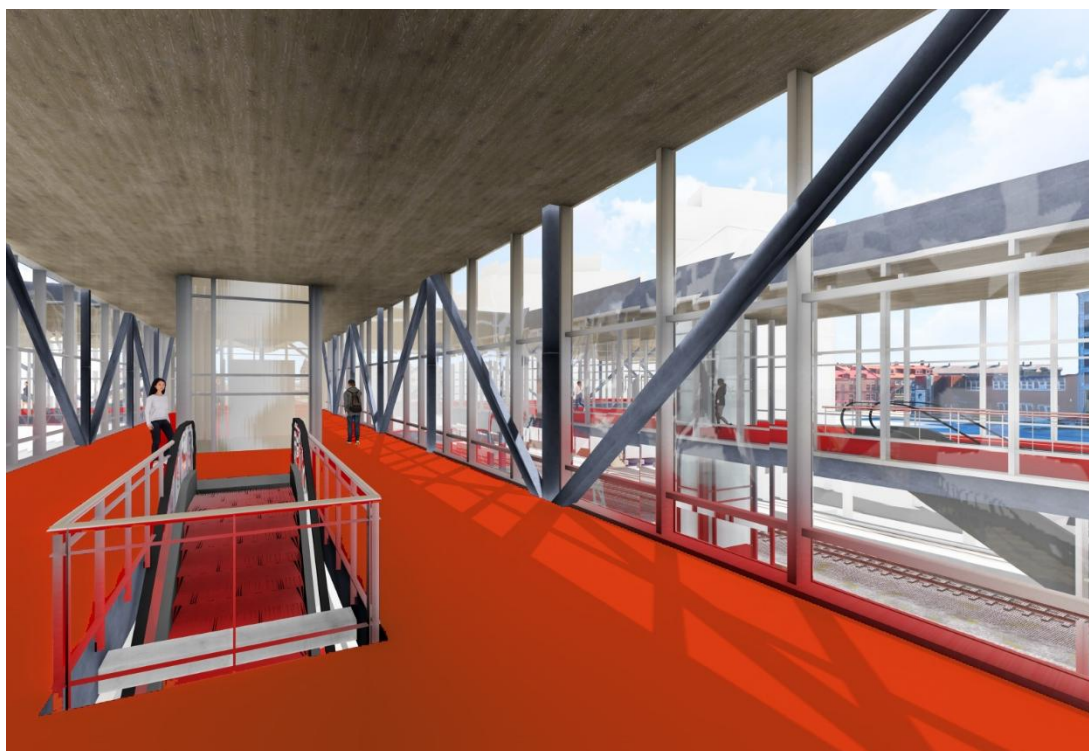
Figur 51 Vy över norra gångbron mot söder.



Figur 52 Vy från norra gångbron mot sydväst.



Figur 53 Vy i norra gångbron mot öster. Bredden på bron ger möjlighet till plats för möbler så som soffor och bänkar.



Figur 54 Vy mot norr från anslutande skepp, norra gångbron.

Den bärande konstruktionen utförs i lackerat stål, undantaget den tillfälliga trappan på östra sidan som utförs i varmgalvaniserat stål. Sidor för gångbron samt skepp utförs i glaspartisystem i rostfritt och lackerat stål. Alla entréer, skjutdörrar och entrédörrar, utförs i rostfritt stål. Figur 55



Figur 55 Västra entrén, norra gångbron. Lilla bilden är från SWECOs arbetsmaterial daterat 20240531

Avvattningen från bron ska gestaltas så att den blir integrerad med brokonstruktionen och inte störa gestaltningen av bron. Till exempel ska stuprör anpassas till brofundament och inga utanpåliggande hängrännor ska användas.

4.5. Bangårdsområdet

Vid ombyggnationen av bangårdsområdet ändras lägen för spåren och nya plattformar anläggs och nya planskilda korsningar byggs, se Figur 56. Det medför nya bullerskydd, skötselvägar till plattformarna, stängsel/staket och teknikbyggnader. Gestaltningen av dessa delar är utformad för att bilda en helhet vid järnvägen och i stadens delar som ansluter till järnvägsområdet. Stadens anslutning mot bullerplank och staket är också delar som behöver gestaltas men dessa ytor ansvarar kommunen för.



Figur 56 Vy över Halmstad central mot norr. (Avvikelse avseende omgivande bebyggelser förekommer. Det är endast ett exempel.)

4.5.1. Bullerskyddsskärmar

Två till tre meter höga bullerskydd behövs på stora delar av sträckan. Skärmarnas utseende kan delas in i några olika kategorier som kan bestå av absorberande skärmar eller reflekterande skärmar. Reflekterande skärmar kan vara genomsiktliga eller täta och absorberande skärmar är täta.

Se Figur 57.

Område	Sektion	Sida om järnvägen	Bullerskyddsåtgärd	Längd (m)	Höjd (m)
Gamletull söder / Nyatorp	151+070 – 151+125	Dubbelsidig	90 % Absorberande / 10 % reflekterande skärm	55	2,5
Centralstationen väster / Nyatorp	151+125 – 151+343	Dubbelsidig	90 % Absorberande / 10 % reflekterande skärm	218	3,0
Centralstationen väster	151+343 – 151+400	Väster	1 m absorberande / 1 m reflekterande skärm	57	2,0
Nyatorp	151+343 – 151+488	Öster	1 m absorberande / 1,5 m reflekterande skärm	152	2,5
Centralstationen väster	151+400 – 151+600	Väster	1 m absorberande / 1,5 m reflekterande skärm	200	2,5
Studentparken / villor södra jvg-plan	151+726 – 152+265	Öster	Reflekterande skärm	539	2,5
Villor södra jvg-plan	152+285 – 152+490	Öster	Reflekterande skärm	205	2,5

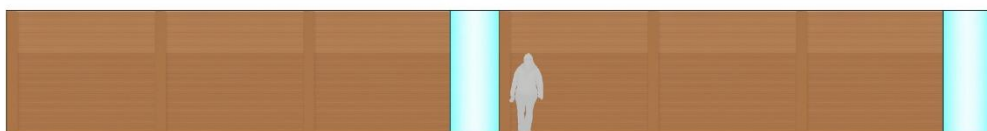
Figur 57 Kravställning på olika delar av bullerskyddsskärmarna.

Förslag på bullerskyddsskärmarnas utformning och placering, se Figur 58 och Figur 59.

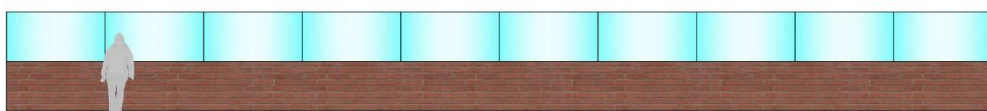
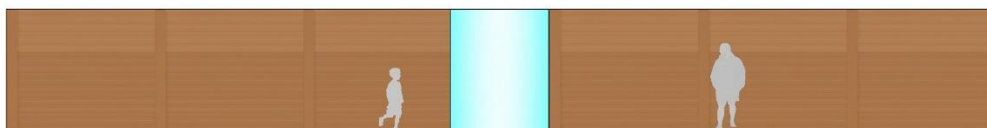
Bullerskyddsskärmarna närmast stationsområdet är placerade på platser där många människor förväntas röra sig och därför behöver gestaltningen av skärmarna väljas med stor omsorg. På dessa delar är det övervägande skärmar där den nedersta metern behöver vara absorberande och den övre delen kan vara reflekterande. Mot gatusidan kläs den nedre delen med tegel och den övre reflekterande delen är transparent. Detta skapar en skärm som knyter an till Halmstads historia med användning av tegel och ger möjlighet till god orienterbarhet i området.

Skärmarna på plattform tre som vetter mot Studentparken kan till stora delar vara transparenta hela vägen ner. Undantaget är vid den delen som passerar förbi teknikhuset, som är placerat i parken, där skärmen lämpligen är tät. Även vid det gamla lokstallet sydöst om stationen är det bra att skapa utblickar med hela transparenta skärmar på en kortare sträcka.

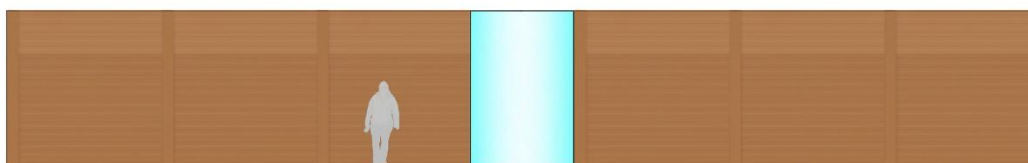
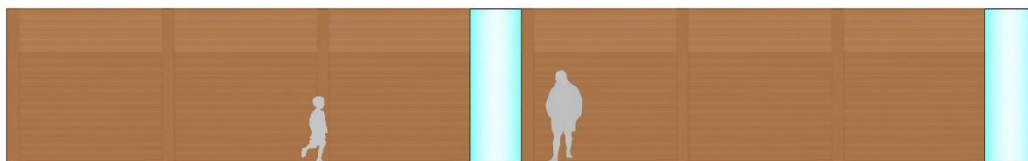
Övriga skärmar är täta, med undantag för några få utblickar vid bland annat broar och intressanta byggnader, för att öka orienterbarheten.



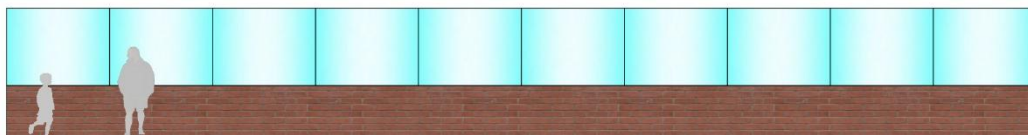
2,5 meter högt, 90% absorberande, 10 % reflekterande 1 i Figur 59



2,0 meter högt, 1 m absorberande, 1 m reflekterande 3 i Figur 59



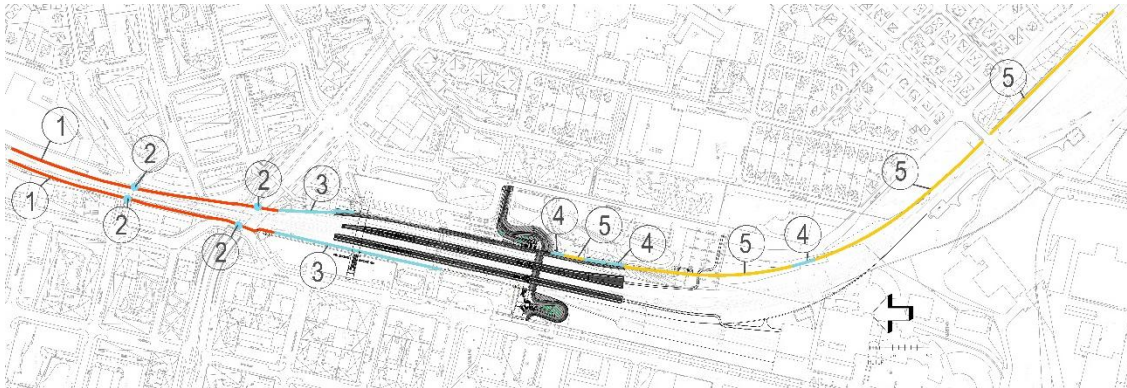
3,0 meter högt, 90% absorberande, 10 % reflekterande 1 i Figur 59



2,5 meter högt, 1 m absorberande, 1,5 m reflekterande 3 i Figur 59

Figur 58 Förslag på bullerskyddsskärmars utformning

- 1 = Tät skärm med enstaka utsiktspunkter, 90% absorberande
- 2 = Utsiktspunkt med genomskiktig skärm
- 3 = 1 meter absorberande skärm nederst som på utsidan kläs med tegel, övre del genomskiktig
- 4 = Helt genomskiktig skärm, 100% reflekterande
- 5 = Tät skärm, 100% reflekterande



Figur 59 Översiktlig plan på bullerskyddsskärmarnas placering

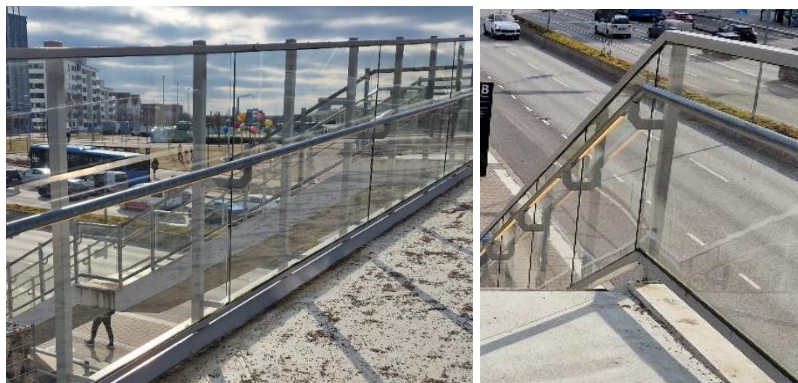
4.5.2. Stängsel och staket

På en sträcka, söder om gång- och cykelpassagen, där det inte kommer att vara bullerskydd behövs det stängsel, se Figur 63. Som stängsel används panelstängsel likt det som redan finns på sträckor idag. På de ställen där befintligt stängsel byts mot bullerskärm eller demonteras ska detta tas tillvara och återanvändas. Figur 60

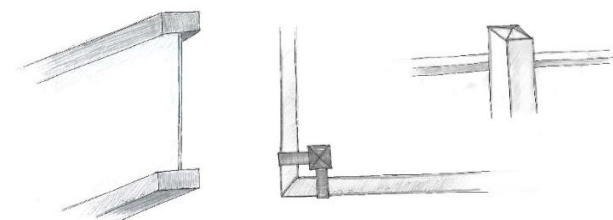


Figur 60 Befintligt staket vid järnvägen, spår 5

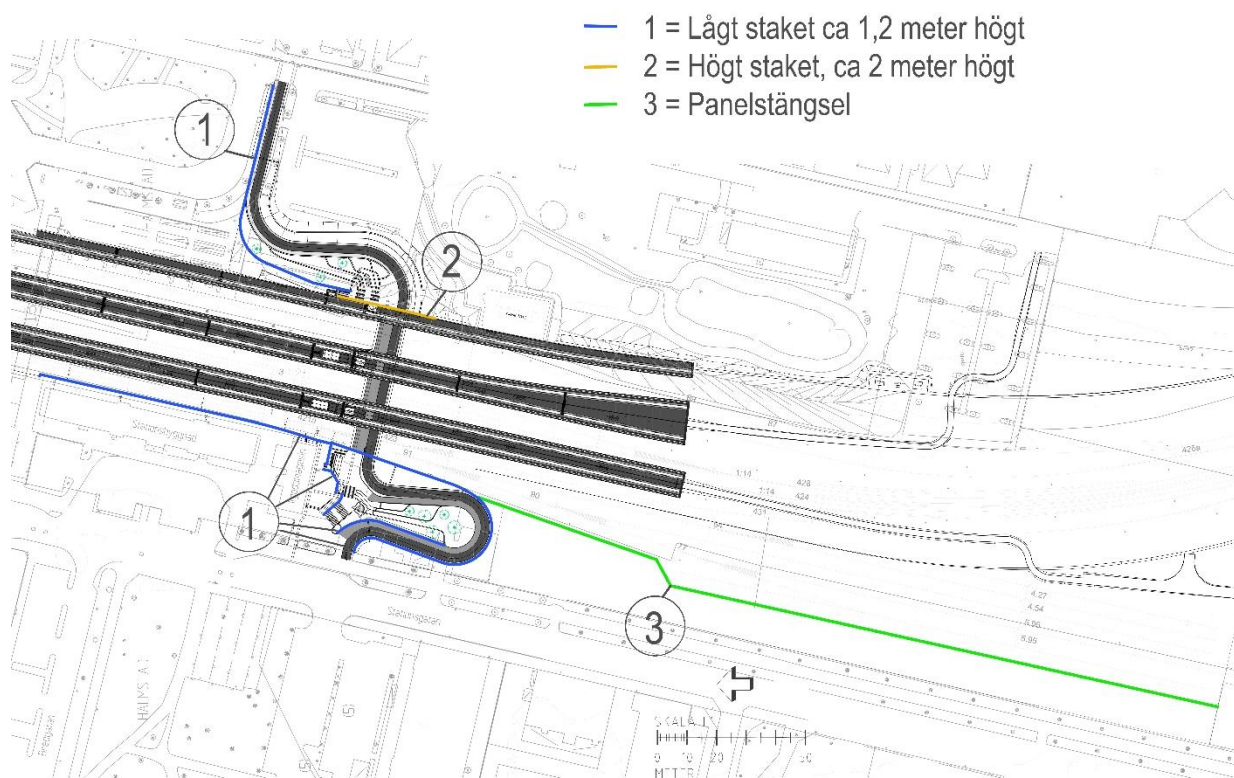
Utformningen av staketen runt stationshuset och gång- och cykelpassagen ska vara likt glas-staketet på den befintliga gångbron över Laholmsvägen, se Figur 61, Figur 62 och Figur 63. Avsluten och möten mellan staketdelar får inte lämna större öppningar. Avslutningen på metalldelarna ska vara täta och vassa kanter får ej förekomma. Se även de mer runda formerna som finns på handledarna tidigare i detta gestaltungsprogram, Figur 30.



Figur 61 Befintligt glas-staket på gångbron över Laholmsvägen



Figur 62 Skisser på glas-staket, avslut, möten och stolpar.



Figur 63 Läge för staket och stängsel vid stationsområdet. Nr 3 är endast ett ungefärligt läge, anpassat till befintligt spårområde.

4.5.3. Växtlighet

Kommunen ansvarar för växtbäddar (växtsubstrat) samt för planering och plantering av vegetation inom området. Detta sker i enlighet med riktlinjer som diskuterats mellan kommunen och Trafikverket.

- Vegetationen utformas med syftet att skapa en trygg, säker och lättorienterad miljö. Höga och breda buskar samt träd placeras endast där de inte utgör hinder för detta syfte.
- Träd ska vara uppstammade av trygghetsskäl och får inte utgöra en säkerhetsrisk för järnvägen med hänsyn till sin slutliga höjd och bredd.
- Vid de högre stödmurarna planteras klättrväxter som förslagsvis får växa på vajrar. Klättrväxterna knyter an till den gamla stationen och gör miljön vid muren mjukare och mer trivsamt. se Figur 64
- Sedumtak, eller annan typ av grönt tak, ska anläggas på den norra gångbron, både på huvudbron och de utstickande delarna. Gröna tak anläggs dock inte över trapphusen, eftersom detta skulle innebära ökat underhåll och en förhöjd risk vid arbete i närheten av kontaktledningarna.



Figur 64 Halmstad Central omkring 1950, bild från digitala museet.

Sedumtak, eller annan form av grönt tak, ska anläggas på norra gångbron, både på huvudbron och de utstickande skeppen. Dock inte på taken över trapporna då det medför en ökad skötsel av taken och en risk vid arbete nära kontaktledningarna. Figur 65



Figur 65 Exempel på sedumtak med stor variation.

De artrika växtmiljöerna som idag finns på bangårdsområdet ska återskapa där det finns plats. Exempel på bra platser är vid skötselvägarna och där det blir större avstånd mellan spåren.

4.5.4. Teknikbyggnader

Teknikbyggnader utförs med en fasad av gles träpanel med smala träribbor. Träpanelen får inte sitta för tätt så att en större slät yta uppstår. På detta vis kan problem med klotter förebyggas. Figur 66



Figur 66 Exempel på träbeklädning/fasadbeklädning på teknikbyggnad, bild från <https://boxmodul.com/sv/>

5. Konst

I hela anläggningen finns delar som kan uppfattas som konst men är en del av den arkitektoniska utformning som ska bidra till en upplevelse av en väl gestaltad anläggning. Kakelplattsättningen i gång- och cykelpassagen under järnvägen och det vågformade taket är exempel på sådan gestaltning. Arkitektonisk utformade delar ska inte förväxlas med konstverk enligt beskrivningarna nedan.

5.1. Permanent konst

För konsten i stationsstaden, inklusive inom Trafikverkets anläggning, ansvarar Halmstad kommun. Kommunen kommer att ta fram ett konstprogram där även Trafikverkets anläggning kan vara aktuell för konst. I det fall konst placeras inom Trafikverkets område så förordas en integrerad konst, som blir en del av en funktion som finns på stationsområdet, till exempel konst på glaspartier, konstnärligt utsmyckad överliggare på räcken eller plattmönster på plattformarnas möbleringszon.

All konst som eventuellt integreras i Trafikverkets anläggning behöver kostnadsberäknas ur ett driftperspektiv och konsekvenser ska utredas av Trafikverket innan beslut. All konst ska underordna sig trafikanläggningens huvudsyfte samt ha en robusthet som gör att den klarar anläggningens dagliga drift och funktion.

Konsten skulle till exempel kunna bestå av integrerade konstverk på vägg och/eller ljussättning i gång- och cykelpassagen under järnvägen, integrerad i väderskydd, bänkar på plattform eller dylikt.

5.2. Tillfällig konst under byggtiden

Ombyggnationen av bangården kommer påverka resenärer under en längre tid. För att skapa möjlighet att ge en god upplevelse under byggtiden föreslås tillfällig konst. Se Figur 67.

Platser som kan vara aktuella för tillfällig konst under byggtiden är bland annat byggplank och väggen som tillfälligt behöver vara på norra gångbrons östra sida (innan fortsättningen av bron byggs i annan regi).



Figur 67 Tillfällig konst i Varberg och Göteborg

6. Drift och underhåll

6.1. Skötsel och säkerhet

För att få en bra gestaltad miljö som är enkel att underhålla är det avgörande att föra en vidare dialog med underhållsorganisationen. Försvåras skötseln på grund av brister i utformningen kommer den inte att uppfattas som en väl gestaltad miljö.

Exempel på saker som behöver förankras med underhåll är:

- Att utrustning ska placeras så att skötsel inte försvåras.
- Placering av platser för upplag vid snöröjning.

6.2. Material i livscykelperspektiv

Vid val av material ska livscykelperspektivet beaktas.

Återbrukat material ska användas framför nyproducerat. Detta gäller både material som tillvaratagits från platsen och från andra platser. Tillgången på återbrukat material kan påverka gestaltningen beroende på vilka material det finns tillgång till vid anläggning.

7. Fortsatt arbete

Följande punkter kvarstår och behöver arbetas vidare med:

- Skyltprogram tas fram i totalentreprenaden. Skyltning på plattformarna ska i första hand vara fäst i plattformstaket för att minimera saker som kan hindra framkomligheten.
- Tillgänglighet och taktila stråk ska ses över när skyltplacering är fastslagen.
- Samordning med angränsande fastighetsägare (Halmstad kommun och Jernhusen) behöver fortgå genom hela projektet för att skapa en sömlös anläggning där gränser mellan olika ägare och skötselområden inte blir tydliga.
- Arbetet med belysningen ska fortgå genom hela projektet och samordnas med Halmstad kommun.
- Halmstad kommun ansvarar för plantering och val av växter. Det är viktigt att växterna inte ger upphov till skymda platser.



Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se