

Nästa station: Igelbäckens naturreservat

Gestaltning av en övergiven tunnelbanestation till en naturreservatsentré



Erik Eckersten
Självständigt arbete 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Landscape architecture master's programme
Alnarp 2022

Nästa station: Igelbäckens naturreservat
Gestaltning av en övergiven tunnelbanestation till en naturreservatsentré

Next station: Igelbäcken nature reserve
Design of an abandoned subway station into an entrance to a nature reserve

Författare: Erik Eckersten

Handledare: Anders Folkesson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Emily Wade, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Kristin Wegren, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0852

Program: Landscape architecture master's programme

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2022

Originalformat: A3

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

Nyckelord: Gestaltning, landskapsarkitektur, naturreservatsentré, modern ruin, tillgång till natur, tunnelbanestation, rekreation, urban natur

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i JA, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i NEJ, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

- JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.
- NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

Tack till

Mats Sundin och Petter Kvarnbäck på Vasakronan
Trafikförvaltningen Region Stockholm
Moa Broman på Mareld landskap
Joakim Lindmarker på Urban Minds
Sundbyberg stad
Jitka Svensson
Ellen Sundin & Klara Kåks
Clara, Olle, Sofia, Samuel, Mamma, Moster, Anna & Josephine

Extra stort tack till

Pappa
Anders Folkesson
Hilda & Alice

Sammandrag

Projektet är ett gestaltungsförslag som handlar om Kymlinge övergivna tunnelbanestation som ligger på blå linjens Akallagren i norra Stockholm. Tunnelbanestationen byggdes och förbereddes på 1970-talet för en planerad men inte byggd stadsdel, och öppnades sedan aldrig. Att området senare blev naturreservat gjorde saken ännu svårare och stationen ligger än idag övergiven, cirka femtio år efter bygget och har idag börjat likna en modern ruin. Samtidigt har konkurrensen om ytorna i staden hårdnat och grönområdena har blivit allt färre i takt med urbaniseringens framfart. Tillgängligheten till natur, gröstruktur och friluftsliv har minskat, inte minst på grund av fragmenteringen av landskapet till följd av ny infrastruktur, som skapat barriärer som utgör både fysiska och psykiska hinder. Dessa barriärer är troligtvis en av anledningarna till att även den upplevda tillgången till stadens naturområden sjunkit. Det här projektet utgår från möjligheten att öppna stationen för besökare till naturområdet. Det blir ett sätt att ge fler av stadens människor tillgång till naturreservatet i form av en ny entré centralt beläget i området, men också att skapa en ny form av upplevelse i staden vars tunnelbanestationer idag nästan uteslutande omgärdas av centrum präglade av arbete, bostad och/eller kommers. Projektet handlar om hur man kan omgestalta stationen till att fylla denna nya funktion som "entré till naturen", samtidigt som dess identitet som modern ruin bevaras. Med hjälp av analyser, platsbesök, litteraturstudier, skisser och gestaltande har projektet lett fram till ett gemensamt gestaltungsförslag av en entré till naturreservatet och en station på blå linjen, som ämnar bevara karaktären av den övergivna stationen och samtidigt berätta dess historia.

Abstract

The project is a design proposal that deals with the abandoned Kymlinge subway station, located on the blue line towards Akalla, in northern Stockholm. The subway station was built and prepared for in the 1970's for a planned, but not yet constructed district, which was never realised. The fact that the area later became a nature reserve made matters even more difficult and the station is still today left abandoned, around fifty years after the construction and has begun to resemble a modern ruin. Meanwhile, the competition of space in the city has intensified as green areas have become fewer in line with the progress of urbanisation. Accessibility to nature, green structure and outdoor life has decreased, not least due to the fragmentation of the landscape as a result of new infrastructure, which has created barriers that constitute both physical and psychological obstacles. These barriers are probably one of the reasons why the perceived access to the city's natural areas also has diminished. This project is based on the possibility of opening the station for visitors to the nature area. It will be a way to give more people of the city access to the nature reserve in the form of a new entrance, centrally located in the area, but also to create a new form of experience in the city, where subway stations today are almost exclusively surrounded by the center, characterized by work, housing and/or commerce. The project focuses on how to transfigure the station to fulfill this new function as "entrance to nature", while preserving its identity as a modern ruin. With the help of analyses, site visits, literature studies, sketches and design, the project has led to a joint design proposal for an entrance to the nature reserve and a station on the blue line, which intends to preserve the character of the abandoned station while also telling its history.

Innehåll

Tack		Skissandet av stationens olika delar	41
Sammandrag / Abstract		<i>Norra utgången</i>	41
		<i>Plattformen i tunneln</i>	42
		<i>Plattformen ute</i>	43
		<i>Grusytan</i>	43
		<i>Södra utgången</i>	44
I. Introduktion	1	IV. Gestaltungsforstag	46
Bakgrund	3	Koncept	48
Examensarbetet	6	<i>Subtraktion av element</i>	50
Skissande och gestaltning	8	<i>Addition av element</i>	51
Syfte och mål	9	Takplaner	52
Frågeställningar	9	Sektioner	54
Metodbeskrivning	10	Utgångarna	55
<i>Analys</i>	10	Plattformen	57
<i>Skissarbete</i>	10	Ängen	60
<i>Litteraturstudier</i>	11	Konst	60
Avgränsningar	11	Naturlig succession	62
		Stationens historia	63
II. Analys	13	IV. Diskussion	64
Området	15	Gestaltning	65
<i>Användning</i>	15	Platsbesökens betydelse	65
<i>Historia</i>	17	Narrativets betydelse	66
<i>Landskapet och naturreservatet</i>	18	Informationens betydelse	66
<i>Tillgänglighet</i>	20	Hur kommer området påverkas av att stationen öppnas?	66
<i>Platsbesök - området</i>	22		
Tunnelbanestationen	26	IV. Referenser	69
<i>Stationen</i>	26	Litteraturlförteckning	70
<i>Stockholms tunnelbanenät och konsten</i>	29	Figurförteckning	71
<i>Platsbesök - stationen</i>	31		
III. Skissprocess	36		
Avgörande skeden	38		
Resenärens väg från tåget ut i området	39		

I. Introduction



Fig. 1 Igelbäckens färd under tunnelbanebroarna i Igelbäckens naturreservat.

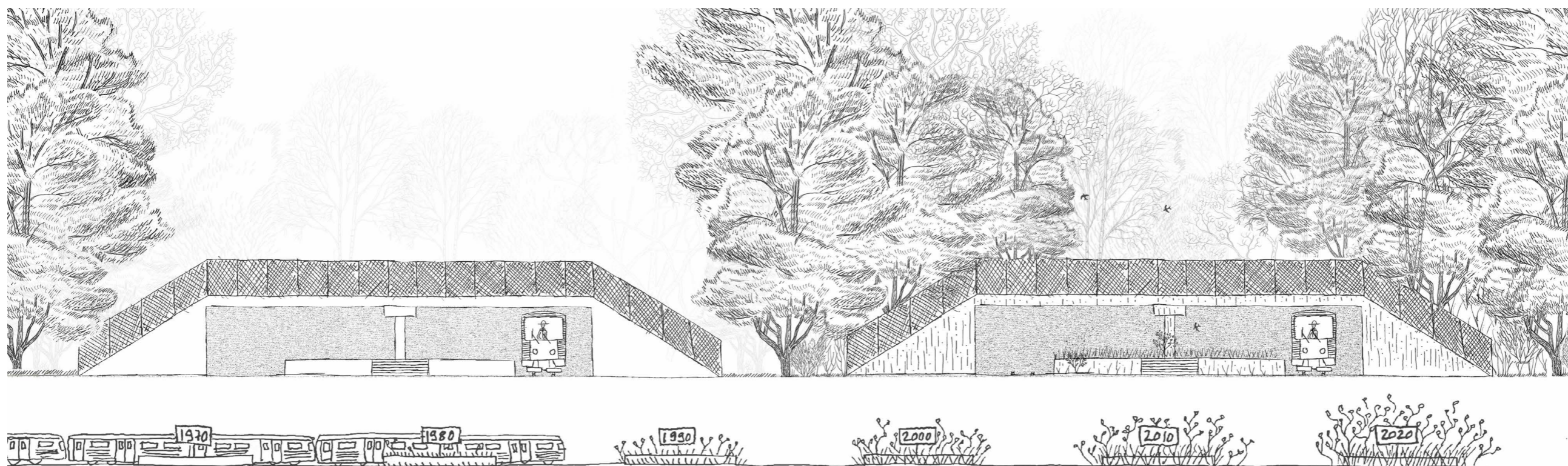


Fig 2. Tidsdiagram över den övergivna tunnelbanan från att den byggdes på 1970-talet tills idag.

Bakgrund

Det finns en övergiven tunnelbanestation som ligger i norra Stockholm, mitt i skogen i ett gammalt militärområde som omvandlats till ett populärt rekreationsområde och delvis till naturreservat. Stationen heter Kymlinge och var en gång i tiden tänkt som ett stopp mellan Hallonbergen och Kista på blåa linjens Akallagren, den s.k. Järvabanan. Det skulle byggas en institutionstad här i samband med att Järvabanan byggdes under början av 1970-talet, men planerna sköts upp. Stationen hade däremot redan börjat byggas och lämnades därför bara i form av en råkonstruktion av betong. Stationen står sedan dess förberedd, men saknar utrustning i form av rulltrappor, biljetthallar och hissar m.m. (Wikipedia 2022) Efter en period med olika spekulationer om platsens framtid omvandlades runt millennieskiftet delar av området till vad som idag är Igelbäckens naturreservat. Området precis norr om stationen hamnade dock utanför reservatets gränser, och spekulationerna om detta område fortsatte. Sundbyberg kommun håller dock i nuläget på att utreda huruvida en eventuell utvidgning av Naturreservatet Igelbäckens gränser också ska inkludera detta område. (Sundbybergs översiktsplan 2022) I närmare ett halvt sekel har området figurerat i olika exploateringsplaner men är just nu inte under utredning.

Parallellt med spekulationerna sedan bygget av stationen, har naturen mer och mer tagit över och stationen har börjat likna en modern ruin. Sommartid skjuter gräs och blomster upp ur betongplattornas sprickor på den delen av plattformen som ligger under bar himmel och mossa har börjat växa på betonggolvet på plattformen under tak. Taket, bestående av stora betongbjälklag, täcks i sin tur av en tunn jordmån där tall, björk och asp från den intilliggande skogen sakta börjat etablerat sig (Fig 2). Det går stigar tvärs över taket som dagligen frekventeras av motionärer och somliga reflekterar nog inte ens över att det är taket till tunnelbanan som de går på. De höga Gunnebstängslen som stationen är inhägnad med signalerar att området är förbjuden mark. Man skulle nog kunna tro att man var långt ifrån civilisationen om det inte vore för de tåg som regelbundet passerar (ca var 10:e minut) förbi stationen utan att stanna och vittnar om stadens närvaro. Och ett bakomliggande buller från trafiklederna som skärmar av området i norr påminner om stadens ständiga länk till omgivande regioner.

Stationen kallas i folkmun "spökstationen" och de senaste årtiondena har den omsusats av olika skrönor och vandringsägnar. Enligt skrönorna sägs det att Spöktåget Silverpilen har

sin slutstation här och att det är en plats där bara döda personer stiger av. Stationen är även en populär destination bland "Urban Explorers" (Wikipedia 2022). Platsen kom till min kännedom 2017, då vi (två andra studenter och jag) under vårt kandidatprogram i Arkitektur på KTH hade ett mindre stadsplaneringsprojekt som omfattade Järvafältet och Igelbäckens naturreservat. Området norr om Igelbäckens naturreservat heter Norra Kymlinge och precis i gränsen mellan dessa två områden ligger den övergivna stationen. När jag fick höra talas om tunnelbanestationen minns jag att den väckte mitt omedelbara intresse. Även om den inte tillhörde området för vår uppgift, hade jag svårt att inte snegla ditåt. Tanken på den övergivna tunnelbanestationen mitt i ett skogsparti kändes spännande och fantasieggande! De flesta av oss har nog en föreställning om att en tunnelbana bör leda till någon typ av stads- eller förortsbebyggelse. Tänk om tunnelbanan också skulle kunna leda sina resenärer till andra typer av platser så som i det här fallet, rakt in i ett naturreservat och rekreationsområde? Kanske var det de kittlande möjligheterna med denna unika situation som gjorde att stationen dröjde sig kvar i mitt medvetande och fick mig att nu, fem år senare, återkomma till denna plats i form av det här examensarbetet som spinner vidare på den tanken.

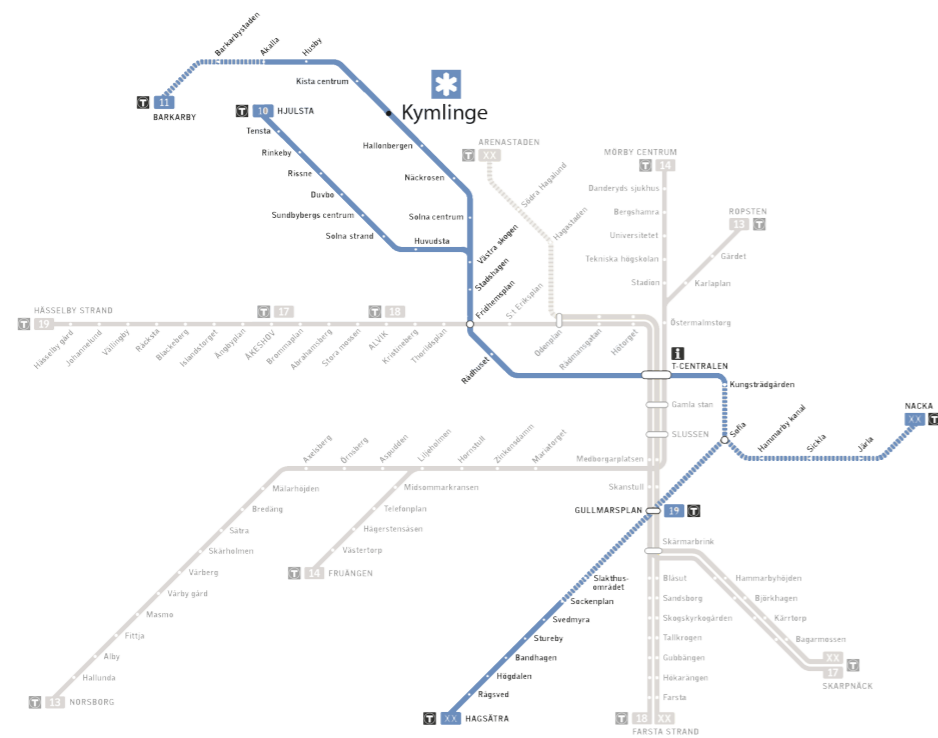


Fig 3. Stationen ligger på blå linjens Akallagren norr om Stockholm. © SL

Allt sedan stationen byggdes i slutet på 1970-talet har staden vuxit. Konkurrensen om ytorna i staden har blivit allt hårdare i takt med urbaniseringens framfart och tillgängligheten till natur, grönstruktur och friluftsliv har minskat. Grönområdena har blivit allt färre och mer fragmenterade till följd av ny infrastruktur, som skapat barriärer som utgör både fysiska och psykiska hinder. Dessa barriärer är troligtvis en av anledningarna till att även den upplevda tillgången till stadens naturområden sjunkit. För att ett grönområde ska klassas som rekreativt värdefullt är närheten en viktig förutsättning (Jørgensen & Sundin 2017, s.2).

Upplevelser i naturen får oss att må bra och stärker vår livskvalitet. De kan bidra till vila, återhämtning och minskad stress. Vistelse i naturen har också betydelse för social gemenskap, gynnar barn i deras utveckling och höjer även vår benägenhet att skydda naturen. Men om naturen inte ligger nära till hands betyder dessa kulturella och sociala värden inte lika mycket. Finns naturen nära till hands, ökar trivseln där vi bor och även sannolikheten att vi kommer vistas där och ta del av alla de värden som är kopplade till naturen (Naturskyddsföreningen 2021). Enligt Stockholm stads riktlinjer bör det finnas ett stort rekreationsområde inom 1 km från hemmet, eller att ett sådant område lätt kan nås med kollektivtrafiken. Idag har främst vissa direkt tillgång till grönområdet som omgärdar stationen, de boende i närheten och de med tillgång till bil eller liknande färdmedel (Vasakronan 2017, s.35). Värdet av naturen runt knuten är stort och fler skulle kunna dra nytta av att erbjudas en möjlighet till en närmre relation till den lokala naturen (Naturskyddsföreningen 2021).

Stockholms tunnelbana spelar en huvudroll i vardagslivet i staden. I Stockholm görs cirka 1 100 000 persontransporter med tunnelbanan varje dag (Stockholms läns landsting 2016). När tunnelbanan kom till Stockholm på 1940-talet gjorde den det möjligt att bygga längre utanför staden, eftersom den gjorde transporterna snabba, enkla och relativt sett billiga för stadens invånare. Sedan dess har Stockholms tunnelbana bara växt och stadsstrukturen är i stor utsträckning idag centrerad kring tunnelbanans olika stopp. Kring dessa stopp har nya centrum av tätbebyggelse kunnat uppstå, oftast bestående av en blandning av bostäder, arbete och kommers (Wikipedia 2022). Det är min erfarenhet att många av stadens aktiviteter kretsar kring konsumtion av olika slag, vilket i viss mån även gäller tunnelbanestationerna som i flera fall har stora köpcentrum eller arenor i direkt anslutning till sig. Tillgodoseendet av konsumtionen lär sätta ännu större prägel på stadens utbud av aktiviteter när Stockholms pågående satsningar på förlängningar av tunnelbanelinjerna till Barkarbystaden och Arenastaden i norr är färdiga. Vad som går att uppleva längs med tunnelbanans olika stopp borde som en naturlig följd påverka invånarnas totala upplevelse av staden. Tunnelbanan är ett snabbt, enkelt och relativt billigt medel för stadens invånare att få tillgång till upplevelser och min uppfattning är att fler typer av upplevelser i staden borde tillgängliggöras med hjälp av tunnelbanan. Tunnelbanestationen Kymlinge är ur dessa perspektiv en outnyttjad resurs.



Fig 4. Foto av Norra Kymlinge med drönare. Ytan för den övergivna tunnelbanan inringad. En stor del av plattformen är under tak. © Vasakronan

Det är en unik situation - den ligger där förberedd ur transportsynpunkt, mitt i ett grönområde, och skulle kunna tas i bruk och tillgängliggöra området för fler av stadens människor.

I kontrast till en sådan utveckling finns det dock redan planer på bebyggelse i Norra Kymlinge, området norr om tunnelbanestationen. Där vill Vasakronan, i samarbete med Urban Minds, bygga "den mest hållbara staden för världen". Detta projekt som presenterades 2017 har däremot stött på patrull, då styrande politiker i nuläget inte är intresserade av att utveckla området, utan istället har planer på att omvandla även Norra Kymlinge till naturreservat (Sundbybergs översiktsplan för 2030). Beroende på politiskt styre framöver, är det möjligt att stationen fortsätter sortera under planer på bebyggelse varvid stationen kan hamna utanför fokus och återigen glömmas bort, åtminstone för en tid framöver. Men måste en station alltid leda till bebyggelse? Skulle den inte kunna leda till, som i det här fallet, rakt ut i ett natur- och rekreationsområde? Om stationen skulle bli en entré till naturen, hur skulle den då gestaltas?

Examensarbetet

Mitt projekt är ett gestaltungsförslag som kan ses som ett potentiellt nästa kapitel i berättelsen om den övergivna tunnelbanan. Jag leker med tanken att den övergivna tunnelbanan som byggdes på 70-talet för att bli entré till ännu en stadsdel, istället ska öppnas i form av en entré till det naturreservat som området idag förvandlats till. Därmed kan dess olika natur- och rekreationsvärden tillgängliggöras för fler av stadens människor och det kan också bidra till att skapa en ny form av upplevelse i staden.

I början av projektet var mitt enda mål att med stationen som medel tillgängliggöra området för att skapa ovan nämnda värdena. Allteftersom har däremot projektet mer och mer börjat handla om den moderna ruinen, efter det att jag besökt stationen och läst om dess historia. Ett centralt mål för det här projektet har därför blivit att försöka bevara karaktären av den övergivna tunnelbanan och att berätta dess historia. Genom skiss, analys och litteraturstudier har jag utforskat olika tillvägagångssätt för att omgestalta stationen till en naturreservat-sentré, och som sagt, samtidigt bevara dess karaktär och berätta dess historia. Slutligen har det landat i ett "färdigt" gestaltungsförslag.

Det har varit svårt att hitta något exempel på liknande projekt som realiserats. Det närmaste jag har kommit att hitta är "Natur-park Schöneberger Südgelände" i Berlin, som har ett flertal



Fig 5. Kymlinge är ett grönområde cirka sju kilometer norr om Stockholms innerstad. Omarbetad från © Google Earth

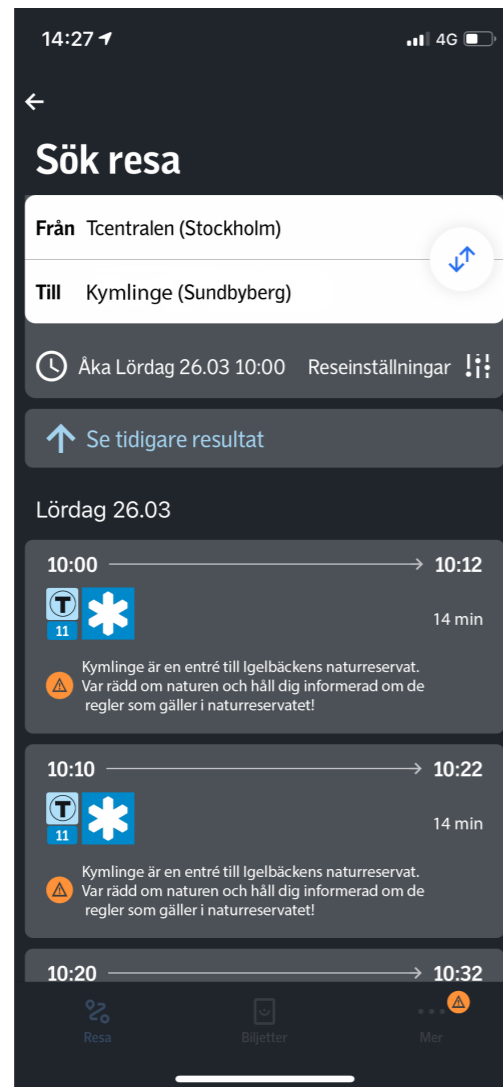


Fig. 6 I mitt projekt är tanken att man ska kunna resa med tunnelbanan rakt in i naturreservatet. © SL

likheter med Kymlinge. Där har en nedlagd bangård omvandlats till en park och ett naturreservat med fokus på naturupplevelse, järnvägsrelikier samt konst (Wikipedia 2022). Dock är inte den stationen i bruk, men i det här projektet har jag lekt med tanken att den är det. I min gestaltning har jag inspirerats av hur man i det tyska projektet låtit den naturliga successionen sätta ramarna för gestaltningen och att de låtit bevara relikerna från den nedlagda bangården.

Ett antal projekt har redan tidigare intresserat sig för just Kymlinge övergivna tunnelbanestation. Några månader efter att projektet påbörjats fick jag tips om ett examensarbete på samma plats, med snarlikt ingång. Arbetet, som också det var ett gestaltungsförslag, heter "Obehöriga äga tillträde - om att framhäva en urban vildmark i en växande stad" och skrevs/ritades av landskapsarkitekterna Ellen Sundin och Maja Jörgensens som ett examensarbete vid SLU 2017. Eftersom jag inte kände till det i början av mitt projekt har jag inte utgått från deras arbete. Däremot har jag tagit del av viss bakgrundsinformation, källor, formuleringar och begrepp som de använt för att komplettera mitt eget material med. Det finns ytterligare ett examensarbete som jag stött på, vid namn "Next stop: Nature" och gjordes av arkitekten Elin Andersson vid KTH 2019. Den studien utgår från samma plats och har liknande grundidé, men med betydligt större fokus på byggnadsarkitektur jämfört med min studie.

Störst intresse för stationen har de senaste decennierna kanske visats av markägaren Vasakronan. Jag har ögnat deras rapport från ett visionsarbete år 2005 som heter "Nästa Kymlinge: En utställning och diskussion om Kymlinges framtid". Även rapporten "Plattform Kymlinge: Förslag till utveckling av stad och natur i Kymlinge" sammanställt av Vasakronan i samarbete med ett antal arkitektkontor från 2006. Och som nämnts ovan, år 2016 presenterade Vasakronan planer på bebyggelse av den "hållbara stadsdelen" Norra Kymlinge, planer som just nu ligger på is. Vasakronan har dock fortsatt siktet inställt på bebyggelse av området: "Vasakronan har en tät och bra dialog med de styrande i Sundbybergs kommun men det finns idag inget politiskt stöd för att bebygga Norra Kymlinge. Vi fortsätter dock att ha siktet inställt på att området kommer att utvecklas." (Vasakronan, 2022).

Mitt arbete kan kanske främst ses som ett "alternativ två" till Sundin och Jörgensens arbete från 2017, men kan också jämföras med arbetet med ett mer byggnadsarkitektoniskt fokus av Andersson (2019). En sådan jämförelse kräver dock en mer omfattande analys än vad som ryms i detta arbete. Tillsammans med Sundin och Jörgensens arbete kan mitt arbete ställas i kontrast till förslagen om bebyggelse på platsen, och i slutändan väcka frågor och utmana rådande uppfattningar om vad en tunnelbanestation egentligen kan användas till.

Gestaltning och skissande

I Richard Buchanans text ”Wicked problems in design thinking” (1992), skriver han att designarbete generellt kan delas upp i de två olika faserna *problemformulering* och *problemlösning*. Problemformuleringen beskrivs av Buchanan som ”den analysfas där designern formulerar vilka element problemet består av, och specificerar vad som behövs eller är viktigt för att designlösningen ska fungera.” Problemlösningen beskriver han som ”den skapande fasen där de olika elementen och kraven kombineras och balanseras mot varandra och utvecklas till någon typ av slutprodukt” (Hansen & Kåks 2022, s.18).

När man jobbar med mycket komplexa problem kan det vara svårt att veta innan vad som kommer vara viktigt för projektets slutprodukt, i form av olika aspekter och bakgrundsinformation. En vanlig metod för arkitekter är att då låta problemformulering och problemlösning ske simultant och växelverka i en iterativ process. Denna metod beskriver Jadwiga Krupinska i sin bok ”Att skapa det tänkta - en bok för arkitekturintresserade” (2014) med begreppet ”Analys genom syntes”, en metod som ofta används i designarbete. Krupinska beskriver en verklighet där arkitekter ofta tar sig an mycket komplexa problem med utgångspunkt i en rad olika aspekter såsom estetiska, ekologiska, ekonomiska och sociala. Det kan vara aspekter som funktionskrav, byggnadsmaterial, ljus och färg eller poetiska eller symboliska uttryck. I praktiken används då ofta metoden ”analys genom syntes” omedvetet och snarare för att i efterhand förklara arkitektens arbetsgång. Enligt detta arbetssätt startar syntesarbetet tidigt i processen och påverkar vad som analyseras och analysarbetet ingår således i designprocessens alla faser. (Krupinska 2014, s.137) Erfarna designers börjar oftast med öppen och bred översyn av problem och en parallell utveckling av tillhörande lösningar som har formen av preliminära utkast. Sedan använder de dessa utkast, vilka baseras på deras tidigare erfarenheter, för att utforska och definiera problemen och lösningarna tillsammans. Först när de konkretiserat svaret och utsatt det för granskning har de förstått om frågan varit rätt ställd. Enligt Krupinska har framgångsrika designers inte helt och hållet utgått från en omfattande analys av problemet, utan istället låtit analys och syntes växelverka, såsom jag uppfattat det (Krupinska 2014, s.145).

Den rad av förutsättningar som är kopplade till varje enskild aspekt ska sedan kopplas ihop och förvandlas till en färdig helhet. Denna problemlösningssfas i designarbetet kan beskrivas med termen ”thinking in relationship”. Att uppmärksamma dessa relationer och reflektera över dem leder till ett behov att lära sig, vilket således sägas vara designprocessens väsen (Krupinska 2014, s.129).

Det simultana arbetet med analys och syntes kan göra så att t.ex. syntesarbetet hjälper till med att avgöra vilket analysarbete som behöver utföras och vilken bakgrundsinformation

som behövs. Analysarbetet kan då i sin tur leda till att syntesarbetet kan utvecklas ytterligare (Krupinska 2014). Ett annat sätt att förklara analys genom syntes, skriver Krupinska, är genom Donald Schöns begrepp ”reflection-in-action” där gestaltningsarbetet är som en iterativ process där skapande och reflektion sker samtidigt. Det stämmer väl överens med hur Henrik Schultz skriver om designprocessen genom att använda de tre begreppen perception, intuition och reflektion. Han menar att dessa delar pågår simultant och samverkar i en iterativ process (Hansen & Kåks 2022, s.18).

I slutändan handlar gestaltningsarbete i projekt om att våga göra utvärderingar utifrån en komplex situation och trots alla osäkerheter forma övertygande lösningar i form av ett förslag. Förslaget skulle kunna beskrivas som ”en harmonisk balans av alla element som behövs för att tillgodose en viss funktion”, står det i Krupinskas bok (2014, s.129).

Ordet skiss kommer från italienskans ”schisso” och är enligt Wikipedia (2022) ”ett utkast, en snabb och schematisk återgivning i bild eller ord” som inom arkitekturen används som term på förberedande ritning. Krupinska (2014) definierar skissen som att den ”betecknar ett summariskt utkast eller en förstudie till en slutgiltig formulering av en bildkomposition, tanke etc.” Skisser är i själva verket anteckningar om hur tankar utvecklas. Och enligt henne är själva sökandet skissens väsen, skriver hon. Det handlar om att med hjälp av skissen lirka fram och göra sina mentala bilder tydliga, i sökandet efter en lösning på problemet man står inför. Skissen kan på så sätt ses som ett samtal mellan designerns skapande och hur hen uppfattat situationen (Krupinska 2014, s.161).

Skissandet kan också ses som en undersökning av det utrymme man har att röra sig inom i ett projekt och ett sätt att identifiera avgränsningar - både fysiska och mentala. Därvid kan problemets huvuddrag identifieras och, om så behövs, omformuleras. Det är då nödvändigt att man hela tiden håller koll på aspekter som är betydelsefulla för helheten för att på så sätt försöka uppnå ”översiktligt helhetstänkande och överblickbarhet” (Krupinska 2014, s.117).

Skissandet, som kan avse både teckning/målning och modellering (fysisk eller digitalt), skapar frågor som designern förmodligen annars inte skulle ställt sig och kan bli ett sätt att överväga tänkbara koncept, formulera synteser och välja eller välja bort lösningar. Man kan tydligare se för- och nackdelar i ens idé när man får sina inre bilder framför sig (Krupinska 2014, s.165). Att uppmärksamma viktiga aspekter och använda sig av tankens rörlighet gör skissandet till en del av vad det innebär att tänka arkitektoniskt (Krupinska 2014, s.117).

Syfte och mål

Arbetets huvudsakliga syfte är att i form av ett gestaltungsförslag utforma Kymlinge övergivna tunnelbanestation så att den är funktionell nog för att kunna tas i bruk i form av en ny central entré till Igelbäckens naturreservat, samtidigt som stationens befintliga karaktär som modern ruin bevaras.

Gestaltungsförslaget är tänkt att skapa nya typer av upplevelser i staden och tillgängliggöra stadens natur för fler av stadens människor, vilket skulle kunna ge positiva effekter för både individ och samhälle. Med projektet hoppas jag också väcka frågor och utmana rådande uppfattningar om vad en tunnelbanestation egentligen kan användas till.

Frageställning

Förutsatt att stationen öppnas för av- och påstigning och tillgängliggör området för besökare, samt att Norra Kymlinge förblir obebyggt och omvandlas till naturreservat:

Hur kan en övergiven tunnelbanestation utformas som en entré från staden till naturreservatet utan att dess befintliga karaktär som modern ruin går förlorad?

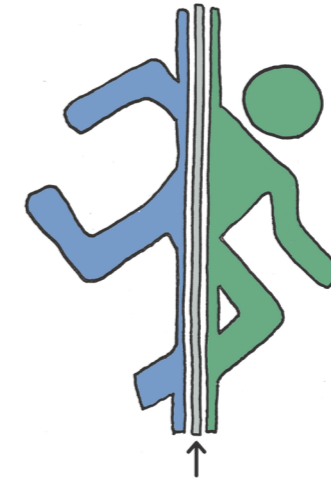


Fig 7. Projektet handlar om att skapa en ny entré till naturreservatet



Fig 8. Tre element som har varit centrala i det här projektet: Blå tunnelbanelinjen, den övergivna stationen och naturreservatet. (t.v.) Genom upplivande av stationen upprättas en länk mellan dessa element, som tidigare saknats. I mitt projekt kommer det innebära att den moderna ruinen får en ny roll som en hållplats på blå linjen och en entré till naturreservatet. (t.h) Projektet handlar om att omgestalta tunnelbanan för att fylla dessa nya funktioner samtidigt bevara stationens befintliga karaktär.

Metodbeskrivning

Jag har använt en kombination av metoder som främst utgörs av skiss, analys och litteraturstudier. Mina metoder liknar i många avseenden den metodik som Krupinska (2014) beskriver med begreppet ”analys genom syntes” (se ovan). För mig har det inneburit att våga skapa en tilltro till egna kunskaper, erfarenheter och känslor, och att mitt analys- och syntesarbete, och därmed gestaltningsförslaget, till betydande del är subjektivt (jmf Krupinska 2014, s.103), även om jag hela tiden strävat efter objektivitet där detta varit möjligt. Jag hoppas att jag kunnat bilda mig en god helhetsbild av landskapets komplexa lager och kunnat sammanfatta dessa i ett passande förslag för platsen. Detta gestaltningsförslag finns visualiserat i resultatdelen.

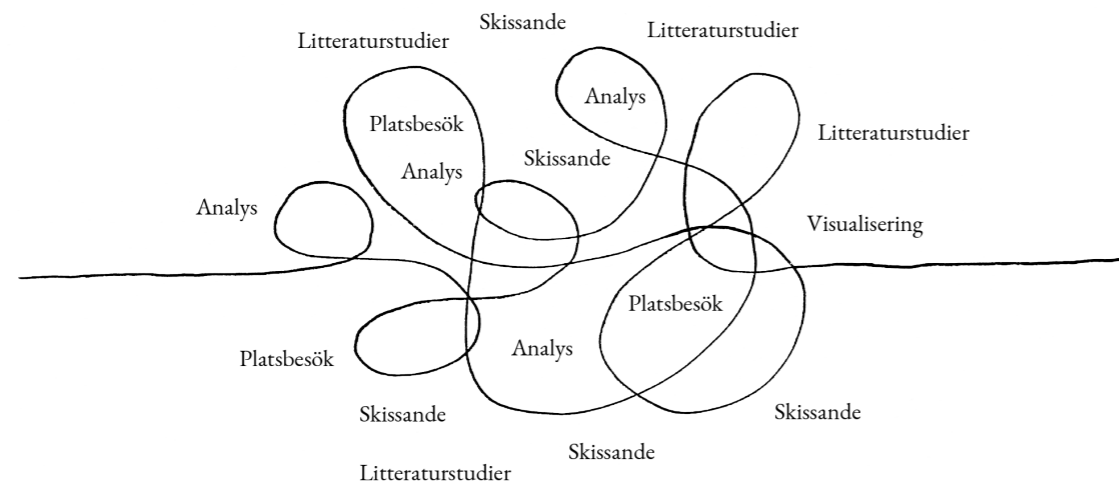


Fig 9. Min metodbeskrivning i form av ett förenklat diagram

Analys

För att bilda mig en uppfattning om det område som jag ska gestalta en entré till, har jag gjort ett flertal platsbesök i området (utöver de kring och i stationen), och därvid skapat mig en uppfattning om områdets relation till den omgivande staden. Inledningsvis (som jag nämnt ovan) hade jag planer på att gestalta även delar av området, varpå analyserna från själva området tenderat att ha blivit mer omfattande än vad målsättningen med den slutgiltiga gestaltningsförslaget krävde. Analyserandet av området och stationen har skett löpande under

projektets gång och till stor del har även tillgänglig information och kartmaterial online utnyttjats.

Bland mina områdesanalyser finns ett fåtal från Vasakronans analysarbete av platsen i samband med att området utreddes för exploatering 2015. Dessa analyser utgår från att platsen ska bebyggas, men som ändå till stor del även varit applicerbara på min studie. Det har varit ett tacksamt material att botanisera i och jag har använt de analyser som känts mest relevanta för gestaltningen av ingången till området.

Jag har besökt området vid ett flertal tillfällen i form av platsbesök för att ta bilder, uppleva och observera. Tre av dessa besök var i form av längre promenader. Efter en process av rätt långsam administration lyckades jag även ordna ett studiebesök på tunnelbanestationen tillsammans med en tekniker från Trafikförvaltningen på Region Stockholm. Det ägde rum 25 mars 2022. Alla besöken på platsen finns dokumenterade och redovisade i analysdelen nedan. Utöver de besöken, återkom jag till platsen under projektets gång för att ta bilder, stämma av etc. Platsbesöken har varit viktiga för att lära känna platsen och jag fick syn på viktiga kvaliteter som jag sedan försökt bevara och/eller förstärka i min gestaltning. Till detta bidrog att jag studerade bilder på stationen noggrant innan besöken.

Skissarbete

Skissprocessen påbörjades ungefär en månad in i projektet, det vill säga i slutet på februari 2022, och den pågick sedan till början på maj. Skissandet har utgjort en stor och betydande del i min process. Jag har mest skissat analogt men även digitalt. Skissandet var i början ett övergripande och brett sökande efter olika sätt att lösa ”problemet”. Genom att kritiskt granska och utvärdera mina skisser har jag tagit mig framåt i designarbetet. Successivt har skissprocessen smalnats av och mynnat ut i gestaltningsförslaget.

Skissprocessen har jag redovisat i ett eget avsnitt i uppsatsen, som följer efter analysdelen. Där har jag så noggrant som möjligt försökt redovisa hur jag gått tillväga. Jag diskuterar där avgörande skeden i min skissprocess och redovisar skissandet av stationens olika delar. Till stöd i skissprocessen har jag försökt föreställa mig en resenärs väg från tåget ut i området, för att på det sättet lättare identifiera olika scenarier och designproblem i projektet.

Litteraturstudier

En stor del av litteraturen jag studerat har handlat om den specifika platsen (stationen och området där omkring). Men även litteratur om ämnen som angår delar av projektet, som tillgänglighet av natur, naturreservat och Stockholms tunnelbana har studerats, liksom den tyska före-detta järnvägsstationen "Natur-park Schöneberger Südgelände" i Berlin. Jag har också studerat andra projekt för mer formmässig inspiration och, som sagt, läst Jadwiga Krupinskas bok "Att skapa det tänkta" (2014) och hennes designteori som varit en stor inspiration och stöd i arbetet.

Jag har också utnyttjat litteraturstudier utförda i tidigare studier och läst Klara Kåks och Jenny Hansens examensarbete "Tofta Gnisvärd naturstråk - Landskapsanalys och gestaltungsförslag för Tofta Strand". Deras litteraturstudie lyfter fram lite olika teorier som finns inom designarbete som gett mig en bra övergripande bild av vad design innebär. Hur mina litteraturstudier påverkat mitt arbete är inte samlade på ett enskilt ställe utan genomsyrar hela uppsatsen, och där så är tillämpligt refererar jag till respektive studie.

Den studie som kanske är mest jämförbar med min studie är examensarbetet av Ellen Sundin och Maja Jörgensen, "Obehöriga äga tillträde - om att framhäva en urban vildmark i en växande stad" från 2017 (inom landskapsarkitektur vid SLU). Jag fick dock inte kännedom om detta arbete förrän relativt sent in i mitt projekt och deras studie har därför inte bidragit till upplägget av min studie, men bidragit med information, som jag beskrev i inledningen ovan.

Avgränsningar

Designarbetet har inneburit att jag kontinuerligt omdefinierat avgränsningarna och fått växa fram under tidens gång, vilket påverkat specificeringarna av syfte och frågeställningar under arbetets gång.

I slutändan valde jag att nästan uteslutande hålla mig till själva stationen och hur man tar sig in i området därifrån. I början av projektet hade jag ambitionen att även gestalta delar av grönområdet och la därför stor vikt vid områdesanalyser inkl. flertalet besök i området. Men i samband med studiebesök inne på själva stationen (25 mars 2022) samt efter att ha läst om tunnelbanan, fick jag större respekt för stationens historia och identitet som modern ruin. Projektet kom då att inrikta sig mer på den specifika platsen (tunnelbanan) och mindre på området runtomkring. Men dessa områdesanalyser har ändå varit användbara, eftersom det varit viktigt att skapa mig en förståelse för det område som entrén ska leda in till.

Öppnandet av stationen och "injiceringen" av liv i området kan ses som ett första steg i en process som skulle kunna utvecklas vidare i senare skede, genom ytterligare gestaltningstillägg i själva området (vilket bör ske med försiktighet och stor hänsyn till de höga naturvärdena i området). Det kändes därför som ett naturligt steg att i första hand fokusera på besökarnas första möte med området, som ju blir stationen. Här sker också ett vad jag anser som ett spännande möte mellan den urbana staden och den urbana naturen, kanske kan man kalla det stadens ytterligheter. Gestaltningen fokuserar av dessa anledningar på hur man tar sig ut från stationen till själva området.

I detta arbete har jag inte diskuterat praktiska detaljer på djupet t.ex. hur det skulle fungera om tunnelbanan faktiskt togs i bruk, såsom eventuella öppettider och eventuell skötsel/servicepersonal. Vad gäller den generella detaljningsnivån i projektet har jag blivit tvungen att hålla det relativt schematisk, för att hinna med alla moment. T.ex. beskriver jag inte växttyper, eller konstruktion i detalj. Jag har inte djupdykt i allt material som finns om tidigare planer för platsen, bl.a. för att bilda mig min egen relation och uppfattning av platsen och inte påverkas av andras arbeten i alltför hög grad. Det hade dock varit intressant att jämföra i efterhand, men det har inte funnits utrymme för det i den här studien.



Fig 10. Bilden är tagen precis söder om stationen och visar utrymmet under tunnelbanans viadukt. Bild tagen under en av mina promenader i området i februari.

II. Analys



Fig 11. Träden sträcker sig upp mot tunnelbanebroarna i Igelbäckens naturreservat.

Området

Användning

Kymlinge/Ursvik är ett grönområde cirka sex kilometer norr om Stockholms innerstad, i norra delen av Sundbybergs kommun. Området motsvarar cirka två tredjedelar av Södermalms storlek (och är cirka 340 hektar stort enligt egna matematiska beräkningar). De tre kommunerna Sundbyberg, Stockholm och Sollentuna delar på hela området. Kymlinge utgör egentligen bara två tredjedelar av det rekreationsområde som i sin helhet brukar benämnas som Ursviks motionsområde (bilden t.h.). Motionsområdet består av en mängd stigar, motionsspår, BMX-spår, ridspår, skidspår och ett utegym i södra delen av området (Sundbybergs stad 2022). Det finns även en brukshundsklubb i området. Den händelserika terrängen och områdets storlek (skogspartier på över tio hektar) är troligtvis några av anledningarna till att det blivit populärt som natur- och rekreationsområde, liksom närheten till stora bostadsområden (Vasakronan 2006, s.11).

Området inrymmer även Igelbäckens naturreservat som inrättades år 2004 “för att bevara området för natur- och kulturupplevelser, friluftsliv, rekreation och social samvaro”, men också för att skydda Igelbäcken och de känsliga arter som lever där (Sundbybergs stad 2022). Som nämnt ovan så är området norr om tunnelbanan, Norra Kymlinge, den enda delen av området som inte tillhör naturreservatet idag. En analys från Urban Minds och Vasakronan visar att i dagsläget är det en betydligt större och bredare användning av mellersta och södra området och framförallt att rekreationsvärdena är större i dessa delar, än i den norra delen av området (Vasakronan 2017). Man har dock hittat höga naturvärden i norra området och nu kan även det inom en snar framtid omvandlas till naturreservat. I Sundbybergs översiktsplan för framtiden (2030) står det att med ”en utvidgning av Igelbäckens naturreservat i norra Kymlinge skulle en ännu större del av Järvakilen genom Sundbyberg skyddas och förutsättningarna för biologisk mångfald förbättras. I takt med ökad exploatering kring Järvakilen – och större tryck på befintliga natur- och friluftslivsområden – säkerställer ett utvidgat reservat i Kymlinge mark för rekreation och friluftsliv för en växande befolkning. Naturreservatets utbredning kommer att utredas vidare” (Sundbyberg översiktsplan för 2030).

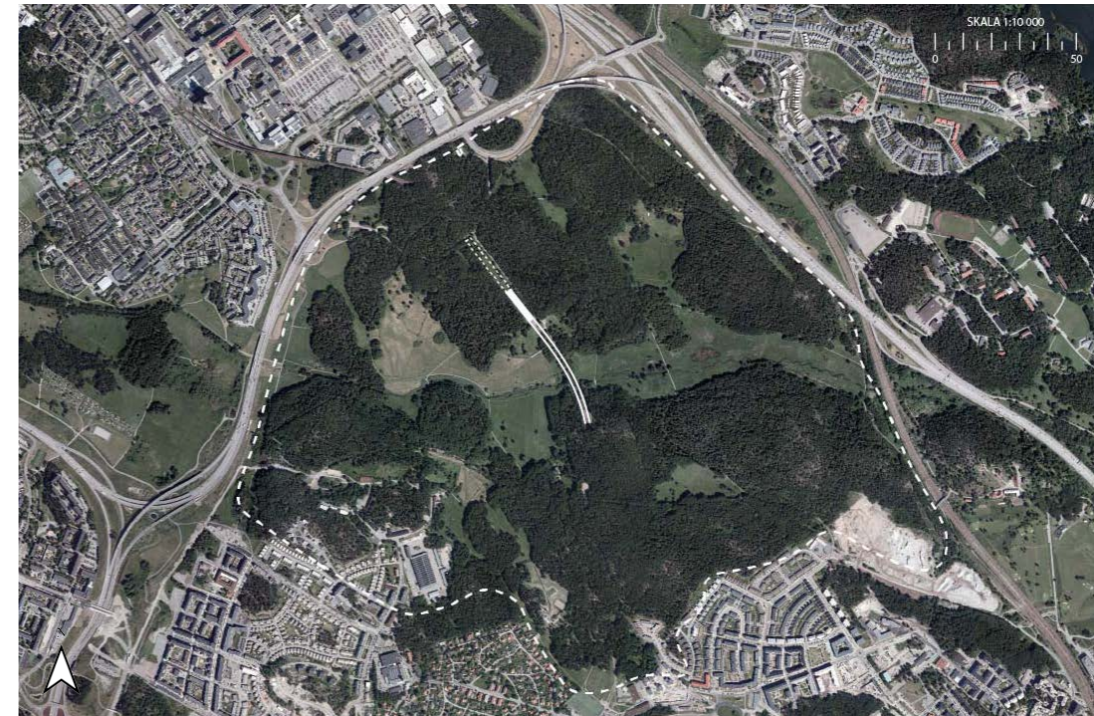


Fig 12. Det sammanhållna grönområdets gränser markerat. Tunnelbanan är markerad.
© Lantmäteriet

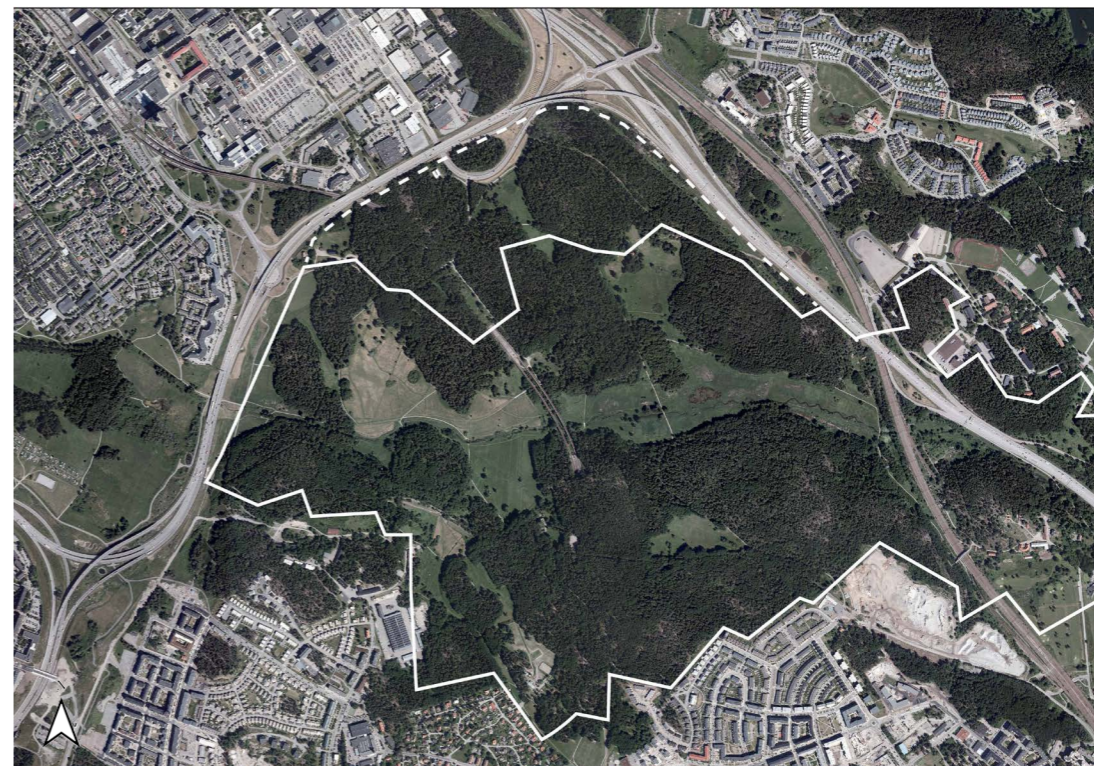


Fig 13. Naturreservatets gränser markerat och området dit reservatet kan tänkas utvidgas.
© Lantmäteriet



Fig 14. Området är 60 % av Söders yta, dvs ungefär två tredjedelar. Södermalm är ca 570 hektar vilket gör Kymlinge till runt 340 hektar stort. © Google Earth

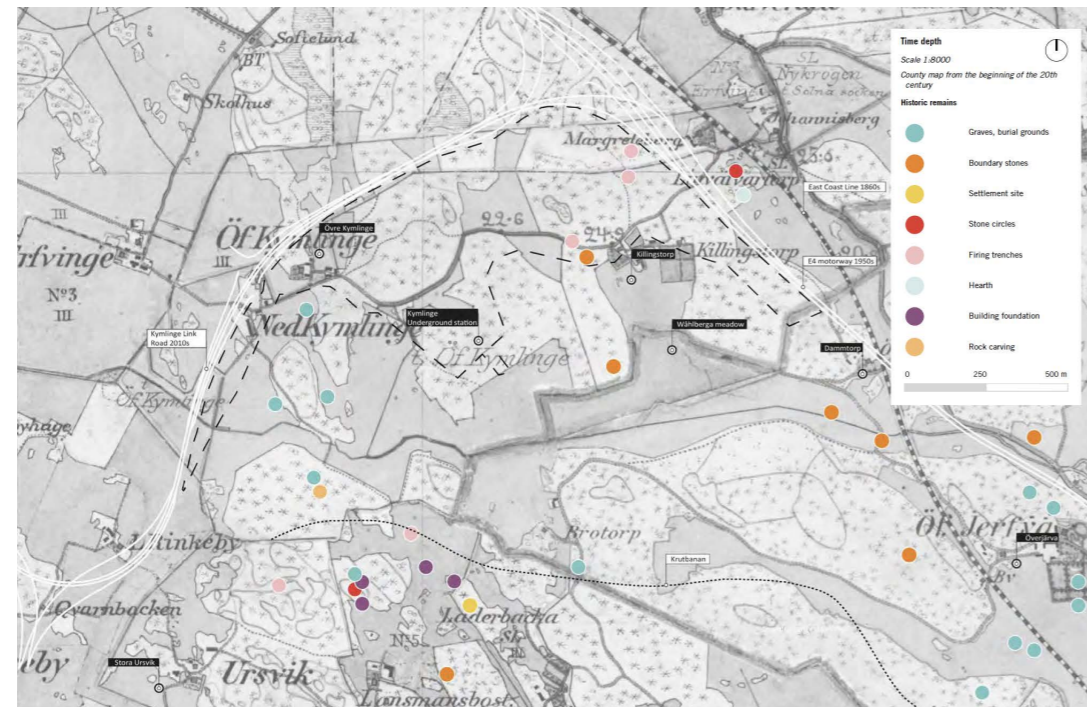


Fig 15. Historisk analys från vasakronan. © Vasakronan 2017

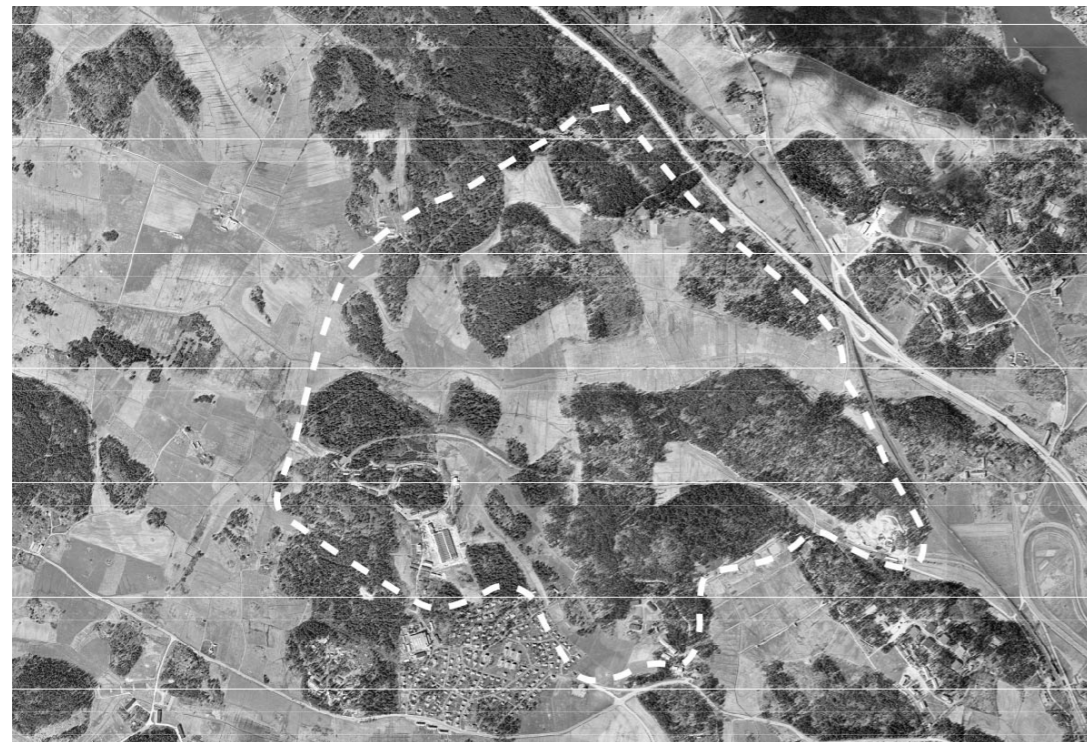


Fig 16. Området markerat på flygfoto från 1958. © Lantmäteriet.

Historia

Det går fortfarande att se spåren av de människor som bodde här under forntiden i form av husgrunder, gravar och åkrar. Namnet Kymlinge kommer från en av de gamla gårdarna i området (Wikipedia 2022). Själva ordet Kymlinge kommer från ordet kummel, som betyder gravröse, då det finns många sådana i området. Liksom på Järvafältet, området nordöst om Kymlinge och som idag är kulturresevat, har människor länge levt och brukat jorden här. De tydligaste spåren från jordbruket kan ses runt gårdarna Killingstorp, Dammtorp (som är den äldsta och mest välbevarade av de tre, Överjärva gård, men även området runtomkring Igelbäcken (Vasakronan 2017, s.13).

Det finns också gott om spår av mänsklig aktivitet från det senaste århundradet. Staten köpte området i början av 1900-talet och omvandlade det till ett militärt övningsfält (Vasakronan 2017, s.13). Från den tiden kan man därför hitta gamla skyddsvärn och bunkrar lite här och där i området. Det finns också en militär banvall från denna tid, "Krutbanan" som löper tvärs igenom södra delen av området. (Sundbybergs stad 2022) Den militära närvaron har resulterat i att områdets natur är relativt oexploaterad (Vasakronan 2017, s.13).

Därefter har marken övergått till civil användning och Kymlinge tunnelbanestation byggdes som sagt i slutet av 70-talet som en del av Järvabanan (Vasakronan 2005, s.7). I den planerade "institutionsstaden" var det tänkt att statliga verk och myndigheter skulle ligga, men när de istället utlokaliseras till andra delar av Sverige lades byggplanerna för Kymlinge på is och Kymlinge lämnades obebyggt, inlåst mellan de stora biltrafiklederna E4 och E18. Till följd av det har området fortsatt förblivit relativt ostört mitt i den växande stadsbygden (Vasakronan 2004 s.11).

Landskapet och Igelbäckens naturreservat

Landskapet i området karaktäriseras av den breda öppna dalgången där Igelbäcken rinner. Dalgången kantas av ett skogbeklätt och kuperat bergslandskap åt både norr och söder. Detta är karaktäristisk för sprickdalslandskapet, det landskap som präglar Stockholmsområdet. Denna varierade typ av landskap har bildats genom att berggrunden spruckit upp och bildat ett icke regelbundet mönster (Wikipedia 2022). Marken utgörs av lika stora delar morän och lera, med inslag av sten och sand (Vasakronan 2017, s.9). Bergslandskapet har relativa höjdskillnader på 10-40 meter. I området finns flera branta backar, vissa med lutning motsvarande 20 % (dvs höjden ökar med 1 meter för varje 5 meter) Typiskt för Kymplingeskogen är dess många skogsbryn i söderläge, vilka resulterat i många gynnsamma lokala klimat för människor, djur och insekter (Vasakronan 2017, s.11).

För 3000 år sedan var landskapets dalar fyllda med vatten och här var då ett skärgårdslandskap. Klimatet var på denna tid varmare med fler lövträd och färre barrträd. För ungefär 2000 år sedan blev klimatet kallare och barrskogen bredde ut sig. I och med landhöjningen smalnade sundet med tiden av och tillslut gick det inte längre att ta sig med båt ut till havet.

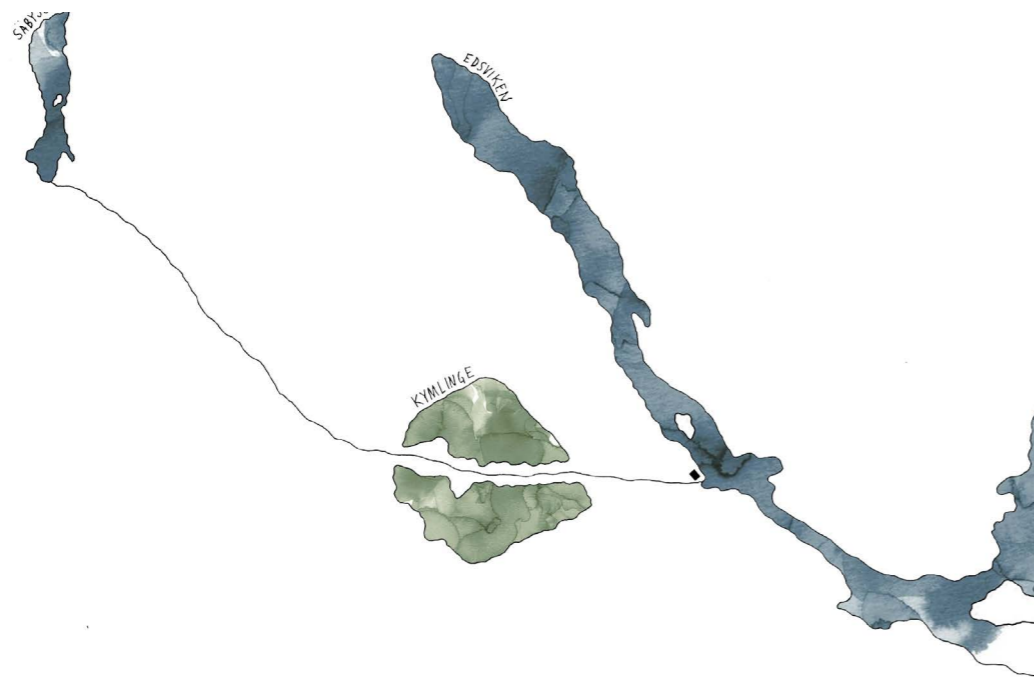


Fig 17. Igelbäcken börjar sin färd i Säbysjön och mynnar ut i vid Ulriksdals slott i Edsviken (Östersjön)

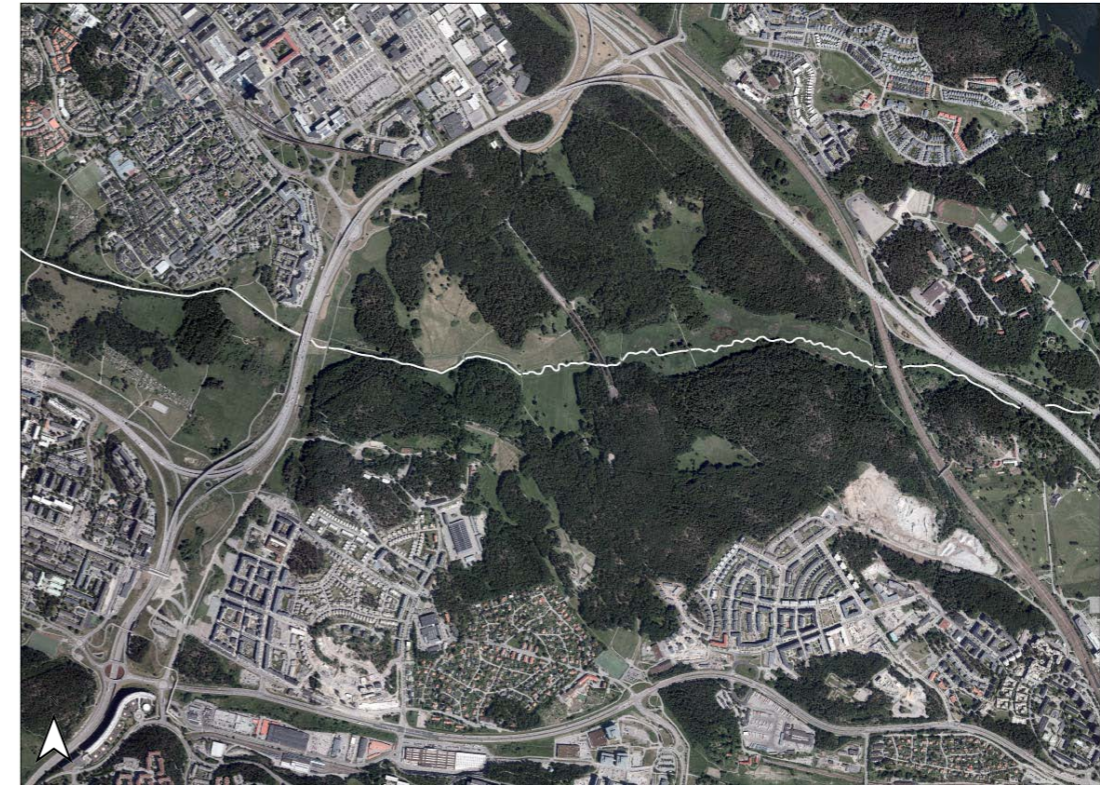


Fig 18. Igelbäcken markerad. © Lantmäteriet

Så småningom utkristalliserade sig det landskap vi känner igen idag, med bäcken och det öppna odlingslandskapet med ängar och betande djur. Kvar av det gamla sundet finns idag bara Igelbäcken som börjar sin färd norr om området, närmare bestämt i Säbysjön som tillhör Järfälla kommun. Bäckan passerar sedan många bostadsområden i Stockholm, Sundbyberg och Solna innan den mynnar ut i Edsviken vid Ulriksdals Slott (Sundbybergs stad 2022).

Igelbäckens naturreservat, som täcker nästan hela området, bjuder på omväxlande natur. Här finns betesmark, hundraårig granskog, hållmarker med tallar och granar som är upp emot 200 år gamla och en hassellund. Och Igelbäcken med sin dalgång är reservatets centrala del. Det finns flertalet skyddsvärda arter, bl.a., och kanske också mest känd i sammanhanget, grönlingen som var en av anledningarna till att området omvandlades till naturreservat från första början. Men det finns även en del sällsynta ryggradslösa djur i bäcken i form av olika sländor och snäckor. Vid utloppet i Edsviken lever ytterligare en sällsynt fisk, Nissöga (Sundbybergs stad 2022).

Kymlinge är också en del av ett sammanhängande större grönområde som sträcker sig genom sju kommuner in mot Stockholm, den s.k. Järvakilen som bevarats in i modern tid (bild). Järvakilen är den längsta av de gröna kilarna i Stockholm och är värd för ett pilotprojekt för bättre folkhälsa som startade 2008 och heter "Järva kilstråk", vars nätverk av vandringsleder sträcker sig från Sigtuna i norr till Nationalstadsparken och Stockholms innerstad i söder. Järvakilen är den enda av Stockholms gröna kilar som letar sig ända in i innerstaden (Wikipedia 2022). Dess avlånga form medger en rik variation på natur och kulturupplevelser som möjliggör ett friluftsliv med hög kvalitet och är en viktig ekologisk spridningskorridor för växter och djur (Vasakronan 2004, s.10). Kymlinge ligger i en relativt fragmenterad del av Järvakilen som innehåller många barriärer i form av bil- och järnvägar.



Fig 19. Områdets placering i Järvakilen, och Järvakilens placering till resten av Stockholms gröna kilar.

Tillgänglighet

Området avgränsas helt eller delvis av trafikbarriärer i form av bilvägarna E4, E18 (Kymplingelänken) och järnväg (fyra spår) i norr samt Enköpingsvägen (gamla E18) i söder. Dessa barriärer stör både ekologiska och sociala kopplingar till och från området. Enda bostadsområdena som har direkt tillgång till grönområdet, utan någon barriärtill naturreservatet, är bostadsområdena Lilla Ursvik, Stora Ursvik och Järvastaden precis söder om området. Tunnelbanan går på en bro rakt igenom området i nord-sydlig sträckning och utgör ingen större barriär, men orsakar buller precis som de stora bilvägarna och järnvägen gör för främst norra, östra och västra delar av området (Vasakronan 2017, s.9). I dagsläget är de två tunnelbanestationerna Kista i nordväst och Hallonbergen i söder tillsammans med pendeltågsstationen Ulriksdal i sydöst, de stationer som är närmast belägna området. Det tar ca 30 min att promenera från respektive station till mitten av området där, ungefär, den övergivna tunnelbanestationen ligger (Google maps 2022). Från alla dessa stationer måste man passera över någon av trafikbarriärerna. I framtiden planeras det även gå en tvärbana som ska stanna vid västra gränsen till området och som gör att promenaden in i området blir kortare.

Trafikbarriärerna skapar buller. Vasakronans bulleranalys (2017, s. 25) visar att södra området totalt sett är mest förskonat från buller skapat av kringliggande trafik. Den visar höga nivåer av buller i norra delen av området och även relativt höga nivåer i området just runt tunnelbanan. Dock endast när tågen passerar, dvs ca var 10:e minut i båda riktningarna.



Fig 20. Gånganalysen visar den långa krångliga vägen från närmaste kollektivtrafikstationer in i naturreservatets mitt. © Lantmäteriet.



Fig 21. Trafikbarriärerna som omringar området. © Lantmäteriet



Fig 22. Bostadsområdena söder om området och norr om Enköpingsvägen har direkt tillgång till området. © Lantmäteriet

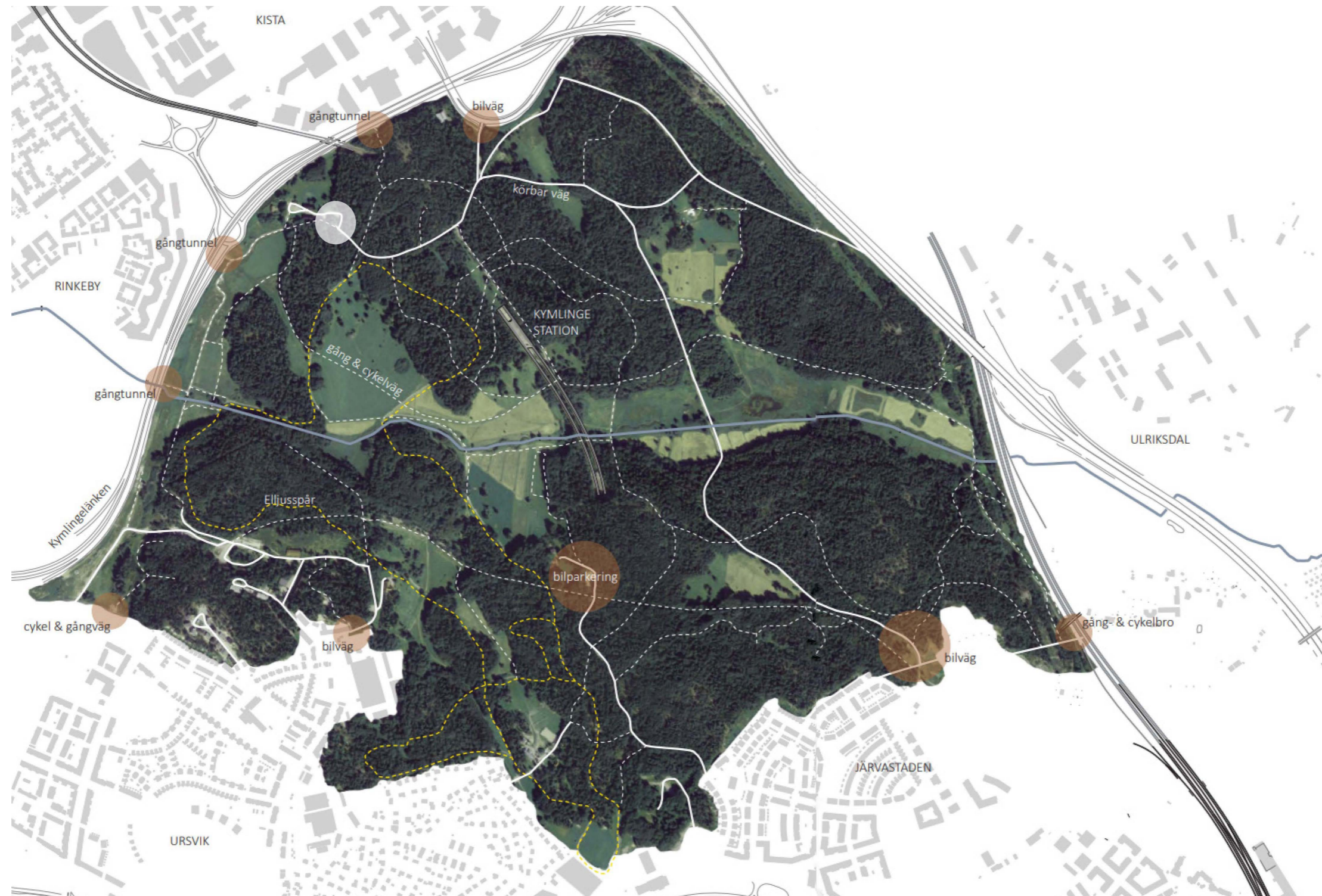


Fig 23. Den här analysen som Ellen Sundin och Maja Jörgensen gjorde i deras examensarbete visar de olika parkeringsplatserna i och i anslutning till området. En slutsats man kan dra av denna kartläggning är att ha bil (eller att bo i bostadsområdena Ursvik eller Järvastaden) är idag mest effektiva sättet om man vill ta sig in i området utan att behöva passera någon trafikbarriär. Idag finns dessutom en bilparkering i norra området som jag markerat ut med en vit cirkel. Analysen visar också bil-, cykel- och gångvägar (inkl elljusspår) i området. © Jörgensen & Sundin 2017

1: 2022-02-04

2: 2022-02-14

3: 2022-02-28

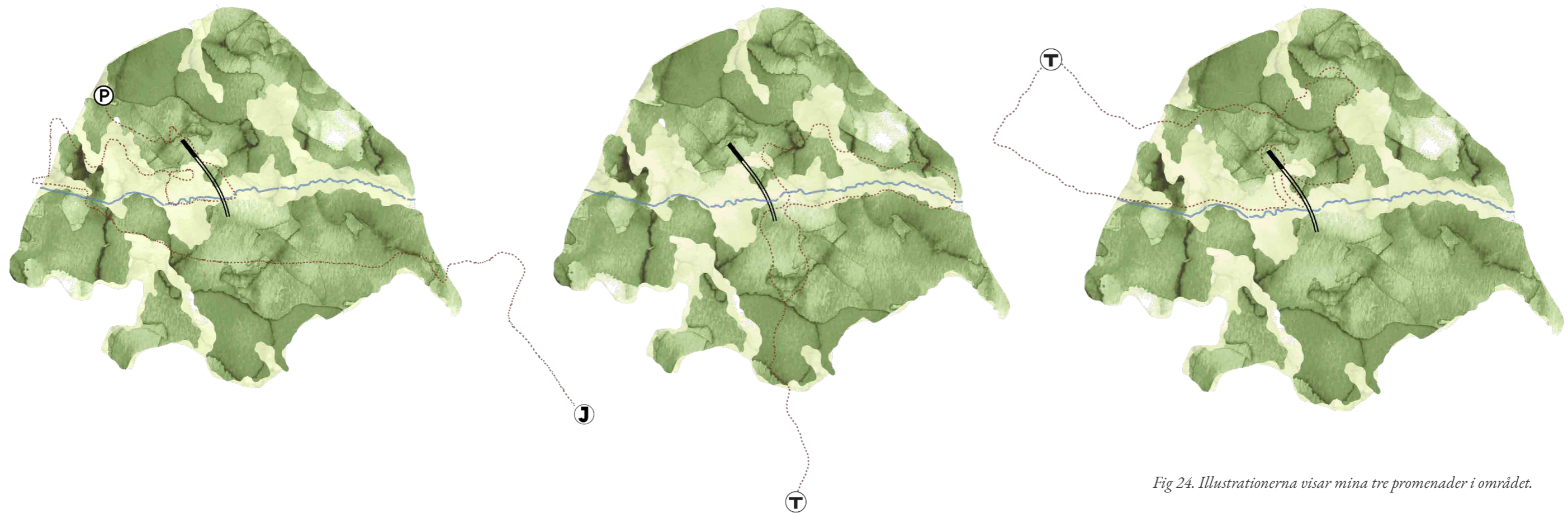


Fig 24. Illustrationerna visar mina tre promenader i området.

Platsbesök

Under tre olika tillfällen i februari 2022 besökte jag området i form av tre längre promenader (å cirka två timmar). Jag försökte i mina promenader studera så stor del av området som möjligt och använda olika transportmedel och komma till området från olika håll. Första promenaden vandrade jag fritt och på känsla, medan de andra två promenaderna planerades för att studera resterande delar av området. Under mina promenader tog jag många foton, främst på sådant som avvek från den allmänna bilden i landskapet och/eller olika kvaliteter. Jag försökte också känna av atmosfären i området.



Fig 25. Någon har byggt en koja i en yngre tallskog tillhörande Ursviksskogen.



Fig 26. Bilder på sådant som "stack ut" eller som upplevdes som karaktäristiskt för landskapet. Vissa landskapsbilder har jag bytt ut till bilder jag tagit på sommarhalvåret, för att visa på årstidsvariationer.

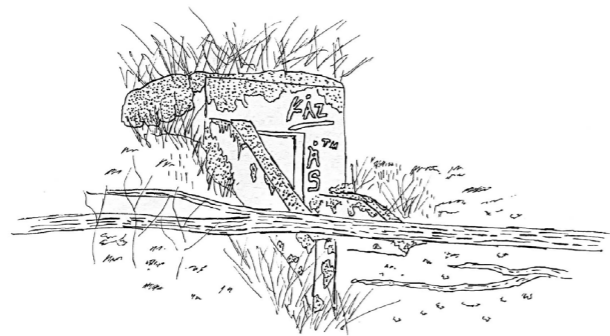
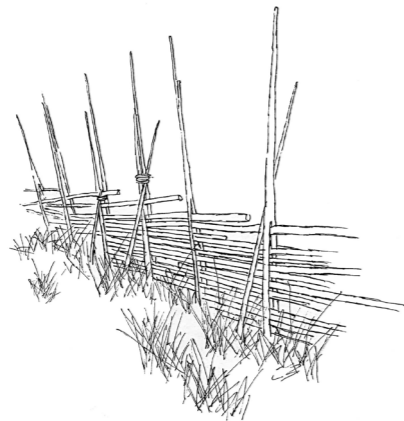
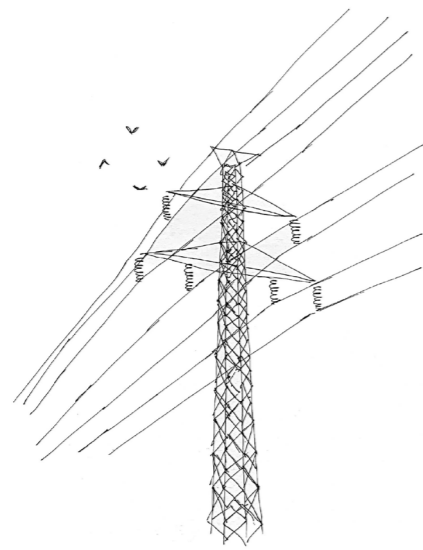


Fig 27. Avkalkerade foton från platsen. Från ovan: Kraftledning, gårdsgård och skyddsvärn.



Fig 28. Kymlingeskogen markerat i svart (t.v.) och Ursviksskogen markerat i svart (t.h.). Strecket i mitten representerar Igelbäcken.

Under mina tre promenader identifierade jag skillnader och likheter mellan Kymlingeskogen och Ursviksskogen. De mest framträdande skillnaderna var att Kymlingeskogen störs av en hög nivå av buller, har färre rekreativa värden/element och att det rör sig betydligt färre människor här. Det var även mer skräpigt i Kymlingeskogen och det kändes till och med ibland lite otryggt. Det finns dock också många likheter med Ursviksskogen vad avser upplevelsen av områdets natur. Tex. båda områdena präglas mestadels av gran- och tallskogar, men det är en mer vild och orörd känsla i Kymlingeskogen. Dessa iakttagelser stämmer i stort sett väl också överens med Vasakronans analys (2017) som noterar en låg aktivitet och vissa områden med höga naturvärden i just norra området.

Till vänster syns några av de skisser jag gjorde utifrån foton jag tog under ett av mina platsbesök. De visar tre av de mest karaktäristiska arkitektoniska inslagen på platsen och som jag lade märke till, bortsett från tunnelbanan. Från ovan: En kraftledning som sträcker sig över områdets östra del, en gammal gårdsgård som ringar in gamla betesmarker och längst ned i bilden syns ett av alla de flertal skyddsvärn som finns i området (ett spår från tiden när området var militärt övningsfält).

Tunnelbanestationen

När tågen rullar ut från tunneln, en knapp kilometer söder om stationen, är det första gången de kommer ut ur ljust sedan början av resan från Kungsträdgården i centrala Stockholm. Tunnelbanans rälsar vilar på en femton meter hög viadukt som skär tvärs över Igelbäckens dalgång. Om man färdas med tåget kan man från sitt säte blicka ut över den vackra dalgången inramad av dess kuperade skogbeklädda landskap, innan tåget rullar in i berget igen. Precis här, där tågen rullar in i berget igen, norr om dalgången, ligger tunnelbanestationen (Vasakronan 2004, s.11).

Plattformen ligger ”inskjuten” i en söderslutning som vetter ner mot Igelbäckens dalgång och delar därför in terrängen i tre nivåer just här, från söder räknat: Dalgången (ett), plattform- och spårområdet (två) samt Kymplingeskogen (tre). Stationen består i en plattformsdel under tak, en plattformsdel som är utomhus och sen stor grusyta söder om plattformen med en transformatorstation. Projekteringen av stationen hade redan påbörjats när planerna för den tilltänkta institutionsstaden lades på is. Man beslutade ändå att bygga färdigt stationen i form av en råkonstruktion utan någon egentlig utrustning, men förberedd för att tas i bruk någon gång i framtiden (Wikipedia, 2022).

Linjen är tätt trafikerad med tåg och stationen är förbjuden att beträda. Motionsspår korsar däremot taket av stationen, det är bara själva plattformen och spårområdet som är inhägnad. Som nämnt i inledning är området ett populärt mål för s.k. ”Urban explorers”. Urban exploration (kallas ibland för urbex eller UE) är en aktivitet som utforskar urbana miljöer, inte sällan ovanliga platser som man inte vanligtvis besöker, för att få uppleva något ”utöver det vanliga”, ibland trots förbud att beträda (Wikipedia 2022). Dessa miljöer går ibland under namnet moderna ruiner och är rester av arkitektur (vanligtvis konstruerad under det senaste århundradet), som övergivits genom s.k. urbant förfall. Urban exploration har under de senaste årtiondena blivit en populär rörelse och intresset för övergivna platser är stort. ”Övergivna platser” är en av Sveriges största facebookgrupper som i skrivande stund har i storleksordningen 336 000 medlemmar (Facebook 2022).

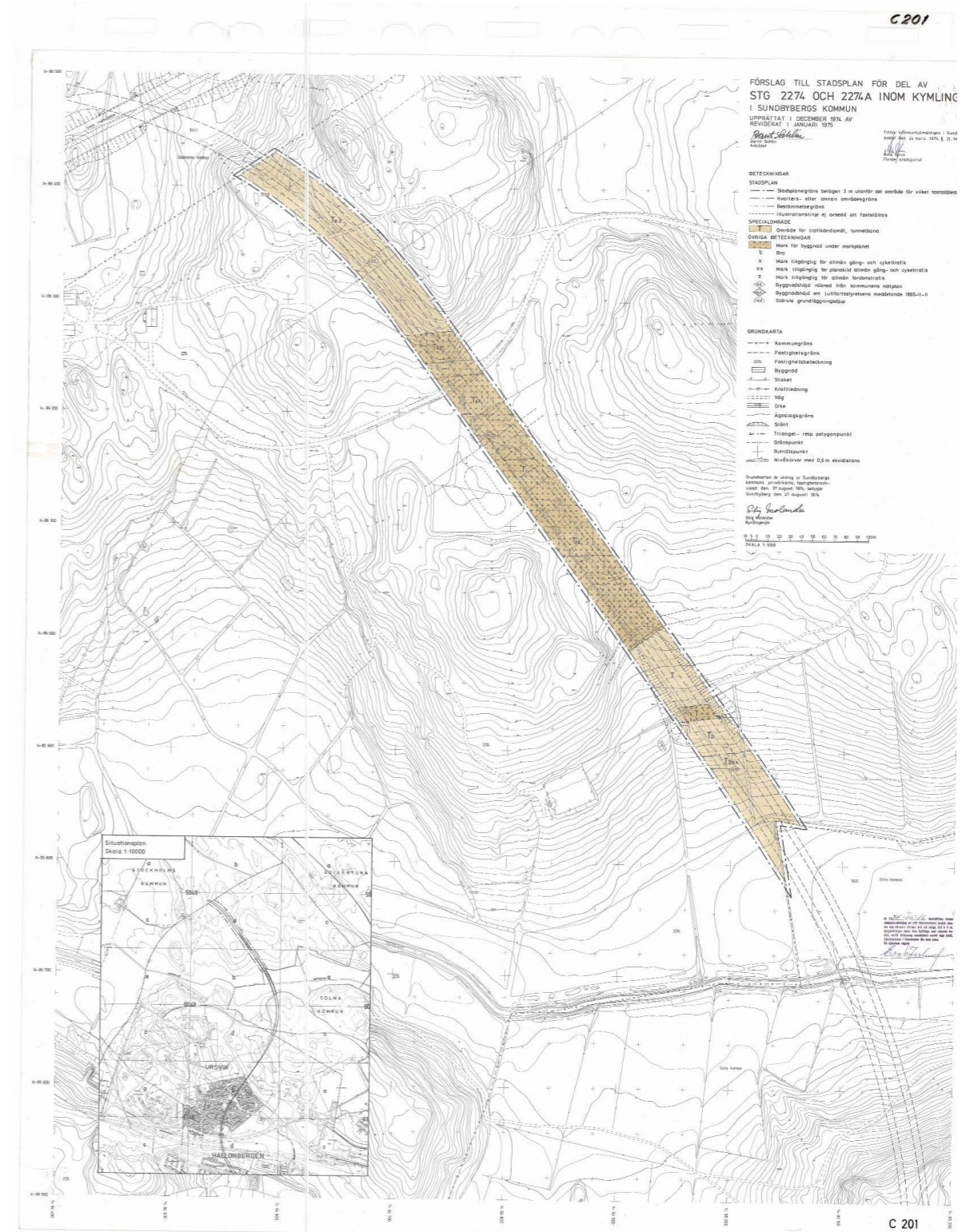


Fig 29. Detaljplan från 1974 visar förslag till stadsplan i Kymlinge. Färgfältet visar området för tunnelbanan. © Sundbybergs stad

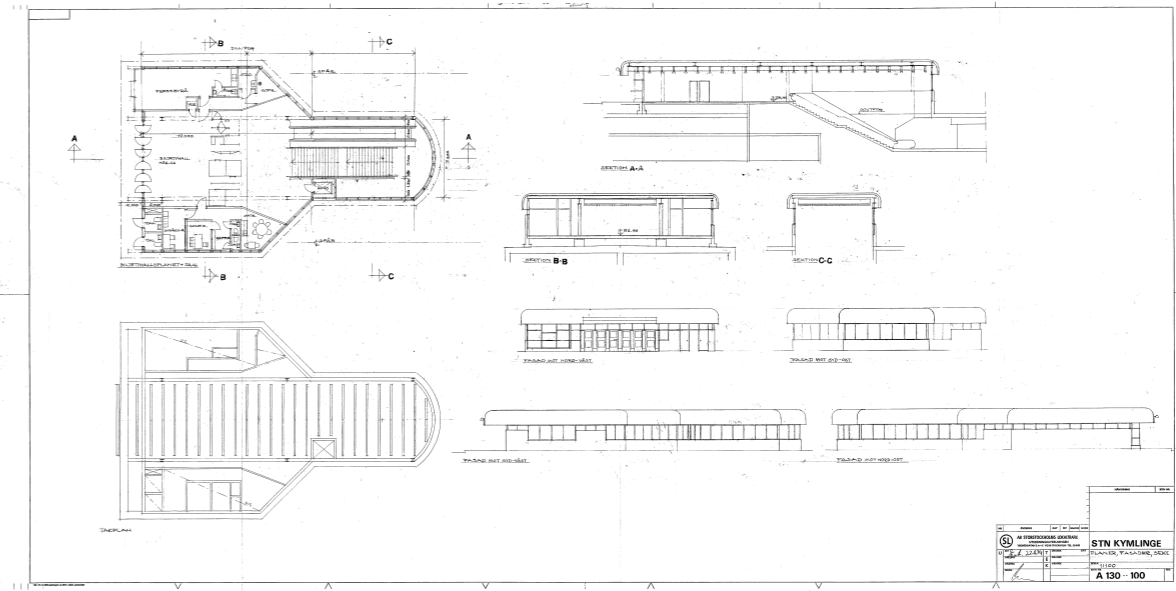
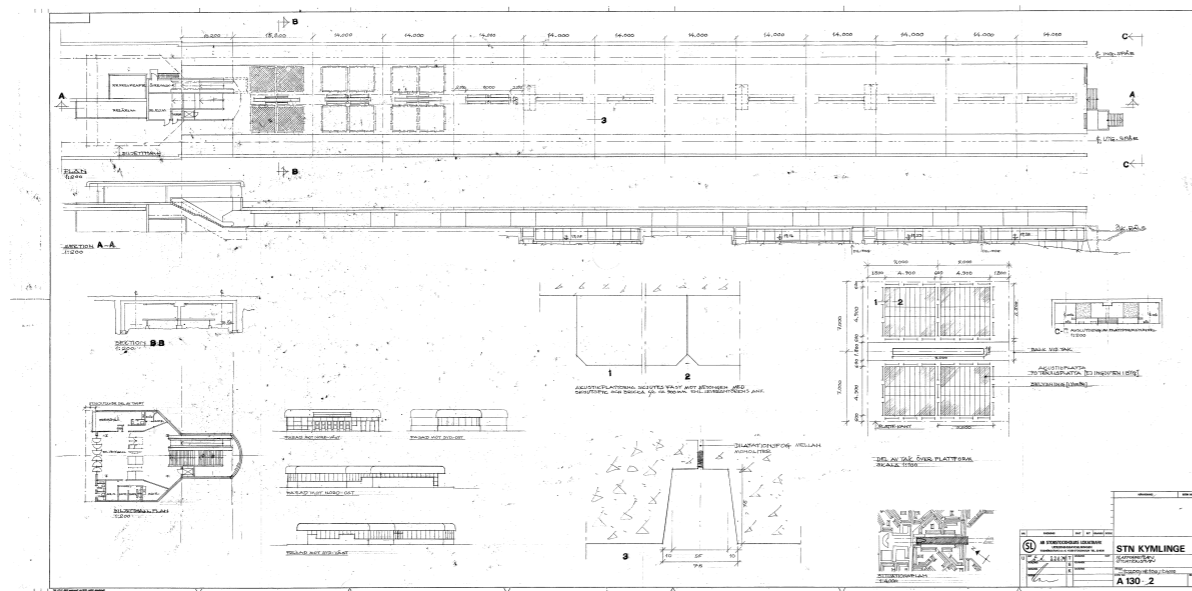


Fig 30. Ritningar över tunnelbanan. Plattformsplan och situationsplan (t.v). Planer, fasader och sektioner över planerad tunnelbancuppgång i norr änden av plattformen. (t.h.) © Vasakronan.

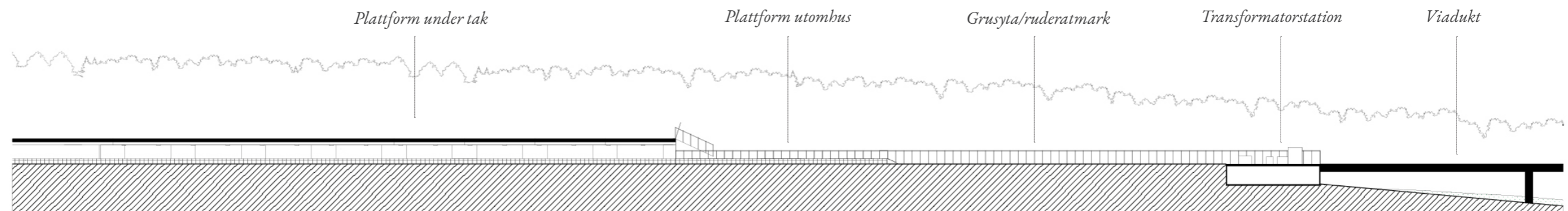


Fig 31. Sektion baserat på ritningarna från SL. Här kan man också se de olika "nivåerna" i landskapet som tunnelbanan skapar.



Fig 32. Ortofoto över tunnelbanan. Siffrorna förklarar landskapet och stationens olika delar. © Lantmäteriet

50-tal. Från denna tid har de kakelklädda s.k. "badrumsstationerna" blivit klassiska, t.ex. T-centralen gestaltad av Siri Derkert och som är den första utsmyckade stationen i Stockholm.

60-tal. Under 60-talet lät man istället klä in det utsprängda berggrummet i betong som "ett rum i rummet". Även här är Siri Derkerts gestaltning ett klassiskt exempel (tunnelbanestationen Östermalmstorg på röda linjen).

70-tal. Under 70-talet skedde ett skifte, när konstnärerna fick börja skapa hela miljöer i större utsträckning. Under detta decennium började de klassiska "grottstationerna" skapas, där bergets former accentuerades med hjälp av sprutbetong som skapar känslan av att befinna sig i en grotta. Alla stationer på blå linjen som byggdes under 70-talet byggdes som så kallade grottstationer, utom Kista och Kymlinge. Detta bidrog till att stationerna på blå linjen fick konst redan från början, då detta var ett billigare sätt att bygga.

80-tal. 80-talet kännetecknades av sina trumpetstationer och det nära samarbetet mellan konstnär och arkitekt i utformandet av stationerna.

90-tal. Från 90-talet och framåt har mycket fokus legat på renovering och tillförande av konst på de äldre stationerna.

00-tal. Under första decenniet av 2000-talet byggdes inga nya stationer men däremot påbörjade man projektet "Konstväxlingar" som ingår i SL:s samarbete med samtida konstnärer. Här får konstnärer i uppdrag att tillverka konstverk som bara får sitta uppe under en begränsad tid innan de tas ner igen. Konstnären får därmed större frihet i användningen av material, eftersom konstverket inte behöver hålla så lång tid som annars vore fallet.

10-tal. Under 10-talet kunde man för första gången uppleva ett ljudverk i tunnelbanan, i samband med renoveringen av Hötorgets tunnelbana.

20-tal. Under 20-talet har bygget av de tio nya stationerna som ska stå klara till 2030 påbörjats, vars involverade konstnärer tillkännagavs 2016.

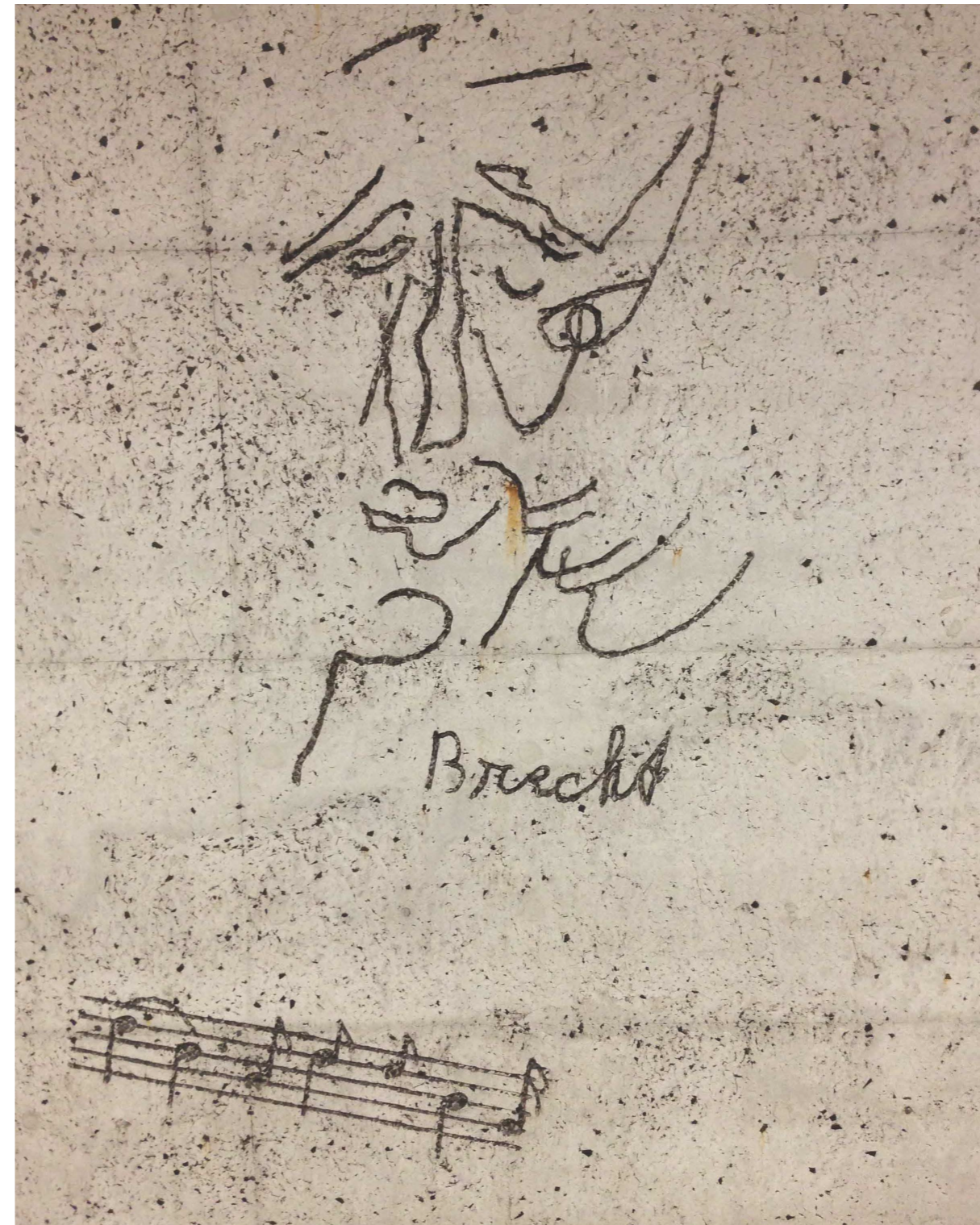


Fig 34. Inristning i en av betongväggarna på Östermalmstorg tunnelbanestation. Av konstnären Siri Derkert.
© Pinteresst

Platsbesök 25 mars 2022: Tunnelbanestationen

Det är en solig dag i ett vår-vintrigt Stockholm. Jag hade några dagar tidigare via Trafikförvaltningen stämt träff med en av SL:s tekniker, som skulle visa mig runt på stationen. Han skulle träffa mig där kl 10.00. Inför besöket hade jag studerat ritningar på stationen jag fått tillgång till via markägaren Vasakronan, packat ner måttband, papper, penna och mobilkamera. Jag hade även med mig en vän som denna dag fick agera assistent. Strax innan avtalad tid stod vi redo utanför grinden till tunnelbanestationen, när en vit van kom körandes. Teknikern, som heter Warakorn, hoppade ur bilen och gav mig en gul väst. Han låste upp grinden (Se utmarkerad siffra "1" på karta nedan) som ledde oss rakt in på spårområdet och det makadamtäckta området mellan de två spåren, söder om plattformen. Vi började med att följa denna grusyta hela vägen till dess södra ände, där vi möttes av ett stålräcke med en bra utblick över dalen och tågbroarna (2). Här syntes även toppen av en transformatorstation, med diverse elskåp (4) och en skåpliknande byggnad som troligtvis är avsedd för en hiss (3) ner till ett transformatorrum under det grustäckta området vi stod på. Jag frågade teknikern om vad vi hade framför oss, men han verkade inte ha något riktigt bra svar. På vägen tillbaka över ruderatmarken med plattformen i sikte tog jag bild på en gran (5) som skjutit sig upp ur gruset, med största sannolikhet resultatet av ett frö från intilliggande granskog som spridit sig hit med vinden.



Fig 35. Torkade grässtrån syns mellan springorna i stenplattorna och ett skott av en björk. Så här kan det nog se ut på sommaren.

Ruderatmarken och plattformen är sammanlänkade med en centralt placerad betongtrappa (6), som gav ett ganska pampigt intryck trots sin stora enkelhet. Väl uppe på den del av plattformen som ligger under bar himmel fick vi nu chansen att titta närmare på ingången till tunneln som ligger i direkt anslutning till plattformens sydliga ände (7). De råa prefabricerade betongelementen skapar här ett abrupt och hårt avslut på tunnelbanestationens utstickande tak och det växer tunna ränder av mossa på takbjälklagens utkant (närmare ett halvsekel har ju trots allt passerat sedan stationen byggdes). Det stack upp torkat gräs från springorna mellan stenplattorna och ur en golvbrunn och mitt på plattformen sköt ett skott av en björk fram.



Fig 36. Ljudet av fågelkvitter från den närliggande skogen letade sig in och växte inne i tunneln.

Vi förflyttade oss in på den taktäckta delen av plattformen (dvs. in genom tunnelmynningen) och det kändes plötsligt som att vi hamnat i en stor sal, eller i en grotta (9). På det fuktiga betonggolvet växte grön mossa. Plötsligt började en fågel sjunga (10) någonstans strax utanför tunnelmynningen och hela rummet började fungera som en förstärkare. Den lilla fågelns vanligtvis ganska låga sång skruvades upp och fyllde hela utrymmet med sin melodi. Det vilade något speciellt form av lugn härinne, upplevde vi. Man skulle kunna tro att man

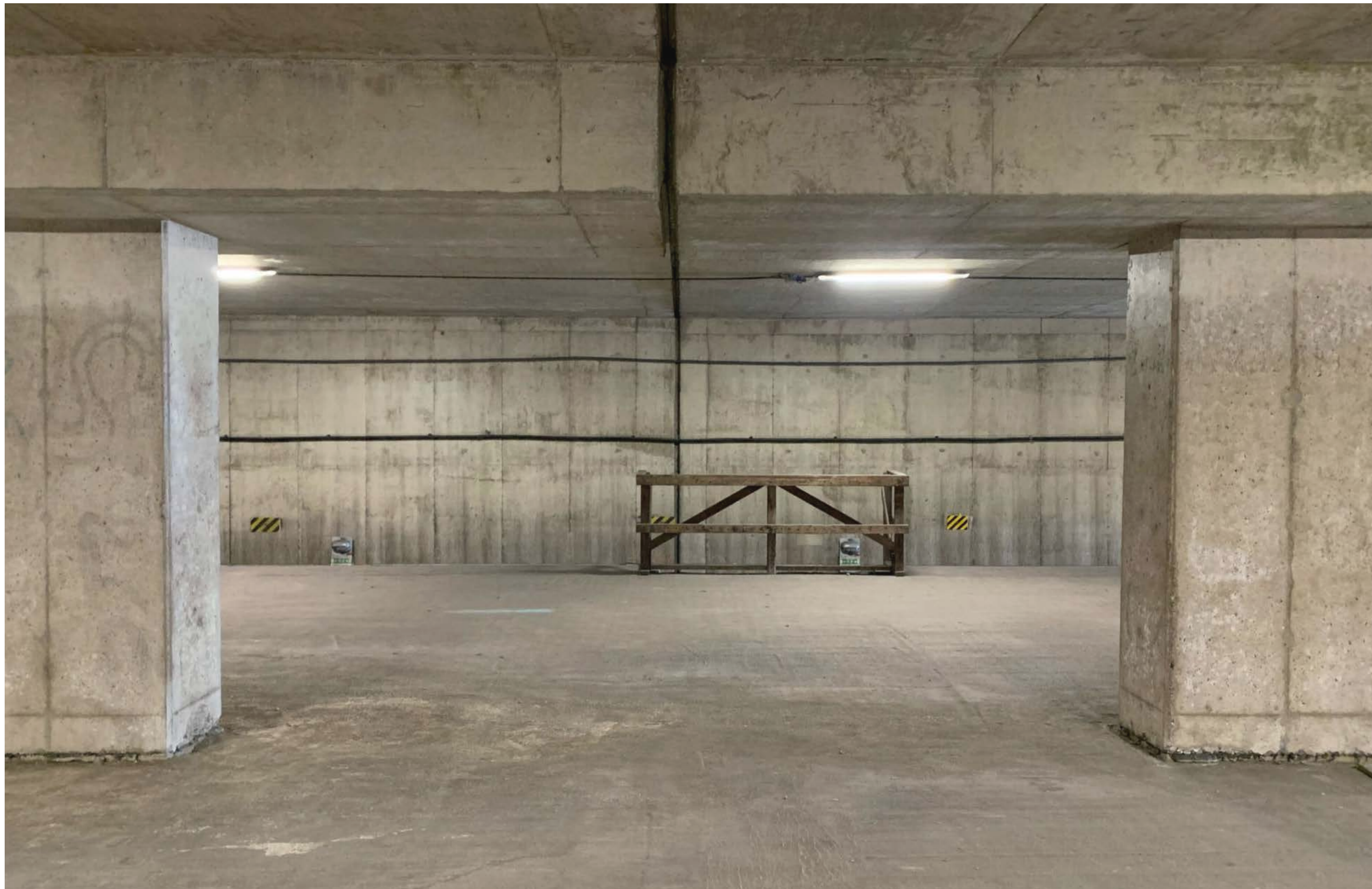


Fig 37. Stationen byggdes som en råkonstruktion och består av obehandlade betongelement som lysas upp av lysrör i taket.

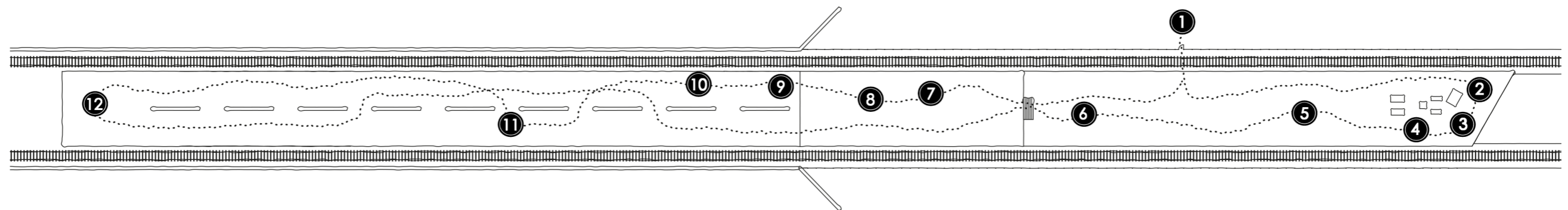


Fig 38. På plattformplanen har jag markerat ut promenaden under studiebesöket och siffrorna visar var respektive bild har tagits.

var långt borta från civilisationen, om det inte vore för tunnelbanans tåg som då och då Vi vandrade längre in i tunneln längs den långa raden av kraftiga bärande tvärgående betongelement. Rörelsen cirkulerades runt dessa och man befann sig alltid framför, bakom eller mittemellan någon av väggarna. Ju längre in på plattformen i tunneln vi kom, desto mörkare och kallare blev det. Längst inne syns förberedelserna för den planerade uppgången (mitt i naturen) som aldrig färdigställdes (10). Ett färdiggjutet underrede ämnat för rulltrapporna och ett antal träreglar på rad, kanske till en vägg. Fuktiga fläckar på betonggolvet finns längs hela plattformen, och i botten av rulltrappornas underrede en ordentlig vattenpöl. Det droppar från taket och varje droppe som landar i pölen skapar ett spännande ihåligt ljud, även detta förstärkt av stationens hårda betongytor. ”Det läcker in i princip i alla blå linjens stationer”, sa teknikern. Det är en spännande och mystisk plats att befinna sig på, men också lite kuslig. Känslan av att befinna sig i en grotta är kanske som starkast här, längst inne på plattformen.

Därefter var det dags att lämna stationen och bege sig hemåt igen. Jag kände mig glad att jag fått chansen att uppleva den här platsen på riktigt. Dofterna, ljuden, ljuset och alla andra förnimmelser som jag inte hade upplevt om jag inte varit där hjälpte mig verkligen skapa en tydligare bild av platsens karaktär. Mina upplevelser och iakttagelser från platsen ska jag ta med mig in i den fortsatta skissprocessen.



Fig 39. Det läcker in i stationen på flera platser och ljudet av droppar förstärker känslan av att befinna sig i en grotta.



Fig.40 De bärande betongelementen delar upp plattformen i två längor.

III. Skissprozess



Fig 41. Ingången till transformatorstationen i södra änden av tunnelbanestationen.

Genom att i en iterativ process skissa och därefter utvärdera skissen har jag valt respektive valt bort olika lösningar och tagit mig närmare och närmare den slutgiltiga gestaltningsförslaget. Denna process har till stor del också vägletts av egna reflektioner kring designproblemen jag ställts inför, och intuition. Till exempel så resulterade identifierandet av de olika nivåerna av tunnelbanan som skapar kontakt med skogen i norr och dalen i söder (dvs en identifierad aspekt) i beslutet att placera utgångar i norra respektive södra änden av stationen. Ett annat exempel är då iakttagelsen från besöket på tunnelbanan om en brist på ljus inne i tunneln bidrog till att jag beslöt att öppna upp taket där för att släppa in ljus och en skymt av omgivande skog.

Avgörande skeden

Skissarbetets målsättning tog en tydlig vändning efter besöket på tunnelbanan, ungefär en månad in i skissprocessen. Besöket och upplevelsen av platsen skapade en större förståelse för tunnelbanans rumsligheter och karaktär, jämfört med min tidigare vagare bild av stationen som baserade sig på bilder och en avsaknad av fysisk närvaro. Besöket gav nya idéer som öppnade nya möjligheter till lösningar av gestaltningsarbetet som därefter fick en mer tydlig riktning mot bevarandet och förstärkandet av den befintliga stationens rumsliga kvaliteter.

I början av skissprocessen var det inte heller självklart att den befintliga tunnelbanestationen skulle användas som plattform. Istället skissade jag på en ny plattform utanför (söder om) den befintliga plattformen. På det sättet kunde jag bevara den moderna ruinen intakt och låta den bli ett naturrum och en del av områdets rekreativa karaktär, och dessutom, genom att stiga av under bar himmel blev det mindre otryggt och mer kompatibelt med en naturvistelse (Fig 40). Men efter besöket på tunnelbanan började jag resonera annorlunda och tänka att det var här man borde stiga av. T.ex. gav min iakttagelse av fågelkvitter inifrån tunneln en känsla av vad som kan bli resenärens första intryck av området. Dessutom inrymmer användandet av den befintliga stationen en tilltalande symbolik där jag ser min gestaltning som ett kapitel i "berättelsen" om den övergivna tunnelbanestationen. Också mina reflektioner om hållbarhet och vilken arkitektur jag egentligen vill skapa har spelat in. Om det redan står en station där, redo att användas, vore det ju, ur resurssynpunkt, bäst att använda den. Beslutet att behålla den befintliga stationen (och dess funktion som just station) motiveras alltså av både mitt val av narrativ och av hållbarhetsskäl.

Jag hade innan besöket på stationen dessutom haft ett större fokus på området och en vision om att skapa ett regionalt rekreativt centrum. Detta baserades på områdets strategiska läge i Järvakilen och jag tänkte att det kunde bli ett sätt att förstärka områdets redan befintliga identitet som rekreationsområde och naturreservat. I planerna ingick dock allt

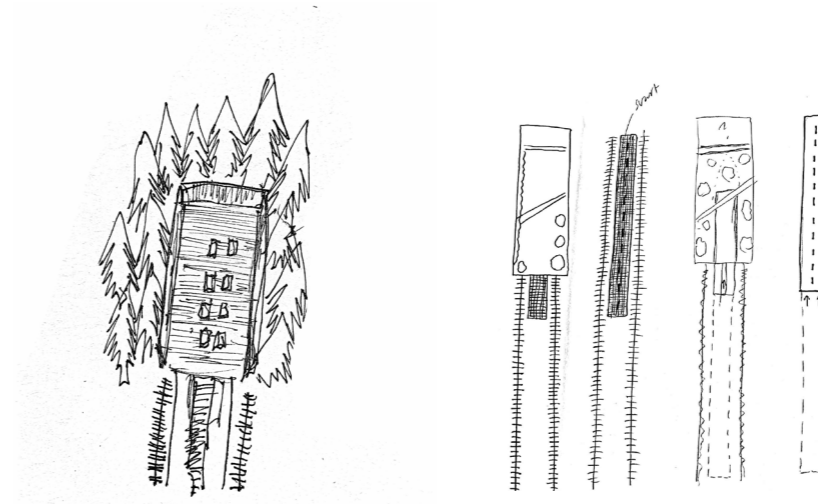


Fig 42. Skisser på naturrum (t.v.) och ny plattform utanpå den befintliga plattformen (t.h.)

för många funktioner, och projektet blev för omfattande. Detta är ett exempel på när jag utforskat mitt spelrum i projektet och insett att jag blivit tvungen att avgränsa mig. I fortsättningen tonade jag ned min idé om rekreativt centrum, men avsåg fortfarande ta tillvara områdets identitet som rekreationsområde och naturområde baserat på mina tidigare områdesanalyser. Det motiverades även av mina tankar om hållbarhet, där jag nästan börjat se det som en utmaning att gestalta med så små medel som möjligt.

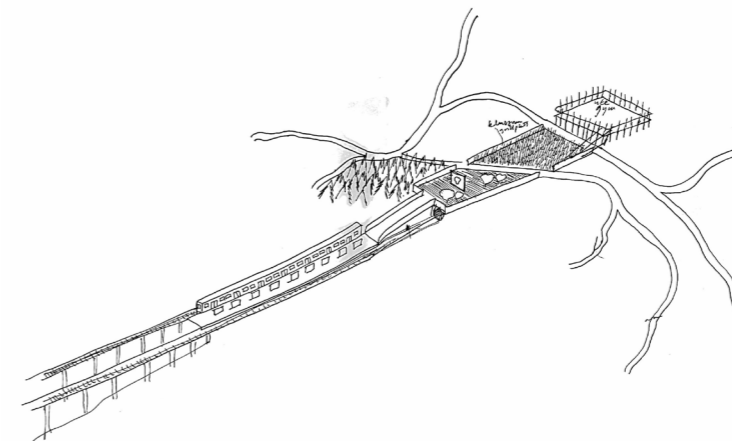
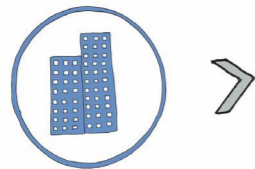


Fig 43. Skisser på regionalt centrum och plattformen söder om den befintliga plattformen. En idé som tidigt övergavs efter en process av reflektion och omformulering av problemet.

Resenärens väg från tåget ut i området

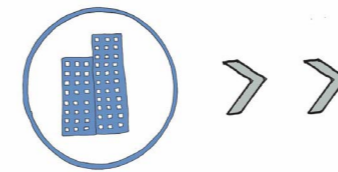
För att underlätta designarbetet, har jag försökt föreställa mig en persons resa från staden ut till området. Detta är en subjektiv analys där jag låtit mitt jag representera en person i allmänhet. En vidareutveckling av denna strategi skulle kunna vara att föreställa sig personer ur olika målgrupper, såsom en äldre person eller ett barn eller någon ur en speciell samhällsgrupp. Men detta har det inte funnits utrymme för i denna studie. Jag har försökt tänka igenom varje steg i resan kronologiskt och reflektera kring de olika stegen i övergången från resenär som kommer från staden till besökare av naturreservatet. Dessa steg, och designproblemen kopplade till dem, har hela tiden varit med mig i skissarbetet. Här går jag igenom de fyra ”grundläggande” etapperna i denna resa: tåget rullar in på stationen, avstigning, transport mot utgång och entrén till området.

Tåget rullar in på stationen. Stationen syftar först och främst till att vara en entré till ”naturen” och därför är det viktigt att det framgår att naturupplevelser väntar om man stiger av här. Här behövs något på det temat som fångar resenärens uppmärksamhet och ge ett tydligt intryck av den plats hen kommit till. Vad ser resenären utanför fönstret? Hörs något när dörrarna öppnas? Med audiovisuella intryck som utgångspunkt skissade jag på olika idéer kring vad som kunde fånga resenärens uppmärksamhet och ge hen intryck av den plats hen kommit till. Till min hjälp använde jag olika associationer jag fick till naturen och naturreservat (växtlighet, vatten, sol, färgen grön, färgen blå, grafiska symboler kopplat till natur, naturljud m.m.).



Avstigning. Resenären, som nu blir en besökare, kliver av. Vad kan hen vänta sig? Det känns viktigt att plattformen representerar platsen och områdets karaktär. Att man på något sätt förstår vilken typ av plats man kommit till, eller som Olof Schmidt uttrycker det ”Vi behöver platser med stabil identitet där vi lätt kan orientera oss, för att inte bli alienerade.” (Wikipedia, 2022). Stationens och områdets historia är central för förståelsen av platsens historia och vad den blivit idag, vilket behöver förmedlas på något sätt. Utöver tunnelbanans normala funktionella egenskaper (sittplatser, soptunnor, WC, trafikinformation m.m.) och traditionsenliga konstnärliga inslag, bör resenären kanske presenteras någon

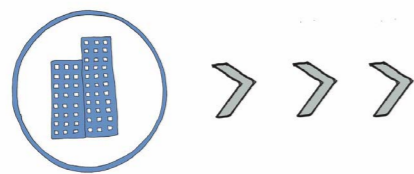
form av information som berättar om vad det är för plats (en modern ruin), vad som väntar när man går vidare (ett naturreservat) och hur man tar sig ut (var utgångarna ligger). Det primära och inledande syftet med öppnandet av stationen var, trots övriga tillkomna syften, att den ska fungera som en sluss ut i ”naturen” och därför är det viktigt att besökarna känner sig lockade dit ut. Därför har jag strävat efter att på något sätt försöka föra in naturen och området närmre in på plattformen, så att besökaren får en känsla av dess närvaro. Eftersom plattformen blir platsen med allra flest adderade element så blir det också viktigt att ta ställning till vilket formspråk och material de ska ha, vilket kan bedömas i relation till den befintliga stationens råa betong, raka linjer och fyrkantiga geometri. T ex., ska de kontrastera eller smälta in? Ska de vara del av någon symbolik? Eller ska de vara fokus på att göra materialen hållbara? Etc.



Transport mot utgången. Här krävdes först och främst beslut om var utgångarna ska ligga, och som jag vill ska knyta an till de tre olika nivåerna (skogspartiet, plattformen och dalen) Då skulle man kunna gå ut i söder och förflytta sig neråt en ”nivå” och mötas av den öppna dalen med dess ängsmarker och längst söderut en fin utsikt över dalen. Går man ut norrut förflyttar man sig däremot upp en ”nivå” och träder då ut i det täta skogspartiet. En utgång åt varje håll skapar två utgångar med olika karaktärer, den slutna skogen och den öppna dalen. Detta blir också en bra representation av landskapet i naturreservatet som förenklat kan delas in i dessa två element. Miljön runt Igelbäcken (nere i dalen) är områdets känsligaste del och därför var det inte självklart att placera en utgång åt det hållet. Men eftersom de rekreativa värdena är störst åt det hållet fick det bli så ändå. Åt norr har det alltid varit självklart för mig att ha en utgång, kanske för att den har anslutning direkt från plattformen, men också för att man kommer upp till en mer naturpräglad plats, vilket passar konceptet om att gestalta en port till naturen. I de tidigare ritningarna för stationen som en hållplats till ett bostadsområde är uppgången placerad i norra änden med en entré bestående av biljetthall och kiosk. För mig har norra utgången alltid betraktats som ”huvudutgång”.

En viktig del i gestaltandet av utgångarna har varit frågan om tillgänglighet. För att förbinda

de olika nivåer på ett sätt som även ger personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, inkl barnvagnar etc., tillgång till platsen, krävs hissar eller ramper. Jag bedömde att hissar har en del nackdelar (tekniskt underhåll, dyra i drift, människor kan kissa i dem och det kan upplevas otryggt att befinna sig där m.m.) och känns dessutom mindre kompatibelt med en "friluftskänsla". Därför skissade jag mestadels på olika ramplösningar. Ramper ska högst luta 1:12 och säkrast blir det om den inte lutar mer än 1:20 (det vill säga 20 meter ramp i horisontell riktning för att överbrygga en nivåskillnad på 1 meter). Dessutom ska det finnas viloplan som är 2 meter långa och placerade med en höjdskillnad på högst 0.5 meter mellan sig. Slutligen får rampen inte vara smalare än 1,3 meter (Boverket 2022).



Entré till området. Upplevelsen av besökarens entré till området beror i stor utsträckning på hur mötet mellan "staden" och "naturen" gestaltas. Ett mer kontrastrikt möte skapar förmodligen en större känsla av att kunna träda rakt ut i naturreservatet, medan ett mer övergående möte förmodligen inte skulle ge samma effekt. När jag inledningsvis skissade på området runtomkring norra utgången såg jag detta område som en potentiell övergångszon mellan stationen och området, med lite olika funktioner knutna till sig (såsom information, naturlekplats, utegym). Men när jag avgränsade skissandet till själva tunnelbanestationen valde jag att förlägga alla funktioner där istället så att man istället kommer direkt ut i naturen, vilket ledde till att en relativt tydlig gräns mellan två områden uppstod. Här började jag inse hur jag genom gestaltningen kan påverka hur mötet mellan stad och natur upplevs. Genom att i gestaltningen göra mötet mellan staden och naturen skarpere, kunde jag tydliggöra mitt koncept om en "entré till naturen".

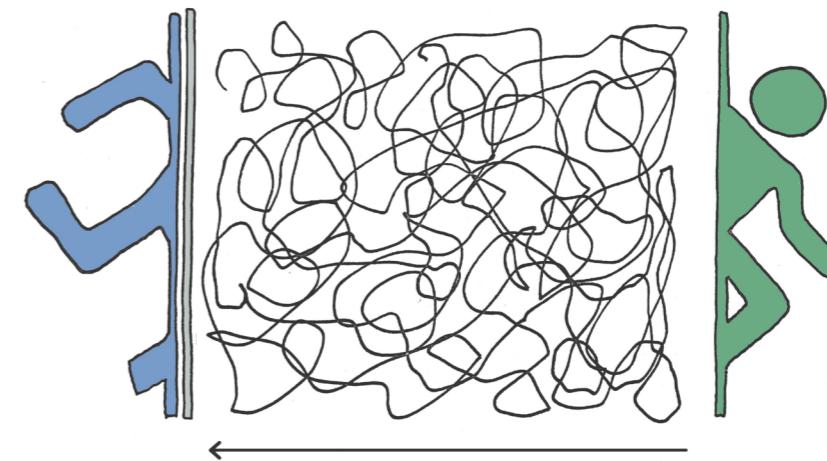
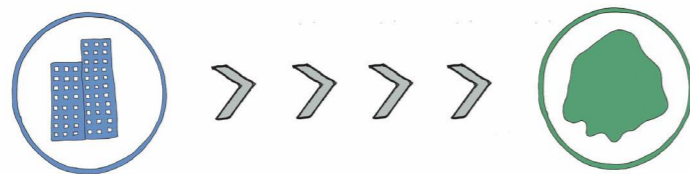


Fig 44. När skissarbetet rörde sig i riktning mot stationen och bort från området runtomkring blev mötet mellan "staden och naturen" skarpere.

Skissande av stationens olika delar

Hur har då skissandet av de funktioner jag identifierat sett ut mer i detalj? För enkelhetens skull har jag delat upp plattformen i fem olika segment från norr till söder: norra utgången (1), plattformen i tunneln (2), plattformen ute (3), grusytan (4) och södra utgången (5). Alla delar går egentligen in i varandra, men förenklat sett är denna indelning lämplig för att beskriva mitt skissarbete mer detaljerat och ge exempel på hur jag gått tillväga, vilka lösningar jag valt respektive valt bort.

1. Norra utgången (mot skogen)

För att uppfylla kravet om en lutning på 1:20 krävs en ramp som är närmare 70 meter, för att från plattformen nå upp till skogsområdet 3,5 meter högre upp. För att besökarna inte ska slå i huvudet i taket under den sträckan behöver rampen lyftas upp på en del av plattformen. Detta är en åtgärd som gäller i stort sett alla tunnelbaneuppgångar där plattformen ligger under mark, och där det inte redan finns ett befintligt hus som kan inrymma uppgången. Efter lite skissande på olika entréer, beslutade jag till slut att inte ha någon entrébyggnad eller tak över plattformen, utan istället låta det vara en öppning mot den bara himlen. Taket består av sammansatta prefabricerade betongbjälklag och det öppna taket skulle nog kunna skapas genom att avlägsna tillräckligt många av dessa element för att rampen ska få plats. Dessutom insåg jag att detta skulle vara en möjlighet att "föra in området" till plattformen, i form av naturljud, solljus och synen av trädkronor ovanför och de förstärkta effekter av naturljud som jag upplevde under mitt platsbesök. Dessutom skulle det dagtid också lösa mörkerproblemet längst in i tunneln och förhoppningsvis göra det till en plats som upplevs som lite tryggare. Ljusinsläpp i den här delen av tunneln skulle också möjliggöra eventuella planteringar nere på plattformen, i linje med mitt syfte att föra in "naturen" i stationen. Detta kändes som den mest enkla och hållbara lösningen, samtidigt som det löste

vissa problem och gav nya kvaliteter.



Fig 45. Tunnelbanans tak, dvs. ytan där den norra utgången planeras.

Så hur ska rampen se ut, bortsett från de rent tekniska kraven även om de till stor del är med och styr utformningen? Jag skissade på att antingen matcha eller kontrastera tunnelbanans hårda estetik. Stål och stängsel hade i teorin varit intressanta material för att förstärka den befintliga råa materialiteten och känslan, men eftersom det är miljövänliga material är det ett val som verkligen behöver motiveras. Dessutom riskerar det att bli en ogästvänlig plats

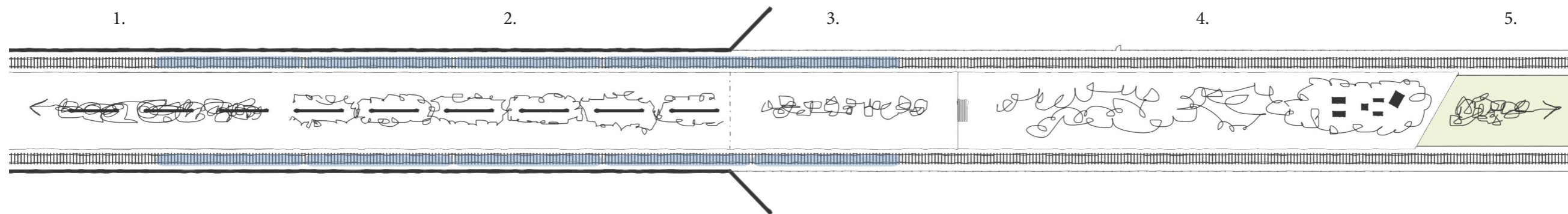


Fig 46. För enkelhetens skull redovisar jag min skissprocess utifrån stationens fem delar. Tågens position på plattformen är markerade i blått.

om den hårda estetiken får ta över, resonerade jag. Om man istället vill kontrastera mot den hårda estetiken skulle man kunna göra rampen i trä. Det skulle vara ett hållbart materialval och skulle dessutom kunna representera områdets naturliga karaktär - det här är ju trots allt tänkt att vara en plats där natur och stad möts, varför inte låta det synas även i materialvalen? På den befintliga stationen finns en rad tjocka träreglar som förmodligen var tänkta att så småningom färdigställas till en vägg i samband med bygget av norra uppgången. De inspirerade mig till att börja skissa på en ramp i trä, som bärs upp av en spaljeliknande struktur (se gestaltningsförslag). Jag såg framför mig att om solen letar sig ner där kan det skapa strimlor av ljus i en ljuseffekt som skulle kunna påminna om det mystiska ljuset som ibland strilar ned igenom träden i skogen. Valet av trä motiverades också av att det kontrasterar betongens hårda och ogästvänliga estetik, och dessutom är ett mer miljövänligt material.

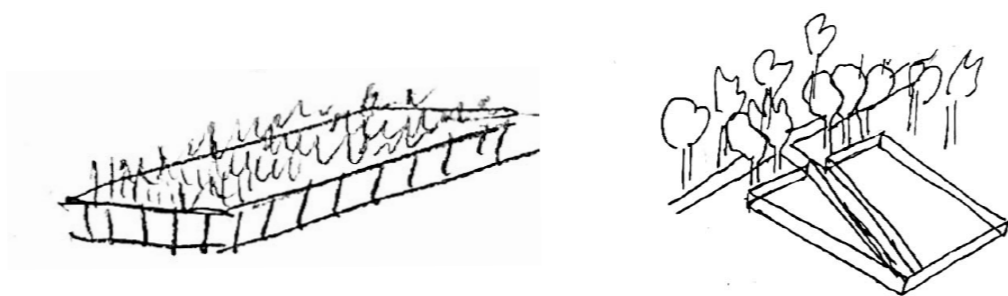


Fig 47. Skisser av norra utgången med tak (t.v.) och utan tak (t.h)

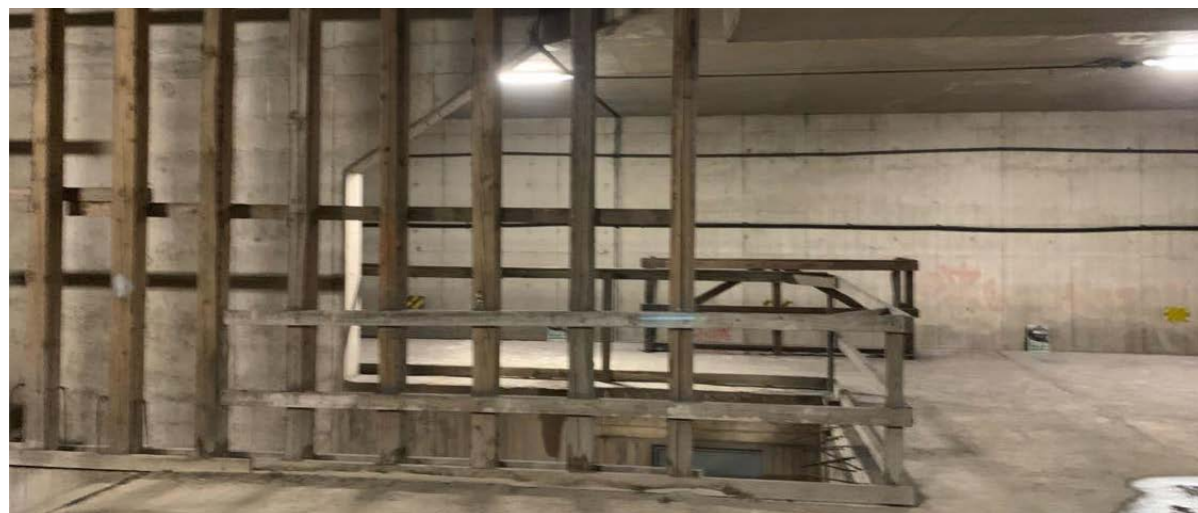


Fig 48. Träreglarna på stationen.

2. Plattformen i tunneln

Den norra utgången ansluter till plattformen inne i tunneln, vilken jag planerat bevara i sin nuvarande utformning, och som är en lämplig plats för informationstavlor om naturreservatet och stationsruinen eftersom det är här flest passagerare går av och kan läsa informationen ostört från väder och vind. Jag har försökt att lämna ett mellanrum mellan de arkitektoniska elementen jag tillfört och den befintliga strukturen, för att på så sätt tydliggöra vad som är nytt respektive vad som är ruinen. Det jag ämnat att tillföra är skyltar med information om naturreservatet, information om den urbana ruinen presenterad på något sätt, bänkar samt soptunnor.



Fig 49. Skissade främst på olika sittmöbler i trä. Dessa övergav jag, då de inte var tillräckligt tillgänglighetsanpassade för en så pass allmän plats som en tunnelbanestation.

Här kan också resenärens uppmärksamhet fångas för att informera om vad det är för plats hen kommit till. Till min hjälp använde jag de olika associationer jag fick till naturen, rekreation och naturreservat under mina platsbesök, samt till växtlighet (träd, blommor, m.m.), vatten, sol, färgen grön, färgen blå, grafiska symboler och naturljud kopplat till natur och/eller rekreation. Utifrån dessa skissade jag på gröna lysrörsskyltar (med inspiration av befintliga ljusrör i tunnelbanans tak), en målad blomsteräng, grönmålade golv, inristade naturlement i betongen, till stor del inspirerad av Siri Derkert (konstnären bakom inristningarna på Östermalmstorg), tankar på ljudverk som kan eka i bakgrunden m.m. Nedan visar jag lite olika exempel från denna del av skissprocessen (som huvudsakligen varit intuitiv) som handlade om att utvärdera om ingreppen i den moderna ruinen kändes godtagbara och/eller passade "bra" in mot den råa betongen. Jag gjorde även en skiss på en glasbehållare med växtplantering som var tänkt att ledas upp genom ett hål i taket, i ett försök att föra in växtlighet inne i tunneln, vilket dock landade i att det kändes som en alltför krånglig, ohållbar och dyr metod för att föra in växtlighet på stationen.



Fig 50. Exempel på digitala kollage jag gjorde i photoshop utifrån associationer till natur och rekreation: Grönt lysrör och en målad blomsteräng. Till höger syns skissen på glasbehållaren. Ingen av dessa skisser togs med i gestaltningsförslaget, av skäl som att de var för invecklade, var för "aggressiva" eller ibland bara av skälet att det inte kändes helt "rätt".

3. Plattform ute

Den södra änden av plattformen ligger utomhus och är idag bara en tom yta bestående av stenplattor. Denna utskjutande del av plattformen får mycket solsken och ur plattornas springor växer sommartid höga grässtrån, och, som sagt, ett björkskott ur golvbrunnen. Denna tomma öppna yta ute i ljuset bildar nästan som en scen i kontrast mot den mörka tunneln. Vad passar på denna framhävande plats som nästan är som ett podium? Kanske något organiskt som kontrasterar mot den strikta fyrkantiga arkitekturen, t ex. ett konstverk, skulle passa? Det skulle också kunna vara ytterligare en sittyta, varvat med växtlighet. Jag tror det skulle vara möjligt att föra in mer vegetation här. Jag skissade därför på lite möbler, men också på en spricka där det skulle kunna tränga fram växtlighet, såsom det gjort här genom sprickorna mellan stenplattorna.

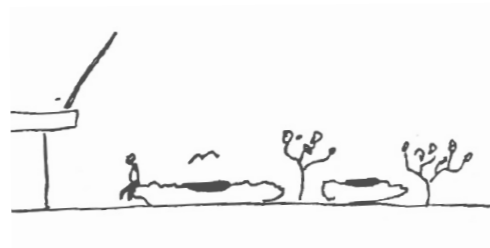


Fig 51. Skiss på sittmöbler och skapandet av sprickor där det ska tränga fram växtlighet.

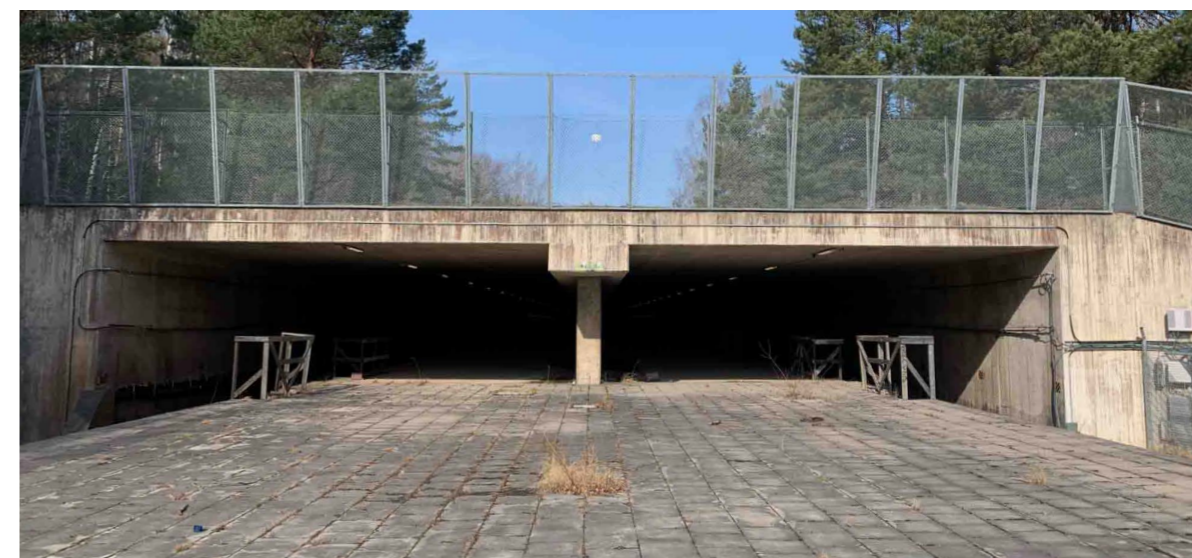


Fig 52. Plattformens utedel består av en tom yta betongplattor. I springorna växer gräs sommartid, vilket bidrar till känslan av övergivenhet. Hur jag ska ta med den "övergivna estetiken" in i gestaltningen (för att på så sätt bevara stationens karaktär) har inte varit självklart, utan jag har skissat på många olika idéer.

4. Grusytan

Grusytan som binder ihop plattformen med den södra utgången ligger på en lägre nivå än plattformen. Hur ska man ta sig ner dit, via en ramp eller en trappa? Man skulle kanske kunna låta den befintliga fina trappan vara som den är eftersom den södra utgången ändå inte är tillgänglighetsanpassad. Å andra sidan, om man skulle vilja använda grusytan till någon form av event så behöver ju alla kunna ta sig dit ner.

Grusytan har på det stora hela varit svår att förhålla sig till. Ska man bara låta den bli en korridor mot den södra utgången? Kan man ge denna yta någon mer funktion än ren transport? Ett tag funderade jag på att använda ytan till en lång utkiksramp. Kanske en utställningsyta; art space och/eller någon form av vegetation såsom träd eller äng? En äng kanske är att föredra då det vore ett sätt att knyta an till karaktären av området söder om stationen som till stor del består av ängsmark. Längst söderut på grusytan ligger en byggnad och ett antal större elskåp, tillhörande transformatorstationen. Byggnaden ligger i mitten av passagen och jag upplever att den blockerar vägen ned till utgången och dessutom är ful. En rak väg mot utgången hade varit mer effektivt som entré till naturreservatet. Jag skissade på olika sätt att kringgå stationen och försöka dölja den genom att klä in

den på olika sätt. Senare började jag dock reflektera över mina förutfattade meningar och normer om skönhet. Är den verkligen ful? Den berättar ju om vad som får stationen att fungera, och man behöver inte dölja allt som inte passar in. Däremot måste den stänglas in, så att människor inte går och pillar på den.



Fig 53. Grusytan med elskåp tillhörande transformatorstationen i förgrunden.

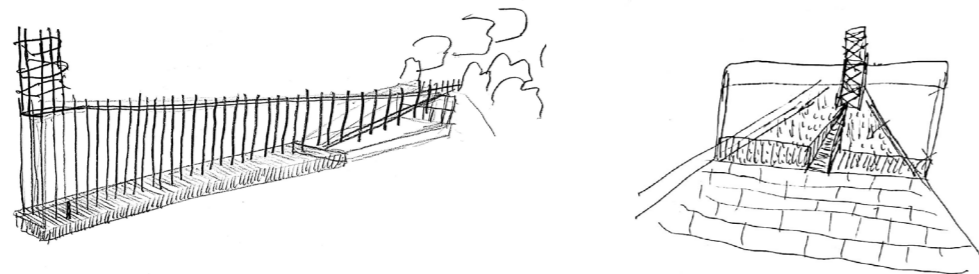


Fig 54. T.v. Grusytan. Skiss på utkiksramp som använder "dödytan" som jag såg grusytan som i början. T.h. Skiss på utkikstorn i anslutning till södra utgången som blockerade ingången/bilvägen fram till transformatorstationen. Den skulle också bli svår att tillgängliggöra för alla.

5. Södra utgången (mot dalen)

Den södra utgången visade sig bli ännu mer komplicerad vad avser att kombinera skapandet av en entré till ett naturreservat, bevarandet av stationens ursprungliga karaktär och stationens funktioner. Terrängen utanför utgången lutar ifrån stationen så pass mycket att

lutningen på en eventuell ramp skulle bli alltför brant, alternativt att rampen skulle behöva bli väldigt lång. Dessutom ligger ingången till transformatorstationen precis under grusytans södra ände och riskeras att blockeras av konstruktioner för utgången från tunnelbanestationen. Detta behöver också tas hänsyn till och som sedan ska kombineras med det arkitektoniska. Jag skissade också här på ett eventuellt utkikstorn, som ett alternativ till det på grusytan. Men eftersom det blockerade ingången till transformatorstationen alltför mycket, så övergav jag den idén.

Även här spelade mina förutfattade meningar om vad som är fult in. Och att istället för att försöka förfina den södra utgången fick den vara som den är. Den här delen av stationen borde dessutom också betraktas som en del av den moderna ruinen, även om den inte tillhör plattformspartiet. Men för att lösa funktionen som utgång från stationen skissade jag på att ha en spiraltrappa som jag tycker skulle passa in i "out of bounds"-känslan, som kanske är starkast på den här delen av stationen där man ju faktiskt rör sig på spårområdet.



Fig 55. Södra änden av plattformen där jag skissat på olika utgångsalternativ, såsom ramp och utkikstorn.



Fig 56. Blå linjen trafikeras emellanåt fortfarande av en äldre vagnmodell. Från vagnen kan passagerarna blicka ut över dalen.

IV. Gestaltungsforlag



Fig 57. Tunnelbanestationen bakom stängslet som löper längs spåren. Utan studiebesöket hade jag fått nöja mig med att betrakta stationen härifrån, vilket troligtvis påverkat resultatet.

Koncept

Den nya entrén kommer tillgängliggöra området inifrån, till skillnad från tidigare när huvudentrén till området legat i södra änden. Den tillgängliggör också norra området som är mest svårtillgängligt. Norra området har en mer vild karaktär än den södra mer programmerade delen av rekreationsområdet. Det gör att båda entréerna kan fylla varsin funktion.

Jag har försökt minimera ingreppen i området, dels för att det är känsligt men också för att förstärka mötet mellan ”staden och naturen”. Jag har även försökt minimera ingreppen i stationen, men några har varit nödvändiga för att skapa en attraktiv entré och en funktionell station. Det har framförallt handlat om att öppna upp taket i norra utgången, men också att addera arkitektoniska element som kan anses vara nödvändiga för stationens grundläggande funktion och service. Några av dessa adderade element, såsom sittplatser, är kopplade till såväl stationens funktion som att förstärka en känsla av entré till ett naturreservat.

Gestaltningen förklaras i det här avsnittet genom vad som subtraherats (tagits bort) respektive vad som adderats (lagts till), utifrån de tre delar som projektet kretsar kring: Blå linjen (staden), den övergivna tunnelbanan (ruinen) och naturreservatet (naturen).



Fig 58. Den nya entrén skiljer sig från andra entrén till området genom att den ger tillträde till den mindre programmerade natur som norra området utgörs av, en form av urban vildmark.

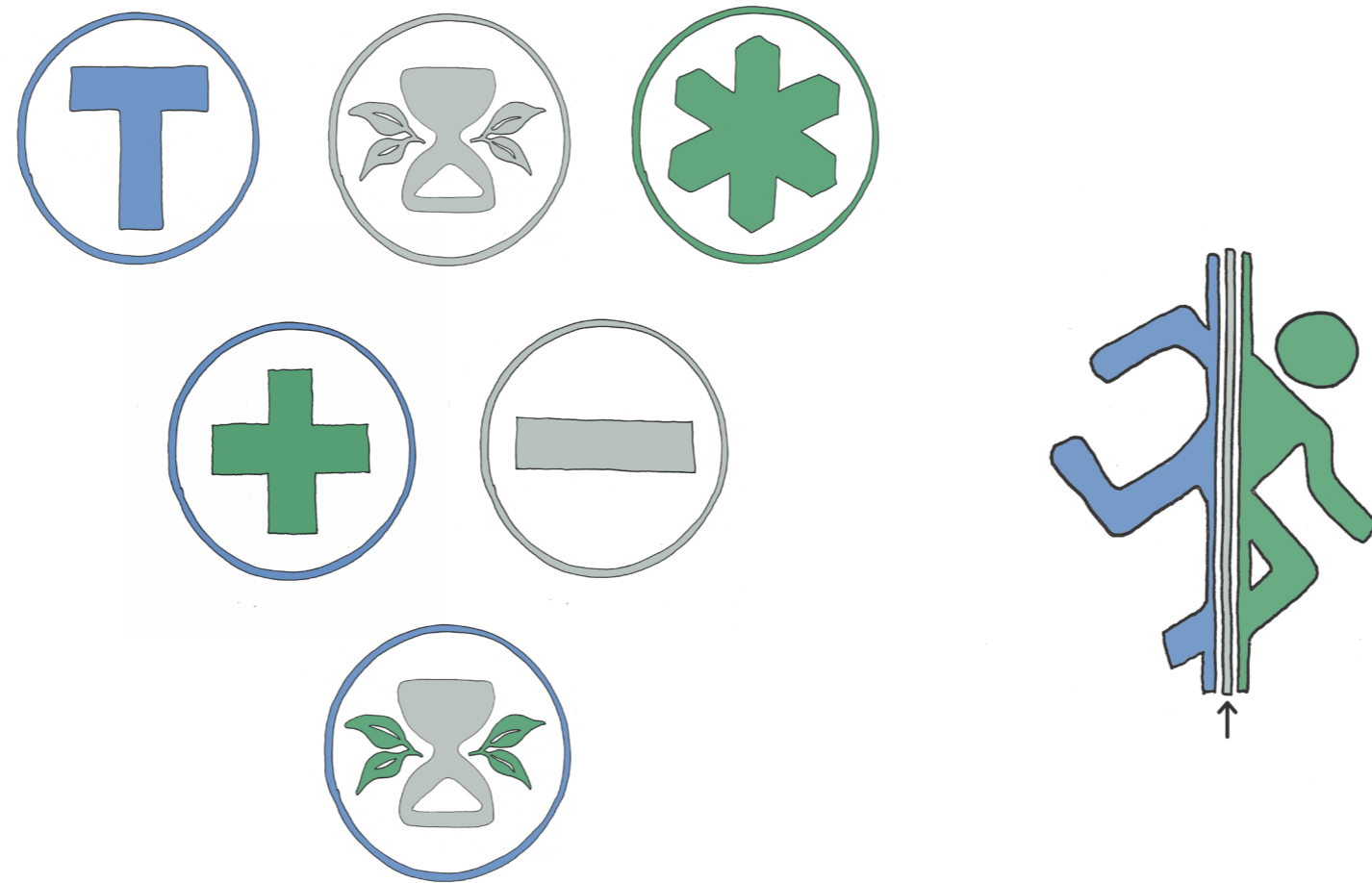
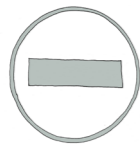


Fig 59. De bärande idéerna bakom mitt gestalningsförslag. T.v. (uppiifrån och ned) De tre delarna som ska sammanföras, subtraktion och addition av element kopplat till respektive del har varit grunden för omgestaltningen och den moderna ruinen som blir till tunnelbanestation och naturreservatsentré. T.h. Med mitt koncept "entré till naturen" vill jag åstadkomma ett skarpt möte mellan "staden" och "naturen".



Subtraktion av element

Norra utgången skapas genom att fyra av de prefabricerade betongbjälklagen i taket lyfts bort för att på sätt bilda en öppning i taket på tunnelbanan. Här är det i dagsläget bara gräs som växer uppe på taket vilket gör att det inte är några direkt höga naturvärden som måste offras.



Fig 60. Visar delen av taket där en fyra bjälklag avlägsnas. En yta motsvarande ca 20 x 40 meter, d.v.s. 800 m²

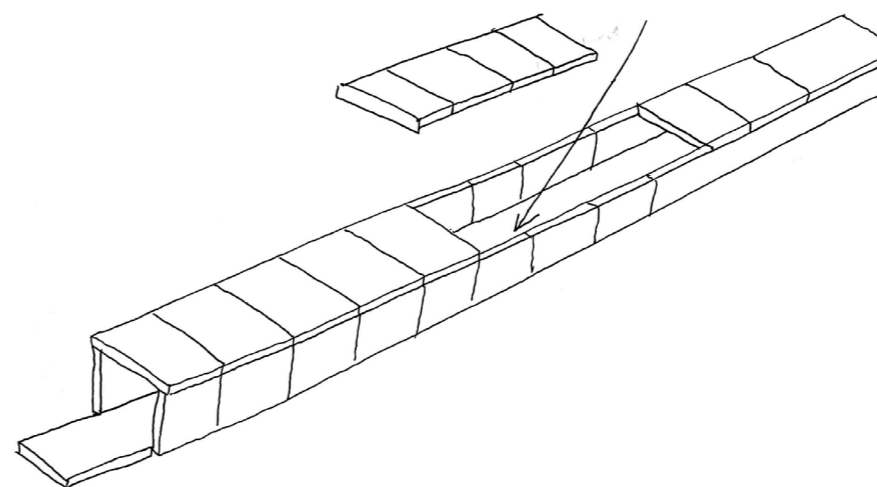


Fig 61. Subtraktion av fyra prefabricerade betongelement från takbjälklaget, för att göra plats för ramp men också släppa in omgivningen i form av ljus och ljud och växtlighet.



Addition av element

Addition av arkitektoniska element för att tillföra funktioner till såväl stationen som naturreservat-sentrén innefattar: sittplatser, papperskorgar, WC, (utgångar, tidtavla), utgångarna (strukturer), informationstavla, ledskyltar, naturreservatsskylt. Alla dessa element är i trä som är ett material som ofta återfinns i arkitektoniska inslag i naturreservat och därför är det tänkt att hjälpa till att associera till just detta.

Det är även tänkt att adderas konstinslag för att förstärka på konsttraditionen i Stockholms tunnelbanelinjenätverk ("världens längsta konstutställning"). Även lite växtlighet kommer adderas, utöver den som redan finns.

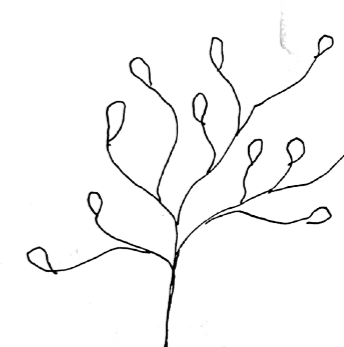
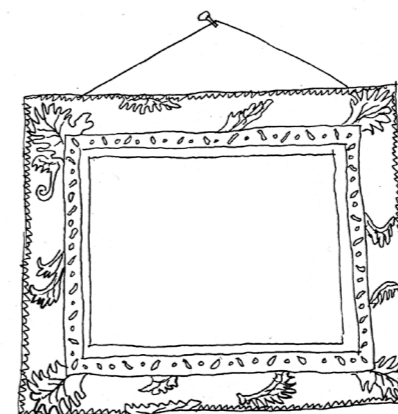


Fig 63. Konstinslag och växtlighet (utöver den som redan finns) är även tänkt att adderas, vilket presenteras längre ner i det här avsnittet.

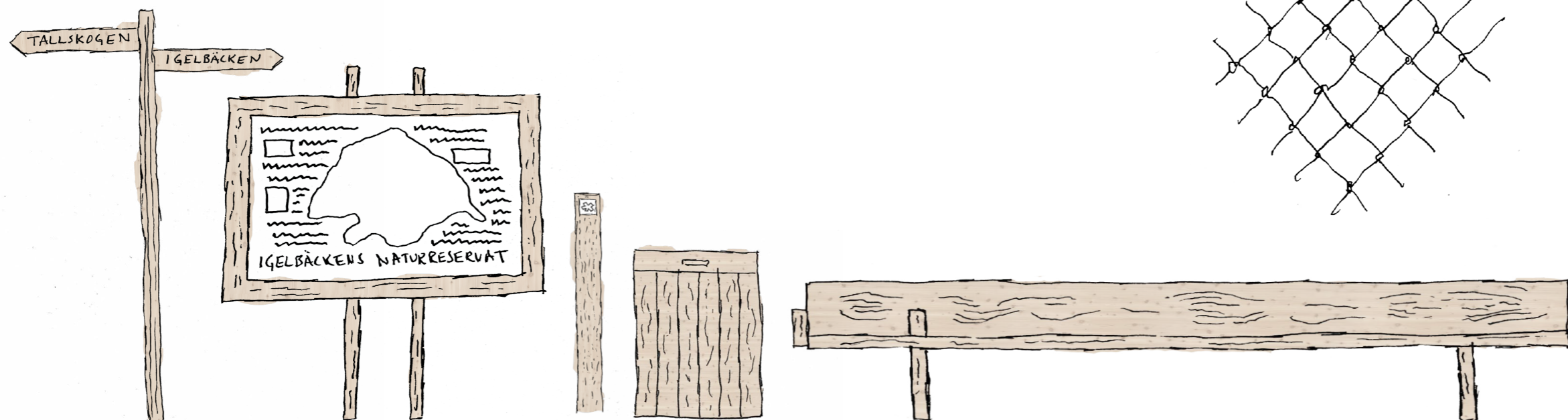


Fig 62. Adderade element i trä för att tillföra funktioner till såväl stationen som naturreservatsentrén.

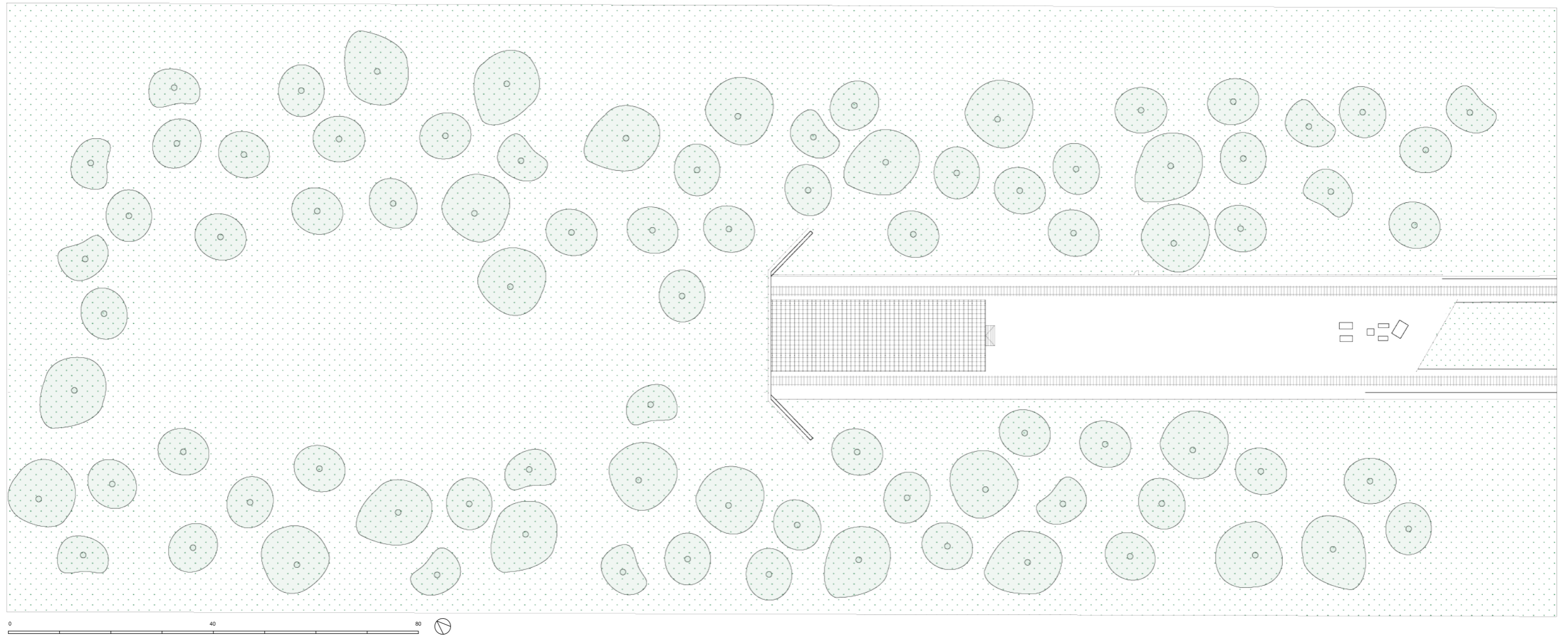
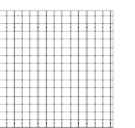


Fig 64. Befintlig takplan i skala 1:800

Områdesmark



Plattform



Befintlig situation

Den befintliga takplanen som visar det gräsbevuxna taket av tunnelbanan med enstaka träd som etablerat sig. Idag är den södra (högra) plattformsänden och grusytan söder (höger) om plattformen de enda partierna under bar himmel. Längst söderut på grusytan syns elskåpen tillhörande transformatorstationen under grusytan och det stålräcke som avslutar det befintliga stationsområdet.

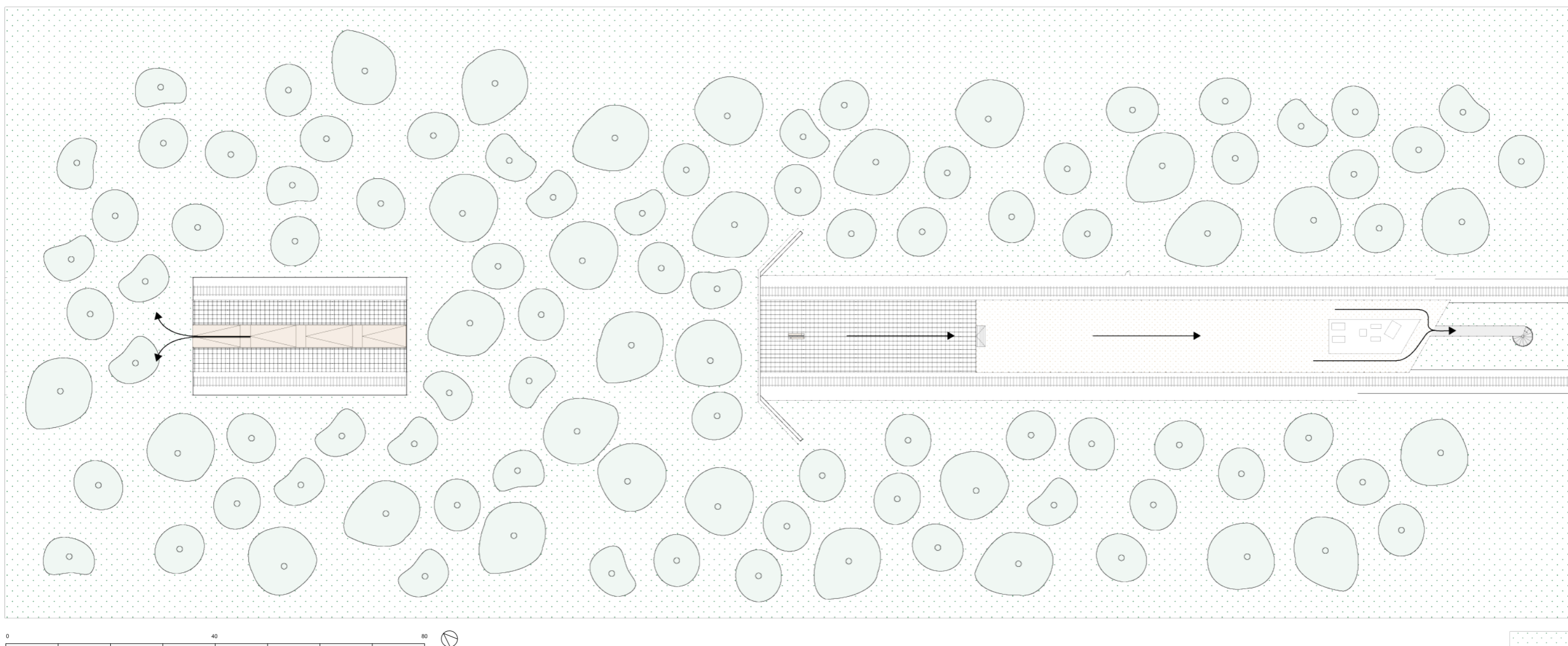


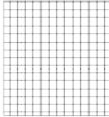




Fig 64. Illustrationsplan i skala 1:800

Illustrationsplan

Hela stationen i takplan. Till vänster syns norra utgången. Hålet i takbjälklaget har gjort plats för rampen i trä. Flödespilarna visar rörelsen ut i området. Tilläggen på södra (högra) änden av plattformen består av ett bänkpär och lämnas i övrigt till att bli en flexibel yta. Grusytan förvandlas sommartid till en torräng som man passerar igenom (se flödespilar) för att ta sig till södra utgången (spiraltrappan) som leder besökarna ner i dalen.

- Områdesmark 
- Äng 
- Plattform 
- Utgångar i stål/trä 
- Flödespil 

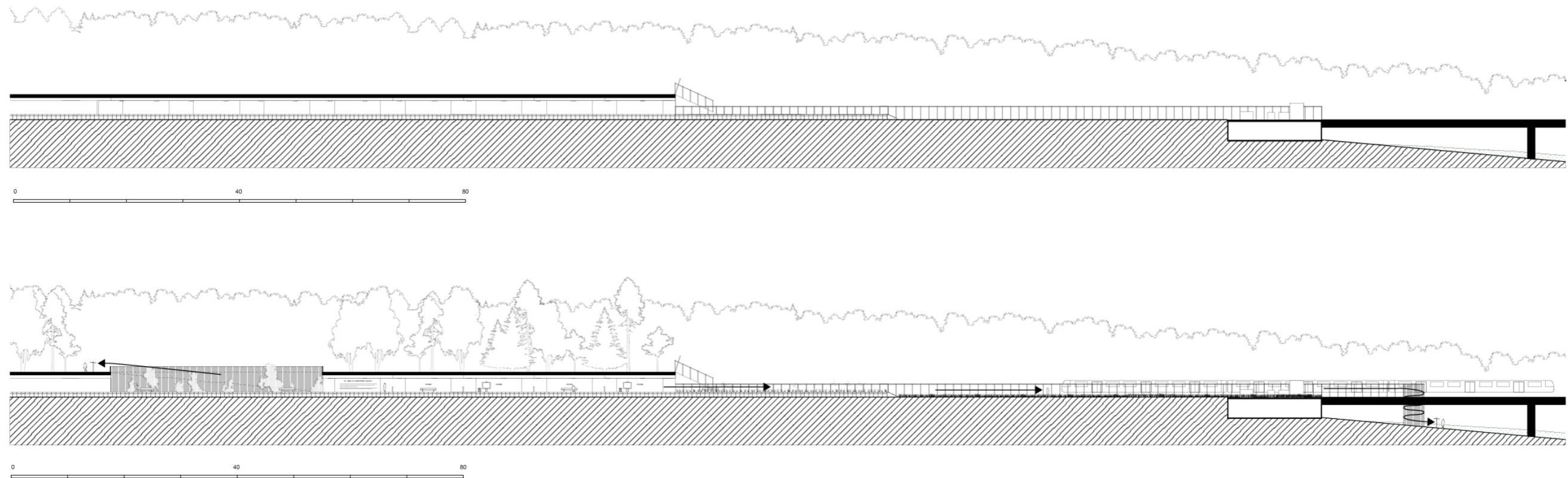


Fig 66. Ovan: Befintlig sektion i skala 1:800. Nedan: Gestaltningförslagets sektion i skala 1:800.

Sektioner

Befintlig sektion ovan och gestaltningförslagets sektion nedan. Norra utgången till vänster med den spaljerade träkonstruktionen som bär upp rampen, där soltrålar är tänkt att ströla igenom och som med tiden mer och mer kommer täckas med klättrväxter. I plattformsdelen under tak har funktionerna som har med naturreservatet och tunnelbanestationen (se ovan) placerats. I en av de bärande betongelementen har en text om stationens historia ristats in. Flödespilarna visar vägen ut till södra plattformänden där gräset växer ur springorna på stenplattorna och vidare ner över terrängen och till södra utgången och spiraltrappan.

Utgångarna

I mitt förslag har de två utgångarna olika karaktär främst vad avser att de leder till olika typer av landskap i området. Den norra leder till det slutna skogslandskapet och den södra som leder till den öppna dalen. De två utgångarna skiljer sig även vad avser formspråk. Den norra utgången består främst av trämaterial för att knyta an till skogslandskapet och kontrastera mot den hårda betongmiljön i tunnelbanestationen. Den södra utgången består av en spiraltrappa i stål, som är tänkt att matcha karaktären i denna del av stationen. För enkelhetens skull har jag inte planerat för några biljetthallar - i det här scenariot får besökarna direkt tillgång till området (även om det såklart förväntas att man köpt biljett när man åker härifrån). Skulle projektet realiseras skulle man förslagsvis kunna ha öppettider under dygnets ljusa timmar och grindar som gör det möjligt att hålla stationen stängd och låst.

Norra utgången. Den norra utgången, ”Skogen”, kan betraktas som huvudingång till området. Rampen (ca 40 meter lång ramp med tre viloplan à 2 meter) från stationen upp till området bärs upp av två spaljerade ”väggar” av stående träreglar ställda på tvären. Detta är tänkt att skapa ljuseffekter som påminner om de bland träden i skogen. Hålet i taket kan föra in ljus till vegetation i stationen, men eftersom klimatet trots det fortfarande kommer vara förhållandevis mörkt, kallt och fuktigt skulle vegetation för ett ”grottklimat” kunna lämpa sig här, såväl som någon typ av klättrväxt som klättrar på den spaljerade träkonstruktionen. När man kommer upp från norra utgången, hamnar man på en av de bredare gångstigarna som är en del av Ursviks motionsområdes stora nätverk av stigar och leder. Vare sig man går till vänster eller höger har man ett brett utbud av vägmöjligheter som leder djupare in i skogen eller letar sig ner mot dalen.

Södra utgången. Den södra utgången, ”Dalen”, ska inte betraktas som en huvudingång till området utan mer som en ”bakdörr” och består av en enkel spiraltrappa i stål, i harmoni med metallstängsel, stål och grus som dominerar i denna del av plattformen. Den tar också liten plats och stör inte driften av tunnelbanestationen. Den södra utgången är vägen direkt ut till det öppna landskapet i dalen och till Järva kilstråk och Igelbäcken. Eftersom området runt Igelbäcken är den del i det närliggande området som är mest ekologiskt känslig så kan den södra utgången hållas stängd vid behov. Om den av någon anledning inte alls fungerar kan den stängas helt och hållet. Den södra utgången är ej tillgänglighetsanpassad. När man kommer ner från spiraltrappan finns bara en väg att följa (en grusad bilväg) som leder besökaren under den östra rälsviadukten. Precis när man kommit under här delar sig vägen och man kan då antingen gå norrut på en bilväg in i skogen eller söderut på en gångväg genom några buskage för att sedan komma ut i dalen eller i Igelbäcken. Sannolikt kommer det att så småningom trampas upp en stig under västra viadukten rakt ut i dalen,

då landskapet är mer tilldragande i den riktningen. Det skulle troligtvis också upplevas trevligare att gå på en stig än på en bilväg. Bilvägen utgör en direkt förbindelse mellan södra och norra uppgången.



Fig 67. Planerade utgångar med olika karaktär. Norra utgången leder till skogen och södra utgången leder till dalen. Norra utgången kan betraktas som huvudingång.



Fig 68. Den norra utgången består av en ”spaljerad” träkonstruktion som bär upp en ca 40 meter lång ramp.



Fig 69. Kollage baserat på digital modell. En ungefärlig vision över norra utgångens ramp. När man går upp för rampen blickar man upp på skogen, som tillåts växa tätt in på uppgången.

Plattformen

På plattformen inomhus är de adderade elementen bänkar, information och soptunnor. Här ska man kunna gå fritt mellan båda sidorna och därför har mellanrummen mellan de bärande betongelementen hållits fria. Jag har valt att använda trä som material på samtliga adderade element för att kontrastera den kalla betongen och skapa en varmare känsla. Träet kan också representera naturen, medan betongen bättre representerar staden enligt mig så på det sättet blir det också ännu ett sätt att förstärka mötet mellan natur och stad. De befintliga ljusrören i taket ska om möjligt bevaras.

Plattformens södra del, som är helt utomhus, lämnas orörd. Här kommer gräset kunna fortsätta växa mellan springorna i plattorna och på så sätt skulle stationens karaktär av övergivenhet kunna bevaras. Eftersom denna del av plattformen är mest exponerad för sol, har jag placerat ett bänkpar här, men annars lämnas denna podium-liknande yta tom. Det är tänkt att kunna användas som en flexibel yta där det t ex. skulle kunna hållas tillfälliga konstutställningar.



Fig 70. Gräset får fortsätta växa fritt ur betongplattorna, i den mån det är möjligt.

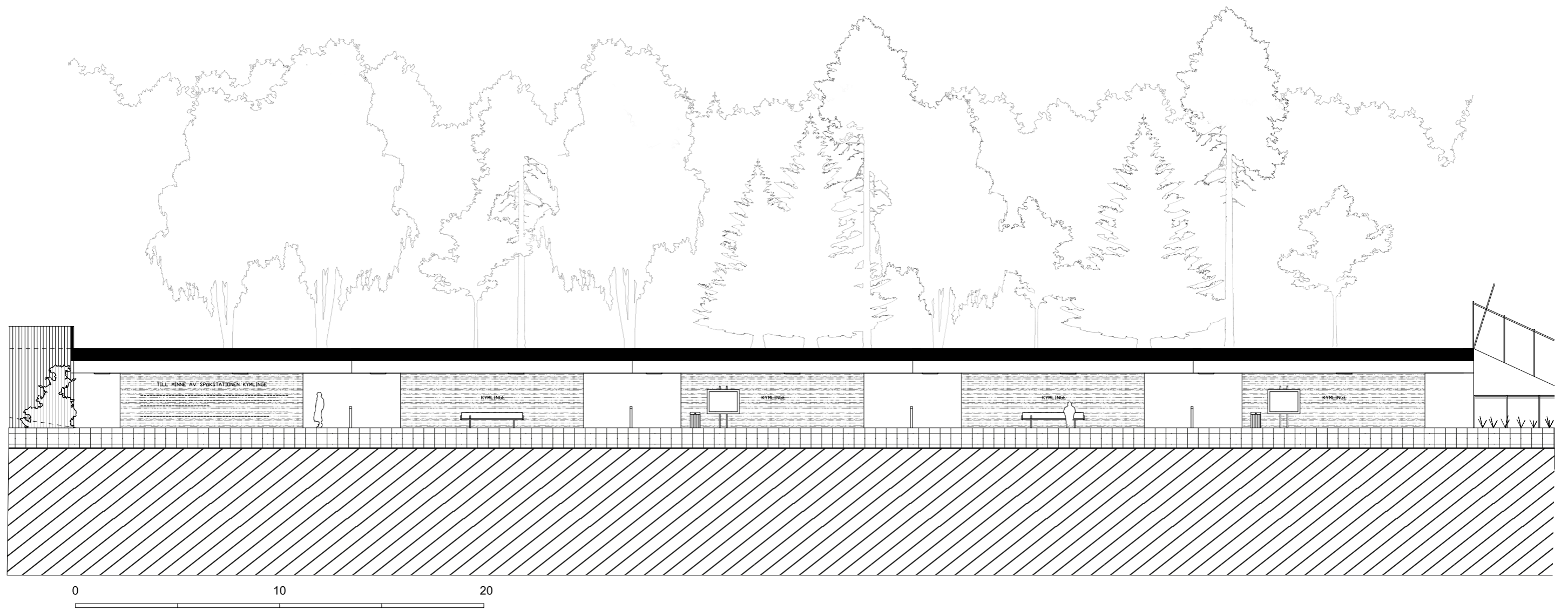


Fig 71. Sektion över plattformen i skala 1:200.

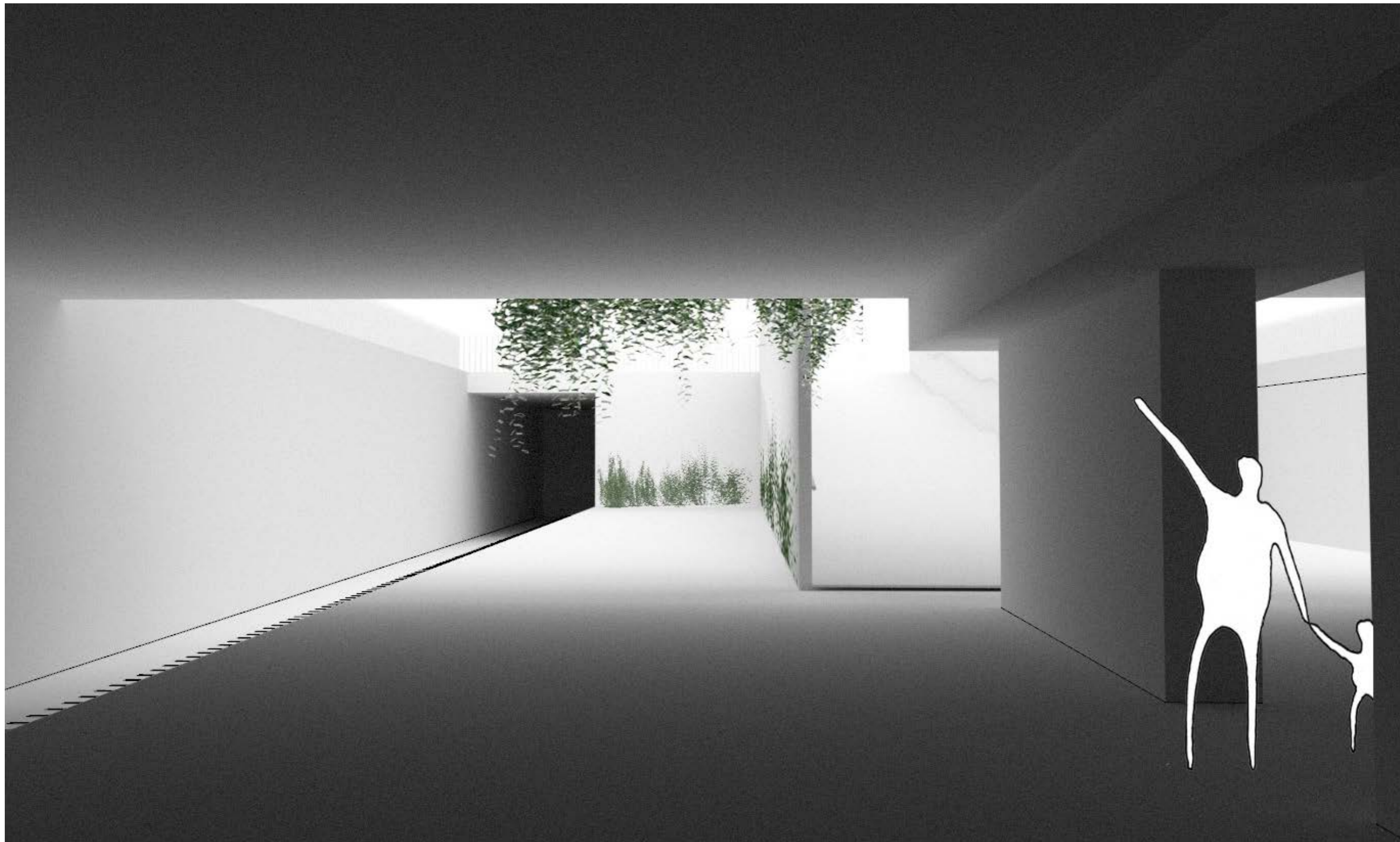


Fig 72. Kollage baserat på digital modell. Visar en ungefärlig vision över norra utgånen i förslaget. Taket öppnas upp och skapar intryck från omgivningen i form av ljus, synen av växtlighet, dofter, ljud m.m.

Ängen

För att ta sig fram till södra utgången måste man passera över grusytan. De enda arkitektoniska element som adderas här är stängsel runt ytan för att gränsa av mot tågrälsområdet, samt stängsel runt huset och elskåpen som tillhör transformatorstationen. På själva grusytan ska det planteras en äng, med hjälp av en torrängsblandning (eventuellt kan gruset behövas blandas upp med lite organiskt material). Ängen är tänkt att associera med södra utgången. På vinterhalvåret kommer ängen vissna ner och det kommer bli en grusyta igen. Under hela året ser jag ytan som en flexibel yta, som kan användas till temporära konstutställningar.

Konst

På ängen/grusytan kan temporär konst (såsom "Konstväxlingar", SL:s samarbete med samtida konstnärer) få fritt spelrum. Som nämnts i tidigare avsnitt är denna temporära konst ett sätt att ge konstnären större frihet. Stora markytor finns tillgängliga för att användas till skulptur, men även de stora stängselytorna runt hela ängen kan användas till upphängd konst. Denna zonerings av konsten till utomhusytan är dessutom ett sätt att försöka bevara karaktären av den moderna ruinen i plattformsdelen under tak, där karaktären är som käsligast och ingreppen redan är många fler än utomhus. Om det skulle vara ett konstverk på plattformsdelen under tak, är det förslagsvis ett ljudverk. Eftersom huvudlinjen för hela stationen är ett minimum av ingrepp, är mitt förslag just tillfälliga konstutställningar framför permanenta konstverk.

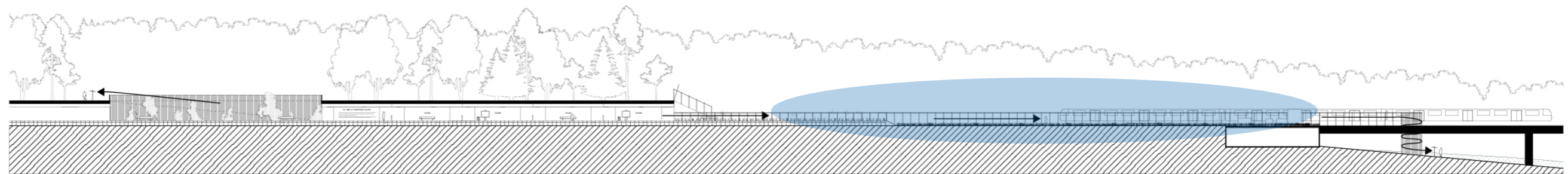


Fig 73. Zonerings av konsten till södra änden på plattformen samt grusytan/ängen.

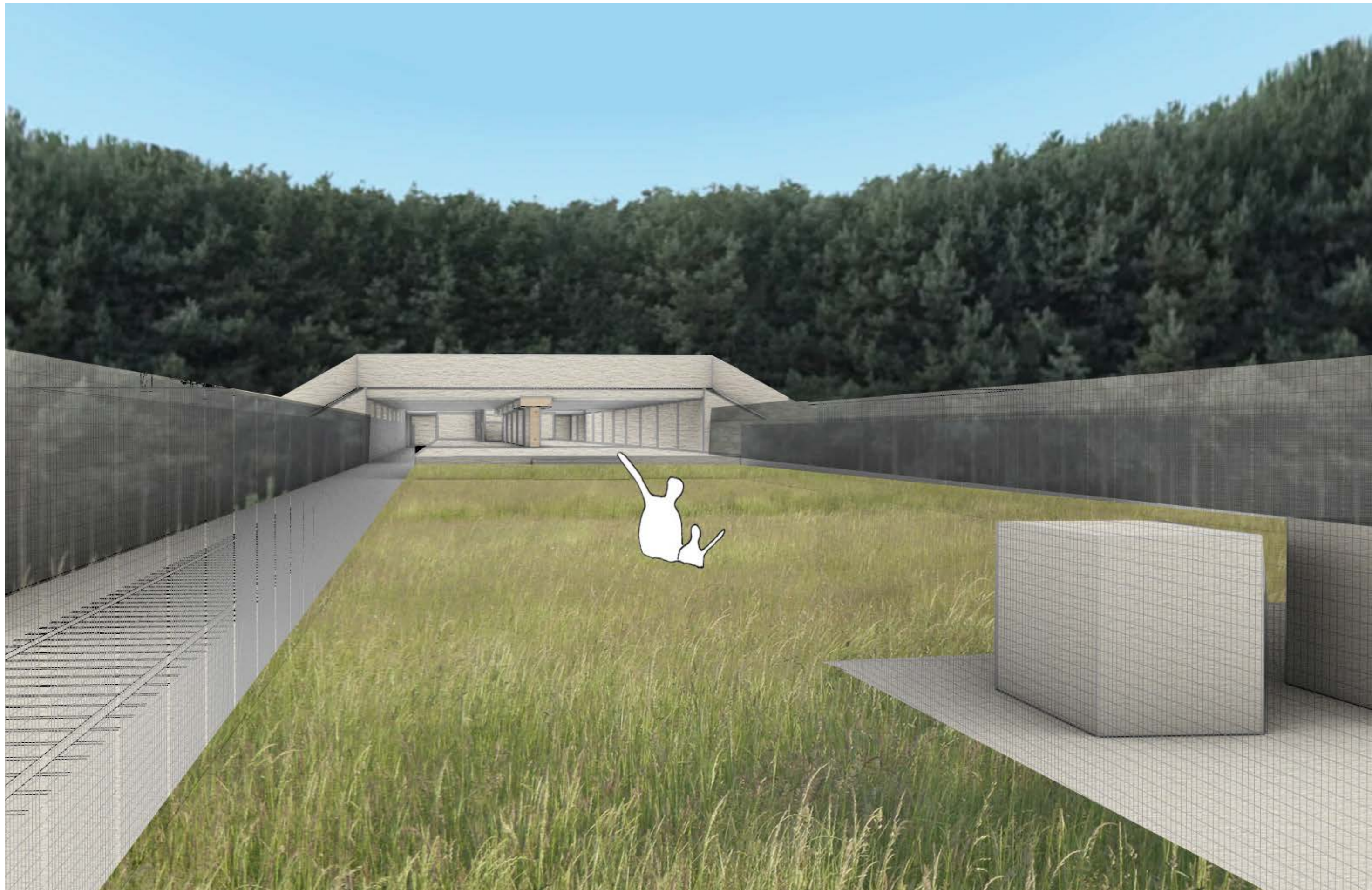


Fig 74. Kollage baserat på digital modell som visar förslagets (ungefärliga) vision om att tillåta "naturen" att bli en fortsatt (och ännu starkare) integrerad del av platsen. Den planterade torrängen som binder ihop stationen som är tänkt att knyta an till det öppna landskapet i Igelbäckens dalgång och i bakgrunden hur skogen tillåts fortsätta ta över stationen på naturlig väg. Ytan är även avsedd att användas för temporära konstutställningar. Kanske adderas även spänger som kopplar ihop plattformen med södra utgången.

Naturlig succession

En stor del av tunnelbanans övergivna karaktär är kopplat till växtligheten som långsamt börja ta över platsen. Att införa denna process av naturlig succession i en del av designen blir ett sätt att bevara (egentligen också förstärka) karaktären av den moderna ruinen, som ju delvis karaktäriseras av övertagande växtlighet. Det blir också ett sätt att väva in tiden i gestaltningen, som ju är den avgörande faktorn för att platsen karaktär idag. Exempel på hur detta kommer införas är att låta gräset fortsätta växa "vilt" i springorna i stenplattorna utomhus, men även att låta skogen på tunnelbanans tak fortsätta "växa ihop" och kanske så småningom kan en artificiell hållmarksskog bildas på bjälklagets betong.

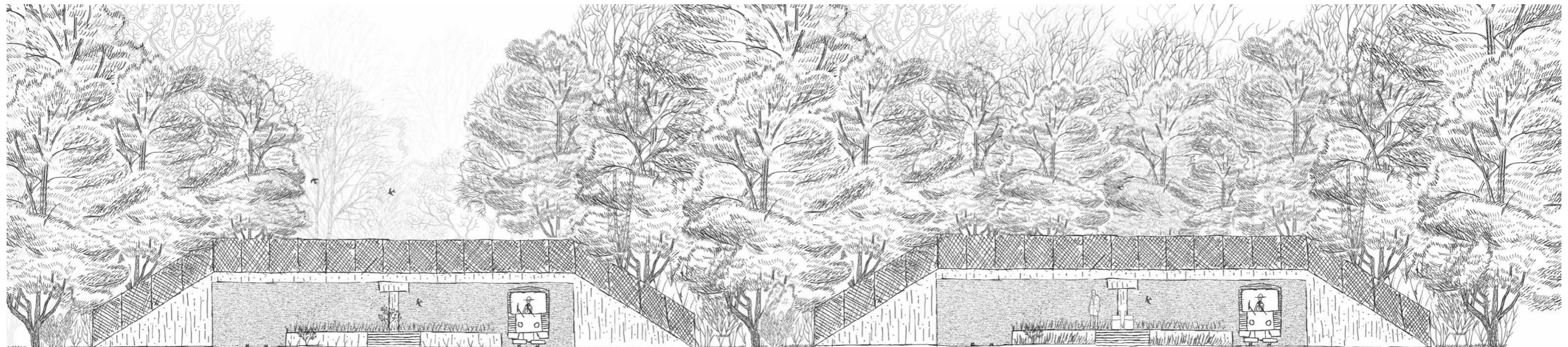


Fig 75. Tidsdiagram över tunnelbanestationen från idag och en längre tid framåt. Om den naturliga successionen får fortsätta kan skogen så småningom växa ihop på taket av tunnelbanan.

Stationens historia

Stationens historia kommer uppmärksammas genom en inristning i en av de bärande betongelementen inne i plattformsdelen under tak. Inristningen som teknik är inspirerad av Siri Derkerts inristning i betong på Östermalmstorg tunnelbanestation. Texten till höger är ett förslag på vad som skulle kunna stå skrivet.



Fig 76. Historien om tunnelbanestationen finns inristad i ett av betongelementen.

Kymlinge tunnelbana byggdes redan på 1970-talet i samband med bygget av blå linjens Akallagren. Området hade då precis övergått från att vara militärt övningsområde till att bli ett föremål för civil användning. Det skulle byggas en institutionsstad här, men planerna sköts upp. Stationen hade däremot redan börjat byggas och lämnades därför bara i form av en rå-konstruktion av betong. Efter en period med olika spekulationer om platsens framtid omvandlades runt millennieskiftet delar av området till vad som idag är Igelbäckens naturreservat, vilket försvårat en exploatering av området. Norra Kymlinge, som låg utanför naturreservatets ursprungliga gräns, fortsatte fram till 20-talet att figurera i olika exploateringsplaner.

Parallellt med spekulationerna under det första halvsekle efter bygget av stationen, tog naturen mer och mer över och stationen och den började få en mer och mer övergiven karaktär. Stationen började kallas "spökstationen" och de senaste årtiondena har den omsats av olika skrönor och vandringsägner. Enligt skrönorna sägs det att Spöktåget Silverpilen har sin slutstation här och att det är en plats där bara döda personer stiger av. Troligtvis har idag spökena lämnat stationen, sedan den år 2022 äntligen öppnades, men inte som en hållplats till en stadsdel utan som en ny central entré till Igelbäckens naturreservat. Naturen har sedan dess fått fortsätta ta över dels för att skapa fler naturvärden på platsen, men också för att hedra minnet av den en gång övergivna tunnelbanestationen.

V. Diskussion

Målet med gestaltningen av den övergivna tunnelbanestationen har, som sagt, varit att skapa en entré från staden till naturen utan att stationens karaktär som modern ruin, eller dess funktion som station, går förlorad. I vilken mån har jag då lyckats med detta och hur har mitt tillvägagångssätt påverkat resultatet? Jag har försökt följa den linje som Krupinskas skrev om i sin bok "Att skapa det tänkta - en bok för arkitekturintresserade"; att våga forma ett förslag utifrån utvärderingar av en komplex situation slutligen, trots alla osäkerheter. I likhet med många andra gestaltningsprojekt, har det varit svårt att veta på förhand vart studien skulle leda. Initialt visste jag att det var en entré från staden till naturen som skulle gestaltas, men hade ingen aning om hur den skulle se ut. Jag visste också att jag skulle behöva förhålla mig till (bevara) den övergivna tunnelbanan på något sätt, men inte hur jag skulle gå tillväga. Projektet har därför ändrat sin form under sin gång. Att bevara stationen var kanske den tuffaste utmaningen, eftersom syftet att ta den i bruk och använda den som "port till naturen"/naturreservatsentré oundvikligen inneburit vissa ingrepp/tillägg. I den utmaningen har jag försökt gå framåt med så stor finkänslighet som möjligt, utan att fördelen kompromissa alltför mycket med min slutliga vision om hur jag ville tillgängliggöra området.

Mitt gestaltningsförslag är till oklar, troligen betydande, del resultatet av mina subjektiva utvärderingar, t.ex. när jag försökt föreställa mig hur människor i allmänhet upplever en öppning i taket i den norra utgången, eller vad gäller estetiken i gestaltningsförslaget. Vad som är det "rätta" gestaltningsförslaget är svårt att definiera, men ett förslag som flest människor skulle anse motsvara det uppsatta målet kanske skulle kunna vara något typ av mått. I brist på någon sådan opinionsundersökning, och att mitt förslag i grunden är subjektivt, har jag istället försökt att så transparent som möjligt redovisa mina motiv och tillvägagångssätt samt de moment där jag fattat avgörande beslut. Nedan gör jag några reflektioner om hur detta kan ha påverkat gestaltningsförslaget.

Mitt gestaltningsförslag är mitt bästa svar på min frågeställning, men det betyder inte att det är det "rätta" svaret. Något "rätta" svaret finns inte. Jag har i arbetet försökt att på ett så medvetet sätt som möjligt motivera mitt tillvägagångssätt och redovisa de moment där jag fattat avgörande beslut. Utifrån det kan läsaren bedömma vad hen tycker om min lösning på problemet - ett problem som både kunnat ställas upp och lösas på många olika sätt. Inspirerat av min erfarenheter från min arbetsprocess följer här några reflektioner.

Gestaltning

Förslag är sammanfattningar av komplexa samband skriver Krupinska (2014), vilket i hög grad gäller även detta gestaltningsprojekt. Det "översiktliga helhetstänkandet" Krupinska

(2014) jag strävat efter har inneburit att försöka förstå sig på helheten av många komplexa lager i den befintliga stationen och landskapet runtomkring, samtidigt som man ska föra in ytterligare aspekter vilket gör situationen ännu mer komplex. De olika delarna som projektet knutit an till - staden, stationen och området - har krävt många olika perspektiv (stadsplanering, arkitektur och landskapsarkitektur - varav de två senaste blivit mest centrala i mitt arbete) och arbete i många olika skalor. Utöver det har jag försökt sträva efter en hållbar design vad avser aspekter kopplat till ekonomi, ekologi, det sociala och estetik. Att förstå och definiera denna plats har varit svårt. Kanske är det för att det är en av stadens lite bortglömda mellanrum, som blivit en typ av urban vildmark. Ska man låta platsen vara så, eller ska man försöka skapa något nytt, definiera den odefinierade platsen? Vissa platser man besöker väcker inte så mycket uppmärksamhet och man vill kanske skapa något nytt, medan andra platser har en stark karaktär som man vill förstärka eller bara bevara för att besökarna inte ska känna sig alienerade, som Schultz skriver (Wikipedia, 2022). Jag har nog främst valt att förstärka stationens nuvarande karaktär, men med en anpassning till dess omgivning, naturreservatet. Under projektets gång har jag då och då stött på problem i olika utsträckning, vilket varit lärorikt. Då har det varit viktigt att hålla sig öppen och vara flexibel, "kill your darlings", istället för att envist och tvångsmässigt klamra sig fast vid en idé som inte verkar landa väl på platsen ifråga. Man får försöka att tålmodigt hantera ny information och acceptera de motgångar som kommer av att förhålla sig till en verklighet som inte alltid ser ut som man tänkt/önskat. Studien har inneburit att jag studerat delar av gestaltningsarbetet i detalj, och ibland kanske ägnat alltför mycket tid åt vissa delar med tidsnöd vid sammanställning av helheten som följd. T. ex. fortsatte jag länge med skissandet för att jag tyckte att det fanns detaljer som behövde förbättras. Ett effektivare sätt att disponera min tid vore kanske att studera och utgå från andra studier i större utsträckning, såsom från det av Sundin och Jörgensen (2017). Men det hade troligtvis även varit givande att studera referensprojektet "Natur-park Schöneberger Südgelände" i Berlin mer ingående. Vissa av mina val kopplat till gestaltningen är jag osäker på. T.ex. hur den övergivna estetiken (såsom att låta gräs växa sig högt i springorna på stenplattorna, eller klätterväxter som hänger ner över plattformen) uppfattas av en bredare allmänhet. En annan osäkerhet är dessutom i vilken grad gestaltningsförslaget kan realiseras rent byggnadstekniskt och som kan kräva modifieringar av gestaltningen.

Platsbesökens betydelse

Det har varit av mycket stor vikt för resultatet att jag fick möjlighet att besöka platsen. Det blev tydligt för mig när jag jämförde mina skisser av platsen som jag gjorde en månad innan jag besökte platsen, baserat på information i form av bilder och kartmaterial, med mina upplevelser och intryck av platsen efter besöket. T. ex. motiverade ljudet av fågelkvitter mig att öppna upp taket i norra utgången. Den ökade platskännedomen har varit väldigt viktigt för

att fatta medvetna beslut i gestaltningen och skapa ett förslag jag känner att jag kunnat bottna i. Betydelsen av platsbesök som en del av gestaltungsarbete har framhållits av flera studier. T ex. så refererar Kåks (2022) till Macpherson (2016) och Schultz (2014) i deras uppsats: ”Den mänskliga kroppen kan betraktas som en utgångspunkt i förståelsen för och skapandet av landskap. Våra egna och andras subjektiva upplevelser från platsen är viktiga för att förstå landskapet”. Och att ta del av den fysiska platsen och röra sig igenom dess omgivningar med hjälp av sin egen kropp är en metod för att skapa förståelse för landskapet och den relation som finns mellan människa och plats, enligt Macpherson (2016) och Schultz (2014).

Narrativets betydelse

Den fascinerande företeelsen - en tunnelbana i skogen, och historien bakom detta har varit en central drivkraft i detta projekt. Berättelsen om vad den här platsen var tänkt att bli (dvs en hållplats till en stadsdel) har skapat ett narrativ i mitt arbete som kanske kan beskrivas som ”stationen som inte blev en hållplats till en stadsdel, utan en hållplats till ett område där en stadsdel skulle ha legat”. Jag har härvid tagit fasta på naturreservatets roll, som varit och är en viktig anledning till varför det varit och fortfarande är svårt att exploatera området. Genom att göra stationen till naturreservatsentré har jag försökt berätta om platsens historia, som mycket präglats (framförallt på senare år) av kampen mellan staden och naturen; att exploatera eller inte exploatera. När nu även Norra Kymlinge utreds som ett eventuellt naturreservat, verkar vågskålen tippa över mot ”inte exploatera” - det verkar dock bara finnas ett svagt politiskt stöd. Att göra om stationen till en naturreservatsentré såg jag som ett sätt att spinna vidare på denna kamp, och som en viktig symbolik för den samtid vi lever i, där naturen tvingas stå tillbaka för människans samhällliga behov. Denna berättelse har varit ett viktigt verktyg som gett mig riktning i gestaltungsprocessen. Det finns förstås alternativa ”berättelser” eller ”tolkningar av situationen” att utgå från, t.ex. skulle man kanske ha kunnat fokusera på närheten till Kista och göra det till ett utbildningscentrum i naturmiljö, eller att fokusera sociala värden av betydelse för integrationen mellan olika samhällsgrupper i Stockholm m.m. Jag hade också kunnat ha utgått från en liknande studie som gjordes av Sundin och Jörgensen (2017) som ett examensarbete vid SLU. Syftet med deras arbete var att visa hur den urbana ruinen Kymlinge tunnelbanestation, med omgivande urbana vildmark, kan gestaltas för att lyfta platsens identitet och sublima karaktär samt öka närheten till natur i en växande storstad. Deras syfte var alltså likt mitt syfte med denna studie, men eftersom jag inte kände till deras studie förrän sent in i min studie så har jag inte påverkats av den och framförallt inte utgått från den vid skapandet av mitt narrativ. Mitt gestaltungsförslag kan alltså ses som en oberoende parallellstudie, och blir, i jämförelse med deras arbete, i någon mening ett exempel på subjektets betydelse för gestaltningen. I denna skillnad

ingår också eventuella effekter orsakade av att deras studie rörde sig inom ämnesområdet landskapsarkitektur, medan min studie är influerad av både, och nog främst, ämnet landskapsarkitektur och mina grundläggande studier i arkitektur.

Informationens betydelse

Det finns som sagt några studier om tunnelbanan om dess närmaste omgivning som jag tagit del av. Främst rör det sig om Vasakronans analyser inför ett eventuellt uppförande av ett bostadsområde (Vasakronan, 2017) och examensarbetet vid SLU av Sundin och Jörgensen (2017). Den senare studien hade dessutom ett liknande syfte som mitt (se ovan). Deras förslag ämnar poängtera vikten av att erbjuda varierade upplevelser i staden och visa på ett av många alternativa framtidsscenarioer för Kymlinge, och visa på ett förhållningssätt som tagit liten plats i den offentliga diskussionen och inspirera vid gestaltning av andra urbana vildmarker och urbana ruiner, syften som alltså är tillämpbara även på min studie. Det vore intressant att analysera skillnader mellan våra förslag, men detta ryms inte i denna studie. Det skulle också vara intressant att jämföra mitt förslag med Andersons (2017) som har en mer byggnadsarkitektonisk prägel. Vasakronans studie, däremot, tog jag del av i ett betydligare tidigare skede i arbetsprocessen. Den innehöll en litteraturstudie kopplat till platsen, och de har jobbat mycket med tillägg till platsen som ska höja dess kvalitet och som inriktat sig mot många specificerade målgrupper (Den information som jag utnyttjat därifrån rör främst analysmaterial kopplat till området). Jag har snarare varit påverkad av mer allmängiltiga teorier om gestaltning såsom de formulerats av t ex Kåks (2022), Krupinska (2014), m fl.. Jag har mer valt att inte göra så mycket mer än det allra nödvändiga, låtit det vara en plats som fokuserar på identiteten som naturreservat och låta området, så att säga, mer duga som det är.

Den information som jag tror mest påverkat mitt gestaltungsförslag är dock intrycken och observationerna från platsbesöken. Eftersom jag i början av studien hade ett fokus på området i stort, så gjorde jag många observationer av naturen som omger stationen och som jag bearbetade med mina erfarenheter och kunskaper från landskapsarkitektur. Senare riktades mitt fokus över mot själva stationen varvid mina kunskaper från mina arkitektstudier kommit till användning vid gestaltandet. Följaktligen kan mitt gestaltungsförslag ses som ett subjektsspecifikt (dvs mitt) förslag påverkat av mina grundläggande studier i såväl arkitektur som landskapsarkitektur.

Hur kommer området påverkas av att stationen öppnas?

Om vi ponerar att det här förslaget skulle bli verklighet och stationen skulle öppnas upp

som en entré till ett naturreservat, hur skulle det då stå sig över tid? Och vad händer med kvaliteterna jag försökt skapa i mitt förslag när platsen tillgängliggörs för många människor? En naturlig konsekvens av det är att landskapet förändras. Man kan tänka sig att detta riskerar att påverka landskapets ekologiska värden negativt, då växt- och djurliv kan störas av mänsklig närvaro och allmänt slitage på platsen. Det kan också riskera att påverka estetiska värden hos den övergivna tunnelbanestationen - både vad gäller arkitektoniska och landskapsarkitektoniska aspekter. Utöver detta, ställer ett tillgängliggörande av platsen ytterligare krav/utmaningar på, bland annat, aspekter kopplat till exempelvis säkerhet och underhåll. Här resonerar jag lite kring detta.

Vad avser ekologiska värden så är idag norra området betydligt mindre påverkat av mänsklig närvaro än södra delen, och kommer därför bli utsatt för den största förändringen. Att det är så pass låg aktivitet i området idag talar för att det finns utrymme för att fler människor kan röra sig i området än i dagsläget. Genom ordentlig skötsel av befintliga stigar och vägar så att fotgängare och cyklister håller sig på dessa, kan troligen de ekologiska värdena till stor del bestå. Initialt kan dock en stor effekt på djurlivet uppstå innan djuren vant sig vid den ökade närvaron av människor. Effekterna på de ekologiska värdena blir i alla händelser betydligt mindre än om området exploateras för bebyggelse.

Vad avser de estetiska värdena på platsen så är de till viss del sammanlänkade med de ekologiska värdena. T.ex. har jag i mitt förslag valt att låta växtligheten fortsätta växa fritt där den tidigare gjort det, t.ex. i form av gräs som växer i springorna på betongplattorna. Gräset riskerar dock att trampas ner och inte alls bli lika tilltalande i verkligheten, som i visionen. Att låta skogen växa in på stationens tak, som är en del av mitt förslag, kan även det innebära svårigheter och eventuellt krocka med människors brukande av platsen. Detta är något jag är medveten om, men ändå valt att inkludera för att visa på en idé. Denna idé har handlat om att försöka bevara denna "övervuxna" karaktär hos stationen, trots att människor ska få tillträde till platsen. Kanske vill jag med mitt förslag utmana bilden av vad landskapsarkitektur kan vara, och ifrågasätta graden av mänsklig styrning och tillrättaliggande i olika sammanhang, som ibland, i mitt tycke, går mot det maniska. Förslaget symboliserar tanken att låta de vilda, oordnade inslagen ta en stor plats, istället för att falla in i den mer klassiska uppdelningen mellan "natur" och "kultur" om genomsyrar dagens samhälle. Jag har således velat prova att bevara den övergivna karaktären av stationen med en tanke om att också omgivande natur förblir relativt

oförändrad. Men detta kan bli svårt att förena med att området öppnas upp för fler människor. Detta är till viss del en motsägelse som jag inte riktigt tar mig runt, där jag försöker kombinera ett tillrättaliggande och underhåll av området för människans fysiska behov med de estetiska värdena jag varit inne på tidigare. Mitt förslag försöker representera den tanken. Och skulle gräset trampas ner och det ser ovårdat ut, så får man väl helt enkelt vidta de skötselåtgärder som krävs. Att stationen går från att ha varit stängd och övergiven, till öppen och använd, kommer ofrånkomligen leda till att människor kommer sätta sin prägel på miljön.

Vad gäller arkitekturens estetik så kan även den komma att påverkas av en ökad mänsklig närvaro. Det är svårt att helt och hållet förutse hur människor kommer "ta sig an" den här platsen och det finns olika scenarier. Ett scenario är att någon slags subkultur "tar över" och att stationen kanske som en följd blir nedklottrad, beroende av grad av övervakning på platsen. Sundin och Jörgensen (2017) uttrycker ett sådant scenario så här: "Vi har båda varit i städer som Berlin och Köpenhamn där vi upplevt att det finns en större acceptans för kreativitet och där vi inte hämmats lika mycket av hur man får och bör bete sig. Det som ofta anses som vandalism i Sverige tycks inte ses på samma sätt där..." och de fortsätter: "Vi vill att Kymlinge ska bli en plats som är mer tillåtande, men var går gränsen mot att dumpning av sopor, vandalism och andra olagliga aktiviteter upplevs tillåtna? ...", "Vi vill inte skapa en olaglig och otrygg plats men heller inte arbeta med det tillrättalagda idealet. Men vi menar att det är värdefullt att våga utforska vägar till en mer varierad och demokratisk stad.", "Idag är Kymlinge till stor del de urbana utforskarnas och graffitikonstnärernas plats. En bred målgrupp och en högre besöksfrekvens i Kymlinge riskerar att göra platsen mer normativ och mänskligt övervakad. Visionen om en plats för alla skulle således kunna ta platsen från en minoritet." Ett annat scenario som kan påverka stationens estetik, är att kommersiella inslag blir framträdande, vilket påtagligt minskar karaktären av övergivenhet. Till vilken grad beror på i vilken utsträckning man kan och lyckas reglera kommersiell verksamhet, vilket behöver utredas vidare.

Om ett projekt av den här typen skulle realiseras, så finns det många säkerhetsaspekter, som troligtvis skulle behövas utredas vidare. Risker finns att stationen kommer upplevas som otrygg, framförallt kvällstid (även om stationen är utrustad med ljusrör). Här riskerar även den övergivna estetik att förstärka känslan av otrygghet. Ska stationen vara övervakad på något sätt? Eller ska stationen vara öppen endast

dagtid? Kanske kan elljusspår anläggas i anslutning till stationen? Dessutom finns det säkerhetsaspekter kopplat till brand eller sjukdom eller dylikt. Det finns i dagsläget en mindre bilväg fram till stationen. Den kanske måste anpassas så att räddningsfordon kan komma fram. Om ett sådant anpassningsbehov finns så måste det utföras, men med beaktande av den övergripande formgivningen av området.

Som framgår av min diskussion ovan så ser jag en motsägelse i att ett öppnande av stationen per automatik innebär att stationen inte längre är övergiven. Vad finns det då för poäng med att fortsätta försöka få den att efterlikna en övergiven station? Hela grejen med en övergiven plats är ju att den inte påverkas av mänsklig aktivitet. Men, även om stationen rent funktionellt är antingen övergiven eller inte övergiven så kan kanske stationen ha en mer eller mindre övergiven karaktär? Detta är frågor som börjat dyka upp mer och mer och som jag fortfarande inte har några entydiga svar på, och man kan ifrågasätta i vilken grad mitt förslag kommer ge det sken av övergivenhet som jag försökt eftersträva, och även hur det kommer tas emot av besökare. Att ha en alltför bestämd vision om en plats kan vara problematiskt, och inte förrän förslaget "testats på riktigt" vet man mer säkert. Men som jag nämnde i kapitlet Avgränsningar, så kan öppnandet av stationen och "injiceringen" av liv i området ses som ett första steg i en process som skulle kunna utvecklas vidare i ett senare skede m.h.a. gestaltungsförslag av själva området, ett förslag som bör inbegripa utvärdering av skötselbehov m.m.

Natur-Park Schöneberger Südgelände är en park som ligger i södra Berlin och som ur många synvinklar är intressant som en referens för mitt projekt (även Sundin och Jörgensen (2017) använder den som referens). Natur-Park Schöneberger Südgelände är i själva verket Tempelhof's gamla bangård för godsvagnar, som på senare år omvandlats till en park. Parken är en blandning av urban natur, gamla relikter från den gamla järnvägen - och konst. Bangården byggdes på slutet av 1800-talet och 1952 stängdes den västra delen. Den nedlagda delen av bangården började förvildas och förvandlades så småningom till en artrik urban naturmark och har idag 70 år senare mer än 60 utrotningshotade arter. Området omvandlades till park som öppnades 1999 i samband med världsutställningen Expo 2000. (Wikipedia, 2022) Här uppmanas man hålla sig på markerade gångvägar för att skydda de ekologiska värdena på platsen, något som också skulle kunna vara aktuellt i fallet med norra Kymlinge (även om naturmiljöerna här inte bedöms vara riktigt lika skyddsvärda som i den tyska parken, som jag

uppfattat det). Parken stänger vid skymningstid, vilket också (som jag varit inne på tidigare) hade kunnat vara lämpligt för stationen i Kymlinge.

Sammanfattningsvis så kommer Norra Kymlinge området att påverkas av att stationen öppnas och området tillgängliggörs för människor i större utsträckning än idag, men min bedömning är att det ändå finns en potential för att i betydande utsträckning bevara stationens övergivna karaktär och framhäva dess historia, liksom bevara naturens ursprungliga karaktär av växt- och djurliv.



Fig 77. Den förvildade bangården har blivit till Natur-Park Schöneberger Südgelände. © Future landscapes

VI. Referenser

Litteraturförteckning

Krupinska, J. (2014). What an architecture student should know. New York: Routledge

Vasakronan (2017) Norra Kymlinge: Site analysis. Vasakronan: Stockholm.

Vasakronan (2006). Plattform Kymlinge: Förslag till utveckling av stad och natur i Kymlinge. Vasakronan: Stockholm.

Sundbybergs stad & Vasakronan (2005). Nästa Kymlinge: Rapport från visionsarbete 2005. Vasakronan: Stockholm.

Hansen, J, Kåks, K. (2022). Tofta Gnisvärd naturstråk: Landskapsanalys och gestaltungs-förslag för utveckling av Tofta strand. Uppsala: Sveriges Lantbruksuniversitet.

Jørgensen, M, Sundin, E. (2022) Obehöriga äga tillträde: Om att framhäva en urban vildmark i en växande stad. Uppsala: Sveriges Lantbruksuniversitet.

Wikipedia (2022). C5 (Tunnelbanevagn) [https://sv.wikipedia.org/wiki/C5_\(tunnelbanevagn\)](https://sv.wikipedia.org/wiki/C5_(tunnelbanevagn)) [2022-08-31]

Wikipedia (2022). Kymlinge (Tunnelbanestation) [https://sv.wikipedia.org/wiki/Kymlinge_\(tunnelbanestation\)](https://sv.wikipedia.org/wiki/Kymlinge_(tunnelbanestation)) [2022-08-31]

Naturskyddsföreningen (2022). <https://www.naturskyddsforeningen.se/artiklar/narnaturrens-alla-varden/> [2022-08-31]

Stockholms läns landsting (2022). Allt du behöver veta om Stockholms nya tunnelbana: Förvaltning för utbyggd tunnelbana 2016. [2022-08-31]

Wikipedia (2022). Stockholms tunnelbana. https://sv.wikipedia.org/wiki/Stockholms_tunnelbana [2022-08-31]

Svenska dagbladet (2022). Storstadsnaturen får det trängre. <https://www.svd.se/a/c2088f0f-d617-3729-88c8-6d81aeb42967/storstadsnaturen-far-det-trangre> [2022-08-31]

Wikipedia (2022). Skiss. <https://sv.wikipedia.org/wiki/Skiss> [2022-08-31]

Vasakronan (2022). Norra Kymlinge. <https://vasakronan.se/projekt/norra-kymlinge/> [2022-08-31]

Sundbybergs stad (2022). Löpspår, skidspår och cykling. <https://www.sundbyberg.se/kultur-fritid/idrott-motion-friluftsliv/lopspar-skidspar-och-cykling.html> [2022-08-31]

Sundbybergs stad (2022). Igelbäckens naturreservat. <https://www.sundbyberg.se/kultur-fritid/natur-parker-och-lekplatser/igelbackens-naturreservat.html> [2022-08-31]

Sundbybergs stad (2022). Översiktsplan för 2030. <https://www.sundbyberg.se/bygga-bo-miljo/stadsplanering-byggprojekt/oversiktsplan-for-2030.html> [2022-08-31]

Wikipedia (2022). Kymlinge gård. https://sv.wikipedia.org/wiki/Kymlinge_g%C3%A5rd [2022-08-31]

Wikipedia (2022). Sprickdalslandskap. <https://sv.wikipedia.org/wiki/Sprickdalslandskap> [2022-08-31]

Wikipedia (2022). Stockholms gröna kilar. https://sv.wikipedia.org/wiki/Stockholms_gr%C3%B6na_kilar [2022-08-31]

Wikipedia (2022). Modern ruins. https://en.wikipedia.org/wiki/Modern_ruins [2022-08-31]

Wikipedia (2022). Stockholms tunnelbana. https://sv.wikipedia.org/wiki/Stockholms_tunnelbana [2022-08-31]

Wikipedia (2022). Konst i tunnelbanor. https://sv.wikipedia.org/wiki/Konst_i_tunnelbanor [2022-08-31]

Stockholms lokaltrafik (2022). Konsten i tunnelbanan <https://konst.sl.se/om-konsten/historia/> [2022-08-31]

Natur-Park Südgelände (2022). https://en.wikipedia.org/wiki/Natur-Park_S%C3%BCdgel%C3%A4nde

Boverket (2022). Ramper. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/boverkets-byggregler/tillganglighet/ramper/> [2022-08-31]

Figurförteckning

Om inget annat anges ©Eckersten (2022) gällande fotografier, illustrationer och ritningar.

Figur 31, 38, 46, 64, 65, 66, 68, 69, 71, 72, 73, 74. Baserade på ritningar från SL, tillhandahållet av © Vasakronan.

Figur 12, 13, 18, 20, 21, 22, 60. Omarbetade ortofoton baserat på kartmaterial från © Lantmäteriet.

Figur 32, 67. Omarbetade foton baserat på kartmaterial från © Lantmäteriet och dwg-underlag från © Sundbybergs stad.

Figur 3. Omarbetad tunnelbanekarta från © SL

Figur 4. Omarbetat drönerfoto över Norra Kymlinge från © Vasakronan.

Figur 5, 14. Omarbetad kartmaterial från © Google Earth.

Figur 6. Montage baserad på utseendet i SL:s app. © SL

Figur 15. Analys tagen från Vasakronan (2017)

Figur 16. Omarbetat historiskt ortofoto från © Lantmäteriet

Figur 23. Analys tagen från Sundin & Jörgensen (2017)

Figur 29. Detaljplan från 1974 över Kymlinge station, tillhandahållit av © Sundbybergs stad.

Figur 30. Ritningar från SL över Kymlinge station tillhandahållit av © Vasakronan

Erik Eckersten
Självständigt arbete 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet SLU
Alnarp 2022