



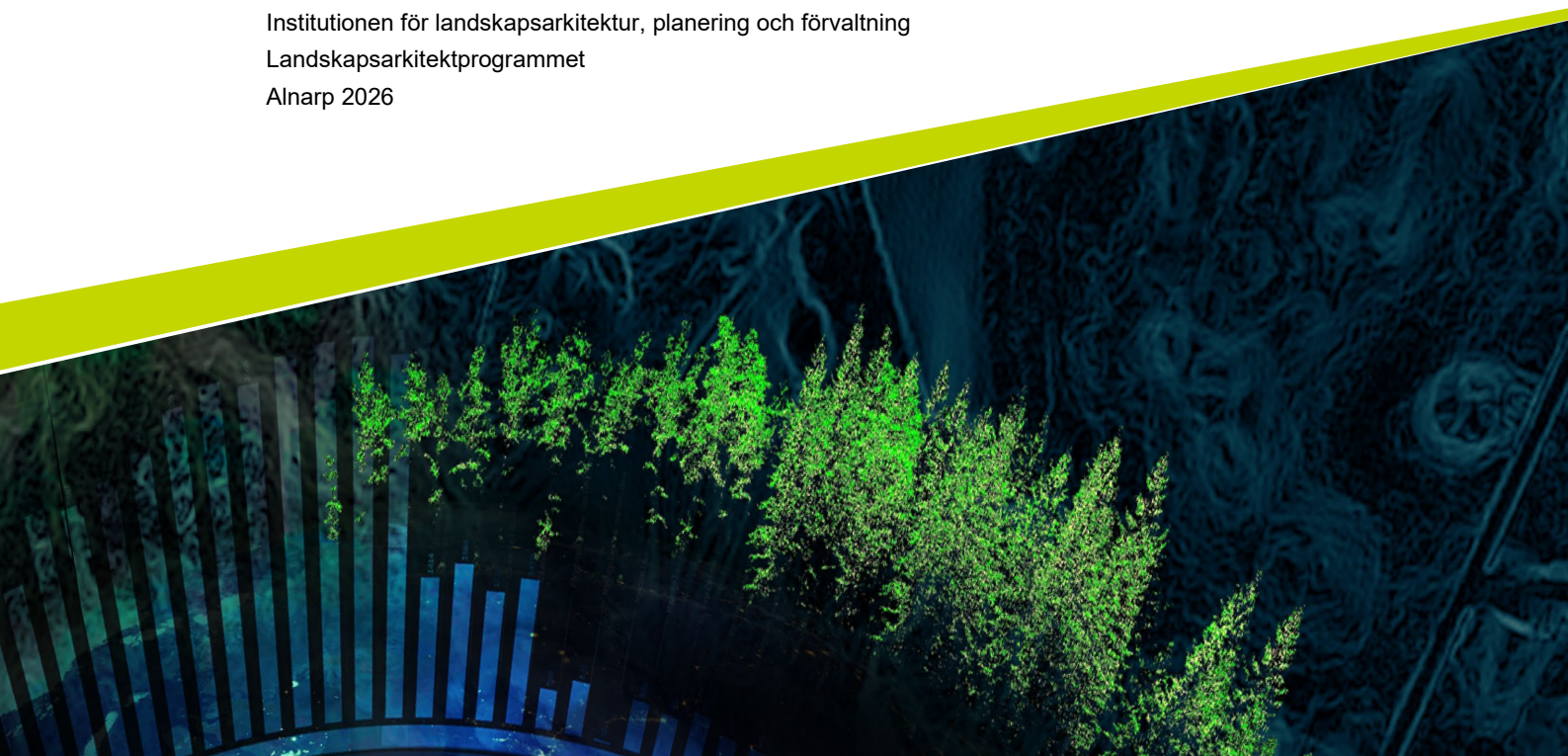
Nyanvändning av Infrastruktur och Upplösning av Barriärer

– Ett Gestaltungsprojekt I Falkenberg

*Infrastructural Reuse and Barrier Removal – A Design Project in
Falkenberg*

Oskar Marklund

Självständigt arbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2026



Nyanvändning av Infrastruktur och Upplösning av Barriärer – Ett Gestaltungsprojekt I Falkenberg

Infrastructural Reuse and Barrier Removal – A Design Project in Falkenberg

Oskar Marklund

Handledare: Christopher Klich, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator: Marie Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. examinator: Kristin Wegren, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp
Nivå och fördjupning: A2E
Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod: EX0846
Program: Landskapsarkitektprogrammet
Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp
Utgivningsår: 2026

Nyckelord: Landskapsarkitektur, Landskapsurbanism, Stadsplanering, Lek i staden, Platsaktivering, Funktionellt bevarande, Historisk kontinuitet, Konnektivitet, Gestaltungsarbete, 3D-modellering

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.

Tack

Till alla ni som gjorde detta möjligt:

Christopher Klich

Tack för att du ställde upp som handledare och gett stöd, källor och vägledning igenom den hela långa processen.

Falkenberg och Malin Jarl

Tack för att ni gav mig uppdraget och tog tid ur ert schema för att mötas och förklara utgångspunkten. Projektet har varit mycket intressant att arbeta med.

Hayley Eastabrook

Thank you to my friend who helped bring life to some of the renders, and who's interest forced me to better define the communicative parts early on- and throughout the process.

Tack till er alla!

Sammandrag

Detta arbete utforskar hur infrastruktur kvarbliven ifrån tidigare användning kan omvandlas till en attraktiv, funktionell och socialt hållbar offentlig miljö. Studien fokuserar på en tidigare järnvägskorridor längs Ätran, vilken av kommunen beskrivs som ett sår i stadslandskapet. Projektet analyserar platsens potential att utvecklas till ett sammanhängande och identitetsskapande promenadstråk som knyter samman stadskärnan, nybyggnadsområdet Rampen och det närliggande Årummet.

Syftet är att skapa ett gestaltungsförslag för den tidigare järnvägskorridoren, för att ge den ny användning, med särskilt fokus på lek, rörelse och rumslig konnektivitet. Arbetet prövar hur infrastruktur kan omtolkas för att genom omgestaltning ta vara på platsens historia. Där funktionellt bevarande låter platsens struktur, material och rörelselogik får ligga till grund för nya användningar snarare än att raderas. Projektet hoppas ha bidragit med insikter om de omvandlingsprocesser som sker i infrastrukturella miljöer i kontexten av små och medelstora städer.

Ansatsen kombinerar platsanalys, litteratur, iterativ design, samt fallstudier av relevanta referensprojekt: High Line, Superkilen, Banvallsleden och Wallanlagen. Dessa exempel har analyserats ifrån sina likheter och skillnader, däribland skala, landskapskaraktär och urban struktur. Därmed informerat en platsanpassad design för Falkenberg. Gestaltungsprocessen har varit iterativ och utforskande, där skisser, CAD-plan och 3D-modellering använts för att undersöka rumsliga samband, skala, siktlinjer och användarupplevelse.

Det framtida förslaget visar hur en tidigare barriär kan transformeras till ett linjärt offentligt rum där lek, vardagsrörelser och möten vävs samman. Lekfulla inslag integreras längs hela promenadstråket snarare än att koncentreras till en avgränsad lekplats, vilket främjar spontan användning och inkluderande nyttjande över åldersgränser. Den tydliga linjära strukturen stärker samtidigt den rumsliga sammankopplingen mellan stadsdelar, minskar upplevda och faktiska avstånd och förbättrar tillgängligheten för grupper med begränsad tillgång till bil, såsom barn, unga och äldre. Kvarvarande järnvägsspår och brofundamenten i ån får användning som aktiva inslag i förslaget, vilket förstärker platsens identitet och skapar en kontinuitet mellan historia och nutid.

Abstract

This design project explores how abandoned infrastructure in the town of Falkenberg, Sweden, can be transformed into an attractive, functional, and socially sustainable public space. The project focuses on a former railway corridor along the river Ätran, described by the municipality as a scar in the urban landscape, and investigates its potential to become a connective, identity-forming promenade that links the town center, the new development area Rampen, and the riverside environment.

The aim of the project is to develop a design proposal for the adaptive reuse of the former rail corridor, integrating park and recreational functions with particular emphasis on play, mobility, and spatial connectivity. The work examines how historical infrastructure can be repurposed through functional preservation, allowing the site's linear structure, material traces, and movement logic to inform new uses rather than being erased. The project also seeks to contribute design-based insights relevant to future processes of infrastructural transformation in small and medium-sized cities.

The methodological approach combines site analysis, literature studies, and case studies of relevant reference projects, including the High Line in New York, Superkilen in Copenhagen, Banvallsleden in Halland, and Hamburg's Wallanlagen. These precedents inform a context-sensitive design strategy adapted to Falkenberg's smaller scale, riverside setting, and historical character. The design process is iterative and exploratory, supported by sketches, mapping, and 3D-modelling to test spatial relationships, scale, sightlines, and user experience.

The resulting proposal demonstrates how a former barrier can be reinterpreted as a linear public space where play, everyday movement, and social interaction are interwoven. Playful elements are integrated along the promenade rather than confined to a conventional playground, encouraging spontaneous play and inclusive use across age groups. At the same time, the clear linear structure strengthens pedestrian connectivity, improves perceived proximity between urban areas, and enhances accessibility for groups with limited access to cars, such as children, young people, and older residents. Historical traces of the railway, including remaining bridge foundations in the river, are incorporated as active design elements, reinforcing the site's identity and continuity between past and present.

The project concludes that the adaptive reuse of underutilized infrastructure can contribute not only to improved mobility and recreational value, but also to social sustainability, place identity, and ecological quality. While the proposal is

conceptual and does not address technical construction details or implementation costs, it illustrates the potential of design-led approaches and 3D-modelling as tools for exploring complex urban transformations. Ultimately, the project highlights how modest, site-specific interventions can transform infrastructural remnants into meaningful public spaces that strengthen everyday urban life and long-term spatial coherence.

Innehåll

1. Inledning	11
1.1. Bakgrund	11
1.2. Projektets förutsättningar	12
1.2.1. Barriärer	13
1.2.2. Lekplatser	14
1.2.3. Sammanlänkning	14
1.3. Syfte och mål	15
1.4. Forskningsfrågor	15
2. Metod	16
2.1. Metodbeskrivning	16
2.2. Avgränsning	19
3. Kontext och platsanalys	21
3.1. Järnvägens historiska bakgrund	21
3.2. Nuvarande förhållanden	24
3.3. Sociala och demografiska behov	29
3.4. Befintliga grön och rekreationsytor	30
4. Teoretiska utgångspunkter	32
4.1. Landskapsurbanism och infrastruktur som offentlig plats	32
4.2. Funktionellt bevarande av historisk infrastruktur	33
4.3. Lek och barnvänlig stadsplanering	34
4.4. Konnektivitet och gröna korridorer i stadsplanering	35
4.5. Sammanfattning av teoretiska utgångspunkter	36
5. Förebilder och exempel	38
5.1. High Line	38
5.2. Superkilen	39
5.3. Banvallsleden	41
5.4. Hamburg Wallanlagen	42
5.5. Insikter och lärdomar från förebilderna	43
6. Gestaltningens bärande idéer	45
6.1. Vision och mål	45
6.2. Förslagets huvudkomponenter	47
7. Designprocess och tillvägagångssätt	48
7.1. Platsbesök och registreringar	48
7.2. Kartläggning och rumslig analys	48
7.3. Iterativa designskisser och modellering	49

7.3.1.	Skisser	50
7.3.1.	Utvecklingen av modellen	50
7.4.	Reflektioner av modellen	60
8.	Gestaltningförslag	61
8.1.	Illustrationsplan	61
8.2.	Renderingar och visualiseringar	62
8.3.	Masterplan	76
8.4.	Lek Element: form, säkerhet, tillgänglighet	78
8.5.	Material och planeringsstrategi	78
8.5.1.	Yta och dagvatten	78
8.5.2.	Vegetationsval	79
8.5.1.	Belysningsval	80
8.5.2.	Planeringsstrategi	81
8.6.	Fasindelning och genomförandestrategi	81
9.	Diskussion	83
9.1.	Bidrag till diskussionen om lek i staden och offentliga rum	85
9.2.	Förslagets begränsningar	85
9.3.	Möjligheter och begränsningar med 3D-modeller för gestaltungsarbete ...	86
9.4.	Möjligheter för framtida utveckling	87
9.4.1.	Bron	87
9.4.2.	Resten av stationsområdet	87
9.4.3.	Åkanten	87
10.	Slutsats	88
10.1.	Sammanfattning av viktiga insikter	88
10.2.	Metodreflektion	89
11.	Referenser	90
12.	Bildreferenser	94
13.	Bilagor	95

1. Inledning

1.1. Bakgrund

I detta projekt var uppdraget att omgestalta ett område som blev kvar från när järnvägen sträckte sig över ån Ätran i Falkenberg. En plats som kommunen idag har kallat ett ärr. Under en tid nu har det varit en enkel gräsyta.

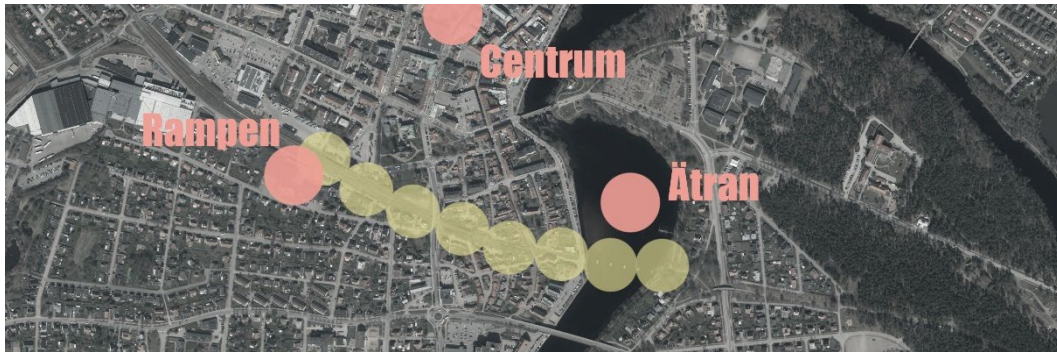
Även om den används idag i viss utsträckning finns det ingen tydlig plats för gångtrafik. I ena änden ligger Falkenbergs kyrka och entrén till stadens centrum. På andra sidan ligger ån, där fem gamla fundament till järnvägsbron fortfarande står som pelare ut i vattnet. Promenaden ligger i ett mestadels glest bebyggt bostadsområde och passerar även en del av den historiska gamla staden.

På andra sidan vägen, nära den gamla järnvägsstationen, pågår en nybyggnation nära stadskärnan. Denna plats kallas Rampen och kommer att bli ett bostadsområde, men är idag en miljö präglad av industribyggnader. Den ligger på motsatt sida av stadens centrum från spåren, vilka fortfarande är i bruk.

1.2. Projektets förutsättningar



Figur 1 Del av området. Egen bild



Figur 2 Falkenberg Rampen, Centrum och Ätran. Datakälla (bakgrund): Ortofoto Visning Årsvisa, Lantmäteriet, 2024.

Som en del av arbetet var jag i kontakt med Falkenbergs stadsarkitekt, Malin Jarl. Det framgick att det fanns en brist på lekplatser och gröna förbindelser i området. Barriärer, så som järnvägen och ån, står mellan olika delar av staden.

1.2.1. Barriärer



Figur 3 Järnvägen mot Rampen (Idag svart-vita industribyggnaden). Egen bild

Förbindelsen mellan Rampen och stadskärnan var ett problem trots deras närhet till varandra. Järnväg och bostadshus ligger i vägen för rak kommunikation mellan områdena. Detta tvingar fotgängare att ta en omväg. Omvägen är relativt kort, men den tvingar människor att gå längre bort från destinationen och dessutom gå längs den ganska obehagligt bullriga huvudvägen. Det kan innebära att personer som skulle ha valt att gå till fots i stället väljer att ta bilen i en sådan situation, vilket belastar de redan trafikerade vägarna in till staden och bidrar till miljö- och bullerföroreningar (C.Dias 2023).

1.2.2. Lekplatser

Av de tre lekplatserna närmast projektområdet har en rivits och ersatts av en tom gräsplätt. En annan ligger på en innergård, inhägnad av murar. Detta lämnar endast en lekplats tillgänglig för allmänheten. Utomhuslek är en fråga om hälsa, möjlighet till social interaktion och utveckling. Leken ger uppskattning för och skapar långsiktig förståelse för den roll som aktivitet spelar i den egna hälsan (WHO, 2018b).

I och med platsens smala utformning och att de ytor som har mera plats ligger i osäkra lägen nära större vägar, kommer specialanpassningar att krävas för att integrera lek utan en specifik och avgränsad plats.

1.2.3. Sammanlänkning

I staden finns även en fråga om att i framtiden ytterligare förbinda de två sidorna av ån med varandra med en bro avsedd för gående. Äldre barn och tonåringar utgör en grupp som inte har tillgång till bil och vars rörlighet är beroende av kollektivtrafik, skjuts av föräldrar eller ett välfungerande gångnät. Idrottsplatserna ligger på ena sidan ån, stadskärnan och skolorna på den motsatta sidan. Att ha fungerande förbindelser mellan de två sidorna är därför fördelaktigt. Det finns två befintliga broar i närområdet, men de är båda byggda med biltrafik som primärfunktion.

Den närliggande bron, Peter Åbergs väg, är bullrig och separerar gångtrafiken från biltrafiken med en vägbarriär. Förbindelserna är inte heller särskilt väl anslutna till ån, eftersom båda påfarterna sträcker sig förbi själva ån. Detta innebär att personer som vill promenera längs ån måste vända ryggen mot och gå 75 meter på ena sidan och 100 meter på den andra, bort från vattnet, och sedan tillbaka för att komma till bron om de vill korsa den.

Tullbron, närmare centrum, är motsatsen. Dess problem är dock bristen på avskiljning. Det finns markeringar i vägbanan, men inte ens en upphöjd kant mot gång- och cykelväg. De nuvarande förbindelserna kanske kan fungera, men lämnar övrigt att önska.

1.3. Syfte och mål

Målet med uppsatsen är att utarbeta ett gestaltungsförslag för omvandlingen av den tidigare spårpassagen, inom vilken park- och rekreativfunktioner integreras. Förslaget baseras på projektplatsens förutsättningar samt de önskemål och krav som Falkenbergs kommun har formulerat för området och formas igenom iterativ design.

Målgruppen är i huvudsak boende i området, samt barn och äldre i Falkenberg.

Syftet är att undersöka hur äldre infrastruktur kan gestaltas och tilldelas nya funktioner och samtidigt utvecklas till ett attraktivt och funktionellt stadsrum. Uppsatsen syftar även till att bidra med perspektiv och kunskapsunderlag av relevans för framtida infrastrukturella omvandlingsprocesser.

Arbetet vänder sig till landskapsarkitektstudenter, yrkesverksamma landskapsarkitekter samt andra aktörer med intresse för ämnet.

1.4. Forskningsfrågor

- Hur kan övergiven infrastruktur omgestaltas till en attraktiv offentlig miljö?
- Hur kan linjära parkstrukturer gestaltas så att lek, mobilitet och kopplingar samverkar och förstärker varandra funktionellt och rumsligt?
- Hur kan historiska spår bevaras och nyttjas för att stärka platsens identitet vid omgestaltung?

2. Metod

2.1. Metodbeskrivning

Arbetet har tagit form av ett gestaltningsprojekt med en kvalitativ och iterativ designmetod. Processen har bestått av platsanalys, litteraturstudier, referensprojekt och 3D-modellering för att undersöka hur platsen kan ges en attraktiv karaktär och omvandlas till ett sammanhängande rum.

Metoden för detta har varit ett växelspel mellan analys och gestaltning, där idéer kontinuerligt har prövats, omarbetats och utvecklats utifrån platsens fysiska, historiska och sociala förutsättningar. Gestaltningsarbetet har därmed både fungerat som ett undersökande verktyg och som ett sätt att testa hur teoretiska perspektiv kan omsättas i rumslig form. Arbetet utgår från ett designorienterat arbetssätt där ritningar, skisser och modeller används som analytiska redskap för att förstå platsens potential och problematik. Fokus har legat på frågor om konnektivitet, lek, historisk förankring och upplevelsen av rörelse genom stadsrummet.

Platsbesök

Platsbesök genomfördes vid flera tillfällen under projektets gång för att studera områdets rumsliga karaktär, människors rörelsemönster, vegetation, topografi, siktlinjer och relation till omgivningen. Under besöken dokumenterades platsen genom fotografier, observationer och enklare noteringar av saker som buller, rörelser och vistelsekvaliteter.

Kontakt med stadsarkitekt Malin Jarl

Under en träff med stadsarkitekt Malin Jarl, för att få kommunens perspektiv, gick vi igenom området och delade idéer och tankar om vad som skulle vara fokus för arbetet. Utöver detta förklarade stadsarkitekt Jarl platsens historia, pågående initiativ och framtida planer för området. Samtalet bidrog till att bredda förståelsen för platsen och definierade önskemål och ramar inom vilka förslaget skulle kunna landa.

Litteraturstudie

Litteraturstudien har utgjort en central del i arbetet genom att skapa en historisk, teoretisk och kontextuell beskrivning av platsen och dess utveckling över tid. Detta skedde genom analys av historiska kartor, arkivmaterial och tidigare forskning. Vidare har litteratur kring stadsutveckling, infrastruktur och landskapsarkitektur använts för att förstå de processer som sker i stadsrummet.

Sammanfattningsvis har litteraturstudien bidragit till att sätta in projektområdet i ett större sammanhang där historiska skeenden, förutsättningar och samtida planeringsideal möts. Studien har därigenom fungerat som en kunskapsgrund för att identifiera platsens värden, problematik och utvecklingsmöjligheter samt som stöd för de gestaltungsprinciper som tillämpats i arbetet.

Förebilderna

Som en del av processen studerades ett antal referensprojekt där tidigare infrastrukturer omvandlats till offentliga rum. Exempel som High Line i New York, Superkilen i Köpenhamn, Banvallsleden i Halmstad och Hamburgs Wallanlagen användes för att undersöka hur historiska strukturer kan återanvändas och hur linjära stadsrum kan kombinera rörelse, vistelse och identitet. Referensprojekten analyserades främst utifrån hantering av historiska spår, rörelse- och vistelsekvalitet, integration av vegetation och lek, konnektivitet och kopplingar samt rumslig sekvens.

Studierna fungerade som inspiration och jämförelsematerial, men anpassades till Falkenbergs mindre skala och lokala förutsättningar. Förebilderna valdes huvudsakligen från redan kända projekt som påminde om platsen: lämnad infrastruktur i en linjär form, som sedan omvandlats för ny användning.

Iterativ design

Arbetet skapades med en iterativ designmodell där arbetet i flera steg gick tillbaka till tidigare stadier i processen, efter modellen: Idé -> Skiss -> Plan -> Modell -> Färdigt Förslag. Detta för att se hur uppkomna idéer och skisser stod sig igenom de olika delarna av processen samt applicera ändringar och utforska alternativ tills dess att ett slutligt förslag hade utvecklats. Denna modell överensstämmer med det som beskrivs i Donald Schöns bok *The Reflective Practitioner: How Professionals Think in Action* (originalutgåva 1983; Schön, 2016), forskare vid MIT i Boston. Schön benämner processen *reflection-in-action*, vilket i samtida terminologi ofta motsvarar det vi idag kallar iterativ design.

Digital modellering och Visualisering

Med stöd av DWG-underlag från Falkenbergs kommun skapades först ett gestaltungsförslag i två dimensioner i programmet AutoCAD. Med detta material tillsammans med höjddata från hemsidan Scalgo skapades sedan en tredimensionell modell av det befintliga området i SketchUp. Modellen användes både för analys och för visualisering av gestaltungsförslaget.

Genom modellen kunde relationer mellan topografi, rörelse, vegetation och byggnadsvolymer studeras i olika skalor och perspektiv. Modellen användes också för att testa nivåskillnader, siktlinjer och upplevelsen av rörelse genom området. På så sätt blev modellen ett verktyg där idéer kunde prövas och omprövas under processens gång.

Renderingarna producerades i V-Ray, ett tillägg till programmet SketchUp. Därefter bearbetades de i Photoshop för att skapa de färdiga visualiseringarna, vilka fungerade som ett kommunikativt verktyg för att förmedla förslagets rumsliga kvaliteter och atmosfär.

Ljudnivå analys

Genom att mäta punkter längs området skapades en översiktsmodell av ljudnivåer över området. Denna studie satte upp ett nät med punkter med ungefär 50 m avstånd över området. Därutöver placerades en punkt på motsatt sida av ån samt en på bron vid Peter Åbergs väg då dessa sågs vara av relevans för området. Vid varje punkt genomfördes två mätningar om två minuter per besökstillfälle, fördelade över fem separata besök. Detta resulterade i totalt tio mätningar per punkt. Samtliga mätningar utfördes inom ett tvåtimmarsintervall kring kl. 12.00, för att reducera variationer relaterade till dygnsrytm och trafikintensitet. Av dessa ljudnivåer räknades ett medelvärde ut i dB.

Denna studie genomfördes i ett undersökande och platsförstående syfte snarare än som en tekniskt verifierbar bullerutredning. Mätningarna utfördes med kostnadsfria program för mobiler och utan professionell eller kalibrerad utrustning. Arbetet hade heller ej förutsättningarna för att göra långtidsmätningar. Därför följdes ingen etablerad modell då resultaten inte bedöms uppnå en precision värdig för att presenteras som vetenskaplig data.

Återkoppling

När arbetet närmade sig sitt slut söktes ny kontakt med stadsarkitekt Jarl för att få återkoppling på förslaget. Svar inkom om att arbetet har mottagits, men synpunkter eller kritik har sedan dess inte kommunicerats.

Sökord

Architecture, Cityplanning, City design Conservation, Design, Drosscape, "Frederick Law Olmsted", Heritage, History, Infrastructure "Landscape Architecture", Landscape Infrastructure, Landscape, Architecture, "Landscape Urbanism", Mobility, Urban, Urbanisation, "Urban structure principles", Planning, Permeability, "Public space and mobility", "WHO", WHO play,

2.2. Avgränsning

Projektet är avgränsat till den tidigare spårpassagen i Falkenberg samt dess direkta närområde längs Ätran. Fokus ligger på gång-, vistelse- och rekreationsfunktioner i markplanet, med särskild betoning på lek, mobilitet och rumsliga kopplingar. Förslaget behandlar inte tekniska lösningar för järnvägstrafik, brokonstruktioner i full skala eller detaljerade konstruktions- och kostnadsberäkningar. Inte heller behandlas frågor rörande markföroreningar, juridiska fastighetsförhållanden eller genomförandefaser, då dessa ligger utanför arbetets omfattning och skulle kräva specialistkunskap samt tillgång till detaljerade utredningar.

Metodvalet baseras huvudsakligen på platsanalys, litteraturstudier och studier av relevanta referensprojekt. Detta innebär att resultatet till stor del är kvalitativt och tolkande, snarare än kvantitativt eller empiriskt verifierat. Avsaknaden av systematiska användarstudier, såsom intervjuer, enkäter eller observationer av faktiska rörelsemönster, kan ses som en begränsning. Användarbehov och beteenden har i stället tolkats utifrån tidigare forskning, kommunala underlag samt generella principer för stads- och landskapsplanering.

Vidare bygger delar av analysen på källor och generaliserbara teorier om offentlig miljö, lek och mobilitet, vilka inte alltid är direkt överförbara till den specifika platsens sociala och kulturella kontext. Även mötet med stadsarkitekten representerar ett institutionellt perspektiv, vilket innebär att andra aktörers röster – exempelvis boende, barn och unga – inte kommer till tals i samma utsträckning.

Uppsatsen eftersträvar inte att presentera ett färdigt genomförandeförslag, utan ett gestaltningsmässigt undersökande projekt vilket ska kunna fungera som

diskussionsunderlag och inspirationskälla för framtida omvandlingsprocesser av övergiven infrastruktur.

3. Kontext och platsanalys

3.1. Järnvägens historiska bakgrund

Falkenberg är en kuststad belägen vid västkusten i Hallands län, med en lång historia som handels- och hamnstad. Redan under vikingatiden fungerade platsen som handelsplats längs kusten. Under 1800-talet när sjöfarten expanderade gjorde stadens geografiska läge vid Ätran och läget till Kattegatt hamnen central för export av jordbruks- och trävaror från inlandet och stadens funktion som regional handelsplats växte därav (Falkenberg.com, 2016).

Under 1800-talet förändrades stadens roll genom industrialisering och infrastrukturutveckling i Sverige. Den första järnvägen genom Falkenberg var Mellersta Hallands Järnväg, som öppnades 1886 och knöt samman Halmstad med Varberg (Sten, 2006). Stationsläget placerades väster om stadskärnan och bidrog till expansion av bebyggelse och nya funktioner runt stationen.

Utöver MHJ etablerades även Falkenbergs Järnväg 1894. Denna byggdes för att underlätta godstransporter, framför allt timmer, till Falkenbergs hamn och sträckte sig från Falkenberg i nordostlig riktning längs med Ätran. Det fanns då redan en bro längre österut, men arbetet på den bron, vars fundamenten står kvar idag, påbörjades 1933 och avslutades 1936 (Pettersson, n.d.).

Under 1930-talet började Falkenbergs Järnväg möta svårigheter på grund av minskad godstrafik och ökad konkurrens från vägtransporter. Trots en kort uppgång under andra världskriget fortsatte trafiken att minska och banan lades slutligen ner 1961 för kvarvarande persontrafik. Rälsen togs bort kort därefter och banvallen finns idag kvar i vissa sträckor som rekreationsstråk.

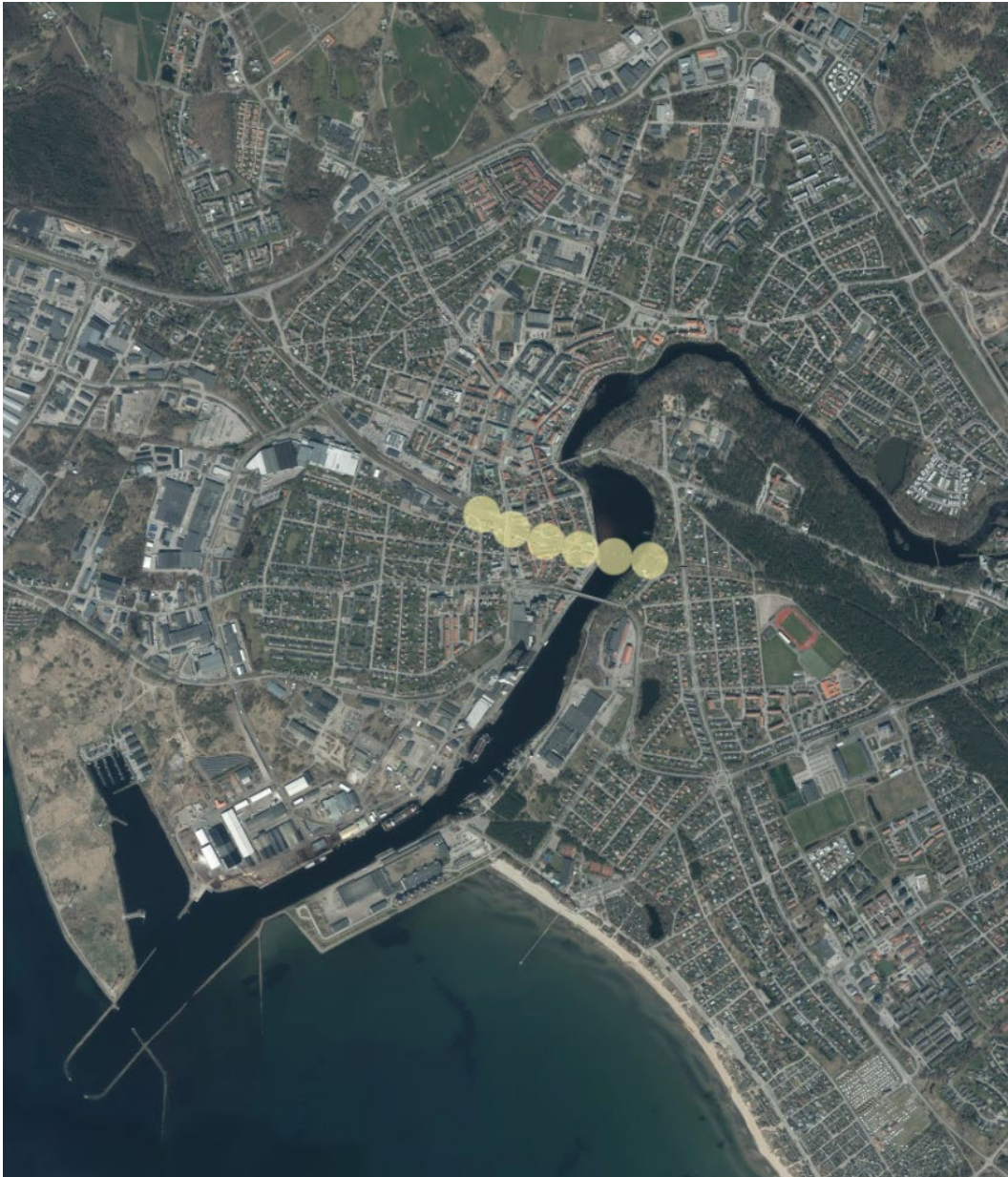


Figur 6 Ortofoto år 1960, med bron nu på plats där den stod innan rivning, Lantmäteriet, 2026.



Figur 7 Brofundamenten idag. Egen bild

3.2. Nuvarande förhållanden



Figur 8 Områdets relation till större Falkenberg Datakälla (bakgrund): Ortofoto Visning Årsvisa, Lantmäteriet, 2024.

Det aktuella projektområdet utgörs av en tidigare järnvägskorridor som löper längs Ätrons östra sida i Falkenberg. Området beskrivs i kommunala planeringsdokument som en rest från den tid då järnvägen gick genom staden och över till andra sidan ån. Den har sedan dess blivit kvar som en outnyttjad yta i stadsstrukturen. Idag en enkel gräsyta utan tydlig funktion, identitet eller markerad väg.

Rörelsemönstren är informella med upptrampade stigar mellan de omkringliggande bostadsområdena. Platsen ses varken som ett effektivt transportstråk eller som ett tydligt vistelserum, utan befinner sig i ett mellanläge där dess potential mest blir oanvänd.

Den omgivande bebyggelsen är relativt gles och domineras av bostadshus, kompletterad av inslag från den historiska stadskärnan. I ena änden av stråket ligger Falkenbergs kyrka och entrén till stadens centrum, vilket ger området en symboliskt och funktionellt viktig position som övergångszon mellan olika urbana karaktärer. På den motsatta sidan av vägen återfinns ån Ätran, där de gamla fundamenten till järnvägsbron står som pelare i vattnet. Dessa utgör ett tydligt historiskt spår och identitet.

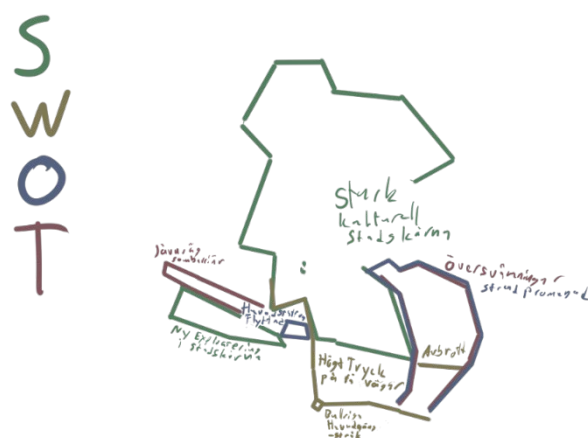
Vegetationen längs passagen i Mellanområdet är i huvudsak låg och sporadisk, bestående av gräsytor och vissa träd. Den begränsade rumsliga inramningen gör att platsen upplevs som öppen men också som odefinierad och svår att läsa. Avsaknaden av möblering, belysning och tydliga entrépunkter bidrar till att området ej uppfattas som en del av stadens offentliga rum utan endast som något som lämnats kvar. Avsaknad av belysning påverkar även trygghetskänslan och viljan att uppehålla sig på platsen under kvällstid.

Samtidigt rymmer området flera kvaliteter och möjligheter. Det nära förhållandet till Ätran ger en stark landskapsmässig potential och de kvarvarande järnvägs-elementen erbjuder en grund för att arbeta med platsens historia. Dess linjära form och strategiska läge mellan centrala målpunkter gör området särskilt lämpat för att utvecklas till ett sammanhängande gång- och vistelsestråk som kan stärka kopplingarna mellan olika delar av staden.

Sammanfattningsvis präglas de nuvarande förhållandena av låg funktionell och rumslig kvalitet, otydlig användning och begränsad social aktivering, men också av en tydlig latent potential. Platsen framstår som ett outnyttjat mellanrum i stadsväven, vars omvandling till ett gestaltat offentligt rum kan bidra till förbättrad tillgänglighet, ökad vistelsekvalitet och en stärkt lokal identitet.



Figur 9 Ortofoto av området och närliggande bostadsområden. Datakälla: Ortofoto Visning Årsvisa, Lantmäteriet, 2024.



Figur 10 Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats; SWOT-Analys

Falkenberg har en tydlig känsla av en stadskärna, vilket anses vara en styrka i området som vill tas vara på och utvecklas ytterligare. Återgärder har tagits för att styra trafiken in på ett antal vägar, vilket har minskat antalet barriärer, vilket ses som en styrka. Vägar som är kvar är dock av denna anledning trafikerade, vilket ses som en svaghet. Järnvägen blockerar just nu kopplingen mellan nybyggnationen och centrum och närliggande service, vilket ses som ett hot mot platsens utveckling. Att järnvägen har minskat i användning ses dock som en möjlighet. En möjlighet som kommer vara väldigt central i arbetet.

Åkanten har rekreativa och attraktiva värden, vilka ses som möjligheter. Den har dock tidigare svämmat över vilket ses därför som ett hot. Bilprioriteringen och avsaknaden av en specialanpassad bro till fotgängare ses som en svaghet i stadens konnektivitet.



Figur 11 Noder och barriärer Datakälla (bakgrund): Ortofoto Visning Årsvisa, Lantmäteriet, 2024.



Figur 12 Vy från andra sidan ån, sett mot området. Egen bild



Figur 13 Den öppna delen av rälsen med nuvarande utrustning och infrastruktur. Egen bild



Figur 14 Törngrens Krukmakeri, ett av Europas äldsta bevarade krukmakerier (från 1789), sedan 2014 har verksamheten stängt / minskat. Egen bild

3.3. Sociala och demografiska behov

För att skapa ett hållbart, inkluderande och livskraftigt stadsrum är det av vikt att förstå de sociala och demografiska förutsättningarna i området kring projektplatsen. Falkenbergs stad (2022) har satt målet att bygga en stad som inte bara växer fysiskt utan också socialt genom att främja trygga miljöer och sammanlänkade stadsdelar där människor i olika delar av livet kan leva, mötas och röra sig fritt. Ett uttalat mål i planen är att motverka social, ekonomisk och åldersrelaterad segregation samt att främja dialog och delaktighet i planeringsprocesser. Detta ska ske med särskilt fokus på barnperspektiv och olika gruppers behov i de fysiska miljöerna.

Falkenbergs befolkning växer, speciellt barnfamiljer och äldre vuxna, vilket ställer krav på att planerad infrastruktur och offentliga rum svarar mot olika demografiska behov. För barn och ungdomar innebär detta tillgång till trygga och tillgängliga rörelseytor, lekplatser, mötesplatser och kopplingar till skolor, idrottsanläggningar och rekreationsområden. För äldre invånare ses trygghet, god tillgänglighet och närhet till service och gröna miljöer som särskilt betydelsefulla. I likhet med kommunens egna sociala mål innebär detta att planering inte bara ska maximera fysisk tillgänglighet utan också skapa sociala mötesplatser där interaktion och delaktighet främjas. För dessa grupper blir också framkomligheten utan bil viktig, då de yngre saknar tillgång och bland de äldre väljer många någon gång under livet att sluta köra.

Projektets sociala mål är att tillföra funktioner och stärka social hållbarhet, tillgänglighet och delaktighet i stadens vardagsrum.

3.4. Befintliga grön och rekreationsytor



Figur 15 Lekplatser och en 500 m radie från den punkt där platsen möter Nygatan Datakälla (bakgrund): Ortofoto Visning Årsvisa, Lantmäteriet, 2024.



Figur 16 Grönområden Datakälla (bakgrund): Ortofoto Visning Årsvisa, Lantmäteriet, 2024.



Figur 17 Söderbro lekplats. Lekplats i anslutning till projektområdet. Egen bild

Trots de många villorna som ligger i området finner vi de flesta lekplatser i utkanten av en radie på 500 meter från den plats där Mellanområdet möter Nygatan. På väg till lekplatserna krävs också att människor korsar många, om än mestadels mindre, vägar. I områdena i anslutning till projektområdet på båda sidorna finner vi endast en mindre lekplats ($\approx 100 \text{ m}^2$) med en fjädergunga samt en mindre sandgrop. Därför uppstår brist på lek vara en brist i området och en viktig aspekt att hantera i planeringen av områdets gestaltning.

4. Teoretiska utgångspunkter

4.1. Landskapsurbanism och infrastruktur som offentlig plats

Begreppet landskapsurbanism blev stort kring år 2000, bland annat genom Charles Waldheim (2006) som beskriver landskapsurbanism som ett sätt att förstå staden som ett sammanhängande system av ekologiska, sociala och infrastrukturella processer, i stället för något med en statisk form (Waldheim, 2006).

Idén är ett teoretiskt och praktiskt ramverk, med den centrala tanken att infrastruktur inte endast handlar om transport eller försörjning, utan även har- och kan gestaltas för bland annat sociala, ekologiska och kulturella värden. James Coroner skriver i sin bok *Landscape Urbanism: A Manual for the Machinic Landscape* att ytor i våra städer, vilka idag ofta fungerar som barriärer, järnvägar, vägar, flodbankar, industriområden, samtidigt som de i sin nutida eller tidigare barriärfunktion har potential för omvandling när dessa ytor överges eller blir underutnyttjade (Coroner, 2003).

Landskapsarkitekt Alan Berger beskriver ytor som de Coroner talade om som drosscapes (skrot-skap) i den bok som han namngett efter just dessa ytor, *Drosscape: Wasting Land in Urban America* (2006). Berger menar att dessa är ytor som har kommit till genom förändringar i rörelse- och produktionsmönster samt teknologisk utveckling och som därav kan återintegreras i stadens nätverk genom design. Samtidigt argumenterar han, vilket ses som relevant för detta arbete, att omvandlingen inte behöver betyda att man tar bort platsens historia utan i stället kan låta delar av platsens tidigare infrastruktur vara en guide och bli till identitetsskapande element under en nygestaltning.

I landskapsurbanismen är just denna tidsdimension ett återkommande tema. Likt hur Waldheim beskrev handlar det om att betrakta staden som ett objekt i konstant förändring. Stan Allen menar att för att åstadkomma detta behöver vi skifta vårt

fokus från idén om att, i detta sammanhang, parken skulle vara ett ensamt objekt, till att se den i sin kontext, med flöden och relationer (Allen 1999). Strukturer likt nedlagda järnvägar är då intressanta då de redan är anpassade för rörelse och koppling mellan olika platser i staden.

När infrastruktur transformeras till offentlig yta medför detta även en social omförhandling av stadens rum, där tidigare funktionsspecifika områden öppnas för en bredare användargrupp. Sheller & Urry skriver om detta och kallar det för rumslig rättvisa, där idéer om bilfria stråk och mötesplatser, säkrare och med mer säkerhetskänsla, tar över där vi tidigare hittat barriärer (Sheller & Urry, 2006).

I och med att staden expanderar kommer funktioner som tidigare varit i utkanten av staden att upptas av stadens centrum. Den process med vilken vi hanterar dessa ytor blir då viktig för att forma stadens identitet och rum. Ifall dessa lämnas bevarade, raderade, integrerade eller omformade.

4.2. Funktionellt bevarande av historisk infrastruktur

Att bevara historien handlar inte endast om att bevara saker eller frysa dem i tid, det kan också handla om att konservera funktion (Pendlebury, 2013). Genom att hitta vad som har gjort en plats speciell kan dess identitet behållas samtidigt som den anpassas till nutida behov. I stället för att bevara historien genom fortsatt järnvägstrafik, bevaras den igenom en fortsatt funktion av förbindelse och rörelse mellan stadsdelar.

En liknande tanke lägger Alan Berger fram om att bevara historien genom att aktivera– inte bara konservera– historien (2006). I stället för att radera tidigare spår av användning och låta monument och plakater bevara historien för nästkommande generationer argumenterar Berger att ytorna själva kan bli läsbara lager av tid, genom hur platsen upplevs och används i vardagen. Och på så sätt väcka tankar om historien om en plats.

De kvarvarande fundamenten i Ätran bär inte längre någon bro, men markerar platsen där bron en gång gick och påminner oss om platsens och stadens historia. En ny övergång längs med de gamla fundamenten blir därför inte endast en ny övergång utan också en påminnelse om den gamla passage som legat bredvid.

Detta synsätt är kopplat till landskapsurbanismen. Stan Allen beskriver infrastrukturella former som mer robusta än de funktioner de en gång haft och de

är därför väl lämpade för omprogrammering (Allen, 1999). De linjära formerna och rumslig kontinuitet, skapar bra förutsättningar i offentliga miljöer för användning som till exempel promenadstråk, cykelvägar eller annan rörelse. Genom att arbeta med de befintliga strukturerna, rörelsen och materialen menar Allen att ny funktion kan införas utan att platsens identitet går förlorad.

Bevarande bör vara en balansgång mellan spänningen mellan historia och samtida efterfrågan och behov. I stället för att se underanvänd infrastruktur som misstag som bör rivas, gömmas, eller byggas om kan denna tidigare funktion ses som en tillgång och omgestaltningen som ett sätt att förlänga platsens livstid. Genom att ta vara på historien i omgestaltningen på den aktuella ytan i Falkenberg är det inte längre frågan om ett "ärr" som behöver döljas under ett lager av smink, utan ett minne som genom ny användning fortsätter forma stadens identitet och vardagsliv.

4.3. Lek och barnvänlig stadsplanering

Lek är en central del av barns fysiska, sociala och mentala utveckling som under de senaste decennierna fått mer uppmärksamhet inom landskapsarkitektur såväl som stadsplanering i stort. I barnvänlig stadsplanering betraktas lek inte bara som något knutet till lekplatsen, utan något som kan integreras i vardagens rörelsemönster och i våra offentliga rum. I stället för användandet av den typiska inhägnade lekytan uppstår spontan lek i öppna, inkluderande och flexibla miljöer (Lester & Russell, 2010).

Säkerhet och tillgänglighet är också viktiga aspekter i planering av miljöer för barn. Att planera någonting som är helt säkert är väldigt svårt, om inte omöjligt. Del av svaret på varför finns i vår psykologi; människan tar risker och studier visar att desto säkrare någonting görs, desto säkrare känner människan sig och tar därmed större risker på ett sätt som motverkar effekterna av den nya säkerheten (Vrolix, 2006). I andra ord hittar människan sätt att göra det säkra osäkrare. I lekmiljöer skulle detta kunna ta form av klättrande på taket ifall en lekstuga i sig inte är stimulerande nog.

Forskning om så kallad "riskfylld lek" betonar vikten av att inte enbart eliminera risker, utan att i stället arbeta med dem på ett medvetet och pedagogiskt sätt. Enligt Brussoni et al. (2012) bidrar möjligheten att pröva höjd, fart, styrka och osäkerhet till att barn utvecklar motoriska färdigheter, riskbedömning och självförtroende. Bauer et al. (2025) lyfter i sin tur hur gestaltning och materialval kan stödja denna balans genom att skapa miljöer där risk är närvarande men hanterbar. Detta kan ske

genom varierad topografi, naturmaterial och öppna strukturer som uppmuntrar klättring, balans och utforskande utan att exponera barn för allvarlig fara. I praktiken innebär detta en planering där lektytor integreras i det offentliga rummet med nivåskillnader, lösa element och sinnliga kvaliteter som inbjuder till egen tolkning och gradvis utmaning. På så vis kan stadsrummet fungera som en utvecklande arena där barn successivt lär sig att förstå och hantera risk, snarare än att helt skyddas från den.

4.4. Konnektivitet och gröna korridorer i stadsplanering

Konnektivitet är tanken om hur väl platser i ett samhälle binds samman i välfungerande nätverk. Det kan bland annat handla om tillgänglighet och användbarhet för gång- och cykeltrafikanter och hur man sammankopplar staden på ett intuitivt, säkert och attraktivt sätt. Urbana strukturer bör utformas som sammanhängande nätverk med många kopplingar mellan olika delar av staden. Ju fler kopplingar ett nätverk har, desto mindre sårbart blir det, eftersom alternativa vägar kan ta över om en länk blockeras eller upplevs otrygg (Salingaros et al., 2014). Ett tätt sammanlänkat nätverk bidrar också till ökad ”genhet”, det vill säga att resvägar upplevs som direkta, samt till bättre orienterbarhet och navigerbarhet i staden. Sammantaget stärker detta både tillgängligheten och upplevelsen av trygghet för gående och cyklister. Detta anses vara särskilt viktigt för grupper utan tillgång till bil: bland annat barn, ungdomar och äldre. Dessa gruppers rörlighet är i hög grad beroende av ett välutvecklat och lättnavigerat gångnät.

I Gabriel Perez och Katias Perinis bok *Nature Based Strategies for Urban and Building Sustainability* (2018) beskrivs gröna korridorer som en kombination av konnektivitet med ekologiska, sociala, funktionella och estetiska värden. I stället för att endast vara en rörelse-yta från en plats till en annan blir dessa ytor också urbana ekosystem. Utöver att ge mer estetiskt kompletta färdvägar med kringliggande vegetation bidrar gröna korridorer i stadsrummet till bekvämare och mer attraktiva vägar. Detta åstadkoms genom ett förbättrat mikroklimat. Med andra ord, förbättring av det lokala klimatet. Där vegetationen kyler ner sin närhet och även minskar luft- och bullerföroreningar då dessa båda fångas upp eller skingras i trädens kronor.

Perez och Perini förklarar hur vegetationens svalkande effekt tillkommer både genom vegetationens skugga och genom avdunstning som naturligt sker från vegetation och mark. Detta hjälper till att motverka den värmeeffekt som kommer från den till högre grad hårdgjorda stadsytan.

I landskap där infrastruktur skapar fysiska eller upplevda barriärer, såsom järnvägar, trafikleder och industriområden, kan gröna korridorer spela en reparativ roll. Barriäreffekter kan leda till förlängda gångavstånd, minskad orienterbarhet och sänkt benägenhet att välja gång eller cykel som färd sätt. Genom att omvandla outnyttjad eller underutnyttjad infrastruktur till stråk kan tidigare fragmenterade områden återintegreras i stadens rörelsesystem (Trafikverket, 2013).

Enligt boverket förbättrar denna typ av omvandling inte enbart den faktiska, utan även den upplevda närheten mellan stadsdelar. Upplevelsen av sammanhang, trygghet och direktitet i rörelsestråk har visat sig vara avgörande för hur människor väljer sina vardagsrutiner (Boverket, 2021).

Emerald necklace

Begreppet Emerald Necklace är ett begrepp i stadsplanering med ursprung från Boston (Izzo, 2007). Det syftar på det sammanhängande nät av parker och vattenrum, planerade på slutet av 1800 talet av landskapsarkitekten Fredrik Law Olmsted. Idén var ett “grönt halsband” som gick runt stadens centrala delar.

Emerald Necklace kan ses som ett tidigt exempel på det vi idag kallar blågrön infrastruktur. Till skillnad från isolerade och spridda ytor var idén sekvens, rörelse och närhet där de olika parkerna stöttade varandra för att skapa ett komplett system. Idag kan begreppet användas som ett beskrivande ord för metoden.

4.5. Sammanfattning av teoretiska utgångspunkter

De teoretiska utgångspunkterna i detta arbete bygger på principer från landskapsurbanism, funktionellt bevarande av historisk infrastruktur, barnvänlig stadsplanering samt konnektivitet och gröna korridorer. Landskapsurbanismen betonar staden som ett dynamiskt system där ekologiska, sociala och infrastrukturella processer samverkar (Waldheim, 2006; Coroner, 2003). Tidigare barriärer, såsom järnvägar och industriområden, kan omvandlas till offentliga rum som både stärker stadsrummets funktion och bevarar platsens identitet (Berger, 2006; Allen, 1999).

Funktionellt bevarande innebär att historiska element inte enbart ska konserveras, utan aktiveras genom ny användning som harmonierar med dagens behov. Detta

skapar en kontinuitet mellan platsens historia och samtida funktioner, vilket bidrar till en starkare identitet och lokal förankring (Pendlebury, 2013; Berger, 2006). Exempelvis kan de kvarvarande fundamenten från järnvägsbron i Ätran fungera som en påminnelse om platsens historiska funktion samtidigt som de integreras i nya promenad- och aktivitetsstråk.

Barnvänlig stadsplanering lyfter fram lek som en integrerad del av det offentliga rummet, där säkerhet, tillgänglighet och möjligheten till spontan lek är centrala aspekter (Lester & Russell, 2010; Vrolix, 2006). Genom att inkludera lekfulla element i linjära stråk kan barns rörelse och sociala interaktion stimuleras samtidigt som rumslig variation och användbarhet för alla åldrar ökar.

Konnektivitet och gröna korridorer förstärker både social och ekologisk hållbarhet genom att skapa sammanhängande nätverk av rörelse och rekreation. Ett väl sammanlänkat gång- och cykelnät ökar tillgänglighet, trygghet och orienterbarhet, samtidigt som gröna korridorer bidrar till mikroklimat, biologisk mångfald och estetiska värden (Salingaros et al., 2014; Perez & Perini, 2018; Trafikverket, 2013; Boverket, 2021). Begrepp som "Emerald Necklace" exemplifierar hur sekventiella, sammanhängande park- och vattenstråk kan stärka urbana landskapsfunktioner och integration mellan stadsdelar (Izzo, 2007).

Sammanfattningsvis visar teorin att omvandling av underutnyttjad infrastruktur inte bara kan förbättra funktionalitet och tillgänglighet, utan även bevara och förstärka platsens historiska och sociala värden. Dessa principer utgör därmed grunden för gestaltungsförslaget i projektområdet, där ambitionen är att skapa ett inkluderande, lekfullt och sammanhängande promenadstråk med historisk förankring, sociala mötesplatser och ekologiska kvaliteter.

5. Förebilder och exempel

5.1. High Line

Ett av de mest kända exemplen på omvandlad infrastruktur finns i New York. Det skulle nog inte vara rätt att skriva denna uppsats utan att nämna High Line. Troligtvis det mest välkända samtida exemplet av tidigare järnvägsstruktur omvandlad till offentlig plats.



Figur 18 High Line NYC 4546199798 2fb244ec8b (Photograph), av La Citta Vita, Flickr (<https://www.flickr.com/photos/la-citta-vita/4546199798/in/set-72157623789325157/>). CC BY-SA 2.0.

Det som nu är High Line var en upphöjd godsjärnväg förlagd på västra Manhattan i New York. Efter att järnvägen lade ner på grund av underanvändning under 80-talet stod den oanvänd i flera decennier. Många tankar sprang fram gällande ifall man skulle riva eller omvandla banan, men under lång tid stod den i limbo. 2009 öppnades i alla fall den första biten av järnvägen för allmänheten (Litke, 2016; The High Line, 2024). Projektet har blivit uppmärksammat internationellt för hur designen kombinerar rörelse, rekreation och stadsnatur i ett linjärt format. Varje år produceras och placeras nya statyer och konstverk längs med vägen på uppdrag av staden.

High Lines planteringar designades av Piet Oudolf och var inspirerade av den vegetation som återtagit platsen under dess år av övergivenhet. Gestaltningen av High Line bygger i stor utsträckning på att bevara platsens industriella karaktär och historiska spår. Räls, betong och stålkonstruktioner har integrerats i parkens utformning.

5.2. Superkilen

Ett annat exempel på ett linjärt stadsrum är Superkilen i Köpenhamn. Superkilen beskrivs av sina designers som ett stadsrum uppdelat i tematiska zoner där konst, lek och rörelse integreras i vardagens flöden (BIG et al., 2012). Projektet är ett relevant genom dess hantering av barriärer och dess förmåga att omvandla ett tidigare fragmenterat område till en sammanhängande offentlig miljö. Superkilen löper parallellt med större trafikleder och bebyggelsestrukturer som tidigare bidrog till uppdelning inom stadsdelen (Daly, 2020). Det hoppades också att skapa en brygga mellan ett område där en större andel av folket hade en utrikes bakgrund till ett område med mindre andel och att bryta segregationen med mindre gränser, och fler möjligheter för samspel och interaktion. För att understryka detta var parken också skapad genom en väldigt participatorisk process som involverade möten mellan grannar för att delta med kulturella inslag från respektive länder.



Figur 19 Superkilen park, Nørrebro, Copenhagen - Superflex with Bjarke Ingels Group and Topotek1 (Photograph), av Naotake Murayama, Flickr (<https://www.flickr.com/photos/12832970@N00/20657519060>). CC BY-SA 2.0.

I Söder finner vi torgytor med öppen rörelseriktning samt en sträcka i norr som huvudsakligen är byggd med ett tydligt fokus på rörelsen Norr-Söder. Genom att etablera ett tydligt, kontinuerligt stråk har man kopplingarna mellan närliggande kvarter

Denna strategi ses relevant för projektet i Falkenberg där slutet av den nuvarande järnvägslinjen utgör en fysisk barriär för mittpunkten mellan stadskärnan, Rampen och områden längs Ätran. Idén av ett område karakteriserat av diffusion och en yta karakteriserad av riktad ledning återfinns i utgångspunkten för detta förslag. En öppen rörelse på järnvägsområdet och en riktad rörelse mot vattnet har varit ambitionen.

Samtidigt finns betydande skillnader mellan Superkilen och det aktuella projektområdet i Falkenberg. Superkilen är beläget i en tät, urban storstadskontext med hög befolkningstäthet och stark närvaro av daglig användning. Detta har möjliggjort ett intensivt program av aktiviteter och visuellt uttrycksfull gestaltning. Falkenberg präglas i stället av en mindre skala, närhet till ån samt lugnare stadsliv där landskapskaraktär och historia spelar en större roll i platsens identitet.

Som referensprojekt är det dock ett exempel på hur ett linjärt rum kan hjälpa plåstra samman vad som tidigare varit en barriär,

5.3. Banvallsleden

Ett inspirerande exempel närmare platsen kan ses i Halmstad med Banvallsleden. Banvallsleden är en längre sträcka, men idén är liknande. Banvallsleden är en cykel- och vandringsled som följer en tidigare järnvägssträckning genom Halmstads kommun, närliggande delar av Halland och vidare genom södra Sverige. Leden sträcker sig över cirka 250 kilometer och förbinder mindre samhällen, tätorter och naturområden längs vägen. Den har utvecklats på de gamla banvallarna från Halmstad–Bolmens järnväg och andra lokala spår som lades ned under mitten av 1900-talet (Banvallsleden, 2020). Genom att använda den tidigare järnvägens fysiska struktur skapas en linjär och lättframkomlig rutt som är relativt plan och säker.

5.4. Hamburg Wallanlagen

Wallanlagen är anlagd på samma plats som den tidigare stadsmuren. Murarna förlorade sin defensiva funktion under 1800-talet då de hade fallit i ett sorgligt skick. Det bestämdes därför att murarna skulle rivas, men i samband med detta valde staden att successivt och under den tidiga landskapsarkitekten Isaak Altmanns ledning omvandla området till offentliga parkrum (Hamburg, 2023).



Figur 20 Hamburg Wallanlagen. Egen bild

Idag fungerar Wallanlagen som ett grönt band som går runt Hamburgs stadskärna och kombinerar gång- och cykelstråk, med vackra parkmiljöer och vatten och bevarar topografiska spår från de tidigare vallarna. Den tidigare barriären har därmed blivit ett sammanlänkande rum med historisk koppling.

Wallanlagen bidrar med både ekologiska och sociala aspekter. Genom sin kontinuitet är parken en grön korridor genom staden som underlättar spridning av vegetation och djurliv i en fortfarande väldigt central del av Hamburgs stadskärna. Samtidigt stärker dess tydliga stråkstruktur gång- och cykelrörelser mellan centrala stadsdelar.

Likt järnvägen i Falkenberg utgjorde dessa murar en barriär för staden. Men det betyder inte att de, efter att ha tappat sin funktion, bör ses som ett hinder som måste raderas, utan att de gamla strukturerna kan bli identitetsskapande komponenter för platsen.

Wallanlagen i Hamburg är ett historiskt exempel som vi kan se upprepade gånger i flera historiska städer. Kungsparken i Göteborg och ringmuren i Visby är ytterligare exempel, även om Visbys mur fortfarande står kvar.

5.5. Insikter och lärdomar från förebilderna

Referensprojekten, High Line i New York, Superkilen i Köpenhamn, Banvallsleden i Halland och Hamburgs Wallanlagen, visar på olika sätt hur tidigare infrastrukturer och barriärer kan omvandlas till sammanlänkande rum med egen identitet ifrån sin historiska funktion. Trots stora skillnader i skala, kontext och program pekar de mot ett antal gemensamma principer som är relevanta för gestaltningen i Falkenberg.

En första central insikt är värdet av att arbeta med platsens befintliga strukturer snarare än att utplåna dem. Både High Line och Wallanlagen utgår från äldre infrastrukturella eller defensiva system som förlorat sin ursprungliga funktion men sedan återupplivats som offentliga rum. I dessa projekt blir spåren av det förflutna, så som räls, murrester, topografi, identitetsskapande element som förankrar platsen i sin historia och skapar en tydlig karaktär. Detta talar för att även den tidigare användningen av järnvägssträckningen i Falkenberg bör ses som en resurs snarare än ett problem, där dess linjära form och historiskt kvarlämnande kan användas som bärande struktur i det nya stadsrummet.

En andra lärdom rör den linjära rummets potential som sammanbindande element. Samtliga referenser visar hur ett långsträckt stråk kan fungera som både rörelserum och vistelserum och hur kontinuitet i rumslig struktur stärker kopplingar mellan tidigare separerade delar av staden. Superkilen och Wallanlagen är särskilt tydliga exempel på hur en tidigare barriär kan omvandlas till ett rum för möten, rörelse och orientering i stadsrummet. I Falkenberg, där järnvägsområdet idag utgör en fysisk och visuell gräns mellan stadskärnan, Rampen och Ätran, innebär detta att ett tydligt, sammanhängande stråk kan bidra till att sy ihop stadens fragment och skapa en ny mittpunkt snarare än en restyta nu när järnvägens användning avtar.

En tredje insikt gäller balansen mellan riktad rörelse och öppen användning. Superkilen arbetar med olika zoner där vissa delar prioriterar flöde och

genomrörelse, medan andra inbjuder till uppehåll, lek och social interaktion. High Line kombinerar på liknande sätt promenadstråk med platser för vila, utsikt och kulturella inslag. Detta stödjer idén om en differentierad rumslighet även i Falkenberg, där vissa delar kan utformas för öppen, diffus rörelse över det tidigare järnvägsområdet, medan andra delar, spåret ner mot vattnet, får en tydligare ledande karaktär.

En fjärde lärdom rör naturens och landskapets roll i stadsrummet. High Lines planteringar, inspirerade av den spontana vegetation som tagit över platsen under dess övergivenhet och Wallanlagens funktion som grön korridor genom Hamburg, visar hur grönstruktur kan bidra både till ekologiska värden och till upplevelsen av ro, kontinuitet och identitet. Banvallsleden betonar i sin tur hur en lågmäld, landskapsnära gestaltning kan skapa en trygg och tillgänglig rutt genom både rurala men även urbana miljöer. För Falkenberg, med sin närhet till Ätran och sin mindre stadsskala, pekar detta mot en gestaltning där natur, vegetation och vattenkontakt ges en framträdande roll snarare än ett intensivt, hårdgjort program.

Sammantaget visar förebilderna att omvandlingen av en tidigare barriär till ett linjärt offentligt rum är bäst åstadkommen genom en kombination av respekt för platsens historia, tydlig rumslig struktur och en medveten avvägning mellan rörelse, vistelse och landskap. För Falkenberg innebär detta att den gamla järnvägssträckningen kan omtolkas till ett identitetsskapande stråk som både binder samman stadens olika delar och öppnar upp mot Ätran. Förebilderna pekar också på vikten av att anpassa intensitet, program och uttryck till den lokala kontextens skala och karaktär, snarare än att eftersträva spektakulära lösningar. Det är i denna lokala förankring i mötet mellan historia, landskap och vardagsliv som projektets långsiktiga relevans och hållbarhet kan förankras.

6. Gestaltningens bärande idéer

6.1. Vision och mål

Gestaltningförslagets centrala ambition är att etablera ett tryggt, tillgängligt och inspirerande stråk som knyter samman stadens olika delar genom en sammanhängande promenadväg. Genom att omvandla den tidigare spårpassagen till ett offentligt rum för rörelse, vistelse och lek skapas en ny rumslig koppling som både är funktionell och socialt aktiverande.

Stråket föreslås med jämna lutningar, tydliga siktlinjer och entrépunkter som möjliggör användning för personer i olika åldrar och med olika fysiska förutsättningar. Genom att minimera fysiska och visuella barriärer omvandlas området från ett exkluderande restutrymme till en öppen och inbjudande del av stadsväven.

Den lekfulla karaktären integreras längs hela sträckan snarare än att koncentreras till en enskild punkt. Mindre topografiska variationer, balanserande element, lekvänliga skulpturer och robusta material skapar möjligheter till spontan aktivitet och kroppslig interaktion. Genom att väva in lek i vardagsrörelsen hoppas platsens sociala liv stärkas och närvara över tid.

Sammanhängande konnektivitet är en bärande struktur i förslaget. Promenadvägen fungerar som en länk mellan stadskärnan, angränsande bostadsområden och rekreationsmiljöerna längs vattnet. Genom att öppna upp tidigare avskärmade ytor och etablera nya kopplingspunkter minskas den upplevda distansen mellan olika målpunkter. Stråket vill därmed bli en del av ett större nätverk av gång- och cykelförbindelser.

Tryggheten förstärks genom ökad synlighet och aktivitet. När fler människor rör sig i området skapas naturlig social närvaro, vilket bidrar till upplevelsen av

säkerhet. Samtidigt integreras vegetation och grönstruktur i kanterna på ett sätt som både ger rumslig variation och bibehåller överblickbarhet. Den gröna inramningen bidrar även till förbättrat mikroklimat och dagvattenhantering, vilket stärker stråkets ekologiska hållbarhet.

Sammanfattningsvis hoppas den föreslagna promenadvägen fungera som ett rumsligt verktyg för att knyta samman stadens fragmenterade delar. Genom att kombinera tillgänglighet, lekfullhet och konnektivitet skapas ett vardagsnära stadsrum som möjliggör förflyttning och uppmuntrar till vistelse, möten och aktiviteter.

6.2. Förslaget huvudkomponenter

Kategori	Beskrivning	Syfte/Funktion
Vision och mål	En inkluderande, lekfull och sammanhängande promenadväg	Skapa ett tryggt, tillgängligt och inspirerande stråk för alla åldrar
Promenadväg	Gångbar linjär stig med utsikt över vattnet	Öppnar förbindelser och bildar en tillgänglig sträcka för promenader och rekreation
Konst / Skulpturer	Konstnärliga installationer med anknytning till historia och plats; några med lekfulla element	Förhöja kulturupplevelsen, skapa lek och interaktion, visuellt intresse
Hinderbana	Låg, parallell och nära stigen	Främja fysisk aktivitet och lek, även i de tillfällen där användare inte stannar på platsen
Broförbindelse	Tillgång ner till och över ån; kopplar stigen, centrum och ån och förhoppningsvis idrottsplatsen	Skapar kontakt mellan olika delar av området, underlättar rörelse och tillgänglighet
Grön korridor och återvunna ytor	Integrerar växtlighet och utnyttjar tidigare ytor	Bidra till ekologi, biologisk mångfald och hållbar markanvändning
Vattenhantering	Omhändertagande av vattenavrinning	Minska risk för översvämning, ta vara på spillvattnet

7. Designprocess och tillvägagångssätt

7.1. Platsbesök och registreringar

Under platsbesöket med Malin Jarl berättade hon (bland mycket annat) om en lokal initiativgrupps idé om att placera en gångbro vid de gamla fundamenten, om områdets historia som järnväg, hur järnvägen nu har flyttats utanför stan samt om en summa pengar som donerats för att förbättra promenaden runt ån. Vi började här också prata om möjligheten att koppla Rampen och Centrum trots dagens användning av spåren och eventuella lösningar.

7.2. Kartläggning och rumslig analys

WHO (2018a) och Naturvårdsverket (2025) rekommenderar båda en bullervolym med maxnivå av ljud på 70 dB och efter mätningarna var ljudnivån längs vägen strax över detta, vilket tyder på att bullernivåerna är tillräckligt höga för att vara obehagliga och till och med skadliga på lång sikt. Med detta menas inte att ljudnivån därför skulle vara skadlig, i och med att de som vistas, men det tyder på buller som redan ligger runt en högsta gräns som vi inte vill belasta mera och att nivån är en nivå som inte är bekväm, där personer kan välja att avstå från passage på grund av dessa ljudnivåanledningar.

Åns västra sida är den djupaste delen av vattnet, vilket innebär att brohöjden måste vara som högst här för att de största båtarna ska kunna passera. Detta innebär att bron inte kan nå vattnet på denna sida. I stället kan man utnyttja den vallen som finns kvar från den gamla bron för att göra lutningen mindre brant.

7.3. Iterativa designskisser och modellering

I frågan om hur Centrum och Rampen bäst knyts samman anses den bästa lösningen vara att ta den yttersta delen av det inhägnade tidigare stationsområdet i anspråk, flytta stängslet cirka hundra meter västerut och öppna ytan som ett tillgängligt parkområde. Genom detta ingrepp skapas en rak koppling mellan de två lokala knutpunkterna. Samtidigt tror kommunen att detta ingrepp är genomförbart på ett sätt som tillåter att de befintliga funktionerna på järnvägen kan fortsätta. Förslaget möjliggör även införandet av grönområden som stärker platsens sociala och rumsliga kvaliteter.

Det spår som går närmast stationen fyller ingen funktion för den nuvarande industrin, eftersom det går till en separat plattform utan anslutning till det spår som de nuvarande tågen behöver för att kunna fortsätta användas. Genom att dra om stängslet så att även delar av spåret utesluts öppnar vi upp rörligheten i nordvästlig riktning, vilket innebär en anslutning till centrala busstationen och den gamla stationsbyggnaden som skulle kunna öppnas igen med ny funktion. Om idén skulle dras längre kan det till och med öppna ett semidirekt spår ända fram till Stormarknaden som är en annan målpunkt i området.

En liknande lösning skulle möjligen kunna tillämpas på andra sidan spåren, vilket skulle skapa en gångväg vidare till Rampen separerad från biltrafik. Detta lämnas dock öppet för senare förslag, eftersom detta skulle kräva åtgärder till elnätet som fortfarande används för hela området.

Den större strukturen kan liknas vid förebilden Superkilen, där den nya platsen vid stationsområdet präglas av en mer diffus rörelse i flera riktningar, medan den gräsyta på andra sidan i Mellanområdet har en tydligare linjär orientering med rörelse huvudsakligen i en riktning som vill förtydligas.

Det bestämdes att gestaltningen av området kring Gamla stan skulle behandlas mer försiktigt då denna plats redan har historia och en känsla som inte vill skadas. Därav är förändringarna i huvudsak relaterade till kopplingar mellan områden. Ytan som varit under bron sågs som en möjlighet att försöka leda regnvatten för att fördröja vattnet från ån och förhoppningsvis förbättra områdets motståndskraft mot översvämningar.

Genom en iterativ process av skissande övergående till plan och modell kunde förslaget testas i olika detaljgrader och perspektiv. Varje iteration gjorde det möjligt att utforska hur förändringarna påverkade siktlinjer, skalor och upplevelsen av rum

och plats. När en lösning visade svagheter, som trånga utrymmen, eller konflikt med rörelsestråk, togs arbetet till ett tidigare steg för justering.

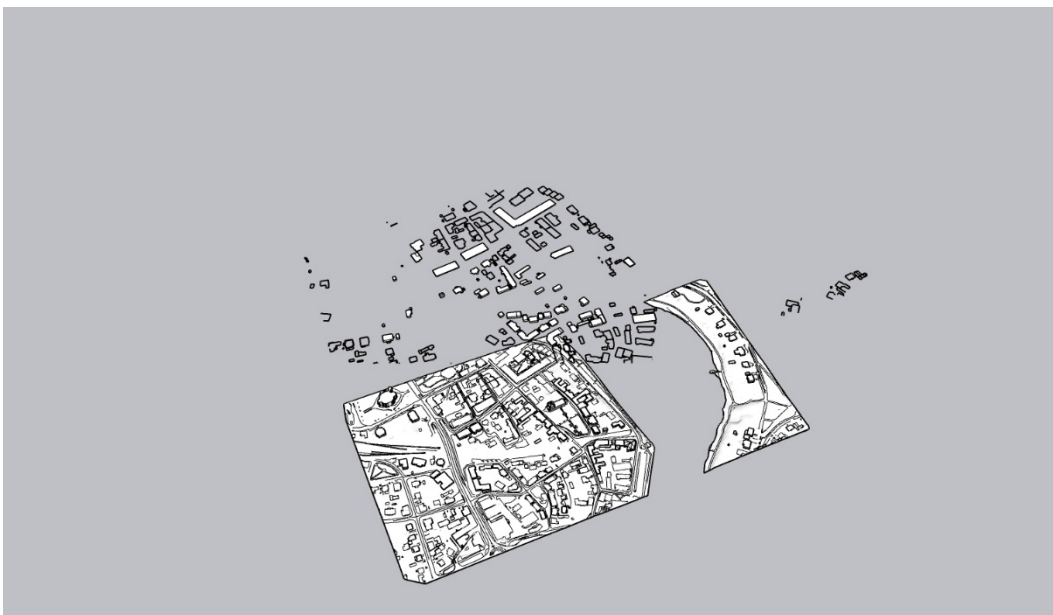
7.3.1. Skisser

Figur 21 Statyer för lek utformade efter krukor



Figur 22 Tidig skiss av idén till Hinderbana, cykelvägen innebar dock att en bana som korsar vägen inte kändes lämplig ifrån ett säkerhetsperspektiv

7.3.1. Utvecklingen av modellen

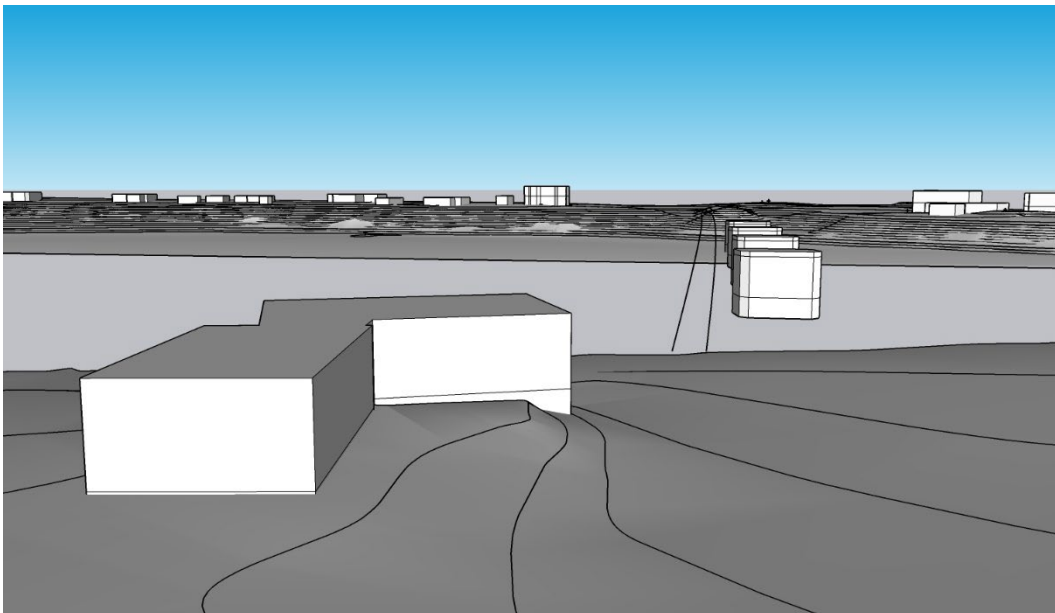


Figur 23 Modellen med ytor

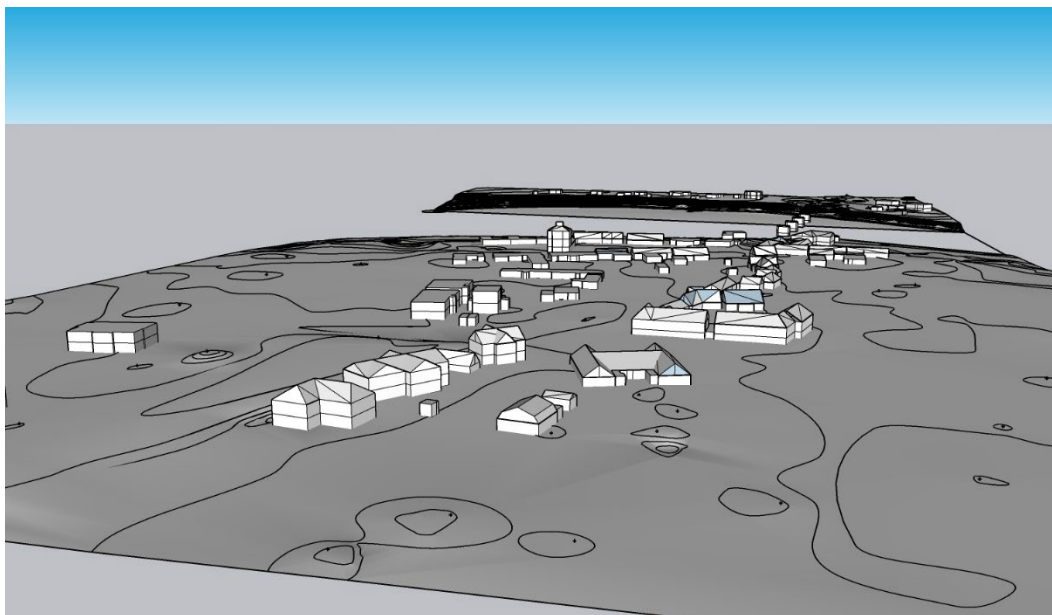
Återskapande av platsens ursprungsläge i SketchUp

Modelleringen startade från en DWG-fil given av Falkenbergs kommun. Inledningsvis förberedes filen för användning till placering av byggnader och infrastruktur, genom ett släckande av lager och bortplockande av informationslinjer som ej var relevanta för uppgiften. Den befintliga situationen modellerades tidigt i processen. Detta var ett medvetet val för att kunna använda modellen för att utforska, inspirera till beslut och stärka förståelsen för platsen. Modellen fungerade därmed även som ett undersökande verktyg.

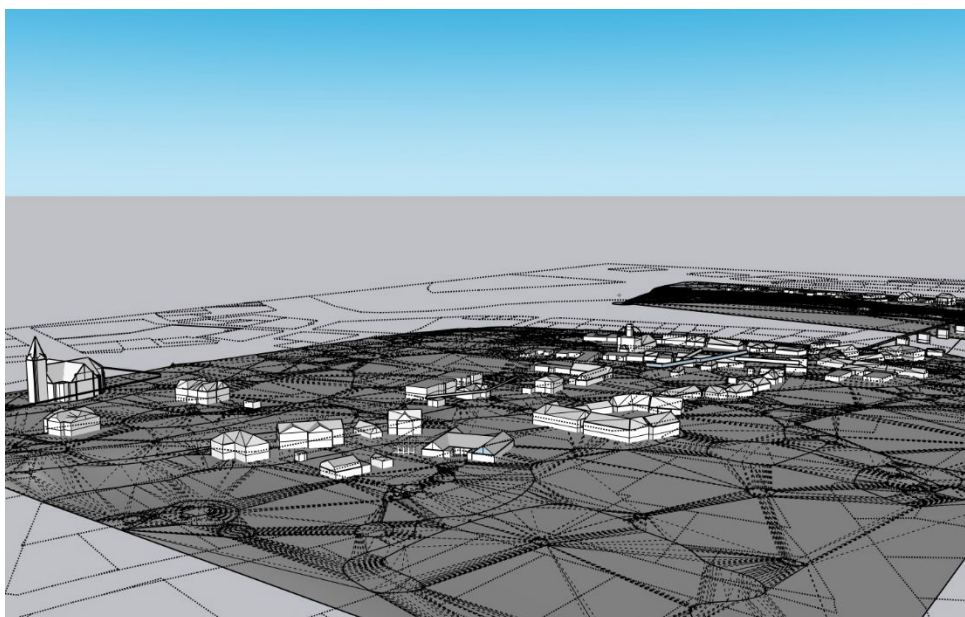
För att återskapa det befintliga landskapet inhämtades höjdkurvor i DWG-format från Scalgo, vilka därefter importerades till SketchUp. Av orsaker som inte fullt ut kunde klarläggas uppstod avvikelser i positionering relaterade till Sweref-koordinatsystemet, vilket medförde att filerna initialt inte sammanföll korrekt. Detta resulterade i förskjutningar mellan modellerna. För att hantera denna skillnad användes Tullbron som fixpunkt, då den var läsbar i båda underlagen. Genom manuell samordning av referenspunkten kunde modellerna därmed justeras i förhållande till varandra. Höjdkurvorna sammanlänkades därefter med verktyget *From Contours*, vilket genererade en terrängmodell och skapade en sammanhängande yta.



Figur 24 Volymer börjar som block



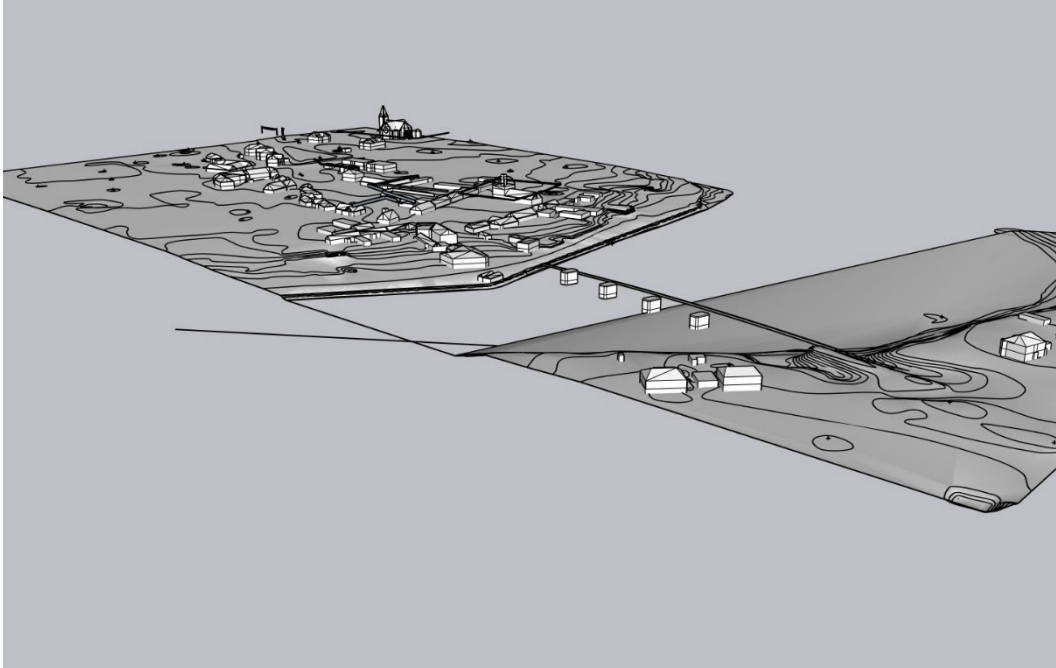
Figur 25 Volymer ges form och mer detalj



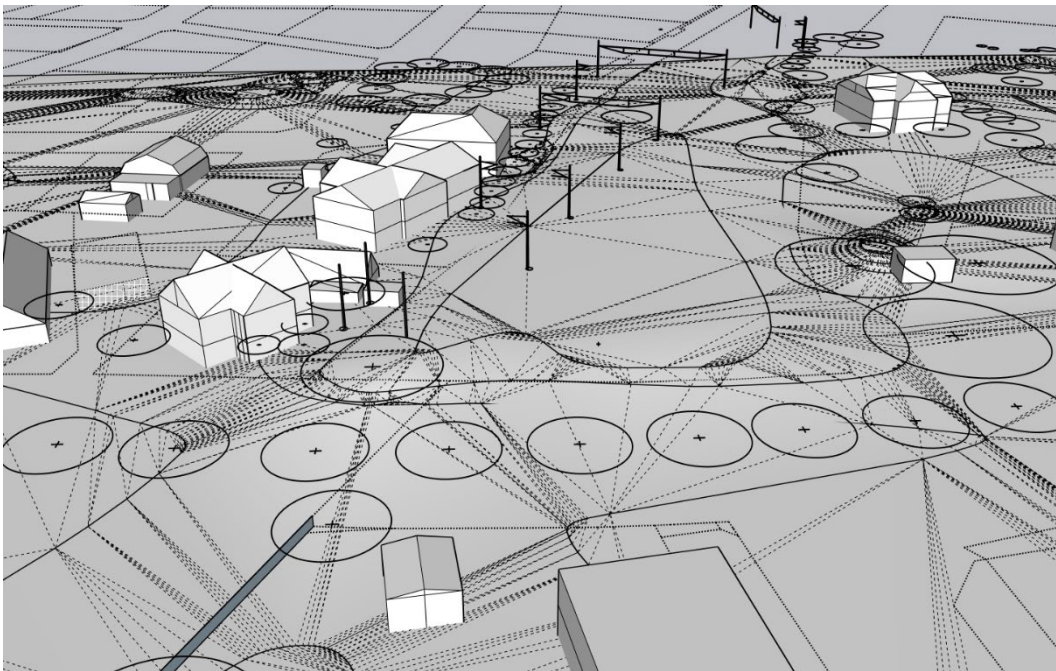
Figur 26 Tak och byggnader med mer karaktär

Byggnader och Volymer

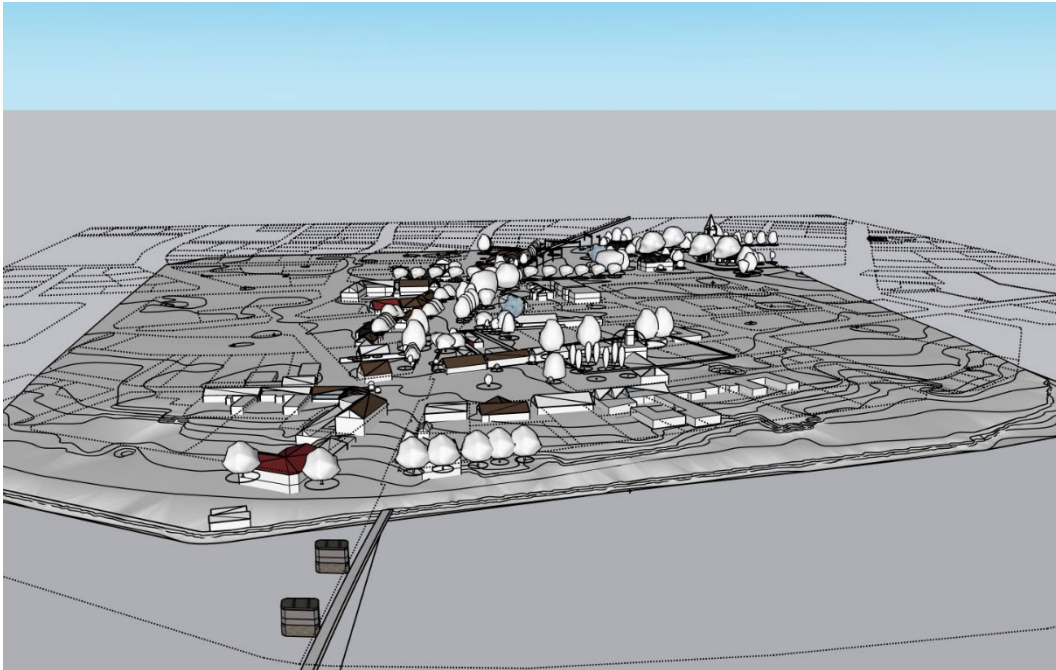
Linjefilen lyftes sedan längs med z-axeln så att hela referensen låg ett antal meter över det nya landskapet. Fasadlinjerna gjordes till former som gavs volym och sänktes därefter ner i modellen. Särskilt karaktärsskapande byggnader utvecklades vidare med mer detalj för att stärka läsbarheten medan andra byggnader hölls enkla. Detta både för att spara tid och för att inte onödigt överbelasta modellen.



Figur 27 Inblick över hela området efter att volymer har skapats



Figur 28 Platsspecifik utrustning skapad och markeringar för träd



Figur 29 Befintliga träd placeras ut och material börjar föras in i modellen



Figur 30 Fågelvy över området i detta stadie

Detaljer, Material, Linjer och Ljus

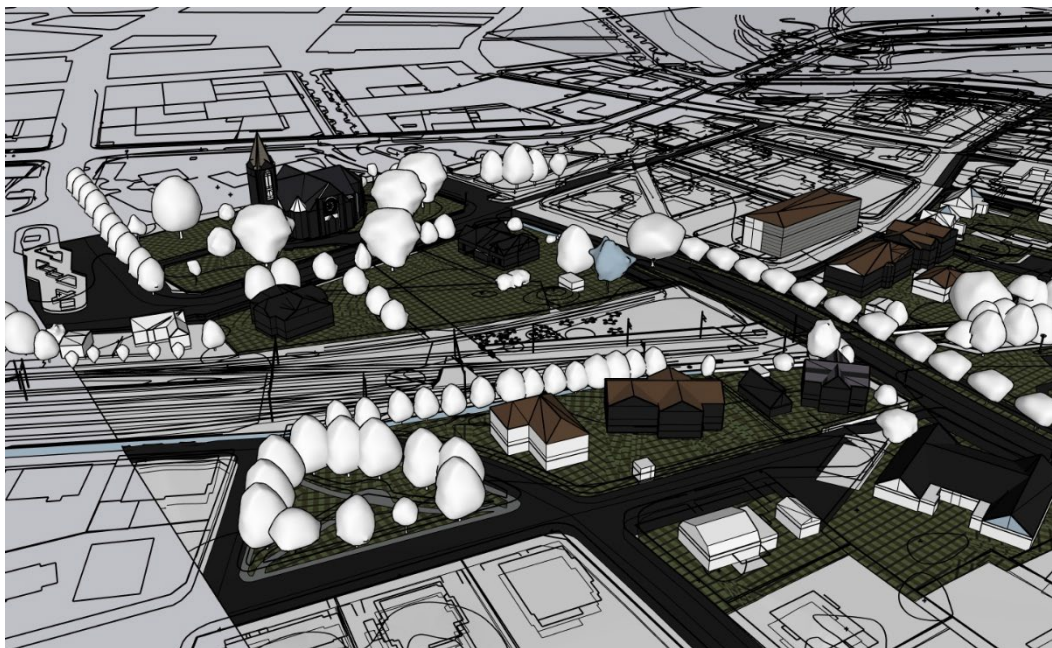
Vegetation och befintlig utrustning placerades med stöd av ortofoto som samordnats i AutoCAD-modellen, kompletterat med egna platsbesök och fotografier. Arbetet präglades här av en avvägning mellan precision och detaljnivå. Ambitionen var att uppnå en representativ helhetsverkan som stöd för modellen.

Individer av träd försöktes i största grad vara av rätt art och ungefärlig storlek, men inom större grupper av träd var detta inte av samma prioritet.

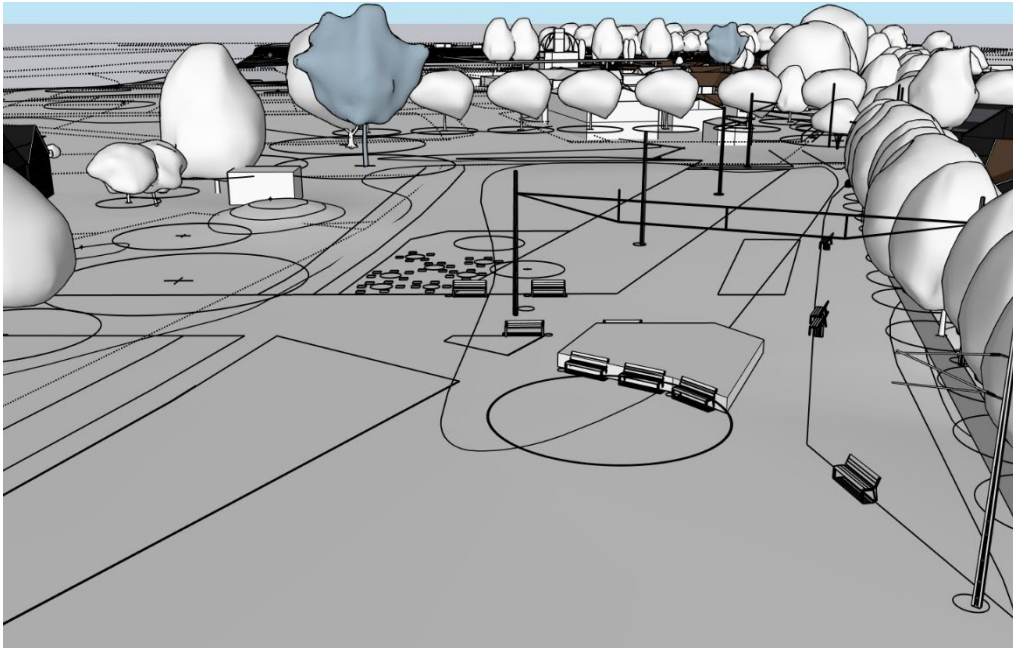
Genom att använda Stamp-verktyget i SketchUp projicerades den förberedda linjefilen ned på topografimodellen. Projektområdet isolerades och sparades i original utan projicering vid sidan av modellen för att i framtiden projicera gestaltningsförslaget på denna istället.

Som renderingsverktyg användes V-Ray för materialisering, ljussättning och objektbearbetning. Material och objekt valdes och bearbetades med ambitionen att i möjligaste mån efterlikna byggnaders faktiska karaktär och materialitet. För återkommande element, såsom tegeltak, utvecklades flera variationer av texturer för att undvika repetition och skapa en mer levande helhet. En HDRI-himmel, en 360-graders panoramabild med möjlighet att lagra för ljus bättre än andra format, valdes för att ge modellen ett realistiskt dagsljus vid rendering.

Träd, gatulampor, samt de material som fördes in i modellen hämtades ifrån V-Rays bibliotek, Chaos Cosmos. Efter att den befintliga situationen modellerats lades mer fokus på den gestaltningsmässiga skissprocessen. Under denna fas lades modellen tillfälligt åt sidan för en tid.



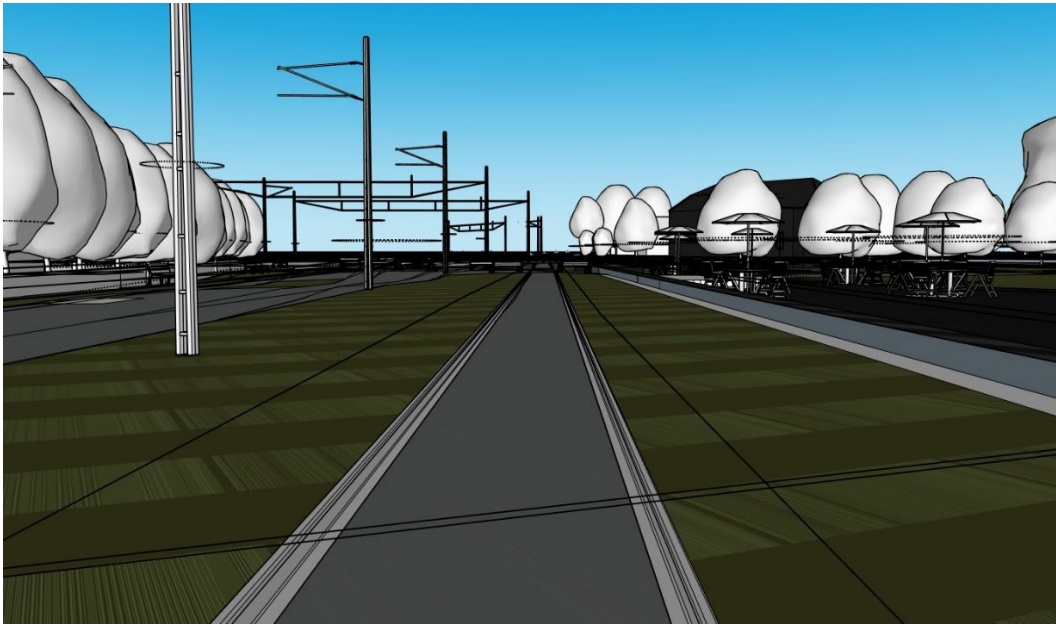
Figur 31 Gestaltningsplan samordnas med modellen för första gången



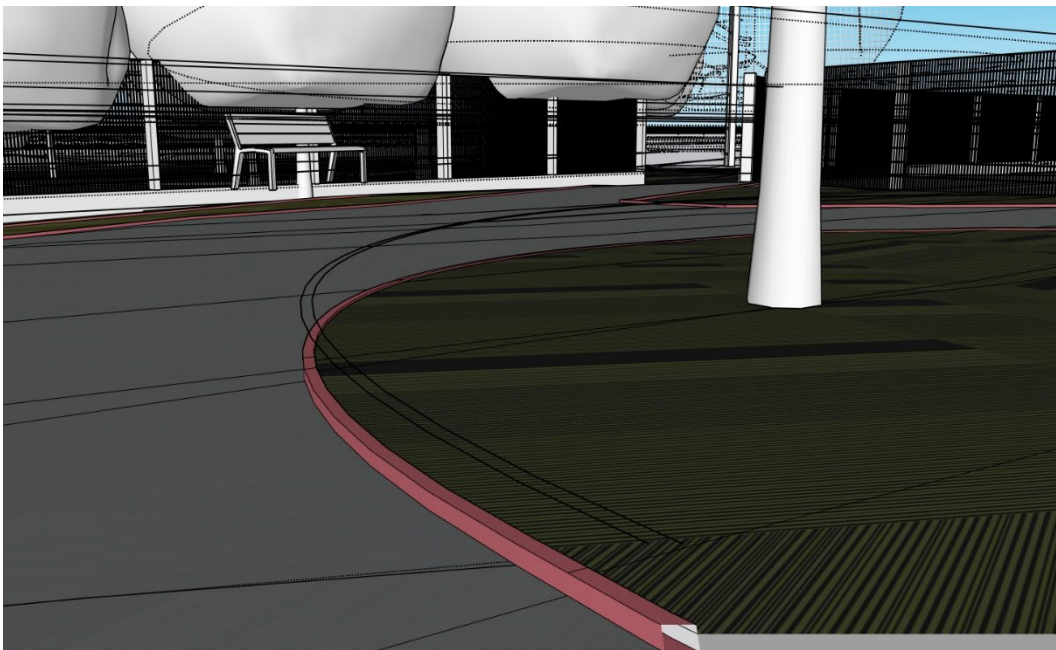
Figur 32 Förslaget tar 3Dimensionel form

Visualisering av förslaget och den iterativa designprocessen

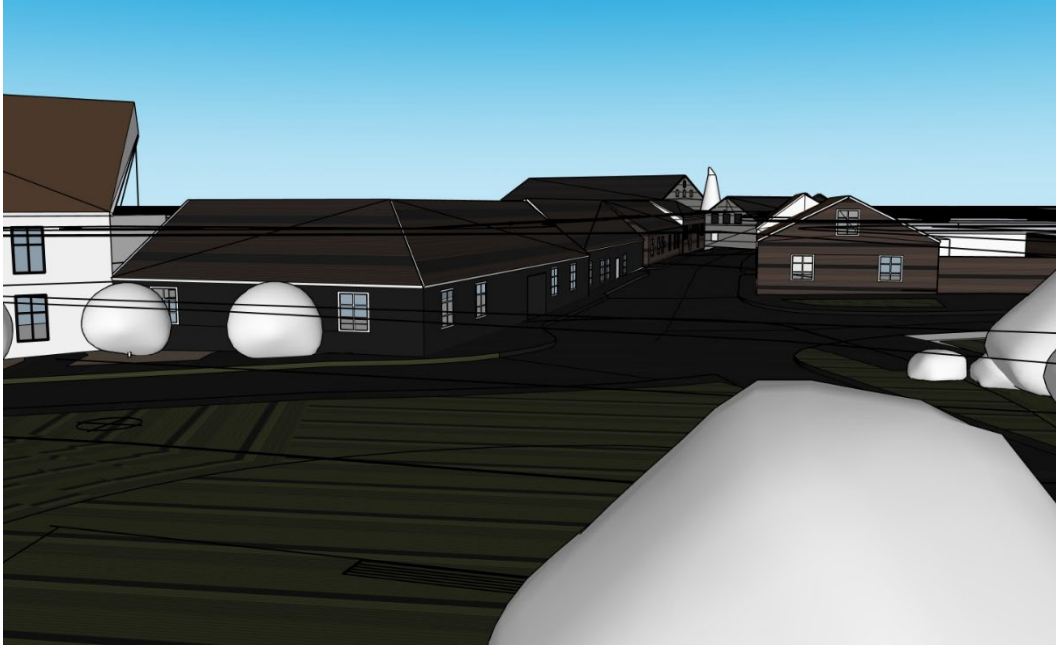
När förslaget successivt började ta form integrerades den nya planen i modellen. Ytor och strukturer gavs volym och relationen mellan nytt och befintligt kunde därmed prövas i sekvens, perspektiv och rumslig skala. Modellen fungerade här som ett iterativt verktyg: när passager upplevdes som för trånga, nivåskillnader som problematiska eller nya idéer uppstod, genomfördes justeringar parallellt i både CAD-underlaget och 3D-modellen. Denna växelverkan mellan ritning och modell möjliggjorde en kontinuerlig kalibrering mellan plan, sektion och upplevelse.



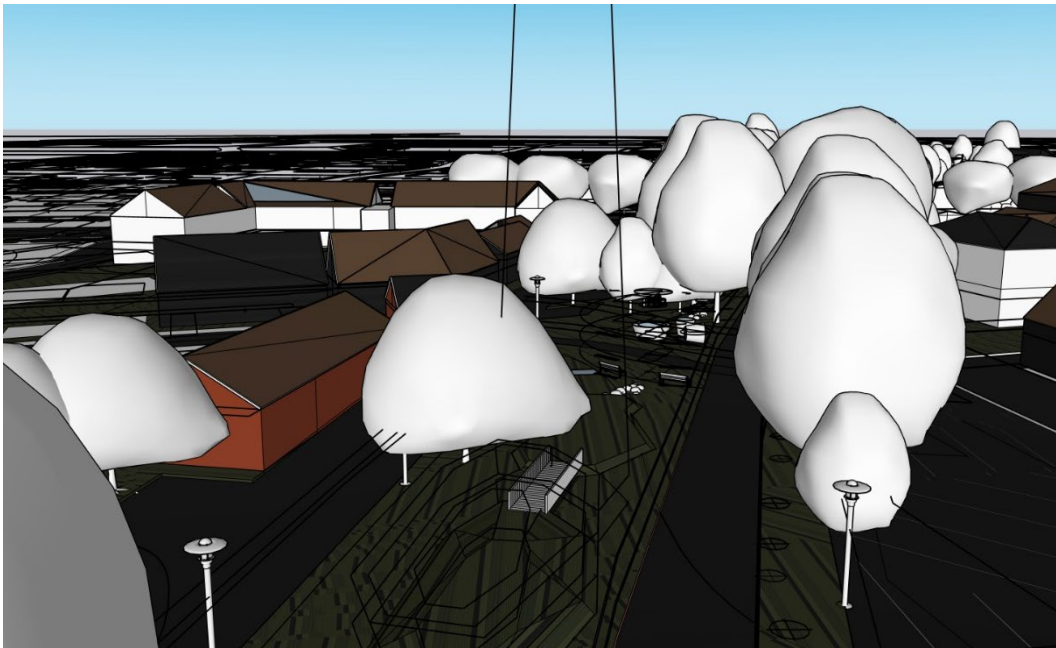
Figur 33 Detaljgraden utvecklas steg för steg under processen



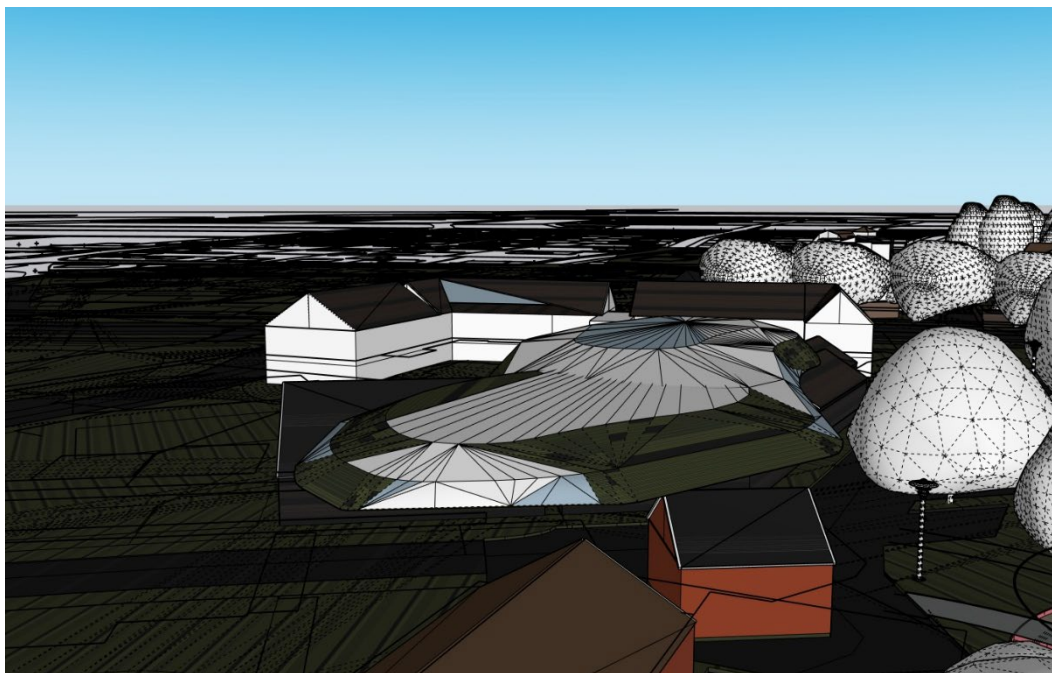
Figur 34 Närblick på material och volymer



Figur 35 Området Gamla stan görs om efter brister i transportsäkerhet relaterat till cykel upptäckts och får en nystart från grunden



Figur 36 Mellanområdet i ett nästan färdigt skede



Figur 37 Objekt och former som tidigare varit enkla för att vara kommunikativa förbereds för rendering

Val av vyer och fortsatt arbete

Volymer och material justerades efter den nya planen. Nya träd och utrustning hämtades från Chaos Cosmos eller modellerades separat i utkanten innan de integrerades i scenen. Vyer valdes ut ifrån vilka platser som tydligast kunde kommunicera förslaget.



Figur 38 Färdig rendering innan Post-Process

Rendering av vyer

Alla vyer renderades i 1920×1080. En medveten strategi var att avvakta med stora delar av exempelvis vegetation och människor, där dessa senare lades in i en postprocessfas i Photoshop. Utbudet av vegetation i SketchUp är begränsat och ofta försimplat, vilket ger resultat som ej överensstämmer med visionen. Utöver detta möjliggjorde det ett färdigt resultat utan att vidare tynga modellen som vid detta stadie redan krävde mycket utav hårdvaran. Genom denna metod kunde därför modellen hållas tekniskt hanterbar samtidigt som detaljrikedom och liv gavs till det slutliga resultatet genom bearbetning av modellen utanför 3D-programmet.

7.4. Reflektioner av modellen

Med tanke på hur informationsrik modellen slutligen blev hade den kunnat användas till analyser och andra kommunikativa användningar i arbetet, utöver renderingarna. Därmed ses potentialen att ha varit underanvänd.

Renderingar har en förmåga att brygga avståndet mellan ritningens abstraktion och den faktiska upplevelsen av en plats. Där plan kräver träning för att tolkas, kan en rendering omedelbart kommunicera skala, stämning, materialitet och ljus, därigenom skapa en gemensam referenspunkt mellan projektör, beställare och allmänhet. Renderingarna gör det möjligt att pröva scenarier, visualisera konsekvenser och förmedla en vision innan något är byggt, vilket stärker dialogen och kan öka förståelsen för komplexa gestaltningsval.

Samtidigt rymmer renderingar en inneboende risk där deras övertygande realism kan dölja osäkerheter, ses som färdiga och tolkas som bokstavligen, förenkla tekniska eller ekonomiska begränsningar och skapa förväntningar som det färdiga projektet inte kommer att motsvara. Val av perspektiv, väder, aktivitet och människor blir aldrig neutralt, utan styr också tolkningen och kan förstärka vissa värden på bekostnad av andra. Renderingens styrka, dess förmåga att konkretisera det ännu obefintliga, är därmed också dess största utmaning, eftersom den kräver en medvetenhet om gränsen mellan vision och löfte ifrån betraktaren.

8. Gestaltungsforlag

8.1. Illustrationsplan



Figur 39 Illustrations- och orienteringsplan for platsen och renderingarna 1:2000

8.2. Renderingar och visualiseringar

Järnvägsområdet är den punkt där de tre huvudmålen, Centrum, Rampen och Ätran, vill mötas. Med förslaget skapas ett område som sprider rörelsen, en grön korsning, i det område som idag är järnväg. Genom att öppna upp denna del tillåts rörelsen mellan huvudmålen. Gångarnas form tar sin grund i dagens järnvägsspår och möts av en nord-sydgående axel och siktlinje mot kyrkan.

Renderingarna presenteras i arbetet i en sekvens från väst till öst, liknande en vandring genom området, för att förenkla förståelsen av platsen och läsbarheten i arbetet.



Figur 40 Entrén mot väst (ser mot öst). Render av Oskar Marklund, Post-Process av Hayley Eastabrook

Förslaget öppnar upp norrsidan av spåret som är avskärmd från de övriga spåren av perrongen. Det ger användarna direkt koppling till busscentralen och om den tillåts dras längre ger den också en smitväg bakom bussdepån bort till storhandeln, vilket är något detta förslag rekommenderar. Då frigörs också stationsbyggnaden, som skulle kunna öppnas för nyanvändning för eventuella verksamheter.



Figur 41 Järnvägsområdet, med torg och aktivitetsytan till vänster. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund

Området mellan den belagda ytan och gången får en frivuxen ängskaraktär medan andra planteringar pryds av dekorativa perenner, men med liknande mål. Där det idag redan ligger smågatsten planeras ett torg/en aktivitetsyta. Under somrarna kan ytan nyttjas till fulla, annars fungerar den som expansion till Ung Fbgs område.



Figur 42 Skulptur och sikmlinje mot Kyrkan. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund

Längs med området finns platser utmärkta för skulpturer och konstverk från lokala konstnärer. Dessa verk kan vara temporära eller permanenta. De statyer som syns i

renderingarna är endast förslag för att förmedla idéer, men har i arbetet utvecklats med olika koncept så som reflektion, spegling, fragmentering och historia. Andra leker med höjder som blickfång och spelande mellan installationer, så som en staty på var sida av ån.



Figur 43 Entrén mot Stationsgatan. Render av Oskar Marklund,; Post-Process av Hayley Eastabrook

Vyn sedd från andra hållet visar entrén från centrum, kyrkan och bussterminalen. Det finns bänkar placerade utefter parken med maximala avstånd av 50 m, vilket är en riktlinje tagen från Storbritanniens motsvarighet till Transportstyrelsen, Department for Transport, i publikationen *Inclusive Mobility: A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure* av Department for Transport (2021).



Figur 44 Entrén mot Schubergsvägen och Rampen. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund



Figur 45 Mycket av dagens utrustning hoppas sparas för historia, identitet och till belysning. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund

I kanten till den nya järnvägsbarriären skapas det rum där spridningen mellan de olika riktningarna kan ske, men som även innefattar möjligheter att stanna upp och betrakta platsen och de närliggande spåren.

En bit av rälsen sparas för historia och lek, där barn kan springa, utforska och uppleva platsens historia. Mycket av dagens järnvägsutrustning hoppas i detta syfte sparas för historia, identitet och belysning.



Figur 46 Entré från Nygatan sedd från den öppna torgytan. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund



Figur 47 Kanten av den öppna torgytan. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund



Figur 48 Aktivitetsyta / Torgyta för Ung Fbg och allmänheten. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund

En mer öppen yta av den redan stenbelagda marken hålls öppen och kopplas till resten av området. Platsen ramar in av granitmurar. Detta är även fortsatt den plats där entré från Nygatan sker, med en mer tillgänglig lutning (se figur 50). Tätare buskplanteringar skärmar av Nygatan och hoppas reducera buller, åtminstone till en grad, samt skapar en visuellt lugnare plats utan stadens trafik i bakgrunden. På den öppna torgytan finns möjlighet att ställa upp matbilar eller glasstånd under sommaren eller vid aktiviteter, då denna yta är kopplad till Nygatan.

Anslutande till den öppna ytan anläggs en mer avskärmad plats med sittplatser och en scen gjord av trä. Sittplatserna är flyttbara för att kunna anpassas efter olika arrangemangbehov. Runt scenen finns gröna inslag och lågmälda barriärer som ramar in platsen men låter den bli en del av sin helhet, utan att isolera den. Granitmurarna är anlagda i sitt höjd för att skapa ytterligare sittmöjligheter på området.



Figur 49 Blick mot Nygatan och entrén till Stråket. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund

Järnvägsområdet är orienterat mot mellanområdet Stråket på andra sidan vägen, där en gångförbindelse anläggs som fortsätter genom bostadsområdet och vidare ner mot Gamla stan.



Figur 50 Entrén mot Nygatan. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Hayley Eastabrook



Figur 51 Stråket mot Ätran och Hinderbana. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund



Figur 52 Fortsättning av Stråket och glimten av en sandlåda. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund

Området sluttar skarpt ner mot Nygatan, vilket gör entrén svåråtkomlig för rullstol. Har har en avvägning gjorts att tillgänglighetsgörande skulle kräva för stora insatser av marknivåhöjdsjustering som dessutom skulle ändra platsens karaktär. Vid intilliggande Ung Fbgs lokaler i kanten av platsen finns dock en entré med tillgänglig lutning. De andra entréerna till platsen har redan tillgängliga lutningar.

Längs med vandringen går hinderbanan och andra lekfulla element. Utformningen har till del inspirerats av tanken om ett miniatyrstråk med element som hittas i den större kontexten. Exempel på detta är lekstatyer i form av krukor. Det finns också två kullar som syftar på de två sidorna av ån och den genomgående linjära strukturen kantad med galvaniserat kantstål som återspeglar rälsen och järnvägen.



Figur 53 Närbild från sandlådan med lekstatyer. Render av Oskar Marklund,; Post-Process av Hayley Eastabrook



Figur 54 Lek ankrat till platsen, miniatyrstråk. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund

Gången fortsätter genom vegetationen och förbi bostadshusen. På en plats där ytan öppnas upp finns en sandlåda med de nämnda lekstatyerna som är krukor gjorda i trä, för att klättra på och igenom. Hela mellanområdet är belyst av pollare istället för lyktstolpar, i syfte att begränsa nya ljusföroreningar i bostadsområdet

På platsen syns kullar gjorda av restmassorna av regnbädden samt en bro som länkar samman de två kullarna. Miljön skapar plats för lek med topografiändring längs med hinderbanan. I bakgrunden syns sandlådan, krukorna och ytterligare bänkar för föräldrar att stanna vid.



Figur 55 Passage mellan Stråket och Gamla stan. Render av Oskar Marklund,; Post-Process av Hayley Eastabrook



Figur 56 Vy från Rosariet, Gamla Stan. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund



Figur 57 Gamla stan, vy mot Ätran. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund

Siktlinjen mot de tidigare brofundamenten bevaras genom hela sträckan. Den förstärks också genom att ramas in vid en entré med portaler mellan mellanområdet och Gamla stan för att sammanlänka dessa två delområden. Klätterrosor går över valven, liksom de gör i det närliggande rosariet (se figur 56).

Vägen kopplas vidare genom att anlägga ny grusgång mellan den befintliga trottoaren och det nya gångstråket som sträcker sig genom mellanområdet. I ytan intill trottoaren, ner till ån, skulle en regnbädd kunna anläggas. I och med de ytor där vattenupptagningen har försämrats, där jord byts ut mot andra material, kan detta motverka den permeabilitetsförlust som har kommit när man gjort platsen mer tillgänglig, men mindre permeabel.

Den befintliga trottoaren som utgör den sista sträckan mot ån breddas och bänkar placeras ut för att fortsatt följa de eftersträvade riktlinjerna om tillgänglighet. Den föreslagna bron tänks följa en båge med sin högsta punkt där vattnet är som djupast, för att underlätta för de privatbåtar som finns i området. Den tar sedan hjälp av den tidigare banvallens sida vid landningen. Materialen bör väljas med omsorg så att de inte skapar oharmonier mot fundamenten. Bron bör inte heller nå överkanten av pelarna utan underställa sig dem i landskapet.



Figur 58 Regnbädd. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund



Figur 59 Gestaltungsförslag på bron ut mot fundamenten. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund



Figur 60 Vy från bron tillbaka mot projektområdet. Render av Oskar Marklund, Post-Process av Oskar Marklund

8.4. Lek Element: form, säkerhet, tillgänglighet

Hinderbanan består av hoppstenar och träinstallationer. Hoppstenarna bör vara av natursten.

Kullen är en del av hinderbanan och planeras att byggas av material som blir kvar från den regnbädd som anläggs längre ner. En bro av trä mellan de två kullarna anspelar på platsens egen topografi där de två sidorna av Ätran kantar ner mot vattnet.

Åtminstone några av skulpturerna bör göras med lekfulla element och med barn som målgrupp. I förslaget som lagts vid sandlådan ger sanden mångsidig lek och träskulpturerna anspelar på historien om det långlivade krukmakeriet nerför gatan.

8.5. Material och planeringsstrategi

8.5.1. Yta och dagvatten

I och med att gångens totala längd tar i anspråk mycket av vad som idag är gräs har materialet för gången satts till fint grus eller stensmjöl (0–6 mm) för att få en viss vattengenomsläpplighet, men ändå hålla platsen och vägen tillgängliga. Asfalt skulle ge väldigt svag infiltrering, nära till ingenting ifall det är i bra skick. Stensmjöl har en mindre perforering än vad till exempel grus har, men är mer tillgängligt för personer som kräver assistans med exempelvis rullatorer eller rullstolar. Samtidigt har den fortfarande en betydligt bättre genomsläpplighet än asfalten, vilket gör att avvägningen har hamnat här (Björnfors & Franzon, 2025).

Topografin används för att leda och bromsa vatten på platsen. På så sätt kan vatten bli en integrerad del av förslaget och samtidigt minska belastningen på stadens dagvattensystem vid kraftiga regn. I och med platsens närhet till Ätran och områdets tidigare erfarenheter av översvämning hoppas dessa ingrepp innebära att förslaget lämnar en positiv verkan på dagvattenhanteringen.

8.5.2. Vegetationsval

Växtpaletten har inspirerats av kustängar och den vegetation som återfinns längs Hallands kustlandskap. Detta för att skapa en egen karaktär som tydligt förankrar platsen i sitt sammanhang, samtidigt som de inhemska växterna kan läsas som en tolkning av historien och de arter som länge har samspelat med människan i Falkenberg. Dessa arter delar platsen med mer parkliknande växtlighet. Genom interaktion mellan högre gräsarter, transparenta blommande perenner och lägre marktäckande vegetation etableras en plantering med tydlig säsongsvariation och ett varierat växtuttryck över året.

De träd som introduceras på Järnvägsområdet fungerar som en brygga mellan den föreslagna gestaltningen och platsens befintliga karaktär. Artvalet har hämtats från de träd som redan förekommer i närområdet, främst ek och lönn. Träden bidrar till att rama in platsen, skapa skugga och ge området en tydligare rumslig struktur. Under trädkronorna kompletteras planteringen med vitsippor (*Anemone nemorosa*) i halvskuggiga lägen, vilka tillsammans med tidigblommande blomsterlökar introducerar liv och färg i gräsmattorna och planteringarna innan den övriga vegetationen har brutit vintervilan.

Kopplingen till kusten skapas av röllika (*Achillea millefolium*), backtimjan (*Thymus serpyllum*) och strandråg (*Leymus arenarius*), vilka syftar till att förankra gestaltningen i sin geografiska plats med ett mer naturpräglat och kustanknytande vegetationsval. Strandrågen bidrar dessutom med tydliga vintervärden då den behåller sin struktur och form under årets kallare månader och inte tappar färgen förrän långt in på hösten. I bågarna vid portalen mot Gamla stan planteras nyponros (*Rosa dumalis*), som både knyter an till det intilliggande rosariet och förstärker den kustnära karaktären. Även blodnäva (*Geranium sanguineum*), vars längre blomningstid och marktäckande växtsätt bidrar till att binda samman de olika växtskikten och skapa ett mer sammanhållet uttryck.

I liknande drag tillför Kantnepeta (*Nepeta × faassenii*), röd solhatt (*Echinacea purpurea*), kärleksört (*Hylotelephium telephium*) och lammöron (*Stachys byzantina*) förslaget med variation i färg, form och textur. Arterna bidrar också med en parkliknande karaktär och även de med långa blomningsperioder. Jätteverbena (*Verbena bonariensis*) och tuvrör (*Calamagrostis acutiflora*) bidrar med vertikalitet och rörelse i vinden. De är relativt genomsynliga men rumsskapande, samtidigt som deras stjälkar och fröställningar står kvar under vintern.

	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
<i>Achillea millefolium</i>						■	■	■	■			
<i>Anemone nemurosa</i>			■	■	■							
<i>Calmagrostis acutiflora</i>		Vinterstruktur				■	■	■	■	■	■	■
<i>Echinacea purpurea</i>						■	■	■	■			
<i>Geranium sanguinea</i>						■	■	■	■	■		
<i>Hylotelephium telephium</i>						■	■	■	■	■		
<i>Leymus arenius</i>		Vintergrön				■	■	■	■	■	■	■
<i>Nepeta</i>						■	■	■	■			
<i>Rosa rugosa</i>						■	■	■	■			
<i>Stachys byzantina</i>						■	■	■	■			
<i>Thymus serpyllum</i>						■	■	■	■	■		
<i>Verbena bonariensis</i>		Vinterstruktur				■	■	■	■	■	■	■
<i>Blomsterlökar</i>			■	■	■							

Figur 65 Blomningsperioder och Vinterkvaliteter

I områden där kontakt med Ätran är viktig lämnas siktlinjer mer öppna för att inte förlora relationen till vattnet och därmed en viktig del av de historiska spåren i landskapet. Därför bör extra omsorg läggas på att säkerställa att vegetationen blir en inramning av Ätran och inte en avskärmning.

Planteringarna, likväl som gången, hoppas byggas med en kant. Förslaget började med cortenstål för att tydliggöra idén om ett nytt järnvägsspår, men under arbetets utveckling upptäcktes att läget vid kusten gjorde att dessa inte var lämpliga. Förslaget blir därför galvaniserat stål för att hålla samma känsla och göra platsen mindre skötselkrävande för ett bättre pris. Kantsten av granit skulle kunna övervägas, då dessa används vid planteringar närmare centrum. Det skulle dock bli ett dyrare förslag, eftersom kanterna är planerade att följa hela sträckan.

8.5.1. Belysningsval

Belysningen placeras främst längs gångstråket samt vid viktiga entrépunkter och mötesplatser. Detta stärker platsens användbarhet och upplevda trygghet samtidigt som områdets struktur och orienterbarhet tydliggörs även under dygnets mörkare timmar. De bevarade pelarna för elledningarna används på järnvägsområdet för fixering av belysning, förslagsvis någon typ av spotlight för att koncentrera ljuset på platsen.

Hänsyn måste tas till att undvika en situation med alltför starkt, felriktat eller bländande ljus. Detta är av speciell vikt i mellanområdet, där platsen sträcker sig genom ett bostadsområde på båda sidor där extra ljus inte nödvändigtvis skulle

uppskattas. För denna sträcka kommer därför utsatta pollare att användas för att koncentrera ljuset och minska ljusföroreningarna i sin helhet.

8.5.2. Planeringsstrategi

Planeringsstrategin för området bygger på ambitionen att först göra platsen användbar och tillgänglig, därefter etablera förslagets idéer och slutligen låta området successivt växa samman med resten av stadens struktur.

Kort sikt – Mindre ingrepp såsom förbättrad tillgänglighet, planteringen av träd, temporär möblering, belysning och öppnande av utvalda passager. Dessa åtgärder syftar till att snabbt öka användningen av platsen och ändra strukturen utan att kräva alltför höga kostnader direkt.

Medellång sikt – Realisering av den faktiska gestaltningen genom anläggning av perennplanteringar, skulpturer och lekområdet samt utveckling till permanenta vistelsezoner. Åtgärderna syftar till att stärka platsens identitet, öka variationen i användningen och skapa tydligare rumsliga kvaliteter.

Lång sikt – Potentiell omvandling av större infrastrukturella delar och starkare knytning till sin omgivning. Vid fortsatt tillväxt runt stadens centrum ytterligare omvandling av järnvägsnära ytor till park- eller stadsrum för att skapa en korridor. Frågan om framtida broförbindelse hamnar också under detta perspektiv.

8.6. Fasindelning och genomförandestrategi

Om den föreslagna gestaltningen av den tidigare järnvägskorridoren i Falkenberg skulle förverkligas, krävs en genomtänkt genomförandestrategi som tar hänsyn till platsens tekniska, sociala och ekonomiska förutsättningar på ett hållbart och långsiktigt sätt. Nedan följer ett antal rekommendationer som kan fungera som vägledning för ett framtida genomförande.

Den första rekommendationen är, som tidigare nämnts, att dela upp projektet i etapper. En etappvis utbyggnad möjliggör att resurser kan fördelas över tid och att delar av stråket kan tas i bruk successivt. Detta minskar genomförandets komplexitet och ekonomisk risk, samtidigt som fördelarna kan utnyttjas tidigt.

I etapp ett rekommenderas järnvägsområdet att öppnas, eftersom detta tros ge störst direkt effekt för stadens rörelsenät och öppna nya möjligheter, medan de andra delarna i huvudsak förbättrar den redan befintliga rörelsen. Möblering av torgytan skulle kunna väntas tills finansiering är säkrad. Markbeläggningen är redan på plats, men granitmurarna skulle kunna försvåra budgeteringen.

Etapp två rekommenderas vara området Gamla stan då detta är ett mindre kostsamt projekt medan den sista fasen planeras.

Därefter mellanstråket som binder samman de båda sidorna. Detta skulle kunna delas in i mellanfaser gällande mark, möblering och lekutrustning.

Ifall möblering av torget väljs att prioriteras lägre blir detta nu den sista etappen.

9. Diskussion

Detta arbete har haft som ambition att undersöka hur övergiven infrastruktur kan omgestaltas till ett attraktivt, inkluderande och funktionellt stadsrum, med särskilt fokus på lek, konnektivitet och historisk förankring. Genom ett gestaltungsförslag för den tidigare spårpassagen i Falkenberg har projektet sökt förena teoretiska perspektiv från landskapsurbanism, funktionellt bevarande, barnvänlig stadsplanering och konnektivitet med platsens specifika sociala, rumsliga och historiska förutsättningar.

Arbetets övergripande resultat visar att den aktuella platsen, trots att den idag upplevts som ett "ärr" i stadsstrukturen, rymmer potential som sammanlänkande stråk och vardagsrum i staden. Genom att omprogrammera den tidigare järnvägens linjära struktur till en promenadväg med integrerade lek- och rekreationsfunktioner kan platsen återfå en aktiv roll i stadens rörelsesystem och sociala liv. Förslaget visar hur en tidigare barriär kan transformeras till en länk mellan stadskärnan, Gamla stan, Rampen och ålandskapet längs Ätran.

Gestaltungsförslaget kan tolkas som ett lokalt uttryck för landskapsurbanismens idé om staden som ett dynamiskt system där ekologiska, sociala och infrastrukturella processer samverkar. I linje med Waldheims (2006) och Allens (1999) resonemang betraktas den tidigare järnvägsstrukturen inte som ett isolerat objekt utan som en del av ett större nätverk av flöden, relationer och rörelser. Förslaget bygger på att bevara och vidareutnyttja den linjära formen, snarare än att radera den, vilket möjliggör både rumslig kontinuitet och historisk läsbarhet.

Ett centralt resultat är hur funktionellt bevarande av historisk infrastruktur kan bidra till att stärka platsens identitet. De kvarvarande brofundamenten i Ätran, liksom bevarade rälsfragment och tekniska installationer, ges i förslaget nya roller som orienterande, lekfulla och symboliska element. På så sätt blir historien inte endast något som kommuniceras genom skyltar eller monument, utan något som upplevs kroppsligt genom rörelse, lek och vardagsanvändning. Detta ligger i linje med Bergers (2006) och Pendleburys (2013) argument om att historia kan aktiveras snarare än konserveras.

Projektet visar även hur lek kan integreras i ett linjärt stråk utan att isoleras till en traditionell lekplats. Genom hinderbanor, lekfulla skulpturer och topografiska variationer skapas möjligheter till spontan lek längs sträckan. Detta stödjer Lester och Russells (2010) syn på lek som en del av vardagens rörelsemönster snarare än som en separat funktion. Förslaget tar samtidigt hänsyn till säkerhet och tillgänglighet genom lågskalig utformning, synlighet och materialval, men erkänner, i linje med Vrolix (2006), att total riskeliminering varken är möjlig eller önskvärd.

Konnektivitet framträder som en bärande princip i förslaget. Genom att öppna delar av det inhägnade järnvägsområdet, flytta stängsel och skapa nya kopplingar till stationen, Gamla stan och Årummet förbättras både den faktiska och den upplevda närheten mellan stadsdelar. Detta stärker stadens gång- och cykelnät och kan minska beroendet av bil för korta vardagsresor, särskilt för barn, ungdomar och äldre. I detta avseende bekräftar projektet Salingaros et al. (2014) och Boverkets (2021) resonemang om vikten av täta, redundanta och lättnavigerade nätverk.

Samtidigt visar arbetet på komplexiteten i att omvandla infrastruktur som fortfarande delvis är i bruk. Den kvarvarande järnvägsfunktionen har utgjort en tydlig begränsning för hur stor del av platsen som kan öppnas för allmänheten. Gestaltungsförslaget har därför valt en pragmatisk strategi där de flesta spår lämnas i drift, medan det mest norra spåret omprogrammeras. Detta innebär att förslaget inte maximerar konnektivitet fullt ut, men demonstrerar hur stegvisa omvandlingar kan genomföras utan att störa befintliga funktioner.

Arbetets metod, med platsbesök, dialog med stadsarkitekt och iterativ modellering, har varit avgörande för att fånga både formella och informella kvaliteter i området. Samtalet med kommunens representant har bidragit till att förankra förslaget i pågående initiativ, lokala behov och framtida planer, vilket stärker dess relevans som spekulativt men realistiskt gestaltungsförslag. Samtidigt innebär avsaknaden av bredare medborgardialog att vissa användarperspektiv, särskilt från barn, ungdomar och äldre, endast har tolkats indirekt genom teori och observation.

Sammanfattningsvis visar arbetet hur en omvandling av underutnyttjad infrastruktur kan fungera som ett kraftfullt verktyg för att stärka både social och rumslig hållbarhet i staden. Förslaget för Falkenberg illustrerar hur lek, rörelse, historia och ekologiska strategier kan samverka i ett sammanhängande stråk som både reparerar en tidigare barriär och tillför nya kvaliteter till stadens offentliga rum. Projektet bidrar därmed med ett exempel på hur småskaliga, kontextkänsliga ingrepp kan generera värden för stadens vardagsliv.

9.1. Bidrag till diskussionen om lek i staden och offentliga rum

Projektet bidrar till den pågående diskussionen om lekens roll i staden genom att visa hur lekfulla element kan integreras i ett linjärt promenadstråk snarare än koncentreras till en avgränsad lekplats. Genom att distribuera lek längs hela sträckan – i form av hinderbana, skulpturer, sandlåda och topografiska variationer – uppstår möjligheter till spontan lek i vardagens rörelsemönster. Detta stödjer idén om att lek inte enbart är en destination utan en process som kan vävas in i barns och vuxnas dagliga förflyttningar.

Förslaget visar också hur lek kan fungera som en social katalysator i offentliga rum. Lekfulla installationer och öppna aktivitetsytor kan locka olika åldersgrupper och skapa möten mellan barn, föräldrar, äldre och förbipasserande. På så sätt bidrar lek inte endast till barns utveckling utan även till platsens sociala vitalitet och upplevda trygghet.

Samtidigt problematiserar projektet säkerhetsdiskursen inom barnvänlig stadsplanering. Genom att arbeta med låg höjd, synlighet och robusta material minimeras allvarliga risker, men utan att eliminera alla utmaningar. Detta ligger i linje med den forskning som pekar på vikten av "lagom" risk i lek för barns motoriska och psykologiska utveckling.

9.2. Förslagets begränsningar

En central begränsning i förslaget är att järnvägen fortfarande delvis används för industriella ändamål, vilket begränsar möjligheten att öppna hela området för allmänheten. Detta har inneburit att vissa potentiella kopplingar, särskilt mot Rampen och stormarknaden, endast har kunnat realiserats i form av indirekta eller semidirekta stråk.

Vidare bygger förslaget på antaganden om framtida finansiering, politisk vilja och organisatorisk samordning mellan kommun, järnvägsförvaltning och privata aktörer. Utan ett tydligt genomförandemandat riskerar projektet att förbli ett visionärt förslag snarare än ett realiserbart stadsbyggnadsprojekt.

En annan begränsning är den begränsade användningen av kvantitativa data, exempelvis detaljerade flödesmätningar, socioekonomisk statistik och systematiska

bullermätningar över längre tid. Sådana data hade kunnat stärka argumentationen kring behov, effekter och prioriteringar.

9.3. Möjligheter och begränsningar med 3D-modeller för gestaltningsarbete

3D-modellen har varit ett centralt verktyg i designprocessen, både för att testa rumsliga relationer och för att kommunicera förslaget visuellt. Modellen har gjort det möjligt att studera skala, siktlinjer, topografi och relationer mellan stråk, lekytor och broförbindelser på ett sätt som tvådimensionella ritningar inte förmedlar till gestaltare eller kund, då de skapar distans till just dessa upplevelser.

Från ett kommunikativt perspektiv utgör 3D-modellen även ett viktigt redskap i dialogen med icke-fackkunniga aktörer, såsom medborgare, politiker och intresseorganisationer. Till skillnad från tekniska planritningar och sektioner, som förutsätter en viss rumslig läskunnighet, kan en tredimensionell visualisering i högre grad förstås intuitivt. Den möjliggör en mer direkt upplevelse av hur platsen kan komma att uppfattas i verkligheten, vilket underlättar samtal om gestaltningens kvaliteter, upplevd trygghet, orienterbarhet och tillgänglighet. På så sätt kan 3D-modellen fungera som ett inkluderande verktyg i medborgardialoger och bidra till en mer jämlik kommunikationssituation, där fler aktörer ges möjlighet att ta ställning till och påverka förslaget.

Samtidigt innebär 3D-modellen vissa begränsningar. Vilken vegetation som finns tillgänglig i digitala bibliotek blir relevant. I detta arbete har växtvalet inte låtit påverkas av tillgängliga arter, med detta skulle kunna bli fallet. I stället har visualiseringarna använt växter med ett liknande språk när bilder inte kunde hittas. Därmed uppstår en skillnad mellan visualiseringarna och vad som faktiskt föreslås, vilket är dess egen svaghet.

Den riskerar också att ge en alltför färdig och estetiserad bild av ett projekt som i praktiken ska genomgå flera iterativa faser av teknisk projektering, ekonomisk avvägning och medborgardialog. Modellen kan också dölja komplexa frågor kring markförhållanden, dagvattenhantering, tillgänglighetsnormer och långsiktigt underhåll, där tekniken kan förbikoppla den faktiska platsens verkliga begränsningar.

9.4. Möjligheter för framtida utveckling

9.4.1. Bron

Detta förslag lägger grundarbetet för en eventuell bro mellan båda sidorna. En framtida broförbindelse längs de gamla fundamenten har potential att bli ett starkt identitetsskapande element för Falkenberg. En sådan bro skulle inte endast fungera som en funktionell genväg över Ätran utan även som ett historiskt laddat landmärke som knyter samman dåtidens och nutidens infrastrukturella behov.

9.4.2. Resten av stationsområdet

Vidare skulle det finnas möjligheter att successivt avveckla spåret och stegvis kunna utreda för att öppna upp barriären för ett längre stråk, park eller nybyggnation. Första steget skulle kunna vara att öppna upp det yttersta spåret på södersidan liksom förslaget har gjort på norrsidan, för att ge en säkrare passage som är upphöjd och separerad från biltrafik för invånarna vid rampen och närliggande områden. Detta område har dock fler osäkra frågor och skulle till exempel inte vara lämpligt ifall inte en säker och ej orimligt dyr lösning och hantering för elen som går över spåren skulle kunna ordnas.

9.4.3. Åkanten

Längs med åkanten mot tullbron finns en park och grönyta som har ytterligare potential att vidareutveckla miljön runt Ätran. Just nu är den dominerad av parkering med rum för en ängsplantering, trädsamling nere vid vattnet och en staty av sten. Om bilfokuset kan reduceras, skulle mer yta kunna öppnas upp för att ytterligare ta vara på den attraktiva vattenfronten som finns i Falkenberg samt formas för att ge åkanten ytterligare översvämningsresiliens.

10. Slutsats

10.1. Sammanfattning av viktiga insikter

Detta gestaltningsprojekt har undersökt hur övergiven infrastruktur i Falkenberg kan omvandlas till ett sammanhängande, attraktivt och funktionellt offentligt rum med fokus på mobilitet, konnektivitet och lek. Utgångspunkten har varit den tidigare järnvägssträckningen vid Ätran, av kommunen beskriven som ett ”ärr” i stadslandskapet och dess potential att fungera som ett identitetsskapande stråk som binder samman stadskärnan, Rampen och ån.

Projektet visar att äldre infrastruktur kan omgestaltas till en attraktiv offentlig miljö genom att dess linjära form, historiska spår och rumsliga logik tas till vara snarare än raderas. Genom funktionellt bevarande, där platsens tidigare roll som rörelsestruktur översätts till ett promenad- och aktivitetsstråk, skapas kontinuitet mellan historia och samtida användning. De kvarvarande fundamenten i Ätran fungerar i detta sammanhang som visuella minnen och aktiva delar i ett nytt förbindelsestråk som förstärker platsens identitet och läsbarhet.

Kombinationen av riktade rörelser mot ån och mer öppna vistelserum över det tidigare järnvägsområdet skapar rumslig variation och möjlighet till både genomfart och uppehåll.

Historiska spår kan bevaras och användas aktivt för att stärka platsens identitet. Genom att låta järnvägens tidigare sträckning, materialitet och rörelsemönster informera den nya gestaltningen blir historien en del av vardagsupplevelsen snarare än ett fristående narrativ. Detta överensstämmer med teorier om funktionellt bevarande och landskapsurbanism, där robusta infrastrukturella strukturer omprogrammeras för nya behov utan att deras historiska lager utplånas.

Sammanfattningsvis pekar arbetet på att omvandlingen av underutnyttjad infrastruktur inte enbart kan förbättra fysisk tillgänglighet och rekreativvärden, utan även bidra till social hållbarhet, identitetsskapande och ekologiska kvaliteter. Förslaget för Falkenberg visar hur ett tidigare barriärrum kan omtolkas till ett sammanbindande stadsrum som öppnar upp mot vattnet och stärker kopplingarna mellan stadens olika delar.

10.2. Metodreflektion

Projektets begränsningar ligger främst i dess undersökande och konceptuella karaktär. Avsaknaden av användarstudier, detaljerade tekniska lösningar och genomförandekalkyler. Den tekniska nivån i arbetet var medvetet lagd på en översiktlig skala, vilket innebär att frågor som till exempel konstruktion endast har berörts enkelt medan frågor som materialdimensionering och driftkostnader inte har hanterats alls. Detta lämnar ett hål att fylla mellan visionen och dess praktiska genomförbarhet.

Samtidigt har den valda metodiken möjliggjort en mer explorativ fördjupningsprocess där platsens omvandling kunnat undersökas utan att begränsas av förutbestämda lösningar. Genom att arbeta iterativt mellan skiss, analys och 3D-modell har projektet möjliggjort ett utforskande av alternativa scenarier samt prövning av olika strategier på ett effektivt och dynamiskt sätt, vilket har stärkt förståelsen och bäst tagit vara på platsens potential.

11. Referenser

Allen, S. (1999). *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*. Princeton Architectural Press.

Banvallsleden. (2020). *Välkommen till Banvallsleden (BVL)*.
<https://www.banvallsleden.se/>

Bauer, M., Cunningham, L., Gilley, M. & Pike, I. (2025), *Children's Risky Play and Resilience: Perspectives of Emergency Care Practitioners*. *Child Care Health Dev*, 51: e70056. <https://doi.org/10.1111/cch.70056>

Berger, A. (2006). *Drosscape: Wasting Land in Urban America*. Princeton Architectural Press.

BIG, TOPOTEK1, & Superflex. (2012). *Superkilen*. Hämtad från <https://big.dk/projects/superkilen-1621>

Boverket. (2021). *Gångvänliga städer – underlag för planering*.

Björnfors, T. & Franzon, S. (2025). *Permeabla hårdgjorda markmaterial i urban miljö : en studie om funktion, tillämpning och hållbarhet*. Sveriges lantbruksuniversitet. Hämtad från <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:slu:epsilon-s-21500>

Brussoni, M., Olsen, L. L., Pike, I., & Sleet, D. A. (2012). Risky play and children's safety: balancing priorities for optimal child development. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 9(9), 3134–3148. <https://doi.org/10.3390/ijerph9093134>

Coroner, J. (2003). *Landscape urbanism*. I M. Mostafavi & C. Najle (Red.), *Landscape urbanism: A manual for the machinic landscape*. Architectural Association.

Daly, J. (2020). Superkilen: exploring the human–nonhuman relations of intercultural encounter. *Journal of Urban Design*, 25(1), 65–85.
<https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1622409>

Department for Transport. (2021). *Inclusive Mobility: A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure* (Dec. 2021). Great Minster House, London: UK Government.

Falkenberg.com. (2016). *Falkenbergs historia*. Falkenberg.com. Hämtad från <https://www.falkenberg.com/information/falkenbergs-historia>.

Falkenbergs kommun. (2022). *Fördjupad översiktsplan för Falkenberg stad*. Hämtad från <https://kommun.falkenberg.se/document/bygga-bo-och-miljo/falkenberg-vaexer/detaljplaner-ochoversiktsplaner/oep-och-foep/foep-falkenberg-stad/2434-foerdjupadoversiktsplan-foer-falkenberg-stad/file>

Hamburg. (2023). *Planten un Blomen*. Hamburg.de. Hämtad från <https://www.hamburg.de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/parks/planten-un-blomen-hamburg-299526>

Izzo, J. (2007). The place and the maker: Frederick Law Olmsted and his Boston parks. *Elements: The Journal of Boston College Graduate School of Arts & Sciences*, 3(2). Hämtad från https://www.researchgate.net/publication/291602513_The_Place_and_the_Maker_Frederick_Law_Olmsted_and_His_Boston_Parks/fulltext/56a44a0d08ae1b6511309e26/291602513_The_Place_and_the_Maker_Frederick_Law_Olmsted_and_His_Boston_Parks.pdf

Lester, S., & Russell, W. (2010). *Children's right to play: An examination of the importance of play in the lives of children worldwide*. UNICEF / Bernard van Leer Foundation.

Littke, H., Locke, R., & Haas, T. (2016). Taking the High Line: elevated parks, transforming neighbourhoods, and the ever-changing relationship between the urban and nature. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(4), 353–371.
<https://doi.org/10.1080/17549175.2015.1063532>

Naturvårdsverket. (2025). *Buller från väg- och spårtrafik vid bostäder*. Hämtad från <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/buller/buller-fran-vag--och-spartrafik-vid-bostader/>

Pendlebury, J. (2013). Conservation values, the authorised heritage discourse and the conservation-planning assemblage. *International Journal of Heritage Studies*, 19(7), 709–727. <https://doi.org/10.1080/13527258.2012.700282>

Pérez, G. & Perini, K. (Eds.) (2018). *Nature based strategies for urban and building sustainability*. Butterworth-Heinemann.

Pettersson, T. (n.d.). *Järnvägen i Falkenberg*. Bergslagens Järnvägssällskaps Museiavdelning. BJS Museum. Hämtad från <https://bjismuseum.se/onewebmedia/J%C3%A4rnv%C3%A4gen%20i%20Falkenberg.pdf>

Schön, D. A. (2016). *The reflective practitioner: How professionals think in action*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315237473>

Salingaros, N. A., Duany, A., & Mehaffy, M. W. (2014). *Principles of urban structure*. Sustasis Press.

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226.

Sten, R. (2006). *FJ, Falkenbergs Järnväg*. Historiskt.nu. Hämtad från <https://www.historiskt.nu/smalsp/fj/>

The High Line. (2024). Hämtad från <https://www.thehighline.org/history/>.

Trafikverket. (2013). *Barriäreffekter – hur infrastruktur påverkar tillgänglighet och stadsmiljö*.

Vrolix, K. (2006). *Behavioural adaptation, risk compensation, risk homeostasis and moral hazard in traffic safety: Literature review (Report No. RA-2006-95)*. Steunpunt Verkeersveiligheid, Universiteit Hasselt. Hämtad från <https://documentserver.uhasselt.be/bitstream/1942/4002/1/behavioraladaptation.pdf>

Waldheim, C. (2006). *The Landscape Urbanism Reader*. Princeton Architectural Press.

WHO. (2018a). *Environmental noise guidelines for the European Region*. WHO Regional Office for Europe. Hämtad från <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/f53c45ba-11d3-4502-a424-c1cf49f5a053/content>

WHO. (2018b). *Global action plan on physical activity 2018–2030*. World Health Organization.

12. Bildreferenser

Ekstrand, V. (1896–1903). *Svenska landtmätare: Biografisk förteckning (D. 1, 1628–1900)*. Fritzes k. hofbokhandel.

La Citta Vita. (2010). *High Line NYC 4546199798 2fb244ec8b (Photograph)*. Flickr. <https://www.flickr.com/photos/la-citta-vita/4546199798/in/set-72157623789325157/>.

Lantmäteriet. (2024). *Ortofoto visning årsvisa. Lantmäteriet*. Hämtad från January 23, 2026, <https://www.lantmateriet.se>

Lantmäteriet. (2026.). *Historiska kartor. Lantmäteriet*. Hämtad från <https://historiskakartor.lantmateriet.se/>

Naotake, M. (2015). *Superkilen park, Nørrebro, Copenhagen - Superflex with Bjarke Ingels Group and Topotek1 (Photograph)*. Flickr (<https://www.flickr.com/photos/12832970@N00/20657519060>).

13. Bilagor

Figur 60 – 63: Gestaltning, CAD-ritningar och Översikt, A1