

# Bangårdsparken i Karlsborg

Ett gestaltningsförslag för det gamla bangårdsområdet i centrala Karlsborg med utgångspunkt i platsens historia

Alice Aaro



# Bangårdsparken i Karlsborg

Ett gestaltungs-förslag för det gamla bangårds-området i centrala Karlsborg med utgångspunkt i platsens historia

*Bangårdsparken in Karlsborg*

*A design proposal for the old railway yard in central Karlsborg based on the history of the place*

Alice Aaro

<b>Handledare:</b>	Tomas Eriksson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land
<b>Examinator:</b>	Åsa Ahrlund, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land
<b>Bitr. examinator:</b>	Lars Johansson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land
<b>Omfattning:</b>	30 hp
<b>Nivå och fördjupning:</b>	Avancerad nivå, A2E
<b>Kurstitel:</b>	Självständigt arbete i landskapsarkitektur, A2E - Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala
<b>Kurskod:</b>	EX0860
<b>Program/utbildning:</b>	Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala
<b>Kursansvarig inst.:</b>	Institutionen för stad och land
<b>Utgivningsort:</b>	Uppsala
<b>Utgivningsår:</b>	2023
<b>Omslagsbild:</b>	Konceptuell bild över parken, av Alice Aaro.
<b>Upphovsrätt:</b>	Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.
<b>Originalformat:</b>	A3
<b>Elektronisk publicering:</b>	<a href="https://stud.epsilon.slu.se">https://stud.epsilon.slu.se</a>
<b>Nyckelord:</b>	Karlsborg, bangårdsområde, järnväg, transformation, park, parkstråk

## Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land

Avdelningen för landskapsarkitektur

## Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Läs om SLU:s publiceringsavtal här:

<https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

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

## Förord

Under min sista termin på landskapsarkitektprogrammet på SLU Ultuna ska jag i detta examensarbete försöka summera och använda mig av all den kunskap som utbildningen gett mig. Genom att göra en park inspirerad av Sveriges historiska järnvägsparkar i kursen *Studio - Large scale landscape project*, samt en plan över den nya stadsdelen Jernbanebyen under min utbytestermin i Köpenhamn, föddes idén till arbetet. Dels inspirerade dessa projekt till tankar kring hur platser med en förlorad funktion kan utvecklas, och dels gav de upphov till ett intresse kring järnvägens och järnvägsparkernas historia.

Min mamma är uppvuxen i Karlsborg och under min barndom bodde mina morföräldrar i den södra delen av samhället. Jag har själv aldrig åkt tåg hit, eftersom Karlsborgsbanan hann läggas ner innan jag föddes, men har hört många historier om hur det var när tåget gick. Hur mamma åkte till Skövde varje dag under gymnasietiden och hur min storebror kunde ta tåget ner och besöka mormor och morfar. Under mitt liv har bangården runt den gamla stationen i Karlsborg stått tom och outnyttjad. Med detta arbete vill jag ge bangården den centrala roll i samhället som platsen en gång i tiden hade, och skapa en central park som karlsborgarna kan vara stolta över.

## Tack till

Tomas för kloka råd och handledning  
Elis för idéer och pratstunder  
Klasskamrater och lärare på Ultuna för dessa år  
Håkan, Tove och Isabell på Karlsborgs kommun  
Min familj för stöd och inspiration  
Johan för all pepp och kärlek

Till mormor & morfar



# Sammandrag

Landskap, både urbana och rurala, är i konstant förändring och under påverkan av både naturliga och kulturella krafter. Som ett resultat av detta är arbetet med att gestalta en plats aldrig fristående utan alltid en del av en tidslinje, både bakåt och framåt. Mitt i centrala Karlsborg, i nordöstra Västergötland, ligger det gamla bangårdsområdet som har stått tomt och outnyttjat sedan järnvägen lades ner på 1990-talet. Sedan några år tillbaka förs en diskussion om hur området ska utvecklas för en funktionell markanvändning, samt för att bättre samspara med omgivande bebyggelse.

Arbetet syftar till att belysa hur outnyttjade ytor i urbana miljöer kan utvecklas, samt att undersöka vilka aspekter som är viktiga i arbetet att förstå en plats inför ett gestaltungsarbete. Med en gestaltning syftar arbetet att belysa och ge förslag på hur bangården i Karlsborg kan utvecklas för att återfå den centrala roll som platsen förut hade i samhället på grund av järnvägen. Gestaltungsförslaget fokuserar på att koppla bangården både till dess omgivning och historia, samt stärka platsens funktion som mötesplats och entré till Karlsborg.

För att ta fram ett gestaltungsförslag för bangården används olika metoder under arbetet. Huvudsakligen används metoden “Research by design” som struktur i arbetsprocessen. För en ökad förståelse för ämnet och bangården genomförs litteraturstudier samt inventering och analys av platsen. Utöver detta är även en aktiv skissprocess och studier av olika referensprojekt en essentiell del av processen.

Utifrån konceptet “We build upon ruins” presenteras ett gestaltungsförslag för en ny park på bangården som utgår från platsens historia. Bygga element och historiska spår från den nedlagda järnvägen används som “ruiner” och utgör basen i gestaltningen. Parkens utformning behåller och förstärker det långsträckta rum som skapats utefter järnvägen och innehåller, utöver bevarade historiska element, ett flertal tillägg av både byggda element och vegetation som tillsammans skapar en helhet.

Arbetet visar på hur en plats omgivning och historia kan fungera som bas i ett gestaltungsförslag, och genom detta stärks gestaltningens koppling till platsen och dess besökare. Karlsborgs invånare tappade en viktig resurs i och med nedläggningen av järnvägen, men parken kan förhoppningsvis ge dem något annat. Utifrån järnvägens “ruiner” utvecklas bangården och blir till ett centralt offentligt rum som förbinder olika målpunkter och funktioner, samt stärker identiteten i Karlsborg.

# Summary

## Background

Landscapes, both urban and rural, are in a constant state of change and under the influence of natural and cultural forces (Antrop 2005). As a result, the work of designing a place is never independent, but always part of a timeline, both history and the future. When designing it is equally important to create flexible structures that change with these forces, as to promote stability and continuity in the city for its residents and visitors (Carmona et al. 2010:241).

Karlsborg is located on a narrow isthmus between the two lakes Bottensjön and Vättern in northeastern Västergötland, Sweden. The city is most known for its 19th century fortress, characterized by historical environments and the military. In the center of Karlsborg, outside the fortress, the old railway yard and the station is located. Since the railway closed in the 1990s, the area has been empty and unused, despite its central location. Now the rails are torn and for several years there has been discussion about the future development of the area.



Figure. Karlsborg marked on a map of the south of Sweden, and the railway yard in central Karlsborg.  
Maps: freesvg.org (2022), Lantmäteriet (2022)

## Aim and research question

The aim of this paper is to illustrate how empty and unused urban spaces can be designed to offer new functions and experiences for its visitors, as well as strengthen the connections between surrounding areas. The design proposal, situated at the railway yard in Karlsborg, should relate to the history of the site and its surroundings, in order to connect to Karlsborg and the residents, and enhance its historical depth. Furthermore, the proposal also aims to create a more distinct urban space and show how central Karlsborg can be developed.

The paper's research questions are:  
Which perspectives are important to take into account in the work of understanding a place in an urban context, and to be able to create a design proposal accordingly?

How can the old railway yard in central Karlsborg be designed in order to strengthen its connection to both the place's surroundings and history, as well as function as entry, passage and meeting place?

## Methods

Different methods have been used throughout the process, with different purposes.

The method "Research by design", and how it is described by Hauberg (2011) and Roggema (2016), inspired the overall structure of the working process. It was divided into three phases: *pre-design*, *design* and *post-design*, which chronologically follow each other, but easily overlap. The phases had different focuses and included other methods.

In *pre-design* both literature, reference projects and analyzes during site visits were used to provide a deeper understanding of the topic and the site. The literature and the reference projects focused on the transformation of a place with changed land use, and especially the function of entries, passages and meeting places – the railway yard's main functions in Karlsborg. The analysis of the site focused on the content and function of the railway yard, as well as how visitors are using it.

The phase *design* used an active sketching process to test and develop design ideas. I used both digital and analog tools to sketch, and shifted between them to see various points of view. Furthermore, different sketching exercises were used in order to focus on different aspects of the design.

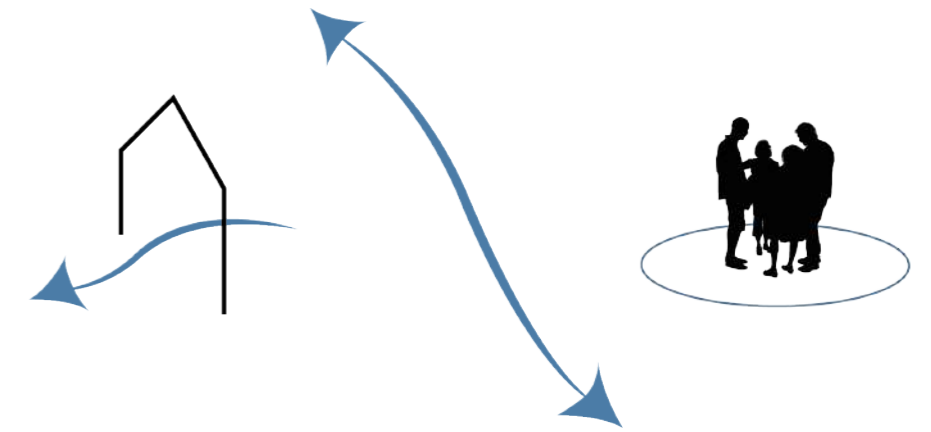


Figure. The railway yard functions as entry, passage and meeting place in Karlsborg.

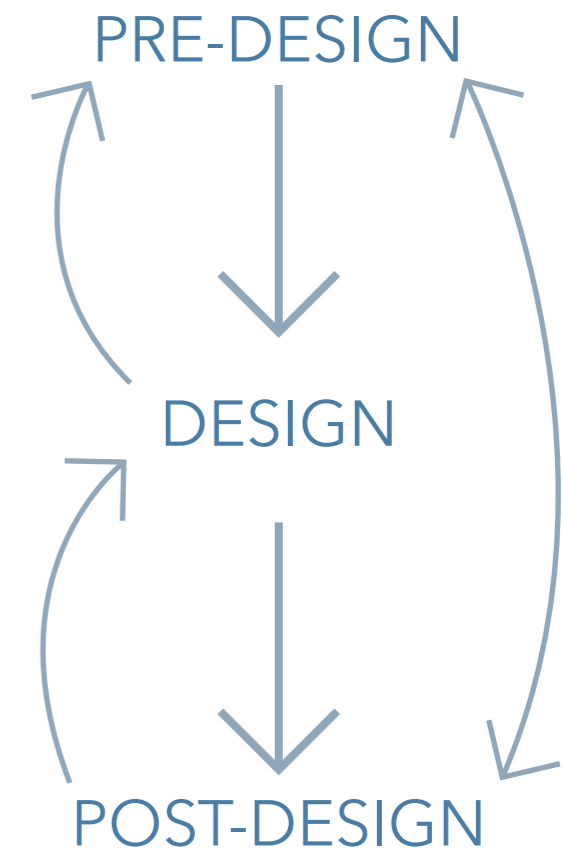


Figure. The work follows the structure of the method "Research by design", with three phases.

Finally, the *post-design* focused on discussing and presenting the proposal. In this phase it was important to present the design and the ideas in a functional and understandable way. It was also important to summarize the paper and the working process with a discussion about the design proposal and the methods used.



## References – literature and projects

As a part of the phase *pre-design*, both literature and projects within landscape architecture are used as theoretical base and inspiration for the design proposal.

As an answer to the paper's first research question, three themes of perspectives are presented, which both literature and project are based on. These became visible in the work of structuring the paper as well as trying to understand what the design proposal should take into account and solve at the railway yard. Furthermore literature and reference projects have inspired these aspects. The themes are: *The site in the city*, *Content & relationship* and *History*.

*The site in the city* addresses how it is possible to strengthen connections in a city by designing and developing unused areas. The park The High Line in New York is an useful example of how a transformation of a place can connect its surroundings. The High Line is located on an old elevated railway and is a popular destination in the city. James Corner (1999:157), lead designer of the park, describes design as an important part of creating a connected community, both regional and cultural. The High Line connects different areas in New York, as well as the people living there.

*Content & relationship* focuses on the content and function of a place, and visitors' relationship to it. As the railway yard in Karlsborg functions as entry, passage and meeting place, this theme focuses on these three aspects as well. In the modern city, which lacks a surrounding wall, the entry of a city is indistinct (Bagheri et al. 2018). Unlike historical cities with city walls, the modern cities have more than one entry and is often gradually revealing itself as you travel through it (ibid.). To create an identity in the city, and a relationship between the people and the city, it is important to create a difference between the urban and the surrounding landscape using recognizable symbols and structures (ibid.).

*History* discusses how it is possible to preserve historical elements in the cities of today, while developing it according to today's and future's requirements. UNESCO (2013) describes in their guide for the "Historic Urban Landscape Approach" the importance of visible historic elements in the city in order for social cohesion, creativity and natural development to occur. The historic parts of a city also give it both material and symbolic stability (Carmona et al. 2010:248).

## Karlsborg and the railway yard

Karlsborg has about 7000 residents (Ekonomifakta u.å.), with a higher proportion of people in the ages 65+ than the national average (Karlsborgs kommun 2014a:25). Based on the military strategy of a central defense the fortress was built in Karlsborg between 1819-1909 (Forsæus 2007:8). Inside the fortress' mound a whole community was built with housing, hospital and different services (Statens Fastighetsverk 2022). In event of a war, both the royal family, the government and the national treasury were supposed to move here (ibid.).

Already in 1909, when the fortress was completed, the strategy of central defense was outdated and the fortress was never used in war (Karlsborgs museiförening 2022). Because of the monumental buildings though, Karlsborg became its own parish in 1885, and during the 20th century the population grew (Sjöberg 1998:105). From the 1940s, the city center was moved out from the fortress, and "civil Karlsborg" became its own (Karlsborgs kommun 2014a:23).

In the middle of the isthmus, the old railway station is located. The railway was built at the same time as the fortress to provide material to the construction site (Forsæus 2007:8), and was inaugurated in June 1876 (ibid.:22). The railway connected Karlsborg to Skövde, as well as villages along the way (ibid.:10). For over a century the railway was running, but after some economical issues in the second half of the 20th century (ibid.122-123), it was closed down in 1996 (Karlsborgs kommun 2014a:103).

Today the railway yard in central Karlsborg is empty and unused. The old railway station has become a restaurant and beside it, the station of the buses that replaced the railway is located. The busy road 49 goes along the east edge of the site, and across the road Karlsborg's high school, municipal hall, library and some shops are seated. In the west of the railway yard there are residential buildings.

Trafikverket, who owns the railway and the land, has decided to tear the rail (Trafikverket 2022) and decontaminate the land (Karlsson [mejl 2022-09-19]). The municipality wants to develop the railway yard with both buildings in blocks and some smaller parks (Karlsborgs kommun 2014b:136). However, due to the national interest for the military, it is not possible to build housings and schools, as wanted (Karlsson [mejl 2022-09-19]).



Figure. The railway yard (marked with white) and its surroundings.

Through inventory and analysis during site visits some positive and negative aspects of the railway yard are presented:

- + The majority of the human movement across the area is located in north-south direction, along the railway yard.
- + The bus station, beside the old railway station, is a central place in Karlsborg with a lot of daily movement and activity.
- + The old station building is a landmark in Karlsborg, and acts as a fund in the end of Kungsgatan.
- + The railway yard's spatial structure with its elongated form and flat ground is a trace from the old railway.
- Road 49, east of the area, is very busy with a lot of traffic.
- Karlsborg is lacking connections in the east-west direction, between the two lakes.
- Large parts of the railway yard are unused parking spaces.
- The rail has been torn.



## The design process

During the design process I have based my sketching on the railway yard, how it looks today and how it has looked in the past. One's approach to change can be described by acceptance to change and extent of preservation (Carmona et al. 2010:248). During the process I have noticed a change in my approach to the historical elements that I based my sketches on. At the beginning I was more locked to the structure that I took inspiration from, to then becoming more acceptant to change. I started to think of the railway yard as a whole, instead of a collection of preserved historical elements. This resulted in more undemanding sketches and ideas.

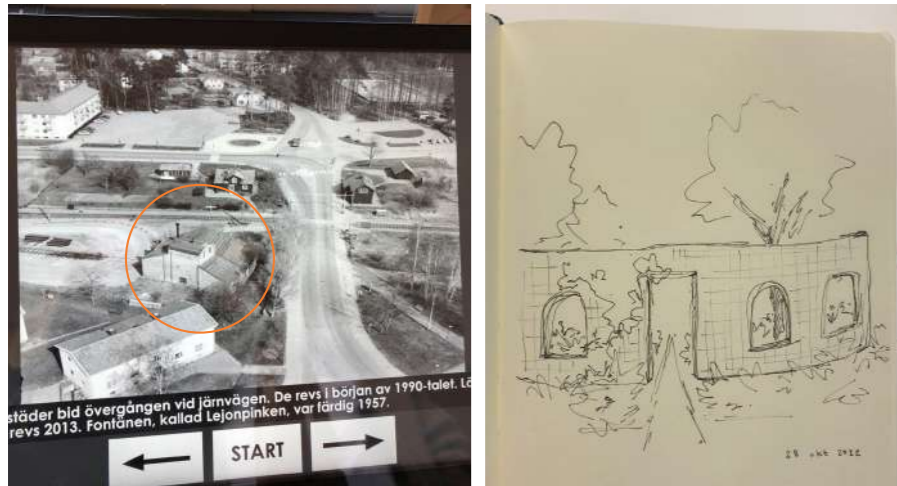


Figure. Example of how the history of the railway yard were used and developed in the sketching process. A picture of the roundhouse that was situated in the south of the area before, and a sketch on the rounded wall that in the proposal becomes an entry to the park.

The danish artist Per Kirkeby has been a major inspiration throughout the project and his interview at the museum Louisiana's youtube channel (2015) with the title "We build upon ruins" became the concept of the design proposal. Kirkeby inspired me to see the proposal as a choreography of movement and pauses, as well as use the railway yard as a base structure to preserve and develop with design.



Figure. Brick sculpture by Per Kirkeby, outside Moderna museet in Stockholm.

## The design proposal

The design proposal of the railway yard in Karlsborg includes a park, a green public place, with both activities and places to rest. From the concept "We build upon ruins", the proposal is based on the "ruins" from the railway. Over this historical layer today's and the future users' demands and functions, as well as vegetation, are placed.

The main path through the park follows the old rail, which is symbolized by the corten steel in the ground. This straight path is then supplemented with a more undulating path for slower walks. These paths pass through the park's different rooms. The three main

rooms, which also form the entries to the park, are the north, south and by the station in the middle.

The park takes advantage of the railway yard's elongated structure and long sight lines by keeping it as a coherent space. This will strengthen the connection to the history of the site, while keeping it open as a future resource in Karlsborg. The residents in Karlsborg lost an important resource with the closure of the railway, but the park can hopefully offer something else. It can become a central, public park and strengthen the identity of "civil Karlsborg".



Figure. Illustration plan of the park.





Figure. Visualisation of the north entry. To the left is the new art gallery which is based on an old railway building that stood here before.

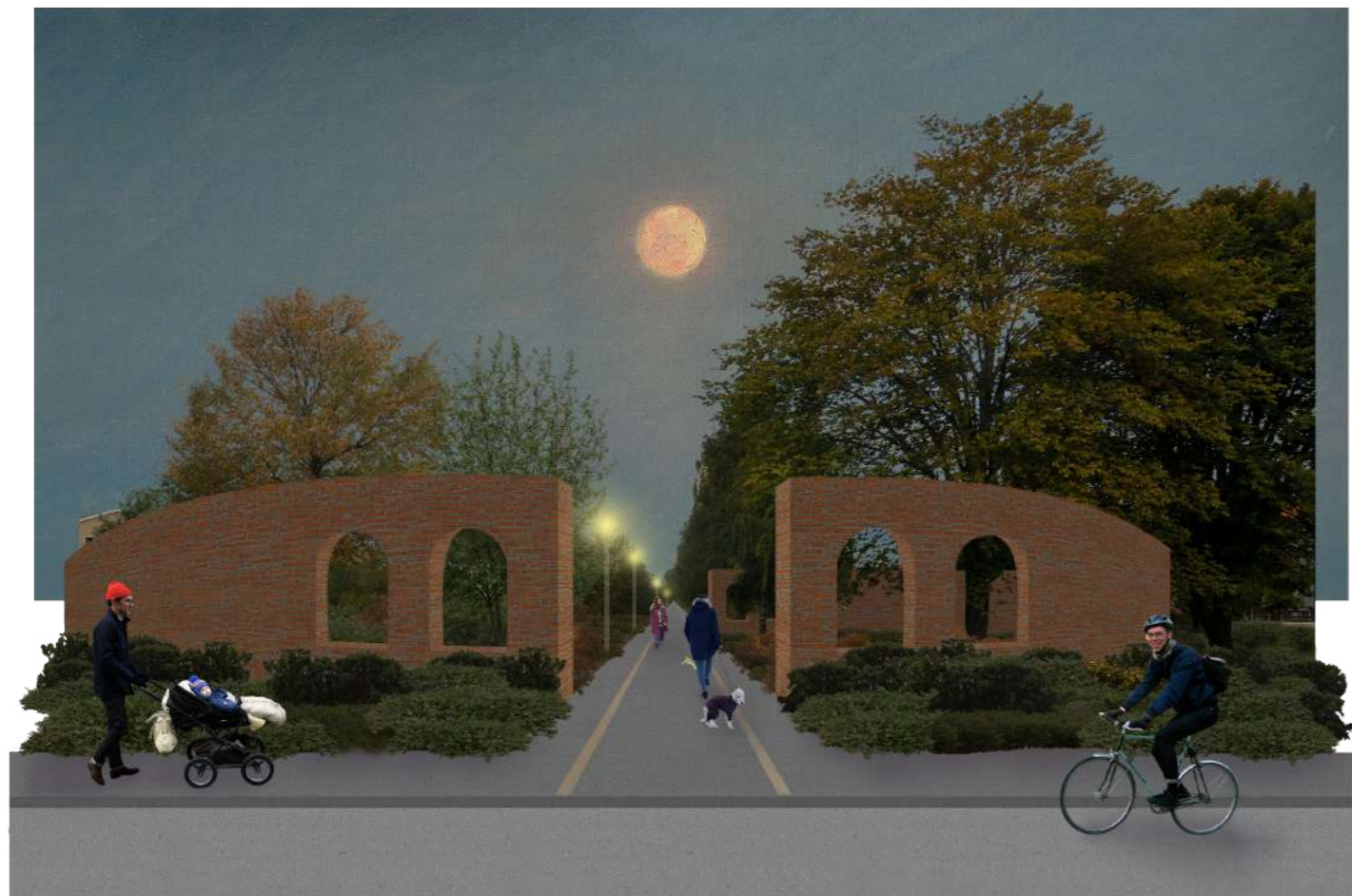


Figure. Visualisation of the south entry, an evening in September. The entry is accented with a wall of bricks, inspired by the old roundhouse.

## Discussion

The three themes of the work was an appropriate and good delimitation which made the focus of the design proposal the connection between the railway yard and its surrounding, users and history. The first research question of the paper is, though, extensive and it is possible to answer it in many different ways. Some other alternative perspectives which could be useful to understand a place is for example the place's development in the future and the ecological aspect.

The design proposal of the railway yard in Karlsborg, which is the answer to the second research question, focuses on connecting the site to its surroundings as well as history. The main passage and movement of the area are in a north-south direction, which the proposal enhances and develops. However, because of the design around the old station, the park also strengthens the connection between east and west in Karlsborg, and the lakes Vättern and Bottensjön.

The concept “We build upon ruins” indicates the historical focus and approach of the design proposal. By developing my approach and acceptance of changes, however, I could gain an even deeper understanding of the quote. By building on ruins we can use the history as an underlying structure that strengthens the connection between the design and its surroundings, and by developing the place, it will become its own.

In a digital world as of today it is important to think of the impact the different digital tools can have on a design process. Technology has enabled a lot within sketching and creating images, but it is also easy to lose the contact to scale and material by only working digitally. During the sketching process it has been important for me to constantly switch between digital and analog methods. Both of them have benefits and by using both of them it is possible to take advantage of them all.

In further development of the railway yard in Karlsborg an useful method could be dialogues with the residents. Through that, it would be easier to connect the design with the site and its users, both physically and functionally.



# Innehållsförteckning

1. Introduktion	s. 11	5. Gestaltungsforstag	s. 47
1.1 Bakgrund	s. 11	5.1 "We build upon ruins"	s. 47
1.2 Syfte	s. 12	5.2 Struktur och rörelse	s. 49
1.3 Frågeställningar	s. 12	5.3 Historiska spår	s. 50
1.4 Avgränsningar	s. 12	5.4 Entré vid resecentrum	s. 52
1.5 Målgrupp	s. 12	5.5 Mötesplatser	s. 54
1.6 Metod: Research by design	s. 13	5.6 Vegetation	s. 56
1.6.1 Förstudie	s. 13		
1.6.2 Gestaltungsprocess	s. 14	6. Diskussion	s. 58
1.6.3 Presentation & diskussion	s. 15	6.1 Resultat	s. 58
		6.2 Metod	s. 59
2. Förstudie	s. 16		
2.1 Referenser - litteratur och projekt	s. 16	7. Referenser	s. 60
2.1.1 Platsen i staden	s. 16	7.1 Personlig kommunikation	s. 60
2.1.2 Innehåll & relation	s. 17	7.2 Muséebesök	s. 60
2.1.3 Historia	s. 18	7.3 Video	s. 60
2.2 Karlsborg och bangårdsområdet	s. 19	7.4 Skriftliga referenser	s. 60
2.2.1 Karlsborg	s. 19	7.5 Figurförteckning	s. 61
2.2.2 Bangårdsområdet	s. 20		
3. Platsbeskrivning - inventering och analys	s. 24		
3.1 Platsen i staden	s. 24		
3.2 Innehåll & relation	s. 31		
3.3 Historia	s. 37		
3.4 Sammanfattning inventering och analys	s. 39		
4. Gestaltungsprocess och program	s. 40		
4.1 Skissprocessen	s. 40		
4.2 Skissövningar	s. 41		
4.3 Referensprojekt	s. 45		
4.4 Program	s. 46		

# 1. Introduktion

I detta inledande kapitel ges en bakgrund till arbetets ämne och valda plats. Sedan presenteras arbetets syfte och frågeställningar, samt dess avgränsningar och målgrupp. Slutligen beskrivs de olika metoder som har använts under arbetet.

## 1.1 Bakgrund

Landskap är under konstant förändring eftersom de är ett resultat av naturliga och kulturella krafter (Antrop 2005). Dessa dynamiska krafter är även anledningen till att städer aldrig är statiska utan alltid förändras, både fysiskt och i sina funktioner (UNESCO 2013). Vid gestaltning av en byggnad eller ett stadsrum är det viktigt att som arkitekt förstå, förhålla sig till och hantera dessa förändringar, för att kunna skapa flexibla strukturer som med tiden kan förändras tillsammans med resten av samhället (Carmona et al. 2010:241). Samtidigt som förändring är en grundläggande kraft i stadsbyggnad är kontinuitet och stabilitet minst lika viktigt för stadens invånare och besökare, för att stärka kopplingen mellan människa och plats (ibid.:241).

Landskapsarkitekten James Corner beskriver i en intervju i *The Wall Street Journal* yrkets arbete som "reshaping the identity of a place and how the people who live there see themselves" (Barbanel 2016). Corner (1999:157) menar även att det är med design som vi skapar regional och kulturell identitet, vilket i sin tur leder till social gemenskap. Den långsträckta parken The High Line i New York, designad under ledning av James Corner, belägen på ett gammalt upphöjt järnvägsspår är ett av det mest välkända projekten i världen där ett numera nedlagt järnvägsspår fått en ny funktion i staden. Liknande parker finns även i Paris med La Petite Ceinture och i Berlin med Park am Gleisdreieck. Dessutom finns större stadsplaneringsprojekt såsom Jernbanebyen i Köpenhamn. Alla dessa projekt berör liknande frågor i relation till de dynamiska krafter som förändrar landskapet och hur man som landskapsarkitekt förhåller sig till dessa. Mer specifikt fokuserar projekten på hur nedlagda järnvägsområden kan få nya funktioner, och på så sätt skapa nya relationer till boende och besökare, samt hur marken bäst används utifrån dagens och framtidens krav.

I nordöstra Västergötland ligger Karlsborg beläget på en smal landtunga mellan sjöarna Bottensjön och Vättern, se figur 1. Samhällets uppkomst och placering beror till stor del på Karlsborgs fästning som byggdes här under 1800-talet, och som resulterade i att den lilla marknadsplatsen som låg här utvecklades till det samhälle det är idag (Karlsborgs museiförening 2022). Karlsborg består idag dels av fästningen som präglas av historiska miljöer och militära verksamheter, dels det "civila Karlsborg" där majoriteten av invånarna är bosatta. Samhället utanför fästningen är, på grund av den långsträckta landtungan, tudelat med en centrumpunkt i norr vid Rödesunds torg och en i söder i anslutning till den gamla järnvägsstationen.

Stationen har sedan den byggdes varit en central knutpunkt som förbinder Karlsborg med omkringliggande samhällen, tidigare

med järnväg och nu – sedan järnvägen lades ner på 1990-talet – med buss. Bangårdsområdet omkring stationen är idag, trots sin centrala placering i samhället, en tom utnyttjad yta och rälsen är sen några år tillbaka uppriven. Den gamla stationsbyggnaden som står kvar i mitten av bangården antyder, tillsammans med några bevarade perronger, fortfarande platsens tidigare funktion. Karlsborgs kommun planerar att utveckla bangården med bebyggelse i en kvartersstruktur samt ett stråk med mindre fickparker (Karlsborgs kommun 2014b:136).



Figur 1. Karlsborg utmarkerat i orange på karta över södra Sverige. På ortofotot syns centrala Karlsborg med sjöarna Bottensjön och Vättern på varsin sida. Karta Sverige: freesvg.org (2022) Ortofoto Karlsborg: Lantmäteriet (2022)

## 1.2 Syfte

Arbetet syftar till att belysa hur outnyttjade ytor i urbana miljöer kan utvecklas och gestaltas för att ge platsen nya funktioner och öka dess upplevelsevärden. Vid omgestaltning av en plats finns alltid den tidigare markanvändningen att förhålla sig till som landskapsarkitekt, vilken får ta mer eller mindre plats i utformningen beroende på förhållningssätt. Arbetet med att gestalta en plats är aldrig fristående utan alltid en del av en tidslinje, både bakåt och framåt. På samma sätt är en plats heller aldrig rumsligt fristående, utan finns i relation till omgivande byggnader, stråk och platser. Arbetet fokuserar på hur en gestaltning kan koppla an en plats till dess historia och omgivning, samtidigt som den fyller viktiga sociala funktioner och skapar ett tydligare stadsrum.

Den valda platsen i arbetet, bangårdsområdet i Karlsborg, gestaltas med syfte att stärka kopplingarna till omgivningen samt samhällets olika centrum. Gestaltningen syftar även till att använda historiska element för ett historiskt djup, och på så sätt berätta platsens historia för dess besökare. Arbetet ska fungera som ett exempel på hur bangården och centrala Karlsborg kan utvecklas i framtiden.

## 1.3 Frågeställningar

Vilka perspektiv är viktiga att ta hänsyn till i arbetet med att förstå en plats i en urban kontext, och för att kunna skapa ett gestaltungsförslag därefter?

Hur kan det gamla bangårdsområdet i centrala Karlsborg gestaltas för att stärka dess koppling till både omgivningen och platsens historia, samt fungera som entré i anslutning till resecentrum, passage för gående och cyklister samt skapa förutsättningar för mötesplatser?

## 1.4 Avgränsningar

### Geografisk avgränsning

Arbetets gestaltungsförslag är lokaliserat till bangårdsområdet kring Karlsborgs gamla järnvägsstation. Området avgränsas av den trafikerade väg 49 i öst och syd samt bostadshus i väst och norr, och är cirka 60-90 meter brett och 750 meter långt. Denna gränsdragning utgår ifrån den utmärkning av bangården som görs i Karlsborg kommuns översiktsplan (2014b:137), och syns nedan i figur 2.



Figur 2. Den geografiska avgränsningen för bangårdsområdet markerat i orange. Karta: Ortofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.

### Tidsmässig avgränsning

Arbetet sträcker sig över en period på tjugo veckor, från augusti 2022 till januari 2023.

### Gestaltningmässig avgränsning

Gestaltungsförslaget fokuserar på den gamla bangårdens upplevelsevärden med övergripande struktur avseende rum, innehåll samt gång- och cykelstråk. Ett flertal platser undersöks i större skala och gestaltas mer i detalj. Förslag på växtval och markbeläggning presenteras, men arbetet innehåller inga tekniska lösningar. Bangården är flack och arbetets gestaltungsförslag tar hänsyn till de små höjdskillnaderna som finns på platsen, men eftersom ett underlag med specifika höjder inte har varit möjligt att få tag i är höjderna i förslaget ungefärliga. Gestaltungsförslaget presenteras med en översiktlig plan i skala 1:2000 samt detaljplaner i 1:250 och 1:500. Dessutom ingår sektioner, principskisser och visualiseringar.

## 1.5 Målgrupp

Den huvudsakliga målgruppen för arbetet är Karlsborgs kommun som förhoppningsvis kan inspireras av det vid framtida planering av bangården, samt boende i Karlsborg som med detta förslag får något konkret att jämföra kommunens planer med. Arbetet riktar sig även till andra landskapsarkitekter som kan ta inspiration av resultatet i liknande situationer där en plats markanvändning ska förändras. Exempelvis så gick samma järnväg genom flera samhällen mellan Karlsborg och Skövde där bangården också skulle kunna få nya funktioner.



## 1.6 Metod: Research by design

Med inspiration av metoden “Research by design”, som den beskrivs av Hauberg (2011) och Roggema (2016), delades arbetsprocessen upp i tre faser: *pre-design*, *design* och *post-design*. I arbetet benämns *pre-design* som *förstudie*, *design* som *gestaltningprocess* och *post-design* som *presentation & diskussion*. Dessa faser fungerade som motor, samt gav hållpunkter och skapade struktur i arbetet. Dock har de varit svåra att separera under arbetets gång och de har överlappat varandra eftersom en designprocess aldrig är linjär (Roggema 2016). Figur 3 redovisar dels de olika faserna, dels hur de överlappar varandra under arbetets gång.

Inom dessa faser användes olika metoder och verktyg som på olika sätt bidrog till processen. Litteratur fungerade som en teoretisk bas och gav en djupare förståelse av ämnet samt bakgrund till Karlsborg och bangården. Platsbesök med genomförd inventering och analys gav en djupare förståelse av hur platsen ser ut och används idag. Vidare krävdes en aktiv skissprocess där idéer kontinuerligt testades och utvecklades för att slutligen komma fram till gestaltungsförslaget. Slutligen användes digitala verktyg, illustrationer och text för att sammanställa och presentera arbetet.

### 1.6.1 Förstudie

*Förstudien* handlade om att identifiera problemet på platsen som resultatet sedan skulle lösa, samt skapa en förståelse för ämnet som skulle fungera som grund för gestaltungsförslaget (Roggema 2016). Under den fasen användes litteratur, planer och fotografier för att få en uppfattning om bangården idag, dess omgivning och historia samt även tillvägagångssätt vid liknande projekt som kunde inspirera. I arbetets första fas ingick även platsbesök under ett par dagar där platsen och omgivningen inventerades, observerades och analyserades. Då utfördes bland annat en inventering av befintlig vegetation och markmaterial, observation av människors rörelser, en rumslig analys utifrån Kevin Lynchs fem begrepp inom stadsplanering (Stahlschmidt et al. 2017:80-84) och en “serial vision” inspirerad av Gordon Cullen (1961). *Förstudien* avslutades med att formulera de programpunkter som beskriver hur gestaltningen ska fungera och vilka problem den ska lösa på bangården.



Figur 3. Arbetets upplägg och tidplan utgår ifrån de tre faserna som beskrivs i metoden “Research by design”.

### Litteratur

Litteratur användes under *förstudien* för att ge en ökad förståelse för ämnet och platsen, och det skapade grunden för arbetets gestaltning. Viktiga källor inom ämnet var bland annat UNESCOs strategi för stadsplanering i historiska urbana landskap “The Historic Urban Landscape Approach” (2013), Marc Antrops “Why landscapes of the past are important for the future” (2005) och Gabriel Caballeros “The role of natural resources in the historic urban landscape approach” (2016). Utöver detta användes även olika referensprojekt såsom The High Line i New York och Jernbanebyen i Köpenhamn som exempel på hur man kan ge gamla järnvägsområden nya funktioner.

Litteratur användes även för att skapa en bättre förståelse av bangården i Karlsborg. Här gav böckerna “Karlsborgsbanan och järnvägen i Skövde” av Svante Forsæus (2007) och “Rödesund mellan Udenäs & Mölltorp” utgiven av Rödesund-Wanäs hembygdsförening (Sjöberg 1998) en god historisk grund om både samhället och järnvägen. För information om platsens användning idag och planer i framtiden var Karlsborgs kommuns översiktsplan från 2014 värdefull.

### Platsbesök – inventering och analys

Ett platsbesök utfördes tidigt under *förstudien*, i september 2022, för att samla in information om Karlsborg och bangården genom inventering, fotografering och analys. Platsbesöket genomfördes under fyra vardagar i mitten av september, där varje dag fokuserade på olika aspekter.

Karlsborg är en typisk sommarkommun med mycket liv och rörelse under sommarmånaderna; resterande månader är lugnare med färre besökare (Karlsborgs kommun 2014a:87). Detta kan mycket väl ha resulterat i att platsen under dessa dagar hade färre besökare än under exempelvis en lördag i juli. Observationerna från tillfället kompletterades därför med kunskap från bland annat kommunens översiktsplan samt egna upplevelser från Karlsborg under andra tider på året vid sammanställningen av inventering och analys, som presenteras i kapitel 3. *Platsbeskrivning – inventering och analys*.

Det första besöket, på den första dagen, hade för avsikt att vara ett kravlöst möte med platsen. Jag promenerade fram och tillbaka över bangården för att uppleva den och notera de första intrycken den gav i min anteckningsbok. Jag hade avsiktligt inga planunderlag under detta besök för att lättare kunna hålla upp blicken och registrera platsen.

Dag två handlade om inventering av platsens innehåll. Bangården inventerades metodiskt från norr till söder där markmaterial, höjder, strukturer och vegetation registrerades och





Figur 4. Fotografi på Karlsborgsbansans räls utanför Mölltorp, några mil söder om Karlsborg.



Figur 5. Vid platsbesöket i november hade löven fallit från träden och bangårdsområdet hade en annan karaktär.

antecknades på ett flertal planer i A3-format. Träd och buskar placerades ut på en av planerna och artbestämdes på plats. Örtartade växter inventerades inte lika specifikt utan ett trettiotal av de mest förekommande arterna antecknades och fotograferades. Med dessa skedde artbestämningen, förutom på plats, även senare med hjälp av en flora samt vänners hjälp. På planerna antecknades även de historiska spår av järnvägen som finns på platsen såsom perronger och kvarlämnad räls.

Den tredje dagen hade ett mer storskaligt fokus där dagen började med ett besök på Karlsborgs Fästningsmuseum. I utställningen fanns, förutom mycket militärhistoria, gamla fotografier och planer som visade Karlsborgs historia, och som tillsammans med litteratur gav en djupare förståelse för platsen. Efter muséebesöket promenerade jag på fästningen och i resten av samhället och registrerade material och stadsstruktur samt besökte populära besöksmål såsom Göta kanal. Syftet med den dagen var att uppleva omgivningen och hitta vegetation, material och struktur som kunde inspirera gestaltningen, som på så sätt lättare skulle kunna relateras till resterande Karlsborg. Detta resulterade även i en analys av bangården i relation till dess omgivning, inspirerad av Kevin Lynchs rumsliga analysmetod (Stahlschmidt et al. 2017:80-84).

På den fjärde dagen var temat “platsen och människors relation till den”, med fokus på hur platsen upplevs av besökare samt deras rörelsemönster. Dagen började med att observera cyklisters och gåendes rörelsemönster över bangården vilket skissades upp i plan. Det var en väldigt lugn torsdagsmorgon så i den presenterade inventeringen använde jag mig även av de rörelser som jag hade iakttagit på platsen de tidigare dagarna. Platsbesöket avslutades med två “serial vision”-analyser inspirerade av Gordon Cullen (1961) för att belysa och redovisa hur platsen upplevs från de gåendes perspektiv. En serie genomfördes längs bangården från söder till norr, och en tvärs över med start vid Vättern i öster och slut vid Bottensjön i väster.

I början av november, i slutet av fasen *gestaltningprocess*, utfördes ytterligare ett platsbesök. Under detta besök hade jag med mig en utskriven plan på gestaltningsförslaget som det såg ut då, samt min anteckningsbok. Det var ett givande besök där jag lättare kunde ta in specifika detaljer på platsen efter att ha arbetat med den på distans i några månader. Bland annat registrerade jag höjdskillnader som jag funderat på när jag skissat, några träd som jag hade missat samt en bit kvarlämnad räls i södra delen av bangården som jag missade under tidigare besök på grund av täckande björksly som då hade haft löv. Figur 5 visar bangården under platsbesöket i november.

## 1.6.2 Gestaltningprocess

Den andra fasen, *gestaltningprocess*, utgör hjärtat av en “Research by design”-process där den grund som skapats i *förstudien* används för att med design lösa det identifierade problemet (Roggema 2016). Likt Hauberg (2011) beskriver i sin artikel så testades och utvecklades olika lösningar i en aktiv skissprocess utifrån programpunkterna och hur väl de fungerade på bangården. I arbetets tidplan avsattes fyra veckor till *gestaltningprocessen* samt till att skissa och pröva olika idéer för att så småningom nå fram till den slutgiltiga lösningen. Skissarbetet pågick även både innan och efter denna fas, som ett sätt att kommunicera och konkretisera tankar, men dessa fyra veckor var specifikt avsatta för att ge gestaltningprocessen den tid den behövde.

### Skissprocess och idégenerering

För att ta fram ett svar och lösning på arbetets andra frågeställning krävdes en aktiv skissprocess som provade och utvecklade idéer kontinuerligt, vilket även Hauberg (2011) belyser. Denna arbetsprocess redovisas i kapitel 4. *Gestaltningprocess och program*, som sedan leder vidare till det slutliga förslaget för bangården i 5. *Gestaltningsförslag*.

Under skissprocessen använde jag både digitala och analoga verktyg för att prova mina idéer. Kontinuerligt skrev jag ut planer som jag skissade på med skisspapper och penna. Efter att ha provat ett flertal lösningar för hand gick jag sedan tillbaka till den digitala planen i AutoCad och ritade in dem skalenligt för att ännu enklare kunna utvärdera hur de funkar på platsen. Denna process upprepades sedan för att med olika verktyg och medel upptäcka och testa olika idéer.

Ett verktyg som jag använde mig av ett flertal gånger under arbetsprocessen var skissövningar med olika teman. Dessa användes dels för att lösa ett specifikt problem såsom struktur på platsen, eller som kreativ omväxling för att ge upphov till nya tankar. Under övningarna avsattes några timmar åt att skissa för hand på ett tomt planunderlag över bangården. Temana på skissövningarna var inspirerade av övningar under tidigare kurser på utbildningen samt av andra studenters arbeten. Skissövningarna som användes under arbetet är:

1. Parkens struktur
2. Karaktärer
3. Konstverk
4. Spara ut rum

Skissövningarna beskrivs mer utförligt i 4.2 *Skissövningar* där skisserna samt idéer och insikter de gav presenteras.

Som idégenerering togs även inspiration från andra projekt



inom landskapsarkitektur samt konstverk. En inspirationskälla genom hela arbetsprocessen var den danska konstnären Per Kirkeby och hans måleri och tegelskulpturer. Intervjun med honom på muséet Louisianas youtube-kanal med titeln “We build upon ruins” (2015) användes även som koncept för gestaltungsförslaget. Flera referensprojekt inom landskapsarkitektur fungerade som inspiration till specifika detaljlösningar i gestaltningen såsom hur parkeringsplatserna och perennplanteringarna är utformade. Dessa projekt är redovisade i kapitel 4.3 *Referensprojekt*.

Förutom möten med min handledare Tomas Eriksson bildade jag även under arbetet en “kritikgrupp” tillsammans med min kurskamrat Elis Annersten Puranen. Under andra delen av arbetsprocessen träffades vi en gång i veckan för att diskutera våra arbeten, och specifikt gestaltungsförslagen. Genom att träffa samma person kontinuerligt kunde vi följa varandras arbeten och lättare komma med tips och idéer för vidare arbete. Det var även mycket hjälpsamt att enbart få diskutera våra gestaltungsförslag eftersom de lätt försvinner under de andra kurstillfällena bland alla funderingar kring uppsatsskrivandet.



Figur 6. En av de första skisserna på gestaltningen, under platsbesöket i september.

### 1.6.3 Presentation & diskussion

Fasen *presentation & diskussion* fungerade som en sammanfattande avslutning på arbetet där processen och resultatet sattes ihop (Roggema 2016). För att på ett vetenskapligt sätt presentera arbete och resultat redovisades processen med tidigare idéer och skisser (ibid.). Både Hauberg (2011) och Roggema (2016) betonar vikten av att arbetet och resultatet presenteras på ett sätt så att det blir tillgängligt och användbart för andra, både den breda allmänheten och andra verksamma inom ämnet. Här fick presentationstekniken en viktig roll för att på ett fungerande sätt kunna förmedla gestaltungsförslaget och idéerna bakom det samt insikter från arbetet.

Under arbetets sista veckor, vid årsskiftet och i början av januari, ägnade jag en stor del av tiden till det illustrativa innehållet i arbetet. Här låg fokus på att skapa intressanta bilder som både väckte intresse för gestaltningen och presenterade den på ett representativt sätt. Vid framställandet av gestaltningens visualiseringar utgick jag från fotografier från bangården som jag tagit under platsbesöken och bearbetade dem i olika digitala verktyg. Utöver detta fick jag även tid att reflektera över mitt arbete, både resultatet och metoderna jag använt, i arbetets diskussion.

## 2. Förstudie

Här presenteras den del av fasen *förstudie* som baseras på litteratur, planer och fotografier. I kapitlets första del, *2.1 Referenser – litteratur och projekt*, redovisas teori inom ämnet samt liknande projekt inom landskapsarkitektur. Den andra delen, *2.2 Karlsborg och bangårdsområdet*, fokuserar på den specifika platsen med historia, dagens situation och framtidsplaner.

### 2.1 Referenser – litteratur och projekt

För att sätta arbetet i ett större sammanhang och blicka ut i världen används i detta kapitel både litteratur och referensprojekt. Här redovisas den teoretiska referensramen som finns inom ämnet samt hur liknande projekt inom landskapsarkitektur och stadsplanering ser ut. Detta görs för att synliggöra både teoretiska och praktiska lösningar som kan fungera som inspiration vid gestaltningen av bangården i Karlsborg.

Som svar på arbetets första frågeställning – vilka perspektiv som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet med att förstå och gestalta en urban plats – presenteras i detta kapitel tre teman som arbetet vidare grundar sig på. Temana kom fram dels i genomgång av litteratur och studier av referensprojekt där riktlinjer och principer blev synliga, dels i min egen process att strukturera upp arbetet och förstå vad gestaltungsförslaget för bangården behöver ta hänsyn till och sträva efter att lösa.

Utifrån att centrala Karlsborg är tudelat i två centrumpunkter blev det tydligt att gestaltningen bör läka staden och stärka kopplingen i nord-sydlig riktning. Utgångspunkten till detta problem blir i sin tur Karlsborgs stadsbyggnad och struktur som den är idag, och hur man genom att gestalta bangården kan koppla ihop omgivande områden. Arbetets första tema är *Platsen i staden*.

Arbetets andra tema är *Innehåll & relation* vilket berör bangårdens innehåll och funktioner, och människors relation till den. Detta tema kom fram i arbetet att synliggöra och analysera hur människor använder platsen idag, samt i funderingar kring hur relationen mellan plats och människa eventuellt kan förändras i och med en omgestaltung.

Slutligen har arbetet i grunden ett historiskt fokus vilket gjorde det viktigt att ta hänsyn till bangårdens historiska spår samt hur det är möjligt att i framtiden fortsatt kunna avläsa platsens historia. I ett flertal referenser blir det tydligt att bevarade historiska spår fyller en viktig funktion i urbana miljöer genom att skapa en stabilitet, social sammanhållning och en förhöjd livskvalitet (Caballero 2016; Carmona et al. 2010; UNESCO 2013). Det tredje temat i arbetet är därför *Historia*.

Dessa tre teman utgör rubrikerna i kommande avsnitt, som på så sätt delar in och kategoriserar den information från litteratur och referensprojekt som presenteras. Utöver detta utgör temana även rubriker i kommande avsnitt, *3. Platsbeskrivning - inventering och analys*, där bangården presenteras mer i detalj utifrån observationer från platsbesöken.

#### 2.1.1 Platsen i staden

Arbetets första tema handlar om hur en omgestaltung av en oanvänd plats i staden som förlorat sin tidigare funktion, i arbetets fall den gamla bangården i Karlsborg, kan "läka stadsplanen" och koppla ihop olika områden. I rapporten "Stadsläkning kring trafikleder", utgiven av Uppsala kommun och Vägverket, beskrivs stadsläkning som att åtgärda brister i kontakten mellan olika stadsdelar som beror på någon sorts barriär (Hanson 2009:4-6). Flera exempel på liknande situationer går att finna runt om i världen såsom parken The High Line i New York, samt stadsdelen Jernbanebyen i Köpenhamn som just nu håller på att planeras.

Parkstråket The High Line i New York har vissa likheter med bangården i Karlsborg. Båda projekten är lokaliserade på gamla järnvägsspår, och på The High Line har en tidigare öde och oanvänd plats fått nya funktioner och sociala värden i och med en omgestaltung. The High Line nämns som en potentiell inspiration till eventuell temporär omgestaltung av bangårdsområdet i Karlsborgs kommuns översiktsplan (Karlsborgs kommun 2014b:136). Den stora skillnaden mellan The High Line och bangården i Karlsborg är det faktum att The High Line är upphöjt några meter över gatunivån samt platsernas olika grad av urbanisering och dagliga flöden.

James Corner (1999:157), ledande designer av The High Line, beskriver design som en viktig del i att skapa identitet och gemenskap, både regionalt och kulturellt. Med parkstråket kopplas flera områden i New York samman och tack vare att det är upphöjt prioriteras gångtrafikanter fullt ut (Free Tours by Foot 2022). Parken förbinder även ett flertal viktiga målpunkter i staden (Friends of the High Line u.å.a). Corner framhåller i en intervju i The Wall Street Journal vikten av att utgå från den specifika platsens karaktär, dess historia, kultur och relation till omgivningen vid en omgestaltung (Barbanel 2016). På The High Line har designteamet utgått ifrån vad som fanns på platsen sen tidigare med bland annat bevarad räls och växtgestaltningen, under ledning av holländska Piet Oudolf, är inspirerad av de självsådda växter som tog över spårområdet efter att tågen slutat gå (Friends of the High Line u.å.b).

Jernbanebyen i Köpenhamn är ett område som, liksom The High Line och Karlsborgs bangårdsområde, präglas av järnvägshistoria men i en mer storskalig form. I och med att Köpenhamn vuxit som stad och utvidgats har flera industriella områden som förut låg i stadens periferi hamnat mer och mer centralt, däribland Jernbanebyen. Köpenhamns kommun skriver i sin kommunplan från 2019 att den nya stadsdelen ska koppla ihop omkringliggande områden med nya förbindelser, och på så sätt laga staden (Københavns kommune 2019:86). Visionen för Jernbanebyen är att fläta samman platsens historia och de gamla strukturerna som finns bevarade tillsammans med modern arkitektur och funktioner



som dagens boende önskar (Jernbanebyen u.å.).

I ASBECs (Australian Sustainable Built Environment Council) (2015) principer för god stadsplanering spelar “connections” (förbindelser) en stor roll. Begreppet används i flera bemärkelser av organisationen, exempelvis beskrivs den fysiska förbindelsen som viktig (ibid.). Rörelse mellan olika områden i en stad ska ske utan problem; därigenom binds områdena ihop även funktionellt och socialt (ibid.).

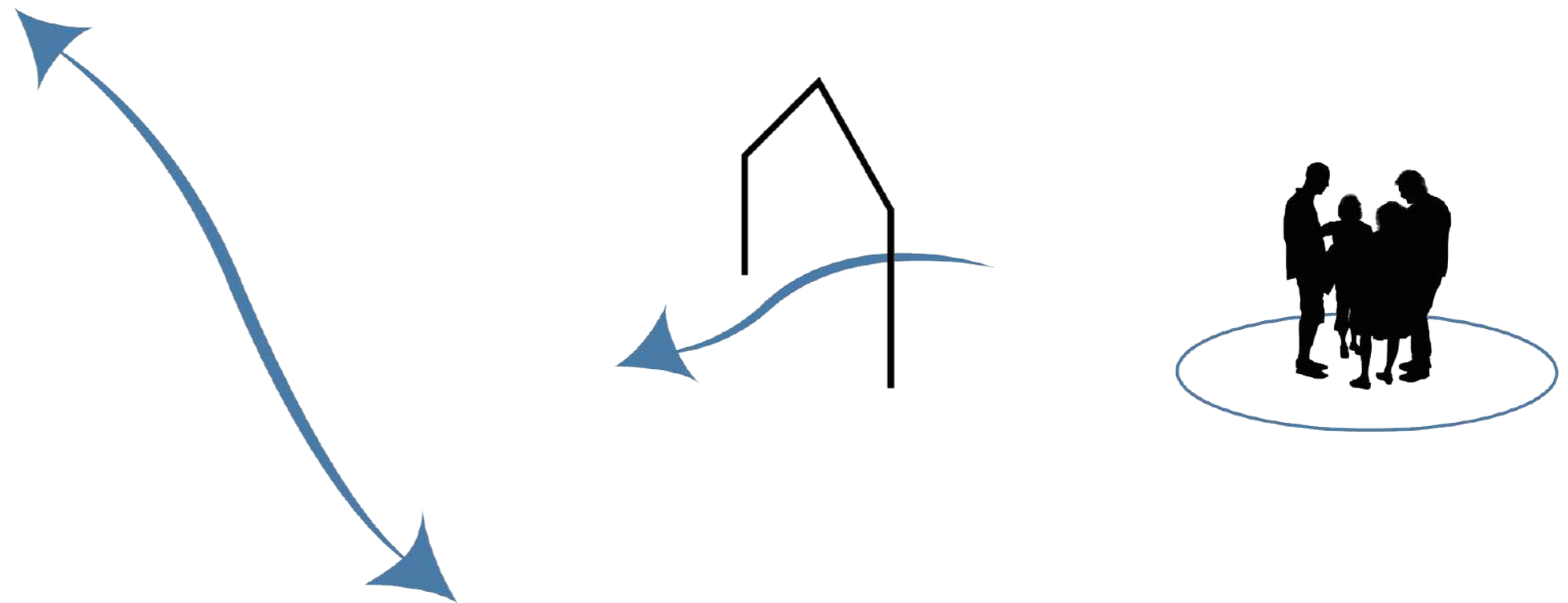
När fokus ligger på att sammankoppla flera olika områden i en stad med hjälp av design och väva samman den omgestaltade platsen med omgivningen är det viktigt att utgå ifrån stadens sociala liv, vilket har varit en viktig del av framtagandet av Jernbanebyen (Jernbanebyen u.å.). Där har målet varit att stadsdelen ska få växa fram i dialog med boende i staden (ibid.).

### 2.1.2 Innehåll & relation

Det andra temat berör platsens innehåll och funktion, samt hur besökare relaterar till och använder den. I och med en fysisk omgestaltning av en plats kan även människors syn på och användning av den förändras. En omgestaltning kan antingen aktivt förändra relationen mellan människa och plats genom att ge den nya funktioner och användningsområden, eller förstärka de funktioner som platsen har idag. Arbetets andra frågeställning fokuserar på bangårdens funktioner som entré till Karlsborg, passage samt mötesplats (se figur 7).

Ett projekt som gett en plats en ny funktion, och med det skapat en ny relation mellan plats och besökare, är Hardebergaspåret i Lund (Kulturportal Lund 2020). När den gamla järnvägen mellan Lund och Harlösa lades ner på 1960-talet så bevarades den raka strukturen för att fungera som gång- och cykelväg och koppla ihop stadsdelarna längs den (ibid.). Längre låg rälsen kvar med ett underlag av grus, vilket många boende uppskattade för den historiska karaktär som detta gav platsen (Kulturportal Lund 2019). När vägen sedan i olika etapper asfalterades på 2000-talet för att fungera bättre som cykelbana möttes det av högljudda protester mot förlusten av järnvägens historia, men den raka strukturen som går genom landskapet skvallrar fortfarande om sträckans tidigare funktion (ibid.). Detta motstånd från boende visar på vikten av att bevara en plats historia, vilket diskuteras vidare i nästa avsnitt.

Som beskrivet tidigare har den australiensiska organisationen ASBEC (2015) pekat ut förbindelser som en viktig del av god stadsplanering. ASBECs principer lägger stort fokus på att skapa



Figur 7. Uppsatsen fokuserar på bangårdens funktion som passage, entré till Karlsborg och mötesplats för boende och besökare.

vägnät som är logiska och lättlästa för gående och cyklister, och som förbinder viktiga målpunkter (ibid.). Genom att omgestalta Hardebergaspårets gamla järnvägsstruktur till en gång- och cykelbana skapades förbindelser mellan olika stadsdelar och förorter. Med sin raka struktur avläses den som prioriterad i landskapet.

Entréer och stadsportar har genom historien haft en viktig roll i städer då de var en av huvudpelarna i de antika och medeltida städerna som kopplade samman staden med landskapet runtom (Bagheri et al. 2018). Eftersom moderna städer inte avskiljs från landskapet med omgivande murar, utvidgas de ofta kontinuerligt och har heller ingen naturlig entré utan många olika vägar som leder in i stadskärnan (ibid.). Bagheri, Mahmur och Mansouri (2018) beskriver dagens entré till städer som ett eko som intensifieras ju närmre man kommer målet – staden växer fram successivt medan man färdas in i den. Boende och besökare i en stad behöver läsbarhet

för att kunna känna av närvaron av staden och det behövs byggda element med symboler och strukturer som människan känner till för att skapa en identitet i staden, och en skillnad mellan staden och det omgivande landskapet (ibid.). Med hjälp av identitet skapas även en relation mellan människor och staden, samt en gemenskap mellan människorna.

Arkitekten James Corner beskriver processen av “platsbildning” som att uppmuntra människor till att se och bli sedda, samt till att interagera med naturen och varandra (Barbanel 2016). Platserna blir på så sätt till mötesplatser, både mellan människa och människa och mellan människa och plats, och för att skapa dessa platser som framkallar möten behöver det finnas olika sorters rum som möjliggör olika sorter av integrationer (ibid.).

### 2.1.3 Historia

Arbetets tredje och sista tema diskuterar hur det med gestaltning är möjligt att bevara och åskådliggöra den tidigare markanvändning hos en plats, på ett sätt så att framtida besökare har möjlighet att avläsa platsens historia.

I UNESCOs (2013) guide till sin “Historic Urban Landscape Approach” för stadsplanering beskrivs synliga historiska element i städer som viktiga faktorer för bland annat social sammanhållning, livskvalitet och kreativitet samt för naturlig föryngring och utveckling av staden. De historiska inslagen ger staden både materiell och symbolisk stabilitet (Carmona et al. 2010:248). Australiensiska ASBEC (2015) pekar även på vikten av förbindelse mellan nutid och dåtid – att god stadsplanering har förankring i platsens historia, befolkning och kultur.

Den ökade urbaniseringen samt ekonomiska faktorer har i många städer runtom i världen ökat konflikten mellan nya stadsutvecklingsprojekt och bevarandet av historiska miljöer (Caballero 2016). UNESCO (2013) menar i sin strategi för stadsplanering i historiska urbana landskap däremot att historien, ekonomin, klimatet och det kulturella inte är motsatta faktorer utan istället beroende av varandra, och bildar de olika lager som bygger upp en stad. Strategin grundar sig i att hitta en balans mellan det historiska och dagens krav på funktioner och livskvalité (ibid.). Svenska Riksantikvarieämbetet (u.å.) anser även att ett samhälles gemensamma kulturarv kan skapa en grund till hållbar samhällsutveckling, och att historisk information kan synliggöra en plats utvecklingsmöjligheter. Städer är aldrig statiska utan dynamiska organismer som hela tiden förändras i och med att samhället förändras, och ett historiskt tillvägagångssätt måste också ha denna föränderlighet som utgångspunkt (UNESCO 2013).

Synen på och förhållningssättet till den tidsbundna förändringen i stadsbyggnad kan beskrivas som beroende av två frågor: acceptans av förändring samt grad av bevarande (Carmona et al. 2010:248). Utifrån dessa två skalor kan arkitekters och planerarens arbetssätt kring och värdering av historiska element beskrivas. De två ytterligheterna går från att vara en “preservationist” som anser att byggnader och strukturer ska utformas utifrån tiden de byggs i, till “visual management” som värderar visuell estetik högre än historisk korrekthet och är mer överseende kring att härma äldre stilepoker (ibid.:248-249). Genom att sätta ord på sitt eget förhållningssätt kan man belysa sitt arbetssätt både för sig själv och för andra.

Den historiefokuserade stadsplaneringen fokuserar ofta på historiska byggnader och strukturer, men med hjälp av naturliga element såsom vatten, geologiska formationer och vegetation kan en ännu starkare koppling mellan en plats historia och ny bebyggelse skapas (Caballero 2016). Detta kan till exempel vara

i form av långsträckta parker som väver samman stadens historia, eller återupplivandet av omgivningarna längs en kanal som tidigare fungerat som en viktig transportväg i staden (ibid.). Genom att använda sig av dessa element kan även stadens ekologiska värden öka med bland annat sammanhängande gröna stråk och ökad biologisk mångfald, samt en förhöjd livskvalité för stadens invånare (ibid.).

En viktig del av tillvaratagandet av en stads historia är att göra den tillgänglig och läsbar för stadens boende och besökare, för att på så sätt föra den vidare till kommande generationer. Likt Bagheri, Mahmut och Mansouri (2018) beskriver läsbarheten och identitetsskapandet av en stad som beroende av symboler och strukturer besökaren känner igen, så är specifika element och kompositionen av dessa viktiga för att möjliggöra avläsningen av ett landskaps historia (Antrop 2005). Historiska landskap och platser kan i princip aldrig återskapas men det är viktigt att historiska element och områden bevaras, och samtidigt blir en del av dagens och framtidens samhälle, för att på så sätt föra vidare historierna de bär på (ibid.). Bevarandet av historiska element och strukturer sker genom att hela tiden utveckla dem så att de används av dagens invånare (Carmona et al. 2010:249).



## 2.2 Karlsborg och bangårdsområdet

I förstudiens andra del ges en bakgrund till den valda platsen. Först redogörs Karlsborgs geografiska position, befolkningsstatistik samt samhällets historia för att ge en bred förståelse för samhället. Den senare delen fokuserar på bangården med dess historia, situation idag samt framtida planer för platsen.

### 2.2.1 Karlsborg

Längs Vätterns västra strand, i det nordöstra hörnet av Västergötland, ligger Karlsborg. Orten är placerad på en smal landtunga mellan Vättern i öster och Bottensjön i väster, se figur 8. Utöver mötet mellan de två sjöarna ligger Karlsborg även i gränsen mellan Tivedens bergiga, karga skogslandskap i norr och ett mer bördigt slättlandskap i söder (Karlsborgs kommun 2014a:20), som även utgör gränsen mellan Svealand och Götaland.

Karlsborgs kommun har knappt sjutusen invånare (Ekonomifakta u.å.), med en högre andel invånare över 65 år än riksgenomsnittet, samt en lägre andel i åldrarna 0-44 (Karlsborgs kommun 2014a:25). Sedan 1990-talet har kommunen haft en negativ befolkningsökning, men inflyttningsnettot är, enligt den senaste översiktsplanen, positivt (ibid.:25). Försvaret och försvarsnära verksamheter är viktiga arbetsgivare i Karlsborg med ca 1500 sysselsatta, vilket motsvarar mer än 50% av kommunens arbetstillfällen (ibid.:69). Utöver det arbetar de flesta i kommunen inom vård, omsorg och skola (ibid.:24).

Karlsborg kallades länge Rödesund, ett namn med bakgrund i att anropa båten som tog passagerare över sundet som här utgjorde gränsen mellan de två socknarna Udenäs och Mölltorp (Sjöberg 1998:1, 6). Rödesund har sedan medeltiden varit en viktig plats för handel i och med sin fördelaktiga placering i landskapet med tillgängliga vattenvägar, och klostret i Vadstena som ägde bruk och land i närheten var en aktör som använde marknadsplatsen (ibid.:2). Marknadsplatsen brukades och uppskattades av befolkningen i omgivande landskap fram till 1878 och marknadsgårdarna var ofta ett festligt avbrott i vardagen, dock så beskrevs platsen som "en afsides ohygglig ort som ingen gärna ville bo uppå" (ibid.:6).

Orten Karlsborg började anläggas i början av 1800-talet (Carlsborgs museiförening 2022). Efter att Sverige förlorade Finland till Ryssland ansågs Stockholms läge vid Östersjön vara utsatt och det var inte längre lämpligt med militära förråd där (ibid.). Utifrån den defensiva centralförsvarsstrategin planerades två fästningar i norra och södra delen av Vättern, vilka dock aldrig byggdes, samt en på Vanäs udde vid Rödesund (Forsæus 2007:8). Kung Carl XIV Johan gav order "att en fästning skall i Västergötland anläggas vid Vanäs å



Figur 8. Karlsborg sett från väster, från Vaberget på andra sidan Bottensjön. Karlsborg ligger på en smal landtunga mellan Bottensjön och Vättern.

Vätterns strand" (Carlsborgs museiförening 2022). Fästningsbygget påbörjades 1819 och höll på fram till 1909 (Forsæus 2007:8). Utöver platsens skyddade läge mitt inne i landet var även närheten till Göta kanal, som då höll på att byggas, en stor fördel för transporter till och från fästningen (AB Göta kanalbolag u.å.).

Innanför fästningsvallen byggdes en stad upp med ett gatunät i rutnätsstruktur (se figur 9-10) med funktioner som bostäder, sjukhus, handel, kyrka och service (Statens Fastighetsverk 2022). Vid krig skulle fästningen fungera som Sveriges reservhuvudstad och kungafamiljen, regeringen och guldreserven skulle flyttas hit (ibid.). En av de mest storslagna byggnaderna på fästningen är Slutvärnet som när det byggdes i mitten av 1800-talet var Europas längsta byggnad (ibid.). I Slutvärnet finns det valv för att förvara rikets kassakista, som sist stod där under andra världskriget, och på övervåningen i mitten av byggnaden finns Garnisonskyrkan som är byggd för att kunna inrymma Sveriges riksdag (ibid.). Förutom byggnader finns även många träd på fästningen med en majoritet av hästkastanj som kantar de flesta gatorna, men även en stor variation av andra, både inhemska och mer exotiska, arter placerade i mer parkliknande miljöer (Naturskyddsföreningen, Karlsborg u.å.).

Under 1800-talet utvecklades både befästningskonsten och



Figur 9. Gata på fästningen kantad av hästkastanj och ask.



Figur 10. Flygfoto över Karlsborgs fästning 1936. Till vänster i bild syns Slutvärnet som avgränsar fästningen åt väster. Foto: Västergötlands museum.

militära medel samt möjligheten till landkommunikation, vilket resulterade i att planerna för fästningen på Vanäs udde fick revideras flera gånger under uppbyggnaden (Statens Fastighetsverk 2022). Vid år 1900 övergavs strategin med ett centralförsvar och när fästningen var färdig 1909 var den redan omodern (Carlsborgs museiförening 2022).

Karlsborg blev en egen socken 1885 efter att under fästningsbygget köpt mycket mark från Udenäs och Mölltorps socknar (Sjöberg 1998:105). Det bestämdes att den kyrkliga och kommunala socknen som skulle benämnas "Karlsborg" skulle innefatta fästningen, marknadsplatsen i Rödesund och området kring Göta kanal (ibid.:105).

Med tiden växte det civila Karlsborg sig större och 1913 utfärdades ett kungabrev som säger "att Karlsborgs församling, bestående dels av den å Karlsborgs fästning förlagda militära och civilmilitära personalen, dels den övriga inom Karlsborgs socken bosatta befolkningen, skall förestås av garnisonspastorn å Karlsborg" (Sjöberg 1998:105). Från 1940-talet flyttades Karlsborgs affärscentrum successivt ut från fästningen till området vid järnvägsstationen samt runt Rödesunds torg en kilometer norrut (Karlsborgs kommun 2014a:23).



## 2.2.2 Bangårdsområdet

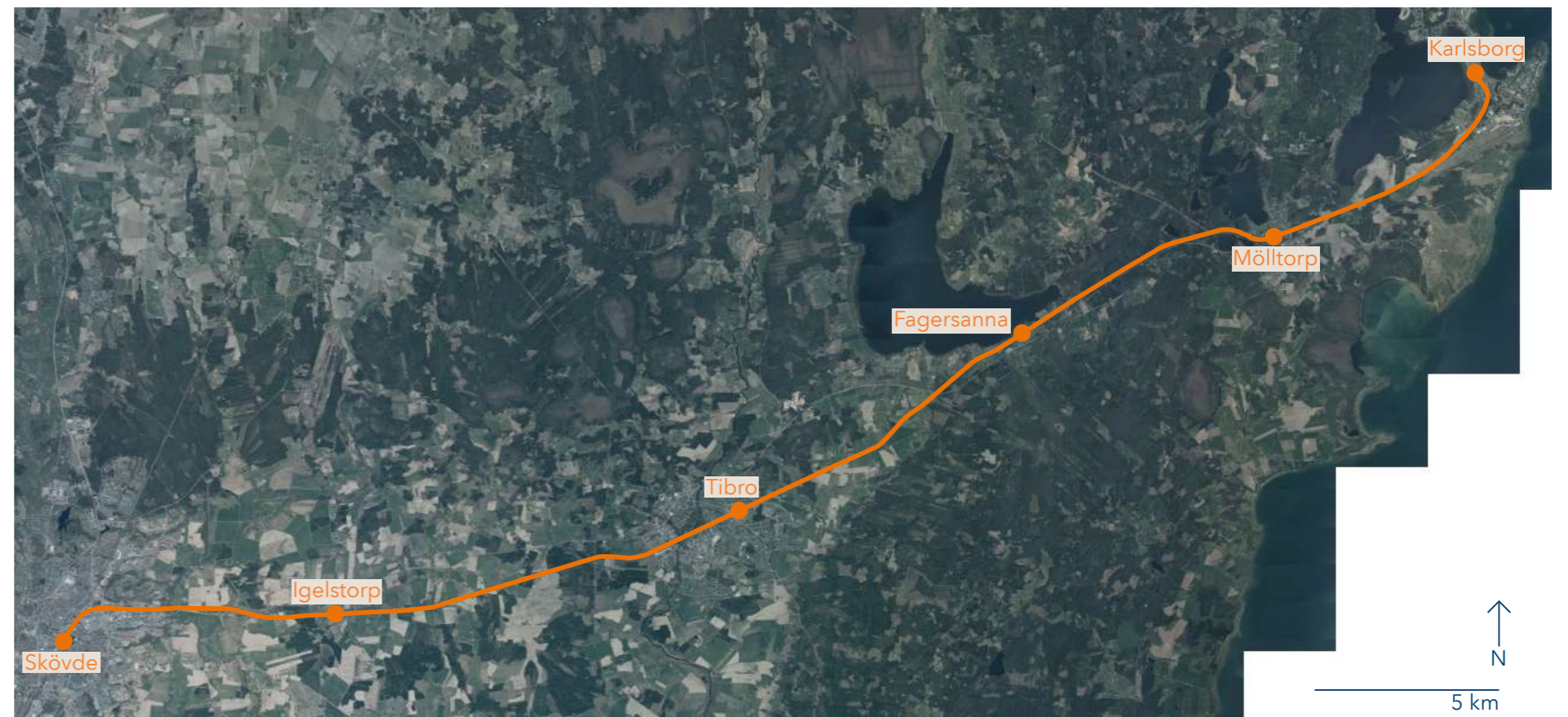
### Historia

Under bygget av fästningen ansåg regeringen och militären att fästningen behövde en fungerande transportförbindelse under hela året, bland annat efter att bygget fick pausas i och med is på Vättern som försvårade frakten av byggnadsmaterial (Forsæus 2007:8). I början av 1870-talet bestämdes det att en järnväg skulle byggas till Karlsborg och få namnet Karlsborgsbanan (ibid.:8). Skövde blev järnvägens andra slutstation efter att kommunerna längs banan varit positiva till den och upplåtit mark gratis (ibid.:10). Figur 11 redovisar banans dragning från Karlsborg i öst till Skövde i väst. I Karlsborg placerades järnvägsstationen mitt på landtungan och fick namnet Rödesund, men banan hade även ett sidospår med en station innanför vallarna på fästningen (ibid.:15).

Järnvägen invigdes den 26 juli 1876 med en stor och festlig ceremoni med Kung Oskar II på plats, perrongen i Skövde klädd i blått och ett invigningståg som stannade länge vid varje station (Forsæus 2007:22). Väl framme på Rödesunds station möttes tågresenärerna av en smyckad stationsbyggnad, militära kompanier uppställda på rad och ett invigningstal av kungen, och sedan fortsatte festligheterna hela kvällen med mat och fyrverkerier (ibid.:23). Invigningsdagen blev avbildad av konstnären Carl Larsson, se figur 12. Dagen efter började trafiken för allmänheten gå med ett tåg lett av ett ånglok som avgick två gånger om dagen i vardera riktning (ibid.:23).

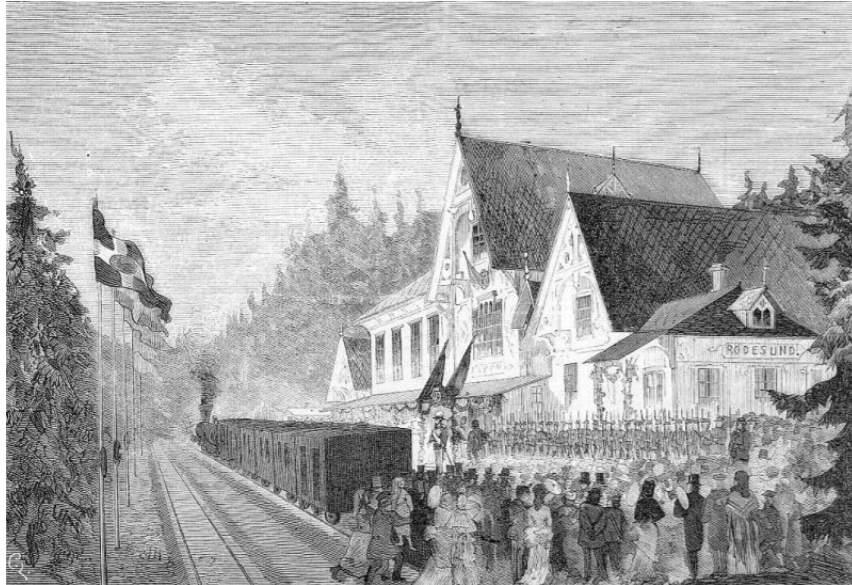
Rödesunds station fick namnet Carlsborg redan ett år efter invigningen, vid 1877, och Karlsborg år 1889 (Forsæus 2007:87). Förutom väntsal och bagagerum innehöll även stationsbyggnaden två lägenheter samt stadens postkontor innan det 1904 fick sin egna byggnad på tomten intill (ibid.:88-89). Den ursprungliga stationsbyggnaden har sedan invigningen förändrats både interiört och exteriört – framför allt så har huset blivit mindre och utformningen på taket ändrats (ibid.:89). Se stationen och bangårdens utformning genom åren i figur 12-16 på nästa sida.

Vid hundraårsjubileet av Karlsborgsbanan, år 1976, anordnade Tibros pensionärsförening en jubileumsresa och delade ut blommor till personalen (Forsæus 2007:104). Under andra hälften av 1900-talet sjönk antalet resande med banan avsevärt när de flesta gick över till busslinjen, speciellt resande mellan Tibro och Skövde, och det uppstod ekonomiskt underskott på banan (ibid.:122-123). Persontrafiken på Karlsborgsbanan var i drift fram till 1986, och godstrafiken fortsatte sedan till 1996 (Karlsborgs kommun 2014a:103).



Figur 11. Karlsborgsbanans dragning mellan Skövde och Karlsborg.  
Karta: Ortofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.





Figur 12. Avbildning av Rödesunds station på invigningsdagen av Karlsborgsbanan i juli 1876, av konstnären Carl Larsson.



Figur 13. Karlsborgs järnvägsstation med resande och ett ånglok, omkring år 1900-1909.

Foto: fotograf okänd, Järnvägsmuseet.



Figur 14. Bangårdsområdet sett norrut från stationens perrong, 1936. Längs rälsen låg tidigare en rad förrådsbyggnader som kan ses till höger i bild. Foto: fotograf okänd, Järnvägsmuseet.



Figur 15. Stationen sett från väg 49, år 1955.

Foto: fotograf okänd, Järnvägsmuseet.



Figur 16. Flygfoto över Karlsborg från 1973. I mitten syns järnvägsstationen och Kungsgatan som går från Vättern, udden i bakgrunden är fästningen. Foto: Anders Åkerberg, Karlsborgs fästningsmuseum.



### Dagens situation

Idag är området kring Karlsborgs järnvägsstation tomt och används endast som passage av gående och cyklister. Stora delar av ytan är grusbelagda och används till personbils- och lastbilsparkering, eller är klädda med vegetation av olika slag. Vegetationen består av en del äldre träd samt yngre björksly, och lägre örtartade växter som täcker mycket av stenkrossen på bangården. Hela Karlsborg tätort är relativt plan och eftersom bangården är anpassad efter tågtrafik som kräver flacka ytor finns det enbart höjdskillnader i anslutning till perrongerna på bangården. I figur 19 på nästa sida syns det tydligt att bangården är helt plan.

Stationsbyggnaden (figur 18 och 20) inrymmer idag en restaurang och i den gamla pressbyrån finns en frisørsalong. Utöver det finns även en byggnad med gym, lokalredaktion för tidningen SLA och Systembolaget inom området. Längs den östra sidan av området går den hårt trafikerade väg 49 genom Karlsborg. På andra sidan av vägen finns den södra centumpunkten med samhällets högstadieskola Carl Johanskolan, bank, kommunhus, polishus samt Ica- och klädbutiker, och lite längre bort vårdcentralen. En kilometer norrut längs väg 49, vid Rödesunds torg, ligger den andra delen av centrum med mer verksamheter och service, se figur 17. Övriga byggnader i närheten är till största del bostäder, och i väster är bangården i direkt anslutning till flera flerfamiljshus.

Vid den gamla stationen finns idag Karlsborgs resecentrum som består av en busshållplats. Härifrån går bussar till bland annat Skövde – en linje som ersatt Karlsborgsbanan. Ankommer man med kollektivtrafik till Karlsborg är det med stor sannolikhet det här man först möts utav.



Figur 17. Bangården (markerat med vitt) och omkringliggande funktioner och målpunkter. Karta: Ortofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.





Figur 18. Den gamla stationen inrymmer idag en restaurang men Karlsborgsskylten och perrongen finns kvar och skvallrar om platsens tidigare funktion.



Figur 19. Bangården sett från söder. Hela området är på grund av den tidigare funktionen helt plant.



Figur 20. Stationen med ett av Karlsborgs centrum med bland annat en Ica-butik i bakgrunden.



Figur 21. Väg 49 på östra sidan av bangården och bilparkering längs bangårdens kant.

#### Framtiden och kommunens planer

Karlsborgs kommun har, tillsammans med andra kommuner längs Karlsborgsbanan, arbetat länge för att persontrafiken på banan ska startas igen och så sent som 2014 skriver Karlsborgs kommun i deras översiktsplan att kommunen ska “verka för att persontrafik återupptas på Karlsborgsbanan” för att stödja målet om begränsad klimatpåverkan (Karlsborgs kommun 2014a:28). Dock har Trafikverket, som äger järnvägen och omkringliggande mark, beslutat att inte återuppta trafiken och att riva spåret med anledningen att “banan [sedan 2010] varit utan underhåll och [...] nu [är] i dåligt skick.” (Trafikverket 2022). På bangårdsområdet kring Karlsborgs station finns idag ingen räls kvar, med anledning att just denna typ är en bristvara hos Trafikverket och behöver användas på andra platser (ibid.).

Marken längs järnvägen är förorenad och Trafikverket planerar att sanera marken mellan år 2023 och 2026; därefter får kommunerna chans att köpa marken (Karlsson [mejl 2022-09-19]). Trafikverket (2022) själva skriver på sin hemsida att marken då förslagsvis kan användas till bland annat gång- och cykelväg.

Karlsborgs kommun har planer på att utveckla bangården med bostäder och ett sammanhängande stråk av mindre fickparker (Karlsborgs kommun 2014b:136) samt en ny förskola (Karlsson [mejl 2022-09-19]). Man kan i detta förslag anta att stora delar av området blir privat mark med exempelvis bostadsgårdar. Stora delar av kommunen och hela Karlsborgs tätort täcks dock av riksintresset för totalförsvaret, vilket har företräde framför andra riksintressen (Karlsborgs kommun 2014a:59-60), och som sätter stopp för kommunen vad gäller att planlägga bullerkänslig verksamhet såsom bostäder och skola (Karlsson [mejl 2022-09-19]). Diskussioner med Försvarmakten pågår kontinuerligt om nybyggnationer men för närvarande är det inte möjligt att bygga nya bostäder i stora delar av kommunen, inklusive på bangården (ibid.).

I kommunens översiktsplan presenteras tillsammans med planerna för parkstråk och bebyggelse även några förslag på en ny dragning av väg 49 genom bangårdsområdet för att skapa mer av en stadsgata som prioriterar oskyddade trafikanter (Karlsborgs kommun 2014b:146). Efter Trafikverkets ställningstagande är dock en ny dragning av vägen inte längre aktuell (Karlsson [mejl 2022-09-19]).



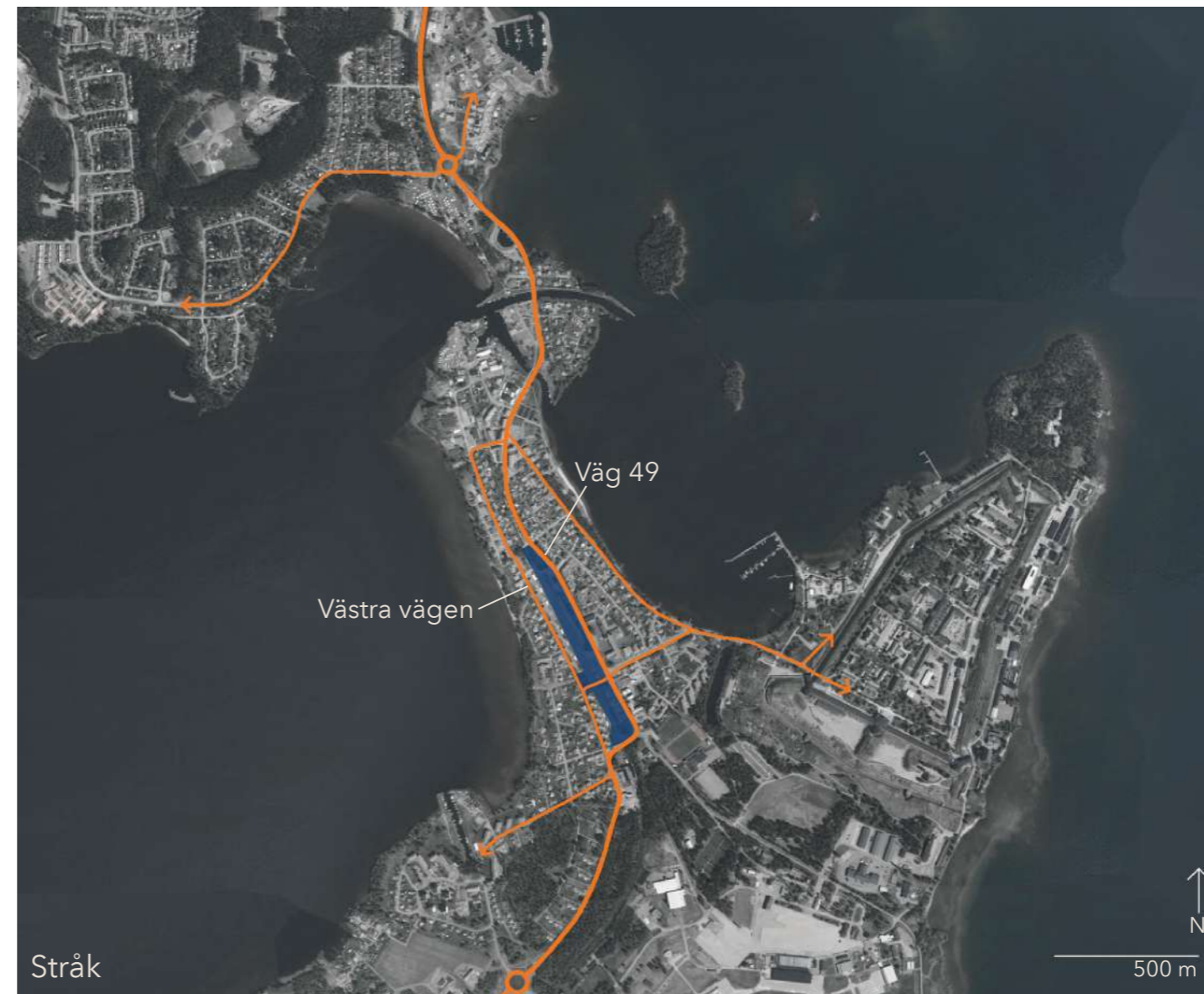
### 3. Platsbeskrivning – inventering och analys

Som en del av arbetets fas *förstudie* beskrivs bangården och dess omgivning i detta kapitel utifrån inventeringar och analyser utförda under platsbesöken. Detta görs med arbetets tre temana som grund och syftar till en ökad förståelse för hur platsen ser ut och fungerar idag. *Platsen i staden* berör bangården i relation till den omgivande bebyggelsen, *Innehåll & relation* handlar om vad som finns på platsen och människans relation till den, och slutligen kartlägger *Historia* de historiska spår som idag syns på platsen. En sammanfattande lista redovisar slutligen de viktigaste punkterna från inventering och analys.

#### 3.1 Platsen i staden

Stadsbyggnadsanalys

Inspirerat av Kevin Lynchs rumsliga analysmetod för stadsbyggnad från 1960 analyseras centrala Karlsborg utifrån fem begrepp och element: stråk, gränser, områden, noder och landmärken (Stahlschmidt et al. 2017:80-84).



Figur 22. Centrala Karlsborg med viktiga stråk utmarkerat. Bangårdsområdet på mitten av landtungan är markerat i mörkblått.  
Karta: Ortofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.

Det huvudsakliga stråket – det linjära element som människor rör sig på och längs med (Stahlschmidt et al. 2017:83) – genom Karlsborg är väg 49 som både fungerar som passage och koppling mellan samhällets olika delar, samt i ett större perspektiv är en viktig

vägsträcka längs Vätterns västra strand. Utöver den finns en struktur med mindre gator som används av många gång- och cykeltrafikanter som ett lugnare alternativ till genomfartsvägen, exempelvis Västra vägen på västra sidan av bangården.





Figur 23. Centrala Karlsborg med gränser längs strandkanterna och fästningsvallen markerat. Bangårdsområdet på mitten av landtungan är markerat i mörkblått. Karta: Ortofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.

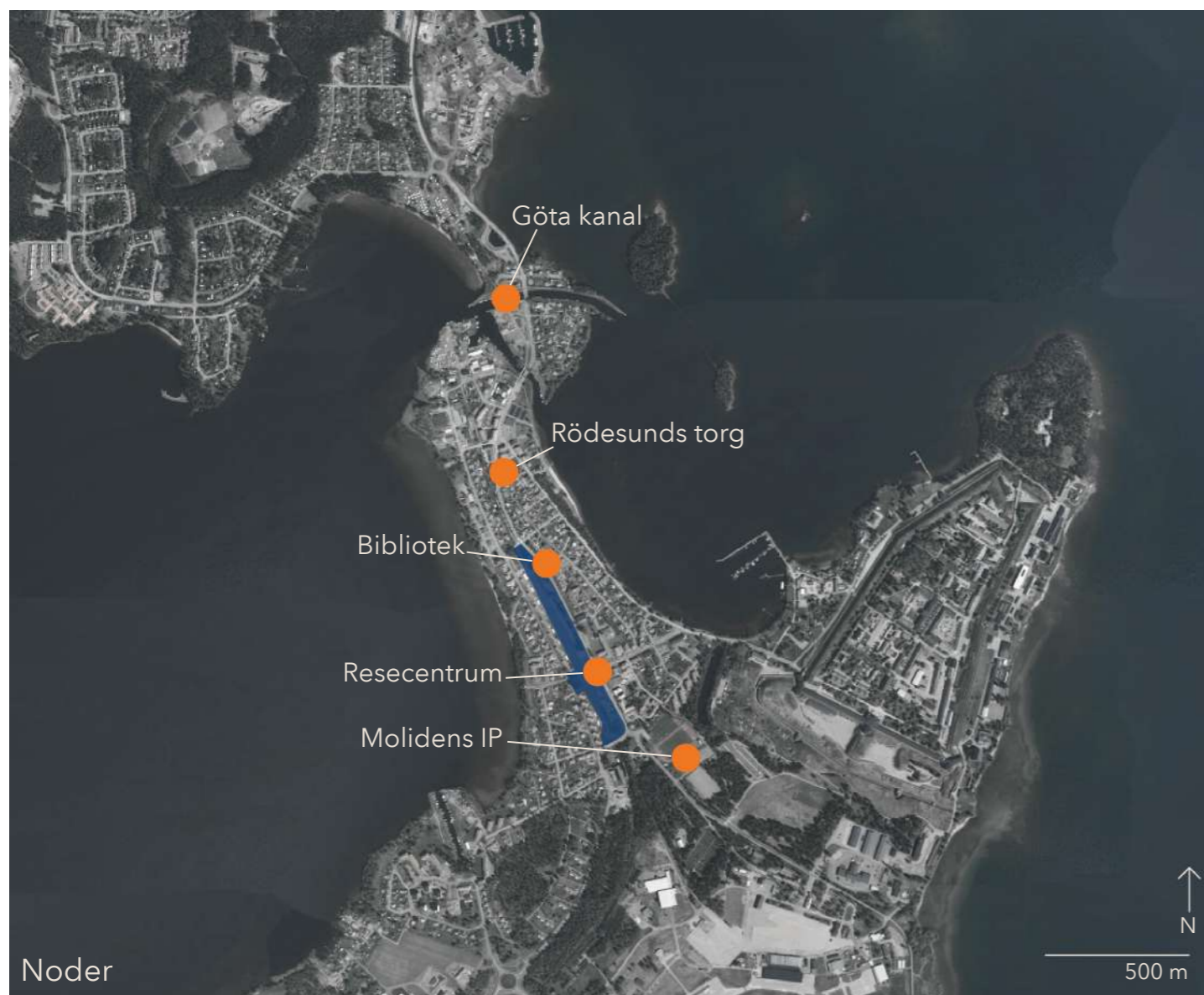
En gräns kan definieras som ett linjärt element som fungerar som en barriär vilken stannar upp, eller omöjliggör, människors rörelse (Stahlschmidt et al. 2017:83). Eftersom Karlsborg är placerat på en landtunga mellan två sjöar, Vättern och Bottensjön, är samhället omgivet av strandlinjer som utgör gränsen mellan land och vatten. Det andra huvudsakliga gränsskapande elementet är den vall som omger fästningen vilken bara kan passeras på vissa platser.



Figur 24. Centrala Karlsborgs fyra områden markerat i ljusblått. Bangårdsområdet på mitten av landtungan är markerat i mörkblått. Karta: Ortofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.

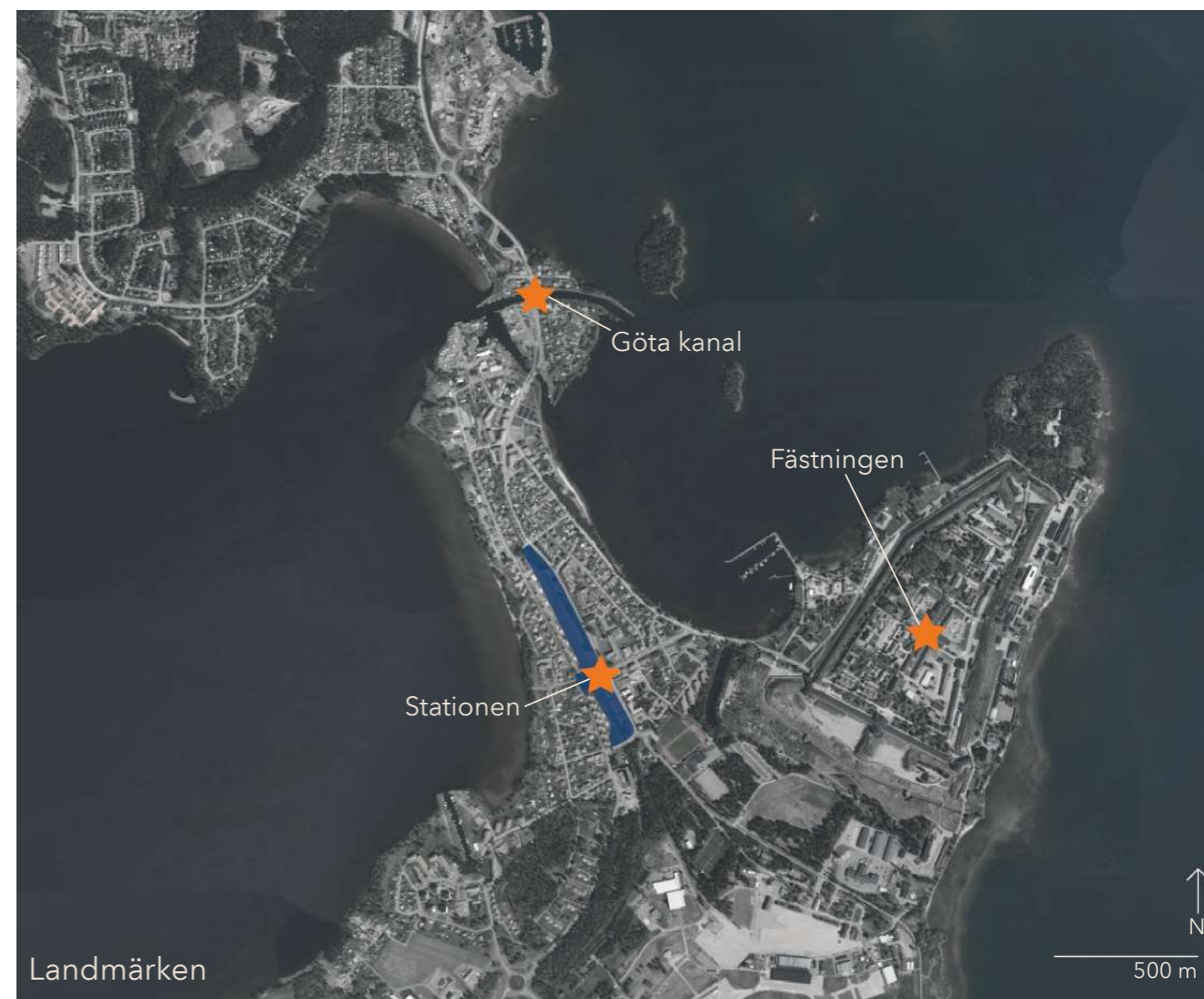
Karlsborg kan delas in i fyra huvudsakliga områden – geografiska ytor med identifierad karaktär (Stahlschmidt et al. 2017:83). En stor yta karaktäriseras av militären med fästningen och tillhörande flygplats, och används av militära verksamheter mer eller mindre dagligen. I varsin ände av samhället ligger områdena Norra skogen och Södra skogen där en stor andel av befolkningen är bosatt. I mitten av dessa, på landtungan, finns det centrala Karlsborg där många verksamheter såsom vårdcentral, kommunhus, polis och handel är lokaliserade.





Figur 25. Centrala Karlsborgs noder markerade med orange. Bangårdsområdet på mitten av landtungan är markerat i mörkblått.  
Karta: Ortofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.

De största noderna – platserna där människor träffas och sociala utbyten sker (Stahlschmidt et al. 2017:83) – ligger utplacerade längs väg 49 genom Karlsborg. Dessa är: området vid Göta kanal, där det bland annat ordnas allsång på sommaren; Rödesunds torg; biblioteket; området vid den gamla järnvägsstationen med handel och dagens resecentrum; samt Molidens sim- och idrottsanläggning.



Figur 26. Centrala Karlsborg med landmärken utmärkta med stjärnor. Bangårdsområdet på mitten av landtungan är markerat i mörkblått.  
Karta: Ortofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.

Landmärken är viktiga punkter som förenklar orienteringen i landskapet (Stahlschmidt et al. 2017:83). I Karlsborg är ett viktigt landmärke Göta kanal som fungerar som orienteringspunkt för transporter på både land och vatten. De två andra landmärkena i samhället är den gamla järnvägsstationen som syns på långt håll i flera siktlinjer samt Karlsborgs fästning vars placering på Vanäs udde gör den synlig från flera håll, både från land och vattnet.

Med stadsbyggnadsanalysen visas i flera aspekter att bangården är en central plats i den rumsliga uppfattningen av Karlsborg. Stationsbyggnaden fungerar som ett landmärke, flera verksamheter kring området såsom biblioteket och handel samt resecentrum är viktiga noder, och både väg 49 och den parallella Västra vägen är viktiga stråk.



## Parkområden i Karlsborg

Genom att kartlägga parkområdena i Karlsborg kan en eventuell avsaknad av innehåll och funktion bli synlig. Utöver dessa utpekade grönytor finns många skogsbeklädda ytor samt gräsytor i utkanten av samhället som fyller viktiga funktioner. Denna kartläggning fokuserar dock på programmerade gröna ytor i centrala Karlsborg som ligger i nära anslutning till bangården och som gestaltungsförslaget ska fungera i relation till.

Ett viktigt parkområde som används vid tillställningar som allsång och storbildsvisning av idrottsevenemang är området norr om Göta kanal, se figur 31. Här planerar kommunen även att bygga en större scen och fler bryggor (Karlsborgs kommun 2022). Det här är en av få offentliga platser i Karlsborg som möjliggör större möten och folksamlingar.

Tack vare samhällets långsträckta strandlinjer finns två möjligheter till strandpromenader: ett promenadstråk för gående längs med Bottensjön i samhällets västra del (figur 32); samt ett lite bredare stråk på Strandvägen längs Vättern med gångväg, bryggor, badstrand och en lekplats (figur 28).

De tre större sammanhängande grönområdena i Karlsborg ligger alla i anslutning till fästningen. I södra delen av Vanäs udde finns ett större koloniområde och vallen som omsluter fästningen utgör en lång upphöjd promenadslinga, se figur 33. Längst ut på udden ligger också den gamla sjukhusparken som idag är ett populärt besöksmål (figur 29 och 30). För att koppla ihop stadens olika delar planerar Karlsborgs kommun att skapa en stadspark från sjukhusparken längs Vätternstranden och upp till Göta kanal (Karlsborgs kommun 2014b:144-145).

Många av Karlsborgs grönområden har ett stort naturligt inslag med fritt placerade tallar och björkar, och fästningens sjukhuspark karaktäriseras av en vild lövskogsstruktur. Kommunen planerar dessutom, som sagt, dels att utveckla parkområdet vid Göta kanal i norra Karlsborg för att förstärka platsens funktion som samhällets mötesplats, dels att skapa en sammanhängande stadspark längs Vätternstranden i öster. Däremot finns en avsaknad av större parkområden för mötesplatser samt grönytor i anslutning till Karlsborgs centrum.



Figur 27. Parkområden i centrala Karlsborg utmarkerat med orange. Bangården i mörkblått. Karta: Ortofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.



Figur 31. Park och allsångsscen vid Göta kanal.



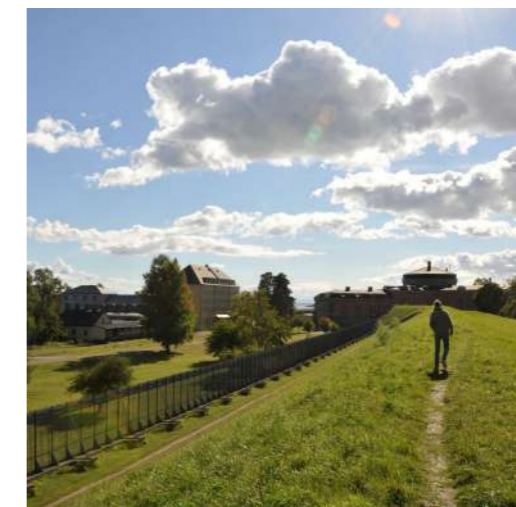
Figur 32. Gångväg längs Bottensjöns strand.



Figur 28. Vätternstranden med bad- och lekplats. Björkar och tallar står längs med stranden.



T.v. Figur 29. Den gamla sjukhusparken. T.h. Figur 30. Vanäs fyr ute på udden.



Figur 33. Promenadslinga uppe på vallen på fästningen.





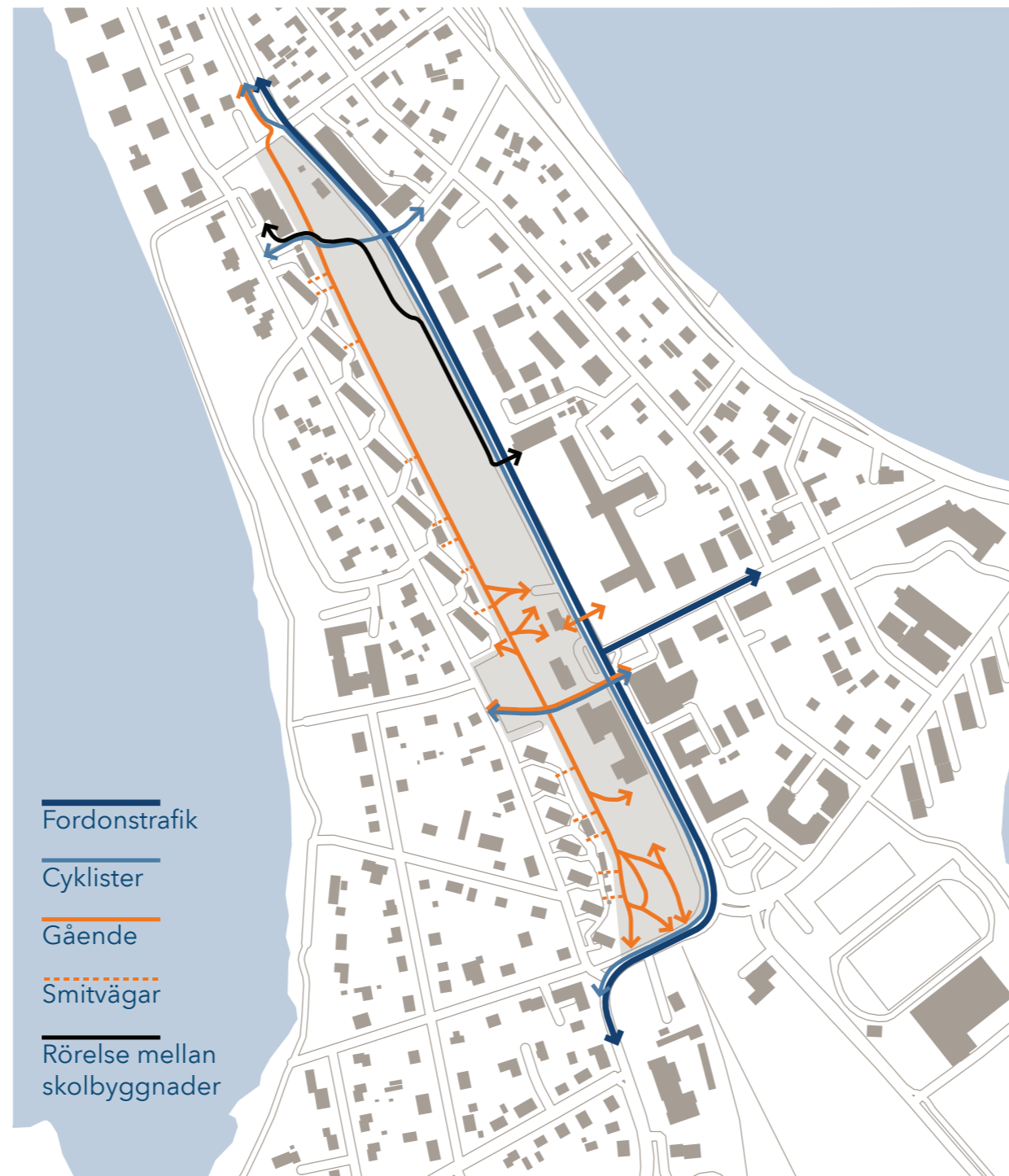
Figur 34. Bangårdsområdet sett från biblioteket på andra sidan trafikerade väg 49.



Figur 35. Upptrampad gångväg till resecentrums busshållplats.



Figur 36. Gångvägen på bangårdsområdet med sliten asfalt. Cyklist syns längre bort passera området på stråket vid stationsbyggnaden.



Figur 37. Diagram över bangårdsområdet med rörelse inom och runtomkring området markerat. Trafikanter med högre hastighet, som fordonstrafik och cyklister, rör sig huvudsakligen längs väg 49 medan gångtrafikanter väljer stråken inom bangårdsområdet. Bangården markerat i beige. Illustration: Plan från CadMapper (2022), bearbetad av Alice Aaro.

## Rörelsemönster och trafik

På diagrammet, figur 37, sätts bangården in i sitt sammanhang med hjälp av den mänskliga rörelsen på området och i omgivningen. Informationen som presenteras här är observerad under platsbesöket i september 2022.

Väg 49 som går längs områdets östra kant är, som presenterat i stadsbyggnadsanalysen, det viktigaste och mest använda stråket i Karlsborg där den huvudsakliga fordonstrafiken med personbilar, bussar och lastbilar färdas, se figur 34. En annan central gata är Kungsgatan som går från Vättern rakt mot den gamla järnvägsstationen.

Cykeltrafikanter färdas även de längs med väg 49, men också tvärs över området samt på mindre parallellgator. En mindre andel färdas på cykel på den längsgående gångvägen på bangården men, antagligen på grund av det grova och slitna underlaget där (figur 36), väljer de flesta att cykla på den stora vägens trottoar. Norrut separeras gång- och cykelvägen från körfältet på väg 49 med en gräsyta och trädallé och detta stråk kopplar ihop bangården med Rödesunds torg.

Gångtrafikanter som rör sig i området går till största del inne på bangården, på gångvägen längs den västra kanten. Utöver detta sker många tvärpassager på flera ställen på området såsom till och från resecentrum, vid gamla stationen samt vid Systembolagets parkeringsplats. Längs bangårdens västra kant finns en syrenhäck som avskiljer bangården och ett flertal flerfamiljshus från varandra. Genom denna häck finns ett flertal smitvägar som boende använder, markerade med streckade linjer i figur 37.

En specifik rörelse som sker dagligen över platsen görs av de grupper med skolbarn som tillsammans med lärare och fritidspersonal promenerar mellan Carl Johanskolan på östra sidan av väg 49 och gymnastik- och matsalen i bangårdens nordvästra hörn. Denna rörelse är markerat med svart i figur 37.

Analysen visar att den största rörelsen sker längs bangårdens sträckning: fordonstrafik på väg 49, cyklister på trottoaren och gående på gångvägen. På ett flertal ställen, exempelvis vid skolans olika byggnader, resecentrum, den gamla stationen och Systembolaget, är tvärpassager viktiga. Syrenhäcken längs den västra kanten fungerar både som ett avskärmande element och en barriär för boende i husen på andra sidan.



## Funktioner

Diagrammet, figur 38, sätter in bangården i ett sammanhang med funktioner, verksamheter och målpunkter i omgivningen. Förutom bebyggelsens olika funktioner markeras även busshållplatser och parkeringsplatser ut.

Byggnaderna runt bangården är till största del bostäder, se figur 38 markerade i ljusblått samt figur 44. Längs väg 49 och Kungsgatan finns olika verksamheter, dels i hus enbart avsedda för den specifika verksamheten och dels i bottenvåningen på bostadshus. Byggnaderna inom bangårdsområdet är i söder stationsbyggnaden som inrymmer en restaurang, den gamla pressbyrån med frisörsalong och den nya, större byggnaden med bland annat Systembolaget. I den norra delen finns en privat villa.

Skolbyggnaderna, markerade i orange, är Carl Johanskolan (figur 43) vid väg 49 samt gymnastik- och matsalsbyggnaden vid bangårdens nordvästra hörn. Utöver det finns även Strandskolan med årskurs F-6 vid Bottensjöns strand.

Det finns flera parkeringsplatser på och omkring bangården, se figur 40. De är ofta direkt kopplade till bostäder eller handel, men de större parkeringarna längs bangårdens östra kant är inte kopplade till något specifikt ändamål. Dessa användes under platsbesöken i september bland annat av pendlare i anslutning till Karlsborgs resecentrum samt av många förare med A-traktorer vid högstadieskolan (figur 45).

Analysen gör det enklare att markera ut målpunkter och förstå rörelsen på platsen, exempelvis den mellan de olika skolbyggnaderna eller till busshållplatsen. Att verksamheter och handel är centrerat runt den gamla stationen centrerar även rörelsen hit. Att se A-traktorerna parkerade vid skolan gav insikt om parkeringsplatsernas betydelse i ett mindre samhälle som Karlsborg.



Figur 38. Diagram över funktioner på bangårdsområdet och dess omgivning. Byggnadernas färger representerar verksamheter, bostäder, skola samt vårdcentral. Parkeringsplatser och busshållplatser är markerade med symboler. Bangården markerat i beige. Illustration: Plan från CadMapper (2022), bearbetad av Alice Aaro.



Figur 39. Skolbarn vid resecentrums busshållplats, med skolan i bakgrunden.

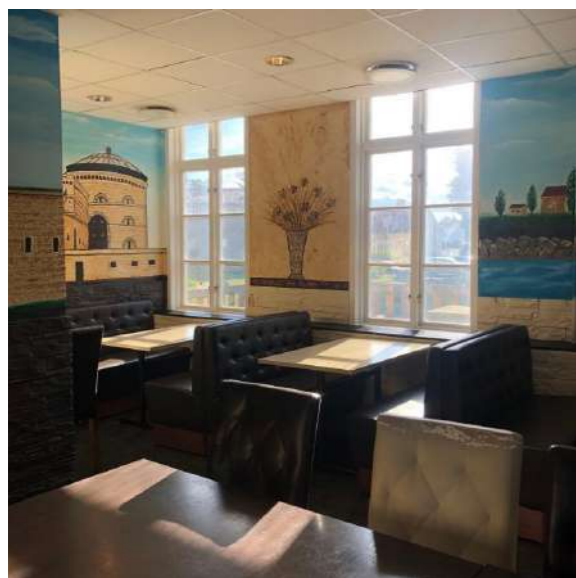


Figur 40. Luftig parkeringsplats i norra änden av bangårdsområdet.



Figur 41. Entré till biblioteket, som ligger på andra sidan väg 49 från bangårdsområdet.





Figur 42. Restaurang i den gamla stationen med Karlsborgs-motiv på väggarna.



Figur 43. Carl Johanskolan på östra sidan av väg 49.



Figur 44. I väster kantas bangården av flerfamiljshus som står vinklade på rad.



Figur 45. I anslutning till Carl Johanskolan används många parkeringsplatser av A-traktorer.

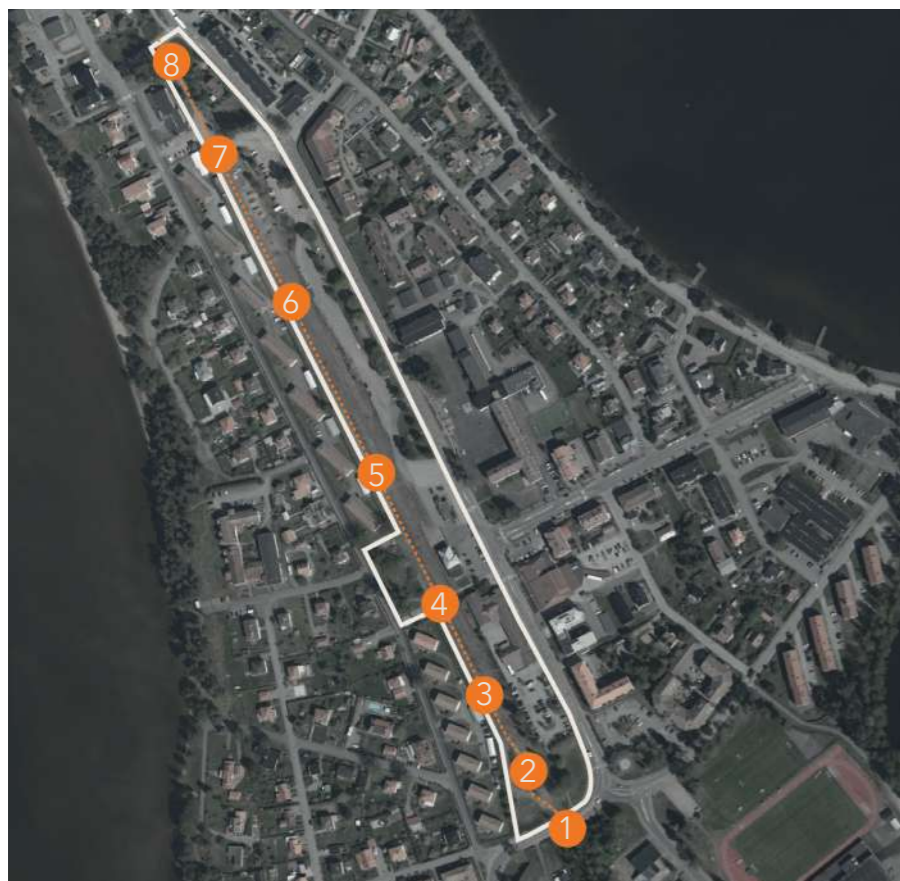


## 3.2 Innehåll & relation

### Serial vision

Inspirerat av Gordon Cullens (1961) skiss- och analysmetod “serial vision” och dess idé om att genom att gå genom en stadsmiljö få uppleva en serie av rum som avlöser varandra och som tillsammans bildar staden, redovisas bangården i två serier. Analysmetoden fokuserar på hur platsen upplevs i en mänsklig skala – i ögonnivå och med den gående människans hastighet. Den ena serien börjar i den södra änden av bangården och avslutas i norr, och den andra börjar vid Vättern i öster och går till Bottensjön i väster.

Den nord-sydliga serien (figur 47) visar en relativt monoton miljö med gångvägen som passerar stora ytor med örtartade växter och långa siktlinjer. Serien visar vissa uppbyggda längs bangården såsom järnvägens gamla vändplats i början, som vid platsbesöket fungerade som upplag för byggnadsmaterial, och den gamla stationsbyggnaden i mitten. I sista bilden, i norra änden av området, syns gång- och cykelvägen som kopplar platsen vidare mot Rödesunds torg.



Figur 46. Serial vision, nord-sydlig serie. Från söder till norr längs bangården. Karta: Ortofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.

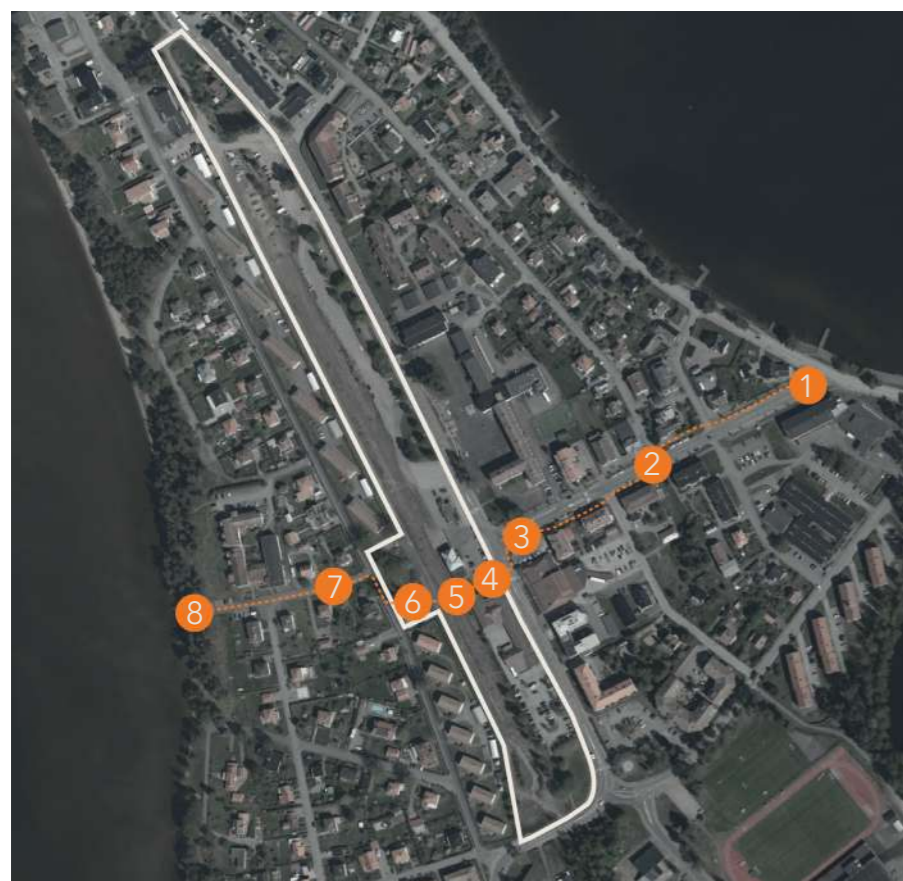


Figur 47. Skiss 1-8 från den nord-sydliga serien.



Den andra serien, från öst till väst i figur 49, visar bland annat hur smal landtungan som Karlsborg ligger på är. Den visar även stationsbyggnadens roll som fond till Kungsgatan samt passagen över bangården i anslutning till den gamla stationen som kopplar ihop väst och öst.

Genom att göra dessa serial vision-serier åskådliggörs ett antal egenskaper som platsen har och som upplevs av de gående. Dels upplevs bangårdens långa siktlinjer i partier som monotont när man som gående passerar den i nord-sydlig riktning, en uppfattning som kanske inte delas med de cyklister och bilister som färdas längs med området på väg 49 i en snabbare hastighet. Eftersom den andra serien placerades längs Kungsgatan fick den gamla stationsbyggnaden en central roll och det blev tydligt att den har en viktig roll även utanför bangården.



Figur 48. Serial vision, öst-västlig serie. Från Vättern till Bottensjön. Karta: Ortofotofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.



Figur 49. Skiss 1-8 från den nord-sydliga serien.



## Vegetation - på bangården

De stora strukturerna av vegetation med träd och buskar är koncentrerade till bangårdens kanter, se figur 50. Längs väg 49 står raka rader med hamlade lindar vid stationen och skogslönn norrut (figur 56). Längs den västra kanten går en enhetlig syrenhäck som skiljer av bangården mot bostadshusen på andra sidan (figur 54). Båda dessa strukturer bidrar till att skapa och betona det långsträckta rummet som bangården är. Utöver detta finns ett fåtal träd och buskar såsom en stor björk som markerar entréen till området i norr (figur 55), träd och buskar mittemot stationsbyggnaden (figur 52), björksly utmed gammal järnvägstruktur i söder (figur 53) samt en del äldre träd i anslutning till parkeringen vid Systembolaget i områdets sydöstra hörn.



Figur 50. Plan med inventerade träd, buskar och häckar på bangården. Illustration: Plan från CadMapper (2022), bearbetad av Alice Aaro.

## Vegetation :

Träd	Buskar
Väntbjörk	Syren
Tall	Björkspirea
Ek	Ros
Skogslönn	Snöbär
Asp	Tok
Lind	Schersmin
Ask	Karagom
Sälg	Gullregn
Alm	Skogshematis
Körsbär	Björnbär
Päron	
Hagtorn	

Figur 51. Inventerade arter av träd och buskar vid platsbesöket i september 2022.



Figur 52. Träd och buskar i anslutning till stationen. I bild lind och gullregn.



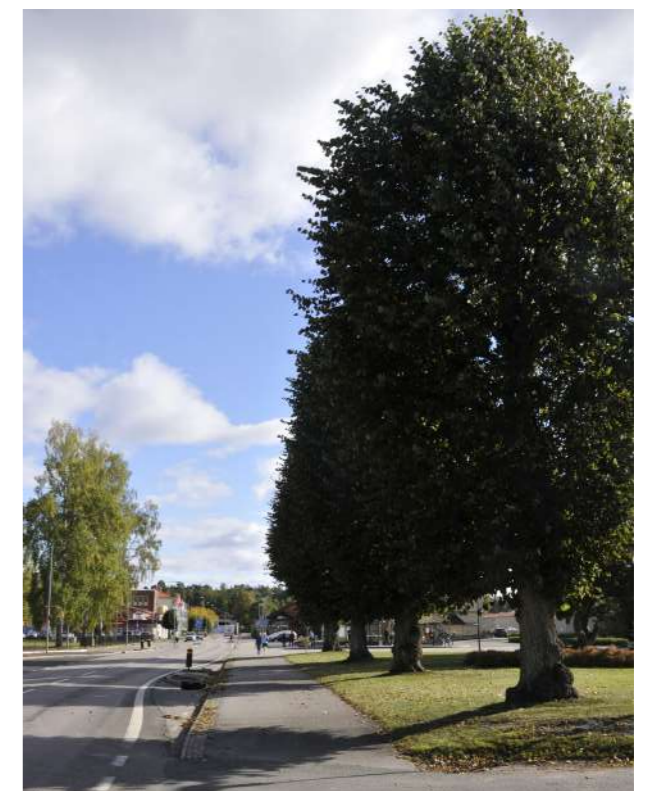
Figur 53. Björksly har börjat växa över och längs med kanten på en asfalterad vändplats.



Figur 54. En syrenhäck skiljer av bangårdsområdet och bostadshusen i väster längs hela sträckan.



Figur 55. En björk står i anslutning till norra entrén till området. I bakgrunden syns stationen.



Figur 56. Längs med väg 49 vid den gamla järnvägsstationen står en rad med hamlade lindar.



Stora delar av den gamla bangården är täckt av lägre örtartade växter, se figur 60-63. Eftersom de står i stenkross och grus, som är en rest från järnvägen och dräneras snabbt, är arterna som växer här mycket torktåliga och anpassade för denna ståndort. Här växer bland annat mycket gråbo, olika sorters fibbla, kungsljus, klibbkorsört, stormåra, kamomill och gulsporre. Det finns även en del mjölke, även kallad rallarros, som traditionellt förknippas med järnvägar och bangårdar. I den gamla perrongen av natursten växer en del växter i sprickorna såsom murreva och renfana, och från marken växer björnbär och skogsklematis upp på muren (figur 58 och 59).

örter

Renfana	Gråfibbla	Kamomill	sorter av gräs
Stormåra	Marshros	Blåeld	Klibbkorsört
Gulsporre	Sunnblom	Murreva	Störmsporre
Johannesört	Blåblomma	Fibbla (olulig sort)	
Gråbo	Hundhäst	Mjölke	
Sknäppa	Femfingerört	Stulenäva	
Hårklöver	Svart hämpe	Lupin	
<del>Blåm (olulig sort)</del>	Ängsyrre	Gallris	59
Vitblåra	Kungsljus		
Röllsten	Pärlmåge		

Figur 57. Några av de örtartade växterna som inventerades vid platsbesöket i september 2022.



Figur 58 & 59. Vid och i den gamla perrongen av natursten växer många olika arter. Till vänster syns fibblor längs med kanten och murreva i sprickorna, och till höger renfana och björnbär.



Figur 60. Renfana.



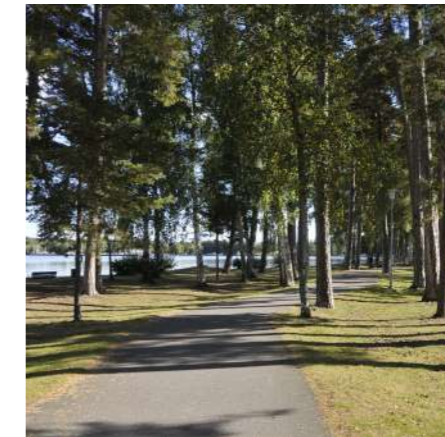
Figur 61. Gulsporre.



Figur 62. Mjölke (rallarros), en traditionell bangårdsväxt.



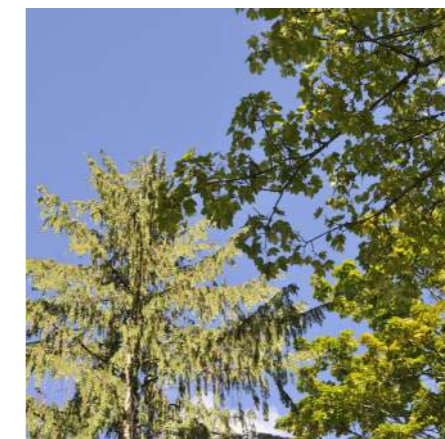
Figur 63. Kungsljus.



Figur 64. Björkar och tallar längs Vätterns strand.



Figur 65. Björksly har täckt rälsen som finns kvar på andra sidan väg 49.



Figur 66. På fästningen blandas löv- och barrträd, och inhemska med exotiska arter.



Figur 67. Björk, gran och robinia på fästningen.

Vegetation - i Karlsborg

Vegetationen i Karlsborg, som även den kan inspirera i gestaltungsarbetet, består till stor del av tall och björk som syns i figur 64. Längs stränderna växer tallarna tätt och vid fortsättningen av järnvägen är det mycket björksly (figur 65). Inne på Karlsborgs fästning är det en större variation bland arterna på vegetationen och det finns en starkare parkkaraktär. Här blandas mer exotiska arter med inhemska, både löv- och barrträd, se figur 66 och 67.



### Markmaterial och murar - på bangården

På bangården finns en del olika hårda material, antingen som markbeläggning eller i form av murar, som redovisas med fotografier i figur 68-77. Markbeläggningen består till stor del av grus, både på parkeringsplatserna och på gångvägen. Längs med det gamla spåret, där rälsen förut låg, finns större och grövre kross. Vid den gamla stationsbyggnaden finns ett parti med smågatsten och på en av parkeringarna finns storgatsten. Utöver detta finns det betongplattor vid stationen och asfalterade ytor på flera platser, bland annat delar av gångvägen. De gamla perrongerna består av naturstensmurar i granit, och vid stationen finns även en mindre mur i kalksten.



Figur 68. Smågatsten.



Figur 69. Den 50 cm höga perrongen vid den gamla stationen.



Figur 70. Gammal perrong med en 1,5 m hög naturstensmur.



Figur 71. Kalkstensmur vid den gamla järnvägsstationen.



Figur 72. Parkeringsyta med grus, asfalt och gatsten.



Figur 73. Betongplattor och asfalt på tvärpasset i anslutning till stationen.



Figur 74. Gångvägen på bangården är av sliten asfalt.



Figur 75. Stora ytor av bangården är täckta av grus.



Figur 76. Kross, en rest av järnvägen.



Figur 77. Storgatsten.





Figur 78. Slutvärnets fasad på fästningen i kalksten.



Figur 79. Detalj i kalksten på fästningen.



Figur 80. Grånad träspång på sandstranden vid Vättern.



Figur 81. Trottoar på fästningen med kullersten och kalksten.



Figur 82. Parkering på fästningen med kullersten.



Figur 83. Markbeläggning på fästningen med kullersten, gatsten och kalksten.

#### Markmaterial och murar - i Karlsborg

Förutom det nuvarande materialet på platsen kan även material på andra platser i Karlsborg inspirera i arbetet. Fästningen är till stor del byggd i kalksten med allt från fasader, golv, markbeläggning och andra detaljer som bildar en helhet (figur 78 och 79). Utöver kalksten används även små- och storgatsten samt kullersten som markmaterial (figur 81-83). Längs Vätterns strand har den ljusa sanden kompletterats med element av trä som naturligt fått gråna, se figur 80.



### 3.3 Historia

#### Historiska spår

Trafikverket har redan delvis påbörjat rivningen av den gamla järnvägen Karlsborgsbanan, så rälsen finns inte kvar på bangården runt stationen i Karlsborg. Däremot finns en del andra strukturella spår kvar från den tidigare användningen av området. Denna kartläggning av historiska spår fokuserar på spår från den gamla järnvägen, och inte eventuella spår från andra historiska perioder. Kartläggningen syftar till att synliggöra de spår som skulle kunna användas i gestaltningsförslaget för att stärka dess historiska djup.

I den norra delen av området finns rester av en gammal perrong kvar som består av en ca 1,5 m hög naturstensmur (figur 85 och 87). I anslutning till denna perrong finns även en liten bit räls kvar tillsammans med en metallucka i marken (figur 88).

Från en spårplan på Karlsborgs station från 1952 står det lite norr om stationen "Trädgård" (Forsæus 2007:88). Rester av denna kan idag ses mittemot Carl Johanskolan med hamlade lindar som kantar väg 49 en liten bit samt en mindre rumsbildande plantering med buskar och sommarblommor (figur 89 och 90).

Det tydligaste spåret av den gamla järnvägen är stationsbyggnaden som står kvar (figur 91). Trots en del ombyggnationer sen den byggdes finns Karlsborgs-skylden kvar och visar på byggnadens tidigare funktion. I anslutning finns även en perrong på ca 50 cm höjd som sträcker sig en bit söderut (figur 92).

I bangårdens södra del finns en vändplats som användes i samband med det gamla lokstallet i tegel som förut stod här. Vändplatsen avslutar gångvägen som går längs området och dess kanter är idag täckta av björksly. Här finns även en ca trettio meter lång bit räls kvar som förut ledde loken in i lokstallet (figur 93). På andra sidan väg 49, söderut, går fortsättningen av järnvägen och här ligger rälsen kvar. Spåret här är helt överväxt med gräs och björk (figur 94).

Besöket på plats i september och framförallt upptäckten av att rälsen är borttagen tvingade fram nya tankar och idéer om hur platsens järnvägshistoria kan åskådliggöras. Den behöver visas med större strukturer och materialval, och inte bara genom bevarandet av historiska element. De element som finns bevarade kan fungera som ett historiskt djup till platsen idag och i framtiden.



Figur 84. Historiska spår som syns på bangården idag utmärkta med punkter i orange. Fotografier på dem finns på nästa sida.  
Karta: Ortofoto från Lantmäteriet (2022), bearbetad av Alice Aaro.





Figur 85. En bit norr om stationen finns en gammal perrong kvar som är 1,5 m hög. (A)

19 september 2022

En första tur runt platsen

Inga spår/räls kvar. Bara penson & stationsbyggnad. Lite guss man från järnvägen i partier. Hur kan man skapa/spara spår av järnvägen när de fysiskt är borta? Strukturerna, material...

Figur 86. Anteckning från första platsbesöket.



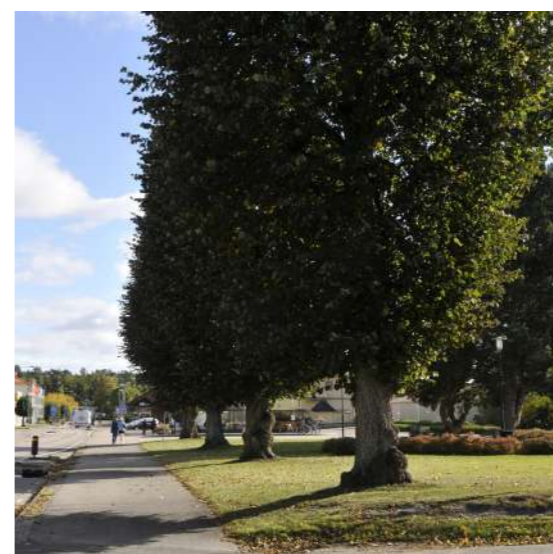
Figur 87. Den gamla perrongen skiljer av rummen ovan och nedanför med sin höjd på 1,5 m. (A)



Figur 88. Vid södra änden av perrongen finns en bit räls tillsammans med en metallucka i marken kvar. (B)



Figur 89. En liten plantering finns idag på samma plats som den gamla järnvägsträdgården. (C)



Figur 90. Hamlade lindar längs väg 49 vid den gamla stationen. (C)



Figur 91. Stationsbyggnaden som idag inrymmer en restaurang. (D)



Figur 92. Stationen med en perrong på 50 cm. (E)



Figur 93. Den 30 m långa bit räls som finns kvar på bangårdsområdet är täckt av björksly. (F)



Figur 94. På andra sidan väg 49 i söder ligger rälsen från Karlsborgsbanan kvar. (G)



## 3.4 Sammanfattning inventering och analys

### Platsen i staden

- + Väg 49 och Västra vägen, på varsin sida av bangården, är centrala stråk i Karlsborg med mycket mänsklig rörelse.
- + Majoriteten av rörelsen på bangården och i Karlsborg sker i nord-sydlig riktning, längs med bangårdens sträckning.
- + Bangården används dagligen av skolbarn och pedagoger som tillsammans rör sig över platsen mellan de olika skolbyggnaderna runtom.
- + Resecentrum, vid den gamla järnvägsstationen, är en central plats i Karlsborg som människor dagligen rör sig till och från.
- + Den gamla stationen är ett viktigt landmärke i Karlsborg och fungerar som fond i slutet av Kungsgatan.
- Väg 49, öster om bangården, är hårt trafikerad med mycket personbilar, bussar och lastbilar.
- Det saknas tydliga passager i öst-västlig riktning genom centrala Karlsborg. Den öst-västliga rörelsen över bangården är centrerad dels i norr vid biblioteket och dels vid den gamla stationen.
- Karlsborg saknar större parkytor som kan fungera som offentliga mötesplatser samt grönytor i centrum.

### Innehåll & relation

- + Biblioteket, verksamheterna längs Kungsgatan och resecentrum är viktiga funktioner och mötesplatser.
- + Parkeringsplatserna vid skolan och resecentrum är betydelsefulla för elever och pendlare, och används dagligen.
- + En lång syrenhäck avgränsar bangården med bostadshusen i väster, och fungerar som avskiljande element mellan privat och offentlig mark.
- Stora delar av bangården består av parkeringsytor av grus.
- Syrenhäcken längs bangårdens västra kant riskerar att bli en barriär som försvårar rörelse i öst-västlig riktning, vilket smitvägarna som finns genom den indikerar.
- Bangården riskerar att uppfattas som lång och monoton för gående i nord-sydlig riktning.

### Historia

- + Bangårdens rumsliga struktur med långa siktlinjer och flacka ytor är i sig ett spår av den gamla järnvägen.
- + En del historiska spår finns bevarade på bangården, såsom perronger, små delar av den gamla trädgården vid stationen, samt en vändplats för tågen och stationsbyggnaden.
- Den gamla rälsen är till stor del borttagen på bangården.



# 4. Gestaltungsprozess och program

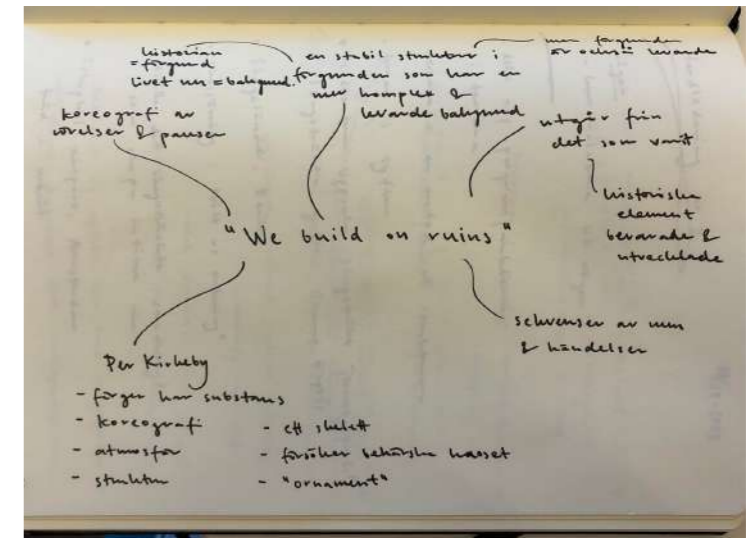
I arbetets fjärde kapitel presenteras delar ur *gestaltungsprocessen* som varit viktiga för att komma fram till det slutgiltiga gestaltungsförslaget. Skisser från arbetet och hur de utvecklats under processen redovisas samt de skissövningar som gjorts under arbetet och referensprojekt som använts som inspiration. Slutligen presenteras programpunkterna som tagits fram under processen och som gestaltungsförslaget utgår ifrån.

## 4.1 Skissprocessen

Under arbetet med att ta fram ett gestaltungsförslag för bangården i Karlsborg så har jag till stor del utgått från vad som finns på platsen idag, och vad som funnits förut. Gestaltungsförslaget syftar till att gå *med* platsen genom att använda former, material och strukturer som relaterar till bangården och dess omgivning. Ett kriterium och förutsättning som jag satt upp för mig själv i skissandet har varit att skapa en offentlig plats, en park, som är ståtlig och representabel, som boende i Karlsborg kan vara stolta över. Detta grundar sig i den brist på offentliga parkmiljöer som blev synlig i min inventering av centrala Karlsborg.

Bangårdens historia är en stor del av gestaltungsningens utformning – mycket i förslaget utgår ifrån strukturer och byggnader som finns eller har funnits på platsen. Som beskrivet i 2.1.3 *Historia* kan ens förhållningssätt till tidsbunden förändring beskrivas med två skalor: acceptans av förändring och grad av bevarande (Carmona et al. 2010:248). Under arbetets gång har jag stundvis känt att mitt förhållningssätt utvecklats och förändrats. Detta blir till exempel synligt i parkens södra ände där jag utgick ifrån och inspirerades av det gamla lokstallet i tegel som stod här till början på 2010-talet. Till en början skissade jag på en paviljong i tegel med samma utformning som lokstallets grund, för att senare börja förhålla mig mer fritt till det historiska materialet. Under processen ökade min acceptans av förändring vilket gjorde att jag mer krävlöst kunde förhålla mig till bangården och mitt skissande. Detta redovisas i figur 96-98.

Den danska konstnären Per Kirkeby blev tidigt en inspiration i arbetet och intervjutiteln "We build upon ruins" från muséet Louisianas youtube-kanal fungerade som ett koncept i skissprocessen. Kirkeby beskriver i intervjun konst som något som utgår och utvecklas från det som just nu är – konsten skapas på ruinerna av ens egna idéer (Louisiana Channel 2015). Som koncept inspirerade intervjun mig till att se gestaltungsningen som en koreografi av rörelser och pauser, samt till att betrakta platsen som en grundläggande struktur av historiska element att bevara och utveckla.



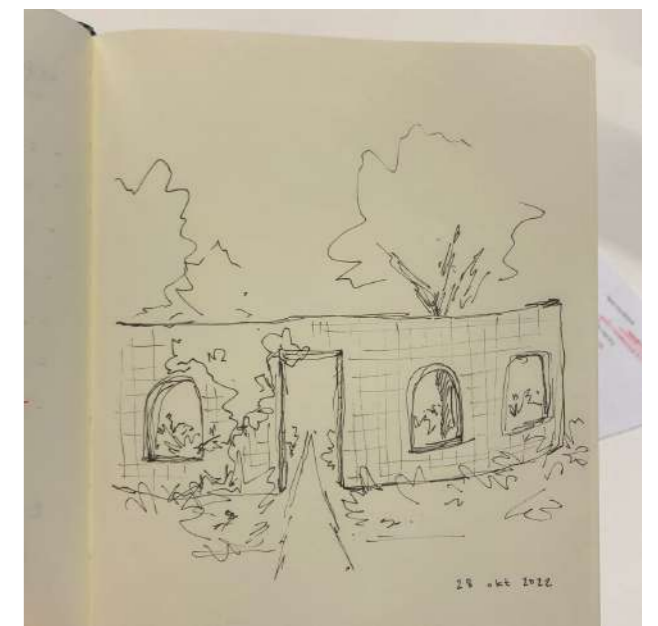
Figur 95. Anteckning av konceptet tidigt i skissprocessen.



Figur 96. Vid besök på Karlsborgs fästningsmuseum i september 2022 hittade jag ett fotografi som visade det gamla lokstallet som förut fanns på bangården.



Figur 97. Skiss på tegelpaviljong med utgångspunkt i lokstallets rundade form.



Figur 98. Skiss på tegelmuren som bjuder in besökare i den södra änden av bangården. Fortfarande med rundad form men mer fritt förhållningssätt till lokstallets form.



## 4.2 Skissövningar

Skissövningar användes under arbetets gång för att väcka nya tankar och idéer. Övningarna pågick under ett par timmar, under vilka skissande utifrån ett specifikt tema utfördes. Vissa av skissövningarna resulterade i specifika lösningar som jag sedan kunde använda i gestaltungsförslaget, medan andra gav en ökad kännedom om och förståelse av bangården. I avsnittet presenteras de olika övningarna samt insikter de gav.

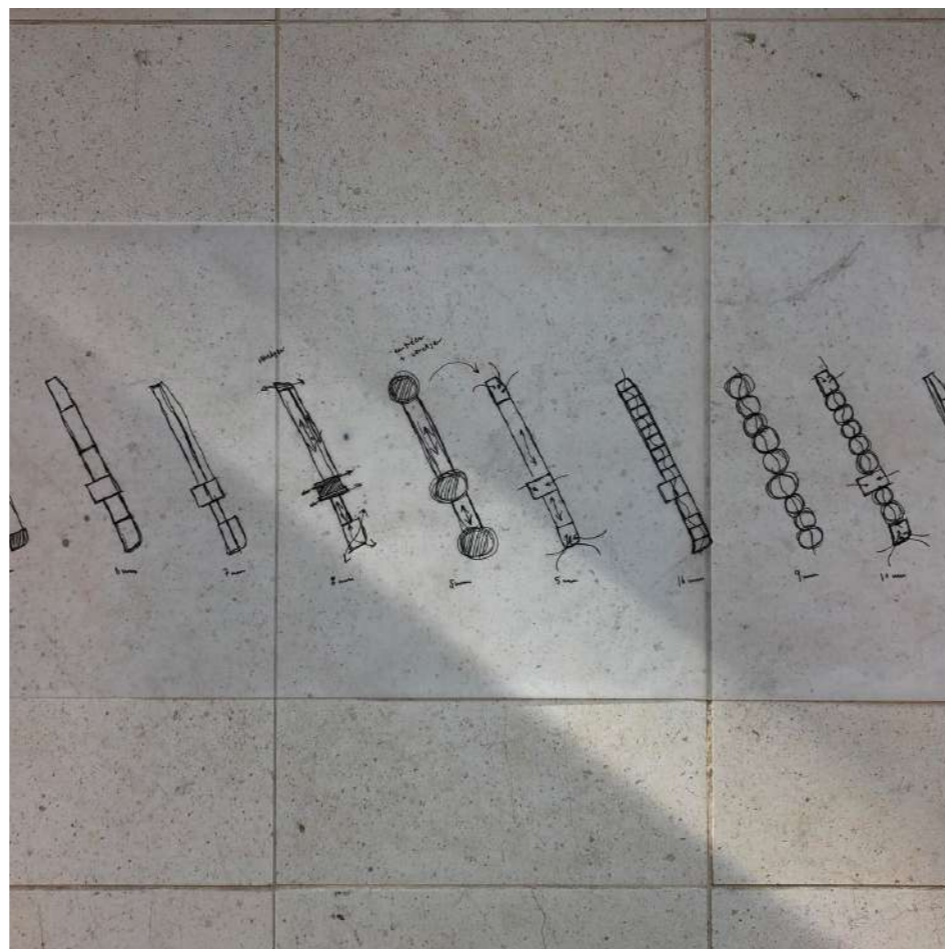
### Skissövning 1: Parkens struktur

Datum och plats: 3 oktober 2022, SLU Ultuna

Den första skissövningen skedde precis i början av *gestaltungsprocessen* och fungerade som en rivstart av skissarbetet. Övningen innebar att på ett utskrivet planunderlag över bangården i skala 1:5000 göra snabba och intuitiva skisser över strukturen på parken. De gick från att vara stora strukturer över hela ytan till att bli fler och fler i olika dispositioner, se figur 99. Efterhand tillkom även skisser på rörelsemönster över platsen och kopplingar till omgivningen.

Övningen synliggjorde olika alternativ som påverkar besökarens uppfattning av parken, med stora strukturer som gör det möjligt att uppleva platsens långsträckta form kontra mindre som skapar flera, mer intima platser. I övningen testades även olika sätt att dra gångvägarna i parken på med mer raka kontra slingriga stråk.

Skissövningen resulterade i att tre centrala platser blev synliga: norra respektive södra änden samt mitten vid stationen. Här kunde även bangården lätt kopplas till omgivande stråk och funktioner.



Figur 99. Skissövning 1. Skisser i skala 1:5000 på struktur och förbindelser på bangården. Till vänster färre och större strukturer, för att sedan bli fler och mindre åt höger.



## Skissövning 2: Karaktärer

Datum och plats: 6 oktober 2022, SLU Ultuna

Den andra skissövningen skedde ganska kort in på den första och fokuserade mer på innehåll, upplevelse och funktion. Utifrån fyra olika mänskliga karaktärer skapades gestaltungs-förslag helt anpassade efter den specifika karaktärens behov och önskemål.

Karaktärerna var:

L – jobbar i Karlsborg och bor i närliggande stad utan bil. Den gamla bangården fungerar som entré och väntplats vid resecentrums busshållplats.

E – bor i Södra skogen och jobbar i Norra skogen, har ingen bil.

Platsen fungerar som daglig passage för gång och cykel.

M – bor vid Bottensjön och går i Carl Johanskolan. Måste ta sig över väg 49 på väg till och från skolan, och uppskattar att stanna upp i parken på väg hem.

G – pensionär och promenerar dagligen genom Karlsborg. Behöver möjlighet att stanna upp och vila, och uppskattar att promenera där det finns liv, möjlighet för möten och upplevelsevärden.

De olika skisserna skiljde sig dels i utformningen, på så sätt att stråken blev till raka, snabba passager för L (figur 100) och E (figur 101), och mer slingriga upplevelser för M (figur 102) och G (figur 103); dels i detaljnivån mellan skisserna, utifrån snabba cykelturer kontra långsamma promenader. Upplevelsevärdena utifrån M och G skiljde sig en aning – M:s väg var fylld av gömda upplevelser och G:s av sociala mötesplatser.

Tankar som jag hade med mig vidare i gestaltungsprocessen från skissövningen var bland annat att markera rummet kring den gamla stationen som en “grön väntsal” samt att ha olika sorters vägdragningar för att kunna ha stråk för olika människor och hastigheter.



Figur 100. Skissövning 2, karaktär L. Fokus på området kring stationen, en “grön väntsal”.



Figur 101. Skissövning 2, karaktär E. Fokus på stråk för snabba passager längs bangården.



Figur 102. Skissövning 2, karaktär M. Snirkliga stråk med många gömställen och upplevelser.



Figur 103. Skissövning 2, karaktär G. Lugna, böljande stråk med möjlighet att stanna upp och möta människor.



### Skissövning 3: Konstverk

Datum och plats: 20 oktober 2022, SLU Ultuna

Skissövning nummer tre ägde rum några veckor efter de två första, när gestaltningsprocessen hade pågått lite längre. Utifrån fyra olika konstverk skissade jag fritt med färgpennor på ett planunderlag. I uppgiftsbeskrivningen till mig själv skrev jag: "Inget krav på funktion, realistiskt osv. Var inte rädd för att härmas.". Konstverken som användes som inspiration var en skiss av Dan Huston (2022), en del av skulpturgruppen *Gänget* av Siri Carlén (2021), målningen

*Untitled* av Per Kirkeby (1968) och ett broderi av Emily Botelho (2022) – se figur 104-107.

Övningen fungerade som kreativ omväxling i gestaltningsprocessen som fick mig att byta material och teknik, och för en stund glömma specifika funktioner och krav på gestaltningen. Det resulterade i att skisserna blev som "heltäckningsmattor" av mönster över bangården och det hjälpte mig att förstå platsens fysiska utbredning, se figur 108-111.

Skisserna belyste och initierade tankar kring mjuka kontra hårda rumsbildningar och hur parkens rum kan mötas på olika sätt. Till exempel blev gränserna mellan de ljusa partierna i skissen utifrån Kirkeby, som blev en symbol för rumsbildningar, hårda och distinkta medan det i skissen inspirerat av Botelho skapades mjuka och flytande möten mellan parkens olika rum.



Figur 104. Skiss av Dan Huston. Instagram @dhton (2022).



Figur 105. Skulptur ur *Gänget* av Siri Carlén. Instagram @siricarlen (2021).



Figur 106. Målning *Untitled* av Per Kirkeby (1968). © Per Kirkeby Estate



Figur 107. Broderi av Emily Botelho. Instagram @salt\_stitches (2022).



Figur 108. Skiss inspirerad av Huston.



Figur 109. Skiss inspirerad av Carlén.



Figur 110. Skiss inspirerad av Kirkeby.



Figur 111. Skiss inspirerad av Botelho.



#### Skissövning 4: Spara ut rum

Datum och plats: 21 oktober 2022, SLU Ultuna

Under den fjärde skissövningen använde jag mig av grus som fick symbolisera vegetation på ett planunderlag. Jag började med att täcka hela bangården med grus, som om det vore täckt av vegetation, och sparade sen ut rum genom att ta bort delar av gruset.

Det första steget var att ta bort grus från de byggnader/bygga elementen som antingen står på platsen idag eller som jag vid detta tillfälle planerade att lägga till. Sedan tog jag ut sträckningen för den gamla rälsen, som vid tillfället var den planerade gångvägen i parken, och bildade stegvis olika rum.

Den här skissövningen gav inte så många nya insikter men återigen utpekades de tre rummen i norr, söder och mitten som viktiga knutpunkter. Det var trevligt att föreställa sig platsen helt täckt av vegetation, och att kunna gå längs rälsen omgiven av träd som bildar ett tak. Eftersom den historiska analysen av platsen pekade ut den rumsliga strukturen med öppna ytor och långa siktlinjer som ett tydligt spår från järnvägen, blev denna övning dock en motsägelse vilket resulterade i att jag inte arbetade vidare med dessa tankar.



Figur 112. Skisser med grus över planunderlag i skala 1:2000. Från "fyllt med vegetation" (ovan t.v.) till utsparande av rum i olika steg.



## 4.3 Referensprojekt

I gestaltungsprocessen har olika referensprojekt inom landskapsarkitektur och konst haft en betydande roll som inspiration. Dels har det varit projekt som inspirerat till rumslighet och förhållningssätt, och dels har det varit mer specifika lösningar och idéer som jag har tagit inspiration ifrån. De flesta projekten och platser har varit sådant som jag själv sett tidigare, medan några har jag fått tips om från min handledare, familj eller kurskamrater.

Under processen tittade jag på liknande projekt på gamla järnvägsområden, speciellt The High Line i New York och Jernbanebyen i Köpenhamn. De här referensprojekten, tillsammans med det historiska fokus som arbetet har, resulterade i att gestaltungsförslaget utgår ifrån det som finns på platsen idag och dess historia. The High Line och Piet Oudolfs växtgestaltning inspirerade även till att utgå ifrån de inventerade arterna på platsen vid val av vegetation i gestaltungsförslaget.

Bangårdens långsträckta form var något som jag under arbetets gång fick arbeta med för att kunna behålla de långa siktlinjerna utan att parken upplevs för lång och monoton. Inspirerad av bland andra Frodeparken i Uppsala med mottot "Pärlor på rad" och Superkilen i Köpenhamn kom jag tidigt i processen fram till att dela upp parken i mindre rum som avlöser varandra för att erbjuda varierande upplevelser, karaktärer och aktiviteter.

En av programpunkterna och ett problem som behövde lösas i gestaltungsförslaget var att effektivisera den stora mängd parkeringsplatser som finns på bangården idag, samt gestalta dessa på ett sätt som samspelar med resten av gestaltningen. På Ölands södra udde, vid Ottenby Naturum ritat av Strindberg Arkitekter och Jan Gezelius Flyttfågelmuseum, finns en parkering som med enkla medel använder plattor av kalksten för att markera ut parkeringsplatserna (figur 115). Denna lösning har inspirerat till gestaltungsförslagets parkeringar där kalkstensplattorna även kan kopplas till Karlsborgs fästnings kalksten.

Vid platsbesöket i början av arbetsprocessen, i september, framkallade den gamla perrongen på bangården många idéer om hur denna skulle kunna användas i samspel med växtgestaltningen – likt en mur i engelska trädgårdar. Perrongens naturstensmur fungerar i gestaltungsförslaget dels som en fond till perennplanteringen och dels som en avgränsare mellan de olika nivåerna, som blir som terrasser. För att göra planteringarna mer tillgängliga och möjliga att gå in i tog jag inspiration av planteringarna längs den norra muren i Kongens have, Köpenhamn, där gångvägar leder in till sittplatser längs muren (figur 116 och 117). På dessa platser på bangården har man skydd i ryggen av muren och kan sitta i soligt söderläge omgärdad av växtlighet.



Figur 113. Per Kirkebys tegelskulptur utanför Moderna museet i Stockholm.



Figur 114. Tegelskulpturen är, sedd från olika vinklar, mer eller mindre sluten.



Figur 115. Parkeringsplats med plattor av kalksten vid Ottenby Naturum, Öland.



T.v. Figur 116 & 117. Perennplantering och sittplats längs mur i Kongens have, Köpenhamn.

Konstnären Per Kirkeby har under arbetet varit en inspiration, med både sina konstverk och sitt arbetssätt. Kirkeby är kanske mest känd för sina rumsbildande skulpturer bestående av tegelmurar, figur 113 och 114 visar skulptur utanför Moderna museet i Stockholm. I Wanås Konst skulpturpark, Skåne, är en av dessa placerad som en paviljong mitt bland träd och buskar. Den är helt försluten längs

två väggar medan de andra är öppna och skapar en siktlinje genom muren och ut i parken. Inspirerat av dessa skulpturer, samt det gamla lokstallet i tegel som stod på bangården i Karlsborg tidigare, används tegelmurar i gestaltungsförslaget som rumsbildande element och för att accentuera entréerna i parken.



## 4.4 Program

Utifrån de kunskaper och insikter som inventering, analys och skissprocessen gav tillsammans med arbetets andra frågeställning och det beskrivna syftet, så har elva programpunkter tagits fram för att konkretisera vad gestaltungsförslaget ska uppfylla samt lösa på platsen. Programpunkterna följer även dem arbetets tre teman: *Platsen i staden, Innehåll & relation* och *Historia*.

### Platsen i staden

Den nya gestaltningen av bangårdsområdet i Karlsborg ska förstärka kopplingen i nord-sydlig riktning, som den huvudsakliga rörelsen på platsen följer, samt skapa ett starkare band mellan centrumpunkten vid den gamla järnvägsstationen och Rödesunds torg i norr.

I gestaltningen ska den gamla järnvägsstationen fortsatt betonas och få en central roll i den rumsliga strukturen, likt den har i fonden på Kungsgatan.

Gestaltningen ska fungera i relation till och samverka med de olika skolbyggnaderna (Carl Johanskolan i öster och gymnastik- och matsalen i väster) och den rörelse som dagligen sker mellan dessa.

Upplevd störning av väg 49 på platsen i form av visuell störning ska minskas med gestaltningen.

### Innehåll & relation

Gestaltningen ska prioritera oskyddade trafikanter och erbjuda trygga, varierande och trivsamma miljöer för gående och cyklister, samt möjliggöra stråk i olika hastigheter.

Dagens resecentrum och busshållplats i anslutning till den gamla järnvägsstationen ska fungera som en tydlig entré till Karlsborg för dem som färdas med kollektivtrafik, och miljön kring resecentrum ska fungera som en grön väntsal.

Den omgestaltade bangården ska möjliggöra möten för Karlsborgs boende och besökare samt kopplas an till viktiga funktioner i omgivningen såsom bibliotek och handel.

Bangården ska erbjuda både kulturella upplevelser och fysiska aktiviteter som välkomnar och främjar möten mellan olika människor.

Parkeringsytorna på bangården ska effektiviseras och centreras till målpunkter, såsom Carl Johanskolan och resecentrum.

Vegetationen och växtgestaltningen ska erbjuda variation och upplevelser året om samt kopplas till omgivande växtlighet och landskap.

### Historia

Gestaltningen ska ha ett historiskt djup som framhäver och berättar om bangårdens tidigare funktion med hjälp av rumslig struktur, materialval och bevarade element.



# 5. Gestaltungsforslag

I foljande kapitel presenteras gestaltungsforslaget for bangardsområdet i Karlsborg. Presentationen delas in i ett flertal rubriker som gar fran mer oversiktliga sasom koncept och struktur, till mer detaljerad beskrivning av gestaltningen i relation till historiska element, moetesplatser och vegetation. Gestaltningen redovisas i en overgripande illustrationsplan over hela bangarden samt mer detaljerade planer, visualiseringar och principskisser.

## 5.1 "We build upon ruins"

Utifran konceptet "We build upon ruins" sa har ett gestaltungsforslag pa bangarden tagits fram. Forslaget innehaller en park, ett gront offentligt rum, som erbjuder bade aktivitet och vila. Tillsammans blir det till en koreografi av rorelser och pauser, dar programmerade rum foljs av mer lugna passager. Parken byggs upp av olika "ruiner" bestaende av historiska element, antingen sadant som finns bevarat pa platsen eller sadant som forsvunnit.

Gestaltningen bygger pa tre huvudsakliga rum, som aven blir parkens entréer. Dessa ar den norra entrén, resecentrum och stationen, samt den sodra entrén. Rummen innehaller bade mer sociala och intima moetesplatser, samt olika mycket hardgjorda ytor. Gemensamt finns element av tegel och marktegel som accentuerar dessa entréer.

Parkens huvudsakliga strak utgar ifran den gamla dragningen av ralsen som fanns pa bangarden forut, en av gestaltningens "ruiner", som i gestaltningen symboliseras av cortenstal i marken som gar genom hela parken. Denna raka gang- och cykelvag passerar parkens olika rum dar det blir mojligt att stanna upp. Andra "ruiner"

som ingar i forslaget ar bland annat forradsbyggnader och lokstall som forut fanns pa platsen och som inspirerat till olika byggda element i parken. Den gamla stationsbyggnaden ar ocksa en "ruin" fran jarnvagen, men har till skillnad fran de andra byggnaderna fatt sta kvar i och med att den har givits nya funktioner med aren, och i gestaltningen utvecklas byggnadens innehall vidare.

Parken tar tillvara pa den rumsliga struktur med langa siktlinjer som bangarden tack vare den tidigare jarnvagen har, och behaller området som ett sammanhangande strak. Detta styrker kopplingen till platsens historiska anvandning, samtidigt som bangarden halls open som en framtida resurs i Karlsborg.

Karlsborgs invanare tappade en viktig resurs i och med nedlaggnen av jarnvagen, men parken kan forhoppningsvis ge dem nagot annat. Parken blir ett centralt offentligt rum, nagot att vara stolt over, som kan styrka identiteten i det civila Karlsborg.



Figur 118. Konceptuell bild over gestaltungsforslaget. Parken utgar ifran "ruiner" fran den gamla jarnvagen sasom ralsens dragning och tre byggnader. Over detta historiska lager kommer sedan dagens och framtidens innehall, behov och manniskor.





Vättern

Bibliotek

Väg 49

Befintliga lönnar  
och släntbuskage

Befintliga lindar bevaras  
och kompletteras med fler

Kungsgatan

Carl Johanskolan

Ica

Kommunhus

Tennisbanor

Parkering

Resecentrum

Systembolag,  
gym m.m.

Tegelmur

Ny konsthall

Gammal perrong

Cykelp. Stationen

Södra entrén

Norra entrén

Lekplats

Perennplantering  
med sittplatser

Klippt gräs

"Grön väntsal"

Buskage

Perenn-  
plantering

Gymnastik-  
och matsal

Västra vägen

Syrenhäcken bevaras som  
avskiljande element mellan  
parken och bostadshusen

Äldre träd bevaras  
och kompletteras

Bottensjön

Figur 119. Illustrationsplan över parken på bangården. Platserna som vidare presenteras mer i detalj är markerade med blå hörn.



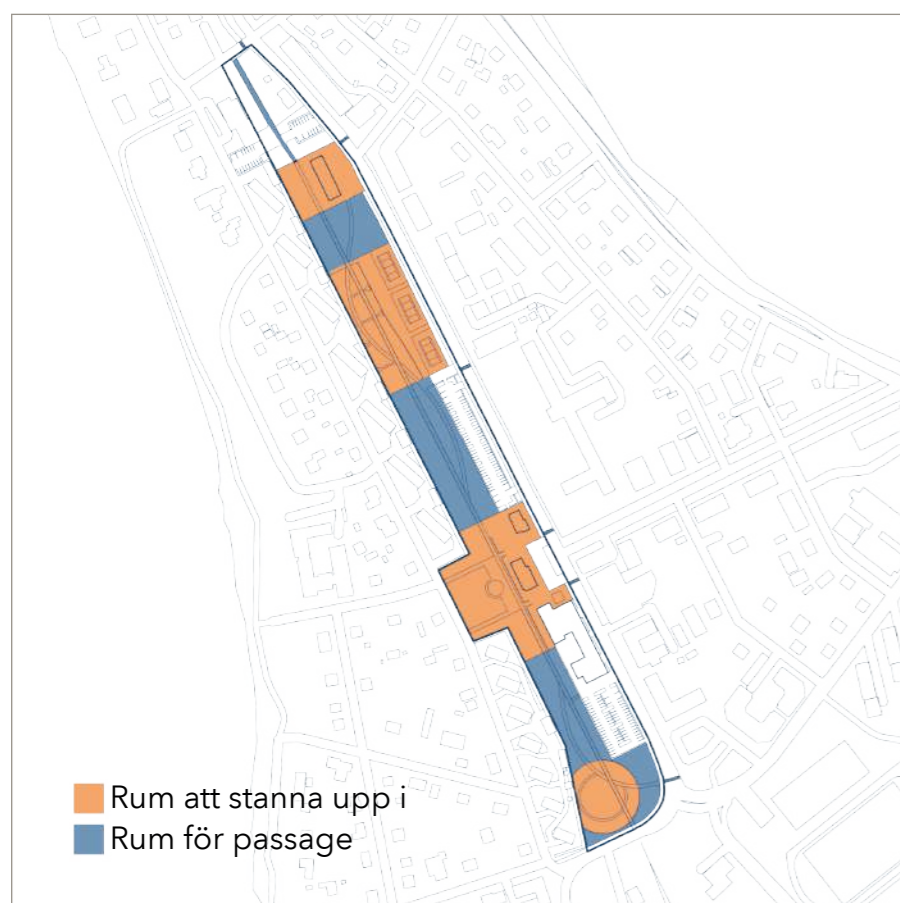
## 5.2 Struktur och rörelse

Gestaltningen utgår ifrån en övergripande struktur av rum som följer varandra och som kopplas samman med gångstråk. Likt beskrivet tidigare skapas ett mönster av rum där man kan stanna upp och rum för passage (figur 120), och med formspråk och materialval skapas en hierarki mellan både olika stråk och rum. Huvudstråket går rakt genom parken, består av asfalt och cortenstål, och dess bredd gör det lätt att mötas för både gående och cyklister. Som komplement finns ett mer böljande stråk som stundvis avviker från det raka och som består av stenmjöl, och som främjar mer lugna promenader. Se dessa stråk presenterade i figur 121.

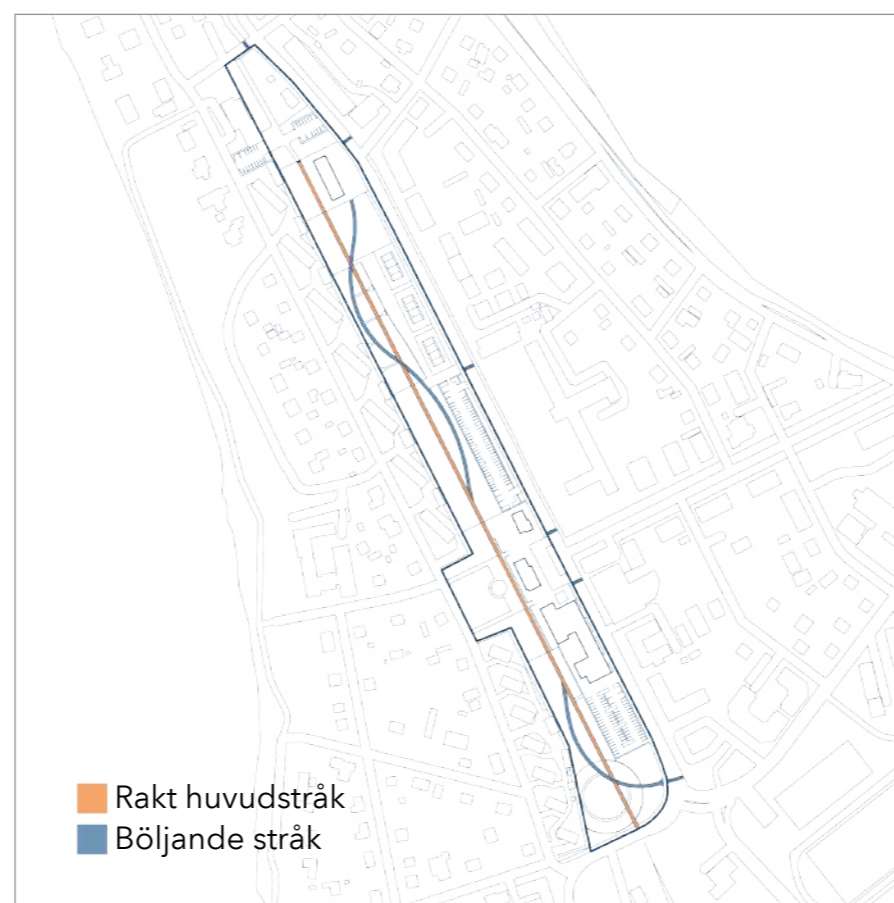
Under inventeringen av bangården upptäcktes att stora ytor idag var täckta av utbredda parkeringsplatser, samt att de intill Carl Johanskolan och resecentrum användes flitigt. Parkeringsplatserna

i gestaltningen är därför koncentrerade hit, och här ges plats till både pendlare och skolans elever. Denna parkering ligger längs med väg 49 och skapar ett avstånd mellan den trafikerade vägen och parkstråket. Utöver detta finns även en mindre parkering i norr, i anslutning till biblioteket och den nya konsthallen, samt en vid Systembolaget som bevaras. Se parkens parkeringar i figur 122.

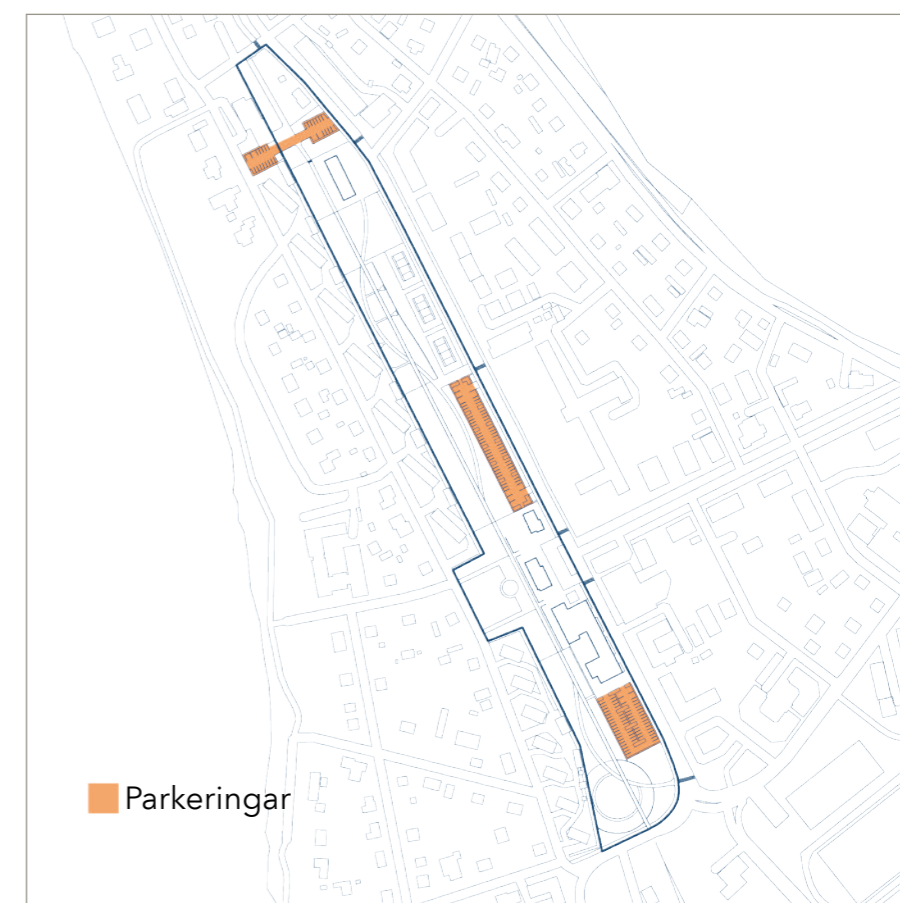
En av programpunkterna innebär att bangården ska samverka med skolbyggnaderna i omgivningen och den rörelse som sker mellan dem. I gestaltungsforlaget har flera olika vägar placerats mellan Carl Johanskolan och gymnastik- och matsalen, både snabbare stråk och mer långsamma med olika aktiviteter. Bland annat finns en lekplats som möjliggör uppehåll, och en perennplantering som erbjuder både pedagogiska och visuella upplevelser året om.



Figur 120. Diagram över parkens rumsliga struktur. När man färdas genom parken passerar man olika rum som avlöser varandra. Orange-markerade ytor visar de rum som möjliggör paus, möten och aktiviteter - där man vill stanna upp. De blåa ytorna visar passagerna som knyter ihop parken, dessa är till stor del oprogrammerade klippta gräsytor.



Figur 121. Diagram över parkens stråk. I orange visas det huvudsakliga stråket som går rakt genom parken, på den gamla rälsens dragning. Det mer böljande stråket, i blått, avviker stundvis ifrån det raka.



Figur 122. Diagram över parkens parkeringar. Parkeringsytorna centreras till konsthallen och biblioteket i norr, invid resecentrum i mitten av parken samt vid Systembolagets entré i södra delen.



## 5.3 Historiska spår

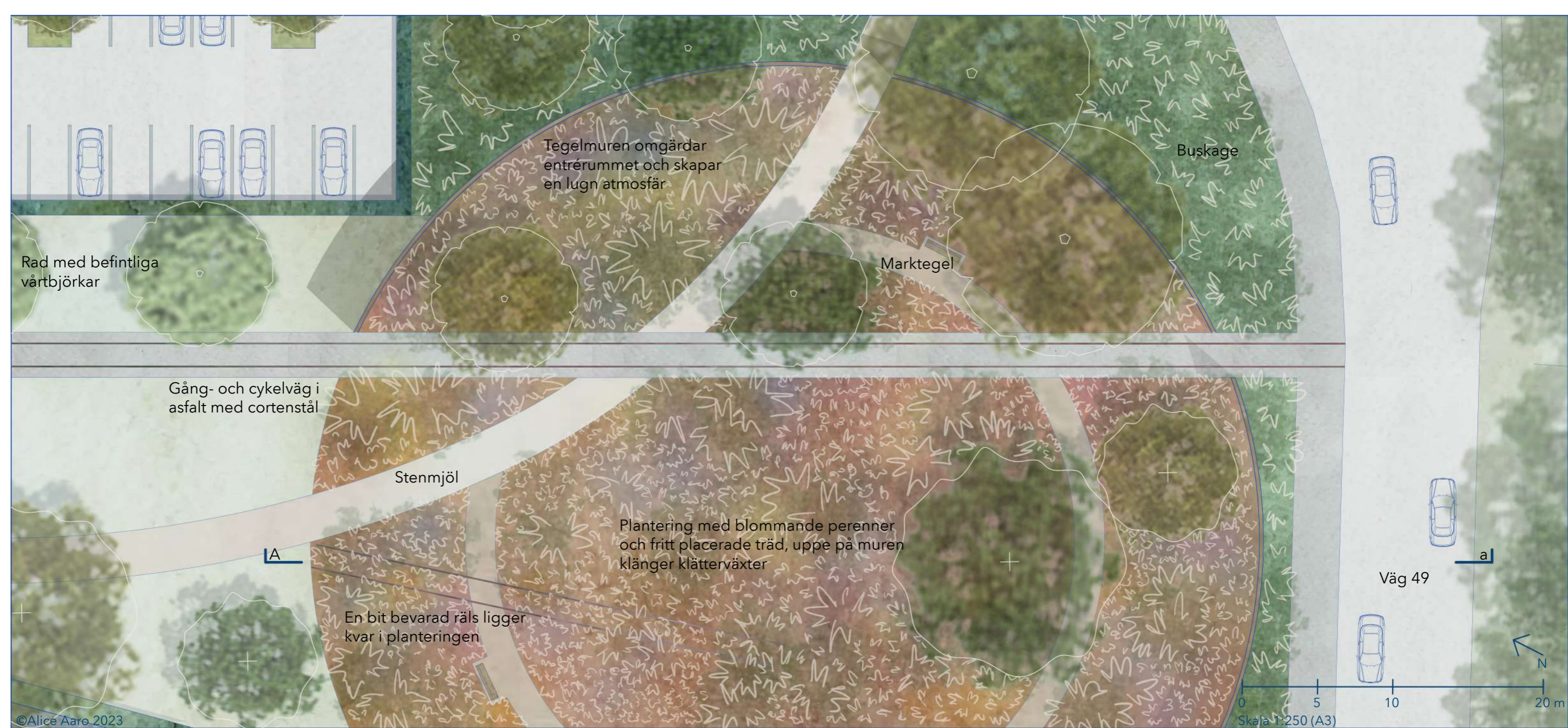
Som presenterat i konceptbeskrivningen så utgår gestaltningen från olika historiska spår, "ruiner". Dessa spår är antingen bevarade som de är, och utvecklade med nya innehåll och funktioner, eller fungerar som inspiration för nya element i parken. En gammal förrådsbyggnad som är rivna utgör grunden för den nya konsthallen i parken på samma plats, och den rivna rälsens raka dragning fungerar som gång- och cykelväg. Den gamla stationen utvecklas och får en starkare koppling till dagens resecentrum, och den högre perrongen på 1,5 m fungerar i parken som en fond för perennplantering samt avgränsning mellan olika funktioner.

I södra änden av bangården stod förut ett lokstall i tegel. Fotografier och ortofoton på denna byggnad har fungerat som inspiration till den rundade tegelmuren som placeras här och markerar parkens södra entré. Formspråket speglar den runda vändplatsen som fanns i samband med lokstallet, samt följer den omgivande vägens dragning. Muren är 3 meter hög och har stora bågformade öppningar – som fönster – som bjuder in besökaren till parken genom de två öppningarna. Tegelmuren omgärdas av vegetation på båda sidorna med buskage på utsidan och perennplantering på insidan. Innanför muren skapas ett lugnt rum med sittplatser, och muren fungerar som skydd mot både vind och visuell störning från bilvägen. På trottoaren längs väg 49 börjar cortenstålen som i parken symboliserar den gamla rälsen. Genom att dra ut den på trottoaren kan den dels välkomna förbipasserande in i parken och dels kopplas till den riktiga rälsen som fortsätter på andra sidan bilvägen. Parkens södra entré presenteras i figur 123-125.



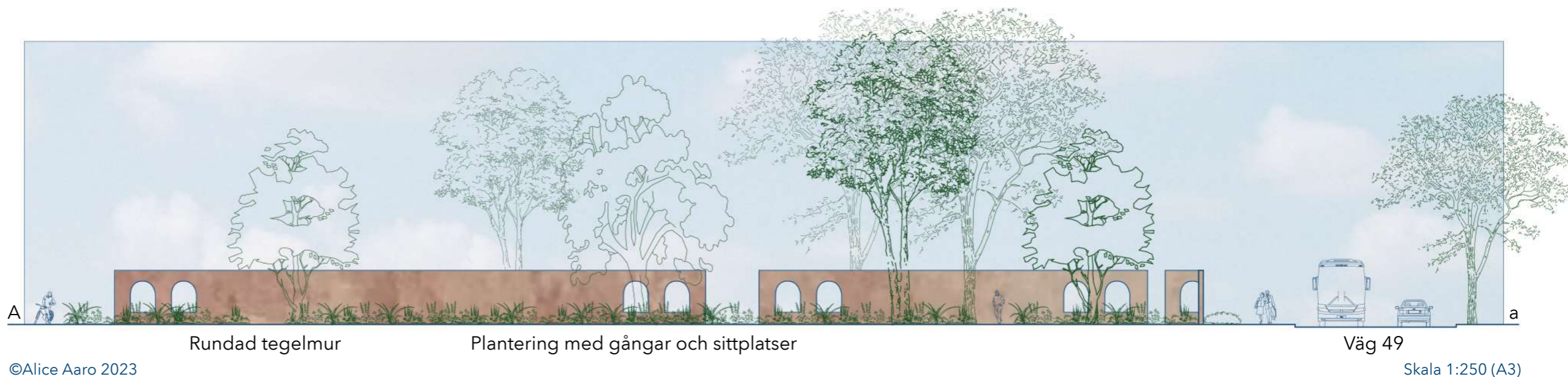
Figur 123. Visualisering på parkens södra entré, en kväll i september. En rundad tegelmur som omgärdas av vegetation avskiljer parkrummet och den passerande bilvägen. Cortenstålen i marken som symboliserar den gamla rälsen går ända ut på trottoaren och bjuder in besökaren till parken.





Figur 124. Illustrationsplan över parkens södra entré med buskage, träd, perennplantering och tegelmur.

Figur 125. Sektion A-a, rummet innanför tegelmuren. Muren ramar in entrérummet och skiljer av det från vägen som passerar utanför. Både befintliga träd och nya står fritt placerade på båda sidorna av muren och innanför växer perenner i block och solitära buskar.



©Alice Aaro 2023

Skala 1:250 (A3)



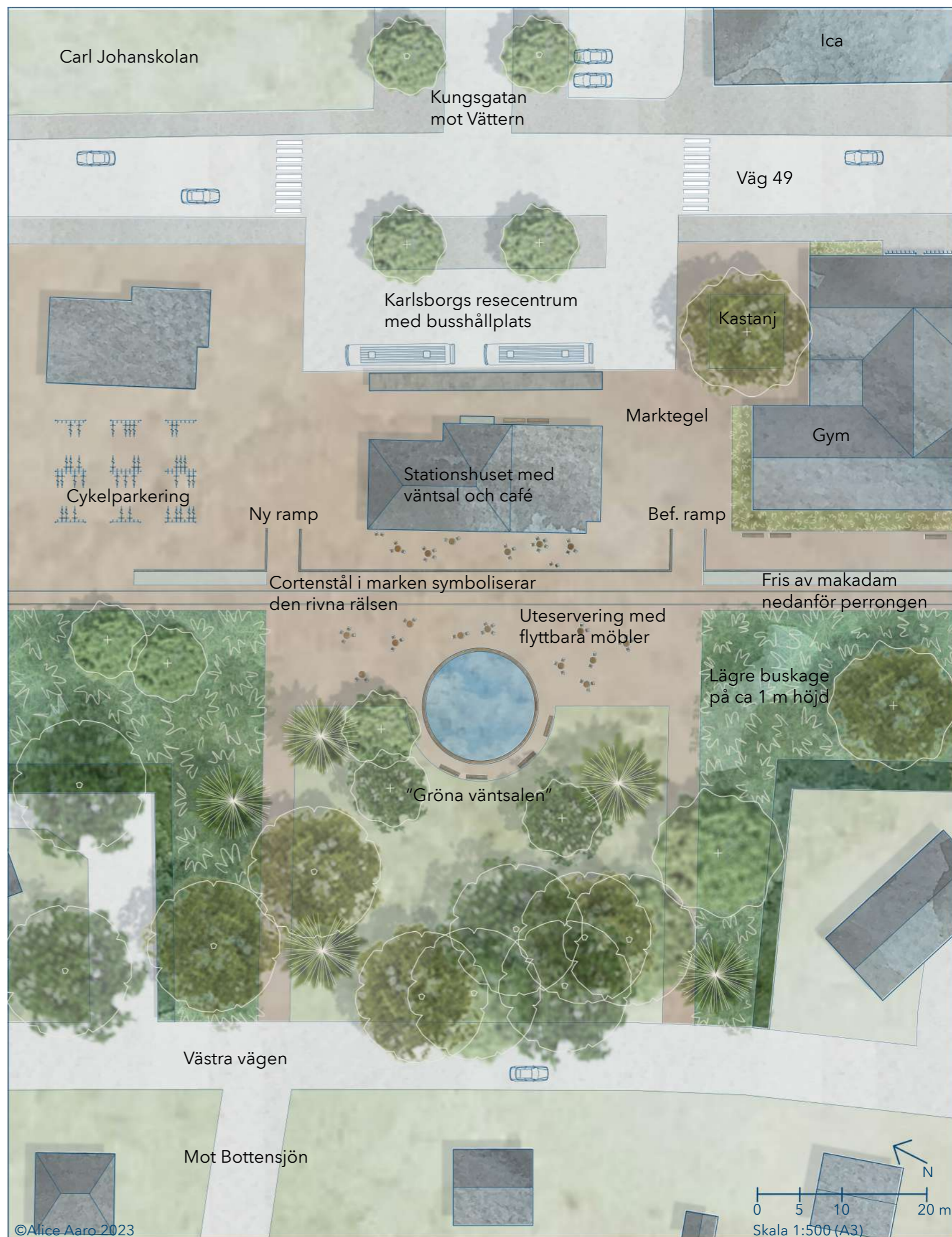
## 5.4 Entré vid resecentrum

En av parkens huvudsakliga syften är att fungera som entré till Karlsborg i anslutning till resecentrums busshållplats vid den gamla järnvägsstationen, se figur 126 och 127. Här välkomnar parken besökaren vid ankomst och är det sista denne upplever i väntan på bussen. Utöver detta är den en av få platser i Karlsborg där kopplingen mellan Vättern och Bottensjön blir tydlig, och från varsin sida av stationsbyggnaden finns siktlinjer mot respektive sjö.

På östra sidan av stationsbyggnaden, längs väg 49, placeras resecentrums busshållplatser. Här skapas en mer öppen torgyta med marktegel, med cykelparkering och anslutande pendelparkering för bil. Här planteras ett kastanje-träd likt det som förut stod på platsen. För att stärka kopplingen mellan stationsbyggnaden och busshållplatsen utanför finns det café, pressbyrå och väntsal för resande inne i byggnaden.

På andra sidan av stationen fortsätter marktegelytan både uppe på den gamla perrongen och nedanför, och binder samman hela rummet. Här finns även den "gröna väntsalen" som anspelar på de historiska järnvägsparkerna som anlades vid stationer runt om i Sverige. De gamla, friska, träden som står på platsen idag bevaras och kompletteras med fler träd och buskträd, samt ett lägre buskage som ramar in platsen. I den "gröna väntsalen" finns det flyttbara möbler som kan placeras både uppe på perrongen i soligt läge eller i skugga av träden.

Formspråket vid stationen tar avstamp i och speglar den symmetri som Kungsgatan är uppbyggd på med rader av hamlade lindar som förbinder stationen och Vättern. Gestaltningen skapar en starkare koppling i öst-västlig riktning i Karlsborg, och mellan sjöarna.



Figur 126. Illustrationsplan över resecentrum, stationsbyggnaden och den "gröna väntsalen".





Figur 127. Visualisering över torget vid stationsbyggnaden, sett från väster. På västra sidan om stationen skapas en "grön väntsal" – utöver den väntsal som finns i byggnaden – kopplat till resecentrums busshållplats. Här skapas en starkare öst-västlig förbindelse i Karlsborg, som även kopplar ihop stråken längs Vättern och Bottensjön.



## 5.5 Mötesplatser

Bangården erbjuder olika sorters mötesplatser och aktiviteter för att skapa en livlig och välbesökt park. Genom ett innehåll som lockar olika människor och åldersgrupper skapas platser där nya möten kan ske. Mer aktiva idrottsytor och lekplatser blandas med caféer och rum för konst.

I Karlsborgs militära historia har tennis haft en stor roll och inom fästningen fanns det förut en rad tennisbanor som militären spelade på (Brehag 2011). Utöver banorna på fästningen fanns det även några banor vid Bottensjön förut, men sen 1990-talets slut har majoriteten av samhällets banor lagts ner för att göra plats åt andra verksamheter (ibid.). Det har under några år varit på tal att bygga en ny utomhusbana vid Molidens IP (söder om väg 49 från bangården), men utan framgång (ibid.). Den nya parken på bangården innehåller tre tennisbanor som kopplar parken till idrottsverksamheten på Moliden. Här kan Karlsborgs tennishistoria få en pånyttfödelse där traditionen kan föras vidare till yngre generationer.

Karlsborgs kommun beskriver i sin översiktsplan (2014a:94) att kommunen saknar lokaler för att ställa ut konst och konsthantverk. Därför innehåller parken en konsthall som både kan fylla denna funktion samt bli en mötesplats för Karlsborgs invånare och besökare. Konsthallen placeras i norra änden av parken och får en direkt koppling till biblioteket på andra sidan väg 49. Byggnaden utgår ifrån och är inspirerad av den gamla förrådsbyggnaden som förut stod på platsen i anslutning till rälsen, se figur 129. Konsthallen har, likt förrådet, sadeltak och väggar av trä. Dessutom har den entréer i mitten av fasaden på vardera långsida och accentueras med en fris av marktegel.

Runt konsthallen planeras ett stenhjälstäckta torg där schwerinii-tallar står fritt placerade (figur 130 och 131). Här finns flyttbara möbler och i konsthallen finns ett litet café. I stenhjålet börjar den "cortenståls-räls" som går genom parken och som här, tillsammans med en portal av tegel, markerar den norra entrén (figur 128). På gräsytan söder om konsthallstorget finns en lekplats där barnen kan leka medan föräldrarna besöker konsthallen.



Figur 128. Visualisering över en sommardag vid parkens norra entré, sett söderut. Entrén accentueras med en portal i tegel och trä som bjuder in till konsthallen och det stenhjälstäckta torget runt den.





Figur 129. Konsthallens form och storlek är hämtad från historiska kartor och fotografier på det förråd som förut stod på platsen, markerat med orange.  
Foto: Anders Åkerberg (1973), Karlsborgs fästningsmuseum.

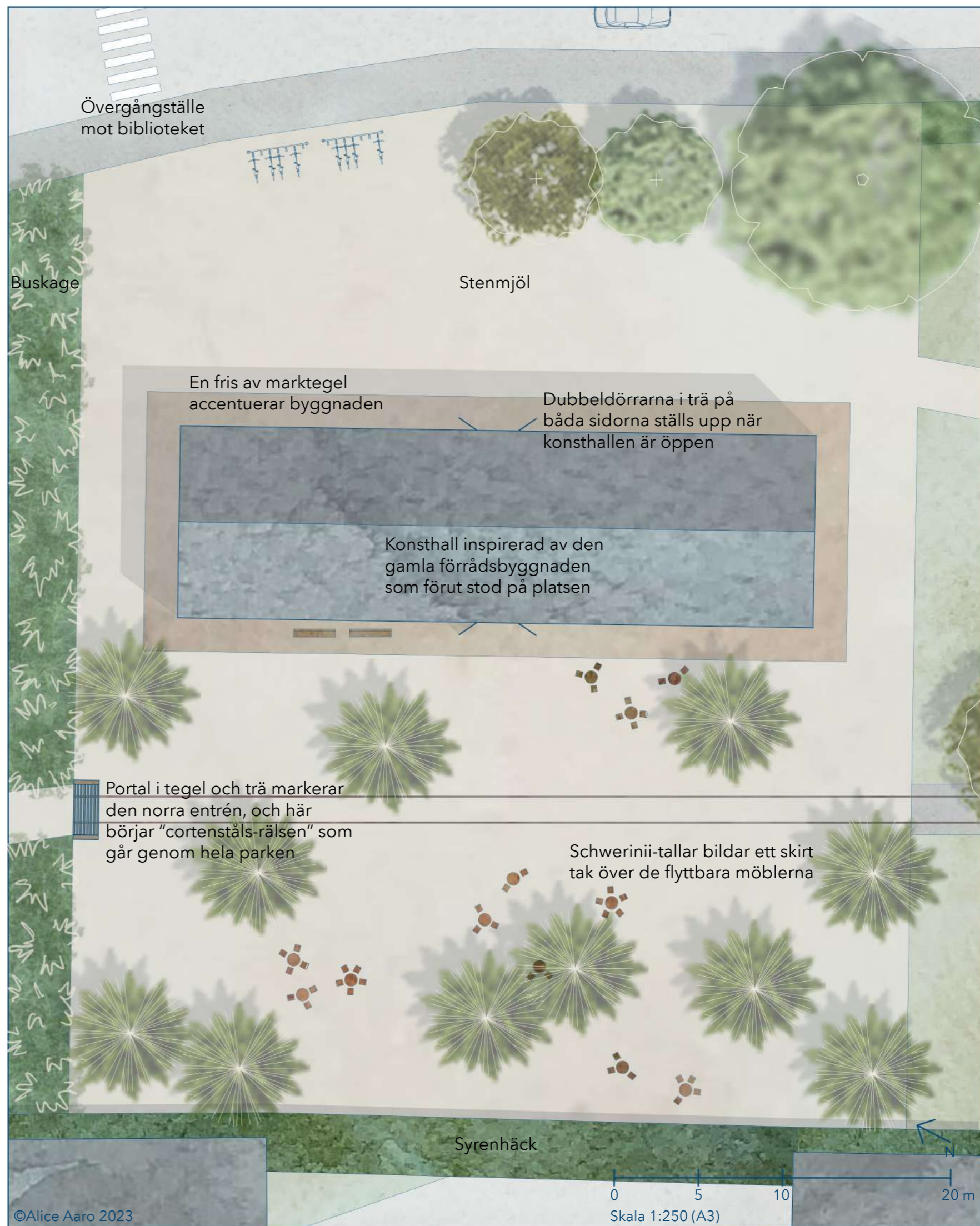


Figur 130. Schwerinii-tallarna bildar tillsammans ett skirt tak.  
Foto: Kristinebergs strandpark, Stockholm.



Figur 131. Markbeläggnen runt konsthallen består av stenmjöl.  
Foto: Platanhaven, Odense.

Figur 132. Illustrationsplan på stenmjölstorget runt konsthallen i parkens norra ände.





## 5.6 Vegetation

De föreslagna växterna i parken utgår från de inventerade arter som finns på platsen idag, som fungerar som en av "ruinerna" i förslaget. Dessa kompletteras med arter från samma släkte med andra egenskaper, samt andra arter som samspelar med dessa.

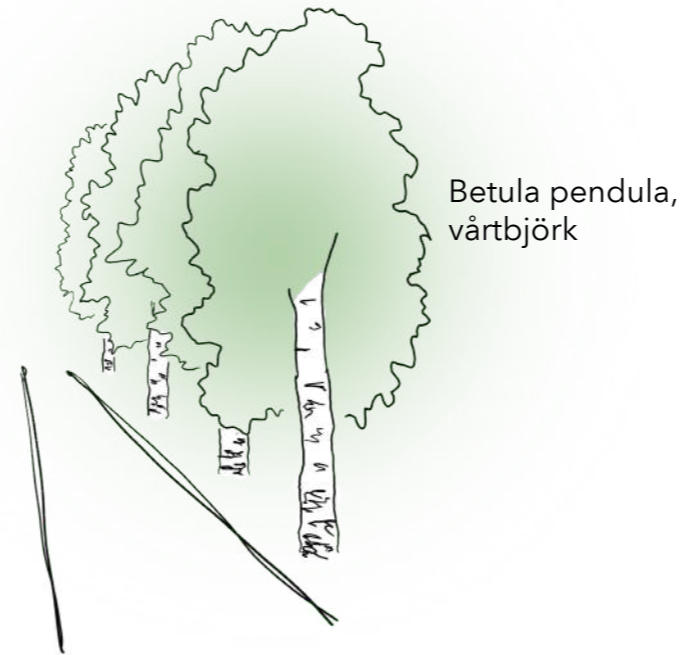
Det finns idag många individer av vårtbjörk på bangården, både som stora träd och i partier med sly, vilka kompletteras med fler träd av samma art. Utöver dessa nya vårtbjörkar tillkommer även kamtjatkabjörk, ornäsbjörk och finsk rödbjörk som med sina olika egenskaper samspelar med vårtbjörkarna samtidigt som de bidrar med nya upplevelsevärden såsom habitus och färg. I buskskiktet finns även svartbjörk 'Little King', en flerstammig busksort, som tar ner björkkarakterna även i buskskiktet.

Perennerna i parken är även de inspirerade av de inventerade örtartade växterna på bangården. Färgskalan på blomningen har en lugn bas av blått, violett, rosa och vitt som kontrasteras med gula och orange toner, precis som de blommorna som finns på platsen idag. På samma sätt som med träden finns det även bland perennerna arter som har direkt koppling till de arter som finns på platsen idag, såsom murreva, olika sorter av röllika och den vita sorten av mjölke 'Album'.

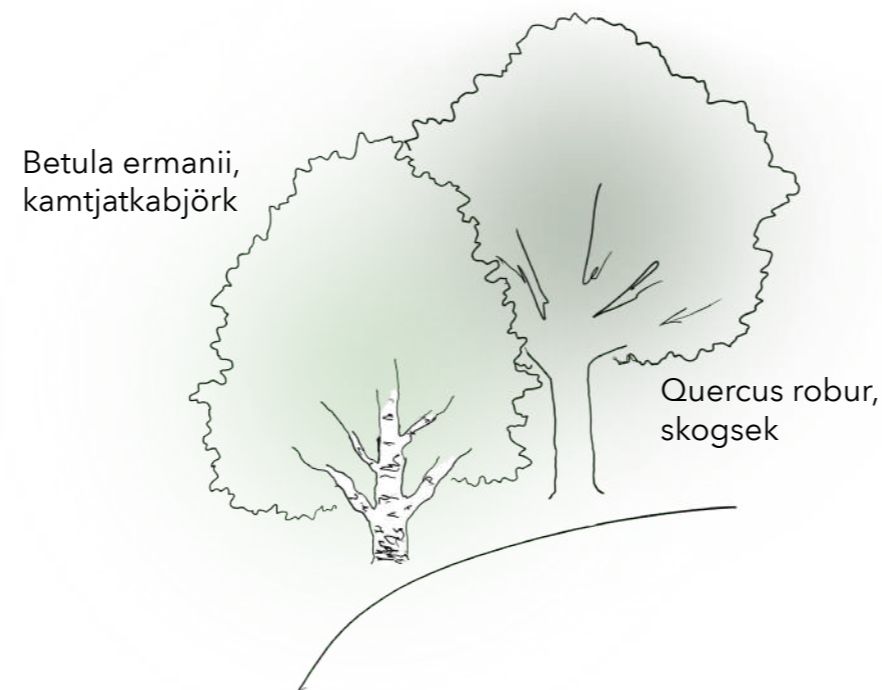
Nedan beskrivs hur olika växtgrupper används och fungerar i parken, samt några exempel på föreslagna arter och planteringar i principskisser.

### Träd

Träden i parken är dels placerade i rader längs stråk och parkeringsplatser (figur 133), i hårdgjorda ytor på de två torgen som parken innehåller samt fritt placerade i gräs- eller planteringsytor (figur 134).



Figur 133. Principskiss: träd på rad. Raka rader av vårtbjörk, både befintliga och nya, kantar huvudstråket i parkens södra del.



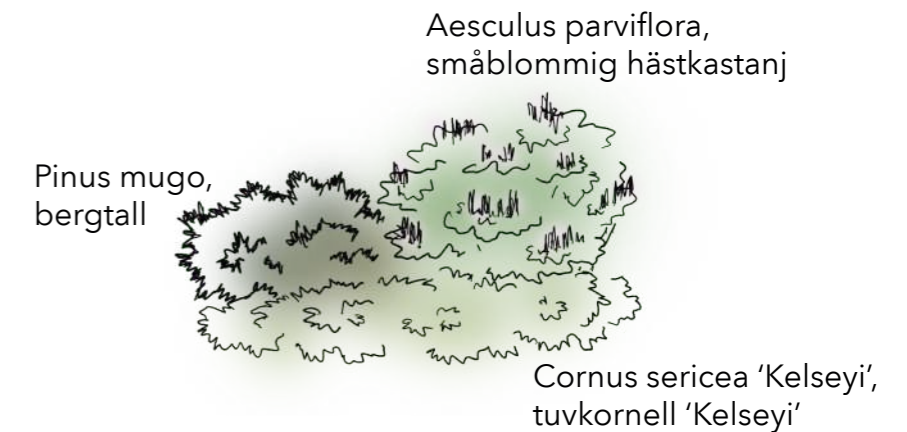
Figur 134. Principskiss: träd fritt i gräsyta. I gräsytor i parken står träden mer fritt, med en variation av arter.

### Buskar

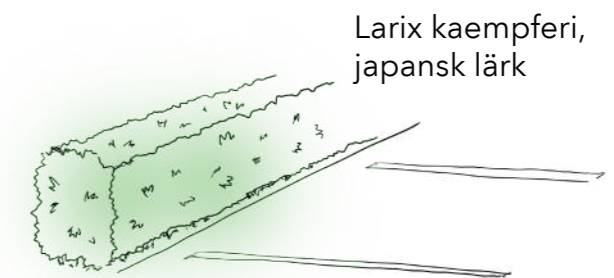
Buskar används i parken som solitära buskar/buskträd som står i gräs- och planteringsytor (figur 135), buskage med en variation av arter (figur 136) samt häckar (figur 137).



Figur 135. Principskiss: solitär buske i gräsyta. Buskar och buskträd står som solitärer i gräsytor och som underskikt till parkens träd.



Figur 136. Principskiss: buskage. Parkens buskage består av en variation av arter, och fungerar som inramande och avståndskapande element.



Figur 137. Principskiss: häck vid parkering. Lärkhäckar ramar in parkeringarna i parken.



### Klättrväxter

Klättrväxterna i parken är placerade i anslutning till tegelmurarna samt den gamla perrongen som de får klättra på (figur 138), samt kan även fungera som marktäckare i buskagen (figur 139).



Figur 138. Principskiss: klättrväxt på mur. På parkens murar får klättrväxter slingra och skapa en kontrast till murens hårda struktur.

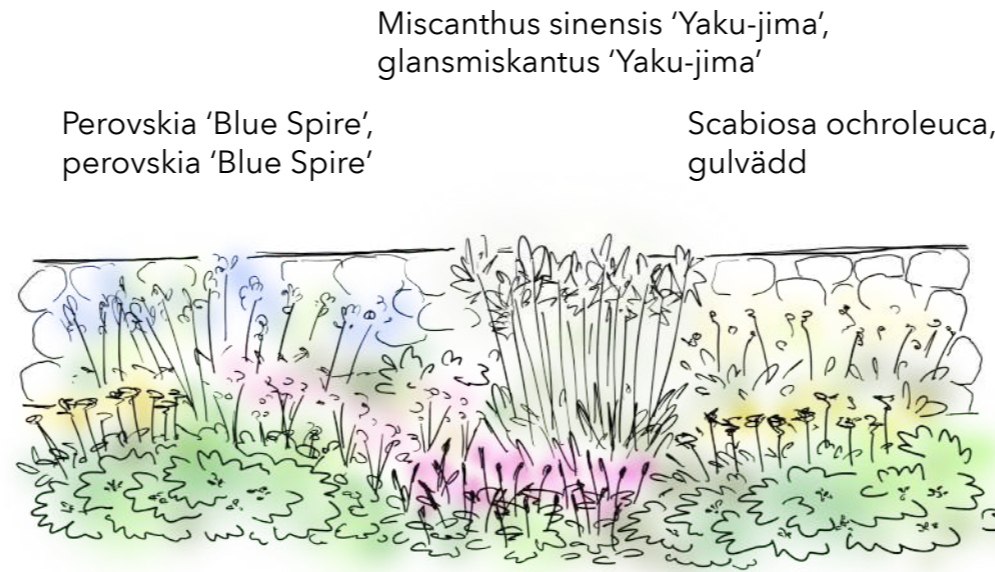
Hydrangea anomala ssp. petiolaris, klätterhortensia



Figur 139. Principskiss: klättrväxt som marktäckare. I buskagen kan klättrväxter även användas som marktäckare.

### Perenner

Perennerna i parken är centrerade till de två huvudsakliga perennplanteringarna – vid den södra entrén och vid den gamla perrongen. Utöver detta förekommer perenner även i mindre planteringar, exempelvis vid den gamla stationsbyggnaden. Perennerna planteras i block och består av både marktäckande, halvhöga och uppstickande arter (figur 140).



Astrantia major, stjärnflocka

Achillea 'Credo', gyllenröllika 'Credo'

Bistorta officinalis 'Superba', stor ormrot

Geranium DREAMLAND ('Bremdream'), trädgårdsnäva DREAMLAND ('Bremdream')

Figur 140. Principskiss: perennplantering. Parkens örtartade växter planteras i block, här med den gamla perrongen i bakkant.

### Lök- och knölväxter

De blommande lök- och knölväxterna i parkerna är valda för att avlösa varandra och bidra till blomning under stora delar av året. De är dels placerade i perenn- och buskplanteringar (figur 141 och 142) samt fritt i gräsytor (figur 143).

Narcissus poeticus 'Actaea', pingstlilja 'Actaea'



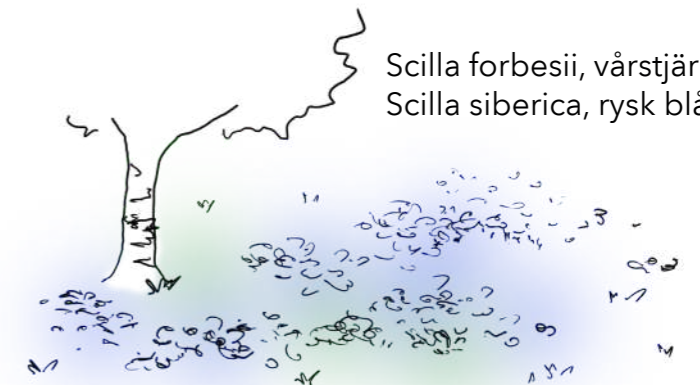
Figur 141. Principskiss: lökväxter i plantering, vårblooming. Påsk- och pingstliljor är bland det första som sticker upp i parkens planteringar.

Colchicum autumnale, tidlösa



Figur 142. Principskiss: lökväxter i plantering, höstblooming. När det mesta av perennerna har vissnat ner förlängs blomningen med höstblommande tidlösa.

Scilla forbesii, vårstjärna och Scilla siberica, rysk blåstjärna



Figur 143. Principskiss: vårblomande lökar i gräsyta. I parkens gräsytor kommer det på våren upp hav av blommande lökväxter.



## 6. Diskussion

I det sista kapitlet diskuteras arbetets resultat samt de metoder som har använts. Dels diskuteras de tre teman som svarade på arbetets första frågeställning, dels diskuteras gestaltningen utifrån den andra frågeställningen samt arbetets beskrivna syfte. Vidare diskuteras hur metoderna har fungerat i arbetet. Dessutom presenteras en rad frågor för vidare arbete med bangården i Karlsborg och förslag på andra metoder som skulle kunna vara lämpliga.

### 6.1 Resultat

Den första frågeställningen fokusera på vilka perspektiv som är viktiga i arbetet med att förstå och gestalta en urban plats. Svaret på denna fråga landade i tre teman som skapade grunden för arbetet: *Platsen i staden, Innehåll & relation* och *Historia*.

För arbetet med bangården i Karlsborg var dessa teman en lämplig avgränsning som fokuserade gestaltungsförslaget till att relatera till omgivande stadsstruktur, behandla relationen mellan platsen och dess besökare, samt tydliggjorde den historiska aspekten. För att förstå en plats så tar dessa teman upp både dess relation till omgivningen och människorna som brukar den, samt dess historiska användning. På grund av den tidsmässiga avgränsningen i arbetet var det dock inte möjligt att gå in på djupet i dessa aspekter, vilket hade kunnat öka förståelsen för bangården ytterligare.

Frågeställningen är i sig både bred och omfattande, och skulle kunna besvaras på många olika sätt. De tre temana som besvarar frågan i arbetet är bara ett av många alternativa svar, och synliggör även mitt eget synsätt och förhållningssätt till platsen – de visar vad jag värdesätter. Andra alternativa perspektiv som även dem är viktiga för att förstå en plats är bland annat hur platsen kommer utvecklas i framtiden, ekologiska aspekter samt “platsen själ” – det som karaktäriserar platsen fast kanske inte alltid syns.

Arbetets andra frågeställning lyfter tre funktioner som gestaltungsförslaget för bangården ska innehålla: entré, passage och mötesplatser. Utöver det syftar gestaltningen även till att stärka bangårdens koppling till dess omgivning och Karlsborgs olika centrumpunkter, samt till dess historia.

Arbetet fokuserar på bangården och stationsbyggnadens funktion som entré till Karlsborg för resande med kollektivtrafik. Detta märks i gestaltningen genom att rummet runt stationen är ett av dem som gestaltas mer i detalj, samt genom att byggnaden med både formspråk och materialval accentueras i stadsrummet. Likt Kungsgatans dragning rakt mot stationen så utgår gestaltningens geometriska former utifrån byggnadens form och placering. Ytan kring stationen är en av de få platser i gestaltningen som blir till ett hårdgjort torg, vilket betonar byggnaden i parken. På västra sidan av stationen skapas en “grön väntsal” som välkomnar resande vid ankomst samt möjliggör uppehåll och möten i väntan på bussen. Själva stationsbyggnaden öppnas även upp igen till ett icke-kommersiellt offentligt rum och blir en tydligare del av Karlsborgs resecentrum.

På grund av den långsträckta form som bangården har låg ett stort fokus under gestaltungsprocessen på hur man som gående och cyklist färdas längst med platsen – bangårdens funktion som passage. Under arbetets gång fanns förslag på både spikraka och mer

böjande stråk, och slutligen kombinerades dessa element. Förslaget innehåller ett rakt stråk (längs den gamla järnvägens rälsens dragning) av asfalt, längs med vilket träd planteras i alléer för att förstärka den raka siktlinjen, samt ett mer böjande stråk av stenmjöl med mer fritt placerad vegetation på sidorna. Med olika formspråk och material på stråken tydliggörs en hierarki mellan dem, samtidigt som det blir möjligt med olika typer av färdstätt i olika hastigheter.

Begreppet “mötesplats” kan betyda många olika saker. Ibland räcker det bara med att ställa en bänk i ett soligt läge för att det under en tidig vårdag ska bli ett plats där människor möts, medan det i andra fall kan vara mer programmerade sportaktiviteter eller kulturevenemang som främjar möten. Gestaltningen försöker arbeta med olika typer av mötesplatser, både småskaliga och större, för att på så sätt främja olika sorters möten. James Corners beskriver i en intervju “platsbildning” som att uppmuntra människor att se och att bli sedda (Barbanel 2016). Genom att ge en stads offentliga rum olika typer av platser, i olika skalor och med olika aktiviteter, skapas rum för mötesplatser mellan olika människor där fler kan bli sedda.

Som beskrivet tidigare gav bangårdens långsträckta form gestaltningen ett naturligt fokus på passager och rörelser över platsen, specifikt den nord-sydliga kopplingen. Men eftersom fokus även låg på att markera stationsbyggnaden som en entré och mötesplats i Karlsborg, och accentuera rummet omkring den, så förstärks även den öst-västliga kopplingen i gestaltungsförslaget. Trots att Karlsborg ligger på en smal landtunga mellan två sjöar är det väldigt få platser som detta upplevs på – där man faktiskt ser båda sjöarna samtidigt. Genom att skapa ett rum vid stationen som kopplas an till Kungsgatan i öster och Västra vägen i väster förstärks även kopplingen mellan Bottensjön och Vättern.

De historiska spåren från järnvägen som finns på platsen har under hela gestaltungsprocessen varit en stor inspiration och utgångspunkt i skissandet. Spåren ger en stabilitet till platsen (Carmona et al. 2010:248) och skapar en förbindelse mellan den och samhället (ASBEC 2015). I konstnären Per Kirkebys citat “We build upon ruins”, som blev gestaltningens koncept, är det lätt att skönja ett förhållningssätt i arbetet som fokuserat på bangårdens historia. Under arbetet har dock förhållningssättet förändrats och utvecklats parallellt med skissandet. Från att orubbligt rita av exakta former och strukturer blev mitt skissande friare. Jag fokuserade mindre på specifika bevarade objekt och mer på de större strukturerna och hela parken som ett sammanhängande stadsrum. Kanske var det just det som Kirkeby menade när han beskrev sitt konstnärskap som ett byggande på ruiner, att allt alltid utgår ifrån det som varit förut men med tiden utvecklas till att bli sitt eget. Gestaltungsförslaget använder bangårdens historia och synliga historiska spår som en



## 6.2 Metod

del av förnygringen och utvecklingen av Karlsborg, likt UNESCOs (2013) “Historic Urban Landscape Approach”.

Gestaltningens innehåll och detaljeringsgrad är anpassade efter arbetets tidsmässiga avgränsning på tjugo veckor, och det finns en rad frågor som inte har tagits upp i detta arbete. Några av frågorna som är viktiga och intressanta att utforska i vidare arbete med utveckling av bangården är:

- Genom dialog med boende i Karlsborg är det möjligt att synliggöra andra funktioner som saknas i samhället och som skulle kunna passa på bangården, för att skapa ännu fler mötesplatser.
- Höjdsättning och dagvattenhantering behöver projekteras.
- Planteringsplaner och mer detaljerade växtval behöver göras.
- Där korsningarna mellan de olika stråken inträffar omgärdat av perennplanteringar är det viktigt att säkra möten mellan gående och cyklister kan ske, och att växterna inte riskerar att ramla ut i stråken eller skymma sikten.
- Den nya konsthallen och den gamla stationsbyggnaden behöver gestaltas och planeras mer detaljerat både exteriört och interiört.

Under arbetet har flera olika metoder och verktyg använts med syfte att strukturera arbetet, få en djupare förståelse för ämnet och platsen, samt till idégenerering till gestaltningsförslaget.

Metoden “Research by design” (Hauberg 2011; Roggema 2016) inspirerade till en struktur och tidplan för arbetet. De tre faserna beskrivna i metoden fungerar väl som struktur för en design-process, och i arbetet lade faserna grunden för hur arbetet lades upp och hur schemat utformades. Likt Roggema (2016) beskriver är det dock lätt att dessa faser överlappar varandra och de är svåra att särskilja. Speciellt svårt i detta arbete var att gå vidare från den första fasen, *förstudien*. Utifrån arbetets andra frågeställning – hur bangården kan gestaltas – hade resultatet, alltså gestaltningsförslaget, tjänat på om *förstudien* hade fått mindre fokus och den tiden istället hade lagts på *gestaltningsprocessen*. I en process utifrån “Research by design” har alla tre faser en betydelse för resultatet och kompletterar varandra, dock bör det huvudsakliga fokuset ligga på gestaltningen och skissprocessen utifrån den frågeställning som ämnas att besvaras.

Arbetets platsbeskrivning innehåller analyser och inventeringar av bangården utifrån arbetets tre teman. Utöver inventering där bland annat rörelsemönster, funktioner och vegetation markeras, beskrivs platsen även utifrån två publicerade analysmetoder: en stadsbyggnadsanalys utifrån Kevin Lynch begrepp (Stahlschmidt et al. 2017:80-84), samt en “serial vision” inspirerat av Gordon Cullen (1961). Dessa analysmetoder täcker temana *Platsen i staden* och *Innehåll & relation*. Även i temat *Historia*, där de historiska spåren på bangården redovisas, skulle en publicerad analysmetod med fördel kunnat användas. DIVE är Riksantikvarieämbetets metod för kulturmiljöanalys som både förmedlar kunskap om kulturmiljöer och utvecklingen av dessa miljöer (Riksantikvarieämbetet u.å.). Om DIVE, eller en liknande analysmetod, hade använts under arbetet hade den kunnat vägleda den historiska analysen av bangården samt hjälpt till att underbygga och stärka argument för idéer i gestaltningsförslaget.

Skissövningar har under arbetet varit ett bra sätt att få nya idéer till gestaltningen och ökad förståelse för platsen. De fyra övningarna som utfördes under arbetet skedde alla ganska tidigt i processen med ett storskaligt, strukturellt fokus. Genom att planera in skissövningar i olika skeden av skissprocessen är det möjligt att i övningarna ha olika skala och detaljeringsnivå, vilket gör det lättare att lösa olika sorters problem med gestaltning. En brist hos metoden med skissövningar i ett enskilt arbete är att det ibland uppstår en viss tröghet när samma person både utformar, genomför och utvärderar övningarna. Vid grupparbete eller vid gemensamma kurstillfällen

är det lättare att intuitivt lösa övningen och sedan diskutera den tillsammans.

I en allt mer digital värld är det viktigt att fundera kring hur de digitala verktygen påverkar skissande och gestaltningsprocesser. Det är lätt att fastna i digitala program eftersom de möjliggör detaljerat och skalenligt ritande. Men även om digitalt skissande förenklar mycket är det även lätt att tappa skalan och direkt gå in på detaljnivå. Under gestaltningsprocessen har jag att kontinuerligt växlat mellan digitala verktyg och skissande med papper och penna, för att på så sätt dra nytta av de olika verktygens fördelar. Att rita direkt i AutoCad gjorde det möjligt att utifrån historiska flygfoton skissa upp den gamla rälsens dragning och byggnader som idag är rivna, och genom att skriva ut dessa planer och skissa med färgpennor kunde jag utveckla planen med nya tillägg utifrån denna historik. Både digitala och analoga skissmetoder har fördelar vilket gör det omöjligt att värdera något högre än det andra, men det är viktigt att i en gestaltningsprocess hitta en balans mellan dem för att nyttja deras olika fördelar.

Att ha en “kritikgrupp” med min kurskamrat Elis var mycket givande för mitt arbete, och jag tror även för hans. I ett enskilt arbete med få gemensamma kurstillfällen är det skönt att få diskutera idéer och konkreta problem tillsammans, och också få sätta sig in i ett annat arbete för att genom det få nya idéer och tankar till sitt eget. Genom att kontinuerligt presentera sitt arbete för någon annan, och sätta ord på sina tankar, kan man även lättare sortera sina tankar och idéer för sig själv.

I vidare arbete med bangården i Karlsborg skulle en intressant och meningsfull metod kunna vara medborgardialog. Vid projektet Jernbanebyen i Köpenhamn så har det varit centralt med medborgardialoger för att på så sätt utgå från livet som finns i staden idag och hur boende i närheten vill att området ska utvecklas (Jernbanebyen u.å.). På detta sätt vävs den nya gestaltningen samman med omgivningen och platsens historia (ibid.). Vid medborgardialog i Karlsborg skulle man dels kunna fokusera på innehåll i form av funktioner och mötesplatser för att förbinda platsen med dess användare, dels formspråk och stråk för att fysiskt koppla bangården till dess omgivning.



## 7. Referenser

### 7.1 Personlig kommunikation

Karlsson, Håkan. Samhällsbyggnadschef, Karlsborgs kommun. Mejl. [2022-09-19]

### 7.2 Muséebesök

Carlsborgs museiförening (2022). *Hembygd*. [Utställning]. Karlsborg: Karlsborgs Fästningsmuseum.

### 7.3 Video

*Louisiana Channel* (2015). Per Kirkeby Interview: We build upon ruins. [Video]. Louisiana Museum of Modern Art. 3 september. <https://www.youtube.com/watch?v=Fyiqw-7w1Bg&t=937s> [2022-12-01]

### 7.4 Skriftliga referenser

AB Göta kanalbolag (u.å.). *Karlsborg – dörren till Göta kanal*. <https://www.gotakanal.se/sv/utmed-gota-kanal/karlsborg-fastningsstaden-vid-vattern/> [2022-12-12]

Antrop, M. (2005). Why landscapes of the past are important for the future. *Landscape and Urban Planning*. 70 (1-2). s.21-34. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2003.10.002>

ASBEC (Australian Sustainable Built Environment Council) (2015). *Design for people connected*. <https://urbandesign.org.au/protocol-framework/principles/connected/> [2022-10-07]

Bagheri, Y., Mahmut, F.A. & Mansouri, S.A. (2018). City entrance, as an element for creating an independent identity for the city landscape. *Bagh-e Nazar*. 15 (60), 5-16. <http://doi.org/10.22034/bagh.2018.62760>

Barbanel, J. (2016). How cities can revitalize dying urban spaces. *The Wall Street Journal*, 24 april. [https://www.wsj.com/articles/how-cities-can-revitalize-their-public-spaces-1461550194?reflink=desktopwebshare\\_permalink](https://www.wsj.com/articles/how-cities-can-revitalize-their-public-spaces-1461550194?reflink=desktopwebshare_permalink) [2022-10-07]

Brehag, S-H. (2011). Tennissnack och mycket nostalgi på kanalhotellet. *Westgotarnas idrottshistoria*, (Nr 3 - Årgång 8), s. 9. <https://docplayer.se/69644876-Westgotarnas-idrottshistoria.html> [2022-12-15]

Caballero, G. (2016). The role of natural resources in the historic urban landscape approach. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*. 6 (1), 2-13. <http://doi.org/10.1108/JCHMSD-11-2014-0037>

Carmona, M., Tiesdall, S., Heath, T. & Oc, T. (2010). *Public Places – Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. 2 uppl. London: Routledge.

Corner, J. (1999). *Recovering Landscape – Essays in Contemporary Landscape Architecture*. New York: Princeton Architectural Press.

Cullen, G. (1961). *The Concise Townscape*. London: Routledge/Architectural Press.

Ekonomifakta (u.å.). *Invånare i kommunen, Karlsborg*. <https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Alla-lan/Vastra-Gotalands-lan/Karlsborg/?var=17246> [2022-10-04]

Forsæus, S. (2007). *Karlsborgsbanan och järnvägen i Skövde*. Malmö: Frank Stenvalls Förlag.

Free Tours by Foot (2022). *High Line Map and Visitor Guide*. <https://freetoursbyfoot.com/high-line-map/> [2022-10-07]

Friends of the High Line (u.å.a). *High Line Connections*. <https://www.thehighline.org/connections/> [2022-10-07]

Friends of the High Line (u.å.b). *Gardens*. <https://www.thehighline.org/gardens/> [2022-10-07]

Hanson, S. (2009). *Stadsläkning kring trafikleder – Ett delprojekt inom Den Goda Staden, i Uppsala*. Vägverket & Uppsala kommun. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364208/FULLTEXT01.pdf>

Hauberg, J. (2011). Research by design: a research strategy. *AE... Revista Lusófona de Arquitectura e Educacao*. 5, 46-56.

Jernbanebyen (u.å.). *Grundejernes vision for Jernbanebyen*. <https://jernbanebyen.dk/artikel/grundejernes-vision-jernbanebyen> [2022-10-07]

Karlsborgs kommun (2014a). *Översiktsplan 2020, del 1-2*. Karlsborgs kommun. <https://www.karlsborg.se/globalassets/documents/politiskt-beslutade-styrdokument/oversiktsplan/oversiktsplan-2020-del-1-2.pdf>

Karlsborgs kommun (2014b). *Översiktsplan 2020, del 3-4*. Karlsborgs kommun. <https://www.karlsborg.se/globalassets/documents/politiskt-beslutade-styrdokument/oversiktsplan/oversiktsplan-2020-del-3-4.pdf>

Karlsborgs kommun (2022). *Utvecklingsprojekt*. <https://www.karlsborg.se/bygga-bo--miljo/samhallsplanering/utvecklingsprojekt/> [2022-10-05]

Kulturportal Lund (2019). *Rosa på Hardebergaspåret*. <https://kulturportallund.se/rosa-pa-sparet/> [2022-10-07]

Kulturportal Lund (2020). *Hardebergaspåret – minnen av en järnväg*. <https://kulturportallund.se/hardebergasparet-minnen-av-en-jarnvag/> [2022-10-07]



Københavns kommune (2019). *Københavns kommuneplan 2019: Verdensby med ansvar*. Københavns kommune. <https://kp19.kk.dk/>

Naturskyddsföreningen, Karlsborg (u.å.). *Guidad trädvandring på fästningen*. <https://karlsborg.naturskyddsforeningen.se/guidad-tradvandring-pa-fastningen/> [2022-11-01]

Riksantikvarieämbetet (u.å.). *Metoder och kunskapsunderlag*. <https://www.raa.se/samhallsutveckling/samhallsplanering/metoder-och-kunskapsunderlag/> [2022-12-29]

Roggema, R. (2016). Research by Design: Proposition for a Methodological Approach. *Urban science*. 1 (1), 2. <http://doi.org/10.3390/urbansci1010002> [2022-09-01]

Sjöberg, A-L. (1998). *Rödesund mellan Udenäs & Mölltorp*. Karlsborg: Rödesund-Wanäs Hembygdsförening.

Stahlschmidt, P., Swaffield, S., Primdahl, J. & Nellesmann, V. (2017). *Landscape Analysis: Investigating the Potentials of Space and Place*. London: Routledge.

Statens Fastighetsverk (2022). *Karlsborgs fästning*. <https://www.sfv.se/vara-fastigheter/sok/sverige/vastra-gotalands-lan/karlsborgs-fastning/> [2022-10-04]

Trafikverket (2022). *Rivning av Karlsborgsbanan, bandel 541*. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/underhall/sa-skoter-vi-jarnvagar/rivning-av-karlsborgsbanan-bandel-541/> [2022-10-04]

UNESCO (2013). *New life for historic cities: The historic urban landscape approach explained*. [Broschyr]. Paris: the Urban Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO). <https://whc.unesco.org/en/activities/727> [2022-09-14]

## 7.5 Figurförteckning

Figur 1. Sverige-karta från <https://freesvg.org/sweden-map-vector-image> (Public Domain) samt ortofoto © Lantmäteriet (2022).

Figur 2, 11, 17, 22-27, 46, 48, 84. Ortofoto © Lantmäteriet (2022). Bearbetade av Alice Aaro.

Figur 3, 7, 47, 49, 51, 57, 86, 95, 97-103, 108-111, 112, 119-128, 132-143. © Alice Aaro (2023).

Figur 4, 6, 8, 9, 18-21, 28, 31-36, 39-45, 52-56, 58-83, 85, 87-92, 94. Fotografi av Alice Aaro, september 2022.

Figur 5, 93. Fotografi av Alice Aaro, november 2022.

Figur 10. *Karlsborg, flygfoto över Rödesund och fästningen*. Fotograf okänd, (1936). Västergötlands museum. <https://digitaltmuseum.org/021017203020/1m16-b145048-1475-1>

Figur 12. Grafiskt tryck över Rödesunds station av Carl Larsson, (1876). <https://banvakt.se/skovde-karlsborg/karlsborg/>

Figur 13. *Karlsborg Station*. Fotograf okänd, (1900-1909). Järnvägmuseet. <https://digitaltmuseum.org/021018133694/karlsborgs-station>

Figur 14. *Karlsborg station*. Fotograf okänd, (1936). Järnvägmuseet. <https://digitaltmuseum.org/021018147977/karlsborg-station>

Figur 15. *Karlsborg station*. Fotograf okänd, (1955). Järnvägmuseet. <https://digitaltmuseum.org/021018037359/karlsborg-station>

Figur 16. *Flygfoto över delar av Karlsborg*. Fotograf Anders Åkerberg, (1973). Karlsborgs fästningsmuseum. <https://digitaltmuseum.org/021017181180/flygfoto-over-delar-av-karlsborg-jarnvagsstationen-kungsgatan-storgatan>

Figur 29, 30. Fotografi av Alice Aaro, juni 2021.

Figur 37, 38, 50. Diagram av Alice Aaro, på underlag från CadMapper (2022).

Figur 96. Fotografi från utställningen *Hembygd* på Karlsborgs fästningsmuseum (2022).

Figur 104. Skiss av Dan Huston (2022), från Instagram @dhton.

Figur 105. Skulptur ur *Gänget* av Siri Carlén (2021), från Instagram @siricarlen.

Figur 106. Målning *Untitled* av Per Kirkeby (1968). Foto: Lars Bay, Silkeborg, Danmark. © Per Kirkeby Estate.

Figur 107. Broderi av Emily Botelho (2022), från Instagram @salt\_stitches.

Figur 113, 114. Fotografi av Alice Aaro, oktober 2022.

Figur 115, 131. Fotografi av Alice Aaro, juli 2022.

Figur 116. Fotografi av Alice Aaro, augusti 2020.

Figur 117. Fotografi av Alice Aaro, september 2020.

Figur 118. Konceptuell bild av Alice Aaro (2023) med fotografier: *Flygfoto över delar av Karlsborg*. Fotograf Anders Åkerberg, (1973). Karlsborgs fästningsmuseum. <https://digitaltmuseum.org/021017154326/flygfoto-over-delar-av-karlsborg-strandvagen-storgatan-och-vastra-vagen>; *Flygfoto över delar av Karlsborg*. Fotograf Anders Åkerberg, (1973). Karlsborgs fästningsmuseum. <https://digitaltmuseum.org/021017181180/flygfoto-over-delar-av-karlsborg-jarnvagsstationen-kungsgatan-storgatan>; *Karlsborgs lokstall*. Fotograf L O Karlsson, (1986). Järnvägmuseet. <https://digitaltmuseum.org/021018140373/karlsborgs-lokstall>.

Figur 129. *Flygfoto över delar av Karlsborg*. Fotograf Anders Åkerberg, (1973). Karlsborgs fästningsmuseum. <https://digitaltmuseum.org/021017154326/flygfoto-over-delar-av-karlsborg-strandvagen-storgatan-och-vastra-vagen>

Figur 130. Fotografi av Alice Aaro, september 2021.





SCIENCE AND  
EDUCATION **FOR**  
**SUSTAINABLE**  
**LIFE**