

POSTINDUSTRIELLA LANDSKAP UNDER OMVANDLING EN UTVECKLINGSSTRATEGI FÖR GREDBY BANGÅRD



EXAMENSARBETE VID LANDSKAPSARKITEKTPROGRAMMET, SLU ULTUNA, UPPSALA 2014
FILIP HELGSTEN
FAKULTETEN FÖR NATURRESURSER OCH JORDBRUKSVETENSKAP
INSTITUTIONEN FÖR STAD OCH LAND, AVDELNINGEN FÖR LANDSKAPSARKITEKTUR



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences
Institutionen för stad och land

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet

EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp

Nivå: Avancerad A2E

© 2014 Filip Helgsten

Epost: filiphelgsten@gmail.com

Titel på svenska: Postindustriella landskap under omvandling - en utvecklingsstrategi för Gredby bangård

Title in English: Post-Industrial landscapes in conversion - a development strategy for Gredby rail yard

Handledare: Ulla Berglund, institutionen för stad och land

Examinator: Ann Åkerskog, institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Tuula Eriksson, SLU, institutionen för stad och land

Grundkartor: © Eskilstuna kommun, om inget annat anges.

Omslagsbild: Filip Helgsten 2014

Övriga foton och illustrationer: Filip Helgsten, om inget annat anges. Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren.

Originalformat: A3

Nyckelord: landskapsarkitektur, stadsplanering, postindustriellt landskap, omvandling, park, bangård, Eskilstuna, Gredby

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

Förord

Stort tack till min handledare Ulla Berglund för engagemang, goda råd och ett fint samarbete i stort. Jag vill även tacka Henrik Ljungman för givande diskussioner och Erik Hansén för gästfriheten i Berlin. Och tack Cecilia.

Summary

This master thesis discuss the key role that post-industrial landscapes play in shaping our contemporary cities and presents a strategy on how a rail yard in Eskilstuna could be transformed into a park.

Background

Post-industrial landscapes, also often called brownfields, are in a broader context the product of a globalized world in rapid change. In almost all cities there are abandoned industrial and infrastructure sites, that lost it's function as a result of changes in society. This thesis main focus is on rail yard areas, which are typical post-industrial landscapes, and are in many cases abandoned due to changing transportation needs.

In recent decades, a trend to transform this type of areas into public places has emerged. Often the result is a combination of the existing qualities of the site, and new features and functions. This approach has generally the advantage that some of the site's history may still be readable, within the new framework.



The location of Eskilstuna in the Mälardalen region

Eskilstuna is a city of 100,000 inhabitants with an identity clearly linked to widespread former industrial activity. In the contemporary urban planning there is an ambition to highlight the industrial legacy when shaping the city's future development. Quite centrally located in Eskilstuna, one could find the rail yard Gredby where the business is likely to be phased out in the future. The rail yard is just over 20 hectares big and is part of the urban development project called Väster where a small-scale industrial zone will be transformed into an integral part of the inner city.

Purpose and reasearch questions

The purpose of this thesis is to develop an overall strategy that deals with the question of how the area can be developed toward a public green and activity space that also might include housing. The thesis should serve as a basis for the discussion about the future of the rail yard and focus on how the area, based on existing values, could develop its own character and simultaneously integrate with Väster and Eskilstuna.



Gredby rail yard is located west of the city center

The research questions that the work should answer are:

- How can a centrally located rail yard area in Eskilstuna be converted into a public green space activity area and in the long term develop new significant features of activitiy and possible housing?

- What are the existing values of Gredby rail yard and how can these be utilized and developed in a process of transformation?

- What trends can be seen in how post-industrial landscapes are transformed today, and are the currently dominant approaches useful to create environments that are well rooted in the local context?

Method

The thesis is divided into two main parts. The first part concerns the post-industrial landscape, identity and rail yard type situation. This part is based on a literature study combined with a field trip to Berlin where rail yards converted to parks were studied.

The second part is site specific and deals with the local context and the values of Gredby rail yard and ends up with an overall strategy for the conversion of Gredby rail yard. This part is based on a background study where local historical literature and municipal planning documents were studied. In addition, the site was visited a number of times and the rail yard was examined and photographed. The focus was to create an understanding of the area's fundamental structure, its values and its relationship to the surroundings. Finally a program of principles that worked indicative regards the overall strategy were constructed. The principles were a synthesis of the conclusions I extracted from the field trip, the background studies of the local context and the site visits at Gredby rail yard. In addition lessons learned from the literature study were incorporated in the principles.

Part I - Industrial legacy, identity and rail yards

Briefly the literature study showed that post-industrial landscapes has spread increasingly in the last century, but it was not until in the emergence of the broad environmental movements in the 1960s – and 70s that they began to be discussed seriously. These abandoned areas did not fit in the classic duality nature-culture, which therefore had to be questioned. Old industrial sites and harbors now began to be converted without hiding the existing structures. A key project in this spirit was *Landschaftspark Duisburg Nord* in the Ruhr area, developed between 1989 and 2002.

In the 1990s a theoretical field called landscape urbanism turned up. A core idea of the landscape urbanism is the emphasis on the need for a holistic view of the city where the landscape should be the basis for urban development.

Conversion of post-industrial landscapes has become a way for cities and regions in crisis to shape new identities. However, criticism has been brought against the mainstream tendencies that can be seen in for example waterfront development projects. In fact, research shows that it is often possible to find keys to a successful transformation in the various types of informal actions and activities that often are coming up in abandoned places.

Field trip

In Berlin Park am Gleisdreieck, Park am Nordbahnhof and Naturpark Schönberger Südgelände, where visited. All were parks that had developed on abandoned rail yards wich was a result of the cold-war division of Berlin. Common for the three parks is that the design very clearly is based upon existing shape and topography, and that the ongoing ecological processes are allowed to continue, within a new framework. The offer of wild nature in the middle of the city is a core idea.

Part II - Eskilstuna and Gredby rail yard

Eskilstuna is an old industrial city that after a period of economic downturn once again, has increasing population since 15 years back. Today the municipality emphasizes a densification of the inner city, investments in public space and a valuing of the industrial legacy. A good example of this approach is the transformation of the city district Väster where Gredby rail yard is included.

In the central parts of the city you could find several big parks that are characterized by lawns, large trees, flowerbeds and play areas for small children.

Overall, the need for parks will increase as the population will continue to grow. Additionally, it is a lack of parks of alternative character that can attract young people and offer broader opportunities for physical activity. Gredby rail yard also constitutes a barrier in the city that need to be eased up. A park development would also be important because of an identified need for a “sharp” destination point in the southern parts of Väster.

Description of Gredby rail yard

The construction of Gredby rail yard began in the 1870s and it has since then evolved continuously. Today there is still extensive ongoing operations in the rail yard, mostly train service and switching of trains.

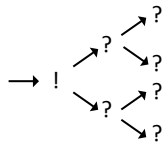
Simplified, the rail yard could be divided into three areas with different characteristics. In the most peripheral part high growing spontaneous vegetation dominates. In contrast, the most central part consist of a large number of wide spread tracks, which results in a vast open space with unobstructed views. In between these parts there is an area with large buildings and paved surfaces. The overall important characteristic is the topography with distinct plateaus and vertical elements like lighting masts.

Design principles

The three main principles suggested to direct the transformation are:

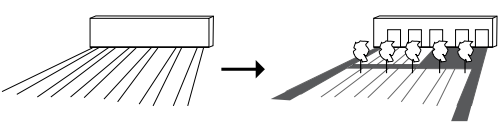
- Structuring for variability

A new structure of pathways will be laid out over the site, so the park then could develop in different directions depending on future needs. In strategic locations entrances are created.



- Preservation, reuse and additions

The area’s main character should be seen as a unique asset for the development of Väster in its entirety. The starting point for the conversion of the rail yard should therefore be the sites uniqueness in terms of topography, vegetation, materials and buildings. New buildings should also be possible in suitable position.



- Variation

Variation shall be sought, meaning a mix of spatial scales and park experience opportunities.



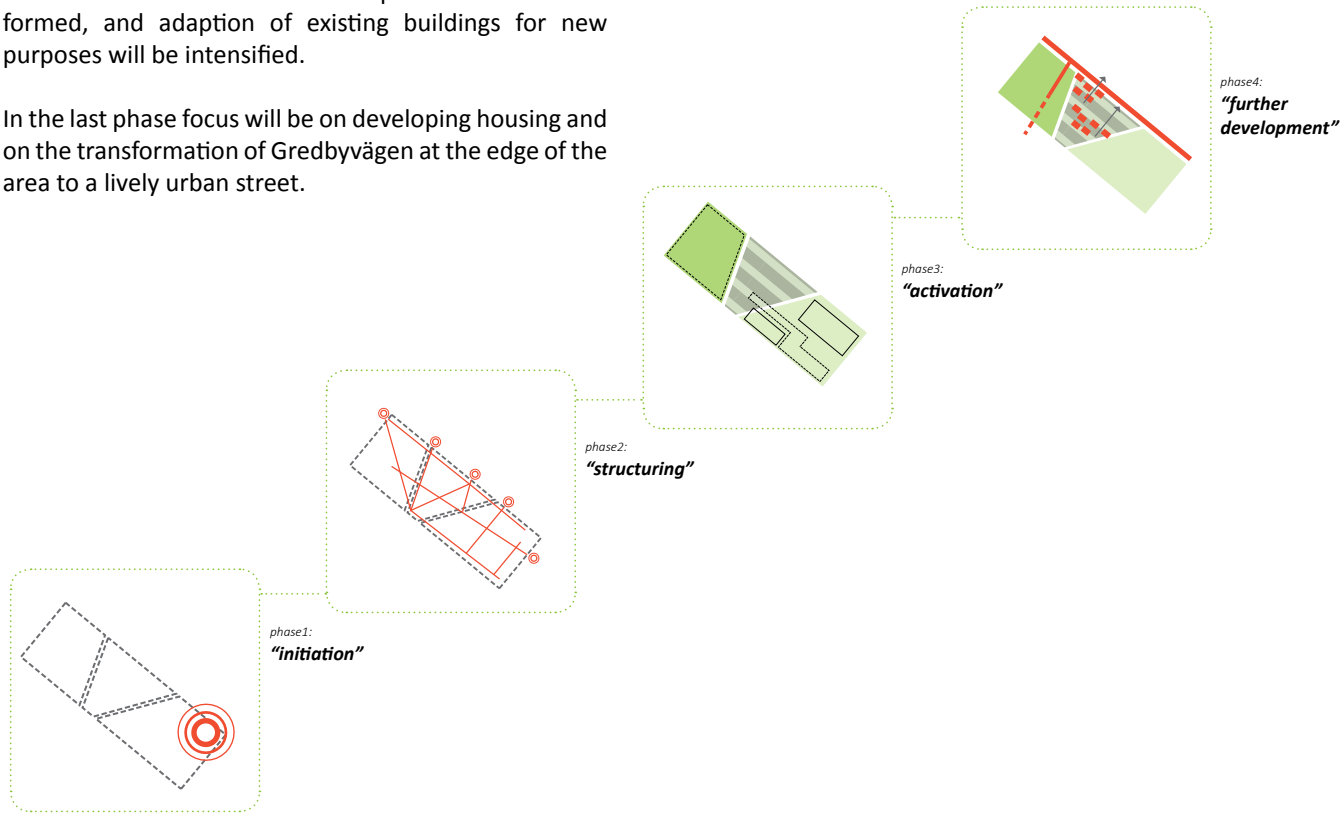
Design proposal

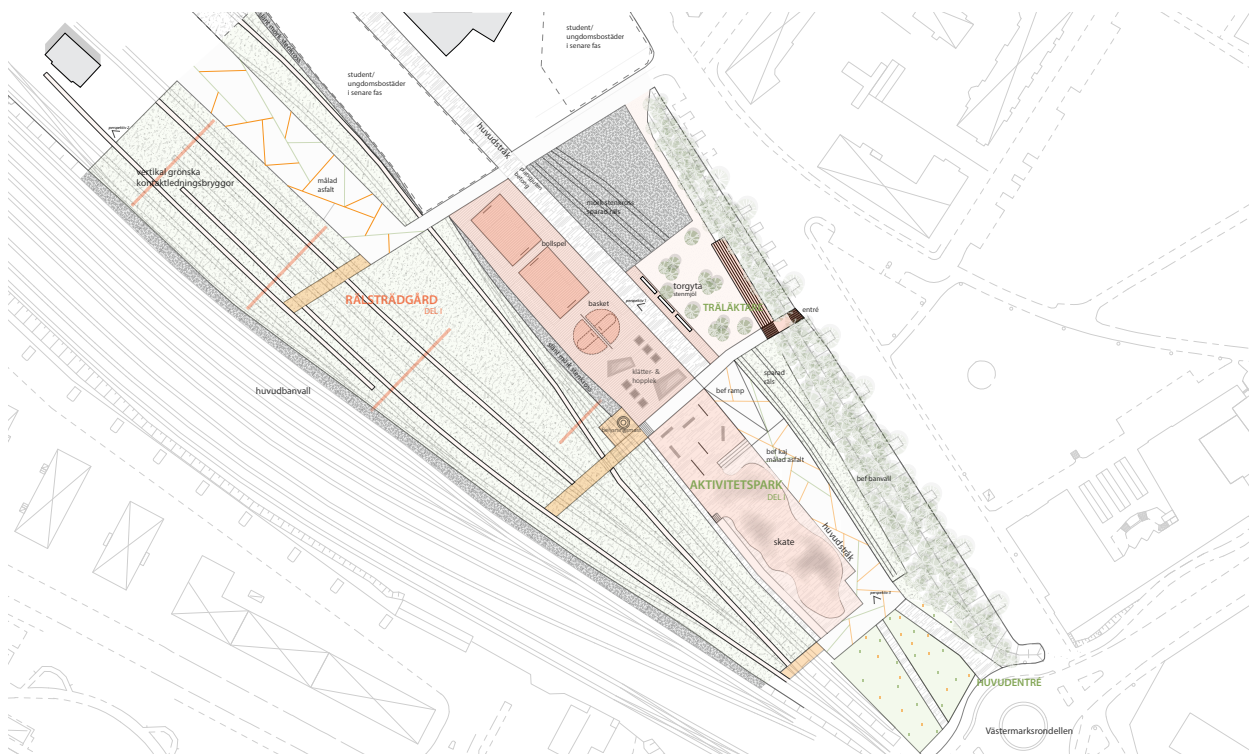
In the overall conversion strategy a schematic gradual process is presented, where the first phase of transformation involves the construction of a first-delimited park piece in a strategic located part of the rail yard.

In the second phase the entire site is made available by creating entrances and a new system of pathways. The site receives a new basic framework to develop around.

In the next phase the park development continuous within this framework. Various park characters are formed, and adaption of existing buildings for new purposes will be intensified.

In the last phase focus will be on developing housing and on the transformation of Gredbyvägen at the edge of the area to a lively urban street.





First phase

In addition to the overall strategy, I also present a more detailed design for the part that is proposed to be converted in the first phase. Here an “activity park” is proposed with spaces for various types of sports and activities that is located next to the main entrance which should announce the park clearly. In connection to the activity park a “rail garden” is suggested where the park experience primarily will take place in form of a walks on the existing tracks through a dry meadow with visible elements of vertical greenery. This part will be located at a higher topographic level in relation to the “activity park”.



"Activity park"



"Rail garden"



Main entrance

Discussion

The discussion section mostly deals with questions of what motives there are to create a park, the validity of the study objects from the field trip as role models, and the challenge of working with a complex task of this type on alone.

Simplified one can say that a process of convert Gredby rail yard into a park seems reasonable in the long term, given that Eskilstuna will steadily grow and based on the municipal visions for development of Väster. However, there are several other possible scenarios that may be seen more economically credible in the short term, such as an orientation toward more large-scale housing development.

The park projects studied in Berlin were located in a radically different context. Eskilstuna is in comparison to Berlin a very small town where wilderness and “the real nature” could be taken for granted. In addition, these Berlin parks are created on sites with strong emotional values due to their history. A conclusion is that a deep understanding of these contextual differences is required to make successful application of the approaches used in Berlin.

The complexity of this task has meant that I had to work briefly and look at the big picture. In some way this orientation makes a contradiction to the reuse approach proposed for the conversation, as such approach requires a broad and deep understanding of many different aspects that I didn't have the possibility to explore.

INNEHÅLL

INLEDNING	Sid 8	DEL II - ESKILSTUNA OCH	Sid 21
Bakgrund	Sid 8	GREDBY BANGÅRD	
Syfte	Sid 8		
Frågeställningar	Sid 8	ESKILSTUNA - HISTORIA OCH FRAMTID	Sid 22
Metod och genomförande	Sid 8	Eskilstunas historia	Sid 22
Avgränsningar	Sid 9	Eskilstunas framtid	Sid 23
Begrepp	Sid 9	Parker och parkkvaliteter	Sid 23
		Planprogram för Väster	Sid 24
DEL I - INDUSTRIARV, IDENTITET	Sid 10	Slutsatser - utgångspunkter för principer	Sid 25
OCH BANGÅRDAR		och förslag	
POSTINDUSTRIELLA LANDSKAP	Sid 11	GREDBY BANGÅRD	Sid 26
Synen på postindustriella landskap	Sid 11	Verksamheter idag	Sid 26
Landskapsurbanism	Sid 12	Bangården idag	Sid 27
		Fotografier	Sid 28
IDENTITET I POSTINDUSTRIELLA LANDSKAP	Sid 13	Byggnader	Sid 29
City branding - risk för likriktning	Sid 13	Bangården i kommunal planering	Sid 30
Nycklar till stark identitet	Sid 13	Föreningar	Sid 30
Undervärderade mellanrum	Sid 13	Analys - utgångspunkter för principer	Sid 30
Ungdomar i det offentliga rummet	Sid 14	och förslag	
BANGÅRDEN	Sid 14	PRINCIPER FÖR UTVECKLINGSSTRATEGI	Sid 31
Kort järnvägshistorik	Sid 14		
Vad är en bangård?	Sid 14	FÖRSLAG	Sid 32
Ekologiska värden	Sid 14	Utvecklingstrategi	Sid 32
Förorenad mark	Sid 14	Översikt	Sid 33
		Gestaltning initieringsskede	Sid 34
Sammanfattning och tolkning litteraturstudie		Visualiseringar	Sid 35
- utgångspunkter för principer och förslag	Sid 15		
FÖREBILDER - STUDIEBESÖK BERLIN	Sid 16	DISKUSSION	Sid 38
Park am Gleisdreieck	Sid 17	Behövs en ny park?	Sid 38
Naturpark Schöneberger Südgelände	Sid 18	Förslaget och visionerna för Väster	Sid 38
Park am Nordbahnhof	Sid 19	Berlinparker som studieobjekt	Sid 38
Sammanfattande reflektion	Sid 20	Landskapsurbanism som idémässig förebild	Sid 39
Slutsatser - utgångspunkter för principer		Självständigt arbete med komplex uppgift	Sid 39
och förslag	Sid 20	Min arbetsprocess	Sid 39
		Slutord	Sid 40
		KÄLLFÖRTECKNING	Sid 41
		BILDFÖRTECKNING	Sid 42

INLEDNING

Samhällsomvandlingar relaterade till effektivisering av tillverkningsindustri och transport har under lång tid resulterat i att industri- och infrastrukturuområden i västvärlden överges och förfaller. Dessa kan benämnas postindustriella landskap. Hur sådana miljöer kan hanteras är en fråga som under de senaste decennierna blivit allt mer central inom stadsplanering och landskapsarkitektur.

Bakgrund

Räls- och bangårdsområden är en typ av postindustriella landskap som i många städer helt eller delvis övergivits när logistikbehoven förändrats till följd av omstruktureringar i samhället. Idag kan en trend att omvandla dessa områden till olika publika ändamål tydligt skönjas. Ofta handlar det om en transformering till park där platserna laddas med nya funktioner och betydelser, samtidigt som befintliga strukturer och vegetation sparas i olika hög grad. Att ta sig an sådana, ofta väldigt stora, områden på ett sådant sätt kan vara ett alternativ till exempelvis bostadsbyggande, bland annat eftersom möjligheten till långsam rening av marken med vegetation då kan utnyttjas. Men det är också en lösning som kan bygga på utveckling av befintliga värden och som därmed kan berätta något av stadens historia.

Eskilstuna är en stad som i hög grad är präglad av industrins avtryck i stadslandskapet och vars identitet till stor del bygger på industriarvet. Efter en lång period av stagnation växer stadens invånarantal sedan 15 år i relativt snabb takt samtidigt som industrins betydelse fortsatt minskar. Eskilstuna befinner sig, likt många andra industristäder, mitt i en utmanande omvandlingsprocess kopplad till nödvändigheten att finna en position i ett framväxande tjänste- och kunskapssamhälle. För Eskilstunas del handlar omvandlingen till stor del om bostadsbyggande och förädling av det offentliga rummet, och i detta arbete finns tydliga ambitioner att bevara och bygga vidare på den ”brokiga” industrikaraktären.

Industriarvet är något man ser på med stolthet och vill lyfta fram i stadens fortsatta utveckling. Ett tydligt exempel på detta förhållningssätt är de visioner som formulerats för omvandlingen av ett centralt beläget industriområde, Väster, där ”Den Eskilstuna-egna stadsdelen” är en av målbilderna (Eskilstuna kommun 2011). Här pekar kommunen ut en utveckling mot ett integrerat bostads- och verksamhetsområde i etapper fram till 2030, fastslaget i ett fördjupat program antaget 2011. Ambitionen kan sägas vara att transformera och lägga till, snarare än att förkasta och kamouflera.

I södra delen av planområdet finns Gredby bangård, som omfattar drygt 20 hektar. I det fördjupade programmet (Eskilstuna kommun 2011) anges bangården som utredningsområde på grund av osäkerhet kring den befintliga verksamhetens framtid. Man skriver att det mest sannolika är att befintliga verksamheter kopplade till järnväg och godshantering upphör på 10-20 års sikt då det finns planer på en ny järnväg för godstrafik väster om staden.

Gredby bangård befinner sig i gränslandet mellan stads- och industrilandskap. Min uppfattning som tidigare Eskilstunabo är att det är ett undangömt och vidsträckt område som många av stadens invånare saknar en relation till, en periferi mitt i staden. Samtidigt är det en plats rik på historia och berättelser. Här samsas tågreliker med vagnar och lok i bruk, övervuxna spår, gamla lokstallar, moderna servicebyggnader, slyskog och avfallshögar. Området är delvis i bruk och delvis övergivet sedan länge, och vad som är vad kan vara svårt att avgöra vid en första anblick. Frågan är hur detta mycket stora och centralt belägna infrastruktur- och industrilandskap ska hanteras, i förhållande till visionerna för Väster och stadens utveckling i stort, om det förlorar sin praktiska funktion.

Syfte

Syftet med examensarbetet är att ta fram en övergripande strategi för hur området kan utvecklas mot ett publikt grön- och aktivitetsområde inklusive nya verksamheter och eventuellt bostäder. Arbetet ska kunna fungera som ett diskussionsunderlag för hur området med utgångspunkt i befintliga värden kan utveckla en egen karaktär och samtidigt integreras i stadens parkstruktur och med det nya Väster.

Frågeställningar

Hur kan ett centralt bangårdsområde i Eskilstuna omvandlas till ett publikt grön- och aktivitetsområde med, på sikt, betydande inslag av nya verksamheter och eventuellt bostäder?

Vilka är Gredby bangårds befintliga värden och hur kan dessa tillvaratas och utvecklas i en omvandlingsprocess?

Vilka trender kan utläsas i hur postindustriella landskap omvandlas idag, och är de dominerande förhållningssätten gångbara för att skapa miljöer som är väl förankrade i sitt lokala sammanhang?

Metod och genomförande

Arbetet är strukturerat i två huvudsakliga delar där den första är en allmän del som rör postindustriella landskap, identitet och bangårdar till vilken *litteraturstudier* och *studiebesök* är kopplade. Del två är platsspecifik och behandlar Eskilstuna, Väster och Gredby bangård. Denna del innefattar *bakgrundsstudier*, *inventering* och *analys* samt *utformning av förslag*.

Litteraturstudie

Arbetet inleddes med en litteraturstudie med fokus på omvandlingar av postindustriella landskap. Jag läste litteratur som behandlar hur synen på hur sådana platser och områden har utvecklats fram till idag i takt med en ökad miljömedvetenhet och en accelererande

globalisering. Primära källor var Rebecca Krinkes text *Design practice and manufactured sites* i antologin *Manufactured sites: rethinking the post-industrial landscape* (2001) och James Corners *Terra Fluxus* (2006). Jag läste också om hur omvandling av platser som tidigare legat i städers periferi, t ex hamnar och industriområden, ofta blir centrala pusselbitar i städers strävan efter att profilera sig och finna nya identiteter. Litteraturstudien syftade också till att titta närmare på den postindustriella typsituationen bangård och hur miljöer av denna typ hanteras i omvandlingsprocesser.

Förebilder - Studiebesök Berlin

För att få en djupare förståelse för hur omvandlingar av bangårdsområden kan se ut i praktiken gjorde jag en studieresa till Berlin. Berlin var ett lämpligt resmål eftersom det där finns tre större före detta bangårdsområden som de senaste decennierna utvecklats till offentliga parker av olika karaktär. De tre parkerna besöktes under varsin dag och dokumenterades genom fotografering och en övergripande inventering av gestaltning, struktur, funktioner och användning. Studiebesöken kompletterades med informationssökning om projektens bakgrund, genomförande och idé.

Bakgrundsstudier - Eskilstuna

Eskilstunas historia studerades med hjälp av texter med lokalanknytning, kartor och fotografier. För att förstå dagens situation och en tänkbar framtidsutveckling läste jag kommunala plandokument som *Fördjupning av program för Väster* och antagandeverSIONen av *Översiktsplan 2014*.

Inventering och analys - Gredby bangård

För att identifiera befintliga värden inom bangårdsområdet gjordes ett antal platsbesök där området fotograferades och undersöktes. Bebyggelsestruktur, vegetation, topografi och markanvändning inventerades översiktligt. Möjliga kopplingar till omgivande stad, siktlinjer, byggnadernas möjligheter och rumsliga potentialer analyserades. Inventeringarna

kompletterades med läsning av lokalhistorisk litteratur och informationssökning på internet för en mer komplett bild av områdets uppkomst och utveckling. Därtill tog jag del av en kulturhistorisk analys av Västers byggnadsbestånd gjord av Nyréns AB.

Utformning av principer och utvecklingsstrategi

Som grund för utvecklingsstrategin formulerades tre grundprinciper att arbeta utifrån. Principerna baserades på de slutsatser jag drog av litteraturstudien, studiebesöken, bakgrundsstudierna av Eskilstuna samt inventering och analys av bangårdsområdet. Detta program fungerade sedan vägledande i processen att forma utvecklingsstrategin med tillhörande planförslag.

Utvecklingstrategin och planförslaget konkretiserades under arbetets slutskede med bas i de formulerade principerna, men växte fram kontinuerligt under arbetets gång. Vid platsbesöken undersöktes området, problem identifierades och idéer på lösningar noterades. Sedan följde skissarbete vid arbetsbordet där idéerna testades. Då uppkom nya frågor och idéuppslag, vilka kunde undersökas vidare vid nästa besök. Erfarenheterna av studiebesöken i Berlin gav energi och lyftes tidigt in designprocessen.

Avgränsningar

Arbetet behandlar Gredby bangård i Eskilstuna och förutsätter att den planerade avvecklingen av verksamheten på området genomförs. Områdets storlek gör att fokus för arbetets förslagsdel kommer att ligga på övergripande strukturer och lösningar snarare än detaljer. Förutom bangårdsområdet inbegrips Väster och Eskilstuna i sin helhet att som bakgrund för formandet av program och förslag.

Det råder osäkerhet kring bangårdsområdets roll i det framtida Eskilstuna. Då en eventuell omvandling ligger långt fram i tiden och området är utpekad som utredningsområde förhåller jag mig fritt till de intentioner

som trots allt redovisas i de kommunala dokumenten.

Begrepp

Postindustriella landskap

I antologin *Manufactured sites: rethinking the post-industrial landscape* definierar Kirkwood (2001, s. 24) "manufactured sites", det vill säga de miljöer som sammantaget bildar de postindustriella landskapen, som; "Den typ av platser som återfinns i äldre industriorter- och städer vars nuvarande tillstånd är ett resultat av tidigare industriella processer eller hantering av avfall. Ett tillstånd som blivit platserna identifierbara och rådande karaktär".

DEL I
INDUSTRIARV, IDENTITET
OCH BANGÅRDAR



POSTINDUSTRIELLA LANDSKAP

Under det senaste seklet har städer världen över genomgått stora förändringar till följd av stark urbanisering, teknikframsteg och förbättrade transport-system. Globaliseringen har accelererat, produktion av varor och tjänster har specialiserats och mycket av den industriella produktionen i västvärlden har flyttats till låglöneländer. Strukturomvandlingarna i samhället har lett till, och leder till, att många forna industri- och infrastrukturområden tappat sin funktion och övergetts.

De flesta städer har under 1900-talet brett ut sig mångdubbelt, och särskilt i större industristäder finns idag stora mer eller mindre centrala områden präglade av industriella strukturer efter nedlagda verksamheter. Kulturgeografen Katarina Saltzman (2009b, s. 31-38) beskriver i *Mellanrummets möjligheter* att dessa i växande städer förr eller senare utsätts för exploateringsintressen. De till synes tomma och övergivna områdena ses som framtidsresurser, enkla att snabbt fylla med nya funktioner och innebörder utan större hänsyn till områdets historia. Men även om de postindustriella landskapens särskilda förutsättningar innebär stora planeringsutmaningar som kräver nya typer av multidisciplinära designlösningar är de, på grund av sin lokalisering, alltför värdefulla för att hanteras slentrianmässigt eller ignoreras i stadsbyggandet (Krinke 2001, s. 125).

Synen på postindustriella landskap

För att förstå de idéer som ligger till grund för samtida omvandlingar av övergivna bangårdsområden behövs en översiktlig förståelse för hur synen på landskap påverkade av industriell verksamhet har utvecklats fram till idag. Landskapsarkitekten Rebecca Krinke presenterar i antologin *Manufactured sites: rethinking the post-industrial landscape* (2001, s. 126) en historisk tillbakablick på västvärldens förhållande till industriella miljöer. Hon påpekar att den industriella revolutionen i grunden förändrade människans relation till jorden och dess naturresurser. Längre ansågs planeten kunna



1. The Spiral Jetty

hantera allt vad den industrialiserade världen utsatte den för. Det var först på 1960-talet, när föroreningar blev alltmer påtagliga, som en bred miljörörelse föddes där mänsklighetens produktions- och konsumtionsvanor ifrågasattes.

Krinke (2001, s. 127-128) beskriver vidare en nyckelperson i den tidiga miljörörelsen, konstnären Robert Smitson, som under denna period med sina välkända landartprojekt ifrågasatte den gängse världsbilden där natur och kultur sågs som motsatser. Smitson ansåg att mänsklighetens aktiviteter och ingrepp är en lika självklar del i skapandet av landskapet som naturfenomen och geologiska processer. Att förstå postindustriella landskap och dölja spåren av mänsklig påverkan var för honom en ohållbar lösning på de miljöproblem industrisamhället genererade. Smitson introducerade med verk som The Spiral Jetty ett nytt förhållningssätt till ofullständiga platser där landskapet betraktades som en pågående process snarare än en statisk scen.



2. Gas Works Park, Seattle

Arkitekten Peter Reed (2005, s. 25) skriver i boken *Groundswell - constructing the contemporary landscape* att miljöer definierade av infrastruktur och industri länge har utgjort ett hot mot en traditionell pastoral bild av landskapet, baserad på en förindustriell, agrar världsbild. En världsbild där naturen och landskapet ses som något som står i opposition till den organiserade staden. Reed menar därför att våra föreställningar om vad som är en vacker park eller ett vackert landskap utmanas när postindustriella miljöer står i fokus för omvandling till nya ändamål.

Enligt Reed (2005, s. 25) var ett pionjärprojekt i sammanhanget arkitekten Richard Haags arbete med Gas Works Park i Seattle, ett tidigare gasverkverksområde som omvandlades till offentlig park utan att avlägsna industristrukturerna. Han förklarar att Haag valde att se gasverket som en del av landskapet, likt en tillgång som format platsens karaktär.



3. Landschaftspark Duisburg-Nord, Ruhr

Krinke (2001, s. 128-129) redogör vidare för arkitekten Peter Eisenmans på 1980-talet framlagda formgivningsidé som innebar att en plats kan förstås som en "palimpsest", det vill säga ett omskrivet manuskript med tidigare spår synliga. Här adderades ett verktyg till designprocessen för utforskande av överlagringar och synliggörande av tidigare användning i kombination med nya tillägg. Detta förhållningssätt kom enligt Krinke att bli centralt i många senare landskapsprojekt.

Vidare nämner Krinke (2001, s. 136) Landschaftspark Duisburg-Nord, en del av IBA Emscher i Ruhrområdet, som ett nyckelprojekt som visade på ett nytt sätt att hantera det postindustriella landskapet. Fokus för projektet i sin helhet låg på att initiera ett ekologiskt arbete som motor för ekonomisk utveckling i en industriregion sedan länge på nedgång. Landschaftspark Duisburg-Nord utvecklades av Latz + Partner och handlar i grunden om en omvandling av ett storskaligt och förorenat industriområde till en landskapspark.

Krinke (2001, s. 136-138) skriver att en viktig utgångspunkt för Latz i projektet var att visa acceptans för de faktiska fysiska kvaliteterna trots att dessa bestod av ”förstörd” topografi och natur. Det handlade om att med nya metoder återutnyttja dessa istället för att ”förstöra” landskapet ännu en gång. Krinke menar att resultatet blev ett parklandskap som kan förstås som en levande och komplex pågående process där olika lager samexisterar, en levande miljö där industriarvet fungerar som en ram för nya aktiviteter och ekologiska processer.

Landschaftpark Duisburg-Nord är ett tydligt exempel på ett landskap där den klassiska dikotomin natur-kultur utmanas. I boken *Syntax of landscape: The Landscape Architecture of Peter Latz and Partners* (Weilecher 2007, s. 87) citeras Latz som menar att struktur måste sättas före form vilket kan resultera i att miljöerna upplevs som oattraktiva vid en första anblick. Krinke (2001, s. 148) betonar att detta är en idériktning som idag präglar många omvandlingar av postindustriella landskap, alltså ifrågasättandet av dikotomierna natur-kultur och dåtid-framtid samt möjligheten för landskapets brukare att utforska de kontraster som uppstår. Hon betonar att en nyckelkomponent för att åstadkomma detta är skapa läsbarhet i anläggningen genom att undvika att dölja platsens historia, oavsett vilken påverkan människan haft på platsen. Hon menar att ett sådant förhållningssätt tenderar att resultera i miljöer där det primära är att lyfta fram miljön som den är formad av industriell produktion snarare än att skapa något vackert.

Landskapsurbanism

Utvecklingen de senaste decennierna där städer tar ny form genom transformering av förbrukad industriell mark till parkmiljöer och nya stadsdelar har lett till att nya arbetsfält för stadsplanerare och landskapsarkitekter öppnat sig. En framträdande idéströmning, kopplad till just dessa utmaningar, är *landscape urbanism*, hädanefter kallad landskapsurbanism. Landskapsurbanismen är sprungen ur den framväxande insikten om de, ofta vidsträckta, postindustriella landskapens nyckelroll i utvecklingen av framtidens städer. Reed (2005, s. 30) skriver att själva begreppet myntades av bland andra landskapsarkitekten James Corner och arkitekten Charles Waldheim i mitten av 1990-talet för att beskriva ett, i deras ögon, nödvändigt skifte från arkitekturen till landskapet som huvudgenerator för den framtida stadens form.

Begreppet landskapsurbanism är svårdefinierat, Corner (2006, s. 24-27) skriver i essän *Terra Fluxus* att det kan tolkas som ett fenomen, ett arbetsverktyg eller just ett begrepp. I texten beskriver Corner också att landskapsurbanismens potential ligger i möjligheten att arbeta i olika skalor, att kunna relatera stadsmiljöer till sin regionala och biotiska kontext och att kunna utforma en fungerande relation mellan dynamiska ekologiska processer och stadens form. Detta innebär enligt Corner ett utmanande av den traditionella synen på natur, som landskapsbegreppet länge var hårt bundet till. Det vill säga landskapet som stadens antites, en syn på landskapet som exkluderar byggnader, teknologi och infrastruktur. Centralt i landskapsurbanismen är en tro på att föra samman stad och landskap och att bryta rigida disciplingränser som hämmar stadsplaneringen. Att se den byggda staden och landskapet som separata enheter menar Corner är oansvarigt med hänsyn till en accelererande urbanisering. Mostafavi (2003, s. 5) menar att denna hållning bland annat grundar sig i en kritik av 1900-talets modernistiska planeringsideal där zonerig och en fix slutprodukt stått i fokus.

Corner (2006, s. 28-29) definierar i *Terra Fluxus* fyra idémässiga huvudteman som landskapsurbanismen vilar på; *processes over time, the horizontal surface, operation/working method* och *imaginary*. *Processes over time* innebär att urbaniseringsprocesser bör ses som viktigare än den rumsliga organisationen i sig själv för att skapa fungerande samband i städer. Corner pekar på ett nödvändigt fokusskifte från objektiva rumsliga kvaliter till de system och processer som driver förändringar i stadslandskapet, det vill säga skapa en större förståelse för hur platser fungerar såväl rumsligt som över tid. Corner menar att en ekologisk tankemodell är mest gångbar för att nå alternativa lösningar på komplexa stadsbyggnadsfrågor, detta eftersom ett ekologiskt synsätt innebär att dynamiska samband och processer lyfts fram. I en ekologisk syn på staden kan dock inte bara naturliga system beaktas, utan även kulturella, sociala, politiska och ekonomiska aspekter måste införlivas i den ekologiska ekvationen.

Det handlar alltså om ett större fokus på, att med inspiration av ekologiska system, tänka i processer, att se landskapet i form av nätverk där naturliga och mänskligt drivna processer samspelar.

Här bör inflikas att även den Europeiska landskapskonventionen (ELC) (COE 2000a), som tillkom år 2000, står för ett synsätt där landskapet bör ses som en helhet. Målet med konventionen är att lyfta landskapsfrågan politiskt och därigenom ge bättre förutsättningar till mer medvetna förändringsprocesser. Konventionen kan ses som en grund för att stärka skydd, förvaltning och planering av landskap.

Begreppet landskap definieras i ELC enligt följande. *“Ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer”* (COE 2000b).

Det andra temat som presenteras av Corner (2006, s. 30-31) i *Terra Fluxus, the horizontal surface*, handlar om att se landskapet som ett fält, den allomfattande horisontella ytan. Enligt Corner kan ytan eller fältet förstås som en urban infrastruktur som innefattar hela staden. Att se staden som en yta av infrastrukturer resulterar enligt honom i ett strategiskt förhållningssätt till landskapet där en flexibel utveckling ställs framför en fix slutprodukt. Han menar att detta synsätt genererar ramverk istället för färdiggestaltade miljöer. Som exempel tar Corner upp Manhattans rutnätsstruktur, ett ramverk som ger läsbarhet och ordning inom vilket frihet och flexibilitet råder. Han liknar detta vid att ge ytan koreografi i form av nya nätverk, länkar och möjligheter.

Under temat *The operation or working method* berör Corner (2006, s. 31-32) problematiken kring hur komplexa visioner inspirerade av landskapsurbanismen kan översättas i verklighet. Han menar att det krävs en utvecklad arbetsmetodik och ett prövande utanför de klassiska representationsmetoderna såsom plan, sektion och perspektiv för att kunna översätta visionerna i operativa strategier.

Det fjärde temat som Corner (2006, s. 32) presenterar är *Imaginary* vilket behandlar det faktum att fantasi och lekfullhet är nyckelkomponenter som en gestaltning eller strategi alltid bör vila på. Corner menar att mycket av 1900-talets planering lider brist på poetiska och fantasifulla dimensioner på grund av ett för stort fokus på rationella funktionslösningar. Han menar att offentliga rum ska vara platser som rymmer kollektiva minnen och behov och skapar nya möjligheter för människor.

Eftersom begreppet landskapsurbanism är svårdefinierat och kan tolkas på olika sätt är det också svårt att med bestämdhet klassa ett specifikt projekt som landskapsurbanism. Men det är i relation till denna utveckling av synen på postindustriella landskap de projekt som studeras och analyseras i arbetets studiebesöksdel bör betraktas.

IDENTITET I POSTINDUSTRIELLA LANDSKAP

Omvandling av postindustriella landskap för publika ändamål och bostadsexploatering kan kopplas till behovet och viljan att stöpa om bilden av en stad (Carmona et al. 2009, s. 126). Särskilt i städer och regioner med stark industritradition kan man allt oftare identifiera en strävan efter att stärka ett stukat självförtroende genom att ge ny mening och funktion åt miljöer som inte längre är rationella och ekonomiskt effektiva.

I Podcasten Staden (2013) beskrivs Norrköping som en stad som på ett bra sätt kan illustrera detta fenomen. Här låg det stora industriområdet längs Motala ström under ett par decennier, fram till början av 1990-talet, övergivet. Vid den tiden började man i Norrköping omvärdera området, betrakta det som ett industriellt kulturarv och investera i upprustningar och lokalisering av kultur- och utbildningsverksamheter. Detta har enligt programledarna resulterat i att en ny bild av Norrköping har växt fram som kan liknas vid en ”pånyttfödelse” av hela staden.

City branding - risk för likriktning

Stadsutveckling handlar idag alltså i hög grad om att marknadsföra en ny bild av staden, att mejsla fram en ny identitet. Författarna till boken *Public places Urban spaces* (Carmona et al. 2010, s. 125) påpekar att den naturliga vägen att åstadkomma detta är att fokusera på utveckling och omvandling av det fysiska landskapet eftersom detta i grunden är lättare att förändra än stadens näringsliv och ekonomiska strukturer som relativt sett är mer trögröriga. De pekar på typiska samtida trender som omvandlingar av hamnområden till stadsdelar med attraktiva bostäder och industriområden som blir parker. Insatser som sedan förhoppningsvis ger synergieffekter för stadens utveckling i stort. Skrail (2006, se Carmona et al. 2010, s. 125) menar dock att eftersom denna utveckling blivit så vida spridd kan jakten på den identitetsstarka staden blir ett nollsummespel där många stadsutvecklingsprojekt stöps i en uniform internationell mall där den ursprungliga karaktären hamnar i skymundan.



Industrilandskapet i Norrköping, konstverket *Skorstenen* av Jan Sv-enungsson och till höger *Strykjärnet* med Arbetets museum.

Sådana likriktningstendenser kan identifieras i många svenska exploatering av tidigare hamnområden för vattennära bostadsprojekt. När alla städer vänder sig mot vattnet i sitt identitetssökande är risken uppenbar för ett sådant nollsummespel. Landskapsarkitekten och skribenten Dan Hallemar (2009, s. 14-23) beskriver i texten *In i det vilda* omvandlingen av industriområden för byggandet av Hammarby Sjöstad och Liljeholmskajen i Stockholm som en närmast total utplåning av den gamla industrikänslan.

Nycklar till stark identitet

Ett huvudmotiv till att transformera snarare än att, som i ovan nämnda exempel, kamouflera postindustriella landskap är att det ses som ett medel att skapa miljöer med stark identitet. Carmona et al. (2010, s.119-120) menar att om det finns fysiska strukturer och material som har lång tidsmässig förankring i platsen kan dessa ofta ge en stabil identitetsbas.

Arkitekten Anita Berrizbeitia (2007, s. 176) skriver i antologin *Large parks* angående nya parker, att eftersom sådana i princip aldrig anläggs på jungfrulig mark finns där stor potential att utveckla unika och minnesvärda miljöer, förutsatt att landskapsarkitekten på ett kreativt sätt använder resterna från tidigare bruk i utformningen. Å andra sidan påpekar arkitekten Owen Hargreaves (2009, s. 169-171) i samma bok att i de fall miljön som står inför en omvandling inte har en särprägel likt Duisburg-Nord är risken stor att resultatet blir blekt och inte når en bred förankring bland allmänheten. Han menar att programmering för mänskliga aktiviteter och tydliga skötselstrategier inte får undervärderas till förmån för ett processtänkande med fokus på rening av mark och upplyftande av industriella artefakter. Hargreaves ställer sig kritisk till den ”låt gå-attityd” som enligt honom präglar stora delar av industriparken Duisburg-Nord, med vildvuxna miljöer som enligt honom enbart tenderar att locka landskapsarkitekter och någon enstaka cyklist. Han betonar att i stora parkanläggningar krävs diversitet, balans mellan fri utveckling och identitetsgenererande programmering.

En stark identitet bör alltså vara lättare att uppnå om den postindustriella miljön i fråga äger en distinkt karaktär i grunden, om den som i fallet med Industrilandskapet i Norrköping har sin grund i unika lokala landskapsförutsättningar. Om så inte är fallet blir programmering för att generera sociala värden desto mer central i planeringen och designen.

Undervärderade mellanrum

I antologin *Mellanrummens möjligheter* utforskar Katarina Saltzman (2009a, s 7-12) de platser där gränsen mellan stad och land är som mest uppluckrad, de platser som ofta tolkas som mellanrum eller ickelandskap eftersom de faller utanför dikotomin natur-kultur.

Saltzman (2009b, s. 35-36) menar att bilden av dessa platser är problematisk eftersom den undergräver

förståelsen för platsernas mening och betydelse. Hon påpekar att miljöer i periferin fungerar som reträttpunkter för människor som inte känner sig bekväma i stadens mer väldefinierade och välkontrollerade rum.

När platser som står inför en omvandling betraktas som ett ickelandskap finns alltså en uppenbar risk att människors ”mindre vackra” vardagslandskap städas bort. Ett övergivet bangårdsområde är ett bra exempel på ett stadslandskap som kan sägas vara ett ickelandskap och därför kan undervärderas i sin funktion som vardagslandskap för vissa grupper i samhället.

Intresset för övergivna platser, industriruiner och mellanrum har dock ökat under senare år och enligt Saltzman (2009a, s. 14) ligger en del av förklaringen i dessa platser inneboende dubbelnatur, de är såväl innehållslösa som betydelseladdade. Här anses det finnas utrymme för att agera i nya riktningar och att vara nyskapande. Mellanrummen ses av vissa som hotfulla men är för andra möjliggörande.

Arkitekten Mohsen Mostafavi skriver i boken *Landscape Urbanism - A Manual for the Machinic Landscape* om den inneboende potentialen i de många gånger oväntade aktiviteter som tenderar att uppstå på övergivna platser i staden. *“In many instances the current, temporary uses of such sites already contain clues to the potential diversity of future activities they might contain. Indeed the nuances of this relationship between permanent and temporary programmes are one of the key factors in maintaining the dynamism of a city”* (Mostafavi 2003, s. 7).

Vid omvandlingar av postindustriella landskap finns alltså värden att beakta inte bara i de direkta fysiska lämningarna utan också i den aktivitet och mening kopplad till platserna som tenderar att uppstå i skymundan.

BANGÅRDEN

Ungdomar i det offentliga rummet

Olika grupper i samhället tar plats i och värderar de offentliga rummet på olika sätt. Sociologen Mats Lieberg (1998) skriver i texten *Ungdomens platser* om ungdomar och deras relation till det offentliga rummet. Han beskriver att det offentliga rummet är viktigt för ungdomar eftersom de här utvecklar föreställningen om sig själva, både som grupp och som individer. Han menar att utemiljöer fungerar som scener för identitetsarbete där en kvalifikation för vuxenvärlden pågår. Lieberg betonar att ungdomar uppvisar ett behov av offentliga rum av olika karaktär i sitt dagliga liv. Det handlar om *reträttplatser* där man kan vara för sig själv och undvika vuxenvärldens kontroll, livliga och folktäta *interaktionsplatser* där man visar upp sig samt *frizoner* där utrymme finns att skapa sina egna platser och regler. Lieberg beskriver att ungdomar ofta tenderar att dra sig till platser i periferin, eftersom det där finns utrymme för fantasi och kreativitet. Här kan ”icke-platser” laddas och fungera som ett vardagsrum utomhus med stark symbolisk innebörd. Lieberg förklarar vidare att det därför är viktigt att tillåta ostrukturerade och ej färdigplanerade miljöer i städer då ungdomar behöver sådana utrymmen för sitt samliv. Han menar att en allt för tydlig och ensidig planering och gestaltning begränsar möjligheterna att vara ”backstage” och ”onstage”, det vill säga att i exempelvis en parkmiljö kunna dra sig undan till sin egen domän alternativt ta plats och synas.

Runt om i världen finns järnvägar, bangårdar och spårområden som har övergetts av olika anledningar. Många av dessa finns i eller i anslutning till städer. Dessa faller väl in under kategorin postindustriella landskap även om de i sin karaktär ofta är ganska anonyma sådana. Just den övergivna bangården är extra intressant i ett stadsutvecklingsperspektiv eftersom den ytmässigt ofta är omfattande och dessutom i regel innehär typisk järnvägsspecifik arkitektur. Bangården tar stort utrymme i staden och medför ofta en barriärverkan.

Kort järnvägshistorik

I boken *Den svenska järnvägen* presenterar Bårström & Granbom (2007) den svenska järnvägshistorian. De beskriver att det med järnvägens tillkomst öppnade sig nya möjligheter till resor och transport samt utveckling av industri och handel, och vidare att järnvägssystemet var en produkt av industrialismens England där den första järnvägen öppnades år 1825. I Sverige tog utvecklingen fart efter 1860 med byggandet av både statliga stambanor och privatägda banor. Som störst var systemet på 1930-talet och omfattade då 17000 km. Under 1900-talets första hälft elektrifierades järnvägen vilket gjorde att tyngre och snabbare tåg kunde köras på banorna. År 1939 togs beslut om att förstatliga det delvis privatägda järnvägsnätet. Författarna beskriver vidare att järnvägen kom att få konkurrensproblem när biltrafiken ökade explosionsartat under efterkrigstiden, varpå nedläggningar av många sträckor följde. Från 1970-talet och framåt moderniserades de banor som fanns kvar och sedan följde satsningar på snabba fjärrtåg och utökad lokaltrafik.

Vad är en bangård?

I Nationalencyklopedin definieras bangård som *“spår, byggnader och övriga anordningar som behövs för att upprätthålla järnvägstrafiken på en station; ofta används dock benämningen bangård om enbart själva*

spårområdet. Det finns olika typer av bangårdar, som personbangårdar för passagerarnas av- och påstigning, godsbangårdar med anordningar för lossning och lastning av gods samt rangerbangårdar, vid vilka tågens vagnar sorteras för att bilda nya tåg. Bangårdar förekommer även vid industrier, hamnar och skötselanläggningar för lok och vagnar” (NE 2014).

Bangård är alltså ett relativt vitt begrepp som dock i första hand används för de spårområden som finns vid sidan av den huvudsakliga järnvägslinjen för passerande trafik.

Ekologiska värden

I boken *Wild Urban Woodlands – New Perspectives for Urban Forestry* belyser Kowarik & Körner (2005) potentialen i den typ av habitat som återfinns i postindustriella landskap, kallad *New Wilderness*. De menar att områden av denna karaktär har potential att förutom med ekologiska värden även bidra med sociala då de i många fall utvecklas i områden som är nåbara för allmänheten, antingen inne i staden eller på gränsen till stadsbebyggelsen. Författarna skriver att den ruderata vegetaionen snabbt uppkommer när industriområden, gruvor och bangårdar tas ur bruk. Karaktäristiskt för habitatet är det tillåts utvecklas genom naturliga processer med fri populationsdynamik och succession. New Wilderness-områden uppvisar ofta en stor artrikedom. Vanligt förekommande på den störda marken är ofta både pionjärarter som björk och poppel och invasionsarter som etablerar sig tack vare tidigare verksamhet och genom spridning från planteringar i omgivande stad. Författarna påpekar dock att acceptansen för denna typ av natur generellt är låg hos allmänheten eftersom den så markant skiljer sig från den allmänna uppfattningen om vad som är natur respektive park.

Förorenad mark

Corner (2007, s12) skriver att omvandlingar av postindustriella områden till publika ändamål innebär stora utmaningar i att efterbehandla och sanera förorenad mark, vilket har lett till att nya ekologiska restaureringsmetoder och nya tekniker för skötsel och kultivering har utvecklats.

Andersson & Svensson (2007) skriver i sitt examensarbete *Fytoremediering: Att rena mark och vatten med växter* om en sådan teknik som utvecklats allt mer de senaste decennierna, den biologiska reningen. Författarna beskriver att biologisk rening av mark i form av fytoremediering är ett alternativ till mer konventionella metoder för sanering som ofta innebär omfattande fysiska åtgärder i form av schakt- och transportsatser, samt att fytoremediering är ett samlingsnamn för ett antal metoder där förorenad mark renas med hjälp av växter. De fördelar som lyfts fram med fytoremedieringen är bland annat att det är en förhållandevis billig metod eftersom transport av massor undviks, påverkan på platsens ekosystem är begränsad och det kan dessutom betraktas som en estetiskt tilltalande lösning. Vidare betonas att fytoremedieringen lämpar sig bäst där de förorenade jordlagrens maktighet är relativt begränsad, att metoden kan fungera bra i situationer med låga eller medelhöga föroreningsnivåer och att metoden fungerar på en rad olika typer av föroreningar såsom tungmetaller, organiska föroreningar och salter. En nackdel som anges med metoden är att den generellt är mycket tidskrävande vilket också medför osäkerhet i kostnadsberäkningar, dessutom måste de växter som används på ett så optimalt sätt som möjligt kunna fungera i de växtfysiologiska förutsättningar som det förorenade området erbjuder. I arbetet redogörs också för det breda spann av växter som kan användas i sammanhanget vilket bland annat består av snabbväxande träd som poppel, salix och börk, men även många perenna och annuella arter.

Sammanfattning och tolkning litteraturstudie
- utgångspunkter för principer och förslag

Bangården är ett typexempel på ett område i eller i utkanten av staden som när den överges faller in i det man kan benämna ett postindustriellt landskap, det vill säga en landskap format av och anpassad för produktion eller transport men som av någon anledning tappat sin ekonomiska eller funktionella bärkraft och därför övergivits. De postindustriella landskapen har i städerna, åtminstone i västvärlden, under det senaste seklet blivit allt mer påtagliga i takt med strukturomvandlingar som en globaliserad ekonomi och en stark urbanisering.

Innan de breda miljörelserna föddes under 1960 och -70-talen var synen på de postindustriella landskapen relativt okomplicerad. Man trodde på fortsatt ekonomisk och industriell tillväxt och övergivna anläggningar hade varken seglat upp som något miljömässigt eller stadsbyggnadsmässigt problem av betydelse. När sedan världsekonomin bromsade in började den ditintills rådande världsbilden där stad och land, kultur och natur sågs som separata enheter att ifrågasättas. De landskap som då trädde fram befann sig i en gråzon, de var varken stad eller land. Detta gjorde att de områden som senare kom att kallas postindustriella landskap måste ses som lika giltiga som den konventionella stadsmiljön och de landskap som formats av naturliga processer och agrar verksamhet. Resultatet blev att forna industriområden började omvandlas utan att man försökte dölja befintliga strukturer, utan istället utifrån målet att skapa nya värden dessa strukturer som grund.

Under 1990-talet växte insikten om de postindustriella landskapens betydelse för formandet av framtidens hållbara städer. En idéströmning som kan sägas ha uppkommit ur denna insikt är landskapsurbanismen. Landskapsurbanismen betonar en holistisk syn på staden där landskapets förutsättningar, oavsett hur det är format, snarare än ett snävare arkitektoniskt perspektiv bör ligga till grund för stadsutveckling.

Omvandling av postindustriella landskap har också alltmer blivit en sätt för städer som genomgått stora strukturella förändringar att bygga en ny identitet. Dock har kritik väckts mot att många stadsbyggnadsprojekt, i exempelvis gamla hamnområden, tenderar att resultera i väldigt likartade miljöer till följd av att mycket av den ursprungliga karaktären "slipats av". Dock har även projekt som bygger på idéer om att bevara platsens äldre lager mötts av kritik eftersom de kan uppfattas som enkelspåriga och brista i socialt värdeskapande.

Övergivna områden i städer betraktas ofta som "mellanrum" utan uppenbart värde. En insikt om att detta är något av en chimär har dock framkommit i forskning om sådana platser. Det har visat sig att här finns ofta utrymme för människor och aktiviteter som annars har svårt att hävda sig i den välorganiserade staden. Platser som ligger i skymundan är särskilt värdefulla för ungdomar.

Bangårdar tagna ur bruk är ett bra exempel på en miljö med störda växtbetingelser som ofta uppvisar stor artrikedom och stora ekologiska värden. Dock ställs stora krav på sanering av den ofta förerrenade marken vid omvandlingar till publika ändamål. Biologisk rening är ett gångbart alternativ om situationen medger detta.

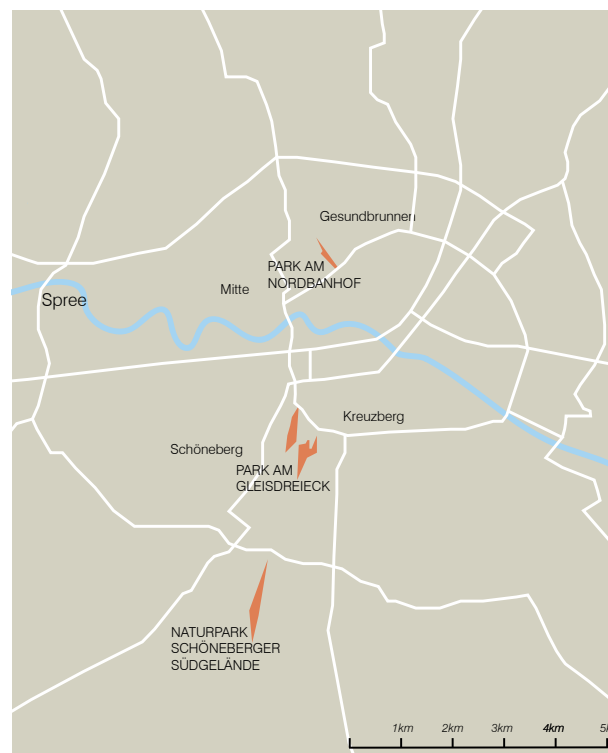
Reflektion

Hallemar med flera har alltså ställt sig kritiska till avslipningen av den ursprungliga karaktären i projekt där postindustriella landskap omvandlas, medan Hargreaves ifrågasätter "låt gå-attityden" som präglar miljöer som Duisburg-Nord. Frågan är om det finns en gyllene medelväg? Kanske bör det centrala i varje situation vara att analysera värden och leta efter potentialer, att röra sig en bit utanför det rationellt marknadsmässiga och kortsiktiga tänkandet. Saltzman själva huvudtes är att de så kallade mellanrummen är undervärderade. Det verkar

vara så att postindustriella landskap som inte i grunden är uppseendeväckande likt Duisburg-Nord är svåra att se uppenbara värden i, att det helt enkelt är särprägel som anses vara kommunicerbart och säljande och därmed bädda för stark platsidentitet. Det kanske är i situationer, likt Norrköping, där det finns en karaktärsfull grund som potentialer uppenbarar sig tydligast och den tidsmässiga förankringen kan bli central i omvandlingen, vilket i sin tur kan bidra till en fortsatt stark platsidentitet om än i ny och samtidsanpassad form. Samtidigt betonar Saltzman och Lieberg att det är viktigt att förstå att staden måste få bestå av platser som har en stark innebörd för samhällsgrupper med begränsad makt. De "mindre vackra" vardagslandskap som Saltzman beskriver, eller "icke-platser" som Lieberg kallar dem, lider av en brist på fysiska platsmarkörer som de drivande i omvandlingarna har svårt att fånga upp och värdesätta. Av den anledningen bör en väl förankrad medborgardialog betonas särskilt i projekt som rör denna typ av stadslandskap.

FÖREBILDER - STUDIEBESÖK BERLIN

För att bilda mig en uppfattning om hur omvandlingar av bangårdard till park kan se ut i praktiken reste jag i mars 2014 till Berlin för att besöka tre parker, alla anlagda på före detta bangårdar. Först i ordningen var Park am Gleisdreieck, där jag tillbringade några timmar runt lunch fredagen den 14:e mars. Dagen var soldisig och varm. Sedan besöktes Naturpark Schöneberger Südgelände på eftermiddagen söndagen den 16:e och Park am Nordbahnhof vid lunchtid måndagen den 17:e. Vid de två senare besöken hade vädret slagit om och det var nu mulet, blåsigt och småkallt. De tre parkerna beskrivs på nästkommande sidor under rubrikerna *bangårdsarvet*, *struktur och gestaltning*, *parken i staden*, *användning* och *reflektion*. Inledningsvis ges bakgrundsinformation om respektive park.



Parkernas läge i Berlin.



Park am Gleisdreieck, Ostpark.



Naturpark Schöneberger Südgelände.



Park am Nordbahnhof.

Park am Gleisdreieck

På landskapsarkitekturportalen Landezine (2011) presenteras Park am Gleisdreieck som är en park i två delar i stadsdelarna Kreuzberg och Schöneberg, om totalt 40 hektar. Den östra delen, Ostpark, invigdes hösten 2011 och den västra, Westpark, sommaren 2013. Parken är utformad av Berlinkontoret Atelier Loidl efter vinst i en internationell tävling 2006. Den är anlagd på platsen för de två bangårdarna Anhalter och Potsdamer, övergivna sedan 1945, som fram till dess varit en del av det nationella järnvägssystemet Reichsbahn. Stora delar av parken ligger ungefär fyra meter över omgivande stadsnivå. Atelier Loidls mål har varit att skapa en modern och väldefinierad park, ett sammanhållet parklandskap med tydliga delkaraktärer. Stora terrasser, gräs-, sport- och torgytor står i kontrast till såväl befintlig okultiverad som ny vegetation. Fokus har legat på detaljering och materialhantering framför dekorativa värden.

Vid utformningen av parken har enligt Leonard Grosch (2011), landskapsarkitekt och partner på Atelier Loidl, mindre vikt lagts vid konservering av områdets järnvägshistoria med dess övergivna och vildvuxna karaktär till förmån för ett tydligt framåtblickande. Grosch anger att platsens historia har snarare setts som en utgångspunkt för en parallell utveckling av hela det stadsområde som omger parken, och vidare att ambitionen har varit att parken ska generera grundläggande rekreativa parkvärden och fungera som en lugn kontrast till omgivande stad.

Bangårdsarvet

När jag rör mig genom parken bekräftas landskapsarkitekternas beskrivna förhållningssätt till bevarande av järnvägsartefakter och spontanvegetation, dessa platsspecifika förutsättningar har i det stora hela fått stå tillbaka för en grundlig nygestaltning. Vissa rester av bangårdsstrukturen är dock bevarade och synliga, särskilt i Ostpark. Här finns bland annat ett dubbelspår som sträcker sig rakt genom det centrala parkrummet. Dessutom är ett stort parti övervuxet rälsområde av skogskaraktär sparat i Ostparks västra del. I övrigt bidrar

nivåskillnaden ner till omgivande gator samt byggnader som exempelvis godsmagasin till att synliggöra platsens historia. I Westpark finns ett område med kolonistugor bevarat, som tillkommit sedan bangården togs ur bruk.

Struktur och gestaltning

Såväl Ostpark som Westpark är strukturerade med öppna centrala parkrum som accentueras av tydligt programmerade aktivitetsytor i ytterkant. Denna dispositionsprincip förstärks av de rörelsestråk med generös bredd som, i parkens längdriktning, återfinns mellan de öppna och de programmerade ytorna. Även tvärgående stråk finns i strategiska lägen. Genomgående är de centrala gräsyterna något försänkta i förhållande till anslutande stråk och platser. Element som sittplatser, belysningsarmaturer och fristående gungställningar är dimensionerade i relation till parkens stora skala vilket resulterar i en skulptural dimension vid sidan av den funktionella.

Parken och staden

Parken ligger väl integrerad i stadsstrukturen i södra delen av Berlins innerstad. Ett antal enhetligt utformade entréer finns i strategiska punkter där parken ansluts till betydelsefulla rörelsestråk i omgivningen. Höjdskillnaden ner till omgivande stad är särskilt påtaglig i Ostpark där nivåskillnaden på ungefär fyra meter gör att mycket av stadsbruset skärmas av. Entréramper och trappor är dock generöst tilltagna, vilket gör att nivåskillnaden inte upplevs som en barriär. I Westpark är höjdskillnaden mindre och här är trafikinfrastrukturen en viktig karaktärsskapare i form av två järnvägsbroar för U-bahn som korsar parken. I direkt anslutning till Westparks norra del pågår dessutom byggande av nya bostadskvarter vilket förstärker upplevelsen av att parken ligger mitt i stadsväven.

Användning

Det övergripande intrycket är att parkens totala storlek på 40 hektar medger ett brett spektrum av

användningsområden. Vid besöket noterades besökare i alla åldrar som joggade, cyklade, mediterade, skejtade, spelade basket, rastade hundar, lekte i klätterställningar, flanerade eller bara njöt av vårsolen på en bänk. Det var tydligt att de stora öppna gräsyterna både öppnar för fri aktivitet och skapar ett lugn och en överblickbarhet. Till detta adderar de programmerade kantzonernas såväl mer specifika aktivitetsmöjligheter som olika möjligheter att sitta ner och iakttä parklivet. I Westpark har även ytorna under järnvägsbroarna utnyttjats till zoner med sittplatser och sportaktiviteter.

Reflektion

Jag upplevde anläggningen som ett ambitiöst "stadsparksprojekt", välordnat, tydligt och med hög skötselnivå. Trots storskaligheten kändes inte parken ödslig vilket kan förklaras av att den väl utarbetade rumsligheten ger goda proportioner. Vid sämre väder och färre besökare är det dock möjligt att intrycket hade blivit ett annat. De synliga bangårdslämningarna spelar en tillbakadragen roll men finns ändå närvarande för att berätta platsens historia.



Ostpark, bevarad räls genom det stora parkrummet.



Gungor i Ostpark.



Westpark, aktivitetszon under järnvägsbro.



Westpark, motionärer och träläktare i bakgrunden.



Entré i Ostpark.

Naturpark Schöneberger Südgelände

På webbsidan Grün Berlin (2012) presenteras Naturpark Schöneberger Südgelände som återfinns i Berlins södra delar på platsen för den sedan 1952 övergivna bangården Tempelhof. Bangården förlorade sin praktiska funktion i samband med delningen av Berlin och fick sedan stå orörd i nästan 50 år. Detta resulterade i att ett rikt och säreget växt- och djurliv kunde utvecklas, och bangården förvandlades sakta till en vildmark mitt i miljonstaden Berlin.

Vidare beskrivs på webbsidan Bürgerinitiative Schöneberger Südgelände (2014) hur det på 1980-talet fanns planer på att åter anlägga en bangård med tillhörande godsstation på området. Detta väckte reaktioner hos en grupp medborgare som insett värdet i den fritt utvecklade platsen. Med tiden anslöt sig konstnärer, forskare och politiker till skaran som ansåg området bevarandevärt. År 1995 skänkte markägaren Deutsche Bahn området till staden. Sedan initierades ett utvecklingsprojekt genom statligt ägda Grün Berlin und Garten, och år 2000 öppnades parken för allmänheten.

På Grün Berlin (2012) står också att läsa att det i parken finns ett antal byggnader och konstruktioner bevarade sedan bangårdsepoken, bland annat en gammal administrationsbyggnad kallad Brückenmeisterei där utställningar om parken och bangårdens historia visas under sommarhalvåret. Dessutom används en 4000 kvadratmeter stor före detta lokhall i närheten för teater, filminspelningar, och andra kulturversksamheter. Genom den före detta bangården sträcker sig ett system av promendstråk där den längsta rundan är 2,7 kilometer lång. En del av denna promenad går på en upphöjd stålkonstruktion (se foto) genom ett parti som är klassat som naturskyddsområde.

Bangårdsarvet

I Naturpark Sudgelände är bangårdshistorien ständigt närvarande, vilket inte är så konstigt eftersom parken bygger på en idé om att bevara och synliggöra det ekologiskt värdefulla landskap som utvecklats med

bangårdsmiljön som grund. Överallt i den vildvuxna vegetationen dyker spår upp som påminner om platsens historia; räls, stolpar, lokreliker och vändplattor. Även byggnadsstrukturer som den stora lokhallen och det 50 meter höga vattentornet minner om tidigare verksamhet.

Struktur och gestaltning

Parkens huvudentré nås direkt från S-bahn-stationen Priestwieg, här möts besökaren av ett entréområde med parkens enda gräsmatta och en hög gulmålad vägg som passeras igenom för att komma till parkens centralpunkt där Brückenmesterei, ett högt vattentorn och lokhallen finns. Härifrån sträcker sig ett antal promenadvänliga spår ut åt olika håll. Att besöka Südgelände handlar till stor del om att utforska, att söka sig fram på dessa spår genom tät vegetation och öppna ängspartier. Genom det särskilda naturskyddsområdet rör man sig som besökare på en upphöjd stålkonstruktion som på sina ställen anpassats till större träd. På flera platser finns utsiktspunkter där man kommer upp i trädkronorna och kan skymta förbipasserande tåg på avstånd. Förutom huvudentrén finns en entré i parkens norra ände där man via en bro kan ta sig över den intilliggande järnvägen.

Parken i staden

Südgelände ligger i stadsdelen Schönebergs södra del med järnvägsspår i bruk på ömse sidor parken. I en vidare omgivning finns ett industriområde i öster och en mer konventionell park samt ett kolonistugeområde i väster. Parken saknar således en direkt koppling till närliggande bostadsområden. Intrycket är snarare att Südgelände är en del av ett slags infrastrukturlandskap. Läget i kombination med en entréavgift på en euro talar därför för att parken fungerar som ett annorlunda och spännande utflyktsmål snarare än en plats för vardagsavkoppling.

Användning

Vid mitt besök var antalet besökare ganska sparsamt trots att det var söndag, troligtvis berodde det på det blåsiga och kyliga vädret. De jag trots allt såg promenera

mellan den täta växtligheten var mestadels par i olika åldrar och någon som rastade sin hund. I lokhallen spelades det denna dag barnteater vilket hade lockat flera barnfamiljer. Sannolikt är besöksstrycket större vid särskilda evenemang och under sommarhalvåret när också ett café är öppet vid Brückenmeisterei.

Reflektion

En känsla av respekt för den ruderata naturen och dess fria utveckling i symbios med bangårdsstrukturerna infann sig snabbt när jag rörde mig runt i parken. Jag tror att reaktionen är ett resultat av den starka kontrastverkan som uppstår när lämningar laddas om med nytt innehåll och ny innebörd i kombination med tilläggen som gestaltats med skärpa och tydlighet. Landskapet var fortfarande vinterblekt samtidigt som det blåste kraftigt, vilket givetvis påverkade min upplevelse. Trots platsens något dystra "dagsform" var upplevelsen ändå stark. Vid mitt besök gav de vajande träden i kontrast till de stabila stålkonstruktionerna något extra. En stilla och grön sommardag är det sannolikt något annat som väcker känslor hos besökaren.



Vy från utkikstorn.



Upphöjd promenad genom naturskyddsområdet.



Parkentrén och vattentornet.



Promenad genom det som en gång var en bangård.



Informationstavla om hotade arter som lever i parken.

Park am Nordbahnhof

Park am Nordbahnhof är ritad av det Berlinbaserade landskapsarkitektkontoret FUGMANN JANOTTA och stod klar 2009. På kontorets hemsida (2014) beskrivs att man fick uppdraget efter en tävlingsvinst 1995 i samarbete med Atelier Loegler Architects från Kraków och att parken år 2011 belönades med det tyska landskapsarkitekturpriset Deutscher Landschaftsarchitektur preis. Parken är anlagd på platsen för den gamla bangården Steitinger Bahnhof. Sedemera byggdes Berlinmuren rakt igenom området. Efter murens fall har området stått övergivet och fungerat som upplag för bland annat byggmaterial. Parken omfattar drygt fem hektar.

I en film tillgänglig på webbsidan *architectureclips.de* (2011) berättar en av de ansvariga landskapsarkitekterna, Harald Fugmann, om idéerna som format parken. Han förklarar att en grundläggande tanke var att bevara de synliga resterna av platsens historia, målet är att besökaren ska kunna utforska parken och upptäcka spåren av bangårds- och murepoken. För att kontrastera mot resterna från dessa tidigare epoker har element i för platsen nya material lagts till, exempelvis rörelsestråk i betong. En annan grundläggande tanke är att parken ska vara en plats där besökaren ska kunna möta den vildvuxna naturen. Fugmann menar att liknande förvuxna platser i större städer är hotade och därför viktiga att spara eftersom de balanserar behovet av naturmark när städerna växer, samtidigt som miljön erbjuder ett lugnt och avslappnat alternativ till det omgivande stadslivet. Signifikativt för parken är det zinkstaket som ramar in ett gräsbevuxet fält i parkens centrala del. Detta element begränsar valmöjligheterna för besökaren och kan enligt Fugmann uppfattas som provocerande. Men, påpekar Fugmann, staketet är viktigt eftersom det uppmanar till att stanna upp och verkligen se detaljer i den friväxande ängen. Enligt Fugmann har man sett hela parken som ett experiment som utmanar gängse föreställningar om vad en park ska vara.

Bangårdsarvet

Vid besöket är det tydligt att bevarandet av den typiska ruderata vegetationskaraktären är en grundbult i idén om parken. Vissa rester av järnvägsspår finns bevarade och utgör en grund i parkens nya struktur. I parkens norra ände finns en rostande järnvägsbro som vittnar om platsens bangårdshistoria, vilket även parkens läge på en upphöjd platå gör.

Struktur och gestaltning

Över den vildvuxna grunden har en enkel struktur för rörelse och vistelse adderats. Från huvudentrén löper parkens huvudstråk, till största del i platsgjuten betong, i en rak axel genom hela parken. Detta stråk delar upp parken i en öppen ängsyta i väster och en trädminerad ruderatmark i öster, ängsytan är till största del avdelad med ett enkelt stålstaket. Längs huvudstråket finns sittplatser i form av enkla soffor i stål. I ängen finns tre gestaltade "öar" dit lek och vistelse är koncentrerad, dessa är något upphöjda och nås via spänger av stål. Parallellt med huvudstråket löper ett sekundärt stråk genom trädungarna där en dubbel rad storgatsten markerar Berlinmurens sträckning. Parkens norra del är smal och består enbart av huvudstråket som löper fram till en av parkens fem entréer. Intrycket är att det friväxande och vilda tillåts vara dominerande och i viss mån "sudda ut" mötet med det mer uppenbart gestaltade, alltså tilläggen gör att de naturliga processerna synliggörs och uppmärksammas.

Parken i staden

Park am Nordbahnhof ligger i direkt anslutning till stadsbebyggelsen i centrala Berlins norra del, på gränsen mellan stadsdelarna Gesundbrunnen och Mitte. Huvudentrén finns i parkens södra del vid Bernauerstrasse, med anslutning till en S-bahn-station och en spårväghållplats. Parallellt med Bernauerstrasse löpte Berlinmuren och här finns idag ett stycke av muren bevarad tillsammans med ett dokumentationscentrum som visar murens historia. Direkt väster om parken finns en "strandpark" med ett trettiotal beachvolleyplaner.

Användning

Vid mitt besök användes parken för att promenera, cykla, jogga och rasta hundar. Några besökare slog sig även ner på de bänkar som finns längs huvudstråket. Parken används sannolikt också av barnfamiljer för lek samtidigt som graffitimålningar tyder på att den brukas av ungdomsgrupper.

Reflektion

Mitt första intryck var att parken kändes äldre än tre år. Murar och informationstavlor var målade med graffiti, gångstråken i entréområdet var övervuxna i kanterna och skräp låg här och var. Jag fick en känsla av att parken var eftersatt. Kanske ligger det en viss sanning i det, men huvudorsaken till känslan är nog själva idén med parken. Syftet har ju inte varit att skapa en vacker park i traditionell mening utan en miljö där de naturliga processerna ska kunna fortgå inom ramarna för de strukturer som lagts till. Det var tydligt att parken är välanvänd. Den verkar fungera väl för människor som söker avkoppling i vardagen. Det är en plats för motion, hundrastning, möten eller en stilla stund på en bänk. Samtidigt är den historiska laddningen påtaglig i platsen. Att man låtit Berlinmurens inre mur, den tillhörande patrullvägen och lämnat material från tiden efter muren okommenterat vara kvar och bli en del av parken är ett spännande förhållningssätt till platsens förflutna. Här låter man "såret" i stadsväven till stor del läka på egen hand.



Huvudstråket i betong och staketet som "skyddar" ängen.



Gatstenslinjen visar Berlinmurens sträckning.



Konstverk av material från tiden som upplag.



"Öar" för lek och vistelse, Berlinmurens innermur i bakgrunden.

Sammanfattande reflektion

Gemensamt för de tre studerade parkerna är att man i gestaltningen utgått från befintlig topografi och form given av bangårdsverksamheten. Gemensamt är också att befintliga element som räls och byggnader bevarats och infogats i det nya sammanhanget, dock i olika hög grad. I Gleisdreieck och Nordbahnhof finns bara fragment kvar medan i stort sett all gammal räls ligger kvar i Südgelände.

Hur man förhållit sig till den vildvuxna naturen och lämnade element skiljer sig åt markant. I Nordbahnhof och Südgelände har ruderatvegetationen och de naturliga processerna fått stå i centrum för idén om parken och på så vis agera grund för anläggningarna. För att detta ska fungera i praktiken har lösningen blivit att besökarna i viss mån styrs genom parken, vilket kan ge begränsningar i användningsmöjligheterna. Idén bakom Gleisdreieck präglas däremot av en mer klassisk parkdisposition med det stora, flexibla parkrummet som grundplåt. Här får de ekologiska värdena, åtminstone i det pedagogiska perspektivet, stå tillbaka för de sociala när den fria vegetationen fungerar mer som ”dekoration” i bakgrunden. Detta gör att min uppfattning om vad en park ska vara här inte utmanas på samma sätt som vid besöken av Südgelände och Nordbahnhof, upplevelsen blir ”bekvämare” att ta in.

Samtliga tre parkgestaltningar utgår från platsens befintliga kvaliteter, som är unika trots att bangårdar i grunden kan ses som relativt generella i sin karaktär. Detta beror givetvis på att kontexten alltid är unik.

Parkerna ligger inne i flermiljonstaden Berlin vilket betyder att det här är betydligt längre till den ”vilda naturen” än i en svensk mellanstor stad. Detta bidrar troligtvis till att parker av Nordbahofs och Südgeländes typ, som är oslipade i jämförelse med mer konventionella parker, har större förutsättningar att accepteras av allmänheten i en kontext där tillgången till den ”vilda naturen” inte är samma självklarhet som i Sverige.



Naturpark Schöneberger Südgelände.

Slutsatser
- utgångspunkter för principer och förslag

Från studiebesöken bör följande insikter tas med till
formandet av principer och utvecklingstrategi för
Gredby bangård:

Tydliga entréer som signalerar att ”här börjar parken” är värdefulla för att skapa intresse och för definierande av vad som är park och inte. I Südgelände är passagen genom den stora gula väggen effektiv i det avseendet, liksom de generösa ramperna i Gleisdreieck och portalerna i Nordbahnhof.

Att ha flera målpunkter utspridda i parken är viktigt för att skapa ett flöde av besökare som rör sig genom parken. I Nordbahnhof saknas detta vilket gör att parkens norra ände upplevs som något av en avsnörd baksida. I Gleisdreieck finns däremot gott om tydliga platser som fungerar tilldragande.

Rörelsestråk i olika riktningar, som på ett logiskt sätt möter omgivande stadsstruktur, är viktiga för att befolka hela parken. Detta uppnås i samtliga studerade parker.

Tydlig och varierad programmering, likt Gleisdreieck, är betydelsefull för att parken ska bli en angelägenhet för en bredare grupp besökare, något av en park för hela staden.

Enkla men i storlek väl tilltagna sittplatser ger möjligheter att stanna upp. De kan fungera som sekundära målpunkter. Detta gäller även överdimensionerade element likt gungorna i Gleisdreieck.

Är parken perifert belägen i staden, likt Südgelände, är en samlande nod extra viktig, alltså en plats i parken som kan fungera aktivitetsgenererande.

Obearbetad och extensiv karaktär kan fungera bra i parksammanhang, men då krävs att denna karaktär ställs i kontrast till tydligt gestaltade delområden eller element. Exempel på väl fungerande möten är det upphöjda promenadstråket i Südgelände liksom zinkstaketet som ramar in ängen i Nordbahnhof.

Vid anläggande av rörelsestråk genom fri vegetation krävs skärpa i utformningen för att en kontrastidé ska fungera tillfredställande under vinterhalvåret. Även beträffande detta fungerade ovan nämnda stråk i Südgelände bra, men även betongstråken i Gleisdreieck som kändes tydliga tack vare sin väl tilltagna bredd.

DEL II
ESKILSTUNA OCH
GREDBY BANGÅRD

ESKILSTUNA - HISTORIA OCH FRAMTID

Eskilstuna ligger i Mälardalen, 10 mil väster om Stockholm och 5 mil söder om Västerås. Genom staden rinner Eskilstunaån som förbinder Hjälmaren med Mälaren.

Staden ligger där slättbygden i kommunens norra del möter skogsbygden i söder. Eskilstuna fick sina stadsprivilegier år 1659 och har sedan dess utvecklat en stark industritradition (Eskilstuna kommun 2014b).



Eskilstunaån vid Faktoriholmarna, vy mot öster.



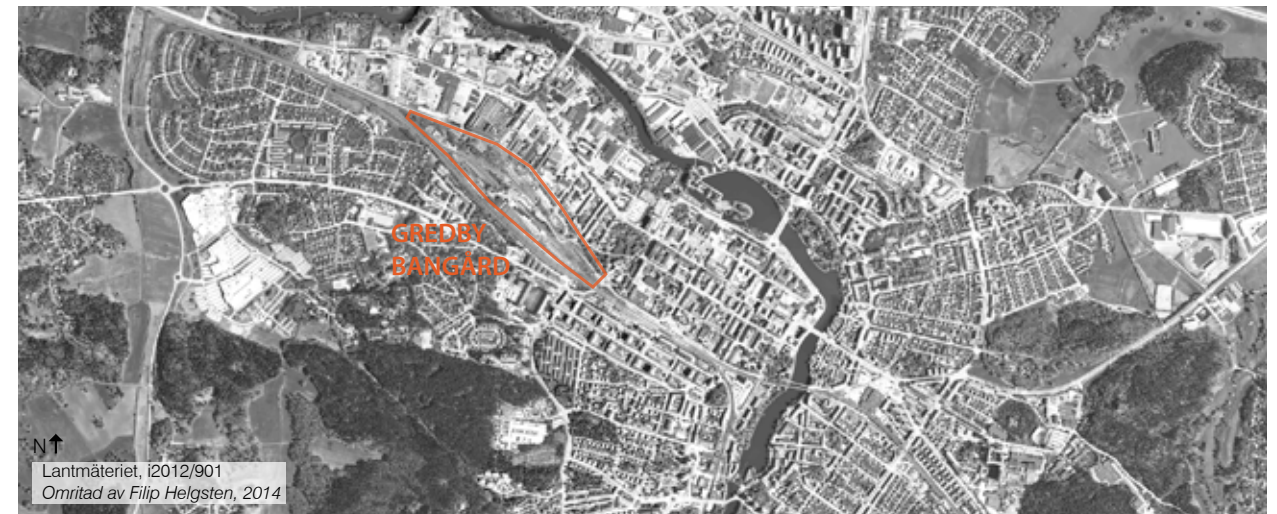
Eskilstunas läge i Mälardalsregionen.

Eskilstunas historia

I texten *Bakgrunden - Utvecklingen fram till 1870-talet från centralort till betydande industristad* skriver Bergengren (1996a) att Eskilstunas ursprung kan knytas till en handelsplats som växte fram vid det fall, Tunafors, som på 1000-talet utgjorde slutet på den farbara delen av Eskilstunaån från Mälaren. Här anlades under samma tid Fors kyrka av den engelska munken St:Eskil, därav stadens namn. Vid fallet utnyttjades under medeltiden vattenkraften för järnhantering i smedjor. Under 1600-talet växte hantverksutövandet och masstillverkning av finsmide introducerades. År 1659 erhöles stadsprivilegier, och kungens arkitekt Jean de la Vallée ritade en tidstypisk, rätvinklig stadsplan. Vidare skriver Bergengren (1996b) i texten *Eskilstunaindustrins vagga* om hur det under 1800-talet etablerades ett antal större verkstadsindustrier och hur staden nu växte påtagligt, med följden att en ny stadsplan upprättades år 1876. Wiberg (1996) skriver att staden och verkstadsindustrin under 1900-talets första hälft fortsatte att utvecklas starkt bland annat till följd av tekniska framsteg och ett andra världskrig som fick vapenindustrin att blomstra. Den positiva trenden fortsatte fram till 1970 (Wiberg 1996). Kommunen hade då 94000 invånare (Eskilstuna kommun 2014b).

I skriften *Eskilstuna - Stad i förvandling* (Eskilstuna kommun 2013) beskrivs utvecklingen efter 1970 då staden drabbades hårt av strukturomvandlingar inom industrin till följd av att arbetskraftsintensiva verksamheter utsattes för hård konkurrens från låglöneländer. Resultatet blev att antalet sysselsatta sjönk avsevärt och befolkningen minskade, detta påverkade det övriga näringslivet negativt och Eskilstuna hamnade i en nedåtgående trend som bröts först i slutet av 1990-talet. Avgörande faktorer för vändningen anses vara Svealandsbanan tillkomst som gjorde att restiden till Stockholm med tåg förkortades avsevärt, en omfattande modernisering av E20 samt etableringen av Mälardalens högskola. Idag har delar av näringslivet orienterats i en kunskapsintensiv riktning tack vare att tillgången till mer kvalificerad arbetskraft har blivit större. Den ökade geografiska tillgängligheten tack vare infrastruktursatsningarna har även gjort att kommunens attraktivitet som bostadsort i Mälardalen har ökat. Såväl inflyttningen som arbetspendlingen har ökat påtagligt de senaste 15 åren.

I mars 2014 nådde kommunen för första gången 100000 invånare (Eskilstuna kommun 2014b).



Gredby bangårds läge direkt väster om stads kärnan.

Eskilstunas framtid

I Eskilstuna kommuns *Förslag till översiktplan* (2014b) pekas riktningen för stadens fortsatta utveckling fram till 2030 ut. Kommunens senaste prognos från 2010 pekar på en befolkningmängd på 107000 invånare år 2030, men höjd tas för en ökning till 120000 invånare. Den högre siffran tros vara möjlig att nå om pendlingsmöjligheterna till Stockholm kan förbättras ytterligare. Huvudlinjen som pekas ut för stadens utveckling är en förtätning inifrån och ut och därigenom ett undvikande av ytterligare geografisk spridning. För att kunna bli en långsiktigt hållbar kommun vill man öka bebyggelsestrukturens täthet och befolkningmängden i innerstaden. Fokus ligger på att utveckla en funktionsintegrerad stadsform, vilket antas kunna generera en levande stad präglad av ökad trygghet och mer rörelse till fots och cykel. Ambitionen är att satsa på en målmedveten utformning av stadens offentliga rum. Exempel på detta är den pågående ombyggnationen av stadens centrala torg, Fristadstorget, samt upprustningen och tillgängliggörandet av årummets gröna miljöer.

Andra betydelsefulla projekt under planering är ett nytt campus för Mälardalens högskola, i ett kvarter som idag rymmer badhus och sporthall, samt en ny idrottsarena och ett nytt badhus i anslutning till Munktelldagen (Eskilstuna kommun 2013). Samtidigt pågår flera bostadsprojekt på avrivna tomter i stadens centrala delar.

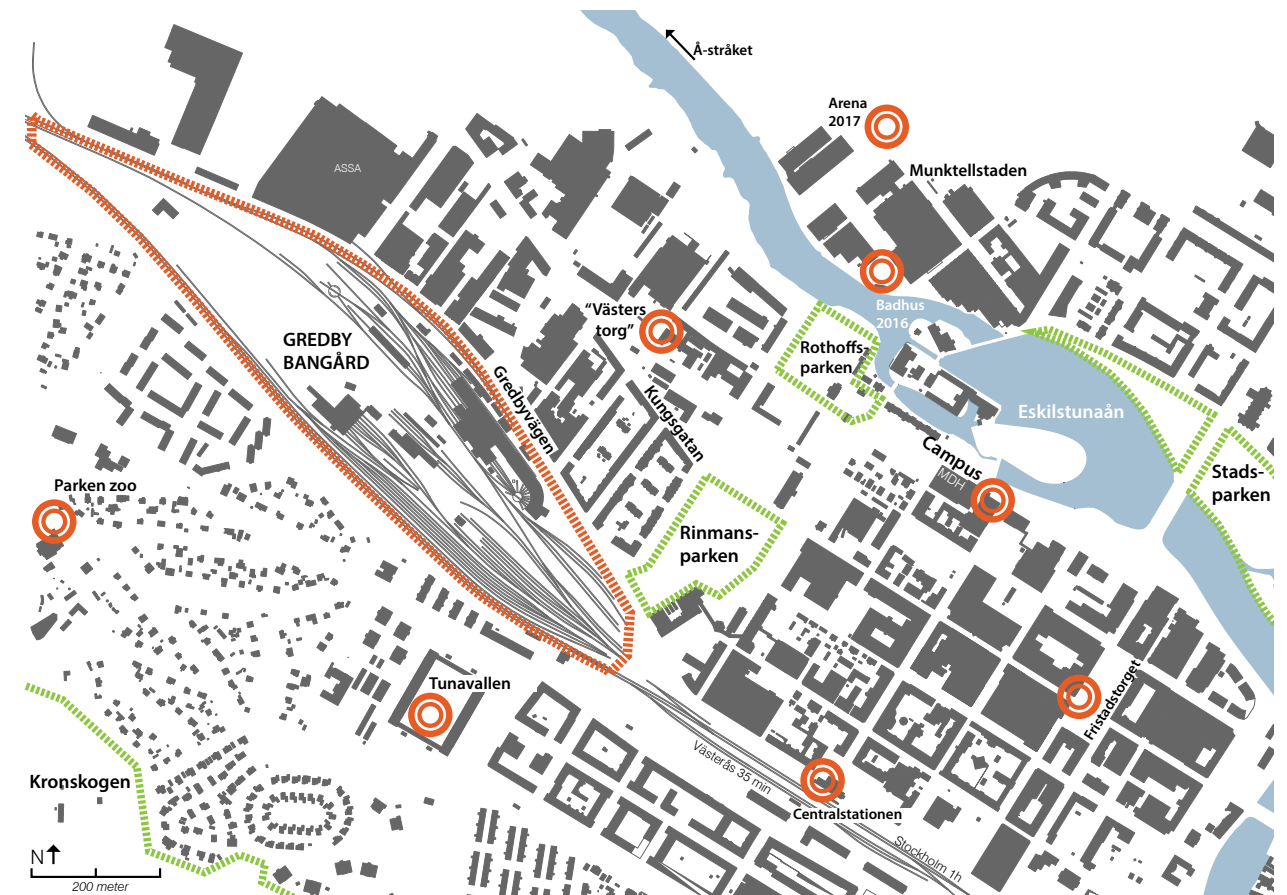
I *Förslag till översiktsplan* (Eskilstuna kommun 2014b) betonas att stadens industriella arv bör ses som en värdefull resurs i planeringen. Man anser att kommunens industrihistoriska utveckling bör värnas, vilket betyder att typiska byggnader och anläggningar ska bevaras och utvecklas för samtida ändamål. Kommunens intentioner är att landskapliga strukturer och platsspecifika egenskaper ska beaktas vid framtida exploateringar, gestaltningar vid förändring och förnyelse ska därför grunda sig i platsens identitet och historia.

Parker och parkkvaliteter

I centrala Eskilstuna finns ett flertal stora parker, störst är Stadsparken som sträcker sig efter åns norra kant. Tillsammans med den breda Eskilstunaån bildar Stadsparken ett öppet och storslaget landskapsrum mitt i staden. Parken är av traditionell stadsparkstyp med väl vuxna lövträd och stora gräsytor. Två lekplatser för yngre barn finns liksom annuella och perenna planteringar. Under kommande år står stadsparken inför en etappvis upprustning där ett av huvudmålen är att stärka vattenkontakten. Rothoffsparken, också vid ån, har anor från 1700-talet och är en park med botanisk inriktning och med en nyanlagd tillgänglighetsanpassad lekplats yngre barn. Mellan Rothoffsparken och bangårdsområdet finns Rinmansparken, anlagd vid förra sekelskiftet, som även den innehåller klassiska stadsparkskvaliteter. Här finns också en stor temalekplats, invigd 2009 (Eskilstuna kommun 2014c). Å-stråket erbjuder möjligheter till vattenkontakt och rörelse i gröna miljöer. Det mest centrala naturområdet är Krons-kogen en kilometer sydväst om stadskärnan.



Gräsytor och stora träd i Stadsparken



Kartan visar bangårdens läge, centrala parker och viktiga målpunkter



Sommarblommor i Rothoffsparken



Temalekplats i Rinmansparken. Bangården i bildens bakgrund

Fördjupat program för Väster

Gredby bangård är en del av industristadsdelen Väster som inom ramarna för *Fördjupning av program för Väster* (Eskilstuna kommun 2011) står inför en omvandling. Bangårdens framtid är således starkt kopplat till Västers framtida skepnad. Väster pekades initialt ut som omvandlingsområde i översiktsplanen som antogs 2005, och året efter togs ett strategidokument fram som visade den politiska viljeriktningen för områdets framtid. Det fördjupade programmet antogs av stadsbyggnadsnämnden i december 2011. Syftet med programmet var att undersöka möjligheterna att utveckla Väster från industriområde till ett integrerat bostads- och verksamhetsområde. Programmets främre tidhorisont är 2030.

Väster idag

I programmet (Eskilstuna kommun 2011) presenteras planområdet som i sin helhet omfattar 94 hektar. Norr om ån återfinns Munktellstaden. I övrigt domineras denna del av storskaliga industribyggnader, hårdgjorda kringtor och en oregelbunden gatustruktur. Söder om ån är bebyggelsen generellt sett mer småskalig och kvarteren har en regelbunden form. Bortsett från två bostadskvarter är det idag ett rent verksamhetsområde med ett stort inslag av äldre industribyggnader i tegel. Dessa är särskilt koncentrerade mot bangårdsområdet i söder.

Västers historia

I programmet (Eskilstuna kommun 2011) beskrivs även Västers historiska framväxt. Stadsdelen bestod fram till förra sekelskiftet av jordbruksmark, men tack vare det gynnsamma läget i anslutning till staden, hamnlägen vid ån och den nyligen invigda järnvägen kom stadens industriidkare att söka sig hit för sina expanderande verksamheter. En stadsplan för området ritades av stadsingenjör O. Sjölin 1907, varefter industriområdet succesivt byggdes ut med tidstypisk industriarkitektur fram till 1970-talet. Idag har en viss verksamhetsomvandling i enlighet med kommunens intentioner påbörjats, bland annat i form av en etablering

av en livsmedelsbutik i en äldre tegelbyggnad längs Kungsgatan i den södra delen av stadsdelen. Platsen kallas "Västers torg".

Programmets mål

I programmet (Eskilstuna kommun 2011) står att läsa att målet är att skapa en hållbar och levande stadsdel, vilket anses stödja kommunens övergripande ambition att prioritera förtätning i stadens centrala delar. Västers centrala läge ses som en möjlighet att öka antalet boende i innerstaden och därigenom utnyttja befintlig infrastruktur, handel och service. Närheten till centrum, järnvägsstationen, högskolan och Munktellstaden i kombination med områdets befintliga karaktär anses ge Väster unika utvecklingsmöjligheter. I programmet betonas även Västers potentiella roll som attraktiv entré till innerstaden.

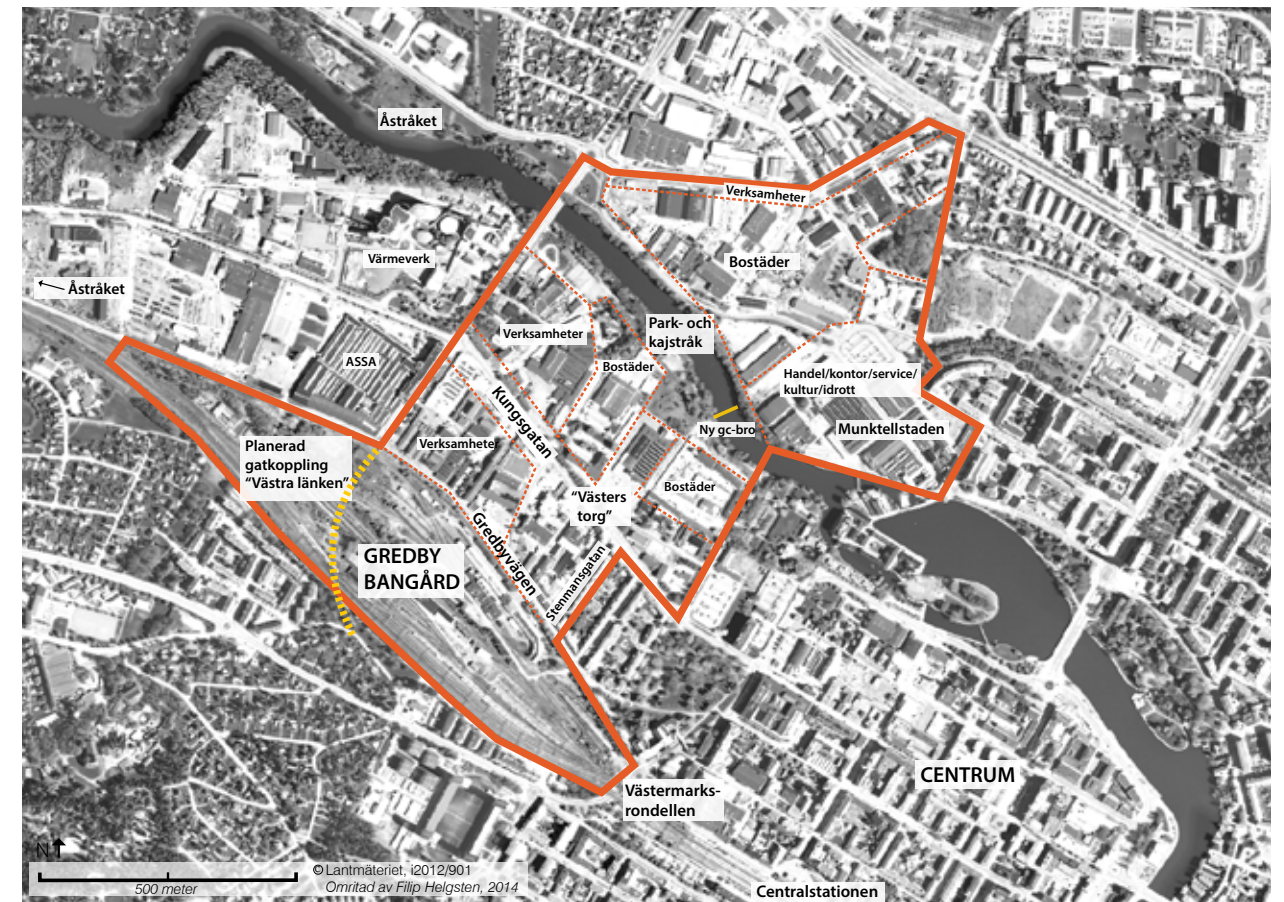
I programmet (Eskilstuna kommun 2011) presenteras *Vision 2030 - stadsdel på Väster* i fyra delar, vilka kortfattat presenteras nedan.

Den "Eskilstuna-egna" stadsdelen; Målet är att Väster ska utvecklas till en stadsdel med en egen karaktär där identiteten baseras på områdets historia. Denna identitet ska förstärkas av möten mellan befintliga kvaliteter och samtida tillägg. Eskilstunas identitet som industristad ska värnas genom att i utvecklingen utgå från specifika karaktärer och i möjligaste mån hitta nya användningsområden för kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Man menar att Västers historia i sig är identitetsskapande eftersom den visar på över hundra års industribyggande. Genom fortsatt möjlighet att läsa av denna utveckling säkerställs en tidsmässig förankring. Vidare betonar man att under områdets framväxt har en ständig förändring, anpassning och återanvändning skett vilket har resulterat i en "gyttrighet". Detta ses som en kvalitet som bör utvecklas för att stadsdelen ska kunna bli den "Eskilstuna-egna".

Den levande stadsdelen; På Väster ska en blandning av arbete, boende och vistelse eftersträvas, helst inom kvarteren. Byggnadstyper och upplåtelseformer ska varieras för att locka människor i olika ålder och med olika intressen att verka och mötas i stadsdelen.

Den promenadvänliga stadsdelen; Planeringen ska ske utifrån människans behov. Mångfald och detaljrikedom ska stå i fokus i byggd miljö och publika rum. Ambitionen är att parkerna, bostadsgårdarna, och åstråket ska erbjuda attraktiva vistelsemiljöer. Samtidigt ska omgivande grön- och naturområden vara enkla att nå.

Den nära och integrerade stadsdelen; Stadsdelen ska samexistera med centrum och Munktellstaden. Det centrala läget ska utnyttjas genom att stråk och platser kopplas till betydande målpunkter i omgivande stad. Överblickbarhet och tillgänglighet är målet. Utvecklingen av stadsdelen ska bidra till att bryta barriären som bangårdsområdet idag innebär. Möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt ska prioriteras framför bilen.



Kartan visar området som omfattas av *Fördjupning av program för Väster* och huvudsaklig omvandlingsinriktning.

Slutsatser
- utgångspunkter för program och förslag

Baserat på studierna av Eskilstunas och Västers historia och kommunens framtidsambitioner har jag nedan dragit ett antal slutsatser att ta med i formulerandet av de principer som ska ligga till grund för förslaget. Bangårdsområdet har satts in i ett större sammanhang, tidsmässigt och geografiskt. Jag har riktat in mig på att dra slutsatser som ger svar på frågan; Vilken roll kan bangårdsområdet spela för det framtida Väster och Eskilstuna?

En omvandling av bangårdsområdet kan uppskattningsvis påbörjas först omkring år 2030. Enligt kommunens prognoser kommer befolkningsmängden då ha ökat till någonstans mellan 107000 och 120000 invånare. Vad som sker därefter är svårt att säga, men klart är att den befolkningsmässiga utvecklingen idag är positiv. Sett till stadens gynnsamma läge i Mälardalsregionen kommer den sannolikt fortsätta vara positiv även efter år 2030. Detta i kombination med kommunens ambition om en tätare byggd stad gör att behovet av grön- och rekreationsområden kontinuerligt kommer att växa. Av dessa anledningar är ett nytt centralt parkområde välmotiverat, detta kan då både fungera som en park för hela staden och för de närboende.

Övriga större parker i centrala Eskilstuna har generellt goda “stadsparkskvaliteter” det vill säga generösa gräsytor, stora lövträd, blomsterprakt, promenadstråk och lekplatser för yngre barn. Däremot saknas parkkvaliteter som kräver hårdgjorda ytor och stort utrymme och som lockar äldre barn och ungdomar.

Kommunen satsar på att utvecklas som student- och kunskapsstad, bland annat genom uppförandet av ett nytt campus för Mälardalens högskola. För att öka attraktionskraften som högskoleort är det rimligt att även satsa på studentbostäder i stadens centrala delar. Ett tänkbart alternativ är då bangårdsområdet eftersom det ligger nära campus och centralstationen men inte

i det idag mest attraktiva läget vid Eskilstunaån. En sådan inriktning rimmar även väl med visionen om den *levande stadsdelen* där en mångfald av grupper ska kunna verka och mötas.

Utvecklingen av Väster med bostäder planeras främst att ske norr om Kungsgatan på båda sidor av Eskilstunaån. En attraktiv målpunkt i stadsdelens södra del är därför viktig för att skapa balans och göra hela stadsdelen levande.

Järnvägen medför en barriäreffekt mellan stadens norra och södra del, i synnerhet vid bangården där effekten blir “dubbel”. Detta problem kan lindras genom att integrera bangårdsområdet i Väster.

Kopplingarna mot “Västers torg” via Stenmansgatan samt mot centralstationen och Nyfors via Västermarksrondellen är viktiga att beakta för att möjliggöra ett rörelseflöde till en framtida park. Dessa punkter bör därför nyttjas för att skapa entrézoner.

GREDBY BANGÅRD

Gredby bangård har utvecklats kontinuerligt under drygt 100 år tid och består idag av ett antal anläggningar sida vid sida. För att förenkla beskrivningen väljer jag att benämna hela området som Gredby bangård trots att det egentligen handlar om ett flera separata bangårdar med tillhörande byggnader.

Wannedal (1980, s. 43-49) skriver att järnvägen kom till Eskilstuna på 1870-talet när OFWJ, Oxelösund-Flen-Westmanlands järnväg, byggdes. Banan tillkom i syfte att koppla malmfälten i Bergslagen till den naturliga djuphamnen i Oxelösund där export till sjöss kunde ta vid. Den viktigaste gruvan för malmexporten var Grängesberg. För att effektivisera transporterna som utöver OFWJ initialt skedde på ytterligare två anslutande järnvägar, bildades snart TGO, Trafikaktiebolaget Grängesberg - Oxelösund. Från 1901 administrerade detta bolag sin verksamhet från Eskilstuna där också verkstäder byggdes på Gredby bangård. Från 1931 kom bolaget att heta TGOJ. År 1895 invigdes även Norra Södermanlands järnväg som kopplade Eskilstuna till Södertälje och Stockholm.

Till en början upptog bangården en mindre del av dagens yta. Runt 1940 skedde dock en större expansion och bangården har sedan dess omfattat omkring 20 hektar (se stadsplaner). Som kartorna på föregående sidor visar återfinns bangården idag relativt centralt i staden. I norr återfinns stadsdelen Väster som redan avhandlats ingående. Direkt söder om bangården finns områden med flerfamiljshus och villabebyggelse, fotbollsarenan Tunavallen och en bit bort stadens största turistmål, Parken Zoo.

Verksamheter idag

Idag bedrivs fortfarande intensiv verksamhet på området. Fastigheterna inom bangårdsområdet ägs av tre aktörer, statligt ägda logistikföretaget Green Cargo AB, fastighetsföretaget Train Alliance AB och Banverket (se karta s. 31). Green Cargo bedriver verksamhet både inom sin egen fastighet och fastigheten som ägs av Train Alliance. SJ brukar ett område med uppställningsspår som tillhör Banverket, för tåg parkerade över natten.

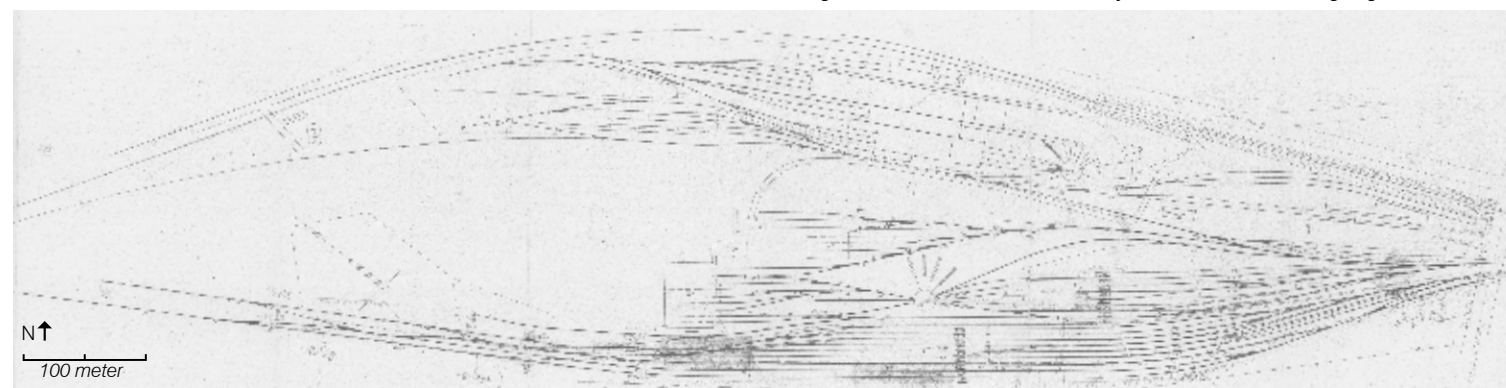
Bildförteckning s. 43



4. Del av Beskows stadsplan från 1876, notera bangårdsområdets läge väl utanför staden.



5. Del av Dales stadsplan från 1927, Väster är planlagt och delvis bebyggt. Söder om bangårdsområdet är mark reserverad för den kommande utvidgning.



6. Elektrifieringsplan från 1953, bangårdsområdet är nu utbyggt med nya verkstäder och spår söder om den ursprungliga anläggningen.



7. Vy mot väster. Ånglok på vändskiva, lokstationen och rälsbussgaraget i bakgrunden, 1950-tal.



8. Verkstäderna, omkring år 1900



9. Verkstäderna, rundstallet, år 1901

Bangården idag

Bangården besöktes vid en rad tillfällen under vintern och våren 2014. Vid varje besök promenerade jag i olika riktningar på bangården och "kände in" platsen. Samtidigt togs fotografier och vegetation, topografi, markanvändning samt topografi noterades. Dessutom försökte jag bedöma vilka siktlinjer, potentiella rumsligheter och kopplingar till omgivningen som var mest värdefulla.

Generellt är bangårdsområdets topografi starkt präglad av järnvägsverksamheten. Ett antal stora fält med varierande antal spår i bredd finns inom bangården.

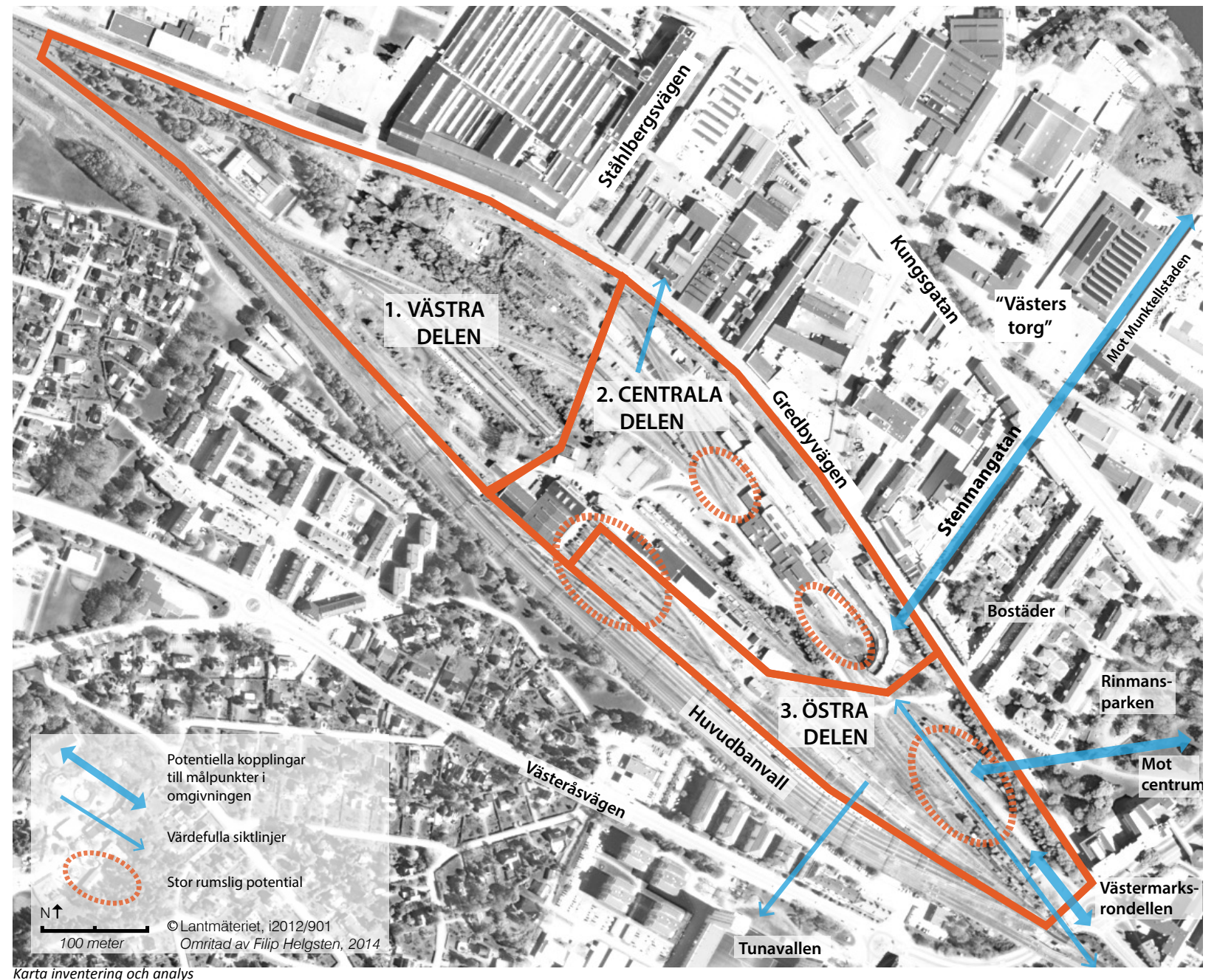
Utmärkande är också att huvudbanvallen ligger uppskattningsvis 1-2 meter över resten av bangården, som i platåer sänker sig ner mot Gredbyvägen (se bild A, s. 30). Till största delen upplevs området som rumsligt mycket vidsträckt med stora öppna siktlinjer, särskilt i riktning in mot öster och centralstationen (se bild A & B). Dock kan ett antal platser med stor rumslig potential identifieras. Det är platser där byggnader eller topografi bildar tydliga väggar (Se bild C). Inom området finns också vertikala element som påtagligt påverkar karaktären. Dels två mycket höga belysningsmaster men även kontaktledningsstolpar och kontaktledningsbryggor (Se bild D).

Bangårdsområdet kan delas in tre delområden av olika karaktär. Dessa är dock överlappande och gränsdragningen ska inte ses som definitiv. I områdets sydvästra del finns de järnvägsspår som trafikeras av passerande trafik och därmed inte är aktuella att omvandlas. Dessa ligger på en separat banvall, hädanefter kallad huvudbanvallen.

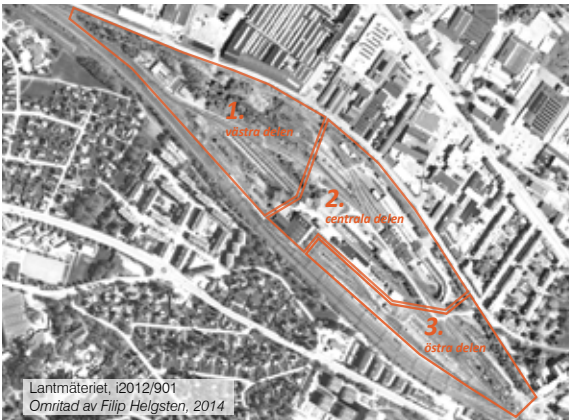
I den **Västra delen** finns ett stort oanvänt område präglad av slyvegetation som kunnat växa sig stor. Den vedartade vegetationen består av pionjärarter som björk, sälg och poppel. Träden och gräsen har här växt över och delvis täckt rälsen. Inom området finns också diverse materialupplag, en kommunal teknikanläggning och ett område med uppställningsspår. Delområdet är bangårdens mest perifera del i relation till Eskilstuna centrum.

I den **Centrala delen**, längs Gredbyvägen och in i områdets mittparti finns ett påtagligt inslag av byggnader av varierande typ och storlek, vilka presenteras på sida 27. Runt byggnaderna finns asfalterade parkeringsytor men även spår som löper in i byggnaderna. Gredbyvägens gaturum är brett och kantas mot bangården av parkeringsplatser och övervuxen räls, som ligger framför byggnaderna på bangården vilka i stort sett saknar entréer mot gatan.

Den **Östra delen** präglas av ytor för uppställning och växling av tåg. Denna del är i stort sett helt öppen och marken är tydligt terrasserad. En hög före detta banvall övervuxen av björk bildar ett tydligt avslut mot Gredbyvägen och Rinmansparken.



Fotografier



Orientering delområden



(D) Vertikala element.

1. västra delen



Uppvuxen slyvegetation och ytvattendike.



Körväg.



Dumpat avfall.

2. centrala delen



Järnvägsspåren är väl integrerade med byggnaderna.



(C) Byggnader i vinkel ger rumslighet.



Gredbyvägen, vy mot öster.

3. östra delen



(B) Kontaktledningsbryggor, vy mot väster.



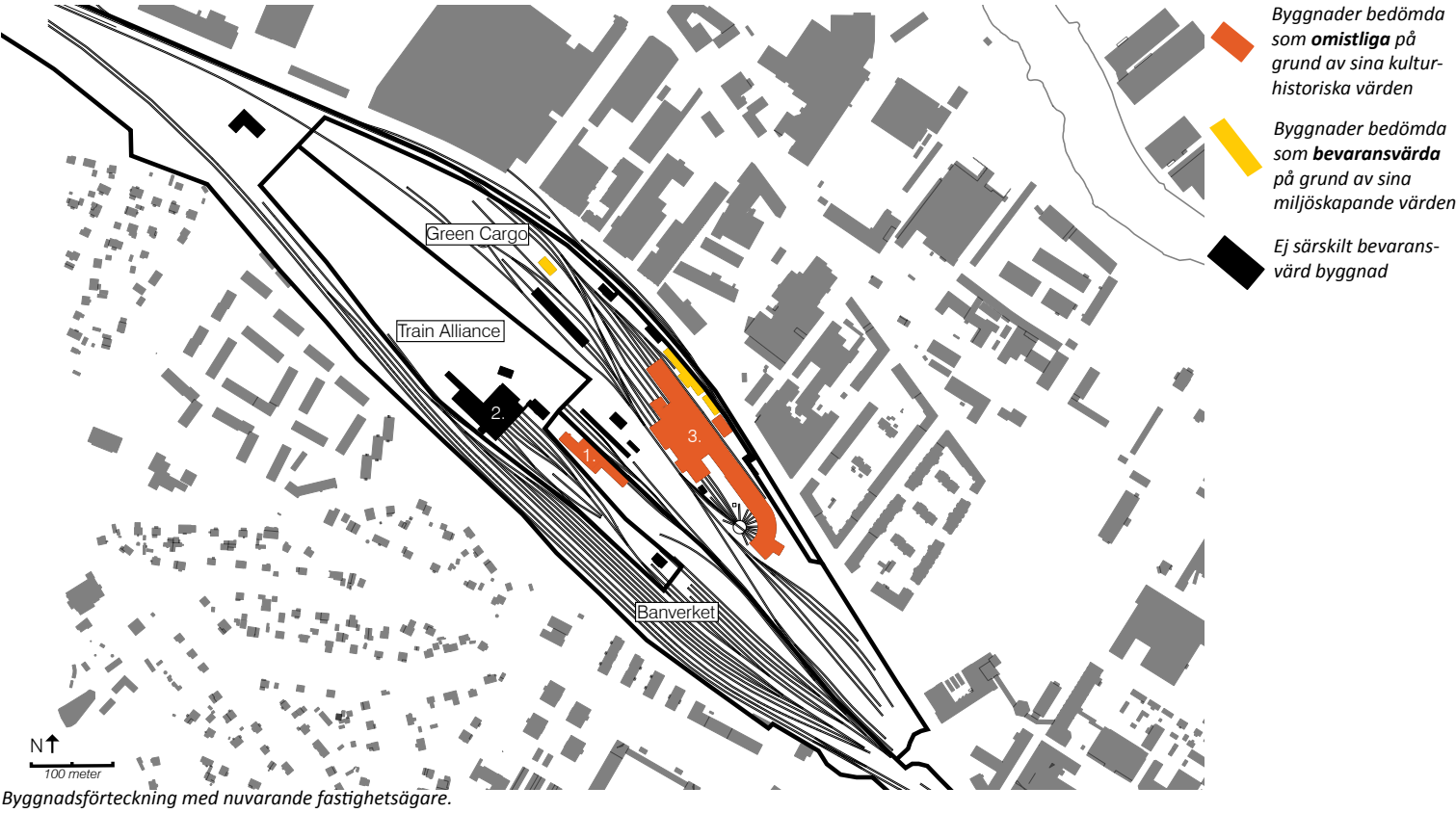
(A) Belysningsmast, huvudbanvallen till höger, vy mot öster.



Lastkaj, vy från övervuxen banvall.

Byggnader

Som underlag för det fördjupade planprogrammet togs rapporten *Väster, Eskilstuna - Övergripande strategi med kulturhistorisk och marknadsmässig analys* fram av *Nyréns Arkitektkontor* (2011). Här ingår en kulturhistorisk analys utförd av *Stockholms Byggnadsantikvarier AB*. Beträffande bangårdsområdet bedöms bebyggelsen generellt vara viktig att bevara, i synnerhet om själva bangården skulle försvinna. De byggnader som klassades i rapporten är färgkodade i kartan nedan. I bildtexterna ges även en kort beskrivning av de största byggnadernas tillkomst och huvudsakliga användning. Denna information är hämtad ur Henriksson & Fredrikssons (2013) bokserie *Från Järnbärrarland till Stålbåd* som behandlar TGOJ:s järnvägsanläggningar. I kartan är även fastighetsägare markerade.



Rälsbussgaraget (1). Uppfört 1942. Senare tillbyggnad i östra ändan. Fungerar idag som kontor.



Lokstationen (2). Uppförd 1940 i samband med utvidgningen av bangårdsområdet. Parallelstall med 9 portar. Byggnaden i vinkel är kontor, ursprungligen delvis vattentorn. Ingår ej i den kulturhistoriska analysen.



Verkstäderna (3). Byggnadskomplex uppfört i etapper mellan 1870-1930. På bilden ses rundstallet med 8 portar och tillhörande vändplatta.



Lokstationen (2). Verksamheten i byggnaden bedrivs idag av Green Cargo.



Verkstäderna (3). Rundstallet sett från Gredbyvägen.

Bangården i kommunal planering

I *Fördjupning av program för Väster* (Eskilstuna kommun 2011) behandlas bangårdsområdets framtid endast på en översiktlig nivå, då det anges som utredningsområde. Detta beror på att ett nytt läge för bangårdsverksamheten kan utredas först år 2022 i samband med att en ny nationell transportplan tas fram. Det betonas dock att området, med dagens funktion, utgör en barriär för stadens tillväxt samt att verksamheten medför påtagliga bullerstörningar. Med hänvisning till *Översiktsplan för stadsbygden* från 2005 pekas en ny gatukoppling under bangårdsområdet ut, benämnd Västra länken. Syftet med denna koppling, tvärs över bangården, är att fullborda en yttre ring runt stadskärnan och därigenom avlasta Kungsgatan från genomfartstrafik. I planprogrammet anges också att en tänkbar utveckling för området är handel, kontor och högskoleanknutna verksamhetslokaler, men att bostäder lämpar sig mindre väl på grund av närheten till järnvägen med dess allmänna risk- och bullerpåverkan. Bangårdsområdet bedöms också ha potential att bli en del av stadsdelens framtida grönstruktur i form av ett natur- eller parkområde.

Nya utredningar våren 2014

I en artikel publicerad i Eskilstuna-Kuriren (2014) framfår att Eskilstuna kommun börjat undersöka möjligheterna att köpa loss marken inom bangårdsområdet. Bakgrunden är att den regionala persontågtrafiken i Mälardalen kommer att utökas från och med år 2017 när Citybanan i Stockholm står färdig, och den totala kapaciteten ökar. Mälardalstrafik AB ska investera i nya fordon och utreder därför möjliga lägen för att bedriva verkstadsservice. Delar av anläggningen på Gredby bangård ses som ett alternativ för denna verksamhet. En sådan utveckling har blivit möjlig sedan Green Cargo beslutat sig för att skära ner sin verksamhet i Eskilstuna och istället satsa på andra anläggningar.

Detta bortser jag från i mitt förslag då en sådan utveckling skulle ge andra förutsättningar för omvandlingen än de jag definierat i avgränsningarna.

Föroreningar

Hifab AB har under hösten 2012 på uppdrag av Trafikverket (2013) utfört en inventering av bangårdsområdet i syfte att identifiera och karlägga potentiella föroreningar. Identifierade punktkällor har sedan riskklassats i enlighet med Trafikverkets normer. Inventeringen omfattade hela bangårdsområdet, alltså även de fastigheter som inte ägs av Trafikverket. I inventeringen har provtagning av mark och vatten ej ingått. Förenklat kan man säga att det inom bangårdsområdet i sin helhet finns ett stort antal områden där potentiella föroreningar går att koppla direkt till olika verksamheter/byggnader. Bland annat bedöms oljor, fetter, PAH, asbest, tungmetaller, klorerande lösningsmedel, PCB, dieselolja och bensin förekomma i marken. Dessutom är stora delar av bangården uppfyllt av avfallsmassor, dessa bedöms ha en särskilt stor maktighet i den västra delen som initialt var ett sankt område. Föroreningssituationen är omfattande och komplex och är alltså inte fullständigt klargjord. Dock bedöms bangårdsområdets östra del, det vill säga mellan lokverkstaden och Västermarksrondellen, inte rymma några omfattande föroreningar.

Analys

- utgångspunkter för principer och förslag

Bangårdsområdet rymmer tre övergripande delkaraktärer. Dessa är överlappande och bör förstärkas var för sig om de tydligt ska kunna upplevas som enheter.

I den västra delen finns flera områden med skogslik vegetation som visar en potential att bygga vidare på denna karaktär och låta den bli dominerande. I kombination med områdets bredd på omkring 200 meter ges här möjligheter att mejsla fram stråk och platser där parkbesökaren kan uppleva sig omsluten av en kompakt grönska. Även det perifera läget motiverar en strategi där de pågående processerna tillåts fortgå. Logiska kopplingar den centrala delen och det nya Väster är dock viktiga att beakta för att tillgängliggöra området.

I den centrala delen finns bangårdens karaktärsfulla byggnader som skulle kunna omvandlas för många olika ändamål. Särskilt de stora lokstallarna har potential att bli centrala punkter att strukturera ett park- och aktivitetsområde runt. De stora friytorna medger också en öppning för att tillfoga ny bebyggelsestruktur som genom kontrastverkan kan lyfta fram den typiska järnvägsarkitekturen ytterligare.

Den östra delens öppenhet bör värderas högt eftersom den medger en visuell kontakt med närliggande, välkända stadsmiljöer. En bevarad öppenhet gör också att terrasseringsen kan upplevas tydligt, vilket kan bidra till en framtida förståelse för bangårdsarvet.

Bangårdsområdets större byggnader visar på tidstypisk järnvägsarkitektur från 1880-1940-tal och samspelar väl med den äldre industribbyggelsen på Väster. Flera är klassade som kulturhistoriskt omistliga. Byggnaderna bör av dessa anledningar bevaras och anpassas till nya ändamål. Byggnaderna skänker också det i övrigt öppna och vidsträckt landskapet tydliga rumsligheter vilket bör utnyttjas.

Den karaktäristiska topografin med tydliga platåer och banvallar är värdefull och bör bevaras. Dels ger den förståelse för platsens historia och dels ger den potential att ”dela av” de stora öppna ytor. Dessutom har banvallarna likt byggnaderna en potential att ge rumslig inramning.

Räls och vertikala element som kontaktledningsstolpar och bryggor, belyningsmaster och vändplattor ger karaktär och förankring bakåt i tiden. Sådana element bör bara bevaras i de fall de kan ges ett nytt relevant sammanhang eller en ny funktion.

Marken över hela bangårdsområdet är förorenad, men i olika hög utsträckning. Troligtvis är dock marken i den östra delen överlag mindre förorenad än i den västra, där stora mängder fyllnadsmassor och avfall kontinuerligt har dumpats. Rening av marken med hjälp av fyto Remediering kan vara aktuellt på mindre förorenade partier. Vid anläggande av bostadsmiljöer krävs sannolikt mer omfattande återställningsåtgärder.

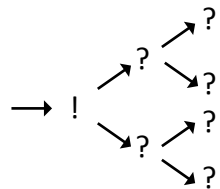
Baserat på erfarenheter av liknande områden kan bangården antas utgöra ett värdefullt ekologiskt habitat. En artrik örtvegetation och ett rikt djurliv skulle sannolikt kunna utvecklas om förutsättningar ges.

Gredbyvägens gaturum är otydligt och brett eftersom en samlad bebyggelsefront saknas på bangårdssidan. Dessutom fungerar gatan som en bakgata på grund av avstängningen mot Västermarksrondellen.

PRINCIPER FÖR UTVECKLINGSSTRATEGI

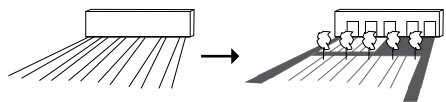
Principerna är baserade på de tidigare presenterade **utgångspunkterna** som är grundade i litteraturstudien, studiebesök, bakgrundstudien av Eskilstuna samt inventering och analys av Gredby bangård. Principerna är särskilt inspirerade av de "landskapsurbanistiska" idéer som presenterades i litteraturstudiedelen samt erfarenheterna vunna av studiebesöken. Den landskapsurbanistiska teorin är lämplig att testa bland annat eftersom bangårdsområdets framtid är strategiskt viktig för staden i stort, dessutom motiverar områdets storlek ett processorienterat arbetssätt. Berlinparkerna är användbara som förebilder då de trots den kontextuella skillnaden är skapade med bangården som grund.

Utvecklingsstrategin föreslås vila på tre exemplifierade grundprinciper



Strukturerings för föränderlighet

Inom en ny föreslagen rörelsestruktur ska området tillgängliggöras för att sedan kunna utvecklas i olika riktningar utifrån de behov och intressen som uppkommer längre fram i tiden. Bangårdsområdet ska även kopplas till gatunätet och målpunkter i omgivande stad med hjälp av entréer i strategiska lägen.



Bevarande, förädling och tillägg

Utgångspunkten ska vara att områdets grundkaraktär som nästintill uteslutande är formad av den över hundraåriga järnvägsverksamheten ska ses som en unik tillgång för utvecklingen av det framtida Väster. Omvandlingen bör därför utgå från bangårdens särart i form av topografi, vegetation, markmaterial, byggnader och andra byggda element. Nya byggnader ska också vara möjliga i lämpliga lägen.



Variation

Variation i form av olika karaktärer och funktioner ska eftersträvas. Vissa delar tillåts utvecklas fritt medan andra utvecklas mot ett mer specifikt innehåll relevant för att generera sociala värden. Variationen ska även präglade de rumsliga skalorna, målet är att småskaliga och tydliga platser ska rymmas inom den vidsträckta öppenhet som i grunden präglar bangården.

Ytor definierade av föreslagen rörelsestruktur ska vara öppna för olika typer av framtida markanvändning. Exempelvis kan förorenade ytor i ett första skede renas genom fyto Remediering för att i ett senare skede bebyggas eller på annat sätt omvandlas.

Befintliga markförhållanden och topografiska förutsättningar tillvaratas och fungerar som en grund för föreslagen utveckling.

Delar av järnvägsanläggningen såsom belysningsmaster, räls och elstolpar bevaras och integreras i nya gestaltningar.

Potentiella platsbildningar utnyttjas där byggnader och/eller topografi medför möjlighet till detta.

Öppna siktlinjer som ger förståelse för bangårdens sammanhang i staden bevaras och utnyttjas i gestaltningen.

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader bevaras och anpassas för nya ändamål.

Såväl vegetation under fri utveckling som kultiverad och i olika hög grad skötselkrävande vegetation ska samexistera inom området.

Områdets storlek om drygt 20 hektar motiverar, i synnerhet i relation till Eskilstunas storlek, ett angreppssätt där flera delkaraktärer tillåts rymmas.

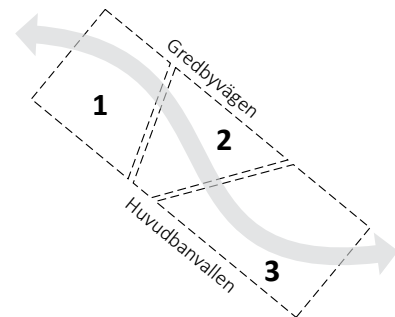
Delområden och platser riktade till specifika målgrupper föreslås. Det innebär att utrymme ges för funktioner och kvaliteter som sannolikt efterfrågas men ej "ryms" inom stadens mer konventionella parker.

FÖRSLAG

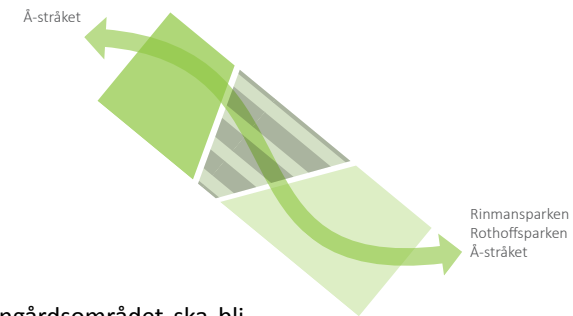
- UTVECKLINGSSTRATEGI

Strategin för hur Gredby bangård kan omvandlas till ett publikt park- och rekreationsområde grundar sig i en tanke om att utveckla tre huvudsakliga parkkaraktärer som bygger på de befintliga värdena. Parkkaraktärerna är:

- 1. Extensiv park** - Ruderat vegetation under fri utveckling genomkorsad av rörelsestråk. Stråk anläggs delvis med rälsen som utgångspunkt. Ett område för motion och kanske kontemplation.
- 2. Hus i park** - Befintliga byggnader anpassas för nya verksamheter, i anslutning skapas tydliga platser. Nya byggnader tillkommer på sikt. Temporär vegetation i tidigt skede.
- 3. Programmerad park** - Bevarad öppenhet. Förädlad bangårdskaraktär med inslag av aktivitetzoner. Viktig länk till omgivande stad och närliggande parker.

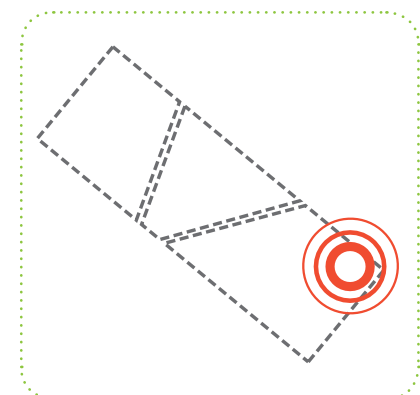
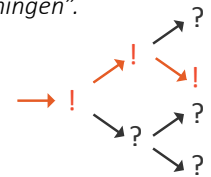


Målet är att bangårdsområdet ska bli en del i ett större grönt sammanhang.



Fasindelning som presenteras nedan är en av flera tänkbara "färdriktningar" för bangårdens framtid. Omvandlingen skulle exempelvis kunna stanna vid en "initiering", byggandet av bostäder skulle kunna bli mer omfattande än vad som föreslås etcetera.

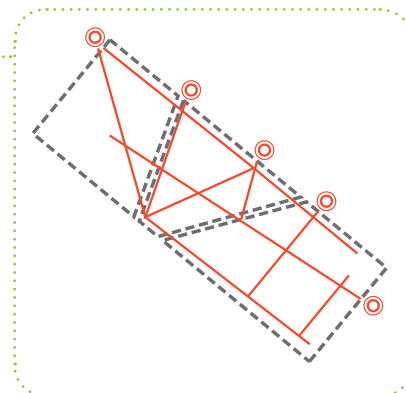
Några fasta tidsintervall för strategins olika faser är inte preciserade. Faserna går i varandra och en tänkbar genomförandeperiod skulle kunna vara allt från 10 till 50 år, beroende på "färdriktningen".



fas1:

"initiering"

I ett första skede öppnas området upp och aktiveras i den strategiskt belägna östra delen. Här finns en potentiell god kontakt med stadskärnan och befintliga grönområden. Entréer skapas och en första parkdel byggs. En omvandling av Verkstäderna för nya verksamheter kan påbörjas. Bangården som en central del av stadslandskapet medvetandegörs.



fas2:

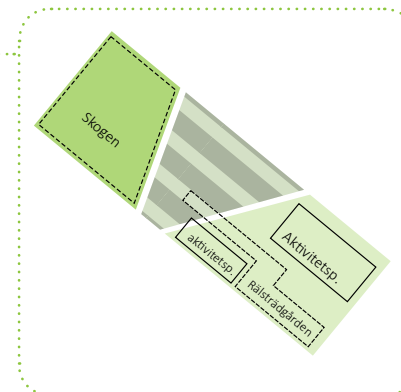
"strukturering"

I nästa fas läggs nya rörelsestråk ut över området. Stråkens läge anpassas efter befintlig topografi, vissa integreras med befintlig räls. Fler entrépunkter tillkommer. Med grund i den nya strukturen utvecklas området vidare.

fas3:

"aktivering"

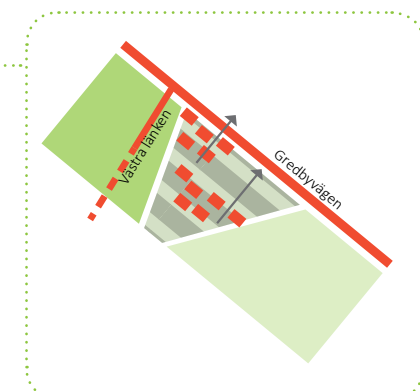
Inom ramen för den nya strukturen av rörelsestråk utvecklas tre typer av park parallellt: Skogen/Aktivitetsparken/Rälsträdgården ... och omvandling av befintliga byggnader fortsätter.



fas4:

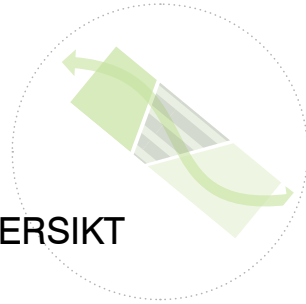
"vidareutveckling"

De obebyggda ytorna inom det centrala området kan på lägre sikt sedan bebyggas med bostäder. Parallellt föreslås en omvandling av Gredbyvägen till en stadsgata som öppnas för genomfartstrafik. Eventuellt tillkommer samtidigt "Västra länken".



FÖRSLAG

- ÖVERSIKT



Målet är att det omvandlade bangårdsområdet blir en ny typ av park mitt i det växande Eskilstuna. En 2000-talets stadspark som fungerar både som en del i en länk av större centrala parker och som en spännande målpunkt på det Väster som växt ihop och blivit en integrerad del av innerstaden. Parken utgör också en välkomnande entré till staden för den som reser på järnvägen.

Parken blir en miljö där det av järnvägsverksamheten formade landskapet fungerar som en grund för den nya utvecklingen. I vissa delar kommer gamla strukturer vara tydligt utläsbara, i andra inte. Flera av de säregna byggnaderna anpassas för kultur- och skolverksamhet men även för handel- och kontorslokaler.

Ny bostadsbebyggelse får gärna ha en inriktning på student- och ungdomsbostäder.

Omvandlingen av bangårdsområdet bör generellt ses som en pågående process som får ta riktning efter stadens och invånarnas framväxande behov.

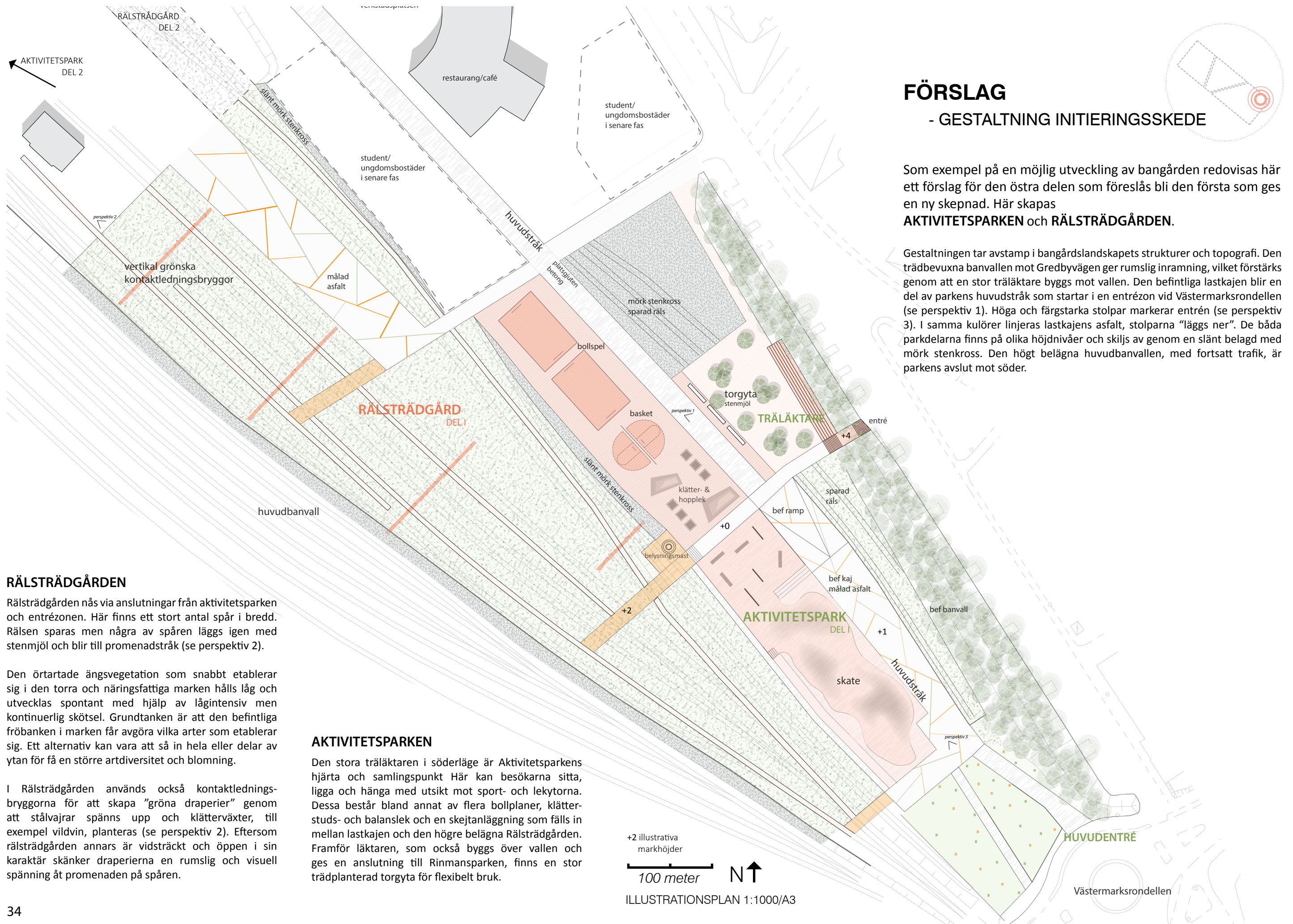
Illustrationsplanen visar bangården efter en omvandlingsprocess där bostäder har byggts i den centrala delen och där parkingreppen är genomförda i sin helhet.



ILLUSTRATIONSPLAN 1:4000/A3



100 meter N ↑



RÄLSTRÄDGÅRDEN

Rälsträdgården nås via anslutningar från aktivitetsparken och entrézonen. Här finns ett stort antal spår i bredd. Rälisen sparas men några av spåren läggs igen med stenmjöl och blir till promenadstråk (se perspektiv 2).

Den örtartade ängsvegetation som snabbt etablerar sig i den torra och näringsfattiga marken hålls låg och utvecklas spontant med hjälp av lågintensiv men kontinuerlig skötsel. Grundtanken är att den befintliga fröbanken i marken får avgöra vilka arter som etablerar sig. Ett alternativ kan vara att så in hela eller delar av ytan för få en större artdiversitet och blomning.

I Rälsträdgården används också kontaktledningsbryggorna för att skapa "gröna draperier" genom att stålvajrar spänns upp och klätterväxter, till exempel vildvin, planteras (se perspektiv 2). Eftersom rälsträdgården annars är vidsträckt och öppen i sin karaktär skänker draperierna en rumslig och visuell spänning åt promenaden på spåren.

AKTIVITETSPARKEN

Den stora träläktaren i söderläge är Aktivitetsparkens hjärta och samlingspunkt. Här kan besökarna sitta, ligga och hänga med utsikt mot sport- och lekytorna. Dessa består bland annat av flera bollplaner, klätterstuds- och balanslek och en skejtanläggning som fälls in mellan lastkajen och den högre belägna Rälsträdgården. Framför läktaren, som också byggs över vallen och ges en anslutning till Rinmansparken, finns en stor trädplanterad torgyta för flexibelt bruk.

FÖRSLAG

- GESTALTNING INITIERINGSSKEDE

Som exempel på en möjlig utveckling av bangården redovisas här ett förslag för den östra delen som föreslås bli den första som ges en ny skepnad. Här skapas **AKTIVITETSPARKEN** och **RÄLSTRÄDGÅRDEN**.

Gestaltningen tar avstamp i bangårdslandskapets strukturer och topografi. Den trädbevuxna banvallen mot Gredbyvägen ger rumslig inramning, vilket förstärks genom att en stor träläktare byggs mot vallen. Den befintliga lastkajen blir en del av parkens huvudstråk som startar i en entrézon vid Västermarksrondellen (se perspektiv 1). Höga och färgstarka stolpar markerar entrén (se perspektiv 3). I samma kulörer linjeras lastkajens asfalt, stolparna "läggs ner". De båda parkdelarna finns på olika höjdnivåer och skiljs av genom en slänt belagd med mörk stenkross. Den högt belägna huvudbanvallen, med fortsatt trafik, är parkens avslut mot söder.



PERSPEKTIV 1 - AKTIVITETSPARKEN



PERSPEKTIV 2 - RÄLSTRÄDGÅRDEN



PERSPEKTIV 3 - HUVUDENTRÉN

DISKUSSION

Syftet med uppsatsen var att ta fram en övergripande strategi för hur Gredby bangård i Eskilstuna skulle kunna utvecklas till ett publikt grön- och aktivitetsområde, väl förankrat i sitt lokala sammanhang.

Behövs en ny park?

Inbäddat i frågeställningen om hur bangårdsområdet kan omvandlas till park och bli en integrerad del av det nya Väster ligger den centrala frågan om vad Väster men även Eskilstuna i stort kan tänkas ha för framtida behov i form av offentliga parkmiljöer. Det är givetvis omöjligt att ge ett entydigt svar på det. Man kan bara göra antaganden om stadens framtida utveckling sett till dagens tendenser och de kommunala ambitionerna för stadsmiljön. I det här arbetet har jag ju varit min egen beställare och gett mig själv uppgiften att utreda en huvudsaklig omvandlingsinriktning mot park. Sett i ljuset av andra möjliga vägar att gå kan en sådan inriktning mycket väl betraktas som orealistisk.

Med tanke på bangårdens relativt centrala läge i kombination med ambitionerna att förtäta innerstaden är ett mer omfattande bostadsbyggande inom en snar framtid ett högst tänkbart alternativ. Dock kan buller- och föroreningsproblematiken vara förutsättningar som talar emot detta. Dessutom är min uppfattning att det finns gott om byggbar mark i stadens centrala delar, ofta i mer attraktiva lägen. Visserligen föreslår jag som en del av utvecklingsstrategin en ny bostadsbebyggelse på längre sikt, som då skulle bli av ”hus-i-park”-karaktär. Bostäder längre fram i tiden anser jag vara mer rimligt än i ett första skede, eftersom bangården omvandlad till park kan antas bidra till en större attraktionskraft till området och därmed större ekonomisk bärighet i en exploateringskalkyl.

Vidare bör nollalternativet beaktas, att låta bangården förbli bangård. Det finns många exempel på att man bör tänka sig för både en och två gånger innan järnvägsräls rivs upp. Det är alltid svårt att bedöma vilka behov

som kan tänkas uppkomma i framtiden, samhällets transportbehov kan skifta snabbt. Exempelvis skulle delar av anläggningarna på Gredby bangård mycket väl kunna användas för den tågdepå som krävs för den planerade utökningen av persontrafiken i Mälardalen. Då infrastrukturen redan är på plats är det en självklarhet att kommunen utreder frågan, eftersom många potentiella arbetstillfällen finns i en sådan lösning. Givetvis kan man också tänka sig en utveckling där en del av bangårdsverksamheten består, medan användningen av övriga delar förändras.

Å andra sidan finns flera goda skäl att omvandla hela bangården till ett publikt grön- och aktivitetsområde. Givet av en växande befolkning och en förtätad innerstad kommer behovet av rekreativa miljöer stadigt att öka. Dessutom har jag identifierat en lucka i de centrala parkernas utbud av parkkaraktärer som behöver fyllas, det vill säga miljöer riktade till äldre barn och ungdomar. I ett vidare perspektiv bör en ny park som länkas samman med de befintliga kunna ha positiva effekter på folkhälsan.

I det faktum att jag föreslagit en för staden ny typ av park ligger också potentialen att fortsätta befästa Eskilstuna som en stad där man skapar spännande miljöer med det industriella arvet som bas.

Sammantaget vore det rimligt med en ny park dels baserat på min argumentation om nuvarande och framtida behov och dels eftersom det inom en sådan lösning finns goda förutsättningar att bevara och förädla bangårdens säregna karaktär.

Förslaget och visionerna för Väster

Jag har inte haft en uttalad ambition att följa de kommunala visionerna för Väster ordagrant. Men det har ändå varit viktigt att röra sig i en liknande riktning för att den omvandlade bangården verkligen ska kunna bli en integrerad del av den nya stadsdelen. I efterhand

anser jag att framtaget program och förslag i stort sett visar en god samklang med kommunens vision för Väster. Visioner är dock per definition öppna och tolkningsbara och det är möjligt att jag kunnat påstå samma sak om ett radikalt annorlunda förslag.

Förslaget genomsyras i grunden av en idé om att bevara och förädla utifrån befintliga värden. Detta förhållningssätt matchar visionen om *den ”Eskilstuna-egna” stadsdelen* väl, där tidsförankring, kontrastverkan och ständig förändring är centrala begrepp.

Genom att föreslå en inriktning på student- och ungdomsbostäder stödjer förslaget också visionen om *den levande stadsdelen* där en viktig del är en variation i byggnadstyper och upplåtelseformer för att skapa möten.

Visionen om *den nära och integrerade stadsdelen* anser jag stöds genom att parkens föreslagna struktur och dess entréer tydligt kopplar till omgivande stad. Exempelvis tror jag att initieringsskedets tydligt programmerade parkdel kan fungera som en välbehövlig ”brygga” mellan Väster och de södra delarna av stadskärnan där centralstationen finns. Denna del av visionen stöds också av att det omvandlade bangårdsområdet blir en tyngdpunkt i planområdets södra del, vilket förhoppningsvis kan generera ett större flöde genom stadsdelen och dessutom lindra bangårdens barriärverkan. Detta i synnerhet om Västra länken skulle byggas och Gredbyvägen öppnas upp och omvandlas till stadsgata.

Genom att skapa attraktiva och mångfacetterade vistelsemiljöer är den kommunala ambitionen att forma *den promenadvänliga stadsdelen*. I detta avseende bör föreslagen omvandling av bangården kunna bidra med en för Eskilstuna unik parkmiljö som kompletterar övriga publika rum på Väster.

Berlinparker som studiobjekt

Man bör absolut fråga sig hur relevanta de tre parkerna i Berlin är som studieobjekt och förebilder. Kontexten är trots allt radikalt annorlunda. Berlin är en av Europas största städer och en av de geografiskt mest vidsträckta. Staden anses också vara progressiv med en tillåtande attityd gentemot nya influenser. De studerade parkerna präglas alla tre av en central idé om att låta de ekologiska processer som uppkommit under årtionden av övergivenhet fortgå inom nya ramar. Man kan säga att det handlar om ett erbjudande om ”vild natur” mitt i storstaden, där avståndet annars är långt exempelvis till stora skogar. I Berlinkontexten kan man förstå att detta erbjudande är efterfrågat. Men finns efterfrågan i en mellanstor, mellansvensk stad där tillgången på naturområden får anses vara en helt annan självklarhet? Det är möjligt att en acceptans för att betrakta friväxande ruderatvegetation som ”park” kan växa fram med tiden, i synnerhet om ett fokus läggs på att pedagogiskt förmedla de ekologiska värdena. Emellertid tror jag det är centralt att, likt i mitt förslag och i Park am Gleisdreick, kombinera en sådan inriktning med tydligt programmerade funktioner som fungerar som målpunkter och på ett mer självklart sätt förmedlar upplevelsen av ”park”.

En annan kontextuell skillnad ligger i att bangårdarna i Berlin kan antas vara omgärdade av starka emotionella laddningar eftersom, de alla tre övergavs till följd av stadens delning. De finns i gränslandet mellan det som var öst och väst. Att de sedan stått övergivna under en så lång period har också gjort att ett engagemang för platserna väckts. De kan sägas ha haft de mellanrumsfunktioner som Saltzman (2009b) beskriver. Exempelvis anlades tidigt koloniträdgårdar i det som idag är Park am Gleisdreick, och Naturpark Schöneberger Südgelände skapades till följd av att en grupp engagerade medborgare värnat de ekologiska värden de hade identifierat. Här har det alltså funnits en ”story” att bygga vidare på. I fallet Gredby bangård

saknas detta. Gredby bangård är i första hand fortfarande ett fungerande verksamhetsområde, en arbetsplats. Något större medborgerligt engagemang är därför svårt att identifiera. När jag har diskuterat området med släkt och vänner i Eskilstuna finns området bara mycket vagt i deras medvetande. Bangården är alldeles uppenbart en periferi trots det centrala läget. Detta är dock inte hela sanningen. Vid mina besök har jag mött hundägare på promenad och sett spår av övernattande personer vid avställda godsvagnar. Bangården är givetvis också en plats laddad med betydelse för många av de som arbetar eller tidigare har arbetat inom verksamheten, och för gruppen som har järnväg och tåg som specialintresse. Men det ligger ändå i sakens natur att något större nostalgiskt skimmer över platsen ännu inte har hunnit uppkomma. Även denna skillnad i betydelse och sammanhang tror jag är viktig att beakta när man funderar på möjligheterna att kunna skapa en fungerande offentlig parkmiljö. I fallet Gredby bangård anser jag att det är helt centralt att man lyckas skapa förutsättningar för att området ska få fäste i människors medvetande. För att ett starkare engagemang ska kunna utvecklas är det givetvis också viktigt att invånarna själva tillåts vara delaktiga i formandet av området.

Landskapsurbanism som idémässig förebild

Förutsatt att nuvarande verksamhet avvecklas anser jag att det i grund och botten inte finns något alternativ till att ta sig an bangårdsområdet och integrera det i stadsstrukturen. Frågan är bara på vilket sätt detta ska göras. I mitt förslag handlar det om att låta landskapet som det är format av järnvägsverksamheten vara vägvisare för framtiden. Man kan säga att jag sökt svaren på hur området skulle kunna ta gestalt i de strukturer och processer som redan finns där. Jag har valt att ta fram en utvecklingsstrategi som i sin karaktär är öppen och på så vis ger utrymme för framtida behov och idéer att vidareutveckla landskapet. Programmet och förslaget är i den meningen inspirerade av de landskapsurbanistiska idéer som jag närmade mig i arbetets första del.

Därtill har studiebesöken i Berlin haft en stor påverkan på principerna och utformingen jag landade i. Men kan man då betrakta de studerade parkerna som ”landskapsurbanistiska”? På sätt och vis är de vad de är och det kanske inte är nödvändigt att placera dem i ett sådant fack. Om det ens är möjligt att kategorisera ett projekt som landskapsurbanistiskt. Men trots allt är de alla tre goda exempel på projekt där man bejaktat och utgått från det befintliga landskapet som det är. Befintliga strukturer har lämnats kvar, parkernas form är given av bangårdsverksamheten och de pågående naturliga processerna har getts utrymme att fortgå. Park am Gleisdrieck är däremot ganska konventionell i den meningen att det är en tydligt färdiggestaltad anläggning och kan därför betraktas som relativt statisk, åtminstone sett i relation till den landskapsurbanistiska teorin där en öppen utveckling inom ett ramverk förespråkas.

Självständigt arbete med komplex uppgift

Då jag på egen hand har tagit mig an en komplex uppgift har jag känt en viss frustration över att jag inte haft det tidsmässiga utrymmet att arbeta i detaljnivå med olika aspekter. I efterhand kan jag känna att mina omvandlingsidéer till viss del har blivit ”grunda” och oprecisa. Jag har exempelvis inte gått in på djupet i frågor som rening av mark, ekologiska värden, belysning, markmaterial etcetera. Å andra sidan har syftet med arbetet varit att göra en övergripande studie där fokus legat på att nå en generell förståelse för problematik och möjligheter kopplade till omvandlingar av postindustriella landskap. Man kan säga att ambitionen har varit att komma med ett inlägg i en framväxande debatt om områdets framtid, och som sådant menar jag att resultatet bör kunna fungera. Självklart hade det varit intressant att se vilket resultat som hade kunnat uppnås om arbetet hade utförts i par eller i ett multidisciplinärt team. Säkerligen hade idéerna för de delar av bangården som inte ingår i initieringsskedet blivit betydligt mer utvecklade.

Min arbetsprocess

Jag har till viss del arbetat linjärt i enlighet med uppsatsens disposition. Under första halvan av terminen fokuserade jag på uppsatsens första del, det vill säga litteraturstudien och studiebesöken. Sedan skiftade jag fokus och arbetade med bakgrundsstudien av Eskilstuna och med inventering och analys av bangården. Parallellt, under hela arbetsperioden, växte idéer fram för hur bangården skulle kunna omvandlas. Dessa testades sedan mot programmet som tog form när litteraturstudien, studiebesöken, bakgrundstudien samt inventering och analys var på plats.

Litteraturstudie

Huvudsyftet med litteraturstudien var att genom en historisk tillbakablick kunna se och förstå de trender som präglar omvandlingen av postindustriella landskap idag. Krinkes text i *Manufactured sites: rethinking the post-industrial landscape* (2001) fungerade bra för att se de huvudsakliga linjerna i den historiska utvecklingen. Att sedan läsa om landskapsurbanismen och då i synnerhet genom att ta del av James Corners idéer i essän *Terra Fluxus* (2006) gav mig en inblick i ett möjligt samtida sätt att se på de postindustriella landskapens betydelse i stadsplaneringen. Här ska dock påpekas att en svaghet i litteraturstudien är att den vilar något ensidigt på Corner. Det finns givetvis många andra som skriver och tänker om hanteringen av de så kallade postindustriella landskapen. Frågan är stor. Det handlar i grund och botten om hur vi vill bygga våra städer och hur vi kan se på industriarvet och de vidsträckta infrastrukturlandskap som brett ut sig under 1900-talet. Men Corner är en förgrundsfigur i sammanhanget och får anses vara en relevant källa. Vidare läste jag texter av Katarina Saltzman och Mats Lieberg som gav en mer nyanserad bild av hur man kan bedöma de postindustriella landskapens värden. Sammantaget anser jag att arbetets delfrågeställning om vilka trender som kan utläsas i hur postindustriella landskap idag omvandlas kunde besvaras med stöd i

ovan nämnda litteratur, dessutom gav studiebesöken välbehövliga exemplifieringar i fallet bangård.

Övrig litteratur har bland annat behandlat järnvägshistoria, problematiken med förorenad mark och de ekologiska värden som ofta kan identifieras i postindustriella landskap. Denna litteratur var nödvändig att inkludera för att ”smalna av” uppsatsen mot typsituationen bangård.

Studiebesök

Inför resan till Berlin förberedde jag mig genom att definiera en handfull aspekter som jag, utöver att uppleva och dokumentera parkerna i största allmänhet, bedömde vara viktiga att lägga extra fokus på. Utifrån dessa punkter, som också motsvarar underrubrikerna för redovisningen av respektive park, gjorde jag minnesanteckningar som jag sedan bearbetade efter hemkomst från Berlin. Denna metodik fungerade i stort sett bra och gav struktur åt besöken. Parkerna är stora, särskilt Park am Gleisdreick, vilket gjorde att jag inte hade möjlighet att utforska i detalj eller studera användningen av en viss del under längre tid. För att få en mer nyanserad bild av respektive park hade ett återbesök under en annan väderlek, tid på dygnet, veckodag eller årstid självklart varit en fördel.

Bakgrundstudier - Eskilstuna

Studierna av bangårdens lokala kontext genomfördes genom att läsa lokalhistorisk litteratur men framförallt genom att granska aktuell översiktsplan och det fördjupade programmet för Väster. Jag anser att det var befogat att grundligt sätta in bangården i sitt lokala sammanhang, även om det visade sig vara problematiskt att hitta rätt nivå. Eftersom jag är uppvuxen i Eskilstuna och har ett stort intresse i stadens utveckling i stort upplevde jag att jag ville berätta ”allt” om staden. Detta medförde att jag i ett sent skede var tvungen att gå tillbaka och reducera texten avsevärt för att hitta en relevant nivå.

Inventering och analys av Gredby bangård

Vid mina besök på Gredby bangård tillämpade jag inte någon etablerad metod för inventering och analys. Vid flera tillfällen, även redan innan jag börjat med uppsatsen, promenerade jag runt, kände in och fotograferade. Jag gick på sätt och vis på intuition och den erfarenhet jag byggt upp genom inventeringar och analys under mina år av studier, praktik och arbete. Ett sådant upplägg tycker jag både har sina positiva och negativa sidor. Givetvis kan analysen få en större tyngd och grundlighet om vedertagna metoder används strikt. Å andra sidan upplever jag att det intuitiva tillvägagångssättet gjorde att jag förutsättningslöst kunde få syn på åtminstone några av de viktigaste problemen och potentialerna. Då området är så stort och eftersom jag har haft möjligheten att återvända och komplettera efter behov anser jag att den fria metodiken har fungerat väl i detta fall. Jag anser att jag kunnat ringa in Gredby bangårds värden, även om värderingen har varit subjektiv och påverkad av min parkambition.

Program och förslag

Programmet, som formulerades i form av tre huvudprinciper och exemplifieringar av dessa, togs fram genom en syntes av utgångspunkterna genererade av studiebesöken, bakgrundsstudien av Eskilstuna och inventeringen och analysen av Gredby bangård. Dessutom vävdes lärdomarna av litteraturstudien in. Syftet med att formulera programmet var att skapa en övergång mellan dessa delar och själva förslaget. Jag tycker detta tillvägagångssätt i stort fungerade väl även om det var en utmaning att hitta en nivå där principerna inte blev för detaljerade och “spillde över” i lösningar som snarare hörde hemma i förslaget.

Slutord

Med detta arbete har jag på sätt och vis bara skrapat på ytan av en komplex utmaning. Men å andra sidan var min ambition att komma med ett inlägg i en diskussion om hur områdets framtid skulle kunna se ut, avsikten har

inte varit att skapa ett komplett förslag. I vissa skeden har dock insikten om att jag bara har haft utrymme att vara översiktlig varit något frustrerande. Att lämna de största delarna ogestaltade har jag dock genom min studie visat vara ett rimligt förhållningssätt, inte minst på grund av bangårdens storlek i relation till Eskilstunas storlek. Jag har visat upp ett alternativ, en möjlig framtid.

KÄLLFÖRTECKNING

Andersson, Å., Svensson, M. (2007). *Fytoremediering: Att rena mark och vatten med växter*. Tillgänglig: http://www.renaremark.se/filarkiv/exjobb/Fytoremediering%20sa%20Andersson_Matilda%20Svensson.pdf [2014-03-05].

Architekturclips (2011). *Parc at the Nordbahnhof, Berlin*. Tillgänglig: http://www.architekturclips.de/park_am_nordbahnhof-2/ [2014-03-05].

Bergengren, K. (1996a). Bakgrunden - Utvecklingen fram till 1870-talet från centralort till betydande industristad. I Säflund Almered, G. (red.) *Industrihistoriskt centrum - Eskilstuna museer planerar för framtiden, årsbok 1995-1996*. Eskilstuna, ss. 43-77.

Bergengren, K. (1996b). Eskilstunaindustrins vagga. I Säflund Almered, G. (red.) *Industrihistoriskt centrum - Eskilstuna museer planerar för framtiden, årsbok 1995-1996*. Eskilstuna, ss. 83-103.

Berrizbeitia, A. (2007). Re-placing Process. I Czerniak, J. & Hargreaves, G. (red.) *Large Parks*. New York: Princeton Architectural Press, ss. 175-198.

Bürgerinitiative Schöneberger Südgelände (2014). *Natur Park Südgelände*. Tillgänglig: <http://www.bi-suedgelaende.de/> [2014-03-05].

Bårström, S., Granbom, P. (2012). *Den svenska järnvägen*. Borlänge: Trafikverket.

Carmona, H. et al. (2010). *Public Places Urban Spaces*. Oxford: Elsevier Ltd.

COE, Council of Europe. (2000a). *European Landscape Convention*, Explanatory Report. Tillgänglig: <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Reports/Html/176.htm> [2014-03-05].

COE, Council of Europe (2000b). *Europeisk landskapskonvention*. [online]. Tillgänglig: <http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Landscape/VersionsConvention/swedish.pdf> [2014-03-05]

Corner, J. (2006). Terra Fluxus. I Waldheim, C. (red.) *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press, ss. 21-33.

Eskilstuna kommun (2011). *Fördjupning av program för Väster*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/Global/SBF/Planavdelningen/2011-12-07%20Fdj%20program%20Vaster%20tryck%20-%20komprimerad.pdf?epslanguage=sv> [2014-03-05].

Eskilstuna kommun (2013). *Eskilstuna - Stad i förvandling*. Tillgänglig: http://www.eskilstuna.se/Global/Eskilstuna%20-%20stad%20i%20f%C3%B6rvandling_web-komprimerad.pdf [2014-03-10].

Eskilstuna kommun (2014a). *Eskilstuna 100000*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/sv/Senaste-nytt/Eskilstuna-100-000/> [2014-03-10].

Eskilstuna kommun (2014b). *Förslag till ny översiktsplan - antagandeverision*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/sv/Bygga-bo-och-miljo/Stadsplanering-och-bygga-de/Planera/Oversiktsplanering/Eskilstuna-kommuns-oversiktsplan/Forslag-till-ny-oversiktsplan/> [2014-03-10].

Eskilstuna kommun (2014c). *Parker i Eskilstuna*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/sv/Uppleva-och-gora/Idrott-motion-och-friluftsliv1/Parker-och-lekpark-er/Parker/> [2014-03-05].

Eskilstuna-Kuriren (2014). *Kommunen vill köpa mark för ny tågdepå*. Tillgänglig: <http://ekuriren.se/nyheter/eskilstuna/1.2264909-kommunen-vill-kopa-mark-for-ny-tagdepa> [2014-03-05].

Fredriksson, C., Henriksson, E. (2013). *Från Järnbärrarland till Stålbåd*.

Fugmann Janotta (2014) Hemsida. Tillgänglig: <http://en.fugmannjanotta.de/> [2014-03-05].

Grosch, L. (2011). *Park am Gleisdreick - Aspects of a contemporary Berlin-park*. Tillgänglig: http://sak.org.pl/data/file/leonard-grosch-abstrakt_1109.pdf [2014-03-05].

Grün Berlin (2012). *Natur Park Schöneberger Südgelände*. Tillgänglig: <http://www.gruen-berlin.de/parks-gaerten/natur-park-suedgelaende/> [2014-03-05].

Hallemar, Dan (2009). *In i det vilda. Tidningen Arkitektur*. 2009:5, ss 14-23.

Hargreaves, G. (2007). Large parks: a designer's perspective. I Czerniak, J. & Hargreaves, G. (red.) *Large Parks*. New York: Princeton Architectural Press, ss. 121-173.

Weilacher, U. (2007) *Syntax of landscape: the landscape architecture of Peter Latz and Partners*. Basel: Birkhäuser.

Kirkwood, N. (red.) (2001). *Manufactured sites: rethinking the post-industrial landscape*. New York: E & FN Spon.

Kowarik, I., Körner, S. (2005). *Wild Urban Woodlands: New Perspectives for Urban Forestry*. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag.

Krinke, R. (2001). Design practice and manufactured sites. I Kirkwood, N. (red.) *Manufactured sites: rethinking the post-industrial landscape*. New York: E & FN Spon, ss. 125-149.

Landezine (2011). *Park am Gleisdreieck by Atelier LOIDL*. Tillgänglig: <http://www.landezine.com/index.php/2011/09/landscape-architecture-berlin-01/> [2014-03-05].

Lieberg, M. (1998). Ungdomens platser. I Olsson, T. (red.) *Människans natur*. Lund: Bygghörsrådet, ss. 70-85.

Mostafavi, M. (red.) (2003). *Landscape Urbanism: A manual for the Machinic Landscape*. London: Architectural Association.

NE (2014). *Bangård*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/lang/bang%C3%A5rd> [2014-02-25].

Nyréns Arkitektkontor (2011). *Väster, Eskilstuna: Övergripande strategi med kulturhistorisk och marknadsmässigt analys*. Stockholm.

Podcasten Staden (2013). Manchester - och dess olika öden [Podcast]. Sveriges arkitekter & tidskriften Arkitektur, 27 september. Tillgänglig: <http://staden.arkitekt.se/manchester-och-dess-olika-oden/> [2014-04-13].

Reed, P. (2005). *Groundswell: Constructing the Contemporary Landscape*. New York: The Museum of Modern Art.

Saltzman, K. (2009a). Staden emellan och vid sidan av. I Saltzman, K. (red.) *Mellarummets möjligheter: studier av föränderliga landskap*. Kristianstad: Makadam förlag.

Saltzman, K. (2009b). Revor och fransar. I Saltzman, K. (red.) *Mellarummets möjligheter: studier av föränderliga landskap*. Kristianstad: Makadam förlag.

Trafikverket (2013). *Inventering av mindre stationsområden inom Västmanlands, Örebro, Uppsala, södermanlands och Östergötlands län: Eskilstuna bangårdsområde, Eskilstuna kommun*. Borlänge.

Wannedal, E. (1980). När järnvägen kom till Eskilstuna. I *Eskilstuna museers årsbok 1979-1980*. Eskilstuna.

Wiberg, S. (1996). Eskilstunas 1940-tal. I Säflund Almered, G. (red.) *Industrihistoriskt centrum - Eskilstuna museer planerar för framtiden, årsbok 1995-1996*. Eskilstuna, ss. 43-49.

BILDFÖRTECKNING

1. *Spiral Jetty*, <https://www.flickr.com/photos/aur2899/1051736040/in/set-72157601306776969/> av Shelley Bernstein (Licens Creative Commons CC BY-NC-SA 2.0) [2014-05-28].
2. *Gas Works Park*, <https://www.flickr.com/photos/rampix/2984182362/in/set-72157608366079082/> av Ramanathan Kathiresan (Licens Creative Commons CC BY 2.0) [2014-05-28].
3. *Landschaftspark Duisburg Nord*, <https://www.flickr.com/photos/tobias-schiller/4894128766/in/set-72157624604858987/> av Tobias Schiller (Licens Creative Commons CC BY-NC-SA 2.0) [2014-05-28].
4. *Beskows stadsplan från 1876*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/sv/Uppleva-och-gora/Arkiv/Stadsarkivet/Kartor-och-ritningar/Kartor-for-nedladdning1/> Originalbild finns hos Eskilstuna stadsarkiv (© Eskilstuna stadsarkiv) [2014-05-28].
5. *Dales stadsplan från 1927*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/sv/Uppleva-och-gora/Arkiv/Stadsarkivet/Kartor-och-ritningar/Kartor-for-nedladdning1/> Originalbild finns hos Eskilstuna stadsarkiv (© Eskilstuna stadsarkiv) [2014-05-28].
6. Elektrifieringsplan. Tillgänglig: http://www.bangardar.se/filer/ritningar/J2-jpeg/Jvm1184_J2_-1153.jpg [2014-05-28].
7. *Jvm.KBDE00096 (1953)*. http://www.samling-sportalen.se/all/CgiText-GetRecord?Table=fg_Foton&ID=134891&Formname=/all/fgblktptct.htm&Incl=0000000000041&Recnr=27/. Fotograf Lenart Nilsson. Originalbild finns i Sveriges Järnvägs-museums samlingar (© Trafikverket, Sveriges järnvägs-museum) [2014-05-28].
8. *Jvm.KBEB02092 (1900)*. http://www.samling-sportalen.se/all/CgiText-GetRecord?Table=fg_Foton&ID=58323&Formname=/all/fgblktxt.htm&Incl=0000000000041&Recnr=214/. Fotograf okänd. Originalbild finns i Sveriges Järnvägs-museums samlingar (© Trafikverket, Sveriges järnvägs-museum) [2014-05-28].
9. *Järnvägsverkstäderna Västermalm (1901)*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/sv/Uppleva-och-gora/Eskilskallan---lokalhistoriskt-kallmaterial-2/Sok-i-samlingar/Samsok-bildsida/?epslanguage=sv&q=gredbyvägen&fotosokIDbn=11&uaid=FBDACD2361F5B5840B5D93E7C9DCB054:3133302E3233382E3132332E323436:524705469862022-9869&viewMode=image/>. Fotograf AB Foto. Originalbild finns hos Eskilstuna stadsmuseum (© Eskilstuna stadsmuseum) [2014-05-28].