



NYA STRÅKET

från räls till
rekreation

En gestaltningsidé för en nedlagd
järnvägssträcka i Varberg

KAPPA
LIV jonsson &
EMRIK kallin

Examensarbete/Självständigt arbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala
Uppsala 2026

Nya Stråket - Från Råls till Rekreation. En gestaltningsidé för en nedlagd järnvägssträcka i Varberg

The New Track – From Rail to Recreation. A design concept for a decommissioned railway line in Varberg

Liv Jonsson & Emrik Kallin

Handledare: Tomas Eriksson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land

Examinator: Carola Wingren, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land

Bitr. examinator: Hanna Erixon Aalto, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: Avancerad nivå, A2E

Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur, A2E - landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala

Kurskod: EX0860

Program/utbildning: Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala

Kursansvarig inst.: Institutionen för stad och land

Utgivningsort: Uppsala

Utgivningsår: 2026

Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.

Originalformat: Kappa: A4
Planscher: A0

Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: landskapsarkitektur, stråk, gestaltningsprogram, Varberg, kustlandskap, konnektivitet, återbruk, gång- och cykelstråk, barriäreffekter

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land
Avdelningen för landskapsarkitektur

FÖRORD

Denna kappa tillhör och ska läsas tillsammans med planscherna Nya stråket - från räls till rekreation.

Arbetet har vuxit fram ur ett gemensamt intresse för kustlandskapet. Projektet har fungerat som en möjlighet att sammanfatta och tillämpa de kunskaper och arbetssätt vi utvecklat under utbildningen. Examensarbetet har genomförts gemensamt av författarna Liv Jonsson och Emrik Kallin, där båda varit lika delaktiga i samtliga delar av arbetet.

Vi vill rikta ett särskilt tack till vår handledare Tomas Eriksson som lotsat oss genom arbetet med stort engagemang, värdefulla kommentarer och mycket inspiration. Tack även till Andrew Butler och Viveka Hoff för inspiration under grupphandledningen, samt till våra examinatorer Carola Wingren och Hanna Erixon Aalto och studentopponenter för konstruktiv återkoppling vid slutexaminationen.

SAMMANFATTNING

Urban förtätning och ökade krav på hållbar stadsutveckling har aktualiserat behovet av att ompröva och återanvända befintlig infrastruktur. Nedlagda järnvägar utgör i detta sammanhang en relevant resurs, då dess linjära dragning har potential att utvecklas till gröna stråk som förenar ekologiska, sociala och kulturhistoriska värden. Detta examensarbete undersöker hur ett sådant stråk kan gestaltas genom en studie av det gamla spåret i Varberg, en cirka fem kilometer lång före detta järnvägssträcka som avvecklats i samband med byggandet av den nya Varbergstunneln.

Syftet med arbetet är att ta fram ett gestaltungsprogram för det gamla spåret och dess direkta omgivning för att utveckla stråkets identitet, funktion och upplevelsevärden. Särskilt fokus ligger på att synliggöra stråkets karaktär som kustmiljö och historiskt järnvägsspår, minska barriäreffekten mellan stad och hav, samt integrera rörelse- och grönstråk som kombinerar funktionell genomfart med rekreativa kvaliteter. Arbetet riktar sig till Varbergs kommun och avser att fungera som ett inspel i den fortsatta planeringen av området.

Arbetet utgår från Research by Design, där analys, projektion och syntes samverkar i en iterativ process. Pre-designfasen omfattar studier av kommunens idéstudie, GIS- och kartanalyser samt teorier om stadens läsbarhet samt platsbesök. Dessa analyser synliggör spårets rumsliga variation, starka landskapskaraktärer och dess genomgående barriärverkan. I designfasen omsätts dessa insikter i ett gestaltungsprogram genom skisser, digital 3D-modellering och arbete i flera skalor, från övergripande programplan till fördjupade fokusområden. Post-designfasen fokuserar på sammanställning och kommunikation av projektets resultat i form av två A0-planscher.

Förslaget som tagits fram visar hur en varsam, platsanpassad gestaltning kan stärka det gamla spårets identitet som ett sammanhängande kustnära stråk, förbättra konnektiviteten mellan stad och hav samt skapa ett landskap som rymmer både rörelse och vistelse. Projektet visar även hur en återhållsam strategi, där befintliga strukturer och landskapskvaliteter tas tillvara, kan bidra till social, ekologisk och kulturell hållbarhet. Examensarbetet bidrar därmed med både ett konkret gestaltungsförslag och metodologiska insikter kring hur linjära landskapsrum i komplexa semiurbana sammanhang kan analyseras och utvecklas.

ABSTRACT

Urban densification and increasing demands for sustainable urban development have highlighted the need to reassess and reuse existing infrastructure. In this context, disused railway corridors represent a relevant resource, as their linear configuration holds significant potential to be transformed into green corridors that integrate ecological, social, and cultural-historical values. This master's thesis investigates how such a corridor can be designed through a study of the former railway line in Varberg, an approximately five-kilometre-long stretch that was decommissioned in connection with the construction of the new Varberg Tunnel.

The aim of the project is to develop a design programme for the former railway corridor and its immediate surroundings in order to strengthen the corridor's identity, functionality, and experiential qualities. Particular emphasis is placed on revealing and reinforcing the corridor's character as both a coastal landscape and a historic railway, reducing the barrier effect between the city and the sea, and integrating movement corridors and green structures that combine efficient passage with recreational qualities. The project is addressed to the Municipality of Varberg and is intended to serve as a contribution to the continued planning of the area.

The project is based on a Research by Design methodology, in which analysis, projection, and synthesis interact within an iterative process. The pre-design phase includes studies of the municipality's concept study, GIS- and map-based analyses, theories of urban legibility, and site visits. These analyses highlight the corridor's spatial variation, strong landscape character, and its persistent barrier effect. In the design phase, these insights are translated into a design programme through sketching, digital 3D modelling, and work across multiple scales, ranging from an overall programme plan to more detailed focus areas. The post-design phase focuses on compiling and communicating the project's results in the form of two A0 presentation boards.

The proposed design demonstrates how a careful, site-specific approach can strengthen the former railway corridor's identity as a coherent coastal landscape, improve connectivity between the city and the sea, and create a landscape that accommodates both movement and stay. The project further illustrates how a restrained strategy that builds upon existing structures and landscape qualities can contribute to social, ecological, and cultural sustainability. The thesis thus contributes both a concrete design proposal and methodological insights into how linear landscape spaces in complex semi-urban contexts can be analysed and developed.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INTRODUKTION	7
BAKGRUND	8
PROJEKTET GAMLA SPÅRET	10
SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING	11
AVGRÄNSNING	12
PROCESS	13
PRE-DESIGN	14
DESIGN	17
POST-DESIGN	21
SAMMANFATTNING	22
RESULTAT	23
DISKUSSION	24
REFLEKTION OM METOD OCH PROCESS	24
PROJEKTETS RESULTAT I RELATION TILL PROBLEMRYMDEN	25
SAMMANFATTNING	26
HÅLLBARHET	26
ETIK	26
REFERENSLISTA	27
FIGURFÖRTECKNING	29

INTRODUKTION

Utvecklingen av gröna stråk i urbana miljöer har en lång historia och utgör en central del av det moderna stadsbyggandets idéarv. Redan under 1800-talet växte föreställningen fram om parker och gröna promenadstråk som ett sätt att förbättra folkhälsan, motverka trångboddhet och förse den växande industristaden med rekreativa rum. Exempelvis inspirerades stadsplanerare av Ebenezer Howards "Garden City"-idéer att integrera natur och stad i en sammanhängande helhet (Tcpa u.å.). Under 1900-talet vidareutvecklades denna tanke inom funktionalismen, där grönområden sågs som viktiga motvikter till bebyggelsen och som en del av stadsdelarnas sociala infrastruktur (Karlsson 2015).

I dagens stadsutveckling har naturens roll i staden återfått förnyad tyngd, inte minst genom internationella och nationella styrdokument. Agenda 2030 och dess globala mål, särskilt mål 11 om hållbara städer och samhällen, betonar vikten av inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara städer, där grön infrastruktur och tillgång till rekreativa miljöer är centrala aspekter (Globala målen 2024). Även Boverket lyfter betydelsen av att "säkerställa god tillgång till grönområden i takt med att städer förtätas och förändras" (Boverket 2023).

Forskning pekar på att människors välbefinnande stärks av fysisk aktivitet (Karolinska Institutet 2025) och av vistelse i grönska (Folkhälsomyndigheten 2025). Tillgång till natur och rekreativa miljöer bidrar till återhämtning, minskad stress och förbättrad fysisk hälsa (ibid). Grön infrastruktur utgör därmed en viktig del av en hållbar stadsutveckling, inte enbart ur ekologisk synvinkel utan också ur social och kulturell (Naturvårdsverket 2025).

I en tid då städer förtätas blir det dock allt svårare att hitta nya ytor för parker och rekreativa stråk (Boverket 2023). Återanvändning av tidigare infrastrukturella system, exempelvis nedlagda järnvägar, erbjuder här en möjlighet. Järnvägslinjer är idag och har historiskt varit viktiga sammanbindande element i landskapet, ofta dragna genom både tätorter och landsbygd. Vid nya dragningar eller avetablering har de lämnat kvar linjära och sammanhängande sträckor som är särskilt lämpade för nya stadsbyggnadsfunktioner. Dessa sträckor kan, med rätt gestaltning, omvandlas till både rekreativa och funktionella stråk i den samtida staden.

Internationellt finns flera framgångsrika exempel, däribland High Line i New York, som omvandlade en övergiven upphöjd järnväg till ett av världens mest kända urbana parkrum (High Line u.å.). I Sverige återfinns liknande utveckling, exempelvis Sjuhäradsrundan i Västergötland, som tagit tillvara en tidigare banvall för att skapa ett av landets mest tillgängliga cykelstråk (Västsverige u.å.). Dessa projekt visar hur återbruk av befintlig infrastruktur både kan stärka lokala värden och generera ny urban attraktivitet.

Vi har i vårt examensarbete arbetat med en nedlagd järnvägssträcka i Varberg. Projektet har vi valt att kalla för "Nya stråket" för att belysa sträckans nya funktion som rekreativt stråk. Vi menar att omvandlingen av nedlagda järnvägar till gröna stråk kan föra samman ekologiska, sociala och kulturhistoriska perspektiv. Genom att återbruka resurser som redan finns kan man främja hållbara rörelsemönster, öka människors kontakt med naturen och skapa nya samband i staden. På så vis blir gröna stråk längs tidigare järnvägar ett konkret uttryck för en samtida stadsbyggnadspraktik som balanserar bevarande, innovation och hållbar utveckling.

BAKGRUND

Varberg är en kuststad belägen vid den halländska västkusten, mellan Göteborg och Halmstad, med omkring 70 000 invånare (Nationalencyklopedin 2025). Stadens utveckling har historiskt präglats av sitt strategiska läge vid Kattegatt, vilket format Varberg som handelsstad, badort och fästningsstad (ibid). Redan under medeltiden var platsen av militär betydelse och Varbergs fästning, uppförd under 1600-talet, utgör än idag ett av Sveriges bäst bevarade befästningsverk och är ett starkt identitetsskapande landmärke (Hallands kulturhistoriska museum 2025).

Under 1800-talet genomgick Varberg en omfattande omvandling i samband med industrialiseringen. Järnvägens etablering och stenhuggerinäringens framväxt bidrog till stadens ekonomiska tillväxt, samtidigt som Varberg utvecklades till en betydande kurort med havsbad, kallbadhus och societetshus (Svenskt Näringsliv 2018; Visit Varberg 2025). Denna parallella utveckling av industri, infrastruktur och rekreation har skapat en stad där kustlandskapet och tillgängligheten till havet alltid haft en central roll. Idag profilerar sig Varberg som en stad med fokus på friluftsliv, surfkultur och friskvård och är en attraktiv destination för både invånare och besökare (Newsworthy 2025).

I detta sammanhang utgör det gamla spåret en viktig fysisk struktur. Sträckan är en cirka fem kilometer lång järnväg som avvecklats i samband med byggandet av Varbergstunneln och utbyggnaden till dubbelspår på Väst kustbanan. Tunnelprojektet hade byggstart 2020 och år 2025 passerade det första persontåget genom tunneln (Trafikverket 2022; Varbergs kommun 2025). Efter trafikstarten pågår återställning av arbetsområdet och rivning av den gamla järnvägsanläggningen.

Det gamla spåret har länge fungerat som en fysisk och visuell barriär mellan staden och havet, men dess linjära sträckning rymmer samtidigt betydande potential. Stråket löper genom varierande landskapstyper, från urbana parker och bebyggelsemiljöer till kustens öppna klipp- och sandstränder, och passerar områden med höga kulturhistoriska och ekologiska värden. Som tidigare infrastrukturkorridor utgör det gamla Spåret idag en möjlig länk mellan stadsdelar och en potentiell förstärkning av tillgängligheten till kusten, samtidigt som det kan utvecklas till en sammanhängande ekologisk och rekreativ struktur i staden.



Figur 1: Översiktskarta över Varberg med det nedlagda järnvägsspåret och den nya tunneln utmarkerad (Varberg 2025c).

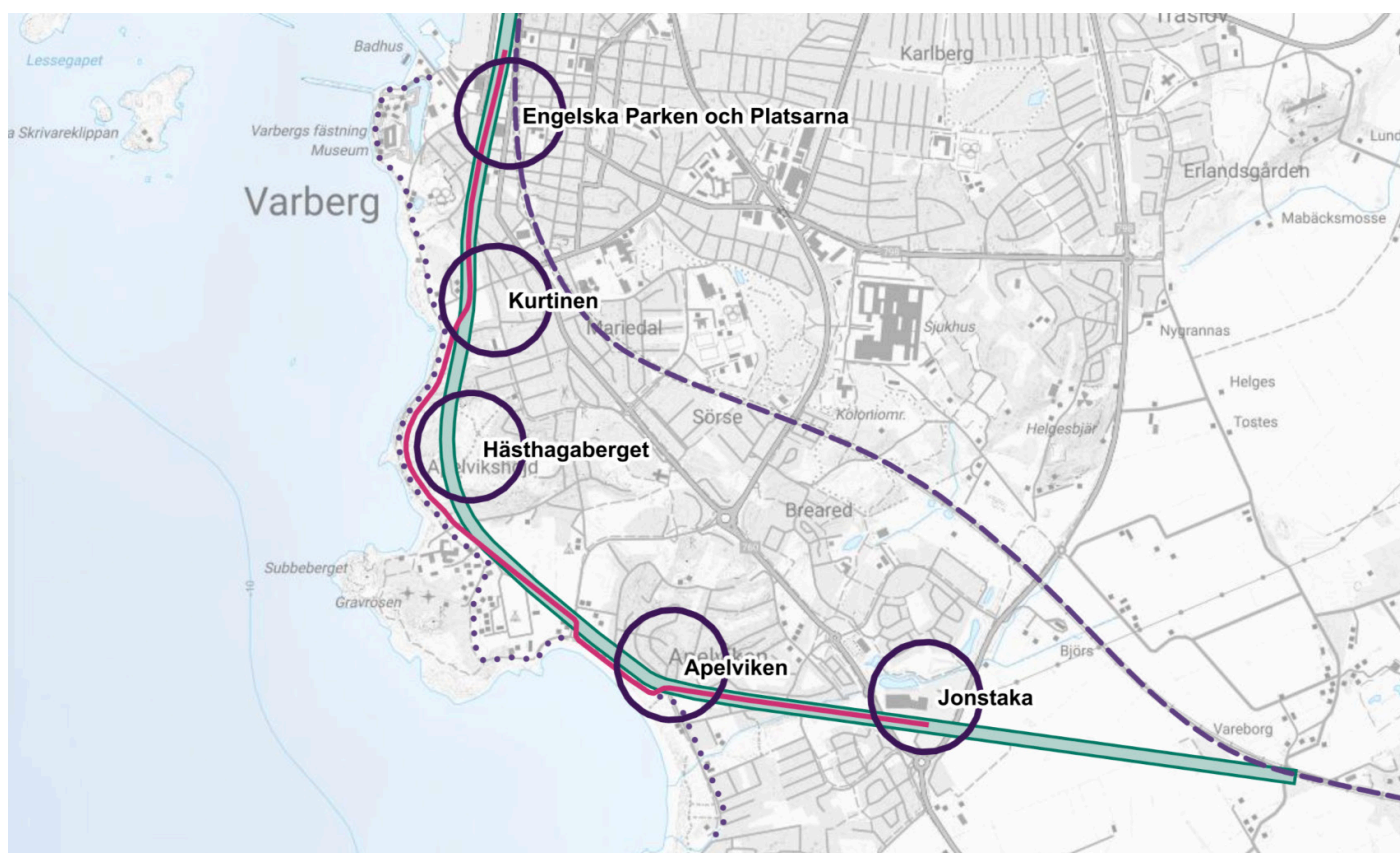
PROJEKTET GAMLA SPÅRET

Varbergs kommuns projektet kring "Gamla Spåret" befinner sig idag i sin inledningsfas. Kommunen har tagit fram en idéstudie (Varbergs kommun u.å.), men har ännu inte gått in i gestaltningsskedet. Planen är att omvandla den gamla tågsträckan till ett rekreativt gång- och cykelstråk. I båda ändar av sträckan planeras dessutom ny bebyggelse, norr om nya stationen planeras en ny stadsdel Västerport i ett tidigare industriområde samt i söder planeras flera nya bostäder vid Jonstaka (Varbergs kommun u.å.). Kommunen har avtalat med Trafikverket att krossmassor från tunnelbygget ska användas lokalt som fyllnadsmassor i projektet, detta för att minska transportsträckan för bortforsling av material.

Vi menar att omgestaltningen av det gamla järnvägsspåret till gång- och cykelstråk kan bidra till hållbart resande genom att främja gång- och cykeltrafik. Det kan stärka kopplingarna till stadens nät av stråk och kommunikationer genom att knyta an till befintliga noder, och utveckla den gröna infrastrukturen genom att förstärka ekologiska samband. Stråket blir både en sträcka för rörelse samt för människor att mötas. Att bevara och tolka järnvägens kulturarv kan bidra till sträckans identitet och lokala förankring, medan närheten till ett attraktivt rekreationsstråk kan gynna lokala verksamheter och stimulera ekonomisk utveckling.

Samtidigt finns flera utmaningar som behöver hanteras. Intressekonflikter kan uppstå mellan boende som värnar lugn och ro och användare som vill röra sig snabbt eller använda platsen för rekreation. Naturvärden står i motsättning till ett högt nyttjande. Dessutom kan delsträckor som är smala uppfattas otrygga särskilt kvällstid. Boverket betonar vikten av goda siktlinjer, aktiva entréer och väl utformad belysning i miljöer där trygghet kan vara en utmaning (Boverket 2025).

Sammanfattningsvis visar bakgrunden att det gamla Spåret utgör en sträcka där flera samtida stadsbyggnadsutmaningar möts: förtätning, barriäreffekter, rekreativa behov, kulturarv och ekologisk konnektivitet. Dessa faktorer bildar den problemrymd som detta examensarbete tar sin utgångspunkt i.



Figur 2: Utdrag ur idéstudien för Gamla spåret. Grön linje visar Gamla spåret. Röd linje visar kommunens förslag på dragningen för gång- och cykelstråket. Streckad linje visar den nya tunneln. Prickad linje visar Strandpromenaden (Varberg 2025b).

SYFTE & FRÅGESTÄLLNING

Syftet med arbetet är att gestalta det gamla spåret och dess direkta omgivning för att utveckla sträckans identitet, funktion och upplevelsevärde. Arbetet ska belysa hur gestaltningen kan synliggöra och stärka sträckans karaktär som kustmiljö och historiskt järnvägsspår, samt hur utformningen kan skapa en sammanhållen helhetsupplevelse som stärker områdets attraktionskraft och uppmuntrar till användning.

En del i detta är att utforska hur form och rumsbildning kan minska barriäreffekten mellan stad och kust och samtidigt förbättra kopplingarna till det omgivande stadsrummet. Målet är att skapa en sträcka som fungerar effektivt för såväl cykelpendlare som för de som vill nyttja stråket i rekreationssyfte. Gestaltningen riktar sig till Varbergs kommuns invånare i olika åldrar, både åretruntboende och turister/sommargäster, vilket innebär att olika behov och perspektiv måste mötas. Med grund i arbetets syfte har följande frågeställning samt delfrågor tagits fram:

Hur kan Nya stråket gestaltas för att synliggöra och utveckla relationen mellan sträckan och de olika landskap det passerar igenom, överbrygga barriären mellan stad och hav samt integrera rörelse- och grönstråk med både funktionella och rekreativa värden?

För att ytterligare stärka stråkets värden har vi tagit fram följande delfrågor för att fördjupa gestaltungsprocessen:

PLATSIDENTITET: På vilka sätt kan gestaltningen synliggöra kopplingen mellan det gamla spåret och dess omgivning, karaktären som både stads- och kustmiljö samt identiteten som historiskt järnväg?

STRÅK: Hur kan gestaltningen av stråket och dess omgivningar bidra till en sammanhållen helhetsupplevelse som i sin tur stärker sträckans attraktionskraft och uppmuntrar till användning?

KONNEKTIVITET: Hur kan den fysiska formen och rumsbildningen bidra till att minska barriäreffekten mellan stad och hav samt öka kopplingarna till omgivande stadsrum?

AVGRÄNSNING

Arbetet avgränsas till sträckan från Engelska parken i norr, ner till Apelviken i söder. Arbetets centrala del är att ta fram en gestaltningsidé för det gamla spåret och ett antal utvalda platser som ska kunna presenteras för Varbergs kommun. Ekonomiska, administrativa samt tekniska aspekter kommer inte att behandlas i detalj.



Figur 3: Ortofoto över Varberg med tillhörande projekt avgränsning utmarkerad (Varberg 2025c).

PROCESS

Denna del beskriver arbetets process och hur analys, metod och gestaltning har utvecklats iterativt över tid. Arbetet har genomförts med Research by Design (Roggemas 2016) som övergripande metod, enligt Rob Roggemas tredelade modell där analys, projektion och syntes samverkar i återkommande cykler. Metoden har använts för att förstå hur gestaltningsprocessen successivt genererat ny kunskap om det gamla spårets landskapsrum.



Figur 4: Arbetsprocessens olika moment samt den krokiga vägen fram till resultatet.

PRE-DESIGN

SKRIVBORDSSTUDIER

I linje med Roggemas metod Research by design (2016) inledde vi pre-designfasen med att undersöka sträckans karaktär, kvaliteter och brister. Vi började med att studera kommunens idéstudie för "Gamla Spåret", vilken utgjorde en första orientering kring stråkets förutsättningar och potential. Idéstudien bygger på ett flertal underliggande utredningar som behandlar kulturmiljö, trafik, översvämningsrisker, landskapsanalys och ekosystemtjänster. Idéstudien blev ett sätt att sätta sig in i kommunens vision för "Gamla spåret". Vi har inspirerats av kommunens uppdelning av sträckan i olika delområden, till exempel Engelska parken i norr till Apelviken i söder. Vi har även lagt till fler områden vi anser har betydelse för sträckan, exempelvis Tråget och Apelvikens camping, områden som vi ansett var intressanta och unika och som vi ville undersöka vidare.

Även information om kulturhistoriska värden och industrihistoriska lämningar har gett inspiration till historiska referenser och återbruk som vi senare kunde ta med i gestaltningen. Kulturmiljöutredningen visade att järnvägen genom Varberg haft olika sträckningar genom historien vilket vi kunde inspireras av.

KARTSTUDIER

Efter arbetet med idéstudiens kartmaterial och utredningar genomförde vi egna kartstudier och produktion av GIS-underlag för att analysera bebyggelse, vägnät, grönstruktur, höjddata och kustlinje. Utifrån dessa producerades figure-ground- inspirerade diagram som tydliggjorde Varbergs strukturella mönster och relationen mellan sträckan och omgivande stadsdelar.

Ortofoton och kartmaterial från Lantmäteriet analyserades, till att börja med väldigt utzoomat i skalan 1:10 000 för att kunna få en förståelse för större samband i landskapet. Sedan studerades området mer inzoomat i skalor från 1:2500 till 1:1000 för att kunna få en förståelse för de mer småskaliga sekvenserna längs sträckan. Delar ur Trafikverkets ILKA-metod användes för att karaktärisera delområdena längs spåret och gruppera dem utifrån rumsliga kvaliteter.

Denna fas gav oss en initial problemförståelse och synliggjorde viktiga kärnpunkter, såsom barriäreffekten mellan stad och kust och variationen i landskapsrummens karaktärer längs det gamla spåret, något som senare kom att spela en betydande roll för vår gestaltning.

KEVIN LYNCH - THE IMAGE OF THE CITY

Som ett komplement till övriga analysmetoder användes Kevin Lynchs teori om stadens läsbarhet, presenterad i *The Image of the City* (1960). Analysen berörde noder, gränser, stråk, områden och landmärken längs det gamla spåret och områdena runtomkring. Metoden gjorde det möjligt att förstå sträckans orienterbarhet och upplevelsemässiga logik, men hade också begränsningar. I Varbergs småskaliga och semiurbana miljö blev exempelvis "districts" och "edges" svårare att identifiera. Därför krävdes en anpassad tolkning av Lynchs teori för att fånga stråkets mer subtila och diffusa rumsligheter.

Vi började med att ta fram separata kartor för varje element, det vill säga en karta som visade bara noder, en som bara visade gränser och så vidare. Men insåg att det fanns en fördel med att ta fram en karta där olika element samverkar till exempel noder och landmärken och där vi sållat i vad vi ansåg var viktigast. Vi insåg även att det var en fördel att de kartor vi tog fram utgick från sträckan och dess närmaste omgivning, eftersom detta gav störst relevans både för oss i arbetet och för betraktaren av vår plansch samt läsaren av kappan.

PLATSBESÖK I VARBERG

Den 29–30 september 2025 genomfördes ett platsbesök där hela sträckan inventerades. Platsbesöket fungerade dels som en avstämning av tidigare antaganden, dels som en central källa till nya rumsliga insikter. Det blev tydligt att flera kvaliteter och problem inte varit möjliga att identifiera utifrån kartmaterialet. Exempelvis blev upplevelsen av sekvenser längs spåret, rumsliga riktningar, vegetationens täthet och variation, samt höjdskillnadernas rumsliga påverkan mycket tydligare på plats.



Entrén vid Engelska parken och centrum.



Tråget



Fotbollsplanen öster om Kurtinen och den gamla järnvägsbron.



Ankarets badplats



Banvallen mellan Kurtinen och bergskärningen vid Hästtagaberget.



Bergskärningen på Hästtagaberget.



Den äldre banvallen från 1885 sedd från söder.



Den äldre banvallen från 1885 sedd från norr.



Nuvarande GC-bana på Strandpromenaden.

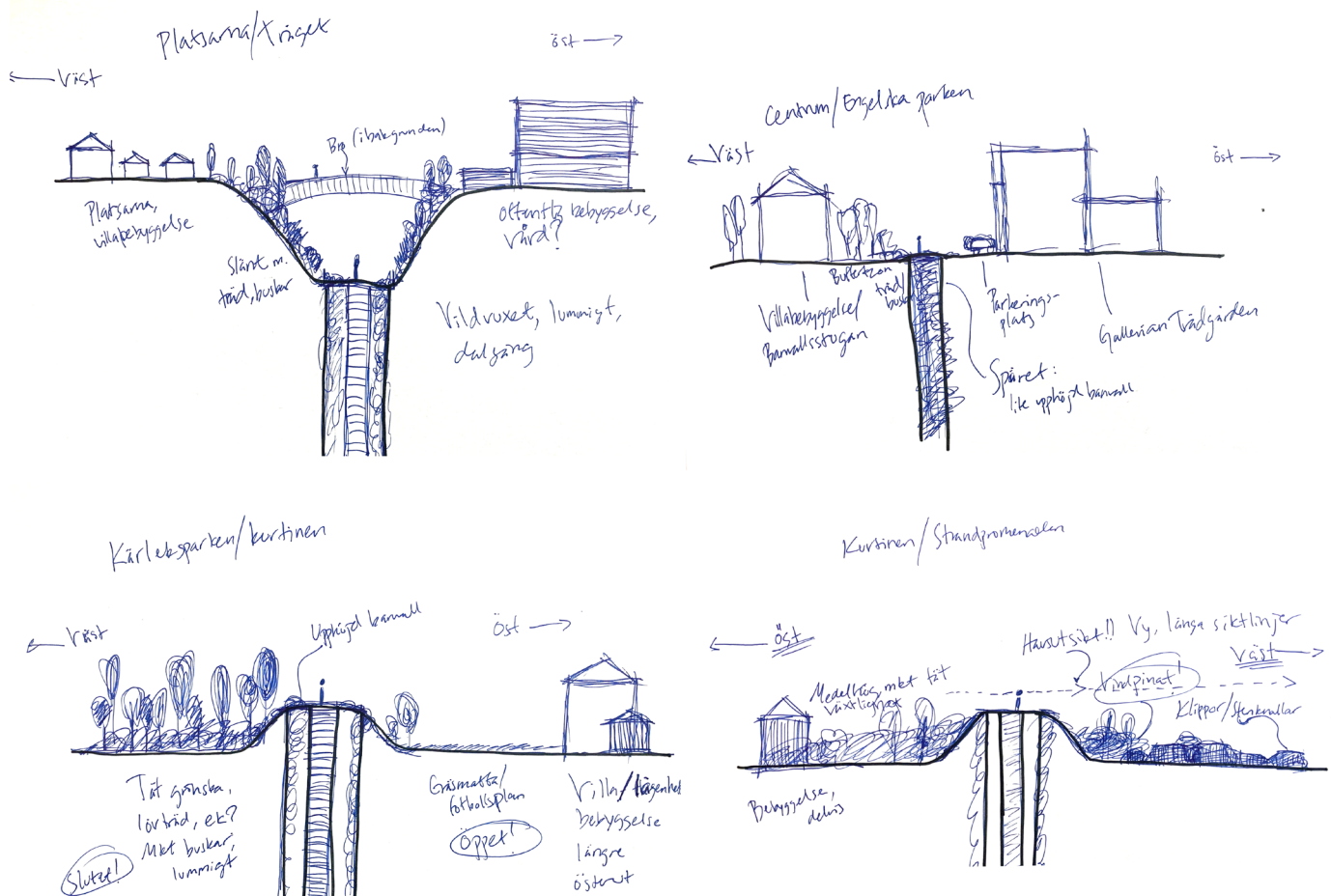


Stranden vid Apelviken.



Banvallen i höjd med Apelviken. Här fortsätter den vidare bort från centrala Varberg.

Figur 5: Bildserie från platsbesöket i Varberg. Fokus på det gamla spåret och de omkringliggande landskapsrummen.



Figur 6: Skisserie med sektioner från platsbesöket i Varberg. Fokus på det gamla spåret och de omkringliggande landskapsrummen.

Platsbesöket tydliggjorde framförallt att spåret rör sig genom ett antal skiftande delsträckor, från den urbana parkstrukturen i centrum och Engelska parken, vidare genom Trågets lummiga dalgång med stark riktning och historiska broar, till de mer skogsklädda och kustnära miljöerna i Kärleksparken och Kurtinen. Längre söderut öppnar Hästhaga upp ett storskaligt hed- och klipplandskap, följt av Strandpromenadens starka visuella kontakt med havet och slutligen Apelvikens öppna sandkust. Samtidigt identifierades även spårets genomgående barriärverkan, först som aktiv järnväg och nu som fysisk struktur med nivåskillnader, vegetation och stängsel som fortsatt begränsar tvärkopplingar.

Dessa iakttagelser lade grunden för arbetets övergripande syfte: att gestalta det gamla spåret och dess omgivning på ett sätt som både lyfter fram sträckans identitet, förbättrar funktion och rörelseflöden samt stärker upplevelsevärdena längs hela sträckan. Detta blev avgörande för hur gestaltungsstrategierna senare formulerades.

DESIGN

Designfasen utgjorde projektets kärna och följde ett iterativt arbetssätt där analys och skiss växelvis utvecklade varandra. I linje med Roggemas syn på design som ett kunskapsgenererande verktyg har skissandet inte enbart fungerat som ett uttrycksmedel, utan som en undersökande metod för att förstå stråkets förutsättningar och utveckla hypoteser om sträckans framtida gestaltning.

Arbetet bedrevs således i två parallella skalor:

Gestaltningssplan i skala 1:3000, där stråkets helhet, delsträckor och strukturella samband definierades. Inzoomade fokusområden, där specifika noder och rum studerades mer detaljerat.

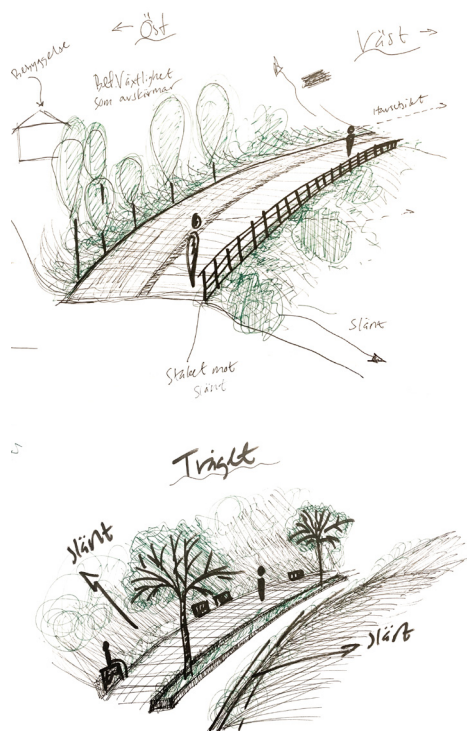
Inledningsvis fokuserade vi på arbetet med gestaltningssplanen, där vi genom skisser i olika skalor prövade oss fram för att hitta ett sätt att tydligt definiera delsträckorna längs spåret. Målet med gestaltningssplanen var att tydliggöra variationerna längs stråket och samtidigt formulera en sammanhållen gestaltningsstrategi kopplad till projektets delfrågor om platsidentitet, stråk och konnektivitet.

En stor del av det gamla spårets identitet ligger i variationen hos de landskapsrummen längs sträckan, från öppet till slutet, lummigt till kargt, stadsmässigt till mer vilt. När vi arbetade med programplanen ville vi fånga denna dynamik. Eftersom havet och de karaktäristiska klippformationerna också spelar en stor roll för landskapsbilden testade vi att kombinera GIS-data med ortofoton. Detta gav en mer nyanserad bild av landskapet och användes som bakgrund till vår gestaltningssplan.

Arbetet inspirerades även av Gkoltsiou och Karampampas ramverk för kustnära stråk (2025). Deras principer översattes till det gamla spårets specifika förutsättningar och bidrog till att forma en mer upplevelsebaserad syn på stråket.



Figur 7: Ett första utkast på en programplan för sträckan.



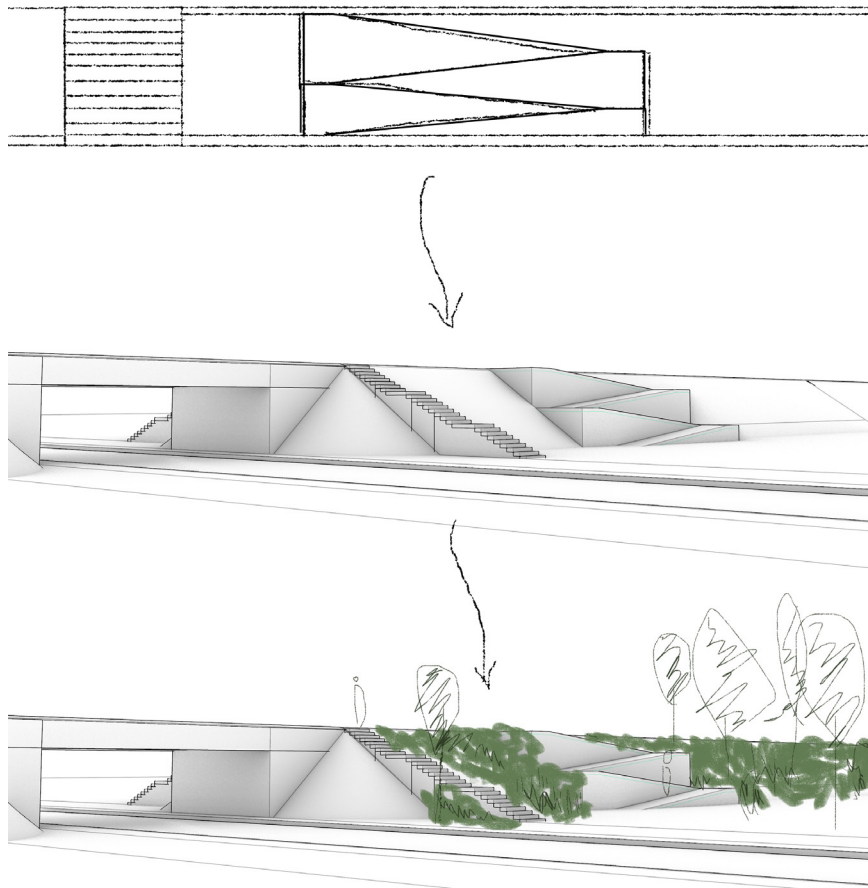
Figur 8: Tidiga koncept skisser för hur sträckan skulle kunna gestaltas.



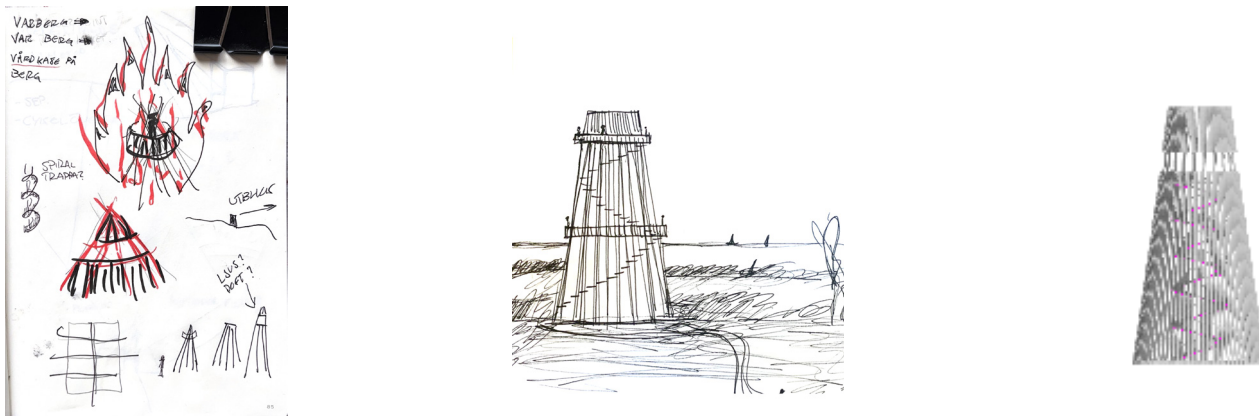
Figur 9: Koncept skisser på ortofoton som sträckan och omkringliggande områden skulle kunna gestaltas (Varberg 2025c).

DIGITAL MODELLERING SOM GESTALTNINGSVERKTYG

Parallellt med skissarbetet för hand, i plan och sektion har vi arbetat mycket med digitala 3D-modeller i Rhino 8 för att pröva höjdskillnader, sekvenser och rumsliga relationer, framförallt i arbetet med de olika fokusområdena längs spåret. Modellerna, byggda utifrån höjddata från GIS-analysen, har varit viktiga i utforskandet av olika designlösningar. Att kunna uppleva terrängen skalenligt och se hur idéer faktiskt landar i topografin har gjort det möjligt att få en förståelse för hur våra tillägg och omgestaltningar kan upplevas på platsen. Den digitala modellen blev ett centralt verktyg för att växla mellan överblick och detalj, en av de största metodologiska utmaningarna i projektet.



Figur 10: Skisserie föreställande ramp och trapplösning. Visar på hur vi kunnat testa idéer genom att först skissa, sedan arbeta vidare med digital modellering.



Figur 11: Skisserie föreställande ursiktstornet . Visar på hur vi kunnat testa idéer genom att först skissa, sedan arbeta vidare med digital modellering.

AVGRÄNSNINGAR OCH VÄGVAL I DESIGNPROCESSEN

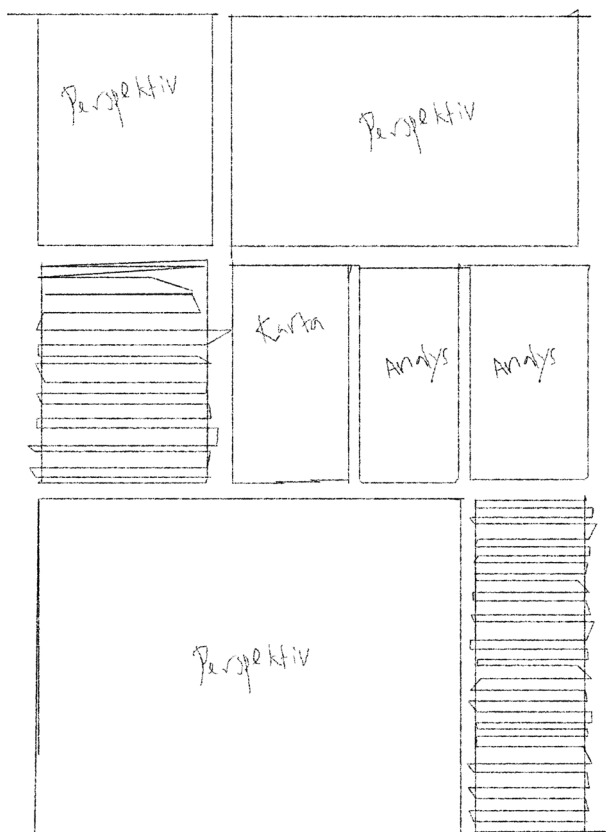
Inledningsvis planerades en fördjupad gestaltning av flera platser längs stråket, i linje med de områden som kommunen presenterat som intressanta i sin idéstudie. Under arbetets gång blev det dock tydligt att ett större antal fokusområden inte skulle fungera inom tidsramen för arbetet. Vi valde därför att prioritera en övergripande principiell gestaltning och ett färre antal platser där vi bedömde att en mer ingående gestaltning skulle kunna förhöja helhetsupplevelsen av det gamla spåret.

Ett återkommande vägval i processen har rört balansen mellan att utveckla nya strukturer och att lyfta fram befintliga kvaliteter. I och med arbetets gång fördjupades också vår förståelse för att en varsam strategi, med små, precisa ingrepp, kunde skapa större kvalitet än omfattande omgestaltningar. Detta vägval blev en av projektets mest betydelsefulla metodologiska insikter.

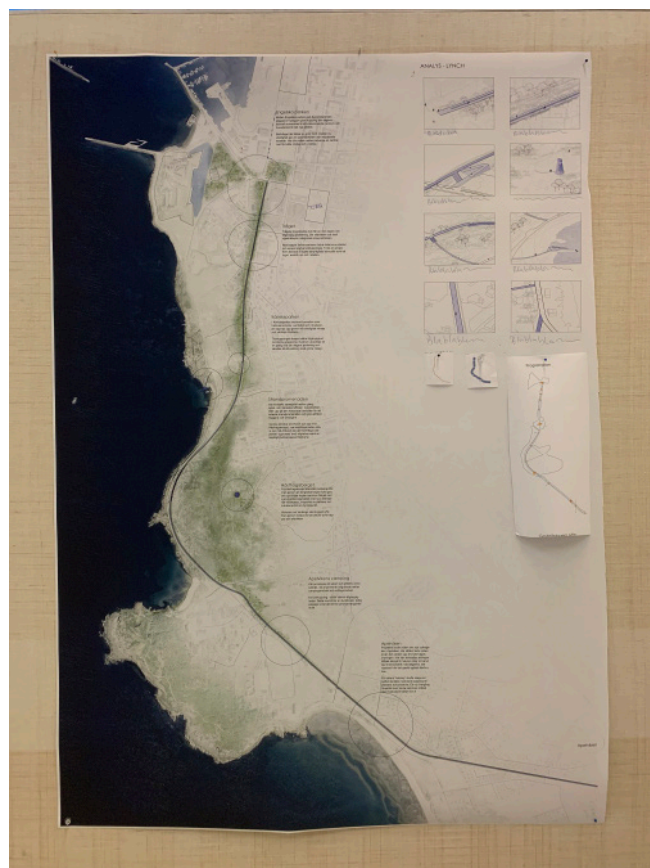
POST-DESIGN

I post-designfasen har arbetet främst handlat om att sammanställa, förtydliga och presentera material som tagits fram utifrån projektets övergripande syfte: att utveckla Gamla spåret och dess omgivning så att platsens identitet, funktion och upplevelsevärden stärks.

Tidigt i processen producerade vi en dummy för planscherna för att kunna arbeta med layouten parallellt med gestaltningsarbetet. I takt med att presentationsmaterialet började ta form kunde vi successivt lägga in det i dummyn och testa olika lösningar för disposition av text- och bildmaterial. I slutskedet av post-designfasen innebar arbetet ett omfattande urval, skalning och bearbetning av material för att hitta en balans mellan text, kartor, sektioner och illustrationer. Detta innebar också en reflekterande process kring hur mycket bakgrund en betraktare kan förutsättas ha, vilket ledde till flera omtag i struktur och narrativ.



Figur 12: Tidig dummy för att testa upplägg och ta reda på vilket presentationsmaterial som behövs för att presentera vårt förslag.



Figur 13: Test med utskrivet material för att undersöka komposition och faktiskt storlek.

SAMMANFATTNING

Avslutningsvis vill vi framhålla några av de nyckelinsikter som framkommit under gestaltningsprocessen.

1. Växlingen mellan skalor var avgörande. Arbetet visade att förståelsen av det gamla spåret kräver både helhetsperspektiv och detaljerad rumslig analys.
2. Användandet av flera olika analysmetoder gav en mer komplett platsförståelse. GIS, ortofoto, figure-ground, Lynch-analys och platsbesök gav tillsammans en flerdimensionell förståelse som ingen metod ensam hade kunnat generera.
3. Den iterativa processen skapade kunskap. Skissandet, både analogt och digitalt, ledde till nya frågor snarare än snabba lösningar, vilket stärkte projektets gestaltningsmässiga kvalitet.
4. Avgränsning var en del av metodutvecklingen. Beslutet att begränsa antalet fokusområden bidrog till en mer genomarbetad och sammanhållen gestaltning.

RESULTAT

Resultatet är de två posterserna i A0-format. I resultatet kallas den gamla järnvägssträckan och omgivningen runtomkring för ”Nya stråket”, detta för att tydliggöra hur den tidigare järnvägssträckan får en ny roll som rekreativt gång- och cykelstråk.

DISKUSSION

Detta kapitel sammanfattar och problematiserar projektets resultat i relation till den problemrymd, de mål och de delfrågor som presenterats tidigare. Här diskuteras såväl styrkor som begränsningar, metodologiska insikter och projektets bidrag till kunskapsutvecklingen.

REFLEKTION OM METOD OCH PROCESS

Arbetet har utgått från Roggemas Research by Design-metodik, där gestaltningen fungerar som ett undersökande verktyg snarare än enbart ett resultat. Den iterativa processen bidrog till att flera centrala insikter uppstod först genom skissandet snarare än genom de initiala analyserna. Detta gäller särskilt relationen mellan topografi, rumslig riktning och rörelselogik längs sträckan.

En viktig lärdom var att digitala och analoga arbetsmetoder inte ersätter, utan kompletterar varandra. De digitala 3D-modellerna gav en förståelse för höjdskillnader som kartstudierna inte kunde erbjuda, medan handskisserna tillät en frihet att experimentera som var nödvändiga i de tidiga konceptskedena. Samtidigt har metodvalen sina begränsningar. Lynch-analysen var exempelvis mindre användbar i de småskaliga delarna av Varberg och krävde en anpassning för att inte styra analysen mot strukturer som inte var relevanta.

Arbetet har genom hela processen gett upphov både till insikter vi förväntade oss och sådana som kom att överraska oss. En av de mest betydelsefulla upptäckterna rörde landskapets komplexitet i höjdded. Trots omfattande kartunderlag blev det först under platsbesöket tydligt hur dramatiska nivåskillnaderna faktiskt är, särskilt vid Hästhaga. Detta förändrade vår syn på vilka tvärkopplingar som realistiskt kunde etableras och gjorde att vi tog beslutet att låta stråkets fysiska förutsättningar styra gestaltungsambitionen.

En annan insikt rör växlingen mellan helhet och detalj. En stor del i arbetet med gestaltningen har varit att greppa och hantera spårets form och rumsliga förutsättningar. Eftersom sträckan vi arbetat med är fem kilometer lång, men endast mellan sex till åtta meter bred har vi lagt mycket tid på att testa oss fram för att hitta vilka skalor som både representerar den mer övergripande strukturen som omgivningen närmast spåret.

Det krävdes flera försök innan vi fann en rimlig balans mellan att arbeta på en övergripande programnivå och att fördjupa ett mindre antal fokusområden. Detta blev i sig en del av metodutvecklingen och tydliggjorde behovet av avgränsning i projektet.

Samtidigt identifierar vi flera utvecklingsmöjligheter i vår arbetsprocess. Mer omfattande studier av sociala flöden och användarbeteenden hade kunnat fördjupa programmet ytterligare, liksom mer detaljerade ekologiska analyser, exempelvis artinventeringar. Dessutom hade vissa av noderna kunnat utvecklas längre gestaltungsmissigt om tidsramarna tillåtit.

PROJEKTETS RESULTAT I RELATION TILL PROBLEMRYMDEN

Gestaltningen av det gamla spåret har haft som syfte att stärka sträckans identitet, funktion och upplevelsevärden genom att lyfta fram dess historiska lager, variationen i karaktärer och potentialen som sammanhängande gång- och cykelstråk. Projektets resultat visar att en varsam och platsanpassad strategi kan hantera den komplexitet som uppstår i mötet mellan kulturmiljö, rörelsesamband och rekreation.

Samtidigt var det en utmaning att tillgodose alla olika behov fullt ut. Avvägningar mellan snabb rörelse och rekreativ vistelse, mellan tillgänglighet och bevarade naturvärden samt mellan tydliga programinslag och mer oprogrammerade rum har varit centrala i gestaltningen. Detta tydliggör projektets huvudsakliga utmaning: att skapa ett stråk som både är funktionellt och upplevelserikt utan att sträckan blir för överprogramerad, vilket kan förvanska dess unika karaktärer.

Under gestaltungsarbetet tog vi hjälp av de designprinciper för cykelstråk som Gkoltsiou och Karampampa (2025) beskriver, där säkerhet, komfort, tydlighet, attraktiva landskap, anpassning och kopplingar mellan områden utgör centrala grundpelare. I vårt arbete har dessa principer anpassats till sträckans lokala förutsättningar och sammanfogats med ett landskapsarkitektoniskt perspektiv där rumslighet och rörelse vägs samman. Projektets ambition har varit att undvika omfattande markomvandlingar och istället arbeta med mindre, precisa ingrepp som förstärker det gamla spårets befintliga kvaliteter, eftersom vi bedömer att dessa är starka.

Samtidigt har detta bidragit till att vi ett flertal gånger under arbetets gång frågat oss själva om vi egentligen bidrar med så mycket nytt genom gestaltningen. Eftersom större delen av arbetet skett på programnivå har många av lösningarna hållits väldigt principiella, vilket stundtals har känts gestaltungsmissigt tunt. Vi har funderat kring om vi istället borde ha valt ett av fokusområdena och arbetat mer djupgående med det, men har sedan kunnat landa i att vi då inte hade haft möjligheten att få samma helhetsgrepp om spåret, vilket vi upplever att vi har fått nu.

Ytterligare en aspekt som vi resonerat kring är avvägningen mellan att inte göra för stora ingrepp i landskapet, och viljan att göra stråket tillgängligt för så många som möjligt. Detta har framförallt varit ett dilemma när det kommer till tvärkopplingarna upp och ner för banvallen. Vid Tråget, där höjdskillnaden är uppemot åtta meter och tvärkopplingarna sker via trappor, kom vi fram till att det inte var möjligt att komplettera med tillgängliga ramper då de skulle ta upp för mycket plats i det redan trånga rummet. Stora delar av banvallen är upphöjd flera meter och vi har i största mån försökt hitta platser för övergångar där ramper är möjliga, men det har inte gått på alla platser. I arbetet med klippbadet vid Strandpromenaden fick vi dock möjlighet att integrera en badramp som komplement till den befintliga piren, och ett hårdgjort stråk ner till havet. Detta har skapat ett klippbad som är tillgängligt för människor med rörelsehinder, något som Varberg har brist på trots sin starka badkultur.

En sak som vi inte gått så djupt in på i projektet är frågor om ekologiska samband, vilket är något som skulle kunnat analyseras djupare. I projektet har vi valt att utgå mycket från den befintliga vegetationen kring det gamla spåret som rumsskapande element och för klimatanpassning, biodiversitet och upplevelsevärden. Ett fortsatt utvecklingsarbete bör dock inkludera mer detaljerade studier av ekologiska funktioner, särskilt där ökad användning av miljöerna kring stråket riskerar att påverka känsliga biotoper eller etablerade växtmiljöer.

Ekonomiska överväganden har inte varit projektets primära fokus, men den föreslagna inriktningen med småskaliga och platsanpassade åtgärder kan på sikt bidra till kostnadseffektiv förvaltning. Genom att arbeta med befintliga strukturer minskas behovet av större markarbeten och nya anläggningsmaterial. Samtidigt kräver en långsiktig förvaltning av de platsspecifika kvaliteterna en medveten driftstrategi där skötselinsatser anpassas efter både ekologiska och sociala mål.

SAMMANFATTNING

Sammanfattningsvis visar projektet att det gamla spåret har potential att utvecklas till ett sammanhängande och upplevelserikt stråk som binder samman staden och landsbygden, där rörelse, vistelse och historia samverkar. Genom att ta tillvara de befintliga kvaliteterna och förstärka dem med subtila och välriktade insatser skapas ett stråk som blir mer tillgängligt, mer levande och starkare förankrat i Varbergs identitet. Detta kan i förlängningen generera ett robust och attraktivt landskapselement som bidrar till både social och ekologisk hållbarhet och till ett stadsliv där det gamla Spårets betydelse blir mer närvarande i människors vardag och i stadens fortsatta utveckling.

HÅLLBARHET

I projektet med det gamla spåret har vi arbetat med att bevara och lyfta fram både kulturhistoriska och sociala värden. Genom att projektet både skapar ett tillgängligt rörelsestråk samt tar tillvara sträckans befintliga strukturer och identitet ansluter projektet till delmål 11.2 och 11.4 i Agenda 2030 (Globala målen 2024), där inkluderande planering och skydd av kultur- och naturarv betonas. Även om ekonomiska aspekter inte varit huvudfokus indikerar förslaget att mindre ingrepp och återbruk av befintliga element kan minska resursanvändning, avfall och klimatpåverkan. I gestaltningen används återbrukat stenkross från byggandet av Varbergstunneln, både indirekt som fyllnadsmassor i terrängen och som ett framträdande element i murar, trappor och markbeläggning. Vi inspirerades av publikationen "Cirkulär landskapsarkitektur – åtta exempel som driver förändring" (Sveriges Arkitekter u.å.) och hur exemplen hanterar återbrukat material både med utgångspunkt i estetik och hållbarhet. På längre sikt kan ett varsamt utvecklat stråk generera sociala och kulturella värden som stärker Varbergs attraktivitet och skapar en hållbar helhet både ekologiskt, socialt och ekonomiskt.

ETIK

Majoriteten av vår förståelse för platsen och för Varberg som helhet bygger på material framtaget av Varbergs kommun. Projektet utgår delvis från kommunens tidigare analyser och idéstudie, vilket innebär att vårt arbete till viss del vilar på andras tolkningar, prioriteringar och kunskapsunderlag. Detta har ställt krav på ett medvetet etiskt förhållningssätt: vi behöver både respektera det arbete som redan gjorts och samtidigt kritiskt granska, ifrågasätta och vidareutveckla det. Eftersom vi bara hunnit besöka platsen vid ett tillfälle samt behövt göra prioriteringar i arbetsprocessen, har vi inte kunnat beröra exempelvis medborgardialog eller liknande, någonting vi tror skulle vara viktigt om projektet genomfördes i verkligheten.

Som studenter har vi haft större gestaltningsfrihet än kommunen, som måste förhålla sig till budget, politik och genomförbarhet. Denna friare roll har gjort det möjligt att pröva alternativa lösningar och visa hur befintliga miljöer kan utvecklas varsamt när deras funktioner förändras. Målet har varit att erbjuda ett konstruktivt inspel till den fortsatta planeringen av det gamla spåret.

REFERENSLISTA

- Boverket (2025). Belysning – ett sätt att öka tryggheten. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/metoder/fysiska-atgarder/belysning/> [2025-11-06]
- Boverket (2023). Utmaningar i grönplaneringen. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/gronplan/att-arbeta/utmaningar/#:~:text=Storleken%20p%C3%A5%20gr%C3%B6nomr%C3%A5den%20har%20ocks%C3%A5%20betydelse%20f%C3%B6r,bebyggs%20och%20f%C3%B6rsviner%2C%20dels%20ett%20%C3%B6kat%20tryck> [2025-11-06]
- Folkhälsomyndigheten (2025). Friluftsliv för bättre folkhälsa. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/friluftsliv/friluftsliv-for-battre-folkhalsa/> [2025-11-06]
- Globala målen (2024). 11 Hållbara städer och samhällen. <https://globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/> [2025-12-012]
- Gkoltsiou, A. & Karampampa, M.-A. (2025). A Landscape Design Approach for Coastal Cycling Infrastructure Design: The Case Study of the Kallithea–Glyfada Seafront of Athens, Greece. *Land*, 14(9), 1843. <https://doi.org/10.3390/land14091843>
- Hallands kulturhistoriska museum (2025). FÄSTNINGENS HISTORIA. <https://museumhalland.se/varbergs-fastning/fastningens-historia/> [2025-11-10]
- High Line (u.å.). History. <https://www.thehighline.org/history/> [2025-11-06]
- Karlsson, Å (2015). Grönt är skönt?- En studie över grönstrukturens betydelse vid planeringen för en attraktiv boendemiljö utifrån två olika stadsbyggnadsideal!. Blekinge Tekniska Högskola. Fysisk Planering. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:818720/FULLTEXT01.pdf>
- Karolinska Institutet (2025). Du mår bra av att röra på dig! <https://utbildning.ki.se/student-pa-ki/stod-resurser/studenthalsan/cope-en-studentguide-for-battre-halsa/du-mar-bra-av-att-rora-pa-dig> [2025-11-06]
- Lantmäteriet (2025). Min karta. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2025-11-10]
- Naturvårdsverket (2025). Grönplanering. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/samhallsplanering/gronplanering/> [2025-11-06]
- Nationalencyklopedin (2025). Varberg. <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/varberg> [2025-11-06]
- Newsworthy (2025). Fler övernattnings i Varberg i sommar. https://www.newsworthy.se/artikel/360339/fler-%C3%B6vernattningar-i-varberg-i-sommar?utm_source=chatgpt.com [2025-11-10]
- Roggema, R. (2016). Research by Design: Proposition for a Methodological Approach. *Urban Science*, 1 (1), 2. <https://doi.org/10.3390/urbansci1010002>
- Sveriges Arkitekter (u.å.). Cirkulär landskapsarkitektur. https://s3-eu-north-1.amazonaws.com/arkitektse/wpmf/uploads/2024/10/Cirkular-exempelsamling_webb_02.pdf [2025-12-22]
- Svenskt Näringsliv (2018) Historien om Varberg. https://www.svensktnaringsliv.se/regioner/halland/historien-om-varberg_1127944.html [2025-11-10]
- Sveriges Geologiska Undersökning (2025). Jordarter 1:25000 - 1:100000. <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html> [2025-11-10]
- Tcpa (u.å.). The foundations of the Garden City Movement. <https://www.tcpa.org.uk/the-foundations-of-the-garden-city-movement/> [2025-12-15]
- Trafikverket (2022) Halland Varbergstunneln, Väst kustbanan, Varberg–Hamra. <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-hallands-lan/varbergstunneln/> [2025-11-06]

- Varbergs kommun (u.å.) Gamla spåret. <https://varberg.se/varbergvaxer/gamla-sparet> [2025-11-10]
- Varberg kommun (2024). Idéstudie Utveckling av Väst kustbanans enkelspår områ de Engelska parken till Hamra. (KS 2020/0595). Varberg Kommun. https://varberg.se/download/18.158a3be318db9319639a7bff/1708510009189/2024-01-16_Idestudie_Utveckling%20av%20Vastkustbanans%20enkelsparomrade_minskad.pdf
- Varbergs kommun (2025). Järnvägens historia. <https://varberg.se/varbergvaxer/varbergstunneln/jarnvagens-historia> [2025-11-10]
- Visit Varberg (2025). Varbergs Fästning. <https://visitvarberg.se/uppleva/varbergs-fastning> [2025-11-10]
- Västsverige (u.å.). Cykelsemester längs Sjuhäradsrundan. https://www.vastsverige.com/ulricehamn/produkter/sjuharadsrundan/?_gl=1*1vvfgc4*_up*MQ..*_ga*MTY3MzMzODgyLjE3NjI0MzY2MjU.*_ga_BNNDT5ZD9K*czE3NjI0MzY2MjUkbzEkZzAkdDE3NjI0MzY2MjUkajYwJGwwJGgw*_ga_K841PH0HXR*czE3NjI0MzY2MjUkbzEkZzAkdDE3NjI0MzY2MjUkajYwJGwwJGgw [2025-11-06]

FIGURFÖRTECKNING

Figur 4 - 8, 10 - 13. Illustrationer, skisser och fotografier av Liv Jonsson och Emrik Kallin

Figur 1 - 2. Varbergs Kommun (2025c) Projektet Gamla spåret. SWEREF 99

TM, RH 2000. Interaktivkarta [Kartografiskt material] https://karta.varberg.se/#m=map_1&x=165499.25447181423&y=6330446.647577428&z=4&l=1515%2C1608%2C1599&p=

[2025-12-30]

Figur 3. Varbergs Kommun (2025a) Flygfoto 2025 juni. Interaktivkarta [ortofoto] https://karta.varberg.se/#m=map_1&x=164633.93274108652&y=6329747.320471579&z=5&l=h4q0s7&p=layerswitcher [2025-12-

30] bearbetning av Liv Jonsson och Emrik Kallin

Figur 9. Varberg Kommun (2025b) Sned bilder. [Fotografi] [https://app.slagboomenpeeters.com/varberg#ce1f6be-](https://app.slagboomenpeeters.com/varberg#ce1f6be-1314-4324-94c0-a2fafbbe77dd)

1314-4324-94c0-a2fafbbe77dd [2025-12-30] bearbetning av Liv Jonsson och Emrik Kallin

PUBLICERING OCH ARKIVERING

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU kan publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver i sådana fall godkänna publiceringen. I samband med att du godkänner publicering kommer SLU även att behandla dina personuppgifter (namn) för att göra arbetet sökbart på internet. Du kan närsomhelst återkalla ditt godkännande genom att kontakta biblioteket. Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

Du hittar länkar till SLU:s publiceringsavtal och SLU:s behandling av personuppgifter och dina rättigheter på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>

JA, jag, Liv Jonsson har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

JA, jag, Emrik Kallin har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse till att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

NYA STRÅKET

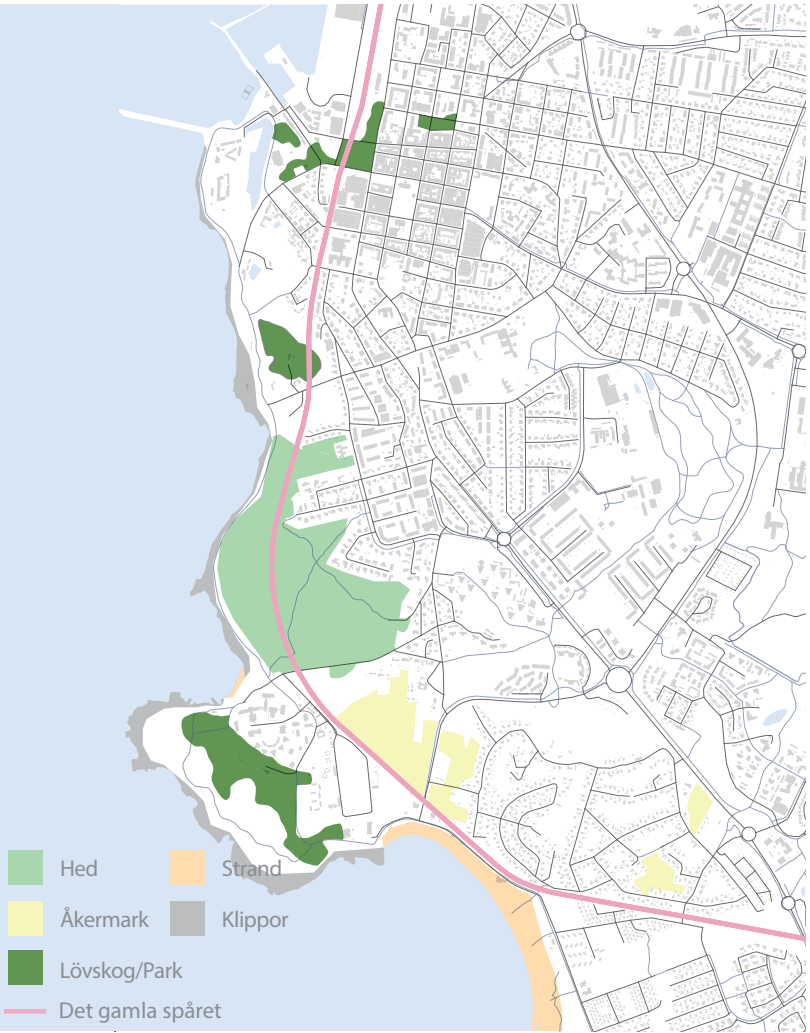
Från räls till rekreation

En gestaltningsidé för en nedlagd järnvägsträcka i Varberg



Illustrationen visar mötet mellan Nya stråket, Strandpromenaden och den upprustade badplatsen vid Ankaret. I fonden reser sig utkiktornet på Håsthabergset som ett nytt landmärke, och antyder kopplingen vidare upp i naturområdet vid Håstaha.

ANALYSER AV OMGIVNINGEN KRING DEN GAMLA JÄRNVÄGSSTRÄCKAN



LANDSKAPSTYPER

NYA STRÅKET BESTÅNDSDELAR

Stråkets start- och slutpunkt

Nya stråket börjar i norr vid Engelska Parken/Centrum och slutar i Apelviken i söder. Den streckade linjen visar hur stråket kan fortsätta både norrut mot det nya stationsområdet och söderut mot det planerade utvecklingsområdet i Jonstaka.

Tvårkopplingar

Befintliga tvårkopplingar utvecklas med tydliga entréer och nya trappor och ramper som gör det enklare att röra sig upp och ner från stråket. Nya kopplingar läggs till på strategiska platser, där de möter befintliga gator och gångstråk och skapar fler möjligheter att korsa stråket. Tillsammans bidrar de till att binda samman de östra stadsdelarna med kustlandskapet i väster, både fysiskt och upplevelsemässigt.

Mötesplatser

Tillgängligheten till befintliga mötesplatser stärks och platser som redan används för lek, rekreation och spontana aktiviteter utvecklas med bättre sittmöjligheter, belysning och grönska, vilket gör dem tryggare och mer attraktiva att vistas på. Samtidigt skapas nya mötespunkter vid strategiska lägen, nära entréer, korsningar och utsiktslägen, där människor naturligt rör sig. Tillsammans bidrar dessa platser till ökad aktivitet längs stråket och stärker Nya stråket som ett sammanhängande rekreativt samband.

Cykelbana på den historiska banvallen

Efter Kurtinen leds cykelbanan ner mot den historiska banvallen från 1885, där den fortsätter parallellt med dagens Strandpromenad. På så sätt tas den äldre järnvägsstrukturen till vara, samtidigt som den stundals hårt trafikerade Strandpromenaden avlastas från cykeltrafik för att minska konflikter mellan cyklister och fotgängare.

Igenfyllning av bergskärningen vid Håsthabergset

Bergskärningen fylls igen med sprängmassor från byggandet av Varbergstunneln i enlighet med avtalet med Trafikverket. Detta innebär ett igenkänt område för natur- och friluftsliv på Håsthabergset. Även om terrängen delvis är kuperad kan spårer, utsiktspplatser och nya naturstigar göra området mer tillgängligt och skapa tydliga rörelsestråk mellan östra Håstaha och havet.

Principer för banvallen

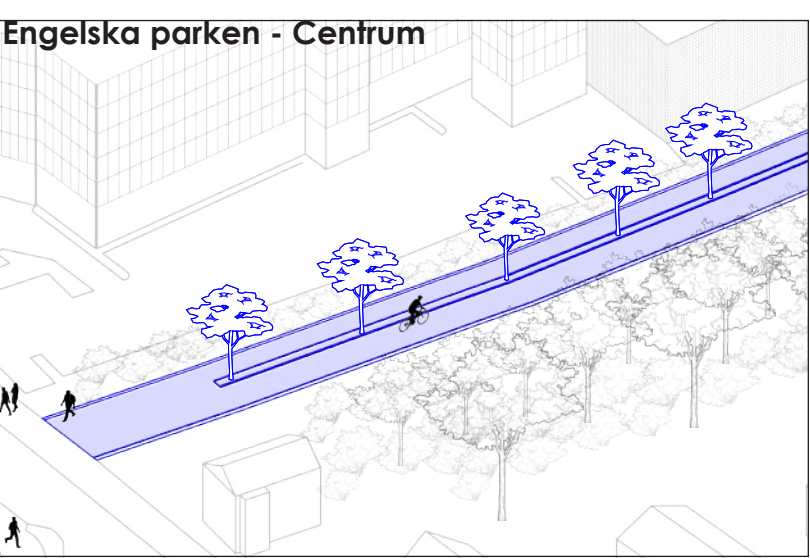
Banvallen skiftar i höjd längs stråket; på vissa platser ligger den upphöjd, på andra i marknivå eller nedsänkt i terrängen. I projektet har vi valt att behålla banvallen i sin nuvarande form. Den ger stora kvaliteter för upplevelsen av stråket och skapar en varierad och intressant gång- och cykelmiljö.

BÄRANDE IDÉ

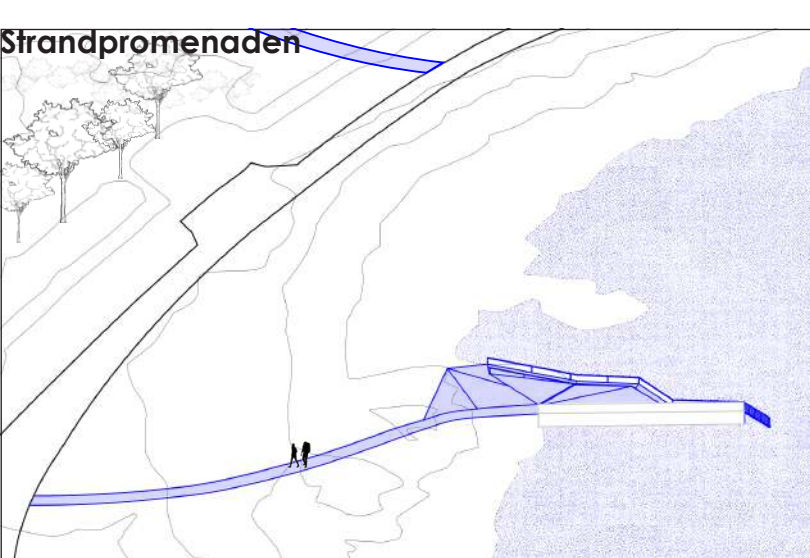
Projektets bärande idé är att synliggöra och utveckla relationen mellan Nya stråket och de olika landskap det passerar genom. Stråket ses inte som en enskild plats, utan som en resa som löper genom stadsbebyggelse, skogsområden, berg, kust, öppna kulturlandskap och stränder, alla med skiftande karaktärer.

Genom att förstärka rörelsen längs Nya stråket och samtidigt tillföra nya tvårkopplingar, vistesplatser och utblickar förändras den tidigare järnvägen från en transportsträcka till ett rekreativt stråk som knyter ihop människor och landskap. Gestaltningen bygger på principer för hur nivåskillnader, material och sektioner hanteras, så att lösningarna kan anpassas varsinst efter varje plats men ändå hålla ihop helheten.

NYA STRUKTURER SOM TILLFÖRS STRÅKET OCH DESS OMGIVNING



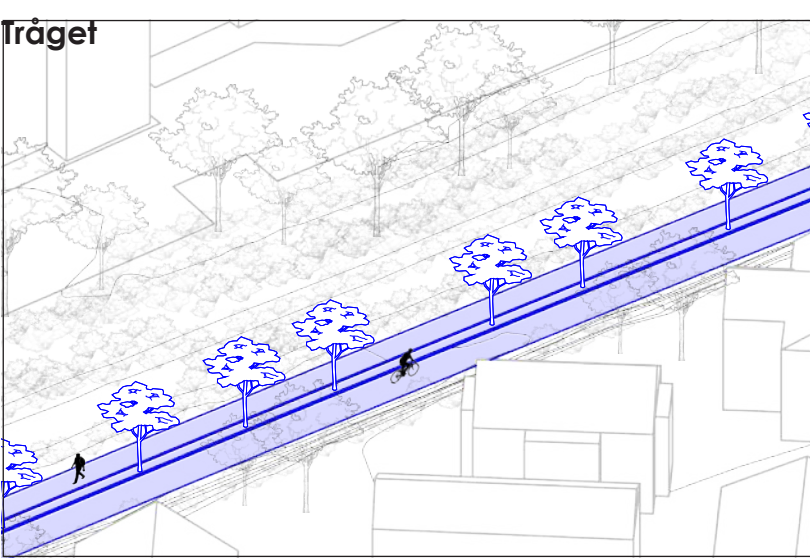
Entrén i norr utformas som en inbjudande mötesplats och markerar övergången in i Nya stråket.



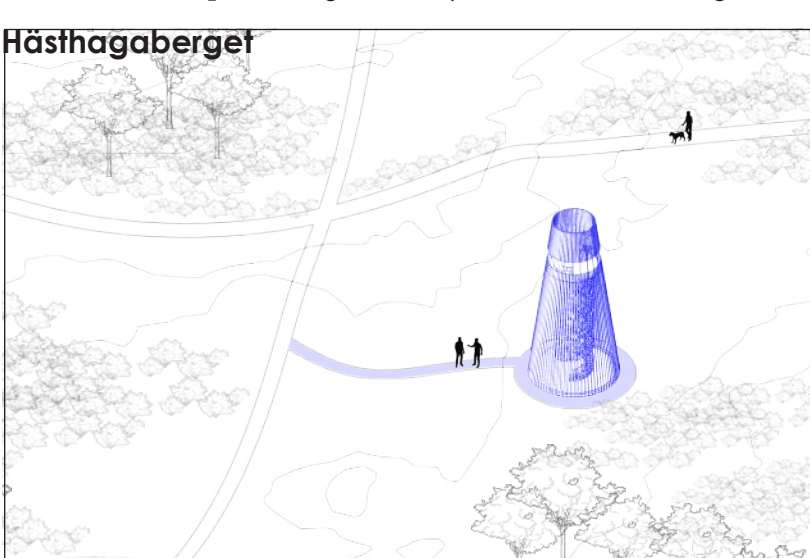
Den tillgänglighetsanpassade badplatsen gör strandlivet mer inkluderande för alla besökare.



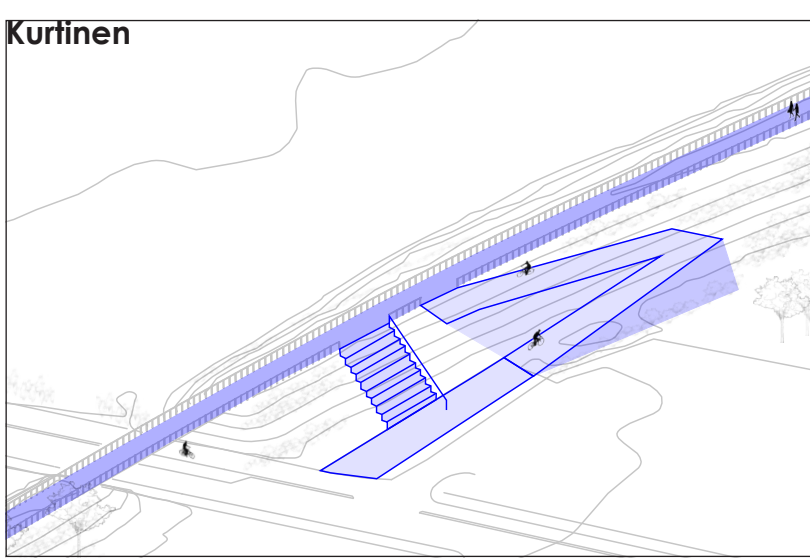
Här syns cykelbanan där den svänger av ner mot Strandpromenaden och vidare bort mot den historiska banvallen från 1885.



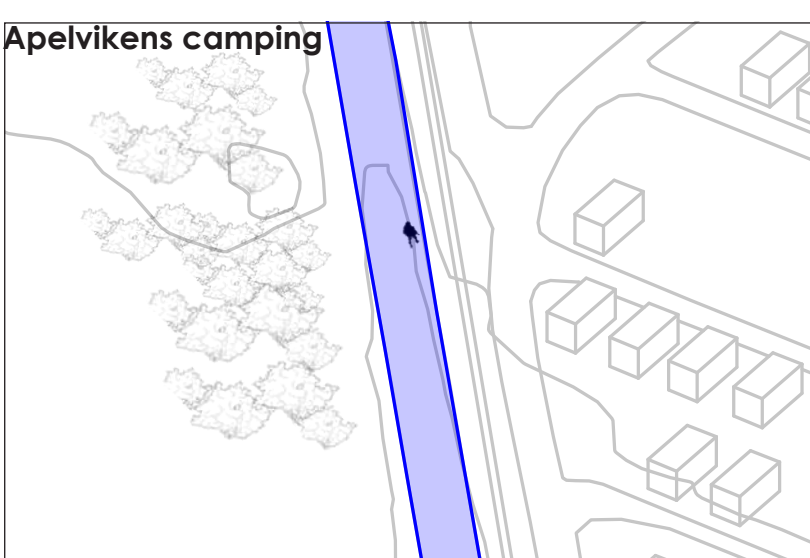
Tråget bildar ett grönt och sammanhängande rum som leder besökaren vidare genom landskapet. Den lugna karaktären förstärks av trädplanteringar och mjuka rörelser i terrängen.



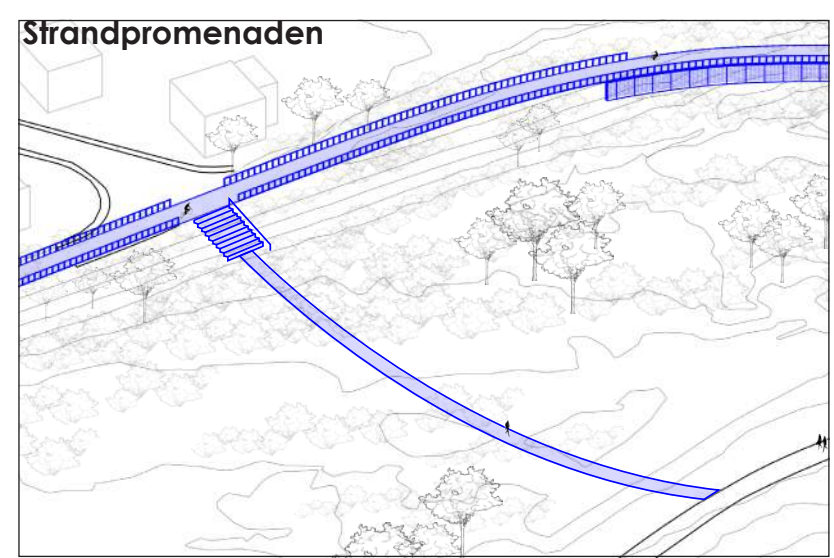
Utsiktstornet på Håsthabergset erbjuder vidsträckta vyer över landskapet och en mötesplats i naturmiljön.



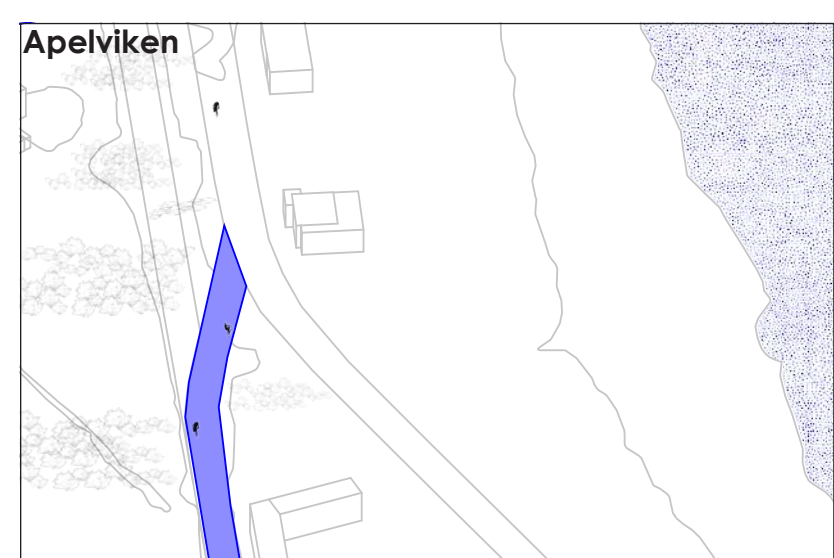
Nya kopplingar i form av ramp och trappa bryter upp barriäreffekten mellan stråket och omgivningen.



Väster om Nya stråket ligger campingområdet och på den östra sidan breder ett större område av ängsmark ut sig.



Här utformas en ny tvårkoppling genom en trappa ner mot Strandpromenaden. Cykelbanan ner mot havet bärs upp av gäbionmurar fyllda med krossmaterial från tunnelprojektet.



Här leds Nya stråket ner på den befintliga cykelgatan på Tångköravägen



Närmast havet går Strandpromenaden, och den nya cykelbanan anläggs uppe på den historiska banvallen från 1885.

BAKGRUND

I samband med utbyggnaden av Västkustan till dubbelspår och anläggandet av en ny järnvägstunnel i Varberg har Trafikverket avvecklat en cirka fem kilometer lång spårsträcka ovan mark i centrala Varberg. Marken har överlåtits till Varbergs kommun, vilket skapar nya möjligheter för stadsutveckling och gestaltning längs det tidigare järnvägsområdet.

Varbergs kommun har ett pågående projekt för den fortsatta utvecklingen av stråket. Projektet befinner sig ännu i ett tidigt skede, man har tagit fram en idéstudie för området men ännu inte gått in i gestaltningskedet. Kommunens ambition är att utveckla stråket till ett sammanhängande rekreativt stråk för gång- och cykel, samt att knyta samman landskapet längs den tidigare spårstråket genom att förstärka befintliga värden i parker och rekreativområden, samtidigt som spårsträckans unika kulturmiljö tas till vara.

Vi har valt att kalla vårt projekt för "Nya stråket" för att belysa sträckans nya funktion som rekreativstråk. Med utgångspunkt i idéstudien och egna analyser av spårområdet och dess omgivningar, har vi tagit fram en gestaltningsidé för den före detta järnvägstråket. Gestaltningsidéen syftar till att överbygga den barriär i landskapet som järnvägen länge har utgjort och att stärka kopplingarna mellan stad, hav och rekreativområden. Ambitionen är att ta till vara de unika miljöer och landskapsrum som redan finns längs med stråket och att göra dessa mer tillgängliga för invånarna i Varberg.

Genom varsamma ingrepp förstärks befintliga och nya tvårkopplingar längs stråket, samtidigt som en ny och effektiv transportväg knyter samman Varbergs norra och södra delar.

STRÄCKAN IDAG

Den gamla järnvägstråket går genom en rad olika landskap och miljöer, var och en med sin egen karaktär.

Stråket börjar i stadens centrum vid Engelska Parken. Här möts historiska parkmiljöer med tät stadsbebyggelse och flera viktiga landmärken, såsom Varbergs fästning.

Söderut når man Tråget, en smalt schakt där stråket löper nedsänkt mellan branta, grönskande sluttningar. Vegetationen på sluttningarna, tillsammans med den intilliggande småskaliga bebyggelsen, skapar en intim och lugn känsla med en stark riktning genom rummet.

Vid Kärleksparken och Kurtinen växlar miljön mellan slutna skogsparter och öppna utblickar mot havet. Kontrasten mellan den mer urbana miljön norrvärdet och det mer öppna, naturpräglade södra området blir tydlig.

Vid Håsthabergset öppnar landskapet upp sig i ett storskaligt kust- och hedlandskap med klippor, berg i dagen och vindpinad vegetation. Strandpromenaden nedanför ger en tydlig kontakt med havet och erbjuder vidsträckta vyer över kusten.

Vid Apelvikens camping återkommer öppna ytor med kulturlandskapskaraktär, medan Apelviken präglas av en vindutsatt strand, surfkultur och turism. Här är känslan öppen, ljus och aktiv, med stark koppling mellan strand, hav och aktivitet.

Det är resan genom dessa varierande miljöer som är den huvudsakliga upplevelsen när man rör sig längs Nya stråket.



FLERA LAGER JÄRNVÄGSHISTORIA - 1885 - NUTID



Banvallen från 1885 sett från söder. I bakgrunden skymtar staden och fästningen.



De två järnvägsträckningarna från 1885 respektive 1936 sida vid sida, sett från norr.

Den första järnvägsträckningen från Varberg och söderut tillkom 1885. Sedan dess har järnvägsmiljön byggts om i flera etapper, vilket gör att stråket för Nya stråket i dag bär på flera lager av järnvägshistoria från 1880-talet fram till nutid.

När järnvägen anlades 1885 hade den en annan dragning än i dag och löpte då bredvid havet längs den västra udden vid Håsthabergset. 1936 genomfördes en större utbyggnadsetap då cirka 400 meter berg schaktades bort i mitten av Håsthabergset och skapade en bergskärning med uppåt åtta meter höga väggar, vilket satte stor prägel på landskapet.

I dag pågår nästa stora förändring av järnvägen. Genom byggandet av Varbergstunneln har nu järnvägstrafiken flyttats ner under mark, vilket frigör det gamla spårområdet. Varbergs kommun har även avtalat med Trafikverket att bergskärningen från 1936 ska fyllas igen med bergkross från tunnelbygget, ett sätt att både minska transportsträckorna för bortforsling av material och att återställa landskapet på Håsthabergset.

I vårt förslag för Nya stråket tas de gamla järnvägsstrukturerna tillvara och får nytt liv, och rörelsen längs stråket blir en resa genom mer än 100 år av järnvägshistoria.

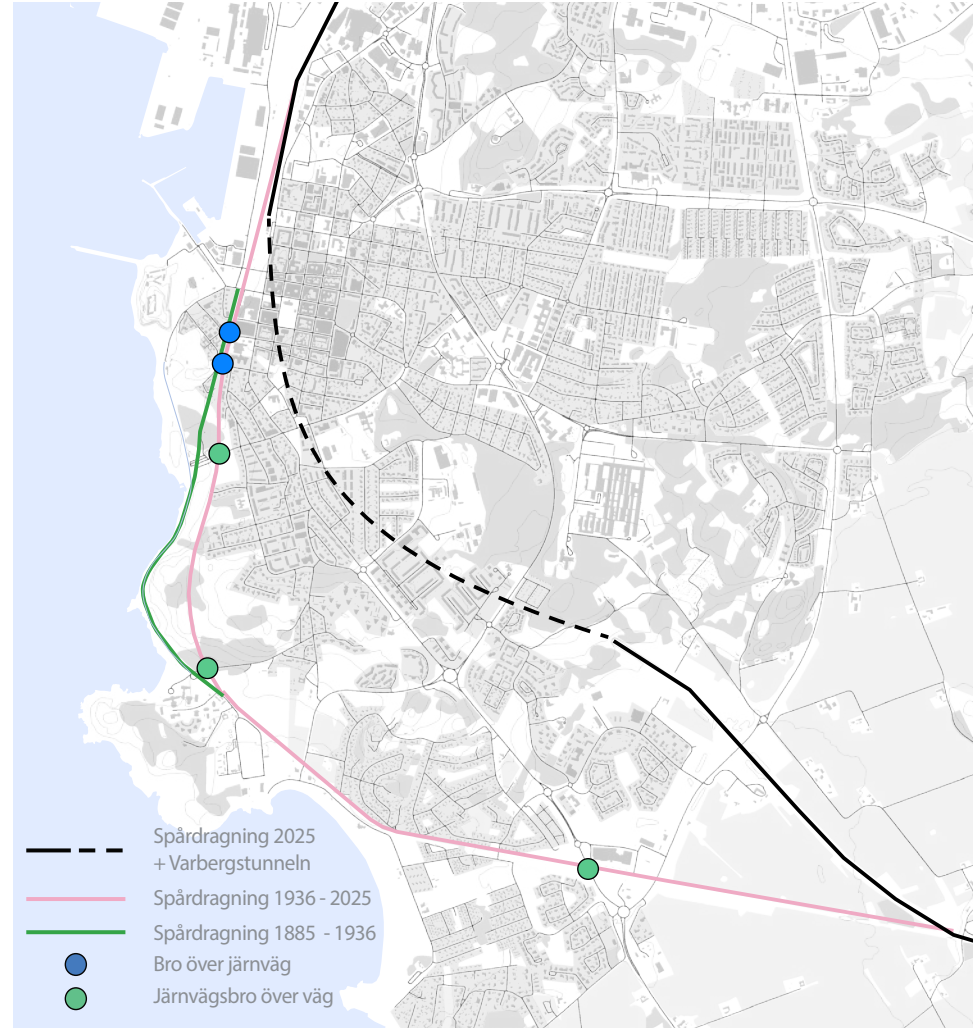
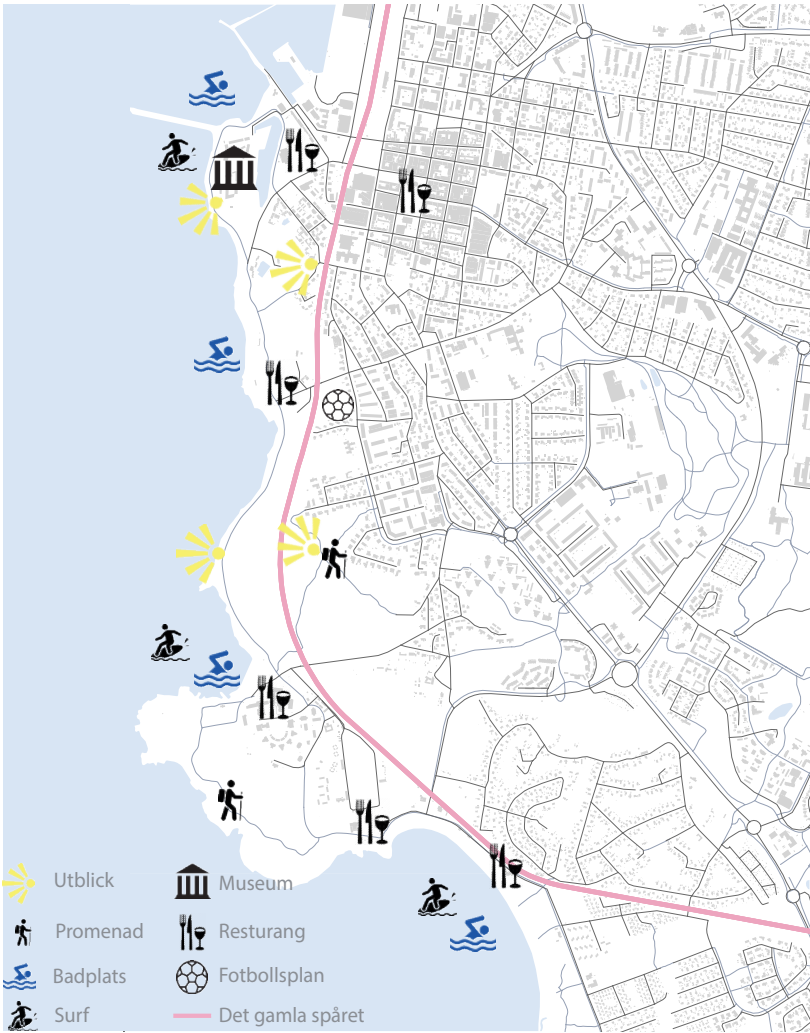


Illustration över de olika historiska järnvägsträckorna och platser kopplade till järnvägen.

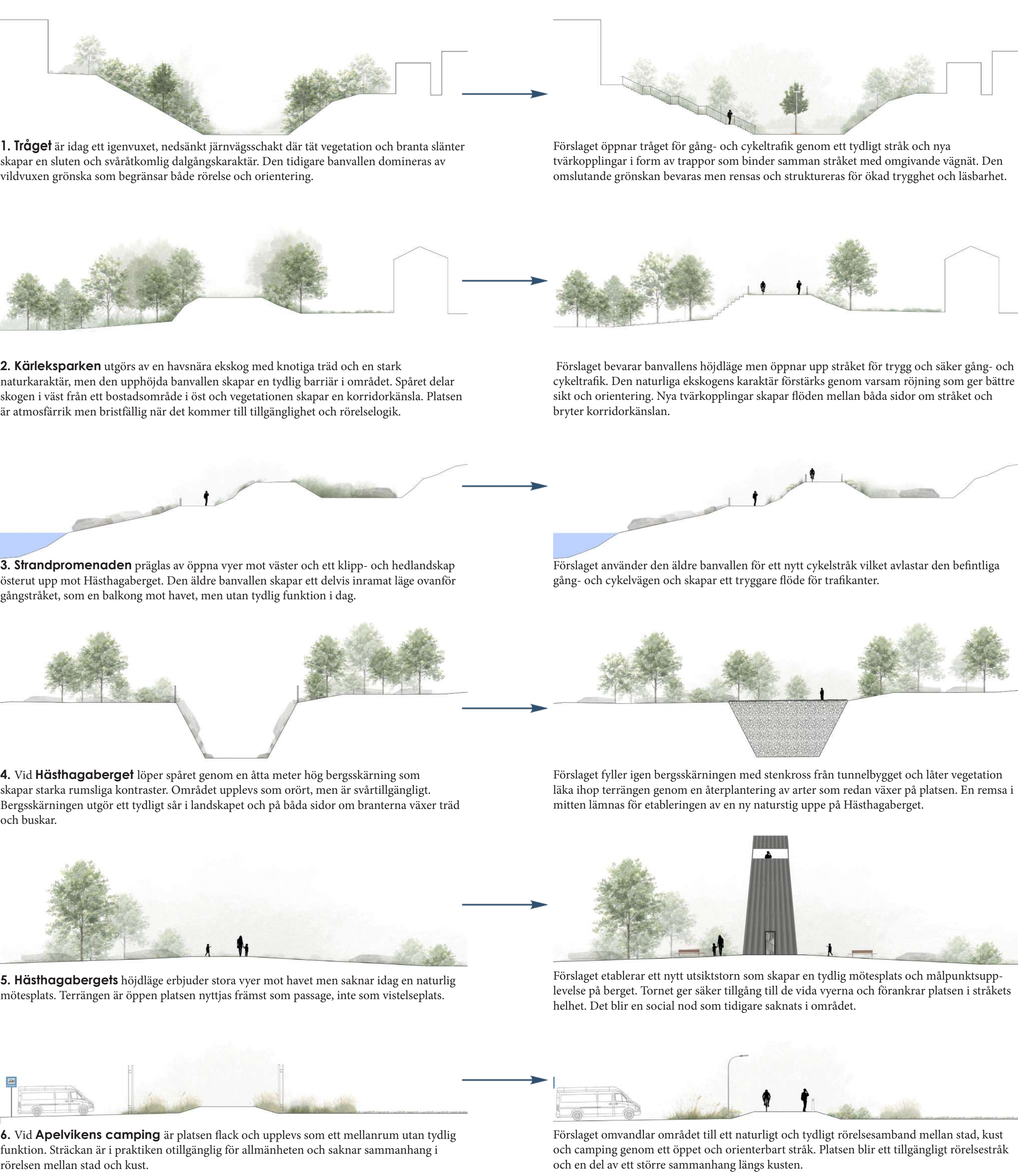


UPPLEVELSEVÄRDEN OCH AKTIVITETER



Illustrationen visar det nya förslaget för Tråget sett från norr. En planteringsremsa med blommande perenner och träd separerar cykelbanan från gångstråket. På sidorna reser sig de grönskande sluttningarna upp mot den omgivande stadsbebyggelsen.

FÖRE OCH EFTER FÖRSLAGET



1. Tråget är idag ett igenvuxet, nedsänkt järnvägsschakt där tät vegetation och branta slänter skapar en sluten och svårtråkig dalgångskaraktär. Den tidigare banvallen dominerar av vildvuxen grönska som begränsar både rörelse och orientering.

Förslaget öppnar tråget för gång- och cykeltrafik genom ett tydligt stråk och nya tvårkopplingar i form av trappor som binder samman stråket med omgivande vägnät. Den omslutande grönskan bevaras men renas och struktureras för ökad trygghet och läsbarhet.

2. Kärleksparken utgörs av en havsnära ekskog med knottiga träd och en stark naturkaraktär, men den upphöjda banvallen skapar en tydlig barriär i området. Spåret delar skogen i väst från ett bostadsområde i öst och vegetationen skapar en korridorökans. Platsen är atmosfärisk men bristfällig när det kommer till tillgänglighet och rörelselogik.

Förslaget bevarar banvallens höjdläge men öppnar upp stråket för trygg och säker gång- och cykeltrafik. Den naturliga ekskogens karaktär förstärks genom varsam röjning som ger bättre sikt och orientering. Nya tvårkopplingar skapar flöden mellan båda sidor om stråket och bryter korridorökansen.

3. Strandpromenaden präglas av öppna ytor mot väster och ett klipp- och hedlandskap österut upp mot Håsthabergset. Den äldre banvallen skapar ett delvis inramat läge ovanför gångstråket, som en balkong mot havet, men utan tydlig funktion i dag.

Förslaget använder den äldre banvallen för ett nytt cykelstråk vilket avlastar den befintliga gång- och cykelvägen och skapar ett tryggare flöde för trafikanter.

4. Vid Håsthabergset löper spåret genom en åtta meter hög bergskärning som skapar starka rumsliga kontraster. Området upplevs som orört, men är svårtilgängligt. Bergskärningen utgör ett tydligt sår i landskapet och på båda sidor om branterna växer träd och buskar.

Förslaget fyller igen bergskärningen med stenkross från tunnelbygget och låter vegetation läka ihop terrängen genom en återplantering av arter som redan växer på platsen. En rensa i mitten lämnas för etableringen av en ny naturstig uppe på Håsthabergset.

5. Håsthabergsets höjdläge erbjuder stora ytor mot havet men saknar idag en naturlig mötesplats. Terrängen är öppen platsen nyttjas främst som passage, inte som vistelseplats.

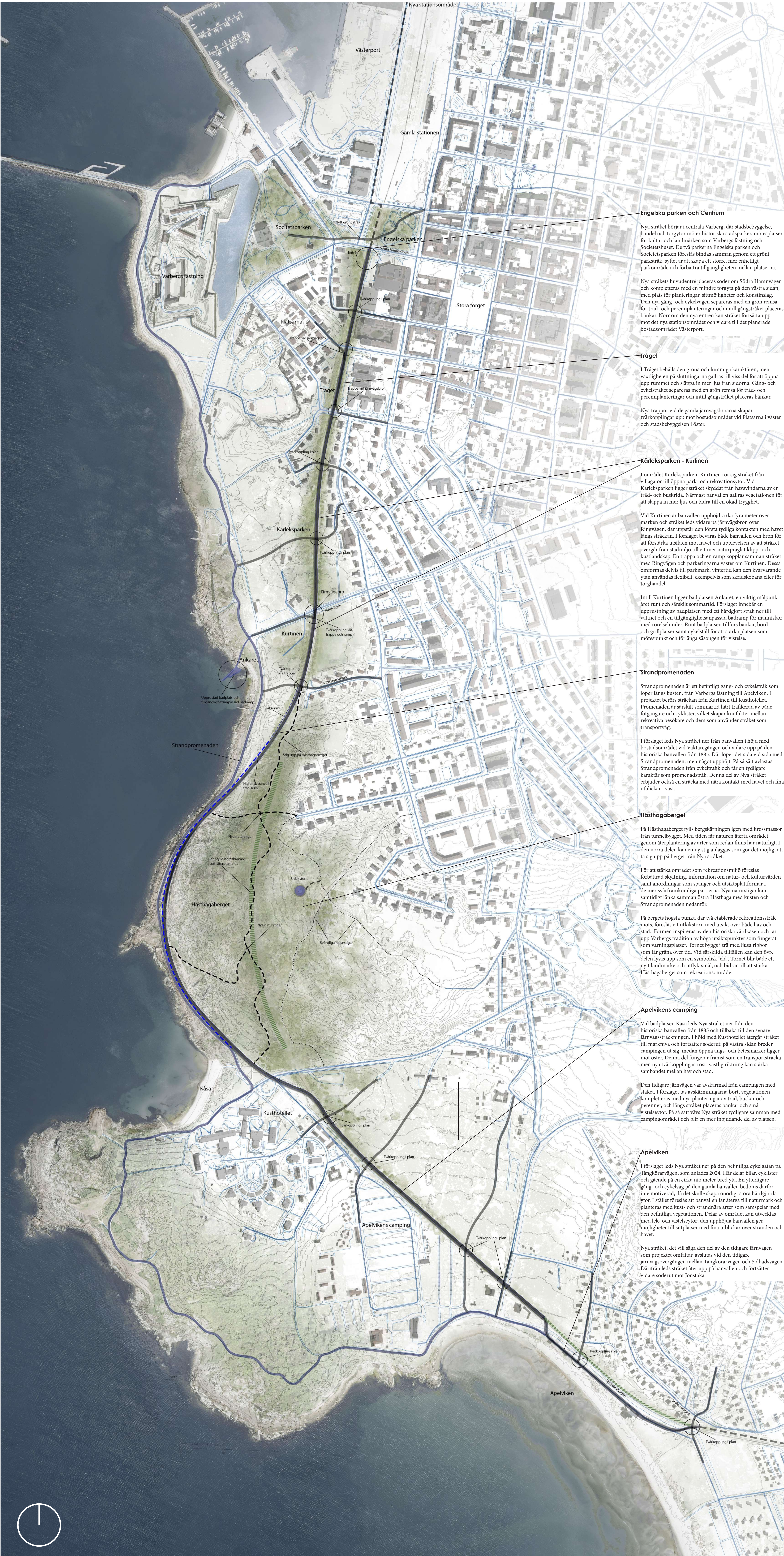
Förslaget etablerar ett nytt utsiktstorn som skapar en tydlig mötesplats och målpunktsupplevelse på berget. Tornet ger säker tillgång till de vida vyerna och förankrar platsen i stråkets helhet. Det blir en social nod som tidigare saknats i området.

6. Vid Apelvikens camping är platsen flack och upplevs som ett mellanrum utan tydlig funktion. Stråket är i praktiken otillgängligt för allmänheten och saknar sammanhang i rörelsen mellan stad och kust.

Förslaget omvandlar området till ett naturligt och tydligt rörelsesamband mellan stad, kust och camping genom ett öppet och orienterbart stråk. Platsen blir ett tillgängligt rörelsestråk och en del av ett större sammanhang längs kusten.



Illustrationen visar entrén till Nya stråket i norr. Till vänster i bilden syns gallerian Trädgården med tillhörande parkering. I förslaget avskärmas gång- och cykelstråket från parkeringen med en grön remsa av buskar och träd. Till höger syns den ny vistesletan med planteringar och stiplatser i anslutning till entrén.

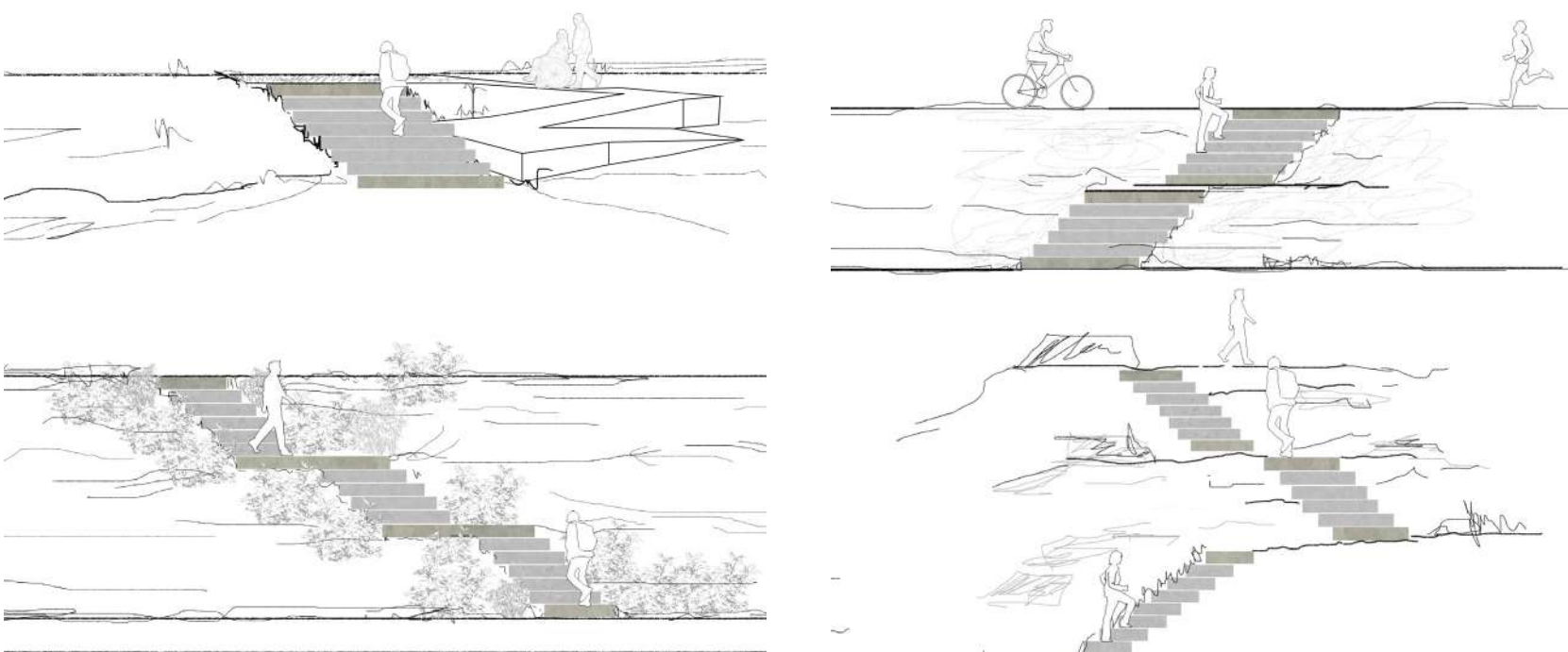


Gestaltungsplan Skala 1:3000/A0



Vid Apelvikens camping belägs gång- och cykelbanan med naturstensplattor och asfalt. Stråket ramas in av nya planteringsytor för träd och perenner på den västra sidan, och den befintliga åkermarken i öster. I bakgrunden skymtas Apelvikens sommarhusområde.

PRINCIPER FÖR TRAPPOR OCH RAMPER



Upp- och nedgångar längs banvallen utformas i första hand efter platsens topografi. Målet är att skapa tydliga, trygga och tillgängliga kopplingar, samtidigt som de nya strukturerna samspelar varsansamt med landskapet.

På platser med måttliga höjdskillnader integreras trappor i befintlig terräng. Trapporna kompletteras med ramper eller flackare slingor för att förbättra tillgängligheten för cyklist, barnvagnar och personer med nedsatt rörlighet.

Dessa lösningar samordnas med befintliga stigar och stråk för att erbjuda flera alternativa vägar. I brantare partier delas rörelsen upp i flera sektioner med vilplan emellan.

På Hästhagaberget, där terrängen i vissa partier är svår att ta sig fram i, kan trappor och spänger integreras för att öka tillgängligheten. Trapporna kan delvis huggas ur berget som en koppling till Varbergs historia och stenhuggerindustrin.

Vid strategiska lägen avslutas de i små plattor eller terrasser som fungerar som utsikts- och vistelsezoner, och skapar tydliga knutpunkter för orientering och möten. Konstruktionerna hålls enkla och robusta för att smälta in i landskapet.



Badplatsen vid Ankaret rustas upp och kompletteras med en tillgänglighetsanpassad badramp.



Utsiktstornet på Hästhagaberget utgör både ett nytt landmärke och utsiktssnål i Varberg.

MATERIAL OCH DETALJER



Materialitet

Varberg är känt för sin särpräglade bergart, Varbergsgranit, som historiskt har brutits och bearbetats på flera platser i området. Graniten är en del av stadens geologiska arv och ett materialt uttryck för dess kulturhistoria.

Gestaltningen av Nya stråket tar fasta på detta arv genom att integrera Varbergsgranit på utvalda platser längs stråket. Exempelvis kan första och sista steget i trappor, delar av markbeläggning eller andra detaljer utformas i graniten, vilket skapar en direkt koppling till stadens historiska stenbearbetning och det lokala landskapet.

I de mer urbana delarna, som vid entrén vid Engelska parken och genom Träget, belägs gångvägen med naturstensplattor och cykelvägen med asfalt. Plattornas färg varierar i nyanser av grått, grönt och rött, inspirerade av Varbergsgraniten. Nya stråket rör sig in i mer naturpräglade områden används asfalt för både gång- och cykelväg för ett slätstarkt och hållbart stråk.

Återbruk och cirkularitet i gestaltningen

En central utgångspunkt i projektet är att arbeta cirkulärt och ta till vara de resurser som redan finns på plats. Krossmassor från tunnelbygget används för uppbryggnad och utfyllnad av mark samt i gäbionmurar och terrasser. Som synliga element berättar de samtidigt om platsens förändringsprocess och hur nytt växer fram ur det gamla.

Äldre järnvägsmaterial, som räls, stölpår och beslag, får nytt liv som detaljer i gestaltningen. De kan användas till kantstöd, sittplatser och avgränsningar mellan olika ytor och skapar igenkänning längs stråket. Konstnärliga inslag kan dessutom knytas till samma princip: material från tunnelbygget och den tidigare järnvägen kan ges nya uttryck i konstverket.

Genom att låta återbrukat material vara både funktionella och berättande förstärks kopplingen mellan Nya stråket, de historiska järnvägsnätet och den kulturhistoria som präglar omgivningen samtidigt som behovet av nyproducerade material minskar.



Gång- och cykelvägen ner mot Strandpromenaden villar på gäbionmurar fyllda med återbrukat krossmaterial från tunnelbygget och blir ett element som berättar om platsens omvandling. Räcket kombinerar stölpår i naturen med detaljer i stål.

Växtgestaltning

Växtgestaltningen längs Nya stråket tar sin utgångspunkt i de arter som redan förekommer naturligt i landskapet. I huvudsak används inhemska perenner, buskar och träd som är anpassade till lokala förhållanden för att stärka befintliga ekosystem och den biologiska mångfalden.

Vid kusten används växter som tåll vind, saltsläkt, stark sol och begränsade jordkrymper. Slänter kring banvallar samt murar, trappor och ramper gestaltas med växtlighet för att smälta in i omgivningen och binda samman de hårdgjorda ytorerna med landskapet.

I Träget och vid den norra entrén ges växtgestaltningen ett mer ordnat uttryck. Här används träd, buskar och perenner som tillsammans skapar tydliga årstidsväxlingar med starka höstfärger, vintergröna inslag och perenner som behåller sina strukturer under vintern. Planteringsarna struktureras i tydliga bäddar, och växtvalen kan ha en fortsatt koppling till kustens arter.

Växtgestaltningen ska bidra till att förstärka Nya stråkets karaktär och skapa igenkänning längs hela sträckan. Den blir därmed inte ett tillägg, utan en integrerad del av stråkets identitet och relationen till det kustnära landskapet.



Illustrationen visar hur Nya stråket rör sig från stadslandskapet i norr vidare mot ett mer öppet och naturpräglat kustlandskap söderut. Gång- och cykelstråket svänger av mot kusten och ett gångstråk fortsätter längs banvallen vidare mot Hästhagaberget.