



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap

# **Samspel mellan industri och stad**

En studie av utvecklingen av tätortsnära industriers utemiljö,  
med utgångspunkt i uppdrag för Markaryd kommun

Mathilda Dahlberg och Linnea Nyman  
Självständigt arbete 30 hp  
Landscape architecture programme  
Alnarp 2021





Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och  
förvaltning

**Samspel mellan industri och stad - *En studie av utvecklingen av tätortsnära industriers utemiljö, med utgångspunkt i uppdrag för Markaryd kommun***

**Interplay between industry and city - *A study of the development of the outdoor environment of urban industries, based on an assignment for Markaryd municipality***

**Författare:** Mathilda Dahlberg, Linnea Nyman

**Handledare:** Jitka Svensson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Examinator:** Thomas Randrup, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Biträdande Examinator:** Anders Westin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0846

Program: Landscape Architecture programme

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2021

Elektronisk publicering: <http://stud.espilon.slu.se>

Nyckelord: Tätortsnära industri, funktionsintegration, stationsområde, åtgärdsprogram, utemiljö, entré, grönstruktur, arbetsplats

## Sammanfattning

Från industrialismens framväxt till idag har industrins roll i staden haft olika betydelse och värde. Från funktionalismens zoneringsprinciper, till dagens idé om återindustrialisering och funktionsintegrering. Syftet med detta examensarbete är att sätta samspelet mellan industri och stad i fokus, att undersöka vad en kommuns olika intressenter kan tjäna på att utveckla ett integrerat och aktivt industriområde mitt i staden, samt att utarbeta hur en sådan utveckling skulle kunna se ut.

Studien utgår ifrån Markaryds västra industriområde, som är centralt belägen i tätorten. De mest framträdande möjligheterna med en tätortsnära industri, som vi funnit genom studier i Markaryd, är för det första att minska behovet av arbetspendling genom att kunna bo och leva nära sin arbetsplats. För det andra att kommunens identitet påverkas av att företagskulturen och den ekonomiska kärnan visas upp och blir en del av stadsstrukturen. Den mest framträdande problematiken vi har funnit är den barriäreffekt som skapats i form av otrygga gaturum med dess tunga trafik, samt otrygghet under dygnets mörka timmar.

Problembilden sammanfattas i ett åtgärdsprogram där områdets utvecklingspotential belyses och där förslag på åtgärder beskrivs. Utifrån åtgärdsprogrammet så valdes kopplingen mellan stationen och industriområdet ut som en viktig plats för vidare utveckling varpå ett gestaltungsförslag togs fram. Gestaltningens översiktliga idé är att skapa en entrékänsla till industriområdet och ett sammankopplande stråk mellan centrum, stationen och industrin.

Genom de föreslagna åtgärderna och gestaltungsförslaget så ser vi att problembilden kan mildras och möjligheterna blomstra, vilket ger potential till att det är många parter som kan tjäna på att Västra industriområdet ligger centralt i tätorten och är väl integrerat och tillgängligt. Framförallt är det den starka företagskulturen i kommunen som medför att möjligheterna är starka. Slutligen diskuteras huruvida de föreslagna åtgärderna kommer att få den slagkraft och effekt som vi eftersträvar och presenterat.

## Abstract

From the rise of the industrial revolution until today, the role of the industry in the city has retained different meanings and values. From the zoning principles of the functionalism era, to the current idea of re-industrialization and function integration. The purpose of this thesis is to set the interplay between industry and city in focus, to investigate what a municipality's various stakeholders can gain from developing one integrated and active industrial area in the city, as well as to delve into what such a development could look like.

The study is based on Markaryds' western industrial area, which is located very central in the urban area. The most prominent possibilities with an industry that is integrated with the city, which we have found through studies in Markaryd, is firstly to reduce the need for commuting by being able to live and work close to the workplace. Secondly, the municipality's identity is affected by the corporate culture and the economic core being displayed and that way becomes a part of the city structure. The most prominent problem we have found is the barrier effect created by the heavy trafficked streets and unsafe thoroughfares, as well as the perceived insecurity during the dark hours.

The problems are summarized in an action program where the area's development potential is highlighted, and where proposals for actions are described. Based on the action program, the connection between the station and the industrial area was chosen as an important place for further development, whereupon we have produced a design proposal. The general idea of the design proposal is to create an entrance feeling the industrial area and an interconnecting passage between the centrum, the station and the industrial area.

Through the proposed actions and the design proposal, it is possible to see that the problems can mitigate and the opportunities flourish, which gives potential for many agents to benefit from the fact that the Western industrial area is centrally located in the urban area and is well integrated and available in the city. Above all, we believe that it's the strong corporate culture in the municipality that creates the steady and durable opportunities. Finally, we discussed whether the proposed actions would receive the impact and effect that we have planned and strive for.



# Innehåll

Kapitel 1	
<b>Inledning</b>	5
Industrin & staden över tid	6
Tillvägagångssätt	8
Utgångspunkt i litteratur	10
Kapitel 2	
<b>Analys inför åtgärdsförslag</b>	17
Nulägesbeskrivning och analyser	18
Samtal	24
SWOT	25
Kapitel 3	
<b>Koncept och Resultat</b> , Åtgärdsprogram	27
Västra industriområdet som central stadsdel	29
Västra industriområdet som arbetsplats	33
Västra industriområdet som del av den större grön- och blåstrukturen	35
Västra industriområdet som entré	37
Kapitel 4	
<b>Gestaltningförslag:</b>	
<i>Västra stationsstråket</i>	41
Det Naturliga grönstråket	46
Det Västra stationstorget	48
Det Böljande parkstråket	52
Kapitel 5	
<b>Diskussion</b>	55
Sammanfattande slutsatser	59
<b>Källor</b>	60

## Kapitel 1

# Inledning

I april 2020 fick vi, Linnea och Mathilda, uppdraget av Markaryd kommun att vara med i planeringen av expansionen och utvecklingen av Markaryds tätortsnära industriområde, här kallat Västra industriområdet.

Uppdraget innebar en projektanställning under två månaders tid där vi som landskapsarkitekter skulle vara med och ta fram åtgärdsförslag för utemiljön inom området.

Detta var för oss båda det första uppdrag vi fått i egenskap landskapsarkitekter och vi såg därmed ett gyllene tillfälle att kombinera uppdraget med vårt examensarbete. Vi tyckte att det skulle vara spännande att på ett transparent sätt redogöra för erfarenheterna av ett verklighetsbaserat projekt, genom att reflektera över projektets process och det färdiga resultatet. Det väckte nyfikenhet kring om det vi lärt oss under studietiden skulle vara direkt tillämpligt under uppdraget, eller på vilket sätt verklighetens ramar, t.ex. ekonomiska och politiska förutsättningar, skulle komma att styra vår process och vårt resultat.

Det här examensarbetet presenterar därmed resultatet av vårt uppdrag för Markaryds kommun, förankring till litteratur inom landskapsarkitektur som ligger till grund för våra förslag, samt de reflektioner kring processen och resultatet som uppkommit upp under projektets gång.

# Bakgrund

## Industrin & staden över tid

I takt med industrialismens framväxt under 1800-talet blev industriverksamhet en allt större del av stadsbilden (Bellander 2005). Städer blev till centrum för industriverksamhet, då man kunde dra nytta av arbetskraft och transporter.

Industriverksamheten drev ekonomisk tillväxt och vilket ledde till urbanisering och befolkningsökning. Under funktionalismen i början av 1900-talet så blev de moderna stadsplanerarna kritiska till att förorenande industri beblandades med bostäder. Utsläppen från industrin medförde en ohälsosam livsmiljö vilket skapade ett behov av att omvärdera industrins relation till staden. I samband med transportmedlens utveckling blev zoneringsprincipen en välanvänd strategi som innebar att stadens funktioner delades upp och industrin separerades från handel, bostäder och rekreation (Ibid).

Slutet av 1900-talet karaktäriseras istället av en avveckling av industrin. Detta beror dels på att informationssamhället blev det nya idealet i Europa och en stor del av industriverksamheten förflyttades till andra länder med billigare arbetskraft. Städernas långtgående funktionsuppdelningen började kritiserats i Sverige och hela västvärlden. Framförallt är det de ökade transportbehovet som kritiserats, som är en konsekvens av stadens utglesning och uppdelning. Exempelvis ställer trafiken till problem när det kommer till utsläpp, buller och fysiska barriärer i stadsstrukturen (Bellander 2005; Tali & Eran 2017).

Tali & Eran (2017), professorer i arkitektur och stadsplanering, menar att det idag finns en övertygelse om att återindustrialisera städer. Att integrera industriverksamhet i staden är dock inte en självklar vision då industrin nu har hållits borta från staden i över ett halvt decennium (Tali & Eran 2017). Men med takt med att den globala hållbarhetsrörelsen har tagit fart så har det medfört att internationella företag börjat ta ett större ansvar för hela produktions- och handelskedjan. Det finns en allt mer utpräglad

förståelse för att en lokal produktion bidrar till en hållbarare urban ekonomi med en utökad förmåga till självförsörjning och fler arbetsmöjligheter. Fler faktorer som bidrar till att många post-industriella länder idag vill främja inhemsk produktion är att löner i utvecklingsländer drastiskt börjar öka, orolighet för att inte kunna kontrollera industrins egendomar, samt ökade energikostnader för transporter (Ibid).

Europeiska Kommissionen (2014) har haft som mål att tillverkningsindustrins andel av BNP skall öka från dagens 15% till 20% till år 2021. Om detta inte sker menar EU kommissionen att den europeiska arbetslösheten kan bli långvarig. Tali & Eran (2017) menar följaktligen att det finns en stor möjlighet i att omvärdera industrins roll i staden, och att göra den till en lika central del som exempelvis bostäder och handel. Ur en ekologisk synvinkel är de flesta tillverkande verksamheter hållbarare idag med hårdare miljöregler som lett till minskade utsläpp och föroreningar i närmiljön. Detta ger miljömässiga förutsättningar för att industri åter kan bli en integrerad del av stadsbilden (Tali & Eran 2017).

*“Redefining the role of industry, making it an integral part of the city, is a spatial, social and economic challenge. More than two centuries after the start of the Industrial Revolution, policy makers, planners and designers have an opportunity to re-consider the ways industry creates places, sustains jobs, and promotes environmental sustainability. This is the future of manufacturing. This is the future of cities.”* (Tali & Eran 2014, s. 9)

Tanken på att återindustrialisera städer har således väckt ett intresse hos oss att undersöka hur framtidens samspel mellan industri och stad kommer att se ut. Det väcker frågor kring om historien med zonerade industriområden kommer att upprepa sig, eller om vi bör sträva mot ett mer funktionsintegrerat samhälle. Tali & Eran (2017) menar att frågan kring framtidens stadsindustrimark är en stor utmaning som stadsplanerare idag lägger allt för lite vikt vid. De menar att städer idag planeras på sätt som inte stödjer framväxandet av tillverkningsindustri. Grunden för detta menar dem är att stadsplanerare avskräcks av det långsiktiga

saneringskostnaderna och konkurrensen ifrån andra typer av markanvändningar (Tali & Eran 2017).

## Avstamp i Markaryds centrala industriområde

En plats där samspelet mellan industri och stad just nu är på agendan är Markaryds kommun i södra Småland. Trots sin ringa storlek har kommunen en omfattande industriverksamhet som sysselsätter och försörjer en stor del av kommunens invånare samt en stor andel arbetspendlare från närliggande kommuner. Det största industriområdet benämns som Västra industriområdet och är centralt beläget i Markaryds tätort, inom hundra meter ifrån stationen och centrum. Se figur 1. Här finns ett antal tillverkande industriverksamheter, varav Nibe Industrier AB är den största. I nuläget planerar Nibe AB att expandera sin verksamhet och att bygga till lokaler i industriområdet för att kunna utöka produktion- och kontorsverksamhet.

*“Vi hade kunnat outsourca all vår verksamhet till andra länder, men visionen är att behålla och expandera både tillverkning och huvudkontoret i Markaryd för all framtid.”* Citat av VD:n på Nibe AB, angående vikten av att hålla kvar vid sina rötter och värna om bygden.

Då gator och en del mark inom Västra industriområdet är kommunägda har kommunen ett intresse av att expansion och utveckling av området sker på kommunens villkor och enligt deras vision, där även allmänhetens intressen tas i beaktande. Mot bakgrund av att Markaryd redan har en industri med ett centralt läge i staden, samt att de vill expandera istället för att avveckla eller flytta, är Västra industriområdet en intressant plats att ta avstamp i och undersöka.



## Syfte

Syftet med examensarbetet är att sätta samspelet mellan industri och stad i fokus, att undersöka vad en kommuns olika intressenter kan tjäna på att utveckla ett integrerat och aktivt industriområde mitt i staden, samt att utarbeta förslag på hur en sådan utveckling skulle kunna se ut.

## Mål

Målet med detta arbete är att ta fram ett åtgärdsprogram som på ett lättillgängligt och koncist sätt belyser och förmedlar områdets utvecklingspotential på en konceptuell nivå. Vidare att ta fram ett gestaltungsförslag på särskilt intressanta platser som kommunicerar en ambition för landskapsarkitektoniskt uttryck, material och utförande som underlag för den vidare processen med att planera, projektera och genomföra utvecklingar av områdets utemiljö.

## Frågeställningar

- *Hur ser Västra industriområdets utemiljö och kopplingar ut idag och vad finns för problem och behovsbild med området ur de olika användargruppernas perspektiv?*
- *Vad finns för möjligheter och problem med att utveckla en starkare integration mellan industri och stad, samt hur skulle en sådan utveckling kunna se ut?*
- *Hur kan vi som landskapsarkitekter påverka Markaryd i stort genom förändringar i industriområdet?*

## Målgrupp

Målgruppen för detta arbete är landskapsarkitekter, samhällsplanerare och politiker som är nyfikna på arbete med att behålla aktiva industriområden centralt i städer och hur man kan arbeta med dess utveckling. Även nyblivna landskapsarkitekter eller studenter som kan inspireras eller lära sig av vår process och vårt resultat.

## Disposition

Examensarbetet inleds med utgångspunkt i litteratur och följs upp av beskrivning av förarbete inför åtgärdsförslaget. Förarbetet består av nulägesbeskrivning av Västra industriområdet och analyser av områdets fysiska förutsättningar. Även samtal med intressenter. Därefter presenteras åtgärdsprogrammet utifrån fyra underkapitel baserade på funktioner kopplade till området. Kapitlen består av problembild, möjligheter och åtgärdsförslag.

Åtgärdsförslaget följs upp av gestaltungsförslag för Västra Stationsstråket, inklusive processbeskrivning.

Därefter följer diskussion kring vårt resultat och process samt sammanfattade slutsatser.

# Tillvägagångssätt

Arbetet startades upp med ett inledande möte med representanter från beställaren, Markaryds kommun, representanter från den expanderande verksamheten, trafikplanerarna från Tyréns AB samt med oss, landskapsarkitekterna. Uppdraget formulerades och den upplevda problembilden presenterades. Löpande kontakt med samtliga parter hölls och ytterligare platsbesök genomfördes. Åtgärdsprogrammet arbetades fram genom kartläggning av utemiljön inom industriområdet, beskrivning av dess problem- och behovsbild samt genom undersökning av utvecklingspotentialen. Detta arbete tar avstamp i egna analyser av området, i trafikplanerarnas framarbetade trafikstrategi, genom samtal med olika användare, samt i studerande referensplatser. Baserat på åtgärdsprogrammet så prioriterades och valdes platsen för gestaltungsförslaget ut. Gestaltungsförslaget arbetades fram genom rumsliga inventeringar, studier av referensprojekt, skisser, visualiseringar, sektioner, planer och diskussioner mellan oss landskapsarkitekter och övriga inblandade parter. Under hela arbetet dokumenterades reflektioner kring arbetets process och resultat och har under tiden och därefter följts upp av litteraturstudier och studier av liknande fall som resulterat i examensarbetet; *Samspel mellan industri och stad, en studie av utvecklingen av tätortsnära industriers utemiljö*.



Nibe vill expandera sin verksamhet vilket kräver ombyggnationer på bl.a. kommunens mark. Därav kopplas kommunen in.



Kommunen är välvilligt inställda till NIBE och ställer sig positiva till expansionsplanerna. Det är dock viktigt för kommunen att fler intressen tas i beaktande, då allmänheten fortsatt kommer att röra sig över vissa ytor som Nibe vill ta i anspråk.



Trafikplanerare från Tyréns AB kopplas in för att beskriva problembild och föreslå åtgärder till trygg och funktionell trafikmiljö.



Vi, som landskapsarkitekter, ombes se på området som en helhet och föreslå åtgärder till förbättring, baserat på bl.a. Tyréns trafikutredning.

## Uppdragets förutsättningar

De ramar vi fick för uppdraget för Markaryd kommun var 640 h, dvs 4 månaders heltidsarbete. Eftersom vi är två personer resulterade detta i två månaders heltidsarbete.

Uppdragsbeskrivningen vi fick av miljö- och byggchefen var öppet formulerad. Han önskade att vi skulle se på kommunen som helhet, utan att ta hänsyn till ägandegränser och fastighetsgränser. Hans önskan var att Nibes ledning skulle bli nöjda, men givetvis även de boende i närområdet och övriga intressenter.

Efter analyser av önskemål och förutsättningar kom vi fram till att vårt fokus skulle ligga i Markaryds Västra industriområde, men med fluktuerande gränser. Infarter, utfarter och entréer och områden där omringning måste tas med i beräkningar.

## Avgränsning

Detta arbete tar avstamp i Markaryds tätortsnära industriområde vilket innebär att problemrymden som presenteras och diskuteras genom arbetet utgår ifrån denna plats förutsättningar och möjligheter. Detta innebär att arbetet inte kan fungera som en generell handbok för utvecklingen av tätortsnära industrier, utan mer som exempel på hur en sådan utveckling skulle kunna se ut och som inspiration till hur man skulle kunna göra på andra platser. Vidare är arbetets resultat format utefter de förutsättningar och ramar som funnits för vårt uppdrag med Markaryds kommun som beställare. Detta innebär att resultatet eventuellt hade sett annorlunda om också förutsättningarna varit andra, vilket diskuteras vidare i slutet av detta arbete. Slutligen är arbetet avgränsat till ramen för landskapsarkitektur och tar upp den litteratur, diskussion, förslag och referenser som är relevanta utifrån denna disciplin.



# Centrala begrepp

## - Åtgärdsprogram

*Åtgärd* - substantiv. Målinriktad handling; något måste göras för att rätta till ett problem eller avhjälpa ett problem.

*Program* - substantiv. Lista med tidpunkter eller aktiviteter (som ska följas), exempelvis en plan, ett schema, ett manus eller agenda. (Wiktionary 2020)

Åtgärdsprogram uppförs ofta inom större organisationer för att lista och beskriva åtgärder att ta till för att lösa problem eller utmaningar. Åtgärdsprogram är också vanligt att uppföra inom och inför stadsbyggnadsprojekt.

## - Gestaltungsförslag

*Gestalta* - verb. Ge form åt, utforma, personifiera.

det att gestalta; det att ge gestalt (konkret form) åt en abstrakt tanke

Förslag - substantiv. En plan om hur något skall göras

Jämför: råd (Råd - tips, instruktion; rekommendation)

(Ibid.) Här menas förslag till landskapsarkitektonisk gestaltning,

rekommendation kring hur ett område kan utformas och ges en konkret form.

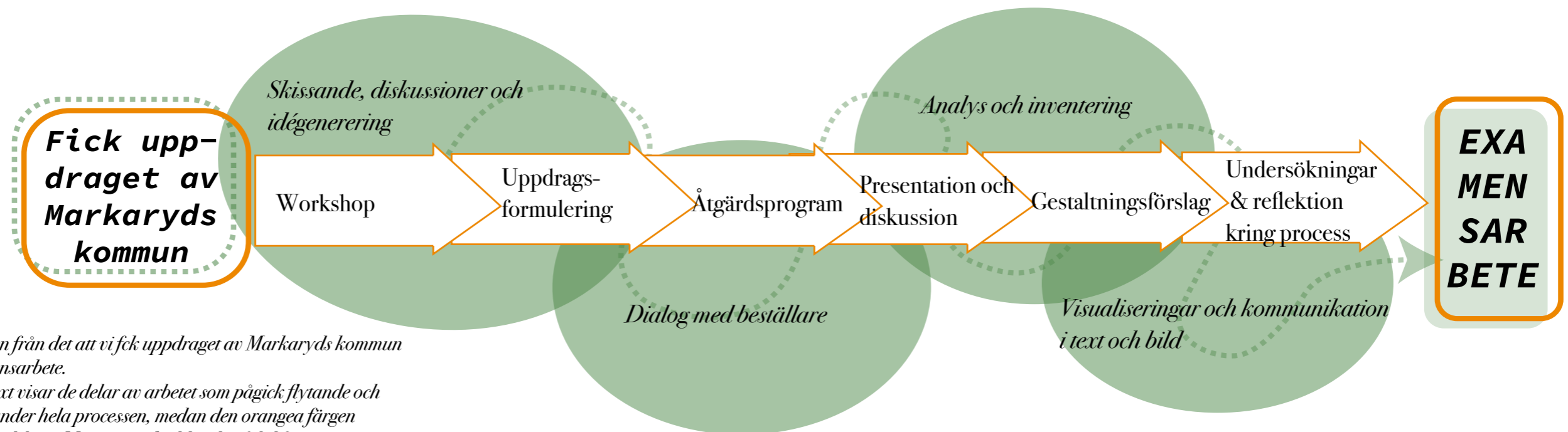
I detta arbete benämns industriområdet i västra Markaryd som Västra industriområdet med stort V, då vårt motiv har blivit att etablera denna del av Markaryd som en egen stadsdel, med namnet Västra industriområdet. Det samma gäller det idag ogestaltade stråket väster om järnvägsspåren som vi i detta arbete benämner som Västra stationsstråket då vi vill etablera det som namn för platsen.

Genomgående benämner vi vår uppdragsgivare som "kommunen", och vi skriver också om kommunen som en intressent med åsikter i diverse frågor. Med kommunen menar vi de demokratiskt valda representanter som fattar gemensamma beslut rörande Markaryds framtid. Vi har kommunicerat med kommunen via framförallt en kontaktperson, bygg- och miljöchefen, anställd av Markaryds kommun. Med allmänheten menar vi Markaryds invånare, med olika egenintressen och åsikter rörande sin hemorts framtid.

# Metod

Figur 1 visar vår och arbetets ungefärlig process och metoder. Arbetet har varit en delvis iterativ process, som inkluderat analyser, skissande, samtal, samt studier av litteratur och referensplatser. Analysarbetet har till stor del baserats på platsbesök, kartanalyser och samtal. Diskussion och skissande har fortsatt genom hela processen i kombination med idégenerering. Delpresentationer har skett via zoomlänk eller på plats i Markaryds kommunhus, med berörda parter närvarande.

Examensarbetet är baserat på arbetet i Markaryds kommun och litteratursökningar.



Figur 1. Processen från det att vi fick uppdraget av Markaryds kommun till färdigt examensarbete.

Grön färg med text visar de delar av arbetet som pågick flytande och återkommande under hela processen, medan den orangea färgen symboliserar en tidslinje. Momenten skedde i den följd figuren visar. Bilden bör ses som en förenklad version av verkligheten.

# Utgångspunkter i litteratur

## Prototyper av industrins förhållande till staden

Tali & Eran delar upp industriområdets förhållande till övriga staden i tre olika kategorier: The integrated, the adjacent, and the autonomus, vilket vi har valt att översätta till den integrerade, den närliggande och den självgående industrin. Nedan följer olika exempel på industrier som Tali & Eran (2017) presenterar som antingen integrerade, närliggande eller självgående.

### Integrerad industri

Det som karaktäriserar en integrerad industri är att den ur ett arkitektoniskt perspektiv är en del av stadens mosaik och landskapsbild. Industrin skall koexistera med att bo och leva i staden (Tali & Eran 2017).

Ett exempel på en stad med integrerad industri är München i Tyskland, som har en omfattande industri. BMW Werk öppnade 1920 i München på en plats som då var jordbruksmark. Efter andra världskriget växte staden och industrin omringades av bostäder och handel. Sedan dess har kringliggande bebyggelse ökat. Idag ligger industrin ca 15 minuters körtid från centrala staden och precis söder om en stor tågstation. Bostadsområden och industriområdet skiljs av med hjälp av träd, gångbanor, och en bilväg.

Chicago är ytterligare exempel på en stad med integrerad industri. För att återinföra industriverksamhet och undvika att jobbomöjligheterna fortsatte att minska, så utvecklade staden år 1988 det första industridistriktet. Idag finns 24 stycken industridistrikt som ligger i anslutning till bostäder och handel,



Figur 2. Munich, Tyskland. Industri i vitt & övrig bebyggelse i grått.



Figur 3. Chicago, USA. Industri i vitt & övrig bebyggelse i grått.

### Närliggande industri

Det som kategoriserar en närliggande industri är att den är länkad till staden, men zonerad till ett område som separerar vart människor bor och arbetar i staden. Denna kategorisering går att länka till tidiga 1900 talets principer om att placera industriområden i stadens periferi. Uppdelningen tydliggörs oftast av byggd fysisk barriär, som vägar, eller naturliga element i landskapet, som floder eller skogspartier. Tali & Eran menar också att dessa typer av industriområden oftast innehar en arkitektur med oregelbunden och gles struktur med låga byggnader (Tali & Eran 2017).

Ett exempel på en stad med närliggande industri är Kiryat Gat i Israel. Industriverksamhet har alltid haft en betydande roll i staden med en stor påverkan på stadens ekonomi. Staden huserar idag plats åt världens största tillverkningsanläggningar för företaget Intel. Det finns en tydlig uppdelning av staden där zonerad industriverksamhet finns i sydöst, och bostäder samt stadskärna i nordväst, med endast en gata som går från norr till söder och kopplar samman de två uppdelade områdena.

Pohang i Sydkorea är ytterligare ett exempel på en stad med närliggande industri. Genom historien har Pohang varit en fiskehamn där att processera fisk har varit deras största

industriverksamhet. 1960 byggde Sydkorea sitt första stålbruk i staden som idag står för världens fjärde största stål tillverkning. Floden Hyeongsan är en naturlig avdelare som delar upp industriområdet i söder från resten av stadens traditionella och kommersiella stadskärna och gamla bostadsområden i norr. En bilväg och järnväg korsar floden och binder samman de två delarna. Ett antal nya bostadsområden har byggts i anslutning till industriområdet i sydöst, men skiljs av från industrin via ett minde vattendrag i öster (ibid).



Figur 4. Kiryat Gat, Israel. Industri i vitt & övrig bebyggelse i grått.



Figur 5. Pohang, Sydkorea. Industri i vitt & övrig bebyggelse i grått.

### Självgående industri

Det som kategoriserar en självgående industri är att den utgörs av uteslutande storskalig industri som omges av öppna ytor och ligger långt bort zonerad från staden. Dessa områden ligger oftast nära transportvänlig infrastruktur, såsom flygplatser, motorvägar, järnväg eller hamnverksamhet, för att möjliggöra storskaliga transporter. Gatorna domineras ofta av fordonstrafik dimensionerade för tung godstrafik. På grund av områdets distansering från staden och utformning av gaturummen, är det oftast problematiskt att införa kollektivtrafik eller gång och cykel, vilket gör att de anställda är beroende av egen bil. Alternativt organiseras privata busstransporter från olika närliggande tätorter och städer endast till för industrins anställda (Tali & Eran 2017).

Ett exempel på självgående industri är Lordstown i Ohio, USA.

Här jobbar de flesta av invånarna med industriverksamheten som framförallt utgörs av biltillverkning. Lordstown ligger mitt i ett jordbrukslandskap där industriverksamheten är fysiskt separerat från den lilla tätorten genom olika fysiska barriärer, såsom en motorväg och en järnväg med flera parallella spår.

Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport i USA är ytterligare exempel på en plats med självgående industri. Industriverksamheten här har god tillgång till flygplatsen, motorvägar och järnväg. Industriverksamheten är inte kopplad till en specifik kommun utan ligger på gränsen mellan tre olika kommuner. Atlanta är närmaste stad, som ligger norr om industrin och kopplas samman genom en starkt trafikerad motorväg, mindre bilvägar och en järnväg (ibid).



Figur 6. Lordstown, Ohio, USA. Industri i vitt.



Figur 7. Hartsfield-Jackson Atlanta international airport, USA. Industri i vitt.

## Värden av en integrerad industri

Tali & Eran diskuterar vilken prototyp av industriområde som bäst fungerar och borde satsas på i dagens samhälle. Hittills är den självgående industrin den som dominerat och föredragits i många länder för att enklare skapa en storskalig global produktion. Detta menar Tali & Eran har gjort att värdet av urban industriverksamhet har kommit i skymundan och inte alls tas hänsyn till i stadsplaneringen. De främsta anledningarna till att stadsplanerare, urbana designers och arkitekter bör omvärdera dess synsätt på att integrera industri i staden presenterar dom som *production, growth and livability*. *Production* handlar om att en urban industri erbjuder arbetsmöjligheter nära hemmet, vilket minskar tiden och kostnader för pendling. Detta gör att olika samhällsklasser får likvärdig tillgång till arbetsplatsen vilket möjliggör ett bredare spektrum av människor på arbetsmarknaden. *Growth* handlar om fördelarna med att företagen får nära till stadens utbud av service, med kortare leverans- och pendlingsavstånd och kunna utnyttja den infrastruktur som finns. Det handlar också om att kommunen får en stärkt urban ekonomi, genom att industrier som ligger i anslutning till bostadsområden kan vara den främsta drivande kraften till stadens tillväxt. *Livability* handlar om att skapa en stolthet bland invånarna i staden och utnyttja stadens kreativa och konstruktiva anda. Industrin är alltså med och sätter en prägel på staden och trivseln att bo där. Samtidigt presenteras ett antal översiktliga nackdelar med en central industri, det kan innebära problem med buller, miljöföroreningar, lukt, samt vägar överbelastade av lastbilar och privatbilar.

## Är en integrerad industri likvärdigt med visionen om blandstaden?

Att sträva efter en integrerad industri kan ses gå i linje med stadsbyggnadsvisionen om blandstaden. Som en motreaktion mot det funktionsuppdelade och segregerade samhället, så menar Bellander (2005) att utvecklingen går mot att återigen integrera funktioner i samhället.

Funktionsuppdelning och zonerings har lett till en uppsplittring av vardagslivet, områden med brist på mångfald, och långa transportavstånd. Genom att människor har tillgång till arbetsplatser, affärer och sociala platser i närheten av sin bostad, så skapas en mer hållbar stadsmiljö. En stad som är uppbyggd på detta sätt benämner Bellander (2005) som en blandstad, och menar att detta är idag den ledande visionen för ett hållbart stadsbyggande. Syftet med blandstaden har både social, ekologisk och ekonomisk karaktär. Det sociala syftet innefattar att ge förutsättningar för en levande stad, vilket innebär att det är rörelse i de offentliga rummen dygnet runt. Detta skapar i sin tur förutsättningar för trygghet. Det ekologiska och ekonomiska syftet innebär bl.a. att skapa möjlighet till effektivisering av och hushållning med infrastruktur (ibid).

Det finns dock kritik gentemot detta ekonomiska argument och blandstaden som stadsutvecklingsvision. Charlie Karlsson (2017), professor i nationalekonomi, skriver i sin debattartikel att blandstaden är en dyr och ineffektiv utopi. Han menar att blandstaden som utopi förutsätter att stadsplanerare och arkitekter skall bestämma vart företagen skall förlägga sig, och vart människor skall arbeta och bo. Det är statistiskt styrande som Karlsson menar förbiser stadens eviga dynamik. För att utveckla en välfärdsmaximerad stad, som han uttrycker det, menar han att städer istället måste få utvecklas dynamiskt och successivt få självorganisera sig. Om städer får utvecklas spontant så tenderar de att kännetecknas av företag som samlokaliseras och specialiseras och människor som samlas i kluster. Ur ett ekonomiskt perspektiv är alltså samlokalisering viktigt för både en fungerande konkurrens mellan företag och butiker, vilket sänker kostnader för konsumenterna, samt för en fungerande leverantörskedja med minskad risk för avbrott och minskade transporter.

Bellander (2005) menar dock att blandstaden är en vision och inte en regelmässig formfråga i sig. Det finns inga regler för hur många eller täta funktioner som bör ingå i en blandstad utan ger tolkningsutrymme i den lokaliserade tillämpningen. Det går alltså att förstå att blandstaden inte behöver innebära att alla funktioner måste blandas upp i staden, utan det handlar mer om närheten och



tillgängligheten till olika funktioner. Ett alternativ till begreppet blandstad menar Bellander (2005) kan vara funktionsintegrerad bebyggelsemiljö, som bättre fångar visionen om att boende har gångavstånd till olika funktioner såsom handel, arbete och rekreativa/sociala platser. Begreppet funktionsintegrering och blandstad menar hon dock inte är synonyma begrepp, utan funktionsintegrering är ett medel och blandstaden är ett mål. Vidare menar Bellander (2005) att det finns en problematik med att makten över planeringen i allt större utsträckning har förskjutits från allmänna till privata intressen. Det är vanligt idag att planbeslut tas på privata initiativ och inte stäms av mot exempelvis översiktsplanen, vilket innebär att makten förskjuts från allmänna till privata intressen (ibid).

När det kommer till att just industriverksamhet skall integreras i staden, så skriver Tali & Eran (2017) inte heller att industrin skall blandas upp eller spridas ut med övriga funktioner i staden såsom bostäder och handel. En integrerad industri skriver dem på samma sätt som Bellander (2005) handlar om närheten och tillgängligheten till staden (Tali & Eran 2017). Av de tidigare nämnda exempelstäderna i figur (x), München och Chicago, kan man också se att industrins funktioner inte är utspridda, utan är lokaliserade i kluster, som samtidigt omringas av bostäder och handel.

Det går alltså genom Bellander (2005) och Karlsson (2017) att se att av begreppet blandstaden inte har en utpräglad definition samt förstås olika av olika människor. Att ta med sig från denna teoridel är alltså att det är viktigt som stadsplanerare att definiera vad målet är med sin vision om blandstaden och på vilket sätt funktioner skall integreras. Om det handlar om att integrera funktioner genom att blanda upp dem i en stadsstruktur, eller genom att de ligger nära och tillgängligt. Vidare är det bra att ta med sig att det finns både vinster och problematik med funktionsintegration och sannerligen för en integrerad industri. Rimligen bör varje lokaliserad plats analyseras utifrån vilka effekter en funktionsintegration skulle innebära.

## Pendling & hållbar mobilitet

Att minska avståndet mellan arbetet och hemmet går också att se är i linje med definitionen av hållbar mobilitet. Naturvårdsverket listar olika definitioner av hållbar mobilitet varav en lyder: ”Transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö.” Ett ytterligare citat kring att uppnå hållbart resande är att det ”i första hand [handlar om] resande med hållbara färd sätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik och att vissa resor inte behöver genomföras alls. I andra hand kan även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån [...] fossilbränslefria resor [ingå]” (Naturvårdsverket 2015).

Bilen har gjort det enklare att bo utanför städerna med möjlighet att snabbt ta sig in till arbete eller för att skaffa förnödenheter (Beckmann 2001). Då människor har valt bilen sedan det blev ett alternativ, har ett bilberoende skapats. Det är till stor del baserat på vana, och är svårt att bryta även om alternativ är möjliga. Under 50- och 60-talet utvecklades våra städer efter bilens och teknikens framfart, en utveckling som finns kvar i stadsstrukturerna än idag. Funktioner och fritidsaktiviteter är utspridda och är i många fall enklast att ta sig till med bil. Beckmann (2001) berör detta och hur gångtrafikanterna och andra transportmedel har fått stiga åt sidan för bilens framfart.

Pendlingen över kommungränser i Sverige har ökat kraftigt de senaste tre årtiondena. År 2000 pendlade 29 % av den förvärvsarbeteande befolkningen över en kommungräns (Klingwall, Lindelöw 2009). Människan är beroende av att förflytta sig i sitt dagliga liv och den främsta sträckan för de flesta är den mellan jobb och bostad. Unga och högutbildade bedöms som mest rörliga (Bystedt 2007). En regions konkurrenskraft beror mycket på hur långt en individ kommer på 45 minuter. Med andra ord - hur många arbetsgivare som nås från bostaden (Klingwall, Lindelöw 2009).

En artikel i tidningen Vetenskap & hälsa (Hansdotter 2017) skriver om att långtidspendlare sover sämre och har fler sjukskrivningar än de som cyklar eller går till jobbet. För kollektivpendlare finns det ett tydligt samband mellan att ju längre tid du reser desto sämre mår du. För bilpendlare minskar sambandet när restiden överstiger en timme vilket kan bero på att man får en annan geografisk kontext.

## Industrins påverkan på platsidentitet

Som nämnt tidigare så menar Tali & Eran (2017) att industrins närvaro i staden är något som påverkar livskraften och stoltheten över staden. Bellander (2005) för liknande resonemang men benämner denna känsla som identitet. Hon menar att återkommande möten med det offentliga rummet blir till minnen av staden vilket skapar hemkänsla och identitet. Att skapa tillgängligheten och närhet i staden handlar alltså om att människor ska använda offentliga gator och platser i sin vardag som blir till identitetsskapande subjekt. Att planera för och gestalta en blandstad menar Bellander (2005) inte kan systematiseras utan all förnyelse måste utgå från platsens identitet och historia.

## Så vad är platsidentitet?

En stark platsanknytning är något som ofta anses positivt då det uppstår när en person känner sig hemma och trygg på en plats och på platser där minnen har skapats. Platsanknytning ger i sin tur platsen en identitet, vilket benämns platsidentitet. Platsanknytning uppstår även i samband med beroende, något som benämns som platsberoende. Detta är ofta kopplat till vissa aktiviteter eller sporter. Turridning, vandring och svampplockning är exempel på sporter som kräver särskild natur för att vara möjligt. Vidare är platsanknytning starkt kopplat till Environmentally Responsible Behaviour, ERB, som översätts till ungefär miljövänligt eller ansvarstagande beteende. Teorin kring ERB handlar om att en person som har koppling eller särskild relation till naturen eller en plats, är mer benägen att ta hand om och bry sig om den. Detta är en studie som redogörs för i en artikel publicerad i The



Journal of Environmental Education (2001) som också visar att starkare miljövänligt beteende, ERB, uppstår i samband med platsberoende än i samband med platsidentitet (Vaske Kobrin 2001). Platsidentitet är inte ett direkt resultat av en persons precisa erfarenhet, utan snarare en investering av erfarenheter som har pågått under längre tid (Vaske Kobrin 2001). Något som är viktigt att poängtera är att ingen plats har bara en specifik identitet. Olika grupper och människor har olika erfarenheter och användningsområden på samma plats, så det är sällan självklart. Platser kan inneha en individuell eller kollektiv identitet (Overgaard, Fischer Nielsen 2012). Det är i samband med kollektiv identitet som gemenskap uppstår, något som är eftersträvansvärt i en bygd. En gemenskap skapar trygghet, och trygghet skapar välmående. Negativa aspekter av en stark kollektiv identitet är då vissa individer inte passar in i den gemensamma bilden av hur en plats ska användas eller vilka beteenden det kollektivet anser passar, och utanförskap uppstår. Dessa negativa erfarenheter för individen överförs då sannolikt på platsen upplevelserna är kopplade till.

Genius Loci är ett återkommande uttryck när man inom landskapsarkitekturen pratar om gestaltning och användning av platser. Genius loci brukar beskrivas som platsens själ, men betyder mer ordagrant platsens, eller platsernas skyddsande (Nationalencyklopedin 1992). Begreppet återkommer ofta som en uppmaning till de som gestaltar plats; hitta Genius Loci, platsens karaktär, det som avslöjar vartåt platsen vill.

Att hitta en platsidentitet eller Genius loci är komplext och kanske t.o.m. omöjligt för en utomstående. Då alla har egna minnen och relationer till platser så skulle oändligt med intervjuer och undersökningar var nödvändiga för att fastställa en identitet. LISA KASK projektet, ett samarbete mellan Sverige, Danmark och Norge går ut på att analysera och finna identiteter i mindre orter på landsbygden. Enligt forskarna bakom artikeln har finns det en tendens att betrakta orter på landsbygden som enheter med en enda gemensam identitet (Overgaard, Fischer Nielsen 2012). Undersökningen delas upp i kategorierna; Det fysiska

rummet, uppfattningar av platsen, användningen av en plats och förväntningar på platsen. Den genomförs med hjälp av multipla platsbesök och ingående intervjuer med boende inom kommunen (ibid.). Det är viktigt att se platsidentiteten som en historisk process, samtidigt som det innefattar förväntningar på framtiden (ibid.). Identitet utvecklas, och relationer mellan invånare och plats är högst föränderlig.

## Mental trygghet

Förutom funktionsintegrering, som är en förutsättning för minskad risk för öde platser som känns otrygga (Bellander 2005), så upplevs ofta platser som är mörka och dåligt upplysta som otrygga. Luymes och Tamminga (1995) menar att offentliga platser bör ha en ljussättning så att ansikten kan urskiljas på minst 25 meters avstånd. Detta stöds även av Painter (1996) som visar att rätt form av belysning av gaturummet inte bara kan minska otryggheten på platsen men även risken för att utsättas för brott kan minskas. Painter motsätter dock med att belysta gator och gångstråk inte är en garanti för trygghet, utan beror mycket på vad som belyses och hur.

En till aspekt att ta hänsyn till när det kommer till upplevelsen av trygghet är platsens upplevda omvårdnad. Enligt Joan I. Nassauer (1995), professor i landskapsarkitektur, finns det en konflikt mellan ytor med höga ekologiska värden och vad vi människor uppfattar som "ordentligt" och "städat". "What is good may not look good, and what looks good may not be good". Ytor med höga ekologiska värden uppfattas ofta som stökiga och kan bidra till en ökad otrygghetskänsla. Vidare beskriver hon exempel på kulturella språk så kallade "cues to care" som kan användas för att ge ett kulturellt sammanhang för ekologisk funktion och hur detta kan användas som designstrategi. Detta innebär att ytor som innehar en hög ekologisk funktion kan designas genom att exempelvis ramas in, vilket indikerar att ett landskap är välskött och uppfyller kulturella förväntningar på underhåll.

## Integration av grönytor Ekologiska förutsättningar

Något som alltid är viktigt att inkludera och integrera i staden är ekosystemtjänster. Våren 2018 presenterades Sveriges första samlade nationella stadsutvecklingsstrategi: (Skr. 2017/18:230) Strategi för levande städer. I skrivelsen presenterades bland annat ett etappmål som lyder: "En majoritet av kommunerna ska senast 2025 ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter" (Skr.2017/18:230).

Som tidigare nämnt så finns det en problematik med att en industri kan bidra till miljöföroreningar (Tali & Eran). Även om själva produktionen är ren och kontrollerad så består ofta industriområden av stora hårdgjorda ytor och tung trafik, vilket gör att dagvatten kan bli förorenat. Andra problem med hårdgjorda ytor som är relevant att ta hänsyn till är att de skapar ekologiska barriärer samt problematik med vattenhantering och värmereglering.

Strategin för att minska risken för ekologiska barriärer handlar om att bevara, förvalta och nyetablera grönska och naturliga habitat genom att verka för en sammanhängande och utbredd grönstruktur (Persson och Smith 2014). Forman (1995), professor i landskapsekologi, beskriver att konnektivitet mellan olika småskaliga ekosystem är väsentligt för att förse samhället med livskraftiga och fungerande ekosystem. Då landskapet kultiveras och bebyggs så blir ofta grönstrukturen fragmenterad och ekosystem delas upp i små habitat. Denna fragmentering av habitat kallas ekologisk barriär och innebär att olika arter som har svårt att röra sig utan en anpassad grönstruktur får ett begränsat habitat och brist på spridningsmöjligheter, vilket i sin tur kan leda till att arter inte överlever och tillslut försvinner. Hårdgjorda och trafikerade områden eller landskap med monokultur är exempel på landskap som är en ekologisk barriär för många arter. Light pollution, gröna korridorer eller sammanhängande grönytor i landskapet är därmed väsentligt för att möjliggöra att lokala ekosystem kan sprida sig och bli livskraftiga (Forman 1995).

Förutom att bistå med habitat så är en utbredd grönstruktur även viktigt för att reglera värmen och vattenflödet i städer. Olsson et al (2017), forskare på centrum för miljö- och klimatforskning i Lund, beskriver att dränerande grönytor och avdunstande vegetation är viktigt att inkludera för att dels kyla av luften och dels reducera dagvattnets toppflöden, öka infiltration och fylla på grundvattentäkter (Olsson et al 2017). I täta stadsstrukturer finns det dock en problematik med att marken är värdefull och måste användas yteffektivt. Gröna tak har därmed blivit en använd princip i moderna städer för att maximera grönstrukturen (SMHI 2019). Gröna tak fördröjer och avdunstar dagvatten, har en kylande effekt på mikroklimatet, samt minskar bullereffekter. Djur som trivs på gröna tak är nyttoinsekter och fåglar.

En annan strategi för att förbättra dagvattenhantering och värmereglering är att låta tekniska anlagda konstruktioner efterlikna naturens funktion. I teorin går det att finna olika namn för denna strategi, såsom ekosystembaserad klimatanpassning (Olsson et al 2017), nature based solutions och biomimik. Samtliga går att se har liknande resultat i praktiken; att efterlikna naturliga ekosystems förmåga att anpassa sig efter klimatförändringar och reglera mikroklimatet (Olsson et al 2017). Ett exempel på en sådan konstruktion är regnbäddar. De byggs i marknivå eller nedsänkta och byggs upp med ett luftigt förstärkningslager som bidrar till att fördröja dagvatten (Fridell & Jergmo 2015). Växtbädden förses med perenner, buskar eller träd med filtrerande egenskaper som renar dagvattnet från föroreningar och smuts vilket minskar belastningen på recipienten (ibid).

Vidare är ljusföroreningar något som påverkar ekosystemens livskraft (Dick 2009). Ljusföroreningar förekommer av artificiellt upplysta platser och ackumulerat ljus i städer, som påverkar den naturliga dygnsrytmen i ekosystemet. De flesta däggdjur, groddjur och insekter är beroende av mörker för att överleva. Konsekvenserna hos ekosystemet är komplexa och beror mycket på ljusets egenskaper och karaktär. Åtgärderna innebär, att där det måste vara upplyst, välja en effekt och en ljusspridning på ljuskällan med så låg påverkan som möjligt. Exempelvis så ska effekten vara

så svag som möjligt, mängden blå i ljuskällan och spridningen på ljuset skall vara så liten som möjligt, samt tidsperioden för belysningen så kort som möjligt (ibid).

## **Sociala förutsättningar**

Den effekt som natur och grönska har på oss människor är i hög grad märkbar och en vetskap vi kan tjäna mycket på att ta till vara och utnyttja. Det finns många studier som pekar på en tydlig koppling mellan naturkontakt och minskade stressnivåer, ökad hälsa samt snabbare återhämtning (Grahn & Stigsdotter 2003). Studier visar även att sjukhuspatienter med utsikt över grönytor tillfrisknar snabbare än de utan (Roger 2002). Ulrika Stigsdotter har genomfört en undersökning som visar tydliga kopplingar mellan trivsel på arbetsplatsen och tillgång till trädgård eller grönska att ta rast i under arbetsdagarna (Stigsdotter 2003). På samma sätt som sjukhuspatienter tillfrisknar snabbare med grönska utanför fönstret så ökar trivselsn på arbetsplatsen om de arbetande har utsikt över grönska (Ibid.) Ett Vinnova-stöttat projekt som kallas Restorativ arbetsplats, visar att utemiljöer med hög rofylldhetskaraktär på arbetsplatser har starkare positiva effekter på de anställda, i form av t.ex. lägre stressnivåer. God interaktion med utemiljön lockar till promenader. Samma artikel tar även upp att utemiljöer med synliga bilar försämrar den avstressande effekten av utemiljön (Skarpbäck, Bengtsson, Grahn 2019).

Vetskapen kring naturens positiva effekter, inklusive promenader, är till grund för flera moderna och historiska gestaltningar av utemiljön. SLA, ett arkitektkontor baserat i Köpenhamn har skapat en naturpark åt ett läkemedelsföretag; Novo Nordisk Nature park. Parken ska uppmuntra och hjälpa de anställda mot nya innovationer och utveckling med naturliga oregelbundna former och gångar som uppmuntrar till promenad. Gångarna glider mellan nedfallna träd och varierade skogsdungar (SLA 2019). Parken är enligt SLA:s hemsida inspirerad av "stora tänkare" som Friedrich Nietzsche och Sören Kirkegaard. Båda belyser vikten av att gå för att tänka och må bättre. "All truly great thoughts are conceived by walking", är ett av många citat av Friedrich Nietzsche (Goodreads 2021).



ungefärligt räknat lika stor till yta och folkmängd, vilket gör det intressant att jämföra med Markaryd. Älmhult är också hem för IKEAs huvudkontor och designcenter samt företagets tidigaste produktionsverksamhet, som dock ej finns kvar idag. Många övriga företag har också bas i Älmhult, både med kontorsverksamhet och tillverkande industri. I ett samtal med planeringschefen på Älmhults kommun (5/11-2020) kring begreppet blandstad och industriverksamheter framhålls blandstad vara ett mål för Älmhults utveckling. Planeringschefen vill dock inte att tillverkande industrier ska ingå i begreppet blandstad, utan menar snarare funktioner som t.ex. handel, kontorsverksamhet, rekreation, sport och bostad. Älmhult strävar efter att placera de tillverkande industrierna som också räknas som störande verksamhet samlat utanför tätorten, i ett område som benämns södra industriområdet. Ett argument som nämns är att industrin inte behöver natursköna platser, utan snarare nära till infrastruktur och liknande. Detta gör de genom att locka med enkla och flexibla bygggrätt och utbyggnadsmöjligheter till 'tyngre verksamheter'. (Älmhult 2019) Enligt fördjupad översiktsplan för Älmhults tätort 2019 faller utveckling mot ett levande centrum och blandstad mot västra Älmhult.



Figur 8. Södra industriområdet i Älmhult där störande verksamheter ska fokuseras. Grundkarta från Google maps (20-12-10)

Växjö är residensstad i Kronobergs län med ca 200 000 inv. (SCB 2020) Växjö har en lång tradition av industriverksamhet och är enligt stadens hemsida (2020) den mest exportintensiva regionen i Sverige. Kommunen listar fem olika verksamhetsområden och industriområden i anslutning till

tätorten. En av dem, Västra Mark, ligger ca två km från centrum och genomgår en naturlig förändring mot blandad bebyggelse med handel och kontor. Enligt Växjö's översiktsplan (2012) ska möjligheterna att omvandla de centrala verksamhetsområdena mot tätare blandstad med bostäder handel och verksamheter. Störande verksamheter måste dock flytta ut ur blandstaden. En risk med förtätning och funktionsblandning uppges vara stora investeringar vilket leder till höga hyror. Stora kostnader blir sanering av gifter och förflyttning av störande verksamheter.

Högsbo är ett av de största områdena i utkanten av Göteborg för handel och industri. På 50-talet antogs den första detaljplanen där fokus för Högsbo blev industri, och idag är stadsdelen funktionsindelad med boende och industri i olika delar, uppdelad av en tungt trafikerad genomfartsled. I översiktsplanen från 1999 föreslås att industriområdet ska utvecklas mer mot blandad bebyggelse. Motivet är främst att skapa en utjämning av dag och nattbefolkning i området och därmed ökad trygghet (Bellander 2005). Bygget av 7000 bostäder är i full gång och beräknas stå klart 2021 (Higson 2015). Utvecklingen mot blandstad innebär dock att vissa miljöstörande verksamheter måste flytta, och Bellander (2005) menar att insprängda bostadsområden i industrimiljö inte kan räknas som blandstad. Boverket föreslår istället "funktionsblandad bebyggelsemiljö".

En annan stadsdel som också tas upp i Boverkets rapport om blandstad är Östra Kvillebäcken. Ett centralt område i Göteborg som präglas av små och stora tomter, många industriverksamheter och rivningstomter. Området ska utvecklas med fler bostäder och blandade funktioner. Här, som i Högsbo, kommer 'störande verksamheter' tvingas flytta ut ur området (ibid.).



Figur 9. Västra Mark i nära anslutning till Växjö centrum. Genomgår utveckling mot blandstad. Grundkarta från Växjö översiktsplan 2012.



Figur 10. Högsbo söder om Göteborg. Ett centrum för handel och industri utvecklas i nuläget mot blandad bebyggelse. Grundkarta från Google maps (20-12-10).

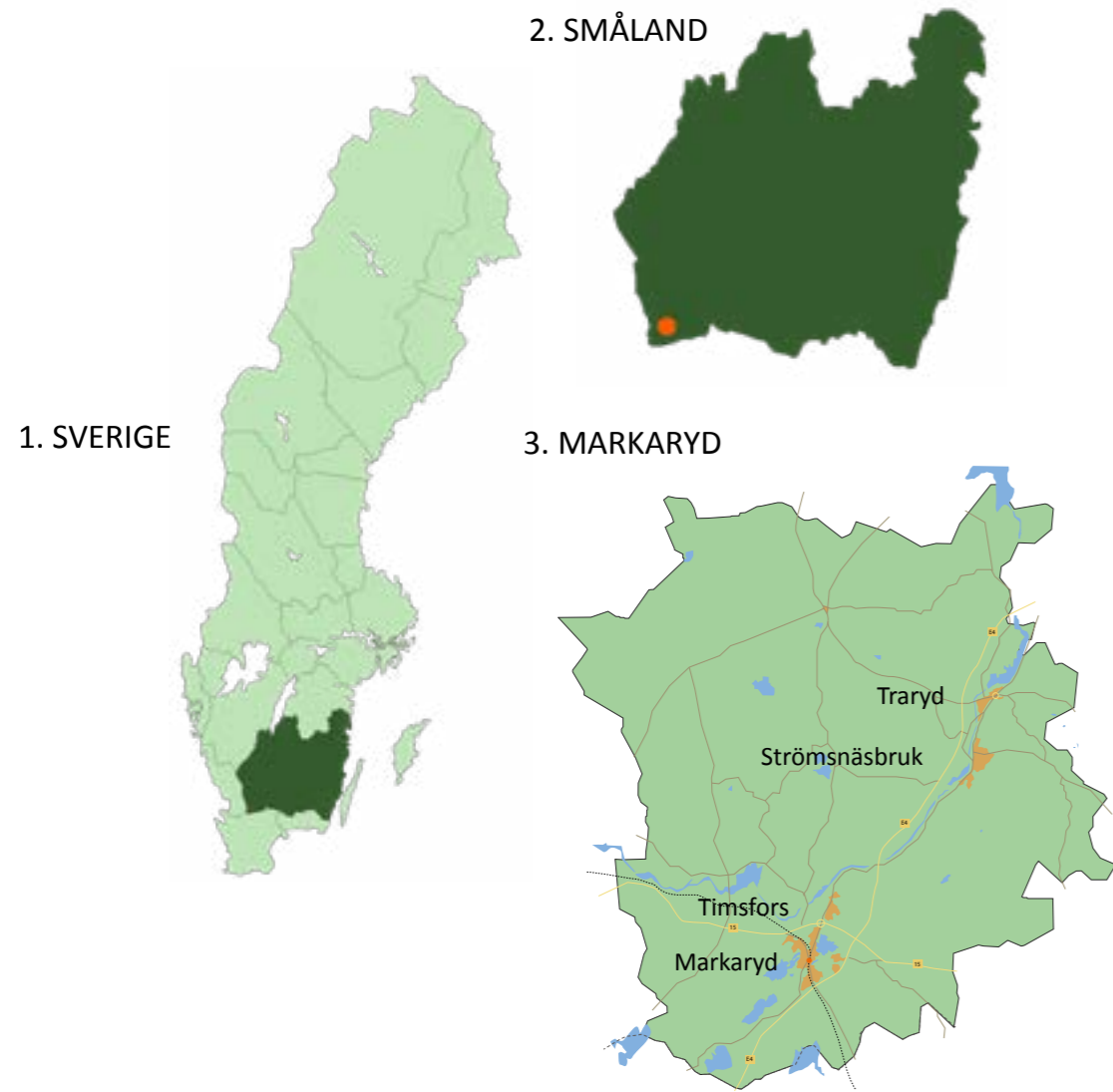


Kapitel 2

# **Analysen inför åtgärdsförslag**



# Nulägesplan



Figur 11. Västra industriområdets positionering i 1. Sverige 2. Småland 3. Markaryd. Nulägesplan över Västra industriområdet, kompletterande bilder på nästa sida, sid 18.





A. Vy från Järnvägsgatan. Asfalterad, tom parkering samt övergången från västra stationsområdet till östra. Kopplas samman med trappa och hiss.



B. Entré till utställningshall och det nya Nobelmuseumet. Välskött och relativt nyanlagt.



C. Stora, asfalterade parkeringsytor. Inramning av Silveroxel, Sorbus incana.



D. Breda gaturum som upplevs överdimensionerade. Smala GC-banor löper längst med.



E. Den kulverterade bäckens utlopp mitt i området. En yta med utvecklingspotential mot rekreativa kvalitéer.



F. Fasad ut mot Järnvägsgatan. Låga byggnader med få fönster präglar arkitekturen i området.



G. Bänkbord i södra skogsdungen. Upplevs inofficiellt men tyder på en vilja till rast utomhus.



H. Exempel på Järnvägsgatans otydliga utformning med otydliga funktioner.



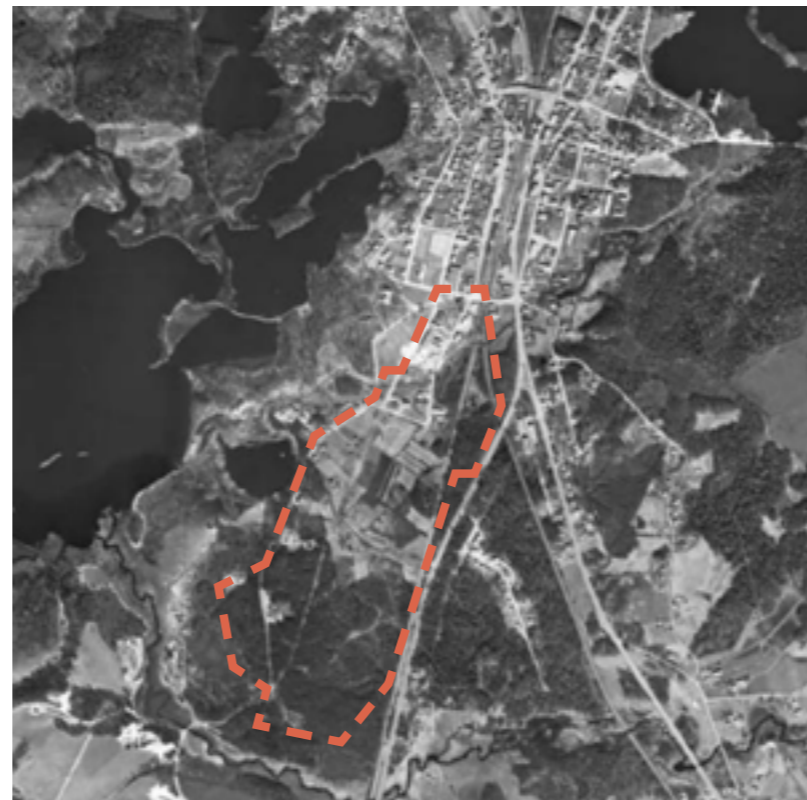
## Markaryd och V. industriområdet genom historien

Markaryds kommun ligger i Kronobergs Län som gränsar till både Skåne och Halland. I kommunens största tätort, Markaryd, bor cirka 10 300 invånare (Markaryds kommun 2020).

Kommunen har en lång historia, bl.a. av att en gång i tiden vara en av Sveriges sydligaste orter och en av Sveriges två poststationer låg i bygden varav ett av husen fortfarande finns bevarat. Här finns en byggnadstradition som vittnar om kulturella influenser från Skåne men också många landskapsdrag som påvisar den västsvenska anknytningen. Under historisk tid ingick Markaryd i den sydligaste delen av folklandet Finnveden. Kommunen har mycket natur bestående av skogar och sjöar och flera besöksvärda naturreservat. (ibid)

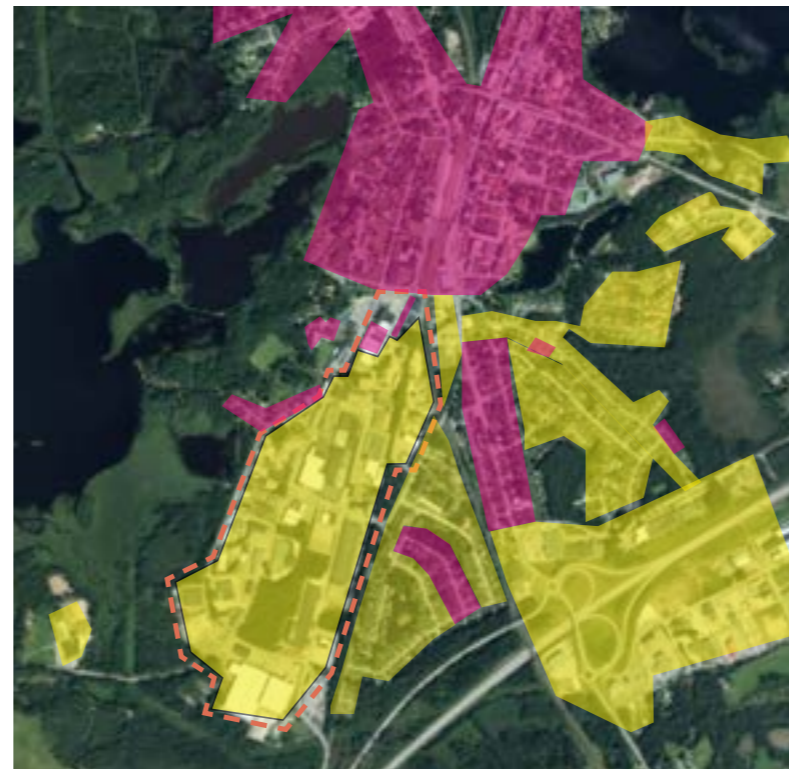
Under slutet av 1800-talet så anlades järnvägen i Markaryd och blev en knutpunkt mellan Åstorp och Jönköping, samt Hässleholm och Halmstad. Med tillgång till järnvägen växte industriverksamheten fram i Markaryd och baserades främst på verkstads- och skogsprodukter. Under 1960-talet byggdes rikspappersskolan i Markaryd som utbildade elever inom massa- och pappersindustri, som idag är gymnasieskolan KCM (kunskapscentrum Markaryd). (Markaryd 2021)

Figur 13. Flygfoto över Markaryd 2020 (källa Eniro), med identifierade områden byggda efter 1960, då industriverksamheten tog fart.



Figur 12. Flygfoto över Markaryd 1960, innan industriverksamheten tog fart. (Källa Eniro).

- - -  
Gräns för dagens V. industriområde



## Företagskulturen

I Markaryd finns idag en utpräglad företagskultur och ligger på plats 26 av totalt 290, i en undersökning av Sveriges kommuners bästa företagskulturer (Ekonomifakta 2020). Den största arbetsgivaren i Markaryd är kommunen, som tätt följs av Nibe AB, ett internationellt företag med huvudkontor och en del av produktionen i V.industriområdet (ibid). Nibe grundades i Markaryd 1952 och har sedan dess utvecklats organiskt genom uppköp av andra fastigheter och kommunal mark. Idag har Nibe ca 1200 anställda varav 500 är tjänstemän och 700 arbetar i produktionen. Tjänstemännen arbetar kontorstid mellan 07.00-16.00 och produktion arbetar i tre skift vilket motsvarar dygnet runt. Nibe delar V.industriområdet med företagen Konecranes Liftrucks AB, Markaryds Metallarmatur, Ekamant Productions (tillverkning av slipmaterial) och Johanson Design AB. Verksamheterna inom industriområdet är till stor del belägna inomhus. Den stora majoriteten arbetar inne i samma lokaler under hela arbetspasset, medan den mindre andelen förflyttar sig mellan olika lokaler inom området.

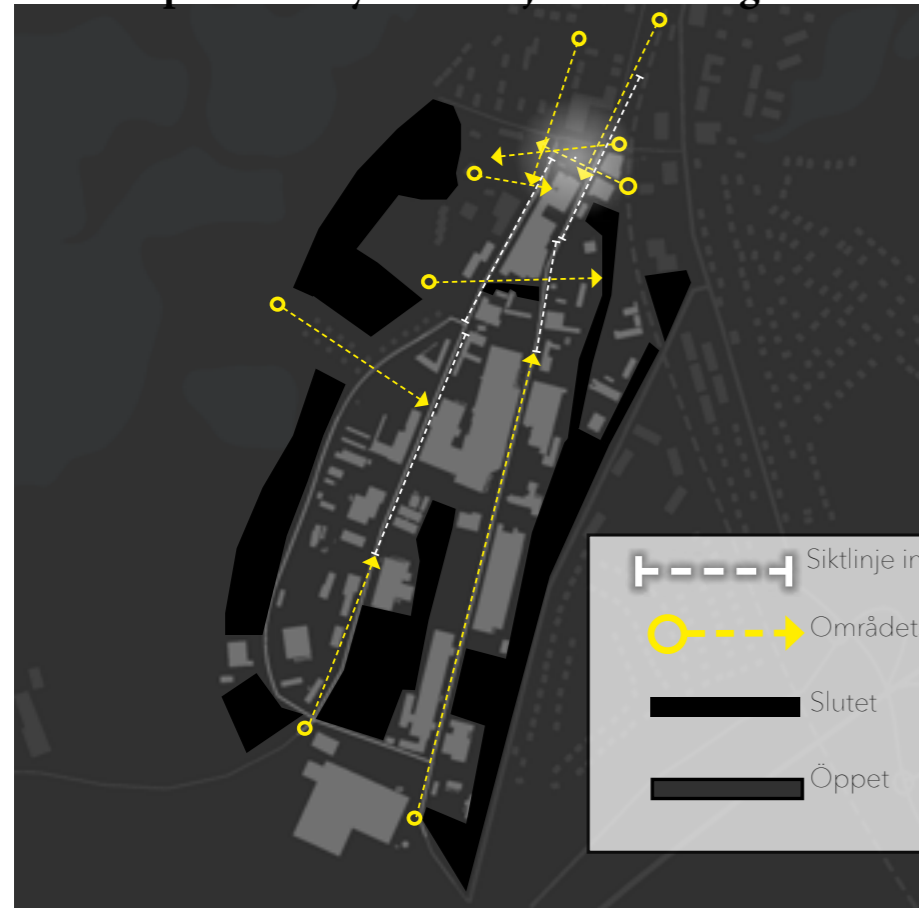
## Västra industriområdets centrala läge

V. industriområdet har ett centralt läge i kommunen med direkt angränsning till bostadsområden, strövområden, järnvägsstation och stadskärna. Detta gör att Västra industriområdet inte bara är en målpunkt och arbetsplats för de som har direkt koppling till industrin, utan även fungerar som passage för flertalet olika grupper med målpunkter i eller i nära anslutning. För att nämna några verksamheter utöver de tillverkande industrierna finns bl.a. gymnasieskola, folkhögskola, simhall, bowlingbana, ridskola, hotell, restaurang och badplats. Majoriteten av verksamheterna ligger i eller i anslutning till Västra industriområdets norra del. Ytterligare dragkraft i direkt anslutning till områdets västra del är Lokasjöns strövområde med populära vandringslingor.

## Synlighet

Bebyggelsen inom industriområdet är låg, de högsta byggnaderna har max två våningar och en maximal takhöjd på 6 meter. Västra industriområdets centrala placering gör att det till ändå till viss del är synligt från närliggande delar av tätorten. Framförallt är det den norra delen av industriområdet som är en synlig del av stadsbilden. Denna del är även synlig för passerande tågresenärer. Resenärer som stiger av tåget vid järnvägsstationen och rör sig på Järnvägsgatan söderut har snart efter ankomst till Markaryd full uppsikt över Västra industriområdet. Stora delar av området i sydöst och sydväst ramar av slutna grönytor med tät struktur, vilket gör att områdets synlighet här är avskärmat. Som bilist kan du anlända till Västra industriområdet söder ifrån om du kör av E4:an eller via den mindre vägen Hannabadsvägen som fortsätter sydväst. Norr ifrån anländer de flesta bilburna besökare via Kronobergsvägen eller Järnvägsgatan, vilket tillhör majoriteten av de ankommande i personbil.

### Landskapsbildanalys: Siktlinjer & rumslighet

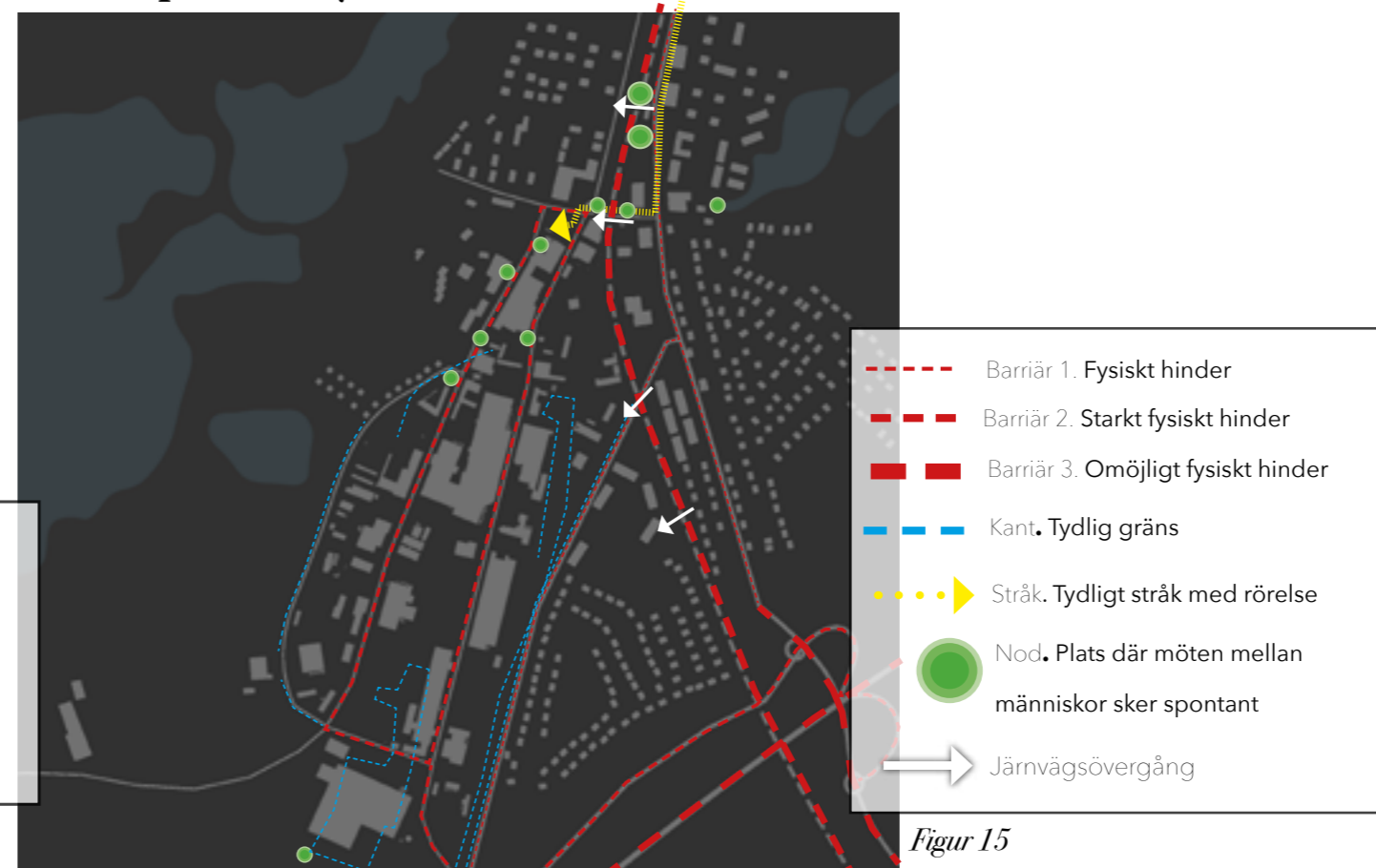


Figur 14

## Barriärer

En stor identifierad barriär är järnvägsspåren som löper rakt genom tätorten och delar av den västra delen av Markaryd med centrum och den östra delen. Det finns totalt två övergångar för fordonstrafik och totalt fyra övergångar till fots eller cykel (se figur 15). Ytterligare barriärer är Hannabadsvägen och Järnvägsgatan som löper inom V.industriområdet och dagligen trafikeras av tung trafik, genompasserande eller med koppling till industriområdet. Att gatorna inom V.industriområdet upplevs som otrygga går att härleda till den tunga trafiken kopplat till det odefinierade gaturummet med ett ofullständigt gång & cykelnät (se figur 18).

### Landskapsbildanalys: strukturer & noder



Figur 15



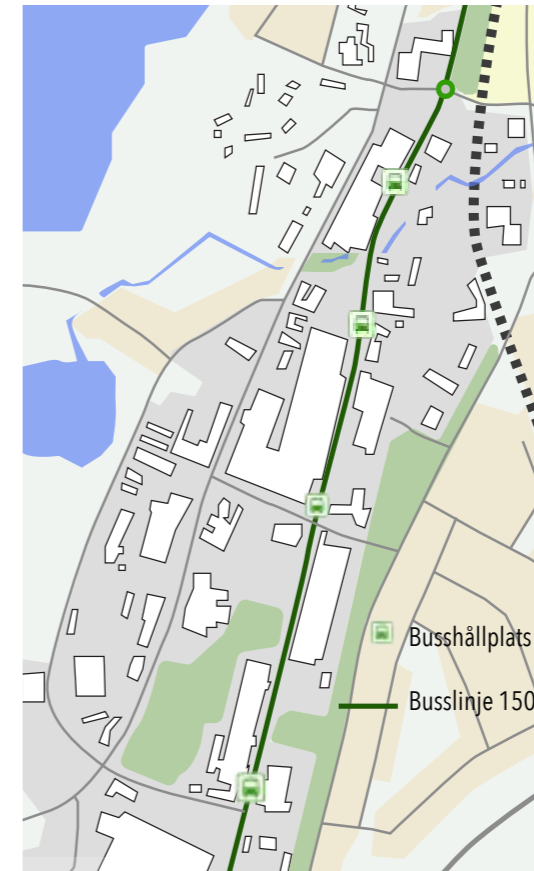
## Ytmaterial & dagvattenhantering

Andelen hårdgjord yta inom området är dominerande, med asfalt som främsta markmaterial. Inom området finns dock bevarade skogsdungar och grönytor (se figur 16). För att avgöra hur stor andel dagvatten som kan tas hand om lokalt, används beräkningen avrinningskoefficient. Värdet på avrinningskoefficienten baseras dels på markmaterialets förmåga att fördröja och infiltrera dagvatten och dels på den dimensionerade regnmängden. Högsta värdet är 1, vilket innebär att allt dagvatten tas om hand på ytan, och lägsta värdet är 0, vilket innebär att allt dagvatten rinner av ytan. Områden med låga värden på den totala avrinningskoefficienten innebär en hög belastning på VA-ledningar och risk för översvämningsproblematik.

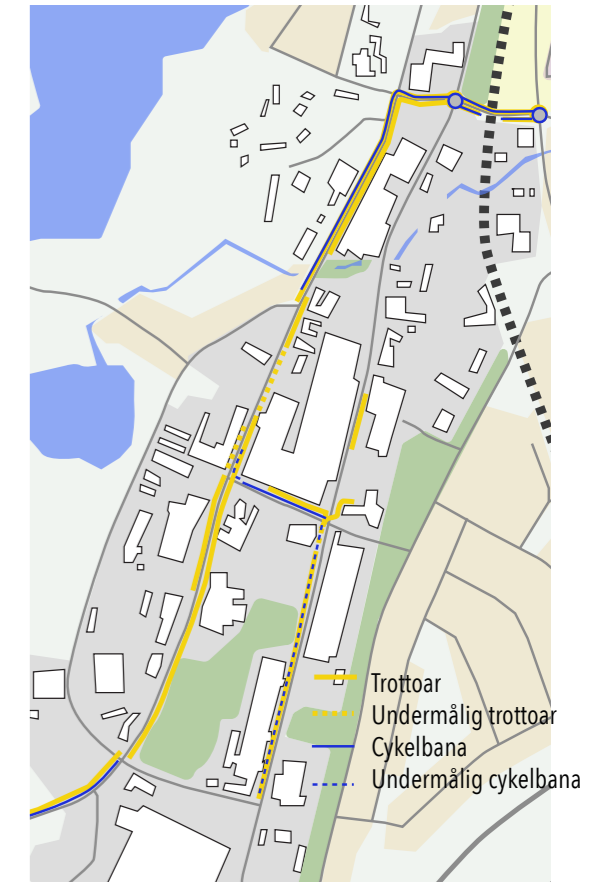


Tabell 1. Tabellen nedan visar den totala avrinningskoefficienten i Västra industriområdet.

Ytmaterial	Area	Avrinningskoefficient
Hårdgjord yta (Parkeringar och gator)	292 000 m <sup>2</sup> (53 % av total yta)	0.8
Tak	144 000 m <sup>2</sup> (26% av total yta)	0.9
Genomsläppliga ytor (Skog- och parkmark)	114 000 (21% av total yta)	0.1
Totalt hela området	550 000 m <sup>2</sup>	$\frac{233\,600 + 129\,600 + 11\,400}{550\,000} = 0.68$



Figur 17. Buss genom Västra industriområdet



Figur 18. Gång och cykelnät genom Västra industriområdet.

## Gång, cykel och buss

Totalt pendlar drygt 2100 personer in till Markaryd/dag (SCB 2018). Uppskattningsvis pendlar majoriteten idag med bil, men buss och tågförbindelser finns. Från tågstationen till områdets norra del är det knappt 0,5 km. Figur 17 visar linjedragningen samt hållplatslägen för busslinje 150 inom Västra industriområdet. Längs med Järnvägsgatan ligger de fyra busshållplatserna Hyltevägen, Verkstadsgatan, Fabriksgratan och Järnvägsgatan. Från Markaryd station går det ett persontåg varannan timme och utöver det ankommer även något godståg. Eftersom stationen är en ändstation går bommarna över korsningen med Kronobergsgatan ner både vid ankomst och avgång vilket är 20 minuter senare. På eftermiddagen sker detta klockan 16.00 och 16.21, alltså i rusningstrafik.

I Figur 18 redovisas befintliga trottoarer längs gatorna inom Västra industriområdet med gul linje. Kartan visar på bristande kvaliteter i gångnätet.

Med blå linje visas cykelbanorna inom området. Cykelnätet är mycket ofullständigt. Linjer som markerar cykelbanorna är slitna och cykelbanorna är genomgående för smala för att fungera som gemensamma gång och cykelbanor.

### Allmänhetens rörelse & målpunkter



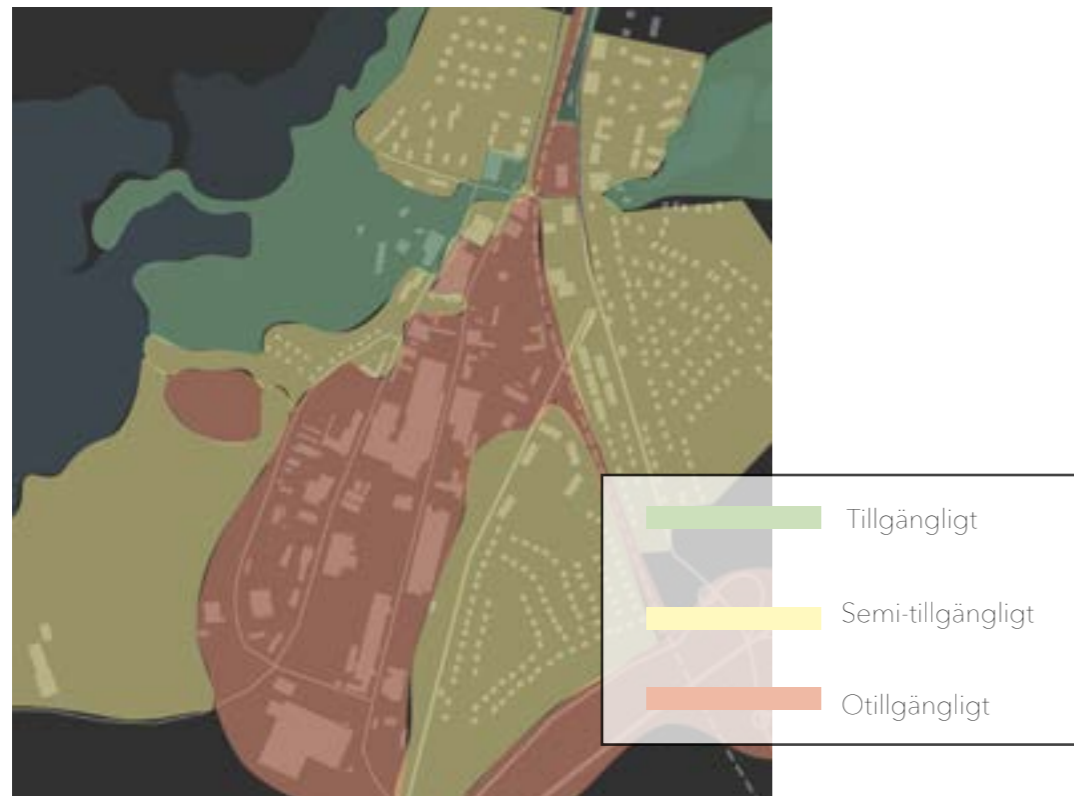
Figur 19

### Anställdas rörelse & målpunkter



Figur 21

### Landskapsbildanalys: allmänhetens tillgänglighet



Figur 20

## Användning

Idag är det runt 1300 personer som har sin arbetsplats huvudsakligen på Västra industriområdet och som alltså rör sig till, från och runt på området dagligen. Utöver det tillkommer gymnasium- och folkhögskola med runt 130 anställda. Totalt antal elever på skolorna uppgår till ett par hundra. I nuläget finns få gestaltade utomhusmiljöer inom området som är avsedda för annat än transport och logistik. Inventerade utomhusmiljöer som inkluderar rastplatser är den officiella uteserveringen i anslutning till NIBE:s restaurang i byggnad Ässjan 1, samt två inofficiella bänkbord utplacerade i södra skogsdungen. Se figur 11G.

### Tomtgränser i Västra industrimrådet



Vitt - Privatägd industriverksamhet  
 Lila - Privata bostäder  
 Blått - Privatägd övrig verksamhet  
 Gult - Kommunägd verksamhet  
 Ingen färg - Övrigt ägande

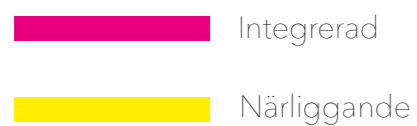
Figur 22



## Klassificering av industrin



Figur 23



Figur 24

## Klassificering av industrin

Genom den historiska kartan går det att se att Västra industriområdet inte är förlagt i tätortens periferi, utan har sedan 1967 utvecklats i direkt anslutning till tätortens södra delar och tågstationen, samt redan befintliga bostäder i sydväst. I takt med industriområdets expansion har även ett bostadsområde i öst växt fram, vilket gör att industrin idag är länkad till tätorten både i norr och i öster. Genom Tali & Eran (2017) kategorisering av industriområden som presenterat på sidan 10, så identifierar vi därför Västra industriområdet i nuläget som en integrerad industri.

Södra industriområdet går dock att klassa som en närliggande industri. Den är belägen i tätortens utkant med E4an som avdelande barriär i norr, samt väg 117 och järnvägsspåren i väster. Kringliggande landskap är jordbruksmark och naturområden. Det finns dock viadukter under E4 som leder från tätorten och bostadsområden direkt till industriområdet. På så sätt finns det en viss tillgänglighet och utbyte mellan stad och industri vilket gör att den kan klassas som en närliggande industri.

## Aktuella användargrupper

- De med arbetsplats på området. Människor kopplade till industrin eller andra företag på området. Här ingår tjänstemän, verksamhetare, besökare till företagen samt leverantörer.
- Passerande. Människor som rör sig genom området mellan olika faciliteter på området eller i staden.
- Boende. Människor som bor i anslutning till området.
- Besökare. Besökande till företag inom området eller människor på studiebesök till Nobelmuséet eller andra faciliteter på området.

De många olika användargrupperna innefattar människor i olika åldrar och med olika bakgrunder, erfarenheter och intressen. Förutom användare med koppling till företagen samt allmänhet så är kommunledningen en intressent i området.

## Samtal förda 2020-08-20

Samtalen hjälpte oss att bredda vårt egna intryck av området vilket bidrog till en mer nyanserad bild av den mentala upplevelsen av platsen. Vi fick ta del av olika önsknings och framtidsvisioner för området och hur denna bild skiljer sig åt mellan olika personer. Den sammantagna bilden vi har fått av Markaryd och Västra industriområdet utifrån samtalen är att Markaryd är en bygd med en lång historia av industriverksamhet och framgångsrikt företagande. Det är en bygd med relativt få invånare men med en stark stolthet över de tillgångar som finns, i form av bl.a. utbildning och arbetsmöjligheter. Önskemål om att bevara kunskapen i bygden och ta till vara på de tillgångar i form av kunskap som finns uttrycks. Den vackra, för landskapet typiska, närliggande naturen som turistattraktion framhävs också. Tätorterna är starkt präglade av en bilburen tradition, något som försvaras med argument som rör sig mellan att så har det alltid varit och att det inte finns några andra möjligheter.

### Plan- och byggchef på Markaryds kommun.

Vår uppdragsgivare och huvudsakliga kontakt på kommunen. John är uppvuxen i bygden men bor numera på annan ort och pendlar dagligen till Markaryd via tåg. John uppvisar stort engagemang för Markaryds framtid.

- Brinner för ett starkt samarbete mellan näringsliv och kommun. Vill främja näringslivet i bygden.
- Önskar lösa den otrygga känslan som uppstår i Västra industriområdet under dygnets mörka timmar.
- Allt ska gå rätt till och det mesta går att lösa.

### Anställd på NIBE sedan 25 år.

Ansvarig för utemiljö och fastigheter på industriområdet. Vi träffar Magnus under uppstartsmötet för vår projektanställning.

- Funktion och ekonomi kommer i första hand. Ett företag måste gå med vinst. Viktigt med välordnade och prydliga entéer.
- Vill ej ha parkeringshus på området. Passar enligt honom inte i en liten ort som Markaryd.
- Hävdar att industriarbetarna på området inte tar mer än ca 15 min rast och heller inte vill det utan föredrar att komma hem tidigare. Rastplatser bör därför ej prioriteras.
- Biltraditionen är så starkt rotad i bygden att det ej kommer gå att förändra.

### Anställd på NIBE.

Lisa är ansvarig för Nobelmuseumet och skapande av ny utställningshall i området. Full av idéer och engagemang, mycket fokus på gymnasieeleverna och på gymnasieskolan Kunskapscentrum i Markaryd.

Vill väva samman utbildning och näringsliv.

- Utveckla asfaltsytan framför Nobelmuseum till ett torg med interaktiva utbildande element. Skapa föreläsningssytor utomhus.
- Främja möten mellan unga och gamla.
- Skapa en hub för företag och gymnasieelever. Utnyttja restprodukter från företagen, de kan bli nya produkter.
- Arbeta med hållbara inslag såsom solceller, biodling och vindkraft.

- Tonåringar har inget att göra på sin fritid i Markaryd, det borde åtgärdas.

### Gymnasieelev på Kunskapscentrum i Markaryd, 15 år.

Irmelin sommarjobbade på Nobelmuseum. Pendlar in med buss från annan del av kommunen.

- Jobbigt att skolans lokaler är utspridda, att behöva gå utomhus mellan idrottsanläggningar och matsal och övriga lektionssalar.
- Är inte ute på skolgården så mycket, spenderar främst rasterna inomhus.
- Spenderar inte så mycket tid i Markaryd utöver skoltimmar.
- Har badat en del på badplatsen efter att kommunen fixade till den.

### VD:n för NIBE och en av NIBEs största aktieägare.

Gerteric är bosatt i kommunen.

- Menar att hållbarhet är att bevara byggnader inom området istället för att riva, ha höga men rimliga löner, samt att komma överens med de boende i grannskapet.
- Tycker det är viktigt att använda den kunskap och tillgång som finns i närområdet. "Outsourcing är det fulaste ordet vi vet här på NIBE." Det är viktigt att de unga i bygden är stolta över sin uppväxtort och vill komma tillbaka.
- Trycker på att det är viktigt med en snygg och prydlig miljö, men det måste vara praktiskt. Det är inte rimligt att behöva ogräsrensa flera gånger per säsong.
- Hoppas på frekventare tågförbindelser mot Göteborg och Halmstad.
- Viktigt att industriområdets utemiljöer inte blir ett tillhåll för "unga ligister".



# SWOT

Swot-analysen presenterar översiktliga styrkor, svagheter, möjligheter och hot som sammanfattar utfallet av förarbetet.

## Styrkor

- **Centralt beläget** - Närhet till stationen, bostäder och centrum underlättar rörelsen till och från området.
- **Platt topografi och begränsat i storlek** - Förenklar rörelsen inom området.
- **Många olika företag** - Möjliggör samarbete och samutnyttjande av lokaler.
- **Nära samarbete med kommunen** - Välvilja och transparens mellan privata och allmänna intressen underlättar kommunikation och samarbeten.
- **Funktionsbredd** - Industriområdet har en bred användargrupp då både skola, arbeten och fritidsanläggningar finns på området.
- **Liv hela dygnet** - Då arbetstiderna är förlagda under hela dygnet finns människor på plats på området dygnet runt.
- **Bevarade skogsdungar och grönytor** - Bidrar med ekosystemtjänster såsom dagvattenhantering och förutsättningar för biodiversitet. Uttökade möjligheter för rekreation.

## Svagheter

- **Barriäreffekt i staden** - Området blir en barriär mellan bostadsområden och strövområden.
- **Asfaltsöken** - Den stora andelen hårdgjorda ytor leder till viss ökad temperatur och översvämningsproblematik.
- **Otryggt gaturum** - Den tunga godsstrafiken och höga hastigheter kombinerat med ett brutet gång och cykelnät skapar otrygghet.
- **Få vistelseytor i anslutning till bebyggelse** - Gör att anställda sällan eller aldrig går ut och andas frisk luft under arbetspass.
- **Stora ytor till bilparkering** - Stora, ej permeabla ytor som kan upplevas som otrygga då de oftast ej är befolkade.

## Möjligheter

- **Binda ihop orten** - Att minska barriäreffekter samt förenkla och försköna rörelsen mellan området och övriga delar av orten.
- **Utveckla rekreativa miljöer** - Att utnyttja bevarade grönytor till rekreativa miljöer.
- **Hållbar mobilitet** - Utnyttja det centrala läget till att verka för en högre andel som reser kollektivt och öka tillgängligheten för gång och cykel.
- **Vara Markaryds ansikte utåt** - Att genom en planerad och välskött utemiljö skapa ett gott intryck och trivsel på området.
- **Mötesplats för innovation** - Bredden av verksamheter i området ger förutsättningar för samarbete, innovation och utveckling.
- **Multifunktionella ytor** - Att utnyttja ytor som inte används till energiproduktion och dagvattenhantering samt inkorporera detta i övriga ytor vid ombyggnation.
- **Trafiksäkra gaturum** - Att utnyttja de stora gaturummen till att bygga trafikseparerade gaturum som minskar risken för olyckor och förenklar rörelsen inom området.

## Hot

- **Företag försvinner** - Lågkonjunktur och outsourcing kan leda till aveckling av industri och arbetsbrist.
- **Avbefolkning** - Urbanisering till större orter/städer kan leda till ytterligare arbetsbrist.
- **Konkurrerande viljor** - Många intressenter kan leda till motstående viljor.
- **Mer frekvent tågtrafik** - De redan barriärskapande järnvägsspåren kan bli en starkare barriär, och orsaka ytterligare buller.
- **Extremväder** - Ökade nederbördsvolymerna och intensivare torkperioder i kombination med den stora andelen hårdgjorda ytor kan leda till översvämnning och extrem hetta.
- **Ökad bil- och godstrafik** - Högre risk för trafikolyckor och ökat behov av bilparkering.

## Kommentarer SWOT

Utifrån SWOT:en går det att se att det finns två olika spår i analysen av områdets förutsättningar. Det är möjligheter och problem antingen kopplade till industrins läge och placering i staden, eller kopplade till områdets isolerade fysiska förutsättningar.

Utifrån industrins läge i staden vill vi konstatera att det finns två huvudsakliga styrkor. Den första är att det tätortsnära läget skapar en närhet till arbetsplatsen, som ger möjlighet för inflyttning och ta sig till arbetet via gång, cykel eller kollektivt, samt utnyttja redan befintlig infrastruktur. Den andra styrkan är industrins synlighet, vilket ger möjlighet till bl.a. identitetsskapande. Den huvudsakliga svagheten med industrins läge är att området utgör en barriär, som leder till problem i staden såsom otillgänglighet och otrygghet.

Dessa möjligheter och problem går alltså i linje med de generella möjligheter och problematik som Tali & Eran (2017) presenterar är vanligt med integrerade industriområden.

Utifrån områdets isolerade fysiska förutsättningar vill vi konstatera att den huvudsakliga styrkan är att det finns stora oplanerade ytor, som leder till möjligheter att inkludera grönska och skapa en rekreativ arbetsmiljö och ekosystemtjänster. Den huvudsakliga svagheten är att stora delar är en asfaltsöken vilket leder till risk för översvämning, otrivsamt arbetsmiljö, och risk för ökad hetta.

Kapitel 3

# **Koncept och resultat** *Åtgärdsprogram*





# Övergripande koncept för Västra Industriområdet



För att möjliggöra att industriområdet kan inneha både tunga och effektiva leveranser som smidigt tar sig in och ut ur området, och samtidigt erbjuda en miljö där allmänheten kan vistas, så har vi föreslagit en tvådelning utav området. Där norra delen tillåter en funktionsintegrering där allmänna intressen såsom träningsanläggningar, fritidsverksamhet, mötesplatser och skola har en lika hög prioritet som industriverksamhet, medan

Figur 25. Förstärk en redan upplevd tvådelning i området mot blandstad i norr och funktionsseparerad industri i söder.

den södra delen är lämpad för industri i första hand och tillåter tung godstrafik. Denna tvådelning möjliggörs genom skyltning, som förbjuder tung trafik att använda den norra delen som genomfart och istället tar sig ut på E4 genom den södra entrén. Industriverksamheten i den norra delen bör därför inte vara av den karaktär som är i behov av godsleveranser, utan utgörs med fördel av kontorsplatser, detaljhandel, utvecklingslokaler etc. Detta blir industriområdets ”fönster utåt”, medan expansion av industrilokaler med fördel kan planeras in i den södra delen.

Målet med de föreslagna åtgärderna är att öka användarvänligheten för de människor som vistas på området dagligen samt att få fler människor att utnyttja platserna inom området genom att öka tillgängligheten, tryggheten och trivsamt. Åtgärderna ska höja Västra industriområdets status som sekundärt centrum i Markaryd och skapa ytterligare förutsättningar för människor att mötas. Vidare är ambitionen att utveckla områdets påverkan på och del i det ekologiska systemet genom att säkerställa konnektivitet och

diversitet i grönstrukturen, samt fördröjning och rening i blåstrukturen.



Innovation & tradition är två ledord som vi haft med oss under arbetets gång. Det är ord som belyser vikten av att värna om bilden av Markaryd som en traditionell bruksort och samtidigt framhäva den forskning och produktutveckling som sker inom industriverksamheten. Innovation & tradition skall speglas i tillförda funktioner och dess utformning, samt i val av växt-, mark- och övriga material. Den naturligt förekommande landskapsbilden i södra Småland plockas med fördel in i gestaltningen och kan bl.a. innehålla blandat med barr och lövträd, rikligt med vatteninslag och stenblock och framhävd böljande topografi. Detta sker i en funktionell urban miljö med inslag av modern teknik, såsom solkraft och vattenhanteringsteknik.

## Åtgärdsprogrammets upplägg

Utifrån förarbetet har vi identifierat fyra funktionsområden som tillsammans ramar in Västra industriområdets eftersträvade helhet. Varje funktionsområde ger ett specifikt perspektiv på upplevelsen av området, dess nuvarande funktion och utvecklingspotential.

Dessa funktionsområden är:

Västra industriområdet som

- Central stadsdel
- Arbetsplats
- Del av den större grön- och blåstrukturen
- Entré

Åtgärdsprogrammet presenteras följaktligen genom fyra kapitel som baseras på dessa funktionsområden. Kapitlen inkluderar en bakgrund med utgångspunkt i litteratur till de föreslagna åtgärderna, problembild och möjligheter utifrån den specifika funktionen, mål med åtgärder och slutligen åtgärdsförslag.

Åtgärdsprogrammet som levererades till beställaren följer samma princip. I examensarbetet återfinns dock en mer djupgående bakgrundsbeskrivning till valda åtgärder. Åtgärderna är desamma som i den levererade produkten till beställaren.





Västra industriområdet  
**som central stadsdel**



## Problembild

Otrygghet och otydlighet är två aspekter som upplevs inom industriområdet. Detta är problem som framförallt kan härledas till trafiksituationen och det otydliga vägnätet. Lastbilar med leveranser till industriområdet delar gaturum med gymnasieelever som tar sig mellan skolans olika faciliteter på området, privatpersoner i personbilar samt övriga besökande fot- och cykeltrafikanter. Den tunga trafiken i kombination med begränsade gång- och cykelbanor leder till barriäreffekter som begränsar rörelsen inom och igenom området. Även järnvägsspåren med få övergångar är barriärskapande när det kommer till rörelsen till och från Västra industriområdet. Området upplevs också som en trygghetsbarriär pga. bristande belysning. Ytterligare problematik vid expansion av industriområdet är en ökad risk för buller som uppstår i samband med tung trafik och på- och avlastning.

När industriverksamheten expanderar är det en utmaning att säkerställa att de funktioner som är allmännyttiga för kommuninvånare är fungerande och att de faciliteter som har sin verksamhet inom området är fortsatt välbesökta.

## Möjligheter

- Att utnyttja de stora gaturummen längs med Järnvägsgatan och Hannabadsgatans för att utveckla tryggare och tydligare trafikhierarkier.
- Att ta till vara på de många målpunkternas dragningskraft och skapa en integrerad, välbesökt och trivsam stadsdel.
- Att ta tillvara på engagemanget som finns för Markaryd som bygd, både från NIBE:s och kommunens håll, för att skapa en trivsam och levande miljö.

### Mål

- Minskade barriäreffekter.
- Trygga och trivsamma gaturum.

## Åtgärder

### 1. Förstärk och tillgängliggör kopplingar genom området.

- a. Bind ihop strövområdet kring Getesjön och Lokasjön.

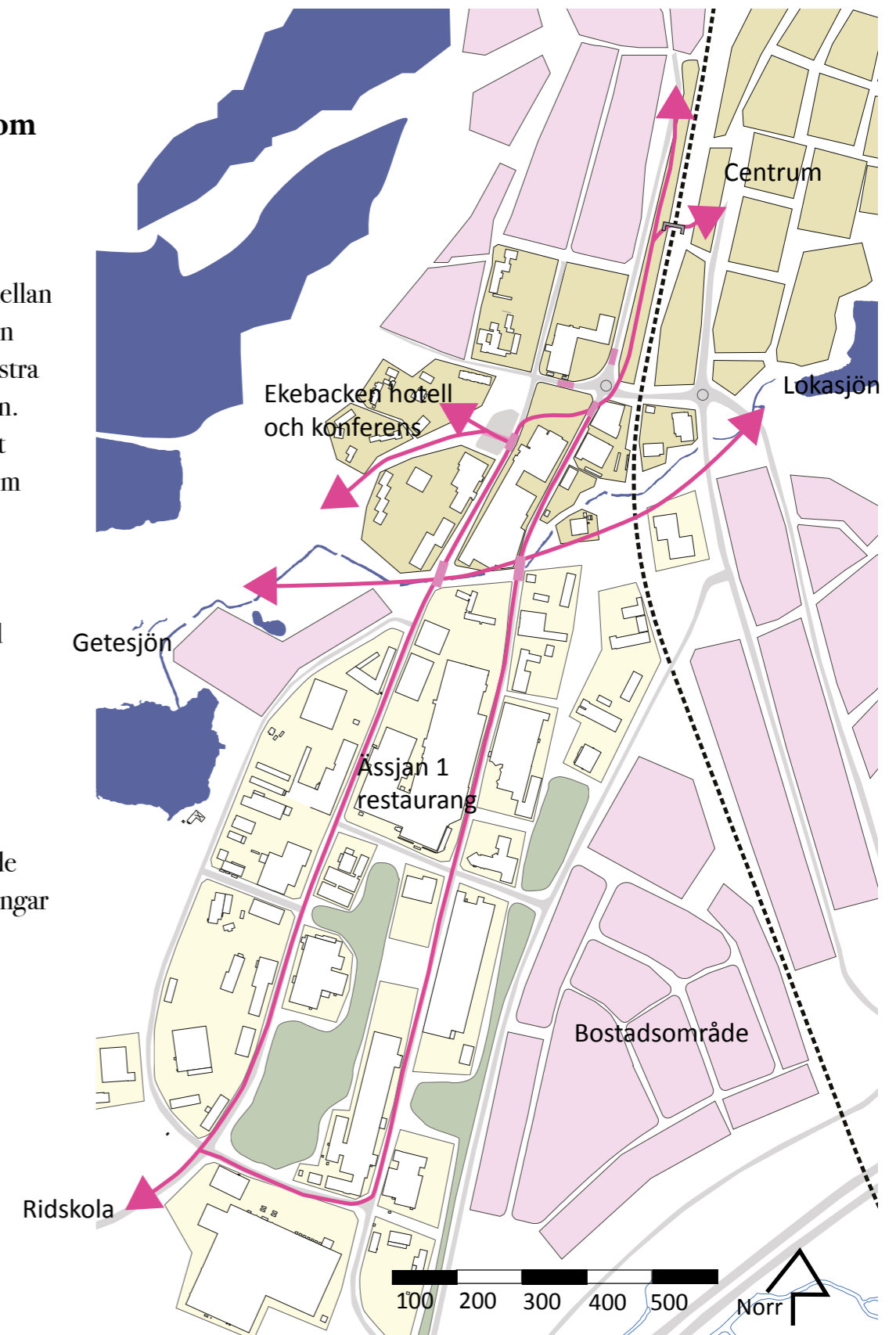
Ett nytt gång- och cykelstråk föreslås längst med bäcken mellan Getesjön och Lokasjön, enligt figur 8. Detta skulle kräva en ny passage över järnvägsspåret. Gångvägen går igenom Västra industriområdet och förbi nya sittplatser längst med bäcken. Möten mellan industri och boende kan uppstå och området medvetandegörs. Det blir även enklare för boende väster om området att ta sig in till stan utan motorfordon.

- b. Övriga kopplingar

Förutom att länka ihop Lokasjön och Getesjön längst med dagvattenbäcken så föreslås nya eller förstärkta gång- och cykelstråk enligt figur 8.

### 2. Trafikseparering och sänkta hastigheter

De principer som föreslås längs med Hannabadsvägen och Järnvägsgatan är; Chikaner med inbyggt biofilter, avdelande grönremsa, upphöjda övergångar och långsgående parkeringar med vegetation. Se figur 9a, 9b, 9c, 9d på nästa sida.



Figur 26. Förstärk och skapa nya kopplingar inom och genom Västra industriområdet.



### 9a. Chikan med inbyggt biofilter

Utföras för att begränsa hastighet på både personbil och lastbil med ett 10 cm högt kantstöd kontra 20 cm högt kantstöd. Den nedsänkta växtbädden fungerar som ett biofilter för att rena och fördröja dagvatten.



### 9d. Längsgående parkering

Bilparkering längst med husväggar som idag sker vinkelrätt mot husväggen ändras till längsgående. Gång- och cykelbana löper innanför och biltrafik sker utanför de parkerade bilarna. Detta ger chaufförerna bättre översikt och skapar ett tryggare gaturum för samtliga trafikanter.



### 9b. Avdelande grönremsa

1 m bred remsa som separerar körbana från gång- och cykelväg. Remsan består av biofilter, växlande mellan planteringar och stenbeläggning. Upphöjd remsa kan även fungera som t.ex. bänk.



Figur 27. Mönstertryckt asfalt.

### 9c. Upphöjd gångfartsyta med stämplad asfalt

Ca 15 cm upphöjning i vägen som fungerar som hastighetsreducerande åtgärd och tydlig övergångsplats för gång- och cykeltrafikanter.

Slitlagret består av mönstertryckt asfalt, för att skapa en stadsmässig känsla samt skapa vibrationer vilket också tvingar ner hastigheter.

Mönsterstämplad asfalt liknar mönsterlagd stenbeläggning som ger ett småskaligt och stadsmässigt intryck. Asfalten är billigare och mer lättkött än stenbeläggning.

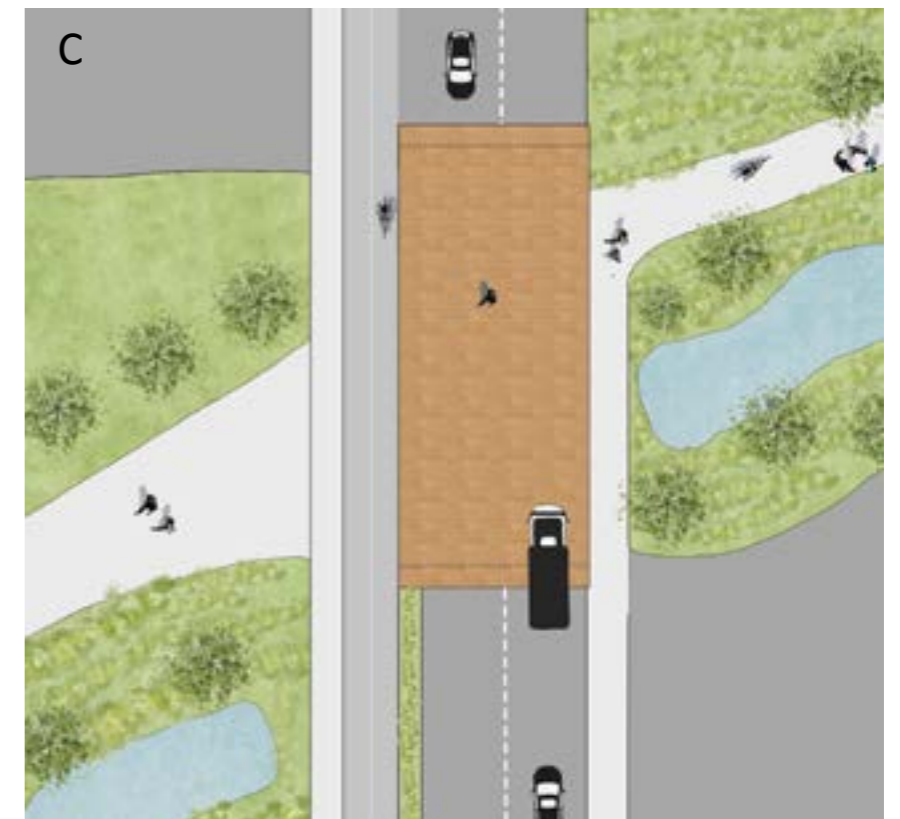
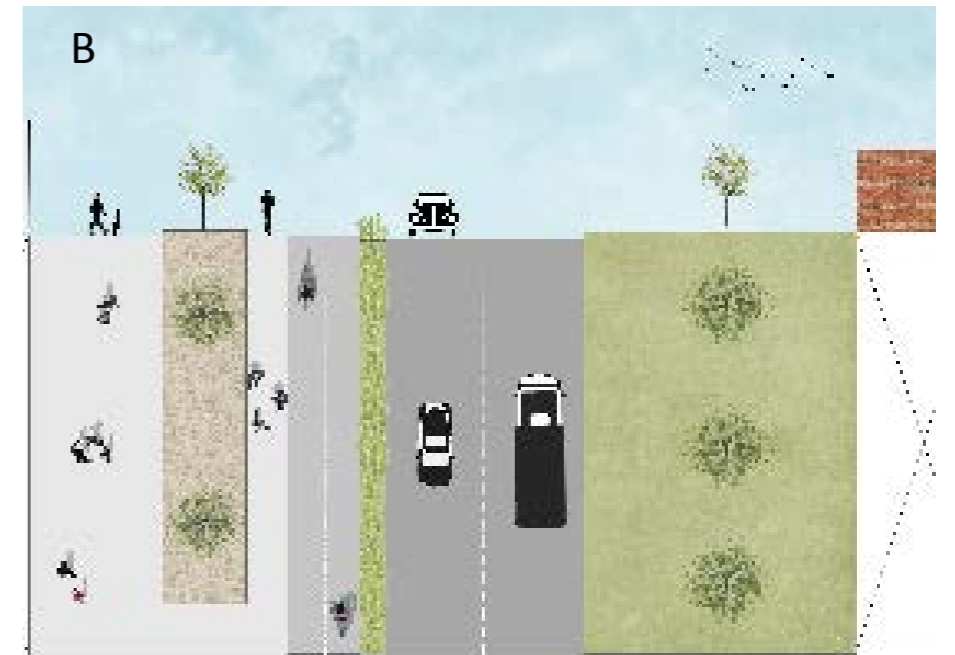
## Gatuprinciper i Västra industriområdet

En fullständig trafikseparering med sänkta hastigheter föreslås genomgående i hela området. I industriområdets norra del som här benämns som blandstad, anläggs 1,5 m bred gångväg och 2,5 m cykelväg samt 1 meter avdelande grönremsa mot körbanan, på 7 m. I södra delen av området föreslås en gemensam, 3 m bred, gång- och cykelbana.

**Plan A** visar på en förstärkt koppling från Nobelmuseum, över Hannabadvägen och vidare över parkeringen. Detta sker på upphöjd stämplad asfalt och skapar en tydlig koppling mot bl.a. Ekebacken Hotell & konferens, samtidigt som det blir en trygg övergång för alla som passerar Hannabadvägen.

**Sektion och plan B** visar exempel på hur gaturummet kommer att se ut efter föreslagna förändringar, med separerade trafikslag och dagvattenhantering.

**Plan C** visar hur den nya gångbanan som löper längst med dagvattenbäcken binds ihop med upphöjd, stämplad asfalt.



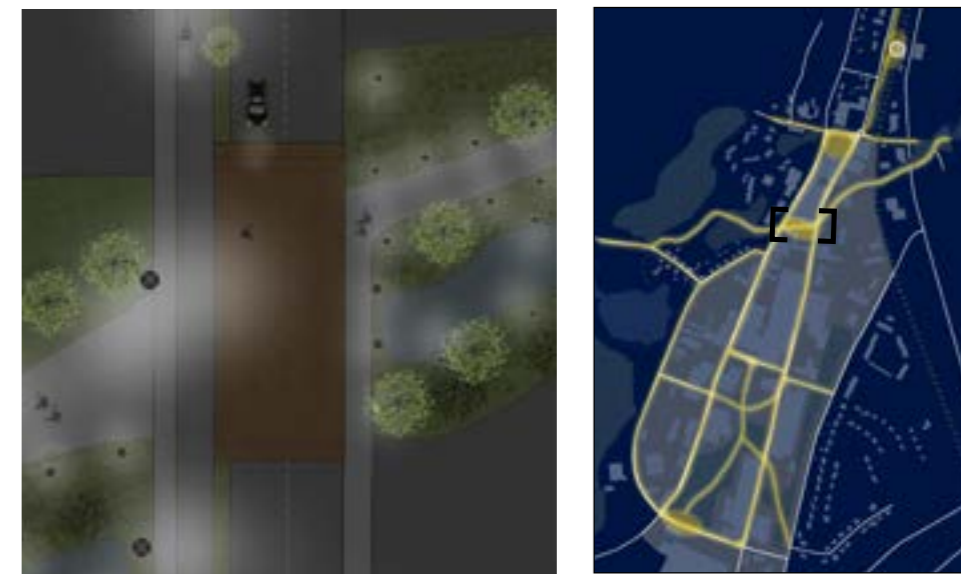




Figur 28 visar hur föreslagna trafikseparerade åtgärder kan appliceras i gaturummet i Västra industriområdet.

### 3. Tygghetsskapande belysning

Med direkt och indirekt belysning kan Västra industriområdets estetiska kvaliteter och dragningskraft öka nämnvärt samtidigt som trygghetskänslan kraftigt stiger. Den belysning som finns idag bevaras men kompletteras med ny belysning i form av pollare samt träd- och fasadbelysning längs med gaturummen och gångvägar. Längs med dagvattenbäcken och södra skogsdungen så installeras ljuskällor strategiskt, med minimal effekt och som tänds vid rörelse, för att minimera risken för ljusföroreningar.



Figur 11. Övergripande plan, inzoomad plan och vy. Förslag på belysning vid dagvattenbäcken i området.





Västra industriområdet  
**som arbetsplats**



# Problembild

Kombinationen av att majoriteten av arbetskraften inom Västra industriområdet tar sig till arbetet med bil och att utomhusmiljöer med vistelsevärden är begränsade inom området leder till risk för att den dagliga dosen av frisk luft och motion också blir begränsad. Ytterligare problematik är att parkeringsytor sällan är fullbelagda dygnet runt, vilket skapar stora tomma ytor som hade kunnat utnyttjas bättre och effektivare.

## Möjligheter

- Att ta till vara på Västra industriområdets centrala läge för att verka för en hållbarare mobilitet där kollektivtrafik, gång och cykel är attraktiva alternativ till bil.
- Att utnyttja områdets ytor med bevarad vegetation och skogsdungar för att skapa platser och stråk med rekreativa mervärden.

### Mål

- Hälsöfrämjande och attraktiv utemiljö på arbetsplatsen.

## Åtgärder

### 1. Skapa platser för möten och rekreation

#### A. Innovationstorget

Innovationstorget möjliggörs för utearbete eller paus utomhus genom att anlägga ergonomiska sittplatser med möjlighet att ladda dator och mobil via solenergi i anslutning.

#### B. Dagvattenbäcken

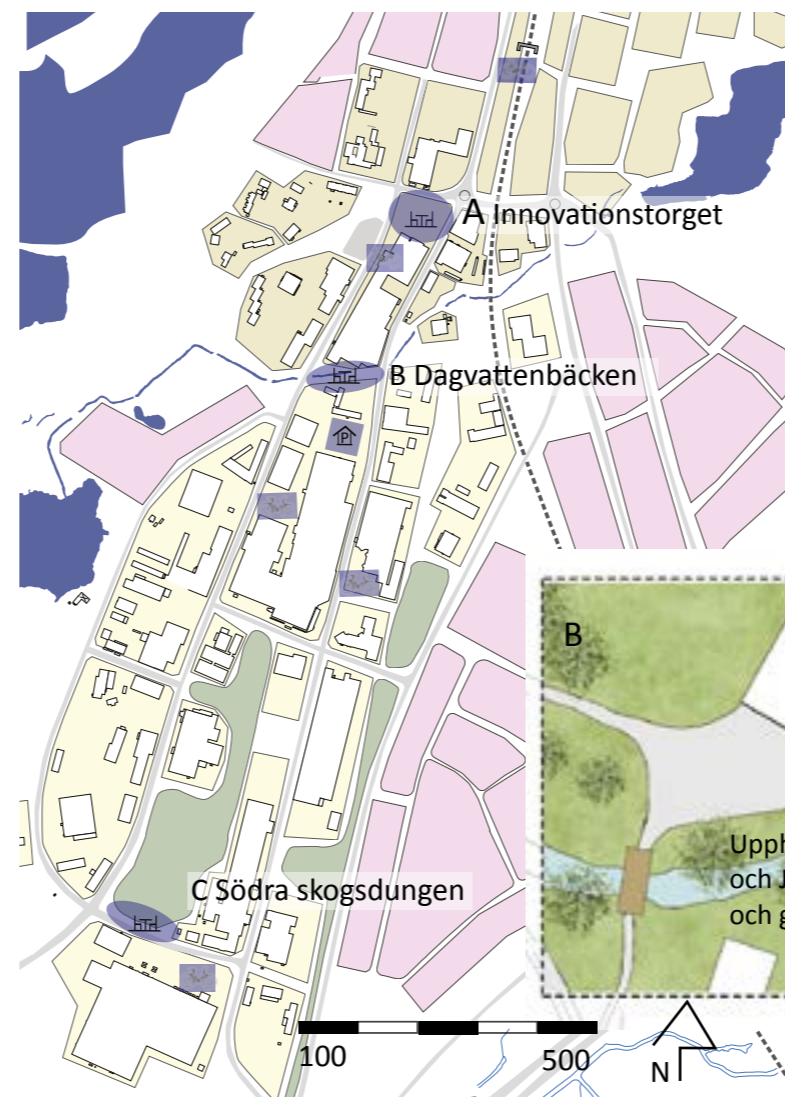
Dagvattenbäcken rinner genom området och tillgängliggörs med längsmedgående gångstråk. Vegetation tillförs och sly röjs bort. Bänkar och bord placeras ut, för att kunna sitta i en oas bland vatten och grönska. Se figur 12B.

### D. Södra skogsdungen

Södra skogsdungen gallras för att låta solljuset nå ner till marken. Gläntor och ett gångstråk skapas mellan industriområdets södra del och byggnaden Ässjan 1 med restaurang för de anställda. En terrass med bord och bänkar anläggs längst söder i skogsområdet, i fullt solläge med skogen i ryggen. Arbetare från industriområdets södra delar får nära till en naturlig rastplats för lunch och paus. Se figur 12 C.

### 2. Skapa förutsättningar för hållbar mobilitet

Ett system för att hyra alternativt låna cyklar eller elscootrar upprättas. Både för användning av anställda och besökare inom Västra industriområdet och för transport mellan området och järnvägsstationen, men också mellan olika stadsdelar. Upplåsning kan ske med app eller kod som tillhandahålls via personligt abonnemang eller via kommun eller företag. Detta är platseffektivt, flexibelt och smidigt och sänder signaler av en medvetenhet och nytänkande.



Figur 29.

100 500 N





Västra industriområdet  
**som del av den större  
grön- och blåstrukturen**



## Problembild

Andelen hårdgjord yta inom området är dominerande, med asfalt som främsta markmaterial. Inom området finns dock bevarade skogsdungar som består av tät vegetation utan tillgängliga stigar och få eller inga möjligheter till passage. Utanför området, men inom kommunen, finns flera fina skogs-, park- och strövområden.

Det går att se brister i kommunens grönstruktur, då Järnvägsspåren, Hannabadvägen och Järnvägsgatan utgör barriärer för den ekologiska sammankopplade grönstrukturen. Stora hårdgjorda parkeringsytor och byggnader inom Västra industriområdet skapar en barriäreffekt för både djur och människor och har även en värmehöjande effekt då hårdgjorda ytor lagrar värme från solinstrålning.

Vid större och starkare regnmängder finns en risk att ledningssystemet snabbt blir fullt och de permeabla grönytorerna inte räcker till för att motverka översvämning. En utmaning är att därmed att vid expansion och exploatering säkerställa kapaciteten för att ta hand om dagvatten, särskilt vid extremväder.

Ytterligare problematik är rening av dagvattnet. Regnvatten som faller på trafikerade ytor plockar upp och för med sig föroreningar på vägen. I Markaryds och Västra industriområdets fall finns det en risk att en stor del av detta vatten slutligen rinner ut i Lokasjön, nära den kommunala badplatsen.

## Möjligheter

- Att fortsättningsvis bevara den befintliga blåstrukturen i form av naturliga vattendrag och den andel permeabla och filtrerande ytor som finns idag.
- Att utöka andelen filtrerande ytor genom att identifiera ytor som idag inte har någon tydlig funktion.
- Att plantera in vattenrenande växter i befintliga vattendrag.
- Att fortsättningsvis bevara områdets grönytor och skogsdungar för att bistå med lokala ekosystemtjänster och en bevarad

biologisk mångfald.

- Att plantera in luftrenande vegetation i befintliga skogspartier, samt nyplanteringar.

### Mål

- Minska risken för översvämning på området.
- Förbättra luft- och vattenkvaliteten.

## Åtgärder

### 1. Lokalt omhändertagande av dagvatten, LOD, i anslutning till gaturum, parkering eller övrig stor hårdgjord yta

#### a. Chikaner med biofilter

Som visat i figur 9a, sid 22, bör en ombyggnation av de befintliga chikanerna längs med Hannabadvägen att inkludera biofilter i konstruktionen.

#### b. Skelettjordar

Träd i gatumiljö planteras i skelettjord med kolmakadam. Dagvatten leds till träden via bevattningsbrunnar med fördel via bevattningsledningar.

#### c. Regnbäddar

Den avdelande grönremsan i gaturummet byggs upp som regnbäddar, dit avrinning från gång-, cykel- och bilväg leds. Parkeringsytor avvattnas via regnbäddar.

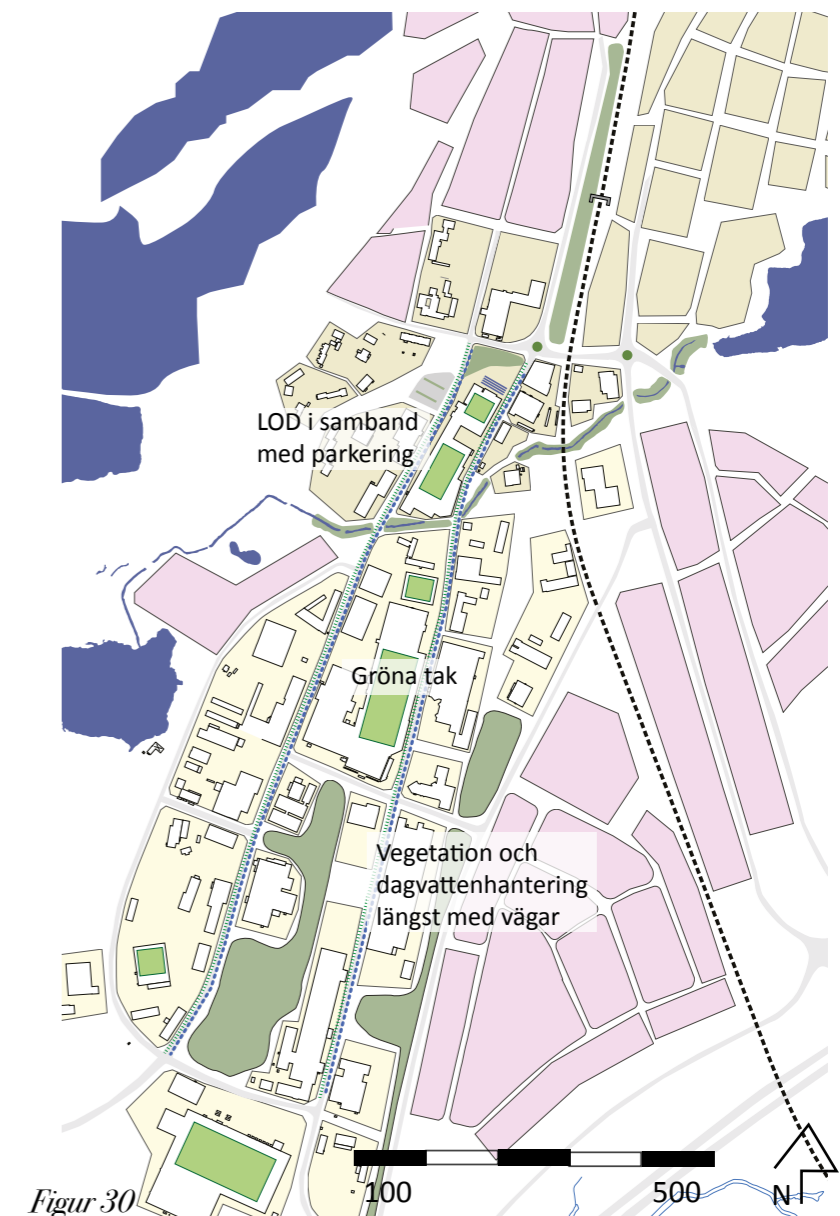
### 2. Gröna tak

Etablera extensiva gröna tak. Växtligheten kan variera mellan olika typer av mossor, sedumväxter, suckulenter, lökväxter och torrängsväxter. Växtligheten tar hand om en del av vattnet och restvatten från taken kan vidare avledas till LOD-system inom fastighetsgränsen, eller direkt via ledningssystem till dagvattenbäcken. För Innovationstorget föreslås att restvatten

från taket avleds till ett lokalt magasin och blir en del av torgets gestaltning. Mer om det på sidan 32. Skötsel av gröna tak är begränsad till endast 1 gång varje, vartannat eller var tredje år.

### 3. Parkering på höjden

Ett bra sätt att utnyttja markyta för bilparkering är att uppföra parkeringshus, ovan mark, under mark eller både och. Genom att bygga lodrätt så reduceras behovet av hårdgjord yta i marknivå; exempelvis ger två våningar 50 % reduktion och tre våningar ger 66% reduktion. Ur ett socialt perspektiv så skyddar ett parkeringshus mot väder och vind.



Figur 30



## Problembild

Västra industriområdets centrala placering gör att det ofta är bland det första besökare möter när de anländer till Markaryd. Området är dessutom det främsta målet för många av Markaryds inkommande besökare. Stora delar av det som besökare till Markaryd möter när de med olika trafikslag tar sig mot Västra industriområdet är ogestaltat och upplevs som slumpmässigt eller bortglömt. Ett exempel är västra sidan av stationen som idag är en stor öppen yta, till viss del asfalterad för parkering men som främst består av packat grus.

## Möjligheter

- Att utveckla den norra entrén för att förhöja intrycket av Västra industriområdet och därmed Markaryd som bygd.

### Mål

- Tydlig, välkomnande och funktionell entré som speglar Markaryd som bygd.

## Åtgärder

### 1. Utveckla Västra stationstorget

En järnvägsstation är en stark tillgång som bör värnas om och framhävas. Förslaget är att stationens västra sida utvecklas till ett modernt, funktionellt och samtidigt enkelt torg.

### 2. Utveckla gröna länken mellan Västra stationstorget till Kronobergsgatan

Vägen mellan Västra stationstorget, gymnasieskolan KCM och Västra industriområdet fungerar som transportsträcka för flera hundra människor som ska till och från jobb och skola varje dag, samt för tillfälliga besökare. Ytans funktion bör utvecklas till en grön, organiskt formad passage för fotgängare och samtidigt vistelseyta som kan fungera bl.a. som förlängd skolgård för gymnasieskolan som ligger i nära anslutning.

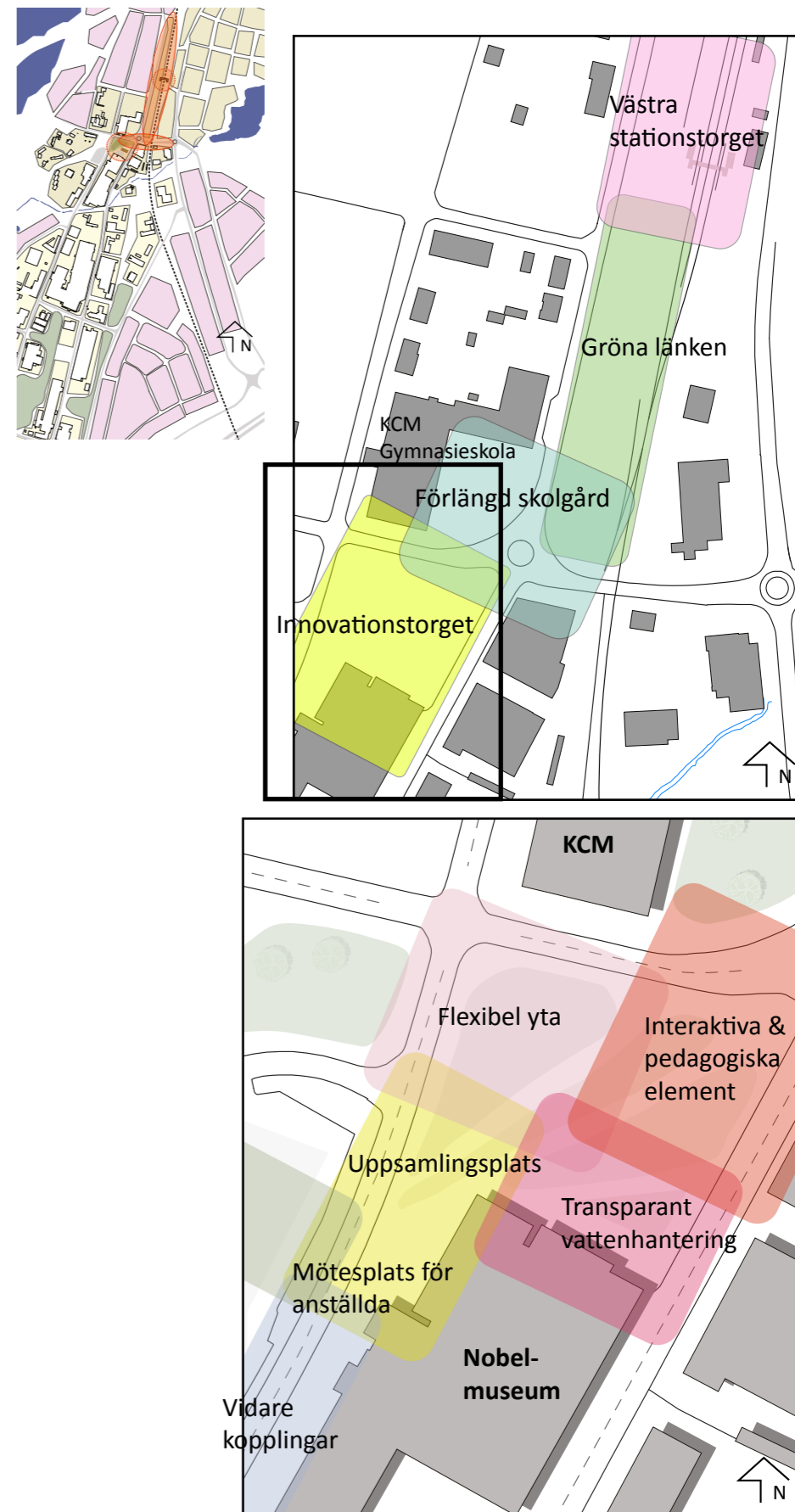
### 3. Utveckla Innovationstorget

Att utforma ytan framför Nobelmuseum till ett torg med plats för möten samt ge platsen en förstärkt identitet med hjälp av ett namn och genomtänkt utformning kommer effektivt att höja platsens status i staden. Med tanke på lokaliseringen i Västra industriområdet där tillverkning och företagande ligger granne med utbildning föreslås Innovationstorget som koncept och namn.

Innovationstorget kommer förutom att fungera som en välkomnande entré för besökare och också vara en plats för planerade och oplanerade möten, rast för anställda på industriområdet, studerande på gymnasie- och folkhögskolan och passerande till övriga målpunkter. Innovationstorget kommer att fungera som en förlängning av Nobelmuseet och den nya utställningshallen som ska uppföras. En upphöjd flexibel yta som kan användas till utställningar, föreläsningar, som scen eller uppsamlingsplats efter besök på museet föreslås.

Inslag av vatten är en självklarhet då det representerar det omgivande landskapet samtidigt som det svalkar och bidrar med ett estetiskt inslag som ofta lockar till interaktion. Förslagsvis består vattnet av områdets regnvatten som på ett transparent vis samlas upp och leds till torget. Detta bidrar till en medvetenhet och kan uppmärksamma problematik kring ökade extremväder och vikten av en hållbar vattenhantering. Sittplatser och bord skapas med hjälp av inbyggda solceller till laddningsmöjligheter och utarbetsplatser möjliggörs. Flera sittplatser skapas i anslutning till torgets olika delar. Dels vid entrén för Nobelmuseum och dels i anslutning till busshållsplatsen för väntande resenärer. Vegetation är tuktad och låg och samtidigt rumsbildande.

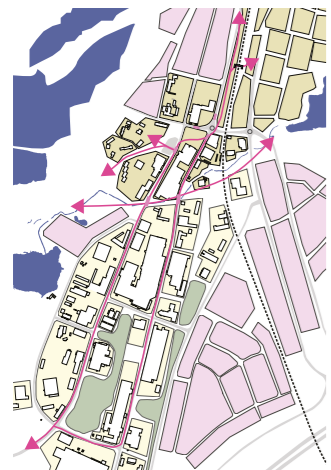
Innovationstorget blir ett fönster utåt för Markaryd och företagen på Västra industriområdet, och en samlingsplats för boende, arbetande och studerande.



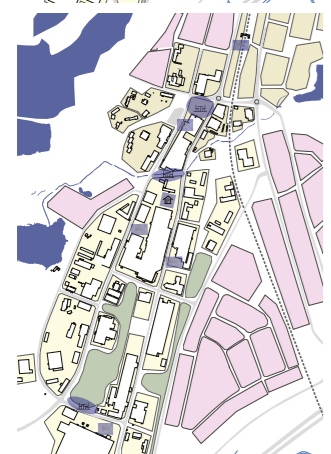
Figur 31. Speciellt intressanta ytor att framhäva som entréer till Markaryd och Västra industriområdet. Innovationstorget med föreslagna funktioner.



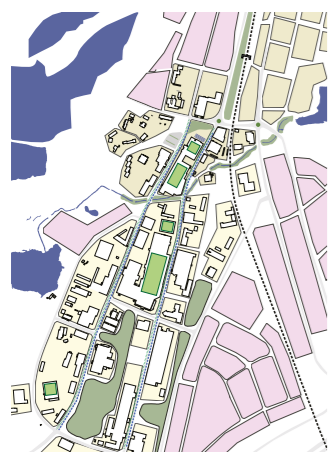
# Sammanfattade åtgärder



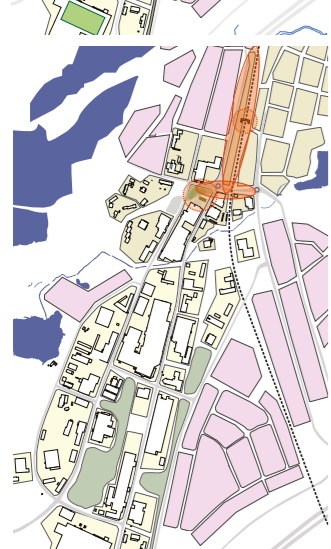
Att förstärka gc-kopplingar inom och igenom Västra industriområdet minskar områdets funktion som barriär i orten. Kopplingarna skapar större rörelsefrihet för de boende i anslutning till industriområdet vilket lättare skapar en större anknytningsyta för barn och unga. Detta leder i längden till större möjlighet för ortinvånarna att få en gemensam identitet och introducerar även invånarna för bl.a. strövområden öster och väster om Markaryds tätort.



Att förhöja Västra industriområdets funktion och status som arbetsplats skapar nöjda arbetstagare. En god arbetsplats leder även till större möjligheter för rekrytering av ny arbetskraft. Åtgärderna innebär nya platser och att ta rast utomhus vilket vidare leder till möjligheter för möten mellan arbetstagare men även mellan bygdens invånare samt de med koppling till industrin.



Att verka för att Västra industriområdet hanterar det regnvatten som faller inom området minskar risken för översvämningar. Lokalt omhändertagande av dagvatten i anslutning till gator och parkering, samt gröna tak, renar även vattnet innan det rinner ut i Lokasjön. Åtgärderna bidrar även med estetiska värden till området vilket ger en hållbar och innovativ karaktär.



Att skapa välkomnande och tydliga entréer kan höja tydligheten för besökare, skapa intresse för passerande, samt höja statusen för Markaryd och Västra industriområdet som egen stadsdel.

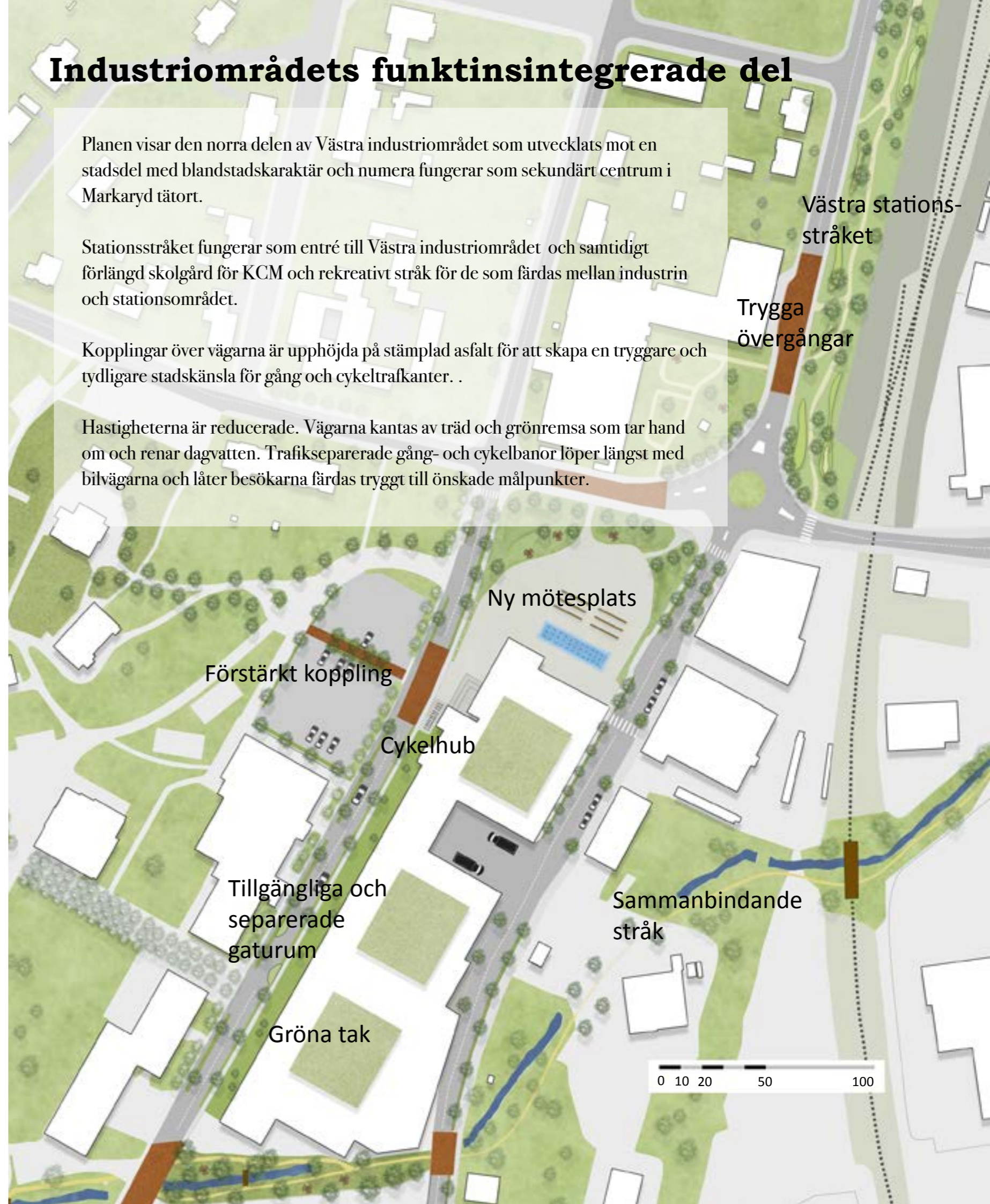
## Industriområdets funktinsintegrerade del

Planen visar den norra delen av Västra industriområdet som utvecklats mot en stadsdel med blandstadskaraktär och numera fungerar som sekundärt centrum i Markaryd tätort.

Stationsstråket fungerar som entré till Västra industriområdet och samtidigt förlängd skolgård för KCM och rekreativt stråk för de som färdas mellan industrin och stationsområdet.

Kopplingar över vägarna är upphöjda på stämplad asfalt för att skapa en tryggare och tydligare stadskänsla för gång och cykeltrafikanter. .

Hastigheterna är reducerade. Vägarna kantas av träd och grönremsa som tar hand om och renar dagvatten. Trafikseparerade gång- och cykelbanor löper längst med bilvägarna och låter besökarna färdas tryggt till önskade målpunkter.



Figur 32



# Från åtgärdprogram till konceptdiskussion till reflektion

## Integrationen mellan industri & stad, ett bra eller dåligt koncept?

### Vägning mellan privata & allmänna intressen

Som nämnt i teorin på sid 11, så är det vanligt idag att makten över planbeslut har förskjutits från allmänna till privata intressen (Bellander 2005). Denna problematik har varit synlig genom projektet i Markaryd då marken inom arbetsområdet är uppdelad mellan att vara kommunalägd och privatägd. Detta innebär att det uppstått ett tvådelat intresse inom kommunen där man samtidigt som man vill värna om den marken man äger, genom att främja det allmänna intresset, också vill tillfredsställa företagen i industriområdet genom att erbjuda dem utökad mark för exploatering. Med Bellander (2005) som bakgrund har vi i vårt koncept därför försökt väga mellan privata och allmänna intressen och försökt analysera hur intressekonflikten ter sig i detta specifika fall. Vad vi kan se är att en översiktlig planering skulle kunna medföra att de två intressena inte nödvändigtvis behöver hämma varandra, utan genom rätt planering kan komma att tillfredsställas samtidigt. En kommunal styrning, som reglerar att industrin växer med hänsyn till allmänna intressen, är en utveckling som vi också sett finns understöd för från både företagen och allmänheten.

### Konceptets effekter & vinster

Genom samtalen, återgivna på sidan 24§, har det framgått att det finns en önskan ifrån både kommunen och företagsledningen att utveckla mötet och samarbetet mellan allmänheten och industrin, något som det förmodas att båda parter kan tjäna på. Om allmänheten får chansen att se, vara i och uppleva företagskulturen kan den gemensamma identiteten förstärkas och viljan att stanna kvar eller komma tillbaka till kommunen för att arbeta öka. Detta

är någon som dels gynnar rekryteringsprocessen för företagen i området vilket i sin tur är fördelaktigt för kommunen i stort då kommunen är beroende av att näringslivet fortsatt har sin verksamhet i bygden p.g.a. arbetsmöjligheter för invånarna.

Ytterligare möjligheten med ett centralt och stationsnära industriområde är att det underlättar för de som önskar ta sig till arbetet kollektivt. Det man som företag då tjänar på är inte bara att de som bor i kommunen har nära till arbetsplatsen, utan även att det kan locka pendlare arbetskraft att ta tåget ifrån närliggande eller till och med distanserade kommuner. Detta minskar risken för att industriområdet måste lokaliseras i någon annan kommun på grund av brist på arbetskraft. Genom att underlätta ”hela resan perspektivet” ifrån stationen fram till arbetets port, genom exempelvis utlåning av cyklar och god framkomlighet, så ser vi att det kan det göra mycket för att få människor att välja andra färdmedel än bilen.

Slutligen ser vi också att det finns en fördel i att det norra området redan trafikeras av en bred användargrupp då de måste passera där för att ta sig till olika målpunkter. Visionen om den norra delen av V.industriområdet som funktionsintegrerad utgår helt enkelt ifrån att utnyttja det rörelsemönster och den breda användargruppen som finns där idag för att etablera nya mötesplatser såsom Innovationstorget. Det handlar också om att skapa trygghet och en bättre tillgänglighet till områdets allmänna funktioner. Detta i kombination med att möjliggöra för att nya verksamheter eller bostäder kan etablera sig i det norra området, gör att platsen skulle bli allt mer trafikerad och erbjuda fler chanser till möten mellan människor.

## Hur har andra kommuner gjort?

Älmhults kommun angränsar till Markaryds kommun och är

## Jämförelse med referensexempel

Gemensamt för alla referensexemplen på sidan 15 är ambitionen att utveckla en blandstad med bostäder, verksamheter och handel integrerat om vartannat, men med krav på att ”störande verksamheter” flyttar ut ur tätorten. Med störande verksamheter menas bullriga verksamheter som genererar stor andel luftföroreningar. Västra industriområdet i Markaryd har en industriverksamhet som är tyst och ren, och utifrån detta finns det därmed inget hinder att integrera Västra industriområdet med övrig stad, när diskussionen rör just buller och utsläpp.

De aspekterna av Västra industriområdet som kan anses störande är den tunga trafik som verksamheten genererar. I denna fråga hade vi kunnat vara mer radikala i våra åtgärdsförslag och föreslå att de byggnader och lokaler som genererar mest tung trafik flyttar utanför staden och separeras från tätorten helt och hållet. Det hade underlättat med tanke på trafiksäkerheten för framför allt barn och äldre som rör sig mellan olika målpunkter. I en situation där hela industriområdet hade flyttat ut utanför tätorten hade dock samspelet mellan allmänheten och industrin gått förlorat, samt den identitet som verksamheten ger till bygden. Det hade även inneburit stora kostnader och energiförbrukning med den typ av förflyttning och stora ytor som idag förmodligen är skogsmark hade tagits i anspråk. Tryggheten när det kommer till att uppnå en levande plats med rörelse dygnet runt hade också blivit hämmad, då industrins tjugofyra-sju schema bidrar till rörelse dygnet runt. Ett ytterligare alternativ hade kunnat vara att tillåta expansion av industri inom hela området och istället flytta den allmänna verksamheten ut ur industriområdet. Att flytta på verksamheter såsom träningsanläggningar och skola skulle bidra till att industriområdet med stor sannolikhet inte skulle bli lika välbesökt av människor som inte har något ärende där. Samma motargument som ovan går därmed att föra här, att det eftersträvade mötet mellan industri och stad hade då gått förlorat.



# Gestaltungs-förslag

## *Västra stationsstråket*

Som presenterat i åtgärdsprogrammet på sid 38 så ser vi den markerade ytan väster om stationen som en intressant och viktig plats i den vidare utvecklingen av industriområdet.

Vi har identifierat denna plats som en viktig del av entréupplevelsen till dels industriområdet och dels Markaryd i stort. Ytan har potentialen att stärka upplevelsen av industriområdet som en central stadsdel, förbättra upplevelsen för de som pendlar till arbetet, samt att addera grönska och biodiversitet på ett centralt läge i staden. Detta är en nyckelplats när det kommer till att knyta ihop centrumkärnan, stationen och industriområdet och kan fungera som en välkomnande entré till Västra Markaryd.





Bild A. Norra delen av stråket. Spårområdet avskärmas med staket mot grusyta. På motsatt sida av Järnvägsgatan ligger villaträdgårdar.



Bild B och C. Nuvrande entrén mot övergången och perrongerna. Bild B tagen från övergång och bild C från Järnvägsgatan.



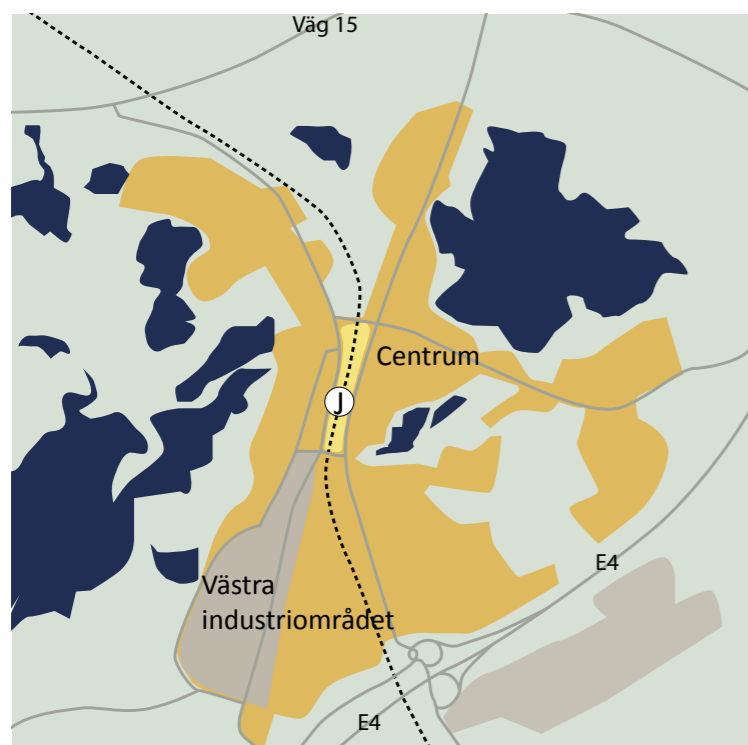
Bild D. Parkeingsyta. Bild tagen från övergången.



Bild E. Övergången över spåren. Parkeingsyta i förgrunden.



Bild F. Klippt gräsyta på södra delen av stråket, med friväxande buskage.



Figur 33. Stationsområdets placering i Markaryd är väldigt central beläget sett till bebyggelsens utbredning.

## Nulägesbeskrivning

Stråket från norr till söder är runt 450 m långt och 20–40 m brett. Den norra delen av sträckan består av hårt packat grus, som möter en asfalterad parkeingsyta framför övergången över spåren, som sedan övergår i klippt gräs med friväxande buskage. På motsatt sida Järnvägsgatan ligger en villamatta som sluter an till gymnasieskolan KCM och söderut Västra industriområdet.

Området öster om järnvägsspåren har fått mer gestaltungsfokus.

Där finner du plattbelagda ytor som möter restaurang, bibliotek, busshållplatser, planteringar. Denna sidan av järnvägen öppnar mot centrumbebyggelse medan den västra sidan av Markaryd i större grad består av villatomter med industriverksamhet. Dock finns här, som tidigare nämnt, flertalet verksamheter, såsom skola, komvux, simhall, kyrka och hotell. Kopplingen över järnvägsspåren i anslutning till stationen är en bro med trappa och hiss på båda sidor.





Figur 34. Arbetsområdets utbredning och de olika stråkets olika delar.

## Västra stationsstråkets övergripande funktioner

*Västra stationstorget - Vänta, välkomna och passera*

*Det böljande parkstråket - Pausa och passera*

*Det naturliga grönstråket - Pollinera, utbilda och passera*

Vi vill skapa en lummig, parkliknande atmosfär kring och på Västra stationstorget. Detta blir en kontrast mot det mer urbana uttrycket runt östra stationstorget. Vi vill möta det småskaliga uttrycket av villaträdgårdarna som ligger på motsatt sida av Järnvägsgatan och samtidigt skapa en skön och grön miljö för pendlare och besökare av verksamheterna i och kring Västra industriområdet att promenera i mellan tåg och målpunkt. Vi önskar att den södra delen av stråket kommer att fungera som en förlängd skolgård för gymnasieskolan KCM:s elever. Det höjer intrycket för tågresenärer som tittar ut över Markaryd om de kan blicka ut över ett befolkat grönområde, snarare än ett tomt.

Stationstorget är på planen ovan markerat med rosa, och placerad lätt söder om övergången. Detta för att förstärka den rörelse som

redan finns mellan målpunkterna kring Västra industriområdet och centrum i östra markaryd. Bilparkering är markerat i vitt och rymmer ca 50 bilar. Detta är samma antal som den asfaltsyta som finns där idag.

Parkeringen och torget blir ett avbrott i Västra stationsstråket grönskande naturliga atmosfär, men ändå med grön och lummig karaktär. Även den norra och södra delen kommer att få olika karaktärer.

Den norra delen kommer vi att kalla Det naturliga grönstråket, med en vildare, naturligt uppvuxen atmosfär. Den södra får namnet Det böljande parkstråket, med en mer omvårdad karaktär, då denna del har större funktion som entré till Västra industriområdet.

### Ett torg?

Per automatik har vi tänkt på platsen vi ska gestalta framför stationen som ett stationstorg. Samtidigt har en diskussion kring huruvida det torget ska se ut förts - behöver det ens vara en öppen yta? En allmän definition av torg är ungefär en öppen yta i stadsmiljö. Enligt Svenska Akademiens ordbok (2010) så är också

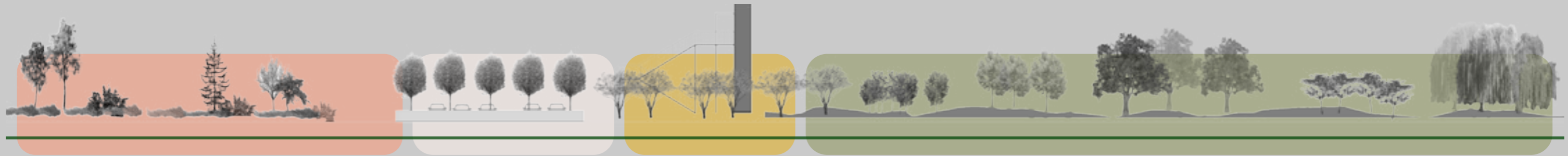
ett torg just det. "i (centrala delar av) stad l. samhälle o. d.: större, öppen, (av bebyggelse omgiven o.) avgränsad, för allmänheten (fritt) tillgänglig plats". Ett torg används dels för handel, dels för träffpunkt och dels som mötesplats, fortsätter beskrivningen. Vissa definitioner lyder också att ett torg är en öppen yta som avskämmas av omgivande bebyggelse (Hedlund 2010). Allt eftersom vår skissprocess fortlöpt så har den öppna ytan blivit mindre och mindre och möblerats tätare. Västra stationstorget är inte avskärmat av omgivande bebyggelse, utan snarare av en förändring i material och karaktär. En fysisk begränsning finns i öster, av järnvägsspåren. Västra stationstorget är dock centralt placerat i samhället och för allmänheten en fritt tillgänglig plats. Dock inte särskilt öppen. Kanske kan vi definiera Västra stationstorget som ett parktorg?

### Ramar

Inga speciella budgetkrav från uppdragsgivaren har nämnts, men önskemål om en "rimlighet" har uppgetts, både ekonomiskt och angående skötselaspekten efter anläggande. Järnvägsspåren inklusive säkerhetsavstånd har legat utanför vårt arbetsområde. Vi har även behållit befintlig trottoar och Järnvägsgatan är oförändrad.



# Översikt över det Västra stationsstråket



Figur 35. Konceptuellt snitt av Västra stationsstråket.



Figur 36. Översiktsplan över Västra stationsstråket.

Beskrivande text och plan i skala 1:400 över Naturliga grönstråket samt parkering och snitt i skala 1:200 över det naturliga grönstråket återfinns på sida 46.

Beskrivande text och plan i skala 1:400 över Västra stationstorget samt snitt i skala 1:200 och vyer återfinns på sida 49.

Beskrivande text och plan i skala 1:400 över Böljande parkstråket samt snitt i skala 1:200 och vyer återfinns på sida 52.



# Inspiration och formspråk

Stationstorgets form inspireras av de strikt raka angränsande järnvägsspåren. Vi har pratat om känslan av att se något i hög fart, t.ex. från ett tågfenster, när former och färger nästan är utdragna till streck. Det är ett formspråk som har följt med till slutresultatet, men modifierats och mildrats. Torgets strikta former får möta mer organiska, i mötet mellan torget och Det böljande parkstråket. Mötet sker i upphöjda, två meter breda, terrasser.

Inspiration från Smålands kuperade landskap har hela tiden följt med oss, precis som i huvudsak inhemska trädslag och växter.

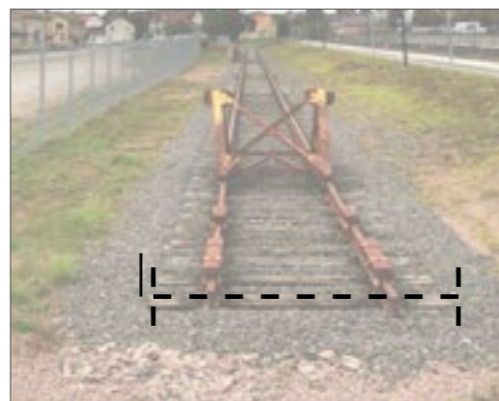
Torget blev mindre och mindre till ytan utefter att vi skissade. Vi vill skapa en intim parkkänsla - närmast trädgårdslig. Ytan ska användas till att vänta på, passera, eller välkomna. Den får absolut inte kännas ödsligt utan istället vara varm och intim.

Självklara inslag på stationstorget är cykel- och bilparkering. Sittmöjligheter i sol och skugga och skydd från väder och vind likaså.

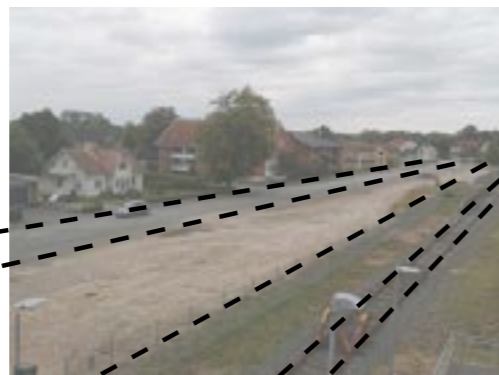
## Inspiration ifrån platsens befintliga formspråk



Fart & rörelse



2 meters mått

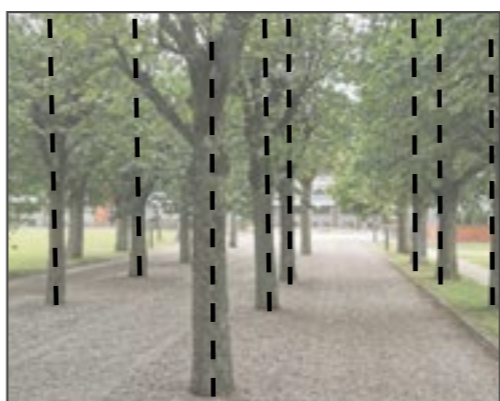


Raka horisontella linjer

## Inspiration ifrån platsens kontext



Småländskt kuperat landskap



Vertikala linjer

## Inspiration ifrån andra platser



Berlin, Natur park Shöneberger Südgelände



New York, High Line



Stockholm, Lumaparken

*Natur-park i Berlin var en gång i tiden en järnvägspark som övergavs på 1950-talet och överläts helt åt naturen. Idag är det en populär naturpark med de gamla järnvägsspåren som löper genom vild, uppväxt natur.*

Bild: <https://commons.wikimedia.org/> Sökning: Nature Park

*The High Line i New York är en lång och smal park som tidigare var en upphöjd järnväg, nu nedlagd. Formspråket varierar, men på många sträckor återfinns raka linjer och former. Troligt med inspiration av själva parkens yttre form.*

Bild: <https://commons.wikimedia.org/> Sökning: High Line NYC

*Lumaparken i Hammarby Sjöstad en rund yta igenom vilken tvärbanan löper. En del av torget pryds med Prunus i raka rader som bilden visar.*

Figur 37. Inspirations- och referensbilder.



# Det naturliga grönstråket

Den norra delen av Västra stationsstråket är gestaltad med fokus på pollinering och biologisk mångfald och i utbildande och restaurativt syfte.

Ytan består till huvudsak av ängsmark, som slås 1-2 ggr per säsong, efter blomningstid. Slagna gräs och blommor får ligga kvar ett par dagar innan det fraktas bort.

Staketet mot järnvägsspåren kläs in med klätterväxter med delvis syfte att skapa en vindstilla plats för ängsväxterna. Som komplement planteras vissa busk- och trädindivider in, som Körbärskornell, *Cornus mas*, Hägg, *Prunus padus*, och Fågelbär, *Prunus avium*.

Passande träd är Hassel, *Coryllus avellana* och Fågelbär, *Prunus avium*.

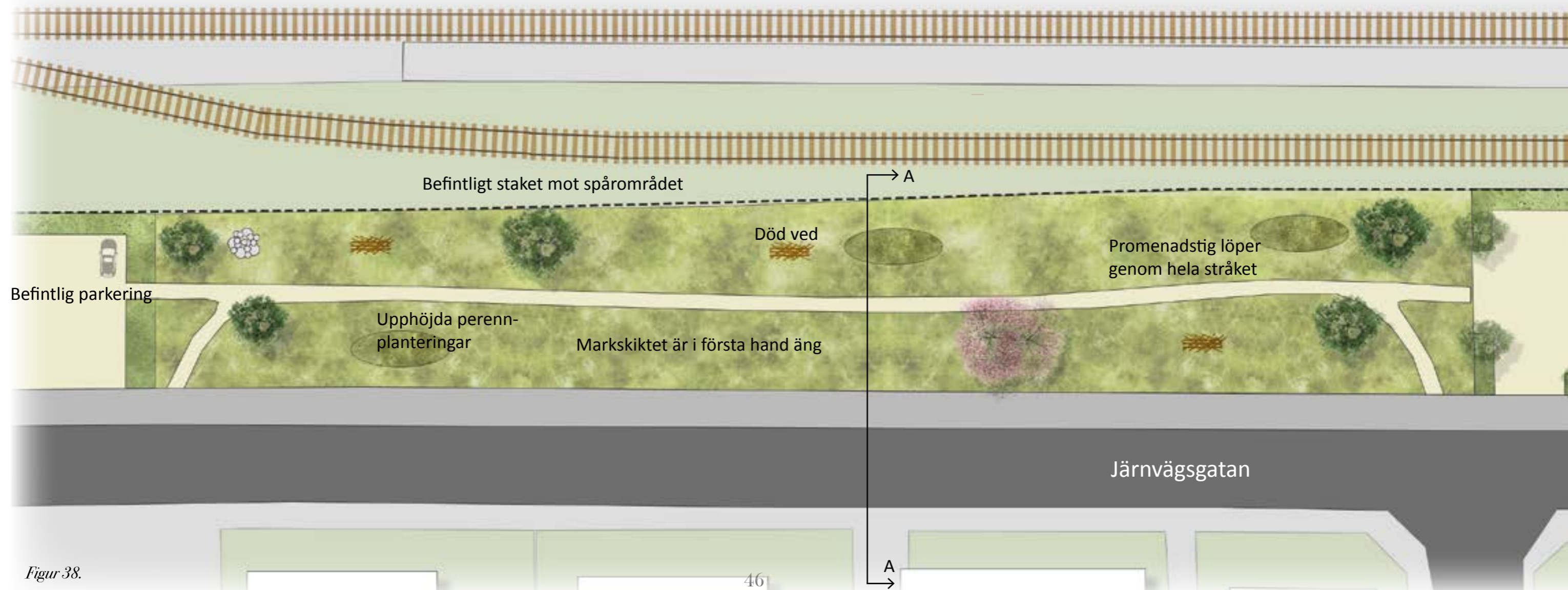
Under etableringsfasen av ängen planteras pluggplantor in, som konkurrens mot ogräs. Exempel på arter att använda som pluggplanta är kungsmynta, *Origanium vulgare*, backtimjan, *Thymus Serpyllum*, smörbollor, *Trollius eurpaeus* och stor blåklocka, *Campanula persicifolia*.

Några upphöjda planteringar skapas av död ved eller torvblock, som samtidigt fungerar som hem för insekter innan de tas över av växtlighet och bryts ner. I planteringarna skapas monokulturer av perenner. Här; Solros, *Helianthus annuus*, Höstaster, *Aster novi-belgii* och Bolltistel, *Echinops bannaticus*, som alla blommar på

olika tidpunkter under säsongen. Överblommade perenner får stå kvar säsongen ut och fröså sig till nästa säsong, samtidigt som de fungerar som hem och föda för diverse insekter och fåglar.

I ängen är lökar inplanterade för att garantera blomning under en lång säsong. Död ved med borrhål, samt högar av sten och sand kommer att placeras ut för att fungera som 'insektshotell'.

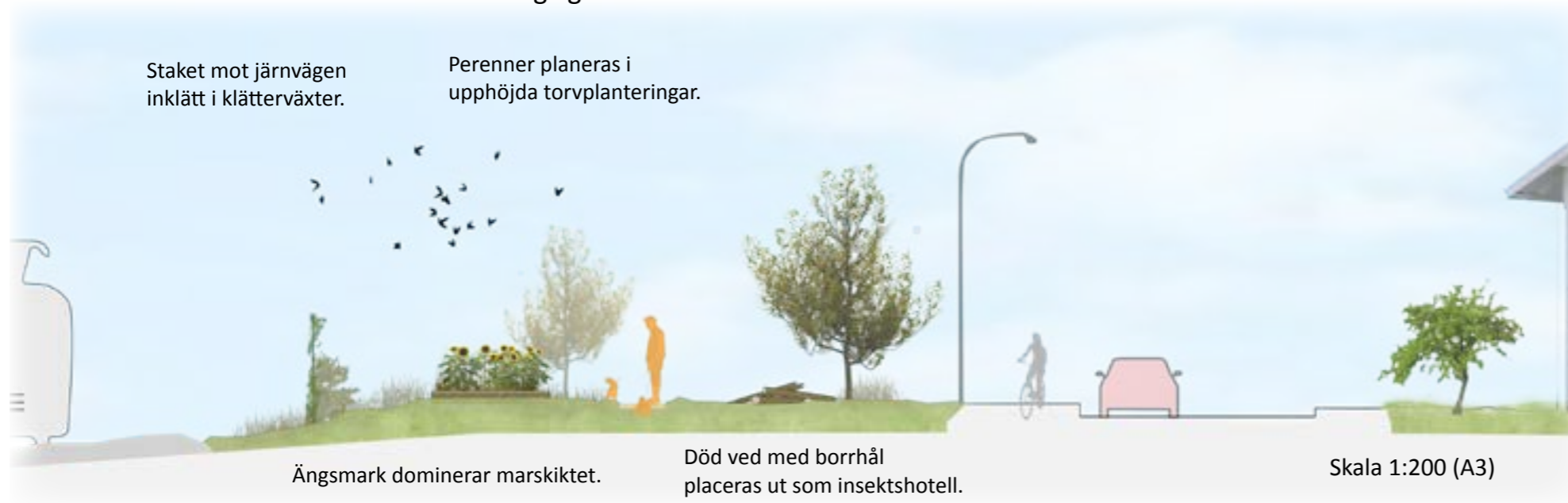
Upphöjda planteringar kring parkeringsplatsen är väl-dränerade och fyllda med sandblandad jord. I planteringarna är dels väldoftande arter som lockar i första hand humlor och fjärilar planterade. Timjan, *Thymus serpyllum*, Kantnepeta, *Neptena x Faassenii* och Kärleksört, *Hylotelephium telephium* är förslag på lämpliga perenner.



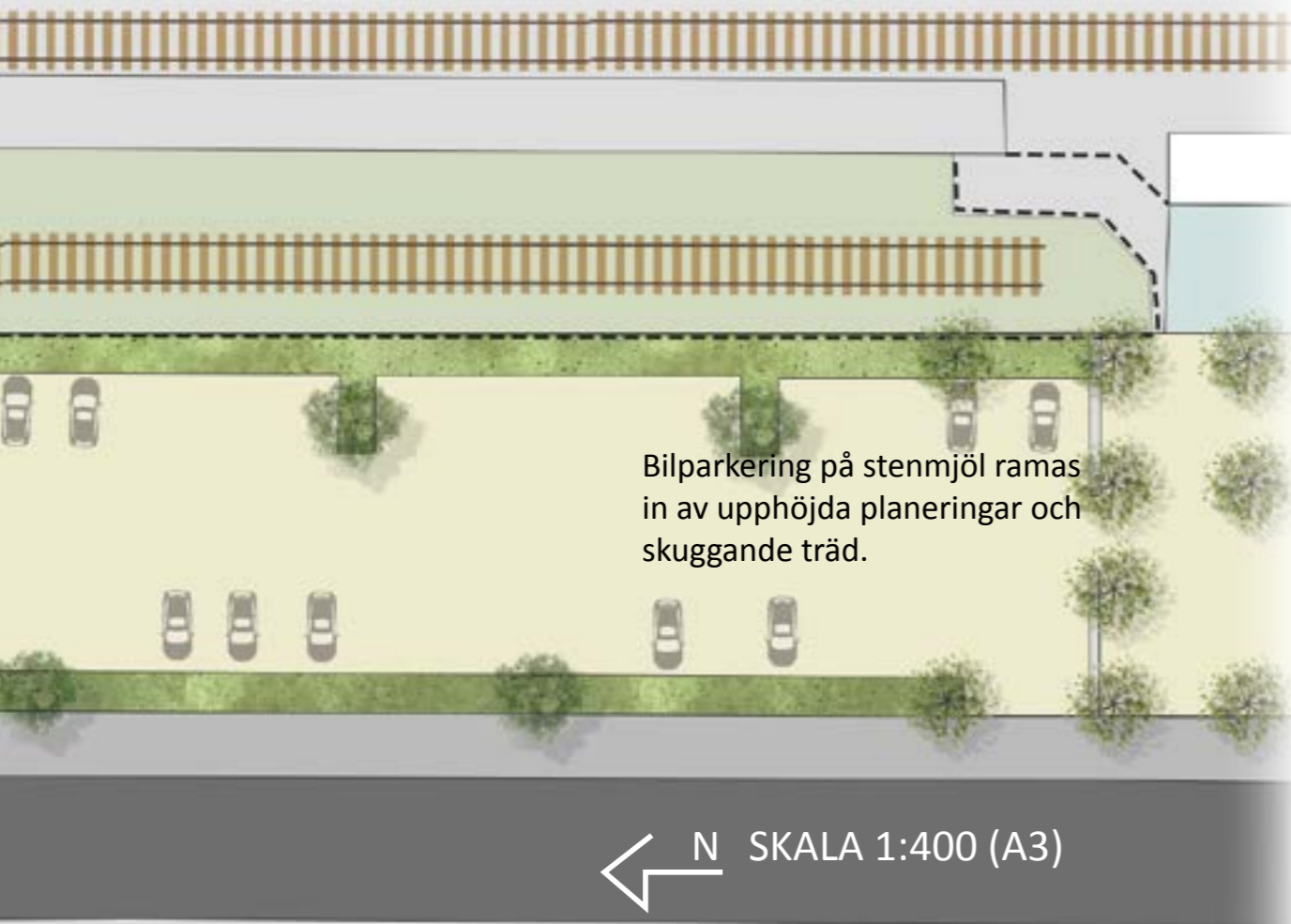
Figur 38.



Snitt A-A. Från öst till väst över det Naturliga grönstråket.



Figur 39.



Figur 40. Konceptuellt kollage över Det naturliga grönstråket.



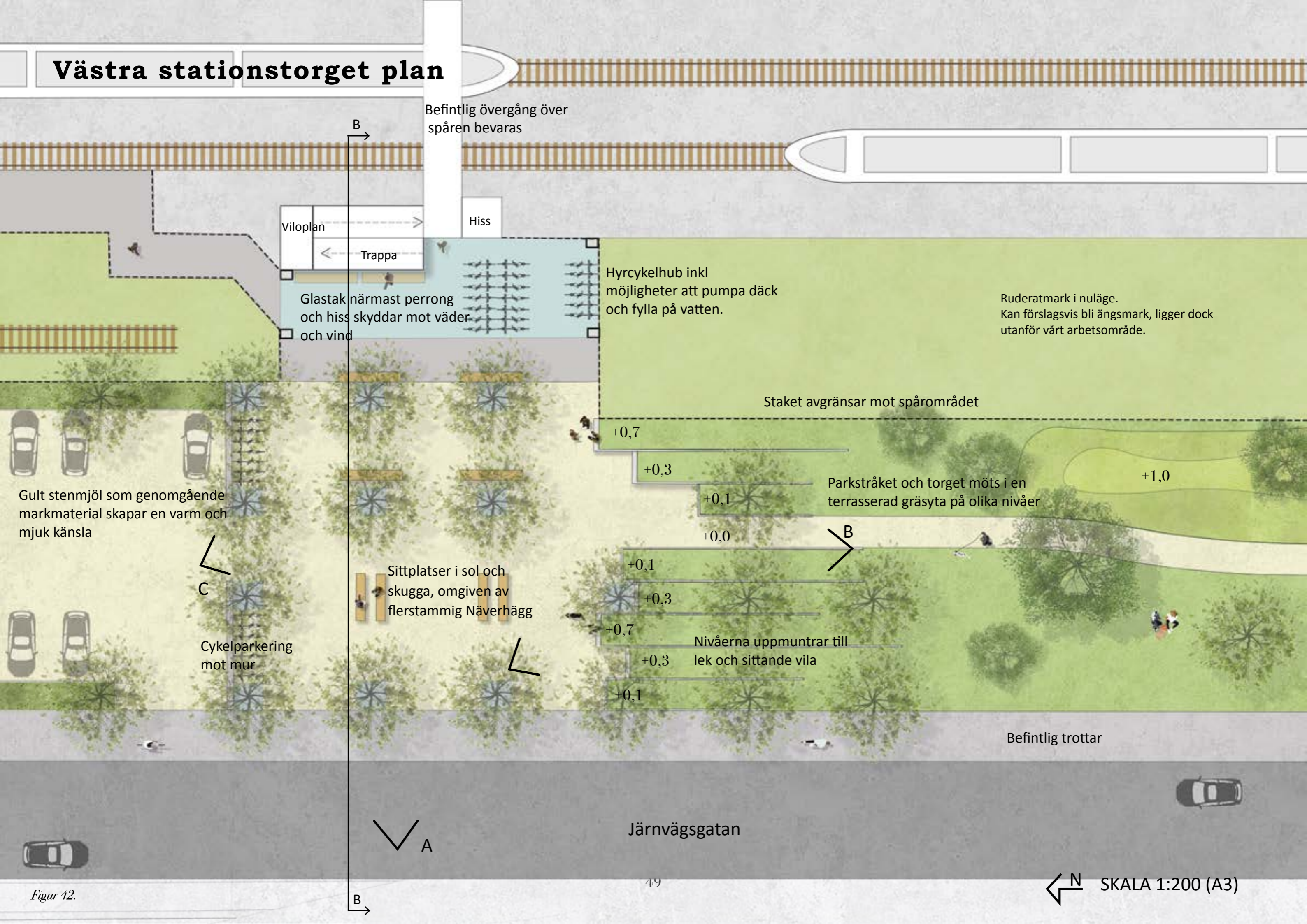
# Västra stationstorget



Figur 41. Vy A.



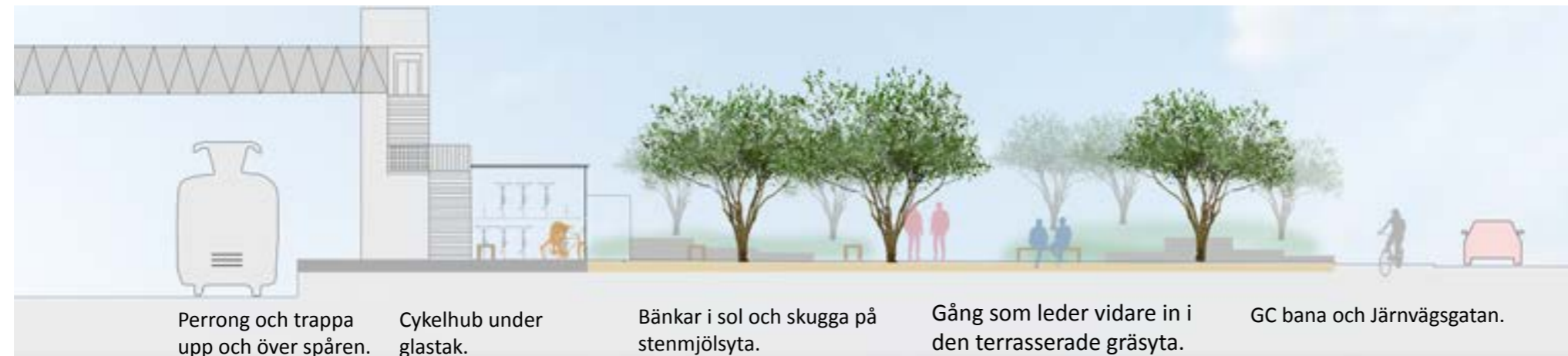
# Västra stationstorget plan



Figur 42.



Snitt B-B. Från öst till väst över det Västra stationstorget



Figur 43.



Figur 44.

Näverhägg, *Prunus maackii*, är ett snabbväxande och tåligt träd. Trädet blir 10-12 m högt.

*Prunus maackii* kan växa med enkel stam eller som flerstammig. Här eftersträvas flerstammiga exemplar för att maximera den visuella effekten av trädets flagnande och kopparfärgade stam i olika nyanser. De kopparfärgade stammarna skapar tillsammans med de gula stenmjölet som täcker marken ett mjukt och välkomnande rum med varma färger, som är Västra stationstorget. Trädets lövverk slår ut tidigt på våren och är då ljus gröna. Tillsammans med stammens effekt har trädet fina kvalitéer stora delar av året.

De adulta trädens kronor förväntas växa samman och sommartid bilda ett grönt tak över Västra stationstorget.

De sluttande terrasserna leder upp gräsytan mot torget, med formspråk inspirerat av de angränsande järnvägsspåren. Terrasserna avslutas i uppmurad mur på olika höjder.



Vy C. Belysning är en viktig aspekt i gestaltningen då stråket aldrig får kännas ödsligt eller som en baksida.

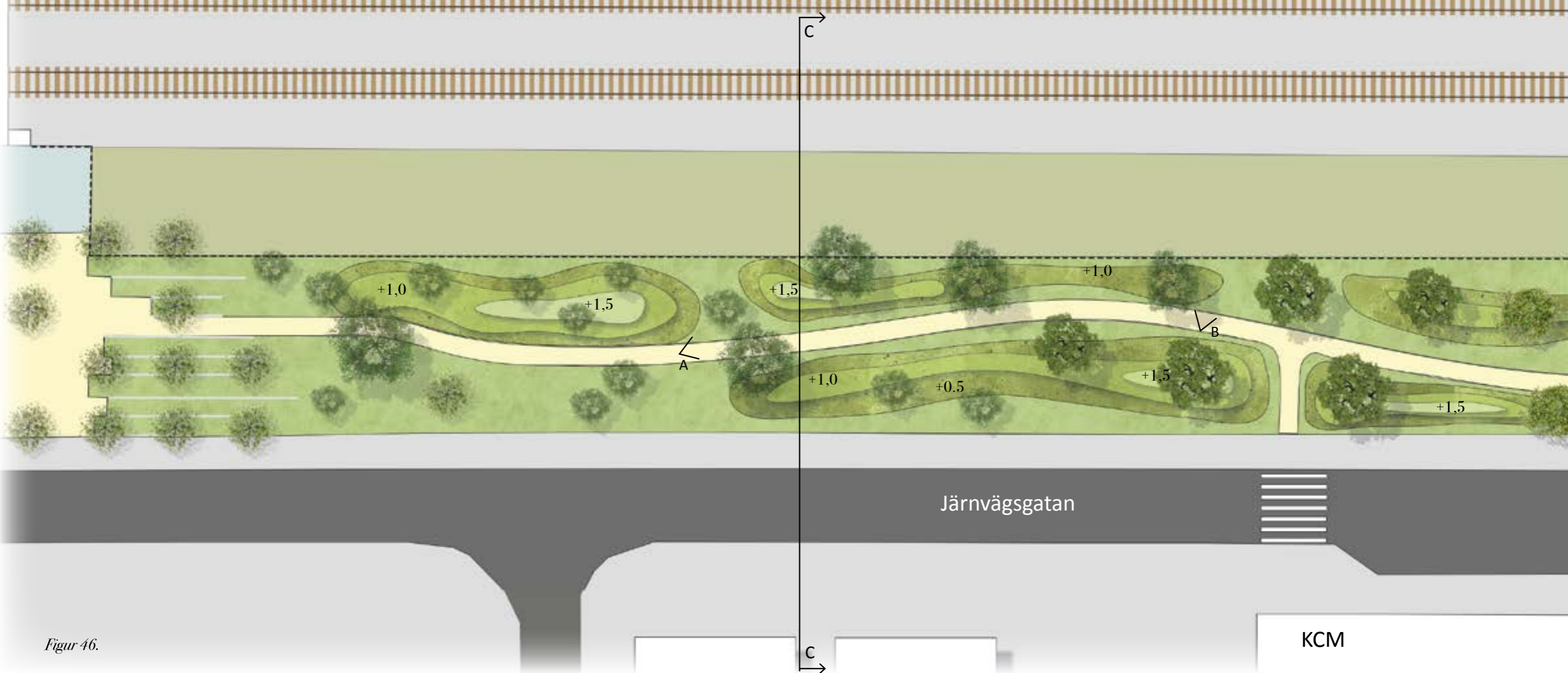
Förslaget innefattar direkt och indirekt belysning på olika höjd. Belysning finns i murar, under sittbänkarna och träden är belysta underifrån. Belysningspollare kantar torget och fortsätter längst med gångvägen i stråket söderut. Högre belysning är placerad på bron över spåren.

En lekfull aspekt av belysningen inbyggd i murarna är att det påminner om den visuella effekten av ett tågs lyktor i fjärran.



Figur 45.





Figur 46.

## Det böljande parkstråket

Den södra delen av stråket är döpt till Det böljande parkstråket och har modellerats i gräs- och ängsbeklädda kullar. De skapar gångar och rumsligheter och bjuder in till att slå sig ner och att upptäcka. Välj att gå längst med staketet och titta på tågen och spårområdet, eller bland kullarna, och var omgiven av grönska på båda sidor.

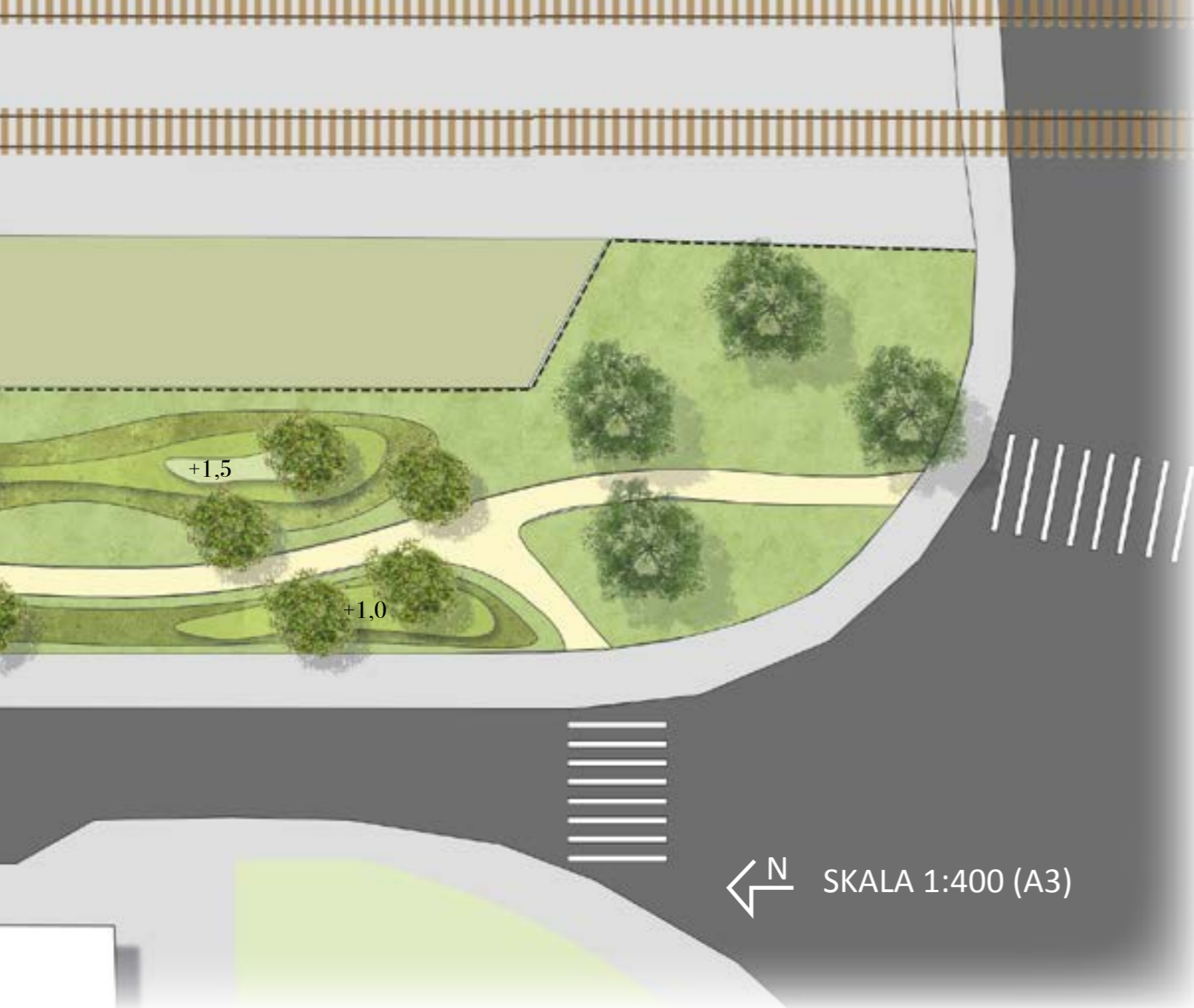
En promenadväg i stenmjöl löper längst med hela stråket från stationstorget till gymnasieskolan KCM och Västra industriområdets entré.

Förslaget innefattar att modellera kullarna med chaktmassor som uppstår i samband med planerade ombyggnationer i Västra industriområdet. Kullarna är max 1,5 m höga och flacka, för att behålla trygghetskänsla på platsen.

Marken är huvudsakligen bestående av klipps gräs, men partier av ängsmark förekommer. Inhemska trädslag, som Rönn, *Sorbus aucuparia*, Hassel, *Coryllus avellana*, Lind, *Tilia cordata*, Ek,

*Quercus robur* och äppelträd, *Malus ssp.* har planterats i dungar för att skapa olika intryck och rum längst med promenaden. Dungarna är mer eller mindre markanta och glider på vissa platser in i vartannat för att skapa mjuka övergångar medan andra dungar har mer tydlig karaktär och är planterade ihop.





Vy A  
*Figur 47. Det böljande parkstråket vintertid.*



Säkerhetsavstånd och ruderatmark, avskärmas med stängsel.

Gångstråk av stenmjöl lysas upp av belysningspollare.

Gräs - och ängsbeklädda kullar i olika höjd.

Stråket löper längst med GC bana och Järnvägsgatan.

*Figur 48.*



Vy B  
*Figur 49. Det böljande parkstråket som förlängd skolgård.*





Figur 50. Skissprocessen kan pågå hur länge som helst. Den börjar ofta med skisspapper och tjock penna.

## Skissprocessen

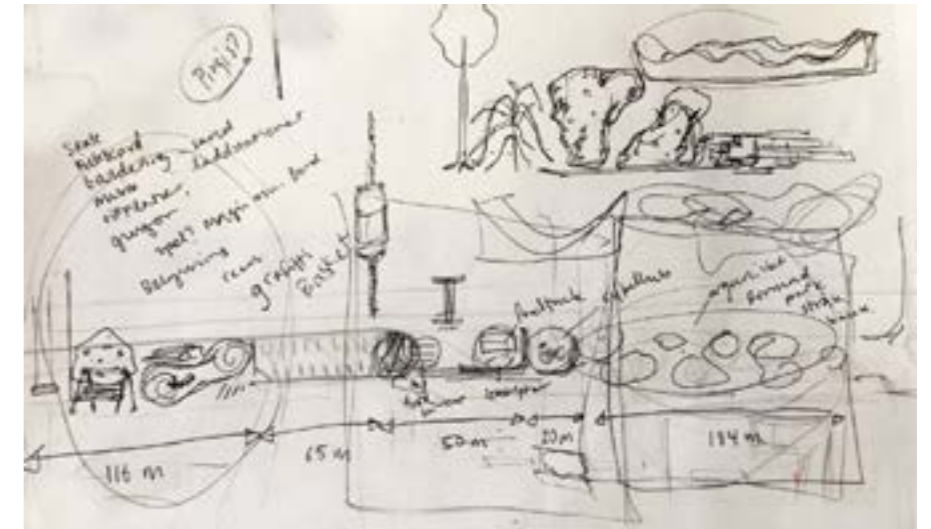
Formen för Västra stationsstråket har under skissprocessen gått från runt till rakt, från tydligt till diffust. Även användningsområdet för stationstorget har skiftat. En period hade vi en riktning mot mötesplats, plats för event och foodtrucks och större öppna ytor än vad det till slut blev. Tanken om plattlagda ytor i mönster släpptes också efter hand, då viljan att skapa ett mindre, intimare parktorg blev större. Vi var tvugna att påminna oss om kontexten; Markaryd är en liten bygd, och ett urbant stationstorg finns redan på andra sidan järnvägsspåren.

Även efter det presenterade gestaltungsförslaget har formen för torget utvecklats. Tyréns AB har anlåtats för att göra en budget för anläggandet av ytorna. I samband med det har vi haft möte med Tyréns, och då behövt modifiera viss utformning och funktion, främst för att nå en ekonomisk rimlighet.

Även det påtänkta användningsområdet för det naturliga grönstråket har skiftat under processen. Vi pratade tidigt om flexibla ytor och möjligheten att området ska bli en yta för aktivitet. Kanske kunde mobila element ta form där, olika år efter år, för att sedan se vad som passade bygden bäst. Vi hade ambitionen att anordna en workshop i samarbetet med KCM, gymnasiet i anslutning, för att gemensamt arbeta fram en användning för ytan. På grund av bristande tid avlogs detta.

Då vi kände att mer tid hade behövts för att undersöka vad de olika målgrupperna i bygden behövde eller önskade, bestämde vi oss för att lämna en i stort sett ogestaltad, naturlig yta. Förslaget blev att låta naturen ha sin gång, med viss hjälp på traven, för att skapa en naturlig och ruderat atmosfär.

Efter presentation av gestaltungsförslaget för Markaryds kommun påbörjades processen att ansöka om LONA-bidrag för att anlägga Västra stationsstråket. LONA står för Lokala naturvårdssatsningar och betalas av Naturvårdsverket ut till kommuner som satsar på naturvård, friluftsliv och folkhälsa. Detta gjorde att användningen för det naturliga grönstråket utvecklades ytterligare och växtmaterial



Figur 51. Tidiga idéer kring vad ytornas användning hade kunnat utvecklas till.

utvecklades för att gynna biologisk mångfald. Utformningen fokuserades på mångfald, men också för att fungera i utbildande syfte.

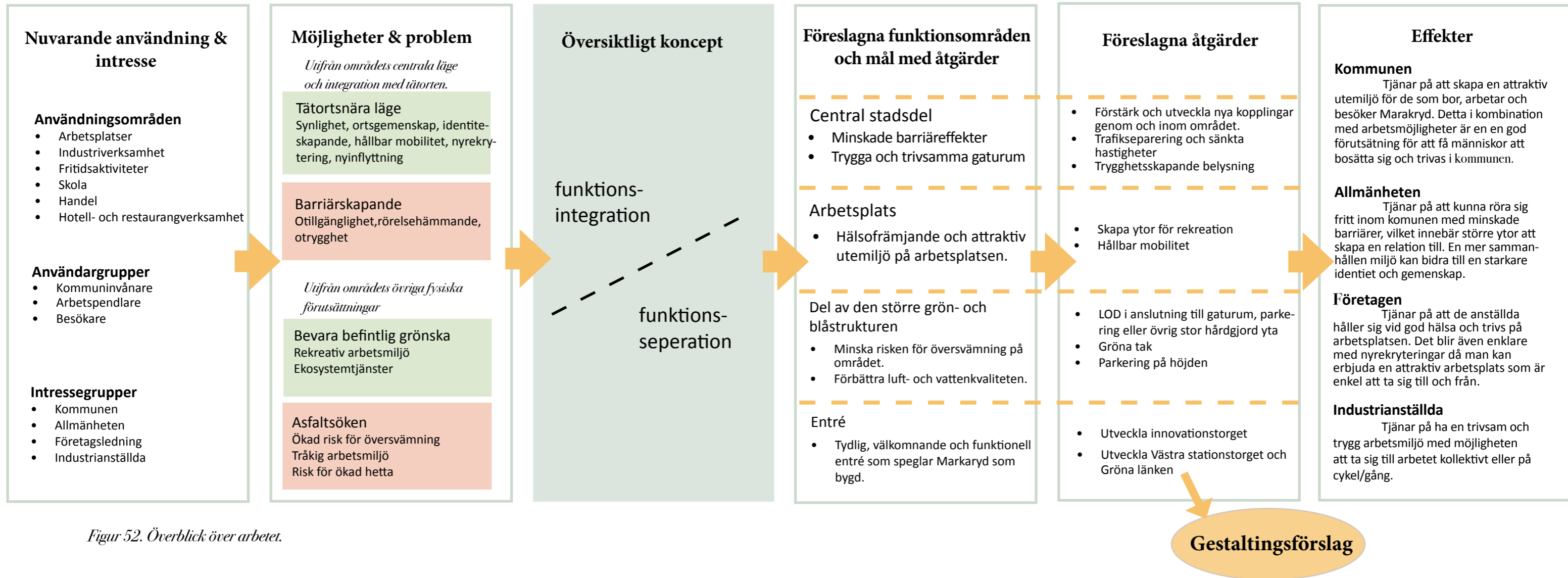
Kapitel 5

# Avslutande reflektioner





# Sammanfattade resultat



Figur 52. Överblick över arbetet.

# Diskrepansen mellan levererade förslag och design i den bästa av världar

Under projektet har vi dels varit projektanställda i Markaryds kommun och dels arbetat med vårt examensarbete. Detta gör att vi har behövt leverera en produkt inom ramen för vad vår arbetsgivare förväntar sig, samt leverera en produkt som är i den akademiska världen en förankrad bild. Vid arbetets start hade vi en tanke om att diskrepansen mellan dessa två världar, universitetet och kommunen, skulle vara stor och få en betydande plats i examensarbetet. Vi trodde alltså att den styrande faktorn för hur förslaget skulle utformas skulle vara vår beställare, istället för vad studier och forskning anser vara det bästa för området. Genom arbetet och nu i slutskedet av projektet så vill vi dock hävda att diskrepansen mellan den levererade produkten och vad vi skulle ha levererat utan en anställning som styrde oss, är mindre än vad vi tänkt från början. Den presenterade produkten tror vi alltså, i stora drag, är vad vi hade levererat om vi inte haft en projektanställning. Att diskrepansen är mindre än vad vi först tänkt tror vi främst beror på att vår produkt inte styrdes av särskilt starka riktlinjer eller begränsningar från ledningen och beställaren. Anställningen innebar att vi mer var av karaktären ”inspiratörer” än för att leverera ett förslag som skulle appliceras på området direkt. Vi kände alltså att vi hade relativt fria tyglar när det kom till att avgränsa och precisera arbetet.

## Budget & tid

Med det sagt så upplever vi ändå att det finns en diskrepans i några avseenden. För det första så tror vi att det beror på det verkliga projektets krav på budget och möjligheten till förverkligande. I detta fall hade vi ingen budget att förhålla oss till, men uppdragsgivaren hade i ett tidigt skede nämnt att förslagen vi gav skulle vara rimliga, inte visionära. I ett skolarbete tror vi att vi hade vågat föreslå visioner som hade varit intressanta, men kanske inte rimliga i förhållande till ortens storlek och antalet människor som använder och kommer använda de undersökta platserna. Det är också värt att nämna att tiden till viss del har varit

begränsande. Hade vi haft ytterligare en månad på oss att utveckla åtgärdsförslagen är det möjligt att argumenten hade slipats och andra frågor hade fått större tyngd. Åtgärdsprogrammet hade då troligtvis blivit mindre som en ’inspiration’ och mer som riktlinjer.

## Anpassning till beställarens vilja

För det andra så tror vi att diskrepansen beror på en vilja att lämna förslag som ska tas emot väl av beställarna, som inte avslås direkt då de skiljer sig för mycket från ortens självbild. En återkommande diskussion har varit olikheten i inställning när det kommer till mobilitetsfrågan. Företagsledningen och allmänhetens starka vilja till att vara fortsatt bilburna gjorde att ett förslag med mer fokus på hållbar mobilitet blev åsidosatt. Företagsledningen på Nibe var också tydliga med att parkeringshus inte var önskvärt på industriområdet, vilket annars med stor sannolikhet hade fått ta mer plats i åtgärdsprogrammet, då det är en effektiv lösning på platsbrist. Likaså har deras förhållningsätt till att utveckla rastplatser i utemiljön för de industrianställda inte gått i linje med våra egna idéer. Vi valde att ändå ta med dessa åtgärder som förslag, med en tro på att intresset kan uppstå om möjligheten till rast utomhus erbjuds. Hade intresset emellertid varit större från början hade vi möjligen inkluderat fler förslag på rastplatser och vistelsezoner inom området.

## Presenterade förslag som katalysator för utveckling i kommunen

En stående diskussion genom arbetet har varit huruvida ett införlivande av de föreslagna åtgärderna verkligen skulle få den slagkraft och de effekter som vi eftersträvar. Detta bottenar sig i frågan kring ifall intresset för ett visst objekt eller utveckling först skall finnas och funktionen sedan tillkomma, eller om tvärtom, funktionen först skall erbjudas och leda till att intresset sedan uppstår. Att beteende och värderingar förändras över tid, i takt med bl.a. omvärldens influenser och inflyttning är ett faktum. Bilanvändning t.ex, kan självklart inte ha varit en vana innan uppfinnandet av bilen. Detta är något som hade varit intressant att

vidare fördjupa sig i. Till hur stor grad kan samhällsplanering och åtgärder i den fysiska miljön förändra den allmänna inställningen?

## Kommunen hakar på hållbarhetstänket

I takt med att vi presenterade åtgärdsprogrammet öppnades diskussioner i mötesrummet för huruvida det är rimligt att anta att Markarydsborna kommer att välja att gå eller cykla i högre utsträckning än idag. I kölvattnet av diskussionerna startade bygg- och miljöchefen på kommunen ett projekt med att inventera cykelvägar och busshållplatser inom kommunen, för att undersöka vilka möjligheter till hållbar pendling mellan tätorterna som finns. Detta visar på att intresset för hållbar mobilitet faktisk växte efter att föreslagna åtgärder hade presenterats. Utöver detta pågår processen att söka ett Lona-bidrag för att genomföra gestaltningen av Västra Stationstråket. Bidraget delas ut till projekt med fokus på inhemska arter och pollinering vilket har förstärkt fokus mot pollineringsvänliga växter och material.

## Föder framkomlighet mer rörelse?

När det kommer till de föreslagna åtgärderna för att stärka kopplingen mellan olika delar av kommunen, samt att verka för en tryggare och tillgängligare passage genom Västra industriområdet, så är det enkelt att se möjliga positiva effekter för hela bygden i stort. Detta går att se ökar ytan där människor känner sig trygga vilket bidrar till en större yta med platser att skapa relation till. Att lättillgängligt kunna ta sig till och emellan olika strövområden och grönområden i kommunen, skulle kunna främja ökad motion och en starkare relationen till naturen. Här vi vill dock vara transparenta med att detta är en väldigt förenklad bild av de föreslagna åtgärdernas effekter. Att människor skulle börja röra sig till fots och med cykel ut i naturen är en utveckling som rimligen inte bara beror på om tillgängligheten finns eller inte. Aspekter såsom normer, intresse och dragningskraft till olika målpunkter är något som också spelar in. En förändrad inställning till att förflytta sig till fots och cykel ut i naturen etableras inte med en gång, utan är något som rimligen förändras över tid eller om ens alls.



## Risk för greenwashing

Då det har funnits en viss skillnad i vår syn på hållbarhetsfrågan så har vi behövt anpassa vårt språk till att förklara hur olika intressenter tjänar på åtgärderna utifrån deras eftersträlvade perspektiv. Detta har fått oss att fundera kring ifall vi i vissa fall legat på gränsen till greenwashing. Greenwashing, översätts på svenska till grönmålning, används för att beskriva hur företag utnyttjar en ökande vilja från konsumenter att konsumera miljövänligt producerade produkter. Greenwashing är processen i hur företag ogrundat låter konsumenter tro att deras produkter är miljövänliga.

Ett företags utemiljö som andas hållbarhet och medvetenhet med stabila och hållbara materialval, renande dagvattenanläggningar i kombination med gröna tak kan eventuellt fungera på samma sätt. Vi argumenterar för att Västra industriområdet och Markaryd ska visa upp en polerad utemiljö och utgöra en entré som andas tradition och innovation, för att visa för besökare och eventuella kunder och rekryteringar att här ligger företag med hållbarhetsstänk som ett självklart inslag i sin verksamhet. Kan detta liknas vid greenwashing? Med detta sagt vill vi poängtera att Nibes profil och marknadsföring har ett hållbarhetsfokus och dess trovärdighet har vi ingen anledning att ifrågasätta utan vill snarare diskutera greenwashing i relation till en utemiljös uttryck.

Ytterligare risk för greenwashing i anslutning till detta arbete skulle vara om det gick åt mer energi och naturresurser för att producera något än mängden naturresurser som i slutändan sparas på det föreslagna objektet. Gaturumslösningarna med biofilter skulle kunna vara ett sådant. I detta fall menar vi att gaturumslösningarna med biofilter har många fördelar. Att vara estetiskt tilltalande samtidigt som de vittnar om en medvetenhet kring hållbarhet är ett av dem.

## Metoddiskussion

### Brist på allmänhetens perspektiv

Metoden för förankringen i Markaryd och för att identifiera de olika individuella och kollektiva identiteterna kring platser och frågor som rör bygden hade tveklöst kunnat vara mer djupgående, då framför allt med mer spenderad tid i Markaryd och fler mer strukturerade intervjuer som fördelas över olika grupper av boende och användare. Både över tid och årstider då både beteende, användning och inställning förändras. Tiden för våra platsbesök har anpassats till då vi varit ditbjudna av uppdragsgivaren och uppföljande besök har varit i anslutning till mötena. Vårt första besök var till stor del guidat av fastighetsansvarig på NIBE. Våra samtal med boende och berörda har övervägande varit slumpmässiga med dem vi stött på, eller med personer i bestämmandeposition. Uppfattningen vi har fått av detta kan inte räknas vara en korrekt speglad bild av en bygds gemensamma identitet och uppfattning. Trots det är det de intrycken, tillsammans med egna erfarenheter och analytisk förmåga, som har fått vara grunden för vårt arbete. Om vi hade samtalat med anställda verksamhetare på industriområdet hade det möjligtvis kunnat ge en ny vinkel på kapitlet "som arbetsplats" i åtgärdsprogrammet. Som nämnt i gestaltungsprogrammets processreflektion så hade workshop med gymnasieelever kunnat ge ett helt andra eftersträlvade funktioner för Västra stationsstråket.

## Slutreflektion

Avslutningsvis så kommer vi nu att återkomma till arbetets syfte, mål och frågeställningar för att kort sammanfatta och reflektera över hur dessa har uppnåtts och besvarats.

Syftet med arbetet har varit att sätta samspelet mellan industri och stad i fokus, att undersöka vad en kommuns olika intressenter kan tjäna på att utveckla ett integrerat och aktivt industriområde mitt i staden, samt att utarbeta hur en sådan utveckling skulle kunna se ut. De undersökta frågeställningarna har varit:

- Hur ser Västra industriområdets utemiljö och kopplingar ut idag och vad finns för problem och behovsbild med området ur de olika användargruppernas perspektiv?
- Vad finns för möjligheter och problem med att utveckla en starkare integration mellan industri och stad, samt hur skulle en sådan utveckling kunna se ut?
- Hur kan vi som landskapsarkitekter påverka Markaryd i stort genom förändringar i industriområdet?

Slutsatsen är att det är många parter som kan tjäna på att Västra industriområdet ligger centralt i tätorten och är väl integrerat och tillgängligt. Framförallt är det den starka företagskulturen i kommunen som medför att möjligheterna är många och starka. Genom de föreslagna åtgärderna och gestaltungsförslaget så ser vi att problembilden kan mildras och möjligheterna blomstra, vilket ger potential till att alla de nämnda användargrupperna tjänar på en sådan utveckling. Detta förutsätter dock att de föreslagna åtgärderna nyttjas och används på de sätt som vi tänkt och presenterat. Det som vi har diskuterat igenom arbetet, och som nämns i den avslutande diskussionen, finns en ovisshet i om förändringar i den fysiska miljön verkligen är det samma som förändrade beteendemönster. Detta innebär en satsning från kommunens håll som vi diskuterar hade kunnat underbyggas av bättre förankring i Markaryd och fler samtal med allmänheten.

Målet med arbetet har dels varit att fram ett åtgärdsprogram som på ett lättillgängligt och koncist sätt belyser och förmedlar

områdets utvecklingspotential på en konceptuell nivå. Vi tycker att uppdelningen i de fyra olika funktionsområdena har bidragit med att de olika intressegrupperna enkelt kunna ta till sig framtidsvisionen, och vilka delar som är viktiga att tänka på vid utvecklingsplaner. Vidare har målet varit att ta fram ett gestaltungsförslag på särskilt intressanta platser som kommunicerar en ambition för landskapsarkitektoniskt uttryck, material och utförande som underlag för den vidare processen med att planera, projektera och genomföra utvecklingar av områdets utemiljö. Som nämnt i gestaltungsförslagets processreflektion så är skissande en evig process, men som vi tycker vi har lämnat på en tillräcklig detaljnivå, för att gå vidare med projektering. Som nämnt i den avslutande diskussionen så har kommunen under tiden vi har slutfört detta examensarbete räknat på kostnader för förslaget och antagit förslaget för framtida genomförande.



# Källor

- Bellander, G. (2005) *Ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?*. Rapport 4. Boverket, Regeringskansliet. <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/blandstaden.pdf>
- Book, K, Henriksson, M, Levin, L, Svensson, Å. (2016) *Kollektivtrafikens roll i resenärens vardagsliv*. Resnärsperspektivet, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. [http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/kollektivtrafikens\\_roll\\_i\\_resenarens\\_varldagsliv\\_2016-17\\_.pdf](http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/kollektivtrafikens_roll_i_resenarens_varldagsliv_2016-17_.pdf).
- Borg, E, Hammarberg, S (2020) *Trafikutredning för Västra industriområdet i Markaryd*. (Opublicerad utredning) Tyréns AB, Markaryd kommun
- Dick, R. (2009). *Guidelines for Outdoor Lighting in Dark Sky Preserves*. [http://www.rasc.ca/im/lpa/RASC\\_DSP\\_GOL2009.pdf](http://www.rasc.ca/im/lpa/RASC_DSP_GOL2009.pdf) (hämtad: 2021-01-06)
- Europeiska kommissionen 2017/18:FPM7:KOM (2017) 479 i Bryssel den 22 januari 2014 med titeln: *EU-kommissionen vill se industriell renässans nu*. [file:///Users/Mattis/Downloads/EU-kommissionen\\_vill\\_se\\_industriell\\_ren\\_ssans\\_nu.pdf](file:///Users/Mattis/Downloads/EU-kommissionen_vill_se_industriell_ren_ssans_nu.pdf)
- Forman, R. 1995. *Land Mosaics: The Ecology of Landscapes and Regions*. Cambridge University Press.
- GoodReads (2021) Friedrich Nietzsche Quote. <https://www.goodreads.com/quotes/42472-all-truly-great-thoughts-are-conceived-while-walking>. (Hämtad 2020-11-20)
- Grahn, P, Stigsdotter UA (2003) *Landscape planning and stress. Urban Forestry & Urban Greening*. 1618-8667/03/02/1. <http://data0.eclablog.com/sociotopes/perso/documents/landscape%20planning%20and%20stress.pdf>
- Hansdotter, Å. (2017) *Därför mår vi så dåligt av att pendla*. Vetenskap och Hälsa. 2017-05-16. (Läst 2021-01-08)
- Hedlund, M. (2010) *Är det där ett torg? - En studie om upplevelse, användning & gestaltning*. Kandidatarbete. Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap.
- Hero, J., Jonasson, B., Olsson, K.O (2010) *Alla pendlar! - En kvantitativ undersökning av tjänstemäns pendlingsvanor, stress och kreativa organisationsklimat*. Examensarbete. Lunds Universitet, institutionen för psykologi. <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1619691&fileId=1620668>
- Higson (2015) *7000 nya bostäder planeras i Högsbo*. Göteborgsposten 17 juni.
- Karlsson, C. (2016). *Glöm blandstaden – den är en dyr och ineffektiv utopi*. Göteborgs Posten. <https://www.gp.se/debatt/gl%C3%B6m-blandstaden-den-%C3%A4r-en-dyr-och-ineffektiv-utopi-1.3904145> (hämtad 2021-01-08).
- Klingvall, R, Lindelöw, D. (2009) *Skånsk restidstolerans och pendling – en studie av arbets- och utbildningsresor*. Examensarbete 2009. Lunds tekniska högskola, Institutionen för teknik och samhälle. <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8920847&fileId=8920848>. (Hämtad 2021-01-08)
- Långtidsutredningen (2008). *Flyttning och pendling i Sverige*. SOU 2007:35. Stockholm: Finansdepartementet. <https://www.regeringen.se/contentassets/4b92473a96d544c68b9dfb4e86cbb013/sou-200735-flyttning-och-pendling-i-sverige>. (hämtad 2021-01-08)
- *Nationalencyklopedin* (1992) Genius. Höganäs: Bokförlaget BraBöcker AB.
- *Nationalencyklopedin* (1993) Lo`ci. Höganäs: Bokförlaget BraBöcker AB.
- NIBE (2020). *Vi lever som vi lär*. <https://www.nibe.eu/sv-se/kunskapsbank/nibe-stories/vi-lever-som-vi-lar> (Hämtad 2021-01-08)
- Olsson., Brink., Ekroos., Hanson., Hollander., Linder., Knaggård., Olsson., Rummukaine., Sidemo Holm., Thoni. 2017. *Ekosystembaserad klimatanpassning- En kunskapsöversyn*. Centrum för miljö- och klimatforskning. Lunds universitet. ISBN 978-91-984349-0-3.
- Overgaard, S, Fisher Nielsen, P. (2012) *Platsidentiteter - En analys av 4 mindre skandinaviska orter på landsbygden*. (Fleika – center for flexibel laerning) lisa, landsbyutdvikling i skandinavien <https://interregoks.eu/download/18.2f79a9231506ca11376173af/1472022949075/LISA%20Platsidentiteter%20en%20analyse.pdf> (hämtad 2021-01-08)
- *Psykologiguiden*: personperception. <https://www.psykologiguiden.se/psykologilexikon/?Lookup=personperception> (Hämtad 2020-08-17)
- Persson, A., Smith, H. (2014) *Biologisk mångfald i urbana miljöer förutsättningar, fördelar och förvaltning*. Lunds universitet. [https://www.ccc.lu.se/sv/sites/ccc.lu.se.sv/files/urban\\_biodiversitet\\_final\\_20140515.pdf](https://www.ccc.lu.se/sv/sites/ccc.lu.se.sv/files/urban_biodiversitet_final_20140515.pdf) (Hämtad 2021-01-08)
- Pädam, s, Carlsson, K, Ericsson, E, Kyllingstad, H, Tornberg, P/Naturvårdsverket (2015) *Hållbar mobilitet och miljöhänsyn i transportplanering*. Rapport 6672. Stockholm, Naturvårdsverket. <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6672-7.pdf?pid=15282>
- Regeringens skrivelse 2017/18:230 *Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling*. <https://www.regeringen.se/4971fa/contentassets/b5640fd317d04929990610e1a20a5383/171823000webb.pdf>
- Roger, S, U. (2002) *Health Benefits of Gardens in Hospitals*. Paper for conference, Plants for people, International Exhibition Floriade. Article · January 2002. Researchgate.net. (Hämtad 2020-09-01)
- *SCB (2020)*. "Folkmängd i riket, län och kommuner 30 juni 2020". Statistiska centralbyrån. <https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/> Läst 19 augusti 2020.
- *Svenska Akademiens ordbok* (2020) Sökning: Torg. <https://www.saob.se/>

artikel/?seek=torg&pz=1

- Skarpbäck, E, Bengtsson, A, Grahn, P (2019) *Naturintryckens betydelse på arbetsplatser*. Movium fakta #4 2019. [https://pub.epsilon.slu.se/16605/1/skarback\\_e\\_et\\_al\\_200124.pdf](https://pub.epsilon.slu.se/16605/1/skarback_e_et_al_200124.pdf)
- SLA (2019) Novo nordisk Nature Park. <https://sla.dk/en/projects/novo-nordisk/> (2020-11-20)
- SMHI (2019) *Gröna tak, fördjupning*. <https://www.smhi.se/klimat/klimatanpassa-samhället/exempel-pa-klimatanpassning/grona-tak-fordjupning-1.116956> (Hämtad 2021-01-08)
- Stigsdotter, A U. (2003) *A garden at your workplace may reduce stress*. WCDH. Department of landscape planning. Swedish University of life science.
- Tali, H., Eran, B. (2017). *Industrial Urbanism: Typologies, Concepts and Prospects*. Built environment vol 43(1): 1-24. doi: 10.2148/benv.63.3.10.
- Vaske, JJ, Kobrin, C K (2001) *Place Attachment and Environmentally Responsible Behavior*. The journal of Environmental Education, 2001 Vol 32, # 4 16-21. [https://www.researchgate.net/publication/249038488\\_Place\\_Attachment\\_and\\_Environmentally\\_Responsible\\_Behavior](https://www.researchgate.net/publication/249038488_Place_Attachment_and_Environmentally_Responsible_Behavior)
- *Växjö kommun översiktsplan* (2012) Växjö kommun. <https://vaxjo.se/download/18.313cf36515d1bde9ee3226ff/1499862668648/%C3%96versiktsplan%20f%C3%B6r%20V%C3%A4xj%C3%B6%20kommun%20del%20V%C3%A4xj%C3%B6stad.pdf> för växjö (Hämtad 2020-12-12)
- *Wiktionary* (2020) Förslag. <https://sv.wiktionary.org/wiki/f%C3%B6rslag> (Hämtad 2020-07-10)
- *Wiktionary* (2020) Gestalta. <https://sv.wiktionary.org/wiki/gestalta> (Hämtad 2020-07-10)
- *Wiktionary* (2020) Program. <https://sv.wiktionary.org/wiki/program> (Hämtad 2020-07-10)
- *Wiktionary* (2020) Åtgärd. <https://sv.wiktionary.org/wiki/%C3%A5tg%C3%A4rd> (Hämtad 2020-07-10)