

Kraftvärmeverket i *Framtidsstaden*

Processorienterad och platsbaserad transformation i Linköping



Frida Sahlman

Examensarbete, 30 hp
Institutionen för landskapsarkitektur,
planering och förvaltning
Landskapsarkitektprogrammet
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Alnarp 2025

Kraftvärmeverket i *Framtidsstaden*- Processorienterad och platsbaserad transformation i Linköping

The Heat Plant in *the City of the Future*- Process Oriented and Place Based Transformation in Linköping

Frida Sahlman

Handledare: Caroline Dahl, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Nina Vogel, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Azadeh Shahrad, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0846

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2025

Omslagsbild: Frida Sahlman

Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd

Nyckelord: Processorienterad utveckling, platsbaserad stadsbyggnad, megaprojekt, mellan användning, Linköping, Ostlänken

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 har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta.



Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Tack

Ett stort tack till min handledare Caroline Dahl för värdefulla råd och guidning genom arbetet. Tack till Rebecka och Ola på Tekniska verken för att ni hjälpte mig lära känna KV1. Tack så mycket Tina och gänget på Linköpings kommuns enhet för strategisk planering, för att jag fick sitta med er och jobba. Ni gav mig inblick i ert arbete med stationsområdet, samt trevligt sällskap på fika- och lunchraster. Slutligen vill jag tacka vänner och familj som läst, bollat idéer och bidragit med insikter under arbetets gång.



*Frida Sahlman
Alnarp, 14e maj 2025*

Sammanfattning

Den modernistiska planeringstraditionen har effektiviserat stadsbyggnadsprocessen och möjliggjort snabb utveckling. Men framtiden blir allt svårare att förutspå, med tanke på bland annat klimatförändringar. Samtidigt förändras samhället i allt snabbare takt. Att långsiktigt planera för storskaliga omvandlingsprojekt, baserat på visioner och prognoser, kan hindra adaptiv och hållbar utveckling av städer. När landskapet ständigt förändras kan långsiktiga planer gynnas av att bli mer flexibla. Storskaliga projekt är dessutom ofta svåra för allmänheten att förstå och få insyn i, vilket kan leda till motsättningar. Även det kan leda till hinder för hållbar utveckling av städer. Att bjuda in allmänheten att delta i processen kan underlätta och berika omvandlingsarbetet. Med bakgrund i denna problematik utforskar detta arbete hur flexibla, platsbaserade och inkluderande åtgärder kan kombineras med traditionell planering, för att gynna utvecklingen av en plats som står inför storskalig omvandling. Arbetet genomförs utifrån metodiken forskning genom design. Processen består av att iterativt kombinera arbete med platsundersökningar, gestaltning och läsning av litteratur, för att svara på arbetets forskningsfrågor. Gestaltningsarbetet utgår från ett område i Linköping som står inför komplex storskalig transformation. Projektområdet är ett industriområde där en ny järnväg och järnvägsstation ska byggas, samt ett kraftvärmeverk avvecklas. Kommunens vision handlar om att området ska omvandlas till innerstad och bli en av Linköpings största och viktigaste målpunkter. Arbetets syfte är att belysa vikten av att ta hand om och utveckla lokala platser parallellt med storskaliga projekt. Arbetet syftar även till att ge inspiration till hur projektområdet kan utvecklas på ett processororienterat vis. Samt hur omvandlingsprocessen kan inkludera allmänheten, genom mellan användning och aktiverade gränzoner. Gestaltningen mynnar ut i ett förslag på hur området kan utvecklas i faser, innan, under och efter avvecklingen av kraftvärmeverket. Gestaltningen resulterar även i ett koncept för mellan användning genom aktiverade gränzoner, vilket kan fungera som en röd tråd under omvandlingsprocessen. Gränzonerna ska bjuda in till aktivitet och inkludering i projektområdet innan, under och efter den stora omvandlingsprocess som det står inför. Arbetet visar hur flexibel planering kan användas för att gynna lokala platser och öka allmänhetens insyn i omvandlingsprocesser, i samband med storskalig omvandling.

Nyckelord

Processororienterad utveckling, platsbaserad stadsbyggnad, megaprojekt, mellan användning, Linköping, Ostlänken

Abstract

The modernist planning tradition has streamlined the planning process and enabled rapid development. But the future is increasingly difficult to predict, given climate change, among other things. At the same time, society is changing at an ever-increasing pace. Long-term planning for large-scale transformation, based on visions and forecasts, can hinder adaptive and sustainable urban development. When the landscape is constantly changing, long-term planning can benefit from becoming more flexible. Another challenge with large-scale projects, is that they are often difficult for the public to understand and gain insight into, which can lead to protest. This can hamper a sustainable development, just like inflexibility. Inviting the public to participate can ease and enrich the transformation projects. With these issues in mind, this work explore how flexible, place-based and inclusive methods can be combined with traditional planning, to benefit the development of a site facing large-scale transformation. The work is carried out based on the methodology Research Through Design. The process consists of iteratively combining site investigations, design work and reading of literature, to answer the research questions. The design work is carried out on an area in Linköping, Sweden that is facing a complex large-scale transformation. The project area is an industrial area where a new railway and railway station are planned, while a heat plant is planned to be decommissioned. According to the municipal's vision, the site is going to be developed and become one of Linköping's largest and most important destinations. The purpose of the work is to highlight the importance of taking care of and develop local places in parallel with large-scale projects. The work also aims to provide inspiration for how the site can be developed in a process-oriented way. As well as how the development process can include the public, through temporary use and activated border zones. The design results in a proposal for how the area can be transformed in phases, before, during and after the decommissioning of the heat plant. The design also consists of a concept for activated border zones, which can be used during the whole development process. The border zones will invite activity and inclusion in the project area before, during and after the major transformation process. The work shows how flexible planning can benefit local places and increase the possibility for public engagement in transformation processes, during large-scale development.

Keywords

Process-oriented development, place-based planning, megaproject, temporary use, Linköping, Ostlänken



Figur 1: Värmeverket i Linköping i slutet av 1900-talet.
(Fotograf okänd, 1970-1990)

Innehållsförteckning

Introduktion.....	1
Läsanvisning.....	1
Linköping.....	2
Syfte, mål & frågeställningar.....	4
Syfte.....	4
Mål.....	4
Frågeställningar.....	4
Gestaltningbaserad metodik.....	5
Litteratur.....	5
Platsundersökningar.....	5
Gestaltning.....	5
Avgränsning.....	5
Tre faser.....	5
Teoretiska ingångar.....	6
Megaprojekt.....	6
Flexibelt stadsbyggande.....	6
Platsbaserad utveckling.....	7
Mellananvändning för att skapa engagemang.....	8
Gränszonen som gnista för aktivitet.....	8
Platsens olika lager.....	10
Områdets framväxt.....	10
Kontext.....	13
Struktur.....	18
KV1-verksamheten.....	19
Fritid.....	22
Natur.....	23

Omvandlingsprocess i tre faser.....	25
Målsättning.....	26
Utgångspunkter från litteraturen.....	26
Principer från platsundersökningarna.....	26
Tre faser.....	27
Fas 1- innan.....	28
Fas 2- under.....	30
Fas 3- efter.....	32
Aktiverade gränzoner för att engagera allmänheten.....	34
Applicering- Södra Oskarsgatan.....	35
Processguide.....	37
Reflektion.....	38
Navigerande gestaltning.....	38
Projektets målsättning.....	38
Återkoppling till frågeställningarna.....	39
Metoddiskussion.....	39
Avslutande ord.....	40
Figurförteckning.....	42
Källförteckning.....	43

Introduktion

Megaprojekt är enligt Flyvbjerg (2014) storskaliga komplexa projekt som tar många år att planera och genomföra, involverar en mängd aktörer, kostar många miljarder och påverkar en stor mängd människor. De genomförs med en hög ambitionsnivå för att förändra samhället.

Det blir allt vanligare att infrastruktur byggs som megaprojekt, men samtidigt innebär så storskaliga projekt en rad risker. Om det inte går enligt plan kan hela samhällen, regioner eller till och med länder påverkas negativt. Det är enorma summor pengar, jobb, miljöpåverkan och prestige som står på spel. Det är inte ovanligt att storskaliga infrastrukturprojekt spräcker budget, tidsplan eller på andra sätt får problem längs vägen. Den stora mängden megaprojekt som genom historien misslyckats med ovan nämnda aspekter har medfört att megaprojekt stöter på mer motstånd och debatt än andra typer av projekt. Risken är ännu större att människor motsätter sig utvecklingen om de inte får nog insyn i projektet (Flyvbjerg, 2014). För omvandlingens bästa, men inte minst med tanke på demokrati och social hållbarhet, är det viktigt att ge allmänheten möjlighet att förstå och delta i processen.

Eftersom storskaliga infrastrukturprojekt kräver långsiktig planering och består av många delar beroende av varandra så är de sårbara för föränderliga förutsättningar. Samtidigt förändras landskapet och samhället konstant, idag mer än någonsin. Dessutom blir framtiden allt mer oförutsägbart med tanke på bland annat klimatförändringarna. Mycket kan behöva ändras i projektplaner innan det är dags för invigning. Behovet av och förutsättningarna för projekt kan förändras fort. Det kan därför vara gynnsamt att bryta ner storskaliga omvandlingar i mindre faser. Att börja med det viktigaste och sedan låta processen visa vad nästa steg bör vara.

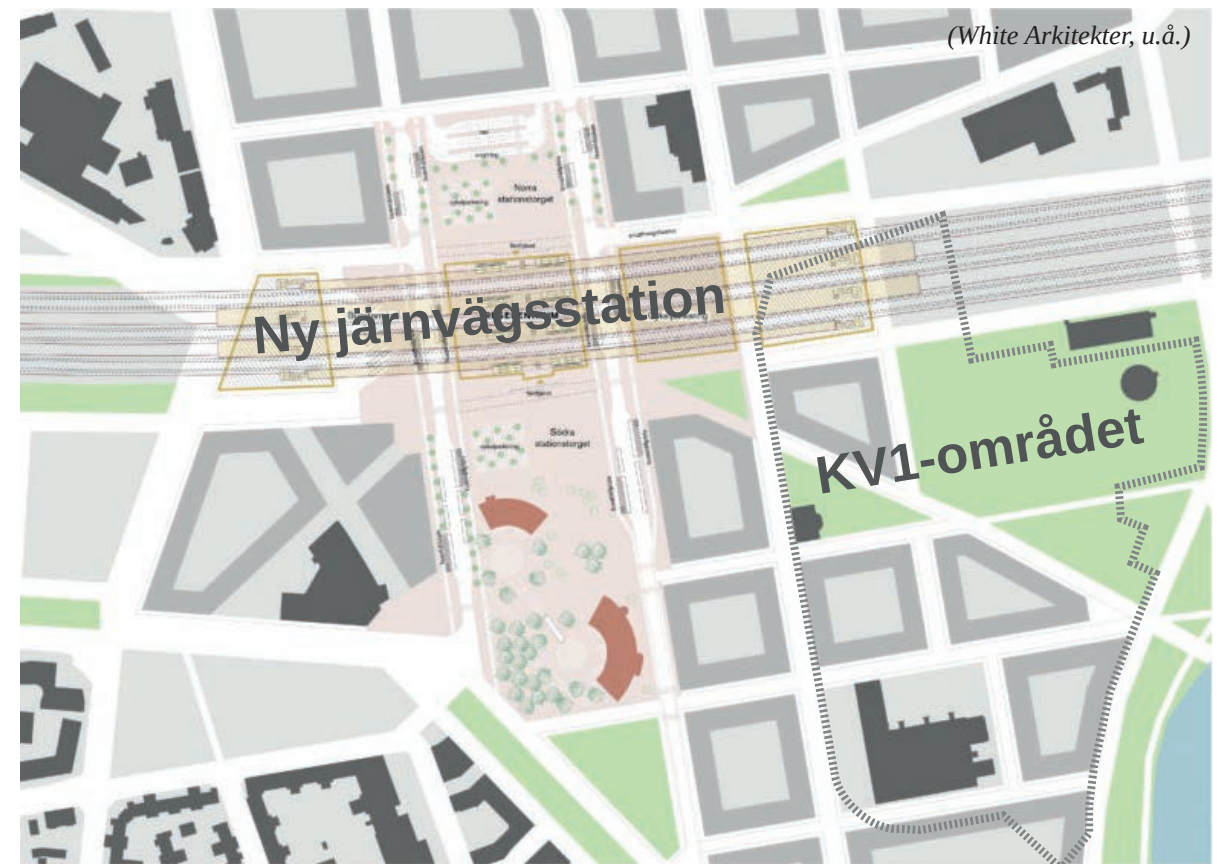
Parallellt med storskaliga projekt kan det vara användbart med flexibla och temporära lösningar, vilka kan utveckla den lokala platsen. På flera håll i Sverige, exempelvis Helsingborg, Göteborg och Malmö har experimentella och flexibla metoder använts i samband med stora stadsomvandlingsprojekt. Det gör

omvandlingsprocessen mer motståndskraftig mot ändrade förutsättningar. Samtidigt kan det medföra möjlighet att involvera allmänheten att ta del av och påverka utvecklingen i större utsträckning.

Det här arbetet utforskar möjligheten att kombinera omvandling av storskaliga landskap med i sammanhanget små och flexibla förändringar. Detta för att minska sårbarheten i omvandlingen och möjliggöra flera vägar framåt. Arbetet utforskar även hur allmänheten kan involveras i processen, för att öka förståelse för och anknytning till storskaliga infrastrukturprojekt. Utforskandet av dessa aspekter förankras i ett område i Linköping där en ny järnväg och järnvägsstation ska byggas, och ett kraftvärmeverk troligtvis avvecklas.

Läsanvisning

Här i introduktionen följer nu en kort beskrivning av Linköping och projektområdet. Sedan ges en beskrivning av arbetets syfte, mål, frågeställningar och metod. Efter de inledande delarna följer en beskrivning av den teori som gett riktning till gestaltningen. Den behandlar bland annat megaprojekt, flexibel stadsbyggnad, mellan användning och involvering av allmänheten i stadsutvecklingen. I nästa del av arbetet, platsens lager, beskrivs projektområdet och dess omgivning utifrån aspekter som historia, rekreation och verksamheter. Detta både utifrån källmaterial och platsbesök. Där finns även en sammanställning av material från platsundersökningarna. Efter beskrivningen av platsen följer en presentation av gestaltungsarbetet. Först presenteras målsättningen och problemformuleringen för gestaltningen. Sedan beskrivs de utgångspunkter som teorin bidragit med och de principer för gestaltningen som platsundersökningarna mynnat ut i. Därefter följer beskrivningen av de tre faser som föreslås för områdets utveckling samt deras utformning. Efter de tre faserna beskrivs ett koncept för att engagera allmänheten i omvandlingsprocessen, med hjälp av aktiverade gränzoner. Konceptet appliceras sedan på Södra Oskarsgatan. Arbetet avslutas med en summering av gestaltningen genom en processguide, samt en reflektion över projektet och de aspekter som arbetet behandlat.



Figur 2: Projektområdet står inför stor omvandling. Ortofoto över områdets nuvarande struktur samt en illustrationsplan av White Arkitekter över hur områdets framtida struktur skulle kunna se ut, när Ostlänken är på plats. Gräns för KV1-tomten och text adderad av författaren.

0 50 100m
N 1:5 000



Figur 3: Tågtrafikens östra infart till staden ska flyttas norrut. Här syns Linköpings tätort med korridoren för Ostlänken, befintlig järnväg, projektområdet och stadens centrum markerat. (ortofoto: Lantmäteriet, 2025)

Linköping

Linköping, landets femte största stad, marknadsförs som “platsen där du möter framtiden” och beskrivs som en högteknologisk, livsvänlig stad med bra läge (Linköpings kommun, 2020). Staden har goda pendlingsmöjligheter, en timme och fyrtio minuter till Stockholm, och är tillsammans med Norrköping ett av landets starkaste logistiska nav (ibid.). Den dubbelspåriga höghastighetsjärnvägen Ostlänken, som nu planeras och byggs mellan Järna och Linköping, kommer förkorta restiden till Stockholm (Trafikverket, 2024). Invigningen av Ostlänken ses av Linköpings kommun som en stor målpunkt i stadens framtida utveckling. Redan 2001 togs för Ostlänken en förstudie och järnvägsutredning fram av Trafikverket. 2018 gav regeringen Ostlänkenprojektet beslut om tillåtlighet och i slutet av 2024 togs det första spadtaget i Järna. Hela projektet bedöms kosta 91,4 miljarder, i 2021 års prisnivå (ibid.). Planerad byggstart för etappen i Linköping är satt till 2030 (Linköpings kommun, 2025a).

▲ 0 0,5 1km
N 1:50 000



Figur 4: Nu skissar kommunen på en framtida struktur för projektområdet. Här syns projektområdet med Ostlänken, stationsområdet, ny park och preliminär gatustruktur, enligt kommunens nuvarande planer. De röda pilarna visar viktiga stråk mellan nya stationen och befintlig innerstadsmiljö samt Stångebro. (ortofoto: Lantmäteriet, 2025)

I samband med byggnationen av Ostlänken kommer Linköpings järnvägsstation flyttas 500 meter längre bort från stadens centrum, mot norr, ut i ett verksamhets- och industriområde (Linköpings kommun, 2025a). Industriområdet ska bli centrumbebyggelse och stationsflytten beskrivs som en viktig del i att bygga ut innerstaden norrut mot vattendraget Stångån, som rinner genom Linköping. På sikt ska det befintliga spårområdet rivas, vilket möjliggör för stadskärnan att utvidgas mot den nya stationen. Den nya stationen är planerad att invigas 2035, och då ska området kännas som en del av innerstaden (Linköpings kommun, 2025b).

Utvecklingen av det nya stationsområdet i Linköping är väldigt komplext, inte minst med tanke på ett kraftvärmeverk, KV1, som finns i närheten. KV1 har länge varit ett debatterat inslag i Linköpings stadsbild. Det tar upp en stor del av marken mellan befintlig och ny järnväg. Verket invigdes 1964 och sades på den tiden vara Linköpings stads största investering genom tiderna (Alvin, 2022). Politikerna har länge pratat om att KV1 står i vägen för innerstadens utveckling. Redan 40 år efter invigningen började politikerna diskutera en flytt av verket (ibid.). Dess allt mer centrala placering i staden medförde oönskade utsläpp i stadsmiljön. Fastigheten hade dessutom ett centralt och attraktivt läge vid Stångån. När det nya stationsområdet för Ostlänken nu planeras har frågan om kraftvärmeverket och fastighetens potential för nybyggnation blivit högaktuell (ibid.). I dagsläget finns inga planer för en avveckling av KV1, men i kommunens planer ska området på sikt omvandlas till innerstad. Kraftvärmeverket står inte i vägen för själva järnvägsbygget, utan för stadsutvecklingen som planeras i området.

Idag kan projektområdet beskrivas lite som den befintliga järnvägsstationens baksida, ett industriområde utanför det vardagliga rörelsemönstret för största delen av stadens

befolkning. Kommunens nuvarande planer för området innebär att till stor del omvandla det till innerstadsmässig kvartersstruktur. Gamla industribyggnader av tegel och puts planerar kommunen att bevara. En stor del av norra KV1-området ska omvandlas till park, och kopplas samman med befintlig parkmiljö längs Stångån. Parken ska hjälpa till att ta hand om dagvatten. Den nuvarande planen för framtida gatunätet i området består av cirka 5 gator som passerar Ostlänken i rät vinkel, en gata parallellt med Ostlänken och två gator som korsar genom KV1-området. Två befintliga gator bevaras och förlängs norrut förbi Ostlänken. Några befintliga gator i södra delen av området ser ut att omvandlas till gångfartsområden. På sikt ska staden fortsätta växa ut mot Tornby i nordväst och Stångebro i öst. Kopplingen mellan Stångebro och nya järnvägsstationen benämns som viktig. Även kopplingen mellan stadens centrum och den nya stationen, via St Larsgatan. St Larsgatan blir ett viktigt kollektivtrafikstråk. Över Stångån mot Stångebro planeras en ny kollektivtrafikbro, Diagonalbron.

Ostlänken kommer kosta mycket pengar för kommunen. Att dessutom bygga nya kraftvärmeverk på en annan plats, bygga om ledningsnätet och att skapa innerstadsmiljö kring nya stationen innebär riktigt stora kostnader för Linköping. Troligtvis kommer det inte vara planeringsmässigt möjligt att avveckla KV1 innan den nya stationen ska invigas. Långa och komplexa processer har helt enkelt stor påverkan på stationsområdets framtid. När ramarna för projekt Ostlänken nu börjar falla på plats blir det viktigt att tänka på hur området kan utvecklas och användas, parallellt med byggnationen av järnvägen och avvecklingen av KV1. Det blir även viktigt att hitta strategier för att introducera Linköpingsborna till det nya stationsområdet, att låta dem lära känna platsen och omvandlingsprocessen.



Figur 5: Rälsbussar uppställda på bangården vid Linköping station.
KV1 skymtar i bakgrunden. (Einar Jagerwall, 1950)

Syfte, mål & frågeställningar

Syfte

Syftet med arbetet är att belysa vikten av att ta hand om och utveckla lokala platser parallellt med storskaliga projekt. Arbetet syftar till att ge inspiration till hur området vid den nya stationen och KV1 i Linköping kan utvecklas på ett platsspecifikt vis innan och under avvecklingen av kraftvärmeverket. Syftet är även att utforska hur omvandlingen kan synliggöras och förklaras för allmänheten genom gestaltning av flexibla interventioner på plats. Samt att föra en generell reflektion kring hur flexibel planering kan användas för att utveckla lokala platser, vilka är under påverkan av framtida eller pågående storskaliga projekt.

Mål

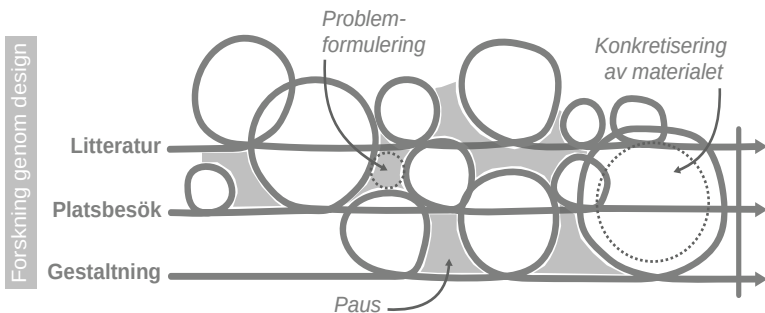
Målet är att föreslå hur det nya stationsområdet i Linköping successivt kan utvecklas med hjälp av platsbaserade lösningar. Förslaget ska visa hur området kan bli en integrerad del av staden genom 3 faser: innan, under och efter avvecklingen av KV1. Målet är även att ta fram ett förslag för hur allmänheten kan bjudas in till platsen och ta del av omvandlingsprocessen.

Frågeställningar

- Hur kan området kring den nya stationen och KV1 i Linköping gestaltas på ett processorienterat vis, med fokus på gränzoner, för att tillgängliggöra omvandlingen och inkludera allmänheten?
- Hur kan flexibel planering gynna lokala platser och öka allmänhetens insyn i omvandlingsprocesser?

Gestaltning baserad metodik

Arbetet är baserat på metodiken forskning genom design, där gestaltungsarbete utförs för att ge svar på frågeställningar. Metodiken ger möjlighet att undersöka nya idéer och lösningar på komplexa problem (Prominski & Seggern, 2019). Prominski och Seggern (2019) skriver om 5 ickelinjära, ständigt överlappande och återkommande moment vilka metodiken består av. Det första är att forma en originell problemformulering, som med fördel kan ha sitt ursprung i gestaltningen. Det andra är att reflektera kring existerande teorier, exempelprojekt och metoder inom området, vilka är användbara och inspirerande för gestaltningen. Det tredje är att projektivt gestalta för att finna och tydliggöra ännu okända lösningar för framtiden. Det fjärde är att konkretisera materialet och sammankoppla de reflekterande och gestaltande delarna för att nå allmängiltiga slutsatser. Det femte momentet är att pausa och inkubera för att få syn på nya lösningar och förhållningssätt (ibid.). Tre huvudsakliga aktiviteter har legat till grund för projektet. Insamling och beskrivning av litteratur och fakta, platsundersökningar samt gestaltning. Figur 6 visar en skiss över hur de tre förhållit sig till varandra under projektets gång.



Figur 6: Process-skiss. Arbetet startade med att samla information från skrivbordet. Sedan lades mer fokus vid att på plats i landskapet lära känna området. Därefter följde en period där de tre processerna konstant gick in i varandra och förde varandra vidare. I slutet av projektet ägnades mestadels av tiden åt gestaltning, sammanställning och visualisering av materialet.

Litteratur

För att få fördjupad förståelse och inspiration lästes litteratur och dokument. Sökandet och bearbetandet av källor skedde kontinuerligt under arbetets gång och gestaltningen fick visa vägen när det gällde vilken litteratur och dokument som lästes. Det skedde i en iterativ process och gav riktning till gestaltungsarbetet.

Källorna som användes i arbetet hittades genom kurslitteratur från tidigare kurser vid SLU Alnarp, genom tips från handledare och sökningar på SLU Primo. Genom att läsa litteratur och dess källförteckningar hittades ytterligare litteratur. Litteraturen behandlade ämnen som storskaliga projekt och behovet av flexibel och inkluderande planering. En nyckelreferens för arbetet var Richard Sennett. Hans texter om boundaries, borders och uses of disorder låg till grund för gestaltungsarbetet. Genom litteraturen hittades även exempel på hur industriområden omvandlats på andra platser. Exempen belyste ämnen som placemaking, ekosystemtjänster och platsbaserad stadsutveckling. För platsspecifik information om projektområdets historia, Ostlänken, kommunens planer för området och Tekniska verkens verksamhet gjordes sökningar på Google och lokala organisationers hemsidor. I perioder utfördes arbetet hos Linköpings kommuns enhet för strategisk planering. Det gav insyn i pågående planering av området. Kommunens arbete är varken färdigt, politiskt beslutat eller gällande men att ta del av planeringsprocessen gav riktning till arbetet. Eftersom planerna inte är beslutade finns ingen fullständig hänvisning till dem i detta arbete.

Platsundersökningar

Under arbetets gång gjordes flera platsbesök i området och dess omgivande landskap. Genom kontakt med personer på Tekniska verken gjordes tidigt ett platsbesök inne på KV1-området vilket gav ökad kunskap om verksamheten. För att få förståelse för projektområdets kontext och relation till omgivningen genomfördes ett av platsbesöken enligt metoden Travelling Transect. Metoden är skapad av Lisa Diedrich, Gini Lee och Ellen Braae (2018) för att upptäcka landskap på ett fritt sätt. Analysen startar med en förberedande fas där bakgrundsinformation om platsen samlas. Baserat på den insamlade informationen dras sedan transekter på en karta, som blir den preliminära färdbeskrivningen för platsbesöket. I fas två av analysen genomförs platsbesök i form av en promenad. Allt eftersom hinder eller nyfikenhet på att utforska vidare uppstår så görs avvikelser från färdbeskrivningen. Det är avvikelserna från rutten som är själva analysen. Upptäckter av exempelvis material, platser, byggda element, atmosfärer, stämningar och historiska spår. För att

dokumentera upptäckterna används verktyg som skiss, anteckningar, fotografi, film och insamling av material. I sista delen av analysen sorteras, kombineras och tolkas det insamlade materialet till en beskrivning av analysens upptäckter. Sammanställning leder vidare till en beskrivning av områdets utmaningar och potential vilka fungerar som grund till principer att ta fasta på i gestaltungsarbetet. Genom transekten upptäcktes både små och storskaliga flöden, strukturer och förändringsprocesser i landskapet. Alla platsbesök var en viktig del i arbetsprocessen och bidrog med avgörande upptäckter och tankar för gestaltningen.

Gestaltning

Gestaltungsarbetet i projektet kan liknas vid vad Langner et al. (2019) beskriver som navigerande gestaltning. Medan forskning genom design utgör arbetets metodik så ger navigerande gestaltning en mer konkret förklaring av arbetets inställning till metodiken. Tillvägagångssättet navigerande gestaltning bygger på att genom en serie mindre steg utforska möjliga lösningar, utvärdera dessa och sedan justera eller backa och börja om. Det skapar möjlighet att planera för flera framtidsscenarier och på ett adaptivt vis kunna förändra riktningen längs processens gång (ibid.). Navigerande gestaltning bygger på förståelsen av landskapet som komplext, relationellt, dynamiskt och ständigt föränderligt. Enligt Langner kräver det kontext- och situationsspecifik gestaltning som kan anpassas till nya förutsättningar. Att djupgående läsa landskapet och skapa förståelse för det befintliga, för att i det befintliga hitta nya möjligheter och synergier att utveckla. Det är ett synsätt där gestaltning fokuserar på situationer istället för objekt och processer istället för produkter (ibid.). Navigerande gestaltning möjliggör meningsfull och relevant utveckling och kontinuerlig utvärdering av ständigt föränderliga landskap.

Arbetet mynnade ut i ett förslag på hur projektområdet kan omvandlas i faser parallellt med avvecklingen av KV1, oberoende av när avvecklingen sker. En utgångspunkt i arbetet är att se platsens utveckling som ett resultat av ständigt pågående samspel mellan det fysiska rummet, naturliga processer och mänsklig aktivitet, snarare än något som går att bestämma genom

enbart planering. Gestaltningen baserades till stor del på platsens befintliga förutsättningar, men även till viss del på kommunens pågående planering för området. Förslaget består av en processbeskrivning över hur området kan utvecklas innan, under och efter avvecklingen av KV1 på ett platsbaserat vis. Dessutom togs ett koncept fram för hur allmänheten kan bjudas in till att ta del av utvecklingen av området. Konceptet visualiserades genom en gestaltning av ett gaturum i projektområdet.

Avgränsning

Arbetet ämnade att ta fram ett förslag över hur området i Linköping mellan befintlig järnväg, korridoren för Ostlänken och Stångån kan utvecklas. Förslagets tidsdjup består inte av årtal, utan ett antal steg från idag fram till att KV1 är avvecklat. Arbetet hade utgångspunkt i Linköpings kommuns planer för området, vilka dock är i ett tidigt skede och ännu inte beslutade. Förslaget avgränsades till att gestalta en övergripande process för utveckling, där frågor om hur enskilda delprojekt ska genomföras inte behandlades. Arbetet lade stort fokus vid tillvägagångssätt för att involvera allmänheten i omvandlingsprocessen. Projektet avgränsades dock till att gestalta tillvägagångssätt för involvering, och har alltså inte i sig inneburit involvering. Nedan presenteras de tre faser i utvecklingen av projektområdet som arbetet bygger på.

Tre faser

1. KV1 är fortsatt i drift. I detta scenario är problematiken att verket är en tillståndspliktig verksamhet som kräver skyddsavstånd med tanke på olycksrisk, buller och föroreningar. Även att det tar upp mycket yta, som är otillgänglig för allmänheten, i närheten av den nya stationen.
2. KV1 avvecklas stegvis och fastigheten förbereds för att transformeras till någonting annat. Här är problematiken att området troligtvis är förorenat och att det finns mycket ledningar i marken. Dagvatten- och masshantering är utmaningar att lösa.
3. KV1 är avvecklat och områdets struktur kan omvandlas till att få mer innerstads-karaktär. Nu är problematiken att området varit en plats som få Linköpingsbor haft en relation till och ska bli en naturlig och viktig målpunkt i staden.

Teoretiska ingångar

Här ges en beskrivning av den teori som fungerat som ram och inriktning till gestaltungsarbetet. Avsnittet baseras på två utmaningar kring storskaliga infrastrukturprojekt. Det ena är att projekten kräver långsiktig planering samtidigt som landskapet och samhället ständigt förändras. Det andra att storskaliga projekt ofta är svåra för allmänheten att greppa och få insyn i, vilket kan leda till motsättningar. Vidare beskrivs hur flexibla, platsbaserade och inkluderande åtgärder kan gynna utvecklingen av en plats som står inför påverkan av ett storskaligt infrastrukturprojekt.



Figur 7: En ny väg anläggs. Det är idag vanligt att infrastruktur planeras och byggs genom så kallade megaprojekt.

Megaprojekt

I och med industrialiseringen tillgängliggjordes teknologi och resurser som medförde att utvecklingen av städer kunde ske i rasande fart (Madanipour, 2017). Sedan slutet av 1900-talet har dessutom global konkurrens och tillväxt varit en stark drivkraft till stadsutveckling. Världens städer tävlar nu om att dra till sig resurser, näringsliv och starka ekonomiska aktörer (Lundberg et al., 2012). Ofta är stadsutveckling likställt med progression, och städer utvecklas därför kontinuerligt (Hupperetz, 2015). Genom storskaliga projekt vill städer, kommuner och regioner visa på tillväxt och framåtanda.

Det blir enligt Flyvbjerg allt vanligare att infrastruktur byggs genom så kallade megaprojekt (Flyvbjerg et al., 2003). Det är storskaliga komplexa projekt som tar många år att planera och genomföra, involverar en mängd aktörer, kostar många miljarder och påverkar en stor mängd människor. Projekten genomförs med en hög ambitionsnivå, ofta för att förändra samhället. Exempel på megaprojekt är höghastighetsjärnvägar, flygplatser och sjukhus. Megaprojektens omfattning har konstant ökat över tid (Flyvbjerg, 2014). Flyvbjerg menar att det beror

på fyra drivkrafter. Dels ingenjörers strävan efter att flytta gränsen för vad som är möjligt att bygga, dels politikers strävan efter publicitet, dels företags ekonomiska drivkrafter, samt den estetiska drivkraften att skapa storslagna byggnadsverk. Dessa fyra utgör tillsammans starka krafter från aktörer som har mycket att vinna på megaprojekt (ibid.).

Samtidigt som megaprojekt ökar i antal och storlek har de en historik av att inte gå enligt plan (Flyvbjerg, 2014). Projektens storskalighet innebär stora risker samtidigt som det är mycket prestige på spel. Om de misslyckas påverkas hela regioner, ibland även nationer, under lång tid framåt. Inte sällan går megaprojekt dåligt när det gäller att följa tidsplan och budget. Även när det gäller miljöpåverkan, sociala frågor och hur stor nytta projektet faktiskt medför i slutändan (ibid.). På grund av de starka drivkrafterna förbises enligt Flyvbjerg ofta risker. Alternativa lösningar undersöks inte tillräckligt och ibland förbises, eller till och med mörkas, negativa aspekter vilket leder till felberäkningar i tid och kostnad. Alternativ med mer rimliga budgets och riskkalkyler väljs bort till fördel för projekt som är felberäknade (ibid.).

En anledning till detta är enligt Flyvbjerg att projektet anses medföra så positiva effekter att det inte spelar någon roll om budgeten eller tidsramen är felberäknad. Det blir ett etiskt och demokratiskt problem, samt en fråga om tillit till systemet (ibid.). Ofta har allmänheten dessutom liten insyn i projekten, kanske eftersom så mycket står på spel. Det är inte ovanligt att människor protesterar och motsätter sig dessa typer av projekt. Att många storskaliga projekt inte lyckas hålla budget eller medför komplikationer för miljö och människa har gjort att trovärdigheten för nya megaprojekt är liten. De får därför ofta mycket kritik och lågt stöd från allmänheten (Flyvbjerg et al., 2003).

Snabb utveckling och storskalighet är möjligt

tack vare den effektivisering av planeringen som skedde under modernismen. Många av dagens planeringsverktyg är resultat från behovet av storskaligt industrialiserat byggande och expansion av städer under miljonprogramstiden (Lundberg et al., 2012). Den modernistiska planeringstraditionen med metoder som sektorisering har för samhället framåt, men den bidrar till svårigheter för olika aktörer att samarbeta mot helhetslösningar (ibid.). Modernistiska arbetssätt med stuprör och konkurrens mellan särintressen kan ses som ett hinder för hållbart stadsbyggande. Idag handlar stadsutveckling inte längre i lika stor utsträckning om att expandera staden. På grund av rådande stadsbyggnadsideal, platsbrist och hållbarhetsmål skiftar stadsbyggnaden till att mer handla om utveckling, renovering och förtätning av redan bebyggda miljöer. Det är dagens planeringsmetoder sämre anpassade för (ibid.).



Figur 8: Ett gammalt magasin har fått sällskap av enorma silos. Stadsbyggnad handlar allt mer om utveckling och transformation av redan bebyggda miljöer.

Flexibelt stadsbyggande

I storskaliga komplexa projekt, exempelvis megaprojekt, är det nödvändigt med långsiktiga planer och visioner. Ofta bygger översiktlig planering på prognoser för flera årtionden fram i tiden. Det hjälper till att föra samhället i rätt riktning. Men visionära framtidsplaner kan också medföra att befintliga kvaliteter och små platsspecifika förändringar, som hade kunnat göra stor skillnad, förbises (Dahl, 2025). Stadsbyggnadsprojekt baseras ofta på ett tydligt slutmål och en strävan efter att så lite som möjligt ska förändras längs projektets gång. Det beror på att de måste följa budget, lagar och regler

(Sennett & Sendra, 2022). Samtidigt som projekt ofta baseras på konkreta visioner finns det sällan tydlig kommunikation om de processer som krävs för att nå dit. Både översiktsplaner och detaljplaner är en färskvara, eftersom planeringsförutsättningar förändras hela tiden.

Idag förändras samhället i rask takt och framtiden blir allt mer oförutsägbart, med tanke på bland annat klimatförändringarna. Då kan det vara svårt att på ett effektivt sätt planera samhällen efter långsiktiga visioner. Det finns situationer där konkreta och tydliga ramar är nödvändiga för att få ett önskvärt resultat i planeringen. Men där det lämpar sig, i mindre delprojekt, kan flexibel planering vara en väg att gå när det gäller att underlätta förändring och medföra att planer håller relevans över tid (Östman, 2022). Mandanipour skriver i sin bok Cities in Time (2017) om tre typer av förändringsprocesser. Den instrumentella strävar efter effektivitet, produktivitet och vinst. Den existentiella strävar efter anpassning och att hantera sårbarheten i naturliga och sociala system i globaliseringens tid. Den experimentella strävar efter att undersöka, ifrågasätta och testa nytt inför framtiden. Flexibilitet kan ses som ett verktyg vilket kan underlätta dessa processer.

Det sker nu ett paradigmskifte där planeringen går från att ha varit baserad på långsiktiga permanenta planer till att bli mer flexibel (Dahl, 2025). Modernistiska planeringsmetoder kombineras med nya mer adaptiva tillvägagångssätt. Kanske beror skiftet just på brådskan att ställa om samhället till följd av klimatförändringarna, och insikten att framtidens behov är svåra att förutspå. När diskurs och ideal förändras när människor förväntar sig att byggsektorn och planeringen blir mer hållbar och resurseffektiv kommer vad som ses som attraktiv stad förändras. Omvandling av landskap baseras, förutom på ekonomi, på personliga motiv, delade kulturella värderingar, fysiska strukturer samt mänskliga aktiviteter och flöden. Alla samhällsaktörer och landskapsanvändare är i varierande utsträckning del i att skapa riktning för utvecklingen av platser (Kolen et al., 2016). I takt med alltmer osäkerhet inför framtiden talas det, enligt delegationen för hållbara städer, om att fokus bör gå från kostnadseffektivitet och vinst mot ett mer kollektivistiskt, värdebaserat och etiskt fokus. Miljö- välfärd- och rättvisefrågor är alltmer

på agendan för stadsbyggnad (Lundberg et al., 2012). Med tanke på klimatförändringar så håller tankesättet om attraktivt stadsbyggande på att ändras inom branschen. Det blir attraktivt att på ett flexibelt sätt jobba med att förstärka och utveckla det redan existerande, när behov uppstår.

När stadsutvecklingen riktas in på att göra justeringar i den redan byggda miljön blir det nödvändigt att se planeringen som en del i pågående processer utan tydligt slut, att se planeringen mer som förvaltning (Sennett & Sendra, 2022). Genom att bygga upp samarbete mellan aktörer som är del i olika parallella förändringsprocesser kan den ständigt pågående transformationen av platser lättare överblickas. Med en bättre överblick av vad som redan pågår på platsen hade planeringen kunnat gå från att i projektform förändra till att istället sköta och förvalta den utveckling som redan sker på platsen (Dahl, 2020). Att sammanlänka många mindre interventioner av olika typ och tidsdjup, vilka tillsammans bidrar till långsiktig utveckling. Det kan hjälpa till att dynamiskt skifta perspektiv och hitta nya vägar att gå (Madanipour, 2017). Vilket är av stor vikt när det gäller att göra staden mer adaptiv till förändringar i klimat och samhälle. Att fokusera mer på planering och organisering av processer än byggd form kan göra att planeringen går från att skapa prognoser för permanenta planer, till att främja konstant utveckling med hjälp av olika typer av förändringsprocesser (Dahl, 2025). Det kan ses som att jobba med istället för mot landskapets ständiga utveckling.

I boken Designing Disorder- experiments and disruptions in the city (2022), skriver Pablo Sendra och Richard Sennett om flexibel stadsplanering. Sennett & Sendra menar att planerare måste lära sig att jobba med ovisshet och att kunna förändra planer beroende på resultat av olika steg i utvecklingsprocessen. Genom att se planeringen som en icke-linjär process kan arbetet handla mer om att möjliggöra än att styra. Att testa sig fram, justera och backa vid behov samt låta olika steg överlappa och interagera. Att tänka: vilket bör vara det första steget, och vad kan det få för resultat, istället för att bestämma ett mål och basera allt på att målet uppfylls. Genom att hålla olika möjliga framtidsscenarion öppna kan utvecklingsprocessen bli mer adaptiv (ibid.).



Figur 9: Småbåtar vid den lokala båtklubben. Oavsett hur stort eller litet ett stadsbyggnadsprojekt är så är det alltid nödvändigt att beakta det befintliga.

Platsbaserad utveckling

Storskalig omvandling riskerar inte bara att göra stadsutvecklingen oflexibel, det kan även resultera i generiska platser som är svåra att knyta an till. Sennett och Sendra kritiserar i boken Designing Disorder stora stadsomvandlingsprojekt som resulterar i alldeles för anonyma och programmerade rum, vilka de menar förhindrar spontanitet, användning och aktivitet. De menar dessutom att urbana rum med allt för homogen, fast och bestämd form inte kan utvecklas och anpassas till nya förutsättningar, utan att de bara kan förfalla (Sennett & Sendra, 2022). Malmö stad (u.å.) menar att mycket av det som byggs idag har en svag relation till sin plats och omgivning. Under 2024 initierade de en kampanj tillsammans med SUSTAINORDIC för att öka kunskapen om nutida platsbaserade förhållningssätt till stadsbyggnad. Det mynnade ut i en sammanställning av fyra viktiga aspekter när det gäller platsbaserat byggande och att stärka platsens unika kvaliteter.

Den första aspekten de identifierat är att “Gör[a] plats för lokal kunskap och inflytande i processen”. Det kan exempelvis ske genom dialog, medskapande och lokalt samarbete. Kunskap om platsens historia, framtid och hur den används i vardagen är viktig för att kunna möta platsspecifika behov. Den andra aspekten är att “Värna och förädla det som redan finns på platsen”. Genom noggranna observationer, analyser och kartläggningar skapas förståelse för platsen. Det kan leda till att platsens begränsningar och förutsättningar får visa vägen för nybyggnation, vilket i sin tur leder till bevarande av platsens unika

identitet och mer varsam förändring. Den tredje aspekten är att “Gestalta i relation till platsens karaktär”. Med det menas att ta upp och tolka omgivningens skala, materialitet, färgsättning etc. Detta för att hitta gemensamma nämnare som kan skapa samspel mellan nytt och gammalt. Den fjärde aspekten “Använd lokalt tillgängliga resurser” handlar om att återbruka och på ett resurssmart sätt använda det som finns nära till hands. Detta för att stötta den lokala ekonomin och för att använda material som är anpassade och förankrade i platsens klimat, landskap och historia (Malmö stad, u.å.).

Genom att analysera en plats arv skapas förståelse för dess historiska, rumsliga och sociala kontext, vilket ger kännedom om landskapet och dess utveckling (Kolen et al., 2016). Kolen et al. skriver att tillvaratagande av kunskap om en plats historia och arv i kombination med arbete för hållbar utveckling, livskvalitet och sociala frågor kan vara vägen till välfungerande platser. De betonar vikten av att samarbeta med allmänheten och olika lokala aktörer för att få en korrekt bild av vilken historia och arv som är betydelsefull att bevara (ibid.). Inte bara det fina och exklusiva har bevarandevärden. Kulturarv kan skapa en känsla av tillhörighet i tider av globalisering och kan ses från tre tidsperspektiv: som en reservoar av historia och minnen, som en reflektion av vår nutida identitet eller som inspiration och källa till kreativitet för framtiden (Hupperetz, 2015).

När mer ska få plats på mindre yta och resurseffektivitet blir allt viktigare, förändras synen på historia och arv. Bevarande av befintliga miljöer har utvecklats till att på ett dynamiskt vis integrera nytt och gammalt, i stället för att antingen riva eller frysa i tiden (Kolen et al., 2016). Vad som bevaras beror på personliga, sociala, politiska och ekonomiska anledningar (Hupperetz, 2015). Idag handlar bevarandet ofta om att skapa spännande miljöer som kan leda till utveckling (Kolen & Renes, 2015). Det historiska arvet i landskapet ses nu som ett resultat av ständigt föränderliga miljöer (Kolen et al., 2016). I takt med att städer behöver växa är det idag ofta postindustriella miljöer som omvandlas. Allmänhetens ökade intresse för postindustriella landskap har medfört att aktörer i samhällsbyggnadsprocessen allt mer ser värdet i att utveckla dessa miljöer. Ekonomiska, kulturhistoriska och sociala

drivkrafter kan medföra att gamla industrilandskap går från att vara sårbara och riskera förfall till att bli livskraftiga och resilienta (Kolen & Renes, 2015). Med hjälp av exempelvis föreningsliv och kultur, ekosystemtjänster och bevarande av bebyggelse och materialitet kan industriella områden utvecklas och omvandlas.

I Sofielund i Malmö har ett aktivt industriområde kombinerats med kulturella verksamheter, i den så kallade kulturljudzonen med lägre bullerkrav än andra platser i staden. Zonen skapades för att skydda och stötta det lokala kulturlivet och kreativa verksamheter från att trängas ut ur staden (Malmö stad, 2024). Föreningen NGBG som verkar i området arrangerar årligen en festival i zonens gatumiljö för lokala kulturutövare. NGBGs mål är att minska utanförskap och bjuda in till medskapande (ibid.).

I Landschaftspark Duisburg-Nord i tyska Ruhr-området har ett gammalt industriområde utvecklats till en park. Naturen som fått ta över området renar marken och bidrar med rekreationsmiljöer samtidigt som den bevarade byggda strukturen belyser platsens historia (Internationale Bauausstellungen, u.å.). På så sätt bevaras och utvecklas platsens industriella arv, genom att samtidigt skapa nya användningsområden.

Medan kulturljudzonen inte innebär särskilt mycket förändring i den byggda miljön, och Landschaftspark Duisburg-Nord bevarar bebyggd struktur men adderar natur, så omvandlas Gasverksområdet i Norra Djurgårdsstaden i Stockholm till en ny struktur men med cirkulärt tänk. Den historiska och kulturellt värdefulla miljön omvandlas där från industri till urban bebyggelse samtidigt som arvet bevaras. De gamla byggnaderna renoveras och utvecklas varsamt till nya användningsområden och området förtätas genom väl avvägda materialval (Stockholms stad, u.å.).

För att engagera allmänheten i en plats krävs att de känner koppling och tillhörighet till den. Det kan vara svårt att uppnå när en befintlig plats ska omvandlas nästan från grunden. Eller när en plats som få människor tidigare haft en relation till ska omvandlas till en viktig målpunkt i staden. Då kan platsens arv fungera som utgångspunkt.



Figur 10: Människor har antecknat sina drömmar på en mur. När allmänheten får möjlighet att knyta an till platser skapas engagemang.

Mellananvändning för att skapa engagemang

För hållbar omställning av stadsbyggnad krävs enligt Delegationen för hållbara städer helhetssyn, systemtänkande, processorienterade arbetssätt, gränsöverskridande samarbeten, gemensamt lärande och erfarenhetsåterföring. Det krävs även att allmänhet och medborgare är delaktiga (Lundberg et al., 2012). Att människor känner att de har inflytande och delaktighet i samhället är grundläggande för folkhälsan. Det skapar även ökad känsla av ansvar över sin närmiljö. Om dialog och insyn är bristande kan det innebära att människor motsätter sig förändringar i stadsmiljön, vilket kan förhindra att staden utvecklas på ett hållbart sätt (ibid.). Det offentliga rummet är en viktig del i demokratiska processer och lär människor att hantera olikheter (Sennett, 2008). När fler känner delaktighet kan faktiska behov och önsknings tillgodoses.

Att skärma av en plats som är under omvandling är enligt kollektivet Milk (2022) kontraproduktivt. De menar att det gör så att människor glömmar bort platsen och börjar se den som ett smutsigt och högljutt hinder. Att istället med hjälp av ett multidisciplinärt team ge platsen tillfälliga användningsområden, och tydligt kommunicera dessa till allmänheten kan medföra att byggtiden istället ger möjlighet att knyta an till platsen som omvandlas (Milk, 2022). Mellananvändning kan visa allmänheten att platsen tas omhand och utvecklas. Att dessutom bjuda in människor att hjälpa till med utvecklingen kan skapa en arena för dialog och diskussion. Det kan öka stödet för stora stadsbyggnadsprojekt. Mellananvändningen kan

vara högst temporär och bara pågå i några timmar. Men den kan även pågå i flera år. Kanske är den aktiv vid ett engångstillfälle, kanske återkommer den några tillfällen i månaden eller också är den igång varje dag under en period. Kanske är vissa delar alltid tillgängliga för allmänheten medan andra kräver personal och öppettider.

I boken Meanwhile City skriver Milk (2022) att mellan användning kan bidra till att engagera människor i omvandlingsprocessen och skapa långvarigt engagemang för platsen. Det kan även bidra med möjligheten att experimentera med platsens potential, att ändra allmänhetens uppfattning om platsen samt att aktivera och ge den en stark identitet. Det är viktigt att mellan användningen ses som en central del i utvecklingen av platsen, och därför finansieras därefter. Argument för byggherrar och aktörer i omvandlingsprocessen att investera i mellan användning är att det kan underlätta utvecklingen och bidra med långvariga positiva effekter. Exempelvis lokalt engagemang för platsen, stark platsidentitet och goda relationer mellan lokala aktörer (ibid.).

Ofta är lyckade mellan användnings-projekt enligt Milk (2022) ett resultat av bra samarbete mellan flera aktörer. Det krävs att initiativtagaren kan kommunicera idén på ett effektivt vis för att föra den vidare och få fler aktörer att engagera sig i projektet. Med hjälp av en stark identitet kan projektet nå ut till fler och även leda till mer finansiering. För lyckad mellan användning krävs ett tydligt syfte och gemensamma mål för alla inblandade. Det är viktigt att alla känner till varandras förväntningar för att skapa tillit och samstämmighet. Projektet bör starta i liten skala, men samtidigt ha ambitiösa mål. Genom god planering och organisering samt en säker budget kan kontinuitet säkerställas. Det är även viktigt att ha hållbarhetsaspekter i beaktning under hela projektets gång. För att kunna visa på projektets fördelar krävs transparent kommunikation samt kontinuerlig utvärdering och dokumentation. Det kan bidra till att projektet kan utvecklas till något större, och medföra långsiktig förändring (ibid.).

För ett lyckat projekt krävs en arbetsgrupp och samarbetspartners som är redo att experimentera och våga låta processen visa vägen. Arbetsgruppen bör bland annat bestå av människor som jobbar med design och marknadsföring, hantverkare, underhållsarbetare

samt engagerade kontaktpersoner från beställarhåll. Det är nödvändigt att respektera och ta tillvara det befintliga. Det ger genuinitet och en känsla av tillhörighet hos den lokala allmänheten. Att utnyttja existerande sociala nätverk är dessutom ett bra sätt att skapa engagemang. Att skapa flexibla platser som allmänheten enkelt kan utveckla och använda leder till delaktighet. Det är även viktigt att tillgodose att platsen bidrar till mångfald och stödjer flera olika användargrupper. Tillslut bör projektet överlåtas till lokala aktörer som kan driva det vidare (Milk, 2022).

Att låta staden till viss del bestå av ofärdiga platser kan bidra med flexibilitet och bjuda in till användning (Sennett & Sendra, 2022). När samhället är för ordnat och strukturerat kan oförutsägbarhet kontrolleras. Hårt programmerade rum minskar toleransen för olikhet och spontanitet (Madanipour, 2017). Platser som inte bjuder in till spontanitet hindrar enligt Sennett och Sendra social interaktion och att människor engagerar sig i den byggda miljön (Sennett & Sendra, 2022). När staden byggs för anonym och ordnad ser inte människor nytta i att delta i planeringsprocessen. Det är viktigt att komma ihåg att spontana och flexibla platser oftast är resultat av lokala föreningar och engagerade medborgares arbete. Sennett och Sendra förespråkar att göra oflexibla platser mer flexibla genom att introducera störningar till det offentliga rummet som bidrar med komplexitet. Att tillföra något som skapar debatt, engagemang och får människor att se platsen med nya ögon. Det kan leda till interaktion och att fler blir medvetna om stadsutvecklingsprocesser. Det är avgörande att förändringarna är väl förankrade i platen. Om de som använder platsen inte stödjer utvecklingen kommer den inte leda till engagemang över tid (ibid.).



Gränszonen som gnista för aktivitet

Sennett skriver i texten Edges: Self and City (2017) om hur gränzoner kan bidra till mer flexibla och resilienta miljöer. I samband med stadsomvandlingsprojekt skapas ofta många temporära barriärer. Kanske kan den mellan användning som Milk (2022) skriver om användas för att göra barriärer kring byggarbetsplatser till aktiverade gränzoner, där allmänheten kan involveras i omvandlingen.

Sennett skriver om kanter och gränser, och drar paralleller till cellens uppbyggnad. I en cell är cellväggen ogenomsläpplig och till för att hålla kvar och skydda, medan cellmembranet är till för att möjliggöra utbyte mellan utanför och innanför. Gränser i staden kan ses som membran vilka består av tvetydighet, olikhet och diversitet. Membranet innebär inte att saker släpps förbi obehindrat, utan en kombination av genomsläpplighet och motstånd. Det gör gränser till spännande och diversa övergångszoner. Vid gränsen skapas samförstånd och inkludering. Där händer minnesvärda saker som ger nya perspektiv (ibid). Detta medan kanten inte ger något utbyte, där finns ingen intensitet som skapar spänning. Sennett skriver att utveckling vid gränser innebär en risk för konflikt, men att det är värt risken att utveckla dem. Det är enda vägen till att integrera olikheter med varandra.

När städer i globaliseringens tid konkurrerar om resurser och därför vill visa sig från sin bästa sida sker omvandlingsprocesser där det oattraktiva trycks undan och göms med hjälp av regler och fysiska hinder. Det medför att mängden kanter ökar på bekostnad av mängden gränser, vilket gör staden mindre genomsläpplig (Sennett, 2017). Det minskar i sin tur förekomsten av spännande och händelserika miljöer. Miljöer där man får uppleva olikheter, samexistera med andra typer av människor och få nya perspektiv (ibid.). För ökad flexibilitet menar Sennett att möjliggörande av interaktion genom spännande gränzoner mellan tidigare åtskilda platser kan vara en väg framåt. Att omvandla kanter utan utbyte mellan angränsande områden, till gränser med aktivitet där olikheter kan mötas. I gränszonen kan enande, oväntade och spännande saker hända.

Figur 11: Änder som står och balanserar på en kaj. På gränsen mellan olika miljöer kan spännande saker ske.



Figur 12: Flygfoto över Sockerbruket, Linköping, augusti 1929. På bilden syns även gasverksområdet, järnvägen, hamnen och diverse små industrier. (Aero materiel AB, 1929)

Figur 13: Landskapets nutida struktur är ett resultat av ständig utveckling och transformation. Områdets arv har stor påverkan på dess nutida, och framtida, form. Kartor och ortofoton över projektområdet från åren 1868, 1928, 1949, 1960, 1975 och idag.



Platsens olika lager

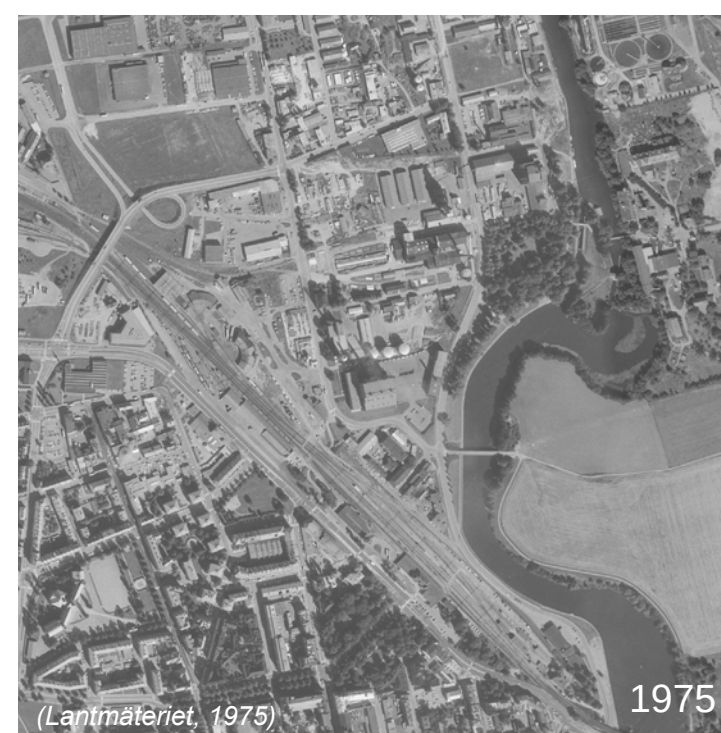
Här beskrivs projektområdet och dess omgivning utifrån olika typer av aspekter, som har varit viktiga för gestaltungsarbetet. Både gällande rumslighet i olika skalor men även mänsklig aktivitet och flöden. Beskrivningen är en kombination av information från källmaterial och platsbesök. Först beskrivs områdets historia och utveckling över tid. Efter det följer en sammanställning av materialet från Travelling Transect för att beskriva den kontext som projektområdet befinner sig i. Sedan beskrivs områdets nutida struktur och verksamheter, med fokus på KV1-verksamheten som har stor påverkan på projektområdet. Slutligen följer en beskrivning av evenemang och fritidsaktiviteter i närområdet samt natur och rekreation i omgivande landskap.

Områdets framväxt

Området kring KV1 har länge varit en port till Linköping. Först som hamn och sluss, senare genom järnvägsstationen. Under andra halvan av 1800-talet var Linköping en betydande hamnstad, trots positionen i inlandet (Linköpings kommun, 2022). Göta Kanal som stod färdig 1832 gjorde det möjligt att färdas långväga med båt till och från Linköping. Stångån, Roxen och vidare ut i världen. Bland annat gick det ångbåtar med person- och godstrafik mellan Linköping och Stockholm (ibid.). 1843 anlades stadens nya hamn vid Nykvarn, där forsen satte stopp för vidare båttrafik. Stångån var till en början allt för slingrig, grund och gytjig för de större båtarna att ta sig in till staden. 1857 hade Stångån muddrats och rätats ut (Linköpings kommun, 2024a). Att komma förbi forsen vid Nykvarn var nyckeln till Linköping som storstad och 1867 stod Nykvarns sluss klar (Linköpings kommun, 2024b). Det gjorde att hamnen kunde växa in mot staden och Linköpings utveckling exploderade. När Kinda kanal 1871 togs i drift blev det även möjligt att färdas med båt från Linköping

skogsmarkerna i södra Östergötland. En lokal trä- och möbelindustri utvecklades i staden (Linköpings kommun, 2022). De två kanalerna som möttes vid Linköping gjorde att stadens hamn blev en av de största i landet. När hamnen var som störst besöktes den av upp till 2000 stora båtar per år och löpte cirka 2 kilometer längs Stångåns västra sida (Linköpings kommun, 2025c).

1872 kom järnvägen till staden, vilket innebar ytterligare en utveckling av fabriks- och hamnverksamheten (Linköpings kommun, 2022). Den nya stationen placerades i närheten av hamnens kontor och tullhus, vilket ledde till att industrierna i närområdet kunde expandera ytterligare. I området där KV1 står idag fanns bland annat ett stort sockerbruk från 1900-talets början fram till 1955 (Linköpings historia, u.å.). På sikt konkurrerade järnvägen ut kanaltrafiken och under 1970-talet upphörde aktiviteterna i hamnen helt, då låga vägbroar för biltrafik byggdes över ån (Linköpings kommun, 2025c).

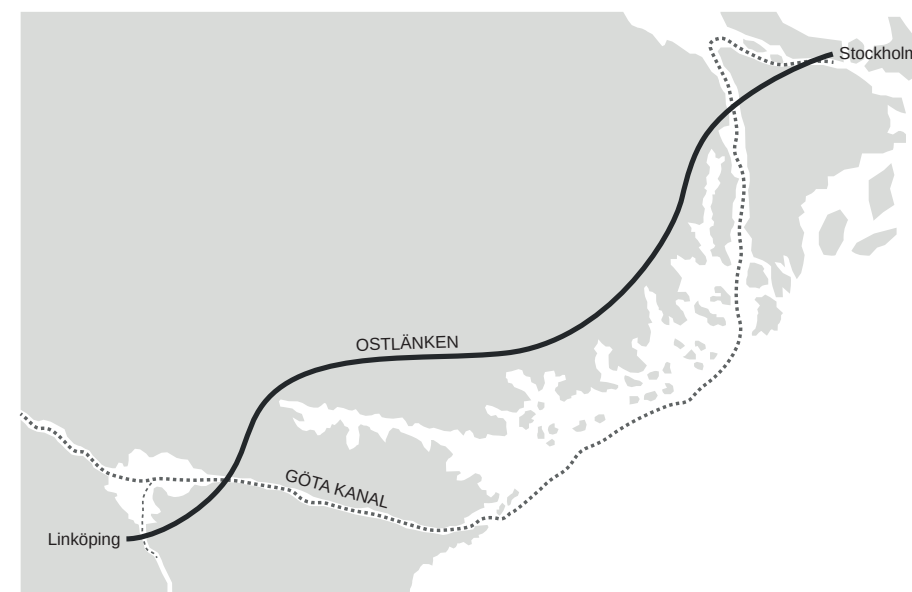
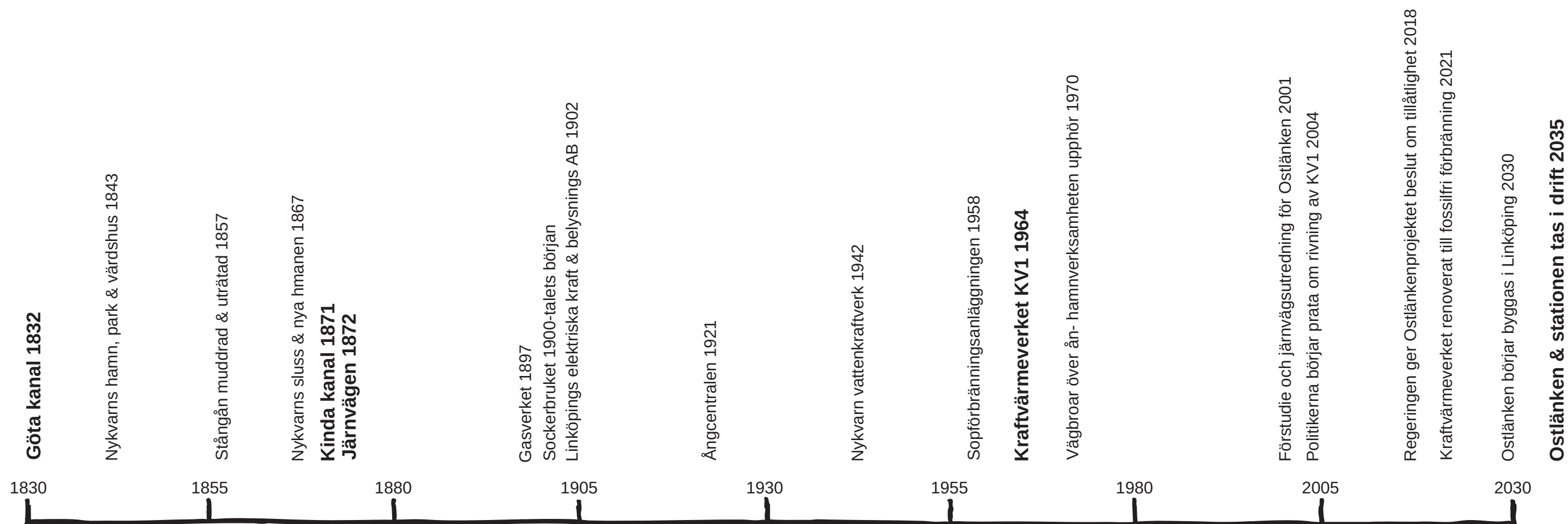


Idag syns spår från hamnen och den tidens industrier bland annat i form av gamla industribyggnader i rött tegel i området kring Stångån och järnvägsstationen. 1964 invigdes KV1 vid Stångån (Tekniska verken, u.å.a), där åns vatten används till kylning i verket. Det är ingen slump att KV1 byggdes i närheten av järnvägen där bränslet transporterades. Järnvägen som i sin tur anlades nära hamnen i Stångån, hamnen som fanns tack vare Göta Kanal. Dessutom var energiproduktion redan etablerad i området. Mellan 1897 och 1964 fanns på fastigheten för KV1 ett gasverk som försedde staden med gas (Elfström, 2023). Sedan dess har fastigheten använts för energiproduktion. 1921 togs en ångcentral i bruk i anslutning till gasverket (Larsson, 2013). Vattenkraftverket vid Nykvarns sluss byggdes 1942 (Linköpings kommun, 2025d). 1958 byggdes på KV1-fastigheten en sopförbrännings-anläggning (Tekniska verken, u.å.a).



Figur 14: I området finns lång industriell historia. Fastighetsgränser i gult, byggnader i området från hamn- och fabrikstiden i orange samt urklipp från 1960-talet som visar tidigare energiproduktion på KV1-tomten (ortofoto: Lantmäteriet, 2025)

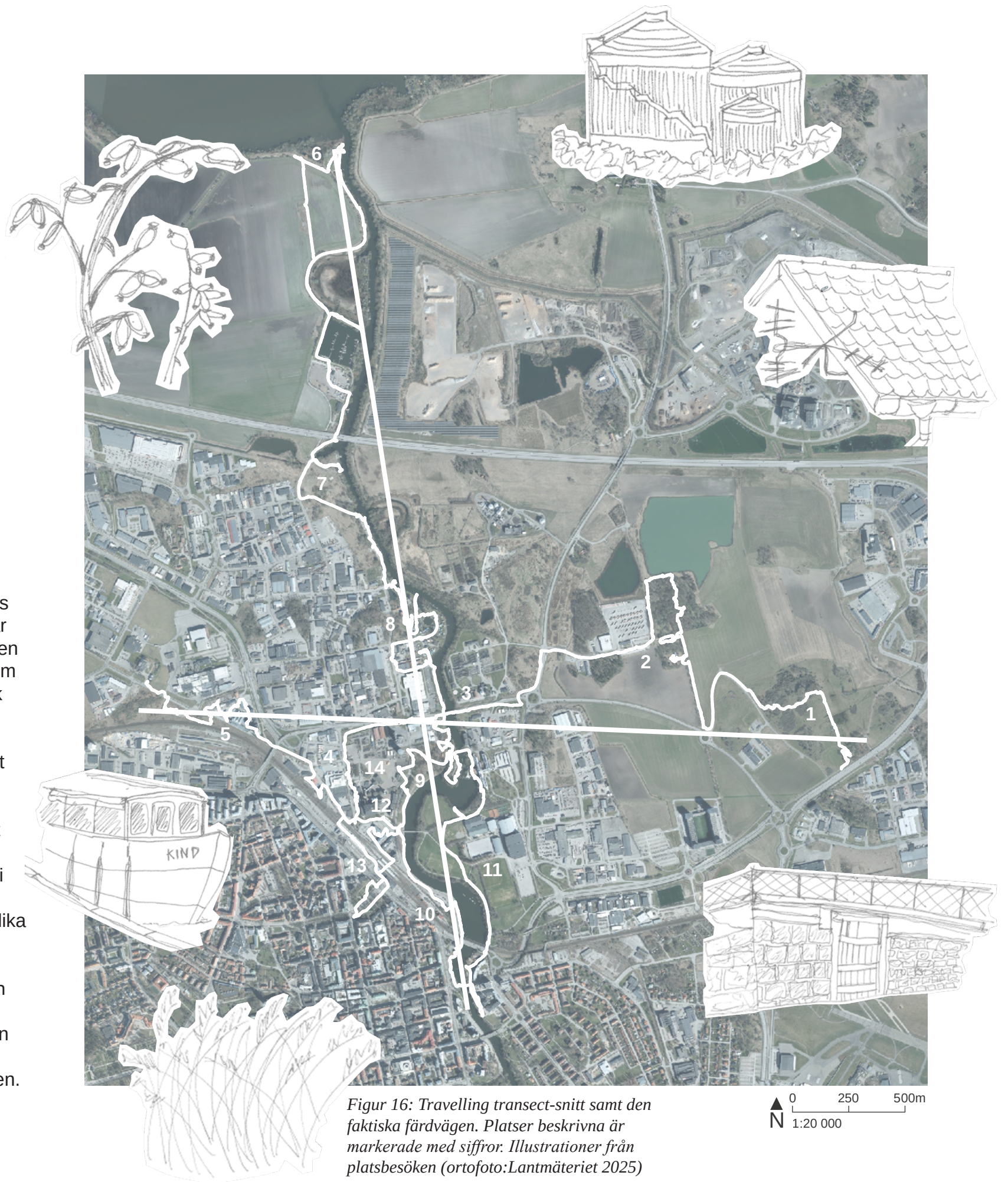
0 50 100m
N 1:5 000



Figur 15: Över 200 år av samhällsutveckling och planering har lett till hur området kring KV1 och det nya stationsområdet idag ser ut. Tidslinje över förändringar i stadsbilden som påverkat projektområdet (källor hittas i texten). En illustration som visar hur Ostlänken och den historiska vattenvägen Göta kanal mellan Linköping och Stockholm förhåller sig till varandra. Historiska fotografier föreställande hamnen i Stångån och Linköpings järnvägsstation.

Kontext

Här följer en beskrivning av fynden och upptäckterna som gjordes under Travelling Transect. Efter att ha utforskat området från skrivbordet drogs två linjer på kartan. Linjernas dragning baserades på information om områdets historia och framtid. Linjen från norr till söder går längs Stångån, den historiska vattenvägen. Linjen öst till väst följer korridoren för Ostlänken. Genom att närma sig KV1-området från alla väderstreck skapades en förståelse för platsens kontext och relation till sin omgivning. I bilden till höger syns de två snitten, den faktiska färdvägen samt nummer som beskriver var de olika platser som presenteras ligger. Genom promenaderna och sammanställningen av det insamlade materialet kunde tydliga likheter ses mellan de olika platserna som passerades. Transekten gjordes i gränslandet mellan urbana och rurala landskap. Området präglas mycket av Tekniska verkens olika verksamheter samt av järnvägen och Stångån. Samtidigt som området till stor del består av olika typer av infrastruktur finns natur, inte sällan spontan sådan, samt en del djurliv. Transekten visade även hur välanvänt stråket längs Stångån är för rekreation. Inte bara i de mest centrala delarna utan hela vägen ut till mynningen i Roxen.



Figur 16: Travelling transect-snitt samt den faktiska färdvägen. Platser beskrivna är markerade med siffror. Illustrationer från platsbesöken (ortofoto:Lantmäteriet 2025)



Figur 17

1. Mörtlösahagen

Öppet beteslandskap med träddungar, snåriga buskage och mycket taggbuskar, slån och nypon. Småvatten med grästuvor. Fina bergknallar med mossor och tallar från vilka man skymtar KV1. Omgivande industrier syns mellan dungarna och det låter mycket från motorvägarna. Det luktar lera och lite gödsel. En hare hoppar skrämt iväg i det höga gräset.



Figur 18

2. Kallerstad gård

Fin gammal allé leder upp till gården, men den har sett bättre dagar. Även här mycket nypon. Övergivna gård med förfallande byggnader. Tegel skymtar under putsen. I den stora vildvuxna gamla parken finns bokträd och längre ner mot Tekniska verkens lakvattendammar står de flesta träderna i vatten. Såg två rådjur springa förbi. Även här är industri och trafik väldigt närvarande. Någon har grävt som vallgravar tvärs över skogsvägarna för att hindra biltrafik. Vid Östgötatrafikens bussterminal rörde sig många glada chaufförer och det luktade biltvätt.



Figur 19

3. Kallerstadsleden via reningsverket & Lantmännen

Mycket trafik och industri. Det luktar från reningsverket. Kanske är kullarna med uppvuxen ruderat vegetation gamla deponier? Överallt kör fordon från Östgötatrafiken och Tekniska verken. När man passerar Stångån känns avgaserna stillastående och allt är grått av damm. Lantmännens stora silos och magasin är mäktiga landmärken, de verkar inte användas längre och har börjat förfalla lite. På fasaderna syns spår av sanerad graffiti. Spontan vegetation har börjat växa längs gunnebostängslet.



Figur 20

4. Postområdet & Lokstallarna

Småskaligt industri- och verksamhetsområde granne med KV1. Den största byggnaden är en postterminal, och många lastbilar kör till och från den. I övrigt består området mest av olika verkstäder, biluthyrningar och åkerier. Här finns mycket stängsel och grindar, nästan bara gatorna är tillgängliga för allmänheten. Närmast järnvägen finns två gamla lokstallar i tegel. De ser ganska övergivna ut och den gröna färgen på trädetaljer har börjat flagna, men det är riktigt coola byggnader.



Figur 21

5. Slakthusområdet

En gammal industrimiljö av fint tegel med gröna trädetaljer. Här står ett av stadens landmärken, den höga byggnaden tornet. Området känns förutom tornet småskaligt och här finns inredningsbutiker, en restaurang och små verkstäder. Intill ligger Scanfabriken och järnvägen. Vid järnvägen finns en fin ruderatmark med högt gräs och många nyponbuskar. Här finns även en våtmark med stora buskage. Såg en räv jaga i det höga gräset. På ruderatmarken finns spår av mänsklig aktivitet och laminerade A4-papper från kommunen som förbjuder camping.



Figur 22

6. Stångåmynningen vid Roxen

Mycket åkermark och det känns som att man går under vattennivån. Längst ute vid åmynningen finns ett nybyggt fågeltorn och en värmestuga där man kan elda. Det luktar brasa. En brygga gnisslar och en annan har delvis översvämmats av vatten. Fina fåglar flyger över Roxen. Många träd i strandkanten står under vatten. Konstiga röda stugor på en ö i ån som det inte verkar gå någon väg till. Mycket vass, pilar i rader och änder. Många människor promenerar och springer förbi. Såg fiskar hoppa i vattnet. Vid segelbåtshamnen finns många stora båtar och kanotklubbens hus gjort av grön korrugerad plåt. Även här nyponbuskar. Det låter mycket från e4an.



Figur 23

7. E4an & gamla renhållningsverks-området

Under e4-bron finns graffiti, gamla täcken och många betongpelare. På andra sidan är det byggarbetsplats där en ny ringled byggs. Här finns även en stor kraftledning som leder till ett ställverk lite längre bort. En liten båt med fiskare åker förbi. Mycket fågelsång och pilträd längs vattnet. Kommunen har satt upp laminerade A4-papper om förbud mot camping. Man ser Tekniska verkens biogasanläggning på andra sidan ån, bortom vassen. Vid ån finns några gröna skjul som verkar fungera som båthus.



Figur 24

8. Cap Julie & småbåtshamnen

En fin röd ladugård, den stiliga Cap Julie-villan i vit puts och lite längre bort båthus i rödmålat trä. Här känns historien högst närvarande. Ännu en bit bort där industriområdet börjar finns ett kvarter som verkar vara väldigt gammalt, med tegelskorstenar och ruderatmark. Det står småbåtar överallt och människor fixar med dem. Även här är många på promenad. Vid snöbryggan står några och fiskar.



9. Nykvarn sluss & Nykvarnsparken

Nykvarnsparken består av en böljande gräsmatta med massor stora träd. Längs vattnet finns en poppel-allé med gigantiska träd. I parken finns förutom träden bara ett fåtal bänkar i orangea och gula färger. Längs vattnet håller några kanadagäss till. Slussvaktarhuset har nyligen fått ny gul färg och kring slussen finns många historiska spår. På andra sidan vattnet finns två röda tegelbyggnader från industri-tiden. Nedanför forsen vid vattenkraftverket står några träd och kämpar i vattnet. Här finns även en fin ganska nyanlagd fiskpassage. Många vänder här på sin promenad längs Stångån. På andra sidan ån finns även Tekniska verkens huvudkontor, en fin vit byggnad. Det låter mycket från forsen. Även kraftverket och biltrafiken bidrar till hög ljudvolym.



10. Hamnen

Hamnområdet renoverades nyligen och nu kan man promenera längs vattnet på stenkajen. Tullhuset i rött tegel skymtar bakom en liten park med stora träd. Efter att ha passerat under järnvägsbron kommer man till Stånga magasin, som idag är en fin restaurang. Utanför magasinet står turistbåten Kind som kör på Kinda kanal. På andra sidan finns kajaker och trampbåtar att hyra. Vidare in mot stan står nybyggda höghus. Här finns en stor båt som på sommaren är restaurang, ett av få tecken på att Linköping var en hamnstad en gång i tiden. Mycket folk på promenad och många änder som simmar i vattnet.



11. Stångebro

Stora öppna gräsytor med fotbollsplaner, hundrastgård och discgolf. Längs ån står alar och buskage. Här känns vattnet lite avskärmat av all vegetation. I ån finns en wakeboard-anläggning. Mellan träden skymtar ishockeyarenan Saab arena, rackethallen och padelbanor. Från en högtalare hörs musik och en kommentator från en bandymatch på isbandyplanen. Många är ute och promenerar eller springer.



12. Skylten

Fina tegelbyggander som tidigare varit fabrikslokaler. I området finns nu kontor och Skylten, ett kulturhus med café, studios, ateljéer och danssalar. Några står och röker på innergården, där det finns ett stort trädäck och en ljusslinga mellan träden. Det hörs att någon spelar trummor inne i lokalen. I byggnaden är det mycket aktivitet, en keramikutställning, ett café, ljud från några som repar någonstans i byggnaden, krokiteckningar på golvet och en grupp människor som har planeringsmöte.



13. Järnvägsstationen

Under järnvägen finns gångtunnlar med tegelrött kakel. Stationshuset är även det i rött tegel och gul puts. Runt stationen är det mycket trafik med bilar, bussar och pendeltåg. På andra sidan stationshuset finns en öppen park med stora träd, järnvägsparken. Kommunen håller på att rusta upp parken. Längs dess sidor står pampiga gamla putsade fyravåningshus.



14. KV1

Runt hela fastigheten finns gunnebostängsel med taggtråd längst upp. Det finns 7 grindar och alla är övervakade med kameror. 2 av dem för gångtrafikanter och en avstängd. Alla förutom en finns längs Södra Oskarsgatan. Stora delar av kantzonen består av fasader, häck bakom stängslet, en bullervall och andra industrier i norr samt en betongkonstruktion som tidigare fungerat som kollager, nu parkering. Det är på vissa ställen lite svårt att se in på området med andra ord. Den största grinden, där flisbilarna kör, ligger närmast Kallerstadsleden. Där kan man se långt in på området och den stora ytan för flishantering. Närmast korsningen Oskarsgatan-Kallerstadsleden finns en annan stor siktlinje in mot upplaget av fjärrvärmeledningar. Kring själva verket finns smala långa siktlinjer där man kan skymta andra sidan av området mellan cisterner. Vid grinden i söder ser man också ganska långt. Längs Södra Stånggatan finns flera ställen där man kan få en bra skymt in på området, och byggnaden där flisen lämnas. Mycket av marken där inne ser ut att gå till parkering och upplag av fjärrvärmeledningar. Det ser stort och öppet ut. Det finns en del vegetation precis innan stängslen och runt den gamla putsade kontorsbyggnaden från sockerbruket finns många stora träd. Bland annat en fin kastanj och gamla äppelträd. Byggnaderna är av rött tegel och cisterner är av korrugerad silvrig plåt. Det syns sällan människor inne på området, förutom i arbetsbilar och lastbilen som lämnar flis från Gärstad. Inne på området känns det inte lika öppet och stort som när man blickar in genom stängslet. Här känns det som att byggnaderna omsluter en. Det bullrar från maskinerna men i övrigt känns det ganska lugnt på platsen. Konstigt nog känns skalan mer mänsklig inne på området än när man kollar in från andra sidan stängslet.



Figur 31: Stora delar av området är idag instängslat. Mark ej tillgänglig för allmänheten är skuggad, huvudsakliga gc-stråk markerade med orange pil och genomfartsväg för bil med grå pil. Texten beskriver vilka verksamheter som finns på området. Höga byggnader omges av en vit linje (ortofoto:Lantmäteriet 2025)

Struktur

Området kring KV1 och nya stationen avgränsas idag av olika typer av barriärer i alla riktningar. I norr Kallerstadsleden, i sydost Södra stambanan och i öst Stångån. Förutom dessa barriärer är området till stora delar instängslat och otillgängligt för allmänheten. KV1 och Lantmännens verksamheter i området skapar en stor yta av otillgänglig mark. Öster om Södra Oskarsgatan finns en postterminal och SJs kontor. I nordöstra delen av området finns små industrier och verksamheter. För biltrafik finns två infarter till området, en i norr och en i söder. De två infarterna kopplas samman genom huvudstråket i området: Södra Oskarsgatan. Södra Stånggatan som går längs Nykvarns parkens västra sida är idag en återvändsgränd. När det gäller gång och cykel finns fler infarter till området. Gående och cyklande kan passera befintlig järnväg på tre ställen. I västra hörnet av området finns en viktig cykel-koppling bort mot Tornby. Längs Stångån finns ett starkt gång- och rekreationsstråk. Gående och cyklister kan passera Stångån vid Gumpekullabron och vid Nykvarns sluss. När det gäller topografi är området platt och sluttar svagt ner mot Stångån. De flesta byggnaderna är låga, två-tre våningar. Kraftvärmeverket, ackumulatortanken och Lantmäteriets silos är undantag. Dessa byggnader syns långväga från andra platser i staden.

0 50 100m
N 1:5 000



Figur 32: 3D-vy över projektområdet. (Google Earth, 2025)

KV1-verksamheten

KV1 tar upp en stor del av området mellan Ostlänken och befintlig järnväg. Tekniska verken som driver KV1 är ett kommunägt bolag med lång historia av att jobba med energi och avfall i Linköping. Grunden till bolaget startades 1902, och hette då Linköpings Elektriska Kraft- och Belysningsaktiebolag (Tekniska verken, u.å.a). Tekniska verken erbjuder el, fjärrvärme och fjärrkyla, bredband, vatten och avlopp, biogas, avfallshantering och återvinning (Tekniska verken, u.å.b). Idag har cirka 90% av hushållen i Linköping fjärrvärme (Alvin, 2022). Under sommarhalvåret används inte KV1, då räcker den fjärrvärme som produceras på annat håll i staden. Men under de kallare månaderna håller KV1 Linköpings byggnader varma (ibid.). Under sommarhalvåret pågår mycket annan aktivitet på KV1-området, trots att verket vilar. Fjärrkyla och flera vattenkraftverk styrs från KV1s kontrollrum. På området finns även basen för reparation av fjärrvärmenätet. Dessutom utnyttjas driftstoppet under sommaren till att renovera och utveckla verket (Palmquist, 2025). Eftersom KV1 kontinuerligt renoveras och utvecklas är det en modern och välfungerande anläggning, som skulle kunna vara i drift under en lång tid framöver (ibid.).

KV1 producerar både el och värme samtidigt, med hjälp av mottrycksturbiner. Istället för att släppa ut värmen tas den tillvara och används för att värma upp byggnader i staden genom fjärrvärmenätet (Tekniska verken, u.å.b). 2021 renoverades KV1 för mångmiljonbelopp till fossilfri förbränning, efter politiska beslut. Nu eldas istället träflis i det som tidigare var kolpannor och bioolja i oljepannan (Alvin, 2022). Fliset transporteras från upplag på Gärstadsområdet norr om staden till KV1 med stora lastbilar. Under högsäsong eldas en lastbilslast flis i timmen (Palmquist, 2025). Värmen från förbränningen hettar upp vatten till ånga. Ångan driver en turbin, som driver en generator där el produceras. Överskottsvärmen från ångan används för att hetta upp vatten som pumpas ut i fjärrvärmenätet. Om det blir överskott på fjärrvärme kan det varma vattnet lagras i en ackumulatortank som står på området, innan det skickas ut i ledningsnätet (ibid.).



Figur 33: Lokalisering av olika funktioner och verksamheter på KV1-området. (ortofoto: Lantmäteriet, 2025)

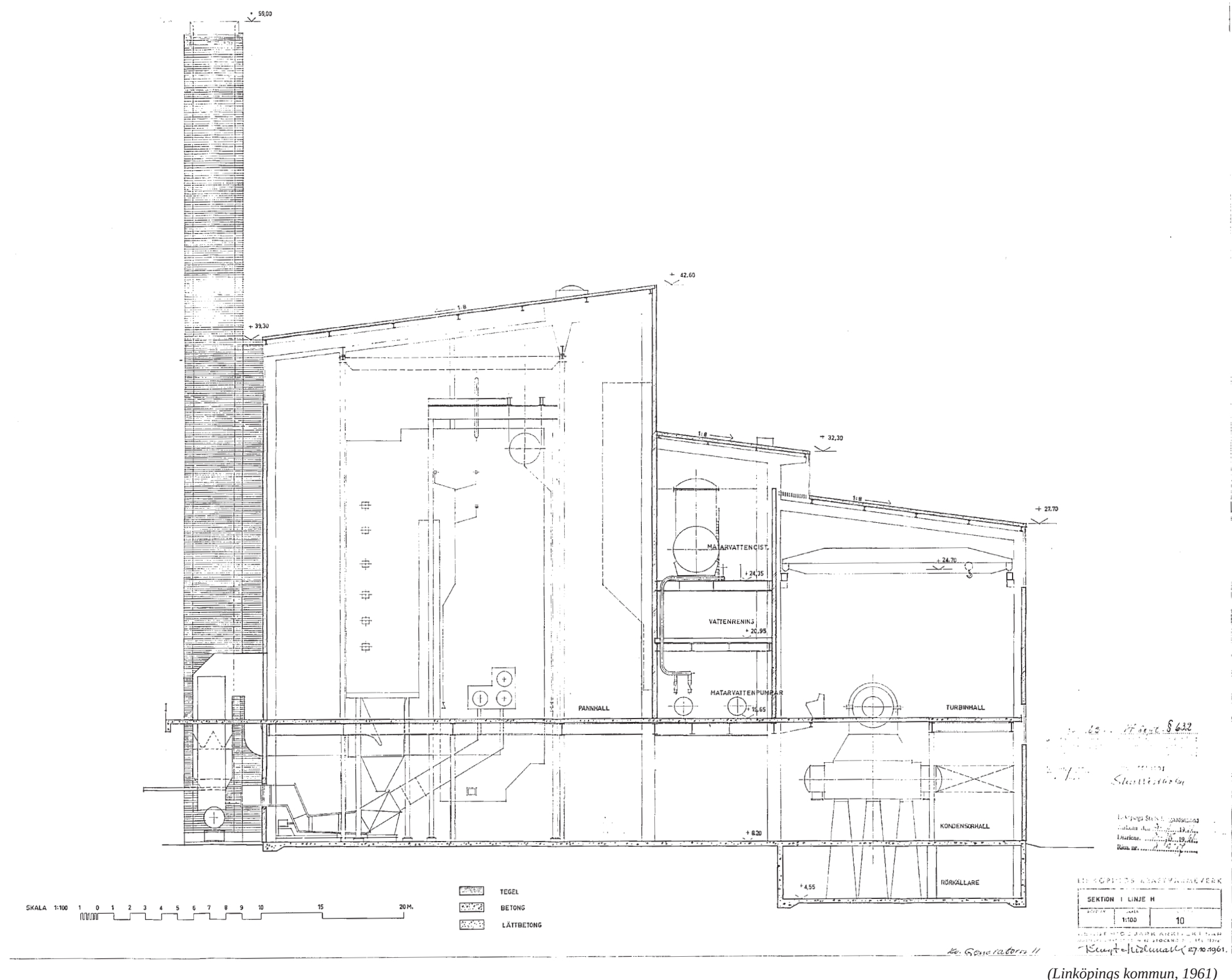
I dagsläget finns inga konkreta avvecklingsplaner för KV1. I och med att nya anläggningar måste planeras, byggas och tas i drift någon annanstans innan verket kan rivas skulle detta inte vara möjligt förrän sent 2030-tal (Palmquist, 2025). Att ersätta värmeverket innebär en lång och riktigt dyr process. 2022 beräknades rivning och ersättning av KV1 uppgå till minst 4 miljarder kronor (Alvin, 2022). Dessutom utgår stora delar av ledningsnätet från KV1-området. Även ett stort bergrum som tidigare fungerat som oljelager, vilket är under sanering, samt en av stadens viktigaste elmottagningsstationer finns på området (ibid.).

KV1 är en tillståndspliktig verksamhet. Verket har fått rättigheten att störa omgivningen i större utsträckning än normalt, med hänsyn till vad som miljö- och hälsomässigt kan accepteras på den platsen. Tillståndet utgår från förutsättningarna på platsen när beslutet tas. Ändrade förutsättningar kan innebära att verksamheten vid en prövning behöver vidta åtgärder för att anpassa sig till den nya situationen. Vem som helst kan vända sig till tillståndsmyndigheten för att begära att myndigheten ska ompröva eller återkalla tillståndet (Naturvårdsverket, 2025). När kommunen skapar nya detaljplaner i närheten av tillståndspliktiga verksamheter måste de göra avvägningar och se till att verksamheten inte begränsas eller försvåras, på grund av de nya planerna. Det kan bli svårt att få igenom planer som kan medföra att tillståndsmyndigheten omprövar tillståndet, och kräver att verksamheten ska vidta åtgärder för att anpassa sig till den nya situationen.

KV1 stör omgivningen genom buller, vilket kan påverka vilken stadsutveckling som kan genomföras i omgivningen. Planer på bostäder och skolor i området kan troligtvis bli svåra att få igenom så länge KV1 är i drift. Dessutom innebär

verksamheten en olycksrisk för omgivningen. Om byggnaden exempelvis skulle börja brinna eller om det skulle ske en rökgasexplosion hade det inte bara påverkat KV1-fastigheten utan även omgivningen. Verket producerar luftföroreningar när biokol och bioolja förbränns, vilket har viss påverkan på luftkvaliteten på vissa platser i omgivningen. Den långa historien av industri och energiproduktion på området har även medfört markföroreningar. På grund av bland annat lagring av olja, kol och kreosotimpregnerade kraftledningsstolpar kommer marken i området på flera ställen behöva saneras innan den kan skifta användningsområde (Larsson, 2013). Vidare innebär alla ledningar och rör i marken från KV1 och elmottagningsstationen stort arbete vid nybyggnation i området, då de måste dras om. Eftersom verksamheten på KV1-området är samhällsviktig och en stor del i stadens energiproduktion kräver den ett gediget skalskydd. Stora grindar, höga stängsel med taggtråd och kameror bidrar med ett kanske inte så önskvärt inslag i innerstadsmiljö.

I figuren till vänster finns en beskrivning av områdets olika komponenter. Längst i norr finns en bullervall och det gråskuggade symboliserar utbredningen av det stora bergrummet. Flistransporterna kör in och ut på området via grinden precis söder om den stora parkeringsplatsen i norr. Längs Södra Oskarsgatan står staketet en bit ut från byggnaderna ända upp till sockerbrukskontoret. Upp dit finns gräsmatta, planteringar, äppleträd, lönn, kastanj och lindar mellan staketet och byggnader. KV1-byggnaden är en stor imponerande tegelbyggnad som syns långväga i staden. Kommunen verkar planera att bevara och omvandla byggnaden när verket är avvecklat.



Figur 34: KV1-området har länge använts för energiproduktion. Fotografier på tidigare energiproduktions-verksamheter på dagens KV1-område. Uppifrån och ner: ångcentralen, sopförbränningsanläggningen, gasverket och i gasverket. Ritning på KV1 i genomskärning.



Figur 35: Lokalisering av olika platser för fritidsaktiviteter och rekreation i anslutning till projektområdet (ortofoto: Lantmäteriet, 2025)

Fritid

Längs Stångån och öster om KV1 finns Nykvarnsparken och Stångebro. Här ägnar sig stadens befolkning åt rekreativa aktiviteter, sport och ibland anordnas även kulturevenemang på platsen. Så har det varit ända sedan hamnens dagar. Stångån var inte bara en viktig farled utan även en plats för rekreation i form av fiske, rodd, segling och annat. När Stångån var den huvudsakliga transportleden till Linköping var det viktigt att ge båtpassagerare en fin och representativ entré till staden. I samband med att Nykvarns hamn byggdes norr om Nykvarnsforsen anlades därför även Nykvarnsparken i anslutning till hamnen (Linköpings kommun, 2022). Mellan 1843 och 1909 låg Nykvarns värdshus i parken, även det för att ta emot båtpassagerare. Värdshuset var en av Linköpings stora festplatser under 1800-talets slut (ibid.). Parken utvidgades till dagens utbredning år 1928. Idag består parken av mäktiga uppvuxna träd. En poppelrad planterades i parkens södra del 1869, idag är träden riktigt stora och ger mycket karaktär till platsen (ibid.). Även i modern tid har parken använts som festplats. Mellan 1988 och början av 2000-talet, med några års uppehåll, arrangerades Nykvarnsfestivalen i Nykvarnsparken för ungdomar i samband med skolstart efter sommarlovet (Corren, 2005).

Strax söder om KV1, i anslutning till Nykvarnsparken, finns Skylten, "Linköpings kreativa kraftkälla" (Skylten, Linköpings kommun, u.å.). Det är ett kulturcenter och mötesplats för all typ av kultur och konstnärliga uttryck. Verksamheten huserar i Linköpings träförädlings gamla fabrikslokal, en röd tegelbyggnad. I huset har även företaget Svenska Maskinskylden bedrivit tillverkning, därav namnet Skylten.

Under 1980-talet blev byggnaden replokal för lokala rockband och från 1987 arrangerades där konserter (ibid.). Skylten drivs idag av Linköpings kommun, Konst och Kulturcenter i samverkan med Studieförbundet, Sensus, konstnärsföreningen ALKA och kulturföreningen Gaphals (ibid.). Där finns replokaler, konstgalleri, ett café, ateljéer, dansstudios och scener. Skylten ska fungera som en grogrund med skapande i fokus och vara en flexibel, inkluderande, inspirerande och öppen mötesplats. Där ska aktörer känna delaktighet och Skylten ska vara en "kulturgenerator som möjliggör växelverkan mellan ideella och professionella aktörer, samt näringsliv" (ibid.).

På andra sidan Stångån finns Stångebro och Stångebrofältet. Där arrangeras stora evenemang och konserter under sommarhalvåret. Sedan 2021 har musikfestivalen Bonfire arrangerats på fältet, med över 10 000 besökare per kväll (Eke-Göransson, 2024). På Stångebro finns förutom öppna gräsytor och parkmiljö även Saab Arena. Det är stadens ishall, dit många tar sig för att träna konståkning, bandy och ishockey. Arenan lockar besökare med LHCs hockeymatcher och många andra typer av evenemang. Här finns även racketsporthallar. Ett stenkast österut finns Linköping Arena, stadens fotbollsarena. Där spelar damlaget LFC sina hemmamatcher. Strax intill Saab arena planeras just nu en multisportarena (Linköpings kommun, 2025e). En viktig aspekt när det gäller planeringen av stationsområdet för Ostlänken är att skapa goda kopplingar till Stångebro. Detta eftersom området är en stor målpunkt med sport- och kulturevenemang, men även eftersom staden ska växa åt det hållet i framtiden (Linköpings kommun, 2025f).

Natur

Nykvarnsparken, Nykvarnholmen och Stångebrofältet ska enligt kommunens planer i framtiden utvecklas till en ny stor stadspark (Linköpings kommun, 2025f). En plats för evenemang, rekreation och aktivitet. Stångebro och Nykvarnsparken är en del av ett viktigt rekreationsstråk längs Stångån. Här promenerar och springer många längs vattnet. Det finns på flera ställen fina sittplatser vid Stångån och den gamla hamnkajen upprustades för några år sedan. På sommaren finns kajaker och paddelbåtar att hyra och en wakeboard-anläggning i anslutning till Stångebro. Vid Nykvarns sluss anlades för några år sedan en fiskpassage på Nykvarnsholmen. Det är en välbesökt plats och vid slussen är det många som vänder på sin runda längs ån. Vill man ta en långtur är det fint att röra sig vidare norrut förbi småbåtshamnen, under E4an bort till segelbåtshamnen och Stångåns mynning vid Roxen. Där finns ett nybyggt fågeltorn och en värmestuga. I området vid KV1 och nya stationen finns idag inte speciellt mycket natur förutom Nykvarnsparken. Några stora träd längs Oskarsgatan och lite spontan vegetation längs stängsel. Nykvarnsparken består av en öppen gräsyta med lite bänkar och riktigt stora gamla träd. Vid Stångån finns många stora träd och på den östra stranden finns mycket buskage som fåglarna trivs i. I området är arter som pil, al, vide, lind, lönn och poppel vanligt förekommande. Marken i hela projektområdet sluttar svagt ner mot Stångån vilket innebär att dagvatten drar med sig föroreningar när det rör sig genom området. Förutom att hitta lösningar för att rena dagvattnet på dess väg mot Stångån är även fördröjningslösningar och omhändertagande av stormvatten en viktig fråga för områdets utveckling.



Figur 36: Stångån är viktig när det gäller rekreation i centrala Linköping. Ovan syns huvudsaklig grönstruktur kring projektområdet. Till höger historiska fotografier från Stångån och Nykvarnsparken.



(Östergötlands museum, u.å.)



(Einar Jagerwall, 1943)



Figur 37: Olika materialiteter som var vanligt förekommande längs Travelling Transect. Även om platserna som besöktes skiljde sig från varandra var de också väldigt lika. Platserna ligger alla mer eller mindre i utkanten av staden och underhållet av dem verkar på många ställen inte vara särskilt regelbunden. Det finns mycket spontan vegetation, på många ställen står nyponbuskar. Vass och högt gräs är också vanligt förekommande. Lika så olika pil-träd, vide och poppel. Ofta står träden precis vid vattenbrynet, eller i vattnet, längs Stångån. Många av träden är stora och gamla, inte sällan ståendes i trädtrader. Mossa och lav på berghällar, gammal betong och asfalt är vanligt. Lika så är rött tegel väldigt vanligt, kanske från det gamla tegelbruket som låg i närheten en gång i tiden. På grund av verksamhetstyperna i området finns mycket gunnebostängsel som också bidrar till platsernas identitet. Även korrugerad plåt i silver, grönt och blått samt trädetaljer som ofta är målade i rött eller olika nyanser av grönt. Vid industrimiljöerna finns långa stegar, avsatser och trappor i metall mellan byggnader, skorstenar och dylikt.

Omvandlingsprocess i tre faser



Figur 38:
Konceptbild för
gestaltningen

“[A]sserting the value of incomplete form is a political act architects should perform in the public realm. This means asserting not only the beauty of unfinished objects but also their practicality. Buildings left incomplete, partially unprogrammed are structures which can truly be sustainable in time; the flexible building would help end the current wasteful cycle which marries construction and demolition. Asserting the value of incomplete built forms is a political act because it confronts the desire for fixity; it asserts, in steel, glass, and fiber-optic cable that the public realm is a process.”

- Richard Sennett 2008, *The Public Realm*, s. 17

“One spatial distinction which helps us engage actively with the changing context of time lies in the difference between borders and boundaries. This is an important distinction in the natural world. In natural ecologies, borders are the zones in a habitat where organisms become more inter-active, due to the meeting of different species or physical conditions. The boundary is a limit; a territory beyond a particular species does stray. [...] The boundary establishes closure through inactivity, by things petering out, not happening; to say that the edge-as-border is a more open condition means it is more full of events in time.”

- Richard Sennett 2008, *The Public Realm*, s. 8

Målsättning

Här följer en beskrivning av målsättningen för gestaltningen. Den fungerar som en summering och sammanflätning av teori och fältarbete samt en konkretisering av uppdraget som gestaltningsuppgiften ämnar att lösa. Här finns även en summering av teorin genom några slutsatser, vilka har fungerat som vägvisare och utgångspunkter för gestaltningen. Samt en syntes av upptäckterna som gjordes under Travelling Transect och en beskrivning av hur de omsätts i principer för gestaltningsarbetet.

Förutsättningarna på platsen gör det intressant att undersöka hur området hade kunnat utvecklas i faser, på ett flexibelt sätt. Att KV1 sannolikt kommer att fördröja utvecklingen av området skulle kunna ses som en möjlighet till en långsammare, mer flexibel och inkluderande stadsbyggnadsprocess. Området ligger centralt nära både rekreation, sportanläggningar, kulturevenemang och kollektivtrafik. Nykvarns-parken och Stångån ger grönstruktur till östra delarna av området. KV1-byggnaden utgör ett landmärke i Linköpings stadsbild och området har en lång industrihistoria, på grund av närheten till järnvägen och Stångån. Området har trots sin centrala placering stor rymd. Den stora mängden instängslad yta skulle kunna ses som en intressant tillgång när det gäller den kommande perioden av transformation från industriomåde till innerstadsmiljö.

Målet med gestaltningen är att möjliggöra för människor att redan innan och under omvandlingen besöka platsen och ta del av den utveckling som sker. I området ska allmänheten bjudas in till att förstå de processer som pågår på platsen. Stadens befolkning, och andra intresserade, ska kunna ta sig till platsen för att samtala om och delta i omvandlingsprocessen. Under omvandlingen ska även andra typer av evenemang möjliggöras för att välkomna liv och rörelse. Det kan handla om konst i offentliga rum, konserter eller olika typer av workshops anordnade av lokala föreningar. När alla tre faser är genomförda ska området vara en integrerad del av staden med mycket liv och rörelse, dels på grund av stationen men även andra målpunkter. I området finns då aktivt och varierat utbud av små verksamheter, konst och kultur, vilka samsas med större verksamheter och företag. Offentliga rum ska rymma många olika funktioner

samtidigt och flexibelt kunna ändra funktion. I offentliga rum bjuds allmänheten ständigt in till att delta i stadsutvecklingen. Ibland stängs delar av området av för motortrafik för att ge plats åt annan typ av aktivitet i gaturummen. Boende i området har stark anknytning till platsen samtidigt som utomstående känner sig välkomna och kan ta del av det som händer i den offentliga miljön. Området har en stark grönstruktur som hjälper till med ekosystemtjänster, exempelvis att fördröja och rena dagvatten. Bebyggelsen är en blandning av gammalt och nytt. Vissa tomter är ännu inte bebyggda, där finns temporära verksamheter. Nya byggnader är till stor del konstruerade av återbrukat material och deras utformning speglar områdets historia som hamn- järnvägs- och fabriksmiljö. Nya gaturum och byggnader har utformats efter väl avvägda och hållbara val. Området är välfungerande, inte på grund av strikta ramar och regler utan på grund av engagemang och gemenskap.

Utgångspunkter från litteraturen

- Staden är inte en produkt, den är en process. Det måste finnas plats för flexibilitet i urbana miljöer, både när det gäller mänsklig aktivitet och den byggda miljöns funktioner. Små förändringar kan tillsammans skapa stor skillnad. Landskapet utvecklas ständigt, planeringens mål bör vara att möjliggöra och hantera olika parallella förändringsprocesser.
- När framtiden är oviss kan det gynna sig att småskaligt testa sig fram. Se tidskrävande processers påverkan på den lokala platsen som en möjlighet att experimentera. Utnyttja det redan byggda, utveckla i mindre etapper och bygga nytt i långsammare takt. Ta vara på platsens kvaliteter och fundera mer på vad platsen behöver än vad platsen kan bli. Involvera aktörer och befintliga verksamheter som har lokal kunskap.
- Risker kan ibland bidra med nya möjligheter. Ta vara på gränzoner, där kan spännande saker hända. Utveckling av gränzoner kan bidra till nya arenor för dialog, kreativitet och kanske även konflikt som leder till nya upptäckter. Bjud in människor till samtal om platsens utveckling för att skapa dialog, känsla av tillhörighet och aktivitet i offentliga rum.

Principer från platsundersökningarna

Materialitet

Rött tegel, gunnebostängsel, korrugerad grön, silvrig och ljusblå plåt, betong, asfalt, långa stegar och spiraltrappor, skorstenar, grön- & rödmålat trä.

- Bevara så mycket material som möjligt inom området, både jordmassor, byggnadsmaterial och vegetation. Renovera och återbruka. Ta fasta på befintliga material och färger där nybyggnation krävs. Det bidrar till att bevara platsens arv och att skapa karaktär.

Atmosfärer

Samspel mellan industriella miljöer och naturmiljöer. Variation i skala, bland det storskaligt industriella finns även det småskaligt mänskliga. Kombination av gammalt och nytt, överallt finns spår av svunna tider. Emellanåt finns en känsla av försummelse vilken väcker nyfikenhet och kreativitet.

- Jobba med kontraster och lager i landskapet som vid första anblick skaver lite, men som blir tankeväckande och intressanta. Var inte rädd för att lämna platser lite ofärdiga och oprogrammerade, där kan spännande saker hända. Tillför nya element som bidrar med än mer mänsklig skala i industriella miljöer.

Icke mänsklig aktivitet

Spontan, ruderat och vilt växande vegetation. Mycket nypon, vass, högt gräs, mossa och lav. Stora träd och snåriga buskage i form av bland annat vide, salix, al, lind, poppel, tall, kastanj och lönn. Träden längs Stångån står inte sällan i vattenbrynet, nästan i vattnet. Ståtliga alléer är vanligt förekommande. Även djurliv i form av olika fåglar, fisk, rådjur, räv och hare. På många ställen var vattnet närvarande, om så i en vattenpöl, översvämmat dike, å, sjö, eller fors.

- Låt naturen växa som den vill, inspireras av den naturliga successionen för att snabbt skapa en välmående grönstruktur, som kan bidra med ekosystemtjänster. Inspireras av vegetationen kring Stångån för dagvattenfördröjning. Använd växtlighet för rening av mark och vatten.

Mänsklig aktivitet

Samspel mellan fritidsaktiviteter, rekreation och industri, infrastruktur. Fiskare, löpare, promenerare, lastbils- och busschaufförer, brevbärare, lokförare, pendlare, bandyspelare, hantverkare, konstnärer, hundrastare, företagare, båtägare, fågelskådare, fikaätare, kontemplerare, musiker, kulturavnjutare, cyklister.

- Ta vara på redan existerande mänsklig aktivitet. Bjud in olika typer av aktivitet som sker i närområdet till platsen. Gör små interventioner där mycket människor vistas, för att öppna upp till konversation och insyn i områdets omvandling.

Flexibilitet

Temporära strukturer som enkelt kan flyttas i form av baracker, containrar, stängsel och skyltar. Food truck. Hemmasnickrade båthus, bänkar och fågelholkar. Växter som tagit sig igenom asfalten. En brygga som emellanåt är översvämmad. Fotbollsplan som ibland ger plats för konsert. Ett portabelt skjul för kajakuthyrning.

- Testa platsens potential under planeringens gång. Börja med att tillföra flexibla temporära strukturer trots att platsens framtid är oviss. Utveckla användning, medskapande och dialog med enkla medel. Flexibla lösningar medför att planeringsprocessen kan få bli långdragen, platsen kan användas och utvecklas under tiden.

Tre faser

För att utvecklingen av projektområdet ska komma igång även om KV1 fortsatt är i drift så är utvecklingsarbetet indelat i tre faser. Fas 1 pågår innan KV1 avvecklas, fas 2 under avvecklingen av KV1 och fas 3 efter avvecklingen. Under första fasen byggs järnvägsstationen samt nya gator till stationsområdet. Att KV1-verksamheten drar ut på omvandlingstiden ses som en möjlighet, att involvera allmänheten i omvandlingsprocessen och testa flexibla lösningar för områdets framtid. Under andra fasen ligger fokus på att rena förorenad mark på ett hållbart sätt, samt att stärka grönstrukturen i området. Fas 2 bidrar med ekosystemtjänster, dagvattenhantering och minskat behov av masshantering. Under denna fas blir utkanterna av KV1-området parkmark. I fas 3 är det möjligt att bebygga området för ljudkänsliga användningsområden, exempelvis bostäder, utbildning och hotell. Då utvecklas bevarad befintlig bebyggelse och det byggs nytt längs Ostlänken, St Larsgatan, Södra Oskarsgatan och till viss del på KV1-området.

Utvecklingen av projektområdet är ständigt pågående, tillslut kommer de tre faserna fortsätta pågå parallellt med varandra. Men utvecklingen har inte ett kontinuerligt tempo utan vissa steg i processen får ta längre tid än andra. När en stor förändring genomförts får platsen en period av andrum då nästa steg känns in och avvägs. Kanske dröjer det flera år innan nästa stora projekt. Avvecklingen av KV1 placeras i tidslinjen när första fasen i processen har kommit igång och andra fasen snart påbörjas. När avvecklingen av

KV1 snart är färdig inleds fas 3. Då ska området redan ha en stabil grund av liv och rörelse i dess offentliga rum. Under processens gång sker utveckling och avveckling parallellt. När vissa är under omvandling, är samtidigt andra delar levande och välfungerande rum. Tidsplanen är inte numerisk utan beskriver när olika saker händer i förhållande till varandra, vad som ska uppnås innan nästa fas.

Under de olika faserna sker på varandra följande delprojekt i området. Dessa är på följande sidor numrerade efter i vilken ordning de startar. Men delprojekten pågår olika lång tid och när ett större projekt startats upp kan ett efterföljande mindre projekt startas, och kanske även slutföras innan det större projektet är klart. Eftersom utvecklingen är indelad i många små delprojekt är det möjligt att under tidens gång förändra stegen i processen. Att genom första steg testa sig fram, utvärdera och sedan besluta vad nästa steg bör vara.

Parallellt med alla faser sker små interventioner och experiment i området, genom mellan-användning i gränzoner. Detta dels för att möjliggöra för allmänheten att delta i omvandlingsprocessen och dels för att öka omvandlingens möjlighet att hantera förändringar. Om ett projekt drar ut på tiden kan platsen ändå användas genom tillfälliga lösningar. Exempel på hur det kan se ut följer efter att de tre faserna och deras innehåll presenterats. Slutligen följer en processguide i vilken hela omvandlingsprocessen summeras.

BYGGSTART OSTLÄNKEN

AVVECKLINGEN AV KV1

FAS 1

FAS 2

FAS 3

NU FINNS EN STABIL GRUND
AV LIV PÅ PLATSEN

Fas 3
efter

Fas 2
under

Fas 1
innan

Figur 39: Tidslinje för projektet samt axonometri som visar utbredningen av de tre faserna inom projektområdet. (3D-vy: Google Earth, 2025)



Figur 40: Kollage över den materialitet som kan känneteckna omvandlingen i fas 1.

Fas 1- innan

Under fas 1 görs omvandlingsprocessen synlig för allmänheten. I denna fas utvecklas stationsområdet och gatustrukturen till den nya stationen. I övrigt läggs fokus på att genom små flexibla interventioner utveckla området för att attrahera människor att utforska omvandlingen. Ett första steg är att minska mängden tung trafik och genomfartstrafik. När Ostlänken-projektet är igång och Södra Stånggatan kan förlängas norrut (1) flyttar infarten för transporterna av flis till den östra sidan av KV1-området (2), vilket ökar möjligheterna att bjuda in folk till området runt den nya stationen. I detta skede byggs även en väg från Södra Stånggatan till det nya stationsområdet (3). Södra Oskarsgatan görs om till gångfartsgata (4b). Lösningen på hindret som KV1 utgör för omvandlingen av området innebär utveckling likt den i kulturljudzonen i Sofielund. Kulturljudzonen och NGBG inspirerar när det gäller att använda industriområden för att främja kulturen och samtidigt göra området mer levande och spännande. Även när det gäller temporär

användning av gaturum. Att under perioder stänga av biltrafiken för att bjuda in människor att delta eller kolla på kultur kan vara ett sätt att få dem att uppleva platsen på ett nytt sätt. Få människor att känna tillhörighet till platsen.

Med hjälp av föreningsliv, workshops, samskapade, konst och kultur utvecklas industriområdet till något mer (4). Detta bland annat genom att ta hjälp av det existerande föreningslivet genom Skyten. För att kicka igång projekt 4 anordnas ett kulturevenemang på Södra Oskarsgatan. I samband med evenemanget öppnar kommunens satellitkontor (4a) dit människor kan komma för att ta del av utvecklingen av det nya stationsområdet. Där hålls sedan under omvandlingstiden möten och workshops. Gatumiljön inreds med flyttbara planteringar, träd, sittytor, observationstorn och montrar. Kanske skapas gör-det-självt-verkstäder, lekmiljöer och platser för food trucks. Kommunen, Tekniska verken och Trafikverket är synliga i

den offentliga miljön och visar upp vad de jobbar med för tillfället. Skyltens verksamhet skapar konst i den offentliga miljön. Skolor, förskolor och utbildningar från universitet bjuds under projektets gång in till att ta del av utvecklingen i området. För att bjuda in förbipasserande till området görs informations-installationer vid befintligt resecentrum och Stångåpromenaden (4c).

I fas 1 rivs postterminalen (5) för att göra plats åt utvecklingen av det nya stationsområdet. Så långt det är möjligt rivs byggnaden varsamt så att materialet kan återanvändas. Kanske används materialet till att skapa platser för mellan användning. När rivningsarbetet är klart byggs den nya stationen och omgivande ytor anläggs (6a). I detta skede förlängs även St Larsgatan, så att kopplingen mellan nya stationen och centrum är på plats när järnvägen ska invigas (6b). I arbetet med att transformera omgivningen närmast stationen ingår även att sanera och renovera de gamla lokstallarna (6c).

3: En gata anläggs parallell med Ostlänken mellan Södra Stånggatan och nya stationsområdet

6a: Nya stationen, omgivande torgtor och buss-terminal anläggs

6c: Lokstallarna saneras och renoveras

5: Postterminalen rivs och marken används som upplag och arbetsyta

6b: St Larsgatan förlängs till nya stationen

1: Södra Stånggatan förlängs norrut

2: En ny grind till KV1-området ersätter grindarna längs Södra Oskarsgatan. Flislämning och parkering av arbetsbilar görs nu från Södra Stånggatan

4a: Vid den före detta biluthyrningen placeras ett temporärt kommunalt satellitkontor, öppet vissa dagar för möten, information och workshops

4b: Södra Oskarsgatan omvandlas till gångfartsområde. Skylten, kommunen och Tekniska Verken använder gatan för evenang och information till allmänheten

4c: Information om Ostlänken-projektet vid befintlig station



Figur 41: Lokalisering av förändringar som sker i projektområdet under fas 1. (ortofoto: Lantmäteriet, 2025)

0 50 100m
N 1:5 000



Figur 42: Kollage över den materialitet som kan känneteckna omvandlingen i fas 2.

Fas 2- under

Under fas 2 läggs fokus på att ta hand om masshantering, föroreningar, omdragning av ledningar i marken samt att utveckla dagvattenhanteringen i området. Den dag KV1-verksamheten börjar avvecklas kommer det på flera ställen krävas sanering av marken. För att få tillstånd till att skifta användningen av marken behöver markföroreningarna tas omhand. Kanske pågår avvecklingen under en längre period och då kan reningen av området ske i etapper. Exempelvis hade det kunnat bli så att ett nytt kraftverk börjar byggas, men att KV1 behöver vara i drift tills det är färdigt. När det är säkert att KV1 snart ska avvecklas kan de överflödiga delarna av verksamhetsområdet börja förberedas för nya användningsområden. I och med att området sluttar ner mot Stångån behövs lösningar för att rena dagvatten. Genom att ta inspiration från Naturen kring Stångån och anlägga en ny park i anslutning till Nykvarnsparken, kan

naturen hjälpa till att både hantera föroreningar och fördröja dagvatten. Inspirationen för fas 2 är Landschaftspark Duisburg-Nord. IBA Emscher Park skapades för att komma ifrån rost-stämpeln, men kanske kan samma metoder användas även när urbana industriområden på attraktiv mark omvandlas. Landschaftspark Duisburg-Nord inspirerar till att ta hjälp av naturen för att rena förorenad mark och att skapa häftiga postindustriella miljöer där platsens arv bevaras. Naturen kan hjälpa till att utveckla platsens karaktär och användningsområden. Genom att ta vara på den naturliga successionen kan en plats där det idag inte finns särskilt mycket grönstruktur återtas av växtlighet och natur vilket kan bidra med ekosystemtjänster.

Genom att "återvilda" KV1-tomten kan naturen hjälpa till att rena marken och ta hand om dagvatten. Efterhand välkomnas människor in på

området för att ta del av platsens industrihistoria och processen att utveckla grönstrukturen. Att schakta bort förorenade massor och transportera till deponi är en stor klimatbov och det är mer resurseffektivt att försöka rena massorna på plats. Salix, poppel och vide som är vanligt förekommande i området används för att rena marken. Nu planteras växter som tidigare stått utplacerade i flyttbara strukturer i väntan på att planerna för parkmiljöerna skulle bli klara. Naturen kan vara ett sätt att ändra skalan på området och att visa för stadens befolkning att området förändras. I fas två kanske dessutom forskning för att rena mark och vatten pågår på området i ett samarbete mellan Tekniska Verken, LIU och lokala miljöteknikföretag. Kanske kan marken till och med renas med hjälp av värmen från KV1-verket? I fas 2 anläggs dagvattenhantering, fördröjning och rening med hjälp av naturen. Grunden till områdets grönstruktur skapas och

naturen får "ta över" området. I området finns redan viss spontan vegetation, vilken genom successionstänk får visa vägen för att utveckla områdets grönstruktur. Här tillåts gräsmattan växa lång, buskar för fågelliv planteras och hårdgjorda ytor bryts upp och görs om till vattensänkor. Fas 2 startar med att de nordvästra delarna av KV1-området omvandlas till parkmiljö (7). Sedan byggs Diagonalbron och busstrafiken från Stångebro åker via Södra Stånggatan och den nya vägen parallell med Ostlänken, norr om KV1-området, till den nya stationen (8). När avvecklingen av KV1 börjar närma sig sitt slut förbereds fler delar av verksamhetsområdet för att få nya användningsområden (9a, 9b). I fas 2, när Ostlänken tagits i drift, läks dessutom gatanätet ihop (10) med strukturen söder om Södra stambanan, vilken nu har tagits ur drift.

7: Före detta fjärrvärme-upplaget samt trädgården vid gamla sockerbrukskontoret saneras och omvandlas till parkmiljö

10: När Ostlänken är i drift kopplas gatunätet i området ihop med strukturen söder om gamla järnvägen



9a: Området vid ackumulatortanken saneras och förbereds för nya användningsområden

8: Diagonalbron byggs

9b: Området sydost om KV1-byggnaden saneras och förbereds för nya användningsområden

Figur 43: Lokalisering av förändringar som sker i projektområdet under fas 2. (ortofoto: Lantmäteriet, 2025)

N 0 50 100m
1:5 000



Figur 44: Kollage över den materialitet som kan känneteckna omvandlingen i fas 3.

Fas 3- efter

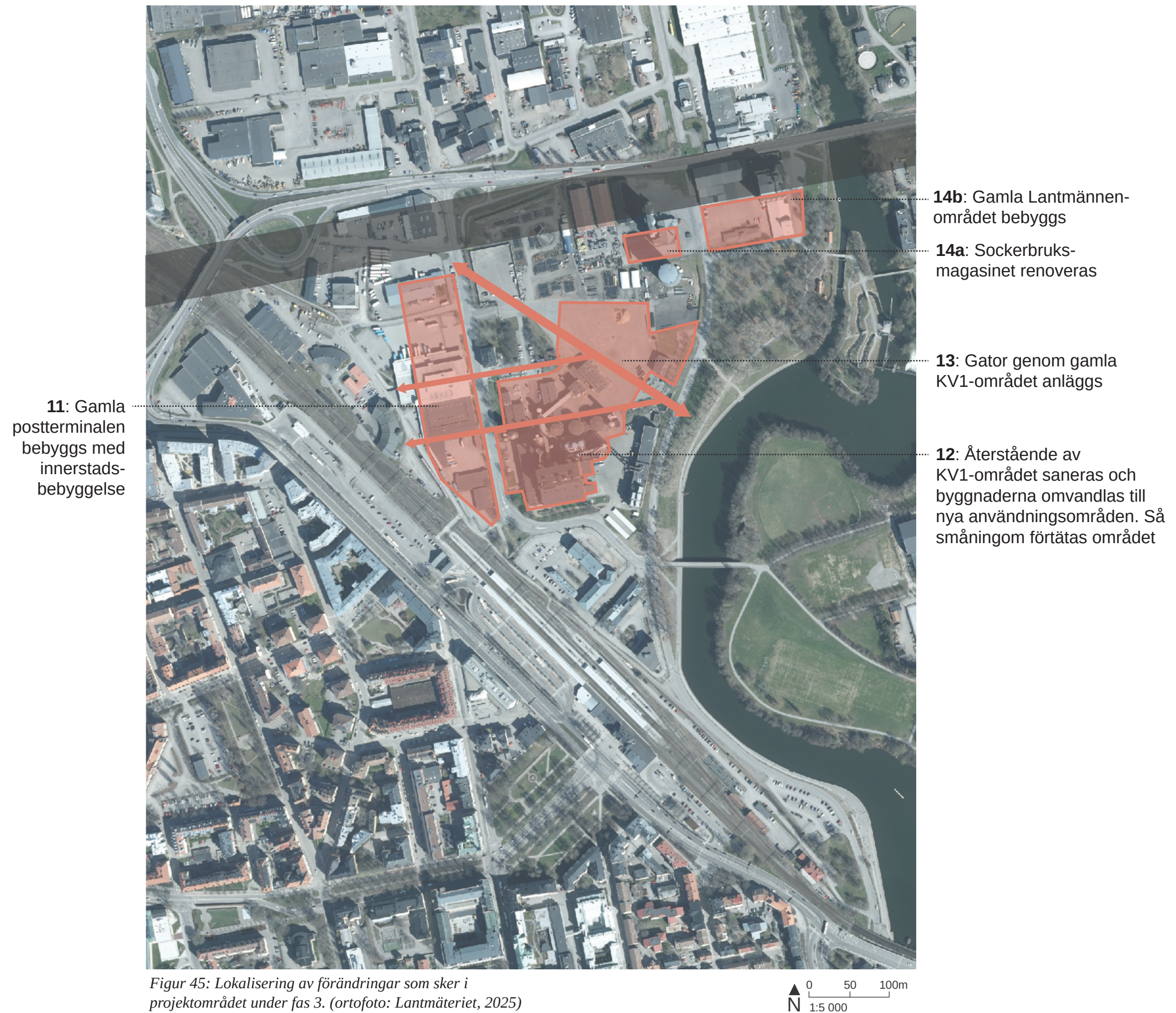
När KV1 ersatts av nya värmeverk någon annanstans i staden blir det möjligt att bebygga projektområdet för ljudkänsliga ändamål. I fas 3 läks de sista gatorna i den nya strukturen ihop och området bebyggs med bostads-, kontors- och verksamhetsbebyggelse. Detta för att förstärka strukturen och gaturummen som leder till stationsområdet. När fas 3 inleds har området en befintlig social och grön struktur, tack vare den extra tid som avvecklingen av KV1 innebar. Dessutom har både allmänhet och planerare hunnit lära känna området och fått förståelse för hur området bebyggs på bästa sätt. I fas 3 sker förändring genom cirkulär arkitektur, renovering av befintlig bebyggelse samt platsbaserad stadsbyggnad. Befintliga tillgångar tas tillvara och fokus ligger vid att se till platsens behov. I fas 3 blir utmaningen att utveckla områdets struktur och materialitet, för att passa dagens behov, på ett platsbaserat vis. Att ge området en stark identitet. Ett exempel när en gammal fabriksmiljö

omvandlats till mer av en stadsmässig miljö, med stort fokus på platsens arv, är Gasverksområdet i Norra Djurgårdsstaden i Stockholm. Det kan fungera som inspiration till fas 3. Där har den befintliga strukturen fått visa vägen för gestaltningen av nya byggnader och områdets nya struktur.

Utvecklingen av projektområdet bygger på att ta hand om det redan byggda, i den mån det går. Så mycket som möjligt bevaras, renoveras och utvecklas till nya användningsområden. Det som måste rivas återvinns i största möjliga mån, kanske återbrukas det på platsen för att minska transporter. Nya byggnader består av formspråk och material som bidrar till att ge området en stark identitet och att föra vidare platsens arv. Platsen som fabriksmiljö, hamnområde och stationsområde, samt den långa historien av energiproduktion är en bra grund när det gäller områdets identitet. Byggnationen sker

i första hand mellan St Larsgatan och Södra Oskarsgatan, där postterminalen tidigare låg (11). Byggnationen av nya hus sker i etapper för att säkerställa att allt som byggs är relevant och användbart för samhället. Kanske visar det sig under omvandlingens gång att behov har ändrats och att planer behöver justeras. Genom att bygga ut i etapper, samverka mellan olika aktörer och ta pauser för utvärdering tas inga förhastade beslut. När KV1 avvecklats förbereds resterande av verksamhetsområdet för nya funktioner. Dessutom renoveras och omvandlas byggnaderna för att inrymma nya användningsområden (12). Kanske blir kraftvärmeverket en plats för lokal kultur och evenemang, en viktig mötesplats i staden. På sikt förtätas KV1-området, främst kring nya gator som anläggs för att läka strukturen mellan Södra Oskarsgatan och Södra Stånggatan (13). Nu kopplas kollektivtrafikstråket mellan Stångebro och nya stationen ihop på riktigt, genom en ny gata från Diagonalbron, diagonalt över KV1-

området. I fas 3 sker dessutom renovering av sockerbruksmagasinet och det gamla Lantmännen-området bebyggs (14a, 14b). Fas 3 medför att området starkare kopplas till sin omgivning och bidrar till ett sammanhängande gatunät och bebyggelsemiljö i staden. När området fått sin nya struktur fortsätter de tre faserna föra utvecklingen framåt. Områdets progress fortgår, om än i långsammare takt och mindre skala än under den mest hektiska tiden när Ostlänken byggdes och KV1 avvecklades. Området är adaptivt och flexibelt med hjälp av aktivitet i offentliga rum, tillvaratagande och utveckling av ekosystemtjänster i området samt interventioner och renovering i den bebyggda miljön vid behov. Aktörer i området har goda relationer och tätt samarbete, vilket leder till nytänkande lösningar. Omvandlingsprocessen har lett till starkt engagemang för områdets offentliga rum, vilka är välanvända av stadens människor.



Aktiverade gränzoner för att involvera allmänheten

Projektområdet består redan idag av en stor del instängslad yta otillgänglig för allmänheten. Under omvandlingstiden lär mängden stängsel och andra typer av barriärer fortsatt vara stor. När omvandlingen delas in i många delprojekt kommer instängslade ytor att dyka upp under perioder, över hela området. Troligtvis kommer omvandlingen pågå en lång tid, och vissa delar omvandlas långt innan andra delar. Ibland kommer det instängslade området vara litet, ibland väldigt stort.

Det nya stationsområdet ska bli en av stadens största målpunkter. Därför är det viktigt att få allmänheten nyfiken på utvecklingen och göra det möjligt för dem att följa vad som händer i området. De flesta av Linköpingsborna har i dagsläget troligtvis inte någon nämnvärd relation till området. För att stationsområdet ska kännas som en självklar del av staden när det väl invigs är det viktigt att på ett platsbaserat vis involvera människor i områdets omvandling. Annars riskerar platsen att bli svår att knyta an till.

För att hantera denna problematik har inspiration tagits från Sennetts (2017) text om gränzonens betydelse för levande och flexibla urbana miljöer, i kombination med Milks (2022) text om mellan användning. Istället för att hela området ska bli en enda barriär under omvandlingen kan konceptet med aktiverade gränzoner användas, för att låta den lokala platsen utvecklas parallellt med den storskaliga omvandlingen. Det medför att den troligtvis utdragna omvandlingsperioden blir en möjlighet att skapa ett hållbart och socialt resiliellt område.

Barriärer i form av exempelvis stängsel krävs för att hålla obehöriga utanför byggarbetsplatser och verksamhetsmark. Men de kan, samtidigt som de håller obehöriga ute, utvecklas till spännande miljöer vilka väcker nyfikenhet om vad som sker på andra sidan. Gränzoner kan exempelvis bestå av barriärer mellan byggarbetsplats och industri. Men de kan även vara mer genomsläppliga gränser som exempelvis nybyggt brevid oplanerat, kollektivtrafikled brevid rivningstomt eller marksanering brevid park. Genom att luckra upp gränser så kan nyfikenhet hos förbipasserande väckas, vilket kan leda vidare till större engagemang i stadsutvecklingsprocessen.

Uppluckringen kan ske genom att göra det enklare att observera något på andra sidan ett stängsel. Den kan också ske genom att göra små interventioner i en gränzons rumslighet. Kanske placera ut ett konstverk eller skapa en lekyta. Det kan även ske genom att bjuda in till deltagande i evenemang och dialog.

Den konceptuella idén för gränzoner kan implementeras på olika platser i området under omvandlingstidens gång. Nätverket av befintliga och nya gränzoner blir utgångspunkten för experimentell utveckling av platser i området. Genom experiment i gränzoner mellan olika typer av platser kan området utvecklas flexibelt och dynamiskt. Med hjälp av olika flyttbara objekt kan gränser göras mer porösa och det som händer på andra sidan blir mer tillgängligt och lättare att förstå, observera och interagera med. Kanske finns en inskjutning i stängslet, bänkar, ett utkikstorn eller informationsskyltar. Objekten kan när en del är färdigutvecklat flyttas till nästa projektområde.

Flexibla objekt

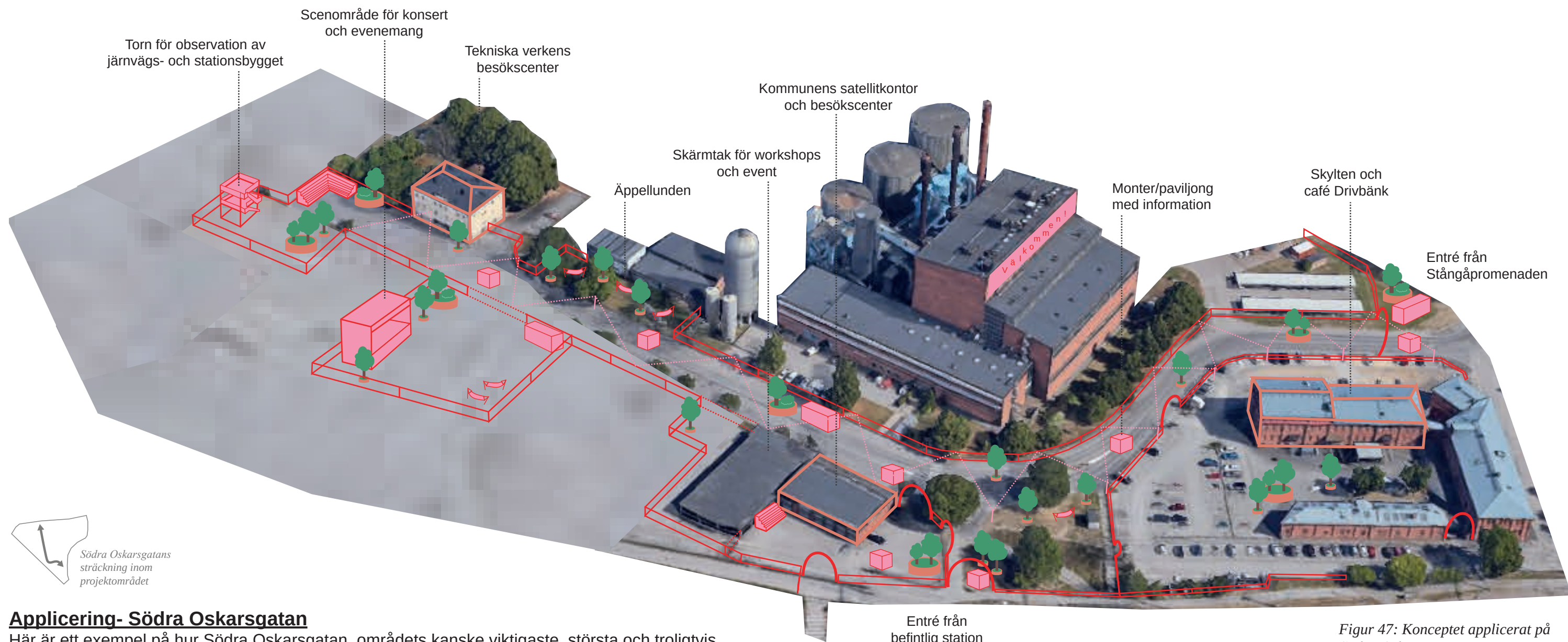
Belysning, konst, bänkar och bord, flyttbara träd och planteringar, högtalare, montrar och paviljonger med information eller temporära verksamheter, food trucks, observationstorn, informationsskyltar, specialtillverkade stängsel etc.

Process

1. Några flexibla objekt placeras ut vilka möjliggör användning och delaktighet
2. Allmänheten bjuds in till att se planer och säga hejdå till det gamla
3. Platsen som ska omvandlas spärras av, men med god insyn tack vare kreativ utformning
4. Under byggtiden sker aktivitet i gränzonen där allmänheten kan följa utvecklingen och skapa relation till platsen
5. Beroende på hur platsen används adderas fler flexibla objekt efter behov och nya event och aktiviteter arrangeras
6. När omvandlingen är klar för denna gång välkomnas allmänheten att ta del av omvandlade offentliga rum. Platsen får vila och folk bjuds in
7. Utvecklingen utvärderas och lärdom dras



Figur 46: Konceptmodell som visar mängden potentiella gränzoner i projektområdet under omvandlingens gång. Gränzonerna i konceptet omger existerande och framtida barriärer som kommer finnas under omvandlingen. Barriärernas livslängd och storlek kommer variera. Även mängden barriärer kommer variera över tid. Barriärerna kan omvandlas till aktiverade gränzoner för att involvera allmänheten i omvandlingen, och för att aktivera platser i projektområdet.



Applisering- Södra Oskarsgatan

Här är ett exempel på hur Södra Oskarsgatan, områdets kanske viktigaste, största och troligtvis mest varaktiga gränsszon, kan utvecklas med hjälp av konceptet. Södra Oskarsgatan ska enligt kommunens planer finnas kvar efter omvandlingen. Under omvandlingen kommer det troligtvis ta lång tid innan gatans omgivning utvecklas. Troligtvis kommer järnvägsbyggnationen medföra att gatan blir återvändsgränd under en tid, inte minst om Södra Stånggatan förlängs norrut. Öster om gatan kommer inget hända innan KV1 avvecklas. Väster om gatan kommer troligtvis postterminalen att rivas i ett tidigt skede, när St Larsgatan förlängs mot stationen. Eftersom den tillståndspliktiga verksamheten KV1 gör det svårt att få igenom detaljplaner för bostäder i området kommer det troligtvis dröja innan området kring vägen bebyggs. Marken kanske istället under en lång tid används som upplag under byggnationer på andra platser i närområdet.

Istället för att Södra Oskarsgatan under omvandlingen stängs av, och blir otillgänglig för allmänheten kan den utvecklas till en aktiverad gränsszon. Som en brygga ut i havet av industri och omvandling. Det hade kunnat medföra att allmänheten får en chans att observera byggnationen av järnvägen, som annars hade varit svår att komma intill. Södra Oskarsgatan har potential att utvecklas till en plats för event, experiment samt en informationsplats om Ostlänken. Även information från Tekniska verken om avvecklingen av KV1 och KV1-områdets framtid hade kunnat visas upp för allmänheten längs gatan. Parallellt med St Larsgatan, som ska bli en viktig kollektivtrafikled till de centrala delarna av staden, hade Södra Oskarsgatan kunnat utvecklas till ett framtida gångfartsområde där spännande saker händer. Närheten till Skylten är en tillgång för gränssonen. Deras verksamhet kan bli ett viktigt dragplåster till området. Konst- och kulturverksamheterna vid Skylten kan bjudas in till att använda gatumiljön för evenemang och utställningar.

Figur 47: Konceptet applicerat på Södra Oskarsgatan.
(3D-vy: Google Earth, 2025)

Till Södra Oskarsgatan kan allmänheten, och även förskolor, skolor och universitet bjudas in för att ta del av områdets utveckling. Den gamla biluthyrningen kan omvandlas till ett satellitkontor där kommunen kan hålla vissa platsbaserade möten med andra aktörer, bjuda in till medborgardialog och workshops. Det gamla sockerbrukskontoret kan utvecklas till ett besökscenter där Tekniska verken kan visa upp sin verksamhet och ha workshops om kraftvärmeverkets framtid.

Längst ut på bryggan som Södra Oskarsgatan utgör, hade ett observationstorn kunnat byggas för att människor ska kunna följa utvecklingen av Ostlänken och stationsområdet. Längs hela gatan kan montrar, paviljonger, sitttytor samt flyttbara planeringar och träd placeras ut. Dessa växter kan senare, när planeringen kommit längre, planteras i området. Vid korsningen mot Södra Stånggatan och Stångåpromenaden blir det viktigt med information för att locka människor att upptäcka området. Det samma gäller i den befintliga stationsmiljön.

Den aktiverade gränssonen Södra Oskarsgatan bör starta med några få interventioner för att sedan utvecklas över tid. Exempelvis kan en början vara att bygga utkikstornet och att Skylten genomför ett konstprojekt i gatumiljön. Sedan kan gatan utvecklas dynamiskt och flexibelt beroende på behov och önskningar från allmänheten. Det blir viktigt att engagera föreningsliv och verksamheter som kan göra gatan till sin och föra utvecklingen framåt.



Figur 48: Vyer som visualiserar konceptet applicerat på Södra Oskarsgatan. Från övre vänster i läsriktningen: KVI från Stångåpromenaden, Södra Oskarsgatan, mot Södra Oskarsgatan från befintlig station, observationstornet, kommunens satellitkontor, stinsen vid befintlig station välkomnar att ta del av Ostlänkenprojektet, information vid befintlig station. (skalgubbar från skalgubbar.se)

Processguide

Ostlänken byggs i Linköping

KV1 ersätts och avvecklas

Fas 1- innan

Fas 2- under

Fas 3- efter

1

1: Södra Stånggatan förlängs norrut

2

2: En ny grind till KV1-området från Södra Stånggatan ersätter grindarna längs Södra Oskarsgatan

3

3: En gata anläggs parallell med Ostlänken mellan Södra Stånggatan och nya stationsområdet

4a

4b

4c

5

5: Postterminalen rivs, marken används som upplag och arbetsyta

6a

6b

6c

6a: Nya stationen, omgivande torgytor och buss-terminal anläggs
6b: St Larsgatan förlängs till nya stationen
6c: Lokstallarna saneras och renoveras

7

7: Före detta fjärrvärme-upplaget samt trädgården vid gamla sockerbrukskontoret saneras och omvandlas till parkmiljö

8

8: Diagonalbron byggs

9a

9b

9a: Området vid akkumulator-tanken saneras och förbereds för nya användningsområden
9b: Området sydost om KV1-byggnaden saneras och förbereds för nya användningsområden

10

10: När Ostlänken är i drift kopplas gatunätet i området ihop med strukturen söder om gamla järnvägen

11

11: Gamla postterminalen bebyggs med innerstadsbebyggelse

12

12: Återstående av KV1-området saneras, omvandlas till nya användningsområden och förtätas

13

13: Gator genom gamla KV1-området anläggs

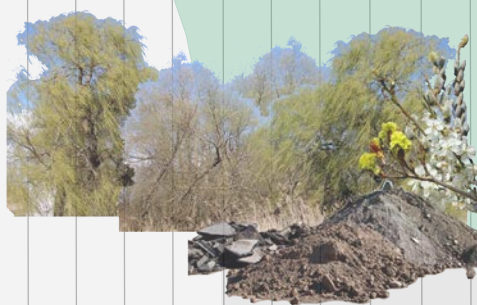
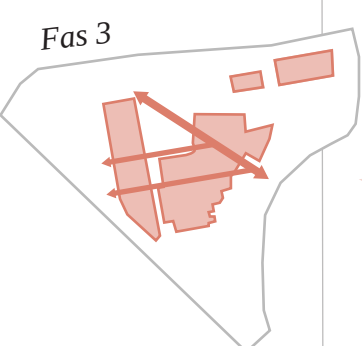
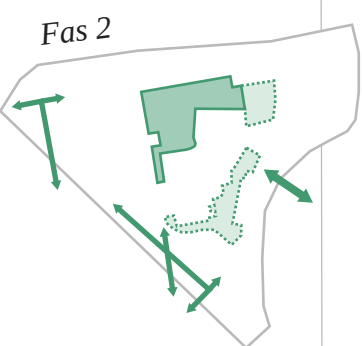
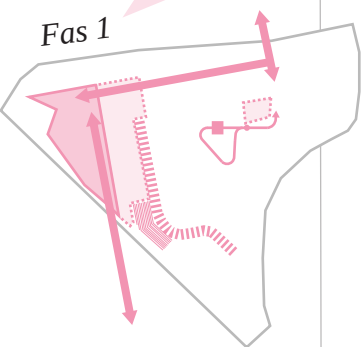
14a

14b

14a: Sockerbruksmagasinet renoveras
14b: Gamla Lantmännen-området bebyggs

Aktiva gränzoner

Aktiva gränzoner



Figur 49: Processguide över hur de olika delarna i processen förhåller sig till varandra över tid. Guiden beskriver ingen skala för tid, utan istället relationer mellan olika delprojekt i förhållande till tid. Den röda tråden i guiden symboliserar arbetet med aktiverade gränzoner. Utefter processens gång sker kontinuerligt utvärderingar av omvandlingen. Utifrån det kan innehållet i och varaktigheten av olika delprojekt revideras. Exempelvis kanske processen vid något tillfälle startas om, vid steg som genomförts tidigare. Denna guide kan ses som en liten del i projektområdets utveckling. Området har omformats sedan urminnes tider och kommer fortsätta omformas långt efter detta projekt.

Reflektion

Detta arbete har undersökt hur flexibel planering kan gynna lokala platser och öka allmänhetens insyn i omvandlingsprocesser. Fokus har legat på platsbaserad och processororienterad omvandling. Detta kombinerat med mellan användning, som verktyg för att tillgängliggöra omvandlingen och inkludera allmänheten. Dessa aspekter har undersökts med hjälp av metodiken forskning genom design, vilken applicerats på ett område i Linköping som står inför storskalig omvandling. Projektet har bestått av parallellt arbete med teoretiska studier, platsundersökningar och gestaltning. Projektområdet, där en ny järnväg och järnvägsstation ska byggas, samt ett kraftvärmeverk avvecklas, ska gå från en relativt obesökt del av staden till en av Linköpings största och viktigaste målpunkter. Järnvägsstationen ska flyttas 500 meter bort från centrum, och det blir viktigt att ge människor möjlighet att förstå sig på det komplexa projektet, för att skapa samförstånd och en positiv syn på det nya stationsområdet. Avvecklingen av kraftvärmeverket kommer att dra ut på omvandlingsprocessen, vilket bjuder in till att testa flexibla metoder för stadsutveckling. Gestaltningen mynnade ut i ett förslag på hur området kan utvecklas i faser, innan, under och efter avvecklingen. Gestaltningen mynnade även ut i ett koncept för aktiverade gränzoner, vilket kan fungera som en röd tråd under omvandlingsprocessen. Gränzonerna ska bjuda in till aktivitet och inkludering i projektområdet innan, under och efter den stora omvandlingsprocessen. Arbetets originalitet ligger i att använda gränzoner i kombination med mellan användning, som ett verktyg för att inkludera allmänheten i omvandlingen.

Här följer en reflektion kring insikter som gestaltningsprocessen bidragit med. Reflektionen behandlar både specifikt gestaltningen i detta projekt samt generellt flexibel planering i samband med storskalig omvandling.

Navigerande gestaltning

Genom att bryta ner storskalig och komplex omvandling i faser och delprojekt var förhoppningen med arbetet att göra processen mer flexibel. Det var en utmaning att förespråka ett navigerande arbetssätt, där de första projekten var menade att visa vägen för senare projekt, och samtidigt skapa en övergripande process som gav riktning till omvandlingen. Att jobba processororienterat väckte reflektioner kring begreppet gestaltning och dess innebörd. När processen ska visa vägen blir det svårt, för att inte säga omöjligt, att skapa tydliga visioner. Vanligtvis mynnar gestaltning ut i en precis formgivning av en idé eller ett förslag. Men när gestaltningsarbetet liknas vid navigering, vilken testas sig fram och hittar nya vägar utefter resans gång, blir det svårt att skapa konkret formgivning av platsen. Under arbetets gång väcktes tanken: kan man kalla det gestaltning när arbetet inte mynnar ut i en precis vision?

Kanske är detta arbete endast en plan för själva gestaltningen? En gestaltning som ifall projektet realiserats hade pågått i årtal, och bestått av många olika överlappande processer med varierande tidsdjup. Traditionell gestaltning har en i förväg bestämd form och ram både

gällande tid och innehåll. Men navigerande gestaltning (Langner et al., 2019) tar avstamp i den fysiska miljön och dess process förändras efter hand. Arbetet med detta projekt resulterade i en ifrågasättning av gestaltningens roll inom planering. När framtiden blir svårare att förutsäga kanske vi som arbetar med gestaltning av landskap får en förändrad arbetsbeskrivning. Istället för att arbeta med traditionella planeringsmetoder som att ta fram långsiktiga planer och visioner baserade på prognoser, så kanske arbetet förändras mot att gestalta förändringsprocesser. Arbetsbeskrivningen kanske kommer utvecklas till att handla om att följa platsens utveckling, och vara den som skapar sammanhängande riktning genom att kombinera många olika typer av förändringsprocesser.

Det är viktigt med gemensamma målbilder och planer för att föra samhället framåt. Men de kan leda till att enkla lösningar missas, att planer bestäms i ett för tidigt skede och att planeringen blir oflexibel. Under arbetets gång landade insikten om att utformning och utstakning av en omvandlingsprocess nog också kan kallas gestaltning. Men navigerande gestaltning handlar mer om att utforma en preliminär färdplan än att

bestämma hur resans slutdestination ser ut. Det hade därför i detta arbete varit motsägelsefullt att skapa en konkret vision för stationsområdets framtid. När landskapet ses som ständigt föränderligt kan inte gestaltningen gå ut på att planera en bestämd slutdestination för platser.

Projektets målsättning

Utifrån arbetets teoretiska ingångar och platsundersökningarna togs en målsättning för gestaltningsarbetet fram. Målsättningen blev vägledande för gestaltningen och gav riktning till arbetet. Genom att summera utgångspunkterna från litteraturen och att formulera principer med hjälp av platsundersökningarna var förhoppningen att gestaltningen skulle leda till ett flexibelt, platsbaserat förslag vilket tillgängliggjorde och inkluderade allmänheten i omvandlingen.

Utgångspunkterna från litteraturen har följt med och fångats upp i gestaltningen. Principerna från platsundersökningarna, som är mer kopplade till utformningen av den fysiska miljön, är lite svårare att se i resultatet av gestaltningen. Detta eftersom gestaltningen mynnade ut i en processguide och inte ett traditionellt gestaltningsförslag. Det går att skönja principerna i beskrivningen av de olika faserna och delprojekten. Men principerna hade syntts tydligare i skeden längre fram i processen. Än en gång belyses komplexiteten i att gestalta en dynamisk process. Principerna bör kanske ses som en del i processguiden för omvandlingen av området, istället för som en målsättning för gestaltningen av processen.

Precis som med den navigerande gestaltningen visade det sig svårt att utforma en plan för att låta delar av staden förbli ofärdiga och oprogrammerade. Detta för att skapa rum för spontanitet och aktivitet. Även ofärdiga platser är något som omvandlingsprocessen måste få visa vägen för. Det handlar mycket om ekonomiska faktorer hur ett urbant område utvecklas. Kanske är det så pass högt tryck på att bygga att det inte går att dra ut på omvandlingen när KV1 väl är avvecklat. Eller så kanske det inte finns pengar och resurser för att bygga just då. När stora stadsbyggnadsprojekt planeras behöver man samtidigt se till att landskapet fungerar här och nu. Saker kan hända på vägen som fördröjer och

ändrar förutsättningar. Kriser, brist på resurser, försämrad ekonomi etc. Då är det viktigt att inte allt hänger på att det planerade "slutresultatet" uppnås, utan att platser fyller en funktion och är omhändertagna även under processens gång. För planerare handlar det nog framförallt om att inte vara rädd för att låta processen ta tid. Att inte se en obebyggd tomt bredvid den nya stationen på invigningsdagen av Ostlänken och känna, "typiskt vi hann inte klart med området i tid". Kanske istället se några barn leka bland den ruderata vegetationen, få nya idéer för tomten och se landskapets utveckling i ett större perspektiv. Man måste inte ha så bråttom att få bort det som kanske ses som skräpigt och fult. Det kan istället leda till nya spännande upptäckter.

Stora stadsomvandlingsprojekt väcker en oro för att nya områden ska bli ytterligare generiska och svår använda platser. En viktig del i detta arbete var att se till befintliga värden, för att ta tillvara områdets arv och stärka dess identitet. När en stor del av en plats, som dessutom allmänheten har liten relation till, ska omvandlas från grunden så är det en utmaning att ge platsen en stark identitet som går att knyta an till. Gamla strukturer påverkar i allra högsta grad hur staden utvecklas. Genom att ta tillvara och förstärka strukturer istället för att riva och sudda ut kan platsens arv bidra med en känsla av genuinitet och förankring.

I vanliga fall ska omvandling ske fort. Men i projektområdet kommer det inte att vara möjligt på grund av KV1. Avvecklingstiden, som i första anblick kan ses som ett hinder, kan erbjuda en långsammare process där existerande materialiteter kan tas tillvara och byggtiden kan låtas pågå längre än vanligt. Om avvecklingstiden används effektivt för att lära känna området, skapa platsbaserade utgångspunkter och testa nya tillvägagångssätt kan stationsområdet bli något utöver ett av de vanligt förekommande nybyggda anonymt utformade områdena. I projektområdet finns ett spännande historiskt arv. Faktumet att en stor del av området varit otillgängligt för allmänheten bjuder in till att väcka nyfikenhet och upptäckarlust hos människor. Det hade varit bortkastat att inte ta vara på möjligheten att skapa ett område med stark identitet. Stark identitet behöver inte innebära storslagna byggnadsverk,

utan snarare att skapa möjlighet till användning och aktivitet. Att skapa platser som bidrar till minnesvärda upplevelser.

Arbetet har till stor del handlat om att skapa platser för inkludering och aktivitet i offentliga rum. När samhället blir allt mer polariserat och många lider av ensamhet är välfungerande offentliga rum oerhört viktiga. Att dagens stadsbyggnad innebär allt för programmerade rum är ett privilegierat problem. På många platser i världen innebär istället brist på ordning och struktur ett problem. Men det finns en gräns för hur stor mängd ordning som är hållbart i stadens rum. Att lägga resurser på att inkludera allmänheten i utformningen av offentliga rum är oerhört viktigt. Som Sennett (2008) skriver krävs flexibilitet och möjlighet att använda offentliga rum för att människor ska lära sig att hantera olikhet och konflikt. Det är viktigt för ett inkluderande och demokratiskt samhälle.

Medborgardialog och samskapande kan riskera att leda till förväntningar som inte uppfylls från allmänheten. Men genom god dialog och transparens finns även mycket att vinna. Kanske kan det liknas vid det som Sennett (2017) skriver om gränzoner, att det är värt risken att eventuellt skapa lite konflikt för att det är enda vägen till integrering mellan olikheter. Kanske är det värt risken att inkludera allmänheten i omvandlingen, eftersom det kan leda till mer välfungerande och aktiva offentliga rum.

Under arbetets gång väcktes reflektionen att de allra flesta troligtvis ser offentliga platser som rum utan ägare. Tänk om människor istället såg offentliga platser som sina egna och alla andras gemensamma rum. Plaster att ta tillvara på och gemensamt värna och utveckla. Genom att bjuda in till samtal och delaktighet i utvecklingen av platser kanske människors synsätt på staden förändras. Det hade kunnat leda till större engagemang för stadsutveckling, vilket i sin tur hade bidragit till att stadens rum blir mer anpassade till dess användares behov. Genom att väcka nyfikenhet för det nya stationsområdet och bjuda in människor att delta i utvecklingen av KV1-området hade kanske projektområdet kunnat bli en plats som många ser som sin. Det hade kunnat ge den nya stationen positiva associationer som lever vidare långt efter att den invigs.

Det är svårt att förutspå om aktiverade gränzoner kan bidra till engagemang och intressanta platser. Precis som när landskapsarkitekten gestaltar med växtmaterial går det inte på ett hållbart vis att bestämma i förväg hur en plats kommer användas av människor. Troligtvis är de aspekter som Milk (2022) skriver om grundläggande i ett lyckat projekt för inkludering. Genom stort engagemang, tålmod, bra marknadsföring, platsbaserade lösningar och god dialog med platsanvändare skapas bra förutsättningar.

Ett sådant projekt kräver mer energi och resurser än att bara stängsla in, sätta upp en banderoll och hänvisa till en hemsida. Men som teorin beskriver finns så mycket att vinna på mellan användning, flexibla gränzoner och inkludering i omvandlingsprocessen. När möjligheten finns till att aktivera en gräns vid ett område under omvandling går det troligtvis att vinna mycket på det. När det, likt det nya stationsområdet i Linköping, gäller en av stadens framtida största och viktigaste målpunkter känns det värt att lägga resurser på att människor får en bra relation till det nya området.

Återkoppling till frågeställningarna

Frågeställningarna i detta arbete var: *“Hur kan området kring den nya stationen och KV1 i Linköping gestaltas på ett processorienterat vis, med fokus på gränzoner, för att tillgängliggöra omvandlingen och inkludera allmänheten?”* och *“Hur kan flexibel planering gynna lokala platser och öka allmänhetens insyn i omvandlingsprocesser?”*

Gällande den första frågeställningen så landade gestaltningen i en process för omvandlingen bestående av tre faser. De tre faserna medför att omvandlingsprocessen kan starta innan KV1 avvecklas. I den första fasen bjuds allmänheten in till att ta del av omvandlingen. I fas 1 startar arbetet med aktiverade gränzoner, vilket fortgår under hela omvandlingsprocessen. I fas 2 ligger fokus vid att tillföra ekosystemtjänster, rena mark och dagvatten samt att förstärka områdets grönstruktur. Fas 3 består av att efter KV1 är avvecklat skapa en mer innerstadsmässig struktur i området, på ett platsbaserat vis. Konceptet aktiverade gränzoner strävar efter att tillgängliggöra omvandlingen och inkludera

allmänheten i processen. Vid gränzonerna finns information och flexibla objekt som bjuder in till användning. Aktörer som är verksamma i området, exempelvis kommunen, Skylten och Tekniska verken, bidrar till att skapa aktivitet i området. De inspirerar dessutom andra aktörer och föreningar att skapa aktivitet i offentliga rum i området. Genom workshops, visningar och informations-event i anslutning till gränzoner får allmänheten möjlighet att delta i omvandlingsprocessen.

Arbetet visade, gällande den andra frågeställningen, att flexibel planering kan medföra stor nytta i samband med omvandlingsprocesser. Det kan underlätta utvecklingen samt bidra med långvariga positiva effekter. Genom att arbeta platsbaserat och i mindre delprojekt strävar omvandlingen efter att lösa problem efter hand och se till den lokala platsens behov och potential. Planeringen blir mer adaptiv och resurser läggs inte på att producera storslagna långsiktiga planer, utan istället på att utveckla den redan existerande platsen. Flexibel planering kräver mer vilja och tålmod, men det kan bidra med ökat lokalt engagemang, stark platsidentitet och goda relationer mellan lokala aktörer. Att bryta ner omvandlingsprocessen i mindre delar bidrar till att göra den enklare att förstå och delta i för allmänheten. För att flexibel planering ska fungera krävs engagerade aktörer villiga att testa sig fram, välfungerande samverkan, god organisering och utvärdering samt platsbaserade lösningar som är lyhörda till allmänhetens önskemål. Det krävs även att man inte är rädd för att i tidiga skeden testa saker på plats, samt att inte vara rädd för att behöva göra om göra rätt.

Metoddiskussion

Metodiken forskning genom gestaltning (Prominski & Seggern, 2019) och att parallellt arbeta med faktainsamling, platsundersökning och gestaltning i en icke linjär process fungerade i detta projekt bra. Den iterativa processen bidrog till att på ett fritt sätt utforska idéer och lösningar. De olika aktiviteterna som processen bestod av har påverkat och utvecklat varandra under hela processens gång. De fem momenten i metodiken är: formulera en originell problemformulering, reflektera kring existerande teorier och arbeten, projektivt gestalta, sammankoppla teori och gestaltning samt att ta idébringande pauser. Alla dessa moment förekom under arbetet, ibland med avsikt och ibland mer

spontant. De skedde parallellt med varandra och återkom ständigt under processens gång. Att kombinera fria metoder som Travelling Transect med teori, fakta om platsen och information om kommunens framtida planer för området har gett en god förståelse för platsen och ett djup till arbetet. Att närma sig platsen från olika synvinklar och i olika skalor, både fysiskt och genom skriftliga källor, gav en god förståelse för projektområdets potential och behov. Det gav även insikt i områdets kontext och den komplexa påverkan från förändringsprocesser som det utsätts för. Att sitta på kommunkontoret gav värdefull insikt i deras arbete med projektområdet. Det gav insikt i vilka frågor gällande omvandlingen som är viktiga för dem, och vad de kämpar med att lösa. Att sitta med de som faktiskt arbetar med området gav detta arbete en starkare verklighetsförankring och förståelse för komplexiteten som omvandlingen står inför. Stundtals bidrog insynen i den krassa verkligheten nog till att hindra kreativiteten en aning. Det var därför ett vinnande koncept att kombinera arbete på kommunkontoret med arbete i universitetsmiljö. Målet var trots allt att arbetet skulle bli lite visionärt, men med stark verklighetsförankring.

Den begränsade tidsperioden för arbetet gjorde att detaljeringsgraden fick begränsas. Man kan se det som att processen pausats. Likt platsens ständigt pågående utveckling hade detta projekt kunna fortgå en lång tid framöver, med tanke på den kommande omvandlingens komplexitet och storlek. Om arbetet togs upp igen efter detta projektets deadline hade det varit intressant att inkludera mer detaljerade och forskningsbaserade analyser av området. Att på ett metodiskt vis räkna hur stor mängd människor som rör sig genom området och vilka platser som är mest besökta. Att undersöka var det finns föroreningar och hur dagvatten rinner genom området. Att utreda vilka byggnader som kan bevaras och hur material från resterande bebyggelse kan återanvändas, och så vidare. Det hade även varit intressant att utveckla delprojekten i processen, att beskriva dem mer detaljerat. Dessutom hade det varit värdefullt för arbetet att prata mer med befintliga aktörer i området samt att undersöka hur en projektgrupp för flexibel utveckling av området hade kunnat se ut. Det hade även varit spännande att testa konceptet med gränzoner genom en fysisk prototyp på plats.

Avslutande ord

Från detta arbete tar jag med mig värdet i att under en komplex omvandlingsprocess inte vänta med utvecklingen av den fysiska platsen. Att börja utveckla på plats parallellt med framtagandet av traditionella planer. Istället för att vänta 10 år eller mer på att nyttja en centralt belägen plats passa på att utveckla den under tiden. Med platsbrist och högt tryck på urban mark borde det vara oacceptabelt att under en längre tid lämna en plats underutnyttjad och instängslad. Att istället minska barriären och bjuda in till mellan användning kan bidra med platsbaserad utveckling som tar platsen till nya nivåer. När det inte ses som ett misslyckande att processorienterat testa sig fram och kanske behöva backa och börja om så kan stadsbyggandet bli mer flexibelt. Om stadsbyggnadsaktörer vågar bjuda in allmänheten att använda underutnyttjade platser i väntan på omvandling kan det bidra med positiva effekter. Det innebär att våga hantera osäkerhet och risk istället för att undvika det. Att nyttja omvandlingsprocessen för att testa sig fram kan bidra med lärdomar, ökad förståelse för platsutveckling, ökat engagemang och att planeringen enklare kan anpassas till människors önskningar och behov. Det här projekt har fått mig att vilja arbeta för att fler ska förstå att offentliga rum inte är platser utan ägare, utan platser som tillhör oss alla.



Upptäck Ostlänken & nya stationsområdet!

Alla dagar på Södra Oskarsgatan

Där finns ett observationstorn med utsikt över byggnationen av järnvägen samt information om områdets framtid. Linköpings kommun & Tekniska verken finns några gånger i månaden på plats för öppna workshops & information. Skyltens verksamheter tar emellanåt över gatan för konst- & kulturevenemang.

Se linkoping.se/sodraoskars för evenemangskalengder.

Har du idéer om utveckling av gatan? Skriv till sodraoskars@linkoping.se

Figur 50: Informationsblad om den aktiverade gränzonen Södra Oskarsgatan. Fiktiva adresser till mail och hemsida.

Figurförteckning

Figur 1
Fotograf okänd (1970-1990). *Värmeverket i Linköping*. [fotografi]. Tillgänglig: DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/0210114259759/varmeverket-i-linkoping> (CC BY-NC-ND). [27-01-2025]

Figur 2
White Arkitekter (u.å.). *Illustrationsplan upphöjt stationsalternativ*. [illustrationsplan]. <https://whitearkitekter.com/se/projekt/ostlanken-genom-linkoping/> [11-02-2025] Används med upphovspersonens tillstånd.

Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [11-02-2025]

Figur 3
Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [04-04-2025]

Figur 4
Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [05-03-2025]

Figur 5
Einar Jagerwall (1950). *Rålsbussar uppställda på bangården vid Linköping station*. [fotografi]. Tillgänglig: DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/021016932978/ralsbussar-uppstallda-pa-bangarden-vid-linkoping-station> (CC BY-NC). [27-01-2025]

Figur 6
Process-skiss skapad av författaren.

Figur 7-11
Fotografier tagna av författaren.

Figur 12
Aero materiel AB (1929). *Flygfoto över Sockerbruket, Linköping, augusti 1929*. [fotografi]. Tillgänglig: DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/0210113276981/flygfoto-over-sockerbruket-linkoping-augusti-1929> (CC BY-NC-ND). [27-01-2025]

Figur 13
Lantmäteriet (1868-1877). *Häradseconomiska kartan, Linköping, 45-3*. [karta]. Tillgänglig: Lantmäteriet- historiska kartor- översiktliga kartor. <https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/internal/J112-45-3/52414b5f4a3131322d34352d33/rak2/RAK/Link%C3%B6ping,%2045-3/H%C3%A4radseconomiska%20kartan> [29-01-2025]

Edvard Cohrs (1928). *Cohrs Linköping 1928.jpg*. [karta]. Tillgänglig: Wikimedia Commons. https://sv.m.wikipedia.org/wiki/Fil:Cohrs_Link%C3%B6ping_1928.jpg [29-01-2025]

Lantmäteriet (1949). *Ekonomiska kartan, Linköping 8F5h49*. [karta]. Tillgänglig: Lantmäteriet- historiska kartor- översiktliga kartor. <https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/internal/J133-8F5h49/52414b5f4a3133332d384635683439/rak2/RAK/Link%C3%B6ping,%208F5h49/Ekonomiska%20kartan> [29-01-2025]

Lantmäteriet (1960). *Min karta ortofoto 1960*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [29-01-2025]

Lantmäteriet (1975). *Min karta ortofoto 1975*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [29-01-2025]

Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [29-01-2025]

Figur 14
Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [05-03-2025]

Lantmäteriet (1960). *Min karta ortofoto 1960*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [05-03-2025]

Figur 15
Illustrationer skapade av författaren.

Arne Gustafsson/Östgöta-bild (1962). *Vinterresenärer*. [fotografi]. Tillgänglig: DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/0210111415336/vinterresenarer> (CC BY-NC). [27-01-2025]

Einar Jagerwall (1950). *Hamnen i Linköping*. [fotografi]. Tillgänglig: DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/021016932719/hamnen-i-linkoping-vid-stangan-lade-manga-skutor-till-kaj-de-kom-med-ved> (CC BY-NC). [27-01-2025]

Figur 16
Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [05-03-2025]

Figur 17-30
Kollage skapade av författaren med egna fotografier.

Figur 31
Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [05-03-2025]

Figur 32
Google Earth (2025). *Google Earth 3D*. [skärmbild]. <https://earth.google.com/web/> [28-03-2025]

Figur 33
Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [05-03-2025]

Figur 34
Arne Gustafsson/Östgöta-bild (1955). *Ångcentralen*. [fotografi]. Tillgänglig: DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/0210111412702/angcentralen> (CC BY-NC). [27-01-2025]

Arne Gustafsson/Östgöta-bild (1964). *Sopförbränningsanläggningen*. [fotografi]. Tillgänglig: DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/0210111415555/nya-varmeverket> (CC BY-NC). [27-01-2025]

Einar Jagerwall (u.å.). *Gasverket - såväl nya som gamla klockan - vid Oskarsgatan*. [fotografi]. Tillgänglig: DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/021016935195/einar-jagerwalls-forsta-bok-sid-62-gasverket-saval-nya-som-gamla-klockan> (CC BY-NC). [27-01-2025]

Sven Källberg (1950). *Hett om öronen*. [fotografi]. Tillgänglig: DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/021016417933/hett-om-oronen> (CC BY-NC-SA). [27-01-2025]

Linköpings kommun (1961). *75_61_GENERALEN_11_56307*. [ritning, allmän handling] [03-03-2025]

Figur 35
Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [05-03-2025]

Figur 36
Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [05-03-2025]

Östergötlands museum (u.å.). *En ledig dag*. [fotografi] Tillgänglig: DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/021016434384/en-ledig-dag> (PDM) [27-01-2025]

Einar Jagerwall (1943). *Nykvarnsparken, en tämligen bortglömd idyll*. [fotografi] Tillgänglig: DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/021016935634/einar-jagerwalls-forsta-bok-sid-61-nykvarnsparken-en-tamligen-bortglomd> (CC BY-NC). [27-01-2025]

Figur 37
Fotografier skapade av författaren.

Figur 38
Kollage skapat av författaren med egna fotografier.

Figur 39
Illustrationer skapade av författaren.

Google Earth (2025). *Google Earth 3D*. [skärmbild]. <https://earth.google.com/web/> [14-04-2025]

Figur 40
Kollage skapat av författaren med egna fotografier.

Figur 41
Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [05-03-2025]

Figur 42
Kollage skapat av författaren med egna fotografier.

Figur 43
Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [05-03-2025]

Figur 44
Kollage skapat av författaren med egna fotografier.

Figur 45
Lantmäteriet (2025). *Min karta ortofoto*. [ortofoto]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [05-03-2025]

Figur 46
Fotografi taget av författaren.

Figur 47
Illustration skapad av författaren.

Google Earth (2025). *Google Earth 3D*. [skärmbild]. <https://earth.google.com/web/> [14-04-2025]

Figur 48
Fotografier och vyer skapade av författaren.

Skalgubbar.se (u.å.). #31. <https://skalgubbar.se/2011/06/04/31-c-and-his-bike/> [09-05-2025]

Skalgubbar.se (u.å.). #95. <https://skalgubbar.se/2011/09/21/95-a-l-walking-in-front-of-hotel-de-france/> [09-05-2025]

Skalgubbar.se (u.å.). #174. <https://skalgubbar.se/2012/06/29/174-y-walking-the-high-line-la-promenade-plantée-in-paris/> [09-05-2025]

Skalgubbar.se (u.å.). #191. <https://skalgubbar.se/2012/11/26/191-during-the-architecture-study-trip-back-in-june/> [09-05-2025]

Skalgubbar.se (u.å.). #192. <https://skalgubbar.se/2012/12/03/192-and-a-walking-the-high-line-of-paris/> [09-05-2025]

Skalgubbar.se (u.å.). #317. <https://skalgubbar.se/2017/06/15/317-throwback-to-that-bike-ride-with-c-to-rockaway-beach-where-pretty-good-tacos-were-served/> [09-05-2025]

Skalgubbar.se (u.å.). #322. <https://skalgubbar.se/2017/06/22/322-g-and-m-walks-from-the-ferry-to-a-barbecue-party-on-an-island/> [09-05-2025]

Skalgubbar.se (u.å.). #369. <https://skalgubbar.se/2020/03/05/369-c-shopping-in-goteborg/> [09-05-2025]

Figur 49
Illustration skapad av författaren.

Figur 50
Illustration skapad av författaren.

Källförteckning

Alvin, Å. (2022). *Att flytta kraftvärmeverket kostar miljarder*. Corren. <https://www.corren.se/nyheter/linkoping/artikel/varmeverket-kan-fa-flytta-nar-ostlanken-blir-verklighet-skulle-kosta-miljarder-sa-ar-det-mojligt-att-gora-/lqzzx01l> [18-02-2025]

Corren (2005). *De väcker festivalen i Nykvarn till liv igen*. <https://www.corren.se/kultur/recension/konsert/artikel/de-vacker-festivalen-i-nykvarn-till-liv-igen/l7p8qqxl> [22-04-2025]

Dahl, C. (2020). *Building transformative capacities: Links between site and plan in post-industrial urban landscapes*. Acta Universitatis Agriculturae Sueciae, Doctoral Thesis No. 2020:27. Faculty of Landscape Architecture, Horticulture and Crop Production Science. <https://res.slu.se/id/publ/105445> [28-03-2025]

Dahl, C. (2025). *About Time: Navigating Temporalities in Urban Transformation*. I R. Ingaramo, M. Negrello, & R. Pollo (Eds.), Adaptive to resist + mitigate (s. 118-133). LetteraVentidue Edizione.

Eke-Göransson, E. (2024). *“Sveriges livedrottning” klar för Bonfire 2025*. Corren. <https://www.corren.se/kultur/linkoping/artikel/sveriges-livedrottning-klar-for-bonfire-2025/j8ex70mj> [04-05-2025]

Elfström, G. (2023). *Stekhet debatt om gasens vara eller icke vara*. Corren. <https://www.corren.se/nyheter/linkoping/artikel/stekhet-debatt-om-gasens-vara-eller-icke-vara/ly35p66r> [04-05-2025]

Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and risks- an anatomy of ambition*. Cambridge University Press. <https://arxiv.org/abs/1303.7404> [28-03-2025]

Flyvbjerg, B. (2014). *What you Should Know about Megaprojects and Why: An Overview*. Project Management Journal, 45(2), (s.6-19). <https://doi.org/10.1002/pmj.21409> [28-03-2025]

Hupperetz, W. (2015). *The Cultural Biography of a Street: Memory, Cultural Heritage and Historical Notion of the Visserstraat in Breda, the Netherlands (1200-2000)*. I J. Kolen, J. Renes, & R. Hermans (Eds.), Landscape Biographies (kap 13, s. 309–326). Amsterdam University Press. <http://www.jstor.org/stable/j.ctt15r3x99.16> [10-03-2025]

Internationale Bauausstellungen (u.å.). *Duisburg-Nord Landscape Park, Duisburg- A New Type of Park and a Part of the Emscher Landscape Park*. <https://www.internationale-bauausstellungen.de/en/history/1989-1999-iba-emscher-park-a-future-for-an-industrial-region/> [22-04-2025]

Kolen, J. & Renes, J. (2015). *Landscape Biographies: Key Issues*. I J. Kolen, J. Renes, & R. Hermans (Eds.), Landscape Biographies (kap 1, s. 21–48). Amsterdam University Press. <http://www.jstor.org/stable/j.ctt15r3x99.4> [10-03-2025]

Kolen, J., Renes, H., Bosma, K. (2016). *Landscape biography*. I den Brink, Adri van, et al. (Eds.), Research in Landscape Architecture: Methods and Methodology. (kap 8, s.120-135). Taylor & Francis Group, 2016. ProQuest Ebook Central. <https://ebookcentral.proquest.com/lib/slub-ebooks/detail.action?docID=4741933> [12-03-2025]

Langner, S., Prominski, M. & Seggern, H. von (2019). *Navigating in urban landscapes - mapping as a navigational strategy in designing landscapes*. I Design Research for Urban Landscapes. 1. ed. Routledge. (s.50–69). <https://doi.org/10.4324/9781351104241-4> [23-04-2023]

Larsson, K. (2013). *Inventering och bedömning av förorenade områden inom division Energi, Tekniska Verken i Linköping*. Institutionen för ekonomisk och industriell utveckling, Linköpings Universitet. <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A600655&dswid=1318> [04-05-2025]

Lee, G. & Diedrich, L. (2018). *Transareal excursions into landscapes of fragility and endurance- A contemporary interpretation of Alexander von Humboldt’s mobile science*. Routledge Research Companion to Landscape Architecture. Routledge. 90–101. <https://doi.org/10.4324/9781315613116> [27-01-2025]

Linköpings historia (u.å.). *Förbättrade kommunikationer tåg och båt*. <https://linkopingshistoria.se/1850-1940/1850-1900/#6> [19-02-2025]

Linköpings kommun (2020). *Linköping är platsen där du möter framtiden*. <https://www.linkoping.se/businesslinkoping/nyheter-och-stories/linkoping-ar-platsen-dar-du-moter-framtiden/> [22-04-2025]

Linköpings kommun (2022). *Längs Stångån*. <https://www.linkoping.se/uppleva-och-gora/kultur/museer-och-stadsvandringar/stadsvandringar/arkitekturpromenad/innehallssidor/langs-stangan/> [19-02-2025]

Linköpings kommun (2024a). *Nykvarns hamn*. <https://www.linkoping.se/uppleva-och-gora/friluftsliv-och-parker/stangan-kinda-kanal/nykvarns-hamn/> [19-02-2025]

Linköpings kommun (2024b). *Nykvarns sluss*. <https://www.linkoping.se/uppleva-och-gora/friluftsliv-och-parker/stangan-kinda-kanal/nykvarns-sluss/> [19-02-2025]

Linköpings kommun (2025a). *Ostlänken*. <https://www.linkoping.se/stadsplanering-och-trafik/stadsutveckling/linkoping/stadsutvecklingsprojekt/ostlanken/> [22-04-2025]

Linköpings kommun (2025b). *Områdesutveckling: områdena runt nya stationen*. https://www.linkoping.se/stadsplanering-och-trafik/stadsutveckling_linkoping/stadsutvecklingsprojekt/omradesutveckling-omradena-runt-nya-stationen/ [22-04-2025]

Linköpings kommun (2025c). *Linköpings hamn*. <https://www.linkoping.se/uppleva-och-gora/friluftsliv-och-parker/stangan-kinda-kanal/linkopings-hamn/> [19-02-2025]

Linköpings kommun (2025d). *Välkommen till Nykvarn, Stångån och Kinda kanal*. <https://www.linkoping.se/uppleva-och-gora/friluftsliv-och-parker/stangan-kinda-kanal/valkommen-till-nykvarn-stangan-och-kinda-kanal/> [18-02-2025]

Linköpings kommun (2025e). *Stångebro- Paletten 1*. <https://www.linkoping.se/stadsplanering-och-trafik/detaljplanering/pagaende-dp---overklagade/stangebro---paletten-1/> [04-05-2025]

Linköpings kommun (2025f). *Områdesutveckling: Stångebro*. https://www.linkoping.se/stadsplanering-och-trafik/stadsutveckling_linkoping/stadsutvecklingsprojekt/omradesutveckling-stangebro/ [04-05-2025]

Lundberg, S., Ericsson, C., Ranham, U., Sundgren, J.-E., Ullstad, E., & Schylberg, K. (2012). *Femton hinder för hållbar stadsutveckling: Delegationen för hållbara städer*. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:du-36506> [11-03-2025]

Madanipour, A. (2017). *Cities in Time: Temporary Urbanism and the Future of the City*. Bloomsbury Publishing Plc. ProQuest Ebook Central. <https://ebookcentral.proquest.com/lib/slub-ebooks/detail.action?docID=4797338> [11-03-2025]

Malmö Stad (u.å.). *Nu banar vi väg för platsbaserad stadsbyggnad och arkitektur!* <https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Arkitektur/Platsbaserad-arkitektur.html> [04-05-2025]

Malmö Stad (2024). *Kulturljudzonen i Sofielund och NGBG*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Stadsmiljo/Kulturljudzonen-i-Sofielund-och-NGBG.html> [07-03-2025]

Milk (2022). *Meanwhile city- how temporary interventions create welcoming places with a strong identity*. <https://meanwhilecity.milk.sk/> [04-05-2025]

Naturvårdsverket (2025). *Omprövning och återkallelse av tillstånd*. <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/miljobalken/omprovning-och-aterkallelse-av-tillstand/> [07-03-2025]

Prominski, M. & Seggern, H. von (2019). *Design research as a non-linear interplay of five moments*. I Design Research for Urban Landscapes. 1. ed. Routledge. 33–49. <https://doi.org/10.4324/9781351104241-3> [23-04-2025]

Sendra, P. & Sennett, R. (2022). *Designing Disorder- Experiments and disruptions in the city*. Verso Books.

Sennett, R. (2008). *The Public Realm*. [28-03-2025]

Sennett, R. (2017). *Edges: Self and City*. I M. Mostafavi (Ed). Ethics of the urban- the City and the spacesof the Political. (s.261-268). Harvard University Graduate School of Design. Lars Müller Publishers [28-03-2025]

Skylten, Linköpings kommun (u.å.). *Skylten är Linköpings kreativa kraftkälla!* <https://www.linkoping.se/skylten/om-skylten/> [19-02-2025]

Stockholms stad (u.å.). *En vandring genom Gasverket – industrihistoria och omvandling till levande stad*. <https://www.norradjurgardsstaden2030.se/gasverket> [22-04-2025]

Tekniska verken (u.å.a). *Vår historia*. <https://www.tekniskaverken.se/om-oss/vilka-vi-ar/historia/> [22-04-2025]

Tekniska verken (u.å.b). *Vad vi gör*. <https://www.tekniskaverken.se/om-oss/vad-vi-gor/#kraftvarmeverk> [19-02-2025]

Trafikverket (2024). *Ostlänken, en ny dubbelspårig järnväg*. <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-som-stracker-sig-over-flera-lan/ostlanken-en-ny-dubbelsparig-jarnvag/> [22-04-2025]

Östman, E. (2022). *A transformative urban planning : Positive and negative aspects of a flexible spatial planning in Sweden*. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:liu:diva-187101> [10-03-2025]

Muntlig källa
Ola Palmquist, Anläggningschef, Tekniska verken [14-02-2025]. Vid platsbesök på KV1-området.



Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning