

Ett gestaltungsförslag till Järnvägsparken i Gällivare

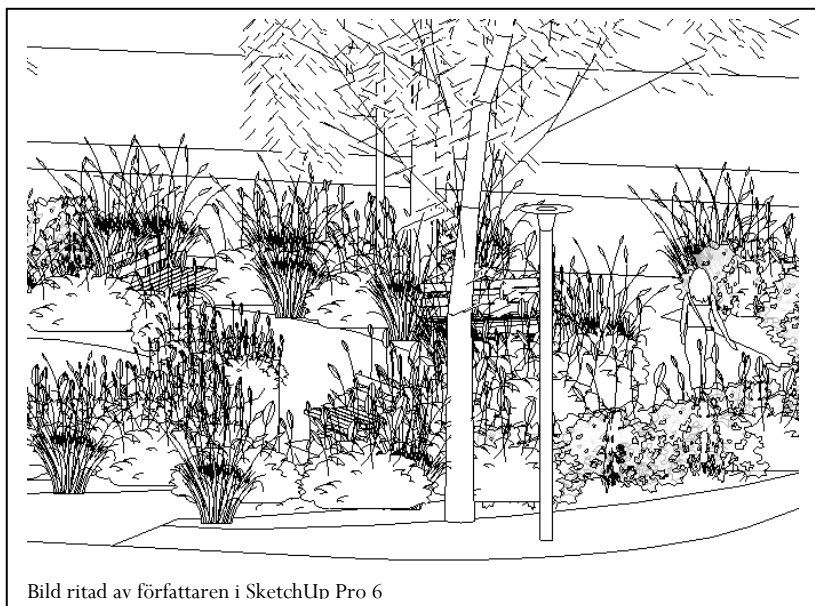


Bild ritad av författaren i SketchUp Pro 6

Angelina Hjelm

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen i
Trädgårdens hantverk och design
21 hp
2008

Institutionen för kulturvård
Göteborgs universitet



Förord

Detta examensarbete är upprättat vid Hantverksskolan Dacapo, Institutionen för kulturvård vid Göteborgs Universitet. Uppsatsen omfattar 21 högskolepoäng.Handledare för arbetet har varit Anders Dagsberg som jag vill tilldela ett varmt Tack för synpunkter och korrekturläsning. Jag vill även tacka min klasskamrat Engla Sundberg för korrekturläsning och en bra opponering.

Angelina Hjelm
Gällivare, 2008-10-09

Sammanfattning

Gällivare kommun har idag som ambition att förnya en park i staden vartannat år. Grönområdet vid stationshuset är startskottet för den här arbetsprocessen och parken är prioriterad därför att den besöks av många människor med olika nationaliteter och ger för de resande till och igenom Gällivare ett första intryck av staden. Jag har i uppdrag av Gällivare kommun gestaltat ett förslag för parkytan. Vid en gestaltning och anläggning av en offentlig miljö bör denna föregås av en genomgripande utredning för att gestaltningen ska fungera i sammanhanget. För att skapa en för staden representativ, funktionell och trivsamt park för olika människor grundar sig min gestaltning i huvudsak på fyra undersökningar. Då parkytan ligger i anslutning till stationsbyggnaden behandlar den första och mest omfattande undersökningen dels den platsbundna historiken samt SJ:s planteringsväsendes historia. Med hänsyn till den historiska undersökningen, de tre efterföljande undersökningarna: *Kommunens visioner och vad som är representativt för Gällivare, brukarnas önskemål* samt *resurser för Järnvägsparken* har jag format en utvecklingsidé som bearbetats till ett gestaltungsförslag. Förslaget presenteras övergripande och i detalj. Någon detaljerad strategi- skötsel- eller planteringsplan har ej upprättats men bör framarbetas i ett senare skede för att målen med parken ska uppnås.

För att strukturera arbetet och infoga de olika undersökningarna i en logisk följd samt skapa ett bredare underlag för framtidsförslaget presenteras arbetet i nulägesplaner och framtidsplaner, en metod som vi praktiserat under utbildningen. Planerna är ritade i SketchUp pro 6, ett 3D-simuleringsprogram vilket har möjliggjort en för mig ny ritningsteknik samt underlättat vid presentationen av parkytan.

En bakomliggande tanke med arbetet har varit att få en inblick i hur en parkenhet fungerar i en norrbottenskommun samt nämna några av de grundläggande faktorer som är viktiga för en fungerande utemiljö.

Abstract

The ambition of Gällivare municipality is to once every second year renew one of the population centre parks. This working process starts with the green area next to the station building; the park gives the travellers a first impression of the town and is therefore first priority. I have, on commission from Gällivare municipality, designed a plan for the station park. A thorough investigation should precede the design and establishment of a public area. My design is based on four major investigations in order to create a representative, functional and enjoyable park. The first and most extensive investigation concerns the historical background of the site as well as parts of the history of the Swedish state railways. The three remaining investigations focus on the visions and representative goals of Gällivare municipality, the wishes of the park's users as well as available resources. Based upon these investigations I have developed an idea which has formed my design. This design will be presented in overall as well as in detail.

To be able to structure my work and insert the different surveys in a logical order, and also to create a broader basis for my design, my work will be presented in plans for today as well as for the future, a method that I have practised during my education. Plans and schemes are made in SketchUp Pro 6 which is a computer program for 3D-design. For me this program has been a new tool for designing and presenting plans.

An underlying thought in this degree has been to better understand the work within a park unit in Norrbotten as well as mention some of the aspects important to establish and maintain outdoor environment.

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning och Abstract	5
<i>Innehållsförteckning</i>	7
1. Inledning	9
1.1 Bakgrund	9
1.2 Problemformulering.....	10
1.3 Syfte	11
1.4 Avgränsningar	11
2. Undersökning	11
2.1 Metod	11
2.2 Redovisning av undersökningen	15-44
• Presentation av Gällivare	15
• Översikt över Gällivare tätort samt parkens placering, karta 1	17
• Nuläge	
○ Resecentrum, parkens samhällsstrukturrella läge, karta 2	18
○ Parkens innehåll, karaktär och omgivning, karta 3	19
○ Gatu- och parkenheten, resurser för Järnvägsparken	20
○ Parkens funktion och användning, karta 4	22
• Historisk undersökning	
○ Gällivare stationsområde	23
○ Mitt förhållningssätt till Järnvägsparkens historia och framtid.....	31
• Kommunens visioner	33
• Vad är representativt för Gällivare?	35
• Vad tycker turister och invånare om Järnvägsparkens nuläge och framtid? ...	37
• Framtid	
○ Mitt förhållningssätt till parkens nuläge och framtid	39
○ Utvecklingsidé samt värdering av parken, karta 5	41
○ Gestaltningförslag, övergripande, karta 6-7	42-43
○ Gestaltningförslag, detalj, karta 8-12	44-48
○ Parkbeskrivning	49
○ Perspektivskiss parken och resecentret, karta 13-15.....	51-53
3. Avslutning	54
3.1 Diskussion och slutsats	54
3.2 Uppslag för vidare studier	56
4. Käll- och litteraturförteckning	58
4.1 Tryckta källor.....	58
4.2 Elektroniska källor.....	58
4.4 Bilagor	59-68
Bilaga 1: Statens Järnvägar och planteringsväsendet.....	59
Bilaga 2: Järnvägsparkar och planteringar i Norr- och Västerbotten.....	63
Bilaga 3: Intervjufrågor.....	68

1. Inledning

1.1 Bakgrund

I flertalet städer och byar i Norrbotten, särskilt i Kiruna och Gällivare/Malmberget är stadsplaneringen av nya bostads- och vistelsemiljöer högaktuell i takt med att gruvverksamheten expanderar. Vi som bor och arbetar i de norrländska städerna har möjligheten att påverka den här utvecklingen. Karga bostads- och vistelsemiljöer där asfaltsöken dominerar är inte eftersträvsvärt. Den byggtrend som rådde under 60-talet där befintlig vegetation och terräng helt förstördes till förmån för nya bostadsområden är ett tydligt exempel på vilka negativa effekter ett sådant tänkande för med sig. Idag satsas det på många håll miljonbelopp för att på konstlad väg ersätta den vegetation som en gång omintetgjordes (Nordfjell, Ulf 1979). Att bevara och planera gröna miljöer är en investering för framtiden; ett hållbart resonemang ur ett långsiktigt perspektiv.

Den gröna sektorn är ofta lågt prioriterad i de norrbottniska kommunerna av olika anledningar. Ekonomi är en orsak, en annan är att traditionen av gröna miljöer så som park, trädgård och odling är ung. Ofta saknas erfarenhet och kunskap om vilka faktorer som styr möjligheterna. Kunskapskällorna är få till antalet; litteraturen är sällan anpassad till odling i norr utan till Mellan- och Sydsverige och de demonstrationsodlingar som förr informerade och inspirerade norrlänningarna har minskat, bl.a. SJ:s stationsanläggningar.

Även växtutbudet har magrat de senaste 20-30 åren då konkurrensen och importen av växter från Syd- och Mellaneuropa ökat vilket medfört att proveniensriktigt växtmaterial försvunnit från plantskolorna. Icke härdigt växtmaterial får en mycket dålig utveckling om de alls överlever, vilket påverkar de gröna verksamheterna negativt.

Sammantaget förstärker tyvärr detta den allmänna föreställningen om att svårigheterna överväger fördelarna med gröna miljöer (park och trädgård) i norra Norrland.

Detta är mycket olyckligt då gröna orter och städer främjar människors välbefinnande och verkar positivt för miljö, luftkvalitet, trivsel, djurliv och social kontakt. Det gröna skapar även identitet, skönhet och struktur i staden. (Hoyer, S. (red.) 2002.) Det handlar helt enkelt om att göra omgivningen mer behaglig och innehållsrik. Grönskande vegetation verkar bl.a. mot hård och steril miljö, buller, föroreningar, torr luft, marknära ozon och för mycket dagvatten (ett problem som är vanligt norrut där snösmältningen ofta orsakar översvämning på våren). (Veg Tech 2006)

Valet av examensarbete bottnar i en otillfredsställelse hos mig som student och före detta samt blivande invånare i en norrbottnisk stad. Jag anser att det råder ett allt för begränsat synsätt på gröna miljöer i länet. Den kärlek och stolthet som norrlänningar hyser för naturen omkring dem bör även avspeglas inne i samhällena. För människor som har svårt att på egen hand ta sig ut i naturen betyder dessa gröna områden inne i samhället den enda kontakten med växtlighet.

Kiruna och Gällivare/Malmberget är två samhällen som starkt berörs av gruvverksamheten och där samhällsplaneringen är högaktuell, min förhoppning var att få delta i utvecklingen av befintliga eller nya gröna miljöer i planeringen. Detta skulle även ge mig en inblick i hur parkverksamheten i en norrbottnisk kommun fungerar. Om detta skickade jag ut e-post till ett antal olika kommuner i Norrbotten.

Fredagen den 4 april 2008 fick jag ett samtal från Håkan Grönberg, avdelningschef GVA/Park/Fritid/Renhållning, Service- och teknikförvaltningen, i Gällivare Kommun, om en förfrågan till en nygestaltning av Järnvägsparken, ett grönområde i anslutning till Gällivare stationshus.

Gällivare kommun har idag som ambition att förnya en park i staden vartannat år. Det här är en ambition i mycket positiv anda då gröna miljöer inte varit synbart prioriterade tidigare. Grönområdet vid stationshuset är startskottet för den här arbetsprocessen och parken är prioriterad därför att den besöks av många människor med olika nationaliteter och ger för de resande, till och igenom Gällivare, ett första intryck av staden.

Min uppgift är att på uppdrag av Gällivare kommun rita ett gestaltungs-förslag för grönytan framför stationsbyggnaden. Håkan Grönberg är min kontaktperson, men många fler hyser intresse för projektet, bl.a. Inga-Maj Backman, förvaltningschef service och teknik, Alf Waara, enhetschef gata/park samt Lars Israelsson, kultursekreterare inom kommunen.

Tanken är att gestaltningen skall ligga till grund för en detaljprojektering och anläggning under våren 2009.

En gestaltning över Järnvägsparken är inget jätteprojekt, men likväl ett fragment i ledet mot en grönare utveckling. Min förhoppning med arbetet är att inspirera kommunen till fortsatt och intensifierat ansvar för gröna miljöer i staden samt påvisa en av möjligheterna till grönskande samhällen i norr. Jag önskar att detta projekt är en början till att fler gröna parker och gator växer fram i Gällivare och andra liknande kommuner.

1.2 Problemformulering

Jag tror det krävs en rad olika åtgärder för att intensifiera ansvaret och förståelsen för gröna miljöer i en del norrbottniska samhällen. Det krävs även många kvalitativa lösningar på de svårigheter som är förknippade med gröna anläggningar i norr, bl.a. brist på tradition och kunskap, begränsat växtutbud och proveniens. Omfattningen på dessa ämnen är tillräckliga för enskilda arbeten och inom ramen för denna rapport kommer de inte bearbetas närmre, men jag väljer ändå att nämna detta i inledningen därför att jag anser dem utgöra ett fundament för det som skapar förutsättningarna för en fungerande utemiljö, vilket är viktigt att vara medveten om.

Fokus i detta arbete ligger på gestaltungs-förslaget av järnvägsparken. För att skapa en hållbar grön miljö i Gällivare, zon VII, i det här fallet en för staden representativ, funktionell och trivsam park för olika människor, krävs en omfattande *undersökning* av platsens historia och nu-läge samt en *värdering* och *utveckling* av detta inför parkens framtid.

Parkområdet ligger i anslutning till stationsbyggnaden vilket kräver ett historiskt och kulturellt förhållningssätt, dels till den platsbundna historiken men även historiens omvärld som i det här fallet utgörs av SJ:s planteringsväsende. Grönytan ger för de resande ett första intryck av staden; dess representativitet för Gällivare är därför en av kommunens visioner. Antalet turister som väntar på anslutande trafik inom stationsområdet är stort, dock råder det brist på trevliga väntrum och sittmöjligheter, framförallt utomhus. Parkytan bör därför även fungera som ett trivsamt, avkopplande och grönt väntrum.

Ytterligare en förutsättning för att skapa en fungerande utemiljö är att anpassa och förhålla gestaltningen till de resurser som finns till förfogande. För att jag i min gestaltungsprocess lättare ska kunna förhålla mig till detta har jag valt att, med viss begränsning, utforska hur

parkenheten fungerar och vilka resurser som finns till förfogande vid anläggning och skötsel av järnvägsparken. En undersökning om Gällivares parkenhet kan även vara till hjälp vid kommande gestaltungs- och planeringsarbeten i kommunen.

För att uppnå målen med gestaltningen av järnvägsparken har följande frågeställningar formulerats:

- *Hur ska jag i mitt arbete förhålla mig till parken som en historiskt laddad plats?*
- *Hur ska parken utformas och vad ska den innehålla för att vara representativ för Gällivare och trivsam för resande och bofasta?*
- *Hur ska parken utformas för att motsvara tillgängliga resurser?*

1.3 Syfte

Syftet med arbetet är att på uppdrag av Gällivare kommun rita ett gestaltungsförslag till Järnvägsparken för att skapa en för staden representativ och trivsam park, som i sin tur ska inspirera till andra gröna projekt i kommunen. Gestaltningen skall ligga till grund för en detaljprojektering och anläggning under våren 2009.

1.4 Avgränsningar

Gestaltningen

På uppmaning av uppdragsgivaren ska arbetet resultera i ett gestaltungsförslag. Någon projektering, strategiplan eller skötselplan kommer därför inte upprättas men bör framarbetas i ett senare skede för att parken ska uppnå målen.

Gestaltningen är delvis styrd av beställarens visioner, brukarnas önskemål, de resurser som finns samt de platsbundna förutsättningarna.

2. Undersökning

2.1 Metod

För att finna svar på frågeställningarna och klargöra den grund på vilken den kommande gestaltningen ska vila har jag tillämpat en rad olika metoder.

För att undersöka *vad som är representativt för Gällivare* har jag i första hand utgått från ett email från Håkan Grönberg, avdelningschef GVA/Park/Fritid/Renhållning, Service- och teknikförvaltningen, där kommunens visioner för Järnvägsparken presenteras. Undersökningen är därmed starkt avgränsad till det som beställaren velat förmedla med parken. Detta enorma ämnesområde hade annars kunnat bli både relativt och subjektivt. *Kommunens visioner för Järnvägsparkens framtid* presenteras på sid. 33. För att komplettera innehållet har jag även samtalat med bl.a. Lars Israelsson som arbetar som kultursekreterare i kommunen och därmed har en bra översikt över ortens kultur och historia och Laila Furskog, tidigare politiker och SJ:anställd samt enstaka invånare. Med denna undersökning som grund har jag lyft fram tre ur mitt perspektiv viktiga aspekter representativa för Gällivare som jag uppfattat som särskilt

framträdande under mina samtal och diskussioner med kommunanställda och invånare, dessa presenteras under rubriken *Vad är representativt för Gällivare* på sid. 35.

För att ta reda på hur parken ska utformas och vad den ska innehålla för att vara trivsamt för brukarna har jag tillämpat en kvantitativ intervjumetod (för intervjufrågor se bilaga 3). Syftet med metoden var att få så många spontana svar som möjligt från både turister och invånare. Metoden gav mig även möjligheten att personligen få samtala med brukarna för att ta reda på bl.a. vad dem anser som trivsamt med en park och vilka eventuella önskemål dem haft med järnvägsparken. Svaren är sammanfattade i löpande text för att tillgängliggöra alla intervjuerna på ett överskådligt sätt.

Då parken ligger inom stationsområdet har en historisk undersökning gjorts för att möjliggöra ett medvetet förhållningssätt till platsens historik. Den här undersökningen är ganska omfattande och innefattar inte bara Gällivares stationsområdes historia utan även en redogörelse för hela SJ:s planteringsväsende. Då min egen kunskap inom området var begränsad ansåg jag det motiverat att få ett helhetsbegrepp om SJ och planteringsväsendet för att kunna förhålla mig till Gällivares stationsområde på ett mer sammanhängande sätt. Då *Statens järnvägar och planteringsväsendet* samt *Järnvägsparken i Norr- och Västerbotten* inte är direkt kopplade till gestaltungsförslaget presenteras dem som bilagorna 1 och 2.

En utförligare metodbeskrivning för den historiska undersökningen finns under *Historisk undersökning* på s. 23. Här presenteras även mitt förhållningssätt till parkens historia och framtid.

För att ta reda på vilka resurser som finns till förfogande för anläggning och drift av järnvägsparken har jag i huvudsak samtalat med dem som arbetar inom parkenheten.

Redovisningsmetod

Vid gestaltning och anläggning av en offentlig miljö bör denna föregås av en omfattande utredning. Det är viktigt att analysera områdets egenskaper och "omvärld" för att gestaltningen ska fungera i sammanhanget och till platsens förutsättningar i förhållande till de visioner som finns och till vad som är möjligt. De negativa konsekvenserna av anläggningen ska hållas till ett minimum och de värden som eftersträvas ska lyftas fram och eventuellt förstärkas.

För att strukturera arbetet och infoga de olika undersökningarna i en logisk följd samt skapa ett underlag för framtidsförslaget har jag arbetat efter en metod som vi praktiserat under utbildningen. Metoden är dock omarbetad en aning för att passa mitt arbetssätt och mina syften. Den är uppdelad i två delar: Inventeringsskede (nuläge) och Utvecklingsskede (framtid).

Inventeringsskedet (nuläge)

Inventeringsskedet innebär att parken och dess omvärld undersöks och presenteras i nuläge. Inventeringarna grundar sig på uppmätningar, dokumentation i form av fotografier och noter, artbestämning av växtmaterial, samtal med tjänstemän samt enstaka litteraturstudier. Arbetet resulterar i nulägesplaner. Då planerna eventuellt kommer att separeras från övriga delar av arbetet finns källorna nedtecknade på respektive nulägesplan.

I inventeringsskedet framkommer de förutsättningar och resurser som finns för järnvägsparken.

Utvecklingskedet (framtid)

Utifrån det insamlade materialet beskriver jag mitt förhållningssätt till parkens nuläge och framtid. Min utvecklingsidé formas och värderas i förhållande till platsens egenskaper och innehåll. En funktionsanalys av den framtida parkmiljöns användningsområden formuleras. Idén utvecklas till ett gestaltungsförslag som först presenteras övergripande och därefter i detalj.

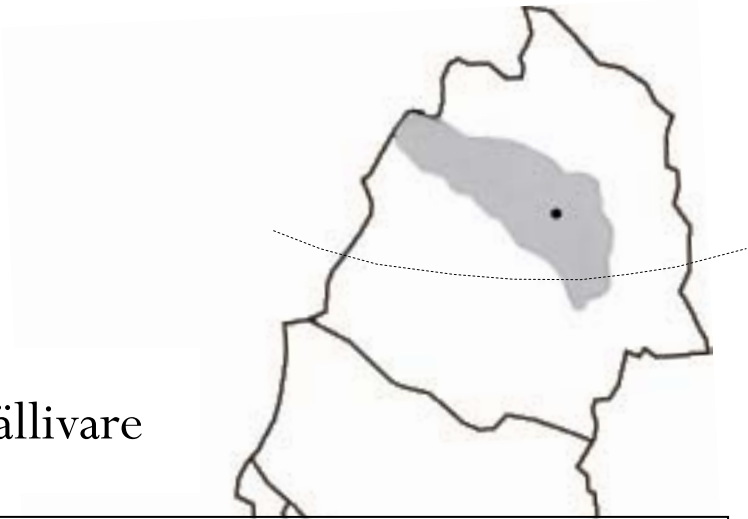
Ritningsteknik

Jag har inom utbildningen arbetat med handritade illustrationsplaner och modeller, varför jag i uppsatsen valt att prova en annan teknik för att öppna för fler estetiska möjligheter och bredda min kunskap inom ritningstekniker. Jag har skapat ritningarna i SketchUp Pro6 som är en mjukvara från Google. Vanligtvis jobbar kommuner med dataillustrationer, vilket ytterligare motiverar kunnande inom området. Den målgrupp som ska värdera mitt förslag har mycket varierande kunskap gällande planläsning varför tydliga och lättförstådda illustrationer är viktiga. Detta går enkelt att skapa genom simulering i 3D-program. Även allmänheten kan därmed tillgodogöra sig framtidsförslaget över Järnvägsparken.


Jag har använt mig utav en trial-version av programmet och därmed varit begränsad till 30 dagars användande.

2.2 Redovisning av undersökningen

Presentation av Gällivare



Gällivare kommun, grå markering på Sverigekartan, ligger i Norrbottens län, Lappland. Gällivare heter på nordsamiska Váhčir och är namnet på den same som under 1600-talet använde området till renbetesmarker. Samhället ligger ca 10 mil norr om polcirkeln (streckad linje) i zon VII enligt RST-zonkarta. Klimatet är lokalkontinentalt med långa och kalla vintrar samt korta och intensiva somrar. Kommunen är norrbottens tredje största med 15 825km² landareal och innefattar både naturreservat, nationalparker samt en del i världsarvsområdet Lapponia. Invånarantalet i kommunen beräknades år 2007 till 18 860 och i tätorten till ca 11 000, (*Länsstyrelsens rapportserie (3/2007)*). Orten har expanderat i takt med gruvverksamheten (LKAB) i Malmberget, ca 5km norr om Gällivare. Malmbrytningen har pågått kommersiellt sedan slutet av 1800-talet och har därmed satt sin prägel på samhället.



CENTRUMPLAN GÄLLIVARE



- BETECKNINGAR**
- PARK
 - GRÖNOMRÅDE
 - TORG
 - TRAFIKGRÖNSKA
 - SKOLOMRÅDE, DAGHEM
 - RESTOMRÅDE
 - SAMLING AV VEGETATION
 - ENSTAKA TRÄD

Karta hämtad ur NAB Konsult, 1988,
Centrumplan Gällivare, del av översiktsplan för
Gällivare kommun, karta 6.

PARKER, GRÖNOMR. TORG
VEGETATION - INVENTERING

JUNI 1986
NAB
KONSULT

CENTRUMPLAN GÄLLIVARE

KARTA
6

SKALA
0 100 200m
DNR 140 111 ANR 85-321

Översikt över Gällivare tätort samt parkens placering
Angelina Hjelm augusti 2008

Resecentrum ligger i utkanten av tätortens sydvästra del. Här möts flera järnvägslinjer, bl.a. malmбанan och inlandsbanan, den sistnämnda med slutstation i Gällivare. Resecentrum innefattar förutom järnvägen även buss och taxiförbindelser samt turistinformation. I anslutning till platsen ligger också hotell och restaurang. Två stora vägar, Lasarettsgatan och Malmbergsvägen, möts i resecentrals östra del.

Eftersom stationsområdet ligger i utkanten av ortens centrum är det övervägande turister och resande ortsinvånare som brukar resecentrat. Högsåsong är det under månaderna juli och augusti, *Gällivare turistinformation*.

Parkområden

Område markerat med PARK är Järnvägsparken. Övriga grönytor behandlas inte gestaltningsmässigt i detta arbete men finns nämnda i arbetets avslutande del för fortsatt utveckling av stationsområdet. Ytorna är inte sammanbundna med varandra utan känns enstaka och överblivna. Björk är det dominerande trädslaget.

Natur

Stationsområdet ligger naturnära. På västra sidan om rälsen går "kulturstigen", en populär vandringsstig utmed älven och sjön Vassara. I sydväst ligger lågfjället Dundret med stora arealer myr- och skogsmark omkring. Den enda möjligheten för resande att ta sig från stationsområdet ut i naturen är över viadukten. Väntande turister tar sig dock sällan över till andra sidan med all packning utan väntar i anslutning till stationshuset.



Utblickar

Parkområde a utgörs av en liten gräsmatta med två björkar och ett monument över järnvägen. De finns även en liten stenbeläggning med sittplats. Platsen är öppen och brukas uteslutande av väntande turister. Område b är en gräsplan med en rad av buskar. Ytan har ingen funktion och används varken av turister eller invånare. Grönområde c består av en trädrida, huvudsakligen björkräd med inslag av rönn. Området beträds sällan, det finns varken sittplatser eller gångstigar. Sydväst om trädridan skymtas Dundret.



Grundkarta över Resecentrum
Skala 1:1500



Stationsbyggnaden sedd från öst



Grand Hotell Lapland från sydväst



Parkytan från sydväst



Busshållplats och bussgods från söder



Parkytan från väst



Parkytan från söder

Grundkarta över resecentrum från Gällivare Kommun
Fotografier: Angelina Hjelm

Gällivare Järnvägspark

Nulägesplan:

Resecentrum, Samhällsstrukturellt läge



Angelina Hjelm augusti 2008



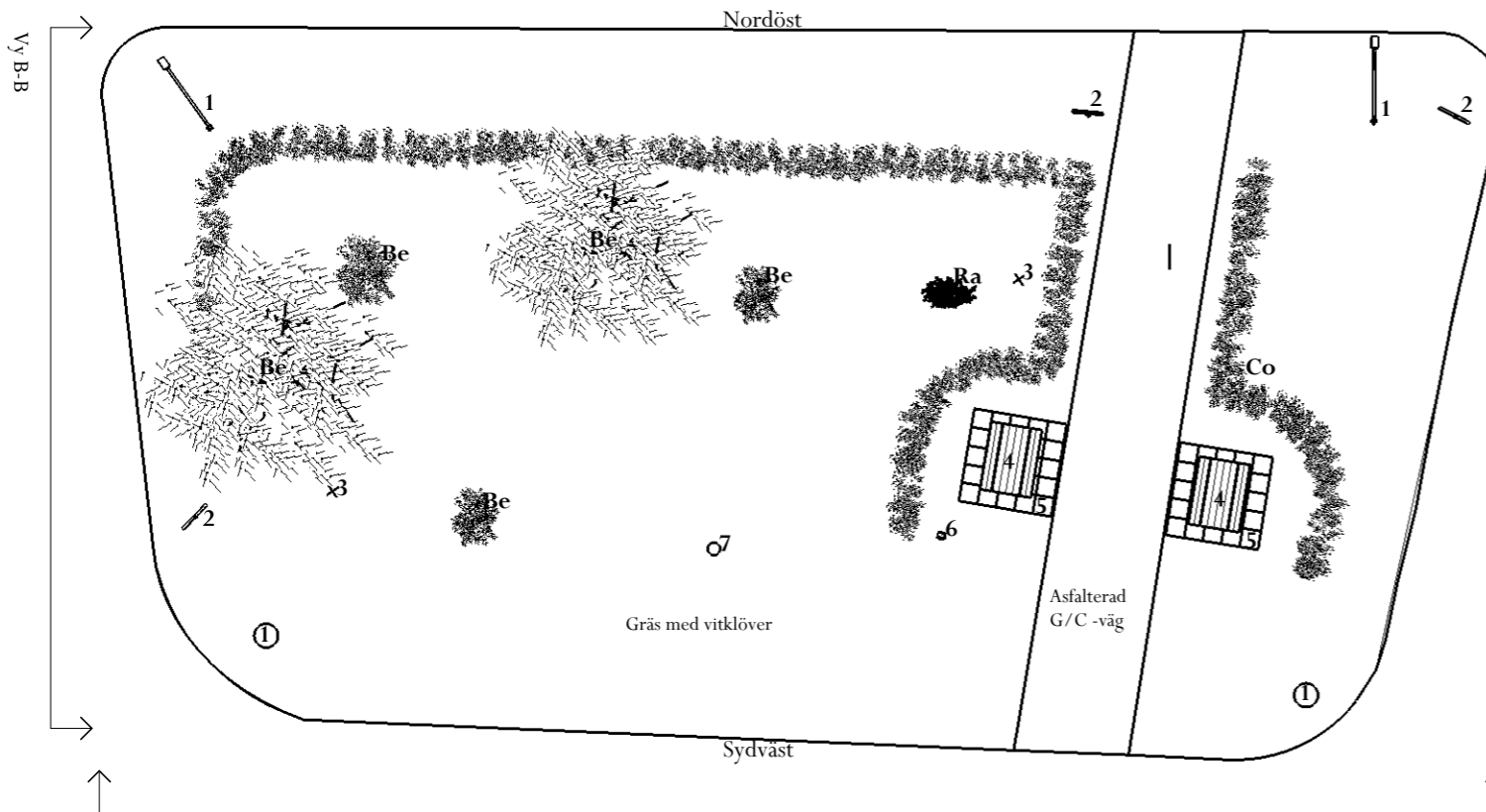
Vy A-A

Karaktär

Parkytan är öppen och utsatt av buller från bl.a. tåg, buss och bil. Den öppna karaktären medför även insyn från närliggande restaurang och förbipasserande trafikanter. En asfalterad gång- och cykelsväg delar parkytan i två delar och fungerar som trafikled mellan järnvägsstationen och hotellet på andra sidan vägen. Området är gräsdominerat med sparsam växtlighet.



Perspektiv mot norr



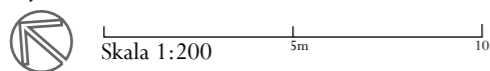
Vy B-B

Vy B-B



Fågelperspektiv mot väst

Vy A-A



Skala 1:200

Sifferförteckning:

1. Gatubelysning
2. vägs skyltar
3. Stubbe
4. Bänk med bord
5. Betongplattor 50x50
6. Elstolpe
7. Brunn

Jorden består av sandig lerjord, närmast asfalterad vägen är den uppblandad med större andel grus och sand.

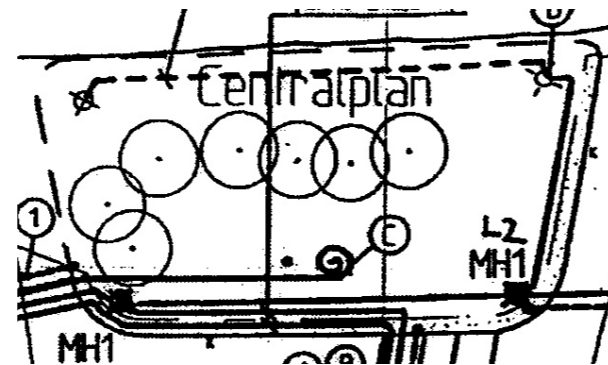
Hela parken lutar svagt mot sydväst.

Växtförteckning:

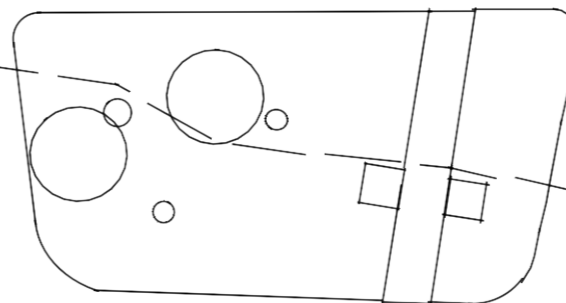
Be Betula pendula, värtbjörk
De två stora björkarna är i relativt dålig kondition med stora snittytor, tickor på stammen samt en del intorkade och sjuka grenar. De mindre björkarna är relativt nyplanterade, ca 4 - 5år.
Co Cornus alba 'Sibirica', korallkornell
Kornellen har mycket intorkade grenar (eventuella frysskador) och är på flera ställen gles.
Ra Rabatt, misskött och övervuxen med ogräs.

Kablar

Ett antal kablar löper genom parken. Kartan nedan visar flera olika kablar som går mellan lyktstolparna samt en elkabel som går från en elstolpe (c) mot bussgods. Elstolpen används på vintern då julgransbelysningen tänds (Karta från vattenfall Service Nord AB). Kartan till höger visar en optikkabel (elnetwork, Torsten Gezelius). Kablarna kan vid anläggning läggas om men ska likväl tas hänsyn till för att minimera onödiga kostnader.



Skala 1:500



Gällivare Järnvägspark
Nulägesplan:
Parkens innehåll, karaktär och omgivning.

Angelina Hjelm augusti 2008

Gatu- och parkenheten

I Gällivare kommun tjänstgör 1622 tillsvidareanställda (*mundlig källa 1*). Gatu- och parkenheten som ansvarar för kommunens parker, fritidsanläggningar, skogar samt gång- och cykelvägar bemannas av 4 heltidsanställda, 8 säsongsanställda samt 4-6 stycken skolungdomar. Ingen av de heltidsanställda och endast 3 av de 8 säsongsanställda arbetar med det gröna och skolungdomarna minskar för varje år, (*mundlig källa 3*). Huvudansvaret (planeringen) för grönytorna ansvarar enhetschefen på gata och park för, arbetet (skötsel och underhåll) styrs av arbetsledaren och under denna arbetar parkarbetarna. Verksamhet syftar till att "tillgodose allmänhetens krav på välskött parkmiljö och fritidsanläggningar" (*Olofsson, Stefan, 2007*). Arbetsuppgifterna består bl.a. av underhåll av rastplatser, lekplatser, tätortsnära skog samt vård av parker och planteringar. Vintertid ansvarar verksamheten även för bl.a. snöröjning, halkbekämpning, snöskulptering, juldekorationer och julgranar, (*Olofsson, Stefan, 2007*). Ingen av de anställda har trädgårdsrelaterad utbildning, däremot finns det en trädgårdsarbetare med över 30 års erfarenhet. Verksamhetens totala budget för parker, lekparkar och grönområden ligger på ca 2 980 000kr per år, varav enbart 943 000 är driftkostnad (skötsel, underhåll) och resten personalkostnad, (*mundlig källa 2*).

Skötselresurser

Den största posten i driftkostnadsbudgeten är gräsklippningen. Gräsklippningen är uppdelad i tre nivåer. Nivå 1 är intensiv skötsel och klipps i snitt 1 gång per vecka med gräsklippare. Nivå 2 betecknas som högvuxen gräsyta och klipps tre- fyra gånger per år. Nivå 3 klipps en gång per år med slaghack, exempelvis ängsytor, (*Olofsson, Stefan, 2007*). Den här beteckningen används även för att förklara vilken typ av skötselnivå ett parkområde har.

Eftersom driftkostanden är relativt låg blir utemiljön lidande. Områden som är särskilt drabbade i kommunen är rastplatser utmed vägarna, dock är skötselnivån låg i stora delar av tätorten. Det område som prioriteras främst är centrumtorget med tillhörande grönytor, (*mundlig källa 2*).

Skötselfrekvensen i Järnvägsparken är låg. Gräsklippningen utförs dock enligt nivå 1 som är den högsta nivån och klipps ca 2 gånger under en 3-veckors period. I övrigt arbetar enbart 1 person med ogräsrensning och detta görs vanligen 1 gång per säsong. På våren planteras två urnor med sommarblommor (markerade med s på karta 4) och ställs ut i parken, dessa tas bort när frosten kommit. Någon beskärning görs inte annat än på hösten då korallkornellplanteringen rensas och gödslas, (*mundlig källa 4*)

Ekonomiska resurser

De ekonomiska resurserna för nyanläggningar är varierande beroende på om projektpengar tilldelas, medan de för underhåll är låga, se driftkostnad i stycke 1, (*mundlig källa 2*). Jag förutsätter dock här att de är tillräckliga för skötsel och anläggning av den typ som stämmer in på beställarens visioner för Järnvägsparken.

Kunskapsrelaterade resurser

Dem som sköter parker och grönytor inom kommunen saknar idag utbildning inom trädgård och parkskötsel samt växtkunskap. Kunskapen är bristande och ofta är det ferieanställda skolungdomar som arbetar med skötseln. Beskärning görs inte alls då kunskap inom området saknas helt, (*mundlig källa 3*). Det arbetar en person med över 30års erfarenhet inom området som

i viss utsträckning försöker sprida sin kunskap till sina medarbetare, dock finns det ingen tid avsatt för utbildning eller undervisning av skolungdomar eller säsonganställda.

Organisation av arbete

I slutet av 80-talet upprättades det en grönplan som parkenheten arbetade efter, därmed arbetade man i en gemensam riktning för att upprätthålla och förbättra utemiljön. För ca tio år sedan avvecklades grönplanen och idag finns knappt resurser till driften av grönytorna. Det har lett till att många invånare, turister och även dem som arbetar inom enheten i kommunen är missnöjda med grönytorna i tätorten. Enheten anser sig ha gott samarbete, men saknar tydliga mål med parkverksamheten. Den grönplan som för ca 10 år sedan var fundamentet i verksamheten följs inte längre och därmed saknas det en handlingsplan; en gemensam målbild.

Käll- och litteraturförteckning

Tryckta källor

Länsstyrelsens rapportserie nr 3/2007. *Fakta om Norrbottens län 2007*, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Luleå, 2007

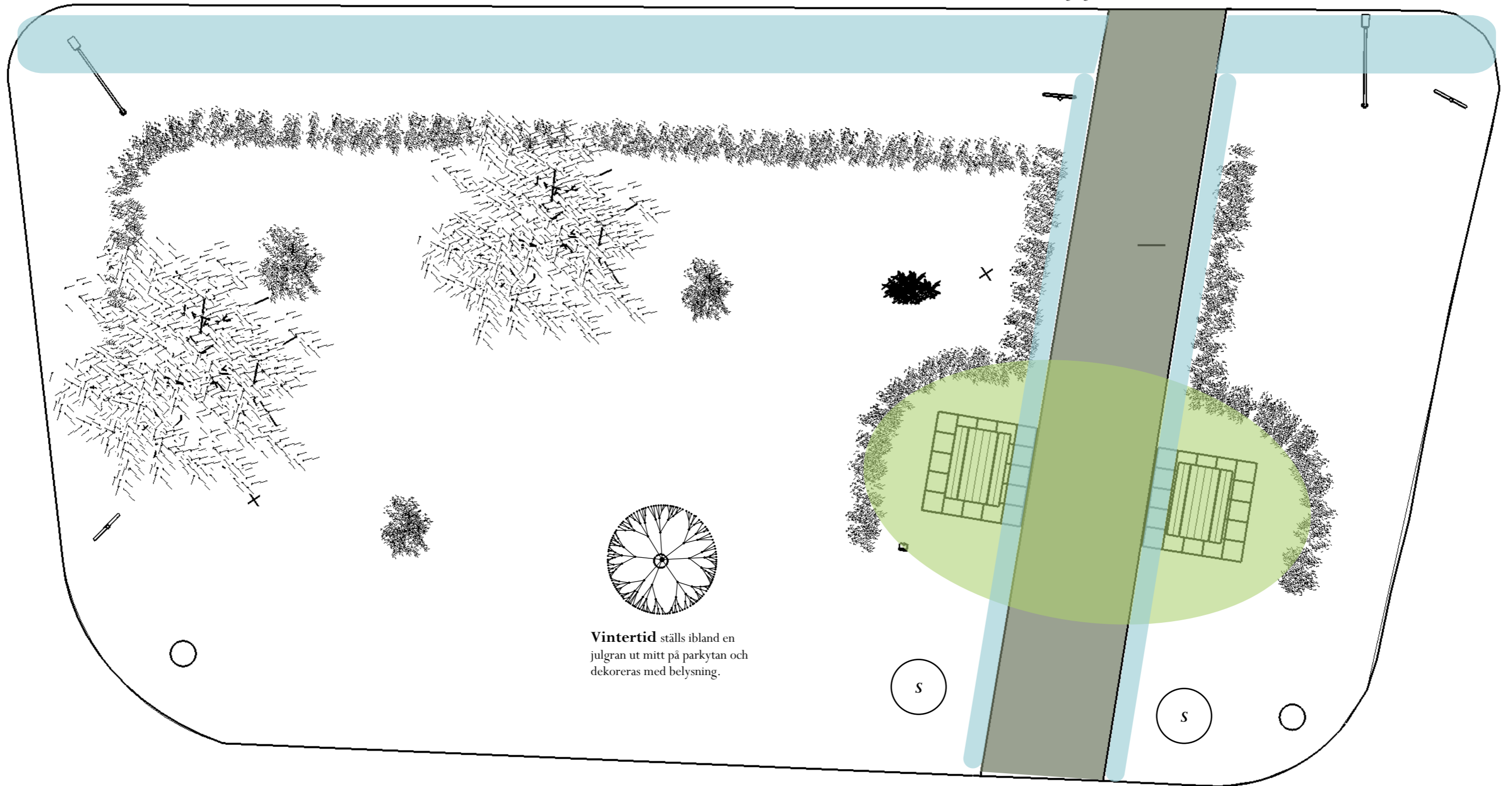
Elektroniska källor

Olofsson, Stefan, *Parkverksamhet*, Gällivare kommun, 2007, <http://www.gellivare.se>, sökväg: Kommun & samhälle/ Gällivare kommun/ Service & Teknik/ Gata & Park. [2008-07-25]

Muntliga källor

1. Alavaala, Stina, personalenheten, Gällivare kommun, 2008-07-24. Uppgiften är hämtad ur hälsobokslutet, augusti 2007.
2. Waara, Alf, enhetschef Gata & Park, Gällivare kommun, 2008-07-29
3. Strandgård, Bosse, arbetsledare, Gällivare kommun, 2008-08-13
4. Karlsson, Tuula, trädgårdsarbetare, Gällivare kommun, 2008-08-12

För trafiksäkerhetens skull ska sikten hållas fri vid övergångsstället och in- och utfarter.



Vintertid ställs ibland en julgran ut mitt på parkytan och dekorerats med belysning.

Funktion och användning. Parken används uteslutande av turister samt resande ortsinvånare. Bortsett från sittplatserna saknar området en tydlig funktion. Det grönmarkerade området är av brukarna använd yta, övriga ytor används sällan eller aldrig. Detta kan bero på asfaltsvägen som direkt lotsar besökaren rakt igenom parken utan att bjuda in till övriga områden. Även buskarnas placering förstärker denna effekt och stänger ute besökaren från gräsmattan.

Vintertid plogas gång- och cykelvägen fri från snö. Vallar bildas på sidorna. Även storvägen på parkens nordöstra sida plogas och en vall bildas utmed gatan, se planen.

Parken är omgiven av fyra vägar vilket ställer krav på hänsyn till trafiksäkerheten. Hur nära vägen växtmaterial får planteras och hur höga dessa får vara beslutas av trafikansvarig i kommunen. Något specifikt besked om detta har inte gått att få, däremot bör inget känsligt material placeras närmare än 1,5-2 meter från parkens alla kanter då eventuella snövallar kan avlastas där. Jag föreslår dock att entreprenörerna som skottar snön på vägarna kring järnvägsparken flyttar den någon annanstans för att undvika packnings- och brytskador på växtmaterial och mark. Ytterligare argument för att forsla bort snön till snötippor är att snövallarna inne i staden bildar mycket smältvatten på våren samt försenar vegetationsperioden.

Asfalterad Gång- och cykelväg. Fungerar som trafikled från järnvägsstationen till hotellet och mot centrum. Vintertid skottas gångvägen ren från snö.

Av brukarna använd yta. Sittplatser med bord på en kvadratisk betongläggning. Dessa sittplatser brukas ofta och länge av turister som väntar på anslutande trafik. På stationsområdet finns dock enbart tre sittplatser med bord (två av dessa i parken), därmed är valmöjligheten mycket begränsad.

Snövallar. Plogningen sköts av entreprenörer. Snövallar kan vid plogning bildas utmed parkens kanter, därmed bör inget känsligt växtmaterial planteras närmare parkgränsen än 1,5- 2 m. Snövallarna bör dock flyttas till ett annat område.

Skala 1:100 5m

Gällivare Järnvägspark

Nulägesplan:

Funktion och användning



Angelina Hjelm augusti 2008

Historisk undersökning

SJ:s landsomfattande verksamhet har varit oerhört betydande för trädgårdskulturens utveckling. Järnvägsstationerna antog en särställning i de svenska samhällena. Deras starka symbolvärde för orten avtecknades i arkitekturen och de parker och planteringar som uppfördes i anslutning till stationshusen. Vid en gestaltning av en järnvägspark bör man därför vara medveten om och förhålla sig till dess betydelse och historia.

Jag har gjort en förundersökning kring och presentation över Statens järnvägars planteringsväsende för att påvisa vilken betydelse, funktion, utformning och innehåll stationsparkerna och planteringar har haft. En separat undersökning för Norr- och Västerbotten har även gjorts och därmed har jag riktat fokus på ett område som inte behandlats separat tidigare. Jag har genom litteraturstudier sammanfattat verksamheten i stora drag.

För att den historiska delen inte ska bli för tungläst och för att rikta fokus på järnvägsparken i Gällivare presenteras Statens järnvägar och planteringsväsendet samt Järnvägsparken i Norr- och Västerbotten i bilagorna 1 och 2.

Det finns en hel del skrivet om järnvägsparken i Sverige. Statens Järnvägar har i över ett sekel upprättat mängder av anläggningar vid stationshus, banvaktstugor och hållplatser runt om i landet.

De viktigaste källorna till SJ:s planteringsväsende förvaltas av Riksarkivet och de olika landsarkiven. Idag är dock möjligheterna små att skapa en heltäckande bild av verksamheten då arkiven tyvärr gallrats mycket hårt och mängder av material om parker och planteringar gått förlorade.

Jag har i huvudsak använt mig utav den litteratur som finns tillgänglig på biblioteken och då i första hand av *Statens järnvägar : 1856-1906. D. 2, Bana och byggnader*, för att komma så nära källan som möjligt. Ett antal ritningar har även studerats.

På följande sidor följer en redogörelse för Gällivare stationsområdes historia.

Undersökningen grundar sig i huvudsak på fotografier funna i flertalet olika bildarkiv, bl.a. bildarkivet i Järnvägmuseet i Gävle, Norrbottens museum, Gällivare bildarkiv, Gällivare Museum, Hembygdsföreningen i Gällivare m.fl. Tyvärr saknas datering på flera av fotografierna vilket i viss mån har försvårat arbetet.

Det finns flertalet ritningar över byggnaderna vid stationsområdet, däremot knappt några ritningar över parkytorna och planteringarna. I SJ:s ritningssamling (Riksarkivet i Arninge) återfinns endast en karta över stationsområdet där parkytorna är inritade, se Fig. 2. Jag har även med hjälp av en arkivarie vid Riksarkivet sökt i stambanarkiven efter textdokument, dock utan resultat. Inte heller Lantmäteriet, hembygdsföreningen, biblioteksarkiven eller kommunen kunde tillhandahålla historiska kartor över grönyttorna.

Slutligen har jag samtalat med tre personer i Gällivare angående stationsområdets historia. De tre personerna har varit 1: Ture Wirén, ordförande i Gällivare bysamfällighet, en post han har haft i över 30 år, 2: Laila Furskog, tidigare politiker och SJ:anställd, samt 3: Lars Israels-son, kultursekreterare i Gällivare kommun. Datumet för samtalen var 2008-07-16. Samtalen har inte styrts av några av mig förebredda frågor utan personerna i fråga har själva fått berätta om stationsområdets historia.

Gällivare stationsområde



Fig. 1 Gällivare järnvägsstation, gissningsvis 15-20- tal

Gällivare järnvägsstation byggdes år 1893-94 i fornordisk stil av SJ:s chefsarkitekt Folke Zettervall, verksam år 1895-1930 (*Gällivare Lappland 2008*). Folke Zettervall har ritat samtliga stationsbyggnader på följande linjer: Krylbo - Frövi, Bohusbanan, Göteborg - Skee, Järna - Nyköping, inlandsbanan Orsa - Gällivare med bibanor, Storuman - Umeå, Arvidsjaur - Skellefteå, Gällivare - Riksgränsen och Boden - Haparanda (*wikipedia*).

Vid bygget av järnvägen mellan Boden och Gällivare arbetade hela 3000 man med att färdigställa sträckan, en siffra som kan jämföras med de 3527 personer som utgjorde hela kommunens folkmängd eller de 276 kyrkbyinvånare som befolkade dåtidens Gällivare (*Gösta Forsström, 1988*).

Det första loket ångade in i Gällivare kvällen den 15 december år 1887, och därmed låg vägen till omvärlden öppen, (*Gällivare tätort och landsbygd 1988*). År 1888 gick det första malmtåget från Gällivare till Luleå och banan öppnades för allmän trafik 1892. Inlandsbanan från Kristinehamn till Gällivare blev klar år 1937, (*Malmabanans historia*).

Att järnvägen uppskattades som transportmedel råder det ingen tvekan om, på femtiotalet arbetade det över 200 SJ-anställda i Gällivare kommun och det gick flera tåg om dagen söder och norrut, (*Muntlig källa Laila*). I Fig. 2, en karta över Gällivare bebyggelse, syns det att järnvägsstationen fick en betydande placering i samhället.

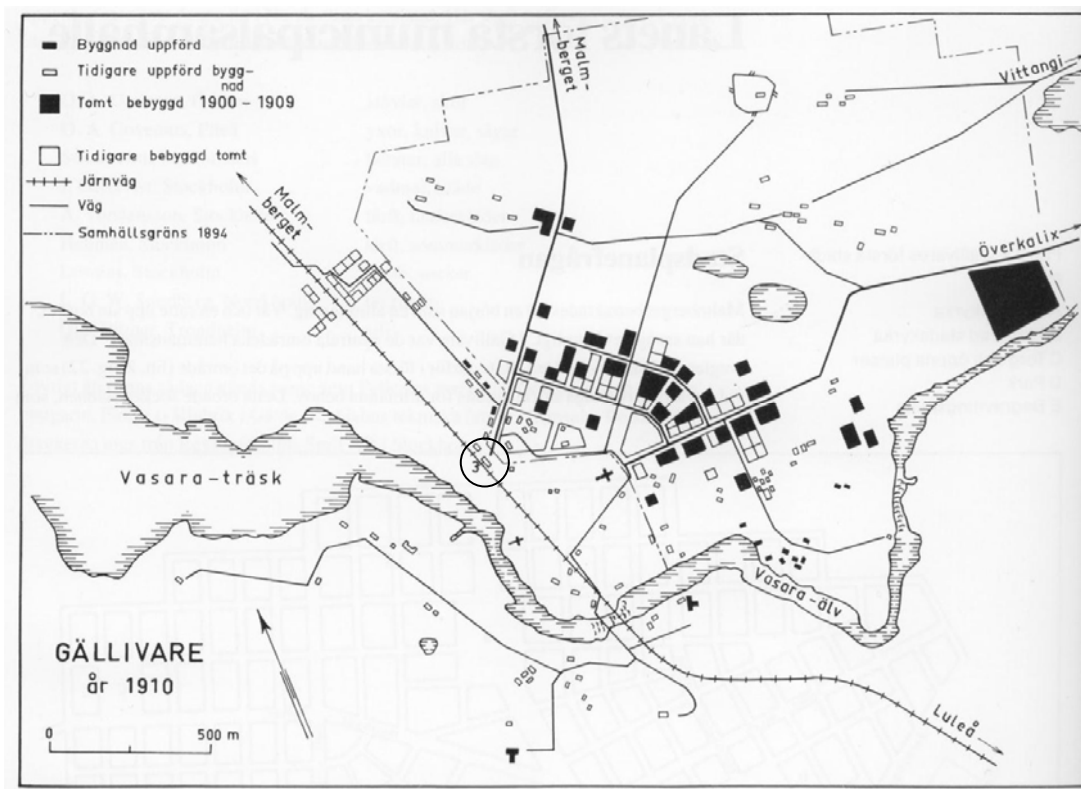


Fig. 2 Gällivare bebyggelsebild från år 1910. Stationsområdet är inringat.

När stationsbyggnaden stod färdig år 1894 dröjde det troligtvis ett år innan det upprättades några grönområden i anslutning till huset. Dessa är dokumenterade i ritningen från år 1895, Fig. 3¹.

I en kronologisk förteckning över stationernas planteringar² är planteringarna vid Gällivares station upprättade första gången år 1904, ca 10 år efter det att stationsbyggnaden stod färdig. Tyvärr har jag inte funnit några dokument över planteringarna från denna tid.

¹ Det finns alltid en risk med äldre ritningar där vissa områden kan vara "tänkta" ytor eller inritade som förslag till förändring, men i och med att ritningen är rubricerad "förslag till läge för uthus i Gällivare" är sannolikheten hög att det verkligen såg ut som ritningen visar vid den här tiden.

² Welin, G. (red.) (1906). Planteringar *Statens järnvägar* : 1856-1906. D. 2, *Bana och byggnader*, s. 606-609.

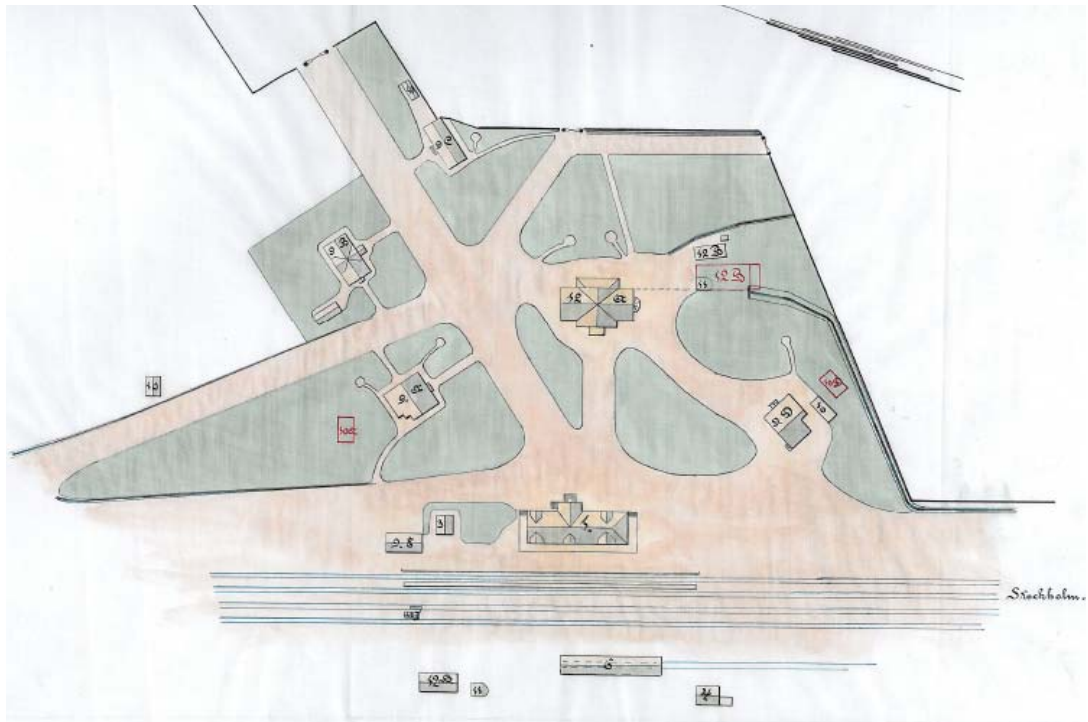


Fig. 3 Det här är den tidigaste och enda karta som jag lyckats söka rätt på över Gällivare stationsområde där grönytorna finns inritade. Kartan är upprättad som "förslag till läge för uthus vid Gällivare" och är daterad 23 okt. 1895. Ärendet som kartan hänvisar till går inte längre att finna, det framgår heller inte vem som ritat den. Järnvägsstationen är den avlånga byggnaden öster om rälsen. Direkt norr om denna ligger en liten grönyta. Mitt emot stationsbyggnaden står järnvägshotellet och däremellan ligger två större grönytor. Tågmästarbostad med tillhörande tomt syns i norr.



Fig. 4 Järnvägsstationen sedd mot söder. Fotografiet är troligen från samma tid som ritningen. I fotografiets vänstra kant syns den mindre av de två grönytorna som tillsammans bildar en allé upp mot järnvägshotellet. I fotografiets högra kant skymtas tomten till tågmästarbostaden. I bakgrunden syns Dundret.



Fig. 5 Järnvägshotellet sedd från stationsbyggnaden.



GELLIVARE JÄRNVÄGSSTATIONEN OCH GRAND HOTELL. Förlag: J. Söderbergs Bokh. Gällivare.

Fig. 6 Fotografi från ca 1903. Gällivare stationsbyggnad till vänster, taget mot norr. Till höger syns hotellet och i bakgrunden bostadshus. Parkytorna är relativt nyanlagda (ca 9 år) och planterade med flertalet träd. En grönyta har tillkommit till höger om stationsbyggnaden, (finns ej med på ritningen i Fig. 3 och syns ej heller på kortet i Fig. 4.)



Fig. 7 Järnvägsstationen. Ytterligare ett antal år har gått sedan trädplanteringen gjordes i Fig. 6.

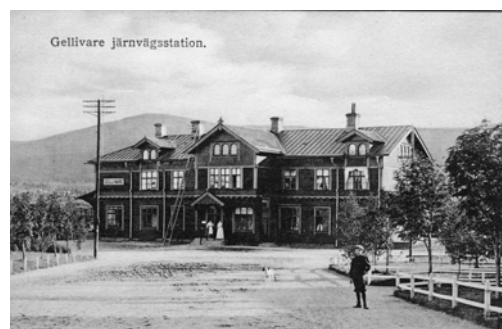


Fig. 8 Fotografiet är gissningsvis från år 1915-1920 med tanke på trädens storlek.



Fig. 9 Järnvägsstationen, gissningsvis 40-50-tal.



Fig. 10 Träridå med björk, 40-50-tal.

Då det varit svårt att få tag på kartmaterial över stationsområdet under 20 – 60 talet där parkytorna är inritade går det heller inte fastställa exakt hur grönyterna har förändrats. Dock vittnar fotografierna om få förändringar. Troligen har parkområdena på stationsområdet i stort sett haft samma utformning från anläggningsskedet (1894-95) fram till 50-talet då det nya hotellet byggdes. Grönyterna togs antagligen bort och ersattes av nya. Det finns två fotografier

som stärker denna hypotes; Fig. 11 där det gamla järnväshotellet (år 1946) kantas av de båda alléerna och Fig. 12 (från 1958) där det nya hotellet är uppfört och grönytorna antagit en annan form.

I Riksarkivets riktningförteckning³ över trädgårdsanläggningar från åren 1938-1957 gjordes det enligt uppgift en omformning av Gällivare stationsområde år 1948. Tyvärr kunde Riksarkivet inte finna ritningen, men uppgiften är tillräcklig för att fastställa årtal för eventuellt hotellbygge och nyanläggning av parkområden.

Fig. 13 visar en karta över stationsområdet och järnvägsparken så som den med säkerhet såg ut år 1976. Grönområdena har av allt att döma sett ut ungefär som kartan visar från 50-talet fram till idag.



Fig. 11 Det gamla järnväshotellet fotograferat år 1946. Grönytorna finns kvar och tycks ha samma utformning som vid anläggningen 1894-95.



Fig. 12 Det nya hotellet fotograferat år 1958. Grönytorna i Fig. 11 är ersatta av en ny parkyta.

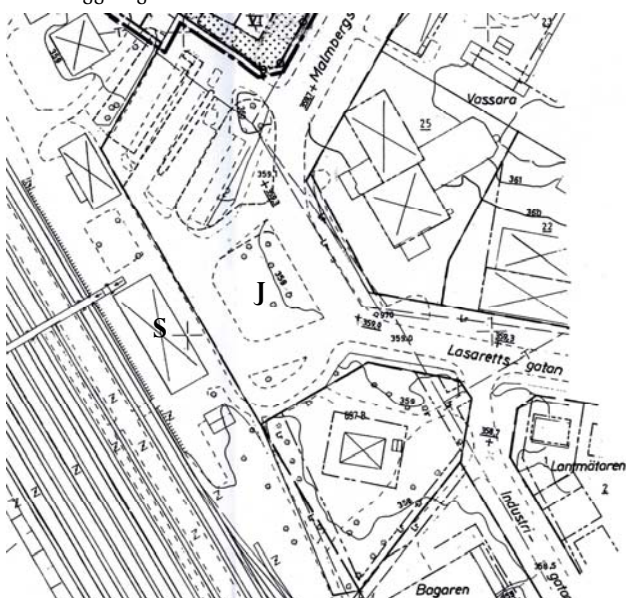


Fig. 13 Karta över stationsområdet. Stationsbyggnaden markerad med S. Järnvägsparken markerad med J. Upprättad i uppdrag av Gällivare kommun år 1976 av NAB Konsult, Luleå.

Det går inte utläsa några direkta stilideal i den anlagda stationsgrönskan. Troligen är det naturen som varit förebild för parkytorna, vilka har omgärdats med staket för att skyddas från bl.a. boskap.

Parkytorna anlades under den tid då Agathon Sundius hade tjänsten som SJ:s trädgårdsdirektör⁴. Ekonomin var stramare än tidigare och stor omsorg lades på skyddsplanteringar utmed järnvägen. Träd och buskar som tidigare, under regi av Frey Hellman som tjänstgjorde som SJ:s trädgårdsdirektör mellan år 1873-1887, planterats i grupper, så kallade fyllnadsplanteringar, gallrades och separerades. I Norrbotten rådde dock ofta en eftersläpning gällande trädgårdsutvecklingen på upp till 50 år (Krekula, I. (1982) vilket för järnvägsparken

³ Riksarkivet, "Förteckning över ritningar på trädgårdsanläggningar åren 1938-1957": Gällivare, omf stationen. Datum: 10.1948, ritn. nr: 472, rulle nr: 8.

⁴ För mer utförlig information om SJ:s trädgårdsdirektörer se bilaga 1.

i Gällivare kunde innebära att fyllnadsplanteringar var det som eftersträvades. Det var även under Sundius regi som Statens järnvägar påbörjade försöksodlingar på fleråriga växter och förde diagram över dessa för att ta fram klimatanpassat växtmaterial till landets olika stationer⁵.

Agathon Sundius efterträddes av Enoch Cederpalm (tjänstgjorde åren 1920-1938) som utvecklade försöksodlingarna och förespråkade parkmiljöer som samverkade med den omgivande naturen. Gällivare järnvägsstation hade en direkt koppling till landskapet runtomkring, främst genom växtmaterialet.

Träd som enligt SJ:s härdighetsdiagram planterats kring Gällivares station är, förutom vanlig björk som är det dominerande trädslaget, dvärgbjörk, asp, hägg, rönn, gran och tall. Kring sekelskiftet ökade intresset för barrväxter, trots att dessa finns nedtecknade i härdighetsdiagrammen över de växtmaterial som ska ha funnits på stationsområdet i Gällivare, har barrväxtmaterialet inte noterats på några av fotografierna.

De buskar som finns nedtecknade i diagrammet är blåvide, lappvide, svartvide, ullvide och svarta och röda vinbär. Idag växer det övervägande björk samt några enstaka rönnar på stationsområdet. Den enda plantering som gått att spåra är den som syns på fotografiet i Fig. 14.



Fig. 14 Järnvägsstationen sedd från söder, gissningsvis 50-60-tal. Till höger om stationen och framför den lilla kiosken syns en lång rabatt, vilken är den enda rabatt som jag lyckats upptäcka på något fotografi. Troligen växte det här: fjällaster, gåsört, förgätmigej, skogslysa, rabarber, storknäbb och fjällvallmo, (SJ:s härdighetsdiagram).

⁵ Härdighetsdiagrammen finns att bilaga 2.

Tekniska kontorets parksektion upprättade år 1988 en grönplan/trädplan för Gällivare, Malmberget och Koskullskulle i syfte att utveckla grönstrukturen. Grönplanen upprättades parallellt med den mer detaljerade centrumplanen. I centrumplanen framhävs följande tre områden som viktiga: järnvägstorget, centumparken och gågata-avsnittet. Områdena skulle "betraktas som nyanläggningsobjekt och finansieras med särskilda anslag".

Under "förslag och rekommendationer för friområden och växtlighet i centrum" finns följande att läsa om järnvägstorget: "framför järnvägsstationen formas en representativ plats av öppen karaktär, omgiven av trädrader, gärna också med inslag av konst och skulptur som ett ansikte utåt." Fig. 15 visar den skiss som var bifogad texten, (NAB Konsult, 1988).

Någon annan dokumentation över kommunens planer för järnvägsparken har jag ej funnit⁶.

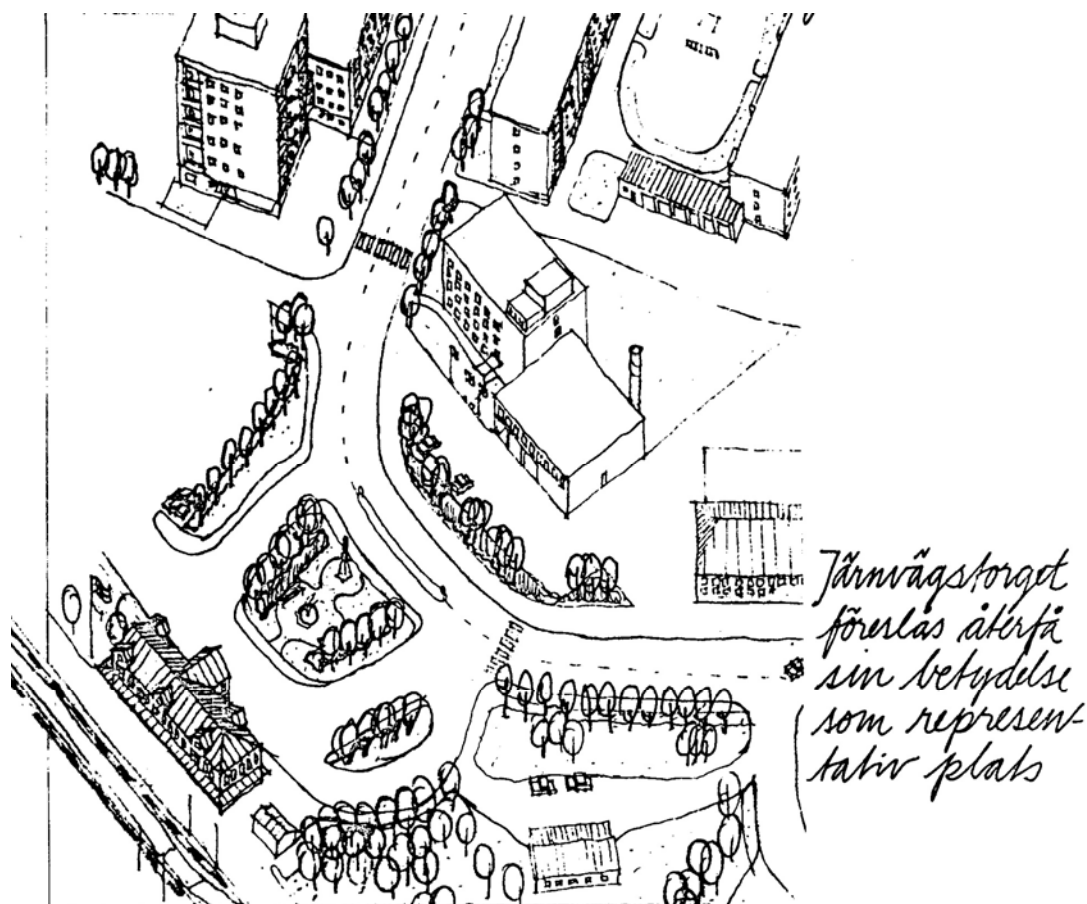


Fig.15 Skiss över järnvägstorget så som den skulle kunna utformas. Skissen är ett förslag.

⁶ Endast en liten del av tiden har avsatts för denna typ av informationssök, därmed kan det finnas ytterligare textutdrag, ritningar m.m. rörande omformning och idéer av järnvägsparken i Gällivare.

Mitt förhållningssätt till järnvägsparkens historia och framtid

En järnvägspark bär vanligtvis på mycket historia och är en symboliskt laddad plats. Då järnvägen nådde Gällivare och bröt "ödemarkens" isolering var detta säkerligen en framtidens dag som uppbringade många förväntningar. Dock har det genom det material som jag haft tillgång till varit svårt att fastställa någon direkt funktion av parkytorna och planteringarna i Gällivare. De planteringar som uppfördes i anslutning till stationshuset var troligen inspirerande och informerande för invånarna, och de omgärdade parkytorna med olika träd- och busksorter förmedlade säkert ett prydligt och intressant intryck. Ändock anser jag att parkytorna haft en ganska formell och praktisk utformning, med den huvudsakliga funktionen att leda besökaren från stationsbyggnaden upp till järnvägshotellet och vice versa. Upplevelsevärdet av parken i sig är och var nog ganska litet. Det går inte heller utläsa några direkta stilideal eller förändringar av dessa som var brukligt på många andra stationer. (I de större orterna var järnvägsparkerna den plats där samhället stoltserade med sin kunskap inom trädgårdskonstens stilideal). Gällande planteringarna har detta varit svårare att utläsa då dokumentationen varit bristande.

Järnvägsparken i Gällivare har förlorat sin förutvarande funktion att leda besökaren mellan de två viktiga byggnaderna som hör ett stationsområde till. Den gröna omhuldande miljön är även den förlorad. Idag är platsen mycket öppen och en tydlig funktion saknas. Jag anser påståendet "*järnvägstorget föreslås återfå sin betydelse som representativ plats*" vara helt riktig, men utifrån mitt perspektiv sett ifrågasätter jag den öppenhet som exemplifieras i skissen, Fig. 15, samt målbilden av denna. Mitt förhållningssätt till den historia som stationsområdet bär på är starkt avgränsat av den omgivande miljön. Den "nya" hotellbygganden skiljer sig på alla sätt från den fornnordiska stationsbyggnaden och därmed är deras historiska samverkan bruten. Det enda som binder dem samman är placeringen då hotellet ligger på ungefär samma plats som den tidigare hotellbyggnaden. Parkytan är idag, till skillnad från förr, även separerad från hotellet av en ganska stor bilväg med refug i mitten vilket gör att insynen och det fysiska och visuella bullret är ytterst påtagligt i parken. Att skapa en öppen plats för att knyta samman stationsbyggnaden och hotellet är idag inte eftersträvänsvärt då jag anser att de negativa konsekvenserna överstiger de positiva värdena med ett sådant grepp. Samverkan mellan stationen och hotellet är bruten och istället bör den historiska miljön som fortfarande finns i direkt anslutning till stationsbyggnaden utvecklas och förbättras. De bör även anpassas till de värden som efterfrågas idag samt till de användningsområden ytorna har.

Det som direkt går att förhålla sig till gällande platsens historia är växtmaterialet, men då jag inte valt att studera detta ämnesområde separat och i detalj har jag inte en tillräckligt tydlig bild av vilka växter som faktiskt användes i parkområdena samt under vilka tidsperioder. Där emot kan växtmaterialet i min gestaltning komma att förhålla sig till det omgivande landskapet vilket var det som sannolikt eftersträvades i anläggningsskedet i slutet av 1800-talet.

Mitt uppdrag med gestaltningen är att skapa en för Gällivare representativ plats. Jag anser det inte motiverat att rekonstruera parken efter tidigare utformningarna eller innehåll då dessa skulle tillföra mycket lite till stationsområdet. Av parken finns numera inte mycket historiskt material att bygga vidare på, därför bedömer jag att järnvägsparken i första hand bör fylla den funktion och uppfylla de värden som idag efterfrågas. Järnvägsparkerna har delvis syftat till att speglat tidens ideal. De ideal som jag idag uppfattat som rådande är bl.a. att skapa mer med brukarna än för brukarna. Detta ska i viss mån tas hänsyn till i min gestaltning.

Käll- och litteraturförteckning:

Tryckta källor:

Forsström, Gösta & Strand, Bo (red.) (1988). *Gällivare kommun: skrifter. D. 2, Gällivare : tätort och landsbygd. 2.*, oförändr. uppl. Luleå: Norrbottens museum.

NAB Konsult, 1988, *Centrumplan Gällivare, del av översiktsplan för Gällivare kommun.*

Gällivare : bygd i förvandling : ett grupparbete. (1983). [Malmberget]: [ABF Malmberget]

Krekula, I. (1982). *Trädgårdsutvecklingen i Norrbotten..* Examensarbete

Elektroniska källor:

Malmbanans historia, <http://www.malmbanan.se/hist/hist.html>, 2008-08-14

Wikipedia, den fria encyklopedin, http://sv.wikipedia.org/wiki/Folke_Zettervall, Sidan ändrades senast den 22 juli 2008, 2008-08-14.

Elektronisk källa: Gällivare Lappland. <http://www.visit.gellivare.se/scripts/SE/index.asp>
Sökväg: Se & Upplev / Alla / Byggnader / Kulturmiljö / Gällivare Järnvägsstation. 2008-04-18.

Bildförteckning

Fig. 1 Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle. Filnamn: JVM_KCA00704

Fig. 2 Forsström, Gösta & Strand, Bo (red.) (1988). *Gällivare kommun: skrifter. D. 2, Gällivare : tätort och landsbygd. 2.*, oförändr. uppl. Luleå: Norrbottens museum. Sidan 68.

Fig. 3 Riksarkivet, avdelningen för statliga arkiv, Arninge. SJ:s ritningsarkiv.

Fig. 4 Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle. Filnamn: JVM_2534

Fig. 5 Gällivare bildarkiv, Access Nr 1997-2436, Foto: Mesch, Esbjörn, Malmberget.

Fig. 6 Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle. Filnamn: JVM_KCA00697

Fig. 7 Gällivare bildarkiv, Access Nr 20080418

Fig. 8 Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle. Filnamn: JVM_KCA00704

Fig. 9 Gällivare bildarkiv, Access Nr IB1986-3559, Foto: Barrel Ida, Gällivare

Fig. 10 Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle. Filnamn JVM_2504

Fig. 11 Gällivare bildarkiv, Access Nr IB1986-3559, Foto: Barrel, Ida, Gällivare

Fig. 12 Gällivare bildarkiv, Access Nr 2005-7492, Foto: Almquist o Clöster, Hälsingborg

Fig. 13 Del ur grundkarta över Gällivare Kyrkstad, Gällivare kommun, Norrbottens län. Upprättad år 1976, NAB Konsult, Luleå

Fig. 14 Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle. Filnamn: JVM_2542

Fig. 15 NAB Konsult, 1988, *Centrumplan Gällivare, del av översiktsplan för Gällivare kommun, s.42*

Kommunens visioner för järnvägsparkens framtid

De personer som jag varit i kontakt med angående parkens framtid är Håkan Grönberg, avdelningschef GVA/Park/Fritid/Renhållning, Service- och teknikförvaltningen, Alf Waara, enhetschef gata/park, Lars Israelsson, kultursekreterare, Inga-Maj Backman, förvaltningschef service och teknik, samt Tuula Karlsson, trädgårdsarbetare inom kommunen.

I ett e-post⁷ från Håkan Grönberg den 7 april 2008 fanns följande önskemål att utläsa:

”Våra planer (idéer) för Järnvägsparken:

- * Båda hörnen mot Lasarettsgatan: Stora, vackra stenbumlingar från Stora Sjöfallet/Ritsem. Vattenfall som rinner ner längs stenarna
- * Träspalje i mitten mot Lasarettsgatan (utestänga trafikbuller, etc)
- * Några stora träd planteras på lämpliga ställen (också från Vägen Västerut). Buskar och blommor, etc
- * Staty av känd Gällivare-ambassadör
- * Parkbänkar och bord
- * Tågset för barn
- * Parken skall kunna användas året runt (sommars- och vinteraktiviteter). Vinter snö-/isskulpturer”

Den 16 juli 2008 under ett lunchmöte med Lars Israelsson, kultursekreterare, och Laila Furskog, politiker och tidigare SJ-anställd, diskuterades järnvägsparkens historia och framtid. Det som betonades var bl.a. vikten av parkens representativitet för Gällivare och dess historia och kultur. Fokus riktades särskilt till kvinnliga personligheter, bl.a. Agda Rössel (den första kvinnan med en chefsposition i FN, född i Gällivare kommun), då dessa anses dåligt representerade i samhället. De framkom även idéer om att parken kan fungera som en lärarik miljö med informationstexter och skyltar tillgängliga för turisterna, den grupp som dominerar i parken. Lars framhöll även vinterns betydelse och aktiviteter, där bl.a. tomten är ett signum för Gällivare.

⁷ Hela e-postmeddelandet finns i författarens ägo

Vad är representativt för Gällivare?

För att begränsa detta ämnesområde har jag främst fokuserat på det som berörda parter inom kommunen velat förmedla med järnvägsparken; deras visioner och önskemål.



Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4

Landskapet

Gällivare är präglad av ett nära förhållande till det omgivande landskapet. Sydväst om tätorten ligger lågfjället och naturreservatet Dundret, 823 m.ö.h. Från västtoppen syns en elftedel av Sveriges yta och midnattssolen lyser här från början av juni och ca en och en halv månad framåt. Stora arealer fjäll, fjällbjörk- tall och granskog, myrar och sjöar är det som karaktäriserar Gällivares natur. Träd som björk, rönn, sälg och asp dominerar inne i samhället. Vassaraälven rinner utmed tätortens södra del och mynnar ut i ett biflöde i väster. Vintertid är det polarnattens, norrskenets och det sagolika ljusets tid. Snön ligger metertjock och tystnaden är öronbedövande. Naturen kring Gällivare är oerhört uppskattad och nyttjad av invånare och turister.

Stora Sjöfallet har namngett en av kommunens nationalparker. Vattenfallet som förr ansågs som ett av Europas magnifikaste har idag väldigt lågt vattenflöde på grund av vattenkraftsexploatering. (Wikipedia). Här finner man den omtalade sjöfallsgraniten, en rosaaktig sten som eventuellt ska smycka järnvägsparken. Stenarten finns även i Ritsem, som är ett kraftverk i närheten av Stora Sjöfallet.

Kulturen

Gällivare har ett rikt kulturhistoriskt arv; rallarna, samerna, gruvdrift och industri är några exempel. En park som förmedlar och stärker den kulturella identiteten är viktig för andras förståelse och upplevelse av ortens historia. Jag tycker järnvägsparken mycket väl kan spegla olika delar av kulturen; dessa installationer behöver inte vara permanenta. Vilka kulturtyper kommunen väljer att exponera ligger dock utanför mitt ämnesområde.

Profiler

Agda Rössel

Det finns önskemål om att en staty av Agda Rössel ska pryda järnvägsparken, dels för att kvinnorna anses dåligt representerade i samhället, men framförallt för att hennes person och arbete är ett föredöme som väl motiverar ett monument i hennes ära.

Agda Rössel (1910-2001), dotter till järnvägstjänstemannen Emil Jäderström och Nina Landström, växte upp i Kilvo, söder om Gällivare. Hon var starkt engagerad i världsfred, mänskliga rättigheter, kvinnors jämställdhet, arbetarrörelsen med mera. År 1958 blev hon Sveriges permanenta delegat i FN och därmed den första kvinnan med en chefsposition i FN. Hon arbetade även som ambassadör i bl.a. Belgrad, Prag och Aten, var avdelningschef för Rädda barnens internationella hjälpverksamhet, ordförande i Yrkeskvinnorna samarbetsförbund, vice president och sedan ordförande i International Federation of Business and Professional Women, ledamot av Sveriges delegation i FN:s kommission för de mänskliga rättigheterna, kvinnans rättsliga ställning och i generalförsamlingen. Agda Rössel blev år 1998 hedersdoktor i USA samt fick mottaga ST:s arbetslivspris (*Gällivare Museum, Profilrummet, Agda Rössel*). Agda Rössel är som Barbro Alving uttrycker det i sin bok *Profiler: "ett stycke FN- historia" samt "ett stycke svensk politisk kvinnohistoria"* (*Alving, Barbro (1983)*).

Litteraturförteckning

Wikipedia, den fria encyklopedin, Sidan ändrades senast den 17 mars 2008. Sökväg: Stora Sjöfallet, 2008-09-01

Alving, Barbro (1983). Agda Rössel. *Bang. : profiler*. S. 259-267 : ill.

Bildförteckning

Fig.1 , 3 och 4 lånade från Lapplands bildbyrå, Peter Rosén, <http://www.rosenmedia.se/>, 2008-08-01

Fig. 2 Fotograferad av författaren, Sandviken och Dundret i Gällivare.

Vad tycker turister och invånare om järnvägsparkens nuläge och framtid?

För att få svar på ovanstående fråga använde jag mig utav en kvantitativ intervjumetod. Utifrån ett antal förberedda frågor (bilaga 3) intervjuade och samtalade jag med människor i de centrala delarna av tätorten och vid stationsområdet. Intervjufrågorna till invånarna är även riktade till övriga grönytor i tätorten då jag ansåg det viktigt att få en bild av vad dem i stort anser om samhällets utemiljö. Intervjun är begränsad till 20 personer, ungefär lika fördelat mellan invånare och turist. Det här är resultatet:

Turisterna

Järnvägsparken

Turisterna ansåg sammantaget att parken var ganska liten och alldeles för öppen. Mer än hälften av turisterna hade inte använt parken och verkade inte ha särskilt stor lust att nyttja den. De som använde parken väntade på anslutande trafik och satt då enbart vid bänkarna med tillhörande bord. Sittplatserna ansågs utsatta och tråkiga. Under tiden jag var på stationsområdet, ca 2 timmar, var det inte en enda människa som vågade sig ut på gräset, utan alla använde gångstigen och sittplatserna, trots att det var soligt väder. Turisternas önskemål för parkytan går att sammanfatta i två delar: det ena som en naturpräglad park, med exempelvis fjällbjörkskog och myr, den andra med mer hortikulturellt växtmaterial och mycket blommor och buskar samt sittplatser för avkoppling och upplevelser.

Invånarna

Järnvägsparken

Om järnvägsparken ansåg de flesta av invånarna att den: var för öppen och utsatt, hade tråkiga sittmöjligheter och för lite vegetation. Ingen av de intervjuade använde den, utan ansåg att den var till för turister, dels för att den låg en bit utanför centrum och för att den inte uppfattades som inbjudande. En kvinna berättade att hon tyckte parken skulle formges "för turister" för att förmedla det intryck av Gällivare som befolkningen vill skapa. Ett fåtal skulle kunna tänka sig att använda parken om den gjordes om och blev mysigare.

Övriga parkytor

På frågan om vad intervjupersonerna ansåg om Gällivare tätorts parker och planteringar var samtliga eniga om att en förbättring fordrades. De flesta associerade direkt till centrumtorget som Gällivares enda parkyta, vilket säger en del om hur invånarna uppfattar tätortens övriga parkytor. Samtliga var eniga om att mer grönt borde finnas utmed gator och i parker, särskilt i centumparken som av många, även de som arbetar inom parkverksamheten, kallas *det döda torget* just på grund av att ytan till största del är belagd med plattor. Några av de intervjuade önskade sig även fler parkrum och uppdelning av centrumtorget då det ansågs för öppet. Centumparken är den parkyta som nyttjas mest, främst på grund av sin tillgänglighet. Sjöparken, ett naturpräglat område med två fågelsjöar samt flertalet öppna gräsytor och en del busk- och trädgrupper, var det grönområde som användes mest efter centrumtorget. På frågan vad dem upplevde som trivsamt i en park fick jag följande svar: träd, buskar och blommor, sittplatser - både skyddade och öppna, att det hålls "rent och snyggt" samt möjlighet till både skugga och sol. De flesta var tveksamma till om de hade någon möjlighet att vara delaktiga i hur kommunen planerar och anlägger samhällets grönytor, de ansåg att informationsflödet var dåligt.

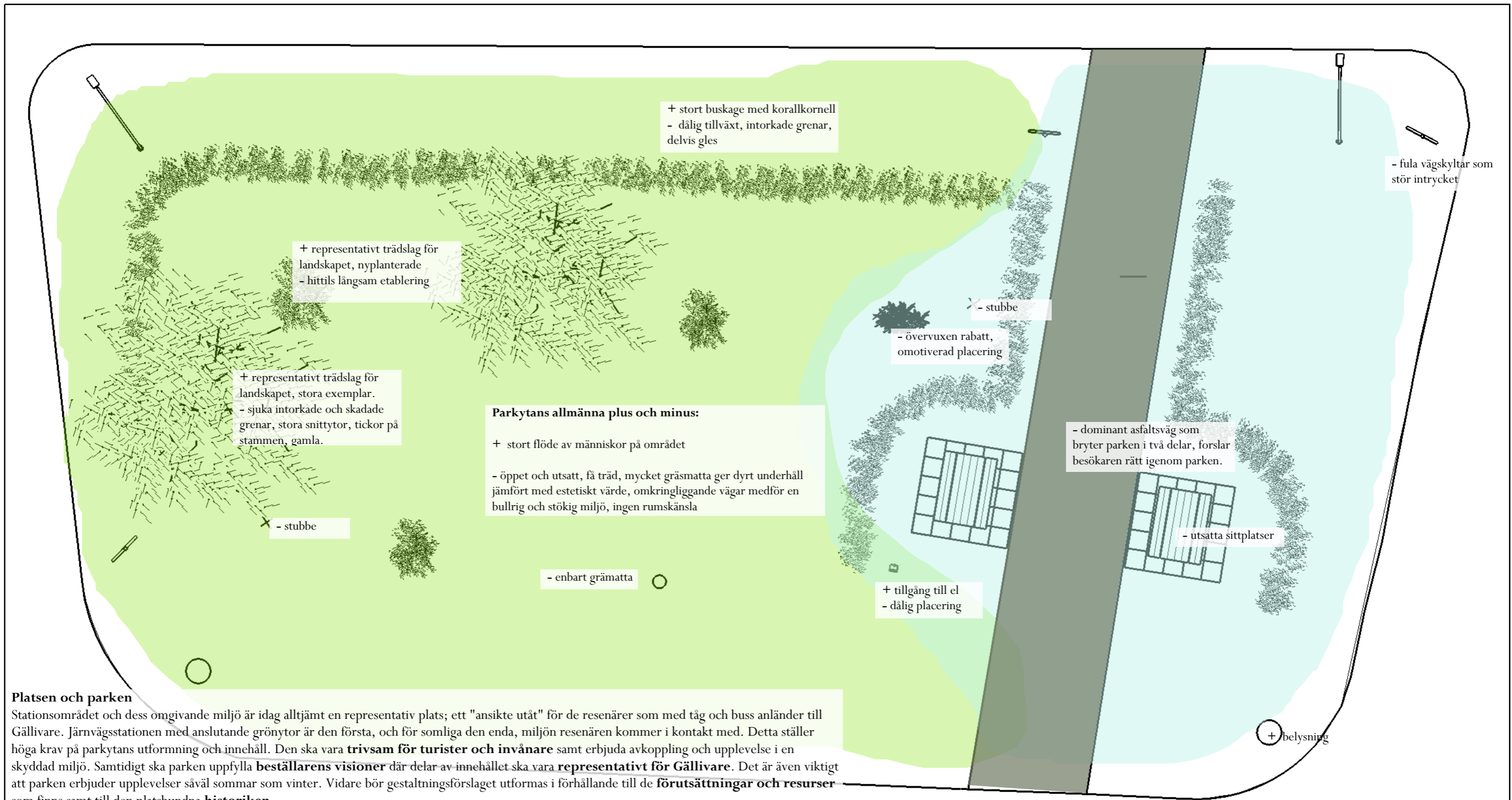
Mitt förhållningssätt till parkens nuläge och framtid.

Parkytan känns idag något eftersatt och oplanerad, det finns inte mycket att bygga vidare på då växtmaterialen är få, gräsmattan och asfaltvägen dominanta och utformningen bristande. Där emot finns det historia, önskemål och idéer från beställare och brukare samt en vilja till förändring inför parkens framtid. Vid skapandet av en grönyta är det många värden som ska samspela och tas hänsyn till. Dock krävs det prioriteringar för att parkens utformning och innehåll ska samverka och fungera som en helhet.

Mitt förhållningssätt gentemot parkens historia finns beskrivet i anknytning till den historiska undersökningen på sid. 31, sammanfattningsvis anser jag dock att järnvägsparken i första hand bör fylla den funktion och uppfylla de värden som idag efterfrågas. Brukarnas önskemål och visioner kommer därför lyftas fram med fokus på att förbättra sittmöjligheterna, motverka den öppenhet som idag anses negativ samt skapa både en naturinspirerad miljö samt en hortikulturell miljö. De av kommunens idéer för Järnvägsparken som jag anser motiverade är stenblocken från Stora Sjöfallet (dock ej den föreslagna placeringen då blocken skulle skymma sikten för trafikanter), mer vegetation, sittmöjligheter, kulturella inslag och upplevelsevärden året runt.

Jag finner att det som framförallt är representativt för Gällivare är naturen, därför ska en del av parken inspireras av ett stycke natur från det omgivande landskapet. Även kulturella inslag är viktiga och jag ämnar skapa en idé som kommunen själva kan utveckla. Inom ramen för detta arbete och mitt utbildningsområde finns det inte möjlighet att besluta vilka kulturella objekt som ska exponeras i parken, detta är ett beslut som ligger hos kommunen.

Vidare kommer parkens utformning och innehåll styras av de resurser som finns. Att göra hela parken skötselintensiv vore inte hållbart i längden med de resurser som finns idag. Vatten är dyrt i anläggning och drift varför jag valt bort den komponenten trots att den fanns ett önskemål om detta från kommunen, detta kan tillföras till parken senare om resurser finns. Jag anser heller inte att lekutrustingen är motiverad. Dels är parkytans placering (omgiven av fyra vägar) inte är lämpad för småbarnslek, lekutrustning kräver mycket underhåll och är relativt dyrt både i inköp och drift, parkens yta är liten och innehållet bör fungera tillsammans för att parken inte ska bli rörig, det finns även lekplatser i närheten, men slutligen så anser jag att kreativ lek bör uppmuntras; tillåt brukarna att nyttja hela parkens yta och variationsrikedom, ge utrymme för barn och vuxnas egen upptäckarglädje och fantasi. Barn leker alltid, oavsett utrustning.



Platsen och parken

Stationsområdet och dess omgivande miljö är idag alltjämt en representativ plats; ett "ansikte utåt" för de resenärer som med tåg och buss anländer till Gällivare. Järnvägsstationen med anslutande grönytor är den första, och för somliga den enda, miljön resenären kommer i kontakt med. Detta ställer höga krav på parkytans utformning och innehåll. Den ska vara **trivsam för turister och invånare** samt erbjuda avkoppling och upplevelse i en skyddad miljö. Samtidigt ska parken uppfylla **beställarens visioner** där delar av innehållet ska vara **representativt för Gällivare**. Det är även viktigt att parken erbjuder upplevelser såväl sommar som vinter. Vidare bör gestaltungsförslaget utformas i förhållande till de **förutsättningar och resurser** som finns samt till den platsbundna **historiken**.

Mål

Min idé men järnvägsparken är att utifrån de värden som efterfrågas samt med hänsyn till de visioner, önskemål och resurser som finns skapa en trivsam och representativ parkmiljö. Parken ska fungera som en avkopplande upplevelsemiljö för resande och bofasta i alla åldrar och nationaliteter.

Utvecklingsidé

Jag vill framhäva en del av den natur som finns i landskapet omkring Gällivare, och eftersom det alltid vuxit björkar på stationsområdet har jag valt björkskogen, som inte bara representerar en del av naturen utan även skapar en mycket vacker upplevelsemiljö med tydliga årsskiftningar. I den naturlika delen ska även kulturella inslag få en plats som kan verka intressanta för besökaren, bland annat stenblock från Stora Sjöfallet. Jag vill även skapa en trivsam, avkopplande miljö för resenärerna eftersom järnvägsområdet är så bullrigt och öppet. En liten blommande tillflyktsplats där personal, resenärer och invånare kan stanna för att vila, fika, upptäcka eller vänta på anslutande trafik. För att uppfylla flera olika värden har jag för avsikt att tvådela grönytan och ge dem olika karaktärer. Då parkytan är relativt liten är det dock viktigt att ytorna bildar en samverkande helhet. Den gröna delen ska representera Gällivares natur och kultur medan den blå delen mer ska fungera som ett avkopplande väntrum med fokus på hortikulturellt växtmaterial. Tanken är att den gröna delen får en halvöppen och offentlig karaktär med innehåll som är representativt för naturen och kulturen. Ytan ska vara relativt skötselintensiv. Den blå delen bör en sluten/skyddad och privat karaktär. Här ska det finnas möjligheter att sitta ned och vila i ett blomstrande väntrum med hortikulturellt växtmaterial. Denna yta ska vara skötselintensivare. Båda delarna ska få en tydlig utformning och ett tydligt stommaterial som skapar upplevelser även vintertid.

Framtid:

Halvöppen och offentlig karaktär. Representativ för naturen och kulturen. Skötselintensiv yta.

Sluten och privat karaktär. Grönt och blomstrande väntrum med hortikulturellt växtmaterial. Skyddat. Skötselintensivare yta.



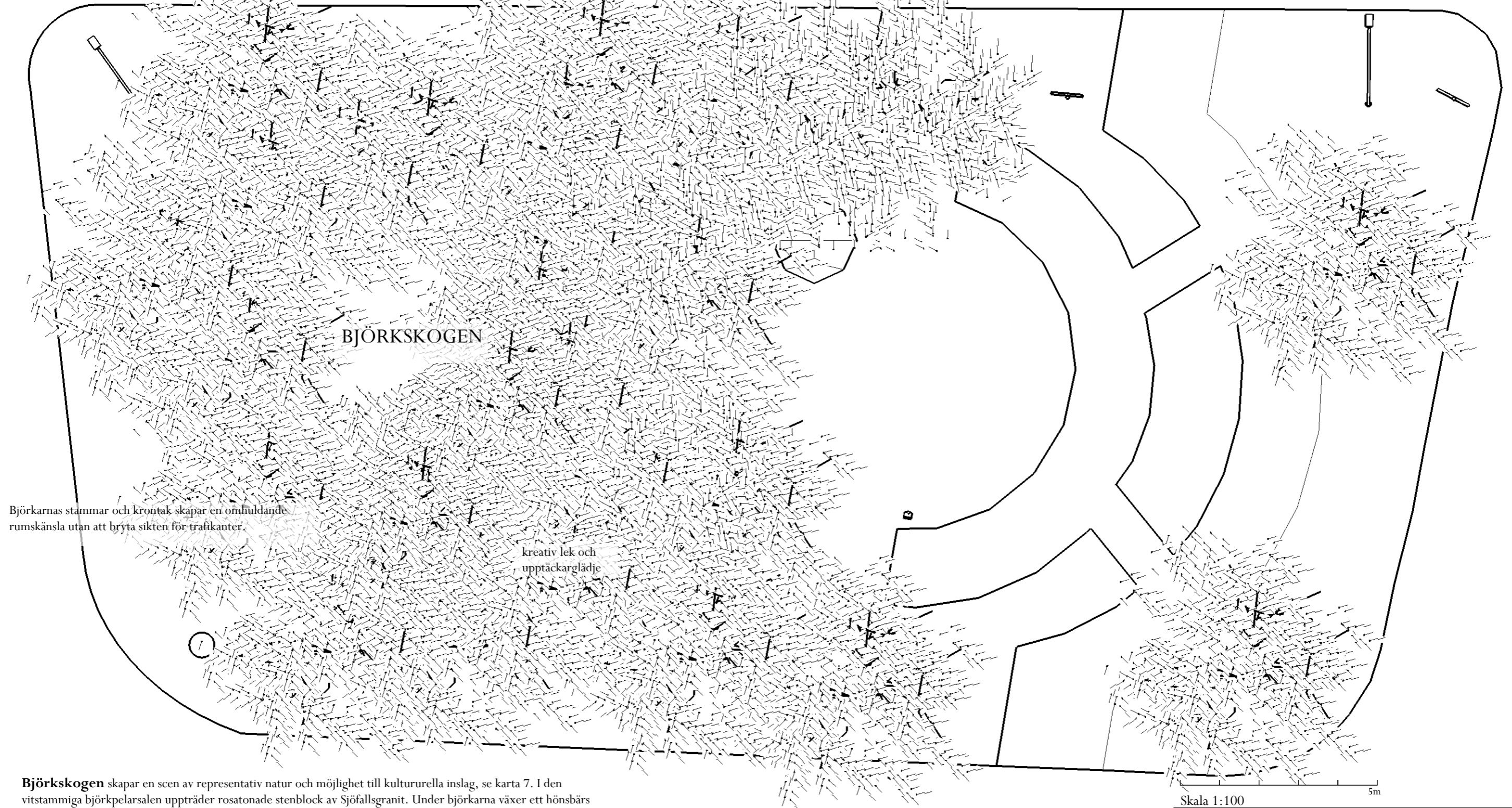
Gällivare Järnvägspark
 Framtidsplan:
 Utvecklingsidé
 Värdering av parken i förhållande till idén

Angelina Hjelm augusti 2008

Karta 5

Parkens utformning har inspirerats av sambandet mellan en scen och läktare, där scenen representerar delar av Gällivares natur och kultur medan läktaren uppfyller brukarnas önskemål om sittplatser med möjlighet till avkoppling och upplevelser. Framför läktaren utspelar sig ett skådespeleri av vitstammiga björkar och stenformationer som på kvällen är upplyst av konstfulla ljusinstallationer.

Parken är uppbyggd av tydliga former och strukturer samt av enkla och få komponenter för att skapa en samverkande helhet; en harmonisk och lugn miljö rik på upplevelser. Parken behåller sin struktur även under vintern. När snön faller byggs komponenterna på och bildar mjuka formationer. Stigarna skottas rena från snö medan resten av parkytan får tillåtas växa av snön och formas fritt efter vädret. Parken har en relativt sluten karaktär mot vägen och hotellet och en öppen karaktär mot järnvägsstationen.



Björkarnas stammar och krontak skapar en omhuldande rumskänsla utan att bryta sikten för trafikanter.

kreativ lek och upptäckarglädje

Björkskogen skapar en scen av representativ natur och möjlighet till kultururella inslag, se karta 7. I den vitstammiga björkpelarsalen uppträder rosatonade stenblock av Sjöfallsgranit. Under björkarna växer ett hönsbärs dominerande fåltskikt som på hösten färgas djupt rött och går i ton med stationsbyggnadens röda trädetaljer. Björkarnas gröna bladverk färgas mot hösten till ett gyllengult sammanflätat krontak. Björkskogen utgör en skötselintensiv men spännande och upplevelserik yta, inspirerad av naturen. Här får besökare möjlighet att uppleva ett stycke natur och kultur på nära håll; möjligheten till kreativ och fantasifull lek är stor för både barn och vuxna.

Vintertid bildar stenblocken stora vita snöformationer som tillsammans med björkstammarna och krontaket kan belysas under sensommarkvällar, hösten och vintern. Det konstfulla ljuskenet kan varieras i det oändliga; belys olika delar av björkarna och stenarna för att skapa en spännande och variationsrik miljö. Belysningen medför en ökad känsla av trygghet och framhäver trädens och stenarnas skulpturala former.

Stigsystemet utgörs av två parallella halvcirklar av stensmjöl som ger ett mjukt intryck. Den böjda formen bryter sikten mellan parkens in- och utgångar vilket bjuder in besökaren i parken. Gångstigarna är kantade av perenn- och buskrabatter som leder till små sittplatser, skyddade och omgivna av växter i olika höjd och kulör, och vidare ut till en mer öppen miljö med en gräsrunnel och sittplatser med utblick över björkskogen. På vintern skottas främst den yttre gångstigen ren från snö, perennerna är nedvissnade och stigen kantas istället av den snö som faller. Den här delen av parken blir vintertid mer öppen och fokus riktas på Björkskogen som lyses upp av ljusinstallationer i varma toner.

Skala 1:100

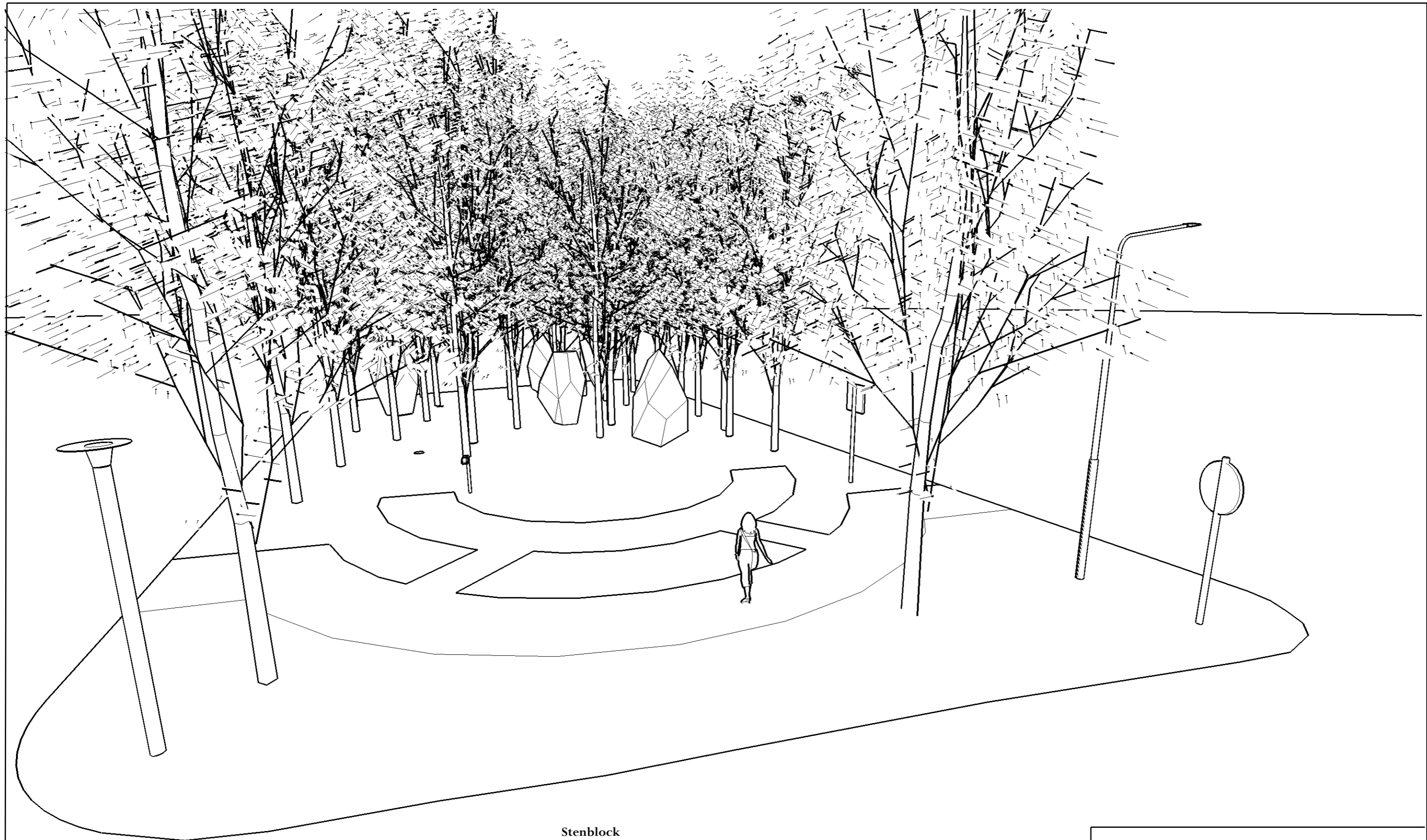
5m

Gällivare Järnvägspark
Gestaltungsforlag, övergripande



Angelina Hjelm augusti 2008

Karta 6

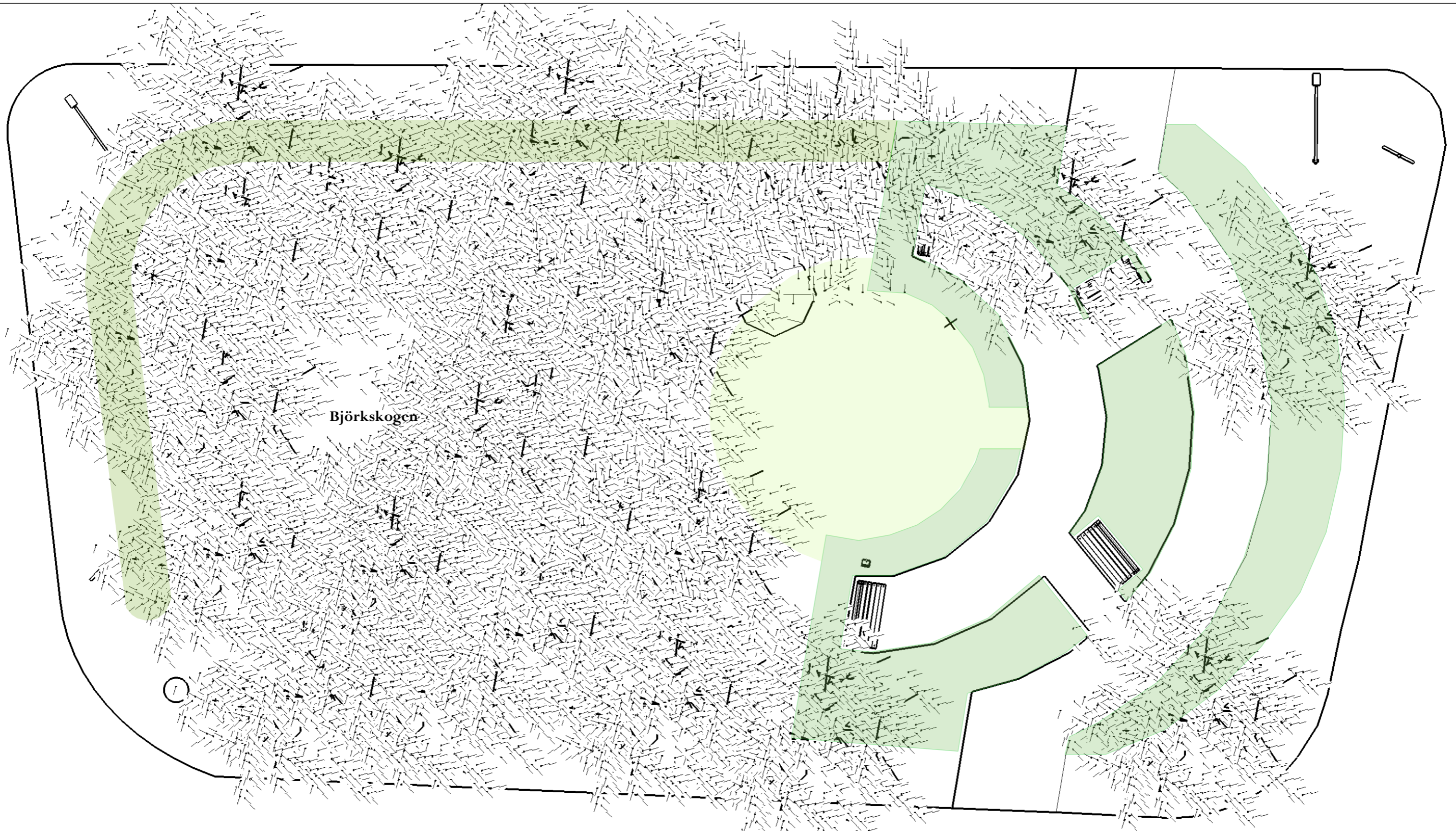


Stenblock

I Björkskogen finns det möjlighet att fritt vandra omkring och betrakta de 2-4m höga stenblocken från Stora Sjöfallet eller Ritsem som är till synes slumpvist utplacerade i parken. Stenen är av rosatonad Sjöfallsgranit och går att forma till olika konstellationer som förmedlar olika delar av bygdens kultur och historia. Blocken kan belysas för att skapa spännande effekter. Vad stenarna ska formges efter är kommunens beslut. Åtminstone en sten bör få bevara sin naturliga karaktär medan de andra rymmer mängder av möjligheter som dessutom kan förändras med tiden. Det går även tillfoga andra material till stenarna för att framhäva vissa objekt. Här finns utrymme för en installation till Agda Rössels ära.

Gällivare Järnvägspark
Gestaltungsforstag, övergripande
Perspektivskiss mot nordväst

Angelina Hjelm augusti 2008



Björkskogen

Sittplatserna är omgivna av perenner och buskar i olika höjd. Gräsrundeln utgör en sitt- och liggyta sommartid. Här kan även två bänkar placeras med utsikt över björkskogen.

Gräsrundel med kort gräs och tusenskönor, skild från björkskogens fältskikt av en nedsänkt cortenstålsskena.

För att ta vara på korallkornellen som växer i parken ska en stor del av dessa planteras om i en mer tydlig och jämn form. För att kornellen ska utvecklas bättre än vad den hittills gjort förbättras jorden och bädden höjs upp en aning. Kornellen ramar in parken och skyddar mot insyn från vägen.

Perenn- och buskrabatt, kantad med cortenstål. Till rabatten längst till höger flyttas ett antal av korallkornellerna. Förutom det röda i korallkornellen är blått den dominerande färgen som knyter ihop alla rabatter. I rabatterna planteras rikligt med praktriddarsporrar, randgräs, jättetätel, trädgårdsstormhattar, lungört, lupin, vipplide, akleja, kinesisk smörboll, ulleternell och bergklint. Perennerna ska i alla rabatter vara höga för att skapa en skyddad miljö, med undantag från den rabatt som kantar gräsrundeln, där växterna är lägre så att besökaren kan se över rabatten ut mot björkskogen.

Skala 1:100 5m

Gällivare Järnvägspark
Gestaltungsforslag, detalj



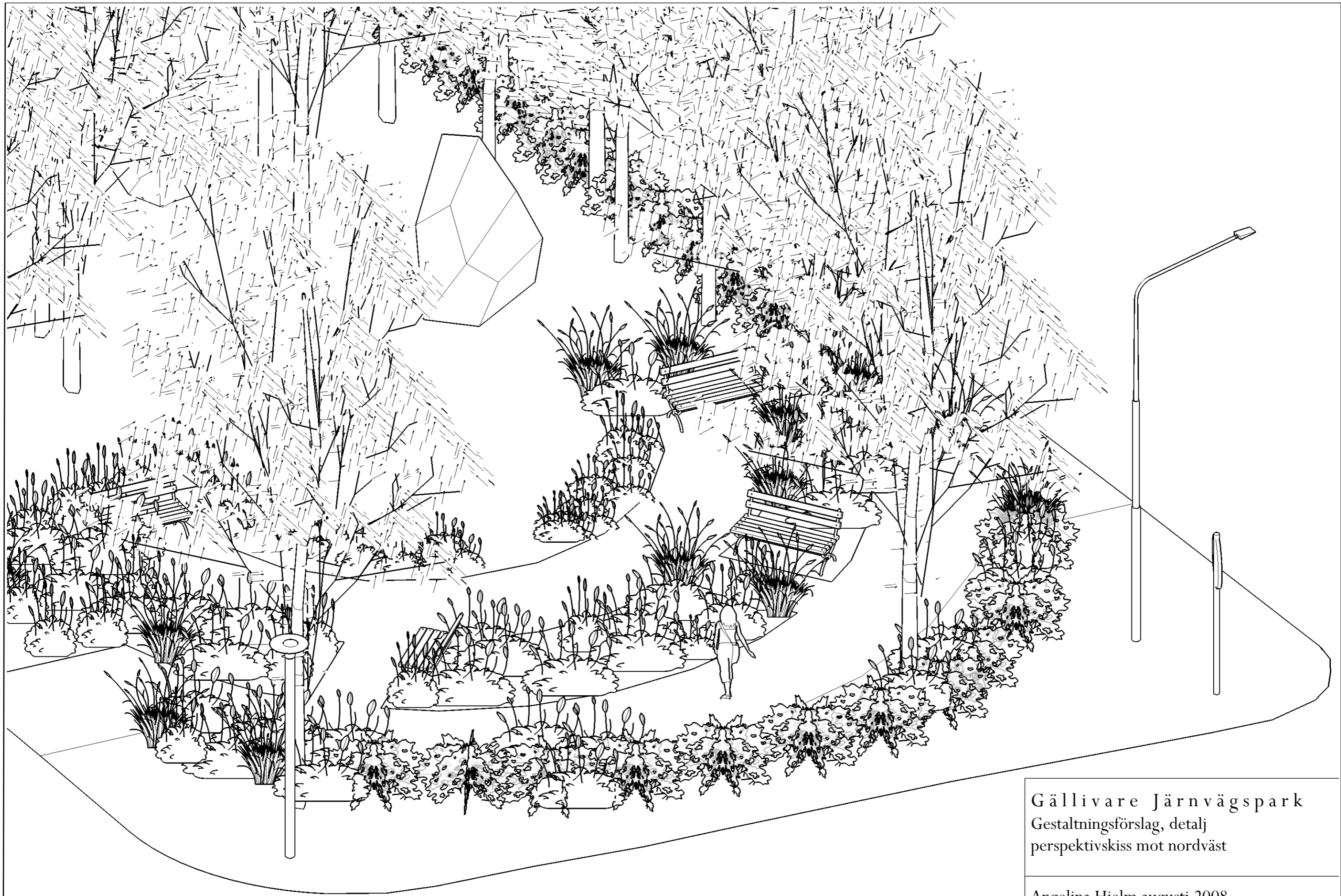
Angelina Hjelm augusti 2008

Karta 8



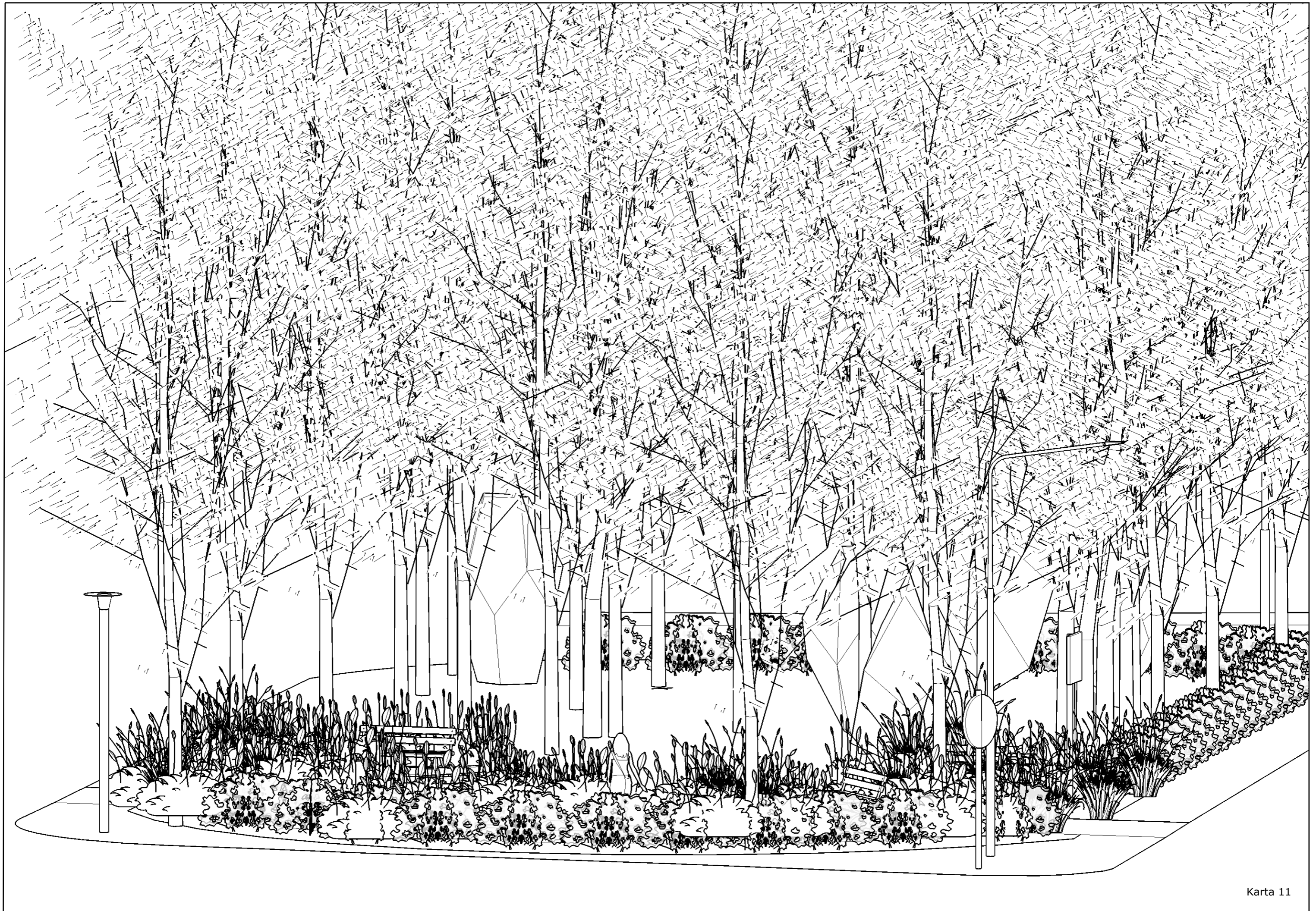
Gällivare Järnvägspark
Gestaltungsforöslag, detalj
Fägelperspektiv

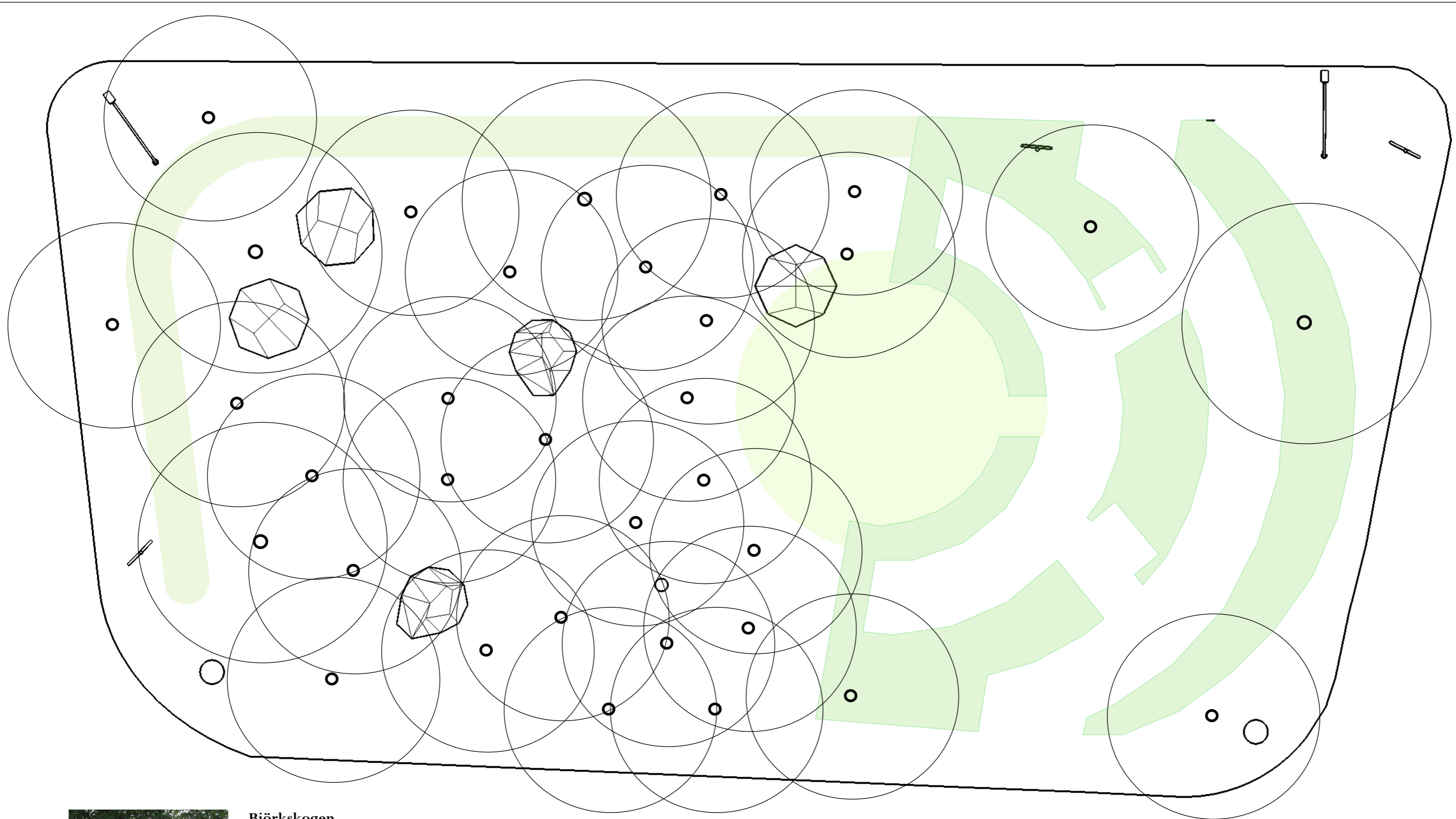
Angelina Hjelm augusti 2008



Gällivare Järnvägspark
Gestaltningförslag, detalj
perspektivskiss mot nordväst

Angelina Hjelm augusti 2008



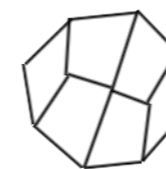


Inspirationsbild, Sjöparken, Gällivare.
Eget foto.

Björkskogen

Uppskattningsvis planteras här ca 30st björkar, varav 70% är glasbjörkar och resten vårtbjörkar, med ett c/c-avstånd på ca 2-4m. Jag har valt störsts andel glasbjörkar eftersom de har vitare och gracilare stammar än vårtbjörkarna samt uppåtsträvande grenar vilket skapar en rymd i björksalen. Vårtbjörkarna skapar dock med sina hängande grenar en mer skyddad miljö varför några av dessa planteras på lämpliga ställen. Träden och stenblockens exakta utplacering bestäms på plats. Fältskiktet domineras av hönsbär med inslag av ekbräken, hultbräken, kråkbär, krustätel och skogsstjärna. Fältskiktet anläggs på hela parkens yta där inget annat anges. Tanken är att ytan ska vara skötselintensiv varför marktäckare är lämpade då de varken behöver klippas eller slås. En slingrande jordtrampad stig anläggs i ett senare skede då det går att utläsa vart brukarna väljer att gå.

Det är viktigt att växtmaterialet är av nordlig proveniens, särskilt träden som bör vara motståndskraftiga och av god kvalitet. I Gällivare finns en trädförädling och björkarna hämtas förslagsvis därifrån. Detta innebär att växterna redan är anpassade till det rådande klimatet samt har nått en betydande höjd. Träden har även vuxit ganska tätt ihop vilket har gjort att de fått den karaktär som eftersträvas i järnvägsparken. Redan uppvuxet stommateriale ger parken dess karaktär i ett tidigt skede.



2-4 m höga stenblock av rosatonad sjöfallsgranit. Stenen är relativt lättbearbetad och går att forma till olika konstellationer.

Skala 1:100
5m

Gällivare Järnvägspark
Gestaltungsforlag, detalj
utplacering av träd och stenblock



Angelina Hjelm augusti 2008

Parkbeskrivning

Jag har arbetat med stommaterial i parken så att den kan fungera både sommar och vinter. Träden och stenarna är en permanent och långsiktig installation som inte behöver underhållas eller nybyggas varje vinter, vilket är positivt då resurserna för uppbyggnad av is- och snöskulpturer är låga. Vintertid bildar stenblocken stora vita former som kan belysas på varierade sätt. Även trädens stammar och kronor kan belysas för att framhäva deras skulpturala former. Belysningen kan varieras för att skapa konstfulla effekter.

Jag valde björkskogen/fjällbjörkskogen som en representativ del av naturen därför att den är en vanlig skogstyp i kommunen och för att björkar alltid har vuxit på stationsområdet. Träden växer fort och kräver lite skötsel och beskärning. Björkar är vackra träd året om med skir grönska på våren och sommaren och med gula och orangea färger till hösten. På vintern framträder trädets vackra och gracila stammar och grenar.

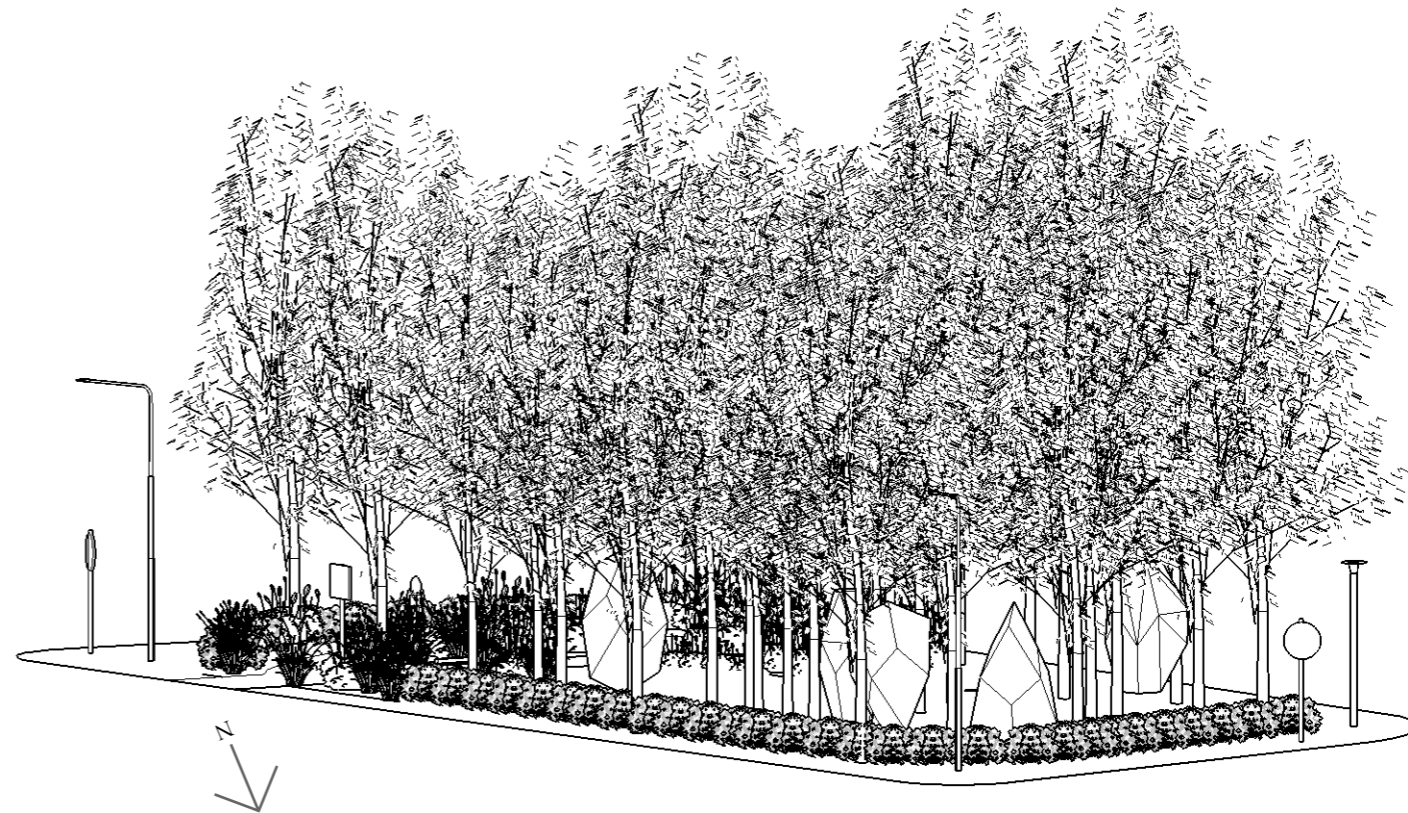
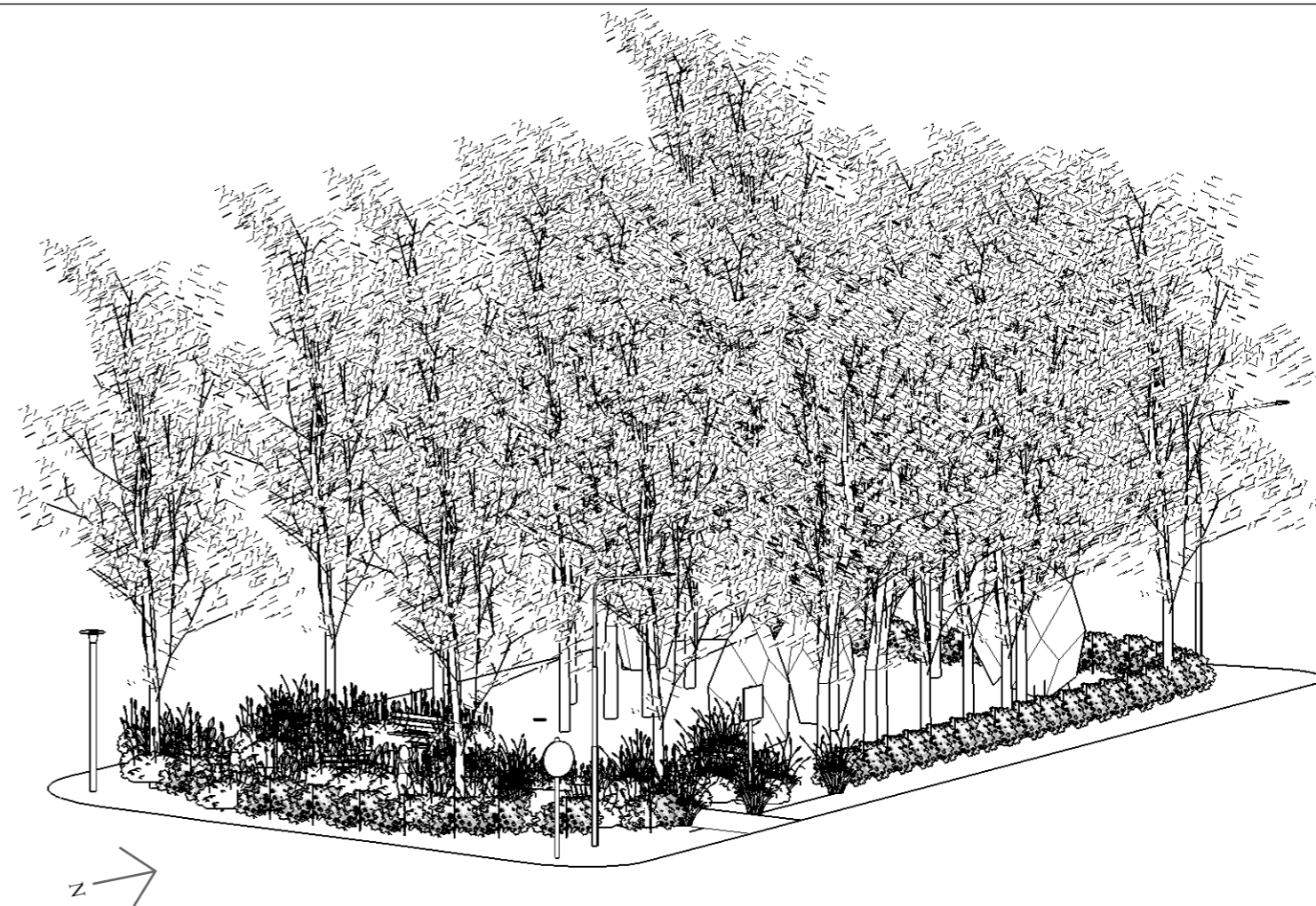
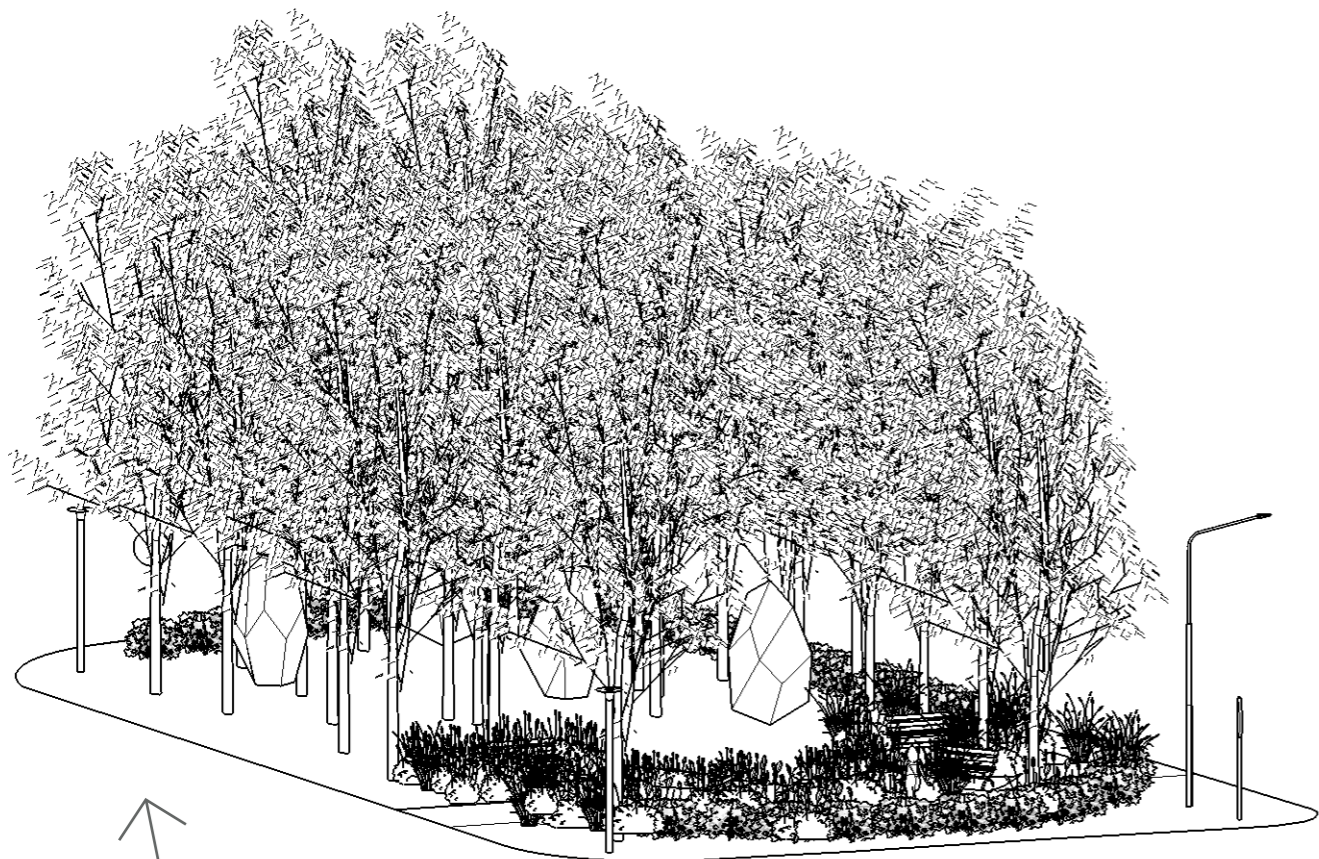
Fjällbjörkskogens karaktärsträd är glasbjörk. Jag har stiliserat skogsbiotopen och valt ut några karaktärsarter och därefter anpassat resten efter de rådande förhållandena på platsen. Glasbjörken representerar trädskiktet och hönsbären faltskiktet. Träden kan variera från förkrympta exemplar till stora och rakstammiga varianter. Jag har valt den sistnämnda karaktären för att skapa ett tydligt krontak med en rymd inunder. De björkar som står i parken idag får vara kvar.

Jag har valt att arbeta med perenner i parkens mer skötselintensiva del eftersom de fleråriga växterna kräver mindre skötsel än exempelvis sommarblommor som måste nyplanteras varje år. Perenner är något dyrare i inköp än sommarblommor, men betydligt billigare ur ett långsiktigt perspektiv. Gräsklippningen är minimerad och skötselinsatserna är istället förlagda till perennbågarna. För att göra parken än mer skötlextensiv kan vissa perenner bytas ut mot buskar och mindre träd, exempelvis häggmispel som ger vacker vårblooming och knallig höstfärg.

Gestaltungsförslaget är utformat i ganska grova drag, om kommunen bestämmer sig för att anlägga parken bör en planteringsplan för perennbäddarna upprättas. Likaså anser jag att en skötselplan och strategiplan bör framarbetas för att målen med parken ska uppnås och bibehållas. Skötselplanen bör behandla parkens uppbyggnadsskötsel, som kommer vara ganska intensiv i början men som vid god etablering ger ett skötlextensivt underhåll.

Parkens hortikulturella del med stigsystemet och perennbågarna är främst utformad med tanke på att bryta sikten mellan parkens in- och utgång och därmed bjuda in besökaren i parken samt skapa skyddade sittmöjligheter. Bågarna är vända inåt parken för att skapa en samhörighet med Björkskogen. Den naturlika delen är utspridd på hela den norra parkhalvan med slumpvist utplacerade träd och stenar. Gräsrunnen är dock kantad av en jämn linje björkar för att skapa en vacker början och ett finns avslut på "skogspartiet".

För att skapa en mer trivsamt och avkopplande miljö samt utestänga trafikbuller och minska insynen kan ett plank monteras utmed parkens nordöstra sida i skydd mot vägen. Planket bör vara av samma träslag och kulör som stationsbyggnaden och kan användas som utställningsplank, smyckas med konst representativ för Gällivare eller klätterväxter som humle.



Gällivare Järnvägspark

Perspektivskisser
Angelina Hjelm augusti 2008



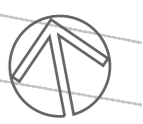
Bussgods

GÄLLIVARE

GRAND HOTEL

Gällivare Järnvägspark
Gestaltningförslag, detalj
perspektivskiss, resecentrat

Angelina Hjelm augusti 2008





Gällivare Järnvägspark
Gestaltningförslag, detalj
perspektivskiss, resecentrat



Angelina Hjelm augusti 2008

3. Avslutning

3.1 Diskussion och slutsats

Gestaltningen

Det har varit många värden att förhålla sig till vid nygestaltningen av Järnvägsparken. Parkens strategiska läge har uppmuntrat till att representera Gällivare ur ett kulturellt och historiskt perspektiv, men för att avgöra vilka kulturella och historiska delar som ska representera Gällivare behövs en omfattande utredning och samarbete med människor som besitter kunskap om bygdens kultur och historia. Detta har inte gjorts i någon större utsträckning i det här arbetet då fokus istället lades på den platsbundna historiken, som inte gav särskilt mycket material att bygga vidare på. Jag valde därför att forma en grundidé som kommunen själva kan utveckla, i det här fallet de stora stenblocken av rosatonad sjöfallsgranit som i sig representerar en del av naturen och kan formges med inspiration av de kulturella och historiska delar som kommunen väljer att visa upp. Gestaltningen av Järnvägsparken representerar främst naturlika och hortikulturella värden med inslag av det kulturella. För fortsatt utveckling av stationsområdet anser jag att övriga grönytor bör representera olika delar av kulturen, naturen och historien. En miljö som berättar om bygdens historia och kultur samt natur ökar förståelsen och nyfikenheten för orten.

Det har i gestaltningen även varit viktigt att värna om de resandes välbefinnande. Gröna avskärmade och avkopplande miljöer i anslutning till stationsbyggnaden saknas. De resande har ingenstans att sätta sig och njuta av naturen eller hortikulturen. Ett grönt väntrum, rofyllt och kravlöst skapar en positiv stämning och ökar turisternas välbefinnande, vilket gör att de tar med sig goda minnen från sina vistelser i Gällivare.

Gällivares invånare besöker endast i ringa omfattning parken, och då oftast när de ska resa eller möta andra resande. Jag tror dock att en välskött och inspirerande park även skulle locka invånarna, just för att det råder brist på dessa i andra delar av samhället.

Detta arbete har visat på ett sätt att utföra en gestaltning i uppdrag av en handläggare. Det har även frambringat ny kunskap gällande den historiska undersökningen, tillämpning av Sketchup vid trädgårdsgestaltning (min förhoppning är att ritningstekniken kan inspirera fler studenter att pröva olika metoder för att presentera gestaltningar) samt en begränsad inblick i Gällivares parkenhet som eventuellt har öppnat för vidare undersökningar behjälpliga för kommunen.

Utifrån de förutsättningar och begränsningar som funnits anser jag att jag uppnått syftet med en representativ, funktionell, trivsamt och relativt skötselintensiv parkyta som kan inspirera invånarna och verka välkomnande för turisterna. Jag anser dock att ett närmare samarbete med parkenheten gällande gestaltungsförslagets slutgiltiga form hade varit positivt så att det funnits möjlighet att ventilerat tankar och synpunkter. Tyvärr har detta inte gjorts eftersom jag under arbetets gång flyttat ifrån Gällivare och inte haft möjlighet att åka tillbaka dit förrän gestaltungsförslaget var färdigt. Arbetet är även upprättat under semestertider. Mindre ändringar kan eventuellt göras i efterhand om kommunen har särskilda invändningar.

Ritningstekniken

Under arbetet har jag tillämpat en för mig ny ritteknik vilket breddat samt berikat mina estetiska möjligheter. SketchUp pro 6 är främst designat för byggandsarkitekter och inte för träd-

gårds- eller landskapsarkitekter. Dock erbjuder programmet alla de verktyg som möjliggör ett envist modulerande av valfria former vilket gör att skapandet blir nästintill obegränsat. SketchUp är mycket användarvänligt, dock är 30 dagars användande inte tillräckligt för att lära sig verktygens alla funktioner. Det har tagit tid att rita gestaltningsförslaget i SketchUp, trots att jag i vissa fall använt mig av färdiga komponenter. Jag anser ändå att SketchUp är ett relativt bra verktyg för trädgårdsgestaltning och att resultatet blivit bra med tanke på tidsåtgången. Jag kommer definitivt att använda mig av programmet i framtiden. Tyvärr har jag inget annat 3D-program att jämföra med vilket är en svaghet i bedömningen.

Undersökningarna

De fyra undersökningarna har gett svar på mina frågor och fungerat väl som underlag till gestaltningen, dock anser jag att materialinsamlingen kunde vara något mer omfattande. Särskilt gäller detta intervjuerna med brukarna där det hade varit intressant att få veta vad de anser representativt för Gällivare. Det hade även varit intressant att samtala med fler människor som har en tydlig koppling till stationsområdet och järnvägen i Gällivare. En mer omfattande undersökning kan dock göras vid fortsatt utveckling av stationsområdet.

Tidsåtgången och omfattningen på den historiska undersökningen blev betydligt större än vad som var tanken från början. Undersökningen kan förhoppningsvis vara till hjälp vid andra historiska studier om Gällivares stationsområde eller SJ och planteringsväsendet. Den historiska undersökningen är ett tillskott till Gällivare kommunarkiv där det saknas dokumentation inom detta ämnesområde. De viktigaste källorna till undersökningen har varit fotografier och då främst från Sveriges järnvägmuseum i Gävle samt Gällivare bildarkiv. För vidare studier rekommenderar jag dock ett mer envist sökande efter kartmaterial, dels i Gällivares kommunarkiv där en sortering av kartmaterialet ska påbörjas samt i de olika landsarkiven.

En undersökning av Gällivares gröna enhet har medfört en ökad förståelse för hur verksamheten fungerar och därmed varit till hjälp vid gestaltningsarbetet. Jag anser dock att det skulle behövas en omfattande granskning av Gata och Parkenheten för att finna förbättrande åtgärder på det problem som enheten är drabbad av.

Under tiden jag undersökte hur parkenheten var sammansatt och vilka resurser som fanns till förfogande för Järnvägsparken märkte jag att de som arbetade inom enheten inte var eniga i frågan om en nygestaltning av järnvägsparken. Det fanns inte ens ett intresse för en gestaltning och anläggning av järnvägsparken utan även motstånd till idén. Det framkom även att det redan fanns ett gestaltningsförslag för parken. Förslaget reserverades, mest troligen på grund av bristande ekonomi.

Detta har påverkat min gestaltningsprocess negativt. Dels har min motivation inför uppgiften minskat och jag har arbetat mindre detaljerat än vad som var tanken från början. Jag har flera gånger tappat fokus på själva gestaltandet då mycket tid gått åt till att söka material relaterat till parkverksamheten (material som inte redovisas i den här rapporten då de ligger utanför ämnesområdet). Framför allt har jag nu insett att det finns andra undersökningar som skulle vara kommunen till mer nytta än ett gestaltningsförslag. Vilka konkret förbättrande åtgärder kommunen bör förväntas engagera sig i bör utredas närmre. Jag anser dock att detta borde vara av högsta prioritet om parkenheten ska få en möjlighet att utveckla och nyansera sin verksamhet.

Inom kommunen och framförallt inom parkenheten finns det en vilja till förbättring av utemiljöerna i tätorten. En förutsättning för detta är att det finns ett gemensamt mål. Är samar-

betet bristande blir utemiljön lidande. Om den som sköter utemiljön har en helt annan målbild än den som planerar utemiljöerna, vilket har framgått av undersökningen, så förmodar jag att samarbetet fungerar mindre bra. Problemen behöver angripas i rätt ände och den problematik som jag uppfattat parkenheten tampas med är inte främst baserad på bristande ekonomiska resurser (även om fokus oftast riktas dit); god planering är minst lika viktig och för att skapa och upprätthålla goda utemiljöer krävs kunskap. Det är väsentligt att inse vikten av kunskapig personal och god skötsel för en fungerande utemiljö. Oavsett om parkenheten ägde obegränsat med ekonomiska resurser skulle kvaliteten på de mest fantastiska parkmiljöerna bli kortvarig i brist på god skötsel och planering. Det är även viktigt att de som arbetar med utemiljön är medvetna om varför gröna miljöer är så viktiga i samhället för att ha möjlighet att förmedla detta vidare till politiker och invånare.

Jag anser att det inte främst är ett gestaltungsförslag som kommunen är i behov av utan lösningar och förbättrande åtgärder som kan vara till hjälp för parkenheten. Att parkenheten fungerar väl är en förutsättning för att utemiljön ska fungera.

Den otillfredsställelse jag känner inför en bristande utemiljö i en del norrbottniska samhällen är därmed delvis befogat. Det råder givetvis stor variation mellan olika kommuner. Längst kusten har till exempel trädgårdsodlandet varit allmän under en längre period än i inlandet vilket förhoppningsvis har resulterat i flertalet experimentella parker och odlingar som i sin tur genererat i goda erfarenheter och traditionsbunden kunskap. I undersökningarna har det dock framgått att det råder en viss begränsning gällande park- och trädgård i Gällivare kommun. Det har likväl varit lärorikt att få en inblick i hur en norrbottnisk parkenhet fungerar.

Sett till detta arbete som underlag anser jag att prioritet 1 för en fungerande utemiljö är: en välstrukturerad och samarbetande enhet med en tydlig och gemensam målbild, och 2: en medvetenhet om de förutsättningar som utgör grunden för en hållbar grön miljö; kunskap om vilka faktorer som styr möjligheterna, (min bakomliggande tanke med detta arbete var att nämna några av dessa medverkande faktorer som är viktiga för en fungerande utemiljö). Därefter kommer planering och utformning av trivsamma uterum.

Sammantaget är det emellertid allt detta som gör Norrbotten till ett så spännande arbetsfält; här finns många ämnesområden att utforska!

3.2 Uppslag för vidare studier

Ämnesområden med anknytning till undersökningarna

Ett intressant uppslag för vidare undersökningar vore en jämförande studie mellan två resultatmässigt olika parkverksamheter för att utläsa skillnaderna dem emellan och analysera vad det är som utgör grunden för en bra verksamhet och hur detta kan uppnås på ett effektivt sätt. En sådan undersökning kunde vara till hjälp för de organisationer som behöver utvecklas eller nyanseras.

För den som är engagerad i gröna miljöer i Norrbotten finns det en uppsjö av studieområden. Som jag nämner i inledningen krävs det många kvalitativa lösningar på de svårigheter som är förknippade med gröna anläggningar i norr, bl.a. brist på tradition och kunskap, begränsat växtutbud och proveniens. Alla skapar de förutsättningar för en fungerande utemiljö.

Det vore även intressant att belysa vilka svårigheter respektive potentialer som gröna anläggningar i ett norrbottniskt klimat är förenat med, som på många sätt skiljer sig från park och trädgård i södra Sverige. En sådan undersökning vore till hjälp vid gestaltnings- och anläggningsskeden för att bättre kunna utnyttja fördelarna samt minimera framtida problem och kostnader. Likaså vad som är viktigt att ta ställning till vid exempelvis inköp och val av växtmaterial, planteringsstrategi och växtsociologiska aspekter.

Ju fler problem som kan undvikas och ju fler fördelar som effektiviseras, genererar förhoppningsvis en mer positiv inställning till trädgård i norr vilket i sin tur stärker kommunens initiativtagande till fler gröna miljöer.

Fortsatt utveckling av stationsområdet

Jag anser att hela stationsområdet bör fungera som en samverkande helhet. Det finns ytterligare tre grönområden i anslutning till stationsbyggnaden som bör interagera med varandra och med järnvägsparken. Grönytorna kan gestaltas enskilt eller tillsammans med hänsyn till ovanstående punkter. Detta arbete kan användas som inspiration och underlag för vidare gestaltningar. Förslagsvis kan området nordväst om Järnvägsparken (område b på karta 2) bli en förlängning av björkskogen medan andra delar kan representera mer kulturella och historiska samt hortikulturella miljöer för att skapa fler gröna och trivsamma väntrum för brukarna.

4. Käll- och litteraturförteckning

4.1 Tryckta källor

Nordfjell, U. (1979). Lignosanvändning i Norrland. Examensarbete

Høyer, S. (red.) (2002). *Sven-Ingvar Andersson 2002 : katalog til udstillingen : [havekunstens idé : udstillingskatalog udgivet i anledning af landskabsarkitekt, professor Sven-Ingvar Anderssons 75-års dag den 22. august 2002]*. Artikel: *Landskapsarkitektens roll i den fysiske planlægningen*. København: Udstillingen Sven-Ingvar Andersson 2002

Veg Tech 2006. Katalog *Vegetationsteknik systemløsninger og produkter*.

Krekula, I. (1982). *Trädgårdsutvecklingen i Norrbotten*. Examensarbete

Rosander, K. (red.) (2005). *Järnvägen 150 år : 1856-2006*. Stockholm: Informationsförlaget

Lagerberg Fogelberg, C. & Fogelberg, F. (2007). *Parker och planteringar : om Statens järnvägars trädgårdsväsende under hundra år*. Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven. 2007, s. 128-146 : färgill.

Rylander, U. (1996). *Fjällnära trädgårdar i Jämtland och Härjedalen tiden 1830-1900*. Stockholm: Skogs- och lantbruksakad.

4.2 Elektroniska källor

Gällivare Lappland. <http://www.visit.gellivare.se/scripts/SE/index.asp> Sökväg: Se & Upplev / Alla / Byggnader / Kulturmiljö / Gällivare Järnvägsstation. 2008-04-18.

Bildförteckning

Sverigekarta på plan A/1 <http://www.stf-stud.com/Sommarjobb/sommarj.html>

4.3 Bilagor

Statens Järnvägar och Planteringsväsendet

Sveriges landsomfattande järnvägsprojekt initierades vid mitten av 1800-talet och var början till ett nytt kulturellt engagemang. Järnvägsstationerna med tillhörande parkanläggningar blev för staden representativa och kulturella mötesplatser samt symboler för välfärd och tillväxt. Genom arkitekturen, främst på stationshusen men även landskapet runt omkring, avspeglades järnvägens betydelse i samhället och de värderingar som låg i tiden.

SJ:s första chefsarkitekt, Adolf Edelsvärd, verksam år 1855-95, var mycket betydande för järnvägens byggnadsarkitektur och upphovsman till de första järnvägsparkerna. Han upprättade hela stadsplaner, reglerade byggnadskvarteren och avsatte mark för parker och esplanader. I första hand handlade planteringsväsendet om att ersätta den vegetation som förstörts vid byggnationen av räls och stationshus, men verksamheten kom senare att omfatta en hundraårig tradition av park och trädgård.

Statens Järnvägar har tillsammans med Hushållningssällskapet haft stor betydelse för trädgårdskulturen och dess utveckling, särskilt i norra Sverige¹. De gröna anläggningar som anlades utmed järnvägen avsågs vara pedagogiska och bildande. Kunskapen spreds bland folket och särskilt viktig var den för inlandsbefolkningen som sällan kommit i kontakt med odling och trädgård, särskilt inte ur ett prydnadsperspektiv.

Trädgårdsanläggningar skapades vid så gott som alla stationshus, banvaktstugor och hållplatser. Även de minsta stationerna hade välskötta planteringar. Vid banvaktstugor och boställshus anlades nyttoodlingar avsedda för de anställdas privata bruk medan offentliga parker upprättades i anslutning till stationshusen. Utmed rälsen planterades kilometerlånga rader med buskar av exempelvis hagtorn, gran, avenbok eller sibirisk ärtbuske i skydd mot snödrev, eldspridning och som hägn för boskap.

Till varje anläggning, oavsett storlek, upprättades ritningar, växtförteckningar och detaljerade skötselplaner².

Järnvägsparken låg ofta som en grön avgränsningszon mellan spårområdet och de hotell och restauranger som brukade ligga på anslutande gata. I större städer var parken arkitektonisk och strikt medan den vid mindre orter var friare och inbjöd till avkoppling för resande och bofasta.

Genom att visa sin kunskap inom trädgårdskonstens stilideal förmedlade järnvägsparkerna samhällets höga bildningsnivå. I många fall utgjorde stationsparkerna det enda välvårdade parkområde som fanns i samhället.

Estetiskt mönsterbildande för SJ-parkerna blev den engelska stilen med romantiskt slingrande stigar bland blommande buskgrupper och dungar av träd. De dekorerades också rikligt med tapetgrupper och andra blomsterbroderier.

¹ Trädgårdskulturens begynnelse i Västerbotten och Norrbotten kan skönjas till mitten av 1800-talet, något tidigare i Västernorrland och Jämtland, troligen kring 1700-talets andra hälft. Trädgårdsodlandet var främst koncentrerat till städerna utmed den norrländska kusten där de första anläggningarna uppfördes av välbärgade människor. Inspirationen och kunskapen spreds därefter till invånarna i staden och långt senare till landsbygden.

² En stor del av detta material är tyvärr bortkastat vilket försvårar möjligheterna att skapa en heltäckande bild av SJ:s planteringsväsende.

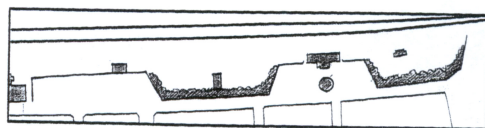
Nedan följer en tabell över SJ:s trädgårdsdirektörer. Jag har genom litteraturen försökt utläsa och sammanställa vad som eftersträvades och praktiserades under respektive tidsperiod, med fokus på de offentliga planteringarna.

Årtal Tr.direktör	Ideal, Kännetecken ³	Växtmaterial & Utformning	Övrigt
1862-1872 Olof Eneroth	Förespråkade ändamålsenlighet, prydlighet och bildning.	Större träd planterades endast i utkanten av stationerna eller som inramning till parkytan i skydd mot brand. Enstaka träd planterade som utropstecken i gräsmattan, gärna i häng- eller pelarform. Vanligt med en gräsrundel framför stationsbyggnaden, ofta med vådräd i mitten. Prydnadsplanteringarna bestod oftast av buskar och häckar, främst med brokiga eller olikfärgade blad, samt rabatter med ettåriga blommor.	En av 1800-talets mest kända förespråkare för trädgårdsodling och folkbildning. Lämnade efter sig planteringar på 85 stationer. Den första station som fick planteringar var Frövi, år 1858.
1873-1887 Frey Hellman	Friare utformning	Träd planterades i buskgrupper (fyllnadsplanteringar), oftast av poppel och pil. Stamformiga buskar och hängträd undveks. Tapetgrupper och blomsterbroderier var modernt.	Trädgårdsmästarens ställning och status stärks
Åren 1870-1900 var avancerade tapetgrupper och blomsterbroderier (låga, kompakta geometriska mönster) vanliga. Växter som återfanns i dessa kunde vara: buxbom, lobelia, vita pelargoner, klint, heliotrop och malört. Ibland även palmlilja som vinterförvarades inomhus.			
1887-1920 Agathon Sundius	Planteringsväsendet fick en starkare inriktning på ekonomi- och nyttoodling.	Fyllnadsplanteringarna utgallras så att träd och buskar skiljs åt. Stor omsorg läggs på skyddsplanteringarna utmed järnvägen. Tapetgrupperna avvecklas på grund av stramare ekonomi. Sundius införde mycket frukt och grönt samt ersatte ettåriga växter med perenner och lökväxter. Exempel på perenner: fingerborgsblomma, akleja, riddarsporre, blågull, alpastert, bortnejlika, vårkrage, penningblad, björnloka och rudbeckia.	Statens järnvägar påbörjade försöksodlingar på fleråriga växter för att ta fram lämpliga arter och sorter till sina anläggningar för Sveriges olika klimattyper. Det fördes mängder av diagram över växternas hårdighet.
Kring sekelskiftet ökade intresset för barrväxter, främst ädelgranar, exempelvis: <i>Abies concolor</i> (amerikansk silvergran) och <i>Abies sibirica</i> (piktagran). Även <i>Pinus cembra</i> (cembratall), <i>Picea pungens glauca</i> (blå taggspetsig gran) samt larix (lärk) förekom.			

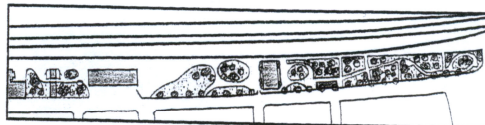
³ Självklart finns det inga tydliga gränser mellan tidsperioderna. Det har sett olika ut i landets olika delar. I större städer har idealen förändrats och bytts ut i snabbare takt än i mindre orter.

<p>1920-1938 Enoch Cederpalm</p>	<p>Nya ideal</p>	<p>Befintlig vegetation sparades och införlivades med de nyanlagda trädgårdsmiljöerna. Han ville skapa en naturlig samverkan med omgivningen. Växter som användes flitigt var bl.a.: rosor (vresrosen användes mycket från ca 1920 fram till avvecklingen), vildvin (humle i norr), perenner, klättrväxter (kaprifol) och stenpartiväxter som taklök, backtimjan, bräckor, bergenia och nejlikor. Fram till 1940-talet var syrenbersåer vanliga.</p>	<p>Försöksodlingarna fortsatte och utvecklades under Cederpalms tid.</p>
<p>1938-1961 Gösta Reuterswärd</p>	<p>Funktionalism, modernisering, trivsamt. Han omformade stationsträdgårdar och järnvägsparcker till sociala mötesplatser och friluftsrum.</p>	<p>Under Reuterswärds tid var det helt andra ideal som eftersträvades än tidigare. Han betraktade järnvägsparken som en folkpark och ville sprida glädje, skönhet och avkoppling; skapa en samlingspunkt för resenärer och ortsinvånare. Anläggningarna blev förebilder för privatträdgårdarna. Trevliga sittplatser, stora blomsterrabatter, blommande buskage, dammar, fågelbad, vattenbrunnar, perenner, lökar, sommarblommor, rosor och mycket annat rymdes i anläggningarna. Den öppna, lugna gräsmattan var betydande I större anläggningar infogades sittplatser i strama mönster, små anläggningar hade en mer informell karaktär. Reuterswärd arbetade med perspektiv, rumslighet och utsikter. Perennrabatterna var ofta mycket långa, flera tiotal meter med återkommande mönster. För att kombinera enkel skötsel med storslaget uttryck valde han att jobba med få sorter.</p>	<p>Reuterswärd visade ett stort intresse för norrland och dess speciella odlingsbetingelser. Han propagerade för odlingsmöjligheterna i norr och införde och spred perenner långt över polcirkeln. Han hade ett stort växtintresse, utförde flera växthärdighetsförsök och skapade trädgårdar och parker i norr. Reuterswärd medverkade vid ca 2000 av landets 3000 stationsplanteringar. Efter hans avgång trappades trädgårdsverksamheten ned.</p>
<p>1961- 1973 Henning Segerros (extern konsult). År 1964 sker en radikal omorganisering och rationalisering av verksamheten som resulterar i flertalet bannadläggningar och stängda stationer. Trädgårdar försvinner och anlagda parkytors ersätts efterhand med uppställningsplatser för anslutande trafik. 1973 lades verksamheten ned. ”Segerros uttrycker tidens anda 1970: <i>Trots vårt s.k. välstånd förefaller det som om vi skulle få allt sämre och sämre ekonomi. Allt som inte ger valuta för pengarna bör i princip bort anser många.</i>”⁴</p>			

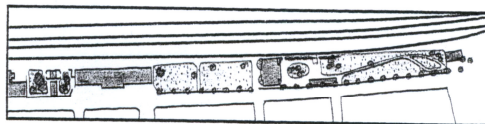
⁴ Ur Lagerberg Fogelberg, C. & Fogelberg, F. (2007). Parker och planteringar : om Statens järnvägars trädgårdsväsende under hundra år. *Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven*. 2007, s. 137 : färgill.



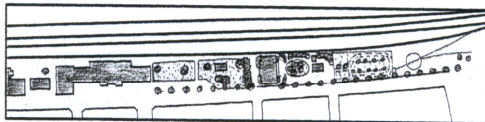
1858



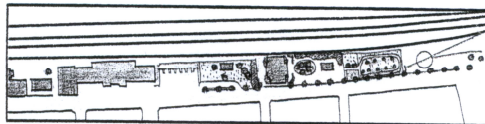
1872



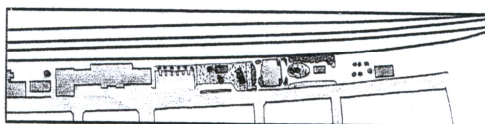
1905



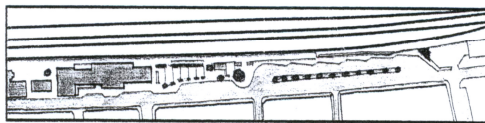
1925



1937



1980



1984

Plansekvenserna visar hur trädgårdsanläggningarna förändrats och med tiden ersatts av uppställningsplatser för anslutande trafik.

Ritad av Catarina Ask, ur: Ask, Catarina (1999). *SJ:s planteringsväsen : utifrån en fallstudie av Es-lövs järnvägsstation*. Examensarbete.

Sekvens med årtal hämtad ur: Rosander, K. (red.) (2005). *Järnvägen 150 år : 1856-2006*. Stockholm: Informationsförlaget, artikel: Järnvägslandskapet av Gustavsson, Eva.

Den förr lokala mötes- och vistelseplats har idag blivit till en trafikflödespunkt. Det som förr tillgodosåg människans mentala förflyttning har i stort sett rationaliserats bort till förmån för effektivitet och snabbhet gällande fysisk förflyttning.

Park- och planteringsytor har med tiden ersatts med uppställningsplatser för anslutande trafik.

Litteraturförteckning

Gustavsson, E. (2001). *Trädgårdsideal och kunskapssyn : en studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling*. Diss. (sammanfattning) Alnarp : Sveriges lantbruksuniv., 2001. Tillgänglig på Internet: <http://epsilon.slu.se/a262.pdf>

Klintborg-Ahlklo, Å., (1993), SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur, *Lustgården*, Årg. 73, Föreningen för dendrologi och parkvård, s.41-52

Krekula, I. (1982). *Trädgårdsutvecklingen i Norrbotten..* Examensarbete

Lagerberg Fogelberg, C. & Fogelberg, F. (2007). Parker och planteringar : om Statens järnvägars trädgårdsväsende under hundra år. *Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven*. 2007, s. 128-146 : färgill.

Rosander, K. (red.) (2005). *Järnvägen 150 år : 1856-2006*. Stockholm: Informationsförlaget, artikel: Järnvägslandskapet av Gustavsson, Eva.

Rylander, U. (1996). *Fjällnära trädgårdar i Jämtland och Härjedalen tiden 1830-1900*. Stockholm: Skogs- och lantbruksakad.

Statens järnvägar 1906-1931 : minneskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro. Bd 2. (1931). Stockholm:

Welin, G. (red.) (1906). *Planteringar Statens järnvägar : 1856-1906. D. 2, Bana och byggnader*.

Järnvägsparker och planteringar i Norr- och Västerbotten

I Norr- och Västerbotten har järnvägsparkerna och planteringarna sett annorlunda ut jämfört med södra Sverige. Tyvärr finns det idag väldigt lite dokumentation bevarad då arkiven gallrats mycket hårt. Det finns endast en handfull ritningar över norrländska järnvägsparker, två av dessa presenteras längre fram⁵.

Det är troligt att järnvägsstationerna hade liknande parker och planteringar som dem inne i staden vid samma tid. I de större städerna i Norrbotten; Luleå, Piteå och Haparanda fanns fr.o.m. 1800-talets mitt beundransvärda anläggningar. Fotografier från slutet av 1800-talet över Luleås stadspark och en berättelse av L.A. Ringius, telegrafkommissarie och stor trädgårdsentusiast från Piteå, vittnar om vilka trädgårdskunskaper som faktiskt praktiserades så här lång norrut vid denna tid. Här fanns slingrande gångar och blomstergrupper i engelsk stil, blomster- och lustträdgårdar i tyst stil och köks- och ekonomiträdgårdar i fransk stil. Även L.A. Ahlgren, ännu en trädgårdsentusiast från länet, förundrades år 1900 över Haparandas stadspark, anlagd 1866, och stadens lummiga och frodiga växtlighet, dess esplanader och blomsterplanteringar, (*Krekula, I. (1982)*).

Det var dock stor skillnad mellan städerna och de mindre orterna, där det vid samma tid knappt odlades nyttoväxter i någon större omfattning.

Det var främst mellan åren 1894 och 1906, i takt med SJ:s utbyggnad av järnvägsnätet, som de flesta parker och trädgårdar anlades i Norrbotten och därmed exponerades för inlandsbefolkningen. Det skulle dock dröja ytterligare några årtionden innan prydnadsträdgården blev allmän i norrbottens inland.

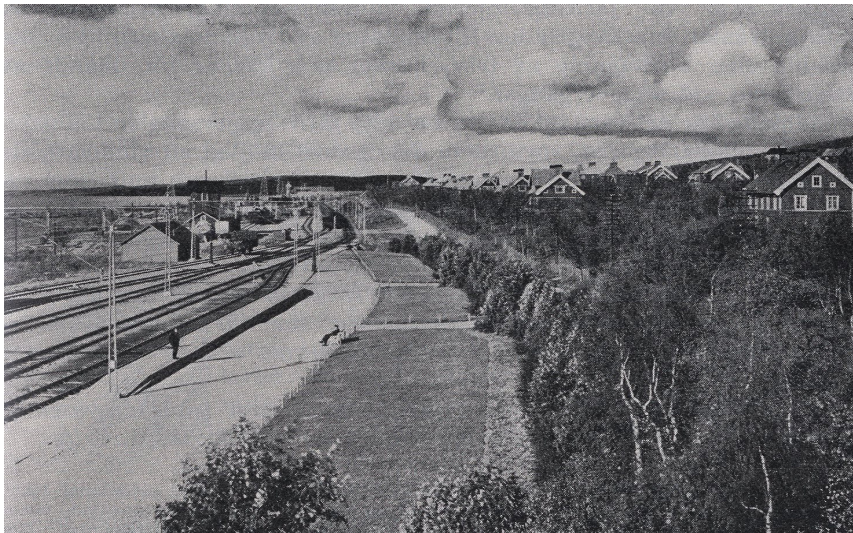


Fig. 1 Kiruna i början av 1900-talet. Stora öppna gräsmattor kantade med låga staket. I Bakgrunden träd- och buskplanteringar. Gräsmattorna är kantade med låga staket vilket möjligen antyder att de var till för prydnad och inte att flanera på.

⁵ Samtliga planer har jag fått av Eva Gustavsson, universitetslektor, Agr.D vid Sveriges lantbruksuniversitet i Alnarp. Ytterligare två ritningskopior (Storlien och Hamrångerfjärden) finns i författarens ägo. Två-tre ritningar från 1960-70-talet på norrländska järnvägsparker finns samlade hos Fredrik Fogelberg och Charlotte Lagerberg Fogelberg, författare till bl.a. *Parker och planteringar: om Statens järnvägars trädgårdsväsende under hundra år.*

Innehåll och funktion

"I många afseenden hafva statsjärnvägarna gifvit goda föredömen, och äfven genom sina planteringar torde de hafva verkat uppfostrande på befolkningen i de trakter, som af järnvägarna beröras." (Welin, G. (1906) s. 584).

Som tidigare nämnt var SJ:s planteringsväsende särskilt betydelsefull i norra delarna av Sverige. De pedagogiska och färgstarka planteringarna försåg befolkningen med inspiration och kunskap.

I Norrbotten byggdes järnvägen relativt sent, varför man kan anta att blomsterbroderier och tapetgrupper sällan förekommit på stationsplanteringarna då dessa avvecklades under Sundius regi (1887-1920). I norr var det utmed järnvägen främst nyttoodlingen som praktiserades, medan den offentliga parken var ganska liten, vilket faller sig naturligt i och med orternas ringa storlek.

Järnvägsparterna var till en början en samhällsrepresentativ plats varför anläggningarna under 1800-talet var påkostade och stilenliga. Efterhand avtog järnvägens symboliska värde och parkerna blev mer funktionella och formella. Under Cederpalms tid var de mer naturliga planteringar som eftersträvades, vilket passade väl i Norrland där befintlig vegetation var värdefull och sparades i möjligaste mån.

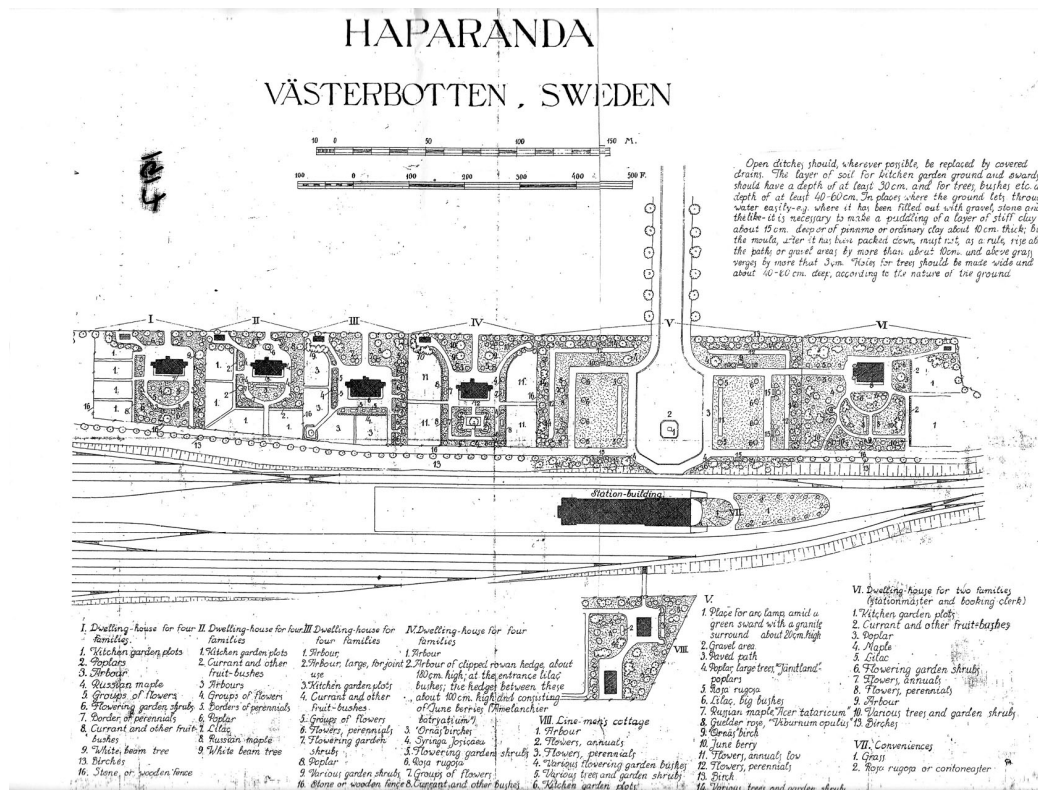


Fig. 2 På ritningarna går det att utläsa vilken typ av funktion parkerna hade. Som tidigare nämnt var det främst nytto- och ekonomiodling som dominerade norrut. De större städerna hade dock vanligen en formell anläggning i direkt anslutning till stationsbyggnaden medan nyttoodlingarna var uppdelade kring personalbostäderna. Planen över Haparanda är ritad av Enoch Cederpalm år 1917.

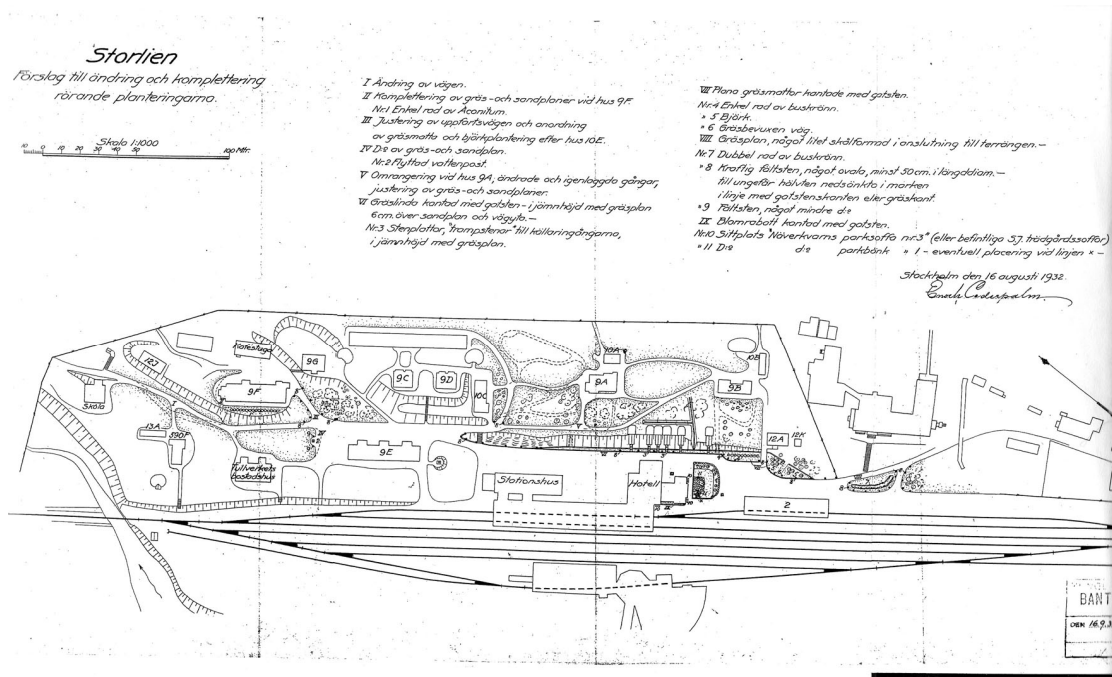


Fig. 3. Enoch Cederpalm ritade år 1932 denna plan över Storlien. Området har en formell karaktär med blomsterrabatter och gäststenskantade gräsmattor. Den engelska stilens ideal är framträdande med uppdelade gräsytor, böljande stigar och buskgrupper.

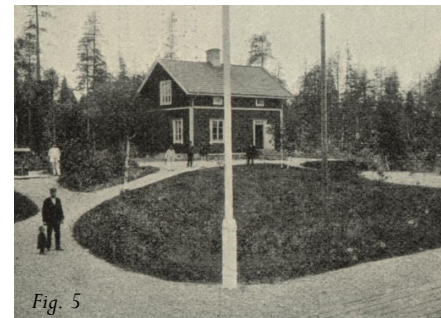
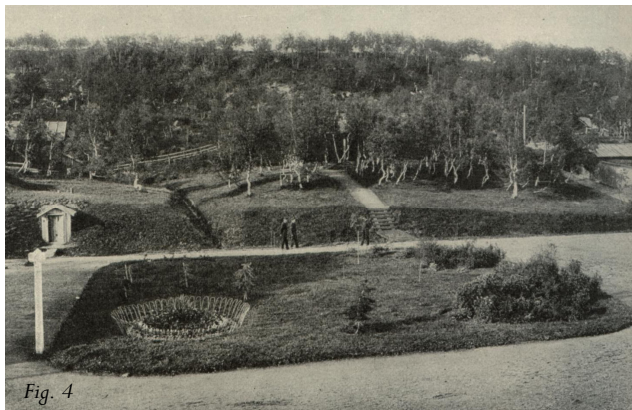
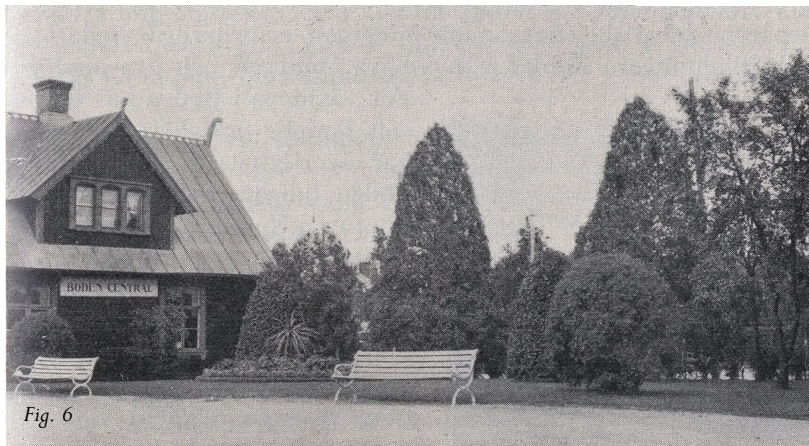
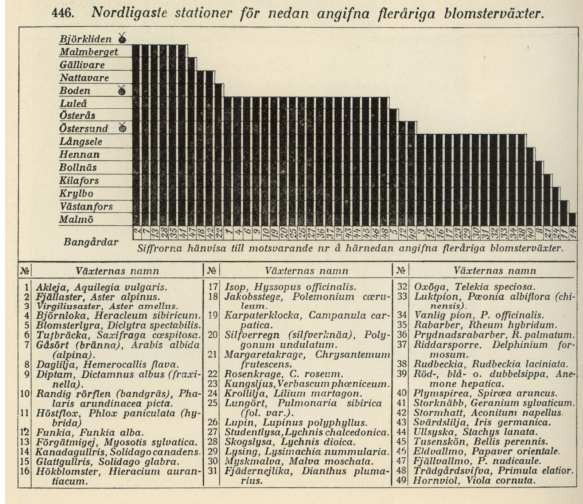
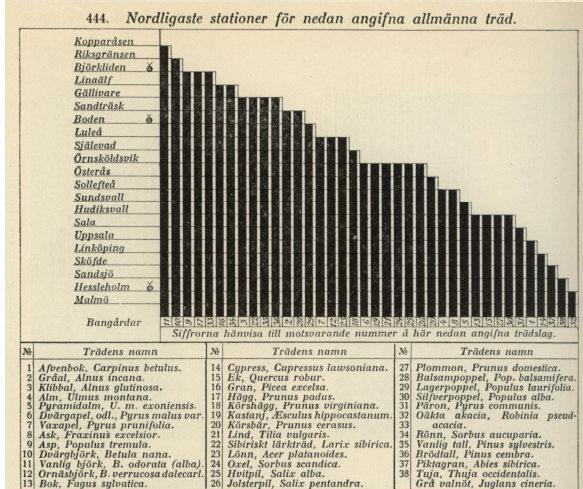
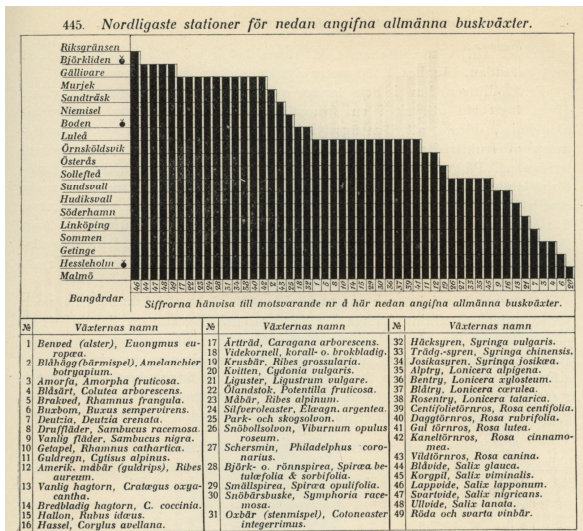


Fig. 4: Storlien, södra delen. Fig. 5: Polcirkeln, norra delen. Fig. 6: Boden, del av stationsplanteringen.



Vid Storliens stationsområde är den befintliga fjällbjörkskogen tillvaratagen som en del av parken. På gräsplanen framför växer små buskgrupper och en blomsterplantering. I Boden är växtmaterialet formklippt och i bakgrunden skymtas en palmilja, något som var modernt i tapetgrupper kring sekelskiftet.



Växtmaterialet

”Beträffande valet av växtmaterial bekräftar erfarenheten, att hänsynen till hårdighet bör ställas i främsta rummet. Att detta har särskilt stor betydelse i fråga om de nordligaste landsdelarna, ligger i sakens natur.”⁶

SJ:s planteringsväsende var Sveriges största och troligen mest välskötta trädgårdssodlare med en omsättning på omkring 700 000 växter per år (under 1900-talets första hälft). Huvuddelen av växtmaterialet som användes till stationsplanteringarna producerades i de växtdepåer och plantskolor som SJ anlade runt om i landet. I landets norra halva fanns fyra växtdepåer i Östersund, Österås, Hedernoret och Boden.

Genom att samla in frö från växter i nordliga regioner och dra upp till egna plantor fick man motståndskraftiga växter med robustare karaktär jämfört med fröplantor från södra Sverige. Det gjordes åtskilliga försöksodlingar för att ta fram ett stort sortiment klimatanpassade träd, buskar och perenner.

Fig. 7 Till vänster syns tre diagram ur Sj:s försöksodling. Diagrammen visar vart i landet växterna är härdiga och odlas.

Trädslag som björk, rönn, hägg och videarter ansågs mest härdiga och dominerade de nordligt belägna järnvägsparkerna och planteringarna. För att åstadkomma färgskiftningar i buskpartierna användes bl.a. vinbär, silverbuske, ölandstok, rönnspirea, josikasyren och rosentry.

⁶ Statens järnvägar 1906-1931, del II Bana & byggnader, s. 355

Vid de större stationerna arrangerades sommarblommor och perenner i grupper av olika form eller i lister.

I norr hämtade man vilda växter från fjället och förökade upp, bl.a: *Angelica archangelica* (storslöka), *Arabis alpina* (alpvårel), *Geranium sylvaticum* (lundnäva), *Lychnis dioica* (skogslisa), *Rhodiola rosea* (rosenrot), *Silene rupestris* (rödglim) m.fl.

För att finna lämpliga gräs för de norrländska banvallarna provsåddes fjorton olika arter i Bergfors norr om Kiruna åren 1903 och 1904. Väl fungerande arter var: *Alopecurus pratensis* (ängskvle), *Poa pratensis* (ängsgröe), *Festuca duriuscula* (hårdsvingel) och *Aira flexuosa* (kruståtel).

Prydnadsplanteringar vid järnvägsstationerna anpassades ofta till naturen och omgivningen, därmed såg de väldigt olika ut beroende på vart i landet de låg. Norrut var anläggningarna oftast mer naturlika eftersom det där var viktigt att ta vara på den vegetation som fanns på plats.

Litteraturförteckning

Krekula, I. (1982). *Trädgårdsutvecklingen i Norrbotten*. Examensarbete

Rylander, U. (1996). *Fjällnära trädgårdar i Jämtland och Härjedalen tiden 1830-1900*. Stockholm: Skogs- och lantbruksakad.

Statens järnvägar 1906-1931 : minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro. Bd 2. (1931). Stockholm:

Welin, G. (red.) (1906). **Planteringar** *Statens järnvägar : 1856-1906. D. 2, Bana och byggnader.*

Bildförteckning

Fig. 1 Statens järnvägar 1906-1931 : minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro. Bd 2. (1931). Stockholm, s. 361.

Fig. 2 Eva Gustavsson, universitetslektor, Agr.D vid Sveriges lantbruksuniversitet i Alnarp.

Fig. 3 Eva Gustavsson, universitetslektor, Agr.D vid Sveriges lantbruksuniversitet i Alnarp.

Fig. 4 Statens järnvägar 1906-1931 : minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro. Bd 2. (1931). Stockholm:

Fig. 5 Welin, Gustaf (red.) (1906). *Statens järnvägar: 1856-1906. D. 2, Bana och byggnader.*, s 601.

Fig. 6 Statens järnvägar 1906-1931 : minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro. Bd 2. (1931). Stockholm, s. 359.

Fig. 7 Welin, Gustaf (red.) (1906). *Statens järnvägar: 1856-1906. D. 2, Bana och byggnader.*

Intervjufrågor till invånare och turister i Gällivare. 2008-07-29

Gällivares grönytor

- Vad tycker ni om Gällivare tätorts parker och planteringar?
- Vilken park trivs ni bäst i?
- Vilken park trivs ni minst i?
- Vilken park nyttjar ni mest?
- Vad upplever ni som trivsamt i en park?
- Känner ni att ni har någon möjlighet att vara delaktiga i hur kommunen planerar och anlägger samhällets grönytor?

Järnvägsparken

- Vad tycker ni om järnvägsparken?
- Använder ni den?
- Vad är det som gör att ni använder den/ inte använder den?
- Vid en nyanläggning/förändring, vad skulle ni vilja tillföra/ önskemål?
- Skulle ni använda den om den blev omgjord till det bättre?

