



Stationslandskapets värden

Hur estetiska, kulturhistoriska och sociala aspekter påverkar upplevelsen och användningen av stationen. En fallstudie av två järnvägsstationer i Skåne

Johanna Lassvik

Examensarbete • 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsarkitektur M. Sc.

Alnarp 2025



Stationslandskapets värden

Values of the railway station landscape

Johanna Lassvik

Handledare:	Emily Wade, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator:	Victoria Sjöstedt, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Biträdande examinator:	Maria Kylin, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	Avancerad nivå A2E
Kurstitel:	Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod:	EX0852
Program/utbildning:	Landskapsarkitektur
Kursansvarig inst.:	Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2025
Omslagsbild:	Johanna Lassvik 2025
Upphovsrätt:	Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.
Nyckelord:	Järnvägsstation, stationslandskap, stationsområde, järnvägspark, resenärsupplevelse, kulturmiljö

Sveriges Lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här:

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

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

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

Sammanfattning

Denna uppsats studerar stationslandskapet i två orter längs Söderåsbanan med syfte att undersöka vilka värden som finns för resenärer i den yttre miljön. En diskussion om stationslandskapets värden handlar om flera aspekter, och denna studie fokuserar särskilt på följande områden: kulturhistoria, användarupplevelser, underhåll, naturmiljö och arkitektonisk kvalitet. Stationsmiljön är en gestaltad kulturmiljö med en stark historisk förankring, vid järnvägens etablering fungerade stationerna som en central drivkraft för orters tillväxt, och som sådana är de fortfarande betydelsefulla. I över ett sekel, med början i andra halvan av 1800-talet, bedrev staten en omfattande planteringsverksamhet i stationslandskapet, vilket resulterade i de så kallade järnvägsparkerna.

Resenärer ska vilja vistats på stationen i väntan på anslutningar, och de blir troligen mer benägna att använda kollektivtrafik när miljön är tilltalande och känns värdig. Järnvägsparkerna bär på kvaliteter att bevara och utveckla, eftersom de skapades som platser för vistelse och trivsel och skulle reflektera framtidstro och bildning. Mina studier visar att stationslandskapets identitet förmodligen är som tydligast förankrat i stationshuset, vars tidigare centrala roll fortfarande lever kvar i många människors minne. Användarundersökningen i studien visar att resenärer särskilt värdesätter stationsmiljöer som upplevs som trygga, med estetiskt tilltalande grönområden samt gott om flexibla, väderskyddade sittplatser.

Trafikverket är uppdelat i olika ansvarsområden, där de som planerar och ritar anläggningen och de som underhåller och förvaltar tillhör olika avdelningar. När anläggningen ritas finns gestaltning med som en viktig del, och när verksamhetsområde underhåll tar över anläggningen skiftar fokus till huvudsakligen säkerhet. Om Trafikverkets olika avdelningar delar en gemensam målbild kan värdefull vegetation anläggas inom Trafikverkets fastighet på järnvägsstationen.

Abstract

This thesis examines the station landscapes in two towns along the Söderås Line, with the aim of investigating the values associated with the outdoor environment from the perspective of travellers. A discussion about the values of station landscapes involves several aspects; in this study, the focus is on the following areas: cultural history, user experiences, maintenance, natural environment, and architectural quality. The station environment is a designed cultural landscape with a strong historical foundation. When the railway was established, stations served as central catalysts for local development, and they remain significant to this day. For over a century, starting in the latter half of the 19th century, the Swedish state maintained extensive planting schemes within the station landscape, resulting in the so-called railway parks.

Travelers should feel inclined to spend time at the station while waiting for connections, and they are likely more willing to use public transport when the environment is appealing and dignified. The railway parks possess qualities worth preserving and developing – they were originally designed as spaces for comfort and leisure, reflecting ideals of progress and education. My studies indicate that the identity of the station landscape is most strongly anchored in the station building, whose former central role still lingers in the memory of many people. The user survey conducted as part of this study shows that travellers value station environments that they perceive as safe, with aesthetically pleasing green spaces and plenty of flexible, weather-protected seating.

The Swedish Transport Administration (Trafikverket) is organized into distinct divisions, with design and planning separated from maintenance and operations. While design considerations, including aesthetic quality, play an important role during the planning phase, the focus shifts primarily to safety once the maintenance division takes over. However, with a shared vision, it is possible to integrate valuable vegetation within Trafikverket's property at railway stations.

Innehåll

Inledning	4
Järnvägens samhällsroll	4
Pågående tendenser	5
Trafikverkets uppdrag	6
Mål och syftesformulering	8
Metoder & material	9
Litteraturstudie	9
Dokumentstudie	9
Intervjuer	9
Fallstudie	10
Arbetsprocess	13
Avgränsningar	13
Utformning och underhåll	14
En gestaltad kulturmiljö	14
Järnvägsparkernas framväxt, blomstring och förändring	14
Underhåll av stationsmiljöer	18
Naturmiljö i stationslandskap	20
Perspektiv på en gestaltad kulturmiljö	21
Fallstudie	23
Två nyligen ombyggda järnvägsstationer	23
Kartanalys av torg- och parkytornas storlek	24
Platsanalys – Kågeröd och Billesholms stationer	25
Historisk beskrivning	35
Studie av fotografier	37
Användarundersökningen	40
Gestaltning	46
Gestaltungsprinciper	46
Skisser och koncept	48
Diskussion & reflektioner	55
Att gestalta med stationslandskapets värden i åtanke	55
Gestaltungsförslaget	56
En strategisk helhetssyn	58
Mer än en hållplats	59
Referenser	60
Tack	65
Bilaga	66

Förkortningar

Förkortning	Betydelse
SLU	Sveriges Lantbruksuniversitet
TRV	Trafikverket
Underhåll	Verksamhetsområde Underhåll inom Trafikverket
Investering	Verksamhetsområde Investering inom Trafikverket

Inledning

Förord

Jag valde att vidareutbilda mig till landskapsingenjör vid SLU, mitt i karriären som grafisk designer, driven av mitt starka engagemang för en hållbar samhällsutveckling. Beslutet grundades i en vilja att bidra till skapandet av varaktiga, samhällsförbättrande miljöer. Som landskapsingenjör såg jag en möjlighet att kombinera design och funktion i konkreta projekt och en möjlighet att oftare komma från skärmarbetet. Efter kandidatexamen läste jag kurser på masternivå inom huvudämnet landskapsarkitektur, för att få en fördjupad förståelse av landskapsgestaltning. Jag valde då kurser inom ämnena landskapsanalys och landskapsarkitekturteori. När det var dags för examensarbete besökte jag Landskapsarkitekturdagen vid SLU för att leta efter samarbetsmöjligheter.

Vid Trafikverkets monter väcktes idén som senare skulle forma mitt arbete. Järnvägsresor är idag det mest klimatsmarta och yteffektiva transportsättet (Trafikverket 2024a), vilket gör ämnet högst relevant för en hållbar samhällsutveckling. Dessutom har miljön kring järnvägsstationer en stark koppling till kulturmiljöfrågor – ett område jag tidigare fördjupat mig i under mitt kandidatarbete. Detta gjorde att jag fastnade för ämnet. Under examensarbetets genomförande hörde jag organisatoriskt till Kulturmiljögruppen på Miljösektionen inom verksamhetsområde Underhåll på Trafikverket.

Järnvägens samhällsroll

Under arbetet med denna uppsats, då historiska källor studerats och platsbesök genomförts, ser jag hur utemiljön förändrats över tid. Jag har lagt märke till att stationslandskapet idag ofta präglas av en mer avskalad och funktionell estetik än förr, delvis en följd av att fler säkerhetskrav och mer vägtrafik successivt har tillkommit. Men det finns en spännande historia och ett rikt kulturarv kopplat till stationer, med värden att ta tillvara. Under arbetet har en fråga gått som en röd tråd genom arbetet: *Vilka är järnvägsstationens identitetsskapande värden?*

Järnvägsstationens funktion är att fungera som en knutpunkt för resande och godstransporter, av vilket följer en förväntan om punktlighet och säkerhet. För att uppfylla denna funktion krävs en utformning som präglas av tydlighet, trygghet och ett fungerande flöde.

Stationer fungerar också som mötesplatser på flera nivåer – sociala, kulturella och ekonomiska; den är resenärens entré till orten, en plats att stanna till på i väntan på sin anslutning, en plats för avsked och återseenden. Större stationer är ofta omgivna av caféer och butiker, de finns där som en följd av järnvägens etablering och stärker stationens roll som ett centrum. Dess funktioner som mötesplats skapar resenärsbehov kopplade till upplevelsevärden.

En central roll för samhällets framväxt

Järnvägsstationer har haft en betydande historisk roll i orters utveckling, där både godstransporter och personresor har varit centrala för samhällets ekonomiska och sociala framväxt. När järnvägen introducerades i Sverige för omkring 175 år sedan, i en tid då biltrafiken ännu inte fanns, öppnades

helt nya möjligheter att upptäcka och knyta kontakt med omvärlden. (Trafikverket 2024a). Stationshuset stod för framtidsstro och hade en status i nivå med samhällsinstitutioner som kyrkan och rådhuset (Linde 1975). Under järnvägens storhetstid förekom ofta järnvägsarker i anslutning till stationshuset och dessa arker ritades och vårdades av staten. Under drygt ett sekel bedrev staten en omfattande plantskoleverksamhet med statligt anställda trädgårdsdirektörer (Lindgren 2022, Järnvägmuseet u.å.b). När bilar och bussar blev alltmer dominerande i stadstrafiken under mitten av 1900-talet förändrade landets infrastruktur. Utvecklingen av vägnätet, den ökande bilismen samt flygtrafik, ledde till en minskad efterfrågan på järnvägstransporter (Trafikverket 2024a).

Pågående tendenser

Järnvägens betydelse för tillväxt, klimat och säkerhet

Resandet med tåg har mer än fördubblats på knappt 30 år, tågpendlingen ökar stadigt och prognoserna pekar på en fortsatt uppgång (Trafikverket 2017). Idag tas nedstängda järnvägsstationer åter i bruk och samtidigt byggs stationsmiljöer om och moderniseras. Några exempel på större järnvägsprojekt i Skåne där man bygger nytt eller bygger om är den nya Citytunneln öppnad 2010 (Järnväg.net u.å.), nyöppning av Lommabanan (Kävlinge – Arlöv) med trafiköppning år 2020 (Trafikverket 2023) och nyöppning av persontågstrafik på Söderåsbanan år 2021 (Svalövs kommun u.å.). Stationens helhetskvalité som en vistelsemiljö, bytespunkt och en integrerad del av staden avgör resenärernas benägenhet att välja tåget som transportmedel (Trafikverket 2022a).

Ett eftersatt underhåll av järnvägen

Sveriges järnvägssystem är idag överbelastad (Trafikverket 2024a) och i *Vägen till en pålitlig infrastruktur presenteras i historisk satsning* (Regeringskansliet 2024) konstateras att underhållet länge varit eftersatt vilket har påverkat både punktlighet och tillgänglighet negativt. För att vända denna utveckling har staten nu påbörjat en av de största satsningarna någonsin på järnvägen, där en betydande del av investeringarna riktas mot förbättrat drifts- och underhållsarbete (ibid.). Järnvägen bidrar inte bara till att minska klimatpåverkan utan för också städer närmare varandra och fungerar ofta som en motor för lokal tillväxt och utveckling. (Regeringskansliet 2024). Den spelar en roll för att nå både tillväxtmål och klimatomål (Regeringskansliet u.å.) samt för att stärka landets beredskap (Regeringskansliet 2025).

Tillväxtmål

Järnvägens tillförlitlighet är fastställd som ett medel för att säkra Sveriges tillväxt, och de stora satsningar på transportinfrastruktur föreslås ska möjliggöra ett proaktivt järnvägsunderhåll som ska förbättra och modernisera systemen (Regeringskansliet 2024).

”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Regeringskansliet u.å.).

Klimatmål

Järnväg är det mest klimatsmarta och yteffektiva trafikslaget för längre resor (Trafikverket 2024a) och den har dessutom betydligt lägre energiförbrukning per personkilometer jämfört med lastbil eller flyg (Trafikanalys 2022). Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – exkluderat inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (Regeringskansliet u.å.).

Säkerhetspolitiska mål

Politiker Andreas Carlson, i ett samtal med Trafikverkets generaldirektör Roberto Maiorana (Nyhetsmorgon 2024), understryker att Sverige på grund av sin geografiska position utgör en viktig transit zon för NATO:s operativa förmåga i vår del av Europa. Det är avgörande att infrastrukturen fungerar, eftersom transporterna är centrala för vår förmåga i det aktuella säkerhetspolitiska läget är (Nyhetsmorgon 2024).

Trafikverkets uppdrag

Myndigheten Statens Järnvägar (SJ) startade sin verksamhet år 1856, som sedan pågick i omkring 130 år. År 1988 delades Statens Järnvägar upp i två delar; det affärsdrivande verket SJ med ansvar för tågtrafiken och Banverket med ansvar för infrastrukturen (Riksrevisionen 2005) och i samband med det avreglerades tågtrafiken delvis (Järnvägsdata 2020). År 2010 gick Banverket och Vägverket upp i det nybildade Trafikverket (ibid.) som idag förvaltar infrastrukturen för cirka 1420 mil järnväg (Trafikverket 2024c).

Landskapsarkitektur och järnvägsstationer

Trafikverket planerar, bygger och underhåller järnvägsstationer. Inom Trafikverket ansvarar verksamhetsområde Investering för projektering och ombyggnation av stationsområdet (bild 1). I investeringsprojekt finns ofta en landskapsarkitekt med i projektorganisationen, berättar en landskapsarkitekt på Trafikverket (landskapsarkitekt¹ 2024). Under arbetet i investeringsfasen är verksamhetsområde Underhåll delaktiga för att sedan ta över ansvaret för stationsmiljön när den är anlagd, enligt en tillgångsförvaltare på Trafikverkets som intervjuats (tillgångsförvaltare 2024). Ofta sker både projektering, byggprocess och underhåll i samarbete med anslutande markägare (landskapsarkitekt¹ 2024), vanligen kommunen, då de har stort intresse i områdets utformning. Stationsområdet som helhet sträcker sig vanligen en bra bit utanför Trafikverkets markytor (Lantmäteriet u.å.).



Bild 1. Hur ansvaret för ett om- eller nybyggnadsprojekt för en järnvägsstation flyttas inom Trafikverket. Illustration av J. Lassvik 2024.

Till den del av stationsområdet som ingår i Trafikverkets ansvarsområde brukar följande huvudfunktioner räknas: plattform, plattformsförbindelse med väntfunktioner, inklusive bänkar, väderskydd, hissar med mera. I detta ingår utrustning för trafikinformation samt vissa funktioner för personer med funktionsnedsättning. Vad som däremot inte ingår i Trafikverkets ägarskap eller förvaltningsansvar är funktioner och anläggningar utanför detta område, som exempelvis parkeringar, bussangörningar och anslutande cykelvägar (Trafikverket 2015).

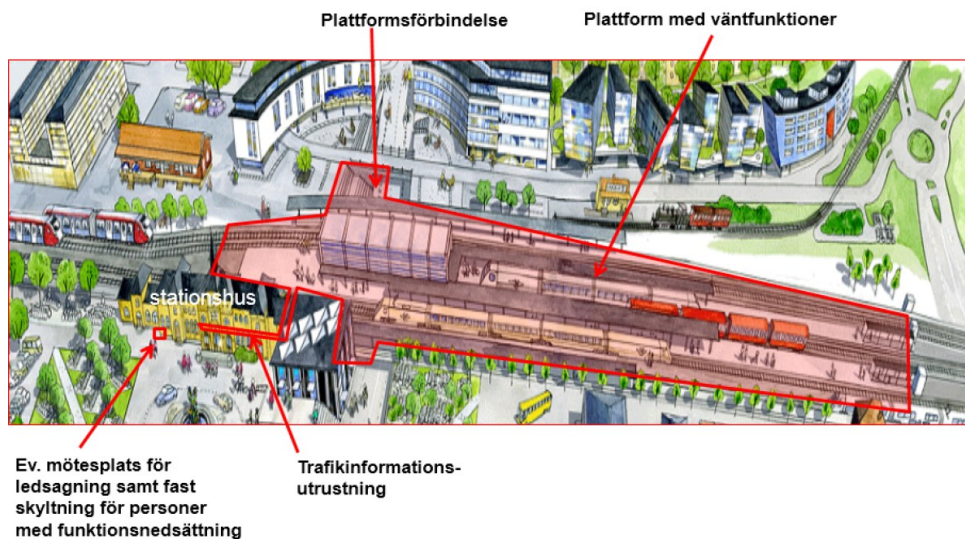


Bild 2. Trafikverkets ansvarsområden på järnvägsstationer. Från: Trafikverket (2015).

Som en del i den här studien har nyckelpersoner inom Trafikverket intervjuats. Dessa intervjuer visar att det uppstår ett skifte i fokus när ansvaret för en stationsmiljö flyttas från verksamhetsområde Investering till verksamhetsområde Underhåll. Ett initialt fokus på gestaltning flyttas till säkerhet och funktion, vilket bekräftas av specialister inom Investering och Underhåll. Detta fokusskifte riskerar leda till att Trafikverkets ytor anläggs utan planerad vegetation eller att kommunen tar över skötseln av dessa ytor. Det finns då en risk att platsen som helhet kan förlora gestaltningsvärde samt förekomst av ekosystemtjänster såsom kulturella och reglerande tjänster. Jag har valt att undersöka detta närmare genom att studera ett antal nyligen ombyggda järnvägsstationer.

Mål och syftesformulering

Syftet med studien är fördjupa kunskapen om, och reflektera kring, hur stationslandskapet kan utformas som identitetsskapande plats med positiva upplevelsevärden. Målet är att identifiera vilka faktorer som resenärer uppfattar som kännetecknande för en god stationsmiljö, samt hur identitetsskapande värden kan uttryckas i ett modernt järnvägslandskap. Det är också att ta fram ett gestaltungsförslag med konceptskisser för en stationsmiljö som omfattar dessa värden och är utformad för att utveckla dem under förvaltningsfasen.

Undersökningen har fördjupat sig i frågor som rör kulturmiljö, naturmiljö och underhåll och för att möjliggöra detta har följande steg genomförts:

- Litteratur- och dokumentstudier samt intervjuer
- En fallstudie där två stationsområden har valts ut och undersökts.
- Ett gestaltungsförslag där idéskisser har tagits fram för en befintlig järnvägsstation

Studiens två övergripande frågeställningar

Studien utgår från följande frågeställningar:

- Vad kännetecknar en god stationsmiljö?
- Vilka möjligheter och utmaningar finns i att integrera grönytor i järnvägsstationsmiljöer?

Metoder & material

Litteraturstudie

Denna uppsats tar sin utgångspunkt i den senaste forskningen, som visar att parker med planteringar har varit en integrerad del av det svenska järnvägssystemet ända sedan de första stambanorna anlades, och de har haft både estetiska och funktionella syften (Lindgren 2022). Forskningen tydliggör hur centrala och integrerade de gröna parkmiljöerna en gång varit i stationsmiljön och hur de bidragit både till platsens identitet och till dess praktiska funktion.

Informationsinsamling skedde till stor del via vetenskapliga artiklar, avhandlingar, och examensarbeten tillgängliga på SLU:s databas Epsilon. Syftet var att ge en teoretisk grund och kontext för arbetet och att förstå och tydliggöra begrepp och teorier som kan användas i arbetet.

Dokumentstudie

För att förstå hur Trafikverket organiserar och bedriver sin verksamhet har en studie av relaterade dokument gjorts. Exempel på dessa är ett rådgivande dokument för gestaltning i infrastrukturprojekt, en handbok för planering och utformning av stationer, samt en handledning för landskapsanalys. Avsikten var att ta reda på vilka metoder som används inom Trafikverket, i syfte att informera mig själv och till viss del anpassa gestaltningen utifrån dessa. Trafikverkets kartsystem ”Miljöwebb Landskap” användes som ett verktyg för att avläsa markgränser i undersökta stationslandskap och för att söka information om inventeringar av kulturmiljö och naturmiljö.

I fallstudien gjordes kartöverläggningar för att analysera stationsmiljöernas förändring över tid. Både historiska och nutida kartor och fotografier granskades för att förstå platserna. Historiska kartor inhämtades huvudsakligen via Lantmäteriets kartjänst ”Min karta” (Lantmäteriet u.å.) och via webbsidan Bangårdar.se (Bangårdsritningar u.å.). Historiska fotografier samlades även de in från nätbaserade källor, främst Järnvägmuseet.se (Järnvägmuseet u.å.) och Banvakt.se (Banvakt.se u.å.).

Intervjuer

Ett antal nyckelpersoner på Trafikverket intervjuades, för att få en övergripande förståelse av nuvarande möjligheter och utmaningar med att planera och underhålla en stationsmiljö. Intervjuerna syftade till att fånga både strategiska och praktiska perspektiv, och de insikter som framkom kunde sedan ligga som grund för det vidare gestaltungsarbetet. De hjälpte till att skapa en nyansrik bild av hur myndigheterna bygger och förvaltar stationsmiljöer.

Den metod som användes var semistrukturerade intervjuer vilket innebar att samtalet var upplagt kring ett antal förutbestämda öppna frågor, vartefter följdfrågor uppkom (Dicicco-Bloom & Crabtree 2006). Metoden valdes för dess flexibilitet, där intervjuaren kan styra samtalets fokus och samtidigt fördjupa sig i de frågor som visar sig särskilt relevanta under intervjun. En återkommande fråga till flera personer var vilka delar av överlämningen mellan verksamhetsområde Investering och

Underhåll de anser skulle kunna förbättras samt på vilket sätt. De i förväg planerade frågorna anpassades efter respondentens roll och ansvarsområde och i många fall följdes intervjuerna upp med e-postkorrespondens för att förtydliga eller komplettera svaren. Samtalen dokumenterades genom anteckningar, utan ljudinspelning.

Inom verksamhetsområde Underhåll intervjuades två personer med titeln *kulturmiljöspecialist*. I rollen som kulturmiljöspecialist på Trafikverket ingår att förvalta och utveckla kulturmiljöer inom myndighetens ansvarsområden, såsom kulturhistoriska järnvägsmiljöer, kulturvägar och väganknutna kulturminnen. Intervjuer skedde på digitala möten samt på Trafikverkets kontor i Malmö under hösten 2024 och våren 2025. En person med titeln *tillgångsförvaltare* inom Resenärsanläggning, vilket är en del av verksamhetsområde Underhåll, intervjuades på ett digitalt möte i december 2024. I dennes roll ingår ansvar för att planera och beställa underhåll för järnvägsstationer i flera regioner. En person med titeln *naturmiljöspecialist* inom verksamhetsområde Underhåll, tillhörande miljösektionen, intervjuades i november 2024, i vars roll ingår att arbeta för att bevara ursprungliga naturvärden och att motarbeta växtarter med invasiva egenskaper. Inom verksamhetsområde Investering intervjuades två *landskapsarkitekter*, som arbetar med planläggning och byggande av transportinfrastruktur, inklusive järnvägsstationer. I rollen som landskapsarkitekt på Trafikverket ingår att se till helheten, det vill säga funktion och upplevelse av anläggningen i sitt landskapliga sammanhang. Den ena intervjun skedde på Trafikverkets kontor i Malmö under december 2024, den andra tidigare under hösten 2024.

En exploateringschef på Bjuvs kommun intervjuades, som arbetat med ombyggnationen av Billesholms stationsområde inför trafiköppning för persontrafik år 2021. Intervjun skedde på ett digitalt möte i januari 2025. Med Svalövs kommun och Bjuvs kommun förekom mailkontakt under hösten 2024 för att erhålla växtlistor för stationsområdenas nuvarande planteringar samt samla in information om stationshuset i Billesholm. Återkoppling skedde med vissa intervjuade för att säkerställa att informationen hade uppfattats korrekt. Detta gällde för kulturmiljöspecialisten, tillgångsförvaltaren, naturmiljöspecialisten samt en landskapsarkitekt.

Fallstudie

Fallstudier är en vanlig kvalitativ metod inom forskning som används för att få en djupare insikt och dra slutsatser om ett ämne. De kan användas för att fånga komplexa fall och förändringar över tid, samt beakta kontextuella och yttre faktorer när kvantitativa data är otillräckliga (Formas 2017). En kombination av flera metoder användes i fallstudien, där den främsta metoden var fältstudier med observationer. Som förberedelse inför fältstudierna studerades en metod beskriven av Cele (2023); att använda promenader som metod för platsundersökning och förståelse. Metoden inkluderar att uppleva en plats från flera perspektiv genom att röra sig genom den, stanna upp, observera och reflektera. Fotografering användes också som en kompletterande metod inom ramen för en jämförande studie, för att dokumentera och analysera skillnader och likheter mellan de studerade miljöerna. En annan metod som användes var genomförandet av en användarundersökning. Vid planering av enkäten studerades metoder av Jansdotter & Svensson (2002).

Två stationsmiljöer i mindre tätorter valdes ut till en fallstudie: Billesholm i Bjuvs kommun och Kågeröd i Svalövs kommun. Stationerna valdes ut eftersom förutsättningarna för deras gestaltning i teorin borde vara liknande, men stationsmiljöerna skiljer sig ändå mycket åt. Det gjorde det intressant att undersöka platsernas kvaliteter utifrån de teoretiska utgångspunkterna för min studie. Stationerna byggdes om vid samma tidpunkt, ligger längst samma tåglinje och i orter av liknande befolkningsmängd. Båda präglas också av sitt läge intill Söderåsens nationalpark, vilket potentiellt återspeglas i deras gestaltning.

I fallstudien undersökte jag de frågeställningar som beskrivs i stycke 1.3 genom följande steg:

- Platsbesök på utvalda järnvägsstationer
- Studie av Billesholms och Kågeröds historia
- Enkätstudie, för att förstå resenärsupplevelsen
- Gestaltungsavsikter – konceptuella idéer för en stationsmiljö kopplat till tidigare steg i fallstudien

Platsbesök

Observation och kunskapsinhämtning genomfördes genom fältbesök i stationsmiljöer i Skåne, med syfte att studera olika utformningar av järnvägsstationer. Som en del av informationsinhämtning besöktes järnvägsstationer i Helsingborg, Kågeröd, Billesholm, Landskrona, Lomma, Burlöv, Lund och Svedala.

Järnvägsstationen i Burlöv besöktes fredagen den 2024-10-11. Vädret var mulet, kallt och torrt. Järnvägsstationerna i Kågeröd, Billesholm samt Lomma besöktes måndagen den 2024-10-21 och platsernas visuella uttryck präglades av färgrika löv i rött gult och grönt. Vädret var även då mulet, kallt och torrt. Järnvägsstationerna i Helsingborg, Landskrona och Svedala besöktes den 14 januari 2025 vid kallt och mulet väder. De tre senaste besöken genomfördes tillsammans med en landskapsarkitekt från Trafikverket, som presenterade och beskrev de ombyggnadsprojekt som genomförts vid dessa stationer.

En studie av järnvägsstationerna i Kågeröd och Billesholm, och av dess olikheter, kunde bidra till en analys av vad en god stationsmiljö är. Studien innefattade att titta på hur vegetation på järnvägsstationer kan utformas så att de både bidrar till platsens identitetsskapande och funktionella värden och kan underhållas med nuvarande förutsättningar. Fotografering användes som ett verktyg i jämförelsen av platsernas utformning. Vid dessa två platsbesök togs beslutet att genomföra en användarundersökning för att fånga in resenärernas perspektiv och behov i Kågeröd och Billesholm.

Enkätundersökning

En analys av resenärernas intryck av två olika stationsmiljöer kan ge slutsatser om resenärsbehov och vad som ger positiva upplevelsevärden. Därför skapades en digital enkät med syftet att undersöka användarnas behov och hur de värderar olika aspekter av sina stationsmiljöer. Enkäten hade tio frågor med flervalsalternativ och möjlighet till fria kommentarer - frågornas utformning beskrivs mer

utförligt i avsikt: Fallstudie. Enkäten utformades för boende i de mindre tätorterna Billesholm och Kågeröd.

För att snabbt nå ut till så många som möjligt användes sociala medier. Enligt Internetstiftelsen (2024) är Facebook fortfarande en av de mest populära plattformarna som når användare brett över generationerna, även om trenden är att användandet minskar. Då målgruppen för undersökningen var tågresenärer i alla åldrar undersökte jag möjligheten att publicera på Facebook. För Kågeröd återfanns två grupper som båda hade omkring tretusen medlemmar, och den gruppen valdes vars regler menade att gruppen främst var ämnad för Kågerödsbor. Gruppen "Vårt Kågeröd 2.0" hade vid enkätens publicering 2950 medlemmar. För Billesholm fanns vid tidpunkten tre större Facebook grupper. Jag valde att publicera i den som tidigare hetat "Rädda Billesholms järnvägsstation", då namnet indikerar ett engagemang som kan leda till fler svar. Vid publicering hette gruppen "Vi från Billesholm" och hade 1893 medlemmar. Namnen på grupperna indikerade att de flesta medlemmarna är bosatta på orterna.

För att bli godkänd medlem i grupperna beskrevs syftet med mitt medlemskap. Sveriges Lantbruksuniversitet nämndes vid ansökan som medlemskap samt vid publicering av enkäten, syftet var att respondenterna skulle förstå att studien gjordes i ett akademiskt syfte och att det inte fanns operativa intressen i resultatet.

"Hej! Jag skriver ett studentarbete om järnvägsstationsmiljöer och har valt att studera Kågeröds / Billesholms stationsområde närmre. Jag skulle vara mycket tacksam om du ville svara på tio frågor i en kort enkät som är länkad i detta inläggs kommentar. Jag läser Landskapsarkitektur vid SLU och dina svar kan bidra till bättre framtida stationer! Ditt deltagande är anonymt".

Enkäten skapades med ett digitalt verktyg, SurveyMonkey, vilket valdes på grund av dess användargränssnitt och möjligheter att exportera data till Excel. Verktöget anonymiserar svaren. Utfallet av flervalsfrågorna analyserades sedan kvantitativt och presenterades i form av stapeldiagram, medan de öppna svaren genomgick en kvalitativ analys med tematisk kategorisering.

Gestaltning

De gestaltungs-koncept som presenteras utgår från de insikter som framkommit i litteraturstudien, efter platsbesök och genom enkätundersökningen. Som ett första steg i den gestaltande analysen skissades stationsmiljöerna i Kågeröd och Billesholm ned för hand. Handskisser användes som ett verktyg för att få en känsla för platsernas skala och för att undersöka rumsliga samband, trafikflöden och avstånd. Tidigare metodsteg låg till grund för att identifiera den valda platsens identitetsskapande värden. Billesholms stationsområde ritades upp i 3D verktyget SketchUp. Avsikten var att pröva rummet genom att i en skalenlig modell testa siktlinjer och proportioner. Den var också att kommunicera konceptuella idéer i skala – och förmedla till mottagaren att idéerna är tänkta som övergripande snarare än detaljerade.

Arbetsprocess

I Trafikverkets rådgivande dokument *Gestaltningshandbok för arkitektur i väg- och järnvägsprojekt* beskrivs arkitektens arbetsmoment och leveranser i första utformningssteget av planläggningsskedet. Skedet har likheter med den arbetsprocess jag följer i det här arbetet då följande moment ingår: *Inläsning på underlag från tidigare arbete, analys av människans upplevelse och behov, analys av platsens egenskaper, platsbesök, leverans av gestaltungsavsikter* (Trafikverket 2024b).

När examensarbetet var i sitt slutskede redovisades det för Trafikverket vid tre tillfällen. Första tillfället för ämnessamordning Arkitektur vid ett digitalt möte. Andra tillfället vid ett så kallat ”miljöfika”, ett analogt möte som samlade flera kompetenser inom miljö som naturmiljö, vatten och arkitektur. Vid tredje tillfället redovisades arbetet för ”kulturmiljögruppen” på Trafikverket, vid ett digitalt möte. Diskussionerna under dessa möten redovisas som en del av arbetets slutsatser i avsnitt ”Diskussion och reflektioner”.

Avgränsningar

Den geografiska avgränsningen för uppsatsen innebar att järnvägsplanteringar behandlas utifrån deras förekomst i Sverige, och att samtliga platsbesök i forskningssyfte har genomförts i Skåne. Tidsmässigt berör arbetet en period från mitten av 1800-talet fram tills idag. De båda orterna som ingår i fallstudien är mindre tätorter. En annan avgränsning var att kopplad till utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar; de delar som inte innefattades i studien är utrustning placerat på plattformen samt trafikinformationsutrustning och skyltar.

Utformning och underhåll

En gestaltad kulturmiljö

Den första järnvägslinjen för persontrafik, Liverpool–Manchester, invigdes år 1830, därefter rullades järnvägen snart ut över hela världen (Länsstyrelsen i Skåne 2010). I Sverige invigdes västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm år 1862, och sedan byggdes ytterligare fyra stambanor fram tills år 1875 (Lindgren 2022). De tidiga svenska stationshusen fick en stark symbolisk betydelse då de både representerade den nya tidens tekniska framsteg och fungerade som järnvägens ansikte utåt. De skulle därför gärna väcka intresse och beundran. Utformningen av de första stationshusen följde ofta ett romantiskt utsmyckningsideal som gjorde att de stod ut från andra hus (Linde 1975). Samtidigt växte järnvägssamhällets byggnader, parker och trädgårdar fram. I mer än hundra år var planteringar en grundläggande del av järnvägssystemet i Sverige, där SJ bedrev en omfattande planteringsverksamhet (Lindgren 2022).

Den industriella moderniteten under 1800-talet låg till grund för järnvägens planteringar, där dessa förutom fylla flera funktioner också var tydligt kopplade till idéer om ordning, estetik, framsteg och folkbildning. Hundra år senare ledde modernisering, rationalisering och nya estetiska ideal till att planteringsverksamheten successivt utvecklades, och år 1973 lades järnvägens trädgårdsorganisation helt ned (Lindgren 2022).

Teoretiska och ideologiska utgångspunkter

Avhandlingen *Staten som trädgårdsmästare: Järnvägens planteringar från naturförsköningsskonst till testamente* (Lindgren 2022) undersöker hur och varför statliga järnvägsplanteringar i Sverige växte fram under 1800-talet och sedan utvecklades under 1900-talet. Avhandlingen visar hur statens roll som formgivare av det offentliga rummet har förändrats över tid och har varit en teoretisk utgångspunkt för litteraturstudien. Andra teoretiska och ideologiska utgångspunkter för den här studien är principer utarbetade av den danske arkitekten Jan Gehl (Gehl 2010), samt av Gehl & Gemzoe (2006), kring hur levande stadsmiljöer skapas. Studien utgår även från hur olika myndigheter definierar gestaltad kulturmiljö samt arkitekturens kärnvärden. Forskning från Sveriges Lantbruksuniversitet kopplad till vegetationsstyrning i stadsmiljöer har också använts som referens (Gunnarsson et al. 2012) liksom SLU:s artdatabank (SLU Artdatabanken 2025).

Järnvägsparkernas framväxt, blomstring och förändring

De första järnvägsparkerna

Redan de första järnvägsstationerna som byggdes i Sverige försågs med olika typer av planteringar, ofta alléer, häckar, prydnadsplanteringar och växter för husbehov vid de anställdas bostäder. De första järnvägsparkerna utformades av lokala trädgårdsmästare som anlätades av Statens Järnvägar. Några år senare formades en planteringsorganisation inom SJ, med trädskolor, trädgårdsmästare och samordnare (Lindgren 2022). Redan från starten hade SJ en anställd arkitekt, Adolf W. Edelsvärd

(Länsstyrelsen u.å.), utsedd till chefsarkitekt vid SJ år 1855 (Sirelius 2018). Edelsvärd hade en idealplan för ett stationssamhälle där stationshuset skapade fond till en ljus och luftig struktur med breda gator, parker, torg (Sirelius 2018). Enligt denna idealplan skulle en boulevard leda från stationen mot kyrkan, och kring dessa två byggnader organiserades sedan staden (Länsstyrelsen i Skåne 2010). Strukturen i järnvägsarkitekturen omfattade ofta slingrande grusgångar omgivna av gräsytor, med parkträd, häckar, busksolitärer, rabatter, alléer, dammar och rosenträdgårdar (ibid.). Planteringarna fyllde olika funktioner och kan delas in i prydnadsplanteringar, skyddsplanteringar och odlingar för husbehov. Skyddsplanteringarna bestod av träd och häckar som anlades längs spåren med avsikt att skydda mot gnistor från ångloken (Järnvägmuseet u.å.a) samt vind- och snödrev (Sirelius 2018).

Naturförsköningkonsten

Olof Eneroth, var SJ:s första trädgårdsdirektör verksam från år 1864 (Järnvägmuseet u.å.b). Eneroth var anhängare av "Naturförsköningkonsten" som Lindgren (2022) beskriver som en helhetssyn på landskapet där natur och människa skulle förädlas och kultiveras. Gösta Reuterswärd, SJ:s trädgårdsdirektör från år 1938 och under 22 år, satte en funktionalistisk prägel på järnvägens parker (Sirelius 2018). Utformningen av planteringarna och de arter som används har följt rådande stilideal och har därmed varierat över tid. Några av de buskar och perenner som varit förekommande i järnvägsarkitekturen är fläder, syren, doftschersmin, rosor, pioner och lökar. Exempel på träd som återkommande planterades är oxel, hästkastanj, skogslönn, alléer av lindar, körsbärsträd och andra fruktträd. Antalet växter kunde vara omfattande, när järnvägsarkitekturen i Hallsberg anlades i mitten av 1800-talet beställdes exempelvis 400 syrenplanter och 160 blomsterbuskar (Lindgren 2022).

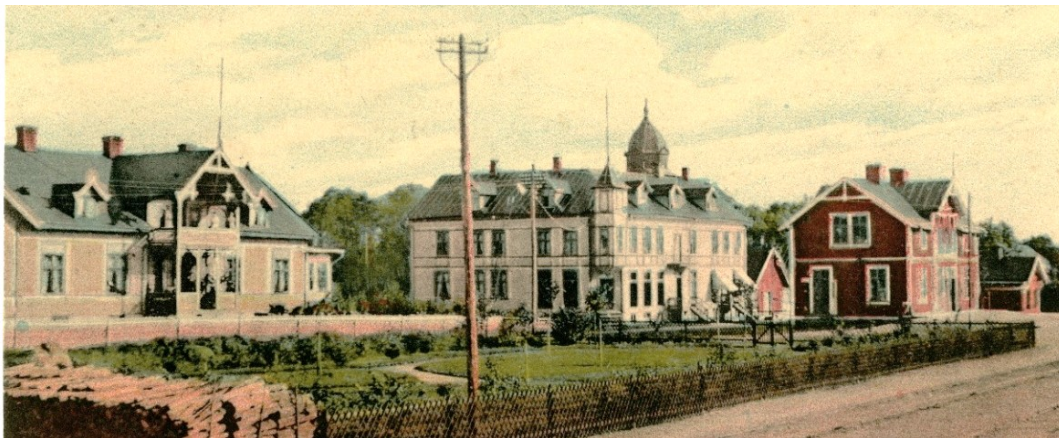


Bild 3. Lönsboda järnvägsstation, uppförd 1901 av Sölvesborg - Olofström - Älmhults Järnväg. Från: Järnvägmuseet 2025. Återgiven med tillåtelse.

Nedskärning

Vid mitten av 1900-talet sker sedan nedskärningsfasen av den statliga järnvägens planteringsverksamhet (Lindgren 2022) vilket sammanföll med att bilar, bussar och flyg tog över en stor del av tågens persontrafik. Stationslandskapet hade varit en arena att vara i, men det skedde nu en förskjutning så att det blev en yta att röra sig genom, och blev huvudsakligen en knutpunkt för trafik

(Lindgren 2022). Under senare 1900-tal revs många av de ursprungliga stationshusen och år 1975 skriver författaren Linde (1975):

”och lika gott är det kanske, att de rivs, ty vad är en station utan tåg? När tågen stanna eller försvinner helt, avstannar också livet och rörelsen av människor runt byggnaden. Och det var för detta rika liv som det byggdes så rikt. Ju fler som kunde uppleva, desto mer var det värt att styra ut och dekorera”

Lindes citat är intressant i ljuset av att många järnvägsstationer nu återigen öppnas upp. De stationshus som står kvar är värdefulla som representanter för en betydande del av Sveriges industrialisering (Linde 1975) och de bär ett kulturhistoriskt värde. Idag är många stationshus sålda och de flesta ägs privat eller kommunalt, Trafikverket äger en del och många ägs av statliga Jernhusen, enligt en kulturmiljöspecialist på Trafikverket (kulturmiljöspecialist 2024).

Det kan vara svårt att fastställa hur en viss stationsmiljö har sett ut förr, men information om ett stationslandskaps karaktär under järnvägsparternas tidsperiod kan återfinnas i historiska foton, kartor och i annat arkivmaterial (kulturmiljöspecialist 2024). År 2019 gjordes en inventering längst ett urval av Skånes järnvägsstationer, där totalt 32 platser besöktes för att undersöka vad som finns kvar av historiska järnvägsplanteringar, och vid inventeringen hittades en del värdefull information om de tidigare planteringarna, särskilt vid nedlagda banor (Fogelberg & Rydh 2023).

Arkitekturens och landskapets roll i stationsmiljön

Gestaltad livsmiljö kan definieras som ett synsätt som måste finnas med i allt som berör vår fysiska miljö, något som omfattar arkitektur, kulturarv, form, design och konst (Boverket 2024). En stationsmiljö utformas i enlighet med lagar och krav, där arkitektens roll är att se till helheten och skapa en miljö som även är läsbar, trygg och harmonisk för olika användare (Trafikverket 2024b). Här följer ett antal aspekter av betydelse i en stationsmiljö.

”Arkitektur kan spegla och påverka samhällen och deras identitet. Målet med arkitekturstrategin är att Trafikverket ska medverka i samhällsutvecklingen genom att skapa väl gestaltade miljöer som är funktionella, hållbara och vackra”
(Trafikverket 2024b)

Stationslandskapet som kulturbärare

När en äldre stationsmiljö planeras för ombyggnad borde ledorden vara: *God gestaltad livsmiljö, kulturmiljö och historia* (kulturmiljöspecialist 2024). Begreppet kulturvård handlar övergripande om hur vi ”hållbart kan föra något med mening in i framtiden” (Lindgren 2022). Arkitektur med kulturellt värde har skapats i det förflutna men den utformas och skapas även idag. Boverket (2024) menar att arkitekturens kärnvärden kan uttryckas med orden: *funktion, upplevelse och robusthet*, där robusthet menas något som uppfyller dagens behov med en hänsyn till möjlig framtida användning. Enligt Trafikverkets riktlinjer bör kulturmiljöer bevaras och utvecklas för att ge en förståelse för hur transportinfrastrukturen har förändrats över tid (Trafikverket 2019a).

Det ska finnas utpekade kulturhistoriska järnvägsmiljöer av alla typer och från alla tidsepoker spridda i hela landet, vilka även speglar regionala särdrag”.
(Trafikverket 2019a)

Användning av grönska och planteringar vid järnvägsstationer är, vilket tidigare diskuterats, starkt kulturhistoriskt förankrat och bidrar både till stationens kulturella betydelse och dess helhetsintryck (Trafikverket 2024b).

Identitetsskapande värden

För tågresenären på tåget underlättar det om de stationsmiljöer som passeras har ett tydligt eget utseende. Stationshuset, som tidigare tagits upp, kan bidra till detta. Ett element som kan skapa identitet i ett stationslandskap är också iögonfallande träd som signalerar: ”Här är det!” (Gehl 2010). Konst - ofta benämnd som utsmyckning inom järnvägssammanhang – är ett annat element som kan bidra med att skapa igenkänning och ge varje station en egen identitet, och kan ge vackra miljöer som känns omhändertagande och trygga (Region Stockholm 2022). Trafikverket arbetar med offentlig konst i sina anläggningar (Trafikverket 2024b) men det finns utmaningar med underhåll av konst och utsmyckningar i järnvägsmiljöer och enprocentsregeln följs inte alltid, menar en kulturmiljöspecialist (2024) på Trafikverket. Därför förekommer det heller inte på alla järnvägsstationer.

Rekreativa och sociala värden

På stationsområden stannar människor ofta upp och väntar mitt i vardagens stress, vilket skapar en möjlighet till återhämtning och en chans att uppleva och reflektera över sinnesintryck. De allra flesta forskare är idag överens om att grönska sätter i gång återhämtande processer (Joyce & van den Berg 2011). Utöver vegetationens roll som kulturbärare producerar de ekosystem som finns i städernas grönområden en rad andra ekosystemtjänster som minskning av buller och vattenreglering (Törnqvist 2013). Vegetation kan både visuellt och ljudmässigt fungera som en avskärmning från trafik.

När resenären stannar upp vid en station behövs naturligtvis goda sittmöjligheter - för vila, väntan, arbete eller en matpaus. Arkitekten Gehl (2010) framhåller att platsens mikroklimat kan vara avgörande för om man vill slå sig ned. Exempelvis kan en sittplats i solen vid en uppvärmd husfasad, vara inbjudande en kall dag, men andra dagar behövs sittplatser placerade i skugga. Sittmöjligheter behöver också utformas för dem med störst behov, med ryggstöd, armstöd och sitsar i material som inte blir kallt (ibid.).

Trygghetsskapande vegetation

Buskar utgör ofta en viktig gestaltande komponent i vegetationens struktur. Läplanteringar som blandar buskar och träd har dessutom visat sig gynna biologisk mångfald, då de erbjuder goda livsmiljöer för både insekter och fåglar (Törnqvist 2013). Samtidigt kan buskar upplevas som otrygghetsskapande, eftersom de ofta begränsar sikten, vilket har lett till att buskar ibland ses som något som bör tas bort. Men med rätt utformning och ett anpassat underhåll behöver inte buskar vara ett problem, utan i stället en värdefull tillgång. Forskning lyfter fram särskilda egenskaper hos vegetation – som struktur, genomsiktighet och överblickbarhet – som kan öka den upplevda känslan av trygghet. Den upplevda tryggheten påverkas även av avståndet till vegetationen, samspelet med belysning samt om buskaget upplevs välkött (Gunnarsson et al. 2012).

Underhåll av stationsmiljöer

Inledning

Följande avsnitt bygger huvudsakligen på intervjuer med nyckelpersoner inom Trafikverket, gjorda under hösten 2024 och våren 2025. Inom verksamhetsområdet Underhåll intervjuades en tillgångsförvaltare med ansvar för resenärsanläggningar, kulturmiljöspecialister samt en naturmiljöspecialist. Inom verksamhetsområde Investering intervjuades landskapsarkitekter. De intervjuades namn återfinns i referenslistan.

Underhållsansvar

Trafikverket förvaltar sammantaget omkring 600 stationer med resenärsutbyte på nationell nivå enligt Trafikverkets intervjuade tillgångsförvaltare (2024). Myndighetens ytor på ett stationsområde omfattar spårområdet, marken intill spåren samt anslutningar mellan spårområdets båda sidor. Underhåll av området, vanligtvis upp till sex meter från spåret, utförs av Trafikverket (ibid.). Anslutningar mellan spårområdets sidor kan bestå av plattformar, plankorsningar, tunnlar, upphöjda övergångar, trappor, ramper och slänter i anslutning till spåret (Trafikverket 2024d). Underhållsansvaret innefattar även teknisk utrustning som digitala skyltar, vindskydd, stuprör och bänkar, men i en del fall kan andra aktörer ha ansvar för vissa delar, menar tillgångsförvaltaren (2024).

Trafikverkets arbetsprocesser

Investeringsprojekt för stationsmiljöer genomförs vanligen i nära samarbete med kommunen, enligt Trafikverkets intervjuade landskapsarkitekt¹ (2024). Kommunen kan finansiera hela eller delar av anläggningskostnaden för åtgärder på sin mark där kostnadsfördelningen varierar från projekt till projekt, menar en annan landskapsarkitekt på Trafikverket (landskapsarkitekt² 2024). Ofta avgör kommunens ambition och prioriteringar hur stor budget som läggs på vegetation på stationsområdet, eftersom de oftast ansvarar för dess underhåll (landskapsarkitekt¹ 2024) så detta styrs alltså inte strategiskt på myndighetsnivå.

Enligt tillgångsförvaltaren (2024) kan det oavsett fastighetsägare, vara en förhandlingsfråga vem som ska utföra underhåll av slänter och planteringar. Trafikverket underhåller i regel endast sina egna markytor men ibland omfattas även större områden. Andra aktörer, som Jernhusen och kommuner, underhåller generellt sett enbart de ytor de själva äger men på grund av äldre avtal har vissa kommuner åtagit sig ansvar för underhåll inom Trafikverkets fastighetsgränser (ibid.).

När Underhåll tar över en anläggning från Investering, överlämnas en skötselplan tillsammans med övrig information. Därefter har Underhåll ansvar för att implementera och vid behov justera skötselplanerna i enlighet med de entreprenadupphandlingar som görs enligt tillgångsförvaltaren (2024). Det är investeringsprojektet som har ansvar att säkerställa hur underhållet kan fungera. På Underhåll arbetar idag ingen landskapsarkitekt, och i de fall Underhåll behöver specialistkompetens från en sådan ska de vända sig till investeringsprojektet, framkom i ett samtal med Trafikverkets chefsarkitekt (2025). I de fall där säkerhetsaspekter gör att planteringar inte kan skötas av kommunen blir ytan troligen hårdgjord enligt den intervjuade tillgångsförvaltaren (2024). Trafikverket har en stram budget för underhåll i stationsmiljöer och det finns generellt inte budget till att sköta

planteringar i form av perenner, nyplanterade buskar och träd, något som bekräftas i intervjuer med både Investering och Underhåll (landskapsarkitekt¹ 2024, tillgångsförvaltare 2024). Asfalt och betong är de klart vanligaste markmaterialen på Trafikverkets ytor i stationsmiljöer enligt tillgångsförvaltaren (2024).

Skötsel av stationsområdet – ansvar och praktiska hinder

Säkerhet

Trafikverkets ansvarsområden på järnvägsstationer inte är avsedda för längre vistelse (tillgångsförvaltare 2024) däremot kan den utökade stationsmiljön delas in i olika områden med specifika funktioner. Det som är centralt vid underhåll av plattformar och tillhörande utrustning är säkerhet och funktionalitet. Varbergs stationsområde är ett exempel där det finns nyanlagda planteringar i form av terrasseringar intill spårområdet som kommunen av säkerhetsskäl inte kan sköta, vilket därför blir en utmaning. En rad frågeställningar nämndes som exempel på hur viktigt arbetsmiljön är för att kunna sköta anläggningen: *Kan man gå på terrasseringarna? Hur tar man sig upp? Behövs säkerhetsöglor för fallskyddsutrustning?* (ibid.).

Sedumtak förekommer vid spårområdet, men dessa kan vara svåra att på ett säkert sätt sköta enligt skötselplan utan att behöva stanna trafiken, och sköts därför inte alltid enligt planen. Träd i stationslandskap kan utgöra en säkerhetsrisk, exempelvis om trädet välter in i spårområdet vid en storm och nya träd behöver därför sättas på ett säkert avstånd, menar tillgångsförvaltaren (2024).

Tillägg till befintligt kontrakt

Vegetationsskötsel på en järnvägsfastighet handlar oftast om beskärning av trädgrenar och buskage, avlägsna ogräs på spårområdet eller att klippa mindre gräsytor. Skötsel av eventuella planteringar vid stationsmiljöer, på Trafikverkets ytor, ingår inte i baskontraktet för underhåll och därför finns sällan resurser i form av medel, rätt kompetens eller maskiner till att underhålla planteringar. De entreprenörer som utför underhållet är inte lokalt baserade utan ansvarar för drift och underhåll inom en större region och med det nuvarande upplägget har de begränsade möjligheter att transportera verktyg för vegetationsskötsel. I de fall när Trafikverket behöver sköta planteringar kan ett tillägg ske till befintligt kontrakt för tillsyn och skötsel av resenärsanläggningar, menar tillgångsförvaltaren (2024).

Utformning som underlättar underhåll

Under samtalet med tillgångsförvaltaren (2024) belystes att det viktigaste är att välja material som klarar årets alla klimatskiftet och som är hållbart över många år. Något som kan göra underhållet oväntat dyrt är inbyggda funktioner som stuprör inbyggda i en stolpe eller ingjutna tekniska element. Som tidigare diskuterats behöver säkerhetsaspekten också beaktas. Planteringar kan på många olika sätt utformas för att minska skötselbehovet, exempelvis genom användning av marktäckande växter, och ett undvikande av konkurrensstarka växter (Törnqvist 2013).

Naturmiljö i stationslandskap

Den gröna skötselplanen

Naturmiljöspecialister är verksamma inom flera avdelningar inom Trafikverket, däribland inom Underhåll. Deras primära fokus när det gäller ekologiska värden är att bevara eller återställa platsens ursprungliga naturvärden, berättar Trafikverkets intervjuade naturmiljöspecialist (2024). Som en del i detta görs växtinventeringar regelbundet på Trafikverkets ytor, inklusive i stationsmiljöer. När ett anläggningsprojekt överlämnas från Investering till Underhåll medföljer en grön skötselplan, oftast utarbetad av en konsult. Naturmiljöspecialister inom verksamhetsområde Underhåll granskar de mottagna projektens växtlistor, berättar naturmiljöspecialisten (2024) och de utgår från Artdatabankens risklista för främmande arter (SLU Artdatabanken 2025). Innan den publicerades användes samma lista från 2018 (Strand et al. 2018). Som vägledning studeras även Sveriges grannländers riskklassificeringar (naturmiljöspecialist 2024).

Utmaningar och möjligheter

En återkommande utmaning är att skötselplaner ibland utformas på ett sätt som är svårt att genomföra i praktiken, eftersom entreprenörerna inom Underhåll ofta saknar erfarenhet av grön skötsel. Underhåll vill därför att projekten inkluderar underhållsplaner som är realistiskt anpassade efter tillgängliga resurser. För att förenkla områdets skötsel förespråkar Underhåll därför att planteringar vid järnvägsstationer placeras utanför järnvägsfastigheten, menar den intervjuade naturmiljöspecialisten (2024). En utmaning är att skötselplanerna ofta saknar en enhetlig struktur, liksom att motiven bakom växtval och skötselstrategier sällan framkommer. Vid överlämnandet har också miljöspecialisten eller landskapsarkitekten från Investering ofta redan lämnat projektet, vilket gör det svårare att förstå de ursprungliga gestaltnings- och designbesluten (ibid.).

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald, eller biodiversitet, innefattar mångfald inom och mellan arter samt mångfald av ekosystem (SLU 2024). Sverige har 16 miljö kvalitetsmål som definierar vilken miljö den svenska politiken ska styra mot (Naturvårdsverket 2025). ”God bebyggd miljö” är ett miljö kvalitetsmål med stark koppling till rik biologisk mångfald i städer som innebär att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö (Törnqvist 2013).

Invasiva arter

Vissa arter som introduceras i Sverige anpassar sig väl till den nya miljön och sprider sig snabbt. Denna expansion kan i sin tur påverka den inhemska biologiska mångfalden negativt (Naturvårdsverket u.å.a) och eftersom det är svårt att förutse hur nya arter påverkar ekosystem bör introduktion ske med stor försiktighet (Trafikverket 2022a). Invasiva främmande arter utgör ett av de största hoten mot biologisk mångfald både i Sverige och globalt, och deras antal ökar för varje år (Naturvårdsverket u.å.a). Sveriges ekosystem har sedan istiden förändrats både av naturliga processer och genom mänsklig påverkan, genom tiderna har människor spridit arter, både avsiktligt och oavsiktligt (Trafikverket 2022a).

De faktorer som påverkar om en växt blir problematisk brukar delas in i växtsätt, spridningssätt och livshistoria. Faktorer som kan göra arter problematiska inkluderar fågelspridda arter, växter med utlöpare, arter med lång blomningstid samt arter med fjärran ursprung som är frikopplade från sina naturliga herbivorer (Trafikverket 2022a). De växtarter som etablerats i Sverige före år 1800 räknas i de flesta fall som naturliga. När inhemska växtarter används, minskar risken för störning av den lokala ekosystembalansen.

Trafikverkets växtlista

Trafikverket spelar en nyckelroll för att i Sveriges väg- och järnvägsinfrastruktur hantera invasiva främmande arter, men eftersom nuvarande EU-lagstiftning bara omfattar ett fåtal arter krävs nationella initiativ för att förebygga nya problem (Trafikverket 2022a). För att underlätta valet av arter och förhindra framtida problem i Trafikverkets anläggningar finns rapporten *Trafikverkets växtlista för invasiva främmande arter* (ibid.). Rapporten kompletterar EU:s lagstiftning och har fokus på invasiva främmande arter av särskild betydelse för Sverige. Växtlistan som presenteras i rapporten utgår från SLU Artdatabankens riskklassificering av introducerade arter (Strand et al. 2018) men är generellt striktare (Trafikverket 2022a). Rekommendation för användning av en specifik växtart varierar i många fall beroende på närheten till vild natur (ibid.).

Perspektiv på en gestaltad kulturmiljö

Hur idéer kring gestaltning av stationsmiljöer har förändrats över tid

Idéer om folkbildning och moral

Förr kopplades planteringarna omkring stationshuset till idéer om folkbildning och moral samt landskapets och människors förädling, som en del av principerna om "Naturförsköningskonsten". Gestaltningen skulle förmedla dessa ideal, och i järnvägsarkerna fanns ibland skyltar med växternas namn (Lindgren 2022). De här idéerna tycks inte framträda så tydligt idag, i den här studiens dokumentstudier och intervjuer med Trafikverket så finner jag inte ett spår av de tankarna. Det som skulle kunna ha släktskap med idéerna om folkbildning är konstnärlig utsmyckning som berättar om platsens historia och som lyfter det som format ortens identitet. Detsamma med eventuella bevarade kulturhistoriskt värdefulla objekt, som exempelvis en byggnad eller ett bevarat träd, som berättar något för oss. I dag används ofta informativa skyltar där exempelvis växters värde för biologisk mångfald förklaras, vilket kan tolkas som en moralbildande insats.

Från en vistelseplats till en genomgångsplats

En kvalité kopplat till "den goda stationsmiljön" är att järnvägsarkerna präglades av grönska och att det ofta förekom inbjudande planteringar, som rosenrädgårdar och perennrabatter. Parken intill stationen karaktäriserades i många fall av slingrande grusvägar. Detta är kopplat till att stationerna sågs både som en entré till orten och en plats att vistas på.

Idag är tåget ett av flera möjliga transportsätt och järnvägsstationen mer av en funktionell plats; att slingrande grusvägar ersatts av raka tydliggör att stationsmiljön idag organiseras för att effektivt

knyta samman olika trafikslag. Att grusvägar ofta har asfalterats tyder på detsamma. Det finns något att hämta i idén om att behandla järnvägsstationen som en entré och en vistelseplats, om människor ska trivas där medan de väntar.

Stationshuset – en central roll

Under tidigt 1900-tal förde SJ:s arkitekt Edelsvård fram idéer om hur en stads infrastruktur kunde organiseras kring järnvägsstationen och kyrkan, vilket illustrerar den framträdande roll som järnvägsstationen då hade. Stationshuset var en symbol för det nya, vilket accentuerades av att det stack ut arkitektoniskt, och det fyllde dessutom en nyckelfunktion.

Stationshuset fyller ingen direkt funktion för resenären, åtminstone inte på små orter som saknar service och caféer vid stationen. Trots detta framgår det tydligt i studien att ortsbor har ett känslomässigt engagemang för stationshuset. Det visar att huset ännu bär ett symboliskt värde i stationsmiljön, om än av annat slag än förr. Myndigheterna tycks däremot inte fullt ut dela denna uppfattning, vilket bland annat framgår av att många stationshus sålts och numera är privatägda.

Idéer om gestaltning med vegetation

I litteraturstudien visar att vegetationen i järnvägsparker historiskt haft viktiga funktioner, som att öka säkerheten genom skyddsplanteringar intill spårområdet, minska buller och damm, samt möjliggöra odling för husbehov. Idag framhålls andra funktioner, som att skapa harmoniska miljöer och bidra med ekosystemtjänster. Samtidigt visar studien att vegetation inom järnvägsfastigheten vid en station idag främst tycks uppfattas som en risk, åtminstone gäller det ur ett underhållsperspektiv. Dels säkerhetsrisken kopplat till att sköta vegetation nära spårområdet, dels då planteringar kan leda till införsel av växtarter med invasiva egenskaper. Vegetation intill spårområdet anses idag trots detta fylla vissa praktiska funktioner, som erosionskontroll och stöd för biologisk mångfald (Trafikverket 2022a).

Idéer om odling för husbehov har idag förlorat i betydelse och att de tjänstebostäder som förr fanns vid många järnvägsstationer (Järnvägmuseet u.å.) har försvunnit. En slutsats från studiens platsbesök är att växter med ätbar frukt sällan planteras vid järnvägsstationer idag. Fallfrukt som inte tas om hand ökar underhållsbehovet. Trots detta förekommer fruktbärande växter ibland i bostadsnära offentliga planteringar, vilket tyder på att de uppskattas.

Fallstudie

Två nyligen ombyggda järnvägsstationer

Inledning

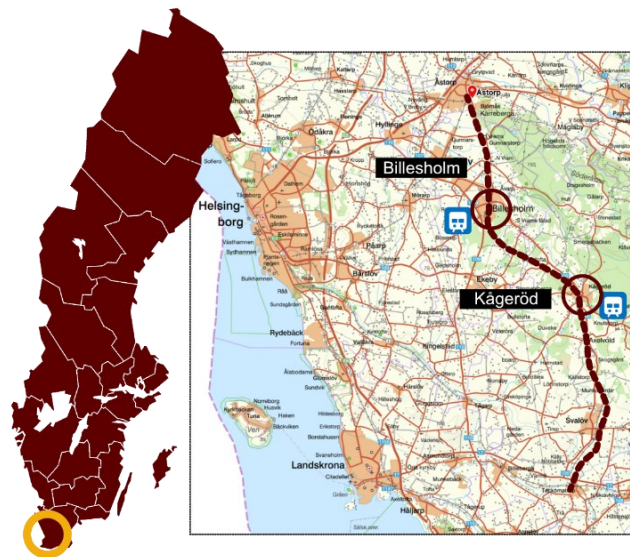
Fallstudien omfattade två stationslandskap med liknande landskapsförutsättningar, men med helt olika gestaltning. Den inkluderar en jämförande analys av stationsområdenas utformning, en genomgång av orternas historia, samt en enkätstudie för att undersöka vad platserna betyder för dess användare. Avslutningsvis presenteras ett gestaltungsförslag för ett av de studerade stationslandskapen.

Söderåsbanan

Billesholm och Kågeröd är två mindre tätorter belägna vid Söderåsbanan, en järnvägssträcka öster om Helsingborg som går mellan Åstorp och Teckomatorp (Trafikverket 2017). Båda järnvägsstationerna återinvigdes för persontrafik år 2021 (Svalövs kommun u.å.) vilket i skrivande stund är för tre år sedan. Orterna har liknande befolkningsmängd. I Billesholms tätort bor uppskattningsvis ca 2500 personer (exploateringschef 2025). I Kågeröd i Svalövs kommun bodde ca 2800 personer år 2022 (Kartanalys 2025). Svalövs kommun är en utpräglad pendlarkommun där mer än 40% arbetar utanför kommunen (Trafikverket 2017).

Söderåsbanan öppnades för första gången för trafik år 1886, och har länge använts för främst godstransporter (Trafikverket 2017). Söderåsbanan är en del av Sveriges godsstråk (Svalövs kommun 2015) och år 2010 trafikerades Söderåsbanan enbart av godståg, omkring 16 godståg per vardagsdygn. Trafikverket prognostiserade 2017 att uppemot 40 persontåg skulle trafikera sträckan inom ett par år. (Trafikverket 2017). Upprustningen av Söderåsbanan är ett pågående projekt som syftar till att stärka de lokala järnvägsförbindelserna i Skåne (Bjuvs kommun 2021).

*Bild 4. Illustration av J. Lassvik (2024)
på karta från Eniro.se*



Kartanalys av torg- och parkytornas storlek

En jämförande studie mellan respektive stations gällande detaljplaner visade att Kågeröds station har betydligt större parkyta än Billesholm, som i stället har en större torgyta (bild 5). Studier av flygfoton visar att detta återspeglas i den faktiska grönytan på platserna (bild 6). Trafikverkets fastighetsgräns i Kågeröd och Billesholm innefattar spårområde, perrong och ett par meter utanför spårområdet, till viss del omfattas gröna ytor på båda orter (bild 7).



Bild 5. Till vänster detaljplan för Kågeröds stationsområde som visar parkyta i grönt och torgyta i lila. (Svalövs kommun 2015). Till höger detaljplan för Billesholms stationsområde, med parkyta i grönt och torgyta i lila. (Bjuvs kommun 2020).

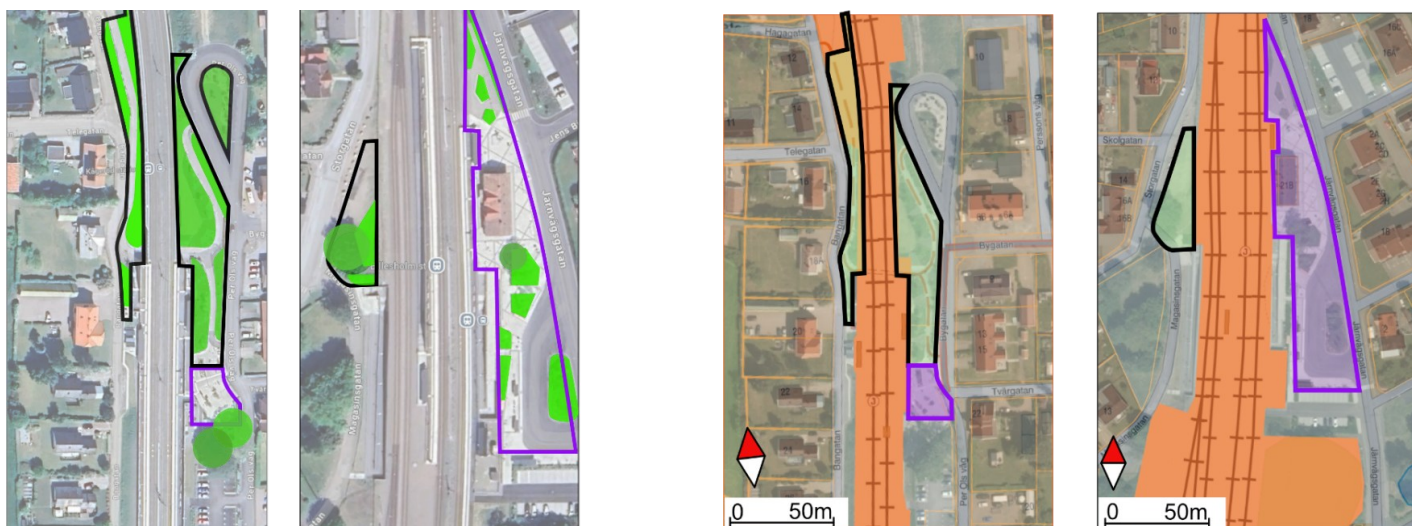


Bild 6. Vegetationsyta (grön) och torgyta (lila) år 2024, äldre träd markerade med cirkel. Illustrationer av J. Lassvik på bild från Google maps (2024).

Bild 7. Trafikverkets fastighetsgräns (orange) samt parkyta (grön) och torgyta (lila) i detaljplanen. Illustrationer av J. Lassvik på bild från Trafikverkets kartsystem Miljöwebb Landskap, år 2025.

Platsanalys – Kågeröd och Billesholms stationer

Inledning

Den 21 oktober 2024, en torr och mulen höstdag, klev jag på ett violettliga pågatåg vid Malmö centralstation i riktning mot Kågeröd och Billesholms järnvägsstationer. Efter en knapp timmes resa användes sedan dagen till att promenera genom stationslandskapet för att utforska platsens rumslighet, studera materialval, formspråk, inventera växtmaterial, samt dokumentera genom fotografering. På båda orterna besöktes även omgivande tätortsmiljö, och i Kågeröd besöktes kyrkan med utsikt över Söderåsens kuperade landskap. Platsbesöken har orienterats av ett intuitivt utforskande på plats, där en del kvaliteter som identifierades i litteratur- och dokumentstudien har uppmärksamrats.

Platsbesök, skisser och fotografering

Som en del av platsanalysen har de två stationslandskapen skissats upp, vilket presenteras på följande två sidor. Till höger om skisserna finns mindre fotografier som visar intryck och observationer från platsbesöken i oktober 2024. Färgmarkeringarna används för att underlätta orienteringen och lyfta fram specifika delar av miljön. Därefter följer en jämförande analys av de två stationsmiljöerna, där fotografier används för att illustrera resonemangen.

Fallstudie

OBSERVATIONER VID KÅGERÖDS JÄRNVÄGSSTATION



Gestaltat bullerplank
associerar till Söderåsen



Målade
ledstänger inger
rustik känsla



Många olika
höstfärger ger ett
livfullt intryck



Klättrande växter ger
den grå muren liv

*Illustration (2025) och foto
(2024) av J. Lassvik.*



Lösa stenar
delar upp
planteringarna



Gestaltade trädstammar
ger koppling till
söderåsen



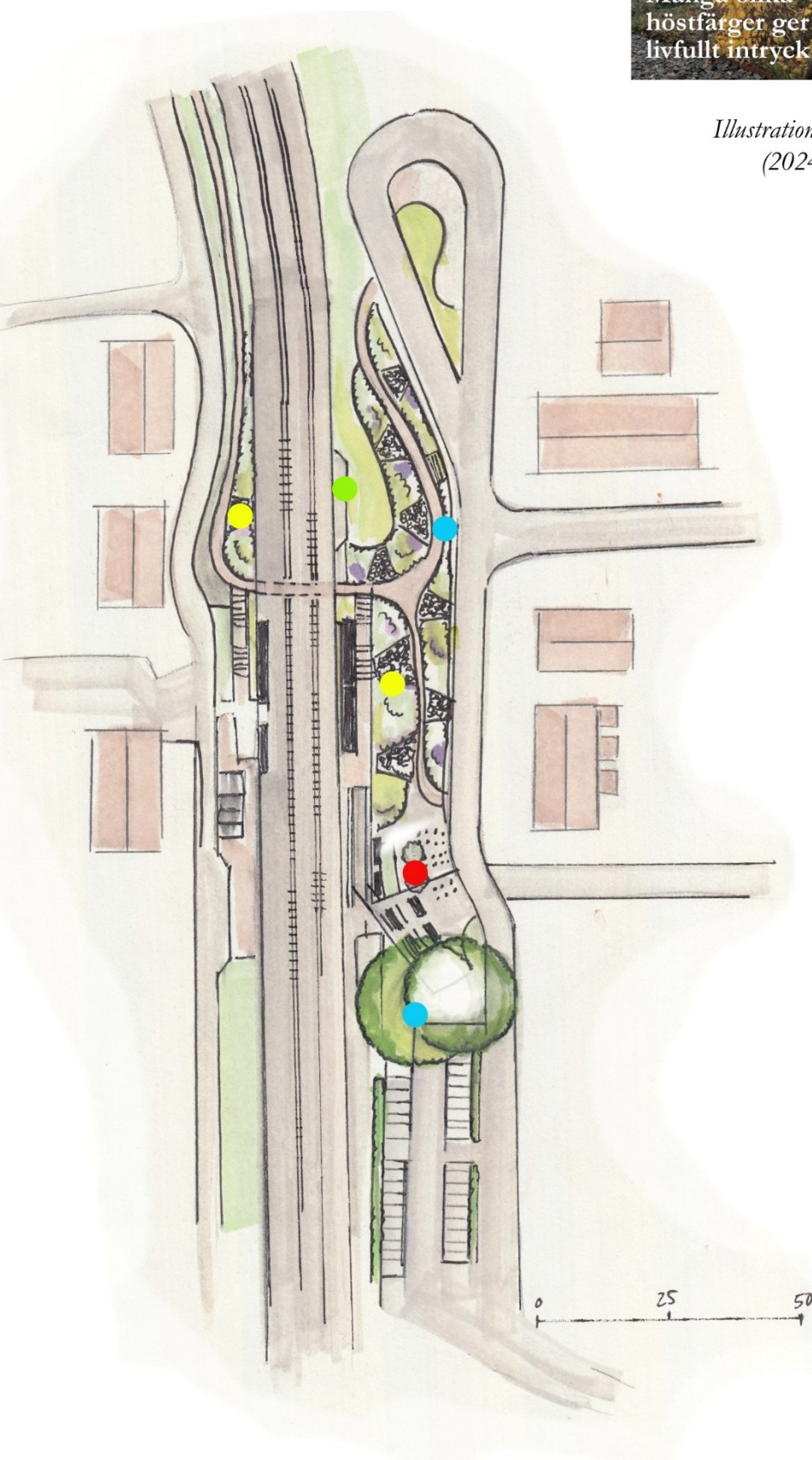
Torget sittplatser blir
kanske inte så använt
utan service



Sparad jordkällare ger
platsen en historisk
anknytning



Glest staket ger
god översikt även
när man sitter, eller
för barn



Fallstudie

OBSERVATIONER VID BILLESOLMS JÄRNVÄGSSTATION



Planteringar och
bänkar har en kantig
form



Färgsprakande
planteringar ger
dynamik en grå dag



Det gamla stationshuset
i tegel ger historisk
anknytning



Bänkar i rött tegel
går ihop med
stationshusets färger



Det grå staketet upplevs
inte gestaltat. Foto
Google maps 2024.



Tunneln är lång och
känns dold



Det saknas vilplan
på rampen till
mittplattformen



Storskaligt
markmönster håller
ihop området. Foto
av S. Bodelius.

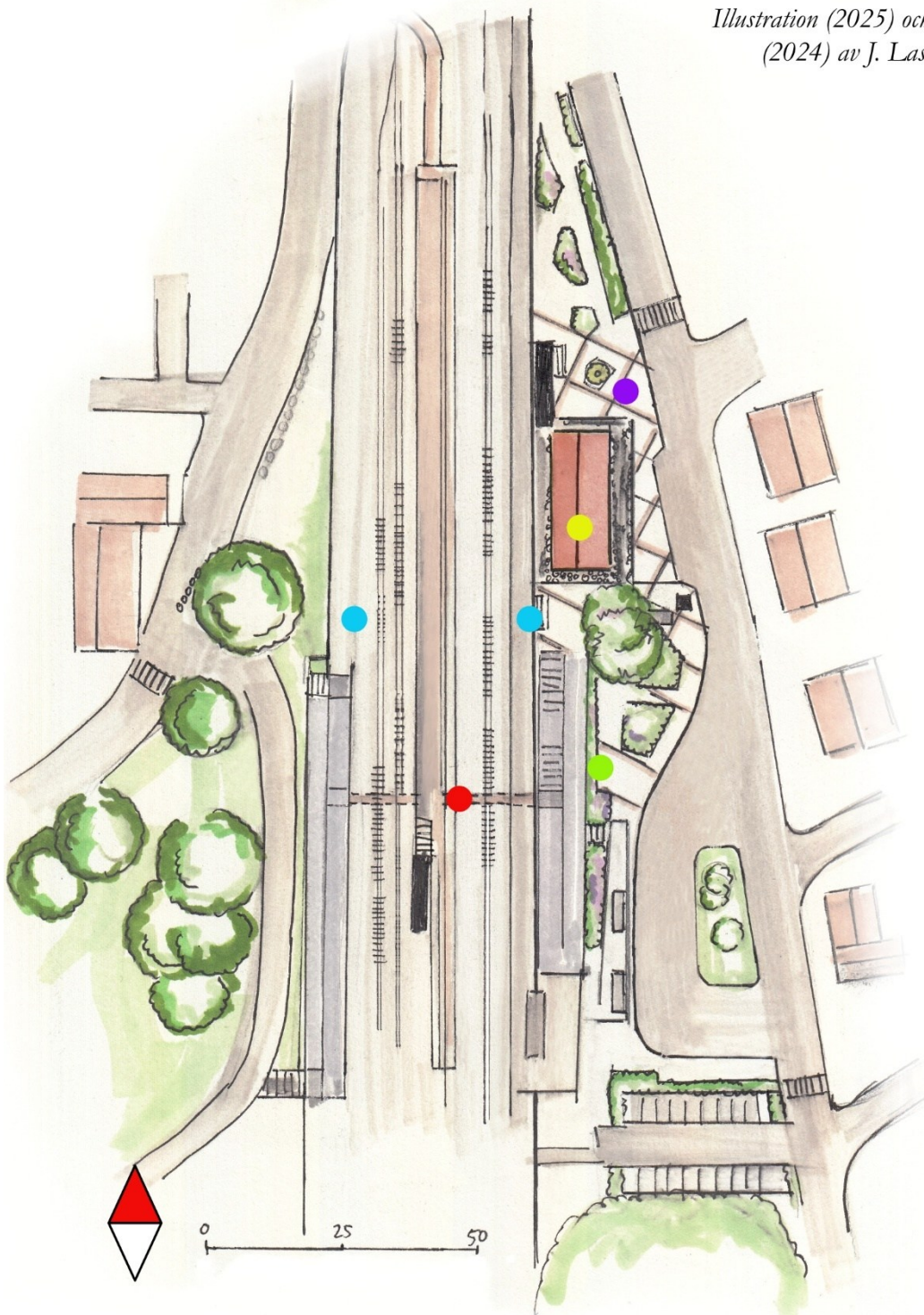


Illustration (2025) och foto
(2024) av J. Lassvik.



Bild 8. Kågeröd syns till vänster med ett avgränsat torg. Billesholm till höger har ett större torg, vilket avspeglas i detaljplanen, som har mindre tydliga yttre gränser. Foto: J. Lassvik 2024.

En jämförande analys: Kågeröd och Billesholms stationslandskap

Rumsliga kvaliteter

Kågeröds stationsområde upplevs småskaligt, med ett avgränsat mindre torg som avskärmas åt tre håll: av bullerplank, kuperat naturområde och granitblock. I ett hörn av torget finns sittplatser med bord, placerade i lä intill bullerplanket. Där finns mycket slänter och nivåskillnader. Den här rumsligheten kan kopplas till teorier om att miljöer ska utformas i mindre skala för att upplevas välkomnande (Gehl 2010). De flesta planteringarna i Kågeröd är stora, med ett mycket varierat växtmaterial planterat gruppvis i områden med olika karaktär och höjd, och med olika höstfärger. Det här ger platsen rekreativa värden, både för dess estetiska värden och för det djurliv som kan lockas dit. Kågeröds anslutning till tunneln, särskilt på dess östra sida, ser annorlunda ut än torget och uppfattas som ett avskilt rum.

I Kågeröd finns avgränsande bullerskärmar mot spåren (bild 9) och på motsatt sida av torget finns höga kantstenar i granit som avskärmar mot bilvägen, vilka tillsammans ger torget en känsla av ett avgränsat rum. Bullerplanket ger en ökad chans till lä vid de utplacerade bänkarna och borden på torget. I Billesholm noterades inte några bullerskärmar.

Billesholms stationsområde präglas som helhet av flack mark och långa siktlinjer. Dess torg upplevs som ett stort område som är uppbrutet av små öar av upphöjda planteringar och bänkar, och ytan hålls gestaltningsmässigt samman av ett storskaligt markmönster. I Billesholm saknas en tydlig avgränsning där torget startar och slutar, vilket gör att hela stationslandskapet kan tolkas som ett stort rum. Den något större skalan kan vara en anledning till att jag upplever platsen något mindre inbjudande för att slå sig ned och stanna på, vilket även är i linje med Gehls teorier (Gehl 2010). Landskapet hålls samman av sina långa planteringar och av ett markmaterial med ett rutmönster i svart, beige och rött tegel. Det röda teglet återkommer i flera röda tegelbänkar samt i stationshusets

röda tegel, vilket även det bidrar till att hålla samman gestaltningen. Teglet knyter an både till stationshuset och det nedlagda tegelbruket, och kan därför berätta något om hur infrastrukturen utvecklats över tid, i linje med riktlinjer (Trafikverket 2019a). Öarna av planteringar i stationslandskapet upplevs bidra med dynamik och växternas gröna färg livar upp. Bänkar finns också på flera platser, med varierande design och komfort. Tegelbänkarna saknar sits och är inte bekväma, dessa verkar vara utformade för ungdomars flexibilitet, enligt Gehls budskap (Gehl 2010) att barn och ungdomar kan sitta nästan var som helst. Andra bänkar är utformade för personer med rörelsehinder. I planteringarna finns mycket vintergröna gräs, solitära träd och långa planteringar med samma växtmaterial och dessa långa planteringar lyser röda på hösten (bild 8 och bild 9).



Bild 9. Till vänster Kågeröd, där ett gestaltat bullerplank med naturmönster i avskärmar mot spårområdet. Till höger två foton från Billesholm som i stället har använt stålstaket mot spåret, där finns även långsmala rader med likartade planteringar. Foto: J. Lassvik 2024.

Utformning av staket och ledstänger

Utseendet på det svartmålade staketet i Kågeröd återkommer i områdets ledstänger (bild 10 och 11) och som skydd runt vissa planteringar. Det är en typ av målat staket som ofta ses vid tågstationer i Skåne. Det svarta staketet ger associationer till historiskt förekommande utrustning i gjutjärn, och fungerar väl som kontrast mot områdets gråfärgade betongväggar och markmaterial. Min uppfattning är att dess design ligger i linje med Trafikverkets arkitekturstrategi att skapa vackra och hållbara miljöer.

I Billesholm används ett staket i galvaniserat stål, vilket sträcker sig längst perrongen och återkommer i ledstänger intill flera trappor. Jag upplever att staketen saknar det visuella värde som förväntas i offentliga rum, de ger en industriell känsla som inte harmoniserar med torgets övriga atmosfär. Utsikten från plattformen i Billesholm domineras av det industriella staketet med dess raka linjer (bild 11) bidrar till att torget upplevs storskaligt och tar fokus från torgets övriga gestaltning.



Bild 10. Kågeröd till vänster och Billesholm till höger. Till vänster ses målade ledstänger och till höger ledstänger och staket i galvaniserat stål. Foto: J. Lassvik 2024 (t.v.) samt S. Bodelius 2022 (t.h.).



Bild 11. Kågeröd till vänster och Billesholm till höger. Staketets gestaltning påverkar utblicken från plattformen. Foto: J. Lassvik 2024.

Tunneln under spårområdet

I Kågeröd är sikten ut från tunneln god och för de gående finns en trappa direkt från tunnelns mynning till plattformen, vilken upplevs som ljus och med mycket god sikt, vilket bidrar till en känsla av öppenhet och säkerhet, i linje med litteraturstudiens resonemang att Trafikverkets arkitekturstrategi är att skapa läsbara och trygga miljöer (bild 12).

I Billesholm begränsas sikten ut från tunneln av en mur och på båda sidor är rampen omgiven av vertikala betongväggar (bild 12). Gång- och cykelvägen som leder upp från tunneln gör en tvär sväng, detta begränsar resenärens överblick över eventuell trafik. En cyklist måste troligen stanna till. Rampen upplevs teknisk och som en skrivbordsprodukt, åtminstone den del som går parallellt med spåret. Den bedöms inte utformad för människors behov av trygghet och estetik (bild 10).



Bild 12. Gestaltning av uppgång. Kågeröd till vänster, Billesholm till höger. I Kågeröd leder utformningen av tunnelanslutningen till ljusinsläpp och att trafikanterna får en överblick över miljön. Gångbanan i Kågeröds tunnel är belagd med marksten medan cykelbanan är belagd med asfalt. I Billesholm är både gång- och cykelbana belagd med asfalt och trafikanter ser inte mycket av vad som sker utanför tunnelns entré. Foto: J. Lassvik 2024.

Stationshusen

I Kågeröd är stationshuset rivet, och med tanke på stationshusets värde som identitetsbärare är det en stor förlust. På dess plats har stora träd och en jordkällare bevarats och ger platsen en historisk koppling, vilket är i linje med vad som kommer fram i litteraturstudien, att kulturvård handlar om att hållbart föra något med mening in i framtiden. Platsen har ett lekvärde med sina höjdskillnader och jordkällare, särskilt då det nivåmässigt sömlöst går ihop med omgivningen (bild 13). Platsen där stationshuset en gång stod, ligger i utkanten av det nuvarande stationsområdet, ser vårdat ut och gräset är klippt, vilket gör att det upplevs tryggt.

Billesholms gulröda stationshus i tegel står centralt på stationsområdet (bild 13) och bidrar med en historisk anknytning och därmed till platsens identitet. Stationstorget är byggt så att människor passerar stationshuset för att ta sig till perronger, bussar eller cykelställ, som finns på husets båda sidor.



Bild 13. Till vänster platsen där Kågeröds stationsbus stod fram tills omkring år 1990 (Banvakt.se u.å.b). Till höger Billesholms stationsbus invigt år 1876 (Fogelberg & Ryd 2023). Foto: J. Lassvik 2024.

Formspråk

I Kågeröd domineras stationslandskapet av runda och organiska former och i Billesholm är formerna mer raka. Min bedömning är att de skilda gestaltungsuttrycken bidrar till platsernas unika karaktärer, vilket är positivt ur ett resenärsperspektiv. Litteraturstudien framhåller att det är positivt när stationers karaktär är olika då det bidrar till att stationer snabbare identifieras av tågresenärer.

I Kågeröd är många kantstenar gjorda av bågformade råhuggna granitblock. Cykelvägen har en slingrande form som är tydligt markerad med då den omges av upphöjda planteringar (bild 15). Här utgörs markmaterialen av rektangulära grå markplattor i lagda förband och av ytor med grus, asfalt samt klippt gräs.

I Billesholm domineras stationslandskapet av raka och mångkantiga former. I Billesholm, sett från ovan, är många av planteringarna utformade som fyr- eller femhörningar, inramade med låg betongsten eller av tegelbänkar (bild 13 och 14). Här domineras markmaterialen av grå kvadratiske markplattor i kvadratisk korsförband samt av ytor med gatsten kring stationshuset. Det röda teglet i Billesholms stationshus plockas upp i linjer av rött tegel på marken, med korsande svarta linjer i form av ledstråk. Rutmönstret är inte så tydligt framträdande betraktat från ögonhöjd men syns från ovan (bild 14).



Bild 14. Kågeröds stationsområde (t.v.), från Google Earth 2023. På fotot till höger syns Billesholms stationsområde och markens storskaliga rutmönster. Från Google Earth 2025.



*Bild 15. Rundade former och linjer i Kågeröd till vänster och raka linjer i Billesholm till höger.
Foto: J. Lassvik 2024.*

Gestaltning och underhåll

Genom att gestalta med underhållet i åtanke kan skötselproblem som det i Billesholms undvikas. Båda bilderna visar väster sida om spårområdet (bild 16). I Kågeröd möjliggör avsaknaden av räcke ett underhåll där är gräset klipps i en bred remsa närmst vägen. Detta ger ett skött intryck och i litteraturstudien diskuteras att välskött vegetation bidrar till en trygghetskänsla. Samtidigt kan biologiska värden samtidigt kan bevaras i det högre gräset. Exemplet visar också hur kantsten kan minska underhållsproblem.



*Bild 16. Kågeröd till vänster och Billesholm till höger. Gräsyta intill bilväg på stationernas västra sida.
Foto: J. Lassvik 2024.*

Utsmyckning av funktionella element

I Kågeröds sågs gestaltade konstnärliga element i stationsområdet, som ett trädmönster på tunnelns vägg, trädsilhuetter på bullerplanken och reliefer av ekar mot stödmurarna (bild 17). Dessa bidrar med sitt estetiska uttryck med upplevelsevärden och en anknytning till Söderåsens nationalpark. Vid platsbesöket återfanns inga konstnärliga utsmyckningar vid Billesholms stationsområde.



*Bild 17. Kågeröds stationsområde – en gestaltad betongmur med reliefer av ekar.
Foto: J. Lassvik 2024.*

Omhändertagande av dagvatten

När regnvatten får rinna direkt ner i planteringsytor (bild 18) kan det, förutsatt att jorden är tillräckligt genomsläpplig, bidra till att avlasta avloppssystemet vid kraftiga regn. Även vid mindre nederbörd är detta en fördel, eftersom regnvattnet då naturligt bevattnar växtligheten och bidrar till en hållbar dagvattenhantering. Bilden visar även ett linjeavvattningsgaller i Billesholm (bild 18) som troligen leder vattnet ned i ett avlopp, eftersom planteringen inte är utformad som en regnbädd. Dessa är två exempel, fler varianter av avvattning förekommer på stationerna.

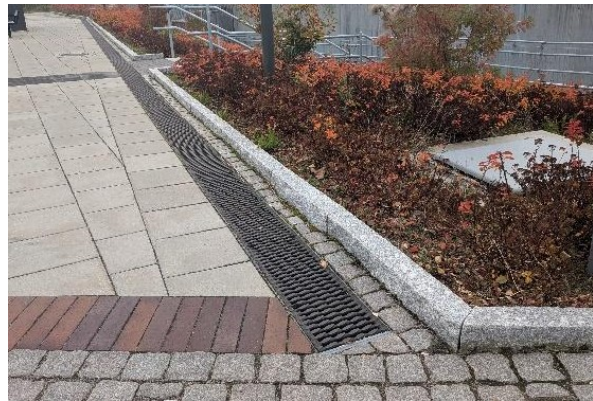


Bild 18. Omhändertagande av dagvatten. I Kågeröd till vänster, ses ett yngre träd vars växtbädd saknar kantsten så att regnvatten kan infiltrera växtbädden. Till höger är ett linjeavvattningsgaller i Billesholm. Foto: J. Lassvik 2024.

Bevarade träd – en historisk länk

På en järnvägsstation kan äldre träd tidigare ha varit en del av en tidigare järnvägsplan och därför fungera som en levande länk till platsens historia. På platsen där Kågeröds stationshus en gång stod, står en parklind (*Tilia x europaea*) med rundad krona. En parklind kan bli över 200 år (Planter 2024) och foton från Kågeröd visar att den troligen var en del av järnvägsplanen. Intill den står en

stor lönn, *Acer*, (troligen skogslönn *Acer platanoides*), det är ett inhemskt träd som i stadsmiljö blir upp till 150 år (Planter 2024). Skogslönn nämndes tidigare i den här studien som historiskt förekommande i järnvägsparker.

”Stationen är riven idag och endast de stora träden vittnar om var det en gång låg. Några mindre buskar finns också samt en jordkällare. I övrigt är platsen helt förändrad och spår av planteringar saknas” (Fogelberg & Rydh 2023).



Bild 19. Kågeröds station med en blandning av äldre och nyplanterade träd. Foto: J. Lassvik 2024.

I Billesholm står en stor bergek (*Quercus petraea*) på spårets västra sida. Intill den finns idag en skylt och en bänk, och platsen byggdes inte om samtidigt som övriga stationsområdet inför år 2021. Den här platsen kan förstärkas i sin roll som entré till stationsområdets västra sida – då eken är iögonfallande, stått på platsen mycket länge och står nära nedgången mot tunneln. Direkt söder om Billesholms stationshus står också ett par höga bevarade träd, vilka visuellt förankrar platsen och ger resenärer både skugga och lä. Troligen är de en rest från den tidigare järnvägsparken (Fogelberg & Rydh 2023).

Historisk beskrivning

Industrier och besöksnäring

Billesholm har långa anor och bildades redan år 1571 av kungens befälhavare Jens Bille (Bjuvs kommun 2023). Billesholms station växte fram kring ortens gruvdrift (Bjuvs kommun 2021) och fram till 1943 hette stationen i Billesholm ”Billesholms gruva” (Banvakt.se u.å.a). De flesta gruvorna var i drift fram till 1930-talet och under delar av Billesholm finns fortfarande ett nätverk av gruvgångar (HD 2004). En annan framträdande del av Billesholms historia är dess tegelbruk som fanns kvar tills 30-talet (exploateringschef 2025).

Kågeröd växte fram under tidigt 1800-tal (Markanor u.å.) och är betydligt yngre än Billesholm. Orten ligger i ett distrikt med en historia av jordbruk, skogsindustri och stenindustri (Ortshistoria 2012). Billesholm och särskilt Kågeröd kännetecknas av sitt läge nära Söderåsens nationalpark

(Trafikverket 2017), ett område som är berömt för sina bokskogar, raviner och dramatiska dalgångar (Svalövs kommun u.å.) och utgör ett av de mest besökta naturområdena i Skåne.

Stationshusen

Kulturhistoriskt värde

Billesholms stationshus invigdes år 1875 (Fogelberg & Rydh 2023), byggt i gult tegel med bårder av brunt tegel. Stationshuset anses ha kulturhistoriskt värde och är q-märkt, vilket innebär att byggnaden anses ha ett större kulturhistoriskt värde och därmed skyddas av flertalet regler (Bjuvs kommun 2021). Trafikverket sålde stationshuset 2013, och planen var att det skulle öppnas inför år 2021 (Banvakt.se u.å.a) men huset är idag igenbommat. Stationshuset ägs privat, och det finns planer på att använda det som uthyrningsbar evenemangslokal, förutsatt att bygglov beviljas (planarkitekt 2025).

En förlorad arkitektonisk skatt

Kågeröds stationshus med fasad i rött tegel, invigt år 1885 (bild 25), ritades av den mycket produktive arkitekten A. C. Peterson (Fogelberg & Rydh 2023) som för sin tid tillhörde de ledande inom den svenska byggnadskonsten. Han är kanske främst känd för att ha ritat kyrkor, varav flera i just rött tegel (Riksarkivet 2024) och hans formspråk utgick ofta från materialets karaktär. Kågeröds stationshus revs omkring år 1990 (Banvakt.se u.å.b).

Historiska träd

En mötesplats

I Billesholms är platsen vid den stora bergeken på spårets västra sida särskilt skyddsvärd. Platsen har historiskt fungerat som en mötesplats för Billesholmsbor, och sport- och nöjesentusiaster har samlats här för sociala sammankomster. I planområdet markeras området kring bergeken som mötesplats (Bjuvs kommun 2021).

Kulturhistoriskt värdefulla träd och platser kan pekats ut i detaljplan och skyddas via kommunens bevarandeplan (Bjuvs kommun 2021) och äldre träd kan även skyddas enligt Miljöbalken 12 kap. 6 § miljöbalken ”särskilt skyddsvärda träd”, vilket gäller träd som är minst 140 - 200 år. Äldre träd erbjuder viktiga ekosystemtjänster tack vare sitt höga biologiska värde (Naturvårdsverket u.å.b) och bidrar med lä, temperaturreglering och regnskydd.

Studie av fotografier

Billesholms järnvägsstation historiskt



Bild 20. Billesholm station. Fotografering omkring år 1933. Perrongen ligger högre än spåret, skärmtak på stationshuset, en flaggstång. En parkliknande miljö syns söder om stationshuset, med en större gräsmatta och ljusa bänkar i jugendinspirerad stil. Från: Järnvägmuseet 2018. Återgiven med tillåtelse.

Bild 21. Arbetslag i Billesholms gruva omkring förra sekelskiftet. Fotografering år 1903. Från: Järnvägmuseet 2018. Fotograf: F.E. Arvidsson. Återgiven med tillåtelse.



Bild 22. Statens Järnvägar, vid Billesholm station. Fotografering år 1948. Från: Järnvägmuseet 2018. Återgiven med tillåtelse.



Bild 23. Från sista tågs ankomst till Billesholm och sista tågs avgång från Billesholm den 29 maj 1960. Fotografering år 1960. Klätterväxter täcker ännu in stationens gavel. Kiosken från fotot år 1947 är utbytt. Från: Järnvägmuseet 2019. Återgiven med tillåtelse.

År 1948 fanns en kiosk vid Billesholms stationshus (bild 22) med tak som på ett lusthus. Här syns jugendinspirerade bänkar vid spåret, troligen i gjutjärn och trä, samt en stationsklocka och postlådor. Klätterväxter täcker delvis gaveln. Bakom stationshuset syns ett hotell.

Studie av fotografier

Billesholms och Kågeröds järnvägsstationer historiskt



Bild 24. Billesholm station. Fotografering år 1971, marken runt stationshuset är hårdgjort och gaveln täcks av växter, det är även huset som skymtar bakom, bladets form och den delvis röda färgen indikerar att det är vinranka. Bakom huset gräsmatta och höga träd. Från: Järnvägmuseet 2019. Återgiven med tillåtelse.

KÅGERÖDS JÄRNVÄGSSTATION



Bild 25. Kågeröd station. Fotografering efter år 1934. Gräsmatta, en planterad buske och träd syns intill byggnaden, där står en soffa i jugendinspirerad stil och en dressin står på spåret. Från: Järnvägmuseet 2018. Återgiven med tillåtelse.

Bild 26. Kågeröd station. Fotografering år 1971. På bilden syns husets röda tegel samt en gul brevlåda, stationsklocka, bagagevagn och en kiosk. Träden bakom kiosken från år 1934 syns inte. Från: Järnvägmuseet 2024. Återgiven med tillåtelse.

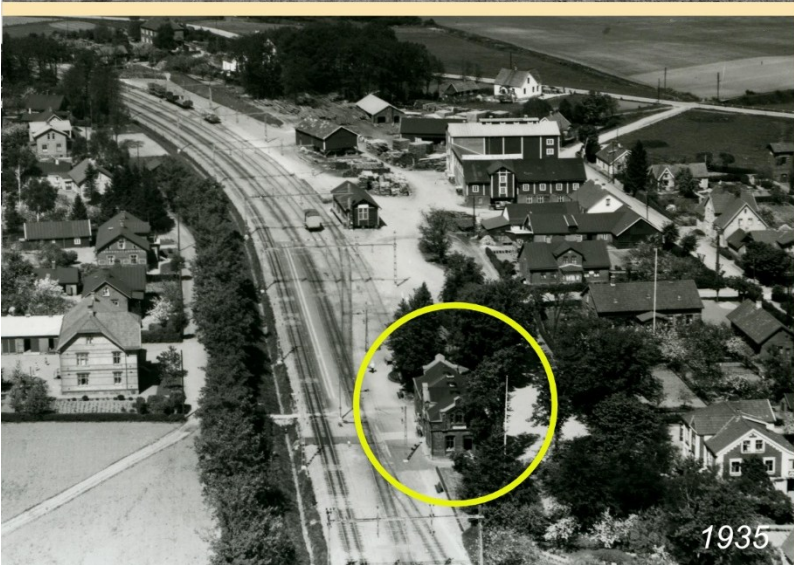


Bild 27. Flygbild över Kågeröd järnvägsstation, och samhälle. Fotografering år 1935 som visar Billesholms stationshus inringat, omgivet av höga träd. Från: Järnvägmuseet 2025. Återgiven med tillåtelse.

Järnvägsparkerna

De två kartorna nedanför visar Kågeröd till vänster och Billesholm till höger, troligen från mitten av 1900-talet (kulturmiljöspecialist 2025). Historiska foton och kartor visar tillsammans att Billesholm en gång har haft en järnvägspark med slingrande gångar, gräsmattor, planteringar och höga träd (bild 20 och 28). Även i Kågeröd syns på historiska foton träd och planteringar omkring stationshuset (bild 25), men på en flygbild från år 1935 syns i Kågeröd främst träd omkring stationshuset (bild 27). Kartan nedan (bild 28) visar att järnvägsparken i Billesholm troligen var större till sin storlek än den i Kågeröd. Stationshusen är markerade i rött. Det som skulle kunna vara vegetationsyta med mindre vägar, baserat på historiska fotografier, är markerat i grönt.

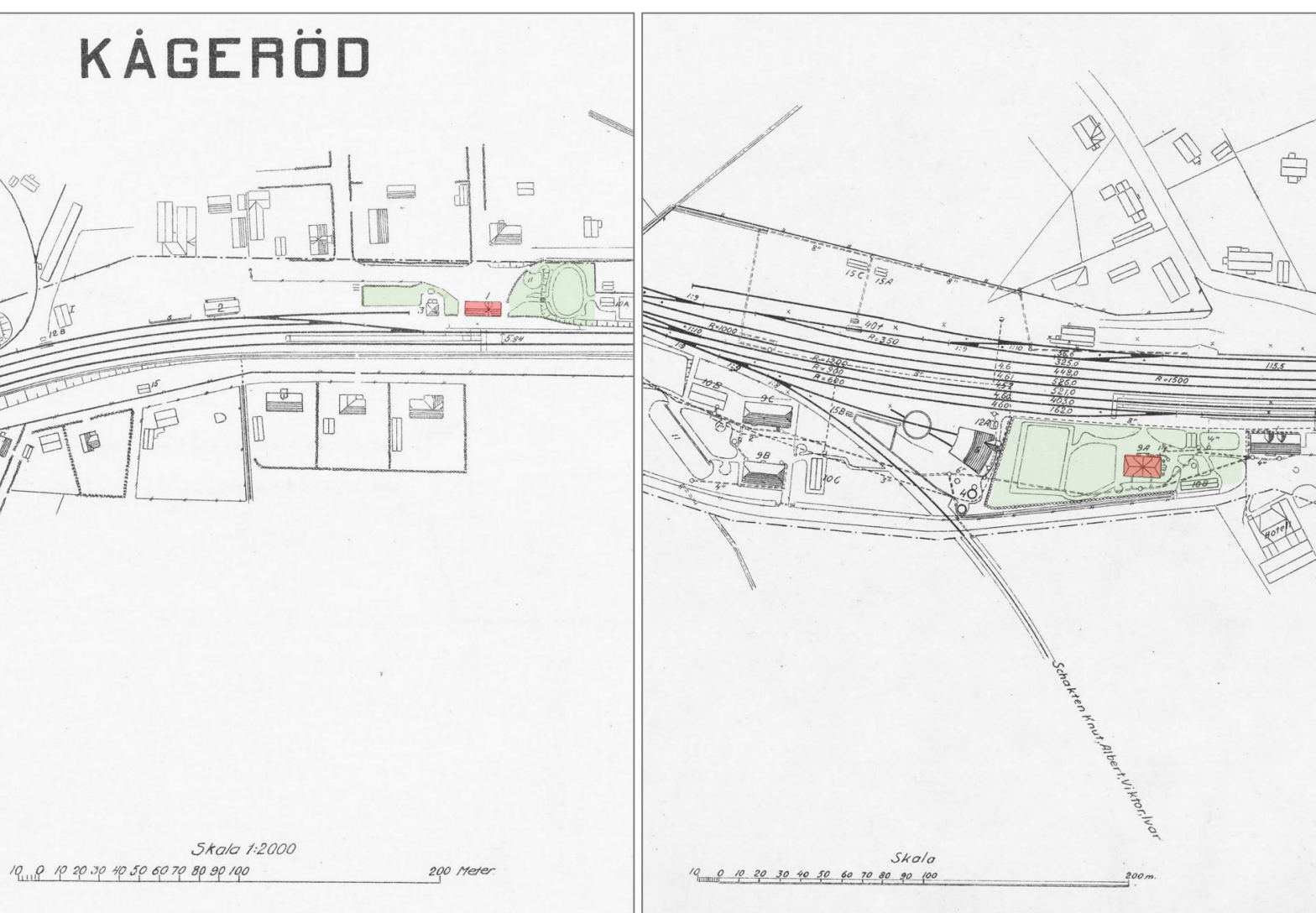


Bild 28. Kågeröds stationslandskap (t.v.) och Billesholms stationslandskap (t.h.) okänt årtal. Ritningarna är troligen från mitten av 1900-talet (kulturmiljöspecialist 2025). Stationshusen är markerade i rött. Möjlig vegetationsyta är markerat i grönt. Från: Bangardar.se med tillagda färgmarkeringar av J. Lassvik. Återgivna med tillåtelse.

Användarundersökningen

Inledning

Den Europeiska Landskapskonventionen, vilken Sverige undertecknat, innehåller en demokratisk aspekt genom att den betonar hur viktigt det är att människor ges möjlighet att vara delaktiga i hur landskapet värderas och förvaltas (Riksantikvarieämbetet 2025). Som ett led i att landskapsanpassa infrastruktur föreslår Trafikverket att man via medverkanprocesser hämtar in kunskaper om hur människor uppfattar landskapet i sitt vardagsliv (Trafikverket 2016). Att fånga in åsikter från platsens användare främjar social hållbarhet, och exempel på hur Trafikverket fångar in åsikter är arrangerade samrådsmöten och medborgardialoger (Trafikverket 2021). Syftet med dessa metoder är att få en så bred bild som möjligt av en plats (ibid.).

Ett syfte med att fånga in användarnas åsikter är att arkitekter och lekmän ibland uppfattar och värderar arkitektur olika (Sternudd 2007). En studie från småstaden Karlshamn utförd år 2002 handlade om skillnader i hur arkitektur uppfattas; av arkitekter, av arkitektstudenter och av lekmän. Studien visade att lekmän konsekvent värderade arkitektur olikt än de andra grupperna. Arkitektur som arkitektstudenter beskrev som *intressant*, *spännande* och *unik* uppfattades inte alltid som tilltalande av lekmän. (ibid.). Så här beskriver Trafikverket Landskapsupplevelsen i handledningen: *Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar*:

”Landskapsupplevelsen handlar om hur landskapet uppfattas, som en tredimensionell, rumslig helhet. Det är en interaktion mellan sinnliga intryck (syn, hörsel, lukt) och våra minnen och föreställningar om, samt anknytning till, platsen. Den som bor och verkar i ett område har en annan typ av anknytning och uppfattning än den som färdas genom det” (Trafikverket 2016).

Utformning

Enkäten utformades för att fånga in användares erfarenheter, behov och värderingar kopplat till platsen. Resenärens krav kan delas upp i grundläggande krav och mervärden, där Trafikverket (2022), (2024d) menar att baskrav handlar om funktionalitet, trygghet och säkerhet, bredd på gångvägar, att det finns väderskydd, att resenärer kan orientera sig effektivt och att ljudmiljön är dämpad och behaglig. Vad som bidrar till mervärden och en hög resandekvalitet kan variera utifrån olika resenärsgupper, såsom arbetspendlare, barn, eller större sällskap (Trafikverket 2022b). Värden som frågorna i den här studien omfattar är sociala, rekreativa och estetiska värden.

Enkäten hade inte fler än tio frågor, med syftet att skapa en låg tröskel att svara. Samma frågor användes för Billesholm och Kågeröd för att möjliggöra en rättvis jämförelse mellan orterna. Frågeformuleringar kan påverka svarens utfall. Med detta i åtanke utformades studiens frågor kring relativt breda ämnesområden och kompletterades med möjlighet till fria kommentarer för varje fråga, för att fånga nyanser och perspektiv som inte omfattades av de fasta frågorna. I de fria kommentarerna ges respondenterna möjlighet att fördjupa sina svar, förklara resonemang eller lyfta fram aspekter som engagerar men inte täcktes av de fasta frågorna.

De tre första frågorna handlade om att kategorisera svarandena. För fråga Q4 - Q9 fanns sex svarsalternativ, på en skala från ”Instämmer helt” till ”Instämmer inte alls”.

Frågor:

Q1: Hur ofta åker du tåg till eller från Kågeröds / Billesholms station?

Q2: Vilken åldersgrupp tillhör du?

Q3: Vad är ditt kön?

Q4. Kågeröds / Billesholms stationsområde är estetiskt tilltalande och smälter väl in i den omgivande miljön. (Med stationsområde menas här stationstorget, perrongerna och förbindelseområdet mellan spårets båda sidor)

Q5. Stationsområdets grönytor, träd och växter förhöjer det visuella intrycket och skapar en inbjudande atmosfär

Q6. Det känns tryggt att passera genom tunneln till andra sidan spårområdet.

Q7. Det finns tillräckligt med sittplatser, vindskydd och väderskyddade platser

Q8. Det finns trivsamma sociala ytor på stationstorget där människor kan mötas och interagera

Q9. Stationsområdet som helhet upplevs välskött

Q10. Finns det något annat du vill dela med dig av angående din upplevelse på stationsområdet?



Bild 29. Facebookgrupperna i vilken enkäten publicerades. Sammansatt av J. Lassvik 2024, hämtade från Facebook applikation november 2024.

Svarsutfall

Svarsfrekvensen blev hög, på kort tid inkom 99 individuella svar för Kågeröd och 68 individuella svar för Billesholm. De kvantitativa analyserna, vilka omfattar samtliga enkätfrågor, presenteras i bilagan i form av stapeldiagram. Där redovisas även svarsutfallen för de tre första flervalsfrågorna.

Vilka svarade på enkäten?

I Billesholm svarade 68 personer på enkäten och av dessa reser omkring 10% med tåg till eller från Billesholms station flera gånger i veckan. Trafikverket (2022b) exemplifierar olika resenärsgupper som arbetspendlare, förstagångsresenärer, familjer, äldre, barn, personer med olika funktionshinder. För Billesholm är det anmärkningsvärt att omkring 55% av de svarande sällan eller aldrig reser med tåg från Billesholm station. Orsakerna framgår inte men skulle kunna vara för att de pendlar med andra transportmedel eller att många som svarat inte reser så ofta.

I Kågeröd svarade 99 personer på enkäten, varav en större andel reser ofta med tåget. Omkring 25% av de svarande reser med tåg till eller från Kågeröds station varje vecka och omkring 40% reser sällan eller aldrig med tåg från Kågeröds station, en lägre andel än för Billesholm.

Både i Billesholm och Kågeröd är majoriteten av de svarande 35 - 54 år. I Billesholm är ingen svarande under 18 år men i Kågeröd finns 4 svaranden under 18 år. I både Kågeröd och Billesholm är det ungefär 2/3 kvinnor och 1/3 män som svarat, med något större andel män i Billesholm.

Sammanfattande tematisk analys

Stationshusen

I kommentarerna från båda orterna märks ett tydligt engagemang för stationshusen. I Kågeröd finns en känsla av förlust kring rivningen av den gamla stationsbyggnaden, trots att det var trettio år sedan det revs. En del uttryckte att det var en värdefull del av ortens kulturarv. I Billesholm uttrycks positiva kommentarer om det fina stationshuset och förhoppningar om att stationsbyggnaden, när den är renoverad, kommer att bidra till ett bättre helhetsintryck. Flera svarande uttrycker också en besvikelse över att den står tom och en önskan om att den skulle ha återtagits i bruk, för att på så sätt ge plats för liv och aktivitet. Ett annat kulturhistoriskt objekt som nämns flera gånger är den gamla eken i Billesholm, där det uttrycks en önskan om att området runt eken ska vårdas.

Trygghet

De många kommentarerna om bristande trygghet i Billesholms tunnel understryker vikten av att tunneln utformas med god sikt och minimalt med skymda utrymmen. De rån och överfall som, enligt enkätresultaten, har inträffat i Billesholms tunnel kan betraktas som allvarliga följder av en bristfällig utformning av såväl tunnel som tillhörande ramper. I Kågeröd kritiseras tillgängligheten för äldre som ska parkera kritiseras, då stenblock och skyltar kan göra det besvärligt.

Rekreativa och estetiska värden

På båda orter visar kommentarerna på positiv respons för grönska och träd. I den tematiska analysen framkommer för båda orter blandade åsikter om grönområdena, både att den är vacker eller att den är dåligt skött; underhållsfrågan engagerar. I Kågeröd finns kritik mot ytorna med dekorativ sten

mellan planteringarna, främst då stenarna används till skadegörelse men också då planteringar generellt uppskattas mer än hårdgjorda ytor.

Fler sittplatser och bättre skydd mot väderförhållanden efterfrågas på båda orter, särskilt under vintermånaderna. I Kågeröd påpekas även att astmatiker och andra inte vill behöva trängas med personer som röker i sittkurarna, och att kurerna ibland är upptagna av skolungdomar. Utifrån detta kan man dra slutsatsen att flexibla, väderskyddade och utspridda sittplatser, anpassade efter olika individers behov, skulle vara ett önskvärt tillägg.

I Billesholm förekommer ett par kommentarer om staketet längst spåret - en av dessa beskriver det som ”den fula rörkonstruktionen” som i stället borde vara ett snyggt estetiskt material.

Sociala värden

På båda orter föreslår många ett café eller butik för att skapa en mer inbjudande miljö, särskilt vid väntetider och förseningar. Omkring en tredjedel av de svaranden på båda orterna förhåller sig neutrala på frågan om sociala ytor på torget, vilket kan tolkas som att de inte har sociala önskemål eller behov kopplade till stationslandskapet.

Skadegörelse

På båda stationsområden har skett en del skadegörelse, och därför bör förmodligen stationsområdet utformas med det i åtanke. Lösa objekt, som den dekorativa svarta makadamen i Kågeröds planteringar, har på lett till skadegörelse - flera personer påtalar att stenarna kastas så att displayer och väderskydd förstörs, att de stilistiska ekarna på väggarna repas och att stenen ofta ligger på gångvägen.

Många av de svarande i både Billesholm och Kågeröd menar att stationsområdet blivit en samlingsplats för ungdomar. En del kopplar även ihop dessa grupper med skadegörelsen samt till otryggheten i Billesholms tunnel. Till detta kan tilläggas att det för båda orter var få ungdomar som svarade, en anledning kan vara att enkäten lades ut på just Facebook och inte på forum som används mer av ungdomar. Det kan därför vara viktigt att utforma platsen så att ungdomar känner att den har ett värde för dem.

Grönska i stationslandskapet

Nästan 80% av svarande på båda orter instämmer i att stationsområdets grönytor, träd och växter förhöjer det visuella intrycket och skapar en inbjudande atmosfär. I Kågeröd lyfts kommunens satsning på träd och växter fram positivt, med förslag på inhemska ängsblommor för att skapa en mer levande miljö. I Billesholm efterfrågas en grönare miljö med höjdskillnader, gärna en parkliknande atmosfär. Engagemang för god skötsel, inklusive ogräs och skräp, framhålls av många. I Kågeröd önskas att jordkällaren och de stora träden bevaras för lekvärde och kulturhistoriskt värde. På båda orter anser nära 80% av svarande att stationsområdet är estetiskt tilltalande.

Fråga 4. Stationsområde är estetiskt tilltalande och smälter väl in i den omgivande miljön.

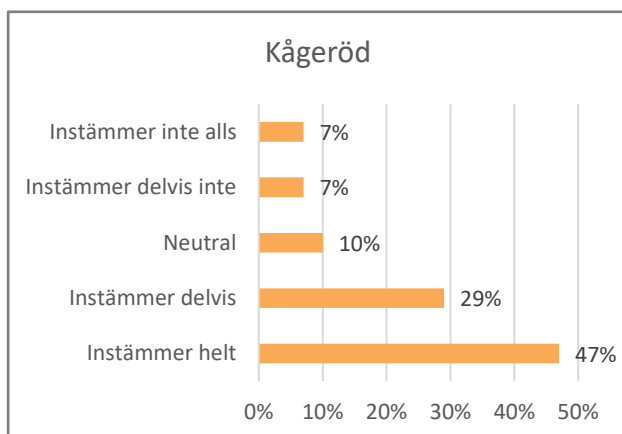


Diagram 1.

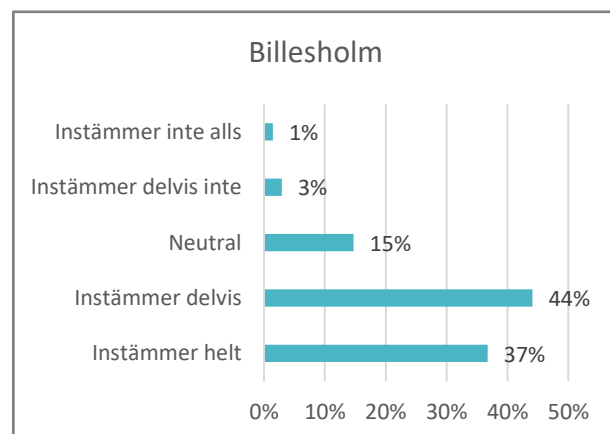


Diagram 2.

Tunnelområdet

Ett svar som gav markant olika utslag för de två orterna var frågan om upplevd trygghet i tunneln. En övervägande majoritet av svaranden i Billesholm uppger att tunneln under spåren upplevs otrygg (diagram 1 och 2), medan en klar majoritet i Kågeröd upplever att tunneln under spåren är trygg.

Fråga 6. Det känns tryggt att passera genom tunneln till andra sidan spårområdet.

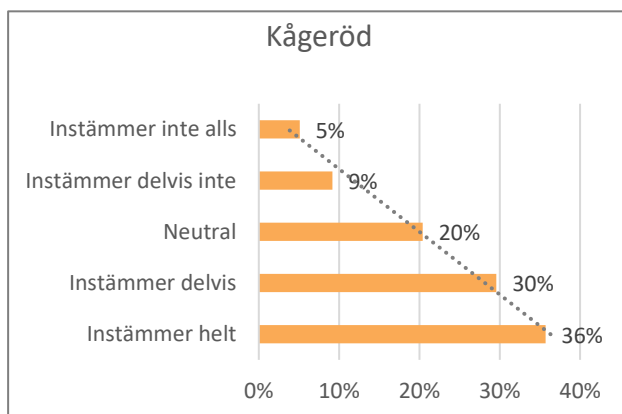


Diagram 3.

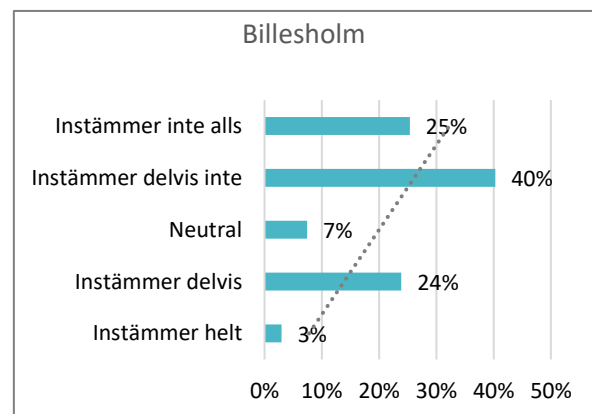


Diagram 4.

Enligt svarsutfallet fungerar utformningen av stationstunneln i Billesholm, inklusive de tillhörande ramperna och trapporna, dåligt (diagram 3 och 4). Drygt hälften av de som besvarade enkäten, eller 35 personer, valde att uttrycka en skriftlig åsikt om tunneln, i stort sett samtliga negativa. Det övergripande temat som återkommer i flera kommentarer handlar om otrygghet, särskilt vid kvälls- och nattetid. Kommentarer antyder att brist på insyn och säkerhetsåtgärder, som dålig belysning och speglar som slås sönder, skapar en plats som känns osäker för förbipasserande. Cirka 20

svaranden skrev att tunneln, speciellt under mörka timmar, är en samlingsplats för ungdomar. Flera personer påpekar att skynda vår gör att man inte ser vem som kommer ner i trappen på andra sidan.

”Det är en lång tunnel med dålig belysning där man inte ser om någon kommer eller gömmer sig”

”Kastas ner saker, slås i sönder lampor och speglar, samt kastas raketer”

Enligt Trafikverkets riktlinjer är gestaltningen av tunnlar under spårområdet avgörande för att skapa en funktionell och trygg passage, där dagsljus bidrar till öppenhet, orienterbarhet och säkerhet (Trafikverket 2024b). Tekniskt sett klassificeras passagerna under spårområdena i Kågeröd och Billesholm som gång- och cykelportaler enligt Trafikverkets definition, men i denna studie används dock termen "tunnel" även för dessa passager, för att underlätta läsbarheten och förenkla beskrivningen.

Stationstunneln i Kågeröd

I Kågeröd var det cirka 15 % av de svaranden, motsvarande 16 personer, som valde att kommentera tryggheten i tunneln, vilket är ett betydligt mindre engagemang än i Billesholm, där mer än hälften bidrog med kommentarer.

”När känns det någonsin tryggt som kvinna att passera genom en tunnel ensam?”

”Lite stökigt ibland, regnskydd för ungdomar som ”hänger” vid stationen utan att de väntar på tåg”

”Ser inte om det kommer en cykel i full fart från andra hållet”

Tre personer lyfte fram positiva aspekter, såsom att tunneln är kort och ljus. Flera kommentarer pekar på att tunneln upplevs ganska gömd, särskilt på kvällstid. Andra menade att den dåliga sikten i tunneln och vid dess infarter skapar problem vid möten med cyklister och sparkcyklar.

Utformning av enkät

Vid analysen av användarundersökningen blev det tydligt hur utmanande det kan vara att utforma enkätfrågor på ett tydligt och entydigt sätt. En fråga visade sig vara tvetydig: *Q5. Stationsområdets grönytor, träd och växter förhöjer det visuella intrycket och skapar en inbjudande atmosfär.* Svar på denna fråga kunde tolkas på två olika sätt – antingen som ett generellt uttryck för uppskattning av grönska på stationer, eller som en specifik bedömning av de aktuella grönytorerna på just den station som avsågs i enkäten. För att anpassas till studiens syfte kan frågan i stället formuleras: *Att stationsmiljön har grönytor, träd och växter är mycket viktigt för att ge platsen en inbjudande atmosfär.*

Gestaltning

Inledning

Jag har undersökt hur en stationsmiljö skulle kunna omgestaltas för att bli en bättre resandemiljö, med utgångspunkt i de värden, behov och begränsningar som framkommit via litteraturstudien, fallstudien och användarundersökningen.

Platsen som valdes till en gestaltungsstudie är Billesholms stationsområde. Jag valde Billesholm främst för att jag såg en spännande möjlighet att arbeta med platsens rumslighet och samtidigt utveckla tunnelanslutningen, som idag inte upplevs som välfungerande.

Billesholms stationslandskap - brister och möjligheter

Användarundersökningen visade med tydlighet att trygghet är en avgörande fråga för de som vistas i området, och det ställer höga krav på att stationsmiljön utformas med omtanke om säkerhet och överblickbarhet. Undersökningen visade också att välskött vegetation uppskattas av många. Den här studien har lyft fram att en plats med småskalig karaktär är att föredra framför en plats i stor skala med långa siktlinjer. En annan slutsats var att gestaltning av staket och ledstänger i Billesholm skulle kunna gestaltas mer omsorgsfullt. Spridda skyddade sittplatser med god översikt över tågens och bussarnas ankomst är också ett behov som framkommit i studien. Det tycks inte finnas ett uttalat behov för socialt liv på de studerade stationslandskapet, sannolikt eftersom där inte finns service och det finns troligen inte heller underlag för butiker då orterna är mindre. Däremot är det tydligt att platserna uppskattas av ungdomar, som en samlingsplats.

Gestaltungsprinciper

Nedan följer en beskrivning av de gestaltungsprinciper som ligger till grund för de förslag som på följande sidor presenteras för Billesholms stationsområde.

Billesholm - Rumslig definiering och skala

En del av de policys och designstrategier som kan ligga till grund för utformning av allmänna platser och torg har formulerats av den danske arkitekten Jan Gehl. Enligt Gehl (2010) kan trygga, levande och mänskliga stadsmiljöer skapas genom att arbeta med överskådlighet och mindre skala. En anledning är att det är vid rörelse i gånghastighet som våra sinnen verkligen kan uppfatta och uppskatta omgivningen. Detta är också målet med den förändring jag föreslår för Billesholms torg, vilket uppnås genom att Billesholms stationsområde delas upp i flera rum.

Traditionellt har publika platser fungerat som antingen mötesplatser, marknadsplatser och trafikleder, menar Gehl & Gemzoe (2006), där begreppet trafikleder har den ungefärliga betydelsen förbindelselänk. Sveriges järnvägsparker skulle kanske enligt denna indelning ha räknats som mötesplats. Men mötes- och marknadsplatser är svåra att förena med nutidens ibland intensiva vägtrafik. Anledningen är att en plats där man vill sitta och observera omgivningen, är också en miljö som är relativt fri från trafikbuller och avgaser. Bilarna har tagit över stadens utrymme på bekostnad

av dess sociala och kommersiella funktioner – en utveckling som kan kallas ”den invaderade staden” (Gehl & Gemzoe 2006). Ritningar visar också att Billesholms järnvägsplan varit större och att det idag finns vägar och parkering där det förr var parkyta. Grundat i dessa principer, skapas i Billesholms gestaltningskoncept ett avgränsat torg, som är omgivet av vegetation och andra vägar. På så sätt avskärmas också resenären från trafikens buller.

Platsens torg

I gestaltningsförslaget markeras torgytan genom en tydlig färgkontrast mellan markbeläggningen på torget och det omgivande markmaterialet, samtidigt som ett bullerplank mot spåret ytterligare markerar dess avgränsning. Bullerplanket används här som ett gestaltande element, även om det kanske inte behövs för ljudets skull. Flexibla sittplatser tillförs med långa, platsbyggda sittbänkar kring trädplanteringarna, vilka även tillför dynamik då de skapar nivåskillnader i miljön. Dessa är i rött tegel och får komfort tack vare en sittskiva i trä, som är ett varmt och inbjudande material. Dessutom placeras nya avlånga planteringslådor i anslutning till stationshuset, vilket bidrar till att förankra platsens torg och öka dess rumsliga kvalitet.

Kulturell förankring

Billesholms stationshus införlivas i stationslandskapet genom att det skapas skyddade sittplatser med bord intill dess fasad. Ett koncept för utsmyckning anknyter med historiska fotografier till Billesholms gruva, som är en betydande del av ortens historia. Det växtmaterial som presenteras har en strukturbyggnad som knyter an till järnvägsplanernas struktur, såsom solitärbuskar, alléer, fasadväxter och klippta gräsmattor. Asfalt på gångvägar byts delvis ut mot grus, och dess knastrande bidrar till en mer parkliknande atmosfär.

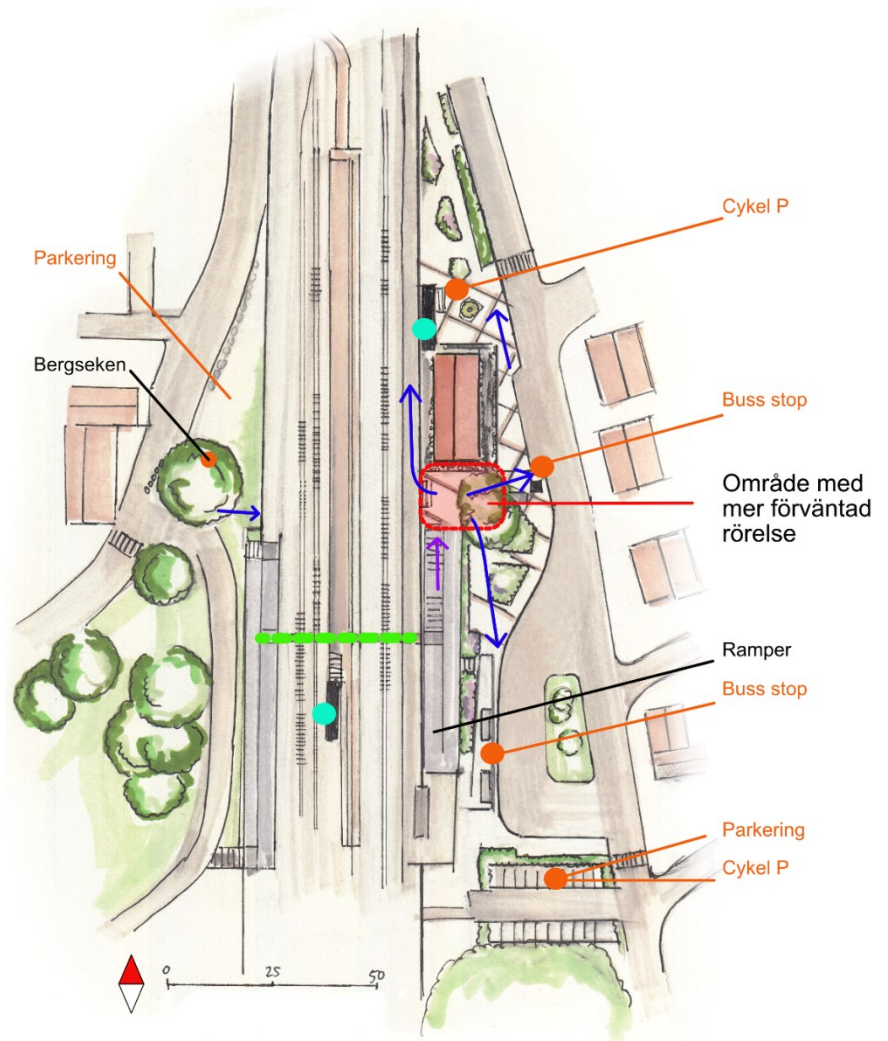
Sociala värden

En tågstations utseende skiljer sig åt mycket beroende på om den finns i en småstad, tätort eller storstad. Det ökade flödet av människor i en storstad ger ett gott underlag för caféer och affärer, ett underlag som troligen inte finns i mindre tätorter som Billesholm och Kågeröd. Därför finns inte kaféverksamhet med i gestaltningsförslagen, även om det är något som användarundersökningen visade att många efterfrågar. Sittplatser med bord i förslaget ger resenären möjligheter till en paus med medhavd mat eller tidning.

Skisser och koncept

Jag inledde gestaltungsprocessen med att för hand skissa upp Billesholms stationslandskap ur ett fågelperspektiv, direkt ovanpå en karta. Först gjordes en funktionsskiss så som platsen ser ut idag (bild 30), därefter testades med handskisser olika sätt att utforma anslutningen till tunneln, med inspiration huvudsakligen från platsbesök till olika stationsmiljöer. I nästa steg modellerades det befintliga stationsområdet i 3D-programvaran SketchUp, ovanpå en importerad 2D karta över området. Slutligen valdes fem delområden inom Billesholms stationslandskap ut för omgestaltning, enligt nedan.

1. För att öka tryggheten i tunneln omgestaltades anslutningen mellan tunnel och plattform på stationsområdets östra sida. En ny slingrande väg från söder möjliggör cykling ned genom tunneln och ökar tunnelns ljusläpp.
2. Tunneln under spårområdet i Billesholm tillförs identitetsskapande värden genom fotografier.
3. Söder om stationshuset genomförs en omgestaltning som ger platsen karaktären av en modern järnvägsplan med historisk koppling.
4. Området direkt söder om stationshuset omgestaltades till ett torg. Platsen är betydelsefull då den kopplar samman den östra plattformen med tunnelanslutningen samt buss- och taxianslutning.
5. Intill Billesholms stationshus södra gavel skapas skyddade och inbjudande sittplatser med god överblick.



*Bild 30. Funktions-skiss som
visar Billesholms station idag.
Bild av J. Lassvik 2025.*

Gestaltningsförslag

BILLESHOLM

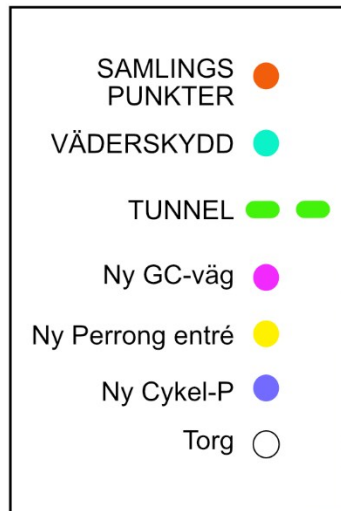
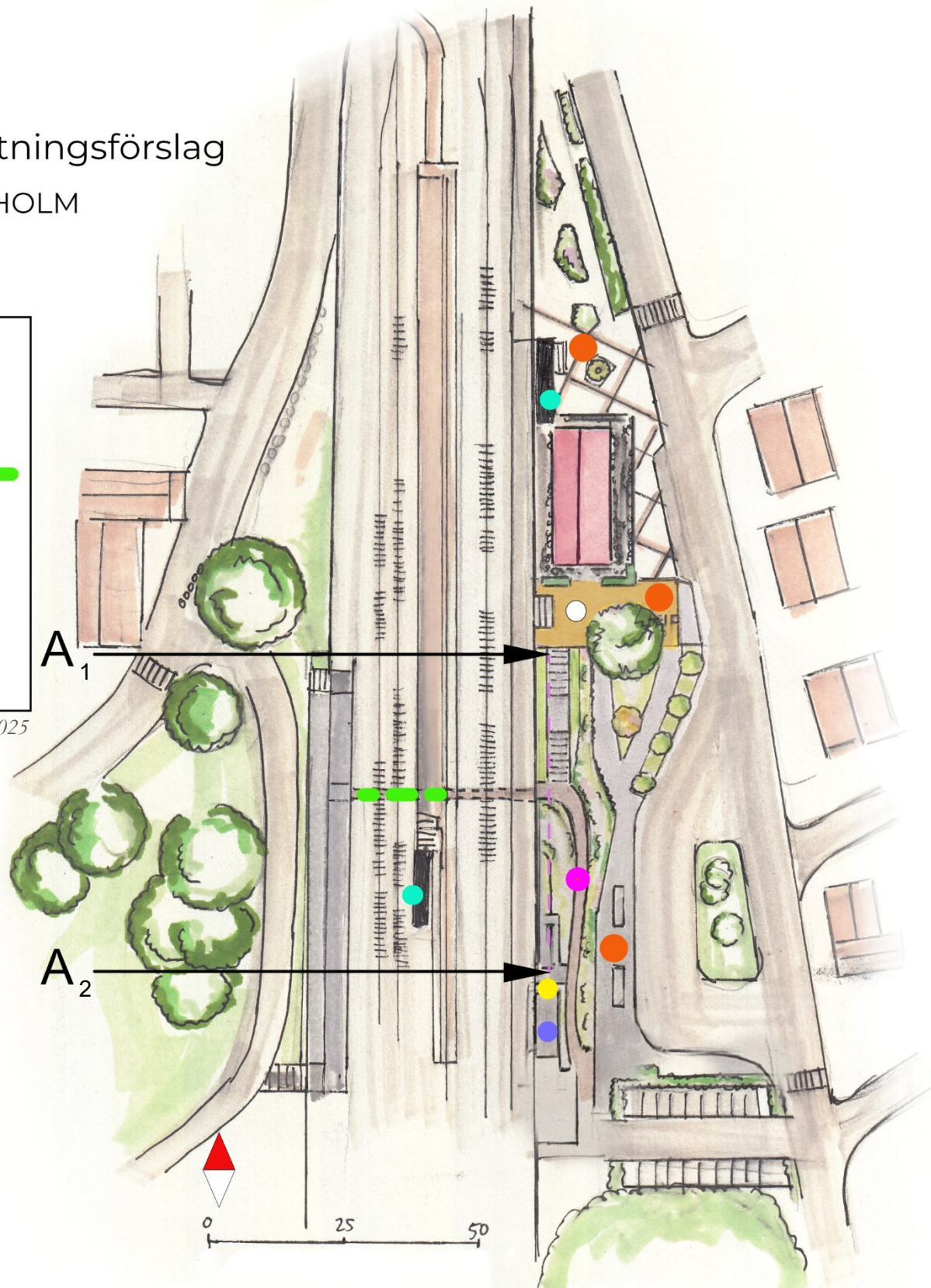
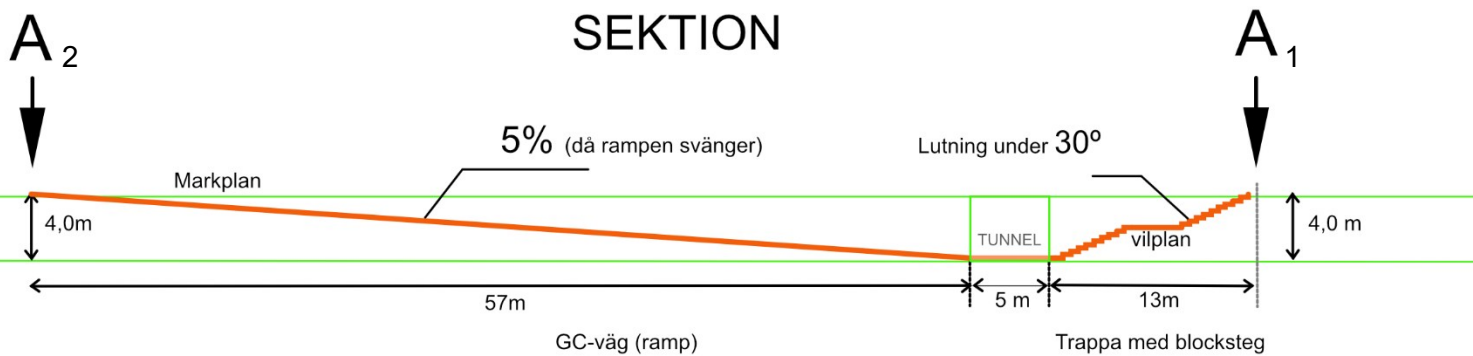


Bild: av J. Lassvik 2025



SEKTION





Gestaltningförslag

BILLES HOLM STATIONSOMRÅDE

TRYGGHET & GRÖNSKA

Trappan har gjorts bredare för att skapa en mer inbjudande nedgång till tunneln och ge plats för plantering av växtlighet längs sidorna. Cykelvägen till tunneln får en ny sträckning från syd och utformas med en mjukt slingrande linje som främjar ett mer naturligt rörelsemönster. Den tidigare strikta betongmuren mjukas upp med klätterväxter som tillför färg och liv, särskilt under höstens månader.

1. Perennmatta med Timjan mix *Thymus* på länten, ger kort etableringstid.
2. Klätterbenved *Euonymus fortunei* på slänten, en vintergrön buske.
3. På terrasseringen intill muren planteras perennmatta med Vintergröna *Vinca minor*.
4. Mot muren växer Eldkaprifol *Lonicera x brownii* "Dropmore scarlet" som klättrar på vajrar.
5. Krypidegran *Taxus baccata* 'Repandens' vintergrön marktäckande buske.

Växternas underhåll

Förodlade perennmattor ger lågt underhåll. Vid etablering vattnas vegetationen med droppslang. Trappan avvattnas ut mot vegetationen via spår i kantplåten som skiljer vegetationen från trappan.

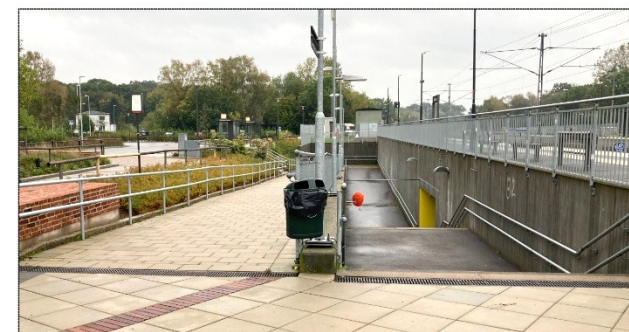


Bild: Foto : S. Bodelius 2022.

Gestaltningförslag av J. Lassvik 2025. Bild: små bilder nr1 & nr3: från Vegtech (u.ä.), nr2. Sveriges Trädgårdsmästare (2023) och nr4: Cramers blommor (u.ä.).



Gestaltningsförslag

BILLESOLM STATIONSOMRÅDE

PASSAGE UNDER SPÅREN

Den nuvarande stödmuren i betong ersätts av slänter med vegetation och en öppnare anslutning till gång- och cykeltunneln. Detta ger bättre överblick, mer ljusinsläpp och därmed en tryggare miljö. De tidigare tomma väggytorna får nytt liv genom konstverk i form av glasskivor med folierade historiska fotografier från platsen – en visuell berättelse om Billesholms unika historia. Foton på den anrika gruvan blir ett passande konstinslag i denna underjordiska miljö.



Foto : J. Lassvik 2024.
Gestaltningförslag av J. Lassvik 2025.



Gestaltningförslag

BILLESOLM STATIONSOMRÅDE

Bild av J. Lassvik 2025

EN MODERN JÄRNVÄGSPARK

En allé planeras för att spegla järnvägsparkens historiska formspråk och ge stationsområdet en tydlig struktur. Den fungerar även som en visuell och funktionell avskärmning mot den intilliggande bilvägen.

1. Allén består av lindar (*Tilia cordata* 'Greenspire'), ett mindre träd med karaktäristiskt hjärtformade blad. Under träden läggs vitt grus och mellan dem skapas ytor med gräs, vilket tillsammans med blommande solitärbuskar bidrar till en grön, parkbetonad miljö.
2. Ett kompletterande långlivat träd med färg året runt, exempelvis blodbok *Fagus sylvatica* 'Purpurea', tillför identitet samt en kontinuitet över tid.
3. Solitärbuskar är en länk till järnvägsparkens historia, här doftschersmin *Philadelphus coronarius*. I markskiktet används olika marktäckare, som vintergröna klätterbenved *Euonymus fortunei*.



Foto: Google Earth 2022.

Gestaltningsförslag

BILLES HOLM STATIONSOMRÅDE



Bild av J. Lassvik 2025

TORGET

Ett nytt, småskaligt torg skapas strax söder om stationshuset och ger området en tydligare identitet och trivsam karaktär. Torget ramas in naturligt av stationshuset, tunnelns nedgång, perrongens uppgång och en närliggande busshållplats – en plats där rörelse och möten knyts samman. Det gula tegelbeläggningsen markerar tydligt torgets yta och förstärker kopplingen till stationshuset genom sin matchande färgton.

1. De röda tegelbänkarna med träsits inramar planteringen, detta ger flexibla sittplatser och bidrar med dynamik.
2. Busshållplatsen står på samma plats som idag
3. Ett bullerplank vid torgytans kortsida ger både rumslighet och bullerskydd.
4. Stationshuset ramas in med planteringslådor, och vid stationshuset står bänkar av den typ som stod på Billesholms station då här fanns en järnvägspark.



Bild: Google Earth 2022.

Gestaltungs- förslag

BILLESOLM
STATIONSOMRÅDE



Bild av J. Lassvik 2025

INBJUDANDE SITTPLATSER

Längs stationshusets soliga södra fasad skapas inbjudande sittplatser där resenärer och besökare kan slå sig ner och njuta av miljön. Ett skärmtak – inspirerat av 1940-talets original på motsatt sida – erbjuder skuggad vila med historisk karaktär. Bänkarna får en tidstypisk jugendstil, liknande dem som fanns på perrongen år 1928, vilket förstärker kopplingen till stationshusets anrika arv från år 1875. Fasaden grönskas återigen, precis som under mitten av 1900-talet, med klättrande fasadväxter som tillför både lummighet och en ökad grönytefaktor. En mötesplats där historia, komfort och grönska samspelar.



Bilder: Järnvägsmuseum 2025 (ovan t.h.) samt Google Earth 2022

Diskussion & reflektioner

Att gestalta med stationslandskapets värden i åtanke

För att knyta an till studiens syfte inleds här en diskussion kring hur stationslandskapet kan gestaltas för att skapa identitet och positiva upplevelsevärden.

Vad kännetecknar en god stationsmiljö?

Vad kan sägas känneteckna en god stationsmiljö, och vilka är stationsmiljöns identitetsskapande värden? Vad finns att hämta från idéerna om järnvägsarkarkerna som är relevanta idag?

En identitetsskapande plats

En slutsats jag drar från studien är stationshusets centrala roll för stationslandskapets identitet – något som framgår både i litteraturstudien och i fallstudien. Det kommer från den kulturhistoria det bär på, där huset berättar historien om järnvägens betydelse för ortens framväxt och hur den förändrade människors livsvillkor. En station är inte densamma utan ett stationshus.

Eftersom kulturvård handlar om att bevara och föra värden på ett hållbart sätt in i framtiden, uppstår frågan: hur kan detta göras? Stationshusen byggdes för liv och rörelse, och min slutsats är att de även idag bör integreras i stationsmiljön - om huset tillgängliggörs för allmänheten kan platsen återfå en del av sin tidigare starka identitet. Även om byggnaden inte fyller samma funktion som förr, levandegör huset platsen. När stationslandskapet får karaktär av stationshusets arkitektur, stärker det platsens och hela samhällets identitet och helhetsintryck. När andra stationshus försvunnit eller hamnat på avvägar, blir ett stationshus som står kvar vid spåret en tydlig förstärkning av platsens identitet och gestaltning.

Något annat som bidrar till stationslandskapets identitet är stora äldre träd som har varit en del av järnvägsarkarna och som höjer sig över övriga landskapet. De ger platsen en parklik karaktär, skapar ett bra mikroklimat och bär en historia om parken. Därför behöver man också planera för succession. När större och karaktärsgivande träd planteras när järnvägsstationer byggs om, exempelvis med en ovanlig blomning, bidrar de med succession. Samtidigt anknyter det till hur man i järnvägsarkarna gärna planterade iögonfallande växter.

Sociala värden - att mötas men kunna sitta avskilt

Till skillnad från under järnvägsarkarnas tid domineras stationslandskapet idag av olika trafikmiljöer, som bil- och busstrafik, cyklar och scootrar. En äldre karta från Billesholm visar tydligt att ytan på den parkliknande delen av stationsmiljön idag är mycket mindre än den varit för hundra år sedan. Planteringsytorna är idag oftast mindre och dessutom inklämda mellan fler vägar, vilket förstås gör platsen mindre attraktiv som vistelsemiljö. Det finns inte längre utrymme till att gestalta en parkmiljö. Även om det inte uttrycks direkt i användarundersökningen, tolkar jag svarsutfallet som att det finns ett behov eller önskan om ett visst lugn på platsen. Jag tycker det uttrycks i engagemanget för

grönskan, samt i önskan om utspridda sittplatser så man kan sitta enskilt. Vegetationens rekreativa värde bekräftas i litteraturstudien.

En annan slutsats från den här studien är att en god stationsmiljö upplevs som värdig att vistas i. Det starka engagemanget i användarundersökningen för platsens renhet, trygghet och planteringarnas skötsel, tyder på detta. En välskött och omsorgsfullt gestaltad stationsmiljö signalerar att den är betydelsefull för både resenärer och samhälle, och därmed värdig.

För en del orter, som de två i den här studien, kan stationsmiljön säkert vara ortens informella centrum. Något som tyder på det är att det gärna samlas ungdomar vid stationerna, och det borde tas tillvara och beaktas i utformningen av stationsmiljön.

Att mildra tekniken

Trafikens ofta dominerande roll i stationsmiljöer sedan bilens intåg, gör en del av idéerna om järnvägsarkitekturen är fortsatt relevanta idag, så som hur vegetationen skulle rama in och mildra tekniken för att göra platsen inbjudande. *Naturförsköningens konstens* idéer om ordning och struktur bidrar till att en plantering, och i förlängningen hela platsen, upplevs harmonisk och mer samlad. Hårdgjorda ytor kan visserligen tillföra estetiska värden, men i en miljö med mycket trafik finns en risk att helhetsintrycket blir splittrat. Stationslandskap behöver fungera också som en plats för vistelse.

Gestaltningförslaget

Det här avsnittet diskuterar hur gestaltningförslaget praktiskt skulle kunna genomföras. Gestaltningförslaget utgår från hur platsen ser ut idag, och är ett försök att fånga stationslandskapets värden och gestalta med dem i åtanke. Målet var att ta fram förslag som är förankrade till hur Trafikverket idag gestaltar, och framför allt underhåller, stationsmiljöer. I följande avsnitt återfinns också reflektioner vad som skulle kunna vara förbättringar av nuvarande arbetssätt.

Växtvalen

Gestaltningförslaget

I gestaltningförslaget finns slänter med planteringar nära spårområdet, med en stödmur som skiljer planteringarna från spårområdet. Utformning gjordes så för att undvika säkerhetsrisker kopplade till arbete nära spår. Färdigetabletrade perennmattor valdes också, för att ytterligare minska underhållet och öka chansen att de kan skötas med tillgängliga resurser och av personal utan grönytekompetens.

Mina intervjuer har visat att växtvalet kan vara en utmaning i gestaltningsarbetet, eftersom en del kulturellt förankrade arter anses ha invasiva egenskaper. Detta gäller exempelvis för Syrén *Syringa vulgaris*, vindvinssläktet *Parthenocissus spp.*, och Häggmisel *Amelanchier spp.* (Trafikverket 2022a). I gestaltningförslaget valdes därför alternativa växter med liknande uttryck och form.

Arbetssätt med växtlistor

Min tolkning är att dubbelt arbete kan undvikas om det finns en gemensam förståelse mellan verksamhetsområdena Investering och Underhåll på Trafikverket om godkända växtlistor i olika miljöer. Mina intervjuer visar att det ibland saknas en fullständig samsyn, där naturmiljöspecialisterna

ofta har snävare ramar kopplat till konkurrenskraftiga arter. Detta har ibland resulterat i att verksamhetsområde Underhåll har tagit upp nyanlagda planteringar på Trafikverkets fastighet. För att bevara platsens gestaltningsidé vid förändringar är det fördelaktigt om gestaltningsavsikten är känd, alternativt att det finns en guide med ersättningsväxter som har liknande karaktär. I vissa kulturhistoriskt förankrade miljöer, som vid en järnvägsstation i en tätort, kan göras undantag för kulturhistoriskt värdefulla växter som annars inte godkänns.

Min tanke är också att verksamhetsområdena Investering och Underhåll behöver ha en gemensam målbild för platsens gestaltning, inklusive vegetation. Ett sätt att uppnå detta är att, utöver vegetationens skötselplan, även överlämna planteringarnas gestaltningsmål till verksamhetsområde Underhåll. Det tydliggörs då hur dessa bidrar till helheten. I dagsläget sker detta inte, eftersom det saknas gestaltningskompetens inom Underhåll och därför är det min tolkning att det finns ett behov av att den funktionen etableras och integreras där.

Hantering av dagvatten

Gestaltningförslaget

I gestaltningförslaget avvattnas gångvägarna mot planteringarna. Vid trappan ned mot tunneln sker detta genom lutning och öppningar i kantplåten vid trappans sidor, på andra ställen kan en brunn som leder vattnet till planteringarna vara ett alternativ. I den bild i gestaltningförslaget ”En modern järnvägsarkitektur” består markmaterialet på gångstigarna av grus, vilket möjliggör genomsläpplighet och kan minska trycket på avloppssystemet vid skyfall.

Utformning av anslutning till tunneln

Gestaltningförslaget

En fördel med det gestaltningförslag som tagits fram i denna studie – med fokus på tunnelns anslutning – är att mina skisser visar att förslaget eventuellt kan genomföras utan att bussvändplatsen behöver flyttas. Detta skulle minska behovet av ingrepp i en miljö som relativt nyligen är ombyggd.

Arbetssätt med tunnelanslutningar

När Trafikverket bygger en tunnelanslutning på kommunens mark krävs ett samarbete inom ett flertal områden som kan innefatta justeringar i detaljplan, trafikomläggning och kostnadsfördelning enligt intervjuad landskapsarkitekt¹ (2024). Mina studier indikerar att den troliga orsaken till tunnelns utformning i Billesholm är följande: Billesholms tunnelkonstruktion med tillhörande ramper byggdes år 2015, i den andra fasen av totalt tre byggfaser inför ny öppnandet av stationen år 2021 (Trafikverket 2017). Marken i direkt anslutning till tunneln och ramperna i Billesholm tillhör kommunen (Bjuvs kommun 2020). Vid den här tidpunkten, saknade Bjuvs kommun en stadsmiljöenhet som hade kunnat kopplas in mot Trafikverket, vilket bidrog till att kommunens krav på Trafikverket främst handlade om driftsfrågor och budgetering, enligt den exploateringschef (2025) på Bjuvs kommun som intervjuats. Idag ser kommunen konsekvenserna av en tunnelanslutning och tunnel som brister i sin gestaltning.

Min tolkning är att för att förhindra att fler tunnlar får en utformning som upplevs som otrygg, bör högre krav ställas på trygghet vid gestaltning av tunnlar och tunnelanslutningar, vidare är det avgörande att Trafikverket säkerställer en tillräcklig budget för att genomföra dessa åtgärder, även över fastighetsgränser.

En strategisk helhetssyn

En slutsats jag drar av den här studien är att det kan finnas samhällsvinster om prislappen för underhåll av hela stationslandskapet, över dess fastighetsgränser, baseras på en övergripande gestaltungsstrategi. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska myndigheten finansiera anläggningar upp till grundutförande inom sitt ansvarsområde, och kostnadsfördelningen ska baseras på den nytta som anläggningen genererar på nationell, regional och lokal nivå (Trafikverket 2015). Den här studien visar att detta endast gäller för en mindre del av stationslandskapet, eftersom kommunen i praktiken ofta ansvarar för en betydande del av ytorna. För stationslandskapet som helhet, utanför Trafikverkets fastighetsgräns, är det i dag i praktiken upp till de enskilda kommunerna att fastställa vilken kostnadsnivå som kan accepteras för underhåll och skötsel av grönytor i ett stationsområde. Eftersom gestaltning och underhåll hänger ihop, kan det finnas samhällsvinster om riktlinjerna gäller för hela stationslandskapet, eftersom gestaltningen då inte blir lika beroende av kommunernas olika strategier.

En pott till underhåll redan från start

Vad ingår i uppdragsbeskrivningen för verksamhetsområde Underhåll - är det att medverka så att Trafikverket projekterar miljöer som kan underhållas med befintliga medel? Eller är det att säkerställa att tillräckliga medel finns till att sköta det som verksamhetsområde Investering bygger?

Min undersökning ger slutsatsen att det idag är det första alternativet som gäller för gestaltning som inkluderar vegetation – att anpassa utformning efter vad som kan underhållas med tillgängliga medel. I gestaltungsförslaget för Billesholm, som tagits fram inom ramen för denna studie, föreslås en ökad andel vegetation inom Trafikverkets ansvarsområden jämfört med nuläget, vilket i de flesta fall innebär en högre underhållskostnad än om samma yta vore hårdgjord. En förutsättning för att hantera gestaltungsambitioner för vegetation inom Trafikverkets ytor är att verksamhetsområde Underhåll är med tidigt i investeringsprocessen, för att redan då identifiera framtida skötselresurser och söka nödvändiga medel.

Ett sätt för att säkra tillräckliga medel skulle också kunna vara att inkludera underhållsansvaret direkt i byggkontrakten. Ett exempel på detta tillvägagångssätt är i projektet för Öresundsbron, där 25 års drift och underhåll ingick i kontraktet (Nyhetsmorgon 2024) vilket kan ses som ett exempel på ett hållbart och långsiktigt byggande. I slutändan är det endast ett fungerande underhåll som kan säkerställa att en anläggnings utformning bibehålls över tid (Trafikverket 2024b).

Landskapsarkitekter med en helhetssyn

Som nämnt i studien ska kulturmiljöer bevaras och utvecklas i syfte att berätta transportinfrastrukturens historia över tid (Trafikverket 2019a) där förvaltningen har en viktig roll att

säkerställa och bevara anläggningens kvalitet över tid (Trafikverket 2019b). Om varje investeringsprojekt tilldelas en ansvarig landskapsarkitekt ökar sannolikheten att Trafikverkets riktlinjer för gestaltning tillämpas och efterlevs genom hela projektprocessen.

Frågor för vidare studier

Denna studie har behandlat stationslandskapets värden, men flera frågor kvarstår att undersöka. En är att studera hur planteringar som följer idéer om järnvägsparkerna skulle kunna anpassas för ett modernt stationslandskap. Då i avseendet att ta fram växtkompositioner och växtval enligt järnvägsparkernas ideal som är anpassat till de behov och begränsningar som finns idag. Dessa kan vara krav på säkerhet vid underhåll nära spåret, ett växande behov av att gynna inhemsk biologisk mångfald samt ett lågt underhållsbehov.

Mer än en hållplats

Stationens betydelse för ort och människa

Med växande arbetsmarknadsregioner ökar pendling och dagligt resande, och järnvägsstationerna har då en central roll. En återöppnad station kan göra stor skillnad för en ort – den kan förbättra tillgängligheten, stärka lokal identitet och förenkla vardagen för de boende. För att få människor att välja tåget ska reseupplevelsen helst fungera tryggt och friktionsfritt. Resenärer ska också vilja vistas på platsen i väntan på anslutningar, och de flesta blir troligen mer benägna att använda kollektivtrafik när miljön är tilltalande och upplevs värdig att vistas i. Genom att beakta stationslandskapets värden kan järnvägsstationer utformas som mer attraktiva miljöer, som främjar reslust, stärker lokal förankring och bidrar till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Referenser

- Bangårdsritningar (u.å.) *Bangårdsritningar*, <https://www.bangardar.se/> (2024, dec)
- Banvakt.se (u.å.) <https://banvakt.se> (2024, dec)
- Banvakt.se (u.å.a) *Billesholm* <https://banvakt.se/angelholm-astorp-billesholm-teckomatorp/billesholm/> (2025-04-25)
- Banvakt.se (u.å.b) *Kågeröd* <https://banvakt.se/angelholm-astorp-billesholm-teckomatorp/kagerod/> (2025-04-25)
- Bjuvs kommun (2023) *Fem filmer om Billesholms historia, Billesholm idag och Billesholms framtid*. <https://www.bjuv.se/kultur-och-fritid/kulturarv-och-museer/billesholm-450-ar/fem-filmer-om-billesholm.html> (2025-05-03)
- Bjuvs kommun (2021) *Planbeskrivning för Billesholm station i Billesholm, Bjuvs kommun* https://gts.klippan.se/arcgis/rest/services/Bjuv1/Detaljplaner_kopiaFKplanyta_m_bilagor_bjuv_publicerad/FeatureServer/1/1003/attachments/30 (2025-05-01)
- Bjuvs kommun (2020) *Detaljplan för Billesholms stationsområde, Billesholm, Bjuvs kommun* https://gts.klippan.se/arcgis/rest/services/Bjuv1/Detaljplaner_kopiaFKplanyta_m_bilagor_bjuv_publicerad/FeatureServer/1/1003/attachments/31 (2025-03-11)
- Boverket (2024) *Om gestaltad livsmiljö* <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/gestaltad-livsmiljo/> (2024, nov)
- Cele, S. (2023) *Walking through mundane landscapes.: Children's experience of place during the school journey*. School journey as a Third Place: Interdisciplinarity, Threshold and Transitions Theories, Methods and Experiences Around the World. / [ed] n Moody, Z; Berchtold-Sedouka, A; Darbellay, F; Camponovos, S; Jaffé PD, London: Anthem Press, 2023.
- Dicicco-Bloom, B., Crabtree B.F. (2006) *The qualitative research interview* <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/16573666/> (2025-07-30)
- Fogelberg, F., & Rydh, U. (2023) *Planteringsinventering av utvalda stationer på Skånebanor*. Stencil. RISE – Research Institutes of Sweden, Uppsala.
- Formas (2017) *Formas analys av fallstudier - Fallstudier inom Miljö, Klimat, Areella näringar och Samhällsbyggande* Rapport R1: 2017, Stockholm.
- Gehl, J. (2010) *Cities for people*. Washington DC: Island Press
- Gehl, J., & Gemzoe, L. (2006) *New city spaces*. Copenhagen: Danish Architectural Press.
- Gunnarsson, A., Jansson, M., Fors, H., Kristensson, E. (2012). *Vegetationsstyrning för ökad trygghet*. <https://publications.slu.se/?file=publ/show&id=41426> (2025-05-11).
- HD (2004) *En underminerad bygd* <https://www.hd.se/2004-09-17/en-underminerad-bygd> (2025-05-03)
- Internetstiftelsen (2024) *Sociala medier* <https://svenskarnaochinternet.se/rapporter/svenskarna-och-internet-2024/sociala-medier/> (2024-11-18)
- Jansdotter C., Svensson A. (2002) *Enkätundersökningar i teori och praktik*. Examensarbete för magisterexamen i Biblioteks och informationsvetenskap, Lunds universitet.
- Joyce, Y., van den Berg, A. (2011) *Is love for green in our genes? A critical analysis of evolutionary assumptions in restorative environments research*. Urban Forestry & Urban Greening 10 (4)
- Järnväg.net (u.å.) *Malmö-Köpenhamn* <https://www.jarnvag.net/banguide/malmo-kopenhamn> (2025-04-25)
- Järnvägsdata (2020) *Banverket* <https://jarnvagshistoria.se/index.php/Banverket> (2025-03-11)
- Järnvägmuseet (u.å.) <https://www.jarnvagsmuseet.se/> (2024, dec)

- Järnvägmuseet (u.å.a) *Järnvägens trädgårdar* <https://www.jarnvagsmuseet.se/utforska/jarnvagens-historia/jarnvagens-tradgardar> (2025-02-14)
- Järnvägmuseet (u.å.b) *Trädgårdsdirektör* <https://www.jarnvagsmuseet.se/utforska/jarnvagens-historia/jarnvagens-yrken/tradgardsdirektor> (2025-03-11)
- Kartanalys (2025) *Kågeröd* <https://kartanalys.se/information/postnummer/skane-lan/svalovs-kommun/kagerod> (2025-04-06)
- Lantmäteriet (u.å.) *Min karta* <https://www.lantmateriet.se/sv/kartor/vara-karttjanster/min-karta/> (2025-03-12)
- Linde, M. (1975) *Järnvägsstationer i Skåne*. Malmö: Frank Stenvalls Förlag.
- Lindgren, A. (2022) *Staten som trädgårdsmästare – Järnvägens planteringar från naturförsköningkonst till testamente*. Diss. Göteborgs universitet, Acta Universitatis Gothoburgensis.
- Länsstyrelsen (u.å.) *Järnvägsstationer* <https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram/kulturmiljoprogram-skanes-historia-och-utveckling/kulturmiljoprogram-kommunikationernas-landskap/jarnvagsstationer.html> (2025-05-02)
- Länsstyrelsen i Skåne (2010) *Stationsnära läge*. Samarbetsprojekt med avsändare Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Trafikverket och Region Skåne.
- Markanor (u.å.) *Kågeröd*. <https://www.markanor.se/k-ger-d>, (2025, jan)
- Naturvårdsverket (2025) *Sveriges miljömål* [Naturvardsverket.se/om-miljoarbetet/sveriges-miljomal](https://www.naturvardsverket.se/om-miljoarbetet/sveriges-miljomal) (2025-03-16)
- Naturvårdsverket (u.å.a) *Invasiva främmande arter* <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/invasiva-frammande-arter/> (2025-04-27)
- Naturvårdsverket (u.å.b) *Samråd om åtgärder på särskilt skyddsvärda träd* <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/samhallsplanering/samrad-om-atgarder-pa-sarskilt-skyddsvarda-trad/> (2025-02-11)
- Nyhetsmorgon (2024) *Trafikverket: Så påverkas vi när vägar och järnvägar ska underhållas* | Nyhetsmorgon | TV4 & TV4 Play. https://youtu.be/h8sHEyMT3hw?si=RjGF1_28Tf1MjkHh (2025-05-14)
- Ortshistoria (2012) *Kommunerna 1955: Kågeröds landskommun*
- Ortshistoria.se/kommunerna_1955/kagerods-landskommun (2025-05-03)
- Planter (2024) <https://planter.se/> (2024-11-05)
- Regeringskansliet (2025) *Regeringen beslutar om byggstart för viktiga projekt inom väg- och järnväg* <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/02/regeringen-beslutar-om-byggstart-for-viktiga-projekt-inom-vag-och-jarnvag/> (2025-03-12)
- Regeringskansliet (2024) *Vägen till en pålitlig infrastruktur presenteras i historisk satsning* <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/10/vagen-till-en-palitlig-transportinfrastruktur-presenteras-i-historisk-satsning> (2024-12-04)
- Regeringskansliet (u.å.) *Mål för transportpolitiken* <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> (2025-03-11)
- Region Stockholm 2022. *Tillgängliga stationer med resenären i fokus* <https://nyatunnelbanan.se/tillgangliga-stationer-med-resenaren-i-fokus/> (2025-02-12)
- Riksantikvarieämbetet (2025) *Europeiska landskapskonventionen (ELC)* <https://www.raa.se/samhallsutveckling/internationellt-arbete-och-eu-samarbete/euoparadet/europeiska-landskapskonventionen> (2025-04-24)
- Riksarkivet.se (2024) *Adrian Crispin Peterson* <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/7137>, svenskt biografiskt lexikon (art av Krister Malmström), hämtad 2024-12-11.

- Riksrevisionen (2005) *Bolagiseringen av Statens Järnvägar* RiR 2005:11. Riksdagstryckeriet, Stockholm 2005.
https://www.riksrevisionen.se/download/18.2008b69c18bd0f6ed3f2fc05/1518435493551/RiR_2005_11.pdf (2025-04-05).
- Sirelius, J. (2018) *Rosor och Rälsar – En fördjupning i de svenska järnvägsparkernas epok*, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, Landskapsarkitekturprogrammet. <https://stud.epsilon.slu.se/13903/>
- SLU (2024) *Biodiversitet* <https://www.slu.se/institutioner/mark-miljo/miljoanalys/markinfo/standort/vegetation2/biodiversitet> (2025-03-11)
- SLU Artdatabanken (2025) *Risklista för främmande arter 2024* <https://artfakta.se/risklistor/2024/taxa> (2025-04-06)
- Sternudd, C. (2007) *Bilder av småstaden - om estetisk värdering av en stadstyp*, lic.-avh. LTH Lunds universitet, Institutionen för arkitektur och byggd miljö. <https://www.lu.se/lup/publication/b24c7cb2-8a74-4c02-9fd7-5c130e6f274d> (2025-05-14)
- Strand, M., Aronsson, M., & Svensson, M. (2018) *Klassificering av främmande arters effekter på biologisk mångfald i Sverige – Artdatabankens risklista* ArtDatabanken Rapporterar 21. ArtDatabanken SLU, Uppsala
- Svalövs kommun (2015) *Detaljplan för Kågeröd 5:129 m. fl. (Station). Planbeskrivning med genomförande och miljöbedömning*. Dnr: SBN829-2004
- Svalövs kommun (u.å.) *Söderåbanan* <https://www.svalov.se/trafik-gator--parker/soderasbanan> (2025-05-01)
- Svenskanaturtak (u.å.) *Perennmatta* <https://svenskanaturtak.se/marktackare/perennmatta> (2025-03-16)
- Trafikanalys (2022) *Transporternas energi- och klimateffektivitet*.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_1-transporternas-energi--och-klimateffektivitet.pdf (2025-08-12)
- Trafikverket (2024a) *Om järnvägens dåtid, nutid och framtid* <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/jarnkoll--fakta-om-svensk-jarnvag/om-jarnvagens-datid-nutid-och-framtid/> (2024-03-10)
- Trafikverket (2024b) *Gestaltungsbandbok för arkitektur i väg- och järnvägsprojekt*. Version 1, 2024:177. Trafikverket.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1916978/FULLTEXT01.pdf> (2025-05-11)
- Trafikverket (2024c) *Sveriges järnvägsnät* <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/sveriges-jarnvagsnat> (2025-03-12)
- Trafikverket (2024d) *Utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer*. Version 1.0. Handledning.
<https://trvdokument.trafikverket.se/fileHandler.ashx?typ=showdokument&id=99617ca5-97fc-40f0-b136-53422a965b86> (2025-05-14)
- Trafikverket (2023) *Lommabanan, Kävlinge–Arlöv, utbyggnad för persontrafik* <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-skane-lan/Lommabanan> (2025-05-01)
- Trafikverket (2022a) *Trafikverkets växtlista för invasinfrä miljöer*, version 1, 2022:173, Trafikverket.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1725073/FULLTEXT01.pdf> (2025-05-11)
- Trafikverket (2022b) *Hållbara stationsmiljöer en studie kring ljudmiljö, resandekvalitet och kravuppfyllnad*.file://storage-al.slu.se/student\$/jalk0002/My%20Documents/FULLTEXT01_H%C3%A5llbara%20stationsmiljö%C3%B6er_2022.pdf (2025-05-14)
- Trafikverket (2021) *På väg till jobbet, del 14 – så är social hållbarhet relaterat till arkitektur* | Trafikverket.
<https://youtu.be/sjcPBAAbA4K8?si=hAN4KJciNNNp0Ec7> (2025-04-24)
- Trafikverket (2019a) *Riktlinje Landskap 3.0*. Riktlinje TDOK 2015:0323.
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7716aab03f0c427da48a85803038d995/riktlinje-landskap.pdf> (2025-05-11)

- Trafikverket (2019b) *Trafikverkets kulturmiljöstrategi* 2019:188. Rapport.
https://bransch.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/191028_trafikverkets-kulturmiljostrategi.pdf (2025-05-11)
- Trafikverket (2017) *Plan- och miljöbeskrivning, Söderåsbanan, Nya mötesspår i Kågeröd och Svalöv*, Plan och Miljöbeskrivning TRV 2015/12 813 version 1, COWI AB.
- Trafikverket (2016) *Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar – En handledning*. Trafikverket, 2016:033. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364748/FULLTEXT01.pdf> (2025-05-11).
- Trafikverket (2015) *Ägandeskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer*, version 1, TDOK 2015:0085. Riktlinje.
<https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://trvdokument.trafikverket.se/fileHandler.ashx%3Ftyp%3Dshowdokument%26id%3Dba5773b4-f083-42ce-9bf7-64a796caf7a4> (2025-05-11)
- Törnqvist, E. (2013) *Åtgärder för biologisk mångfald i parker – Fallstudier i Botkyrka, Haninge och Nynäshamn*. Mittuniversitetet, programmet Ekoteknik och hållbart byggande, Examensarbete inom huvudområde Miljövetenskap.

Personlig kommunikation

- Chefsarkitekt (2025) Johan Folkesson, chefsarkitekt, Trafikverket, samtal hösten 2024.
- Exploateringschef (2025) Niklas Ögren, exploateringschef Bjuvs kommun, Intervju den 2025-01-31.
- Kulturmiljöspecialist (2024 & 2025) Anna Lindgren, kulturmiljöspecialist inom Underhåll, Trafikverket.
- Landskapsarkitekt¹ (2024 & 2025) Stina Bodelius, landskapsarkitekt inom Investering, Trafikverket.
- Landskapsarkitekt² (2024) Åsa Eneroth, landskapsarkitekt inom Investering, Trafikverket, intervju den 2024-12-03.
- Naturmiljöspecialist (2024) Christine Sandberg, naturmiljöspecialist inom Underhåll, Trafikverket. Intervju den 2024-11-13 samt mailkorrespondens nov - dec 2024.
- Planarkitekt (2025) Viktoria Hult, planarkitekt, Bjuvs kommun. Mailkorrespondens den 2025-01-13.
- Tillgångsförvaltare (2024) Magnus Sandberg, tillgångsförvaltare inom Underhåll, Trafikverket. Intervju den 2024-12-16 samt mailkorrespondens den 2024-11-05.

Bilder

- Bild 3. *Lönsboda järnvägsstation, uppförd 1901*. <https://digitaltmuseum.se/021018135210/lonsboda-jarnvagsstation-uppford-1901-av-soej-solvesborg-olofstrom-almhults>. Järnvägs museet via DigitaltMuseum. (2025-05-04)
- Bild 20. *Billesholm station*. Järnvägs museet via DigitaltMuseum.
<https://digitaltmuseum.se/021018036238/billesholm-station> (2025-08-07)
- Bild 21. *Arbetslag i Billesholms gruva omkring förre sekelskiftet*. Järnvägs museet via DigitaltMuseum
<https://digitaltmuseum.se/021018107981/arbetslag-i-billesholms-gruva-omkring-forra-sekelskiftet> (2025-08-07)
- Bild 22. *Statens Järnvägar, SJ Z4 55. Statens Järnvägar, vid Billesholm station*. Järnvägs museet via DigitaltMuseum.
<https://digitaltmuseum.se/021018036242/statens-jarnvagar-sj-z4-55-statens-jarnvagar-vid-billesholm-station> (2025-08-07)
- Bild 23. *Billesholm station. Från sista tågs ankomst till Billesholm och sista tågs avgång från Billesholm den 29 maj 1960*. Järnvägs museet via DigitaltMuseum. <https://digitaltmuseum.se/021018130192/billesholm-station-fran-sista-tags-ankomst-till-billesholm-och-sista-tags-avgang> (2025-08-07)

- Bild 24. *Billesholm station*. Licens: Erkännande-DelaLika (CC BY-SA) Järnvägmuseet via DigitaltMuseum.<https://digitaltmuseum.se/021018163689/billesholm-station> (2025-05-04)
- Bild 25. *Kågeröd station*. Järnvägmuseet via DigitaltMuseum.
<https://digitaltmuseum.se/021018036232/kagerod-station> (2025-08-07)
- Bild 26. *Kågeröd station*. Fotograf: Järnvägmuseet. Järnvägmuseet via DigitaltMuseum. Licens: Erkännande-DelaLika (CC BY-SA) <https://digitaltmuseum.se/021018163686/kagerod-station> (2025-08-07)
- Bild 27. *Flygbild över Kågeröd Järnvägsstation, och sambälle*. Järnvägmuseet via DigitaltMuseum.
<https://digitaltmuseum.se/021018134324/flygbild-over-kagerod-jarnvagsstation-och-samhalle> (2025-08-07)
- Bild 28. *J1: 614 Kågeröd*. https://www.bangardar.se/filer/ritningar/J1-Jpeg/Jvm1184_J1_-0614.jpg (2025-08-10) samt *J1:70 Billesholms gruva*. https://www.bangardar.se/filer/ritningar/J1-Jpeg/Jvm1184_J1_-0070.jpg (2025-08-10).

Tack

Ett stort tack till handledare Emily Wade för dina värdefulla inspel under arbetets gång, och särskilt för din hjälp med att strukturera uppsatsen. Jag vill rikta ett varmt tack till Anna Lindgren på Trafikverket, vars avhandling varit en viktig inspirationskälla, samt för den konstruktiva feedbacken på uppsatsen. Jag vill också framföra mitt tack till Stina Bodelius på Trafikverket, och jag uppskattar särskilt den vårvinterdag då vi tillsammans besökte och diskuterade ett flertal järnvägsstationer längs Skånes kust och inland. Anna och Stina fungerade som mina kontaktpersoner på Trafikverket och deras stöd och engagemang har varit av stor betydelse för arbetet.

Min uppskattning går också till Christine Sandberg, för att jag fick möjlighet att presentera under ett miljöfika på Trafikverket, vilket ledde till intressanta och givande diskussioner om invasiva arter från olika yrkesperspektiv. Ett stort tack till Magnus Sandberg, som generöst tog sig tid att svara utförligt på mina många frågor om underhåll i stationsmiljöer. Jag vill även tacka Niklas på Bjuvs kommun för den intressanta inblicken i hur stationsområdet byggdes och utvecklades.

Slutligen vill jag tacka alla andra som ställde upp på intervju eller bidrog med svar på mina frågor, och på så sätt hjälpte till att berika denna studie.

Ett särskilt tack till min sambo Ola för tålamod och stöttning under mina långa kvällar vid datorn när det närmade sig inlämning.

Bilaga

De första tre frågorna i enkäten syftade till att ge en överblick om vilka de svarande är.

Q1. Svaranden i Kågeröd åker tåg oftare än svaranden i Billeholm. 24 svaranden i Kågeröd åker flera gånger i veckan eller oftare, i Billeholm är motsvarande siffra 8 svaranden. Då drygt hälften av svaranden i Billeholm sällan eller aldrig åker tåg kan det återspeglas i Q7 om väderskyddade platser.

Q2. De flesta svaranden på båda orter är i arbetsför ålder, åldersspannet 35 – 54 år. Det är större andel yngre svaranden i Kågeröd (dvs under 34 år) samt ett par i grundskolåldern. På båda orter är 40% av svaranden 55 plus.

Q3. Här ser man att något fler kvinnor / tjejer än män / killar har tyckt till om sin orts stationsområde.

