

Utblicken från ett tågfönster

Miljöerna vi passerar och hur de kan utformas
för att ge ett positivt intryck av staden

Anna Jonsson



Titel: Utblicken från ett tågfönster: Miljöerna vi passerar och hur de kan utformas för att ge ett positivt intryck av staden

Engelsk titel: The View From a Train Window: The Areas We Pass and How They Can be Designed to Give a Positive Impression of the City

©Anna Jonsson

Handledare: Ylva Dahlman, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Ann Åkerskog, SLU, institutionen för stad och land

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna

Nyckelord: Järnvägens omgivning, reseupplevelse, stadsmiljö, tågresenärer, utformning

Omslagsbild: Vanlig utblick från ett tågfönster. Foto: Anna Jonsson (2013-05-10).

Publiceringsår: 2013

Publiceringsort: Uppsala

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

Sammandrag

Att färdas med tåg är idag ett vanligt sätt att transportera sig. Under resan hinner man blicka ut genom fönstret och samtidigt skaffa sig en bild av miljön utanför. Vilket intryck vi får beror på vad vi ser utanför fönstret och kan således påverkas av hur miljön är utformad.

Städer kämpar ständigt för att bli attraktiva. Vanligt är att infarter från bilvägen planeras för att ge ett bra välkomnande och man arbetar för att ge ett bra intryck. När man istället passerar en stad i ett tåg möts man ofta av monotona industrimiljöer, parkeringar och bullerplank. Denna infart är något staden bör ta tillvara då även människor som endast passerar staden hinner bilda sig en uppfattning om den. Syftet med denna uppsats är därför att ge förslag på hur järnvägens omgivande miljöer kan utformas så att tågresenärer får en ökad reseupplevelse och ett positivt intryck av staden.

En litteraturstudie genomfördes för att ta reda på vilka strategier som används för biltrafikanter reseupplevelse och hur man kan anpassa dem till tågresenärer. Genom att sedan jämföra likheter mellan de båda transportsätten och hur man uppfattar omgivningen vid höga hastigheter kunde några riktlinjer sammanvävas. För att få en god reseupplevelse från ett tåg är det viktigt att tänka på variation och rytm samt att framhäva stadens identitet. En varierad resesekvens kan skapas genom att varva accenter, vilosträckor och nivåskillnader, samtidigt som siktlinjer och landmärken kan utnyttjas för att tydliggöra identiteten. För skapa en behaglig resesekvens med hjälp av dessa aspekter måste man tänka på vad passageraren har sett innan, vad som följer och vad den nu vill se. En fråga är viktig att ställa; var vill man lägga fokus på platsen?

Litteraturstudien och egna resor resulterade i ett antal typområden som vanligen kantar järnvägen. Förslag på hur de kunde utformas genomfördes. Vanliga åtgärder var att tillföra eller rensa ur vegetation och använda sig av element och färg ur omgivningen på bullerplank och stängsel. Viktigt är även att öppna upp och utnyttja siktlinjer vilka även fungerar som enkla tillvägagångssätt för att ge en tydlig uppfattning av staden.

Riktlinjerna som har tagits fram genom uppsatsen är generella och ses endast ur ett visuellt perspektiv med resenären i fokus. Dessa kommer senare behöva ta hänsyn till andra, ekologiska, ekonomiska och praktiska aspekter för att skapa en väl genomtänkt och hållbar miljö. Gestaltning är idag en viktig aspekt vid nybyggnation av järnväg, där ett gestaltungsprogram ska upprättas i ett tidigt skede och sedan vara en naturlig del under planering och byggnation.

Abstract

A common way to travel is to go by train. During the journey we have the opportunity to look through the window. What kind of impression we get depends on what we see outside. We can therefore be affected by how the environment is designed.

Cities always strive to be attractive. Environments around the car road are often planned with the thought of giving a good impression, but when you pass a city by train you are often met by monotonous industrial environments, parking lots and noise barriers. This is an entrance that could be better used, since it will be judged even by the people only passing the city. The aim with this thesis is therefore to give suggestions on how the environments surrounding the railroad can be designed so that the train passengers get an increased travel experience and a positive impression of the city.

A literature study was made to gain knowledge about strategies that are used to improve the car passenger's experience of the environment and how you can adapt them to the environment around the railroad. By comparing similarities between the both ways of travelling and how you experience the surroundings in high speeds, guidelines could be established. Variation and rhythm helps to give a good travel experience from a train. This can be achieved through accents, calmer parts and height differences. It is also important to promote the identity of the city by using sightlines and landmarks. In order to create a comfortable travel sequence you have to think of what the passenger have seen before, what comes next and what you now want to see. A question that is important to ask is: where do you want the focus?

The literature study and personal journeys resulted in a number of example areas that usually follows the railroad and suggestions of how they could be designed. Common actions were to add or clear out vegetation and to use elements and colors from the surrounding on noise barriers and fences. It is also important to open up and make use of sightlines, which help to give a distinct perception of the city.

The suggested guidelines in the thesis are general and can only be seen from a visual perspective with the traveler in focus. These will have to take into account other, ecological, economical and practical, aspects to create a good and sustainable environment. Design is an important aspect when new railroads are built and a design program has to be established early and become a natural part during planning and construction work.

Introduktion

Järnvägen är idag ett viktigt transportmedel som blir allt mer populärt (Banverket 2009a). Under en tågresä färdas man genom såväl landskap som stadsmiljöer, och vi upplever dessa när vi ser ut genom tågfönstret. Utblickarna varierar, de kan vara behagliga och vackra, men även monotona, skräpiga och tråkiga. Tyvärr kan en passage genom en stadsmiljö ofta generera den senare känslan. Man passerar många nedgångna och döda ytor som ofta kan upplevas som stadens baksida (Barndahl, Andersson, Huisman & Wård 2012, s. 58).

Samtidigt finns en ökande vilja att skapa attraktiva städer och infarter som ger människor ett positivt intryck (Schibbye 1995, s. 4). Det faktum att järnvägen är en av stadens viktigaste entréer samtidigt som man många gånger upplever den som stadens baksida skapar en paradox. Tågpassagerarnas reseupplevelse bör framhållas i samma mån som bilresenärens för att skapa en positiv upplevelse och spegla stadens identitet. För att åstadkomma detta är det viktigt att dra nytta av och tillvarata de ytor man möts av när man blickar ut från tåget (Grönwald 2010, s. 28). Detta ger tågresenärerna en trevligare resa samtidigt som staden blir attraktivare när den ger ett positivt intryck (Kavaratzis & Ashworth 2005).

Denna uppsats behandlar de stadsmiljöer som passagerare ofta ser under en tågresä. Förslag på hur dessa kan utformas ges, vilka kan fungera som riktlinjer och inspiration för såväl landskapsarkitekter som övriga verksamma och intresserade i de stadsplanerande professionerna.

Bakgrund

I Sverige kom järnvägsbyggandet igång på allvar först under 1800-talets senare hälft och bidrog starkt till stadstillväxten. På grund av Sveriges sena industrialism var det många städer som växte fram kring järnvägen, som på så vis fick en central position i staden. Drog järnvägen till redan befintliga städer lades den ofta i utkanten av centrum. Följden blev då att centrumverksamheten succesivt närmade sig stationsområdet och järnvägen fick ändå en central plats i staden (Banverket 2009a, s. 8). Adolf Edelsvärd utvecklade 1859 en idealstadsplan, där järnvägen fick en strategisk position i nederkant av den rektangulära staden. Stationen sågs som en viktig stadspport och det var viktigt att sidan mot staden var pryddig och representativ. Denna stadsbyggnad gjorde att andra sidan järnvägen utgjorde en baksida till staden, dit industrier och fabrikslokaler var lokaliserade (Länsstyrelsen Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne & Trafikverket 2010, s. 2).

Tåget var fram till mitten av 1900-talet det smidigaste sättet att färdas längre sträckor med och därmed det viktigaste transportmedlet. I samband med flyg- och biltrafikens utveckling under den senare hälften av 1900-talet minskade dock järnvägens popularitet och många sträckor lades ner. Tåget som transportmedel blev sedan åter populärt under slutet av 1980-talet då tåg med högre hastigheter utvecklades samtidigt som en miljömedvetenhet växte fram, och är det än idag (Banverket 2009a, s. 9).

Transport och reseupplevelse

Tåget som transportmedel blir idag ett allt populärare val. Såväl personresande som godstrafik ökar och tåget får en allt större roll inom den dagliga pendlingen (Banverket 2009a, s. 9). Järnvägen korsar städer och transporterar ett stort antal

människor, som trots att de aldrig går av tåget skaffar sig en uppfattning om stadens karaktär när de passerar och blickar ut genom tågfenstret. Trots detta är tåget som utgångspunkt för reseupplevelse endast belyst i ett fåtal rapporter, ett faktum som även uttrycks i rapporterna i fråga (Barrdahl et al. 2012, s. 15). Mestadels behandlas då frågan om utblickar på landskapet och mötet vid stationsområdet.

Det är vanligare att bilvägen lyfts fram som en arena varifrån man upplever staden. ”Trafikantupplevelsen – en självklarhet i morgondagens vägplanering”, säger Bucht, Pålstam och Wingren (1996, s. 11), och poängterar hur viktig bilvägen som byggnadsverk är jämte våra städer. Vidare skriver de att det till stor del är härifrån människor upplever landskapet, men att reseupplevelsen tyvärr ofta är något som fallit åt sidan för säkerhets- och ekonomiska krav på vägar, samt natur- och kulturvärden.

Järnvägen idag

Liksom bilvägarna ägs största delen av järnvägssystemet, så som räls och plattformar, av Trafikverket. Det är de som långsiktigt planerar, bygger nya samt sköter förvaltningen av de statliga järnvägarna (Trafikverket 2012-04-02). Trafikverket är sedan 2010 en sammanslagning av ett antal olika myndigheter, exempelvis tidigare Banverket, Vägverket, Rikstrafiken och Rederinämden (Trafikverket 2013-04-30).

Till skillnad från de tidigare tågens låga hastighet på 50-90km/h och järnvägarnas manuella byggande, ställer dagens höghastighetståg stora krav på järnvägen. Hastigheten kan nå 250km/h eller högre vilket innebär att en rakare linjeföring måste användas vilket resulterar i sämre landskapsanpassning och större ingrepp sker. Det är därför viktigt med en noggrann utredning innan nya järnvägar byggs för att undvika konflikt med existerande strukturer och minska barriäreffekter (Banverket 2000, s. 13).

Banverkets arkitekturpolicy

Under hela processen och planeringen av ett järnvägsbygge är det viktigt att ett gestaltungsarbete sker parallellt. Detta är ingen egen process, utan ska vara en naturlig del i arbetet och ska tillsammans med övrig planering bli mer detaljerad under arbetets gång, vilket beskrivs i ett gestaltungsprogram framställt av Banverket (2009b, ss. 7-8).

Ett måldokument (Banverket 2009b) har tagits fram av Banverket, numera del av Trafikverket, som beskriver hur arbetet med gestaltungsfrågor ska ske vid järnvägsbyggande. Detta innefattar gestaltning utifrån två perspektiv – de betraktandes samt de resandes. Grunden för arbetet med gestaltungsfrågor utgörs av en arkitekturpolicy:

- » Järnvägen ska erbjuda positiva upplevelser
- » God järnvägsmiljö i stad och landskap
- » Konst i järnvägsmiljö
- » Klotterfri järnvägsmiljö

Policyn säger att ”resenärer och omgivning ska erbjudas positiva upplevelser i en vacker och väl fungerande miljö” (Banverket 2009b, s. 7).

Stadens profilering

Kavaratzis och Ashworth (2005) beskriver hur vår uppfattning av en stad beror på den mentala bild vi har skapat oss. Bilden påverkas av faktorer som medial uppmärksamhet, hur platsen används, samt av planering och utformning. Platser

kan ses som varumärken, där en viktig marknadsföringsfaktor är den image som förmedlas. Vidare beskrivs vikten av varumärkesprofilering som ett urbant planeringsredskap, då man genom att förstå vilken visuell upplevelse som förmedlas till människor kan påverka deras mentala bild och intryck av stadens profilering.

En medveten utformning förhöjer således inte bara de förbipasserandes reseupplevelse utan även deras uppfattning av staden. Det är därför viktigt att rusta upp järnvägens kringliggande miljöer för att ge betraktaren en positiv känsla och ett bra intryck av staden.

Syfte

Syftet med arbetet är att ge förslag på hur järnvägens omgivande miljöer kan utformas så att tågresenärer får en ökad reseupplevelse och ett positivt intryck av staden som de passerar genom. Målet är att redogöra för vikten av järnvägen som en betydelsefull ingång till staden, och att betona att utblickar från tåget bör utnyttjas då även människor på genomresa är besökare och bedömare.

Frågeställning: Hur kan ytorna runt ett järnvägsspår utformas så att tågpassagerarna får en ökad reseupplevelse och ett positivt intryck av staden?

Avgränsningar

En tågpassagerares upplevelse vid resa påverkas av många faktorer varav resekomfort är ett exempel. Det här arbetet fokuserar dock på de rent visuella och upplevelsemässiga värdena utanför tågfönstret, då det är dessa som främst påverkar vårt intryck av staden. Dessa visuella värden kommer senare behöva stå i relation med andra, ekologiska, praktiska och ekonomiska, faktorer för att ge en realistisk bild av utvecklingsmöjligheterna. Dessa aspekter behandlas dock inte i denna uppsats, ingen skillnad dras heller mellan olika ägandeförhållanden på ytorna.

Tanken är inte att konkret utforma hela sträckorna längs järnvägen, utan att hitta generella åtgärder och riktlinjer för vad man kan göra på liknande sträckor. Fokus ligger på de stadsmässiga miljöerna som man möter innan och efter tågstationerna. Området har i sig ingen klar gräns ut mot staden utan innefattar det man ser från tåget. Naturlandskap mellan städer samt själva tågstationen ingår inte i arbetet.

Metod

Arbetet har i huvudsak skett genom litteraturstudier med syftet att kunna urskilja olika strategier som används för utformning av olika områden och trafikslag idag. Dessa modifierades sedan för att vara relevant för den miljö den här uppsatsen behandlar. Litteraturstudien har parallellt kompletterats med egna resor med tåg genom tre städer för att kunna definiera typområden och brister.

De modifierade strategierna från litteraturstudien i kombination med bilder och anteckningar från de egna upplevelserna utgjorde sedan utgångspunkter för förslag på utformning av outnyttjade områden i stadsmiljö kring järnvägen. Dessa förslag redovisas i resultatet.

Litteraturstudie

Avsikten med litteraturstudien var att få den bakgrund och förståelse som krävs för att i resultatet kunna ge motiverade förslag om utformningen av järnvägens omgivande miljöer. Litteraturstudien fokuserades på vad som påverkar miljöerna kring en järnväg samt på resenärers reseupplevelse. Eftersom tågpassagerares upplevelse av staden inte var ett ämne det har skrivits mycket om studerades även strategier för utformning av området kring bilvägar. Dessa kunde tillsammans med information och jämförelser mellan utblickar under bil- och tågresa anpassas till tågresenärers upplevelse och ligga till grund för utformningsförslagen. Litteraturstudien redovisas under avsnittet *Järnvägen och reseupplevelsen*.

Sökning skedde främst via Epsilon och Google Scholar, men även på Web of Knowledge, där de svenska sökningarna gav mest resultat. Sökord har varit: järnväg, spårområde, reseupplevelse, tågpassagerare, stadsentré, trafikantupplevelse, railroad, city views, passenger perception, passenger experience etc. Nya källor har även hittats via rapporters referenslistor. Viss litteratur har varit gemensam för många arbeten inom samma område, vilket tyder på att de har stor relevans i frågan. *Järnvägen i samhällsplaneringen* (Banverket 2009a) har varit en viktig informationskälla, liksom *Trafikantupplevelse på väg* (Bucht, Pålstam & Wingren 1996).

Resor

Städerna som passerades var Stockholm, Uppsala och Linköping samt mindre orter som passerades längs vägen. De tre större städerna valdes för att kunna ge en väl sammanslagen helhetsbild av hur områden kring järnvägen kan se ut. Samtliga har en central järnväg som passerar staden under en längre sträcka och således hinner passera många områden. De mindre orterna gav sedan kompletterande information. Städerna passerades två gånger, en gång i varje riktning.

Alla resorna gick till på samma sätt. Jag valde säten placerade i tågets färdriktning, tittade aktivt ut genom fönstret och tog bilder på miljöerna jag såg. För att uppfatta miljöerna utanför fönstret gjordes resorna dagtid, men tidpunkt kunde variera då miljöerna fortfarande är desamma. Samtidigt fördes anteckningar på tankar som dök upp. Bilderna sammanställdes sedan och kategoriserades beroende på vilken miljö den visade. På så vis kunde ett antal typområden definieras.

Järnvägen och reseupplevelsen

Följande stycken utgör en förstudie som med grund ur litteraturstudien ger en förståelse om hur järnvägen påverkar sina omgivande miljöer och hur passagerares utblickar påverkas av höga hastigheter. Utblickar utifrån biltrafikantens perspektiv studeras och följs av en jämförelse mellan bil- och tågresenärers reseupplevelser. Information och jämförelser anpassas i efterföljande resultatavsnitt för att ligga till grund för förslag på utformning med tågresenärens reseupplevelse i fokus.

Miljöer runt järnvägen – deras placering och orsak

Järnvägen med sin omgivning är en miljö med många krav och restriktioner. Säkerhetsaspekterna är många och vissa kan påverka områdets estetik.

En vanlig syn är att järnvägsspår omgärdas av en öppen yta utan höga objekt. Detta är ett säkerhetsavstånd för att ge utrymme för räddningsinsatser, underhållsarbete, samt för transport av farligt gods. Detta avstånd är generellt 30 meter från spårets mitt åt vardera hållet, vilket ger till följd en korridor runt järnvägen där man inte bör tillåta ny bebyggelse (Banverket 2009a, s. 15).

Området ger även en viss reduktion av buller och vibrationer, som är ett stort problem längs järnvägen, men avståndet är oftast inte tillräcklig. Om bullerriktvärdena vid en bullerutredning överskrider riktlinjerna måste åtgärder vidtas. I sådana fall kan bullerskydd uppföras, så som bullerplank eller bullervallar. Detta regleras i detaljplanen (Banverket 2009a, s. 26).

Trots bullerskydd kan det vara svårt att upprätthålla en god boendemiljö inom de närmaste 30-50 metrarna. Dessa ytor består därför ofta av parkeringar, garage och förråd, som i sig kan agera bullerskydd. Problem med att ha parkering nära järnvägen är risken för skador på bilarna, på grund av partiklar, skräp och snö när tågen passerar. Därför är 15 meter från spårets mitt ett generellt avstånd vid placering av parkering. På platser där tåget gör kraftig inbromsning har bilarna större risk att skadas, vilket kräver ett större avstånd eller ett fysiskt skydd som är fastighetsägarens ansvar att underhålla (Banverket 2009a, ss. 15, 33-34).

Ytterligare fysiska skydd som ofta förekommer i samband med järnväg är stängsel. Dessa är till för att förhindra obehörigt spårbeträde, samt inbrott och sabotage (Banverket 2009a, s. 35). Stängsel är särskilt vanligt förekommande i områden där det finns många olika målpunkter och samtidigt bristande förbindelse och möjlighet att ta sig över eller under järnvägen (Banverket 2009a, s. 35).

I samband med järnväg är det vanligt att industrier och industrispår förekommer. Dessa har en naturlig plats nära järnvägen, då tågtransporter har en viktig roll i industriverksamheten. Dessa områden är ofta stora och öppna, har många olika transportslag och kräver god väganslutning. Dessutom kan ytterligare ett visst avstånd krävas till övrig bebyggelse för att verksamheten inte ska störa sin omgivning eller själv störas av den (Banverket 2009a, s. 20).

Väg och gångväg ses inte som byggnation och kan placeras nära järnvägen. Beroende på tågets hastighet och vägens hastighetsbegränsning krävs ett avstånd på mellan 4 och 25 meter mellan väg och järnväg (Banverket 2009a, s. 33).

Vanliga och påverkbara element i stadsmiljö

Vissa element som kantar järnvägen upprepas ofta, så som vegetation och bullerskydd. De utgör en vardagssyn för tågresenärer och är dessutom möjliga att påverka och förändra utseendet på. Likväl har även dessa element restriktioner.

Vegetation

Att blicka ut på vegetation kan bidra till ett positivt intryck och en god miljö (Banverket 2009a, s. 37). Naturen utgör dessutom ett element som människor generellt sett hellre ser ut på än bebyggelse (Kaplan och Kaplan 1989 se Barndahl et al. 2012, s. 17).

Vegetationen spelar stor roll för karaktären på området. Täta granpartier ger en helt annan upplevelse än luftigt utspridda björkar eller strikta alléer. Samtidigt

kan den vara bra för den optiska ledningen genom att markera korsningar eller visa hur vägar svänger (Schibbye 1995, s. 24).

Det finns restriktioner om avstånd och vilken sorts vegetation som får finnas längs ett järnvägsspår. Felaktig eller dåligt skött vegetation påverkar sikten negativt och kan falla över spår eller elledningar. En skötselgata ska därför finnas 20 meter ut åt varje håll från spårmittpunkt. Detta innebär att större träd som exempelvis ek och lönn ej får finnas inom detta område. Inom spårets närmsta 10 meter får endast låg vegetation som marktäckare samt lägre prydnadsbuskar finnas. Längre ut tillåts högre buskar och buskträd som syren, och efter 15 meter även mindre parkträd som rönn. Vid plantering är det viktigt att tänka på att dessa riktlinjer gäller vid växtens fulla storlek (Banverket 2009a, s. 37).

Bullerskydd

Bullerskydden har blivit en vanlig syn i dagens städer och har stor inverkan på områdets karaktär. De är objekt som tågresenärer inte kan undvika att se på och det blir därför viktigt hur de utformas. Melin och Enberg tar i sin skrift *Bullerskärmar – aspekter på formgivning* (2003) upp aspekter som är viktiga att ta hänsyn till vid utformning av bullerskydd.

För att skyddet ska fungera korrekt är det viktigt att både material och kontakten mot marken är tät för att bullerreduktionen inte ska dämpas. Det är även viktigt att skyddet har rätt höjd för att fylla reduktionskraven. Höjden beror på skyddets placering i förhållande till järnvägen – ju närmare spåret desto lägre kan det vara (Melin & Enberg 2003, ss. 12-13). Vidare beskrivs hur trånga vägrum kräver en nära placering av skydden vilket ger oss färre valmöjligheter. Befinner vi oss istället i större områden kan den anpassas till terrängen i högre grad och ge en känsla av att skyddet deltar i omgivningen. Detta kan göra att bullerskyddet inte upplevs som ett lika starkt element (Melin & Enberg 2003, s. 15).

Här spelar även vegetationen en stor roll - att låta skyddet korsa vegetation ger en naturligare förankring. Den skapar ett landskap kring skärmen och ytterligare variation i miljön, samtidigt som dess skuggverkan och årstidsvariation är effektfulla. Att spara vegetation kan därför vara ett viktigt utformningsredskap (Melin & Enberg 2003, s. 15). Vegetationen gör även att vi kan påverka uppfattningen av skalan på skydden. Höga träd ger ett intryck av lägre skydd, medan låg eller obefintlig vegetation ger en högre och mer dominant bild av skyddet enligt Melin och Enberg (2003, s. 22). Skalan påverkas även av vertikala eller horisontella händelser på skyddet. Vertikal linjeföring i exempelvis bräddor eller linjer ger ett högre intryck, medan horisontella linjer förlänger och gör skyddet lägre. Avståndet mellan de vertikala linjerna påverkar även vår uppfattning av rytm och hastighet (Melin & Enberg 2003, ss. 23-24).

För att ytterligare minska känslan av en hög barriär kan färger utnyttjas. Att låta ljusa färger användas längst upp och mörka längre ner gör att vi får en lättare uppfattning av skyddet. Kulör och glans bör väljas med omsorg. Ljusa färger framträder tydligare, liksom ytor med hög glans, medan mörka och matta ytor inte syns lika tydligt mot en vegetationsbakgrund (Melin & Enberg 2003, s. 16).

Även material måste väljas med eftertanke. Vanligt förekommande material är trä, betong eller glas. I de olika materialen kan sedan relief och form ge effekter. Mönster och utskjutande delar ger skuggeffekter, dessutom kan det övre avslutet utnyttjas vid nivåförändringar genom att trappa ner, luta, gå i vågor etc. Start och avslut på bullerskyddet sker naturligt i vegetation eller med successiv avtrappning, vilket ger ett behagligt intryck (Melin & Enberg 2003, ss. 16, 21).

Passagerarens utblick vid höga hastigheter

Hur passagerarna uppfattar det som ses genom tågrutan påverkas till stor del av hur snabbt vi färdas. Vid höga hastigheter minskar det perifera seendet och det krävs högre koncentration för att hinna uppfatta vad vi ser, enligt Bucht, Pålstam och Wingren (1996, s. 39). Samtidigt blir det svårare att fokusera på förgrundsdetaljer och rumsuppfattningen minskar. Det tar tid att förstå vad vi faktiskt ser, vilket gör att det är lättare att uppfatta stora föremål längre bort än förgrundsdetaljer på kort avstånd eftersom vi får längre tid på oss att hinna se det. Vidare beskrivs att man vid en hastighet av 100km/h endast kan urskilja detaljer som är längre bort än 35 meter – förgrundsdetaljerna uppfattas inte alls. Sänker vi istället hastigheten till 65km/h hinner vi se en tydlig punkt 25 meter från oss. Vid sjunkande hastigheter, som vid närmandet av en tågstation, hinns således fler och fler detaljer uppfattas när resenären blickar ut genom fönstret (Bucht, Pålstam & Wingren 1996, ss. 38-40).

Bromssträckan på ett tåg i hög hastighet är flera kilometer, vilket innebär att det saktar ner under en lång sträcka (Banverket 2009c). Barrdahl et al. (2012, s. 37) beskriver att de färdats tre minuter i 70km/h när de passerade Hässleholms tätort med tåg, vilket är en hastighet som kan jämföras med en bilists. Detta innebär att tågresenären under en längre tid hinner uppfatta staden i jämförelsevis samma hastighet som under en bilresa, vilket gör strategier för utformning av bilvägens områden användbara även i järnvägsmiljö.

Skillnad mellan bil- och tågresa

Trots att hastigheten kan vara densamma ger en resa med bil respektive tåg inte samma reseupplevelse. Barrdahl et al. (2012, s. 15) menar att tågresenären har en mer passiv roll och inte behöver fokusera på vägen vilket är nödvändigt för en bilförare. En bilists närmiljö kräver att den är lättförståelig och lättorienterad för att föraren ska kunna göra rätt val, något som järnvägens närmiljö inte kräver. En tågresenär kan alltså rikta större uppmärksamhet mot omgivningen och få en större upplevelse av miljön man passerar. Detta är även en följd av tågresenärens snedare perspektiv, där biltrafikantens framåtriktade blick inte hinner följa omgivningen i samma grad som tågresenären. Tågresenären får ytterligare större och längre vy tack vare den högre sitthöjden, vilket innebär en högre sikthöjd och därmed möjlighet att se längre (Barrdahl et al. 2012, s. 15).

Bissell (2009) beskriver hur intrycket av den passerande omgivningen varierar beroende på åt vilket håll vi är riktade. En placering med ryggen i tågets färdriktning ger en behagligare uppfattning av miljön utanför, samtidigt som man får längre tid på sig att uppfatta den. Är man istället vänd i samma riktning som tågrörelsen kan mötet med omgivningen utanför fönstret upplevas mer aggressivt och kortvarigt vilket påverkar upplevelsen av resan.

En god reseupplevelse

Det finns många aspekter som påverkar vad vi upplever ger en god reseupplevelse. Följande stycke redovisar hur ett antal författare kategoriserar aspekterna. Bucht, Pålstam och Wingren (1996) redogör för uppdelningen mellan variation och rytm, identitet och orienterbarhet, medan Varming (1970 se Alvarsson Hjort 2012) istället väljer att, förutom variation och rytm, även kategorisera aspekterna i accenter, vilosträckor och höjdskillnader.

Variation och rytm, identitet och orienterbarhet

Bucht, Pålstam och Wingren (1996) beskriver olika kriterier för vad som gör att bilföraren uppskattar landskapet som passeras.

En utblick som innehåller en behaglig *variation och rytm* bidrar till att förebygga ett monotont och händelselöst landskap. Samtidigt ökar vår koncentration förmåga och fokus på den miljö vi passerar. En variationsrik miljö skapas bland annat med hjälp av kontraster mellan olika element och sekvenser i varierande längd och komplexitet (Bucht, Pålstam & Wingren 1996, s. 52).

Identitet och förståelse handlar om hur olika individer uppfattar landskapet, och hur man förstår dess historia och karaktär. Beroende på bakgrund och tidigare erfarenheter och referenser lägger vi märke till olika saker i omgivningen (Bucht, Pålstam & Wingren 1996, s. 48). Bissell (2009) pekar exempelvis på hur ovana passagerare fäster blicken på byggnader och historiska platser vid sidan om vägen i större grad än resenärer som ofta passerar sträckan. Ju fler nya platser vi färdas genom, desto viktigare är identiteten för platsen (Barrdahl et al. 2012).

Orienterbarhet hjälper biltrafikanter att förstå var denne befinner sig och att göra val i sin körning. Landmärken, gränser, broar etc. fungerar som hjälpmedel för att geografiskt orientera sig i miljön (Bucht, Pålstam & Wingren 1996, ss. 50-51). Orienterbarheten är en viktig faktor för biltrafikanter, men utgör en mindre viktig funktion för tågresenären som snarare använder den som en förberedelse för när man behöver packa ihop och gå av tåget (Bissell 2009).

Accenter, vilosträckor och nivåskillnader

Ett annat sätt att se på uppbyggnaden av en god reseupplevelse grundas i en uppdelning av Varming (1970), mellan accenter, vilosträckor och höjdvariation. Dessa beskrivs i Alvarsson Hjorts arbete från 2012, ss. 36-37, varifrån följande information under denna rubrik är inhämtad.

Accenter är objekt eller händelser i landskapet som bryter av och som vi lätt kommer ihåg. Dessa hjälper till att dra passagerarnas uppmärksamhet mot omgivningen samt förstå var vi är.

Vilosträckor behövs för att låta passageraren vila blicken eftersom det annars kan vara svårt att orka fokusera på omgivningen. De är längre, enhetliga områden där det inte händer så mycket, och som fungerar som ett komplement till accenterna.

Nivåskillnader och höjdvariation ger variation på ytterligare ett plan. Höjdvariationer kan hittas både i omgivningen själv, som på träd, kullar och objekt, men även utifrån vilken position vi själva betraktar miljön.

Resultat

I resultatet presenteras strategier och förslag på hur man kan utforma stadens områden kring järnvägen. Inledningsvis görs en sammanvävning av ovannämnda aspekter och strategier för hur man skapar en god reseupplevelse. Därefter presenteras olika sorters typområden samt förslag på hur man kan utforma dem.

En sammanvävning

Med grund i tidigare nämnda aspekter finner man att det finns många olika sätt se på omgivningen och hur resenären får en positiv upplevelse. Dessa behöver anpassas och struktureras om för att kunna komma fram till strategier för hur man bör utforma de stadsmässiga ytorna just detta arbete behandlar. Jag har därför vävt samman de aspekter jag anser vara relevanta för att få en helhetsstrategi över utformningsarbetet runt ett järnvägsspår i stadsmiljö.

De sammanvävda aspekterna är följande:

- » Variation och rytm
 - Accenter, vilosträckor, nivåskillnader
- » Identitet och förståelse
 - Landmärken, siktlinjer

Jag har valt att inte fokusera på orienterbarhet då landmärken och liknande objekt inte fyller samma viktiga syfte för tågresenärer som för biltrafikanter, utan istället faller under rubriken identitet.

Vägverket Väg (2010) adderar ytterligare aspekter för att nå gestaltningskvalitet från vägtrafikanternas perspektiv. De skriver att det krävs en helhetssyn i vägrummet och tillägger att även skötsel och underhåll samt belysning är viktiga att tänka på. Dessa faller dock utanför ramen om utformningsstrategier och utgör snarare metoder för att uppnå ovanstående punkter. De är således aspekter som måste tas hänsyn till i varje del av utformningsarbetet och inte får prioriteras bort.

Grunden i utformningsarbetet – att använda de sammanvävda aspekterna

För att skapa en lyckad utformning är det viktigt att utgå från platsen och dess förutsättningar. Man måste tänka igenom hela resesekvensen för att skapa en miljö som resenären hinner ta in, reflektera över och uppskatta. För att undvika ett monotont och händelselöst landskap är det viktigt att skapa variation genom att variera vilosträckor med accenter. Man bör då tänka igenom vad man har sett precis innan och vad man kommer se längre fram. Man kan då göra en bedömning om vad som bör hända vid just denna utblick och sannolikheten ökar att en behaglig och varierande sekvens skapas. Utnyttjas dessutom höjdvariationer upplever vi ytterligare en dimension. Parallellt med detta ska *staden* synas. En identitet ska förtydligas och landmärken och siktlinjer utnyttjas – finns det något som bör läggas fokus på utanför området?

En nyckelfråga vid varje ny sekvens blir således; var bör fokus ligga? Vad på platsen kan framhävas eller utnyttjas för att skapa en behaglig och händelserik resa på ett sätt som samtidigt framhäver staden?

Typområden och hur de kan utformas

En sammanslagen bild från genomförda tågresaer samt litteraturstudier visar på ett antal olika typer av områden som vanligen kantar järnvägen i stadsmiljö. Med grund i ovanstående strategier och genomförda litteraturstudier följer beskrivningar av områdena samt förslag på hur de kan utformas. I slutet av varje område listas en sammanfattning av utformningstänkarna.

Bullerskydd

Bullerskydd är objekt vi har stor möjlighet att bestämma utseendet på. Utformningen går att variera och kan ges olika färg och mönster, och samtidigt utnyttjas som konst i staden. För att skydden ska uppskattas väl är det dock viktigt att inte dra utformningen för långt och endast ha ett syfte som kontrasterande konst. Det är viktigt att ta hänsyn till tidigare sekvenser och omgivningar, och bullerskyddet kan likväl utgöra ett gott syfte genom att endast vara ett bakgrundselement.

Vid utformning av bullerskydd finns därför två huvudval att ta ställning till – har bullerskyddet ett egenvärde eller är målet att den ska smälta in i omgivningen? Ska det samspela eller kontrastera med kringliggande miljöer?

När bullerskyddets utformningssyfte har valts är det viktigt att studera omgivningen. Hur ska färg, material och placering utnyttjas för att uppnå syftet? Även särskilda traditioner eller landmärken kan utnyttjas för att bidra till stadens identitet. Passerar vi en viktig industri kan det vara effektivt att anknyta till det – om det görs med eftertanke. Detta kan göras oavsett om utformningssyftet är att kontrastera eller samverka. Vill vi kontrastera och ändå väljer samma material som omgivningen kan istället reliefer, en speciell yta eller en kulör utnyttjas. Det kan vara behagligt att, trots en vilja att kontrastera, ändå förankra objektet på platsen för att undvika känslan av udda konstobjekt som är slumpvis utplacerade.

Är syftet istället att fokusera på en utblick kan det göras genom att placera bullerskyddet så nära att vi kan blicka över det, då det inte behöver vara lika högt. Blir det för högt är ett alternativ att placera skyddet väl integrerat längre ut i omgivningen, så att vi inte tydligt lägger märke till det. Då måste strategiska material och mörka färger väljas. Kan det dessutom integreras med vegetation ökar samspelet och fokus på bullerskyddet minskar.

- » Välj syfte – egenvärde eller smälta in? Bör bullerskyddet samspela eller kontrastera mot omgivningen?
- » Utnyttja färger och material på platsen. Gör val utifrån syftet.
- » Använd vegetation som en naturlig förankring.
- » Välj placering med omsorg – ju närmare järnvägen desto lägre höjd är tillåten.



Bild 1: Bullerskydd som har anpassats till och förtydligar topografin. Bild 2: Monoton bullerskydd som får ett uppiggande element i form av uppstickande vegetation som följer dess form. (Bilderna är tagna på sträckan mellan Uppsala och Stockholm) Fotografier: Privat. (2013-05-03)

Slänter

Höga slänter lutar mot järnvägen och hindrar långa siktlinjer. Dessa kan lättas upp av växtlighet och får en naturligare karaktär om släntens avrundning är mjuk, medan en skarp kant ger ett mer maskinellt intryck (Vägverket 2006, ss. 82-84).

Släntens yta kan ses som en målarduk som finns på ett bestämt avstånd från resenären. På duken kan vegetation som lägre buskar planteras, som med hjälp av masseffekter kan skapa mönster. Det faktum att tåget rör sig kan utnyttjas i mönstret för att skapa en sorts filmsekvens. Avståndet mellan tåg och slänt bestämmer hur stora fält och skillnader man orkar uppfatta utan att det känns som ett flimmer, och bestämmer således mönstret på utformningen. Avståndet bestämmer även höjden på vegetationen – ju längre bort desto högre vegetation. Det är dessutom viktigt att välja ett mönster som kan uppskattas av passagerare i båda färdriktningar då tåg inte endast färdas åt ett håll.

Mönster och strikta linjer ger en anlagd känsla. Vill man istället ha en mer naturlig miljö låter man växtligheten ge ett mer spontant intryck, genom att efterlikna naturen och skapa mer spontana samlingar med vegetation längs slänten.

Har man nyligen mötts av många accenter och händelser bör man utnyttja slänten till att skapa viloträckor med hjälp av enhetliga, långsträckta mönster eller stora fält. Har man istället nyligen passerat ett händelselöst område är blicken utvilad och man kan leka mer med mönstret. Befinner vi oss samtidigt i en miljö nära stationen där vi har en lägre hastighet kan detaljrikedomen vara större.

Perennplanteringar och skyltar på slänter och kullar är ett vanligt verktyg för att välkomna bilresenärer till staden. Samma metod kan användas för välkomnande av tågresenärer. Dessa åtgärder behöver dock vara mer storskaliga och ha en längre sekvens eftersom tågresenären ser snett ut genom fönstret och då inte möts av den på samma sätt. Resenärernas valmöjlighet att inte titta ut genom fönstret vid just den tidpunkten gör även det att en punktinsats lätt kan missas.

- » Släntens plana, längsgående yta lämpar sig väl till större planteringar.
- » Utnyttja tågets hastighet i val och storlek av mönster. Tänk på mönstret som en filmsekvens och att tågen går åt båda hållen.
- » Syfte, hastighet och släntens avstånd till järnvägen bestämmer mönsterföringen. Vid viloträckor, högre hastigheter och längre avstånd är större mönster att föredra, medan accenter, lägre hastigheter och korta avstånd i kombination med låg hastighet möjliggör en större detaljrikedom.
- » En mjuk avrundning med naturlig vegetation ger ett lättare intryck än en skarp gräns och anlagda planteringar.



Befintlig situation



Förslag

Förslag: Plantering vars mönster anpassas efter tågets hastighet. Utnyttja hastigheten och skapa en sekvens av mönstret. (Sträckan mellan Uppsala och Linköping) Foto: Privat. (2013-05-03)

Stora hårdgjorda ytor och parkeringar

Många av de stora hårdgjorda ytorna ligger i anslutning till industrier eller liknande verksamhet. Detta innebär att storleken ofta är satt av en anledning, och att ytan har en funktion för exempelvis varutransport eller parkering. Detta gör att ytan kan vara svårt att göra något åt om den har för stora restriktioner.

Det man då kan göra är att utnyttja ytorna för att få oss att fokusera längre bort, på ett landmärke eller dylikt. Se det öppna som en vilosträcka. Rensa upp eventuella hinder och öppna upp siktlinjer. Gör åtgärder för att det som finns på platsen ser välskött ut. Ha väl genomtänkta färger och organisera lösa objekt. Om det är möjligt kan grönska införas för att bryta upp den monotona ytan och minska känslan av betongfält som lätt kan infinnsas.

- » Utnyttja den öppna ytan som en vilosträcka.
- » Öppna upp siktlinjer, lägg fokus längre bort.
- » Rensa upp och organisera lösa objekt.
- » Inför grönska för att bryta av mot det hårdgjorda.

Stora tomma ytor – vegetation

Alla stora ytor är dock inte hårdgjorda. Många ytor är gräsbeklädda, antingen som en klippt gräsmatta men även som fält av högt oklippt gräs. Dessa ytor har inte samma användningsområde eller restriktioner som de hårdgjorda, utan ligger ofta utanför och mellan olika tomter. Detta gör att de upplevs öde, och de med högre gräs får en vild karaktär.

Även här kan man utnyttja ytan som en vilosträcka, en enhetlig yta med eventuellt fokus längre bort och göra samma åtgärder som för de hårdgjorda ytorna. Här finns dock lite större möjlighet att förändra miljön och föra in ny vegetation. Dessa områden återfinns ofta i utkanten av staden vilket innebär en högre hastighet. Lämpliga åtgärder kan då vara att föra in större mängder vegetation, som dungar eller alléer beroende på vilken karaktär man vill uppnå.

- » Utnyttja den öppna ytan som en vilosträcka.
- » Öppna upp siktlinjer, lägg fokus längre bort.
- » För in ny vegetation, som dungar eller alléer beroende på vilken karaktär man vill uppnå.



Förslag: Val mellan anlagd och naturlig karaktär. Allé eller slumpvisa dungar. (Sträckan mellan Uppsala och Linköping) Foto: Privat. (2013-04-26)

Vegetation

Vegetationen i järnvägens närmaste område kan både fylla funktionen av accent och behaglig vilosträcka. Mycket av den vegetation man passerar ser dock bortglömd och vildvuxen ut och behöver rensas upp för att ge ett vårdat intryck. Detta gäller oavsett om man vill ha en naturlig eller anlagd karaktär. Var man väljer att lägga fokus bestämmer sedan vilken typ av åtgärd som bör genomföras.

Om den bakomliggande miljön har värden man vill förtydliga behöver vegetationen rensas upp för att förhöja utsikten och utnyttja siktlinjer. Man får dock akta så man inte förstör utsiktens eget värde genom att öppna upp för mycket så att upplevelsen i sig störs av tåget.

Anser man istället att den bakomliggande miljön inte tillför något för reseupplevelsen kan vegetation användas för att dölja området bakom. Fokus ligger då på vegetationen i sig. I järnvägens närområde kan lägre buskar användas för att genom masseffekter och mönster utgöra effektfulla element som ger ett konstfullt resultat. Övriga exempel på vegetation som skapar landmärken är längs- eller tvärgående alléer. Denna typ av anlagd vegetation passar in i stadsmiljö som i övrigt har en starkt människopåverkad karaktär. Vill man istället skapa en mer naturlig vegetation kan dungar och sporadiskt placerad grönska planteras. Denna typ av vegetation lättar upp känslan av kompakt stad och skapar en helhetsupplevelse. Den kan hjälpa till att förtydliga andra element snarare än att själv bli ihågkommen, och kan kännas naturlig att planteras i utkanten av staden som innehåller mer storskaliga områden. Man kan där i högre grad använda sig av höga träd på ett längre avstånd, då detaljer nära spåret ändå inte hinner uppfattas.

Vegetation skapar en variation i kontraster mot omgivande hårdgjord miljö, men kan även i sig skapa en variation genom att varva naturlika och strikta planteringar längs en sträcka.

- » Gör val om vilket intryck som ska ges, naturligt eller anlagt?
- » Utnyttja masseffekter i lägre planteringar.
- » Kan användas med syfte att dölja det bakomliggande området.
- » Rensa upp för att öppna upp siktlinjer.
- » Öka variationen genom att kontrastera mot omgivande hårdgjord miljö samt genom att varva naturlika och strikta planteringar.



Befintlig situation



Förslag

Förslag: Fokus på vegetationen vars syfte är att dölja området bakom. (Sträckan mellan Uppsala och Linköping) Foto: Privat. (2013-04-21)

Stängsel

Stängsel är vanliga element längs järnvägen, ofta placerade nära spåret och liknar bullerplank i sin form. Skillnaden ligger i dess lätthet och genomsläpplighet, vilket ger det en större chans att inte upplevas som ett lika påträngande element.

För att skapa ett stängsel som samspelar med omgivande miljö gäller det att tänka på dess färg. En mörkare färg smälter lättare in i bakgrunden, och väljs en färg som på något vis kompletterar omgivningen ges ett intryck av helhet. Behåller man en genomsläpplig karaktär och undviker onödiga detaljer underlättar man ytterligare för resenären att kunna fokusera på miljön på andra sidan stängslet. Att tillföra vegetation kan ytterligare avleda fokus från stängslet.

Vill man istället smycka stängslet för att höja upplevelsen i en annars monoton miljö måste det göras med omsorg för att det inte ska upplevas udda eller som ett flimmer. Lämpligt är då att än en gång inventera omgivningen för att hitta referenser och plocka ut någon detalj man vill framhäva. Beroende på stängslets funktion är det även möjligt att leka med material och form.

- » Behåll en genomsläpplig karaktär och undvik onödiga detaljer på stängslet för att lägga fokus på bakomliggande miljö.
- » Integrera med vegetation för att ytterligare avleda fokus från stängslet.
- » Tänk på helhetsbilden vid val av färg och material.
- » Smycka stängslet med måtta för att det inte endast ska upplevas som ett flimmer.



Bild 1: Stängsel med förankring i omgivningen. Färg och materialval stämmer överrens med bebyggelsen bakom. Bild 2: Vegetation och färger från omgivningen tar bort fokus från stängslet. (Bilderna är tagna på sträckan mellan Uppsala och Linköping) Foto: Privat. (2013-04-21)

Väggar

Väggar på byggnader är ytor riktade rakt mot de förbipasserande och har därmed stor chans att kunna utnyttjas för att skapa en varierad och positiv upplevelse. De är stora, enhetliga objekt på ett relativt långt avstånd från järnvägen vilket gör dem lätta att uppfatta och därmed bra objekt att lägga fokus på.

Genom att färgsätta väggarna i skiftande färger skapas variation som i och med avståndet inte behöver upplevas påträngande. En storskalig och väl genomtänkt färgsättning kan ge effektfulla resultat. Många sammanhängande och likadana byggnader kan ge stor effekt endast genom att ge varje byggnadsvägg en egen färg, medan en lång vägg som följer järnvägen kan utnyttjas som en yta för texter och mer konstrelaterade utformningar om det är en sekvens med accenter man vill uppnå. Här finns också möjligheter att leka med höjdvariationer och väggen som en filmsekvens, likt slänten med sina långsgående mönster.

Ett problem som är vanligt förekommande på byggnadsväggar är klotter. Detta kan förebyggas genom att använda klättrande vegetation som utsmyckning

vilket gör väggen svåråtkomligare. Klättrande vegetation är därmed en tacksam utsmyckningsmetod i klotterdrabbade områden, samtidigt som grönskan ger ytterligare en dimension och variation i stadsmiljön genom sin färg, textur och känslan av liv. Viktigt är dock att inte förväxla graffiti med klotter, som tvärtom kan vara ett konstnärligt element i staden som ger liv och identitet. Det är därför viktigt att göra en rättvis bedömning för att undvika feltolkning och att alla vägar saneras och görs kala.

- » Färgsätt väggarna för att skapa variation.
- » Ge varje byggnad en egen färg för en storskaligt väl anpassad effekt.
- » En färgsättning med mönster eller text skapar en annan sorts accent. Viktigt är då att tänka på tågets hastighet och avstånd vid val av motiv.
- » Utnyttja höjdvariationer för att skapa en effektfull sekvens.
- » Låt klättrväxter klättra längs väggen för att undvika klotter, men förväxla inte graffiti med klotter. Graffiti kan vid rätt placering ge liv och identitet till platsen.



Bild 1: En lek med linjer och längsgående mönster som är väl anpassade till tågets hastighet. (Stockholm) Bild 2: Effektiv färgsättning. (Flemingsberg) Fotografier: Privat. (2013-04-26)

Nivåer

Höjdvariationer i terräng likväl som på objekt skapar ytterligare variation i resandet och kan utnyttjas som gratismöjligheter till en storslagen upplevelse.

Järnvägen befinner sig ofta på broar och höjdpunkter, vilket resulterar i stora möjligheter till att upplevelsevärda siktlinjer skapas. Det är i dessa områden viktigt att öppna upp den närmsta omgivningen. Täck inte utblicken med en ogenomsläpplig vägg av stängsel eller vegetation utan anpassa deras utformning så den gynnar utblickar i omgivningen.

Lek med landskapets topografi. Låt objekt följa och förtydliga omgivningens nivåskillnader och låt höjden på byggnader och vegetation variera.

- » Utnyttja höjdvariationer för ytterligare en dimension i reseupplevelsen. Variationer finns både i terrängen och i objektens egna höjder.
- » Öppna upp och förtydliga siktlinjer genom att rensa upp täckande vegetation och använda genomsläppliga staket.
- » Lek med topografin. Låt objekt följa och förtydliga omgivningens nivåskillnader.



Bild 1: Lättgenomsläppliga staket som öppnar upp siktlinjer. (Stockholm) Bild 2: Öppen vy över vatten som utgör ett kontrasterande element mot en hårdgjord omgivning. (Sträckan mellan Uppsala och Linköping) Fotografier: Privat. (2013-04-21)

Korspunkter

Möten mellan väg och järnväg skapar variation genom att med sin korta passerandeperiod fungera som en accent. Genom att utforma denna miljö med extra omsorg tar man tillvara på områden där tvärgående avbrott i spårets närområde ändå sker. Vegetation kan med fördel användas, där alléer är exempel som kan hjälpa till att förtydliga det rätvinkliga mötet. Färg på objekt i korspunkten accentuerar och god belysning är viktig ur säkerhetssynpunkt och kan samtidigt ge en effektfull utblick.

- » Möten mellan väg och järnväg kan utnyttjas som en accent.
- » Vegetation eller färg är exempel på utformningsåtgärder som förtydligar mötet.



Förslag: Vegetation används som accentelement och utgörs av en tvärgående allé. (Sträckan mellan Uppsala och Linköping) Foto: Privat. (2013-04-26)

Diskussion

Frågan om hur ytorna runt ett järnvägsspår kan utformas för att ge tågpassagerarna ett positivt intryck av staden är ställd för att trycka på att även passerande människor gör sig en bild av staden. Med tanke på att passagerarna inte kan undkomma att se områdena runt järnvägen borde dessa vara högprioriterade ytor. Jag anser det vara viktigt att staden inser vilken chans de har att visa upp och profilera sig, att man är medveten om vilken bild man sänder ut och att staden har möjlighet att påverka den. Att arbeta utifrån Banverkets arkitekturpolicy och med gestaltungsprogram är en bra grund vid nybyggnationer, och litteratur (Banverket 2009b) har tryckt på hur viktigt det är att gestaltungsarbetet är en naturlig del av arbetet redan från början. Jag tycker det dock är synd att samma

fokus inte läggs på ytorna runt redan idag anlagda järnvägar, då dessa innehar stora markarealer i städer. Ägandeformer och restriktioner försvårar arbetet, men borde inte vara stoppklossar för fortsatt gestaltning med tanke på vad staden har att vinna på att rusta upp områdena.

Jag tycker det är underligt att städer generellt kämpar för att vara attraktiva, men att en sådan viktig infart som järnvägen i stort sett verkar vara bortglömd. Mina egna resor med tåg gjorde detta tydligt för mig, miljöerna kan verkligen uppfattas som en baksida och jag fick stöd i litteraturstudien. Barrdahl et al. (2012, s. 15) ställde sig undrande till bristen av litteratur angående reseupplevelse för tågresenärer, och under mitt arbete kunde jag inte göra annat än att bekräfta deras konstaterande – inte mycket är skrivet om ämnet. Ett mer omskrivet ämne var däremot reseupplevelse för bilister.

Metoddiskussion

Skriften *Trafikantupplevelse på väg*'s (Bucht, Pålstam & Wingren 1995) beskrivning av bilresenärens reseupplevelse var information som ofta återfanns i litteratur som behandlade upplevelser i höga hastigheter. Den gav således en bra grund för att tillsammans med information som rör just tågresandet och järnvägen kunna komma fram till förslag om utformningen av den miljö en tågresenär passerar. Risken till felaktigt dragna slutsatser och utformningsstrategier minskade tack vare användningsfrekvensen av detta tillvägagångssätt i litteraturen.

Något jag dock ställer mig frågande till och som gav luckor i jämförelsen mellan bil- och tågresenärers reseupplevelse var behandlingen av bilistens reseupplevelse, och den generalisering i läst litteratur som ofta utgick från att bilisten endast var en förare. Hur passagerarna i bil och buss uppfattar miljön till skillnad från föraren var inget som beskrevs och är upplevelser som borde vara lik tågpassagerares. Detta på grund av att bil- och busspassagerarna liksom tågresenärer har en passiv roll och att de även, i busspassagerarnas fall, har en högre sitthöjd.

Området kring järnvägen kantas av många obestämbara ytor. Att själv resa och dokumentera dem för att sedan komplettera dem med litteraturstudier gjorde det enklare att konkretisera vilken typ av områden som är vanliga. Alla ytorna förekommer nödvändigtvis inte i varenda stad, men genom att resa genom tre större städer gavs en tydligare helhetsbild och risken minskade att områden förbisågs. Jag valde att aktivt se ut genom fönstret och ta bilder då resornas syfte var att definiera vilka typer av områden man passerade – inte att dokumentera vilken reseupplevelse man fick. Detta gav mig en konkret bild av vad man passerade istället för en mer personlig uppfattning som kan tolkas fel.

Under litteraturstudien studerades en del litteratur som har utgått från fallstudier (exempelvis Barrdahl et al. 2012 och Grönwald 2010). Fallstudiernas fördel är att kunna förena och ta hänsyn till många aspekter och aktörer. De gör det även möjligt att konkretisera idéer och tydligt visa hur man kan gå till väga i utformningsarbetet. Jag valde istället att utgå från endast ett perspektiv och lägga koncentrationen på visuella intryck från tågresenärens håll. Detta förenklade fokus på arbetet och förståelsen kring just denna målgrupp ökade. För att till fullo förstå platserna krävs dock en större helhetsbild av alla aktörer och aspekter, faktorer som kommer vara unika på alla platser. Att då ha tydliga riktlinjer för de enskilda aspekterna tydliggör vad man kan göra för åtgärd för att nå det resultat man vill åt.

Resultatdiskussion

Resultatet är av generell karaktär, till skillnad från fallstudierna i den studerade litteraturen. De generella förslagen är ett resultat av en sammanställning av insamlade material, upplevelser och strategier vilket gör att de inte kan ses som slutgiltiga svar. De är förslag som ständigt kan uppdateras och utvecklas och måste ställas i relation till ekonomiska, praktiska och ekologiska aspekter. Detta gör att varje plats får sina unika förutsättningar som måste tas hänsyn till. Att ge förslag på olika möjliga utformningar var ett medvetet val för att i mitt arbete inte utesluta någon utformning. Jag kände att det var viktigt att inte prioritera utformningsåtgärderna eftersom varje plats är unik och således inte per automatik kan behandlas likadant som en miljö på en annan plats, trots sin gemensamma karaktär eller funktion. Hade jag istället valt att arbeta med fallstudier hade varje plats kunna analyserats för att därefter utesluta eller välja en särskild utformning.

Platsernas många och olika förutsättningar påverkar utformningsmöjligheterna och gestaltungsstrategierna. Litteraturstudien visade på hur viktigt det var med variation, men att variationen inte kom till sin rätt om de inte kom i behagliga sekvenser. Det visar hur viktigt det är att på platsen tänka vad man nyss har passerat och vad som följer för att kunna göra en varierad och välgjord utformning. Bucht, Pålstam och Wingrens beskrivning (1996, s. 15) av hur man upplever omgivningen när man färdas i höga hastigheter fick mig att inse att det inte endast går att stirra på en punkt och att det är behagligare och lättare att uppfatta utemiljön en bit bort. Det faktum att tåget har en viss hastighet gör det extra viktigt att ta stor hänsyn till omgivningen och tidigare händelser för att skapa en behagfull resa och en sekvens som inte känns jobbig och flimrig att uppfatta. När man har analyserat vad man vill uppnå på platsen kan man sedan vända sig till förslagen och se hur man kan använda sig av olika objekt och vilka förändringar man kan göra för att uppnå den miljö man vill åt. Det gäller alltså att vidga blicken och inse vikten av en filmsekvens.

Fortsatta funderingar

Litteraturstudien visade att stationsområdena är viktiga att satsa på, men att ytorna innan och efter lämnas som de är och uppfattas inte som ett lika stort problem. Intressant vore att reda ut vad som krävs för att en förändring ska ske och hur processen ser ut i olika städer. Är den största orsaken till att ytorna lämnas orörda de olika ägandeförhållandena och svårheten att se en märkbar vinst av upprustningen? Hur skulle man kunna informera om dessa ytors funktion som en marknadsföringsportal för staden, och skulle den insikten skynda på processen? Jag började under arbetets gång även fundera på hur man tampas med dessa ytor i resten av världen, vågar man mer på vissa ställen och vad beror det i sådana fall på?

Konstateranden som gäller var man än befinner sig är likväl; att inte göra något är också ett val och kan påverka våra intryck negativt. Människor skapar sig en bild av platsen oavsett om de vistas där fysiskt eller endast passerar och ser den, vilket bekräftas i en artikel av Kavaratzis och Ashworth (2005). Att skapa en god reseupplevelse gynnar således stadens profil samtidigt som resenären får en mer uppskattad resa.

Referenser

- Alvarsson Hjort, A. (2012). *Utsikt från höghastighetståg: Om reseupplevelsens krav på landskapet*. [Elektronisk] Sveriges lantbruksuniversitet. Institutionen för stad och land. Tillgänglig: http://stud.epsilon.slu.se/4090/8/alvarsson-hjort_a_120417.pdf [2013-05-14]
- Banverket (2000). *Omkring spåret Gestaltungsfrågor i järnvägsbyggandet*. Falun: Gävle Offset.
- Banverket (2009a). *Järnvägen i samhällsplaneringen*. [Elektronisk] Borlänge: Banverket. (Banverket Verksamhetsstöd Information 2009-06). Tillgänglig: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5922/100218_jarnvagen_i_samhallspaneringen.pdf [2013-04-19]
- Banverket (2009b). *Järnvägsutredning Ostlänken: Övergripande gestaltungsprogram*. [Elektronisk] Sundbyberg: Banverket. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/PageFiles/97223/9601-04-050%20Bilaga%2010%20%C3%96vergripande%20gestaltungsprogram.pdf> [2013-04-25]
- Banverket (2009c). *Räddning på järnväg*. [Elektronisk] Borlänge: Banverket [Broschyr] Tillgänglig: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5943/100239_raddning_pa_jarnvag.pdf [2013-05-02]
- Barrdahl, M., Andersson, LGB., Huisman, M. & Wård, L. (2012). *Tågresenärens upplevelse av landskapet*. [Elektronisk] Alnarp: Trafikverket (Rapport, 2012:18). Tillgänglig: http://pub.epsilon.slu.se/9011/1/barrdahl_et_al_120830.pdf [2013-04-24]
- Bissell, D. (2009). Visualizing everyday geographies: practices of vision through travel-time. [Elektronisk] *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 34, ss. 42-60. Tillgänglig: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1475-5661.2008.00326.x/full> [2013-04-25]
- Bucht, E., Pålstam, Y. & Wingren C. (1996). *Trafikantupplevelse på väg*. Alnarp: Movium.
- Grönwald, T. (2010). *Att nyttja marken 30 meter från järnvägen: Hur platser, syften och miljö vävs samman*. [Elektronisk] Sveriges lantbruksuniversitet. Institutionen för stad och land. Tillgänglig: http://stud.epsilon.slu.se/2070/1/gronwald_t_101213.pdf [2013-05-14]
- Kaplan, R. & Kaplan, S. (1989). *The experience of nature*. Cambridge: Cambridge Univ. Pr.
- Kavaratzis, M. & Ashworth, G.J. (2005). City branding: An effective assertion of identity or a transitory marketing trick?. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, vol. 96, ss. 506-514.
- Länsstyrelsen Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne & Trafikverket (2010). *Stationsnära läge*. [Elektronisk] Malmö: Länsstyrelsen i Skåne län. (2010:1000). Tillgänglig: http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/2010/Stationsnara_rapport_webb.pdf [2013-05-02]
- Melin, P. & Enberg, A. (2003). *Bullerskärmar – aspekter på formgivning*. Stockholm: Arkus.

- Schibbye, B. (1995). *Södra infarten till Sundsvall*. Alnarp: Movium.
- Trafikverket (2013-04-30). *Kort fakta om Trafikverket*. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Snabbfakta-om-Trafikverket/> [2013-05-02]
- Trafikverket (2012-04-02). *Vem gör vad av myndigheterna inom transportområdet?*. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Vem-gor-vad-av-myndigheterna-inom-transportområdet/> [2013-05-29]
- Varming, M. (1970). *Motorveje i landskabet*. Köpenhamn: SBI – byplanlægning.
- Vägverket (2006). *Vägen – en bok om vägarkitektur*. Borlänge: Vägverket. (Vägverket publikation 2006:28)
- Vägverket Väg (2010). *Kundupplevd kvalitet i vägmiljön*. [Elektronisk] Borlänge: Vägverket. (2010:11) Tillgänglig: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5506/2010_11_kundupplevd_kvalitet_i_trafikmiljon.pdf [2013-04-24]