



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap



## Förslag till utveckling av tåggenomfarten i Nässjö

**Anna Lönnbom**  
Självständigt arbete, 30 hp  
inom Landskapsarkitektprogrammet  
Alnarp 2014

Svensk titel: Förslag till utveckling av tåggenomfarten i Nässjö

English title: Proposal for a development of the train passage in Nässjö

Författare: Anna Lönnbom

Handledare: Erik Skärbäck, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Karl Lövrje, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Anders Westin, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: Avancerad A2E

Kurstitel: Master project in Landscape planning

Kurskod: EX0546

Ämne: Landskapsplanering

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2014

Omslagsbild: Anna Lönnbom

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

Nyckelord: järnväg, järnvägsnära miljö, reseupplevelse, miljöntryck, stationsområde, första intryck, stadsutveckling, förtätning, utrustning, järnvägsmiljö, småstad

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning



# Förord

*All kunskap jag inskaffat under min utbildning till landskapsarkitekt på SLU i Alnarp har tillsammans med upplevelser och erfarenheter från andra områden hjälpt mig att författa detta examensarbete. Det har varit en lång process, både spännande, intressant och kreativ.*

*Tack till Martin Gustafsson på Nässjö kommun som guidat mig runt i Nässjö och som kommit med viktig information om staden. Avslutningsvis ett mycket stort tack till familj och vänner för stöd och hjälp.*

*Anna Lönnbom*

*Malmö, januari 2014*

# Sammanfattning

Miljön runt järnvägen är ofta det enda intryck som tågresenären får av de städer han eller hon passerar på väg mot sitt resmål. Den järnvägsnära miljön påverkar på så sätt inte bara uppfattningen om miljön längs med spåren, utan skapar även föreställningar om staden som passerar. En tilltalande omgivning längs med järnvägen är därmed viktig för bilden av staden såväl som för resupplevelsen genom staden.

I Nässjö har den järnvägsnära miljön brister som troligen påverkar allmänhetens uppfattning om området. Staden har en utpräglad industrikänsla som märks mycket tydligt längs järnvägen, medan mycket annat Nässjö har att erbjuda hamnar i skymundan. Det något skräpiga utseendet på många platser längs järnvägsspåren drar ner intrycket av staden. Stationsbyggnaden och den övergång som används för att ta sig upp och ner till perrongerna ger ett relativt trist intryck och gatorna runt stationsbyggnaden upplevs ofta som folktomma. Allt detta ger tillsammans utrymme till förbättring.

I mitt examensarbete har jag fokuserat på miljön som ses från tåget och dess påverkan på både resupplevelsen och på resenärens uppfattning om Nässjö.

I teoridelen av arbetet presenteras underlag för den analys jag gjort av de järnvägssträckor som går genom staden.

Sex järnvägslinjer strålar samman i Nässjö, och inräknat den centrala sträckan som länkar samman dessa, finns alltså sju järnvägssträckor i staden. För att begränsa arbetet valdes de tre viktigaste sträckorna ut efter att ha studerat samtliga sträckor genom kartstudier och/eller resor med tåg. Järnvägsmiljön längs sträckorna mot Jönköping och Stockholm, samt den centrala järnvägssträckan genom Nässjös centrum bestämdes ha det största behovet av en visuell förändring med hänsyn till estetiskt intryck samt antal förbipasserande tåg.

De utvalda delsträckorna studerades sedan mer detaljerat för att kunna utreda var någonstans längs sträckan som behovet av en förändring är som störst. För var och en av de tre sträckorna pekades två eller tre platser ut som mycket viktiga. Därutöver behandlades stationsområdet i ett eget avsnitt där de viktigaste punkterna definierades.

Utifrån en undersökning av platsens och Nässjö stads behov och potential togs förslag till förändringar fram som vid en realisering bedöms kunna få positiva konsekvenser för uppfattningen om Nässjö och för resupplevelsen genom staden. Förslagen skiljer sig kraftigt åt både vad gäller omfattning, detaljskala och ekonomiska investeringar, och i vissa fall krävs fortsatta utredningar för att kunna konkretisera mina föreslagna idéer.

# Abstract

The area surrounding the railroad is often the only impression the traveler will get from passing cities on the way to his or her final destination. These scenes will therefore not only affect the opinion regarding the environment that is visible from the train, but also help create the conception of the whole city. Attractive spaces surrounding the tracks is thus important for the image of the city as well as the travel experience through the city.

In the city of Nässjö, the railroad environment has several insufficiencies that presumably influence the society's opinion of the area. The city has a distinct industrial feeling that is very noticeable along the railroad tracks, while many other things that the city has to offer is kept hidden from sight. The untidy appearance of many spots next to the railway also lower the impression of the city. The station-building and the raised passage that is used to walk to and from the platforms also have a dull expression and the streets close to the station often appears empty. These aspects together gives room for enhancements.

In my thesis project, I have focused on the environment that is visible from the train, and its impact om the travel experience and on the traveler's comprehension of Nässjö.

The theoretical part of the report presents a basis for the analysis I made of the railway tracks that runs through the city.

Six railway lines meet in Nässjö, counting the central part connecting these gives seven lines running through the city. To limit the extent of the report, the three most important lines were chosen after having studied all lines through maps and/or traveling by train. The railroad environment surrounding the railway sections to jönköping and Stockholm, together with the central stretch of the tracks that passes through the city center of Nässjö, was determined to be in most need of refurbishments, considering esthetic appeal and the number of passing trains.

The railway lines chosen were later studied in a more detailed way to investigate what parts of the areas that have the largest demand for change. For each one of the three railway stretches, two or three spots were considered to be of massive importance. In addition, the area surrounding the central station were discussed in its own segment of the report,

By researching the needs and potential for the affected areas as well as the city of Nässjö, proposals were made, that through a realization are estimated to lead to positive consequences for the image of Nässjö and for the traveler's experience passing through the city. The several alternatives differ in both width, detail and economic investments and for some of them continuing investigations are needed to implement my proposals.

# Innehållsförteckning

Förord .....	4
Sammanfattning .....	5
Abstract .....	6
Innehållsförteckning .....	7
<b>1. INLEDNING</b> .....	<b>9</b>
Bakgrund .....	10
Ämnesval .....	10
Fallbeskrivning .....	10
Tankar om staden och dess situation .....	11
Syfte .....	14
Avgränsningar .....	14
<b>2. METOD</b> .....	<b>15</b>
Metoder .....	16

## **3. HISTORIK** .....

---

17

Kort historik över Nässjö och järnvägen .....	18
Järnvägens påverkan på vegetationen .....	19

## **TEORI** .....

---

20

Hastighetens betydelse för synintrycket .....	21
Upplevelser i rörelse .....	21
Fysiologiska begränsningar .....	21
Tolkning av synintryck .....	22
Klassisk psykologi .....	22
Trafikantupplevelse på väg .....	22
Upplevelser i rörelse enligt Motloch .....	23
The image of the city .....	24
En attraktiv stad .....	24
Begreppsdefinition .....	25
Tågets hastighet vid olika delsträckor .....	25
Tågtyper genom Nässjö .....	25
Variabler och fakta .....	25

## **4. ANALYS** .....

---

27

Utveckling av tåggenomfarten .....	28
Visuella intryck längs delsträckorna .....	29

Tåg mot Stockholm	30
Tåg mot Malmö	31
Tåg mot Jönköping	32
Tåg mot Eksjö/Hultsfred	33
Tåg mot Vetlanda	34
Tåg mot Vaggeryd/Värnamo	35
Central sträcka	36
<b>Prioritering av delsträckor</b>	<b>37</b>
<b>Hur det estetiska värdet har bedömts</b>	<b>37</b>
<b>De viktigaste delsträckorna</b>	<b>38</b>
<b>Detaljerad analys av nuvarande situation</b>	<b>39</b>
Central sträcka	40
Stationsbyggnad och perrong	52
Sträcka mot Stockholm	57
Sträcka mot Jönköping	64

## **5. RESULTAT**

### **-förslag till förändringar 69**

<b>Allmänna riktlinjer för miljön kring järnvägsspåren</b>	<b>70</b>
Skötsel	70
<b>Central sträcka</b>	<b>71</b>

<b>Stationsområdet</b>	<b>69</b>
<b>Sträcka mot Stockholm</b>	<b>82</b>
<b>Sträcka mot Jönköping</b>	<b>88</b>
<b>Karta med föreslagna förändringar</b>	<b>93</b>
<b>Avslutande ord om förslagen</b>	<b>94</b>

## **6. DISKUSSION 95**

Om förtätning	96
Om att bygga i stationsnära lägen	96
Om ekonomiska hinder och bristande framtidstro	98
Om metodval	99
Förslagens primära och sekundära effekter	100
Förslag till efterföljande arbete	101

## **7. REFERENSER 103**

Tryckta referenser	104
Referenser hämtade från internet	105
Bildreferenser	106



**1**

**INLEDNING**

# Bakgrund

## Ämnesval

När jag flyttade ner från Uppsala till Skåne för att studera på Alnarp började jag resa regelbundet med tåg för att hälsa på familj och vänner. Längs med tågsträckan passerades flera större eller mindre städer, alla med sitt speciella uttryck längs järnvägsspåren. Vissa av städerna, som exempelvis Alvesta, utmärkte sig på grund av sin vackra stationsbyggnad. De flesta orterna på resan mellan Malmö och Stockholm, Alvesta inräknad, kändes dock ganska intetsägande och flöt ofta ihop i varandra. Sedan fanns där även områden som stod ut på andra sätt, genom exempelvis en lite nedgången miljö i anslutning till järnvägsstationen eller genom perongens utformning som syntes genom tågfönstret. Ett av de ställena var Nässjö.

I och med mitt frekventa tågresande väcktes mitt intresse för järnvägsnära miljöer och möjligheten att utforma dessa för att höja kvaliteten på tågresan. Jag såg att det fanns stora möjligheter för de järnvägsnära städerna att profilera sig utmed järnvägen och på så sätt dra till sig tillfälliga besökare såväl som nya invånare.

När jag sedan närmade mig slutet på min utbildning visade det sig att Nässjö kommun lagt in ett förslag till ämnesinriktning för examensarbete på landskaparkitekturprogrammet. Trafikverket och Nässjö kommun var intresserade av ett projektarbete kring en utveckling av tåggenomfarten i Nässjö, mot bakgrund av tåggenomfartens påverkan på uppfattningen om Nässjö stad. Då utformningen av miljön kring järnvägen var något som påverkade (och påverkar) mig i allra högsta grad, fastnade jag för detta ämne.

## Fallbeskrivning

I Nässjö finns en av Sveriges största järnvägsknutar och människor från olika delar av landet färdas dagligen genom staden längs med järnvägen. För många resenärer består vistelsen i staden av det korta stoppet tåget gör vid järnvägsstationen för att ta upp eller släppa av resande. Andra spenderar mer tid på platsen och hinner därmed uppleva mer av det Nässjö har att erbjuda. Gemensamt för alla tågresenärer är det första intryck som ges från tågfönstret på väg till och från staden -ett intryck som i hög grad kan påverka uppfattningen om Nässjö i helhet.

Det estetiska intrycket längs med järnvägsspåren inom Nässjös stadsgräns (och i vissa fall i direkt anslutning till dessa gränser) ger en relativt intetsägande bild av staden och kommunen. Att den järnvägsnära miljön lämnar en del övrigt att önska är inte unikt för just Nässjö utan gäller för en betydande del av Sveriges järnvägsstäder. Det som är utmärkande för Nässjö är dock det stora antalet tåg som passerar stationsområdet, samt att staden inte ligger i nära anslutning till någon av de stora riksvägarna och att de flesta långväga resenärer därför väljer tåget som färdmedel. Detta gör utformningen av järnvägs miljön extra viktig, då det för många människor är den enda bild som staden visar upp.

För att förbättra resupplevelsen för de som färdas genom Nässjö och den bild som staden sänder ut, behövs en förändring och upprustning av den järnvägsnära miljön.

# Tankar om staden och dess situation

Vid besök i Nässjö får man lätt intryck av att det är lite aktivitet och rörelse i staden. Även om Storgatan, Nässjös huvudsakliga shoppingstråk, fått nya hyresgäster i de tidigare tomma lokaler som fanns här, ses få människor i centrum. Inte ens H&M, som slog upp portarna i april 2012, lyckas trots sin popularitet dra så mycket besökare att handelsstaket känns levande. Kanhända dröjer den positiva effekten av de nystartade butikerna ytterligare en tid.

Ödsligheten i staden är någonting som även påverkar hur miljön upplevs från järnvägsspåren. När tåget rullar in i Nässjö ses mycket få människor röra sig i närheten av spåren och runt själva stationsbyggnaden är aktiviteten oftast sparsam. Persontågen står vid Nässjö station under ett par minuter före avgång, och under den tiden hinner resenären betrakta landskapet ganska väl.

Nässjö stad är mycket vackert belägen, med tre större sjöar inom stadsgränserna och staden har goda kommunikationsmöjligheter både till närliggande städer som Jönköping och Eksjö, men även till mindre orter. Från järnvägsspåren är det dock svårt att ana Nässjös kvaliteter och miljön upplevs istället på flera håll som intetsägande. Utmaningen är att utveckla och lyfta fram Nässjös positiva sidor så att de blir synliga för de boende såväl som för besökande och förbipasserande.





## Nässjö i bilder



### **Bildförteckning till bilder på föregående sida**

1. Bild 4. Industriområde, västra sidan av Nässjö. (Lönnbom, 2011)
2. Bild 5. Esplanaden mot stationsbyggnaden. (Lönnbom, 2013)
3. Bild 6. Vacker byggnad på Prästgatan, Nässjö. (Lönnbom, 2011)
4. Bild 7. Detalj från industriområde, centrala Nässjö. (Lönnbom, 2011)
5. Bild 8. Staty, korsningen Köpmansgatan-Järnvägsgatan, Nässjö. (Lönnbom, 2011)
6. Bild 9. Stortorget, Nässjö. (Lönnbom, 2013)
7. Bild 10. Hus längs Esplanaden, Nässjö. (Lönnbom, 2011)
8. Bild 11. Skylt, Kulturhuset Pigalle, Nässjö. (Åhman, 2009)
9. Bild 12. Hotell Högland, Nässjö (Lönnbom, 2011)
10. Bild 13. Staket vid Brinellskolan, Nässjö. (Lönnbom, 2011)
11. Bild 14. Byggnad, västra delen av Nässjö. (Lönnbom, 2011)

## Syfte

Uppgiften har varit att ta fram ett förslag till en förändring av tåggenomfarten i Nässjö, som genom sin utformning kan bidra till att förbättra intrycket av Nässjö som stad och samtidigt medverka till en intressant upplevelse för tågresenärer som passerar Nässjö station. Möjligheten finns dessutom att dessa föreslagna förändringar kommer att kunna påverka även andra delar av staden i positiv bemärkelse, och därmed lösa ytterligare problematik som finns i Nässjö.

För att de positiva effekterna av förslagen ska bli så stora som möjligt behöver de områden som är i störst behov av utveckling lokaliseras och definieras. Förslagsdelen kommer sedan att innehålla flera oberoende delar av planerings- och gestaltungsförslag, på olika nivåer gällande såväl detaljeringsgrad som ekonomiska investeringar.

Arbetet har sin grund i följande frågeställningar:

- Hur ser området ut?
- Varför ser det ut som det gör?
- Hur upplevs området i dagsläget?
- Vad ger det upplevda intrycket för konsekvenser?
- Är det någonting som saknas i området?
- Vilka behov finns på platsen?
- Hur kan området förbättras?
- Vad innebär en förändring av området?
- Vad skulle hända om området inte förändras?

## Avgränsningar

Då Nässjö är en stad med stor potential att utvecklas till en intressant medelpunkt på det småländska höglandet, finns många möjliga områden att undersöka i syfte att definiera de insatser som behövs för att förbättra intrycket av staden.

För att begränsa mig har jag valt att titta närmare på de olika järnvägssträckor som går genom Nässjö, samt miljön i deras omedelbara närhet. Denna kommer sedan att analyseras utifrån vad som är synligt ifrån förbipasserande tåg inom Nässjös stadsgräns. Undantaget är sträckan mot Jönköping, där analysområdet istället avgränsas av Västra vägen. Detta för att Västra vägen i det här fallet utgör en mer kännbar gräns än vad stadsgränsen gör.

**2**

**METOD**

# Metoder

Under mitt arbete med detta projekt har jag gjort tre besök i Nässjö stad för att undersöka hur tåggenomfarten ser ut och upplevs i nuläget. Dessa besök ägde rum en vardag i slutet på mars och i början av april, samt en lördag i början av hösten. Jag valde att besöka Nässjö under olika årstider och veckodagar för att få en mer överensstämmande bild av bland annat aktivitetsnivån i staden.

Vid mina besök har jag undersökt närmare de platser som ses från tåget i den mån det varit möjligt. Det stora industriområden som finns längs järnvägen är exempelvis otillgängliga för allmänheten. Vid platsbesöken har jag kunnat betrakta omgivningen under en längre tid än vad som är möjligt från tåget, och på så sätt kunnat se om det intryck jag fått från tåg-fönstret hållit i sig även vid en längre betraktelse. Vid mina besök har jag varit noga med att betrakta platserna från samma håll som de syns från tåget.

Utöver mina besök i Nässjö har jag åkt tåget både norr- och söderifrån ett tiotal gånger, och då studerat den järnvägsnära miljön inom Nässjös stadsgräns i de farter som tåget håller längs sträckan. Intrycken från mina tågresor genom staden är det som till största del ligger till grund för mina analyser och slutsatser längre fram i arbetet. Platsbesöken som beskrivits ovan har fungerat som ett komplement

I min analys av järnvägsområdet har jag bland annat använt mig av en metod hämtad från Kevin Lynchs bok, *The image of the city* (1960), och en mycket liknande metod lånad från *Trafikantupplevelse på väg*, skriven av Bucht, Pålstam och Wingren (1996). Båda metoderna definierar tre olika kategorier som behöver uppfyllas för att betraktaren ska få en positiv bild av staden (i Lynchs fall) och en positiv resupplevelse (i *Trafikantupplevelse på väg*).

Metoden från *Trafikantupplevelse på väg* (Bucht, Pålstam & Wingren 1996) är från början tänkt att tillämpas på resupplevelsen som fås när resenären färdas med bil. Eftersom denna upplevelse skiljer sig ifrån resupplevelsen med tåg, har jag försökt anpassa metoden till att passa för mitt

ändamål. En skillnad mellan att färdas med tåg och bil är till exempel att resenären på tåget ofta färdas baklänges och därför kan se den omgivande miljön från andra vinklar.

I *The image of the city* (Lynch, 1960) används analysmetoden på stillbilder av landskap istället för på landskap i rörelse, vilket ger en annan typ av upplevelse. Eftersom jag trots detta funnit metoden användbar i min analys har jag valt att använda den i mitt arbete.

Vid mitt första besök i Nässjö hade jag ett möte med representanter från Nässjö kommun. Dessa representanter bestod av en stadsvetare, en arkitekt samt en planarkitekt. Tillsammans besökte vi olika platser i staden, samt diskuterade olika problem och möjligheter som finns i Nässjö; både stadsplaneringsbaserade och sociala.

I april 2012 blev jag inbjuden att delta i ett seminarium i Nässjö, på temat Tillgänglighet-Tillväxt-Planering. Där föreläste personer från Nässjö kommun, såväl som Motala- och Ulricehamns kommuner, samt flertalet utomstående föreläsare. Bland annat pratade Elin Henriksson från White Arkitekter om stationsnära stadsutveckling. Rapporten *Stationsnära läge*, som hon varit med och tagit fram, har fungerat som en stor inspiration-skälla till mitt arbete och jag har hämtat en del intressant fakta därur.

Jag har även studerat flertalet studentarbeten som till viss del tar upp liknande problemställningar som i mitt eget projekt. Nämnas kan Alisa Basics examensarbete med titeln: *Intryck av Tranås stad från Södra stambanan: En idéstudie avseende omvandlingen av områdena närmast järnvägen*, samt Anna Modighs magisteruppsats *Planering i stagnerade orter*.

Vidare har kartor på internet, såväl som i pappersform, använts för att studera den järnvägsnära miljön ovanifrån. Från internet har jag också fått satellitbilder som underlättat analysen av detta område.

Slutligen har jag löpande gjort litteraturstudier av för arbetet relevanta ämnen, så som Nässjö och dess historia, och olika typer av järnvägsnära bebyggelse, för att finna idéer till utformningen av tåggenomfarten.



3

**HISTORIK**

# Kort historik över Nässjö och järnvägen

Järnvägen är grundstenen i Nässjös historia; utan den är det mycket troligt att Nässjö fortfarande skulle vara en liten by med några få, utspridda gårdar och ett par torpstugor, vilket var fallet fram till 1864, då järnvägen började användas för allmän trafik (Eriksson m fl, 1976). Fram till dess hade Nässjöbyn, som orten kallades på den tiden, bebotts av torpare, backstugusittare\*, smeder, mjölnare, sågare, tegelmakare och skraddare, och utvecklingen gick framåt i lågsam takt (Rydén, 1981).

För att de tänkta stambanorna inte skulle konkurrera med de befintliga båtlinjerna längs Sveriges kust, beslutades att järnvägen skulle dras genom ödemarken. Detta skulle även ge mindre områden inne i landet en chans att utvecklas. (Eriksson m fl, 1976) En av anledningarna till att järnvägen drogs just genom Nässjö och inte genom den på den tiden betydligt större staden Eksjö, var att terrängen runt Nässjö var mer lättframkomlig (Rydén, 1981).

Innan spåren drogs genom den dåvarande by som idag är Nässjö, bodde där endast 57 personer, men i och med järnvägens intåg ökade befolkningen mycket snabbt och vid sekelskiftet 1900 fanns ungefär 7800 personer i Nässjö (Lidholm, 1918).

Från början av 1900-talet och fram till andra världskrigets slut utvecklades järnvägen och fick allt större betydelse för transportväsendet i Sverige. Samtidigt speglades också denna utveckling i staden Nässjö och dess framväxt. (Rydén, 1981)

För folk på landet förändrades tillvaron på många sätt under de första 40 åren efter järnvägens utbyggnad. Många människor fick jobb på stationen eller andra platser längs med spåren, det skedde en tillströmning av resenärer och stationsbyggnaden blev på många håll en naturlig träffpunkt där man kunde umgås och utbyta information. (Andersson-Skog & Ottos-

\*Personer på landsbygden som bodde på någon annans mark, men som till skillnad från torpare inte arrenderade någon mark till sin bostad (Wikipedia:1, 2013-08-23).

son, 2005; Linde Bjur, 2005) Så var även fallet i Nässjö.

Med stadens utvidgning och utveckling kom även industrialismen, och flera stora industrier växte upp. Bland de största fanns A.B Nässjö Stolfabrik (som på sin tid var den största stolfabriken i världen), Nässjö Jästfabrik samt Nässjö Threeply fabrik. (Lidholm, 1918)

Tomtpriserna i de centrala delarna av Nässjö steg, vilket gjorde att den fattiga delen av befolkningen tvingades flytta till utkanten av staden. De hade inte längre råd att bo i centrum när det bebyggdes med hantverkarbostäder, verkstäder och järnvägens egna boställshus. (Rydén, 1981)

Järnvägen utgör i många fall en avgörande roll för städer som växte fram i slutet av 1800-talet. Tidigare hade stora städer vuxit fram vid vattnet, för att kunna utnyttja vattenvägarna, medan nya städer nu istället uppstod längs med järnvägslinjerna. (Eriksson, 1990)

De nya städerna utvecklades ofta i närheten av en äldre stad, som i fallet Nässjö – Eksjö. Det hände ofta att den nya staden växte om den äldre, liksom i ovan nämnda fall. Något som är typiskt för städer som växte upp kring järnvägen är att ha stationsbyggnaden placerad i centrum, medan stationer i äldre städer, vilka redan var etablerade när järnvägen gjorde sitt intåg, ofta ligger i utkanten av staden. (Eriksson, 1990)

I de flesta fall växte staden upp på båda sidor om spåren (Eriksson, 1990), medan det i Nässjös fall skedde främst på den östra sidan. En eventuell förklaring till att den västra sidan inte började bebyggas förrän långt senare, kan vara att en stor del av ytan närmast järnvägen på den västra sidan består av en stor sjö – Runnerydssjön.

1945 såldes över 200 000 biljetter vid Nässjö station och hela 366 personer arbetade vid trafiksektionen. Efter det skedde en snabb nedgång, främst på grund av den ökande konkurrensen från andra transportmedel som bil och flyg. Även arbetstillfällena minskade i och med en fortsatt mekanisering såväl som rationalisering. Järnvägen fortsatte att vara en viktig inkomstkälla för Nässjöborna och en betydelsefull del av näringslivet, men

tappade ändå en del av sin storhet. (Rydén, 1981)

I slutet av 1960-talet började järnvägens minskade betydelse ge effekt på invånarantalet i Nässjö. SJ hade flyttat några av sina enheter från staden, med minskade arbetstillfällen som resultat, men den nedåtgående befolkningsutveckling som sedan följde hade även andra orsaker. Den närliggande staden Eksjö hade fått ta över polis och rättsväsende såväl som vissa delar av sjukhusets instanser. Samtidigt lades viktiga industrier ner: Jästfabriken och Tobaks AB för att nämna ett par. (Rydén, 1981)

Under samma tid genomfördes stora förändringar i utformningen av Nässjös centrala delar och centrum gjordes om för att likna andra svenska stadscentrum. Detta gjorde att en del av stadens personlighet, det som gjort Nässjö till just Nässjö, försvann. (Rydén, 1981)

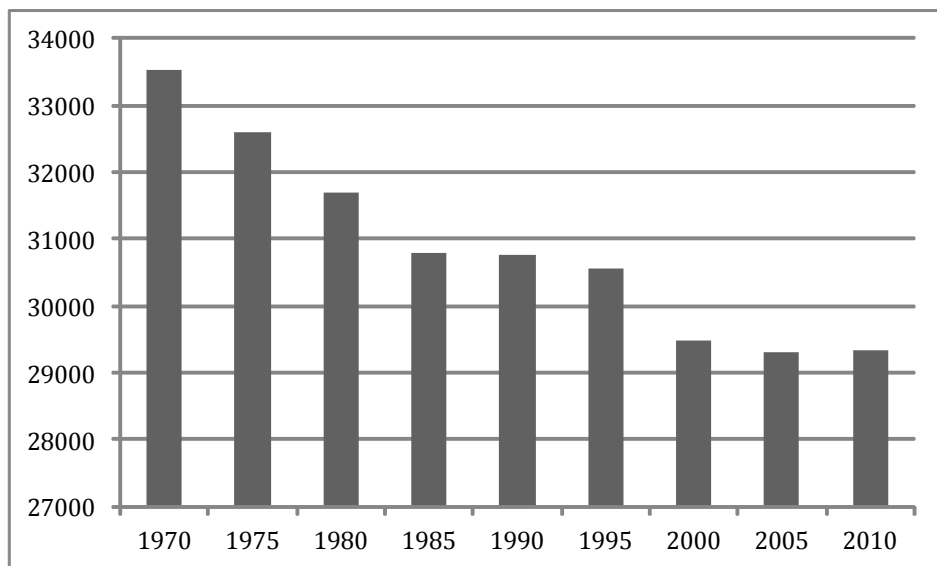


Diagram över befolkningsutvecklingen i Nässjö

## Järnvägens påverkan på vegetationen

När järnvägen byggdes genom Sverige förstördes stora områden med vegetation. För att kompensera för detta planterades nya träd och buskar i långa häckar längs med spåren. Den nya växtligheten fungerade som skydd mot vind och snödrev, men också mot gnistregn från lok. (Kungliga järnvägsstyrelsen, 1906)

Bränder orsakade av gnistor från ånglok var någonting som oroade många och medförde att järnvägens framfart inte fick enbart positiva reaktioner. Ytterligare orosmoment var de med den tidens mått mätt höga farterna på 30 km/h, och man beförde även att djur som vistades i närheten av spåren inte skulle hinna undan tågen i tid. (Segerros, 1983) Säkerhetsavståndet mellan vegetation och spår var 20 meter, och området däremellan användes ofta till odling eller som betesmark. (Kungliga järnvägsstyrelsen, 1906)

Marken mellan spåren och häckarna kunde de anställda vid SJ arrendera, vilket fick till följd att det blev vanligt med kolonilotter längs med järnvägen. Vissa av dessa finns kvar än idag. (Klintborg, 1992) Även vid stationen planterades träd; dessa placerades i gränsen mot bebyggelsen för att förhindra brandspridning mellan stad och station (Kungliga järnvägsstyrelsen, 1906).

Idag finns inte längre samma brandrisksproblem som tidigare var förknippat med järnvägen och det finns därför inte heller något behov av vegetation för att förhindra brand. Dock hade denna vegetation stora estetiska värden som på många håll saknas idag. Vegetation längs med spåren skulle dessutom fortfarande vara fördelaktigt för att förhindra drivbildning under den del av året då marken är täckt med snö.

# 4

**TEORI**

# Hastighetens betydelse för synintrycket

Hastigheten har stor betydelse för vad resenären hinner uppfatta av den omgivande miljön. I *Trafikantupplevelse på väg* (Bucht, Pålstam & Wingren, 1996) refereras till boken *Manmade America*, där författarna Tunnard och Puschkarev bland annat tar upp motorvägsdesign. Där förklaras den visuella upplevelsen i rörelse. Tunnard och Puschkarev fastslår till exempel att: *en ökning av hastigheten minskar det perifera seendet, en ökning av hastigheten gör att detaljer i förgrunden bleknar, samt att en ökning av hastigheten försämrar rumsupplevelsen.* (Tunnard & Puschkarev 1963, refererad i Bucht m.fl. 1996, 38-40)

Hur man uppfattar ett objekt beror på vilket avstånd det befinner sig på, samt med vilken hastighet det passeras. Dessutom är siktvinkeln avgörande för uppfattningen av objektet. Ju fortare en person färdas, desto tydligare måste ett objekt vara för att betraktaren ska hinna uppfatta vad det är han eller hon ser. (Tunnard & Puschkarev 1963, refererad i Bucht m.fl. 1996, 38-40)

När resenären tittar ut genom fönstret på bilen (Detta gäller även för tågresenären.) och ser något intressant, har denne möjlighet att följa objektet genom att vrida på huvudet, och kan på så sätt betrakta objektet under längre tid än vad som är möjligt om resenären inte hade kunnat följa föremålet med blicken (Bucht m.fl. 1996). Detta tar dock inte Tunnard och Puschkarev hänsyn till i sina undersökningar, utan anger värden för hur olika hastigheter påverkar seendet när blicken hålls stilla (Tunnard & Puschkarev 1963, refererad i Bucht m.fl. 1996, 38-40).

Tunnard och Puschkarev menar att detaljer närmast vägen inte har någon betydelse för resenärer som passerar i hög hastighet eftersom de inte hinner uppfatta dessa. Dock kan objekt i närheten av vägen få betydelse om de fungerar som en sammanhållen enhet. (Tunnard & Puschkarev 1963, refererad i Bucht m.fl. 1996, 38-40)

# Upplevelser i rörelse

**Nackdel** - betraktaren har kortare tid på sig att uppfatta ett objekt

**Fördel** - betraktaren kan uppfatta ett objekts utsträckning i rummet. Han eller hon ser föremålet från flera olika vinklar och får en mer tredimensionell bild än när objektet betraktas från en och samma punkt.

Vad skiljer upplevelsen av landskapet för en rörlig åskådare kontra en stationär? Vad finns det för begränsningar och möjligheter att ha i åtanke vid design av ett landskap som betraktas från ett tåg i rörelse?

## Fysiologiska begränsningar

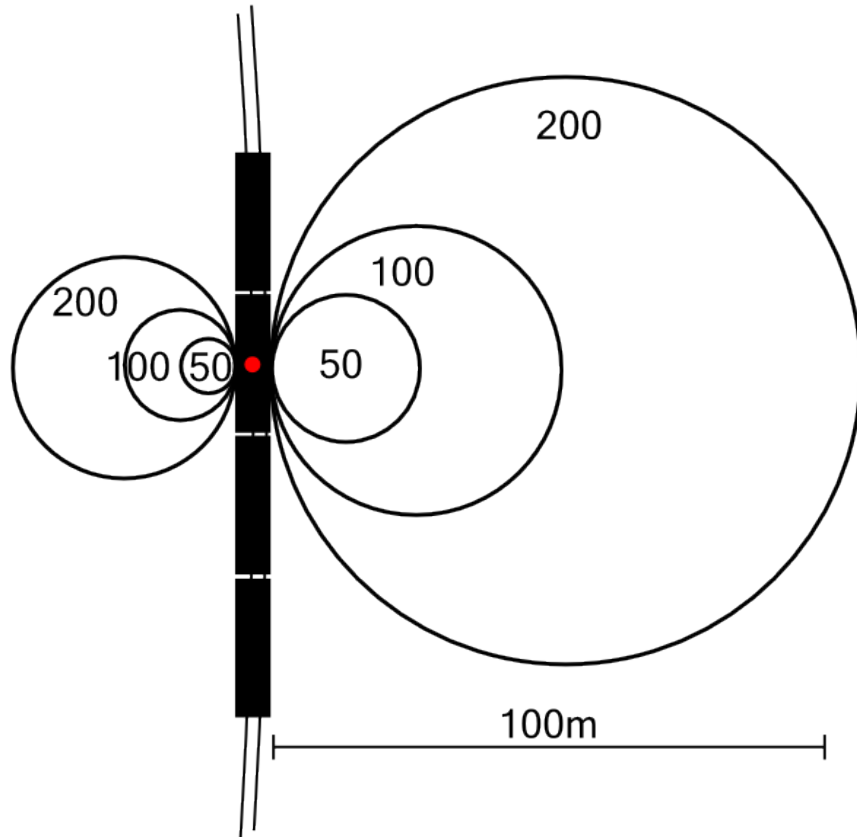
När betraktaren möter en ny vy riktas ögonen automatiskt via en sackadisk (ryckig) rörelse till den mest informationstäta platsen eller objektet. Sedan hoppar den vidare till nästa plats baserat på informationen som fåtts från den första platsen, på egna önskemål och så vidare. Sådana hopp kan göras med ett intervall av 0.2 s (mellan vilka fixering sker). Ifall objektet rör sig har ögat möjlighet att kontinuerligt följa det med en maximal hastighet av 30 grader/s. Att initiera den kontinuerligt följande rörelsen tar 0.2 s (först själva initieringen, sedan beräkningen av hastighetsvektorn). Ifall ett föremål rör sig fortare än så faller ögat tillbaks på sackadiska rörelser för att följa målet, vilket är ansträngande och ger en ryckig bild. Denna typ av rörelser kan följa ett föremål med vinkelhastigheter på upp till 80 grader/s. (Bridgeman, 2012)

Resenären kan uppfatta områden utanför tåget om objektets vinkelhastighet\* är mindre än den vinkelhastighet som tillåter kontinuerlig respektive sackadisk följning. Dessa områden visar sig vara cirklar vars kant tangerar tåget och har en diameter på tågets hastighet dividerat med den begränsade vinkelhastigheten. Cirkelns diameter växer alltså linjärt med hastigheten.

\*Vinkelhastigheten talar om hur snabbt en vinkel förändras över tiden., i det här fallet vinkeln mellan objektet och tågets normalvektor

Sackadisk

Kontinuerlig



*Inom angivna cirkulära zoner kan ögat inte följa ett objekt när tåget färdas i den hastighet (km/h) som anges för respektive zon.*

Att applicera sådana fysiologiska begränsningar på tågresande har vad författaren vet inte gjorts tidigare och måste betraktas som en, förvisso välgrundad, hypotes, som skall tas i beaktande men inte ses som en lag. Författaren uppmanar till vidare studier angående detta.

## Klassisk psykologi

Inom psykologin diskuteras uppfattningen av rörelse flitigt, bland annat

av den ekologiska perceptionens fader, James Gibson (1954). Fokus ligger dock på de mentala mekanismer som gör att vi uppfattar rörelse och djup snarare än på relevanta begränsningar eller estetiska implikationer. Därför anser jag att detta område inte är relevant för denna rapport. Istället tas planering och miljöpsykologi upp i följande avsnitt.

## Tolkning av synintryck

I mitt examensarbete har jag inspirerats av flera olika författare när det gäller tolkning av synintryck av det omgivande landskapet och vad som behövs för att ett landskap ska upplevas på ett positivt sätt. Här presenteras verken kortfattat:

## Trafikantupplevelse på väg

Bucht, Pålstam och Wingren (1996) diskuterar i sin bok *Trafikantupplevelse på väg* begreppet *landscapsupplevelse*. Enligt författarna innehåller detta begrepp två delar, nämligen *trafikantupplevelse* och *vid sidan om vägen upplevelse*. Den sistnämnda är en stationär upplevelse som tas in med alla sinnen, inte bara synen. Den påverkas ibland av buller, avgaser eller andra yttre störningar. För detta arbete är trafikantupplevelsen relevant.

Boken berör bilden av landskapet sett från bilen, och även om den upplevelsen skiljer sig från hur landskapet uppfattas från tåget, finns många likheter. Jag har därför valt att använda mig av analysmetoder inspirerade av denna bok i mitt arbete med tåggenomfarten i Nässjö.

## Trafikantupplevelse –reskomfort och resupplevelse

Bucht med flera (1996) menar att trafikantupplevelsen innehåller två dimensioner –*reskomfort* och *resupplevelse*. Det förstnämnda behandlar det

som trafikanten upplever på vägen och i det närmaste vägrummet. Exempel på detta är hur relationen till andra trafikanter upplevs, hur kvaliteten på vägens underlag är samt om det finns trevliga rastställen längs vägen. För en tågresenär skulle reskomfort kunna definieras av exempelvis sittplatsernas utformning, temperaturen i kupén och medresenärernas ljudnivå. Då detta inte går att påverka genom förändringar i det omgivande landskapet har jag valt att inte titta närmare på detta område.

Resupplevelsen begränsas enligt Bucht med flera (1996) till en upplevelse av vägens omgivning, alltså hur trafikanten upplever och påverkas av omgivningen. Det omgivande landskapet är avgörande för resupplevelsens kvalitet.

Två olika riktningar och flera olika hastigheter påverkar trafikantupplevelsen från bilen. Trafikantupplevelsen kan skilja sig åt markant beroende på åt vilket håll resenären färdas. (Bucht m.fl. 1996) För trafikantupplevelsen från ett tåg tillkommer ytterligare ett sätt att betrakta landskapet som passeras. De flesta tågsvagnar är idag designade så att hälften av resenärerna sitter med ryggen i tågets färdriktning, vilket gör att resenären åker bort från det upplevda landskapet istället för att åka mot det som ses (vilket är fallet för de resenärer som sitter vända framåt i tåget).

## Resupplevelse

I *Trafikantupplevelse på väg* (Bucht m.fl. 1996) anges tre kriterier som behöver vara uppfyllda för att ge en positiv resupplevelse för resenärer som färdas med bil: *förståelse/identitet*, *orienterbarhet* och *variation/rytm* (att jämföra med Lynchs tre kriterier (i nedanstående avsnitt) gällande stillastående betraktelse av landskapet: identitet, struktur och mening).

**Förståelse/Identitet:** Trafikanten bildar sig en uppfattning om landskapet, dess historia, nuvarande karaktär och framtid. Varför ser landskapet ut som det gör? Vilka intryck ger landskapet? Denna del påverkas av trafikantens tidigare upplevelser och referenspunkter och är eventuellt den viktigaste av de tre kategorierna. Det anses viktigt att förstå landskapet genom exempelvis identitetsmarkörer som dominerande karaktärer, de-

larnas sammanhang och struktur, speciella kännetecken och originalitet.

**Orienterbarhet:** Denna kategori kännetecknas av element i det omgivande landskapet, vilka hjälper trafikanten att orientera sig och som talar om var man befinner sig rent geografiskt. Det bör finnas konkreta signaler och hållpunkter som underlättar detta. Exempel kan vara ett kyrktorn, ett vattendrag som korsas, användandet av en speciell typ av vegetation, höga silor eller en bro man åker under. Gränser och övergångar är viktigt.

**Variation/rytm:** Vägen bör betraktas som en sekvens av händelser med både lugna och händelserika delar. Det ska finnas en tilltalande rytm under färden genom landskapet. Utblickar, öppna och slutna landskap avlöser varandra. Monotona vägar anses tråkiga och kan sänka uppmärksamheten. I stora skogsområden kan röjningar visa på små variationer som finns i landskapet. Detta har man exempelvis gjort längs med E4 i Norrbotten. Variationsrikedom, kontraster och sekvenser av olika objekt är önskvärda. Författarna skriver att: *"Om man drar en väg genom ett monotont och ointressant landskap krävs mer aktiva åtgärder av planerare för att åstadkomma en variation/rytm. Det kan ske genom medvetna uthuggningar, trädplanteringar, accentuering av enstaka byggnader etc."*

## Upplevelser i rörelse enligt Motloch

I *Introduction to landscape design* (Motloch, 2001) diskuterar John Motloch upplevelser i rörelse och det han kallar seriell upplevelse, "serial vision". Upplevelsen av ett landskap i rörelse är en serie av upplevelser. Genom en serie bilder utvecklar det inre ögat en rumslig och tidsmässig bild av platsen, och alla bilder upplevs inom detta rumsliga och tidsmässiga sammanhang. Det är därför viktigt att gestaltningen tar hänsyn till hur objekt relaterar till varandra tidsmässigt så väl som rumsmässigt.

Att uppleva en scen tar tid och en designer måste beakta rörelsen genom landskapet och hur det påverkar upplevelsen. Om inte ögat och objektet i en scen är relativt fixerade upphör scenen att finnas. (Motloch, 2001)

Ett landskap som utforskar och uttrycker tid kan bli rikt och tillfredsställande. Genom att utveckla färdvägar som rika, utvecklande sinnesupplevelser maximerar designern upplevelsen. Landskapet blir ett tidsmässigt ramverk inom vilket händelser och objekt kan förbereda betraktaren för vad som skall komma. (Motloch, 2001)

Ett långsamt förändrande landskap kan ofta assimileras men ett som förändras snabbt eller grundligt innebär en större kognitiv påfrestning (Motloch, 2001).

Hastigheten måste minska när landskapskomplexiteten ökar och omvänt måste omgivningskomplexiteten minska när hastigheten ökar (Motloch, 2001). Det första är svårt att ändra på i järnvägsfallet, varför det senare är intressant för denna rapport.

## The image of the city

Kevin Lynch skriver i sin välkända bok *The image of the city* (1960) om hur man kan tolka olika synintryck som staden ger. Han nämner att bilden av den omgivande miljön kan analyseras i tre delar: identitet, struktur och mening. För att kunna analysera det synintryck man får är det viktigt att dela upp det man ser i olika delar, men man ska komma ihåg att delarna i verkligheten alltid verkar tillsammans.

För att få en funktionell bild av det sedda behövs först en identifiering av objektet, vilken visar på objektets distinktion från andra objekt, att objektet uppfattas som separat enhet – identitet (identity). Den andra viktiga aspekten för att få en korrekt bild är hur objektet (det sedda) rumsligen förhåller sig till åskådaren och till dess omgivning (structure). Slutligen måste objektet ha någon form av mening för åskådaren, antingen praktisk eller emotionell (meaning). (Lynch, 1960)

Vidare introducerar Lynch (1960) begreppet "imageability" och beskriver det som kvaliteten hos ett fysiskt objekt, vilken ger det hög sannolikhet för att skapa en stark bild hos de människor som betraktar objektet.

En stad med hög "imageability" definieras som välformad, distinkt, uppseendeväckande och som inbjuder till uppmärksamhet och deltagande. En sådan stad uppfattas över tid som ett mönster av kontinuitet med många distinkta delar som sitter ihop.

Lynchs verk är mer inriktat på orienterbarhet och på den visuella bilden av staden än på uppfattningen om staden, men hans sätt att tolka synintryck är ändå applicerbara på den järnvägsnära miljön i Nässjö och jag har inspirerats av hans metod när jag har analyserat miljön längs de olika delsträckorna.

Efter att ha börjat titta på vad som gör en stad attraktiv utforskas detta närmre i följande avsnitt.

## En attraktiv stad

Gordon Cullen (1961) beskriver i boken *The concise townscape* hur den mänskliga hjärnan reagerar på kontraster, på skillnaden mellan två objekt, och att när två olika objekt är synliga samtidigt skapas viktiga kontraster som gör att man upplever staden på ett djupare plan. Kontrasterna hjälper till att ge en levande bild av staden. Utan dem skulle staden upplevas som monoton och formlös.

Johanna Graf (2010), oppositionsråd i Solna, diskuterar i ett inlägg på sin blogg, vad som gör en stad attraktiv. I denna diskussion handlar det i huvudsak om vilka faktorer som får människor att vilja flytta till en viss stad, men informationen torde även vara applicerbar i fallet med Nässjö gällande att skapa ett positivt första intryck för besökande och genomresande.

Enligt Graf tycker 20 procent av befolkningen att det är viktigt att ha nära till arbete, medan en lika stor del vill ha nära till någon form av naturområde. En majoritet på 65 procent anser att mötesplatser, alltså alla platser där det kan uppstå möten mellan människor, är viktiga. Dessa ställen kan självfallet vara det egna eller vänners hem, men även ett torg med sittplatser, en kiosk, caféer, restauranger, idrottsanläggningar och så vidare.



Vidare berättar Graf om ett möte i Solna stad, till vilket man hyrt in en konsult för att hjälpa till att skapa ett tydligt varumärke för staden. En inbjuden hjärnforskare hävdade dock att det inte var fotbollslaget AIK eller Karolinska Institutet som var det viktiga att framhålla, utan att vad som gör en stad framgångsrik är mötesplatser där samtal mellan olika grupper av människor kan uppstå.

Kontakter och möten mellan människor bidrar till att utveckla tillit människor emellan och acceptans för det som är nytt eller annorlunda, och medverkar på så sätt till en trygg och avslappnad miljö med en stark social sammanhållning (Graf, 2010).

Då miljön som ses från järnvägen genom Nässjö på flera platser i de centrala delarna upplevs ödslig, kan detta vara något att ta i beaktande vid en utveckling av järnvägs miljön.

Även Jan Gehl, författare till boken *Life between buildings (2010)*, poänterar vikten av välplanerade mötesplatser för att skapa liv och rörelse i staden. Detta och ovanstående har jag tagit hänsyn till i mina förslag till förändringar i spårområdet.

## Begreppsdefinition

Estetiskt värde/Estetiskt intryck/Visuellt intryck har i denna rapport samma betydelse och är en subjektiv bedömning av miljöns utseende.

## Tågets hastighet vid olika delsträckor.

## Tågtyper genom Nässjö

Genom Nässjö kör en rad olika slags tåg med olika toppfart samt accelerations- och bromskaraktäristik. Ett tåg med korta sträckor mellan stoppen, som Krösatågens dieseldrivna motorvagnar, har en toppfart på 140 km/h, men når sin topphastighet snabbare än SJ:s snabbtåg (tågtyp X2) som har en toppfart på 200 km/h men en långsammare acceleration (Wikipedia: 2; 3, 2014-01-11). Även Västtågens Reginatåg med en toppfart på 180 - 200 km/h, X11 (toppfart 140 km/h) samt Östgötapendelns X14 och X61 (toppfart 160 km/h) återfinns på banorna (Wikipedia:4;5, 2014-01-11). SJ:s snabbtåg färdas endast på södra stambanan, västtågens Reginatåg endast i riktning mot Jönköping och Östgötapendeln mot Jönköping och Stockholm. Krösatågen trafikerar övriga spår. (Wikipedia:2;3;4;5, 2014-01-11)

## Variabler och Fakta

Det avgörande för ett tågs hastighet vid en viss punkt längs spåret är förutom toppfarten acceleration och retardation (vid inbromsning). Generellt sett är retardationen snabbare än accelerationen. Det betyder att ett givet avstånd från stationen fås olika hastighet för ett bromsande och ett accelererande tåg, så tillvida att gränsen för när tåget börjat bromsa eller slutat accelerera inte nås.

Vad beträffar inbromsning för ett driftstopp (vanligt stopp) till skillnad från ett nödstopp, finns ett antal faktorer som ger en stor inverkan. Tågets och bromsarnas skick, rälsens ytbeläggning samt lokförarens preferenser varierar alla från stopp till stopp och kan få bromssträckan att variera med mer än en faktor 3 (adhesionen eller friktionsfaktorn kan försämrats från 0.3-0.4 till 0.05 - 0.1 vid dåligt räls slag). Det intressanta är dock det typiska fallet, vilket förutsätter att räls och tåg är i god kondition. Vidare antas att retardationen är konstant.

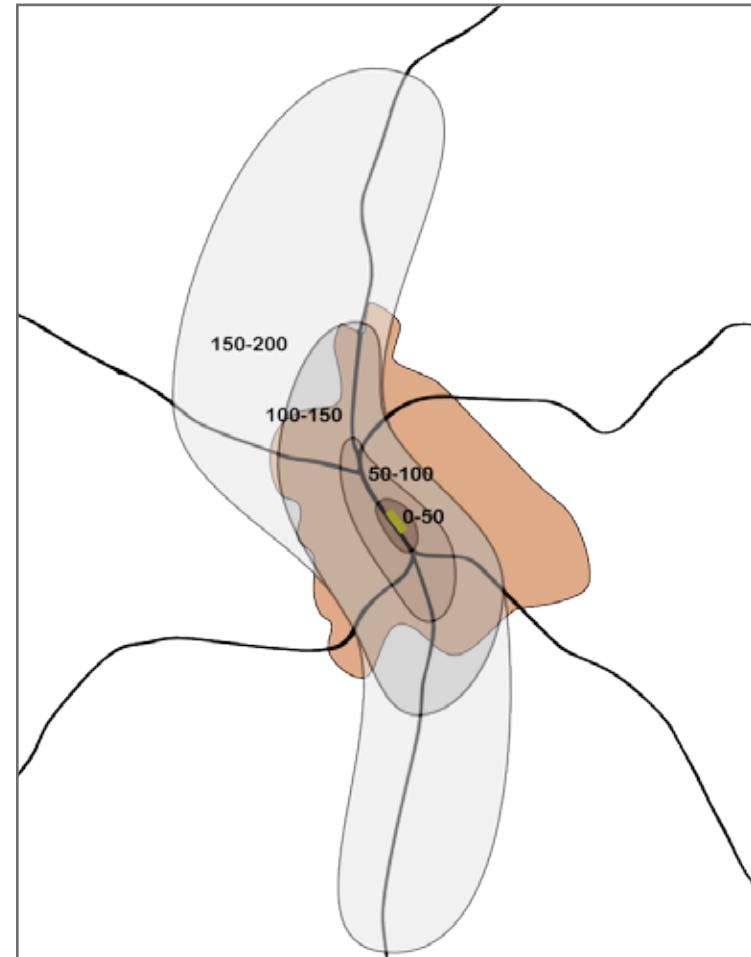
Acceleration begränsas främst av tågets effekt och hastighet (vid högre effekt och hastighet ökar friktion och luftmotstånd och energi måste spenderas på detta). Accelerationskurvan kan dock inte anses konstant utan avtar mer eller mindre linjärt efter en viss hastighet. En uppskattning är

att accelerationen är konstant fram till 100 km/h och att den sedan avtar linjärt samt når sin toppfart med en acceleration som är ungefär en tredjedel av den initiala accelerationen. Dessa antaganden och uppskattningar bygger på dragkraftskurvan för SJ:s snabbtåg (Allenbach, okänt år), effektdata från Wikipedia för övriga tågset (Wikipedia:2;3;4;5, 2014-01-11) samt webdiskussioner med lokförare (Postvagnen 2014-01-12)

Med hjälp av dessa antaganden går det att med hjälp av Isaac Newton (1687) beräkna ett givet tågs hastighet vid en inbromsnings- eller accelerationspunkt. Eftersom ett tåg bromsar signifikant snabbare än det accelererar får vi två distinkta mönster. Då det blir olika mönster för olika tåg görs en genomsnittlig bild per sträcka (med avseende på vilka tåg som trafikerar den) för att få en bra överblick.



*Hastigheten för tåg genom Näsjo, vid retardation. Bromssträckan är olika för olika tågset.*



*Hastigheten för tåg genom Näsjo, vid acceleration. Accelerationssträckan är olika för olika tågset.*

5

**ANALYS**

## Utveckling av tåggenomfarten

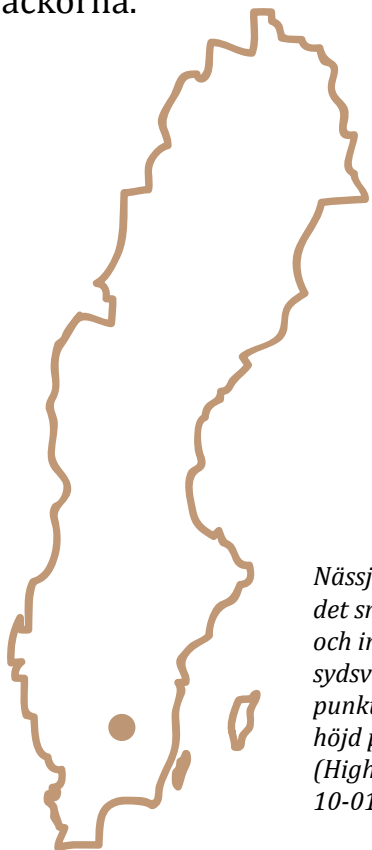
I Nässjö finns en av Sveriges viktigaste järnvägsknutar, och spår i hela sex riktningar utgår från platsen. Då tåget är ett mycket viktigt färdmedel för att ta sig till och från staden, färdas både tillfälliga besökare och boende i stor utsträckning längs med dessa järnvägssträckor. I många fall är miljön runt spåren och järnvägsstationen den enda information man som besökare ges för att skapa sig en bild av Nässjö. Hur det ser ut omkring järnvägen påverkar alltså i allra högsta grad det intryck som staden ger.

I detta arbete har jag valt att undersöka hur miljön längs de olika järnvägssträckorna ser ut och uppfattas från förbipasserande tåg, samt hur detta kan påverka intrycket av Nässjö. En grundlig analys av delsträckorna har därefter utmynnat i förslag till förändringar i den omgivande miljön.

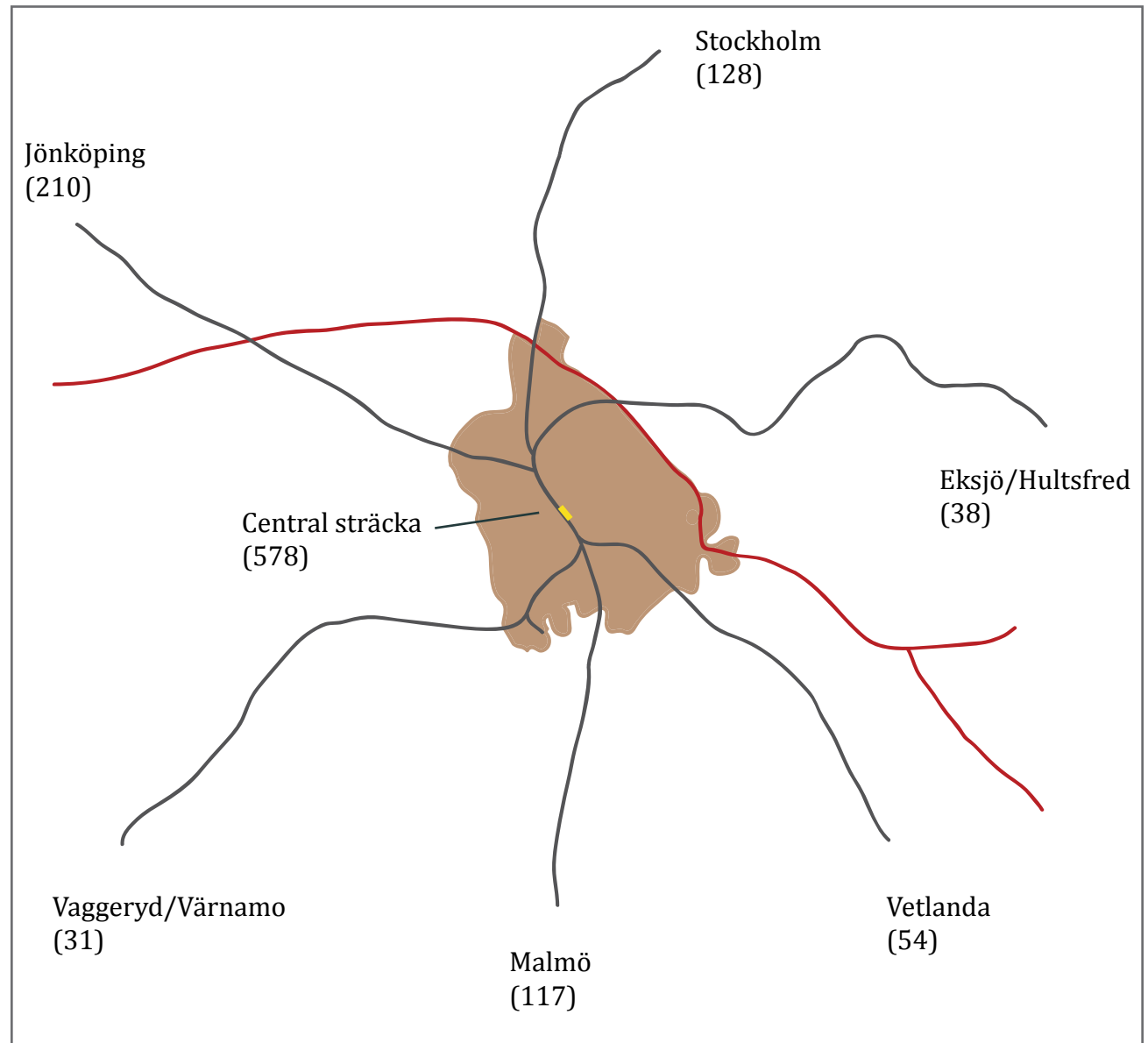
# Visuella intryck längs delsträckorna

Med tanke på arbetets omfattning och den begränsade tid som finns avsatt för detta, behövs en avgränsning där de viktigaste delsträckorna definieras. De valda delsträckorna kommer därefter att analyseras mer genomgående och slutligen kommer förslag till förändringar att presenteras.

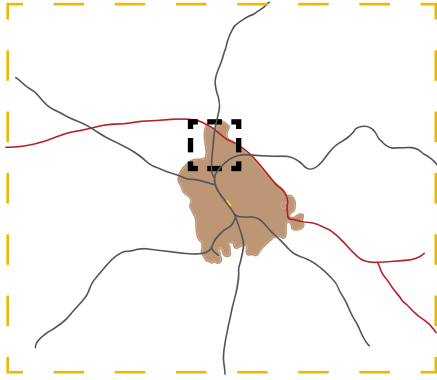
Följande sidor innehåller en kort analys som ligger till grund för rangordningen av delsträckorna.



Nässjö är beläget mitt på det småländska höglandet, och inom kommunen finns sydsvenska höglandets högsta punkt, Tomtabacken, med en höjd på 377 meter över havet (Highpointing i Sverige, 2013-10-01).



Kartan visar de olika järnvägssträckorna i förhållande till varandra samt deras placering i Nässjö. Östra vägen har markerats i rött och järnvägsstationen i gult. Inom parentes står antalet tågavgångar per vecka (i en riktning).



Tåg mot:






## Stockholm

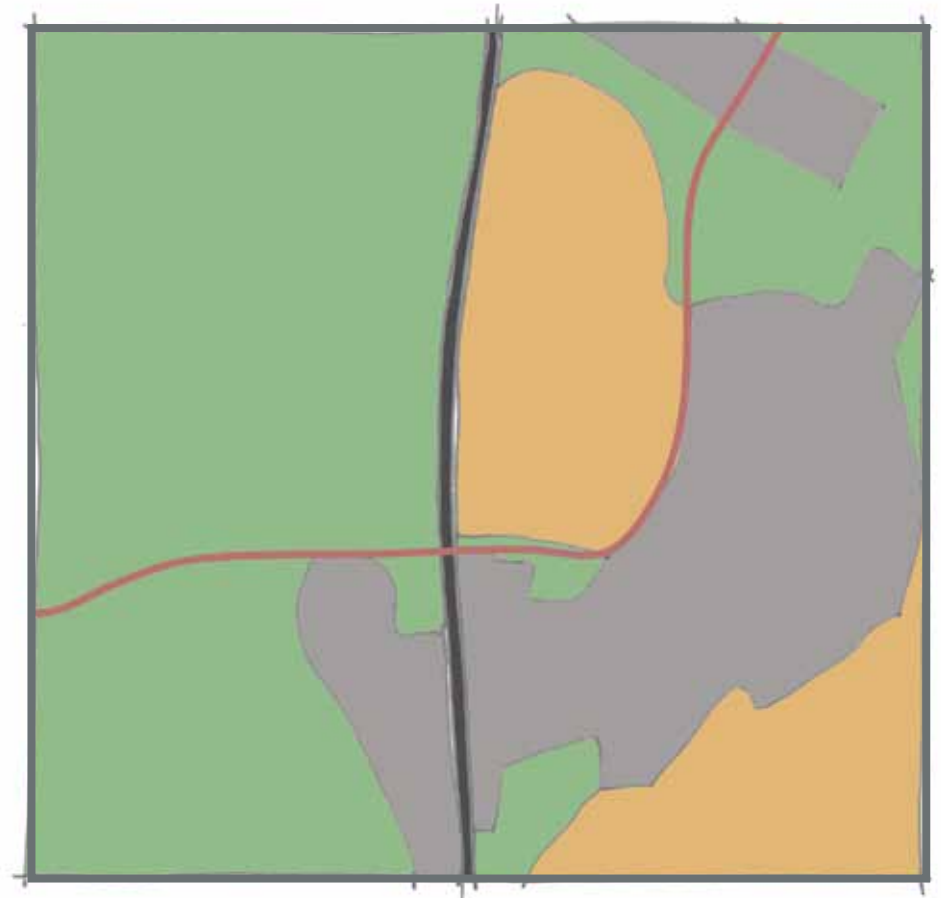
Antal avgångar per vecka: 128

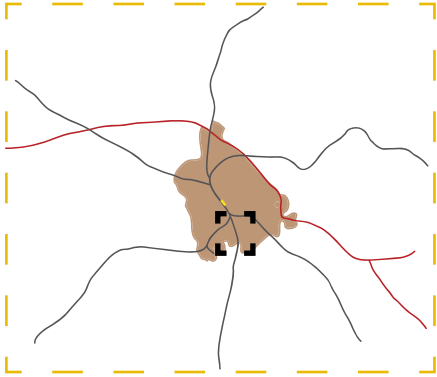
Längs en stor del av sträckan finns industriverksamhet, varav majoriteten bedrivs i förhållandevis slutna områden utan någon tydlig variation, bakom höga staket och fasader med mycket få fönster. Vissa tomter förefaller också användas som förvaring av diverse material, vilket ger ett skräpigt och frånvänt uttryck. Viss industriverksamhet har dock ett karaktäristiskt utseende med byggnader i intressanta former, vilket stärker identiteten.

När spåren passerat Västra Vägen övergår industrimarken i villaområden på den östra sidan, samt skog på den västra, innan ytterligare ett mindre industriområde tar vid norr om villabebyggelsen.

Helhetsintrycket är osammanhängande och landskapet väcker, med några få undantag, ingen speciell känsla.

-  Västra vägen
-  Järnvägsspår
-  Industri
-  Växtlighet
-  Bostäder





Tåg mot:

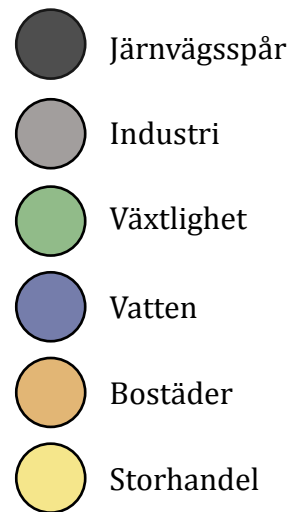
## Malmö

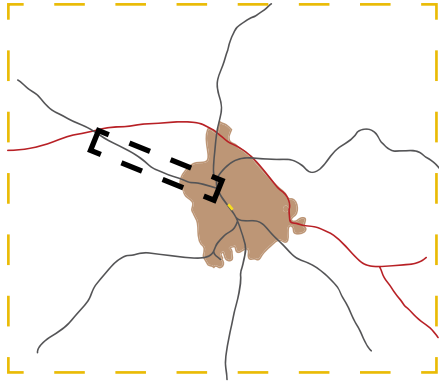
Antal avgångar per vecka: 117

Med utgångspunkt från Brogatan, som i söder binder samman de två sidorna av Nässjö, börjar småstadsbebyggelsen att tunnas ut och ersätts av ett industriområde. Inom detta område finns en stor del tom och outnyttjad yta, vilket får platsen att framstå som något öde.

Därefter övergår bebyggelsen i ett stort villaområde på den östra sidan och Handskerysjön på den västra sidan, innan skogen slutligen tar vid.

Variationen är stor, men området känns också något strukturlöst. Sjön på den västra sidan ger karaktär åt delsträckan.





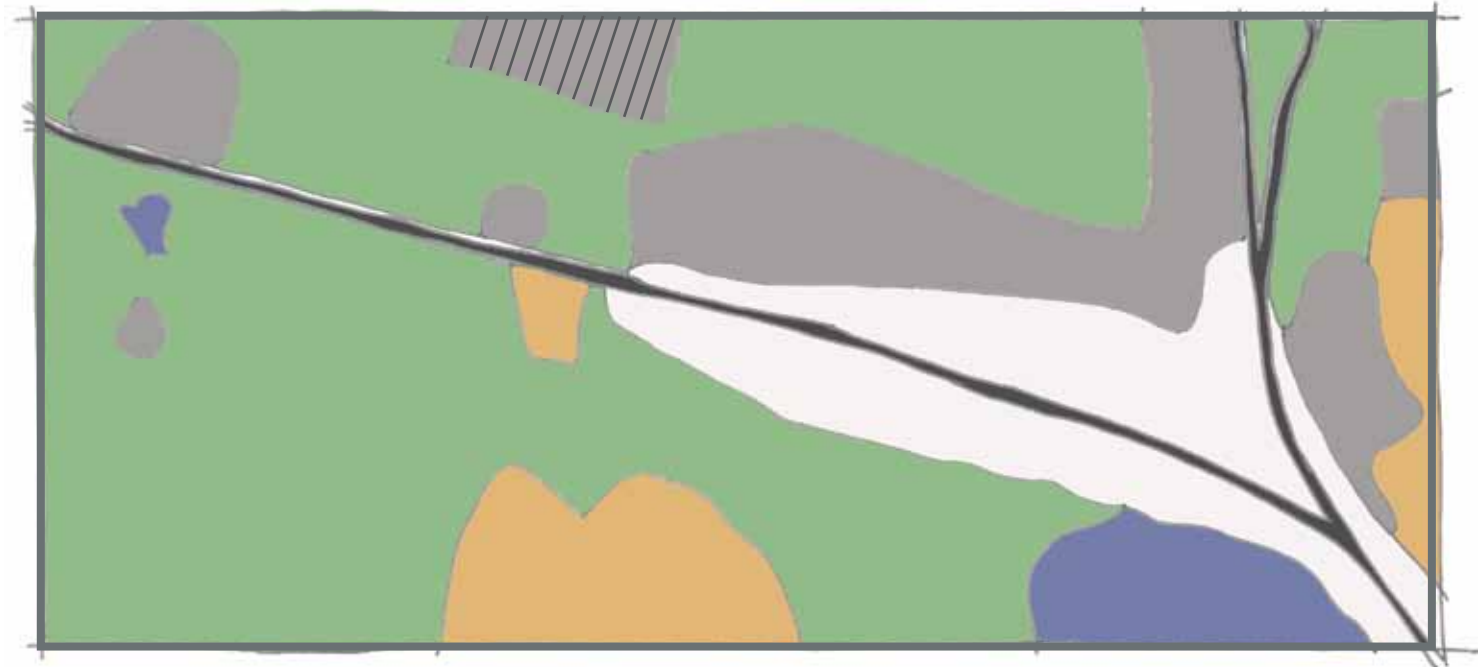
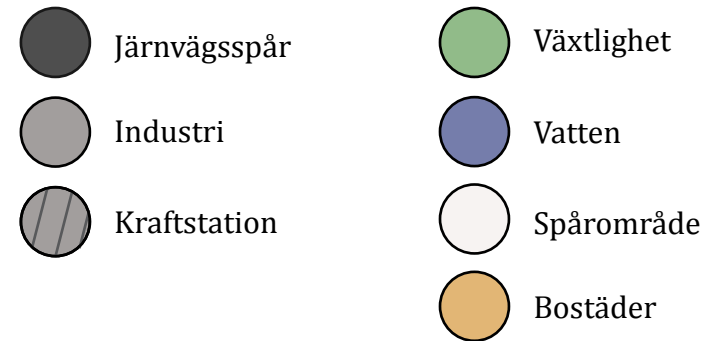
Tåg mot:

## Jönköping

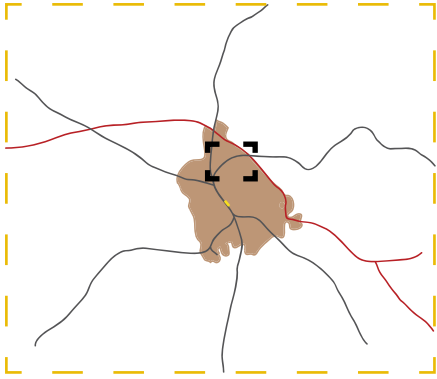
Antal avgångar per vecka: 210

Sträckan mot Jönköping inleds med ett större spårområde, där lok och vagnar ofta står parkerade eller rullar sakta, vilket bidrar till att skapa ett intressant och karaktäristiskt område. På den södra sidan om detta område ses även Runnerydsjön. Norr om spårområdet finns ett stort industriområde. Variationen är stor inom den första delen av sträckan.

Vidare tar skogen över med sporadisk villa-bebyggelse, samt ett industriområde på den norra sidan. Längs denna delsträcka finns även en stor elcentral som kan skimras från spåret. Detta område upplevs som mycket monotont och der ingen tydlig bild av var man befinner sig.







Tåg mot:

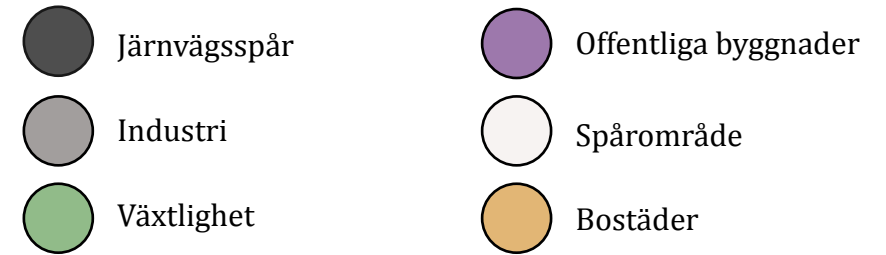
## Eksjö/Hultsfred

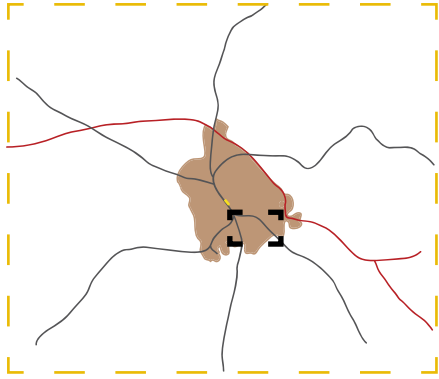
Antal avgångar per vecka: 38

Ett inledande skogsparti övergår snabbt i ett industriområde som sträcker sig över en mycket stor yta på båda sidor om spåret. Här täcker de stora industriområdena den större delen av marken, även om mindre gröna ytor finns, och deras slutna fasader ger platsen ett frånvänt uttryck.

Variationen är mycket liten och det finns inget speciellt som står ut och ger karaktär åt området. Strukturen är däremot tydlig och lätt att uppfatta.

I öster, strax före stadsgränsen, ligger Brinnellgymnasiet på den södra sidan av spåret, medan den norra delen är täckt av skog.





Tåg mot:

## Vetlanda

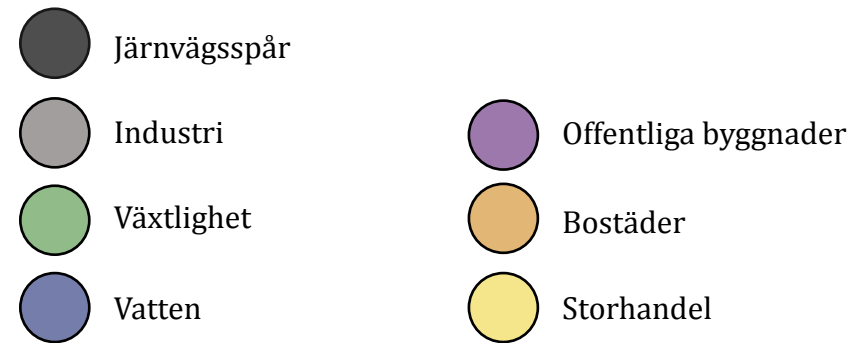
Antal avgångar per vecka: 54

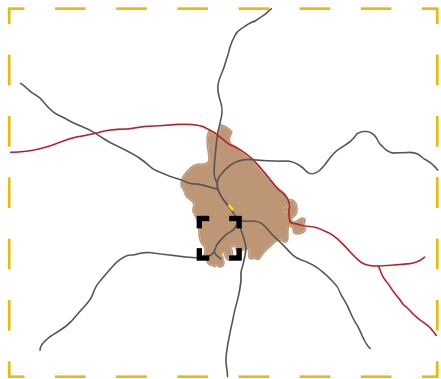
På den östra sidan av spåret inleds delsträckan av ett litet område av stadsbebyggelse samt en stormarknad, medan det på den sydvästra sidan finns ett större industriområde som delvis döljs bakom tunna remsor av grönska.

Villabebyggelsen tar sedan över, även om det mitt bland bostäderna finns ett industriområde inbakat. Detta område ger ett något skräpigt intryck på grund av den bråte som lagras närmast spåret.

Sista biten före stadsgränsen finns ytterligare ett mycket stort område med industrier på båda sidor om spåret. Även här är fasaderna på de flesta byggnaderna relativt slutna.

Variationen är stor, men området känns identitets- och strukturlöst.





Tåg mot:

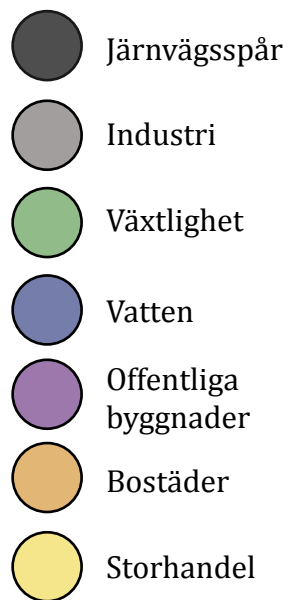
## Vaggeryd/Värnamo

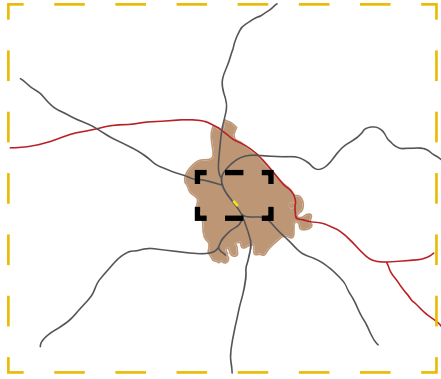
Antal avgångar per vecka: 31

Den sporadiska villabebyggelsen i väster övergår i ett område med industri samt storhandel, innan spåret svänger västerut. Inom detta område sker all aktivitet, såsom handel och lastning, på den sida av byggnaderna som är vänd från spåret. I söder finns ett större skogsområde.

Därefter följer villabebyggelse på båda sidor av spåren, för att sedan efterföljas av ett mycket stort industriområde i söder, och ett större skogsområde i norr. I skogsområdet ses en del Skogsvallens idrottsområde.

Bebyggelsen är varierad, men utan några speciella, karaktärgivande element, och miljön längs delsträckan ger inget bestående intryck.





## Central sträcka

(gemensam för alla tåglinjer)

Antal passerande persontåg per vecka: 578

Längs den östra sidan går spåret till största del förbi stadsbebyggelse med bostäder samt någon form av handel, men här finns även stora parkeringsytor och ett antal industritomter. Vissa av dessa tomter ger ett tomt och skräpigt intryck. Insprängt bland detta finns i den norra delen också villabebyggelse. Den varierade bebyggelsen väcker intresse, men känns på vissa håll strukturlös. Här finns flera identitetsskapande element, både positiva och negativa.

Väster om spåren kan man se Nässjö Järnvägsmuseum med efterföljande industribyggnader och en parkeringsyta. Runnerydsjön tar upp den största delen av den västra sidan, och är det som tillsammans med det breda spårområdet ger den övergripande karaktären åt detta område.



Den svarta prickens visar järnvägsstationens placering

# Prioritering av delsträckor

För att kunna visa på vilka delsträckor som är i störst behov av en förändring har antalet tågavgångar per vecka (i en riktning) vägts samman med sträckornas estetiska värde för att tillsammans ge en rangordning av delsträckorna.

Som går att utläsa från nedanstående tabell, är den centrala sträckan genom stadskärnan den mest trafikerade, och här passerar hela 578 persontåg under en veckoperiod. Därefter följer Jönköping med 210 avgångar per vecka, samt Stockholm, dit 128 persontåg avgår varje vecka. Mot Malmö avgår 117 tåg per vecka. Den första delen av denna delsträcka trafikeras även av tåg mot Bodafors/Sävsjö/Växjö, med 35 avgångar varje veckoperiod. Summan av dessa avgångar samt avgångar mot Malmö står inom parentes. (SJ 2013-10-30)

Järnvägssträcka	Antal tågavgångar per vecka, med rangordning till höger	Estetiskt värde (1-5)	De viktigaste delsträckorna
Stockholm	128 3	2	<b>3 + 2 = 5 Plats 3</b>
Malmö	117 (142) 4	3	4 + 3 = 7 Plats 5
Jönköping	210 2	2	<b>2 + 2 = 4 Plats 2</b>
Eksjö/Hultsfred	38 6	1	6 + 1 = 7 Plats 5
Vetlanda	54 5	1	5 + 1 = 6 Plats 4
Vaggeryd/Värnamo	31 7	3	7 + 3 = 10 Plats 7
Central sträcka	578 (summa av ovanstående) 1	2	<b>1 + 2 = 3 Plats 1</b>

Tabellen visar antal tågavgångar per vecka, estetiskt värde samt en sammantagen bedömning av de viktigaste delsträckorna..

För att kunna ge en fullt rättvisande bild av rangordningen som gjorts ovan, skulle även antal resenärer per delsträcka behöva vägas in, men då detta varierar kraftigt beroende på tidpunkt har jag valt att utelämna

denna information. Det är dock rimligt att anta en korrelation mellan antalet avgångar och antalet resenärer.

En annan avgörande faktor för att besluta om en rangordning av delsträckorna är, som nämnts tidigare, hur området runt järnvägen ser ut i dagsläget. Dagens estetiska värde ger information om hur området kan upplevas av förbipasserande, samt talar om hur viktigt det är med en eventuell förändring av platsen. Denna faktor kan upplevas som relativt subjektiv och möjligheten finns att prioriteringen varierar något beroende på bedömaren.

## Hur det estetiska värdet har bedömts

Varje delsträckas estetiska värde har angivits med en siffra mellan 1 och 5, där 5 står för det högsta estetiska värdet. Re-supplevelsen längs de olika sträckorna har bland annat analyserats utifrån Kevin Lynchs (1960) sätt att bedöma landskap (,vilket presenteras i boken *The image of the city,*) utifrån tre kategorier: identitet, struktur och mening, sammansatt med den liknande analysmetoden som presenteras i boken *Trafikan-tupplevlse på väg* (Bucht m.fl, 1996). Där används kategorierna identitet, orienterbarhet och rytm/variation. Analysmetoderna har anpassats till upplevelsen av ett landskap i rörelse.

En järnvägssträcka som sammantaget bedömts ha en stark identitet, tydlig struktur, variation och som upplevs ha någon form av mening, har getts ett högt betyg för estetiskt värde. Bedömningen av vad som ger en etta respektive tvåa, trea, fyra och femma är mycket subjektiv och då miljöerna skiljer sig markant åt längs de olika delsträckorna har det

varit svårt att ange vilka kriterier som ska vara uppfyllda för att få ett visst betyg. Därför är betyget för estetiskt värde till viss del beroende av en jämförelse mellan de olika delsträckorna.

# De viktigaste delsträckorna

Här följer en kort sammanfattning av delsträckornas prioritet i förhållande till varandra, från viktigast till minst viktig vad beträffar upprustning. Antalet passerande tåg, såväl som estetiskt intryck, har vägts in.

## 1. Central sträcka:

Här passerar flest persontåg och denna järnvägssträcka ger ett första intryck av Nässjös centrum. Stationsbyggnaden är placerad på den östra sidan, ungefär i mitten av sträckan. Här finns ett antal öde och skräpiga tomter som idag drar ner det estetiska värdet. De slutna industribyggnaderna längs sträckan bidrar också negativt till området. Mycket få människor uppehåller sig här.

## 2. Stockholm

Långväga resenärer anländer/avreser längs denna sträcka. En upprustning inom detta område kan därför bidra till att ge Nässjö ett bättre rykte i resten av landet. De befintliga industriområden som ligger tätt intill spåren på båda sidor sänker intrycket av den omgivande miljön.

## 3. Jönköping

Det estetiska värdet längs denna delsträcka är förhållandevis högt jämfört med övriga sträckor, men området skulle ändå tjäna på någon form av upprustning. Många jobbspendlare reser med tåg från Jönköping till Nässjö, och en förbättring av området skulle förutom att bidra till en mer intressant tågresor, kunna skapa ett större intresse för Nässjö som potentiell boendekommun.

## 4. Malmö

Denna sträcka har en relativt hög persontågsfrekvens, men går i dagsläget genom områden som på grund av sin variation och flertalet estetiskt tilltalande element, förefaller relativt intressanta. Nämnas kan Handskerydsjön på spårets västra sida.

## 5. Eksjö/Hultsfred

Här passerar 38 persontåg per vecka, vilket inte är speciellt mycket jämfört med exempelvis Stockholm och Jönköping. Dock går denna delsträcka genom ett mycket stort område med industribyggnader vars slutna fasader starkt bidrar till ett trist och fränvänt intryck. Inte förrän strax före Nässjös stadsgräns öppnar miljön upp sig något i och med att Brinellgymnasiet tar över på den södra sidan.

## 6. Vetlanda

Även tågen mot Vetlanda passerar genom stora industriområden. Inom detta område är det dock något mer uppblandat med annan typ av bebyggelse. Viss industrimark längs denna delsträcka ger ett skräpigt intryck och en stor del av fasaderna är slutna.

## 7. Vaggeryd/Värnamo

Resenärer längs denna sträcka färdas genom en någorlunda varierad miljö med bostäder, industri, skog och större handel. Industriområdena och området med handel upplevs dock som relativt slutna, då ingen aktivitet sker på sidan närmast spåret.

Jag bedömer att de delsträckor vars upprustning kommer att göra mest nytta är 1-3 och dessa kommer således att undersökas närmre. Delsträcka 1 kommer även att delas in i två avsnitt, där stationsområdet utgör det ena.

På följande sidor presenteras miljön kring de tre viktigaste delsträckorna, samt kring stationsområdet. Varje avsnitt inleds med en längre beskrivning samt analys av miljön som ses från tåget. Sist i varje avsnitt finns en karta där de stora dragen för varje delsträcka presenteras. Där ges även en kort sammanfattning av upplevelsen längs sträckan utifrån de kriterier som presenterats tidigare i rapporten.

Åsikterna som ges angående upplevelsen av landskapet är mina egna och överensstämmer inte nödvändigtvis med andras tolkningar.

## **Detaljerad analys av nuvarande situation**

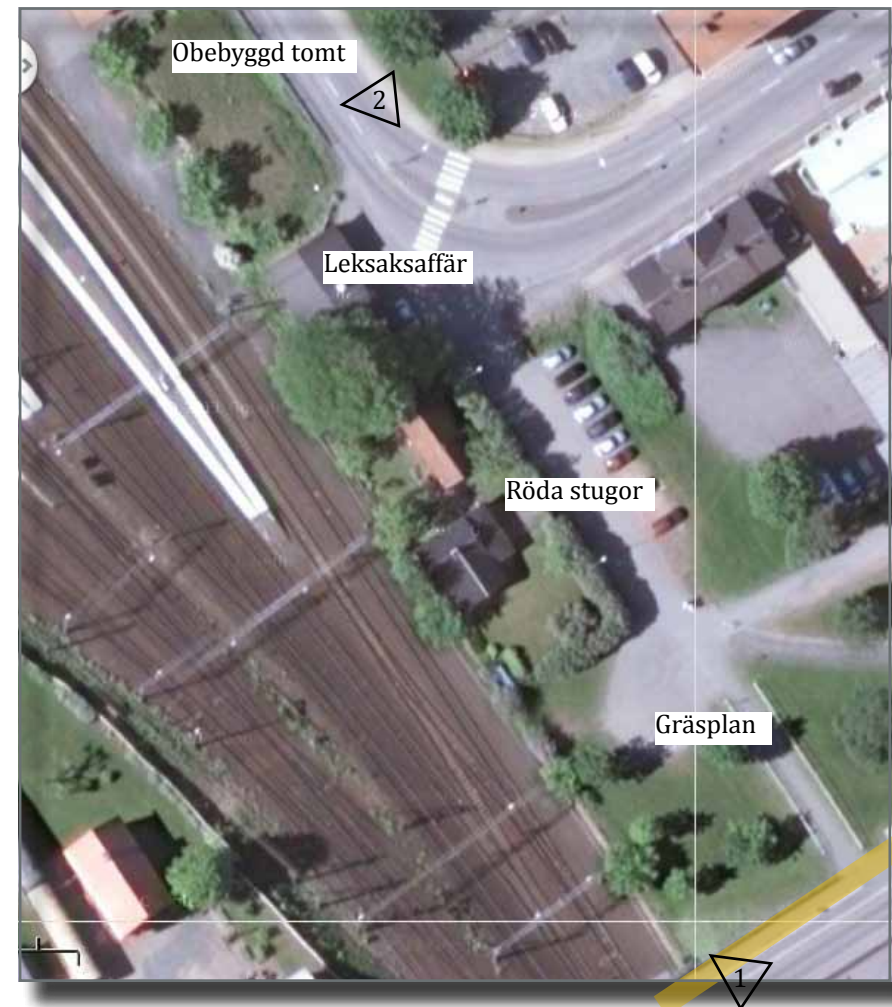
# Central sträcka -östra sidan

Den centrala sträckan avgränsas i söder av Brogatan, vilken är den gata som kopplar samman den östra och den västra delen av Nässjö. I norr begränsas sträckan av den punkt där spåren separeras och går i olika riktningar, i höjd med Björkbackagatan (Se den lilla kartan i högra hörnet.).

Direkt efter att tåget passerat Brogatan söderifrån, finns på den östra sidan en liten gräsplan med ett antal planterade ungträd och i anslutning till denna ett par små, rödmålade, pittoreska stugor. Denna yta är väl underhållen och bidrar positivt till det visuella intrycket av Nässjö. Dock är ytan upphöjd ett par meter, och den stenvägg som finns nedanför bidrar även den till bilden.



Vy från Brinellgatan norrut. (Lönnbom, 2011)



Satellitbild. Brinellgatan har markerats med en linje. (Google maps, 2011-10-20)



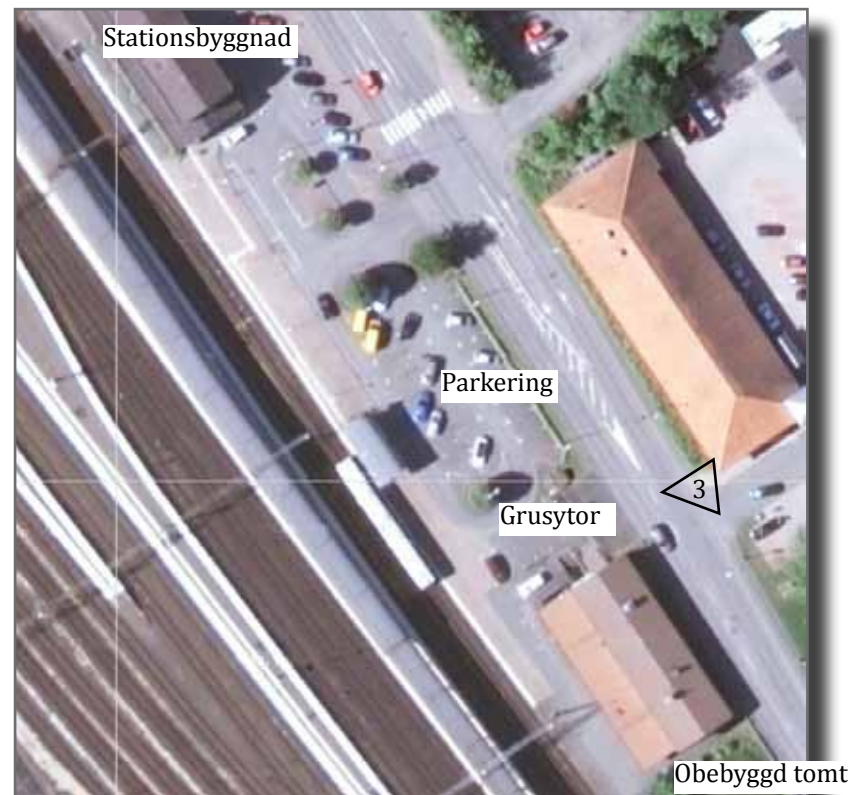
Framför den färgglada byggnad som gränsar till tidigare område, tar en obebyggd tomt vid. Här är gräset högt och området kantas av sly och några ungträd närmast järnvägsspåren. De mindre träden skapar en barriäreffekt mot spåren, men tomten är ändå väl synlig för tågresenärer.

Den låga skötselnivån bidrar till en oinspirerande yta. Den angränsande byggnaden ser igenbommad ut från spåren sett, med luckor framför fönstren och höga grästuvor som sträcker sig mot fasaden. Ett par gamla cyklar ligger slängda i gräset.



Obebyggd tomt med leksaksaffären till vänster. (Lönnbom, 2011)

Lite längre fram längs sträckan, sydost om stationsbyggnaden, breder en parkeringsplats ut sig. I utkanten av ytan, närmast stationsbyggnaden, finns cykelställ utan tak. Ytan består av asfalt och här finns endast några träd. Ingen lägre vegetation, såsom buskar, marktäckare eller blomrabatter finns representerad. I utkanterna syns grusytor där ogräset får växa sig högt. Då detta är en parkeringsplats i direkt anslutning till stationen, är den en del av de ytor som bidrar till det första (och sista) intrycket av Nässjö, och det är därför av stor vikt att den är estetiskt tilltalande.



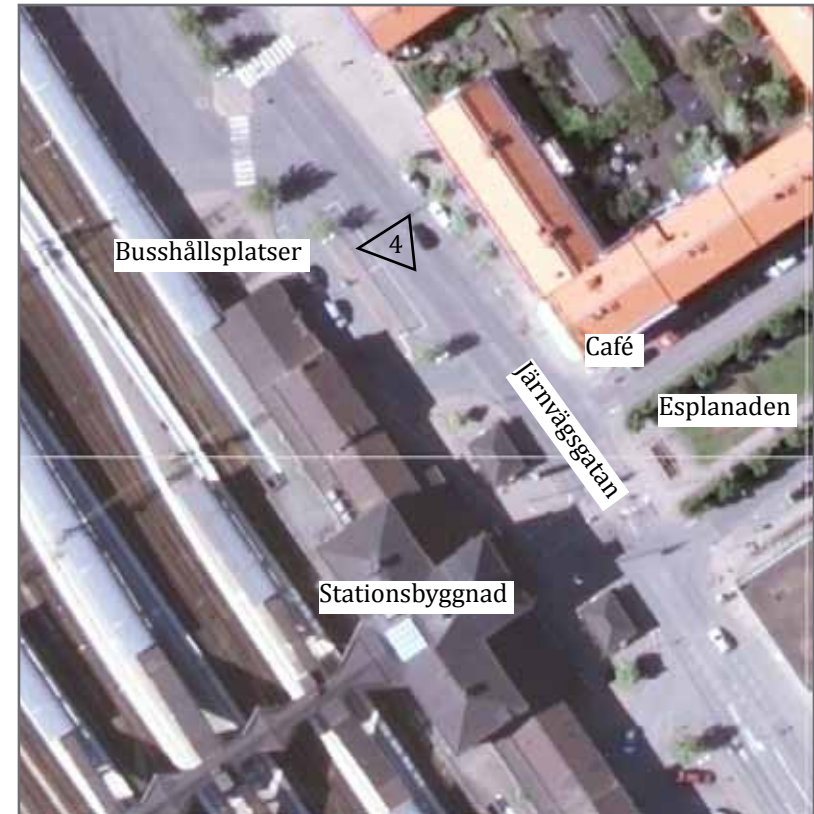
Satellitbild. (Google maps, 2011-10-20)



Grusytor i anslutning till stationsområdet. (Lönnbom, 2011)

Efterföljande område innehåller Nässjös stationsbyggnad, ursprungligen uppförd år 1864. Den och den omgivande perrongen kommer att behandlas i ett eget, senare avsnitt, då denna del annars skulle bli för omfattande.

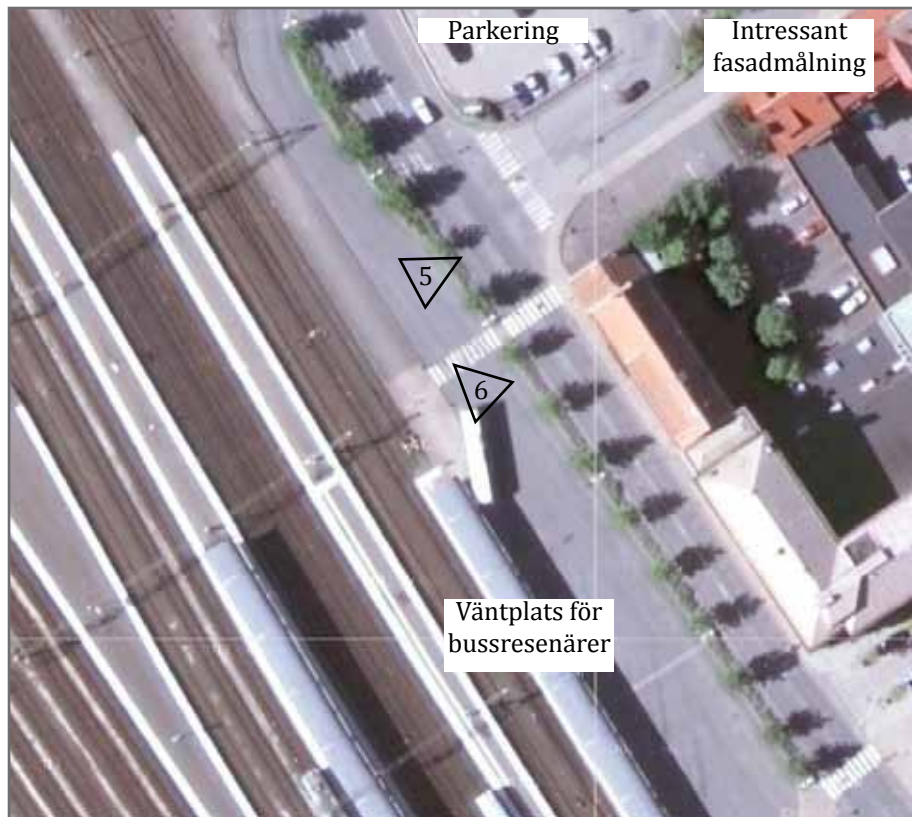
Därefter är busshållplatser för regionbussar och stadsbussar placerade, norr om stationsbyggnaden. (Se bilder till höger.) Läget är utomordentligt med tanke på närheten till tågen och funktionen är tillfredsställande. Här finns även en cykelparkering. I utkanten, mot Järnvägsgatan finns ett antal ungräd planterade. I övrigt saknas vegetation. För resenärer som väljer att vänta på sin anslutande buss utanför stationsbyggnaden finns få saker att titta på, då det händer mycket lite på denna yta, och endast ett fåtal människor rör sig i detta område. De flesta resenärer tar sig direkt från tåget antingen till parkerad bil/cykel eller in mot centrum längs Esplanaden. Längs Järnvägsgatan (vilken är den gata som passerar stationsbyggnaden) finns ytterst få affärer och serviceinrättningar som lockar boende eller besökare till området runt stationen. Längs Esplanaden finns ett antal små butiker samt ett café med uteservering när vädret tillåter, men i övrigt saknas något som kan locka folk till stationsområdet. Området upplevs under den större delen av dygnet som relativt öde.



Satellitbild. (Google maps, 2011-10-20)



Vy från järnvägsgatan mot busshållplatserna. (Lönnbom, 2011)



Satellitbild. (Google maps, 2011-10-20)



Vy från Järnvägsgatan norrut. (Lönnbom, 2011)

Direkt efter bussområdet, på andra sidan järnvägsgatan, ligger först en parkering i markplan och därefter en stor, upphöjd parkeringsplats för handel. (Se bild på nästa sida.) Markbeläggningen består av asfalt och vegetationen är obefintlig. Den här platsen syns mycket tydligt från de förbipasserande tågen, dels på grund av sin storlek och upphöjda placering, men även beroende på att tågen rullar mycket långsamt förbi. Den här ytan ligger i direkt anslutning till ett mindre köpcentrum vid namn Fenixhuset, och parkeringsplatserna utnyttjas av besökare till de affärer som ligger i detta hus och längs med det stora handelsstråket i Nässjö, Storgatan. Det här området känns något utdaterat och för tankarna till gårdagens amerikanska köpcentrum, omgivna av stora asfaltsöknar, om än i betydligt mindre skala.

Strax före de stora parkeringsytorna finns ett flervåningshus med gaveln mot spåren. På en i övrigt relativt ordinär yta utan fönster, har man här gjort en målning av ett traditionellt jordbrukslandskap, med rödmålade byggnader, boskapsdjur, en smal, slingrande väg, och med skogen i bakgrunden. (Se bild nedan.) Målningen täcker hela gavelnsida och är ett passande motiv för en liten stad som Nässjö, vilken byggts på gammal jordbruksmark. Den här ytan

drar ögonen till sig när tåget rullar in mot stationen och skapar ett intresse, om än kort, för staden.

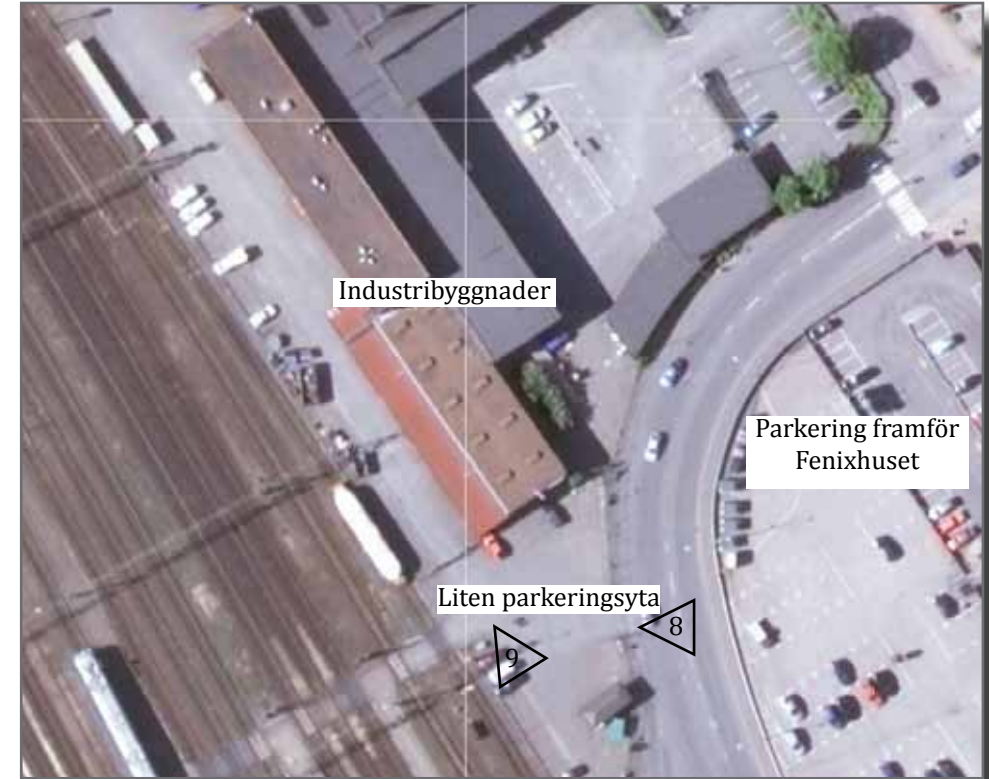


Bemålad husgavel, Nässjö. (Lönnbom, 2011)



Parkering i anslutning till Fenixhuset, Nässjö. (Lönnbom, 2011)

Vid slutet av ytan avsedd för bussar och bussresenärer, tar på den västra sidan ett mindre, inhägnat industriområde vid. (Se bild nedan.) Först ligger en (till synes) överdimensionerad, triangelformad parkeringsyta där obehöriga ej äger tillträde. Längs själva industribyggnaderna, på den sida som syns från de förbipasserande spåren, sträcker sig ytterligare asfalterade ytor som fungerar både som parkering för bilar och uppställnings-



Satellitbild (Hitta, 2013-08-21)



Parkeringsyta för industriverksamhet. (Lönnbom, 2011)

plats för maskiner och av diverse material. Den övre delen av den långa, plåtinklädda byggnaden är till stor del täckt av en fönsterrad med likformade, rektangulära fönster. Framför denna står baracker och containrar, vilka delvis döljer det bakomvarande huset. Vegetation saknas helt och det övergripande intrycket från spåren består av en trist asfaltplan. På denna yta, som vid så många andra industriområden, har den estetiska funktionen inte ägnats speciellt mycket, om någon tid, vid anläggningen.



Satellitbild. (Hitta, 2013-08-20)

Längre norrut längs den centrala sträckan ses ett längre kedjehus, uppdelat i tre delar, innan denna delsträcka slutligen avslutas med ett mindre småhusområde. Från spåren syns dock mest den gräsbeklädda bullervall som finns framför kedjebyggnaderna, samt den vegetation som döljer enplansvillorna. Bullervallens utseende ger intryck av att man här har prioriterat minsta möjliga skötselkostnad framför en intresseväckande och behaglig upplevelse för förbipasserande resenärer.



Satellitbild. Inzoomning som visar kedjehusen med bullervall, samt angränsande småhusområde i norr och industri i söder. (Hitta, 2013-08-21)



Industri i anslutning till järnvägsspåren. (Lönnbom, 2011)

# Central sträcka -västra sidan



Satellitbild. (Google maps, 2011-10-20)

Den västra sidan av den centrala sträckan inleds med en samling byggnader och äldre tågmodeller som tillhör Nässjö Järnvägsmuseum. Här och var syns lite bråte utspritt på den omgivande asfaltplanen, men i stort ger museiområdet ett trevligt och intressant intryck med huskroppar i olika färger och storlekar. Dessa hus användes tidigare av arbetande vid järnvägen och de uppställda tågen var även de i bruk längre tillbaka och de bidrar på så sätt med ett stycke historia till denna delsträcka. Dock är museet ganska anonymt och från spåren går det inte att se vilken verksamhet som döljer sig inom området.



Vy norrut, från bron över brinellgatan. (Lönnbom, 2011)



Vy inifrån museiområdet, mot stationsbyggnaden och övergången. (Lönnbom, 2011)

Vidare följer en industribyggnad med fasad mot järnvägen, innan ett litet parkeringsområde i anslutning till den upphöjda järnvägsövergången tar vid. (Se bilder på nästa sida.)



Satellitbild. (Hitta, 2013-08-21)

Parkeringsplatsen består av en asfaltplan utan någon vegetation. Hit går förutom en smal bilväg också en cykel- och gångväg med gles belysning genom det industri- och storhandelsområde som finns på den västra sidan av Nässjös centrum. Både parkeringsplatsen, samt cykel- och gångvägen syns ifrån förbipasserande tåg, och påverkar därmed resupplevelsen för förbipasserande såväl som tågresenärer som bor på eller besöker denna sida av staden.

Efter arbetstid är det mycket få människor som rör sig i detta område eftersom omgivande byggnader endast används till industri och handel, och därför ger platsen ett ödsligt intryck. Att vistas här sent på kvällen kan kännas otryggt och obehagligt.

Något som visat sig påverka resenärers trygghetskänsla i hög grad är ljusnivån i den stationsnära miljön. Enligt en undersökning genomförd av Andersen et al. (2006) kände sig resenärerna tryggare under dygnets mörka timmar ju mer ljus som fanns runt stationen

Den västra sidan av staden besöks oftast av boende eller besökare till den storhandel som är placerad här. Turister och korttidsbesökare rör sig i huvudsak på den östra sidan av staden, där småhandel och service finns. Utformningen av detta lilla område är därmed av störst intresse för de boende som pendlar med tåg till och från arbete och skola, men bidrar också till att forma ett första intryck av staden från tåget.

Möjligen kan området i det långa loppet vara en bidragande faktor till att resenärer väljer att resa med tåget eller söker ett annat färdmedel. Hur hela resan från dörr till dörr upplevs av den resande kan också påverka viljan att bo kvar på en plats eller flytta till ett annat område (närmare arbete och studier). Alltså skulle en tilltalande design av detta område bidra till en positiv upplevelse, både av Nässjö som stad och boplatz och av själva tågresandet.



*Bilden är tagen från trappan på väg ner från järnvägsövergången till parkeringsplatsen. (Lönnbom, 2013)*



*Mot stationsbyggnaden och övergången. (Lönnbom, 2013)*



*Detalj från trappan. (Lönnbom, 2013)*



*Parkeringen mot gång- och cykelvägen. (Lönnbom, 2013)*





Cykel- och gångväg till och från järnvägsövergången. (Lönnbom, 2013)

Där parkeringen tar slut börjar Runnerydsjön skymta bakom glesa rader med träd. Under större delen av sträckan ses därefter sjön bakom varierande växtlighet eller tågagnar som tillfälligt står placerade på platsen.

De utblickar som finns mot sjön är mycket tilltalande, men beror i hög grad på skötselnivån på den vegetation som omgärdar sjökanterna. Om växtligheten tillåts växa fritt under en period minskas siktstråken mot sjön från tågen. Spårområdet är även det iögonfallande med flertalet järnvägsspår, signalstolpar, ledningar samt ovan nämnda tågagnar med varierande utseende, och det är det som, tillsammans med Runnerydsjön, ger den övergripande karaktären åt detta delområde.



Satellitbild. (Hitta, 2013-08-21)



Vy mot Runnerydsjön från perrongen. (Lönnbom, 2011)

I anslutning till den centrala sträckan vistas anmärkningsvärt få människor. När tåget rullar in på Nässjö centralstation ses endast ett fåtal, om några, personer som rör sig till fots längs de omgivande gatorna. Enstaka bilar kör längs med Järnvägsgatan, men i övrigt är det övergripande intrycket ganska ödsligt. I och med att järnvägen går just genom Nässjö centrum borde det finnas ett tillräckligt stort befolkningsunderlag på platsen för att befolka de nämnda ytorna, men i nuläget finns för få verksamheter som lockar människor till det här området. Följden blir att Nässjö, undantaget i rusningstid, kan uppfattas som något av en sovstad. För den tillfällige besökaren eller för tågresenärer som endast passerar staden kan detta intryck bidra till att man väljer att inte besöka staden igen, alternativt inte känner något intresse av att göra ett första besök i staden. Att på minsta vis förefalla vara en avfolkningsbyggd är väldigt negativ reklam för en stad och det kan på sikt leda till en nedåtgående spiral där färre människor väljer att bosätta sig i staden, vilken upplevs än mer öde.

Att satsa pengar på området närmast järnvägsspåren ger Nässjö stad möjlighet att visa upp sig från sin bästa sida och på så sätt ge förbipasserade chansen att upptäcka, eller åtminstone ana, en del av alla stadens kvaliteter. Ett positivt första intryck ger möjlighet att öka turism såväl som inflyttning.

---

Flera delområden längs den centrala järnvägssträckan är i behov av uppräschning och/eller utveckling för att bidra positivt till upplevelsen av Nässjö och av själva tågresan. För att begränsa omfattningen av detta arbete har jag valt ut två av de ytor som är i störst behov av förändring. Dessa områden är:

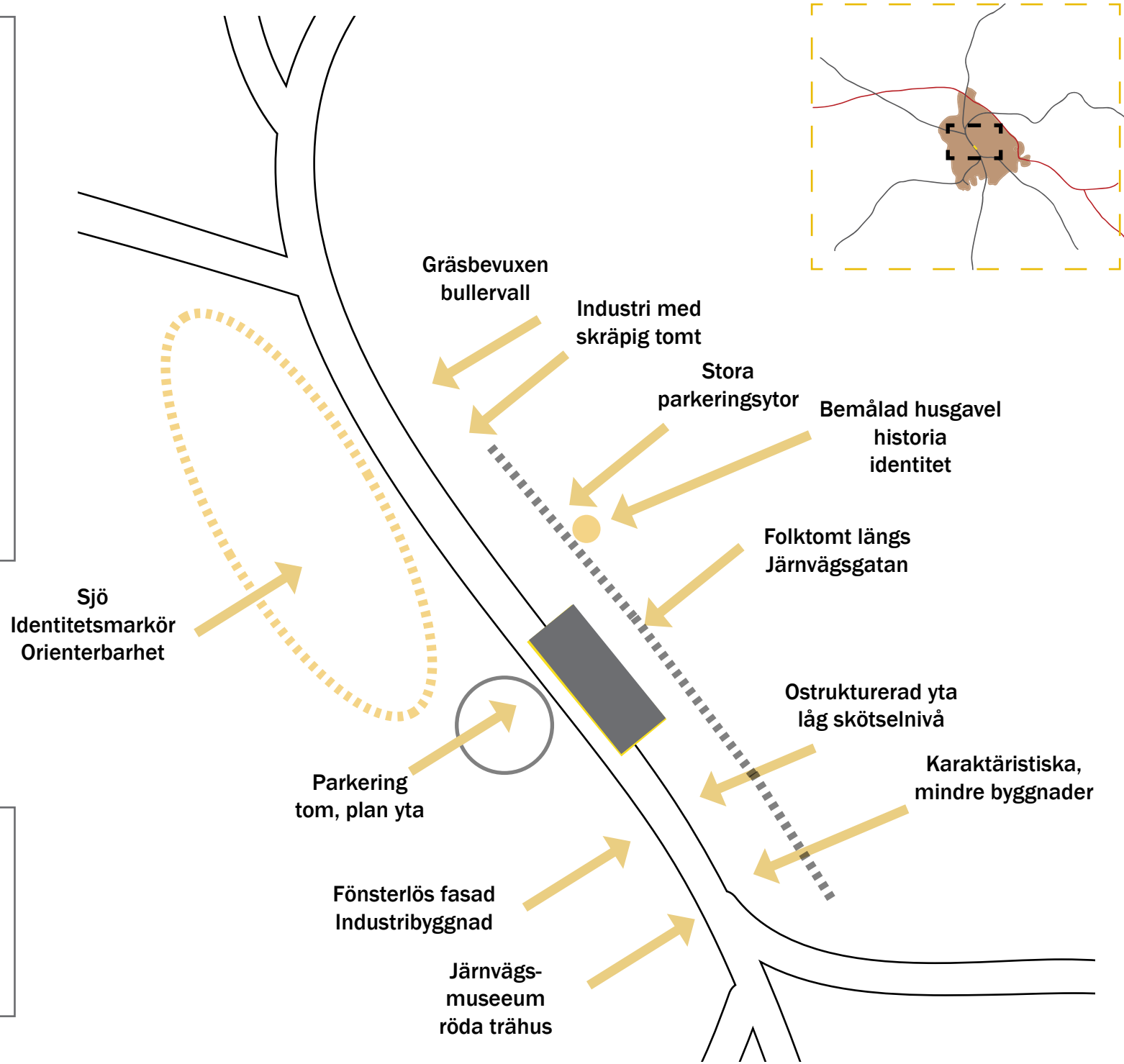
- Parkeringen vid järnvägsövergången på den västra sidan
- Järnvägsgatan i anslutning till stationsbyggnaden

Den stora variationen av bebyggelse och naturelement gör området intressant, men vissa delar av sträckan upplevs strukturlösa.

Stora parkeringsytor och industritomter orsakar avbrott i den rytm som den resterande, mer täta, bebyggelsen ger.

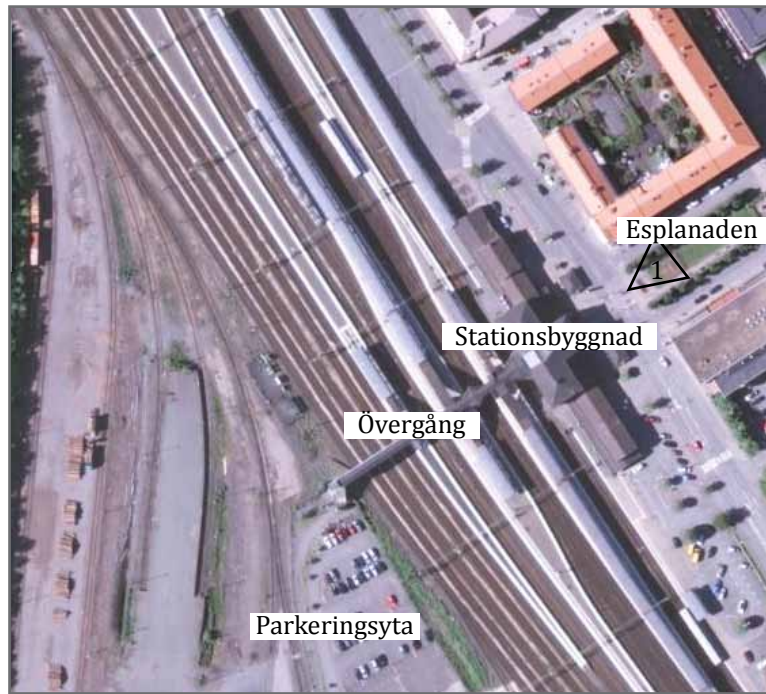
Här finns flera element som stärker landskapets identitet, både positiva och negativa.

Det folktomma området närmast spåren gör det svårt att förstå platsens egentliga mening.



Utvalda områden där förslag till förändringar tas fram

# Stationsområdet



Satellitbild. (Hitta, 2013-08-21)



Södra delen av stationsbyggnaden, sedd från perrongen. (Lönnbom, 2013)



Detaljer på perrongen. (Lönnbom, 2013)



Stationsbyggnaden sedd från Esplanaden. (Lönnbom, 2011)



På den östra sidan om spåren, i mitten av den centrala järnvägssträckan, ligger Nässjö stationsbyggnad, vilken ägs och förvaltas av Jernhusen. Sedan ombyggnationen under tidigt 1990-tal kallas den för resecentrum, men för att förtydliga vilken byggnad som diskuteras kommer den i denna rapport att benämnas "järnvägsstationen" eller "tågstationen". Det är en trevåningsbyggnad i ljusgul puts, med stora, blå, reflekterande fönster. På spårsidan omges byggnaden av asfaltsbelagda ytor, med några buskar som under vissa perioder skymmer sikten in i byggnaden. Detaljer som papperskorgar och belysning är i samma färg som fönstren och andas tidigt 1990-tal.

Stationen har kvar en del av sina ursprungliga element, så som formen på de stora fönster som vetter ut mot järnvägsspåren från det nedre våningsplanet. Materialval och färger känns dock betydligt nyare.



*Stationen med övergången, sedd från perrongen norrifrån. Till vänster i bild ses väntplatser för bussresenärer.. (Lönnbom, 2013)*



*Perrongen närmast stationsbyggnaden. Till vänster ses in- och utgång. (Lönnbom, 2013)*



*Bilden är tagen från perrongen närmast stationsbyggnaden. I övre delen av bilden ses övergången. (Lönnbom, 2013)*



*Vy mot den södra delen av stationsbyggnaden. (Lönnbom, 2013)*

För att ta sig in i stationen från de spår som inte ligger i direkt anslutning till byggnaden, används en övergång som påminner om en inglasad, upphöjd tunnel. Till höger leder gången ner till själva stationsbyggnaden, medan övergången till vänster leder ner till en angränsande parkeringsplats (som nämnts i tidigare avsnitt).

Övergången är mycket dominerande och tar upp en stor del av området vid perrongerna. Dess grå färgsättning förefaller oinspirerande och då den inte har samma färg som stationsbyggnaden blir den än mer distinkt. De reflekterande fönstren känns avskärmande och uteslutande.

Vid ankomst till Nässjö station är det endast resenärer som stiger av vid spåret närmast stationsbyggnaden som har möjlighet att gå raka vägen in i byggnaden utan att först gå genom övergången. För resterande resenärer är järnvägsövergången en stor del av det första intrycket av Nässjö. Alla delar av miljön på tågstationen, stora som små, bidrar tillsammans till det första intryck resenären får vid sin ankomst. Detta intryck påverkar också resenärens tankar om och känslor inför staden han eller hon anlänt till eller till den fortsatta resan som hen ska göra. Bildar de olika intrycken tillsammans någonting positivt, är chansen stor att resenären ser positivt även på den omgivande stadsmiljön och staden som helhet. (Hultgren, 2002) Såväl utformning som skötsel av stationsmiljön är därför mycket viktig för bilden av Nässjö såväl som för resupplevelsen.

Nässjö stationsbyggnad, vilken byggdes 1864, genomgick under den första halvan av 1990-talet, en (i mitt tycke) ovarsam renovering samt utbyggnad, där man underlät att ta hänsyn till byggnadens kulturella och estetiska värden. Bland annat har fönstren bytts ut och ersatts av rutor med mörkt, reflekterande glas (Spjuth, 1994). Detta medför att fönstren fungerar som speglar från utsidan och att det inte går att se in i byggnaden. Att inte kunna se vad som döljer sig innanför fönstren ger i sin tur en ovälkommande känsla.

För att miljön kring stationsbyggnaden ska bidra till en positiv resupplevelse och samtidigt ge ett positivt intryck av staden resenären färdas igenom behöver Nässjö stationsområde förbättras och utvecklas på vissa punkter. De viktigaste arbetsområdena är:

- Den upphöjda järnvägsövergången
- Perrongen i anslutning till stationsbyggnaden

## Tankar om stationsområdet

I stationsmiljöhandboken (2004), vilken ger råd och riktlinjer gällande stationsbyggnader och dess omgivning, finns en arkitekturpolicy nedskrivnen:

*”Järnvägsmiljön utgör en arkitektonisk helhet där alla ingående delar ska gestaltas med samma omsorg. God arkitektur ska prägla alla Banverkets byggnadsverk. Järnvägen ska formas i samspel med landskap och stad, så att resenärer och omgivning erbjuds positiva upplevelser i vacker och väl fungerande miljö.”(s 12)*

Vidare nämns också den järnvägsnära miljön som en potentiell och önskvärd plats för offentlig konst av olika slag:

*”Järnvägsmiljön som lämplig plats för offentlig konst ska alltid övervägas vid ny- och ombyggnadsprojekt. Konstnärlig gestaltning i järnvägsmiljöer ska integreras genom att det konstnärliga arbetet samordnas med övriga insatser.” (s 12)*

Båda ovanstående citat visar på värdet man tillskriver tågstationen, men talar också om vikten av att järnvägsmiljön är estetiskt tilltalande. För att som arkitekturpolicyn säger i citatet ovan, kunna erbjuda tågresenärer och andra en positiv upplevelse av järnvägsrummet, skulle

Nässjös station med omgivning kunna utvecklas och förbättras.

I äldre tider fungerade järnvägsstationen som en port in till staden, vilken alla besökare passerade genom. Under senare år har dock stationen utvecklats till att mer vara en kopplingspunkt för olika transportmedel (Björkman & Lingqvist, 2004) och den en gång mycket representativa byggnaden har tappat mycket av sin status. Hårdhänta renoveringar har ofta gjort att det tidigare pampiga utseendet falnat.

Under 1950-talet ökade bilismen starkt och människor började anlända till städerna via motorvägar istället för med järnvägen. På så sätt försköts städernas entré från järnvägsstationerna, vilket gjorde att miljöerna runt stationsbyggnaderna minskade i värde. (Gustavsson, 1999)

Järnvägsresandet har dock åter börjat öka (Trafikanalys, 2013) och på många platser fungerar tågstationen återigen som stadens entré. I järnvägsknuten Nässjö är stationsområdet i allra högsta grad viktig för resenärens upplevelse av staden, då många resor till och från staden sker med just tåg. I dagsläget finns dock kring Nässjö stationsbyggnad till största del hårdgjorda ytor med få estetiska kvaliteter. Eftersom detta för många är stadens entré, är det av största vikt att stationsområdet bidrar till att ge besökaren ett positivt första intryck av Nässjö.

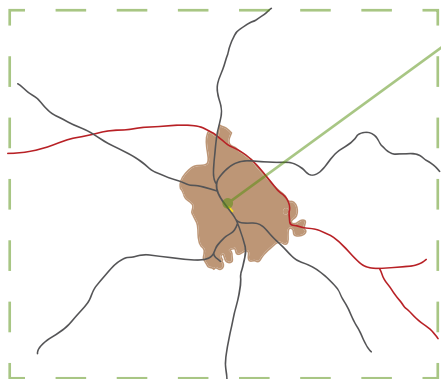
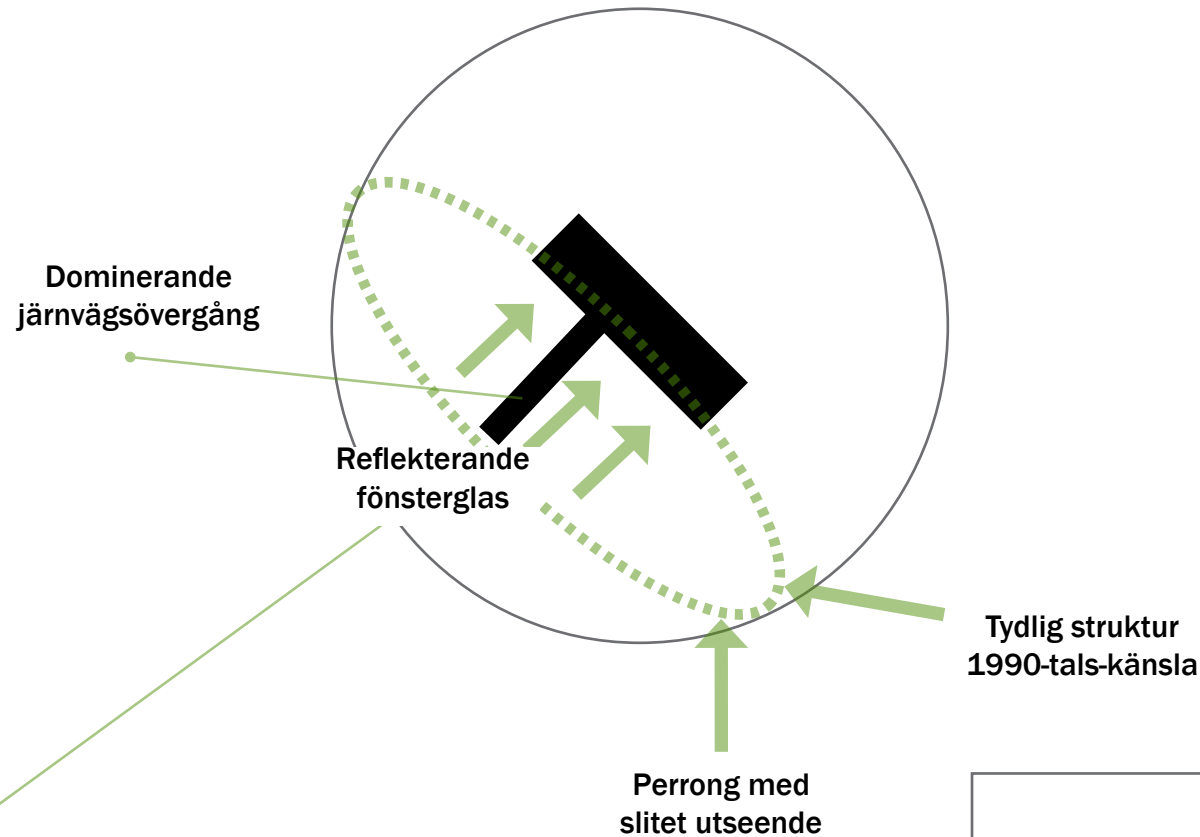


*För att förbättra bilden av Nässjö kan en del förbättringar göras inom stationsområdet. (Lönnbom, 2013)*

Området runt stationsbyggnaden har en tydlig struktur där detaljer passar väl ihop och bildar en helhet (oberoende av vad betraktaren tycker om deras specifika utseende).

Övergången är dominerande och tar över hela rummet. Den döljer stationsbyggnaden som därför inte kan fungera som identitetsmarkör. Stationsbyggnaden kan i många fall säga en hel del om en stads historia.

Övergången blockerar även siktlinjer inom området och det blir därför svårare att orientera sig.



Tydlig struktur  
1990-tals-känsla

Perrong med  
slitet utseende

Utvalda områden  
där förslag till  
förändringar tas  
fram





# Sträcka mot Stockholm

Järnvägssträckan i riktning till och från Stockholm startar där den centrala sträckan slutar, i höjd med Björkbackagatan. I norr begränsas den av väg 31, vilken också kallas för Östra vägen.

På den östra sidan startar sträckan med ett litet småhusområde, som tvärt övergår i ett större område med industriverksamhet. En del av fasaderna göms bakom växtlighet, men delar av husen, liksom den parkeringsplats som placerats närmast spåren, är synliga från förbipasserande tåg. Parkeringsytan förefaller vara överdimensionerad då den vid observationstillfällena endast använts av ett fåtal fordon. Asfaltsytan ser kal och ödlig ut och den enda grönska som finns verkar vara sådan som tagit sig dit på egen hand. Husens fasader har släta och oinspirerande ytor med mycket få fönster och inga iögonfallande detaljer.



Satellitbild. (Hitta, 2013-08-21)

De få fönstren skulle kunna vara ett medvetet val för att blockera buller från förbipasserande tåg, men då flera av verksamheterna längs sträckan själva producerar högt ljud, verkar detta faktum inte vara ett medvetet val. Det finns även andra, mer estetiskt tilltalande alternativ, för att skydda mot oljud. Exempelvis finns mycket välisolerande fönsterglas som stoppar en stor del av ljudet utifrån och gör att det inte upplevs som störande.



Platsen har ett frånvänt uttryck som signalerar en önskan om att folk ska hålla sig därifrån. På en del av industriområdena längs sträckan hanteras farligt gods eller körs maskiner som gör det olämpligt att obehöriga vistas på platsen och det är heller inte meningen att industrin ska öppnas upp för allmänheten. Däremot finns möjlighet att visa upp en trevlig bild av verksamheten såväl som dess omgivning, detta naturligtvis utan att påverka säkerheten.

Det finns flera anledningar till att man valt att placera industrin en bit utanför staden. Dels är marken billigare längre ifrån stadskärnan, vissa industriföretag ägnar sig åt miljöfarlig eller på andra sätt störande verksamhet och är därför inte lämpliga att placera inuti staden, och för många av verksamheterna krävs stora ytor som inte går att uppbringa inom de mer centrala delarna. Ytterligare en orsak till den befintliga placeringen är att dessa industriområden ofta inte är speciellt estetiskt tilltalande. Och när verksamheten då placeras en bit bort från staden, krävs inte heller någon planering eller ekonomisk insats när det gäller utformning och estetik. På så sätt minskar det estetiska värdet ytterligare.



Ett större område med relativt tät skog tar vid efter industribyggnaderna, innan ytterligare industrier breder ut sig vid sidan av spåret. Den här gången är det ett flera hundra meter långt område som inleds med ett antal höga silor som radar upp sig och bildar som en ihålig häck mot järnvägen. Silorna är olika i höjd, färg och mönster och har präglats av väder och vind. Deras ruffiga utseende ger en intressant bild som skapar intresse hos åskådaren och får fantasin att vakna. Vad gömmer sig bakom silorna? Vad används de till? Hur har de fått sitt nuvarande utseende?

Vissa delar i miljön runt silorna används som uppställningsplats

Satellitbild. (Hitta, 2013-09-01)

eller förvaring av containrar och varierande smådelar. Dessa kan på några ställen skymtas från spåren och får området att kännas skräpigt, vilket drar ner det annars positiva intrycket.

I direkt anslutning till detta delområde ligger industrier med en hög inhägnad ut mot spåren. Där innanför döljer sig stora asfaltsplaner med containrar, skrotbilar och stora högar med bråte utspridda över ytan. Ett



Satellitbild. Inzoomning av en del av området med silor. (Google maps, 2011-10-21)

antal små byggnader med rostiga plåttak sticker upp bakom staketet. På några platser är asfaltsytorna beväxna med växtlighet i form av slyliknande buskar och småträd. Vid vissa tidpunkter syns maskiner som arbetar inne på området, men i övrigt är det en ifrån järnvägsspåren väldigt anonym yta. Inhägnaden skapar en vägg mot spåren och ger en tydlig barriäreffekt som framkallar en utestängande känsla för förbipasserande.



Inzoomning av en del av industriområdet. (Google maps, 2011-10-21)



En del av måhusområdet som tar vid efter industriområdet, norr om Västra vägen. (Google maps, 2011-10-22)

På andra sidan av Västra vägen, som går genom Nässjös norra delar, öppnar sig ett stort villaområde som sträcker sig drygt 500 meter längs med järnvägen. Villatomter kantar spåren och här skådas småhus och trädgårdar i varierande form och färg från tågen som rullar förbi. Vissa trädgårdsytor är be vuxna med en hög häck eller träd- och buskrad i utkanten av gårdsplanen, vilket hindrar insyn, medan andra är mer öppna så att siktstråk bildas från spåren. Efter att ha färdats längs med stora, ödsliga industriarbetsplatser, känns det intressant med ett område som så tydligt uppvisar aktivitet. Här har dock de passerande tågen så pass hög hastighet att det är svårt för resenären att uppfatta detaljer i landskapet.

På det här avståndet från Nässjös centrum är småhusen billigare och tomterna större, vilket gör att fler har råd med en egen villa. Här bor många barnfamiljer som vill ha en lugn och grön uppväxtmiljö för sina barn, men även äldre personer som vill ha sin egen trädgård.

Den östra sidan avslutas sedan med ett mindre grönområde med lägre växtlighet innan Östra vägen avgränsar järnvägsträckan mot Stockholm såväl som Nässjö stad. Östra vägen fungerar som en naturlig gräns mellan stad och landsbygd och på andra sidan vägen fortsätter bebyggelsen med stora industriområden som av utrymmesskäl uteslutits från detta arbete.

Tittar man istället åt väster när tåget lämnar Nässjö för färd mot Stockholm, ser man först ut över ett brett spårområde där tågagnar och containrar står uppgradade i långa rader i väntan på vidare transport, antingen till andra städer, eller in till lossningsplatsen i Nässjö. Vagnarna rullar i olika tempon och riktningar och ibland ses arbetande som rör sig upp och ner och mellan olika lok och vagnar som finns på platsen. Det händer mycket inom detta område och det är i många fall spännande att betrakta de olika momenten i järnvägsarbetet.



Godsvagnar uppgradade inom spårområdet. (Lönnbom, 2011)



Lite längre fram finns ett mycket stort område med flertalet byggnader. En av byggnaderna, Godsterminalen, i form av en halvcirkel, står ut från mängden och ger med sin böjda fasad ett intressant uttryck till platsen.

Dock är byggnadens form ofta dold från spåren av uppställda tågvagnar och de förbipasserande resenärerna lägger inte märke till vad som finns bakom. I övrigt hålls byggnaderna samman av en slät asfaltsyta som används till både uppställning av vagnar, lagring av gods och vagnar samt parkering av bilar. Från spåren syns ingen planerad grönska; här och var växer glesa rader av buskar och sly. Godsterminalområdet avslutas med en cirka 400 meter lång huskropp med ena väggen parallellt med järnvägsspåret mot Stockholm.

Större delen av fasaden består av en slät, enfärgad, fönsterlös vägg, vilken bitvis skymms bakom uppradade containrar. Den här biten av sträckan upplevs som mycket intetsägande och det finns ingenting här som visar på vilken plats man är, än mindre märks det att tåget är

på väg in eller ut ur Nässjö.

Vid slutet av det jättelika godsterminalområdet tar en yta med industri över. Från tåget syns endast en liten del av detta område, vilket även det består av en stor, asfaltbeklädd yta. Här är byggnaderna belägna lite längre in från spåren, vilket medför att de blir mer synliga för tågresenärerna. Huskropparna saknar i princip fönster mot järnvägen och förefaller därför frånvända och öde. Deras olika storlek och form bidrar däremot till att bilda ett karaktärsstarkt litet landskap av huskroppar med starka inbördes kontraster.

Ett längre grönområde med skog sträcker sedan ut sig längs med spåren innan Västra vägen skär genom landskapet. Vegetationen söder om denna väg är relativt tät utan att vara alltför kompakt, och glesas ut närmast vägen så att man som tågresenär kan få en snabb skymt av den korsande vägsträckan. Norr om denna fortsätter vegetationsområdet med varierande täthet och bredd. Kanhända ses en skymt av det grustag som ligger bakom träden. Den glesa bebyggelse som finns insprängd i skogsmassan kan även den anas på håll.



Satellitbild. Godsterminalen. (Google maps, 2011-10-22)



Detalj av industriområdets karaktär. (Google maps, 2011-10-22)

Satellitbild. Strax norr om industriområdet skär Västra vägen genom landskapet. (Hitta, 2013-09-01)

fönsterlös vägg, vilken bitvis skymms bakom uppradade containrar. Den här biten av sträckan upplevs som mycket intetsägande och det finns ingenting här som visar på vilken plats man är, än mindre märks det att tåget är

Den västra sidan av järnvägssträckan avslutas därefter med en mer öppen och varierad vegetation där det ges tillfälle att blicka ut över landskapet. Den lägre, mer tuktade växtligheten vittnar om att detta är ett bebott område.

Flertalet områden längs järnvägssträckan mot Stockholm skulle gynnas av en utveckling vad gäller omsorg om det estetiska uttrycket. För att detta arbete inte ska bli för omfattande har jag dock valt ut de delar som jag anser är viktigast att åtgärda för att förbättra landskapsbilden:

- Slutna industrifasader på den västra sidan
- Uppmärksamma intressanta industribyggnader
- Ge utrymme för Nässjö att profilera sig som en kunskapsstad

## Tankar om industriprägel

Flera små (industri-)områden längs med denna delsträcka saknar en tydlig identitet och smälter lätt ihop till en trist, grå massa. Det finns ett fåtal äldre industribyggnader som tidigare givits stor omsorg om detaljerna, men som i dagsläget göms bakom bråte eller stora parkeringsytor, och därmed förblir ganska anonyma. Bristen på omsorg om det estetiska uttrycket, i detaljer såväl som på det stora hela, ger intryck av att målet med dessa områdens placering och utformning är att gömma dem från allmänheten, istället för att lyfta fram deras positiva och/eller intressanta aspekter. Det medverkar också till föreställningen att industrin inte värderas tillräckligt högt för att det ska ske en satsning på lokaler och omgivande miljö. Detta är i synnerhet olyckligt då Nässjö både historiskt sett och i dagsläget ses som en industristad.



*Exempel på äldre fabriksbyggnad i Nässjö där detaljer som tak och fönster förhöjer intrycket av byggnaden. (Lönnbom, 2011)*

De många industriområden av både större och mindre storlek som passerar längs järnvägssträckan befäster den uppfattning av Nässjö som en industristad, och enbart en sådan, som många långväga resenärer har av staden. Detta i sig behöver inte vara någonting negativt, men det är viktigt att vara medveten om vad för slags bild man vill sända ut till förbipasserande och besökare. Vill man profilera sig som en industristad eller finns andra kvaliteter och områden som bör ges utrymme?

Avsaknaden av andra typer av verksamheter längs med denna delsträcka (i kombination med andra sträckor) skulle kunna få till följd att människor med annan yrkesinriktning än inom industrin, inte överväger att bosätta sig inom Nässjö kommun. Då staden enbart visar upp sin industriella sida, kan man därför gå miste om arbetskraft med högre utbildning och i många fall relativt höga inkomster, vilket i sin tur hade kunnat ge högre skatteintäkter för kommunen.

För att ge ett positivt intryck av Nässjö som industristad och för att ge en positiv resupplevelse, bör de industrier som är placerade längs med järnvägen kännas öppna och inte ha slutna och frånvända fasader. Det är samtidigt viktigt att byggnaderna inte döljs bakom bråte. Det gäller att skapa intresse för den befintliga industrin. Idag är industriområdena ganska anonyma och i flera fall syns det inte från utsidan vilken typ av industri det rör sig om eller vad företaget heter. Industrin står för en mycket stor andel av Nässjös ekonomiska intäkter samt representerar en viktig del i stadens historia.

Vid sidan av verkstadsindustrin har Nässjö genom tiderna varit en skogsbygd, där skogsindustrin, men även andra av skogen beroende områden, så som tillverkning och finsnickeri, varit en viktig del av sysselsättningen. På grund av detta är det naturligt att tåg till och från staden går genom ett skogslandskap. För att höja miljöupplevelsen hos förbipasserande resenärer är det dock viktigt med någon form av variation i den miljö man färdas genom, med exempelvis utblickar i landskapet.

I visionen för Nässjö (Vision 2030) står klart och tydligt att Nässjö föru-

tom att profilera sig som industristad, även vill satsa på områden som till exempel utbildning. Detta är något som tyvärr är svårt att ana för en tågresenär som färdas genom Nässjö, där majoriteten av de områden som passerar klassas som antingen skog eller industri. En konsekvens av att Nässjö ses som enbart en industristad, skulle dessvärre kunna försvåra för Nässjö att etablera sig som ett centrum för utbildning.

Än idag är Nässjö, som tidigare nämnts, en stad där industrin är mycket stor och 2011 arbetade 21 procent av den arbetsföra befolkningen inom tillverkning och utvinning. Dock finns även andra stora områden; 13 procent arbetade år 2011 inom handelsområdet, 17 procent inom vård och omsorg och en dryg tiondel inom utbildning och forskning. (Nässjö kommun, 2012)

Majoriteten av de resenärer som färdas längs delsträckan till och från Stockholm är antingen på genomresa och går därmed inte av tåget i Nässjö, eller byter färdmedel i staden. Oavsett vilket, påverkar miljön som leder fram till tågstationen i allra högsta grad hur dessa människor ser på staden. I nuläget saknas element som visar vilken stad (eller ens vilken typ av stad) tåget anländer till. Infarten känns intetsägande och oinspirerande.

De stora industriområdena gör sträckan förhållandevis monoton, de slutna fasaderna bidrar stort till detta.

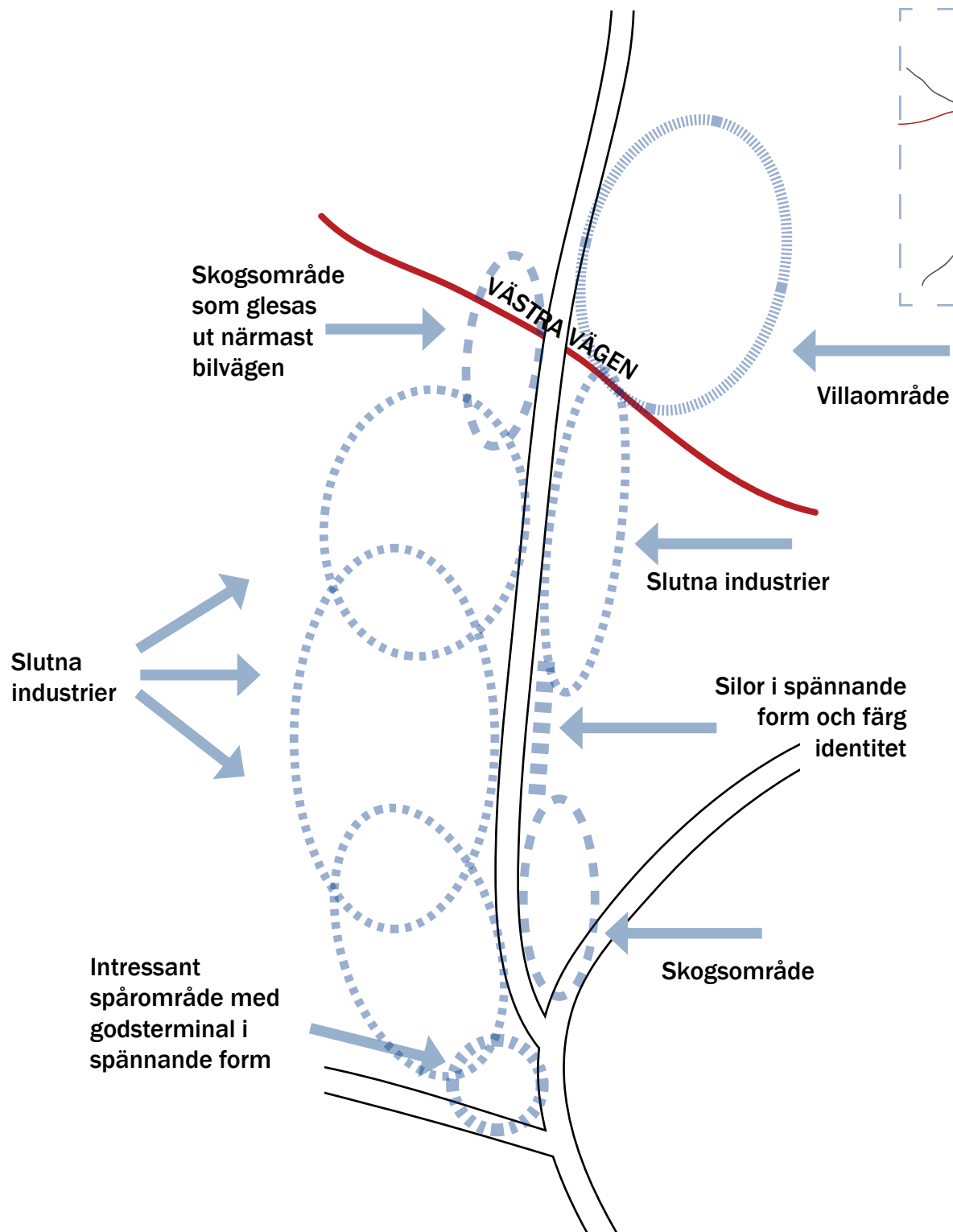
Skräpiga tomter ger ett ostrukturerat intryck.

Viss industriverksamhet har ett karaktäristiskt utseende med spännande byggnader som stärker identiteten.

Helhetsintrycket är en monoton men ändå osammanhängande landskapsbild. Det finns få bilder som berör betraktaren.



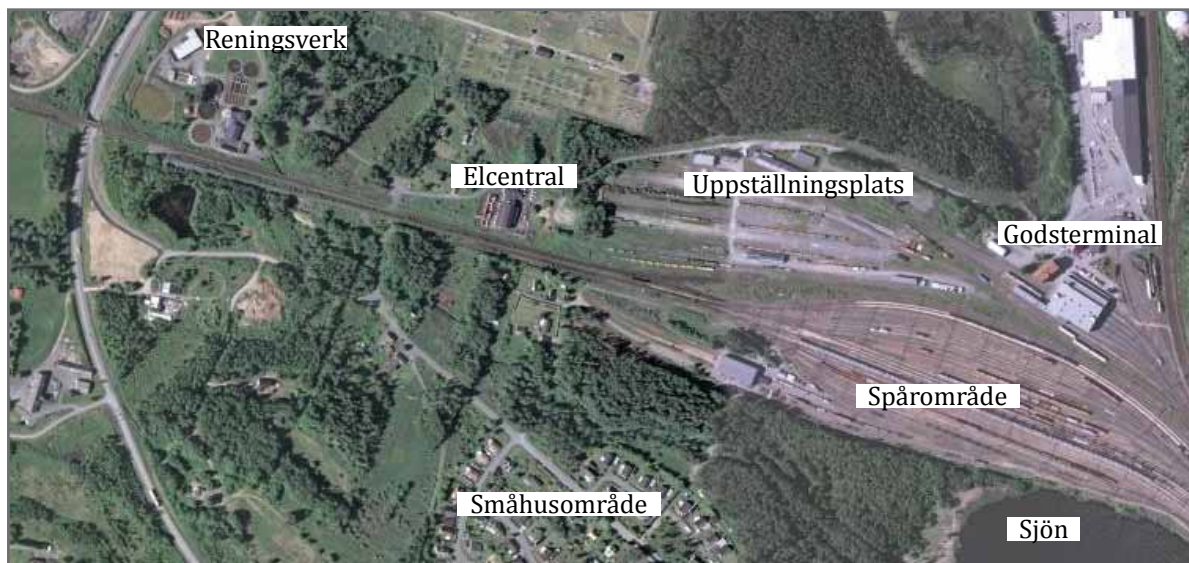
Utvalda områden där förslag till förändringar tas fram



# Sträcka mot Jönköping

Jag har valt att dela in järnvägssträckan mellan Nässjö och Jönköping i två delar. Den första delen består av den del av spårområdet som löper från Västra vägen och österut, till det stora spårområdet vid Nässjö Järnvägsstation, där flera olika spår utgår. Området väster om Västra vägen och fram till väg 40, utgör den andra delen. Anledningen till att även detta område tagits med i arbetet, är på grund av att det bidrar starkt till karaktären hos tågsträckan och även till föreställningen om Nässjö stad (även då det befinner sig utanför stadsgränsen). Här fungerar väg 40 som en naturlig avgränsning.

Del 1, som kan sägas utgöra huvuddelen av denna delsträcka, startar, som nämnts ovan, från spårområdet ovanför Runnerydsjön, i höjd med Björkbackagatan. På söder sida om spåren sträcker toppen av sjön ut sig och ger en behaglig utsikt för tågpassagerarna. Vattenområdet kantas av en smal remsa av växtlighet som till största del är tillräckligt gles för att resenären ska kunna blicka ut över vattnet. På den västra sidan av sjön



Satellitbild. Västra vägen syns till vänster i bilden. (Hitta, 2013-09-01)

ses på håll ytterligare växtlighet, bestående av både små skogsområden och mer öppna landskap.

De centrala delarna av järnvägen är strategiskt placerade längs med sjön, vilket ger goda förutsättningar för att visa upp Nässjö från sin bästa sida. I dagsläget ger den omgivande miljön dock intryck av att man inte tagit tillvara den potential som finns på platsen. Runnerydsjön har ett stort estetiskt värde med betydande påverkan på den omgivande miljön.

Inom spårområdet står långa rader med godsvagnar, vilka vid vissa tillfällen skymmer sikten mot sjön. Ibland råder här full aktivitet och vagnarna med containrar rullar fram och tillbaka. I änden av spårområdet finns, bakom ett litet trädbevuxet område, en byggnad där lastning och lossning av gods kan ske. Denna huskropp döljs till stor del bakom växtlighet, men syns ändå delvis från järnvägsspåren. I utkanten av den omgivande asfaltplanen förvaras mindre maskiner och material, vilket bidrar till att det ser aningen skräpigt ut.

I anslutning till det tidigare beskrivna området finns en långsmal yta med lägre växtlighet, vilken följer spåret. Växtligheten på marken bär spår av slitage och på stora delar har gräset nötts bort så att jorden blivit synlig. På denna plats är växtligheten så pass låg att även skogspartiet längre bort är synligt från spåren. Den här ytan, liksom flera andra delområden, används i stor utsträckning som uppställningsplats för tåg, containrar och gods som byter transport vid godsterminalen i Nässjö.





Följande del av denna järnvägssträcka innehåller några tomter med varierad villabebyggelse. Byggnaderna skymtas ifrån spåren, men sikten skymms till stor del av träd och häckar i utkanten av tomterna. Längs med de yttre tomterna går ett järnvägsspår som ansluter till det sidospår som går längs med det mer trafikerade spåret mellan Jönköping och Nässjö, och här kan förbipasserande resenärer vid vissa tillfällen beskåda en viss aktivitet.

Tät och mer öppen natur varvas sedan under en längre sträcka om cirka 400 meter. Här slutar också det spår som löper parallellt med huvudspåret. Nedsänkt under järnvägen skär sedan Västra vägen genom landskapet och avslutar därmed den första delen av denna delsträcka.

Riktas blicken norrut under resan ut från Nässjö mot Jönköping, ses det stora godsterminalområdet som är placerat mittemellan järnvägssträckorna mot Stockolm och Jönköping. Ibland står här godsvagnar uppställda, vilka då delvis döljer vyn över den rektangulära byggnad som passeras. Små ytor bevuxna med bland annat högt gräs och mindre buskar, ligger insprängda mellan de många spåren som går genom detta område. Här finns också asfaltytor infällda, vilka i de flesta fall fungerar som uppställningsplats för vagnar, containrar och gods uppställda i långa rader.



Bilden visar godsterminalen uppe till höger, och järnvägsområdet med uppställda vagnar i den nedre delen av bilden. (Google maps, 2011-10-22).

Godsterminalen har sin naturliga plats i anslutning till det stora antalet järnvägsspår som finns på den här ytan, för att gods som fraktas med tåget lätt ska kunna lastas av och på för vidare transport. Placeringen är central utan att störa persontågen som passerar förbi.



Till höger ses en del av elcentralen och i mitten finns ett bostadshus med omgivande landskap. (Google maps, 2011-10-22)

Angränsande till det tidigare beskrivna området, ligger en liten elstation med omgivande asfaltplan. Ytan kantas av låg växtlighet med några uppstickande träd. Till skillnad från många andra asfaltplaner längs med järnvägsspåren, verkar denna yta inte användas som lagringsplats för diverse maskiner, fordon och material, utan hålls fri från bråte. Av naturliga skäl finns inga grönytor på platsen, men den omgivande naturen mjukar upp den annars hårda ytan.

Vid sidan av elstationen ligger några bostadshus utspridda på oregelbundet formade tomter. Både tomter och omgivande grönområden syns förhållandevis tydligt när tåget passerar förbi på färd mellan de två städerna. En bit längre in från spåren finns ett mycket stort område som upptas av ytterligare en elstation, vilken här kan skymtas från spåren av den uppmärksamme resenären.



Satellitbild. Utsnitt av den järnvägsnära miljön mellan Västra vägen och väg 40. Bilden visar en representativ del av området. (Hitta, 2013-09-01)

Härpå följer ett stycke med lite glesare skog innan ett reningsverk tar över strax före Västra vägen. Längs med spåret löper först en smal remsa med

låg växtlighet framför avloppsreningsverket med flera cirkelformade tankar av väl tilltagna mått. Här finns även en tank där vatten renas, vilken kantas av sly.



Avloppsreningsverket. (Google maps, 2011-10-22)

Andra delen av järnvägssträckan mot Jönköping, vilket nämnts tidig-

are, utgörs av området mellan Västra vägen och väg 40 (Även kallad Östra vägen), inleds på den södra sidan av jordbruksmark med ett par spridda småhus. Genom den stora ytan går en kraftledning. I anslutning till ett av husen ligger två mindre sjöar, vilka syns mycket tydligt från spåren.

På motstående sida av spåren startar sträckan med ett mindre grustag, placerat i ett relativt öppet landskap. Efter detta tar skogen vid på båda sidor om järnvägsspåret, och de följande fyra kilometrarna består av mycket tät växtlighet som endast öppnas upp på ett par platser, med åkermark och någon enstaka byggnad.



Inzoomat område av den södra delen av järnvägssträckan. Ovan till vänster syns en sjö. (Google maps, 2011-10-22)

Längs med sträckan finns ett antal intresseväckande delområden, men det finns också ett stort behov av utveckling och förändring. För resenärer som ofta reser till och från Nässjö, kan uppfattningen om färdvägen som tråkig och intetsägande, i det långa loppet vara en bidragande orsak till att välja ett annat färdmedel. För att förhindra detta och ge de resande en trevligare och mer inspirerande resa, såväl som ett förhöjt intresse för Nässjö stad, har jag valt ut två delområden som jag anser är i extra stort behov av utveckling:

- Långa, obrutna skogspartier mellan Västra vägen och väg 40
- Spårområdet väster om godsterminalen

placering. I sig behöver det inte vara något negativt att som tågresenär färdas långa sträckor genom denna typ av miljö, men då skogsområdena ligger så pass nära stadskärnan som de gör i det här fallet, och då det dessutom saknas mer uppseendeväckande områden närmare de centrala delarna, kan det skapa en anonymitet som leder till ointresse hos resenärerna. Man vet inte var man har hamnat.

## Tankar om skogslandskapet

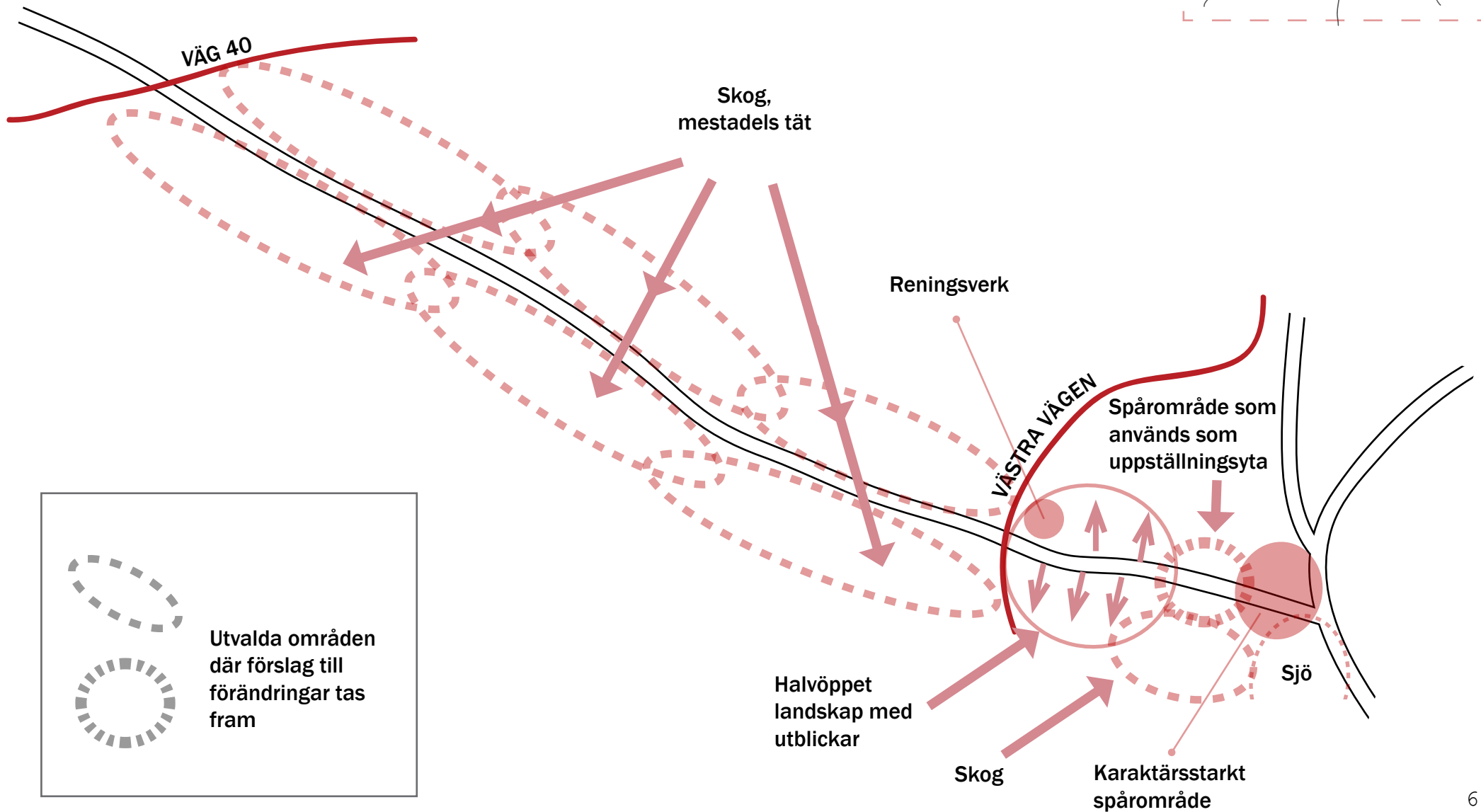
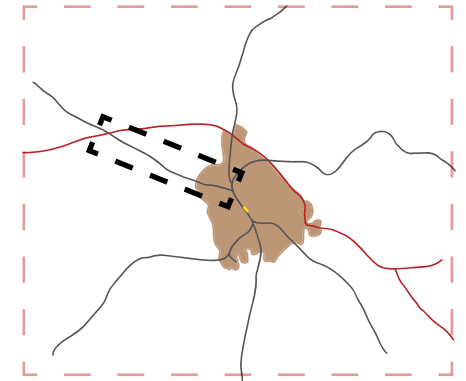
Utrymmeskrävande verksamheter, så som flertalet funktioner längs med denna delsträcka, placeras traditionellt en bit utanför stadskärnan, då den mer centrala marken anses vara för dyrbar. En annan anledning kan också vara att det estetiska värdet på dessa verksamheter ses som lågt. Läggs dessa på behörigt avstånd från centrum, är det inte heller lika nödvändigt att lägga ner tid eller pengar på utformningen av området, då det inte är lika synligt för allmänheten. Viktigt att betänka är då att de här områdena, särskilt vid en placering längs järnvägen, inte går att gömma undan och är i allra högsta grad synliga för förbipasserande tågresenärer. Visserligen går det snabbt att färdas förbi de olika ytorna, men tillsammans bildar de en enhet som ger stort intryck. För resenärer som passerar dessa områden varje dag kan påverkan bli stor.

Då Nässjö ligger i en skogsbygd, omringas staden av naturliga skäl av stora skogslandskap på alla sidor. Att järnvägsspåren till och från Nässjö då till stor del går genom tät skog är därför en naturlig följd av stadens

Sträckan mot Jönköping inleds med ett större, karaktärsstarkt spårområde. På den södra sidan om detta område ses även Runnerydsjön. Norr om spårområdet finns en stor elcentral. Här finns också ytor som används som lagringsplats och där funktionen inte känns helt genomtänkt. Variationen är

stor inom den första delen av sträckan.

Mellan Västra vägen och väg 40 dominerar den täta skogen. Detta område upplevs som mycket monotont och ger ingen tydlig bild av var man befinner sig.



# 6

## RESULTAT -förslag till förändringar

*Tidigare under arbetets gång har jag valt ut ett antal områden längs de tre aktuella järnvägssträckorna som jag anser är i särskilt stort behov av förändring, och där en höjning av det estetiska värdet skulle göra som mest nytta för intrycket av tågresan genom Nässjö. För dessa områden kommer ändrings- och utvecklingsförslag att beskrivas utförligt i kommande avsnitt.*

*I slutet av detta kapitel finns en karta som visar placeringen av de presenterade förslagen.*

# Allmänna riktlinjer för miljön kring järnvägsspåren

Att färdas genom Nässjö med tåg tar endast ett par minuter. Stannar tåget till vid stationen (vilket i princip alla persontåg gör,) blir vistelsen något längre. Den förhållandevis höga hastighet som tåget färdas i, samt den korta tid som resenären befinner sig i staden, påverkar vad det är möjligt att hinna se ifrån tåget. De förslag till åtgärder som ges i detta arbete behöver därför vara relativt storskaliga för att kunna ge någon effekt. Små punktinsatser kommer troligen inte att synas från tåget och ger därför ingen förbättring av det upplevda landskapet. För att kunna förändra både tågupplevelsen och bilden av Nässjö i positiv riktning, behövs åtgärder som syns och utmärker sig ordentligt.

För miljön i själva stationsområdet, som däremot kan betraktas under längre tid, är situationen annorlunda. Här kan förändringar ge positiva effekter även i liten skala. Viktigt är dock att det går någon form av röd tråd genom de skilda åtgärderna så att de kan fungera tillsammans som en helhet.

## Skötsel

På många håll längs med järnvägsspåren (och runt stationsbyggnaden) upplevs miljön som skräpig och ovårdad. Flertalet platser används för lagring av material, containrar eller skrot. På flera tomter och i tomtkanter får ogräs och sly växa sig högt. På sina ställen ligger även sopor utspridda och drar ner intrycket.

En del av den berörda marken, däribland miljön närmast stationsbyggnaden, förvaltas av det statligt ägda Jernhusen. För att utöka skötseln är det således viktigt att först identifiera vem som är ansvarig för den aktuella ytan. Detta gäller i hög grad även för de industrier som berörs av förslagen.



*Många platser bredvid spåren används till förvaring, liksom här längs sträckan mot Malmö. (Lönnbom, 2011)*



*På vissa platser i närheten av stationsbyggnaden drar en stökig miljö ner intrycket. (Lönnbom, 2013)*



Längs den järnvägssträcka som löper genom de centrala delarna av Nässjö, har jag, som beskrivits tidigare, definierat två delområden i stort behov av förändring:

- A. Platsen vid järnvägsövergången på den västra sidan
- B. Järnvägs-gatan längs med stationsbyggnaden

## Järnvägsövergången västra sidan (A)

Miljön i anslutning till järnvägsövergången som binder samman den västra och den östra sidan av Nässjö, har flertalet problemområden som bör åtgärdas för att höja platsens utseende såväl som funktion.

Det här området fungerar för många tågresenärer som den första och sista anhalten i Nässjö och utformningen är därmed särskilt viktig för intrycket av staden.

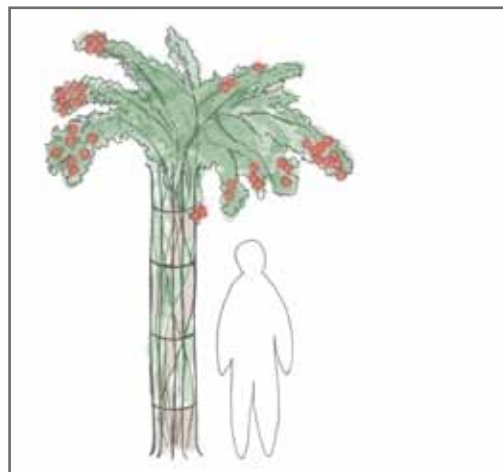
## Åtgärds-punkter:

- Trist och oinspirerande parkeringsyta utan gröna inslag
- Mörk och otrygg cykel- och gångväg (kvälls- och nattetid)
- Området upplevs ödsligt

## Förslag A1:

### Införande av nya (gröna) element i asfaltsytan

För att ge ett mjukare och mer ombonat intryck både från tåget och på plats, planteras växtlighet på och runt parkeringsplatsen. De gröna inslagen kan bestå av exempelvis träd, uppstammade buskar, eller av buskrosor som får växa inuti växtstöd. (Se bild nedan.)



Skiss av växtstöd med buskrosor

Buskrosor kan med hjälp av stöd bilda höga, trädlikande element. Fördelen gentemot vanliga träd är en mindre åverkan på marken (Buskar har ett betydligt mindre utbredd rotsystem.), samt att det går relativt snabbt för busken att växa sig stor.

Trivsselfaktorn höjs om ytan delas in i mindre avdelningar med hjälp av gröna element, som exempelvis låga häckar. För att få plats med detta kan ett par parkeringsplatser behöva tas bort, men i gengäld blir parkeringen trevligare att besöka. För trygghetskänslan är det viktigt att växtligheten inte får växa så att den skymmer sikten för dem som vistas på platsen.

Vidare föreslår jag att någon form av sittplats införs i anslutning till parkeringsytan. Där kan bilister invänta ankommande familj och vänner, medan de bidrar till att ge tågresande en mer levande bild av Nässjö. En fördelaktig placering av de nya sittplatserna ger besökaren uppsikt över parkeringen och järnvägsspåren, såväl som övergången.



För att ge platsen en starkare identitet placeras en typ av skylt, skulptur eller symbol för Nässjö i området. Det finns många alternativ, och det är ett utmärkt tillfälle att engagera Nässjös invånare i utformningen av staden.

Genom att skapa utrymme för kreativitet och engagemang, kan man påverka invånarnas inställning till sin omgivning. En förändring och upprustning av den offentliga miljön ger en tydlig signal till de boende om att kommunen har en vilja att utvecklas och att man värdesätter sina invånare. (Modigh, 2009)



Kartan visar förslag till placering av sittplatser (ovaler), gröna inslag (låga häckar och träd) samt skylt/skulptur (cirkel). De rektangulära fälten i övre delen av bilden markerar befintliga cykelställ.



Alnarp. Låga häckar som ramar in parkeringsytan bidrar till trivsel. (Lönnbom, 2010).

## Förslag A2:

### Utökad belysning inom parkeringsytan och längs gång- och cykelväg

Lampor sätts upp för att belysa omgivande byggnader och växtlighet. Detta medverkar till att trygghetskänslan ökar, eftersom man som cyklist eller fotgängare ser ordentligt vart man är på väg och vad som finns i ens omgivning.

De positiva effekterna av detta blir att fler personer använder vägen och bidrar på så sätt till mer liv och rörelse i området. När belysningen upplevs som bristfällig tenderar fler människor att välja bilen som färdmedel istället för att cykla eller gå till fots.

Den vanliga typen av belysning för gång- och cykelvägar kastar ljus på själva vägen där människor går eller cyklar, och endast i liten utsträckning på omgivande miljö. Detta gör att man ser ordentligt vart man ska gå, medan kontrasten mellan den upplysta vägbanan och miljön runt omkring gör att omgivningarna förefaller än mörkare och det blir svårt att utskilja vad som finns längs med vägen. I ett område där få människor rör sig, kan detta upplevas skrämmande .

## Förslag A3:

### Placering av aktivitetshus i anslutning till gång- och cykelväg

Ett aktivitetshus placeras längs med järnvägen, i anslutning till järnväg-sövergången på den västra sidan. Detta lockar folk till järnvägsområdet under stora delar av dygnet och medför ett mer levande område längs med spåren. Tryggheten ökar i och med att fler människor rör sig i området, samtidigt som intrycket av Nässjö som en aktiv stad höjs.



*Cirkeln visar förslag till placering av aktivitetshus. (Hitta, 2013-09-02)*

Den nya lokalen kan innehålla alla möjliga typer av aktiviteter, både för ungdomar och äldre. En del kan inriktas mot idrott, medan andra områden kan vara konst och musik. Såväl utformning av, som innehåll i, centret kräver grundliga undersökningar för att det ska bli en lyckad del av Nässjö. Generösa öppettider är en förutsättning för att locka folk till området under större delen av dygnet.

Enligt åsikter från underlag till Vision 2030, lämnade av invånare i Nässjö, saknas en idrottshall, samt överlag lokaler med aktiviteter för ungdomar (Nässjö kommun, 2012:b). En näridrottsplats med utomhusaktiviteter har anlagts längs Brinellgatan, men det finns inga möjligheter till inomhusaktiviteter vid kallare väder. En del aktiviteter som riktar sig till ungdomar finns i Pigalle-huset, centralt i staden, men det finns ytterligare behov.

I Nässjös Vision 2030 nämns också att det inte finns tillräckligt med jobb möjligheter för unga i staden (Nässjö kommun, 2011). Det kan få till följd att ungdomar flyttar från kommunen när de gått ut skolan och börjar arbeta. För att behålla de unga krävs att det finns jobbtillfällen för dem i staden.

Anna Modigh diskuterar i sitt examensarbete (2009) vikten av att en kommun ser till att det finns tillräckligt med aktiviteter för unga, och samtidigt underlättar för föreningar att bedriva olika typer av verksamhet. Det är mycket viktigt att se till att det finns lokaler för dessa aktiviteter och föreningar, exempelvis sporthallar, fritidsgårdar, caféer etc. Föreningslivet kan stärka en plats genom de olika relationer som bildas och håller ungdomarna aktiverade. Detta har flera fördelar och kan hjälpa till att hålla kvar de unga människorna i kommunen, istället för att de flyttar till en större stad så fort de blir myndiga.

Ytterligare en punkt som motiverar byggandet av ett aktivitetshus på platsen är att det ger en större möjlighet för företagen i området att exponera sig och locka kunder. Med en mer blandad bebyggelse leds människor in i området, vilket ger goda möjligheter till marknadsföring för verksamheterna, samtidigt som det bidrar till en intressant bild av Nässjö från förbipasserande tåg. En blandad bebyggelse ger även en levande stadsdel där folk är i rörelse under stora delar av dygnet och arbetstillfällen skapas även för de som inte jobbar inom industrin.

Enligt en princip kallad stationsnärhetsprincipen (Stationsnära läge, 2010) kan placeringen av bostäder i ett stationsnära läge bidra till flera positiva effekter. Bland annat ger en blandad bebyggelse med inslag av bostäder, i direkt anslutning till stationsbyggnaden, ett område som är levande under den största delen av dygnet, även kvällar och helger. Trygghetsfaktorn kan också öka, samtidigt som den blandade bebyggelsen medverkar till att sprida ut resorna över dygnet, vilket gör att trafiksystemet kan utnyttjas på ett effektivare sätt.



*Ett aktivitetshus med entré och stora fönsterpartier mot järnvägsspåren skapar aktivitet på platsen, vilken kan ses från tågfenstret.*

## Järnvägsgatan (B)

Vägen som passerar järnvägsstationen upplevs idag som ödslig och folktomt. En del motortrafik rör sig i området, men mycket få människor vistas på platsen. Besökaren har i dagsläget få anledningar att uppehålla sig längs med Järnvägsgatan, utan tar sig i första hand via Esplanaden upp till torget. (Se karta på nästa sida.)

För resenärer som väntar på buss eller bil saknas trevliga sittplatser. De befintliga sittplatserna finns endast i anslutning till busstrafiken, norr om stationsbyggnaden. Därifrån är sikten över stationsområdet bristfällig och

besökaren hamnar på sidan om den aktivitet som sker vid stationsingången.

Detta problem berör främst besökare i Nässjö och påverkar inte direkt resupplevelsen från järnvägen. Indirekt gör dock bristen på sittplatser i området att färre besökare uppehåller sig här. Detta påverkar dock hur miljön upplevs från tågfenstret.

Järnvägsgatan fungerar på vissa sätt som en barriär som hindrar människor från att uppehålla sig i stationsområdet. I nuläget håller sig besökare antingen inne i stationsbyggnaden eller runt det centrala torget. För att kunna koppla ihop dessa områden krävs en förändring.

## Åtgärds punkter:

- Området upplevs folktomt och öde
- Avsaknad av sittplatser i väntan på tåg eller anslutande färdmedel

## Förslag B1:

### Etablera verksamhet som lockar folk till området

För att öka antalet människor som vistas vid gatan utanför stationsbyggnaden etableras nya verksamheter i området. Dessa verksamheter bör vara av sådan art att de attraherar alla typer av människor oberoende av intresse. Exempel kan vara ett apotek.

När husens entréer placeras mot gatan skapas mer liv och rörelse i staden (Gehl, 2010) För att få området längs med Järnvägsgatan att upplevas mer levande är det av stor vikt att portar läggs ut mot gatan.



Järnvägsgatan längs med järnvägsstationen.

Detta förslag kan bidra till att staden från tåget sett känns mer levande. Förändringarna kan också medföra en större tillströmning av människor till det järnvägsnära området, och på så sätt länka ihop stationsområdet med centrum. Därmed kan järnvägsstationen återigen bli en levande del av Nässjö. I och med att fler människor rör sig längs Järnvägsgatan, kan fler besökare såväl som genomresande och Nässjöbor, lockas att ta sig till området runt stationen. Mer rörelse skapar också möjligheter för mänskliga möten, vilket kan bidra till en trygg och attraktiv del av Nässjö.

Enligt Stationsnärlighetsprincipen, vilken går ut på att skapa de bästa förutsättningarna för att åka tåg, genom att placera bebyggelsen så nära stationen som möjligt, bör alla typer av service lokaliseras i direkt anslutning till järnvägsstationen. Det gör det möjligt för resenärer att utnyttja denna service på väg till och från stationen, samtidigt som det förstärker

stationens roll som knutpunkt. (Stationsnära läge, 2010)

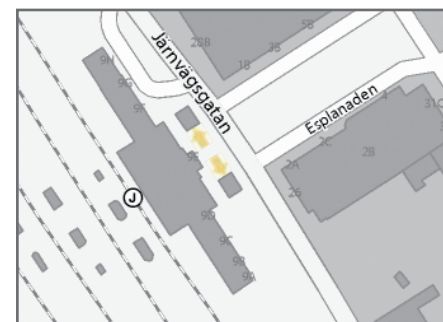
## Förslag B2:

### Placera sittplatser i området

Vid de takbeklädda cykelställen framför stationsbyggnaden placeras fyra bänkar, två på var sida om ingången till stationen. Bänkarna ska placeras så användaren tittar mot cykelstället på motstående sida. Bakom bänkarna, mellan taket och den låga vägg som bildar cykelstället, sätts en spaljé upp för att fungera som stöd för klättrväxter. (Se bilder på nästa sida för placering av bänkar och spaljé.)

Från de nya bänkarna har besökaren uppsikt över både ingången till stationen och över Esplanaden som leder upp till torget. Spaljén bakom ryggen fungerar som en avskärmning mot cykelförvaringen men utan att helt stänga den ute. För den upplevda tryggheten är det viktigt att fortfarande kunna se in i cykelstället.

Växtligheten som delvis täcker de resterande sidorna av cykelstället, skapar ytterligare grönska på en annars ganska hård och kal plats. Den mjukar upp intrycket och döljer samtidigt lite av det röriga intryck som en cykelparkering kan ge.



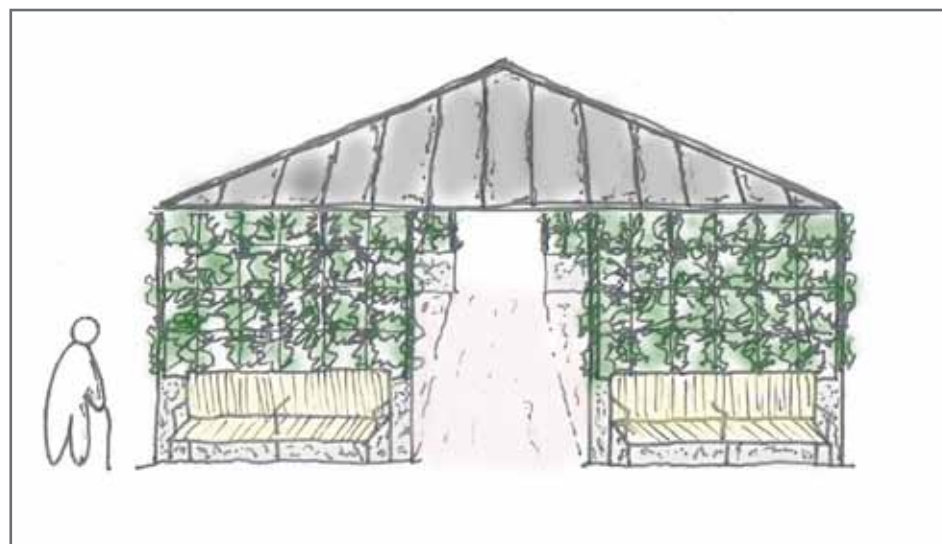
Stationsbyggnaden med förslag till placering av nya sittplatser. (Hitta. 2013-09-17)



Cykelställ framför stationsbyggnaden. Till vänster i bild leder Esplanaden upp till torget. (Lönnbom, 2011)

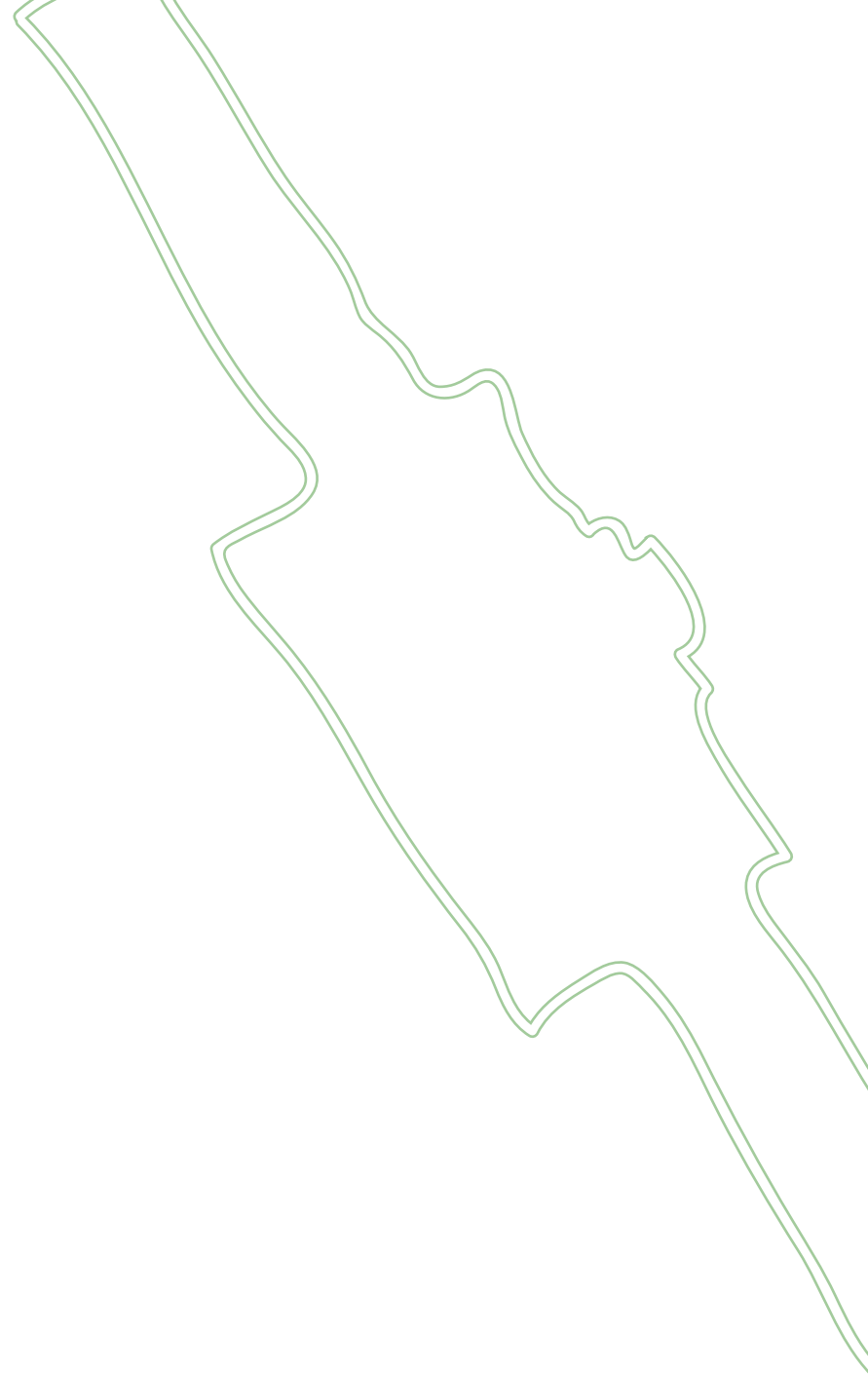


Cykelställ framför stationsbyggnaden. (Lönnbom, 2013)



Skiss över de nya sittplatsernas placering vid cykelställen, med spaljéer (Lönnbom, 2013)

**Stationsområdet**



Nässjös stationsområde, som tillsammans med stationsbyggnaden en gång i tiden var stadens stolthet, har på senare år tappat en del av sin forna glans. För att förbättra upplevelsen av området har jag valt ut två viktiga punkter att arbeta med.

- C. Den upphöjda övergången
- D. Perrongen i anslutning till stationsbyggnaden

## Övergång (C)

Den luftburna övergången som leder in resenären i stationsbyggnaden, ger idag en trist bild av Nässjö. Övergången och dess förankringar i perrongen dominerar platsen framför stationsbyggnaden totalt och av nämnda stationsbyggnad syns inte mycket. Övergången har en ljus grå nyans där smuts och fläckar syns mycket tydligt, och det faktum att den inte har samma färg som den äldre byggnaden gör att den upplevs som en egen enhet snarare än en förlängning. De reflekterande fönsterglasen förstärker barriärkänslan ytterligare.

För besökaren som endast gör en kort visit i staden, är det första intrycket ofta bestående. Järnvägsövergången har, i egenskap av att vara en av resenärens första kontakter med Nässjö, möjlighet att påverka vilken bild som staden sänder ut. Är bilden positiv finns chans att besökaren talar gott om staden och rekommenderar vänner och bekanta att göra ett besök. Ser bilden ut som idag finns dock risk att Nässjö går miste om potentiella besökare. Och i sin tur går många människor miste om staden Nässjö och allt den har att erbjuda. För att istället locka folk att vilja vistas (ibland mycket kort) i staden, kan intrycket som övergången ger förbättras.

Då detta är ett examensarbete i landskapsplanering och -design har jag

valt att fokusera på de faktorer som är synliga utifrån och som fungerar som en del av landskapsbilden. Inuti övergången finns dock också möjligheter till förbättringar, bland annat vad gäller framkomlighet och sittplatser.

## Åtgärds punkt:

- Tråkigt första intryck av Nässjö

## Förslag C1:

### Ny färgsättning av övergången

För att knyta ihop övergången med stationsbyggnaden målas den i samma ljusgula färg som huvudbyggnaden. Detta medför att de olika byggnadselementen kan harmoniseras bättre tillsammans och att strukturen i känns mer enhetlig. Det ger även ett ljusare och gladare intryck än dagens grå ytor.

### Perrong (D):

Perrongen fungerar som en förlängning av stationsbyggnaden och intrycket av de båda vägs samman till en helhet. Därför är perrongens utseende i högsta grad väsentligt för hur resenärerna uppfattar stationen.

I dagsläget finns några gröna inslag på platsen, men skötselvivån skulle kunna vara högre. De buskar som planterats framför de stora stationsfönstren får ibland växa sig höga och skymmer då sikten inifrån byggnaden.

De material som bland annat stolpar, lampor, papperskorgar och tak gjorts i, representerar inte Nässjö på ett fördelaktigt sätt. Miljön känns oinspirerande och något utdaterad.

Ett annat iögonfallande problem är de reflekterande fönstren som helt

förhindrar insyn. Dessa verkar utestängande och gör att besökaren inte ser vad som döljer sig där innanför. Att inte se vad som väntar runt hörnet kan i sin tur medföra en obehagskänsla hos den som stiger in på stationen. Detta påverkar kanske mest besökren som går in i stationsbyggnaden från Järnvägsgatan, men är även något som ses från tåget.

## Åtgärds punkter:

- Reflekterande fönster som verkar utestängande
- Materialval känns billiga och utdaterade

## Förslag D1:

### Byte av fönsterglas

Glaset i fönstren på nedervåningen byts ut mot ickereflekterande, ofärgat glas. Bågarna (eller formen på bågarna) behålls som de är.

Det nya fönsterglas medför att förbipasserande och besökare på stationen kan se in i byggnaden redan innan de går in genom entrén. Det ökar trygghetskänslan eftersom man är förberedd på situationen som råder innanför dörrarna. För människor som rör sig utanför stationsbyggnaden blir intrycket mer välkomnande och känslan av att vara utestängd försvinner.



*Perrongen närmast stationsbyggnaden.*

## Förslag D2:

### Byte av perrongtak samt markbeläggning

Det korrugerade plåttaket som täcker perrongerna vid stationsbyggnaden byts ut mot ett trätak täckt med falsad plåt. Träet som syns på undersidan av taket återknyter till träindustrin och det skogsrika område där Nässjö är beläget, medan det falsade plåttaket visar på den hantverkstradition som sedan länge varit ett av Nässjös signum.

På stationsområdet i Uppsala finns perrongtak som just är beklädda med trä på undersidan. Dessa har fungerat som inspiration till mitt förslag. (Se

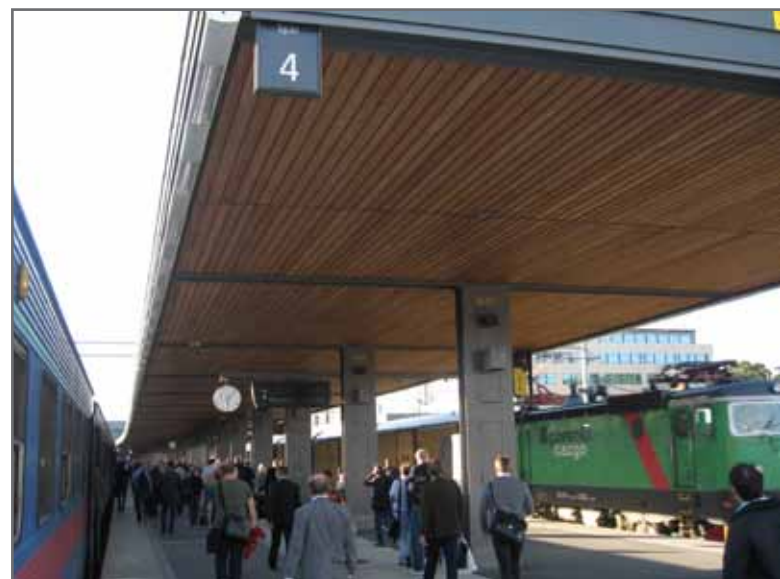


bild nedan.) Korrugerad plåt används ofta på mindre påkostade byggnader, eller som ett tillfälligt alternativ på gamla tak som egentligen behöver lagas eller bytas ut, men där dålig ekonomi eller brist på tid förhindrar ett takbyte. Att använda det som en permanent lösning ger ett lite billigt intryck, vilket missgynnar Nässjös image. Ett traditionellt falsat plåttak förknippas däremot med en mer exklusiv känsla och återknyter samtidigt till takbeklädnaden på själva stationsbyggnaden (svart falsad plåt). På så sätt hjälper det till att knyta samman de olika delarna inom stationsområdet.

För att ytterligare förhöja perrongens uttryck tas den gamla asfalten och plattorna bort och ersätts av en intresseväckande stenbeläggning som kan ge kontraster och skapa liv i den idag ganska intetsägande miljön.

Ett alternativ är att markutrymmet används till en mycket konstnärlig stenläggning som kan berätta något om Nässjös historia. En mer traditionell, men ändå utmärkande beläggning är också en möjlighet.

Markbeläggningen är speciellt viktig på en plats där människor ofta står still eller sitter och väntar. (Exempelvis kan man blicka ner från tågfontstret.) Där hinner besökaren betrakta marken under en längre tid och det blir lättare att se detaljer i materialet. En snyggt stenbelagd perrong



*Perrongtak, Uppsala. (Johansson, 2013)*

ger en känsla av att tågstationen, såväl som staden den befinner sig i, är en speciell och viktig plats.

Att vistas i en behaglig miljö bidrar till en positiv inställning. En nöjd invånare gör

på många sätt reklam för sin stad och kan på så sätt locka fler människor till kommunen. Miljöintrycket har även stor betydelse för besökare och förbipasserande, då de kan ses som potentiella framtida boende. (Modigh, 2009)

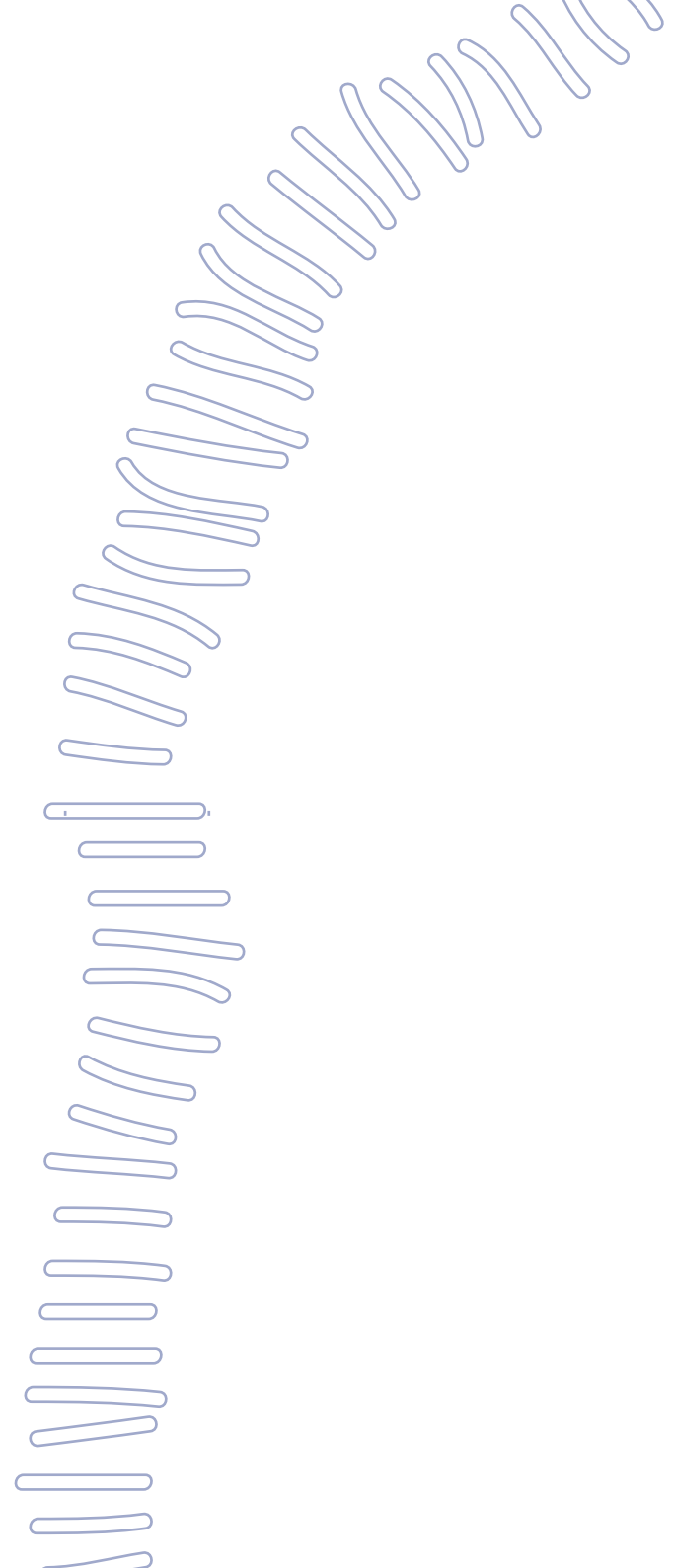


*Exempel på markbeläggning.  
(Sten, 2013-09-17)*



*Exempel på markbeläggning.  
(Tegelinformation, 2013-09-17)*

**Sträcka mot Stockholm**



För järnvägssträckan mellan Nässjö och Stockholm, som passerar genom skog och förbi flertalet stora industriområden, är behovet av intressanta utblickar stort. De viktigaste punkterna att utveckla är, som nämnts tidigare:

- E. Slutna industrifasader på den västra sidan
- F. Uppmärksamma intressanta industribyggnader
- G. Ge utrymme för Nässjö att profilera sig som en kunskapsstad

För den här delsträckan finns även ett par generella förslag:

Skötsel:

Marken runt industriområdena, vilken upptar en stor del av miljön allra närmast järnvägen, upplevs i många fall som skräpig och nedgången. Sly och ogräs kantar de stora parkeringsytorna framför byggnaderna och skräp från industriverksamheten ligger utspritt på tomterna. På flera ställen blockeras sikten från förbipasserande tåg av bråte och maskiner. De gröna inslag som finns inom området behöver en tydlig skötselplan och ny och bättre förvaring behöver ordnas för skräp och restavfall. Samtidigt finns behov av förvaringsutrymme för material som ska användas vid senare tillfälle.

## Industrifasader västra sidan (E)

Industrin är en stor del av Nässjös identitet. För att fungera som ett positivt inslag i landskapsmiljön, istället för att ses som något som bör göm-

mas bakom ett stort staket så långt bort från stadskärnan som möjligt, krävs dock att dessa områden blir mer utåtriktade.

I vissa fall rör det sig om verksamheter som på ett eller annat sätt är farliga eller störande för allmänheten. Tanken är därför inte att bjuda in allmänheten till någonting som potentiellt sätt kan vara negativt, utan att de förbipasserande ska få en skymt av vad det är som pågår bakom stängslet.

På andra platser längs järnvägssträckan färdas resenären förbi en slät, intetsägande fasad, som inte ger någon som helst ledtråd till vilken typ av verksamhet som gömmer sig inne i byggnaden. Upplevelsen av den delen av sträckan blir mycket tråkig samtidigt som en chans att skapa potentiellt intresse för Nässjö förspills.

## Åtgärds punkter:

- Anonyma och frånvända industriområden
- Byggnader med få fönster/Lång trist fasad

## Förslag E1:

### Mer välkomnande staket/avskärmningar

De befintliga staketet/avskärmningarna öppnas upp så att verksamhetens karaktär syns ifrån järnvägsspåren.

Flera alternativ skulle kunna fungera på platsen. Hålrums i olika former kan tas upp i avskärmningen, fönster kan sättas dit, eller så kan vissa delar av staketet byggas i ett material som går att se igenom. Stängslet kan

gärna vara i ett material, form eller färg som återknyter till den typ av verksamhet som döljer sig där bakom.

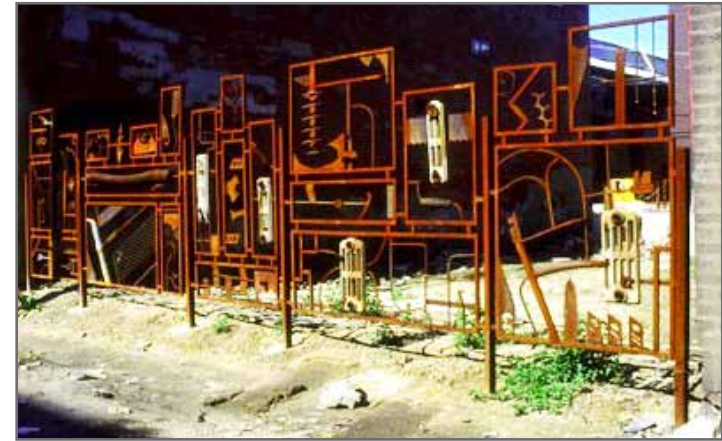
Som referensbilder har jag valt ut följande exempel som visar på mycket personliga avskärmningar:



Ångkvarnsgatan, Uppsala. Avskärmande staket behöver inte stänga ute förbipasserande. (Johansson, 2013)



Standardstaket med flätade tygremsor. (Okänd fotograf)



Staket gjort av skrot. (Okänd fotograf)

Genom att öppna upp industriområdena så att förbipasserande kan få en skymt av dess verksamhet kan en större förståelse och acceptans byggas upp samtidigt som det skapas ett intresse för omgivningen.

Eftersom att tågen som passerar här håller en relativt hög hastighet är det viktigt att den aktuella avskärmningen sträcker sig längs en så pass stor del av sträckan att den hinner uppfattas från tåget.

## Förslag E2:

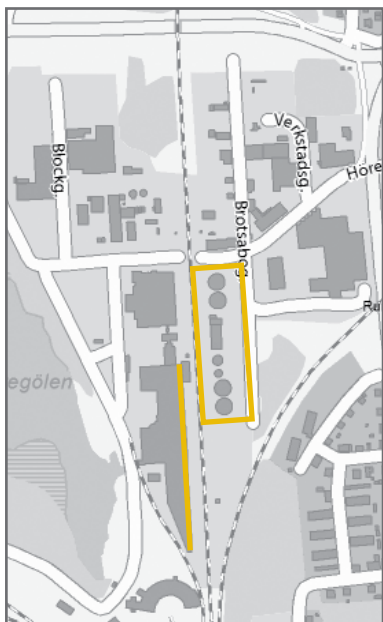
### Projicering av film på husväggen

På den långa, vita fasaden som sträcker sig ungefär 400 meter längs järnvägsrälsen, visas en rullande film med scener från människor, platser och sevärdheter i Nässjö.

Inspirationen till detta förslag kommer ifrån centralstationen i Malmö, där en film projiceras på väggarna i Citytunneln. I konstnären Tania Ruiz Gutierrez verk spelas där upp scener från olika landskap, filmade från förbipasserande tåg. Detta höjer upplevelsen för besökarna i hög grad och är ibland inledningen till intressanta samtal och diskussioner.

Mitt förslag ger kommunen möjlighet att visa upp alla sina fina sidor samtidigt som filmen bidrar till en intressant resupplevelse. Filmvisningen kommer att vara en del av det som särskiljer Nässjö från andra mindre orter och gör att det är en stad genomresande lägger på minnet.

Genom att sätta en hastighetsgivare i anslutning till husväggen, som känner av hur snabbt förbipasserande tåg rör sig, kan filmen spelas upp i samma hastighet som tåget passerar med.



Kartutsnitt. Väggens som är tänkt till filmvisning är markerad med en gul linje. Silornas placering visas med en gul rektangel.



Inifrån Citytunneln i Malmö, (Oberger, 2011)

## Intressanta industribyggnader (F)

Flera byggnader och industrielement längs sträckan mot Stockholm har estetiska kvalitéer som inte tas tillvara. En del av dem göms bakom högar

av skräp och vegetation som fått ta över platsen. För att kunna utnyttja denna resurs och använda dem som en spännande blickpunkt på väg till och från Nässjö behöver åtgärder vidtas.

## Åtgärds punkt:

- Intressanta byggnader uppmärksammas inte

## Förslag F1:

### Ta fram och belys silorna

De stora silor som står längs med spåren på den östra sidan rensas fram ur blockerande växtlighet så att deras massiva form och spännande färg och mönster kommer till sin rätt. Under den mörka delen av dygnet belyses de med olika färger av ljus.

Mest spektakulär kommer installationen med silorna vara under kvälls- och nattetid, men även på dagen har den ett intressant uttryck som drar till sig blicken. Tanken är att den ska fungera som ett blickfång och väcka intresse för vad som kommer längre fram.



Inspiration från Landschaftspark Duisburg-Nord (Dickmann, 2008)

## Profilering Nässjö (G)

Som beskrivits tidigare ger Nässjö sken av att vara en stad som endast inriktar sig på industriverksamhet. Visserligen är industrin det största verksamhetsområdet inom kommunen, men det finns även andra betydande områden som bör belysas.

Ett varierat landskap bidrar till en spännande resupplevelse och ger en positiv bild av staden resenären färdas igenom.

### Åtgärds punkt:

- Nässjö framstår som endast en industristad

### Förslag G1:

#### Uppförande av ett design- och forskningscenter

En designmässigt mycket utmärkande byggnad placeras längs med järnvägsspåren, där den syns tydligt från förbipasserande tåg. Företrädesvis bör byggnaden ha en ansenlig höjd för att synas tydligt och för att kunna fungera som ett nytt landmärke.

Den nya byggnaden ska fungera som en samlingspunkt för olika typer av forskning, utbildning och design.

På ett möte som kommunen hade angående den nya visionen för Nässjö - Vision 2030, (Nässjö kommun, 2012:b) framkom att man inom kommunen inte enbart vill satsa på industrin, utan till exempel skulle kunna ägna sig åt forskning inom för området intressanta ämnen, såsom trä, energi och design.

För besökande i Nässjö och framförallt för resande längs järnvägen är

känslan av industristad dominerande och de andra verksamhetsområdena kommer lätt i skymundan. För att ändra på detta krävs att också andra verksamheter ges utrymme i anslutning till järnvägsspåren.

Med ett centrum för dessa ämnesområden kan Nässjö marknadsföra sig även som en kunskapsstad. Det kan locka både nya företag och nya invånare att vilja etablera sig i staden och medför på så sätt att jobbtillfällena inom flertalet olika branscher ökar, vilket genererar inkomster till kommunen.

Placeringen av centret längs järnvägen är viktig för att genomresande och tillfälliga besökare ska kunna ta del av det nya, intressanta området och dessutom få intrycket av att Nässjö är en stad där man satsar inom flera olika områden.

Ur tågresenärens perspektiv förhöjs bilden av järnvägsmiljön i och med att den monotona och lite nedgångna landskapsbilden bryts av med ett mycket intresseväckande element. De rörelsemönster som genereras av all ny aktivitet kring centret ger också en intressantare bild av staden. Under mörkrets timmar lockas resenären även av spännande ljus från området. Värt att notera är också att de som arbetar i det nya centret får en spännande utsikt över spåren .



Exempel på spännande byggnadsform, IKDC, Lund. (Lundén-Welden, 2010)

För att centret ska fungera som ett stort landmärke och dragplåster i Nässjös krävs stora satsningar på form och design vad gäller byggnaden och den närmaste omgivningen. Det bör vara mycket uppseendeväckande och inte påminna om något annat bygge i närheten. Kanske kan inspiration hämtas från det nybyggda Inntel Hotel i Nederländerna eller IKDC i Lund, där studenter på industridesignprogrammet har sina lokaler.



*Inntel Hotel, Zaandam, Nederländerna. (Iske, 2010)*

För att bestämma en exakt placering av centret behövs vidare utredningar, men som exempel har jag föreslagit placering enligt kartan till höger. Tanken är att design- och forskningscentret ska fungera som en grogrund för vidare utbyggnad och förtätning i området, så att en ny stadsdel på längre sikt kan växa fram.



*Kartutsnitt. Kartan visar förslag till placering av design- och forskningscentret. (Hitta, 2013-09-17)*



**Sträcka mot Jönköping**



För miljön runt järnvägsspåren till och från Jönköping valdes två punkter ut som särskilt viktiga för resenärens upplevelse av omgivningen:

- H. Långa obrutna skogspartier (flera delområden)
- I. Spårområdet väster om godsterminalen

## Monotont skogsparti (H)

Inledningen av sträckan Nässjö-Jönköping består, efter att ha passerat ett något skräpiggt spårområde och ett mer öppet landskap, till största del av tät granskog. På sina håll kan resenären se gläntor med grupper av träd, men det övervägande intrycket längs sträckan består av skog. Då Nässjö ligger mitt på det Småländska höglandet är detta ingenting konstigt, men bristen på utmärkande element gör att sträckan känns identitetslös. Det finns dessutom ett behov av någonting som utmärker järnvägssträckan och visar på att det är just Nässjö man anländer till. För att förhöja resupplevelsen kan vissa förändringar göras.

Då vissa skogsområden längs denna sträcka är privatägda, blir det kommunens uppgift att tillsammans med skogsägarna komma fram till en tillfredsställande lösning gällande ekonomisk kompensation för den eventuella gallring som behöver göras på deras mark.

## Åtgärds punkter:

- Monoton upplevelse för resenärer

- Identitetslös

## Förslag H1:

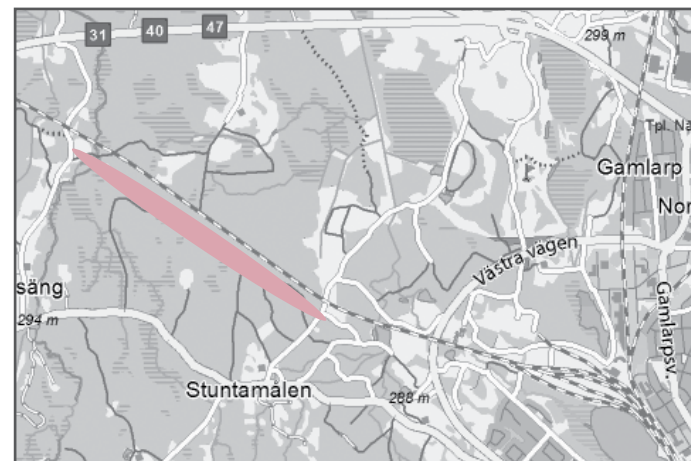
### Skapa siktstråk i den täta skogen

I det markerade skogsområdet skapas nya siktstråk genom att skogen öppnas upp och glesas ut. Genom flertalet avbrott i skogen låter man resenären förstå att någonting nytt närmar sig.

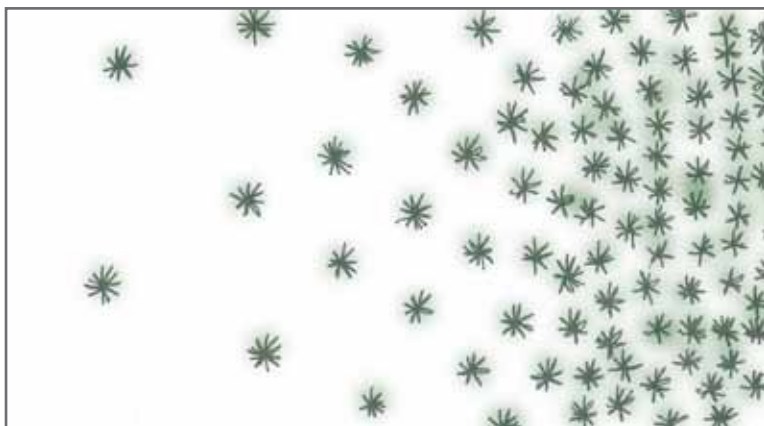
På den södra sidan av järnvägsspåren ligger ett cirka 800 meter långt parti med tät skog. (Se karta nedan.) Detta delas upp i flera grupper med långa mellanrum av öppna ytor, där resenären kan vila blicken en liten stund. I kanterna mellan skogspartierna och siktstråken glesas träden ut för att ge en mjuk övergång. (Se skiss på nästa sida.)

Roger Ulrich (1983), världsledande forskare och professor i miljöpsykologi, menar att upplevelsen av djup i landskapsbilden är av stor vikt, eftersom en miljö med ett visst djup ger större utrymme för spännande moment än vad en grund miljö gör.

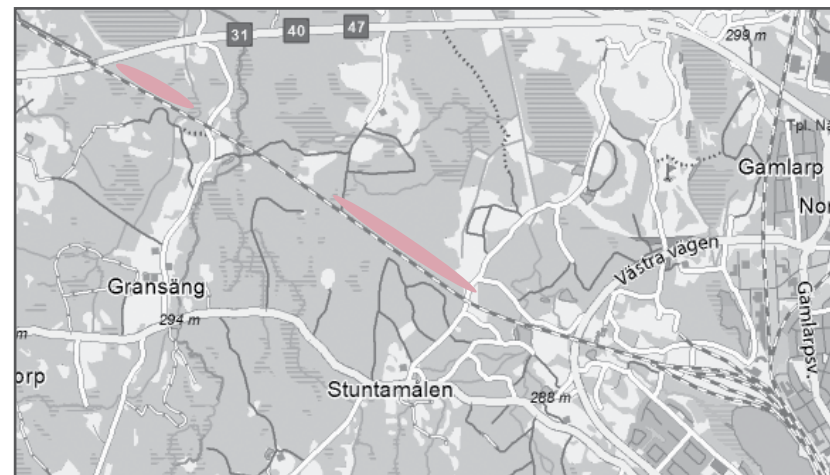
Bucht (1996) nämner i boken *Trafikantupplevelse på väg* att det kan vara positivt att utföra röjningar i stora skogsområden för att visa på variationer som finns i landskapet.



Kartutsnitt där det aktuella området är markerat. (Hitta, 2013-09-18)



Skiss som visar övergången mellan skogsområdena och siktstråken. (Lönnbom, 2013)



Kartutsnitt. De aktuella områdena är markerade i rosa. (Hitta, 2013-09-18)

## Förslag H2:

### Inplantering av grupper med avvikande växtlighet

Liksom i tidigare förslag, där siktstråk tas upp i den befintliga vegetationen, avlägsnas på flertalet platser större ytor med granskog och ersätts av kopparbjörk (*Betula albosinensis* var. *Septentrionalis*) samt rödbladdig glasbjörk (*Betula pubescens* 'Rubra')

De nya träden ställs i formationer som från tåget sett påminner om formen av ett kugghjul, vilket ska återknyta till Nässjös stadsvapen, där kugghjulet är en central del. De olika sorters björkarna blandas inte utan en sort används till ett område. Detta för att tågresenären ska hinna uppfatta de olika träden.

De två aktuella områdena ligger på den norra sidan av järnvägen och består av en cirka 400 respektive 800 meter lång sträcka med granskog.

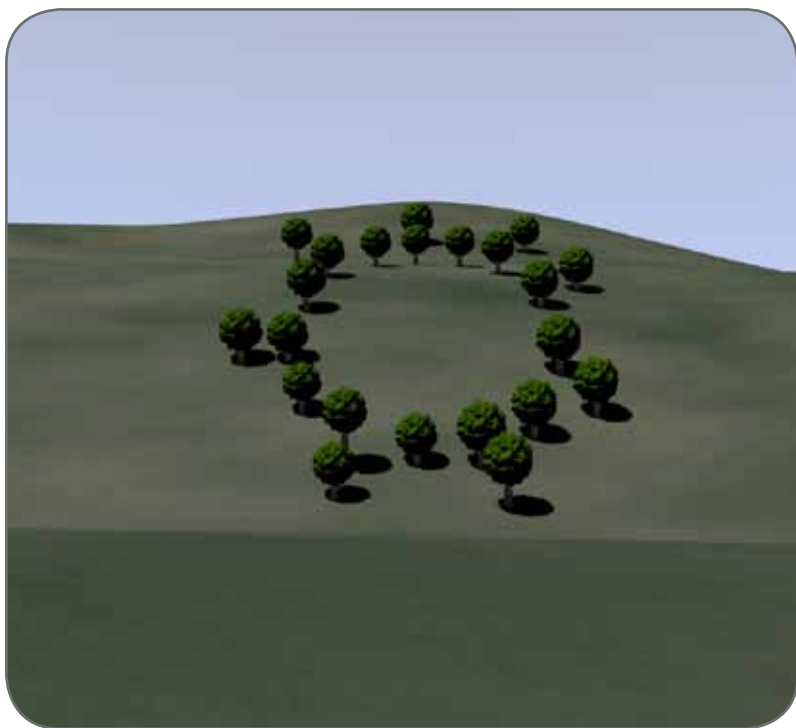


*Betula pubescens* 'Rubra' till vänster samt *Betula albosinensis* till höger. (Lundborg, 2011; Garden, 2013-09-18)

Vanlig glasbjörk växer naturligt i Nässjö och dess omgivning och skulle med sina släta, vita stammar bidra till en fin kontrast till de mörka granarna. För att ytterligare markera skillnaden mellan den befintliga skogen och de nya avsnitten, har jag valt att använda sorten 'Rubra'. Dess röda lövverk kommer att kontrastera på ett trevligt sätt till de ljusa stammarna. Skillnaden mellan dessa två sorter är inte speciellt stor på vintern, men då röda löv syns tydligt och gör sig bra mot granens gröna färg, faller valet på den rödbladdiga glasbjörken.

Kopparbjörken, med sina guldröda stammar, passar fint till det snöiga landskap som Nässjö förvandlas till under en stor del av året. Skillnaden mellan granarnas mörkgröna barr och kopparbjörkens färg och form är mycket markant, och borde därför kunna uppfattas på ett bra sätt, även från förbipasserande tåg.

Formationerna blir ett spännande avbrott i den annars mycket monotona miljön. De väcker också nyfikenhet på grund av sin speciella form och med



*Planteringen rakt utanför tågönstret.*

färg som skiftar över året.

Bucht med flera (1996) poängterar att variation, kontraster och sekvenser av olika objekt är önskvärda för en positiv resupplevelse..

## Utveckling av spårområde (I)

Spårområdet med start väster om godsterminalen, är en stor och ganska spännande yta,

bortsett från den bristande

grönskötseln som drar ner intrycket något. Den aktivitet som sker på platsen och den aktivitet som skapas genom arbetet med godsvagnarna, bidrar till liv och rörelse inom området. Däremot påminner ytan om spårområden i andra städer och det finns ingenting som särskilt utmärker att det är ett spårområde i just Nässjö. Den här platsen är många resenärers första och sista bild av Nässjö och kan potentiellt påverka pendlarnas syn på staden. För att ge platsen en starkare identitet och samtidigt stärka Nässjös image kan vissa ändringar göras.

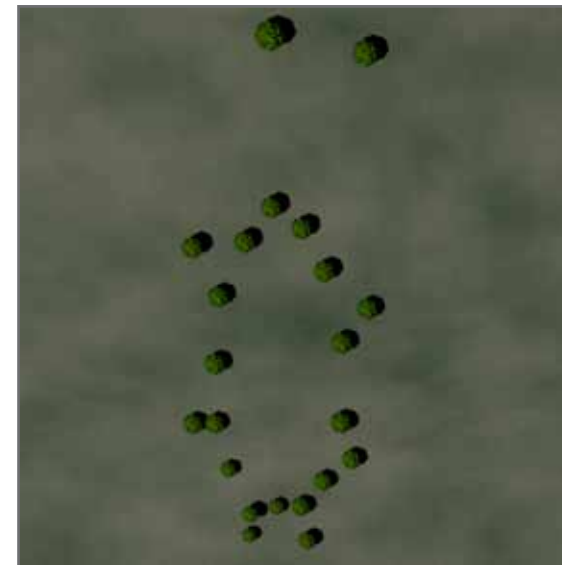
## Åtgärds punkter:

- Identitetslöshet

## Förslag I1:

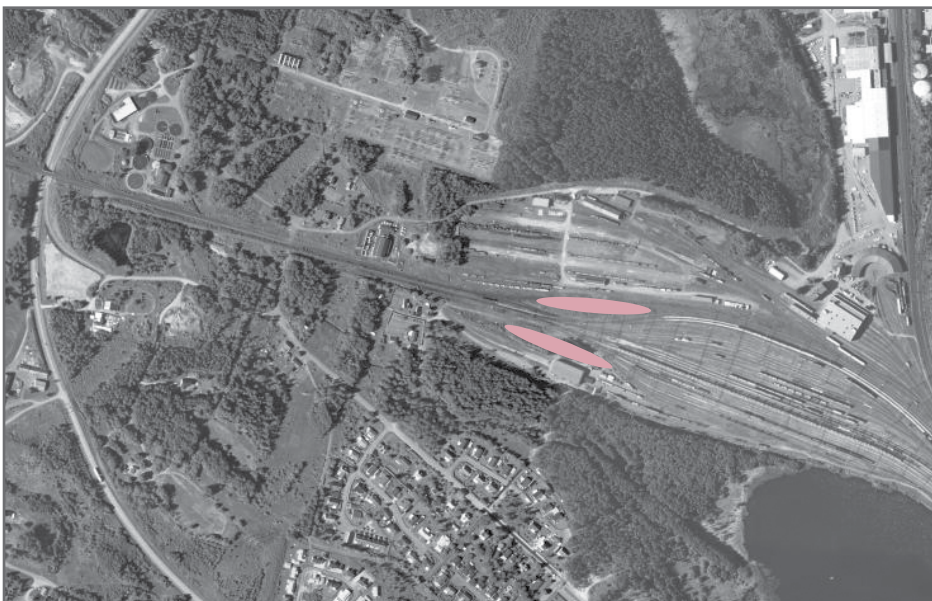
### Införande av installation som stärker Nässjös identitet

En installation med olika delar som representerar Nässjö införs på båda



*Planteringen sedd uppifrån*

sidor om järnvägsspåren till och från Jönköping. (Se karta nedan.) Ytan, som sträcker sig ungefär 150 meter längs spåren, blir grund till en uppseendeväckande symbol för staden.



*Kartutsnitt. Den föreslagna placeringen av installationen är markerad i rosa. (Hitta, 2013-09-20)*

För att formge installationen kan åsikter och idéer om hur stadens identitet bäst visas upp, samlas in från Nässjöborna. Detta för att ge invånarna möjlighet att framföra sina tankar om staden och bidra med goda inslag angående formgivningen. Att låta allmänheten vara med under designprocessen skapar också en större förståelse och acceptans för nya inslag i stadsbilden.

Det finns flera saker som ofta förknippas med Nässjö. Bandy är en stor sport och många minns fortfarande Nässjö IF:s SM-guld från 1949 och såklart det betydligt nyare guld som IFK Nässjö kammade hem 2009.

Något annat som är djupt rotat i staden och som nämnts regelbundet i detta examensarbete är industristadskänslan som fortfarande lever i allra

högsta grad. Industri och tillverkning är en stor del av Nässjö och bör tillåtas att visa upp sig och ta plats. Tidigare i historien var Nässjö exempelvis mycket framstående inom stoltillverkning och pinnstolar från Nässjö finns fortfarande i vart och vartannat svenskt hem.

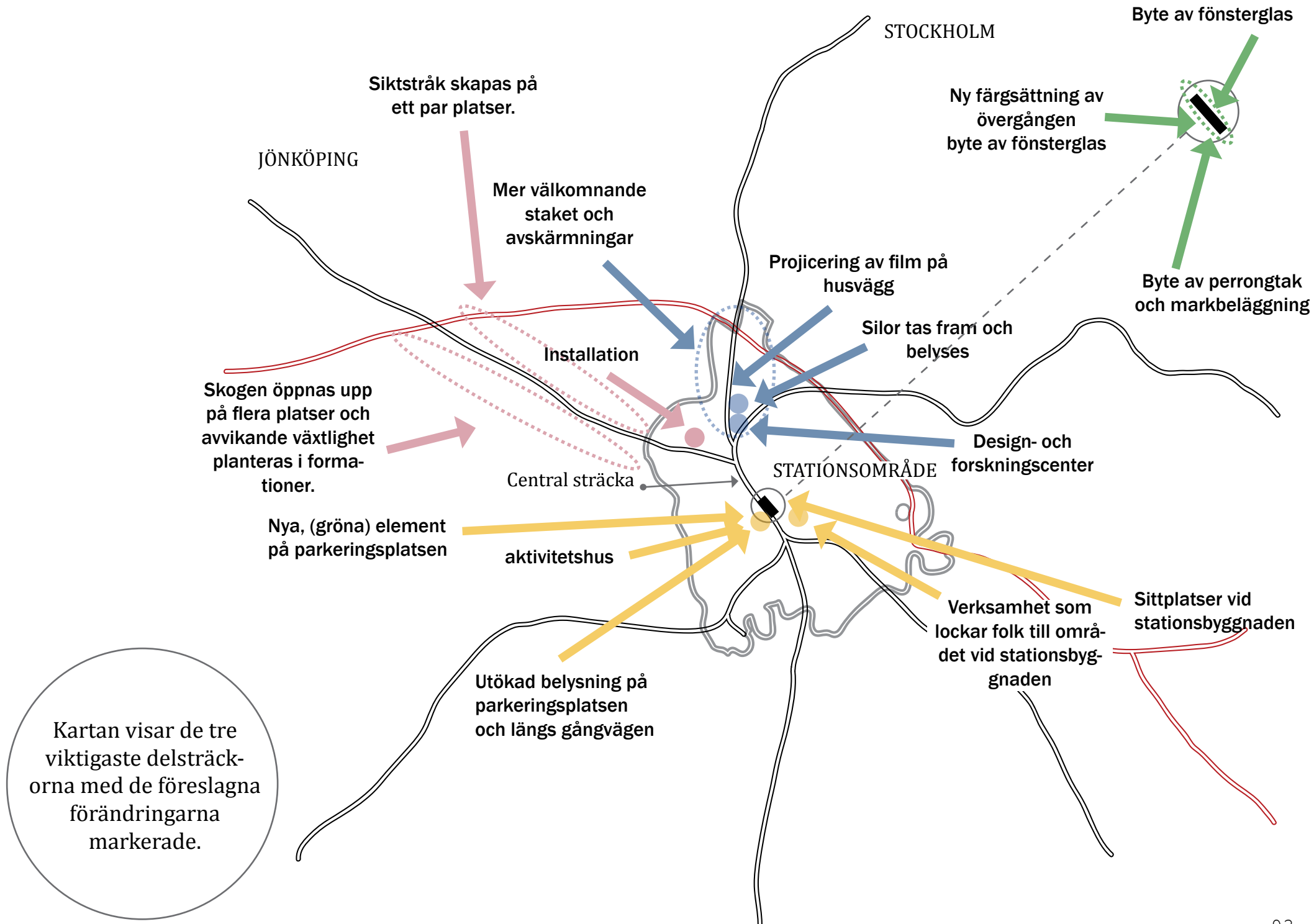
Dock finns det som nämnts även andra delar som inte heller ska gömmas eller glömmas bort. Utanför staden finns bland annat Träcentrum –medelpunkt för produkt- och affärsutveckling, utbildning och andra områden relaterade till träindustrin. I den nya Visionen för Nässjö 2030 (Nässjö kommun, 2012:b) finns en tanke om att satsa inom både gamla och nya områden. Forskning inom trä, energi och design nämns som möjliga inslag i Nässjös framtid.

I förslaget vävs fördelaktligen dessa olika symboler för staden samman och får komma till tals på ett eller annat sätt. Nyare och mer moderna materialval bidrar till att den industriella känslan inte tar över utan att den nya visionen för Nässjö också finns representerad.

Förslaget kommer att verka som ett spännande element i omgivningen, och kan väcka intresse under en längre tid. Det är också något som hjälper till att definiera staden Nässjö och på ett positivt sätt skilja den från andra städer.



*Kanske kan Nässjös kommunvapen inspirera till utformningen av den nya installationen. (Wikipedia, 2013-09-24)*



## Avslutande ord om förslagen

*Min förhoppning är att de förslag som getts angående en förändring av spårområdet i Nässjö, vid en eventuell realisering kommer att leda till att intrycket av både staden och resupplevelsen genom den höjs. En annan möjlig konsekvens av att området runt spåren görs mer tilltalande och intressant är att tågresandets status höjs, med följden att fler väljer att ta tåget. Det skulle ge en positiv inverkan på såväl trafiksäkerheten som på miljön.*

*Jag är införstådd med att Nässjö kommun har en begränsad budget att använda till en försköning av detta område, men jag vill med de mer kostsamma delarna av mitt förslag visa på vilka möjligheter som finns till en utveckling av spårområdet och av Nässjö i sin helhet.*

**7**

**DISKUSSION**

I mitt examensarbete om en utveckling av järnvägsområdet i Nässjö, har jag gett flera olika förslag till förbättringar, vissa förhållandevis detaljerade och andra mer storskaliga. Förslagen grundar sig på den analys jag gjort av miljön längs järnvägsspåren och på den information jag presenterat i teoriavsnittet i början av denna rapport. Även personliga erfarenheter och smak har influerat de föreslagna förändringarna.

Under arbetet med förslagen har jag fokuserat på tågresenärens upplevelse av resan genom Nässjö, men jag har även försökt väva samman detta med det generella intryck som fås av staden via järnvägsområdet. Förslagen är därför tänkta att förhöja resupplevelsen och samtidigt förbättra bilden av Nässjö för både förbipasserande och boende.

Vissa av mina förslag öppnar i sin tur för vidare undersökningar om de behov som finns i Nässjö och i det stationsnära området. För att kunna realisera förslagen behövs i många fall utförliga undersökningar angående specifik utformning och placering av det föreslagna. En del av mina förslag är därmed tänkta att ge en idé till förändring snarare än en specifik åtgärd.

De förslag och idéer jag givit är av mycket skiftande omfattning. Vissa är enkla och relativt lätta att genomföra, medan andra är mycket omfattande och är i detta skede mer att se som visioner.

Gemensamt för de olika idéerna är att de vid en realisering kan förhöja intrycket av Nässjö och förbättra tågresenärens upplevelse av staden. Genom att besvara de frågor som ställdes i inledningen har jag kunnat definiera de behov som finns i området och därefter kunnat ge förslag som möter dessa behov.

I min analys av delsträckorna har jag bland annat använt mig av de kriterier som Bucht med flera (1996) tagit fram för en positiv resupplevelse. Då jag funnit det något begränsande att endast värdera miljön utifrån dessa kriterier, har jag även tittat på andra aspekter. Jag fann dock att kriterierna de använt sig av fungerade bra som en grund att utgå ifrån.

## Om Förtätning

I ett par av de förslag jag givit till förbättringar av den järnvägsnära miljön ingår, i större eller mindre utsträckning, en viss förtätning av den existerande bebyggelsen. Att förtäta Nässjö skulle kunna vara lösningen på flera av stadens problem. Den onda cirkeln med en stagnerad befolkning-utveckling och bristen på liv i staden behöver en förändring för att brytas.

Bristen på liv i de centrala delarna av Nässjö är något som påverkar upplevelsen av staden ifrån tåget och en förbättring inom detta område skulle alltså även förhöja resupplevelsen.

Stadsförtätning innebär någon typ av nybyggnation inom befintlig bebyggelse, det kan gälla exempelvis bostäder, affärer eller en skola. Ofta sker förtätningen på parkeringsplatser, grönområden eller gammal industri- mark, men även genom att bygga till en eller flera våningar på redan befintliga hus. (Henrikson & Weibull, 2008)

Förtätningens fördelar är att det skapar förnyelse och utveckling i staden samtidigt som det i många fall gynnar miljön. (Se rubrik: Om att bygga i stationsnära lägen.) Nackdelarna är att det i många fall byggs på grönområden, vilka ofta fyller en viktig funktion som rekreationsområden. (Henriksson & Weibull, 2008)

I Nässjös fall skulle den eventuella förtätningen beröra outnyttjade tomter i anslutning till järnvägen. Dessa tomter har i dagsläget ett oklart användningsområde men används, som nämnts tidigare i denna rapport, till viss del som upplag av material.

## Om att bygga i stationsnära lägen

I och med att städer växer och utvidgas förändras synen på vad som är ett attraktivt läge. Då behovet av mer mark är mycket stort, tas gamla industriområden ofta i bruk för att bygga nya små samhällen med plats



för bostäder, kontor, handel och service. På så sätt undviks användningen av naturmark och dessa områden kan alltså fortsätta användas till rekreation. (Eliasson, 2011)

I många städer i Sverige finns idag flertalet outnyttjade centrala områden i miljö- och stadsmässigt hållbara lägen i anslutning till järnvägsstationen. Allteftersom staden växt och smugit sig närmare järnvägen har dessa lägen blivit mer och mer attraktiva. Sedan millennieskiftet har tågresandet dessutom ökat starkt vilket medfört att stationsbyggnaderna återigen har potential att utvecklas till mötesplatser för både resande och andra. (Eliasson, 2011)

Dessa platser skulle kunna användas för att bygga ny stad närmast stationerna. Fördelarna med detta är många, både för de resande, staden i sig och i slutändan även för samhället. En utvidgning av staden mot järnvägen skulle innebära att fler människor får möjlighet att resa kollektivt (med mindre bilanvändning som följd), fler människor kan leva och arbeta i de centrala delarna av staden, samtidigt som underlaget ökar för både handel och service. Utökad handel underlättar mycket för dem som reser kollektivt eller har sin bostad i närheten av en station. Dessutom utvecklas de tidigare ofta skräpiga och oinspirerade områdena till estetiskt tilltalande platser som förhöjer upplevelsen för såväl boende som genomresande. (Eliasson, 2011)

Även Jernhusen, som driver många av landets järnvägsstationer, däribland Nässjö centralstation, menar att ett stationsnära läge med fördel kan användas för ny bebyggelse med bostäder, arbetsplatser och gång- och cykelstråk. Samtidigt som stationsområdena blir till attraktiva besöksplatser såväl som trevliga boendemiljöer, får fler människor närmare till resandet. Detta kan bidra till mindre bilåkande och en bättre miljö; eller som det står på Jernhusens hemsida: "Bästa sättet att få en bättre miljö är att bygga lite mer stad." (Jernhusen, 2013-08-30)

För att resor med kollektiva färdmedel ska öka, krävs att det är lika bekvämt att ta tåget eller bussen som bilen. För att underlätta för människor som reser kollektivt är det därför en bra idé att placera bland annat

matvaruhandel i anslutning till resecentrum eller andra större knutpunkter, såsom en tågstation. Då kan resenärerna handla på vägen hem och slipper ta bilen till mataffären. (Johansson, 2009)

Stationsområden är utmärkta områden för en tät stad att växa fram på, både för en hållbar miljö och för en hållbar stadsutveckling. Med en ny del av staden som växer upp runt stationen hamnar området i fokus och det skapas liv och rörelse samtidigt som tryggheten ökar. Den förhöjda attraktiviteten leder i sin tur till ökad popularitet för området i sin helhet. (Jernhusen, 2013-08-30) Att skapa mer liv i staden är något som jag har tagit hänsyn till i flera av mina förslag, däribland etableringen av ett aktivitetshus på den västra sidan av järnvägsövergången.

För att skapa järnvägsnära miljöer som bidrar till en positiv och trygg upplevelse för både boende och genomresande är det viktigt med en relativt tät och blandad bebyggelse. Genom att bygga på detta sätt kan fler människor få tillgång till en större arbetsmarknad. Ofta glöms dock dessa miljöer bort och inkluderas inte i kommunplaneringen, vilket får till följd att de stationsnära områdenas potential, och därmed även städernas, inte tas tillvara. (Eliasson, 2011)

Min tanke och förhoppning är att Nässjö som stad och kommun ska fortsätta att utvecklas och sträva mot att bli en attraktiv kommun att bo och arbeta i. På vägen kommer staden då att behöva växa antingen utåt eller inåt genom förtätning. Med tanke på de stora tomma ytor som finns i Nässjös centrala delar och det lite negativa intryck detta ger, skulle staden gynnas av en högre densitet. Att bygga bostäder och liknande på den centrala marken skulle underlätta för såväl kollektivtrafik som handel samt skapa förutsättningar för ett levande centrum.

Ett villkor för förtätning i ett stationsnära läge är att järnvägsstationen fungerar som en nod och är tillgänglig i olika transportnätverk, samtidigt som den ingår i ett lokalt stadsbyggnadsmässigt eller urbant sammanhang. Den stora utmaningen är i många fall att förtäta utan att försvåra för utbyggnaden av infrastruktur och att optimera tillgängligheten till punkten med flera olika transportslag och att samtidigt skapa en attraktiv

plats. (Bertolini & Spit, 1998)

I Nässjös fall kan tågstationen sägas vara en nod och ett landmärke i allra högsta grad. Här stannar både bussar och tåg, och det finns, om än något bristfällig, parkering för både bilar och cyklar. Här kan inte utbyggnaden av infrastruktur räknas som ett problem, då det fortfarande finns stora ytor att röra sig på inom de aktuella områdena.

Nybyggnation och förtätning i anslutning till befintliga stationslägen är komplexa stadsbyggnadsuppgifter. Dels beror komplexiteten av frågans natur, men den påverkas även av begränsande regelsystem och splittrade markägareförhållanden. Ofta är ansvaret för den fysiska planeringen, infrastrukturplaneringen och trafikplaneringen uppdelat mellan flera olika instanser, vilket kan försvåra uppgiften. (Bertolini & Spit, 1998)

Samverkan mellan de olika aktörerna är mycket viktigt för ett tillfredsställande resultat (Boverket, 1997). Detta gäller även den järnvägsnära miljön i Nässjö, där marken till stor del ägs av kommunen, men även av staten eller privata markägare. För att kunna utnyttja marken på bästa sätt krävs diskussioner och överenskommelser mellan de olika parterna.

Länsstyrelsen menar att det ur ett hållbarhetsperspektiv är positivt med en utbyggnad i stationsnära lägen, men säger samtidigt att antalet människor i närheten av stationsområdet bör begränsas på grund av säkerhetsskäl. De nämner risker med bland annat farligt gods och urspårningar. Detta skulle kunna leda till att miljön närmast stationerna förblir outnyttjad när kommunerna väljer att planera på ett sätt som på sikt istället underlättar för biltrafik. Som kommun är det därför viktigt att fråga sig vilken typ av utveckling man ha. (Stationsnära läge, 2010)

Samtidigt som det kan vara en säkerhetsrisk med blandad bebyggelse (bostäder, arbetsplatser, service, handel och omsorg) i anslutning till stationen, kan en förflyttning av persontrafik från bilväg till järnväg, medföra en minskning av bilolyckor, vilket ur ett säkerhetsperspektiv skapar fördelar med stationsnära byggande. (Stationsnära läge, 2010)

## Om ekonomiska hinder och bristande framtidstro

En av utmaningarna i Nässjö är att locka människor att flytta till staden, samt att få de nuvarande invånarna att stanna kvar. I nuläget lämnar många unga Nässjö efter att ha studerat färdigt och staden går därmed miste om välutbildad arbetskraft. Anledningarna till att människor väljer att flytta till andra orter är flera, men en del grundar sig i att Nässjö inte erbjuder det som eftersöks. För unga människor saknas det både arbetsplatser utöver de som finns inom industri och handel, samt aktiviteter på fritiden. Som läget ser ut idag är det svårt att dra till sig människor.

På grund av detta skulle det troligen inte fungera att på kort tid fylla alla tomma ytor med nya bostäder i väntan på inflyttning. För att attrahera folk utanför länet krävs någonting mer. Möjligheten finns att mina förslag till förändringar vid en eventuell realisering kan locka folk till området och skapa det befolkningsunderlag som behövs för nya bostäder och service.

Mitt i centrala Nässjö finns en outnyttjad tomt som kommunen under en längre tid velat låta bebygga med flerbostadshus. På grund av det ekonomiska läget och att man varit osäker på vilken efterfrågan det finns av denna typ av bostäder, har det fram till nu inte funnits något företag som velat bygga på marken. Detta trots att det bevisligen går att sälja dyrare bostäder i Nässjö. Ett exempel är de relativt nybyggda villor som ligger endast ett par stenkast från Ingsbergssjön, mycket nära Stortorget.

I detta område, kallat Gambrinus sjösida, har nu Hökerum Bygg tecknat ett avtal med kommunen och planerar att bygga tre punkthus med sammanlagt 60 lägenheter. Byggstart för det första huset sker under hösten 2013 och alla 22 lägenheter i det aktuella huset är redan sålda. Detta visar tydligt att den här typen av projekt kan genomföras med gott resultat i Nässjö.

Att tomten förblivit obebyggd fram till nu ger en antydning om att den

bristande tilltron till Nässjös potential är spridd även utanför kommunens gränser. Det nya bygget visar på att Nässjö trots allt har potential att attrahera människor ifrån mindre orter likväl som ifrån större orter och städer, och i olika åldrar och familjekonstellationer.

## Om metodval

I min analys av arbetsområdet har jag använt mig av följande metoder för att identifiera Nässjös starka och svaga punkter, samt de behov som finns på platsen:

- Litteraturstudier
- Platsbesök
- Kartstudier
- Samtal med anställda på Nässjö kommun
- Studier av information om Nässjö kommun (översiktsplaner, visioner, kommunfakta, tidningsartiklar, bloggar etc.)

För att få en överblick över studiens för- och nackdelar följer här nedan en kort analys över mitt metodval, där jag identifierat positiva samt negativa aspekter med den metod jag valt.

### Positivt:

- Kartstudier och platsbesök har bidragit till en heltäckande analys vad gäller den fysiska miljön runt järnvägsspåren.
- Samtal med anställda på Nässjö kommun samt studier av information om Nässjö har gett idéer om vad som finns respektive saknas i staden.
- Litteraturstudier har gett viktig information om Nässjö och andra för examensarbetet relevanta områden.
- Miljöns utseende har beskrivits så sakligt som möjligt.

- Efter den detaljerade analysen har jag kunnat ge relevanta förslag till förbättringar i de aktuella områdena.

### Negativt:

- Vissa områden har på grund av tidsbegränsning studerats enbart genom kartstudier. Det är möjligt att intrycket av den omgivande miljön upplevs annorlunda från tågönstret än sedd uppfifrån.
- Det kan vara svårt att hinna se och bedöma miljön från tåget (på vissa platser).

Då jag under mitt projekt strävat efter att identifiera de behov och möjligheter som rör en så stor del som möjligt av de som besöker eller passerar arbetsområdet, har jag velat använda mig av en undersökningsmetod som täcker hela det aktuella områdets yta. Kartanalysen jag ägnat mig åt har gett en heltäckande bild av miljön som är synlig från passerande tåg. Även små områden som kan tyckas vara av mindre betydelse har getts utrymme. På så sätt har jag försökt försäkra mig om att inget delområde glömts bort. För att kunna identifiera de områden där en förändring skulle göra som mest nytta krävs att alla delområden behandlas.

Ett annat alternativ till den undersökningsform jag använt är en enkätundersökning. Den ger en bra möjlighet att identifiera vad invånarna tycker behövs i staden, vilka problem de anser finns eller hur de som tågresenärer upplever miljön längs järnvägsspåren.

Risken med en sådan undersökning är att man missar en väsentlig del av befolkningen som inte får komma till tals. En annan negativ aspekt av enkätundersökningar är att människor kan ha problem med att definiera vad de vill ha på platsen eller vad de inte är nöjda med, eller att de har väldigt subjektiva önsknings som är svåra att ta hänsyn till. Ibland är det man vill ha inte detsamma som det man behöver.

Under tiden jag ägnat åt examensarbetet har jag besökt Nässjö tre gånger. På grund av tidsbegränsning såväl som av ekonomiska begränsningar har jag endast rest med tåg längs tre av de aktuella sträckorna. Resterande sträckor har jag analyserat med hjälp av kartor. Hade det funnits mer tid och pengar avsatt till arbetet hade det varit möjligt att få fram en än mer detaljerad analys av dessa sträckor.

Intervjuer med boende i Nässjö, alternativt människor som pendlar med tåg till och från staden, hade också varit en potentiell metod att använda i mitt arbete. Fördelen med detta hade varit att jag på så sätt kunnat få mycket detaljerad information och en inblick i hur det är att leva i Nässjö eller att färdas regelbundet till och från staden. De negativa aspekterna hade varit, liksom i fallet med enkätundersökningar, beskrivet ovan, att det tagit mycket tid i anspråk samt möjligheten att vissa åsikter inte kommer fram. Vid intervjuer finns också risken att den intervjuade av någon anledning inte vill eller vågar framföra vissa åsikter av rädsla för att bli bedömd av intervjuaren.

I efterhand anser jag att mitt projekt kunde ha gynnats av att kombinera de metoder jag använt med någon form av enkätundersökning eller intervjuer. Detta för att ge rapporten än mer tyngd.

## Förslagets primära och sekundära effekter

Denna rapport handlar i första hand om hur man ur ett tågresenärsperspektiv kan förbättra intrycket av Nässjö. De förslag som getts är därför primärt tänkta att bidra till att detta perspektiv förbättras. Som en sekundäreffekt kan flera av förslagen även påverka den allmänna utvecklingen i staden.

När jag tittar på mina förslag till åtgärder kan jag dock se att några av förslagen förefaller ha större inverkan på utvecklingen i Nässjö än på upplevelsen av tågresan. I min vilja att kombinera lösningar på problem i staden och behov hos Nässjöborna med en förhöjd resupplevelse har mitt

perspektiv måhända förskjutits en aning och de förändringsförslag jag gett har i vissa fall inriktat sig i första hand på förbättringar för boende i Nässjö.

Jag väljer att kalla den påverkan som förslagen kan ge tågupplevelsen för primäreffekt och den påverkan som ges på Nässjös utveckling för sekundäreffekt. I vissa förslag skulle då sekundäreffekten kunna ses som större än primäreffekten.

De flesta av de föreslagna förändringarna har en tydlig primäreffekt, där man klart kan förutsäga en påverkan på upplevelsen från tåget. Som exempel kan vi titta på två av de givna förslagen: I fallet med projicering av film på den långa huskropp som ligger längs med järnvägen är primäreffekten för upplevelsen av tågresan kanske som tydligast. Detta är ett område som inte besöks av boende i Nässjö och i princip aldrig av någon annan än tågresenären, därmed har detta förslag liten möjlighet att skapa en sekundäreffekt för utvecklingen av Nässjö stad.

Även i förslaget med inplantering av avvikande växtlighet längs sträckan mot Jönköping är primäreffekten väldigt tydlig. Visserligen kan platsen ses från andra håll än från förbipasserande tåg, men ett förvekligande av förslaget borde ändå ha mycket liten effekt på utvecklingen i staden. De nya trädslagen skulle vara synliga för Nässjöborna, men inte ge någon speciell effekt för upplevelsen av landskapet. Eventuellt kan de dock se det som positivt med utblickar i landskapet.

Ett av förslagen för området vid stationsbyggnaden gäller en etablering av verksamhet som kan locka folk till området. Detta förslag har både en stark primäreffekt och sekundäreffekt. Vid en realisering skulle förslaget ge en mer levande bild från tågfenstret samtidigt som det ger en trevlig miljö för de Nässjöbor som vistas på platsen. I detta fall är det därför svårt att säga vilken effekt som är den största eller viktigaste.

Tre av förslagen skulle dock vid ett genomförande få en betydligt större effekt för de boende i Nässjö än för de tågresenärer som passerar genom staden, även om påverkan för tågresenärerna också skulle vara

betydande. Det förslag med minst effekt på resupplevelsen, enligt min bedömning, är införandet av utökad belysning längs med gång- och cykelvägen till och från järnvägsövergången på den västra sidan. Visserligen skulle belysningen synas från tåget, men den ökning av antalet användare av vägen som kan antas ske, skulle vara svår för tågresenären att uppfatta. För Nässjöborna skulle en ökning av ljusnivån däremot kunna bidra till ett lite livligare område som därmed känns trevligare att vistas i efter mörkrets inbrott.

Att placera ett aktivitetshus i anslutning till ovan nämnda gång- och cykelväg skulle kunna ha stor effekt på antalet människor som vistas på platsen. Detta skulle vara väl synligt från de tåg som passerar Nässjö station och skulle därmed ge en bild av en aktiv stad där det händer saker. Då Nässjöborna uttryckt en önskan om att utöka utbudet av aktiviteter i staden, kunde detta vara en lösning på både ett lokalt problem med för lite att göra på fritiden för boende i staden samtidigt som det kan förbättra intrycket av tågresan.

Dock står investeringarna i det föreslagna aktivitetshuset inte i proportion till det förhöjda intryck som byggnaden och den ökade tillströmningen av människor skulle ge tågresenären. För att uppnå samma påverkan på resupplevelsen skulle det vara möjligt med betydligt mindre kostsamma åtgärder.

Att jag föreslagit denna typ av åtgärd hör givetvis samman med att jag tagit till mig de önskemål som lämnats av de boende och jag såg därför en möjlighet att lösa två problem genom en insats. Dock krävs självfallet en utredning för att bestämma den mest fördelaktiga placeringen av ett aktivitetshus ifall detta skulle bli aktuellt i Nässjö någon gång i framtiden. Det är såklart möjligt att man kan finna en bättre placering än den jag föreslagit, men då går man också miste om många av de andra positiva effekter som jag nämnt tidigare.

Uppförandet av ett design- och forskningscenter, vilket jag föreslagit som ett sätt att förändra Nässjös image och skapa en form av landmärke i staden, är även det en mycket kostsam investering. Det är såklart svårt

att motivera detta uppförande endast med att det skapar en intressant miljö för förbipasserande tågresenärer. Den huvudsakliga påverkan skulle definitivt vara på Nässjös allmänna utveckling och bidra till en mer intressant boendemiljö. Att förslaget skulle ge en förhöjd resupplevelse hamnar då i skymundan.

Det kan dock vara svårt att helt skilja mellan åtgärder som påverkar tågresenärens upplevelse av Nässjö respektive en utveckling som till största del förbättrar för de boende i staden. Detta på grund av att de åtgärder som skulle medföra förändringar för Nässjöborna, på sikt även skulle förhöja upplevelsen av tågresan. Det är troligt att en stark sekundäreffekt även kan påverka primäreffekten – en positiv utveckling av staden återspeglar sig i tågområdets utformning, vilket ger en förhöjning av resupplevelsen.

## Förslag till efterföljande arbete

I vissa av mina förslag har jag nämnt vikten av och möjligheterna med att involvera lokalbefolkningen i stadens fysiska utformning. De boende i staden ser ofta på den aktuella platsen med andra ögon än planerare och landskapsarkitekter som endast vistats där tillfälligt, och kan ge andra infallsvinklar på de eventuella problemen.

När det gäller utformningen av tåggenomfaten i Nässjö skulle man, i tillägg till ovanstående, även kunna använda tågresandes åsikter om den järnvägsnära miljön i gestaltningsprocessen. På så sätt kan man få en annan synvinkel på vad som är bra respektive mindre bra i miljön som omger järnvägen.

Ett sätt att gå vidare med detta är att, som nämnts tidigare i diskussionsavsnittet, använda enkätundersökningar för att ta reda på folks åsikter om det aktuella området, samt eventuella idéer till förändringar. För att göra boende såväl som tågresande intresserade av att delta i en sådan undersökning kan det behövas marknadsföring för att göra dem uppmärksamma på vad som är på gång i staden.

I ett par av de förändringar som föreslås i denna rapport krävs vidare undersökningar, exempelvis för att mer exakt bestämma den mest fördelaktiga placeringen av ett eventuellt design- och forskningscenter eller aktivitetshus. Vidare vore det även intressant att undersöka hur det på andra sätt kan vara möjligt att förhöja intrycket av Nässjö genom förändringar i stadsbilden. Kanske finns det ytterligare områden som i hög grad påverkar uppfattningen om staden, områden som inte är synliga från förbipasserande tåg.

För de personer som bara passerar Nässjö och som aldrig stiger av tåget på Nässjö station skulle dock dessa förändringar troligen inte ge några märkbara effekter. Däremot är det möjligt att Nässjöbornas mer positiva inställning till sin stad sprider sig till övriga delar av landet och påverkar tillströmningen av turister till staden. Ett gott rykte kan, som nämnts tidigare i rapporten, även locka nya invånare till Nässjö, vilket i sin tur ökar stadens attraktivitet.

Därigenom kan det alltså antas vara möjligt att en upprustning av staden i sin helhet (och inte endast inom järnvägsområdet) ger samma typ av positiva effekter som förändringarna i mitt förslag förhoppningsvis kan leda till. Dock kan flera av mina föreslagna förändringar ses som en upprustning inte bara av järnvägsmiljön, utan av hela Nässjö. I min rapport har jag poängterat vikten av att människor rör sig i området närmast stationsbyggnaden och järnvägen för att staden ska uppfattas som levande, och för att åstadkomma detta krävs således förändringar inom just den järnvägsnära miljön. Förändringar och utveckling av andra delar av Nässjö kan som sagt förbättra bilden av staden, men det bästa resultatet tror jag att man får genom att börja med järnvägsmiljön.

8

**REFERENSER**

# Tryckta referenser

Andersen, K., Landholm, D. & Stensson Y. (2006) *Innan resan – En undersökning av stationsmiljön*. Karlstad Universitet, Fakulteten för ekonomi, kommunikation och IT.

Andersson-Skog, L & Ottosson, J (2005) Från "Hela folkets järnväg" till konsumentintresset i centrum – järnvägen, staten och marknaden under 150 år. I: Banverket (Red) *Järnvägen 150 år*. Stockholm: Informationsförlaget, s 8-19.

Basic, A (2006) *Intryck av Tranås stad från Södra stambanan: En idéstudie avseende omvandlingen av områdena närmast järnvägen*  
Magister-uppsats, Blekinge Tekniska Högskola, Sektionen för Teknokultur, Humaniora och Samhällsbyggnad.

Bertolini, L & Spit, T (1998) *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas*. London: E & FN Spon.

Björkman, K & Lingqvist, L (2004) *Stationsmiljöhandboken Råd och riktlinjer för ny- och ombyggnader samt dou. Arbetsmaterial 2004-09-15*, Banverket, sektionen för samhällsplanering.

Blodgett, J G & Wakefield, K L (1996) The effect of the servicescape on customers' behavioral intentions in leisure service settings. *The Journal of Services Marketing*, 10 (6), 45-61.

Boverket (1997) *Järnvägar genom och i anslutning till tätorter: Metoder och arbetssätt för planering*. Rapport 1997:2. Karlskrona: Boverket

Bridgeman, B (2012) Eye Movements. I: V.S. Ramachandran (Red) *The Encyclopedia of Human Behavior*, Santa Cruz, CA: Academic Press, vol. 2, s. 160-166.

Bucht, E; Pålstam, Y & Wingren, C (1996) *Trafikantupplevelse på väg*. Alnarp: Movium

Cullen, G (1961) *The concise townscape*. London: Architectural Press.

Gehl, J (2010) *Life between buildings* (6:e upplagan). Skive: Arkitektens Forlag. The Danish Architectural Press.

Gibson, J (1954) The Visual Perception of Objective Motion and Subjective Movement. *Psychological Review*, Vol 61 (5), 304-314.

Eriksson, E (1990) *Den moderna stadens födelse. Svensk arkitektur 1890-1920*. Stockholm: Ordfront förlag.

Eriksson, T m.fl. (1976) Bygg skånska städer -Aspekter på stadsarkitektur efter 1850. I: *Sydsvenska dagbladets årsbok 1976*.

Gustavsson, E (1999) Järnvägens trädgårdar och parker. I: *Kulturhusens Dag. Järnvägsmiljöer byggnader och banor*: Riksantikvarieämbetet.

Henrikson, A & Weibull, E (2008) 'Förtätning' inom stadsplanering: en studie av syftning och framställning i svensk dagspress. Kandidatarbete 15 hp, Sveriges Lantbruksuniversitet i Uppsala, Institutionen för stad och land.

Hultgren, K (2002) *Stations-Guide – Inter-modal travel centres – Att utveckla resecentrum från dålig skarv till bra koppling*. Tierp: Stationsrådet.

Newton, I (1687) *Philosophiæ Naturalis Principia Mathematica*,

Klintborg, Å (1992) *Trädgårdar till lust och nytta*. 80-poängsuppsats i konstvetenskap, Lunds Universitet, Institutionen för konstvetenskap.

Kungliga järnvägsstyrelsen (1906) *Statens järnvägars jubileumsskrift 1856-1906*. Stockholm: Centraltryckeriet.

Lidholm, E (1918) *Med Järnväg Nässjö-Kalmar: En beskrivning i ord och bild till resandets och ortsbefolkningens tjänst*. Nässjö: Wallerströms Bok-



tryckeri Aktiebolag.

Linde Bjur, G (2005) Järnvägsarkitektur. I: Banverket (Red) *Järnvägen 150 år*. Stockholm: Informationsförlaget, s 78.

Lynch, K (1960) *The image of the city*. USA: Massachusetts Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College.

Modigh, A (2009) *Planering i stagnerade orter*. Examensarbete 30 hp, Blekinge Tekniska Högskola, Sektionen för Teknokultur, Humaniora och Samhällsbyggnad.

Motloch, J (2001) *Introduction to landscape design*. USA: John Wiley & Sons.

Nässjö kommun (2011) Bilden av Nässjö -En enkät på webben 23 dec till 12 jan, ingen sidnumrering.

Nässjö kommun (2012) Årsredovisning för Nässjö kommun, s 11.

Nässjö kommun (2012:b) Resan mot en ny vision Nässjö 2030. Redovisning av visionsarbetet 2011–2012 med förslag till ny vision, s 6.

Rydén, J (1981) *Nässjö under järnvägsepoken*. Stockholm: Liber Förlag.

Segerros, H E (1983) Sveriges största trädgårdsrörelse –ett minne blott. *Viola Trädgårdsvärlden*, 40, 8-9.

Stationsnära läge (2010) Länsstyrelsen i Skåne, Region Skåne, Skånetrafiken & Trafikverket.

Trafikanalys (2013) Järnvägstransporter 2013 kvartal 2.

Ulrich, R S (1983) Aesthetic and affective response to natural environment. I: Altman, I & Wohlwill, J F (Red) *Behavior and the Natural Environment*. New York: Plenum Press, s 85-125.

## Referenser hämtade från Internet

Allenbach, J-M (Okänt år) X2 Spec Sheet. ><http://documents.epfl.ch/users/a/al/allenbac/www/documents/Fich0316.pdf>< 2014-01-11

Eliasson, E (2011) Hållbar stad byggs bäst runt stationerna. Stadsbyggnad, (1). > <http://stadsbyggnad.org/2011/02/hallbar-stad-byggs-bast-runt-stationerna/>< 2013-02-11

Graf, J (2010) Vad gör en stad attraktiv? ><http://johannagraf.blogspot.com>< 2013-10-20

Highpointing i Sverige. Småland: Tomtabacken - 377 m. > <http://sverigestak.org/landskap/sml.shtml>< 2013-10-01

Jernhusen, Den stationsnära staden. ><http://www.jernhusen.se/Foretag/Stadsprojekt/Den-stationsnara-staden/>< 2013-08-30

Postvagnen. Forum. ><http://postvagnen.com/forum/>< 2014-01-11

SCB. Folkmängden efter kommun, civilstånd, ålder och kön. År 1970-2010. > <http://www.ssd.scb.se/databaser/makro/SubTable.asp?yp=tansss&xu=C9233001&omradekod=BE&huvudtabell=BefolkningNy&omradetext=Befolkning&tabelltext=Folkm%20m%20ngden+efter+region%20C+civilst%20E5nd%20C+%E5lder+och+k%20F6n%20E+%C5r&preskat=O&prodid=BE0101&starttid=1970&stopptid=2010&Fromwhere=M&lang=1&langdb=1>< 2013-09-01

SJ. >[www.sj.se](http://www.sj.se)< 2013-10-30

Wikipedia:1. Backstugusittare. ><http://sv.wikipedia.org/wiki/Backstugusittare>< 2013-08-22

Wikipedia: 2. Itino. ><http://sv.wikipedia.org/wiki/itino>< 2014-01-11

Wikipedia:3. X2. >[http://sv.wikipedia.org/wiki/X2\\_\(t%C3%A5g\)](http://sv.wikipedia.org/wiki/X2_(t%C3%A5g))< 2014-01-11

Wikipedia:4. Reginatåg. ><http://sv.wikipedia.org/wiki/Reginat%C3%A5g>< 2014-01-11

Wikipedia:5. Östgötapendeln. ><http://sv.wikipedia.org/wiki/%C3%96stg%C3%B6tapendeln>< 2014-01-11

## Bildreferenser

Dickmann, J (2008) ><http://www.flickr.com/photos/dickmann/2814587825>< 2013-09-08

Garden. ><http://www.garden.ie/albumUpdate.aspx?id=77&idalbum=16383>< 2013-09-18

Google Maps. >[maps.google.se](http://maps.google.se)< 2011-10-20 - 2011-10-22

Gunnarsson, V (2012) ><http://blogspotcom-viola.blogspot.se/2012/09/besoker-dotter-catarina-i-nassjo-317-38.html>< (2013-10-01)

Hitta. Nässjö. >[www.hitta.se](http://www.hitta.se)< 2013-08-20 - 2013-09-20

Iske, L (2010) ><http://www.panoramio.com/photo/33592133>< 2013-09-08

Johansson, L (2013) (opublicerad referens)

Lundborg, A (2011) > <http://www.alltomtradgard.se/profil/album/bildsida/?albumId=142279&imgId=310089>< 2013-09-18

Lundén-Welden, C (2010) ><http://svid.se/sv/Nasta-steg/Intressentforeningen/Aktiviteter/Genomforda-aktiviteter/253-2010-Studiebesok-med-tema-produktutveckling-och-Intressentforeningens-arsmote/><

2013-09-08

Oberger, B (2011) >[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tania\\_Ruiz\\_Gutierrez\\_Elsewhere\\_1.JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tania_Ruiz_Gutierrez_Elsewhere_1.JPG)<Sten. Markbeläggning. ><http://www.sten.se/sten-ute/markbelagning/>< 2013-09-17

Tegelinformation. ><http://news.cision.com/se/tegelinformation-se/i/markbelagning,c1227552>< 2013-09-17

Wikipedia. Nässjö kommun. >[http://sv.wikipedia.org/wiki/N%C3%A4ssj%C3%B6\\_kommun](http://sv.wikipedia.org/wiki/N%C3%A4ssj%C3%B6_kommun)< 2013-09-24

Åhman, E (2009) ><http://femtiofalsjakten.se/2009/january/kafferast-i-nassjo.html>< (2013-10-01)