



Järnvägsparken - Den gröna idyllen som blivit betong

En fallstudie över Uppsala Centralstations järnvägspark

Elvira Asker och Tuva Mårtensson

Självständigt arbete • 15 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Landskapsarkitekturprogrammet – Uppsala
Uppsala 2025



Järnvägsparken - Den gröna idyllen som blivit betong

En fallstudie över Uppsala Centralstations järnvägspark

The railway garden - The green idyll that turned into concrete

A case study over Uppsala Central station's railway garden

Elvira Asker och Tuva Mårtensson

Handledare: Åsa Ahrlund, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för Stad och Land

Examinator: Mattias Qviström, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för Stad och Land

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: Grundnivå, G2E

Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur

Kurskod: EX0861

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet – Uppsala

Kursansvarig inst.: Institutionen för stad och land

Utgivningsort: Uppsala

Utgivningsår: 2025

Omslagsbild: Henri Osti's Fotografiateliér 1890

Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.

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

Nyckelord: Järnvägspark, Uppsala Centralstation, Estetiska värderingar, Sociala värderingar, Ekologiska värderingar, ideal, stadsplanering, Genius loci

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land

Avdelningen för landskapsarkitektur

Förord

Denna uppsats är vårt kandidatarbete på landskapsarkitektprogrammet vid Sveriges Lantbruksuniversitet Ultuna. Arbetet omfattar 15 hp och är genomfört under våren 2025. Vi vill inleda med att tacka vår handledare Åsa Ahrland för värdefull feedback samt vår examinerator Mattias Qviström. Vi riktar även ett tack till vår handledningsgrupp bestående av Emelie Andersson, Fanny Flink, Maja Bergström och Sofia Vrede som under processen hjälpt oss framåt med feedback och bollning av idéer. Vår opponentgrupp bestående av Alexander Lund Hagberg och William Palmér förtjänar också ett tack för deras hjälpsamma kommentarer och kloka tankar om vår uppsats. Vi vill också passa på att tacka Erik Önnvall på Uppsala Stadsarkiv som hjälpt oss ta fram arkivmaterial med stor entusiasm.

Vi har tillsammans skrivit detta arbete med ett bra samarbete. Arbetes upplägg, struktur, insamlande och bearbetning av data har genomförts tillsammans. Avsnitten var uppdelade mellan oss så att en av oss skrivit en text som den andra sedan korrekturläst och reviderat. Asker har skrivit utkast till avsnitten sammanfattning, inledning, metod, teoretisk bakgrund och begrepp, samt avsnitt 4.5–4.7, 5.1, och 5.3. Mårtensson har således skrivit utkast till avsnitten abstract, syfte, avsnitt 4.1–4.4 och avsnitt 5.2. Därefter har den andra reviderat utkasten. Vi har tillsammans skrivit slutsatsen och sett till att formalia så som referenslista, figurförteckning och innehållsförteckning stämmer.

Sammanfattning

Denna kandidatuppsats är en fallstudie där vi analyserar hur estetiska, sociala och ekologiska värderingar har påverkat utformningen av Uppsala Centralstations järnvägsplan. När allt fler reser med kollektivtrafiken sätts större press på stationsområden som ligger centralt i stora städer. I anslutning till stationerna anlades välskötta och påkostade parker. Parkerna har med tiden blivit mindre då samhället utvecklats och fler samhällsfunktioner ska på plats på samma yta. Resultatet av vår fallstudie efter en analys av bilder, planer och kartor visar att de tre kategorier av värderingar vi med hjälp av Ian Thompsons teorier har urskilt i samhället har vägt olika tungt genom tiden. Det är dels beroende på vilka samhällsideal som varit framträdande, dels hur många olika funktioner som ska samspela. Vi gör en diskussion om huruvida centralstationen har haft och har kvar Genius loci, platsens själ, eller om den istället har något kallat Genius saeculi, tidens själ. Vi landar i att vi inte kan delge platsen något av dessa begrepp.

Nyckelord: Järnvägsplan, Uppsala Centralstation, Estetiska värderingar, Sociala värderingar, Ekologiska värderingar, Ideal, Stadsplanering, Genius loci, Genius saeculi

Abstract

This candidate thesis is a case study where we analyze how aesthetic, social and environmental values have affected the design of Uppsala Central stations railway garden. The more people that travel by public transport, the higher the pressure is on the station areas locally centered in the bigger cities. The stations buildings were paired with a well maintained and lavish park. With time, these parks have become smaller due to infrastructure development that forces more community functions together in the same area. The results of our case study after an analysis of images, plans and maps show that the three categories of values we have distinguished with the help of Ian Thompson's theories have weighed differently over time. It partly depends on which social ideals have been prominent, and partly on how many different functions are to interact. We discuss whether or not the central station previously and currently has Genius loci, the spirit of the place, or if it instead has something called Genius saeculi, spirit of the times. We come to the conclusion that we can assign neither of these concepts to the central station.

Keywords: Railway garden, Uppsala Central station, Aesthetic values, Social values, Environmental values, Ideal, City Planning, Genius loci, Genius saeculi

Innehållsförteckning

Figurförteckning	6
1. Inledning	8
1.1 Frågeställning	9
2. Metod och Material	10
2.1 Litteratur och empiriskt material	10
2.2 Tillvägagångssätt	11
2.3 Metodkritik	11
3. Teoretiskt ramverk och begrepp	13
3.1 Tidens ideal och olika värderingar	13
3.2 Genius loci - Platsens själ	14
3.3 Genius saeculi - Tidsandan	15
4. Uppsala järnvägspark genom tiden	16
4.1 Järnvägsparkerna	16
4.2 Järnvägen kommer till Uppsala och järnvägsparken anläggs	19
4.3 Busstationshuset tillkommer på 1930-talet	22
4.4 Persontrafiken tar plats på 1960-talet	25
4.5 1990-talets önskemål om framtiden	28
4.6 Uppsala Centralstation i dagsläget	30
4.7 Framtidens Uppsala C	32
5. Diskussion	34
5.1 Estetiska värderingar och ideal	34
5.2 Sociala värderingar och ideal	38
5.3 Ekologiska värderingar och ideal	41
6. Slutsats	44
Referenser	47

Figurförteckning

- Figur 1. Karta från 1882. Beskuren för att ge fokus på Uppsala Centralstation med järnvägsпарк. Här syns parken med sina slingrande stigar som leder mot stationshuset. Litograf: Schumburg, Robert 11
- Figur 2. Foto från 1866–1870 precis efter anläggning när träd och buskar ännu inte hunnit växa och etablera sig. Fotograf: Henri Osti's Fotografiateljé. 13
- Figur 3. 1890. På fotot syns rundeln och två ekipage med häst och vagn, ett framför stationshusets mitt och ett till höger på den större väg som leder igenom parken och som fotografen också står på. Nu har vegetationen etablerat sig och skapar en vacker och frodig park. Fotograf: Henri Osti's Fotografiateljé 13
- Figur 4. Plankarta benämnd "Förslag till ändring av stadsplanen för järnvägsparken och Kungsgatan i Uppsala". När bussen kommer till Uppsala görs stationsområdet om för att skapa plats för det nya sättet att ta sig runt i staden. Dragarbrunn 26 – Dragarbrunn Järnvägsparken. Uppsala Stad och Kommun, Stadsingenjörskontoret, 6:328D. Uppsala Stadsarkiv, Uppsala..... 14
- Figur 5. Uppsala Busstation år 1937. Det attraktiva läget vid centralstationen hade stor betydelse för busstrafiken i den snabbt växande staden. Fotograf: Paul Sandberg 15
- Figur 6. Vykort från ca 1909–1912. Foto över Uppsala stationshus med den runda planteringen framför, parkträd på sidorna samt den nyinvigda spårvägen som sträckte sig från stationen ut till olika delar av staden. Fotograf: Paul Sandberg 16
- Figur 7. På fotot syns Uppsala busstation i bakgrunden, framför den en del av järnvägsparken. Fotot är taget ca 1945–1950 och visar att estetiska värderingar fortfarande var viktiga i samhället. Fotografi: Anton Andersson under licensen CC-Erkännande-Icke-Kommersiell-IngaBearbetningar 4.0 Internationell 16
- Figur 8. Vykort från 1955 över stationshuset. Här ses människor sitta på bänkarna längs stigarna i parken. Syftet med parken var att fungera som en viloplats, mötesplats och för att man i väntan på sitt tåg skulle kunna njuta av parken. Fotograf: Okänd 19
- Figur 9. Flygfoto från 1960. Här syns järnvägsparkens befintliga träd. Bangårdsgatan samt dess förlängning är markerad med rött och busstationsbyggnadens placering är markerad med blått. © Lantmäteriet, redigerad 22

Figur 10. Fotografi över Uppsala Centralstation från år 1956, innan det blev fler hållplatser för bussarna. När befolkningen ökade blev det trångt framför stationshuset när bussen kom. Fotograf: Okänd.....	25
Figur 11. Situationsplan över Uppsala Centralstation gjord 1966 av Stadsarkitektkontoret. Nu har bussen fått flytta till den nya bussterminalen och fler kan åka från stationen med olika färdmedel. Även bilen tar sin plats här i form av parkering för stadshusets tjänstemän.....	28
Figur 12. Plan över stadsbilden vid Uppsala Centralstation. Bilden är beskuren för att lägga fokus på delen med järnvägsparken. Planen beskriver hur man önskar en framtida utformning av området.....	30
Figur 13. Uppsala centralstation år 2025 efter ombyggnationen 2005–2010. Den röda rektangeln visar Gunnar Leches park och den blå markerar hela parkområdet. © Lantmäteriet, redigerad.....	32
Figur 14. Bild över Gunnar Leches park från Uppsala kommun. Träden som står i mitten av parken på gräsytan är gamla och stod där innan ombyggnationen. Träden längs gatan till vänster planterades vid ombyggnationen. Foto: Ulf Klingström	34
Figur 15. Den nya planen för Uppsala Centralstation är beskuren för att ge fokus åt framsidan och parkområdet. Det nya förslaget ger en grön känsla med fokus på de gröna taken och parkytorna inom området. Illustration: C.F. Møller Architects	34
Figur 16. Foto taget från baksidan av stationen med Uppsala slott i bakgrund. På bilden står fotografen på den åkermark som senare kommer att bli bostadsområden. Fotografi: Henri Osti's Fotografiateliér 1890	38

1. Inledning

Idag reser Sveriges befolkning med tåg mer än någonsin och för över en halv miljon pendlare är tåget en naturlig del i vardagen (Trafikverket 2024). Den ökade tågtrafiken kan ses som en reaktion på klimatförändringen. Allt fler väljer att transportera sig med tåg istället för bil eller flyg. Detta är en direkt reaktion på Sveriges miljömål med begränsad klimatpåverkan (Sveriges miljömål 2023). Med många människor som rör sig vid stationerna varje dag ställs det höga krav på samhällsfunktioner som ska underlätta resandet. Funktionerna har utvecklats och genom åren gått från utbildning och mötesplatser i lugn och ro (Larsson 2011) till transport och logistiska utmaningar. För att ha en fungerande station i dagens utvecklade samhälle behövs plats för samhällsfunktioner så som buss, cykel och taxi, plats som bara finns där järnvägsparker en gång låg.

På många platser anlades en park i anslutning till stationen. Parken var omfattande i sin utformning med träd, buskar, gräsmattor och blomstrande rabatter. Sådana gröna anläggningar var något självklart under 1800-talet och dessa parker blev en viktig entré för de som klev av tågen på respektive station (Lindgren 2022). Syftet med parkerna var att ge resenärerna ett positivt första intryck när de anlände till sin destination, men även att utveckla trädgårdsodling och öka intresset för odling i anslutning till hemmen (Flink 1995).

År 1866 öppnade Uppsala Centralstation sina dörrar för resande med tåg ut i landet och i anslutning till stationen anlades en järnvägspark (Laufors 1987). I och med Uppsalas expansion och ständiga utveckling har parken minskat i yta med tiden. Det här kandidatarbetet kommer att undersöka varför parken intill Uppsalas Centralstation nästan helt har upphört att existera i sin ursprungliga utformning. Detta resulterar i en fallstudie som görs genom att analysera de ideal och värderingar som legat bakom de förändringar som skett. Vi upplever det som problematiskt att en sådan stor och viktig grönyta prioriterats bort vid förändringar i området. En sådan plats med rik historia bör skyddas enligt kulturmiljölagen (1988:950). När platser förändras finns risk för att de tappar sin identitet till förmån för andra prioriteringar och syften. Ett exempel på detta är hur stationshus och järnvägsparkers status har sjunkit i samhället, då de från början hade en tydlig identitet och funktion.

Uppsalas Centralstation passar för en fallstudie då det är en stad i ständig utveckling där många prioriteringar görs dagligen. En sådan stor stad gör även att det finns dokumenterat vilka förändringar som gjorts och när, vilket betyder att vi hittat material för och kommer att göra nedslag i årtalen 1866, 1936, 1965, 1991 och 2005 som är dagens utformning. Vi kommer även att analysera och diskutera

den framtida utformningen av centralstationen som ska vara klar år 2034 (Uppsala kommun 2023). Som landskapsarkitekt är detta intressant att undersöka eftersom vi hela tiden jobbar med att väga mellan olika prioriteringar för att få platser att fungera bra. En sådan viktig plats som en centralstation behöver fungera väl för att kunna stötta stadens infrastruktur. Som landskapsarkitekt finns även fler aspekter att väga in och en del av det är att känna till historien bakom en plats. Det är även intressant att undersöka hur det första intrycket av staden och betydelsen för området kring järnvägen har förändrats och om detta beror på ökat resande, förändrade prioriteringar i stadsplanering eller något annat.

Syftet med vårt arbete är således att analysera de värderingar och ideal som låg bakom järnvägsparken vid Uppsala Centralstation när den anlades 1866, och hur dessa värderingar och ideal har förändrats över tid vid åren 1936, 1965, 1991 och 2005. Vi undersöker även hur dessa ideal och värderingar ser ut för Uppsala Centralstations framtida utformning.

1.1 Frågeställning

Hur har ideal och värderingar påverkat utformningen av Uppsala Centralstation och dess järnvägspark över tid? Hur har dessa ideal och värderingar förändrats över tid?

2. Metod och Material

Uppsatsen är en fallstudie över Uppsalas Centralstations utformning, mer specifikt dess järnvägspark, samt hur denna har förändrats sedan den invigdes år 1866 fram till dess framtida utformning. För att åstadkomma detta har vi gjort en litteraturöversikt samt studier av historiskt kartmaterial och bilder som visar på Uppsala Centralstations utformning och förändring. I det här avsnittet går vi igenom vilken typ av material vi har använt samt hur vi har hittat den. Sedan följer en beskrivning av hur vi lagt upp vår uppsats samt en metodkritik.

2.1 Litteratur och empiriskt material

För uppsatsens teoretiska ramverk har Anna Lindgrens avhandling *Staten som trädgårdsmästare* (2022) använts för att kunna utläsa de ideal som har format järnvägsparkerna under 1800- och 1900-talet. Ian Thompsons artiklar ”*Sources of Values in the Environmental Design Professions: The Case of Landscape Architecture*” (2000a) och ”*Aesthetic, Social and Ecological Values in Landscape Architecture: a Discourse Analysis*” (2000b) har använts för att finna och kunna applicera värderingar inom landskapsarkitektur på vårt material. Framför allt har den estetiska diskursen *The discourse of Accommodation*, den sociala diskursen *The discourse of Amenity* och den ekologiska diskursen *The discourse of Sustainability* använts (Thompson 2000b).

Litteraturöversikten har utgått ifrån litteratur i form av artiklar, studentarbeten, utvecklingsplaner och arkivmaterial. Lindgrens avhandling *Staten som trädgårdsmästare* (2022) har använts här också, den här gången för att skapa en uppfattning om hur järnvägsplanteringar har anlagts och förändrats över tid. Avhandlingen, samt andra artiklar och studentarbeten, såsom Lindgrens licentiatavhandling *Planteringar vid järnvägen* (2020) har hittats genom sökningar i databasen Google Scholar. För att hitta relevanta artiklar har sökord som ”Järnvägspark”, ”Uppsala Centralstation”, ”Uppsala järnvägspark”, ”Trädgårdskonst 1800-tal”, ”Railway garden” osv. använts. De flesta sökningar gjordes på svenska då sökningar på engelska inte gav relevanta träffar.

Genom att titta på referenslistor i studentarbeten som hittats genom sökningar i Google Scholar har ytterligare litteratur hittats. Även en del kurslitteratur från tidigare kurser inom Landskapsarkitekturprogrammet har ansetts relevanta för uppsatsen. Vid samtal med handledare har vi också fått tips på ytterligare relevant litteratur.

Genom mailkontakt med och besök på stadsarkivet i Uppsala har vi fått tillgång till arkivmaterial såsom böcker, dokument och planbeskrivningar från 1860-tal till 1990-tal. Vi efterfrågade särskilt material där järnvägsparken i Uppsala nämns och fick således tillgång till relevant arkivmaterial.

Utvecklingsplaner för Uppsala Centralstations utformning från 2005 samt det framtida förslaget har hämtats från Uppsala kommun via en Google-sökning.

För att hitta foton över Uppsala Centralstation har Digitalt Museums hemsida använts, med sökord som "Uppsala Centralstation", "Uppsala Central" och "Uppsala Järnvägspark". Lantmäteriets e-tjänst "Min karta" har använts för att ta fram flygfoton över området och Alvin har använts för att hitta en historisk planritning.

2.2 Tillvägagångssätt

För att besvara vår frågeställning har vi valt att göra en fallstudie av Uppsala Centralstations järnvägspark. Anledningen till valet av Uppsala Centralstations järnvägspark är då den befinner sig i en stor stad som ständigt är i utveckling och förändring. Valet av en kvalitativ studie ger oss möjligheten att analysera en specifik plats på djupet.

Vi inleder uppsatsen med att etablera vårt teoretiska ramverk och gå igenom begreppen ideal och värdering, samt begreppen Genius loci och Genius saeculi för att senare kunna använda dessa i vår diskussion. Vidare kommer en översikt av varför järnvägsparker anlades i Sverige, vilka som anlade dem och deras utformning. Efter detta går vi igenom och gör korta analyser av arkivmaterial och utvecklingsplaner för Uppsala Centralstation för åren 1866, 1936, 1965, 1991, 2005 samt 2030-tal. Sedan kommer diskussionen där resultatet av vår analys förklaras, vad som lett till utformningens förändringar och hur järnvägsparken därmed har påverkats. Därefter kommer resultatet att diskuteras och här kommer de begrepp vi gått igenom i avsnittet "Teoretiskt ramverk och begrepp" att appliceras på det. Avslutningsvis kommer en slutsats som konkretiserar hur idealen och värderingarna har förändrats.

2.3 Metodkritik

Det är värt att uppmärksamma att uppsatsens valda metod har sina brister. Eftersom uppsatsen är en fallstudie där endast Uppsala Centralstations utveckling och förändring över tid studeras kan den inte användas för att visa på hur detta har

sett ut vid andra stationer. Uppsatsen kan visa på generella trender i samhället över tid som påverkat järnvägsparker i stort, men blir specifikt för den valda platsen.

I nästföljande avsnitt kommer det teoretiska ramverk och de begrepp som vi kommer att använda i senare delar av uppsatsen att presenteras och förklaras. Två begrepp som vi kommer att använda oss av är Genius loci och Genius saeculi. Genius loci innebär kortfattat platsens själ och är kopplat till utformningen av en plats. Det är ett begrepp som människan har kommit på för att vi har valt att tilldela en plats en högre mening. Det går att argumentera för att det i urbana gröna miljöer, som en järnvägspark, är själva användandet av platsen som är dess själ, inte dess utformning. Här kommer begreppet Genius saeculi in. Det betyder kortfattat tidsandan, hur en plats har förändrats beroende på rådande ideal samt folks användning av den. Att vi valt att använda båda begreppen går att kritisera, då man genom att applicera Genius loci i urban miljö egentligen applicerar Genius saeculi, enligt vår tolkning. Båda begreppen grundar sig i något som människan har tilldelat platsen och blir således homocentriska. Enligt vår tolkning av begreppen grundar sig Genius loci i platser som inte är urbana miljöer, medan Genius saeculi gör det. Trots detta är det ändå Genius loci som vi har stött på i litteratur om järnvägsparker, som befinner sig i urbana miljöer.

Då uppsatsen till stor del baseras på hur vi som författare tolkar och sammanställer det material vi har använt kan man hävda att arbetet blir vinklat från vårt perspektiv.

3. Teoretiskt ramverk och begrepp

Detta kapitel behandlar de teorier och begrepp som vi anser är nödvändiga för att få en förståelse för arbetet. Först presenteras de två ramverk som vi använder för att beskriva samhället i sin tid genom ideal och värderingar. Därefter går vi igenom ett par begrepp som vi kommer att använda i vår analys över järnvägsparken. Begreppen ska fungera som ett stöd och komplement till de teorier vi använder.

3.1 Tidens ideal och olika värderingar

Vi kommer att använda Anna Lindgrens avhandling (2022) genomgående i vårt arbete för att identifiera vilka ideal som funnits i Uppsalas stadskärna under andra halvan av 1800-talet och för att se hur dessa skiljer sig idag. Ideal beskriver något som är önskvärt och som kan användas som förebild. Det är ofta något som väldigt sällan uppnås (NE u.å.a).

Värdering är en handling som sätter ett positivt eller negativt värde på något och är således motsatsen till att vara objektivt. (NE u.å.b). För att definiera de olika värderingarna som styr används Ian Thompsons två artiklar om värderingar (2000a & b). I sin artikel *Sources of Values in the Environmental Design Professions: The Case of Landscape Architecture* (2000a) skriver Thompson att det finns tre värderingar, ekologiska, sociala och estetiska, att ta hänsyn till inom landskapsarkitektur. Han har genom intervjuer med praktiserande landskapsarkitekter identifierat och sammanställt de tre värderingarna. Därefter har han satt in dem i ett ramverk som är ämnat att underlätta för landskapsarkitekter att implementera alla tre värderingar i sina gestaltningar. Vidare i sin artikel *Aesthetic, Social and Ecological Values in Landscape Architecture: a Discourse Analysis* (2000b) utvecklar han diskussionen kring de ekologiska, sociala och estetiska värderingar som finns inom landskapsarkitektur. Här delar han upp varje värdering i ett antal diskurser, som behandlar olika aspekter av värderingarna.

I den här uppsatsen kommer Thompsons (2000a) artikel som behandlar det ramverk han tagit fram att användas till att identifiera övergripande värderingar och att stötta de ideal som Lindgren (2022) beskriver. Några av de diskurser som Thompson (2000b) beskriver kommer att användas till att visa på värderingar som legat bakom Uppsala järnvägspark. Estetiska värderingar blir i detta arbete det fokus som läggs på omsorg för utformning av parken med fokus på de utseendemässiga aspekter som vi kan urskilja. I denna kategori ingår även

planteringarna som konstform och dess status i samhället som vackert och viktigt. De sociala värderingarna kommer att undersökas utifrån de samhällsplaneringsideal som rådde under respektive tid, däribland ekonomi och kollektivtrafik. Ekologiska värderingar kommer att ses på genom klimatförändring. Vi kommer således i detta arbete att urskilja dessa tre olika värderingar i våra nedslag i tiden, analysera dem utifrån tre relevanta diskurser från Thompsons artikel (2000b) och se hur dessa förändras utifrån vilka ideal som var mest framträdande.

The discourse of Amenity är en social diskurs från Thompsons artikel (2000b) som vi kommer att använda. Den handlar om att skapa platser som kan influera folkets hälsa och bidra till deras välmående, exempelvis genom lugna platser som är avskärmade från hetsiga urbana miljöer. Nästa diskurs som vi kommer att använda är *The discourse of Accommodation* (Thompson 2000b), som enkelt innebär försköning av naturen. Det är således en estetisk diskurs som handlar om att vikt läggs vid att göra människoskapade strukturer vackra genom att anpassa landskapet kring dem. Den sista diskursen som uppsatsen tar upp är *The discourse of Sustainability* (Thompson 2000b). Det är en ekologisk diskurs som handlar om att hålla platser ekologiskt hållbara, att designa dem för framtida generationer.

3.2 Genius loci - Platsens själ

Genius loci är ett relevant begrepp inom gestaltning och även när man tittar på hur en plats har förändrats över tid. I artikeln "*Visualising „genius loci” of built heritage*" (2013) skriver professorerna Bartosz Walczak och Anetta Kepczynska-Walczak att Genius loci betyder platsens själ och är ett historiskt romerskt begrepp som följt med i tiden. Från början var Genius loci en känsla på en plats. Enligt romarna var Genius loci en ande som skyddar platsen. Med tiden har begreppet utvecklats från det naturliga mot det artificiella och människoskapade. Det var under 1800-talet som man började använda begreppet inom de engelska landskapsparkerna. Då ansåg man att varje plats skulle gestaltas utifrån sina unika egenskaper och i vilken kontext platsen befann sig i. Det moderna Genius loci har skapats utifrån platsens egenskaper såsom klimat, geologi och karaktär. Det handlar mer om de kulturella och fysiska egenskaperna i miljön än vad naturen i sig själv ger. Egenskaperna och användningen är något som gör att platsen får en identitet och gör att den går att skilja från andra. Enligt Kepczynska-Walczak och Walczak är det den starka känslan för platsen som ger en tillhörighet.

"The loss of the urban heritage can sever the ties which people often have with their past and threaten the cultural values and traditions of the local built environment. Thus, even though cultural heritage resources can be classified according to building type or

function, each individual site may still be qualified for its specificity and uniqueness, its genius loci” (Kepczynska-Walczak et Walczak, 2013:3)

Citatet från samma artikel beskriver att vårt samhälles synsätt på det kulturella arvet gör att det är svårare idag att ha en emotionell koppling till en plats vilket också gör det svårare att få en känsla för Genius loci. De betonar i sin artikel vikten av platsens själ för att kunna skilja den från en annan när rummen i staden är i ständig utveckling och förändring (Kepczynska-Walczak et Walczak 2013).

3.3 Genius saeculi - Tidsandan

Luisa Bravo (2010) som är professor i urban design i Bologna skriver i sin artikel *“Genius loci and Genius saeculi: a sustainable way to understand contemporary urban dynamics”* om ett begrepp hon kallar för Genius saeculi. Saeculi är latin och översatt till svenska betyder det århundradet. Vår svenska översättning av begreppet kallar vi för tidsandan eller tidens ande. Genius saeculi kräver att innehållet i det offentliga rummet omdefinieras. De människor som bor på och brukar platsen skapar nya värderingar och finner nya sätt att nyttja miljön. Det kan komma nya värderingar, nya former av exploatering och nya behov i samhället och det är den utvecklingen som bevarar platsens funktion som kallas för Genius saeculi (Bravo 2010).

4. Uppsala järnvägsark genom tiden

I den här delen av uppsatsen kommer först en introduktion till järnvägsark, när och varför de började anläggas samt när verksamheten som hade hand om dem lades ner. Sedan kommer vi att göra nedslag vid åren 1866, när Uppsala järnvägsark anlades, samt vid årtal som medförde större förändringar för parken. Dessa är 1936, 1965, 1991 och 2005. Vi kommer även att titta på det framtida förslag för Uppsala Centralstation som väntas bli klart till år 2034 (Uppsala kommun 2022). Genomgående i avsnittet kommer parkens utformning att beskrivas och jämföras med dess föregående utformning.

4.1 Järnvägsarkerna

När järnvägen började byggas under 1800-talet förändrades hela Sverige. I sin artikel *”Järnväg, bygd och bebyggelse – en introduktion”* publicerad i *Bebyggelsehistorisk tidskrift* beskriver Margit Forsström (1986) att det med järnvägen blev enklare att transportera både människor och varor. Samtidigt blev orter och städer sammanlänkande och lättare att ta sig emellan. Nya samhällen växte fram kring de nya stationshusen som byggdes längs spåren, medan många redan etablerade städer fick ge plats åt den nya infrastrukturen i sitt redan existerande gatunät (Forsström 1986). I artikeln *”Från Malmö till Boden på 40 år - A W Edelsvärds stationshus 1855–95”* skriver Gunilla Linde (1986) att Adolf Wilhelm Edelsvärd var Statens Järnvägars, SJ:s, första chefsarkitekt och att han har ritat många av Sveriges stationshus. Då Edelsvärd ville sätta sina stationsbyggnader i ett större sammanhang tog han därför fram en idealstadsplan. Den byggde på tidens idéer om hygien som bland annat innebar att staden skulle ha breda gator för att ge plats för frisk luft, då det ansågs nödvändigt för sunda bostäder. Utmärkande för Edelsvärds stadsplan var att stationshuset skulle placeras centralt i stadskärnan som en fond. Till den skulle parkanläggningar höra, samt ett torg framför stationsbyggnaden. Dock utgick de flesta redan etablerade stadsplaner inte från stationshuset, således har Edelsvärds idealstadsplan sällan genomförts (Linde 1986).

I sin bok *Fjällnära Trädgårdar i Jämtland och Härjedalen tiden 1830–1900* beskriver Ulla Rylander (1996) att efter järnvägsbyggets framfart behövde landskapet omkring spåren återställas och då togs även tillfället i akt för att försköna den (Rylander 1996). Inom SJ växte en trädgårdsavdelning fram. Maria Flinck skriver i sin artikel *”SJ:s parker och trädgårdar”* att det var den avdelningen inom SJ som både ritade och tog hand om de planteringar som anlades dels längs spåren, dels intill stationshusen (Flink 1995).

Längs spåren planterades planteringar bestående av träd och buskar. De kallades skyddsplanteringar och skulle skydda mot gnistor från spåren samt snö och starka vindar (Lindgren 2022). Järnvägsarkerna hade till viss del samma syfte som vegetationen längs spåren, men deras huvudsakliga syfte var att fungera som ett prydligt och vackert första intryck av staden. Parkerna återfanns längs stationshusens sidor och längs tågspåren och bestod ofta av gräsmattor med slingrande grusstigar samt mycket buskar och träd (Flinck 1995). Träden hade ofta pelfarformigt eller hängande växtsätt och planterades i huvudsak i utkanten av järnvägsarkerna. De buskar som planterades var ofta friväxande och utgjorde en stor del av vegetationen i parkerna. Framför stationshusen fanns ofta en rundad gräsmatta med buskplanteringar och tapetgrupper (Rylander 1996), som Åsa Klintborg Ahlklo beskriver som låga planteringar av växter som bildade mönster eller bilder i sin artikel ”SJ:s Rabatter – Statens Järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur”. (1993). Flinck menar att det planterades mer barrväxter och blommande buskar efter 1800-talets slut, samt att tapetgrupperna blev ersatta av perennrabatter (Flinck 1995).

Järnvägsarkerna var tänkt att vara en plats för att vänta på tåg, men kunde även fungera som en mötesplats som skyddade mot solen. En annan funktion järnvägsarkerna hade var att utbilda befolkningen om växter. Under den här tiden var intresset för naturen stort och trädgårdssodling populärt. Stadsplaneringen innefattade ofta grönytor vid publika byggnader som restauranger och hotell, inte bara vid stationshus. Dessa planteringar, järnvägsarkerna inkluderade, skulle även bidra till folkets hälsa (Lindgren 2022) som en del av de hygiensideal som tidigare nämnts (Linde 1986). På många ställen var järnvägsarkerna den första offentliga parken i en stad (Flinck 1995) och det var viktigt att de föregick med gott exempel för befolkningen, vars prydliga rabatter skulle sprida god smak i samhället (Klintborg Ahlklo 1993).

Vidare skriver Klintborg Ahlklo (1993) att Olof Eneroth anställdes som SJ:s första trädgårdssdirektör och att han hade stor betydelse för hur organisationen drev sin trädgårdssverksamhet (Klintborg Ahlklo 1993). I sin doktorsavhandling skriver Anna Lindgren (2022) att Eneroth, och hans kollega Frey Hellman med motsvarande position inom SJ, var förespråkare för naturförsköningskonst (Lindgren 2022). I och med järnvägens framfart stod samhället inför förändring och begreppet naturförsköningskonst och landskapsförsköningskonst började användas i beskrivande litteratur. Anna Lindgren menar i sin licentiatavhandling ”Planteringar vid järnvägen, funktion och organisation under stambanornas första tid” (2020) att detta var början på hur vi ser på landskapsarkitektur idag och var ett ideal som innebar att naturen kunde tyglas och bli sitt bästa jag. Tanken var att hela parker, städer och gårdar kunde gestaltas som en helhet och på

så sätt förskönas. Eneroth, som var både författare och pomolog (Lindgren 2020), lade vikt vid kunskap inom odling, men också smak och att konstnärligt förfina upplevelser (Lindgren 2022). Järnvägen kunde med sina planteringar därmed nå ut med både kunskap om odling och smak till även de avlägsnaste platser och därmed bli en symbol för samhällets utveckling under 1800-talet (Klintborg Ahlklo 1993).

Under Eneroths tid som trädgårdsdirektör spelade estetiken en stor roll. Utöver att exempelvis träden som planterades omkring stationen utgjorde skydd mot stadsbränder, skulle de också bidra till en vacker park. De prydnadsplanteringar som fanns utgjordes främst av buskar och ettåriga blommor. Buskarna, och även träden, hade som nämnts innan ofta hängande eller pellarformigt växtsätt samt brokiga eller olikfärgade blad. Eneroths efterträdare, F. Hellman, anlade ofta tapetgrupper i järnvägsarkerna. Efter Hellman kom A. Sundius, under vars tid SJ:s trädgårdsorganisation började skifta från estetiska värderingar och in mer på ekonomi. Under Sundius tid började SJ med försöksodlingar för att ta reda på hur olika växter klarade sig i olika delar av landet. Planteringarna blev också granskade och förslag på mindre kostsamma utformningar gjordes. (Klintborg Ahlklo 1993).

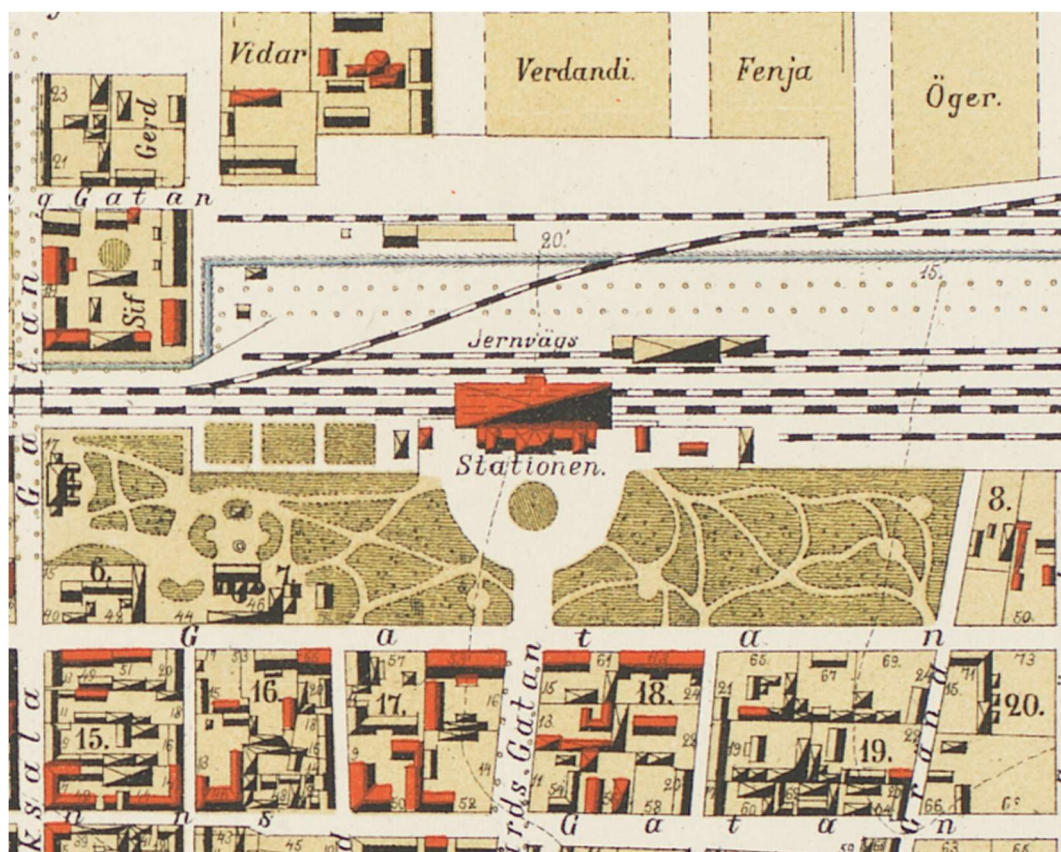
Utöver de planteringar som fanns intill järnvägen och i järnvägsarkerna fanns även de vid arbetarbostäderna. SJ ägde bostäder som deras anställda fick bo i. Vid dessa fanns ofta trädgårdsland med instruktioner för hur landen skulle odlas och skötas om, skriver Fiona Trainor i sin kandidatuppsats *"De bortglömda trädgårdarna Järnvägsplanteringar längs Karlsborgsbanan under 100 år"* (2019). SJ stod för marken, men sparade pengar genom att låta de anställda odla grönsaker och annat som en del av sin försörjning (Rylander 1996), samtidigt som de bidrog till att öka utbildning och levnadsstandarden för sina anställda (Trainor 2019).

Enligt Lindgren (2022) lades expeditionen för trädgårdsverksamheten ner år 1959. SJ fortsatte att sköta om planteringarna, men den organisation som byggts upp lades ner. Anledningen för detta är oklar, men antagligen berodde det på att budgeten överskridits under flera års tid. Verksamheten förenklades och med det ändrades även synen på att planteringarna skulle hållas prydliga. Ekonomin inom SJ blev stramare, vilket gjorde att man ville kapa skötselkostnader. SJ hade för avsikt att behålla planteringarna, då man trots den negativa synen på dess kostnad ansåg att de tillförde trivsel för de resande. Dock skulle planteringarna balanseras så att stationerna hade parker som matchade deras storlek, exempelvis fick stationer med mindre trafik således mindre planteringar (Lindgren 2022).

Trädgårdsverksamheten inom SJ lades ner helt år 1973 och sedan dess har ansvaret för parkerna delats upp, vilket har gjort att de har utvecklats på olika sätt (Flinck 1995). I nästa del av uppsatsen kommer Uppsala Centralstations utveckling att gås igenom, både hur den sett ut under tiden SJ hade hand om parken och tiden efter att trädgårdsorganisationen lagts ner.

4.2 Järnvägen kommer till Uppsala och järnvägsparken anläggs

I boken *Det gröna Uppsala* skriver Eric Laufors att såväl stationshuset som järnvägsparken invigdes år 1866 (1987). Som tidigare nämnt fick många städer göra plats för järnväg och stationshus, menar Tommy Book (1986) i sin artikel "Järnvägen i den nordiska stadsplanen – Anpassning eller konflikt?". I Uppsalas fall var järnvägens introducering i staden odramatisk, då den gick att dra längs med det redan existerande rutnätet. Detta berodde på en stadsplan från 1857 som hade förutspått att en järnväg skulle komma att introduceras i staden i framtiden (Book 1986).



Figur 1. Karta från 1882. Beskuren för att ge fokus på Uppsala Centralstation med järnvägsparke. Här syns parken med sina slingrande stigar som leder mot stationshuset. Litograf: Schumburg, Robert

Vidare skriver Laufors (1987) att järnvägsparken var ritad av akademiträdgårdsmästaren F Pettersson. Figur 1 är en ritning över Uppsala som är sammandragen och utgiven av Robert Schumburg år 1882. För uppsatsens skull är ritningen beskuren så att fokus hamnar på järnvägsparken. Från ritningen går det att urskilja järnvägsparken som är ritad i grönt framför stationshuset. De stigar som syns slingra sig igenom den gröna parken syns också, såväl som den runda planteringen framför stationshuset. Båda dessa saker var typiska för järnvägsparker på 1860-talet, likaså dess placering, att den ligger framför stationshuset och sträcker ut sig längs spåren (Lindgren 2022).



Figur 2. Foto från 1866–1870 precis efter anläggning när träd och buskar ännu inte hunnit växa och etablera sig. Fotograf: Henri Osti's Fotografiateliér.

Ovan syns figur 2 som är ett foto taget av Henri Osti's Fotografiateliér sannolikt taget mellan 1866–1870. Det visar Uppsala stationshus sett från väster. Fotografen står på en av de slingriga stigarna som går att se i förgrunden. Fotot visar även att de gröna parkdelarna som går att utläsa i figur 1 består av gräsmatta.

Samma fotograf har fotat stationshuset igen 1890, detta syns i figur 3. Stationshuset är här fotat framifrån och på sidorna syns gräsmattor där det nu även planterats träd och buskar. Framför stationshuset syns den runda planteringen som

består av buskar, gräsmatta och vad som skulle kunna anses vara en tapetplantering i mitten, med låga växter i mönster kring en solitär.



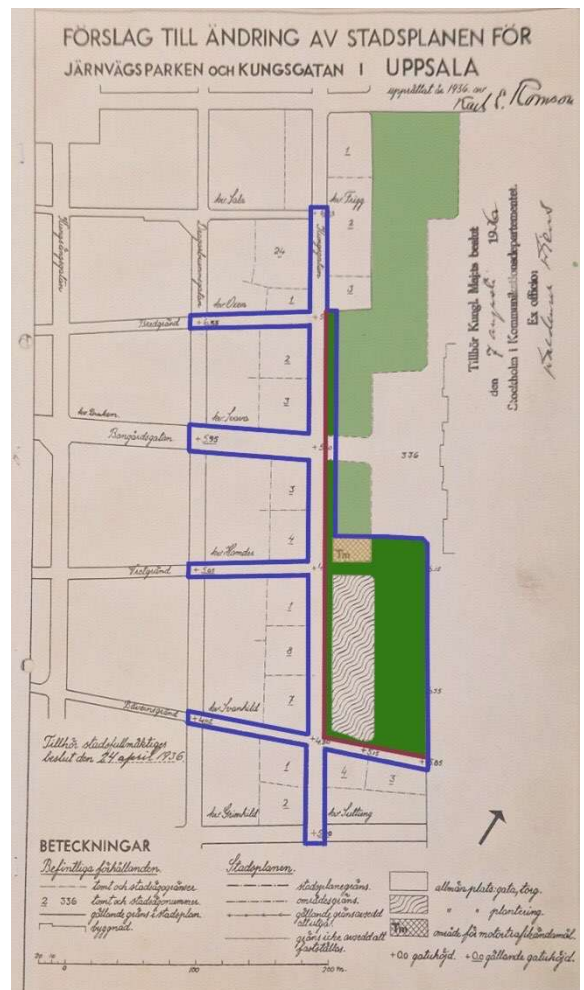
Figur 3. 1890. På fotot syns rundeln och två ekipage med häst och vagn, ett framför stationshusets mitt och ett till höger på den större väg som leder igenom parken och som fotografen också står på. Nu har vegetationen etablerat sig och skapar en vacker och frodig park. Fotograf: Henri Osti's Fotografiateliér

Laufors (1987) skriver också att järnvägsparken i Uppsala har varit föremål för flera omfattande förändringar, något som blir tydligt när uppsatsen nu ska göra nedslag vid några olika skeden i parkens historia.

4.3 Busstationshuset tillkommer på 1930-talet

År 1936 skickas ett brev från Carl Uggle på Kungl. Kommunikationsdepartementet till Länsstyrelsen i Uppsala län där det beskrivs att Kungsgatan som går framför järnvägsparken ska breddas (Uggle, 1936). Detta visas i figur 4, som är en planritning kallad "Förslag till ändring av stadsplanen för järnvägsparken och Kungsgatan i Uppsala". På planen kan en röd linje ses som visar den gräns som tidigare skiljt parken från gatan och som nu ska utgå. Intill den finns på planen en blå linje som visar den nya stadsplanegränsen. Det mörkgrön- samt ljusgrönmarkerade området är enligt planritningen benämnd "allmänplats: gata, torg.", men kan antas vara järnvägsparke vid en jämförelse av figur 1 och figur 4. Mellan den blå och den röda linjen, ett område markerat i mörkgrönt, finns den del av järnvägsparken som enligt förslaget utgår. Här syns att Kungsgatan, den nord-sydgående gatan framför järnvägsparken, kommer att breddas och därmed göra anspråk på den. Anledningen till Kungsgatans breddning är att det är "den enda i nord-sydlig riktning gående gata- som inom överskådlig framtid kan breddas och anordnas som huvudgenomfart i nämnda riktning." skriver Karl Ekman på länsstyrelsen i Uppsala i ett svar till Kommunikationsdepartementet (1936:1).

Vidare står i brevet från Uggle (1936) att området på ritningen som markerats "Tm", som efter redigering förtydligats med ett fält i gult, får bebyggas med stationsbyggnad för motortrafik, i detta fall en busstation. I figur 5 syns busstationen på ett foto taget 1937.



Figur 4. Plankarta benämnd "Förslag till ändring av stadsplanen för järnvägsparken och Kungsgatan i Uppsala". När bussen kommer till Uppsala görs stationsområdet om för att skapa plats för det nya sättet att ta sig runt i staden. Dragarbrunn 26 – Dragarbrunn Järnvägsparken. Uppsala Stad och Kommun, Stadsingenjörskontoret, 6:328D. Uppsala Stadsarkiv, Uppsala. Redigerad.



Figur 5. Uppsala Busstation år 1937. Det attraktiva läget vid centralstationen hade stor betydelse för busstrafiken i den snabbt växande staden. Fotograf: Paul Sandberg

I sitt brev fortsätter Ekman (1936) skriva att det område mellan den röda och den blå linjen enligt stadsplaneringen inte formellt sett var en del av parken. Dock har ytan planterats som en av parkens delar och därför antagits vara en del av järnvägsparken, men att gränsen nu kommer att utgå. Vidare står att busstationen bör ligga vid Kungsgatan. Det beror på att denna placering bland annat har bra förbindelser mellan olika trafikslag såsom tåg och spårvagn, se figur 6 för ett foto som visar spårförbindelser vid stationshuset, och för dess närhet till Uppsala centrum. Här uppges också att busstationsbyggnadens placering och storlek har ”*valts med största möjliga hänsyn till parken.*” (Ekman 1936:2) Här blir då tydligt att värderingarna i samhället har börjat skifta. Parken är fortfarande viktig, det syns i figur 7, men har fått ge plats åt den växande kollektivtrafiken.



Figur 6. Vykort från ca 1909–1912. Foto över Uppsala stationshus med den runda planteringen framför, parkträd på sidorna samt den nyinvigda spårvägen som sträckte sig från stationen ut till olika delar av staden. Fotograf: Paul Sandberg



Figur 7. På fotot syns Uppsala busstation i bakgrunden, framför den en del av järnvägsparken. Fotot är taget ca 1945–1950 och visar att estetiska värderingar fortfarande var viktiga i samhället. Fotografi: Anton Andersson under licensen [CC-Erkännande-Icke-Kommersiell-IngaBearbetningar 4.0 Internationell](#)

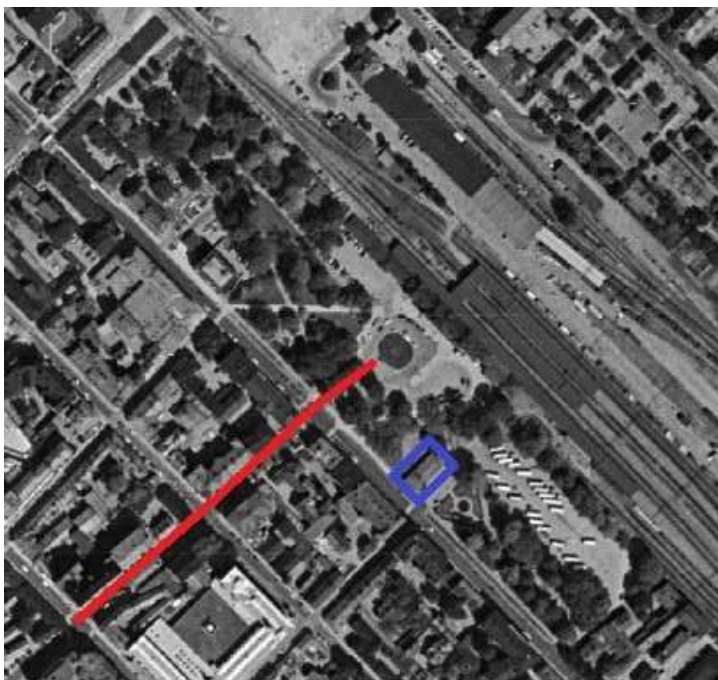
4.4 Persontrafiken tar plats på 1960-talet

Nästa nedslag i tiden görs i januari år 1965, när Uppsalas stadsarkitekt P O Lefvert och vice stadsarkitekt Kjell Wennerholm (1965) skickade in ett förslag gjort av arkitekterna Erik och Tore Ahlsén på hur centralstationen skulle ändras för att bli mer effektiv för den ökade trafikeringen. Förslaget innebar bland annat att järnvägsparken skulle *"omvandlas till en kombination av ett bilfredat torg och park på så sätt att hela ytan stenbeläggs till ett sammanhang och med i huvudsak de befintliga träden kvarstående."* (Lefvert, Wennerholm 1965:1) I figur 8 syns ett vykort som visar Centralstationens utseende innan förslaget lades. Här syns att området framför stationshuset var grönyta med planterade buskar och träd.



Figur 8. Vykort från 1955 över stationshuset. Här ses människor sitta på bänkarna längs stigarna i parken. Syftet med parken var att fungera som en viloplats, mötesplats och för att man i väntan på sitt tåg skulle kunna njuta av parken. Fotograf: Okänd

Arkitekterna Ahlséns och Ahlséns förslag skulle även innebära att den dåvarande busstationen skulle flyttas samt att bilparkeringsplatser skulle tillkomma i området (Lefvert, Wennerholm 1965). De befintliga träden syns dels i figur 5, dels nedan i figur 9, där busstationen även är markerad med blå färg.



Figur 9. Flygfoto från 1960. Här syns järnvägsparkens befintliga träd. Bangårdsgatan samt dess förlängning är markerad med rött och busstationsbyggnadens placering är markerad med blått. © Lantmäteriet, redigerad.

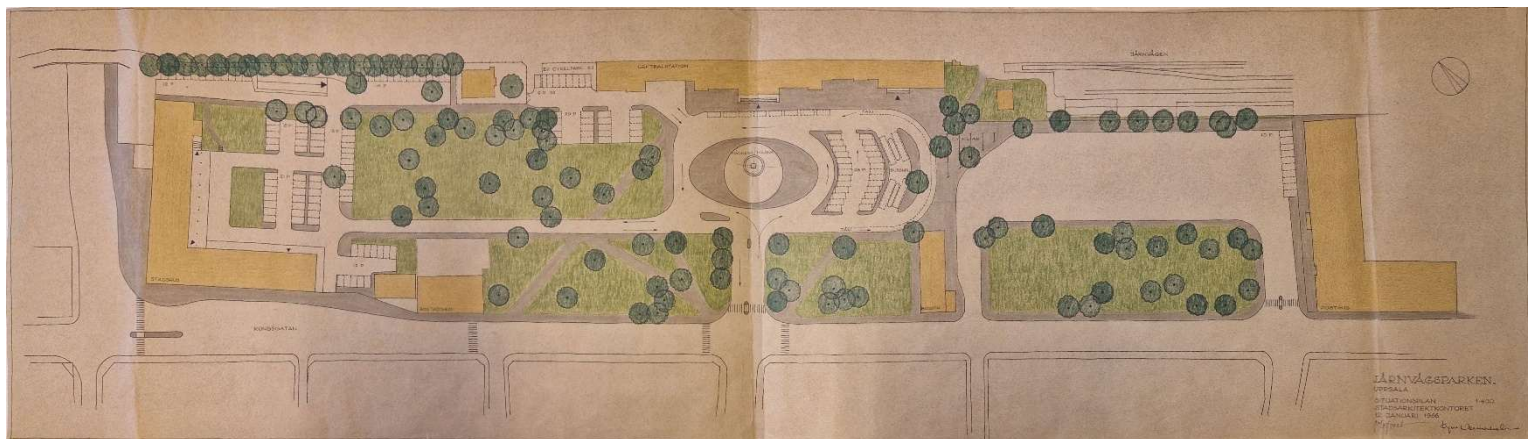
Bengt Ekström (1965) på trafiksektionen vid Uppsala kommun svarar i februari samma år på förslaget med generella uträkningar på hur mycket trafiken framför stationshuset kommer att öka om förslaget blir verklighet. De uppmanar till några ändringar i förslaget från arkitekterna Ahlsén och Ahlsén. Bland annat innebär dessa förslag en breddning av förlängningen av Bangårdsgatan, markerad med en röd linje i figur 9, för att möjliggöra för två körfält och att ytan för busshållplatser i förslaget görs större för att möjliggöra för fyra bussar istället för två. Vidare beskriver de att fler parkeringsplatser kommer att tillföras i området (Ekström 1965).

B. R. Sandblom (1965) på Uppsala Stads Trafik AB skriver den 2 mars samma år att även om det i skrivande stund var ovanligt att fyra bussar befann sig på Centralstationen samtidigt, har busstrafiken ökat de senaste åren. Detta i kombination med antagandet att järnvägstrafiken söderut också tros öka gjorde att man ville ge mer utrymme till stadsbussarna vid Centralstationen när, som de uttrycker det, "Järnvägsparken skall omdanas." (Sandblom 1965:1) I figur 10 nedan syns ett foto på centralstationen innan fler busshållplatser anlades och parkeringar tillkom.



Figur 10. Fotografi över Uppsala Centralstation från år 1956, innan det blev fler hållplatser för bussarna. När befolkningen ökade blev det trångt framför stationshuset när bussen kom. Fotograf: Okänd

Figur 11 är en situationsplan ritad av Stadsarkitektkontoret i januari 1966. Planen är ritad året efter att de dokument som beskrivits ovan skrevs. Förslaget om fyra busshållplatser istället för två syns till höger om den runda planteringen framför stationshuset. Bangårdsgatan är nu dragen fram till denna plantering och breddad för att innehålla två körfält. Förslaget innehöll även parkeringsplatser, dessa går att se på flera håll i planen, som bredvid busshållplatserna men främst i den vänstra delen av planen. Vid en jämförelse av figur 11 och figur 1 kan man urskilja att järnvägsarkområdet har minskat från 1860-talet till 1960-talet, främst på höger sida framför stationshuset. Även här kan vi då utläsa att värderingarna i samhället har fortsatt att skifta, då ännu mer parkyta har fått ge plats åt kollektivtrafik och nu även parkeringsplatser.



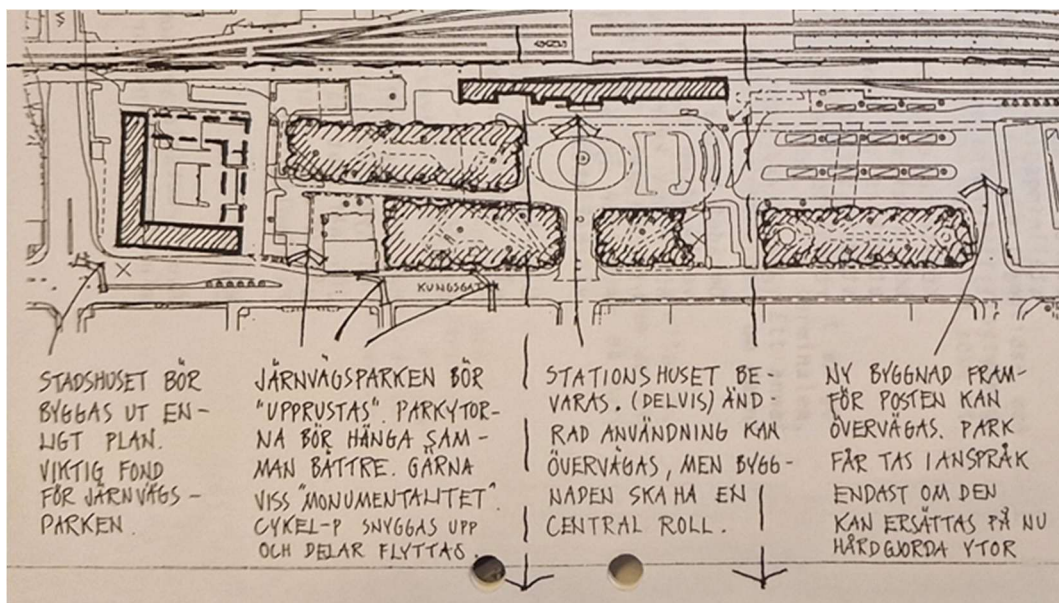
Figur 11. Situationsplan över Uppsala Centralstation gjord 1966 av Stadsarkitektkontoret. Nu har bussen fått flytta till den nya bussterminalen och fler kan åka från stationen med olika färdmedel. Även bilen tar sin plats här i form av parkering för stadshusets tjänstemän.

4.5 1990-talets önskemål om framtiden

Under 1990-talet börjar man planera för att rusta upp och bygga om stationsområdet för att kunna möta behovet för fler bussar och tåg. I "Delprojekt 10 Rekommendationer inför kommande planläggning" från Stadsbyggnadskontoret i juni 1991 skriver planarkitekten Lennart Holme att det huvudsakliga syftet med detta projekt är att skapa möjlighet att byta mellan olika kollektivtrafiksystem. Detta är ett dokument som kan ses som det första steget mot dagens utformning och senare detaljplaner över stationsområdet (Holme 1991).

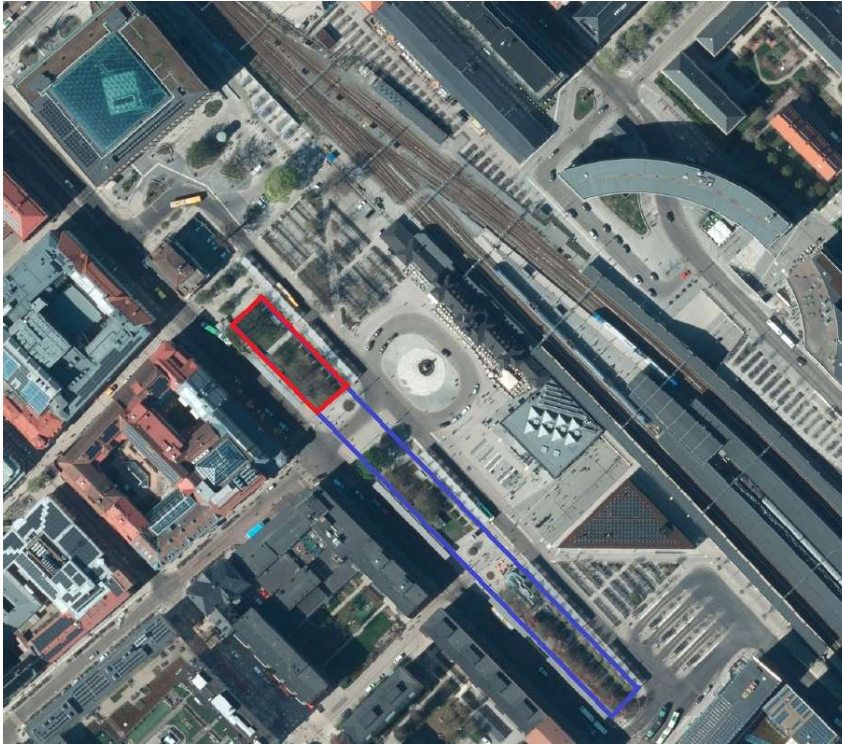
Holme (1991) skriver i dokumentet att banområdet är i behov av upprustning och kommer att behöva byggas om. Han beskriver i vilken riktning man ser att utvecklingen är önskvärd. Man önskar få en sammanhållen parkyta och att körbana och parkering ska få dominera så lite som möjligt, om möjligt mindre än vad som är nu. Parken önskas också ha gröna sittytter där gemene man kan njuta i en lugn och fridfull miljö men också skapa ytor för tillfälliga utställningar och konserter. I projekthandlingen beskrivs att Centralstationens samband med övriga Uppsala bör länkas samman bättre, bland annat med bra gång- och cykelstråk mellan stationen och Vaksala torg. Även om det läggs vikt vid detta uttrycks även en vilja att bevara järnvägsparken, då den är många första möte med Uppsala. De beskriver "Anläggningen som helhet bör utformas med stora arkitektoniska egenvärden. En viss monumentalitet i likhet med tidigare stadsplaneideal bör eftersträvas både vad avser parken och tillkommande byggnader." (Holme 1991:8). Trädbeståndet i parken skulle kompletteras och planteringar och gräsytor skulle rustas upp med hänsyn till siktlinjer mot Uppsala slott och Domkyrkan.

Stationshusets utseende skulle bevaras och fortsätta vara en central punkt i området, om än med förändrad användning. Det står även att om en del av den nuvarande parken skulle försvinna på grund av exempelvis stadsplanering, skulle den ersättas på annat håll, samt att man ville utforma området på ett sådant sätt att "cykelhav" undviks (Holme 1991). Dessa önskemål med parken i fokus som vi kan se i den ritade planen, se figur 12, blev dessvärre inte mer än önskemål. Det som blev verklighet var önskemålet om att rusta upp och bevara stationshuset (Uppsala kommun 2005). Därmed syns att det åtminstone fanns en vilja att lägga vikt vid estetiska värderingar igen, att inte låta den växande kollektivtrafiken ta upp en för stor del av centralstationen.



Figur 12. Plan över stadsbilden vid Uppsala Centralstation. Bilden är beskuren för att lägga fokus på delen med järnvägsparken. Planen beskriver hur man önskar en framtida utformning av området.

4.6 Uppsala Centralstation i dagsläget



Figur 13. Uppsala centralstation år 2025 efter ombyggnationen 2005–2010. Den röda rektangeln visar Gunnar Leches park och den blå markerar hela parkområdet. © Lantmäteriet, redigerad.

Under tidiga 2000-talet reste ca 40 000 människor via centralen varje dag, vilket var näst flest i hela Sverige. För att alla dessa människor skulle kunna enkelt resa till och från Uppsala påbörjades en ombyggnation av centralstationen (White Arkitekter 2025).

Arbetet med centralen så som vi känner till den idag började 2005. Stationshuset var i behov av en restaurering då det sedan en tid haft problem med sättningar och svamp. Planen var att under kommande år utvidga banområdet med fler spår och skapa en passage under spåren mellan Uppsalas östra och västra sida. För att kunna ta emot fler resande valde man att bygga ett nytt stationshus i modern tappning bredvid det gamla. Detta är den största förändringen som skett på platsen sedan 1930-talet då man anlade en plats för bussarna. Det som går att se på flygfotot från 2025, se figur 13, är att man helt har ändrat hur man ska röra sig på området under sin resa. Bussterminalen är numera inte enbart beläget på ena kanten av området, nu finns det busshållplatser längs hela området med olika utgångspunkter för stadsbussar och regionsbussar. Det nya stationshuset bredvid det gamla har en större vänthall som är optimerad för fler resande. Det är även byggt i glas vilket helt bryter den karaktär som varit innan med det gamla

stationshuset i sten. Det har tillkommit fler cykelparkeringar som breder ut sig över hela området, något som inte fanns under 1930-talet. Den stora rundeln framför det gamla stationshuset har fått vara kvar och fyller samma funktion för taxiresande som funnits på platsen tidigare.

Den största skillnaden som går att se på bilden är parkområdets utbredning. Från tidigare kartor, bilder och planer, se figur 1, figur 9 och figur 11, har man kunnat se stora grönområden i anslutning till stationen. Parken har under början på 2000-talet minskat markant, vilket visar att värderingarna i samhället fortsätter att skifta från estetik till att handla mer om hur effektiv platsen kan vara logistiskt. Det som finns kvar att den dåvarande järnvägsparken är det rödmarkerade området på figur 13 som är en park med namnet Gunnar Leches park efter en av Uppsalas tidigare stadsarkitekter med samma namn. Det blåmarkerade området i figur 13 är hela parkområdet som ägs och sköts av Uppsala kommun (Uppsala kommun 2018).

Figur 14 är en bild på Gunnar Leches park som visar ett uttryck och formspråk som var vanligt under tidigt 2000-tal. Parken består av enstaka träd i mitten men desto fler längs sidorna ut mot busshållplatserna. Det är också en stor gräsyta i mitten utan slingriga gångstråk, med endast en rak gång i mitten av parken. De raka gångarna kommer från att man istället för att strosa i parken nu vill kunna ta sig snabbt och effektivt genom den. Planteringsytan är också begränsad mot ena sidan av parken där en variation av perenner och annueller får växa.



Figur 14. Bild över Gunnar Leches park från Uppsala kommun. Träden som står i mitten av parken på gräsytan är gamla och stod där innan ombyggnationen. Träden längs gatan till vänster planterades vid ombyggnationen. Foto: Ulf Klingström

4.7 Framtidens Uppsala C



Figur 15. Den nya planen för Uppsala Centralstation är beskuren för att ge fokus åt framsidan och parkområdet. Det nya förslaget ger en grön känsla med fokus på de gröna taken och parkytorna inom området. Illustration: C.F. Møller Architects

I Utvecklingsplanen för Uppsala C som är gjord av CF Møller Architects och WSP beskrivs den nya utformningen av Centralstationen både genom text, ritningar och inspirationsbilder. Den framtida utformningen av Uppsala C innebär dels en ökning av antalet spår, från dagslägets två spår till fyra spår, dels en ny stationsbyggnad och dels en omgestaltning av stationsområdet i stort.

”Utvecklingsplanen för Uppsala C är en långsiktig stadsutvecklingsstrategi som ska gå hand i hand med såväl Uppsalas mål om en sammanhållen, hållbar och attraktiv stad. Samt Sveriges transportpolitiska vision om ett smidigt, grönt och tryggt transportsystem.” (Uppsala kommun 2022:25)

Utökningen av spår görs för att Uppsalas befolkning ökar och för att klara av en högre belastning av kollektiv- och cykeltrafik till och från stationen, såväl som ökad pendlingstrafik mellan Uppsala och Stockholm. En ny utformning av stationsområdet i stort planeras därför också. Arkitekterna beskriver att den nya gestaltningen av Uppsala C ska stärka stadens identitet, attraktivitet och konkurrenskraft, samtidigt som det ska vara en trygg, välkomnande och tillgänglig plats som enkelt kopplar ihop stadens olika transportslag (Uppsala kommun 2022).

Ett stort fokus i den nya gestaltningen är grön-blåa strategier (Uppsala kommun 2022). Nordiska ministerrådet beskriver i sin publikation *Stadsgrönska och ekosystemtjänster – en nordisk verktyglåda för grönblå strukturer*, grön-blå strategier som en kombination av grön struktur, nätverk av vegetationsklädda ytor, och blå struktur, vattenstrukturen. Genom att främja ett tydligt nätverk av

sådana ytor främjas både ekosystemtjänster och en hållbar samhällsutveckling (Nordiska ministerrådet 2022). I detta fall vill man bland annat förstärka gröna stråk genom att utöka de som finns, bevara områdets befintliga träd och grönska i möjligaste mån och där träd och grönska kompletteras ska ett mångfaldigt, inhemskt växtmaterial användas för att främja artrikedom. Gröna tak beskrivs bidra till artrikedom, men hjälper även till med dagvattenhantering och värmebelastning, samtidigt som det är tänkt att ge en tydlig karaktär till området (Uppsala kommun 2022).

Vid en jämförelse av figur 15 med figur 1, som visar järnvägs parkens utformning när den anlades, syns att man rör sig tillbaka mot att ha en större parkyta igen. I den del av parkområdet som på figur 15 är benämnd "Gunnar Leches Park" finns en stig som verkar hedra den ursprungliga parkens slingrande stigar. Framför stationshuset finns fortfarande mycket hårdgjord yta, men Gunnar Leches Park får större utrymme än den gjort tidigare, detta syns när figur 15 jämförs med figur 13. Spårvägen ska återintroduceras till Uppsala Centralstation, denna gång går spåren via Bäverns Gränd in i parkområdet istället för som tidigare, framför det gamla stationshuset via Bangårdsgatan, som syns i figur 6. Vi ser även att taxibilar inte längre kan köra in framför det gamla stationshuset. Området planeras istället att bli torgyta utan buss och biltrafik. Detta bryter den över hundraåriga traditionen med tillåten fordonstrafik framför stationshuset. Något som också skiljer sig från fotot över dagens utformning är antalet cykelställ. Cykelhuset som byggdes under 2019 är inte kvar i framtidsplanen utan har flyttats till ett nytt cykelgarage. Det framgår även i utvecklingsplanen att cykelställena på den västra sidan av området där man vill utvidga parken utgår (Uppsala kommun 2022).

5. Diskussion

Vi har konstaterat att Uppsala Centralstations järnvägspark har genomgått en hel del förändringar sedan den anlades. Lindgren (2022) skriver att i mitten av 1800-talet hade Sverige en befolkningssmängd på 3,6 miljoner, varav 10% av dem bodde i städerna. Under denna tid skedde en stor samhällsutveckling där industrialisering och urbanisering var centrala företeelser. Sverige var under den tiden ett agrart land, men redan i slutet av 1800-talet kunde man se förändringar i samhället och en stor del av befolkningen flyttade in till städerna runt om i landet. Det var inte bara levnadssättet som genomgick en förändring, synsättet på landskapet i de olika samhällsskikten ändrades också. Genom ny teknik och industri kunde man nu tämja naturen på nya sätt vilket gjorde att den fick ett kulturellt och estetiskt värde. Man gick från ett produktionslandskap till ett konsumtionslandskap (Lindgren 2022). I det här avsnittet diskuteras vilka värderingar och ideal som går att utläsa i de förändringar som skett i järnvägsparken och stationsområdet.

5.1 Estetiska värderingar och ideal

Järnvägen och dess planteringar blev oerhört viktiga under 1800-talet. Det var en vital pusselbit i samhällsutvecklingen som på den tiden präglades av patriarkala ideal. Man ansåg att ordning och struktur i alla samhällets delar, där var även naturen inräknad, var att skapa en förutsägbarhet (Lindgren 2022). Det nya sättet att ta hand om marken var något som hade sin grund i det agrara landskapet, men ny teknik gav nya sätt att tukta, gestalta och även se på sin omgivning. Det som ansågs vara skönhet var ett ideal under senare halvan av 1800-talet och de som ägnade sig åt naturförsköning ansåg det extra viktigt, då de strävade efter att kombinera estetik med utbildning och odling (Lindgren 2022).

Samtidigt som samhället stod inför en förändring började begreppet naturförsköningskonst och landskapsförsköningskonst att användas i beskrivande litteratur. Som nämnt i avsnitt 4.1 var detta ett ideal som innebar att naturen kunde tyglas och förskönas. Detta gällde parker och gårdar, men även städer som helhet. De tidiga parkerna inspirerades av engelska parker som ofta var sedda som konstverk och som inte var till för allmän beskådan, varför de ofta var inhägnade med staket. I och med naturförsköningskonsten kom ett nytt sätt att tänka som innebar att man inte ville dela upp och avgränsa landskapet utan snarare skapa en helhet för alla (Lindgren 2020). Lindgren (2020) skriver hur Eneroth beskriver naturförsköningskonsten:

“Fördenskull, när vi tala om naturförsköningskonst, mena vi med detta ord något helt annat än blott och bart trädgårdsodling. Emellan den förra och den sednare finnes intet annat samband, än att den senare bildar den historiska utgångspunkten för den förra och utgör liksom den förras tjänsteande.” (Lindgren 2020, s.76)

Lindgren skriver vidare att Eneroth ansåg att naturförsköningskonst var som ett tavelgalleri och en moralisk nödvändighet. Detta speglar sig i de parker som anlades i samband med stationshusen i städerna när järnvägsbyggandet tog fart (Lindgren 2020). Uppsalas järnvägsпарк som Laufors (1987) ansåg vara anlagd i engelsk landskapsstil är inget undantag när det kommer till naturförsköning och estetiska ideal.

Det kan antas att trädgårdsmästarna som verkade i Uppsala ansåg parker som vacker konst, då det verkar ha legat mycket arbete bakom planteringarna. I ett registerkort från planteringsnämnden går det att läsa att man under 1940- och 1950-talet planterat lejongap (Planteringsnämnden 1946–1953). En blomma som idag främst används som snittblomma och är vanligt att ha i buketter eller i den privata trädgården. Valet av växter gör att man kan se en skillnad i hur man valde att utforma och sköta planteringarna då och hur man gör nu.

Tyvärr är det svårt att hitta dokumentation om exakt vilka växter som planerades i parken vid anläggning då mycket material över vad som planerades i parkerna försvunnit, skriver Charlotte LagerBerg FogelBerg och Fredrik FogelBerg i sin artikel *”One hundred years of gardening for public service: the horticultural heritage of the Swedish State Railways”* (2011). Det man däremot vet är att man hade namnskyltar vid varje växt i planteringen i utbildningssyfte för att man ansåg att det var viktig kunskap under denna tid. Även om man från början hade uppdraget att plantera buskar och häckar för att skydda boskap från tågrälsen ansåg man även tidigt att det vara viktigt med både funktion och estetik (LagerBerg FogelBerg & FogelBerg 2011). Det går att spekulera i huruvida de estetiska prioriteringarna var underliggande en del ekonomiska då en bra planterad och gestaltad park vid stationen tydde på ett välfungerande och pålitligt styre från SJ:s sida. Man visade helt enkelt med sina välstädade och organiserade stationer att de har hög status i samhället och gick att lita på. Det kan också vara så att man i och med naturförsköningskonsten och stoltheten i yrket som trädgårdsmästare helt enkelt ville visa upp sitt livs verk för allmänheten.

Genom uppsatsens gång har vi kunnat utläsa att man i dagens samhälle sätter funktion framför utseende, eftersom man har fler saker att ta hänsyn till nu än man hade förr. Självklart finns estetiska värderingar fortfarande men utseendet idag är något mer avskalat och sparsmakat än det var under 1800-talet. Det är inte samma överflöd som det var då med olika typer utav perenner, annueller och egna

plantskolor runt om i landet utan ansvaret för dessa platser har övergått till kommuner som kanske inte alltid har ekonomin att lägga på estetik.

Vad estetik idag är jämfört med 1800- och 1900-talets syn på estetik går också att diskutera. Thompson (2000a) citerar Stephanie Ross som uttrycker sig i en artikel i *Landscape Architecture Magazine* att:

”These twentieth-century works are works of art, like gardens; they address the relation of work to site, like gardens; they can be ideological, like gardens; they can be beautiful, or sublime, like gardens. Overall, they force us to think deeply about nature itself, about our relation to nature, and about nature’s relation to art.”- (Ross 1998, s.94).

Det Thompson menar med Ross citat är att betydelsen av begreppet estetik fortfarande är densamma, något ska vara skönt eller vackert. Detta betyder då att det kan vara samma fokus på estetik idag men vad som anses vackert har med tiden ändrats. Vi anser att de planteringar och formspråk som användes under den tidigare perioden som vi har analyserat, sent 1800- och tidigt 1900-tal, är mer estetiskt tilltalande vilket gör att beskrivningen av förändringen delvis kan upplevas som vinklad från vårt perspektiv. Det vi kan se från hur man beskriver parken och dess innehåll i dokument är att det blir mer och mer fokus på geoteknik, framkomlighet och logistik än parken i sin helhet. I dokumentet som Holme (1991) uppförde under 1990-talet beskrevs dagens situation på det östra området, motsatt sida från parken. Holme skriver då att området inte innehåller någon värdefull vegetation förutom drygt 20 stora träd. Järnvägsparken beskrivs som en viktig grönyta ihop med en annan närliggande park (Holme 1991), vi anser att beskrivningen av dessa två är mycket sparsmakad och lämnar mer att önska då den inte ens fyller ut ett halvt A4 i längd. Man nämner inget om vilken typ av träd eller planteringar som finns. Man skriver heller inte huruvida hänsyn ska tas till dessa planteringar och deras historia. Orsaken till det kan antas vara de skiftande samhällsideal som gått att utläsa igenom hela uppsatsen. Estetiska värderingar har fått mindre utrymme till förmån för den växande befolkningen och de krav det har ställt på kollektivtrafik och liknande.

Estetiken så som vi författare värderar den har fått mindre plats i parken i samband med att SJ avvecklade sin verksamhet. När järnvägen byggdes lades som diskuterat innan mycket tid på att anlägga planteringar längs rälsen och framför stationshusen, något som kan relateras till Thompsons diskurs *The discourse of Accommodation*. Diskursen innebär att det som byggs ska förskönas så att det inte stör estetik på platsen (Thompson 2000b). När SJ:s trädgårdsverksamhet fått mindre utrymme och till sist försvunnit har man också slutat att försköna, att ackommodera, de nya byggnationer som uppkommit på Centralstationen.

I och med att trädgårdsverksamheten lades ner kan också trädgårdsmästarnas status vid tågstationerna ha försvunnit i samband med det. Att fortsätta den typen av utbildning, skötsel och konstform kan då ha blivit för ekonomiskt påfrestande för den kommunala kassan och man fick välja en enklare utformning som inte kostade lika mycket i underhåll och skötsel. Tanken med parkerna från SJ:s sida var just att de skulle ha en utbildande funktion (Riksantikvarieämbetet 1995) och utan den drivande aktören kan motståndet från de andra viktiga samhällsfunktionerna varit för stort. Thompson (2000a) antyder att de som arbetade med design av landskap var högt beundrade och hade ett påtagligt inflytande.

Noggrannheten med platsen, dess egenskaper och klimat gör att man kan forma med en känsla av Genius loci (Thompson 2000a). Som nämnts innan i avsnitt 3.2 betyder Genius loci platsens själ och kom ursprungligen från känslan av en skyddande ande i naturen. Under 1800-talet innebar det att en plats skulle gestaltas på ett sätt som förstärkte den karaktär som redan fanns. Med den definitionen går det inte att säga att Uppsalas järnvägsplan har haft ett tydligt Genius loci, då stora delar av Uppsala stad ligger på gammal åkermark och alltså inte bestått av träd, buskar och perenner. Den modernare tolkningen av begreppet, som också beskrivs i avsnitt 3.2, innebär istället att det är platsens egenskaper som skapar Genius loci. Med det menas kulturella och fysiska egenskaper, inte platsens ursprungsutformning. Sett till det går det att diskutera om Uppsala järnvägsplan har haft ett Genius loci vid dess anläggning 1866. Att den karaktär som planen hade då var tillräckligt stark för att inge ett Genius loci. Genom åren har karaktären försvunnit successivt, då mer och mer av det som varit plan blivit till hårdgjord yta med andra ändamål än de som funnits där vid anläggandet.

Det går även argumentera för att Genius loci har blivit något helt annat då det idag är något skapat av människan som den moderna beskrivningen av begreppet antyder och inte något naturligt. Det kan därför vara svårt att benämna något som i sig inte har en egen karaktär med Genius loci. Genius loci som begrepp blir då svårtolkat, man har tagit en känsla och gjort om det till något fysiskt. Med den nya definitionen går det att argumentera för att även nya områden som byggts på tidigare ruderatmark eller exempelvis en parkering har ett Genius loci.



Figur 16. Foto taget från baksidan av stationen med Uppsala slott i bakgrund. På bilden står fotografen på den åkermark som senare kommer att bli bostadsområden. Fotografi: Henri Osti's Fotografiateljé 1890

Ett annat begrepp som tagits upp i avsnitt 3.3 är *Genius saeculi*, eller tidsandan. Det innebär att en plats förändras av hur människor brukar den och av nya värderingar som tillkommer över tid. Som nämnt ovan blir *Genius loci* ett svårtolkat begrepp när det kommer till Uppsala järnvägsplan. Genom uppsatsens gång har vi kunnat konstatera att Uppsala centralstation har ändrats i sin utformning och användning på grund av att ideal och värderingar i samhället har förändrats. *Genius saeculi*, kan det argumenteras för, kan då passa in på stationen och planen istället för *Genius loci*. Problemet med dessa begrepp är att de är skapade av människor. Att säga säkert om det är *Genius loci* eller *Genius saeculi* blir homocentriskt, då järnvägsplanen är ett landskap skapat av människan, för människan. Vi kan inte säga att Uppsala centralstation är varken det ena eller det andra.

5.2 Sociala värderingar och ideal

Som nämnt i avsnitt 4. började SJ:s intresse för trädgårdsodling att svalna mot mitten av 1900-talet. Från början hade SJ inte ansett järnvägsplanerna och

planteringarna längs järnvägen som en överflödig lyx, utan snarare en nödvändighet och något värt att satsa på. Av den totala kostnaden för järnvägsanläggandet utgjorde planteringarna endast en liten del, även om det fanns direktiv redan år 1855 om *”att all öfverflödig yttre lyx i byggnadssättet undvikas”* (Lindgren 2020:165). Mot mitten av 1900-talet hade parkerna redan gått igenom förenklingar, såsom att tapetgrupper med annueller ersatts av perenna planteringar (Flinck 1995), samt att delar av parkmarken hade gått från grönyta till hårdgjord yta till förmån för fler parkeringsplatser eller kollektivtrafik. Detta var särskilt framträdande under 1950- och 60-talet, när personbilen kom att bli mer förekommande (Lindgren 2022). Detta visar på prioriteringsskiftet inom SJ och samhället i stort. Fokuset låg på logistik med kollektivtrafik och persontrafik, vilket gjorde att den redan förenklade utformningen av parkerna och deras skötsel hamnade ännu längre ner på prioritetslistan i samhället. Lindgren (2022) skriver att järnvägsstationer har slutat vara platser med prestige och istället gått till att bli noder för trafik, vilket stödjer detta antagande. Något som stödjer antagandet ytterligare är de dokument som går igenom i avsnitt 4.4, där man under mitten av 1960-talet diskuterade Uppsala Centralstations utformning. Här låg stort fokus på kollektivtrafiken och persontrafiken, hur dessa skulle fungera logistiskt sett, medan man hade mindre fokus på järnvägsparken och hur den skulle påverkas av förslaget. I avsnitt 4.5 går förslaget på ny utformning från 1991 igenom. Även här är parken nedprioriterad till förmån för trafik, i detta fall ligger stort fokus på cykeltrafik. Även om det i dokumentet finns uttryckt att parkområdet ska rustas upp och att de delar av den som utgår till förmån för trafik ska ersättas på annat håll, verkar parkens utformning och innehåll inte väga lika mycket under 1990-talet som de gjorde vid 1900-talets början. Nästa avsnitt, 4.6, som behandlar den nutida utformningen visar återigen på att kollektivtrafiken prioriterats högre än parkens utrymme och utformning.

Med stora trafikökningar har stort fokus legat på att få stationsområden att fungera logistisk, detta kan ses i Uppsala Centralstations fall. Järnvägsparken har blivit mer och mer nedprioriterad under årens gång. I och med att SJ lade ner sin trädgårdsverksamhet under 1970-talet, skulle man kunna anta att det då blev enklare att göra om den tidigare parkmarken för andra ändamål och att förändringen av stationsområden därför skedde snabbare under 70-talet och fram tills nutid. Detta argument kan stöttas i Uppsalas fall då vi på figur 1, figur 10 och figur 12 kan jämföra utformningen som Uppsala järnvägsparke har haft. Här syns att parken genomgått en större förändring från 1960-tal till 2000-tal än den gjort från dess anläggning år 1866 till 1960-tal. Detta syns tydligast på grönytan som har minskat i större utsträckning mellan 1960-talet och 2000-talet än från anläggning till 1960-talet. I figurerna kan även utläsas att antalet träd också minskat markant under det senare tidsspannet. Därmed kan också antas att andra

växter, såsom buskar och planteringar, har minskat till större del från 1960- till 2000-tal, i och med att grönytan i stort har minskat.

Att kunna influera folks hälsa är en social värdering som Thompson (2000b) beskriver under diskursen *The discourse of Amenity*. Det går att utläsa under senare halvan av 1800-talets ideal när järnvägsparkerna anlades. De skulle delvis utbilda befolkningen i trädgårdskonst och odling, men delvis också bidra till att förbättra folkhälsan. Järnvägsparken såväl som andra parker visade på tidens framåtanda där ideal om prydlighet, skönhet, bildning och hälsa framträdde (Lindgren 2022). Att förbättra folkets hälsa är en social värdering som har kommit att förtvina, åtminstone i det anseende som var tänkt från början. Järnvägsparken har inte längre som huvudsakligt syfte att utbilda och vara hälsofrämjande för folket. Istället har andra värderingar, som att platsen ska fungera logistiskt, tagit större plats. De sociala värderingar som finns i den nuvarande utformningen av Uppsala Centralstation, som gicks igenom i avsnitt 4.6, kan därmed anses vara funktionella. Stationsområdet har utformats för att det ska vara lätt att ta sig fram, enkelt att byta mellan olika trafikslag. Trots att det enligt den utvecklingsplan som avsnitt 4.6 baseras på, även har lagts vikt vid att stationen är en trevlig och lugn plats för folk att vistas på, anser vi att platsens funktion har vägt tyngre.

Detta kan spegla hur samhället i stort har förändrats. Prioriteringar skiftar från att främja folkhälsan till att få plats med tillräckligt många busstationer så att den ökande befolkningen kan ta sig dit de behöver. Enligt utvecklingsplanen för det framtida Uppsala C (Uppsala kommun 2022) som beskrivs i avsnitt 4.7 av uppsatsen, behöver stationen fördubbla antalet tågspår för att kunna tillgodose den växande befolkningen i Uppsala med goda förbindelser inom och utom staden. Då skulle både tillgänglighet och kapacitet öka på stationen, men detta innebär därmed också att hela stationsområdet behöver anpassas till förändringen. CF Möller Architects och WSP beskriver i Utvecklingsplanen (Uppsala kommun 2022) att den nya gestaltningen av Uppsala C ska stärka stadens identitet, attraktivitet och konkurrenskraft, samtidigt som det ska vara en trygg och välkomnande plats. Det sistnämnda går att relatera till den sociala värdering som nämnts ovan, som handlar om att influera folks hälsa. Detta då utvecklingsplanen ämnar skapa en plats där folk kan mötas, känna sig välkomna och spendera tid i (Uppsala kommun 2022). Det var också något som var en tydlig aspekt i järnvägsparkerna när de anlades på 1800-talet (Lindgren 2022). Således kan man säga att Uppsala Centralstations framtida utformning ämnar knyta tillbaka till den ursprungliga parkens syfte, dock i modern tappning. Om det sociala värdet går att uppnå återstår att se.

De sociala värderingarna och samhällsidealen som vi ser genomsyrade parken har påverkats av ekonomiska faktorer. Lindgren beskriver att när järnvägen anlades spenderades mycket tid och pengar på att utforma de nya parkerna som både skulle ta emot resenärer och fungera som en lugn plats att vänta i och mötas på. Det fanns ett tydligt värde i att platserna kring järnvägen var trivsamma för att det nya transportmedlet skulle bli populärt (Lindgren 2022).

Som nämnt innan var det när Sundius anställdes som trädgårdsdirektör 1888 som man började bli mer noggrann med att följa upp planteringarna ekonomiskt. Dyra prydnadsplanteringar ersattes med perenner och lökväxter istället för ettåriga plantor. De tidigare tankarna om att utbilda befolkningen i hur man odlar blev omoderna efter första världskriget, när många svenskar fick det bättre ställt ekonomiskt (Rylander 1996).

Att SJ rörde sig bort från trädgårdsodlingen blev tydligt under den andra halvan av 1900-talet. På 1960-talet blev både personbilar och bussar allt vanligare i samhället, vilket gjorde att de stationer som var tillräckligt lönsamma stängdes. På de ställen där stationerna fanns kvar blev järnvägsarkerna lidande, planteringarna ersattes med gräsmatta som var enklare och billigare att sköta. Personbilens nyfunna popularitet gjorde även att stationsområden i stort gjordes om och det blev mindre utrymme för järnvägsarkerna. När SJ till slut lade ner parkverksamheten 1973 hade en tydlig förändring skett inom organisationen. Att effektivt transportera människor och gods hade prioriterats över ett välkomnande stationsområde med syftet att bidra till befolkningens hälsa och utbildning. Som Lagerberg Fogelberg och Fogelberg beskriver det: *"The age of travelling was over and the age of transport had arrived."* (Lagerberg Fogelberg & Fogelberg 2011:352). I dagsläget ökar Uppsalas befolkning ständigt, som är fallet för många andra städer. Med detta kommer att kollektivtrafiken också öka. I Uppsala har antalet busshållplatser och även utrymmet för bussar som behövs vid stationen, blivit större succesivt sedan 1960-talet.

5.3 Ekologiska värderingar och ideal

Vid en jämförelse av planen för den framtida gestaltningen och den från 2005 med 1866 blir det tydligt att parken planeras få större utrymme än den har haft under de senaste 20 åren, men den kommer inte att uppta hela den yta som den historiskt sett har gjort. Jämförbart med 1860-talets vilja att välkomna resenärer till den nya staden är att man även i denna gestaltning lagt stor vikt vid ett trevligt välkomnande där parken utgör ett karaktärsfullt konstverk som gör platsen till en unik miljö med människan i centrum. En aspekt som är genomgående i hela

utvecklingsplanen och som inte är direkt jämförbar med 1860-talets järnvägsplaner är synen på hållbarhet.

Landskapsarkitektens roll i samhället har ändrats sedan 1800-tal. Fokus idag ligger mycket på hållbarhet och biologisk mångfald. Från att välja vackra exotiska växter till att se över vilka av våra inhemska växter som klarar klimatförändringarna. Redan vid millennieskiftet när Thompson (2000a) skrev sin artikel var klimatfrågorna stora. Han beskriver hur yrkesutövare menar att de estetiska och funktionsrelaterade frågorna hotar att överskuggas av klimatförändringar. Thompson resonerar att det inte längre räcker med att något ska vara vackert och funktionellt. Idag måste designers av exempelvis parker vara lösningen på problem som sträcker sig över flera framtida generationer (Thompson 2000a). I diskursen *The discourse of Sustainability* menar Thompson (2000b) att landskapsarkitekter har lätt att tänka ihop bra design med hållbarhet, eftersom landskap och växer tar tid på sig att utvecklas och växa.

För de som föddes under senare delen av 1900-talet och under 2000-talet är frågorna om klimatförändringar självklara. Vi lever i ett samhälle som styrs av det 13:de globala målet som handlar om att begränsa klimatförändringarna och Parisavtalet är för oss en kamp mot klockan för en bättre framtid. UNDP som är FN:s utvecklingsprogram arbetar globalt för en framtid där vi på ett hållbart sätt kan nyttja jordens resurser (Globala målen 2025).

Efter analysen av dagens utformning av parken och den framtida utformningen kan vi anta att man lägger mer fokus på biodiversitet och hållbarhet än historia. Detta går helt i linje med dagens ekologiska värderingar där samhället i stort har fått nya ideal inom olika aspekter av hållbarhet. Som nämnt i avsnitt 3 är ideal svåra att uppnå och likt andra ideal är även hållbarhetsidealet det. År 2020 gick Regeringskansliet ut med att vi trots Parisavtalet rör oss upp mot de tre grader i temperaturökning som är gränsen för när vi får permanenta förändringar i jordens klimat (Regeringskansliet 2020). Förslaget på den framtida utformningen tar bland annat upp gröna tak som ska stötta både dagvattenhantering, värmebelastning och biodiversitet. Detta visar verkligen att man har som ambition att nå detta hållbarhetsideal. I utvecklingsplanen beskrivs även att genom att utvidga Gunnar Leches park samt några andra parker nära stationsområdet hoppas man kunna återskapa och knyta ihop de grönytor som finns i centrala Uppsala. I gestaltningen har CF Møller Architects och WSP (2022) analyserat den historiska aspekten av platsen. De skriver: ”Det historiska arvet, de offentliga rummen och de gröna kvaliteterna ska värnas – men också utvecklas, visas upp och berika stadslivet.” (Uppsala kommun 2022:10)

Samtidigt som vi gör allt för ett hållbart samhälle finns en stor skara människor som anser konst vara något nästan livsnödvändigt (Thompson 2000a). Samhället har länge uppskattat konst i alla dess former vilket kan göra den övervägande fokusen på miljö till ett etiskt dilemma. Var går gränsen för när något är estetiskt tilltalande men inte hållbart i dagens samhälle? De gröna taken som planeras på stationens tak i Uppsala blir idag estetiska på grund av samhällets hållbarhetsideal. De gröna taken kan anses vackra då de bidrar till idealet. Under 1800-talet där man värderade prydighet (Flinck 1995) hade man kanske ansett att grönska på tak är ogräs och oönskvärt.

Under den tid då parken anlades fanns heller inte hållbarhetsideal vilket då har gjort att estetik och konst har kunnat få ta stor plats i samhället. De var inte i behov av dessa klimatsmarta lösningar då man på den tiden inte hade dagens problem med klimatförändringar och utrotningshotade arter.

6. Slutsats

Genom uppsatsens gång har vi kunnat identifiera de värderingar och ideal som funnits i järnvägssparkens utformning när den anlades, vid våra nedslag i tiden, samt för dess framtida utformning. Nedan följer således vår slutsats utifrån vår frågeställning om hur ideal och värderingar har påverkat utformningen av järnvägsparken i Uppsala Centralstation vid dess anläggning, vid våra nedslag i tiden, samt dess framtida utformning.

När järnvägsparken anlades år 1866 kunde tydliga estetiska och sociala värderingar utläsas. Tidens ideal visade att det var viktigt med en prydlig och vacker park som skulle visa på järnvägens status och pålitlighet. Den skulle även bidra till folkhälsan, både genom att utbilda befolkningen samt bidra till de hygieniska idéer inom stadsplanering som fanns under tiden. Ekologiska värderingar är inget som vi kunnat utläsa från vår analys, det vi kan se är att man har haft en variation av växtlighet för det estetiska uttrycket. Detta kan ha bidragit till ekologiska värderingar, även om det inte varit ett uttalat syfte.

Under de nästkommande 70 åren sker en samhällsomställning som har gjort att idealen och värderingarna har skiftat. På 1930-talet är järnvägen fortfarande viktig, men kollektivtrafik som spårväg och buss har introducerats. Under denna tid börjar järnvägssparkens yta att disponeras ut till dessa då Centralstationen med sitt centrala läge blir en knutpunkt för fler transportmedel. Utifrån placeringen av både spårvägen och busstationsbyggnaden ser vi att man fortfarande tar stor hänsyn till parken. De estetiska värderingar som parken tidigare hade i detta skede har börjat undermineras av de sociala värderingarna. Med nya samhällsplaneringsideal blev det viktigare att logistiken skulle fungera. Utifrån det arkivmaterial vi gått igenom kunde inga ekologiska värderingar utläsas.

Ytterligare 30 år senare, på 1960-talet, behöver Uppsala Centralstation skapa plats för personbilens intrång i staden. Den här gången försvinner parkmark till förmån för parkeringar. Uppskattningsvis har nu en tredjedel av den ursprungliga järnvägsparken blivit hårdgjord yta. Återigen är det sociala värderingar som överskuggat de estetiska. Några ekologiska värderingar har inte kunnat utläsas och man verkar ha haft liknande samhällsplaneringsideal som på 1930-talet.

Väl på 1990-talet kan estetiska värderingar utläsas som viktiga igen. Det pratas om att bevara järnvägsparken och att den ska bjuda in till vila och umgänge, en värdering som var viktig när parken anlades. Sociala värderingar går att utläsa i exempelvis parkens planerade multifunktionalitet, vilket vi anser går hand i hand med de estetiska värderingarna istället för att överskugga dem. Något som tyder

på att ekologiska värderingar börjar framträda är att man här önskar att om en del av parken byggs bort ska den ersättas på annat håll inom området. Detta skulle också kunna vara en estetisk värdering, men vi anser att detta tillfaller de ekologiska. Då SJ år 1973 lagt ner sin trädgårdsorganisation antas att 1800-talets ideal om den strukturerade, vackra och utbildande parken försvunnit.

Dagens utformning från år 2005 anser vi ha störst fokus på funktion och logistik, därmed på sociala värderingar. I och med att järnvägs parkens ursprungliga utformning helt försvunnit har platsen fått en ny karaktär. Parkyta finns, men i ny utformning och är uppskattningsvis bara en fjärdedel av det ursprungliga parkområdet. Parken benämns inte längre som järnvägs park, utan har bytt namn till Gunnar Leches park. Även om detta är en hyllning till den tidigare stadsarkitekten innebär namnbytet att den status som järnvägs parken hade tas bort. Vi kan se att estetiska värderingar finns i gestaltningen av parken, men att funktion har prioriterats högre. Då stationsområdet mestadels är hårdgjort är det svårt att argumentera för att parken fyller samma ekologiska funktion som den haft vid tidigare utformningar där de ekologiska värderingarna inte ens stått i centrum.

Vi har därmed sett att sociala värderingar som kan liknas med Thompsons diskurs *The discourse of Amenity* (Thompson 2000b), främst funnits från parkens anläggning och fram till 1960-talet. Här låg fokus på att främja folkhälsan och ge de resande en trevlig upplevelse när de väntade på eller ankom med tåg. Även de estetiska värderingar som går att likna vid Thompsons diskurs *The discourse of Accommodation* (Thompson 2000b) kunde främst utläsas mellan 1860- och 1960-tal. På 1990-talet fanns också en vilja att behålla mycket grönska på centralstationen, men mot 2000-talet har den estetiska värderingen prioriterats ner. Ekologiska värderingar, som i Thompsons diskurs *The discourse of Sustainability* (Thompson 2000b) har i huvudsak kunnat utläsas från 1990-talet och framåt. Detta för att hållbarhetsideal har framträtt mer i samhället under den tiden.

Som tidigare nämnt är det homocentriskt att beskriva järnvägs parken som *Genius loci* eller *Genius saeculi*. I och med att båda begreppen är skapade av människan, för människan, blir de svårtolkade eftersom det beror på vem som tolkar dem. Därmed går det inte att säga om Uppsalas järnvägs park har ett *Genius loci* eller ett *Genius saeculi*.

Som nämnt i uppsatsen var den prydliga utformningen av 1800-talets järnvägs parker ett sätt att visa upp att SJ var en trovärdig och strukturerad organisation, en pålitlig del av samhället. Lindgren (2022) hävdar i sin avhandling att efter decennier av eftersatt underhåll har många av järnvägs parkernas

gestaltningar försämrats, vilket ger intrycket att de inte längre är en viktig del av samhället. Vi kan i Uppsalas fall bara hålla med.

I dagsläget står Centralstationen inför samma utmaning som den gjorde på 1960-talet. Den nuvarande utformningen kan inte hantera den mängd resenärer som behöver kunna ta sig inom samt till och från Uppsala. Sociala och estetiska värderingar har kunnat utläsas i de tidigare nedslagen i tiden, men ekologiska värderingar har inte syns lika tydligt. I den framtida utformningen av Uppsala Centralstation kan alla tre värderingar utläsas tydligt. De sociala värderingarna har fått ta stor plats i utförandet och kan anses vara en grund för projektet. Det läggs vikt vid att stationen ska fungera logistiskt både för trafiken och för människorna. Estetiska och ekologiska värderingar anser vi går hand i hand i framtidens förslag. Utformningen visar tydligt på att estetiska värderingar varit betydande i gestaltungsprocessen, samtidigt som alla gröna strukturer är motiverade med ekologiska värderingar. Vi hoppas att när det nya stationsområdet invigs i framtiden förblir parkområdet lika stort som i den nya översiktsplanen och att det inte än en gång nedprioriteras.

Då samhällsplanering påverkar hela befolkningen och centralstationer är platser som besöks av en stor del av denna befolkning är studier om hur de förändras ständigt relevanta. Detta för att vi som landskapsarkitekter ska kunna lära oss av varandra vad som fungerar bra och för att vi ska kunna använda oss av rätt argument för att få igenom förslag med de värderingar vi anser vara viktiga för samhället. För framtida studier hade det varit intressant att undersöka om det igen sker ett skifte i hierarkin mellan de tre värderingarna och om hållbarhetsidealet får ta större plats. Dessutom hade liknande fallstudier för andra stationsområden och järnvägsparker varit relevanta för deras framtida utformningar.

Referenser

Arkivreferenser:

Ekman, Karl (1936). Dragarbrunn 26 – Dragarbrunn Järnvägsparken. Uppsala Stad och Kommun, Stadsingenjörskontoret, 6:328D. Uppsala Stadsarkiv, Uppsala.

Ekström, Bengt (1965). 42F Frigg, Järnvägsparken. Uppsala Stad och Kommun, Stadsarkitektkontoret, 6:326A. Uppsala Stadsarkiv, Uppsala.

Holme, Lennart (1986-1995). Järnvägsparken. Uppsala Kommun, Naturvårdsnämnden, 6:83F. Uppsala Stadsarkiv, Uppsala.

Lefvert, P O, Wennerholm, Kjell (1965). 42F Frigg, Järnvägsparken. Uppsala Stad och Kommun, Stadsarkitektkontoret, 6:326A. Uppsala Stadsarkiv, Uppsala.

Registerkort (oförtecknade) från Uppsala stad. Planteringsnämnden.

Uggla, Carl (1936). Dragarbrunn 26 – Dragarbrunn Järnvägsparken. Uppsala Stad och Kommun, Stadsingenjörskontoret, 6:328D. Uppsala Stadsarkiv, Uppsala.

Artiklar:

Book, T. (1986). Järnvägen i den nordiska stadsplanen – anpassning eller konflikt? *Bebyggelsehistorisk tidskrift*. Nr 12, 57-73. <http://uu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1545659&dswid=4186>

Bravo, L. (2010). Genius loci and Genius saeculi: a sustainable way to understand contemporary urban dynamics. *INTERNATIONAL PLANNING HISTORY SOCIETY CONFERENCE*. Volym 14, 543-554. https://www.researchgate.net/publication/233980510_Genius_loci_and_Genius_saeculi_a_sustainable_way_to_understand_contemporary_urban_dynamics#full-text

Flinck, M. (1995). SJ:s parker och trädgårdar. *Kulturmiljövård*. 1995 (4). 86-87. <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1729820&dswid=-5757>

Forsström, M. (1986). Järnväg, bygd och bebyggelse – en introduktion. *Bebyggelsehistorisk tidskrift*. Nr 12, 5-7. <http://uu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1545659&dswid=4186>

Klintborg Ahlko, Å. (1993). SJ:s RABATTER – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur. *Lustgården*. Årsskrift 1993, 41-53.
<https://libris.kb.se/bib/3685660>

LagerBerg FogelBerg, C., FogelBerg, F. (2011). One hundred years of gardening for public service: the horticultural heritage of the Swedish State Railways. *Studies in the History of Gardens & Designed Landscapes*, 31(4), pp. 343–354.
doi: 10.1080/14601176.2011.601902.
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14601176.2011.601902>

Linde, G. (1986). Från Malmö till Boden på 40 år – A W Edelsvärds stationshus 1855-95. *Bebyggelsehistorisk tidskrift*. Nr 12, 108-130. <http://uu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1545659&dswid=4186>

Ross, S. (1998). Gardens and the Death of Art. *Landscape Architecture Magazine*. Vol. 88, No. 7, pp. 64-69, 87-96 <https://www.jstor.org/stable/44670579>

Thompson, I. (2000a). Sources of Values in the Environmental Design Professions: The Case of Landscape Architecture, Ethics, Place & Environment, 3(2), pp. 203–219. doi: 10.1080/713665888. <https://doi.org/10.1080/713665888>

Thompson, I. (2000b). Aesthetic, Social and Ecological Values in Landscape Architecture: A Discourse Analysis, 3(2), 3:3, 269-287, DOI: 10.1080/713665903. <https://doi.org/10.1080/713665888>

Avhandlingsreferenser:

Lindgren, A. (2020). *Planteringar vid järnvägen. Funktion och organisation under stambanornas första tid*. Diss. Göteborgs universitet.
<https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/63267>

Lindgren, A. (2022). *Staten som trädgårdsmästare. Järnvägens planteringar från naturförsköningkonst till testamente*. Diss. Göteborgs universitet.
<https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/74044>

Bokreferenser:

Kepczynska-Walczak, A., Walczak, B. (2013). *Visualising „genius loci” of built heritage*. Lodz University of Technology.
https://www.researchgate.net/publication/307925083_Visualising_genius_loci_of_built_heritage

Laufors, E. (1987). *Det Gröna Uppsala*. I: Nevéus, T., Lundh, H. & Laufors, E. *Uppsala stads historia* 6:6. Uppsala kommun, Kommittén för utgivandet av Uppsala stads historia.
https://primo.slu.se/discovery/fulldisplay?docid=alma990001143540605121&context=L&vid=46SLUB_INST:SLUB_V1&lang=sv&search_scope=MyInst_and_CI&adaptor=Local%20Search%20Engine&tab=Everything&query=isbn,exact,9197048674

Rylander, U. (1996). *FJÄLLNÄRA TRÄDGÅRDAR: i Jämtland och Härjedalen tiden 1830-1900*. Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien.
<https://www.ksla.se/pdf-meta/solmed-nr-11-fjallnara-tradgardar-i-jamtland-och-harjedalen-tiden-1830-1900-opt/>

Webbreferenser:

Globala målen (2024). *Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna*.
<https://globalamalen.se/om-globala-malen/mal-13-bekampa-klimatforandringarna/>
[2025-03-07]

Nationalencyklopedin (u.å.a). *ideal*.
<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/ideal?isSearchResult=true>
[2025-03-07]

Nationalencyklopedin (u.å.b). *värdering*.
<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/v%C3%A4rdering>
[2025-03-07]

Nordiska ministerrådet (2022). *Stadsgrönska och ekosystemtjänster – en nordisk verktygslåda för grönblå strukturer*. <https://pub.norden.org/nord2022-025/#>
[2025-02-27]

Regeringskansliet (2020). *Fem år med Parisavtalet*.
<https://www.regeringen.se/artiklar/2020/12/fem-ar-med-parisavtalet/> [2025-03-07]

Sveriges miljömål (2023). *Begränsad klimatpåverkan*.
<https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/begransad-klimatpaverkan/> [2025-03-10]

Trafikverket (2024). *Järnkoll på tågresor*. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/jarnkoll--fakta-om-svensk-jarnvag/jarnkoll-pa-tagresor/> [2025-03-10]

Uppsala kommun (2005). Detaljplan för Terminalbyggnad vid resecentrum, Antagandehandling.
<https://www.uppsala.se/contentassets/9c6db8719d2c47a7a8d9d8a35cb7dec5/-planbeskrivning.pdf> [2025-02-27]

Uppsala kommun (2023). *Tidplan och milstolpar*.
<https://bygg.uppsala.se/planerade-omraden/uppsala-c/tidplan-och-milstolpar/> [2025-03-07]

Uppsala kommun (2022). *Utvecklingsplan Uppsala C*.
https://bygg.uppsala.se/globalassets/uppsala-vaxer/dokument/stadsplanering--utveckling/planerade-omraden/uppsala-c/utvecklingsplan_uppsala-c_220404_c.f.-moller_.pdf [2025-02-27]

Uppsala kommun (2018). Ändring av Detaljplan för Bussterminal vid Uppsala C, 0380-P2006/29.
https://www.uppsala.se/contentassets/7aea5724adb748e59d8a8b45cad2d704/plan_karta.pdf [2025-03-08]

White Arkitekter (u.å.). *Uppsala resecentrum*.
<https://whitearkitekter.com/se/projekt/uppsala-resecentrum/> [2025-03-08]

Studentarbeten:

Larsson, A. (2011). *De gamla järnvägsparkerna: tankar och idéer om utformningen av parkerna*. Högskolan i Gävle. Akademin för teknik och miljö, Avdelningen för elektronik, matematik och naturvetenskap. https://hig.diva-portal.org/smash/record.jsf?aq2=%5B%5B%5D%5D&c=364&af=%5B%5D&searchType=SIMPLE&query=&language=sv&pid=diva2%3A410789&aq=%5B%5B%7B%22organisationId%22%3A%226508%22%7D%5D%5D&sf=all&aqe=%5B%5D&sortOrder=author_sort_asc&onlyFullText=false&noOfRows=50&dswid=211

Lehtonen, M. (2009). *Hållbar och funktionell utemiljö för järnvägsstationer*. Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap.
https://stud.epsilon.slu.se/537/1/lehtonen_m_091008.pdf

Trainor, F. (2019). *De bortglömda trädgårdarna: Järnvägsplanteringar längs Karlsborgsbanan under 100 år*. Göteborgs Universitet. Institutionen för kulturvård. <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/60005>

Publicering och arkivering

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

Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

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

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

☒ JA, jag, Elvira Asker har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

☒ JA, jag, Tuva Mårtensson har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

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