

# ACTIVE KNÄRED

TOURISM AS A DRIVINGFORCE FOR URBAN GROWTH



Jag skulle vilja ta tillfället i akt att tacka min handledare Pär Gustafsson som med sitt positiva och engagerande sätt alltid uppmuntrat en till att fullfölja sina vågade idéer.

Jag vill även rikta ett stort tack till mina skolkamrater om funnits tillgängliga i exjobbsrummet för att sporra och fungera som bollplank under denna period samt förgyllt denna tid med många skratt.

Slutligen vill jag också tacka Laholms kommun och Knäreds hembyggsförening som tagit emot mig med öppna armar.

Handledare. Pär Gustafsson  
Examinator: Peter Siöström

ASBM01 - Degree Project in Sustainable Urban Design  
(Hållbar stadsgestaltning)  
Lund Tekniska Högskola  
2018





Foto: Laholms kommun

*“Kanske var det under en jul som jag firade i Knäred när jag fick den första idén, när jag efter all julmat beslutade mig för att ta en promenad i julaftonskvällen. När jag beskådade Knäred och dess runtomkringliggande höjder i denna vackra vinterskrud tänkte jag: ”Detta känns ju knappt som om att en befinner sig i södra Halland”. Det kändes snarare som uppe i fjällen eller nere i alperna. Med dess vackra vattendrag och med höjningar på bägge sidor.*

*Där och då visste jag inte att Knäred skulle komma att bli det område för mitt examensarbete, men när jag sedan ett par år senare valde denna plats och gjorde mitt första platsförsök under en vintrig januaridag kom tankarna från julaftonskvällen tillbaka. Här fanns ju potential för kunna bli en skidort. “*

### ABSTRACT

This project is investigating how a village can be developed by using tourism as the main driving force. Knäred is a village with around 1200 inhabitants that has had a decreasing population the past 20 years. It has been decided that the old train stop will be opened for passenger transportation again. But reestablishing a train station does not automatically mean that a settlement will grow. To make Knäred attractive, the qualities that the natural landscape offers are used and enhanced. Knäred needs an identity and this can be found in the landscape which can generate visitors. Today the out-door life is a big asset for Knäred as it is located in the woodland of Halland's midland. Activities such as fishing, hunting, camping, hiking and canoeing are mainly adjusted for the summer half-year, and to be a prosperous community, Knäred also needs attraction during winter. By expanding tourism attractions, more jobs will appear, and this will lead to that more people would like to live in Knäred. This will require more services and housing. And to make Knäred successful, this also needs an unique and smart design, adapted for Knäred.

### SAMMANATTNING

Detta projekt utreder hur en by kan utvecklas genom att ha turism som drivkraft. Knäred är en ort med cirka 1200 invånare och har haft en stagnerande befolkningskurva de senaste 20 åren. Det är resultat att den tåget återigen ska gå mellan Markaryd och Halmstad för persontrafik med uppehåll i Knäred. Men genom att anlägga en järnvägsstation innebär inte per automatik att ett samhälle växer. För att kunna göra Knäred attraktivt, har de kvaliteter som landskapet erbjuder använts och även förstärkts. Knäred behöver en identitet, och denna kan hittas i den omgivande naturen vilken kan generera folk. Redan idag är friluftslivet en stor tillgång för orten som återfinns i Hallands inland. Men aktiviteter som fiske, jakt, kanotpaddling, camping och vandring är främst anpassade för sommarhalvåret, och för att bli ett välmående samhälle behöver Knäred en attraktion under vinterhalvåret. Genom att utöka turistattraktioner, kommer mer arbetstillfällen att skapas, vilken kan leda till att mer folk väljer att bosätta sig i Knäred. Detta i sin tur kräver mer service och bostäder. Så för att göra Knäred framgångsrikt, behövs en unik och smart gestaltning som är anpassad för just Knäred.

## 1. INTRODUKTION S.4

What?

Why?

How?

Problem

Mål

Upplägg

## 2. BAKGRUND S.10

Regional kontext

Förutsättningar

Historia

## 3. RESERACH & ORTSANALYS S.18

Fotokarta

Byggnader och service

Sysselsättning

Klimat

Befolkning

Lynch

Landskapet

SWOT-analys

## 4. VISION & STRATEGI S.30

Vision

Strategi

Utvecklingsstrategi

Skidåkning

Snötillverkning

## 5. FALLSTUDIE S.38

Järvsö

## 6. DESIGN S.40

Koncept

## 7. DISKUSSION & SLUSATSER S.60

## 8. REFERENSLISTA S.61

Historiskt finns det många exempel på orter vars utveckling tagit fart på grund av en stationsetablering. Detta beror på framförallt att en orts tillgänglighet förbättras. Tillgänglighet anses vara en viktig aspekt när människor beslutar sig för var de vill bo. Det är dock viktigt att ha i åtanke att det inte finns någon garanti på att en upprustning och utveckling av kollektivtrafiken bidrar till utvecklingen av en ort.

Då ingen ort är den andra lik är det viktigt att ha en ortsspecifik planeringstrategi där ortens förutsättningar tas i beaktande. Detta är en viktig faktor för att en station ska kunna rendera i en positiv utveckling. De främst förekommande faktorerna till en stations utveckling brukar vara, nära avstånd till en större ort, kustnära läge samt stationer vid dubbelspårig järnväg.

Vidare gäller det att tillgodose att tåget faktiskt innebär en mer tidseffektiv pendling än till exempel bilen. Det är dessutom viktigt att se hur service och andra funktioner kan dra nytta av en station. Denna rapport utreder hur en ort som Knäred kan utnyttja möjligheten med att erhålla ett tågstopp för persontrafik på bästa sätt för att uppnå en positiv utveckling.

Med tanke på den pågående urbaniseringen koncentreras befolkningen till våra städer. Detta gäller också arbetstillfällena och samhällsservice. I mindre orter där en arbetsgivare väljer att flytta eller lägga ner sin verksamhet blir detta ett hårt slag för invånarna.

Dagens landsbygd är inte densamma som den var tidigare. Förr hade landsbygden en roll och identitet som matproducent. Att det har ändrats beror på att livsmedelsindustrin idag till stor del har globaliserats. Detta leder till att områden som tidigare varit avsedda för jordbruksmark frigörs och möjliggör andra funktioner. Således betraktas landsbygden mer och mer som ett så kallat "tätortsnära kulturlandskap" (Boverket 2008: 7-8).

Med en landsbygd som idag blir allt mer utarmad och som inte spelar en lika stor roll som den gjort tidigare är det viktigt att hitta en ny drivkraft och få ut mest av den. Förslaget visar hur en ort på landsbygden skulle kunna återfå sin forna glans genom en ny attityd, istället för att urholkas helt.

Genom att använda befintliga kvaliteter som återfinns i det omgivande landskapet och på så sätt skapa platser som bidrar till en hög livskvalitet och intressanta upplevelser för såväl invånare som besökare väntas attraktiviteten öka. Att kunna dra maximal nytta av naturen och främja ett friluftsliv väntas Knäred få en attraktionskraft som gynnar folkhälsan, besöksnäringen och skapar jobb.

Ett stationsområde spelar således en vital roll för ortens utveckling. Då resandet genom en stationsetablering inte ökar per automatik gäller det att lokala förbindelser som gång- och cykelvägar, busslinjer samt parkeringsplatser gör stationen tillgänglig på plats. Stationsområdet måste ha en karaktär som präglar orten. Genom att ha en profil som turistdestination krävs en utökad servicesektor för besökare och på detta vis kan orten komma att expandera med hjälp av ett koncept som handlar om turism.



## MÅL

Projektets övergripande mål är att bidra till en hållbar utveckling i Knäred genom att utveckla ortens kvaliteter. Med hållbarhet menas att på ett övergripande sätt skapa ett attraktivt samhälle som utvecklas inom alla områden med minimala negativa avtryck. Det gäller såväl miljö, social utveckling som utifrån en ekonomisk synvinkel

Vidare är målet med projektet att få personer att inte nödvändigtvis enbart bosätta sig på orten, men att besöka orten året om. En ort som skaffat sig en identitet runt sitt friluftsliv och därmed även sin höga livskvalité. Genom ett fokus kring besöksnäringen är en av projektets intentioner att arbetstillfällena på orten ökar.

## AVGRÄNSNING

Projektet baseras på min subjektiva analys av orten och mitt förslag grundas således i mina egna intryck och upplevelser av orten. Det finns därför inte någon garanti på att mitt förslag skulle vara den utveckling som alla invånare önskar för orten.

Från ett tidigt stadie har jag haft en tes, och den har varit att undersöka möjligheterna för bland annat ett skidområde för orten. Projektet handlar om hur orten i framtiden kommer växa fram i förhållande till detta.

## UPPSATSENS UPPLÄGG

Uppsatsen är uppdelad i sju kapitel. I *Introduktionen* presenteras uppsatsens utgångspunter och mål. I *Bakgrunden* följer sedan bakgrundsinformation om Knäred i dess sammanhang som är nyttig för läsaren att ta del av för att få en bild av orten med omnejd samt dess historia.

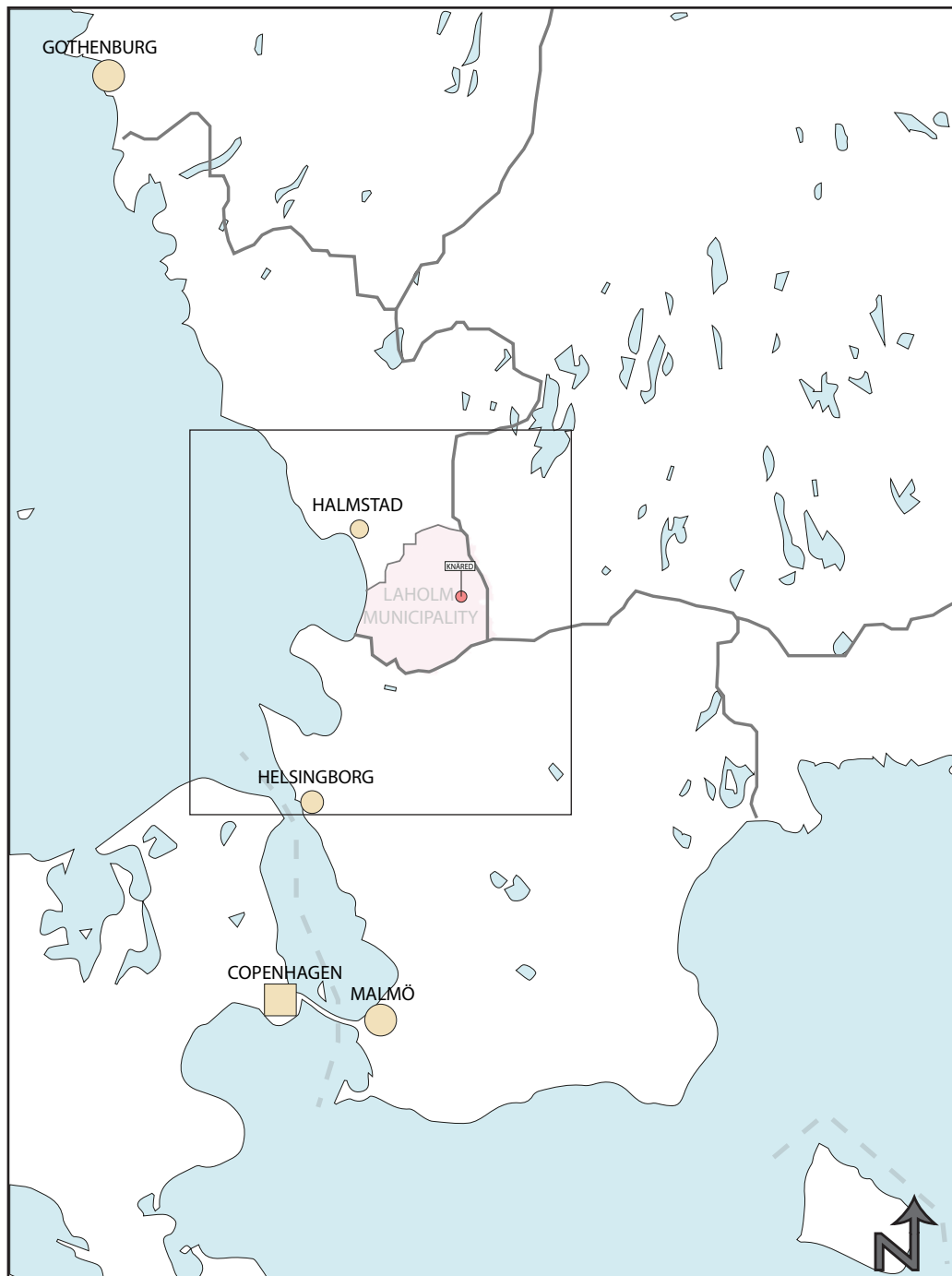
I efterföljande kapitel *Research & Ortsanalys* presenteras de befintliga planeringsförutsättningar som finns, varvid de också analyseras.

Baserat på analysen presenteras sedan i nästa kapitel, *Strategi*, en vision som sedan den efterföljande utvecklingsstrategin har som utgångspunkt när den tagits fram. Utvecklingsstrategin visar med breda penseldrag hur visionen ska uppnås. I detta kapitel presenteras också nödvändig information om skidåkning som kommer ha en vital roll i detta förslag.

I kapitlet *Fallstudie* följer en beskrivning av orten Järvsö som påminner i en del avseenden om Knäred och som jag hämtat en del inspiration av då jag har tagit fram mitt förslag.

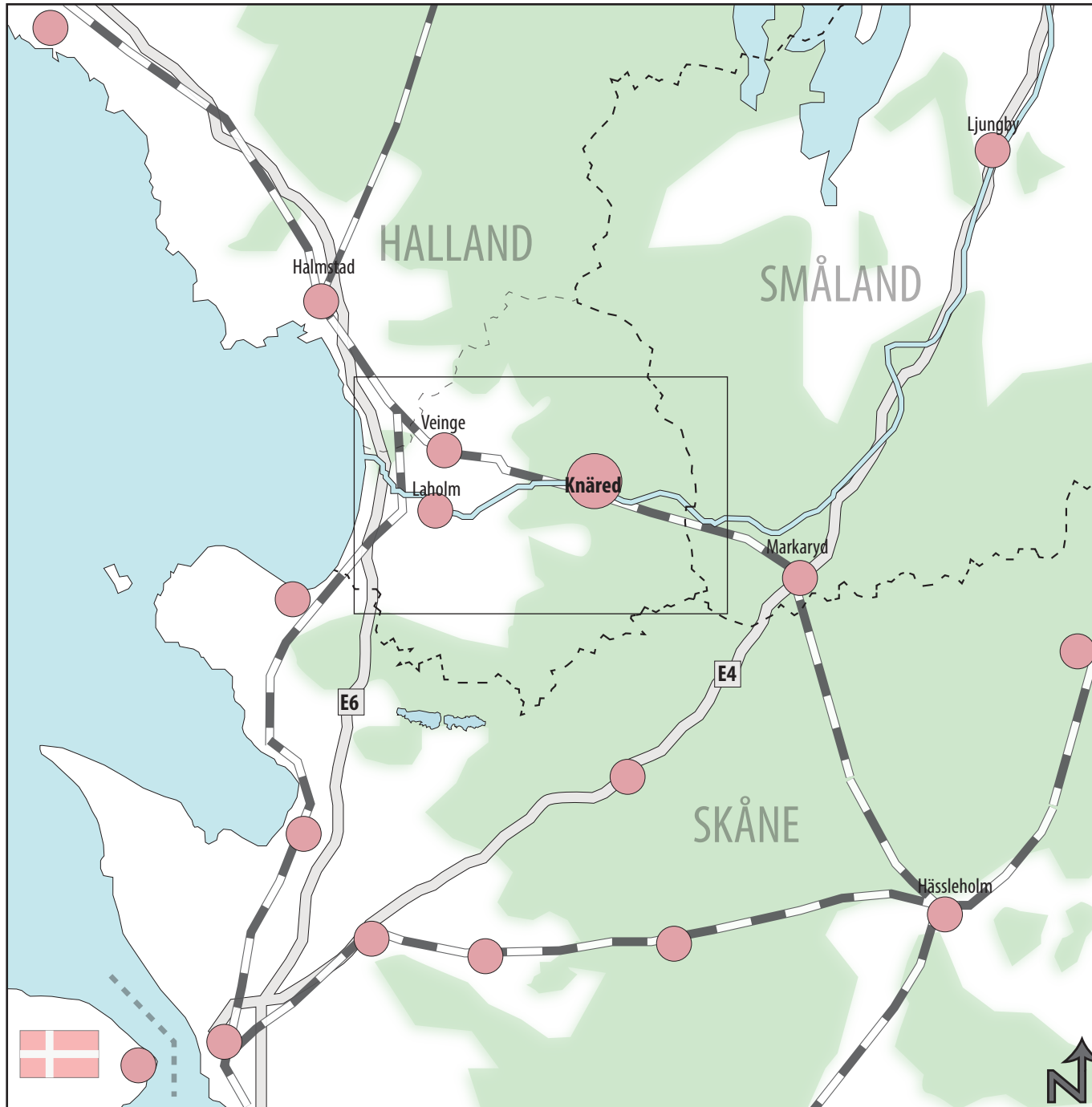
I *Design* förkroppsligas slutligen mitt förslag i sin helhet med illustrationer om huruvida den framtida utformningen av Knäred kan se ut.

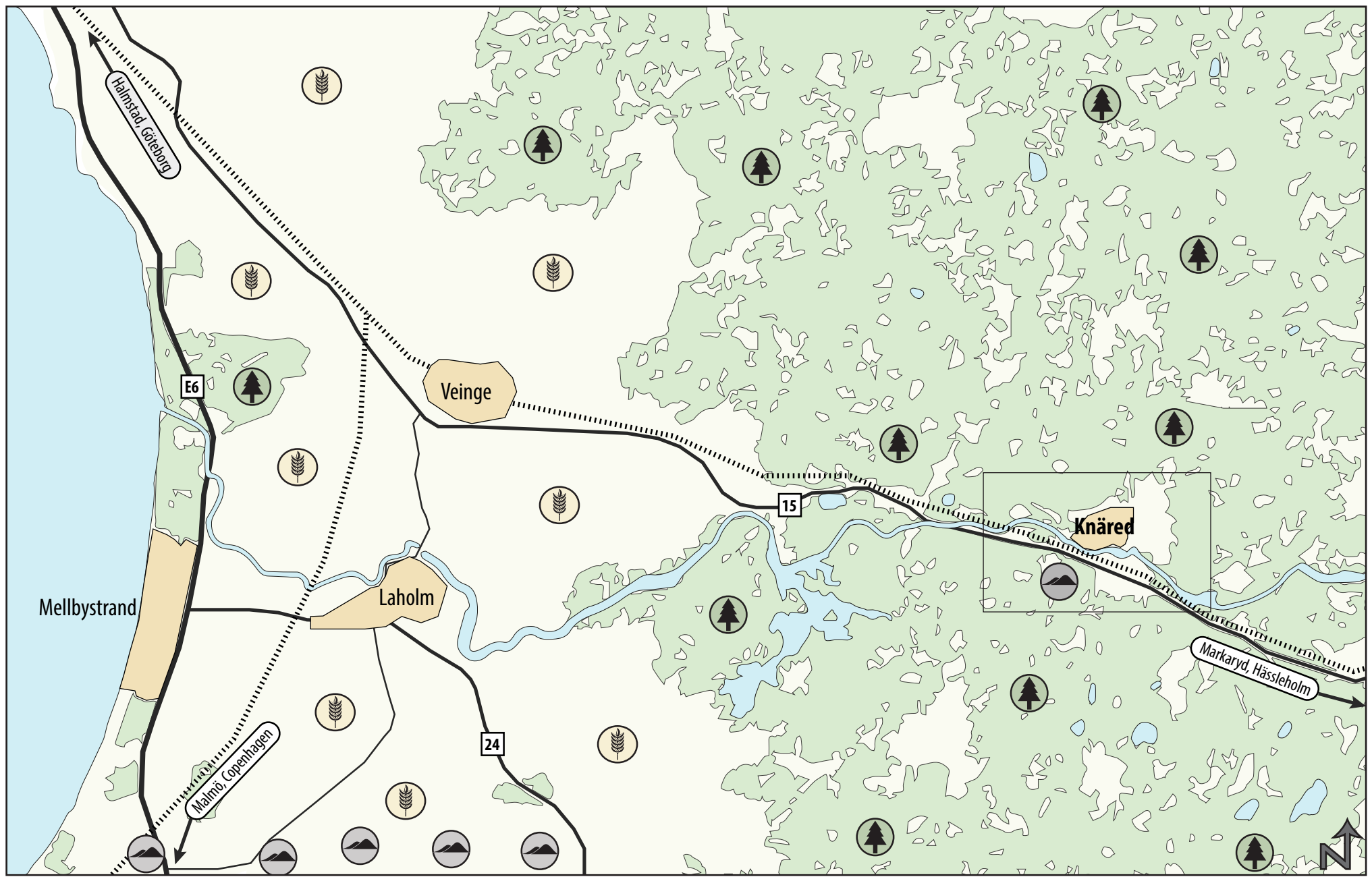
Avslutningsvis följer en diskussion där slutsatser av förslaget dras, innan referenslistan följer.

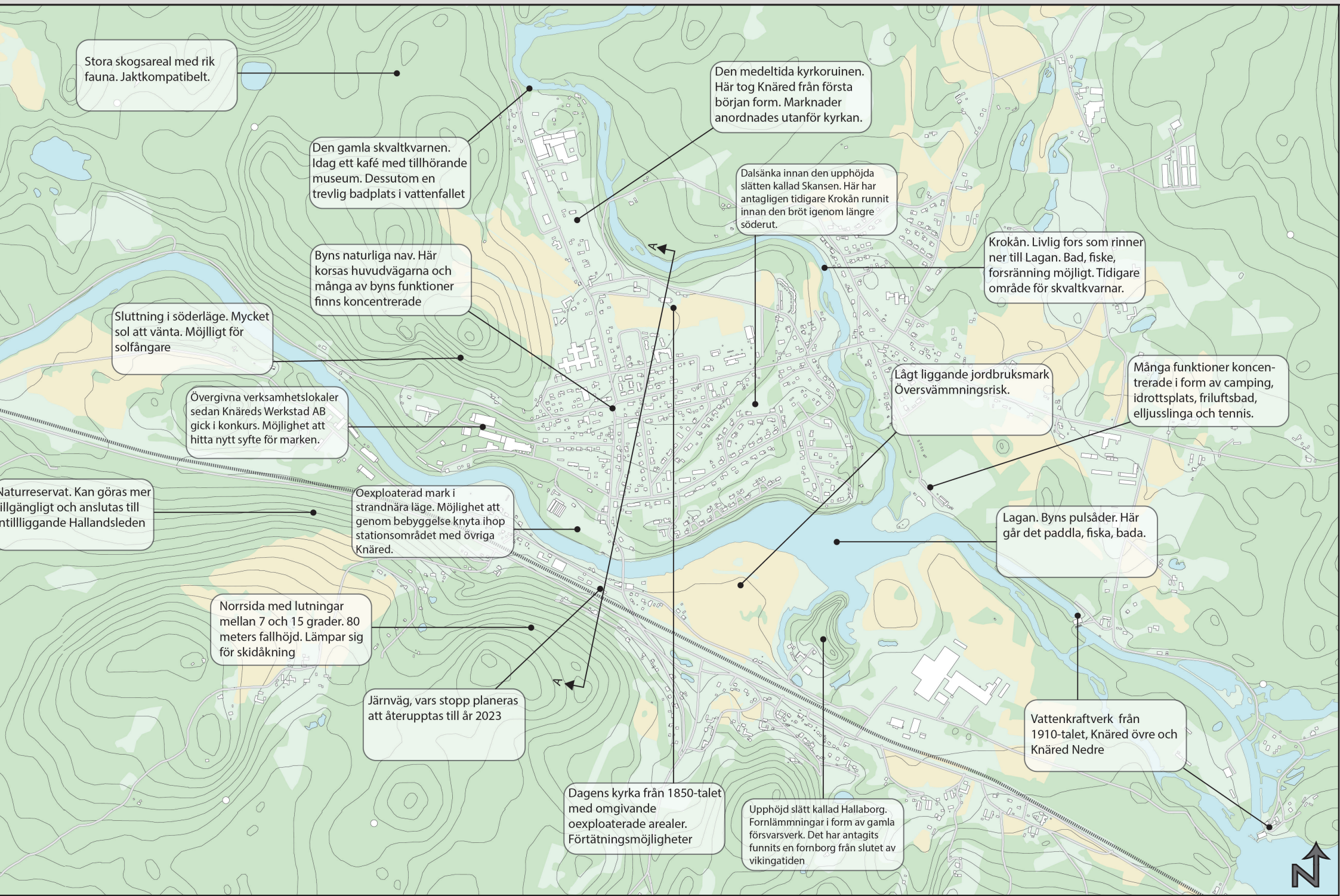


## REGIONAL KONTEXT

Laholms kommun är den sydligaste av Hallands kommuner och gränsar i norr till Halmstad, i öster till Ljungby och Markaryd i Småland och i Skåne till Båstad, Ängelholm samt Örkelljunga i söder. Laholms kommun kan beskrivas som en miniatyr av Sverige. Det finns kust, öppna landskap, höjdskillnader samt skogsbygd. Knäred återfinns inne i skogsbygden i kommunens östra del cirka 20 kilometer från Markaryd i Småland. Förutom järnvägen löper riksväg 15 genom ortens södra del som tar sin början i blekingska Karlshamn och upphör i Halmstad. Knäred ligger på behörigt avstånd till de båda europavägarna E4 och E6 då Knäred ligger mitt emellan dessa. Lagan rinner igenom Knäred och tillsammans med biflödet Krokån omgärdas orten av dessa vattendrag. Lagan rinner genom en dalgång med höjder på varje sida. Söder om Lagan finns Högalt med 125 möh, och Västralt med 146 möh. Norr om ån och väster om samhället finns Bjäret med 115 möh. Vid Knäred ligger Lagan på 45 möh. Dessa höjder definierar liksom vattendragen dagens Knäred.







Stora skogsareal med rik fauna. Jaktkompatibelt.

Den gamla skvaltkvarnen. Idag ett kafé med tillhörande museum. Dessutom en trevlig badplats i vattenfallet

Den medeltida kyrkoruinen. Här tog Knäred från första början form. Marknader anordnades utanför kyrkan.

Dalsänka innan den upphöjda slätten kallad Skansen. Här har antagligen tidigare Krokån runnit innan den bröt igenom längre söderut.

Krokån. Livlig fors som rinner ner till Lagan. Bad, fiske, försränning möjligt. Tidigare område för skvaltkvarnar.

Byns naturliga nav. Här korsas huvudvägarna och många av byns funktioner finns koncentrerade

Sluttning i söderläge. Mycket sol att vänta. Möjligt för solfångare

Lågt liggande jordbruksmark Översvämningsrisk.

Många funktioner koncentrerade i form av camping, idrottsplats, friluftsbad, eljusslinga och tennis.

Övergivna verksamhetslokaler sedan Knäreds Werkstad AB gick i konkurs. Möjlighet att hitta nytt syfte för marken.

Naturreservat. Kan göras mer tillgängligt och anslutas till intilliggande Hallandsleden

Oexploaterad mark i strandnära läge. Möjlighet att genom bebyggelse knyta ihop stationsområdet med övriga Knäred.

Lagan. Byns pulsåder. Här går det paddla, fiska, bada.

Norrsida med lutningar mellan 7 och 15 grader. 80 meters fallhöjd. Lämpar sig för skidåkning

Järnväg, vars stopp planeras att återupptas till år 2023

Vattenkraftverk från 1910-talet, Knäred övre och Knäred Nedre

Dagens kyrka från 1850-talet med omgivande oexploaterade arealer. Förtättningsmöjligheter

Upphöjd slätt kallad Hallaborg. Fornlämningar i form av gamla försvarsverk. Det har antagits funnits en fornborg från slutet av vikingatiden

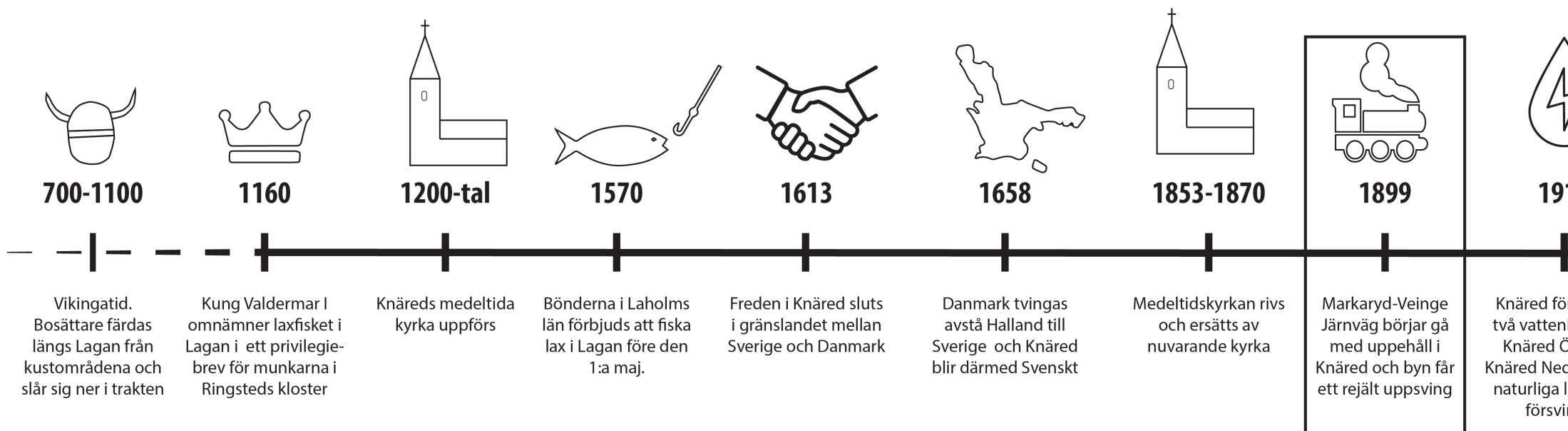


Redan under vikingatiden ska bosättare ha färdas från kusten upp längs Lagan. Lagan är känt för sitt laxfiske och laxen är Hallands landskapsdjur. Redan på 1160-talet omnämndes laxfisket i Lagan av den danska Kungen Valdemar I i ett privilegiebrev. Knäreds medeltida kyrka är daterad till 1200-talet och uppfördes precis väster om Krokån.

Ortsnamnet Knäred uppkomst kan inte med säkerhet fastställas, men det sägs att "Knä:et" kan härstamma från krökningen på Krokån liksom ett knä. En annan teori är att det skulle härstamma från ett före detta mansnamn, "Knarri". "-Red" (även -röd, -ryd och -rud) är en ändelse som också ett antal andra orter i Sverige har, och betyder "röjd mark" (Wangö 1933: 204, 208).

Under 1500-talet skall markareal ha blivit röjda och odlade. Först ska en bosättare ha kommit till platsen, röjt ängar, odlat tegar, och uppfört sin gård. Sedan har grannar slagit sig ner och följt dennes exempel och gjort samma sak. Gårdarna har sedan genom generationerna sedan styckats av för sönerna. På detta vis antas Knäred ha kommit till (Wangö 1933: 215- 216).

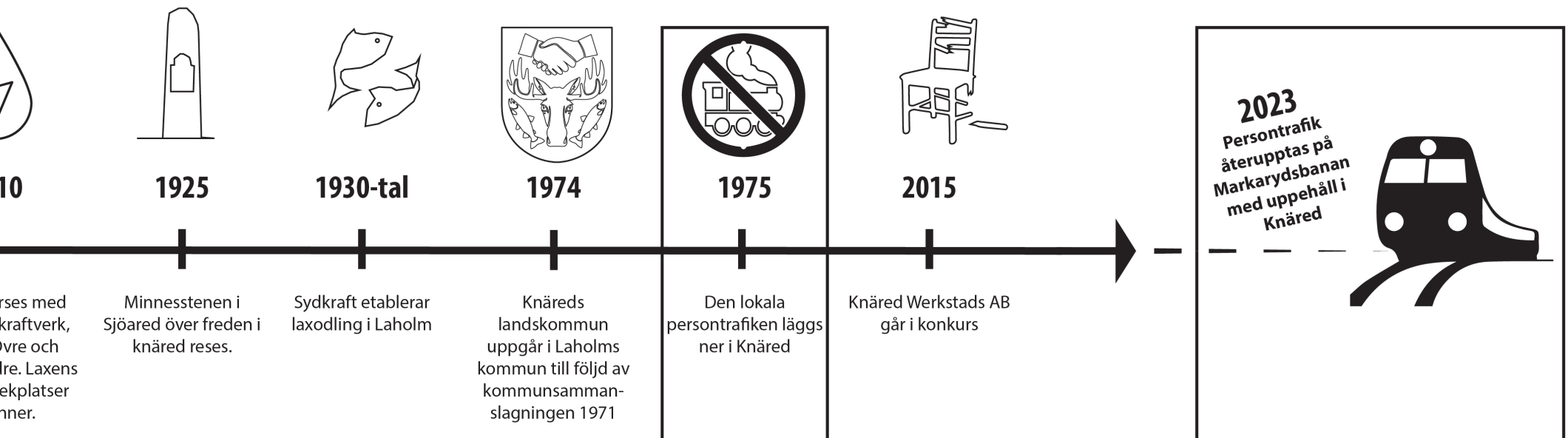
Knäred är annars mest känt för freden som slöts mellan Sverige och Danmark 1613 i Sjöared strax utanför Knäred. I Sjöared kom en sten att resas som minne över detta år 1925. Efter freden i Roskilde 1658 så fick Danmark sedermera avträda Halland, och Knäred kom då att i stället bli en del av Sverige.



1849 inleddes arbetet av en ny kyrka i Knäred och den gamla medeltida kyrkan kom att rivas till förmån för den nya. På grund av en konstruktionsmiss kom dock den nya kyrkan att rasa ihop och därför tvingades byns församling inreda den medeltida kyrkoruinen under tiden som den nya kyrkan uppfördes på nytt. 1899 började Markaryd-Veinge Järnväg rulla med uppehåll i Knäred. I och med järnvägen fick byn sig ett ordentligt uppsving och byns nav kom att flyttas till järnvägstationen. 1910 kom Knäred att förses med två vattenkraftverk, Knäred övre och Knäred nedre. Till en början försåg Lagans kraftstationer hela södra Sverige samt Själland med elektricitet. Kraftstationerna gjorde dock att laxens naturliga lekplatser försvann.

För att komma till bukt med detta kom Sydkraft under 1930-talet etablera en laxodling i Laholm som kompensation så att laxen återigen kunde frodas.

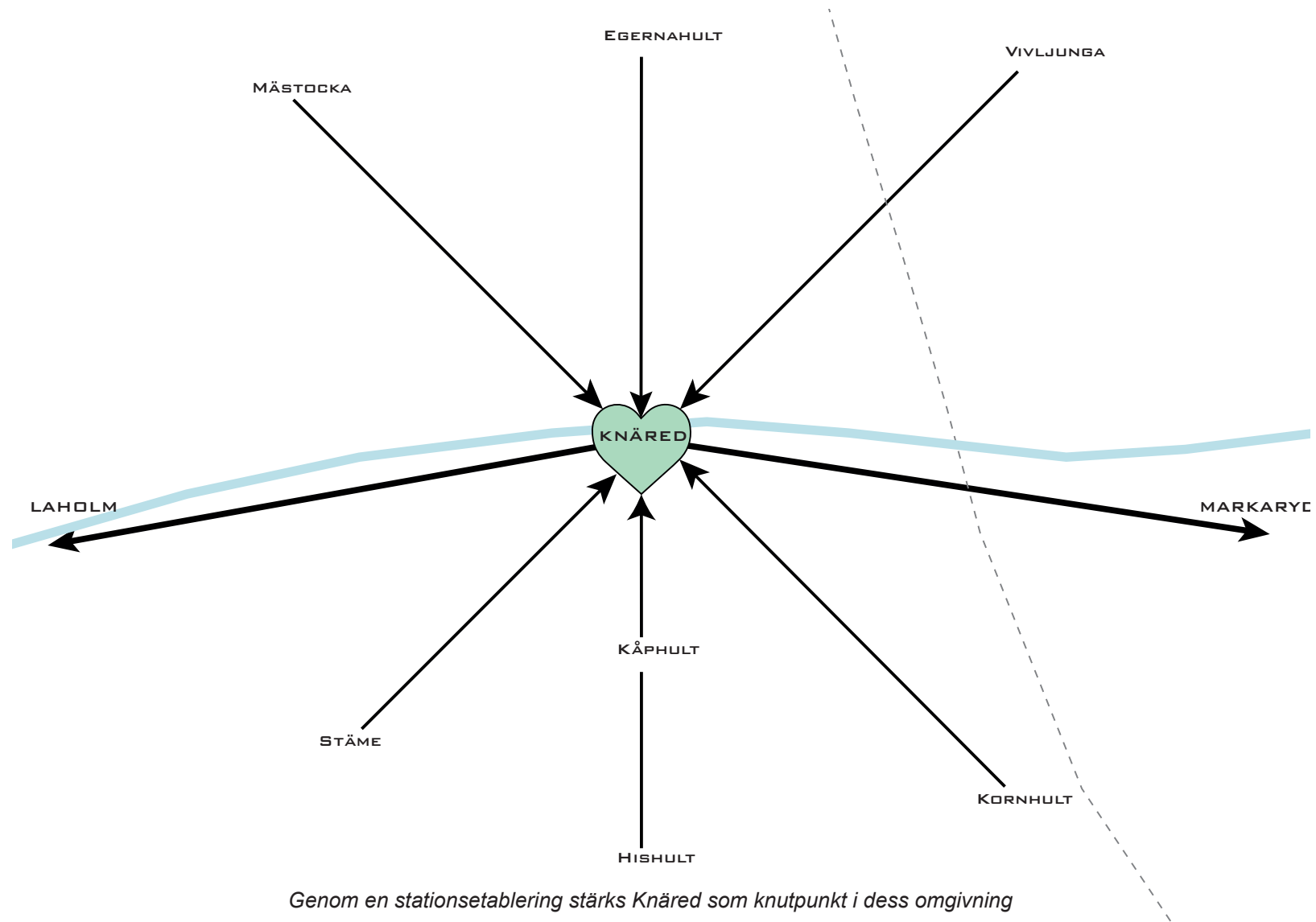
Till följd av kommunreformen tre år tidigare kom Knäreds landskommun 1974 att bli en del av Laholmskommun. 1975 upphörde tåget med att göra uppehåll i Knäred och centrum kom nu återigen att flyttas. Denna gång en bit norrut till korset där Sjöaredsvägen, Otterdalsvägen, Prästgårdsvägen och Stationsvägen möts.



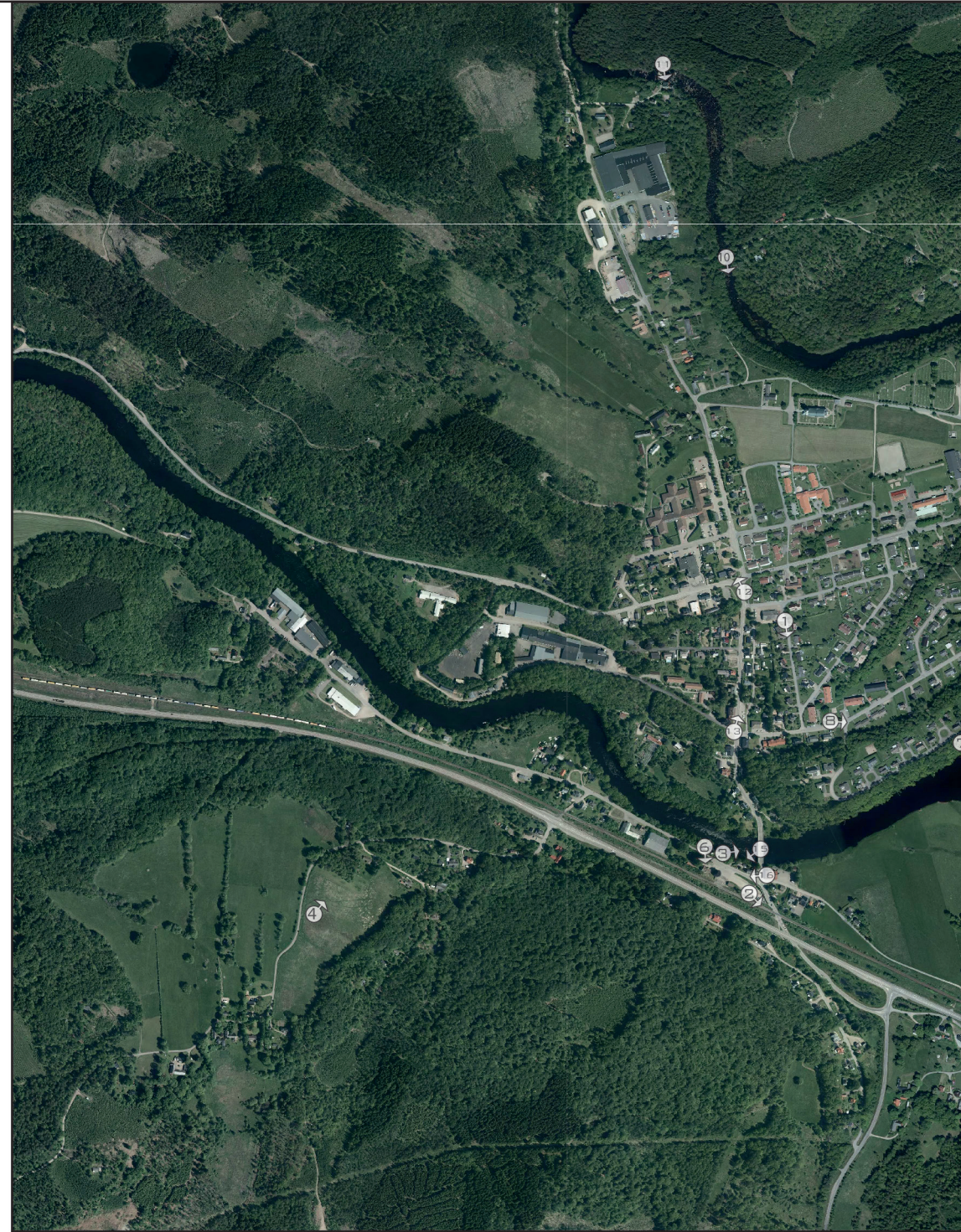
**Knäred, 1940. En 8-årig pojke minns tillbaka från när han och sin familj lämnade Helsingborg för att ta sig till Småland och sin morfar för att komma längre ifrån kriget som härjade på andra sidan Öresund.**

*”Färden gick vidare och vi passerade det kuperade landskapet som utgjorde Hallandsåsens västra gräns. Till slut var vi framme i Veinge där vi skulle byta tåg. Denna perrong var det tristaste jag visste, ty det fanns egentligen ingenting som jag tyckte var intressant att titta på. Allt såg ödsligt ut. Efter ett par evigheter kom tåget från Halmstad och det var tid att med förenade ansträngningar få upp all packning. Snart var vi framme i Knäred där vi skulle stiga av. Efter lång tid kom den postbil (en gammal Dodge) som skulle föra oss till Vivljunga. Ofta var vi fem-sex personer som skulle med så då fick jag sitta i mammas knä. Bilföraren Atle Carlsson skulle här och var avlämna post och ibland dröjde det innan han kom tillbaka - kanske drack han en kopp kaffe. Efter en färd på 15 kilometer var vi framme i Vivljunga där passagerarna steg av.”*





# RESEARCH & ORTSANALYS





## BYGGNADER & SERVICE

Knäred utgörs främst av enfamiljshus, men också av ett antal lägenheter och radhus. Utöver detta så finns det idag mataffär, pizzeria, bank, daghem, grundskola med årskurserna 0-9, brandstation, vårdcentral samt äldreboende.

Bebyggelsen är relativt utspridd och inte särskilt tät. Ortens två huvudnoder ligger där dessa funktioner främst är koncentrerade, det vill säga vid det kors där Sjöaredsvägen, Otterdalsvägen, Prästgårdsvägen och Stationsvägen möts samt längre söderut längs Stationsvägen. Här finns även busshållplatser.

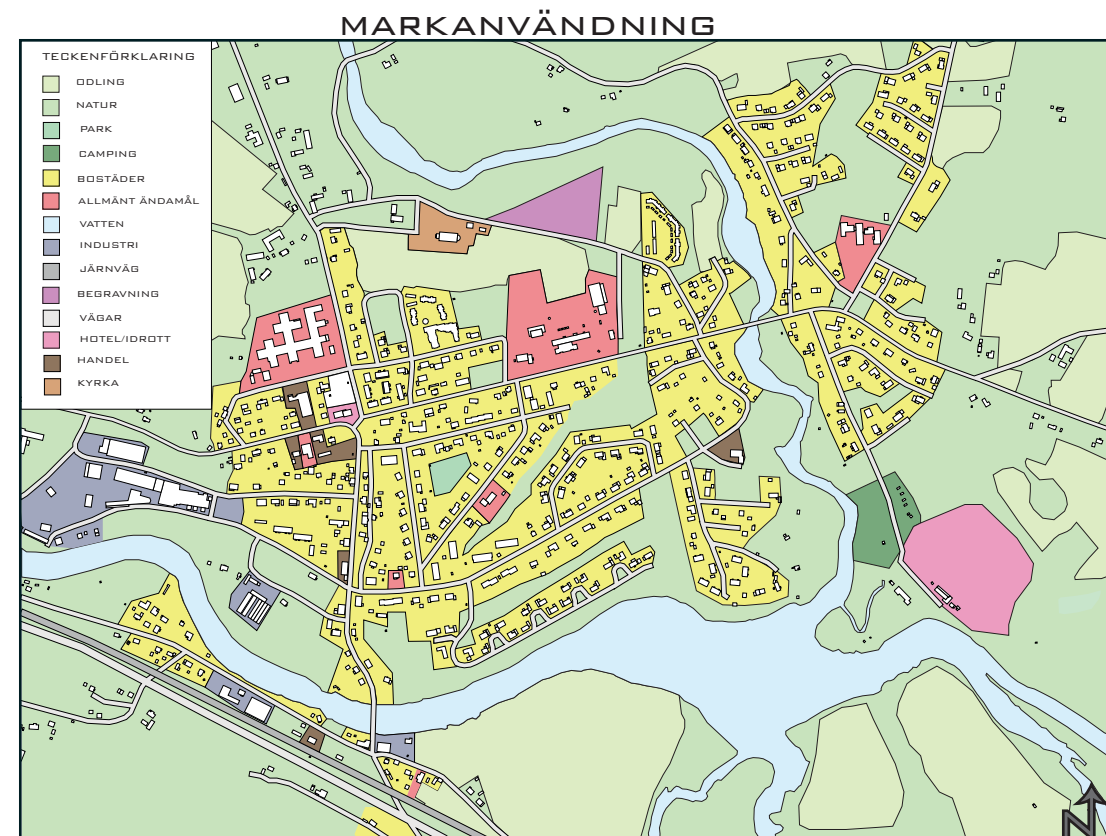
De mest framstående byggnaderna är kyrkan som ser trevlig och idyllisk ut med sina öppna fält som omgivning, och kan lokaliseras på många håll ifrån byn. Hotell Freden är en annan byggnad som sticker ut från resterande bebyggelse i Knäred, som med sin "villavillerkulla-aura" drar åt sig folks blickar. Läget är i hjärtat av Knäred, alltså vid vägkorsen, och det är en naturlig mötesplats för byborna om lördagskvällarna. Strax norr om Knäred vid Krokån återfinns den gamla kvarnen. Den tidigare fallfärdiga 1600-talskvarnen har på senare år renoverats och är idag en naturlig mötesplats som erbjuder bland annat konst- och hantverksutställning.



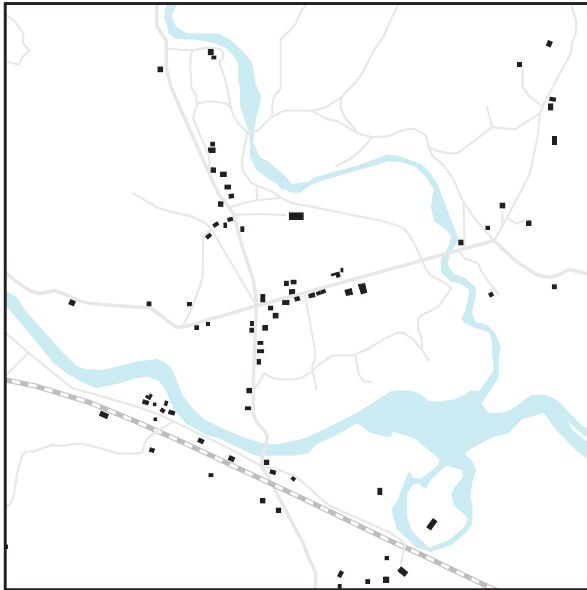
Flerbostadshus. Bild: Google



Hotell Freden, en naturlig mötesplats

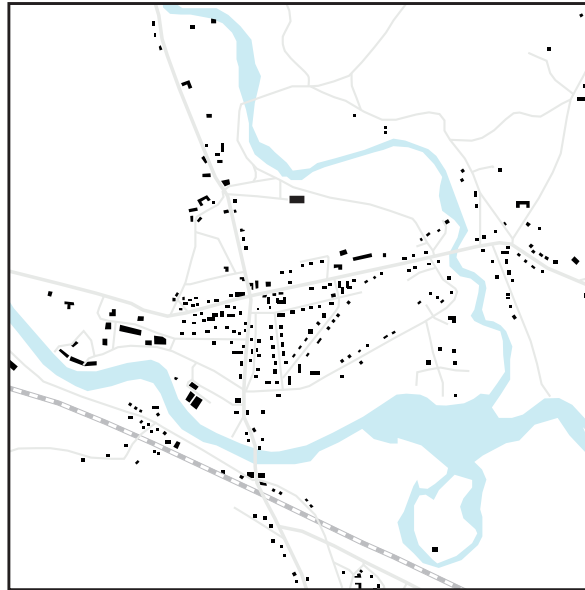


1925



Efter att järnvägen kommit till Knäred år 1899 kom byns centrum flytta från vägkorset i mitten av orten till stationen söder om Lagan.

1967



Åtta år innan järnvägsuppehållet skulle upphöra i Knäred hade ortens utveckling tagit fart och antalet friliggande bostadshus ökat.

2017



Till dagsläget har ortens centrum åter flyttat norrut och bebyggelsen har främst ökat ner mot Lagan i sydvästlig riktning. I övrigt har bebyggelse koncentrerats kring de huvudstråk som korsas genom orten.

## SYSSELSÄTTNING

63,1 procent av Knäreds befolkning i åldrarna 16-64 är idag förvärvsarbetande. Av dessa jobbar 18,1 procent inom tillverknig, 21 procent inom vård och omsorg, 15,2 inom handelssektorn och 11 procent med utbildning. Av de sysselsatta knäredsborna har 32,8 sin arbetsplats på orten. 32,8 procent pendlar till andra kommuner medan resten (34,4 procent) arbetar inom kommunen fast inte i Knäreds tätort.

De största företagen på orten är Knäredssågen, Knäreds kyckling, Knäreds Fönster samt Helens rör. En tidigare arbetsgivare var Knäreds Werkstad AB som tillverkade trädgårdsmöbler men gick i Konkurs 2015.

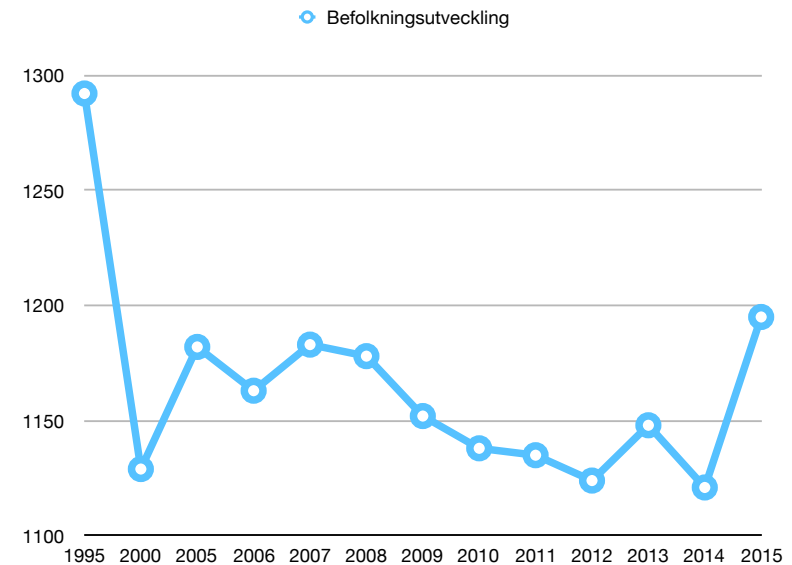
## KLIMAT

När det kommer till klimat så har Knäred med halländska mått mätt, ett så kallat inlandsklimat. Vintrarna är således kallare inåt landet än vid kusten. Anmärkningsvärt är att medeltemperaturen mellan januari och mars visar sig vara allt jämnt under 0. °C.

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
AVERAGE TEMPERATURE (°C)	-0.8	-1	-1,5	5,3	10.7	14.9	16.5	15.7	12.4	8.5	3.6	0.6
LOWEST TEMPERATURE (°C)	-3.6	-4.2	-1.9	1.6	6.7	10.9	12.8	11.9	9.2	5.8	1	-1.5
HIGHEST TEMPERATURE (°C)	2.1	2.3	5	9	14.8	19	20.3	19.5	15.6	11.2	6.2	2.8

## BEFOLKNING

Efter att vid 1960 haft 769 invånare ökade befolkningen stadigt och hade år 1995 1292 invånare. Efter 1995 har befolkningen dock minskat och 2010 hade Knäred 1088 invånare. Vid flyktingmottagandet till följd av flyktingkrisen har dock befolkningen återigen ökat. 2015 hade Knäred 1211 invånare. Om de nytilkomna avser att bli kvar i Knäred återstår dock att se. Medelåldern för befolkningen i Knäred är idag 42,7, vilket är något mindre än hela kommunen sammantaget som har en medelålder på 44.



## LYNCH

När det kommer till betydelsen av byns form och utseende riktar Kevin Lynch i sin bok *Image of the city* uppmärksamheten mot de fysiska kvaliteterna i omgivningen och de mentala bilder som människor får upp genom dessa kvaliteter. *Imageability* är ett sökord han använder när det kommer till egenskaper hos objekt, som väcker bilder, associationer, och minnen hos betraktaren.

Enligt Lynch spelar omgivningens form en stor roll när människor bildar sig en uppfattning av ett område. Därför användes det material till att dra flera viktiga slutsatser som otvivelaktigt har allmänt värde för den fysiska planeringen. Dessa bilder som folk gör upp av den fysiska omgivningen i städer kan delas in i fem olika kategorier: vägar (paths), barriärer (edges), by-distrikt (districts), knutpunkter (nodes) och landmärken (landmarks).

Vägar är de stråk vi färdas längs i byn. För många utgör gator och vägar de mest framträdande elementen av byn. Alla andra inslag blir gärna relaterade till dessa. Vart vägarna leder är viktigt för människor.

Barriärer framstår gärna som gränslinjer mellan två olika områden. De viktigaste är de som är tydligt synliga eller de som är omöjliga att korsa. Det kan handla om vattenkanter, flodbänker, motorvägar, järnväg eller andra hinder som en kan fästa sig vid. Många av dessa kan också fungera som färdled eller som förbindelseled mellan områden. Dessa barriärer kan också definiera städer och byar (Lorange 1983: 42-43).

Distrikt är förhållandevis stora byområden vilka har en särskild prägel, som betraktaren kan gå in i. Det kan handla om olika etniciteter, om en speciell arkitektur eller ekonomisk ställning. Speciella funktioner i byggnader kan också urskilja ett distrikt.

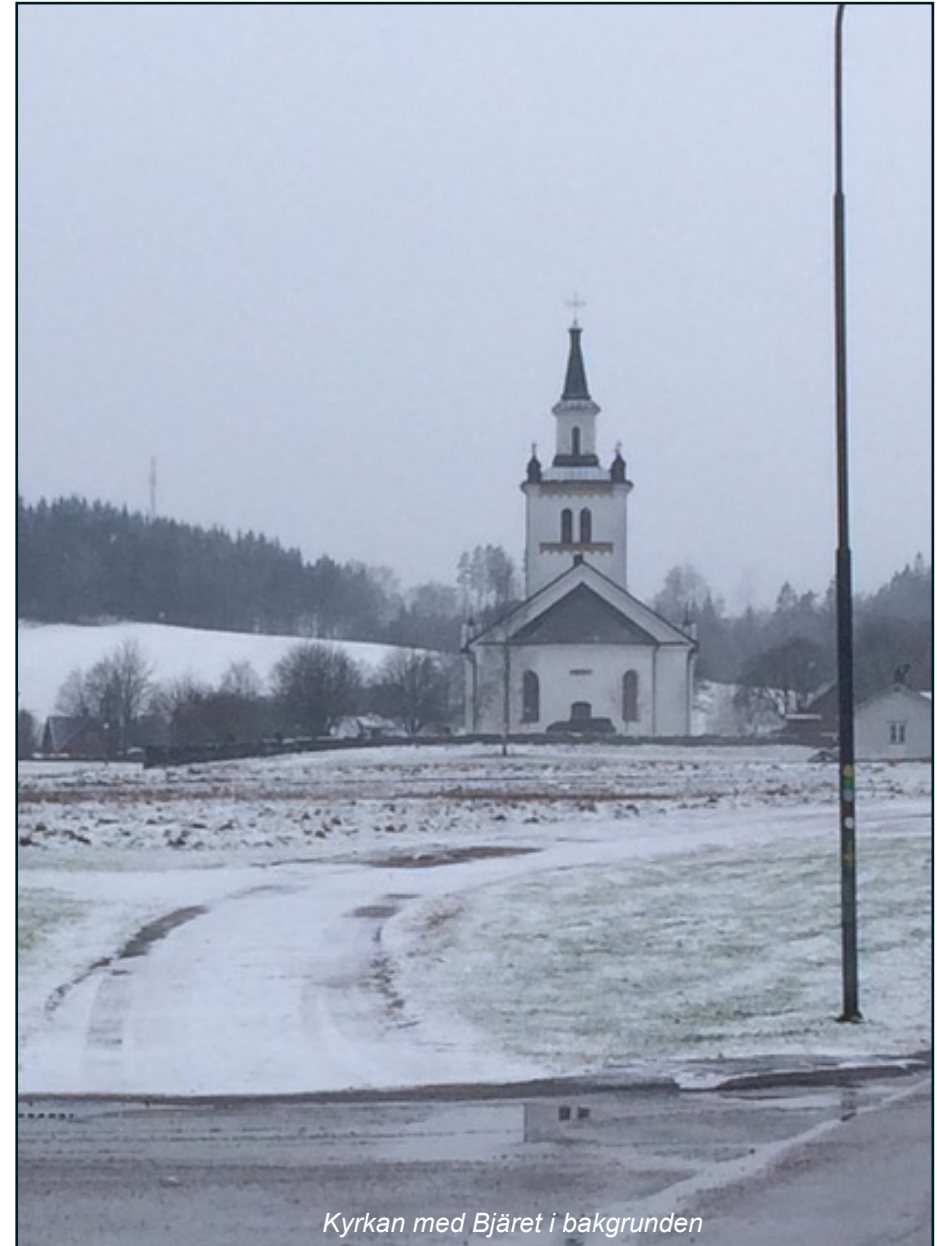
Knutpunkter är noder där invånare ofta beger sig till. Det skulle kunna vara korsningar, eller någon annanstans när någon typ av koncentration uppstår. Exempel på detta kan vara gator, affärer hållplatser eller en annan mötesplats. Knutpunkter kan både vara större och mindre. Landmärken innebär bestämda punkter i byn, men som betraktaren inte går ända fram till, utan dessa observeras utifrån.

En del är dolda och kan bara ses från olika synvinklar. Andra är främst av lokal betydelse så som, butiksfasader, stora skyltar, träd, statyer som kan framhäva en plats. Landmärken som är synliga på långt avstånd är folk mycket uppmärksamma på. Det kan handla om höga byggnader, torn, kupoler eller naturformationer. Detta hjälper folk att orientera sig en knyter dessa gärna till sina minnesbilder av en by (Lorange 1983: 44).

Jag har utfört en så kallad Lynchanalys över Knäred där jag rent subjektivt karterat ortens noder, barriärer, vägar landmärken, distrikt (se nästa sida). De iakttagelser jag gjorde den julaftonskvällen var på många sätt en början på min Lynchanalys.

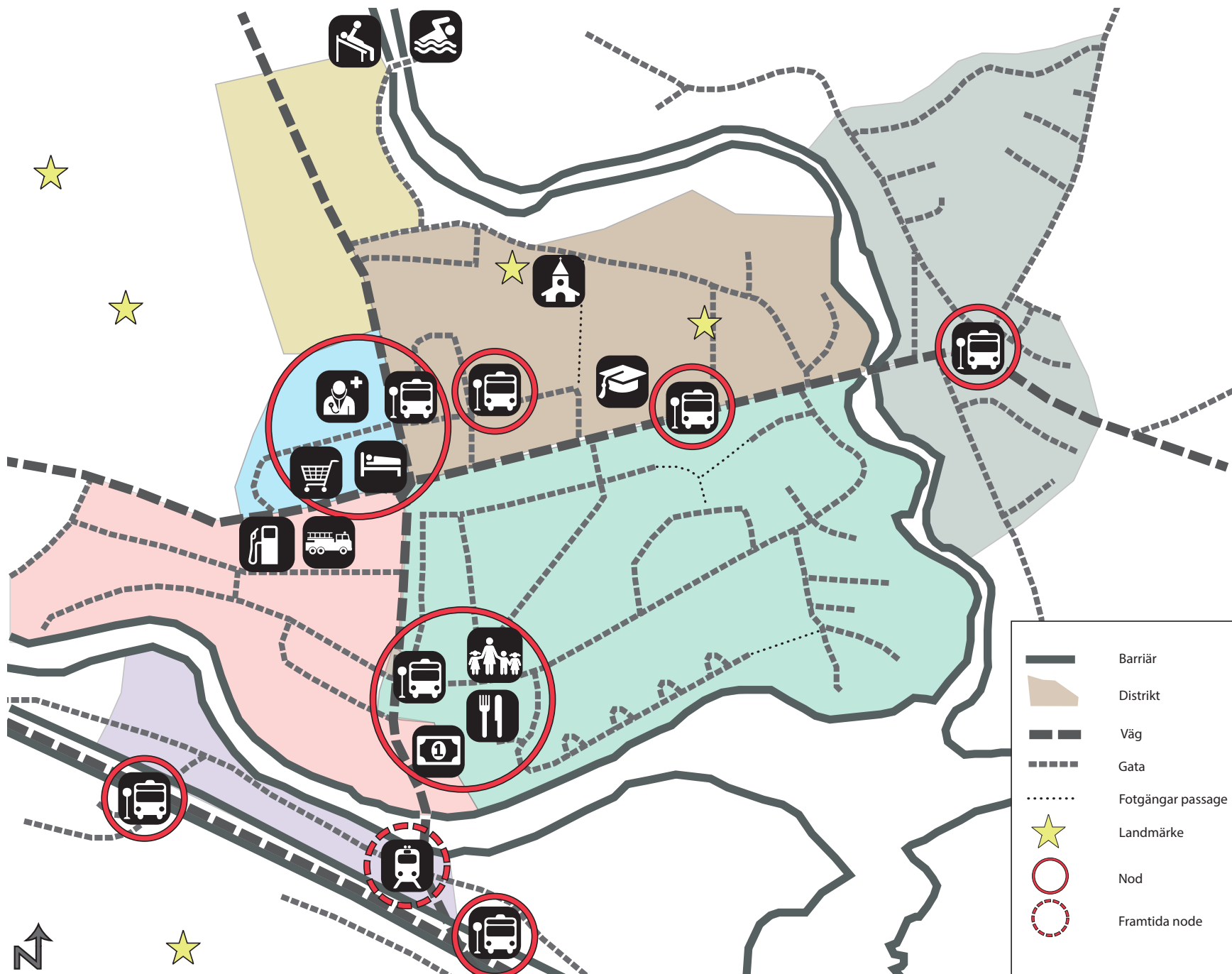
De huvudvägar som möts i mitten av orten, Sjöaredsvägen, Otterdalsvägen, Prästgårdsvägen och Stationsvägen delar in orten i fyra distrikt. Vidare så utgör Lagan och Krokån barriärer som bildar andra distrikt på andra sidan åarna. Lagan och Krokån omgärdar huvudsakliga Knäred och bildar en slags halvö. Landmärkena är de höjder som också omgärdar orten samt kyrktornet. Nära skolan finns också en hög skorsten för flisförbränning som utgör ytterligare ett landmärke. Knutpunkter är de ställen där ortens funktioner främst finns. Vidare utgör samtliga busshållplatser noder. En återetablering av en järnvägsstation kommer att utgöra en framtida knutpunkt.

Eric Lorange (1983: 45) menar att styrkan i denna metod är att den fångar människors uppfattningar om hur ens by eller stad ser ut och hur de dagligen upplever den. Men Lorange menar att metoden saknar en djupare förståelse och värdesättning av sådana kvaliteter som en del av Europas mest intressanta byar innehar, däribland deras organiska anpassning till landskapet som leder till både harmoniska och dramatiska effekter, deras variationer och mångfald i stadsbilden, tredimensionella samspel i gaturummet, historiska sammanhang, kulturminnesmärkta stadsmiljöer osv. Detta är något som inte får komma i skymdan när det kommer till projektes design. Vad som kan tas med av Lynch-analysen är att möjligheten att genom en ny nod i form av stationen så är det möjligt att länka ihop orange och lila distrikt till ett gemensamt. Istället för att ån delar på distriktet skulle ån istället kunna länka ihop dem.



*Kyrkan med Bjäret i bakgrunden*

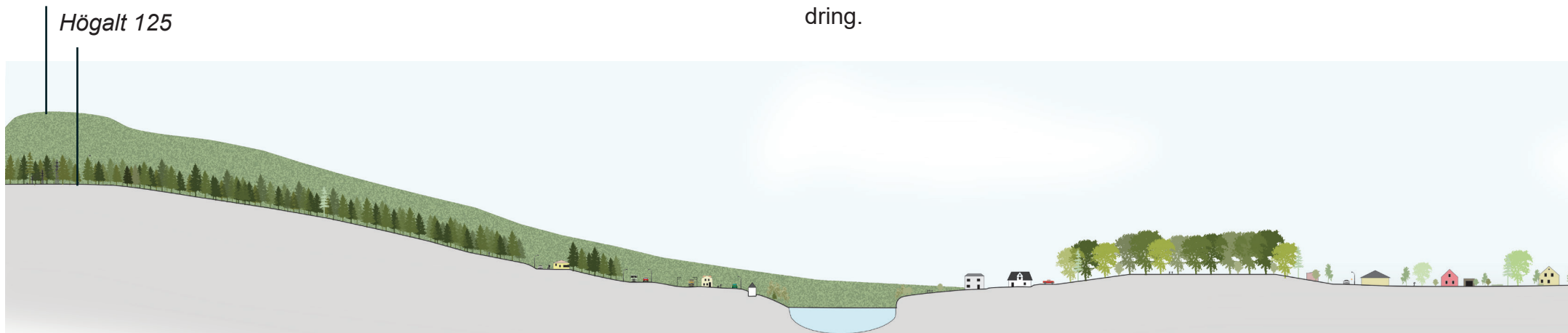




Knäreds omgivande landskap präglas av Lagans dalgång som tillsammans med Krokån omgärdar orten. I söder så reser sig Högalt, en upphöjning som formar Knäreds landskapsbild. Väster om orten och norr om Lagan återfinns ytterligare en höjd som formar landskapsbilden, Bjäret. Dessa höjder är täckta av skog. Åkermark finns också närvarande men framför allt domineras landskapet av skog.

Västralt 146

Högalt 125



Ett naturreservat med bokskog återfinns vid Västralts brant i dalgångens nordliga sluttning. Det har varit skyddat sedan 2008. Inom reservatet finns så kallad "död ved" som reservatets 19 rödlistade arter trivs i.

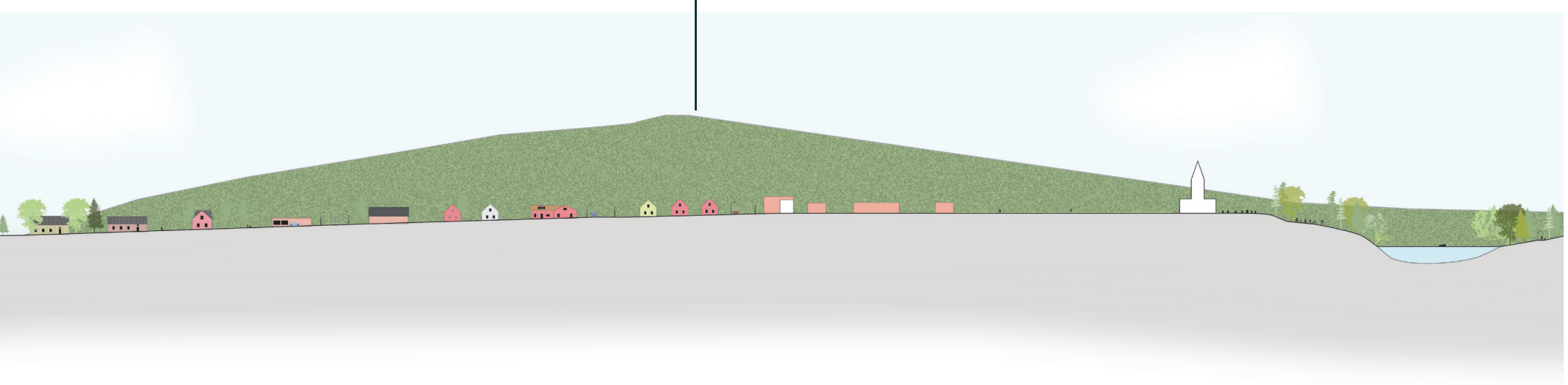
Det är i landskapet som de främsta styrkorna finns. Med det dynamiska landskapet såväl som vatten, skog och höjdskillnaderna gör det inte bara estetiskt tilltalande utan också användbart för diverse friluftaktiviteter. Möjligheterna är många, men de kanske främsta aktiviteterna idag är fiske, jakt, vandring.

Fiske sker i Lagan och Krokån som har en anrik historia när det kommer till fiske. Laxen är för övrigt Hallands landskapsdjur och återfinns i landskapets vapen, liksom Laholms kommunvapen.

Jakt sker i de omgivande skogsareal som finns i landskapet. Faunan är rik och erbjuder bland annat djur som älg, hjort, vildsvin och rådjur. När det kommer till vandring så går Hallandsleden igenom orten. Hallandsleden är en vandringsled som är mer än 36 mil lång och uppdelad i 25 olika del-etapper.

Leden lämpar sig för såväl erfarna vandrare som nybörjare, där landskapet är omväxlande och erbjuder allt från djupa skogar med höjdskillnader till ett öppet landskap med hagar och röda stugor. Längs leden finns det vindskydd för den som vill övernatta och eldplatser för de som vill göra upp en lägereld. Det är möjligt att vandra i flera dagar, eller enbart vandra över dagen för den som känner för det

*Bjäret 115 möh*



För att på ett övergripande sätt sammanställa analysens huvudpunkter använder jag mig av en SWOT-analys. SWOT innebär att man punktar upp områdets respektive Styrkor (Strengths), Svagheter (Weaknesses), Möjligheter, (Opportunities) och Hot (Threats) för att på så sätt kunna värdera ortens starka respektive svaga sidor.

Vid ett möte med byalaget har jag kort fått höra lite av deras funderingar kring orten vilken följande sammanställning också grundar sig i.

<p><b>STYRKOR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-NATUREN</li> <li>-FRILUFTSLIVET</li> <li>-STOLTHET</li> <li>-PRISVÄRT BOENDE</li> </ul>	<p><b>SVAGHETER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-VAG IDENTITET</li> <li>-KOLLEKTIVTRAFIK</li> <li>-MINSKANDE BEFOLKNING</li> </ul>
<p><b>MÖJLIGHETER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-TERRÄNGEN</li> <li>-SOLIDARTITET</li> <li>-STATIONEN</li> </ul>	<p><b>HOT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-UTFLYTTNING</li> <li>-ÖVERSVÄMNING</li> <li>-ÖVEREXPLOATERING</li> </ul>

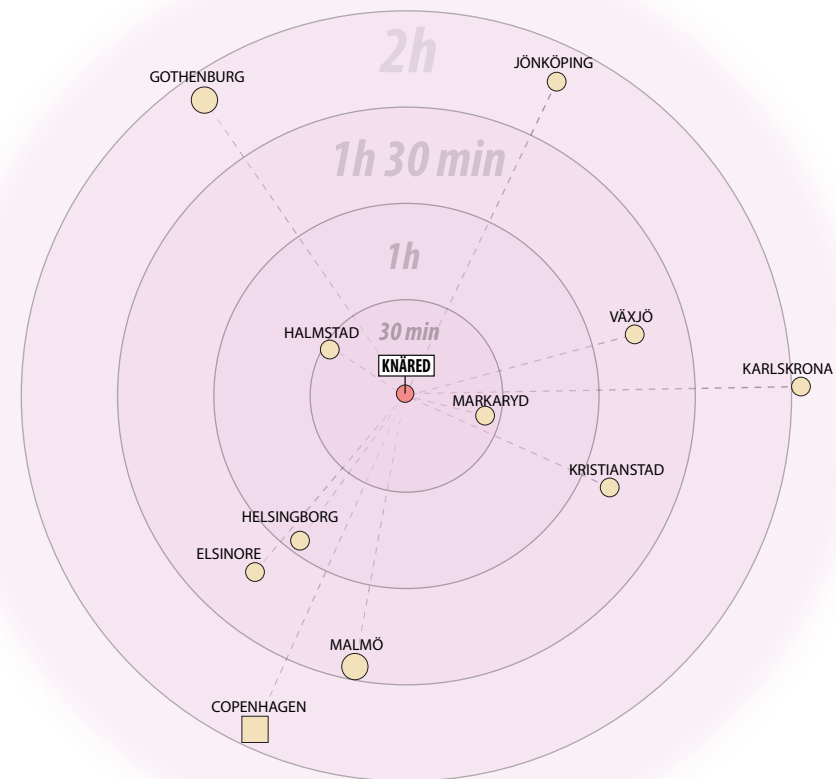
**Styrkor:** Många menar att Knäreds främsta styrkor ligger i naturen. Att ha "naturen" på andra sidan husknuten är en stor tillgång. I naturen återfinns också friluftslivet som vandring, fisket, jakten, bad, och kanotpaddling som också är en av Knäreds främsta styrkor. Det finns även en stolthet över sin ort och en gemenskapshetskänsla. Den anrika historien omnämns med bland annat freden, och de företag som är baserade på orten är invånarna mycket stolta över. Stoltheten har lett till ett starkt lokalt engagemang och det är viktigt att invånare kan och vill känna sig delaktiga i Knäreds utveckling. Dessutom finns det också en "vi-känsla", där de flesta verkar vilja dra åt samma håll. Slutligen är prisvärda boenden en stryka Knäred har. Billiga hus lockar dels danskar, tyskar och holländare, men också människor från de större städerna med en dröm om "att bo på landet". Människor som inte har råd att köpa eller bygga hus i till exempel Halmstad, kan göra det i Knäred.

**Svagheter:** En del påvisar att Knäred saknar en riktig identitet, att orten inte förknippas med något särskilt och inte fyller en speciell roll. Vidare omnämns kollektivtrafiken, och det handlar inte enbart om den idag ej existerande tågtrafiken. Det handlar om allt för sällan bussavgångar, och att utvecklingen av detta inte går på rätt håll. Det har inte funnits en tillräcklig efterfrågan på detta, så bussarna har inte varit lönsamma att köra så pass lite resenärer. En annan svaghet är den minskande befolkningen. Med undandag för flyktingkrisen 2015 har befolkningen minskat under de senaste 20 åren. Huruvida de nyanlända i framtiden kommer att stanna i Knäred återstår att se.

**Möjligheter:** När det kommer till möjligheter så finns de redan i en av Knäred styrkor, nämligen naturen. Terrängen som omger byn med bland annat sina naturformationer, och sitt vatten kan framhävas ytterligare och förädlas genom att göra plats för mer friluftsfunktioner. Möjligheterna med en station blir enorm. Folk kan på ett miljövänligt sätt åka till andra orter och jobba. Dessutom kan besökare enkelt nå Knäred på ett effektivt, och miljövänligt vis. Knäred blir således inte lika isolerat utan mer tillgängligt. Knäredsborna starka samhörighetskänsla kan också utvecklas till något positivt som folk utifrån vill bli en del av.

**Hot:** Att utflyttningen ska fortsätta är ett hot för att staden ska kunna blomstra. Att allt för många boende och lokaler blir tomma skapar ingen tilltalande miljö. Förhoppningen är att detta inte kommer att ske med tanke på den framtida järnvägsstationen. Ett annat hot mot orten är Lagan. Vid 100-årsflöden riskerar stora delar av orten som ligger längs med ån att översvämmas. Detta blir en stor utmaning att komma till bukt med då den nya järnvägsstationen väntas anläggas vid ån.

Med en järnvägsstation uppstår som tidigare nämnt stora expansionsmöjligheter för orten. Här blir det viktigt att på ett ansvarsfullt sätt kunna planera en stad för ortens invånare. Då många invånare valt att bosätta sig i Knäred på grund av närheten till naturen och glesheten mellan bebyggelsen, kanske det är fel att anamma ett planeringsideal som gäller för en större stad där det handlar idag om att bygga tätt. Att dagens värden skulle gå förlorade är således också det ett hot.



*Knäred finns på behörigt avstånd från många platser*

## VISION FÖR KNÄRED

Baserat på Knäreds förutsättningar samt det researchmaterial som tagits fram och analyserats har jag formulerat en vision för Knäred. Här finns en möjlighet trycka på ett friluftslivskoncept som bidrar till bland annat ökade arbetstillfällena och folkhälsa, där de befintliga styrkor som Knäred erbjuder tillämpas. För att uppnå visonen har jag utformat en strategi som visar på ett övergripande sätt Knäreds tilltänkta utveckling.

*”Knäred är Laholms kommuns stora turistcentrum och har gjort sig ett namn i södra Sverige. Hit vallfärdas folk med tåg från hela norra Europa för att besöka denna mysiga ort och utnyttja alla dess faciliteter. Till Knäred åker man för att semestra under såväl sommar- som vintertid. Genom de effektiva tågförbindelserna är det möjligt att på ett enkelt och miljövänligt sätt kunna ta sig till och från Knäred. De utökade friluftaktiviteterna har lett till att arbetstillfällena skapats för ortens invånare. I Halland är också Knäred den ort med överlägset bäst folkhälsa. Allt detta har lett till allt Knäred har vänt på en negativ befolkningstrend.”*

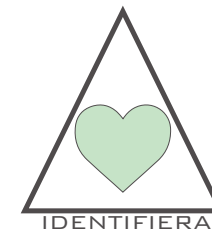
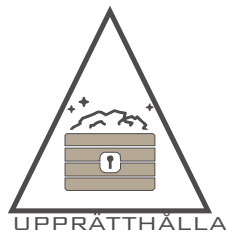
Vidare har jag pekat ut sex stycken grundbultar i kronologisk ordning som leder till strategins tema, nämligen turism. Strategins sex grundbultar utgör en bas för vidare planläggning av Knäred.

**Upprätthålla:** Vidmakthåll de befintliga värdena som Knäred erbjuder idag. Människor som bor i Knäred har valt att bo här på grund av dessa värden. Dessa värden som till exempel naturlandskapet får inte rubbas i ett framtida utvecklingsförslag.

**Dra nytta av:** Genom att vidmakthålla innebär inte att något kan förädlas. Det är viktigt att kunna utnyttja en ords kvaliteter maximalt, för att få ut mest av det. Att landskapet ska kunna nyttjas året om gör att det lyfts fram ännu mer.

**Aktivera:** Förhållandena finns redan. Här handlar det om att kunna använda landskapet på rätt sätt. Landskapet erbjuder en enorm potential när det kommer till friluftsliv. Genom att ha aktiviteter och funktioner har människor en anledning att besöka Knäred. Detta kan inte bara leda till en bättre folkhälsa utan också till att jobbmöjligheter skapas.

**Sammankoppla:** Genom att möjliggöra besök från Knäreds omnejd behövs förbindelser förbättras. Det ska vara enkelt och miljömässigt hållbart att ta sig till Knäred. Sedan tidigare är det beslutat med ett tågstopp. Men detta fodrar även busslinjer och cykelvägar. Med en bättre tillgänglighet är det också större chans att människor överväger att flytta till orten.

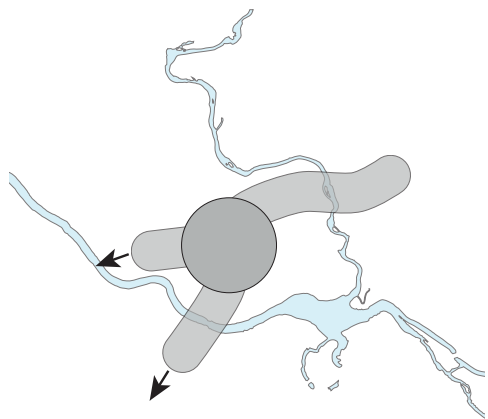


**Attrahera:** Genom att enbart ha bra förbindelser innebär inte att människor dyker upp per automatik. Besökare skall ha en anledning att besöka Knäred året om. Vidare handlar det om att låta människor få nys om Knäred och allt det erbjuder. Knäred kan marknadsföras med billiga huspriser och sin närhet till naturen.

**Identifiera:** Vid det här laget har Knäred vad som en del har hävdat att det saknar. Nu har orten en identitet som kretsar runt turism. Människor utanför Knäred samt dess invånare ska förknippa Knäred med turism och identifiera den som en turistort. Turismen ska fungera som en drivkraft för områdets framtida utveckling.

Med dessa sex pelare väntas turismen i Knäred att öka. Turismen fungerar som en katalysator för utvecklingen och väntas utlösa en cykel av händelser som leder till framsteg för orten. Först väntas mer arbetstillfällen skapas. Detta i sin tur leder till att folk vill bo och verka i Knäred i och med att jobb finns. Med en stigande befolkning väcks också en efterfrågan på mer bostäder. På så vis väntas Knäreds tätort att expandera. Genom besöksnäringen och det stigande serviceutbudet väntas ekonomin att skjuta i höjden. Vidare följer utvecklingsstrategin i karterad form.

## FÖRSTA FASEN

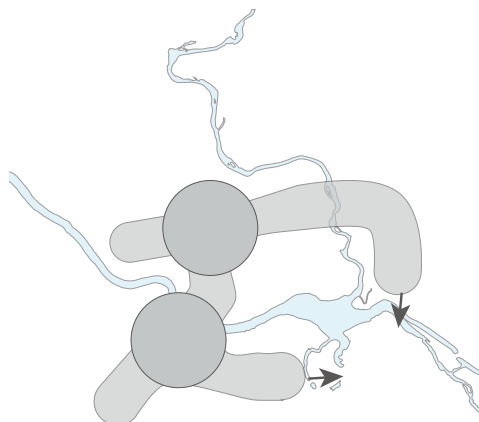


Diagrammet visar hur Knäreds framtida utveckling kan te sig. Detta projektet behandlar den första fasen som är tänkt att kunna uppnås inom en överskådlig framtid, medan de övriga två faserna är idéer på hurdan utvecklingen tar form vidare ännu längre fram i tiden, efter det att den första fasen är uppnådd. Utvecklingen under första fasen väntas äga rum runt stationen och längs med Lagans dalgång.

ÅR 2035

~ 2500 INVÅNARE

## ANDRA FASEN

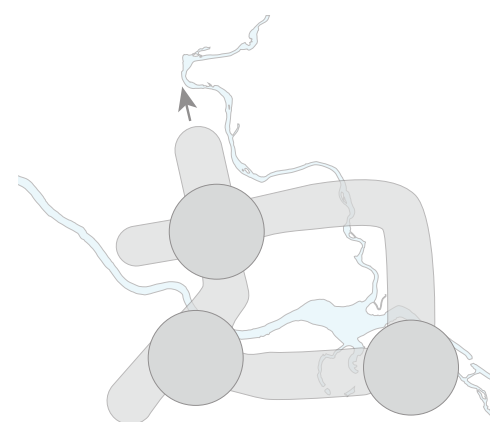


Nästa steg i utvecklingen kopplas Knäred samman och omsluter den "sjö" som Lagan utgör som blir en slags mittpunkt för Knäred. Istället för att mittpunkten ska utgöras av ett artificiellt vägnät väntas ett naturligt element göra det som all bebyggelse anpassar sig efter.

ÅR 2100

~ 4000 INVÅNARE

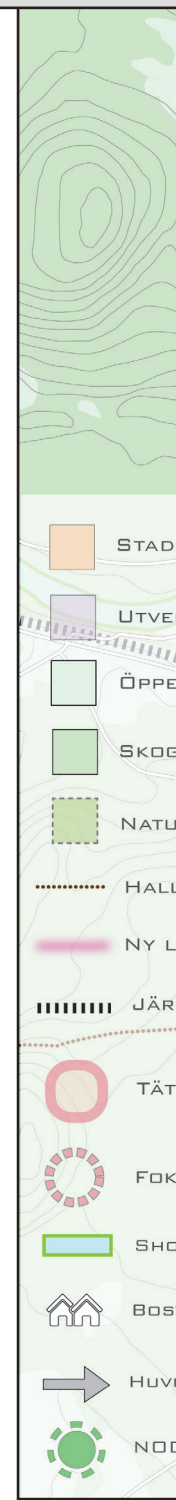
## TREDJE FASEN



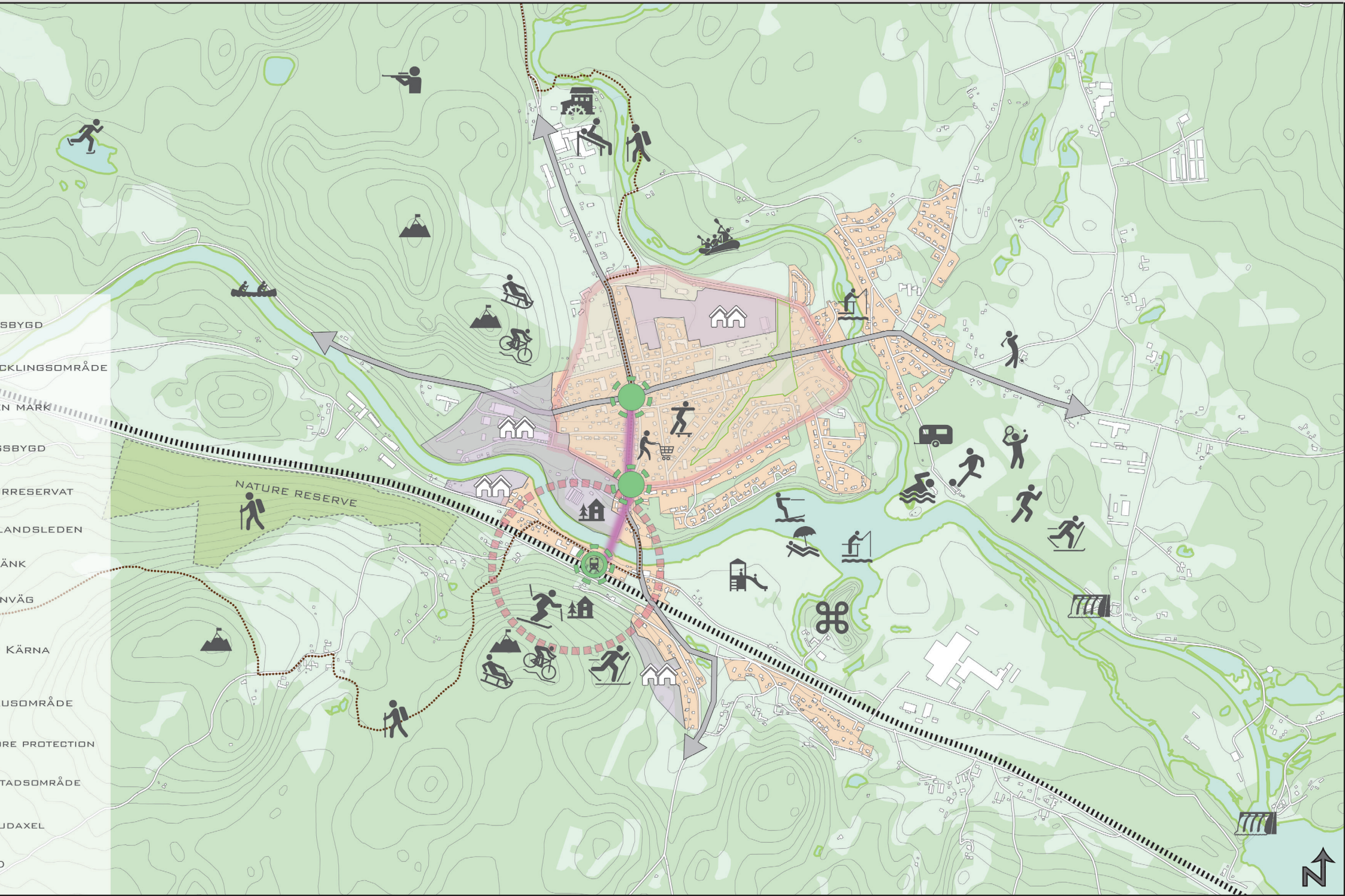
Ett scenario på hur Knäred sedan kan fortsätta att utvecklas är i nordlig riktning längs med Krokån som den tredje fasen visar.

ÅR 2150

~ 7500 INVÅNARE



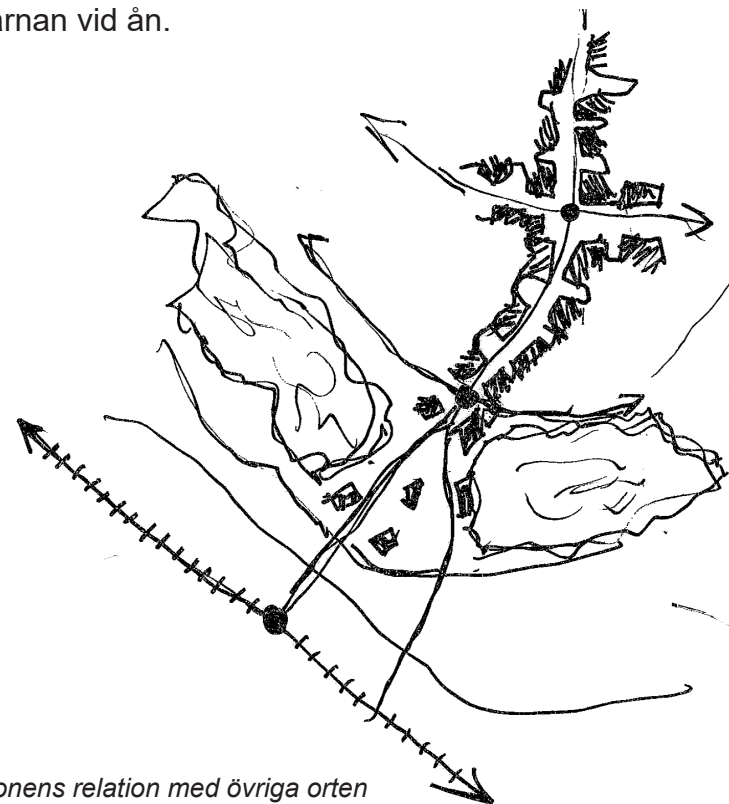




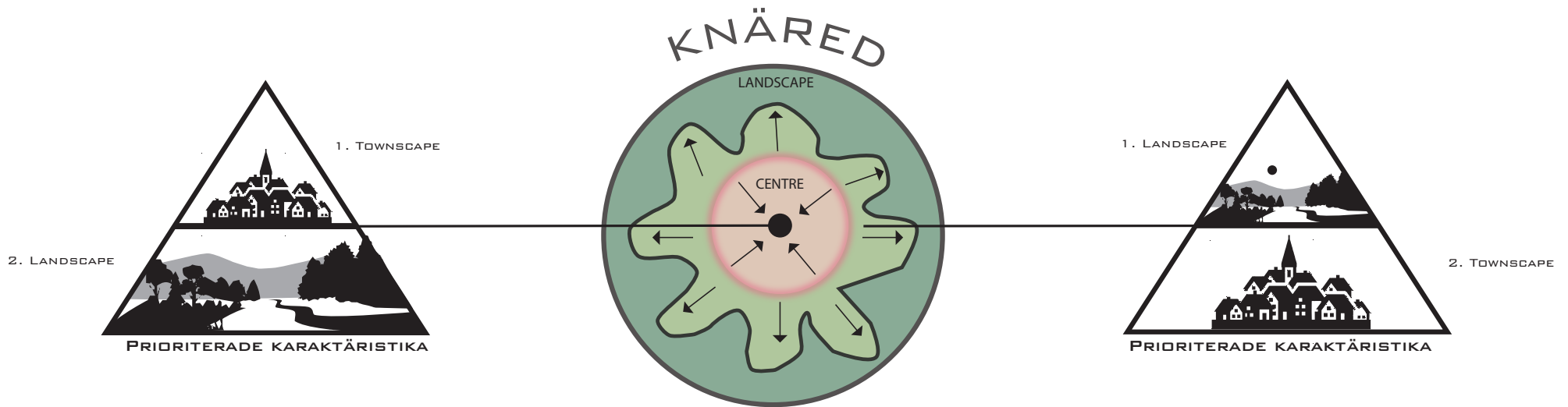
Utvecklingsstrategin går ut på att kartlägga Knäreds framtida utveckling i stort. Som tidigare nämnt är det alltså den första fasen i Knäreds tänkta utveckling som behandlas i utvecklingsstrategin. Idag definieras Knäred av de två huvudaxlar som gatorna utgör. Där de korsas är Knäreds naturliga mittpunkt. Då järnvägsstationen etableras en bit ifrån mittpunkten blir kopplingen mellan station och bykärna vital för att inte stationen skall upplevas att den inte ligger utanför Knäred. Stationen kommer att utgöra en tredje huvudnod i Knäred och bildar tillsammans med de två andra noderna ett bälte genom byn. Att ha en säker trafikväg för oskyddade trafikanter är därför viktigt för att avståndet inte ska upplevas som långt. Därför föreslås en separat gång- och cykelbro över Lagan som också är en genare väg. På gator tillåtna för motorfordon föreslås fartreducerande åtgärder så Knäred just upplevs som en tät och säker bykärna för invånare och besökare. Att det förtätas på oexploaterad mark mellan bykärna och station innebär också att avstånd minskas, då det upplevs att man vistas inom samma stadsbygd från det att en har anlänt till Knäred med tåg.

Som en del av utvecklingsstrategin har en ring dragits som definierar ortens bykärna. Inom denna ring är det tänkt att ett mer tätt bebyggelseideal skall tillåtas med större fokus på gaturummet definierat av byggnader. Detta för att stärka ortens känsla av en småstad med ett aktivt nyttjande av gaturummet där människor befinner sig i rörelse. Det är dock viktigt att inte äventyra landskapsbilden i Knäred då denna är ortens främsta visuella styrka.

Därför föreslås ny bebyggelse att vara småskalig så att också en mysig och gemytlig stadsupplevelse skapas. Inom ringen har det öppnalandskap runt kyrkan pekats ut som utvecklingsområde för bostäder. Detta är ett led i den befolkningsökning som är att vänta. Utanför ringen prioriteras landskapet som det främsta elementet och de rum som naturen bildar. För att stärka existerande landskapsvärden är det viktigt att anpassa planeringen efter landskapets förutsättningar. Framtida bebyggelse ska ha en organisk anpassning till landskapet. På detta vis kommer landskapet framhävas ännu mer och bidra till en angenäm upplevelse. Expansionsområden utanför stadskärnan är det nedlagda industriområdet som återfinns sydväst om bykärnan vid ån.

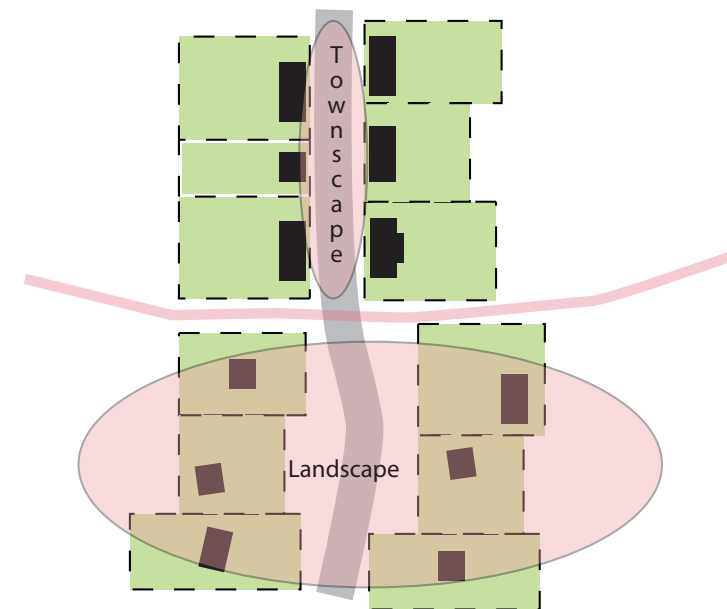


*Stationens relation med övriga orten*



Tillsammans med det oexploaterade område precis norr om stationen på andra sidan Lagan föreslås friliggande bebyggelse som anpassas till landskapet. På detta sätt "lappas" stationsområdet ihop med övriga Knäred och orten utgörs nu av en sammanhängande byggd.

Istället för att orten ska omgärdas av vatten likt en barriär, är intentionen att låta vattnet gå igenom Knäred så att Lagan istället blir en del av Knäred. I Lynch-kartan har två olika distrikt på vars en sida av Lagan identifierats. Intentionen nu är att dessa istället ska införlivas i varandra och bilda tillsammans ett distrikt. Lagans strandkanter föreslås att tillgängliggöras mer så att ån kan bli än ännu större tillgång för orten. Att Hallandsleden går igenom Knäred gör att folkrörelse per automatik kommer genomsyra orten.



Bebyggelse innanför respektive utanför "ringen"

För att stärka stationsområdet/å-området förslås ett snabbköp ligga ut med stationsvägen för att kunna bistå boende samt gäster i de bägga stugbyarna. I utvecklingsstrategin finns även möjliga aktiviteter som landskapet kan erbjuda karterade. En del av dessa är redan existerande. Knäred erbjuder redan idag en rad friluftaktiviteter, men dessa aktiviteter är främst möjliga under sommarhalvåret. Att komplettera med vinteraktiviteter stärker ortens attraktionskraft året om. Den främsta aktiviteten som det finns förutsättningar för är skidåkning. Söder om stationsområdet finns en höjd kallad Högalt på 125 meter. Sluttningen har alltså norrsida vilket är en god förutsättning för snötillgång då inte solen står på på denna sida som på en sydsida. Genom att kunna ta tåget direkt till skidbacken får Knäred ett försprång gentemot andra skidorter och här får Knäred den generator som man under vinterhalvåret saknar.

### OM SKIDÅKNING

Skidanläggningar utgör en stor del av den svenska besöksnäringen och är ofta motorn i en besöksdestination. I glesbygdsområden skapas arbetstillfällen för bland annat ungdomar genom skidanläggningar. Under vinterhalvåret ökar barns stillasittande, och en skidanläggning bidrar till folks välbefinnande och livskvalitet. Skid- och snowboardåkning är också något som de flesta barn uppskattar (SLAO 2017a).

Skidåkning är således något som Knäreds omgivande landskap lämpar sig för. På norrsidan av Högalt skulle kunna göras plats för såväl röda, som gröna och blåa nedfarter. Lutningen styr nedfarternas svårighetsgrad på. Om det brantaste partiet utgör 50 meter eller en tiondel av hela backens längd ska hela backen klassas som respektive svårighetsgrad. I Sverige så innebär upp till 9° lutning grön (mycket lätt), upp till 15° lutning blå (lätt), 25° lutning röd (medelsvår) och upp till 45° lutning svart (svår).

För Knäreds del skulle ett skidområde för främst ungdomar och barnfamiljer komma i fråga, men också för samtliga åldersgrupper. Genom sin tillgänglighet med tåg ska inte bilen som färdmedel behöva att användas för att ta sig till skidområdet. Under sommartid skulle området exempelvis kunna användas för att bergcykling eller rodel. På så vis kommer området att attrahera besökare året om.

Inom Laholms kommun finns redan Vallåsens skidområde. Sedan öppningen 1989 har antalet dagar öppna under vintern legat på 63 i snitt. Sett till de 10 senaste åren har anläggningen haft öppet 70 dagar om vintern i snitt. Max antal öppetdagar var säsongen 2009/2010 då det var öppet för skidåkning under 100 dagar. Minst antal dagar var säsongen innan dess, 2008/2009, då enbart 11 dagar hade öppet (Vallåsen 2018).

## OM SNÖTILLVERKNING

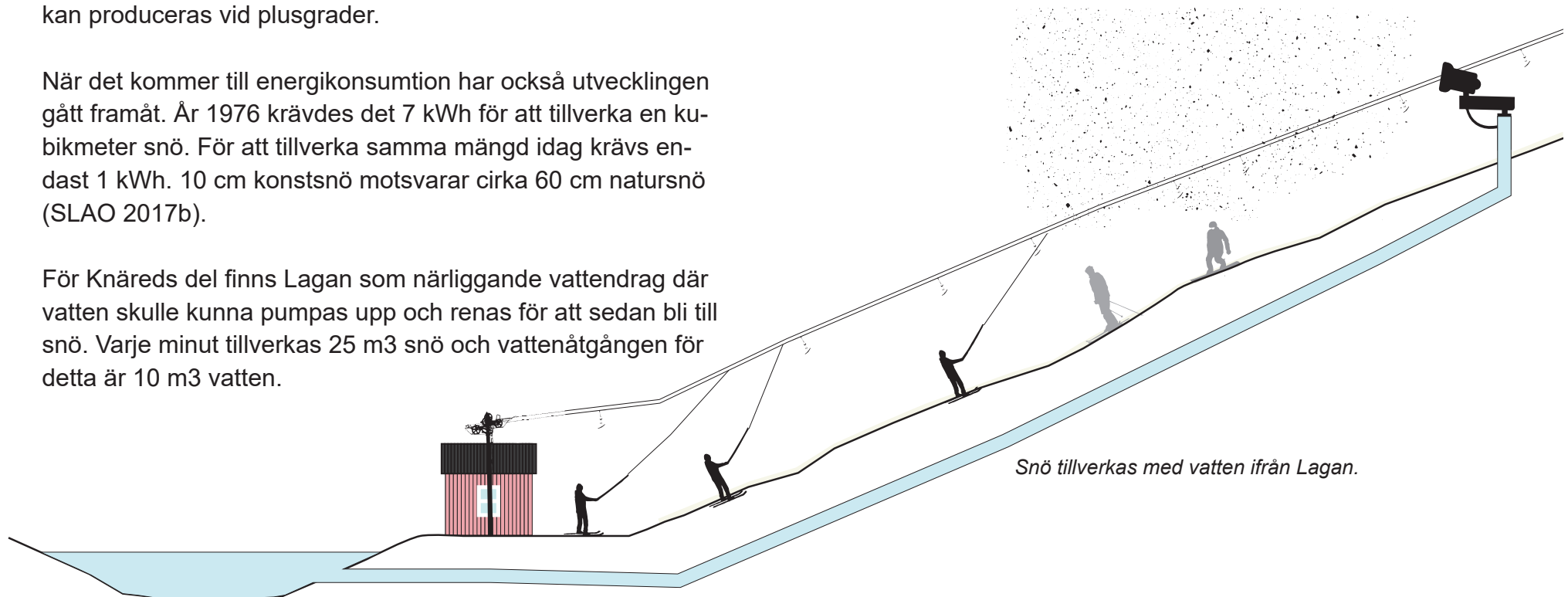
Med rådande klimatförändringar väntas i framtiden högre medeltemperaturer och således ett mindre naturligt snötäcke. Sedan 1970-talet har artificiell snö tillverkats för svenska skidorter i syfte att förlänga säsongen. Den artificiella snön är mera tålig för värme än natursnö och den används också vid snörika vintar för att förbättra skidåkningen (SLAO 2017a).

Med tanke på Knäreds läge i södra Sverige går det heller inte att lita på det naturliga snötäcket utan det krävs ett modernt och välutbyggt system för snötillverkning. För att tillverka snö behövs kyla, vatten och energi. De bästa förhållandena för snötillverkning är minusgrader, svag vind och låg luftfuktighet. Idag har utvecklingen gått så pass mycket framåt att snö även kan produceras vid plusgrader.

När det kommer till energikonsumtion har också utvecklingen gått framåt. År 1976 krävdes det 7 kWh för att tillverka en kubikmeter snö. För att tillverka samma mängd idag krävs endast 1 kWh. 10 cm konstsnö motsvarar cirka 60 cm natursnö (SLAO 2017b).

För Knäreds del finns Lagan som närliggande vattendrag där vatten skulle kunna pumpas upp och renas för att sedan bli till snö. Varje minut tillverkas 25 m<sup>3</sup> snö och vattenåtgången för detta är 10 m<sup>3</sup> vatten.

På en timme innebär detta 1500 m<sup>3</sup> snö och 600 m<sup>3</sup> vatten. 100 % av vattnet som används vid snöproduktion återgår till naturen (Bålsta Alpin 2016). Hur stor del som tas upp som grundvatten, dunstar i atmosfären eller går tillbaka till det ursprungliga vattendraget varierar beroende på de lokala förutsättningarna. Skulle det vara Lagans vattenstånd vara högt, vilket det kan vara, skulle vattenupptagning för snötillverkning teoretiskt kunna påverka vattennivåerna så det lindrar översvämningsrisken. Detta är ingen lösning på problemet att räkna med, men väl värt att nämnas. Energin som krävs skulle kunna vara förnybar spillenergi från de två vattenkraftstationerna, Knäred övre och Knäred nedre.



## JÄRVSÖ

Järvsö är en ort i Hälsingland som ligger i Ljusdals kommun och har som många andra orter påverkats av omvandlingen från lantbruk- till industrisamhälle. Ortens storlek är ungefär den samma som Knäred och tampas också med en fallande befolkning. Järvsö erhöll sin järnvägsstation år 1879 och redan året efter byggdes ortens första turishotell mitt emot järnvägen. Sedan dess har turismen växt sig starkare och är idag en självklar del av ortens identitet. Järvsö har genom åren lockat folk ifrån bland annat stockholmsregionen att lägga en helg eller vecka i det natursköna området.

1937 öppnades Sveriges andra alpina anläggning i Järvsö. Orten har idag över 200 000 besökare årligen. Skidåkningens fallhöjd uppgår till 200 meter. 1991 öppnades ett zoo på orten där djur från den nordiska faunan visas i sin naturliga miljö. 2010 så öppnades en också en bergscykelpark. Då orten lever upp under turistsäsongerna befinner mycket folk sig i rörelse under denna tid. Det finns ett stort utbud av restauranger och dessa tenderar till att vara välbesökta under denna tid.

Järvsö är ett lyckat exempel på hur en liten ort på landsbygden lyckats bli framgångsrik tack vare sin turistnäring. Orten har aktiviteter året om vilket är en nyckel för att lyckas. Orten har också dragit maximal nytta av sitt landskap då bland annat ett zoo har öppnats. Järvzoo består av djur som även existerar vilt i Hälsingland.



*Smäskaigt, aktivt utnyttjande av gaturummet. Bild: Google*

Skidanläggningens fallhöjd är inte bland de högsta, men Järvsö är trots allt en av landets mer kända skidorter. Detta beror på helhetsintrycket besökaren får av byn. Här finns en tilltalande bykärna med andra aktiviteter utöver skidåkning. Det är smidigt att ta sig från punkt A till punkt B. Ortens starka sammanhållning gör att det lokala evenemanget är stort och således viktigt för utveckling av orten (Ljusdal Energi 2013).



*Bild: Järvsö Design*

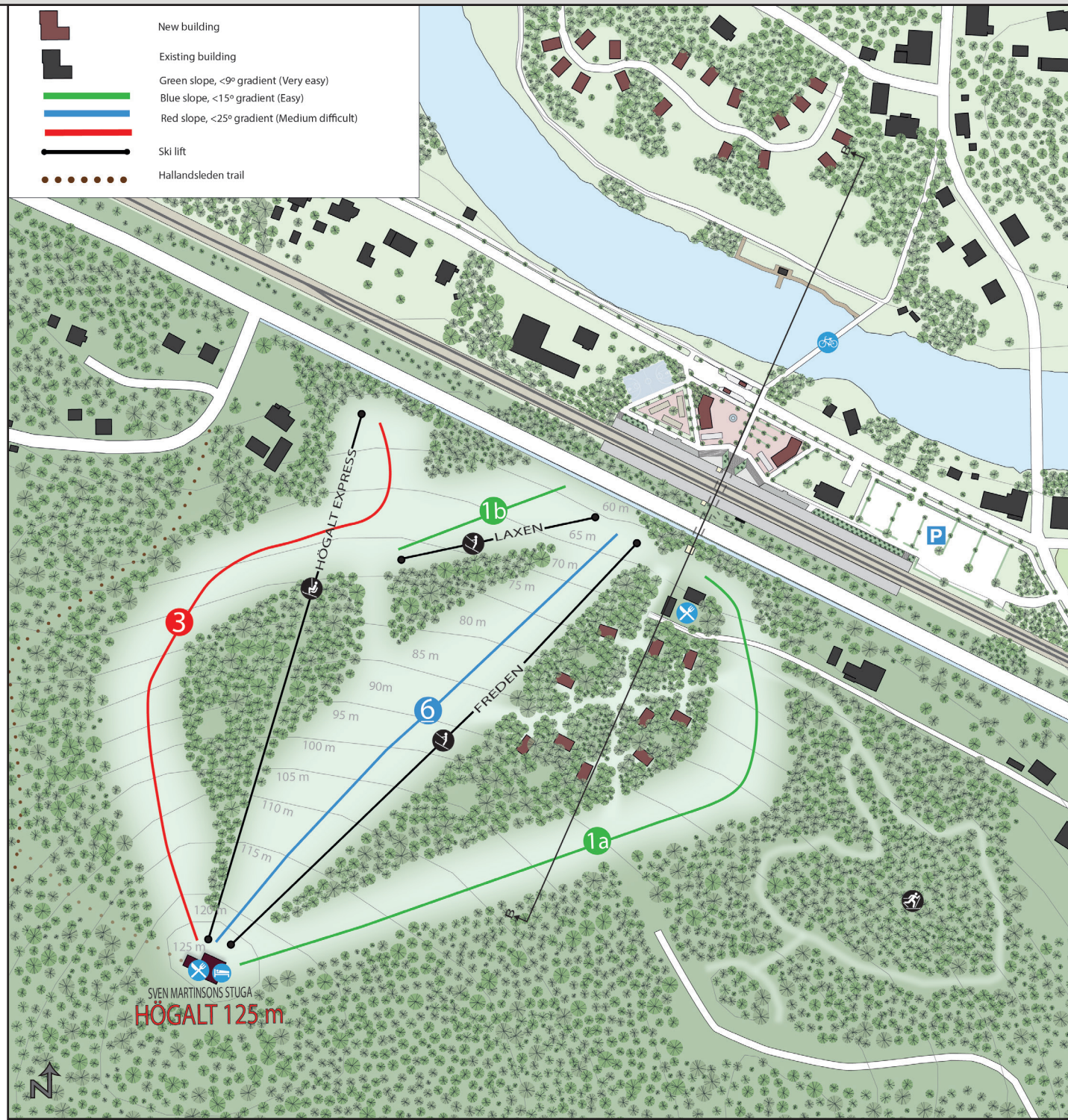


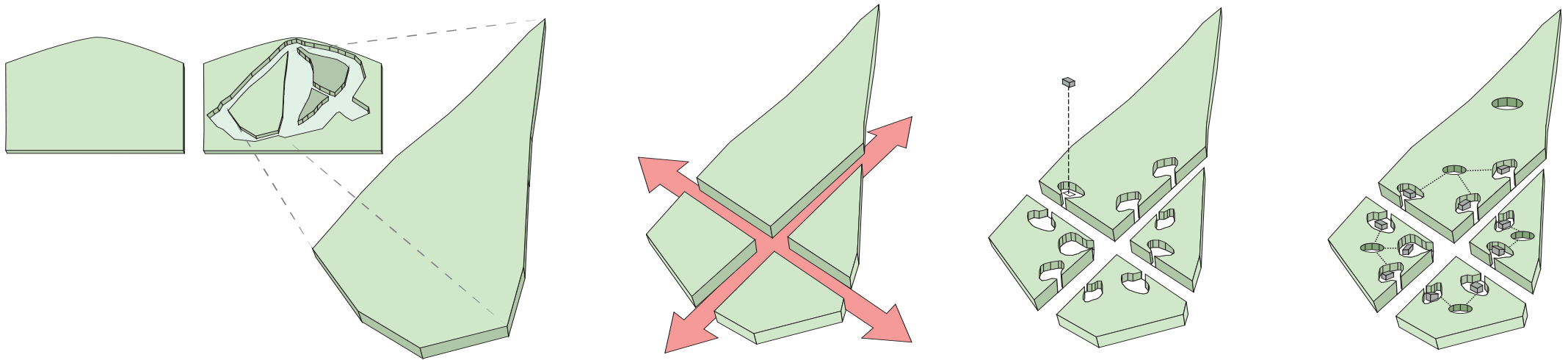
Projektets huvudfokus är att sammanbinda Knäred genom ån. Riktningen som Knäred sträcker sig i är upp mot bergsfoten och istället för att ån skall gå runt Knäred och uppfattas som en barriär är syftet att få ån att rinna igenom Knäred och bli en naturlig del av orten.



I planen syns det ingrepp som gjorts i skogen i Högalt sluttning. Formationerna bildar ett skidsystem bestående av tre huvudnedfarter samt en mindre barnbacke för nybörjare. Ingreppet i landskapet förväntas att framhäva den naturformation som Högalt som höjd utgör ytterligare. Genom att väsentliga mängder skog avverkas skapas möjligheter att med detta trämaterial uppföra stugor, bryggor, spångar, lekplatser och vindskydd. Vidare kan träet användas som virke eller träflis till stigar inom planområdet. Det är viktigt att återvinna det trä som blir till vid avverkning av skog för att kunna dra ner på förslagetets kostnader.

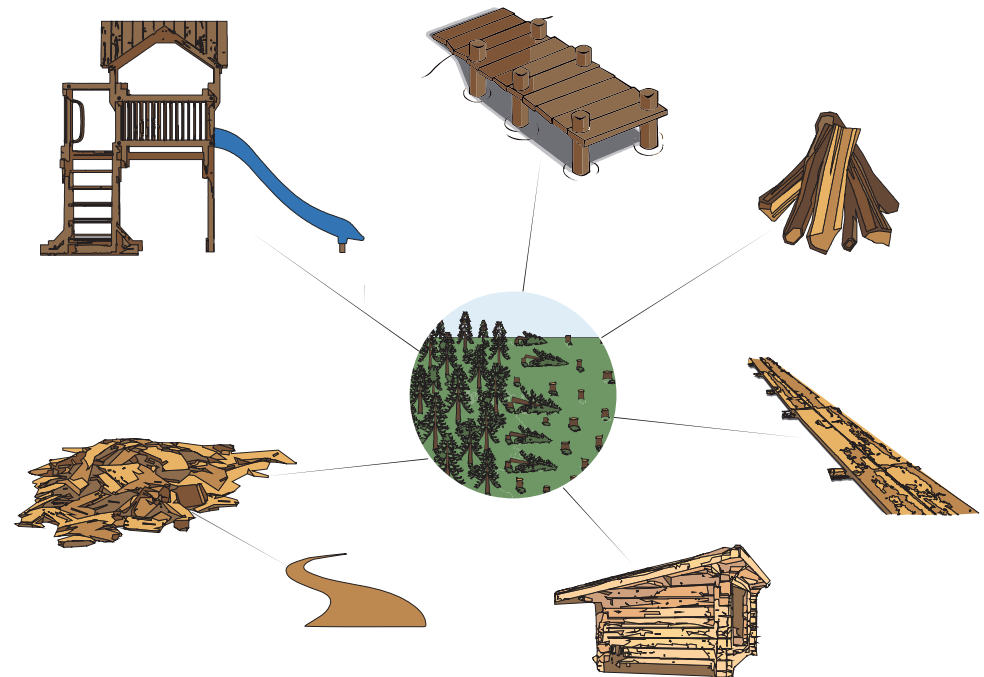
Den längsta nedfarten är den gröna och mäter ca 700 meter. För att knyta an till historien och området har liftar getts namn som *Laxen* och *Freden*. Uppe på toppen föreslås en toppstuga som givits namnet *Sven Martinsons stuga*. Sven Martinson (1930-2015) var en författare som kom ifrån den lilla byn Västralt strax norr om Högalt. Sven Martinson skrev både äventyrsböcker för ungdomar, samt historiska böcker om Knäred och södra Halland. Det är viktigt att ha en profil som knyter an till den historia som finns. Stugan sammankopplas med Hallandsleden som löper förbi nära så att även vandrare under sommartid kan ta del av toppstugans utbud.





Vidare är det skidåkningen som har satt ramverket för exploateringen söder om järnvägen. Planerad bebyggelse har fått anpassa sig ut efter nedfarterna. Nedfarterna bildar en skogsdunge där en stugby för besökare planeras. Tanken är att det ska vara möjligt att bo i själva backen, och att inte behöva gå med skidorna någon längre sträcka till liftarna. Detta konceptet kallas "ski in - ski-out".

Stugbyn kan liknas som en miniatyr av Knäred där två huvudaxlar har dragits genom dungen, liksom tätorten Knäred innehar. Vidare utgörs stugbyn av gläntor, urgröpta ur skogen vilka är sammankopplade med axlarna. Gläntorna härrör ifrån ortnamnet Knäred. Ändelsen i -red betyder som tidigare nämnt att "röja upp", och det är just det som har gjorts i gläntorna. I gläntorna placeras sedan stugorna som blir ett med landskapet.

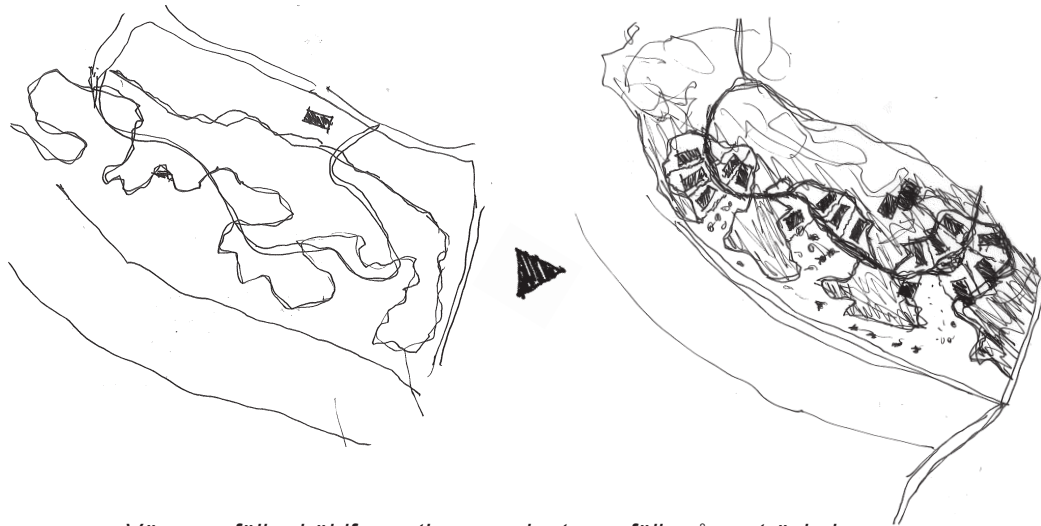


Möjliga användningsområden för avverkad skog



*Perspektiv från stugby, sommartid*

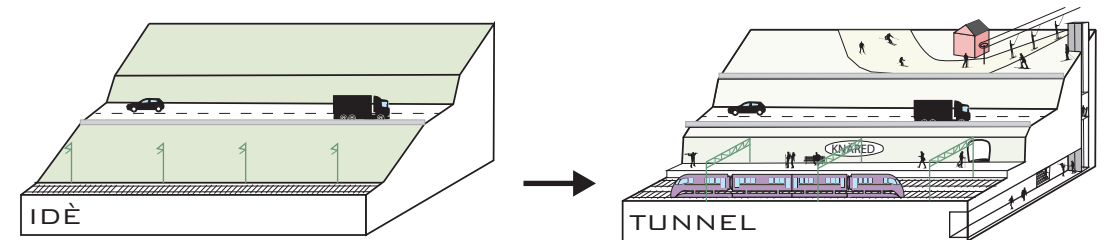
På andra sidan av Lagan placeras ytterligare en stugby. Denna stugby består också av gläntor, men dessa har getts en större utformning med plats för mer stugor. Hit är det också möjligt att ta sig fram hela vägen till stugan för de som har bil. Då vägen går igenom gläntorna är tanken att ge en nyfikenhetens upplevelse av att färdas igenom de olika rummen, att efter varje skogsparti så uppenbaras ett nytt organiskt rum. Då stugbyn breder ut sig mot ån lämpar sig boendet för fiskare, men också för skidturister, då backarna ligger på nära gång avstånd med tanke på den nya gång- och cykelbro som kopplar ihop området över Lagan med stationsområdet. Stugbyn ligger fint i söderläge vid vattnet där ett fiskeläge med bod och brygga placerats. Det natursköna läget målgruppen för att boendet passar alla målgrupper, så som exempelvis vandrare, jägare, campare eller för folk på genomresa.



Vägarna följer höjdformationen och stugor följer åns sträckning

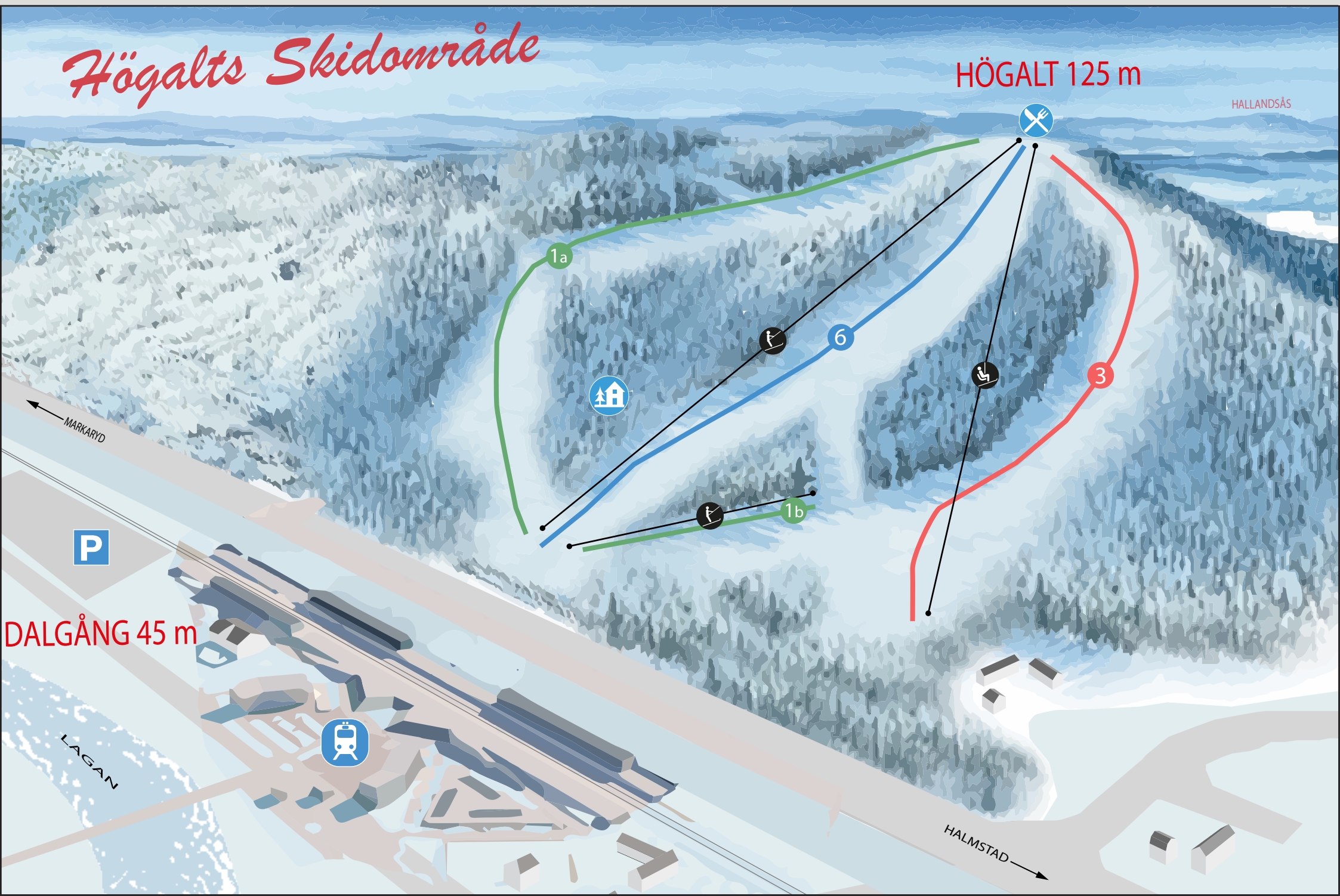
När det kommer till nedfarterna, så har de fått namnen 1a, 6, 1b och 3. Tillsammans bilda de årtalet 1613, alltså årtalet för Freden i Knäred. Skidsystemet består av sammanlagt tre liftar, varav en sittlift och två släpliftar.

Idag utgörs Markarydsbanan av ett enkelspår, och för att tåg inte ska behöva åka ett tåg åt gången i varje riktning, fodras ett 750 meter långt dubbelspår där tågen kan mötas. Detta dubbelspår har föreslagits att ligga i Knäred, och för att göra plats åt det har mark schaktats bort in till väg 15.



För att på ett effektivt sätt kunna ta sig till backarna har en tunnel blivit lösningen, så att resenärer utan problem kan ta med sig sina skidor på tåget för att sedan bege sig ut i backen utan att behöva använda bilen. Jord som grävs ut i samband med tunneln kan användas till vallar för att komma till bukt med översvämningsrisker av Lagan. En tidig tanke var att backen skulle kunna gå över vägen på ditschaktad jord med biltrafiken i en tunnel under. Detta hade gjort backen längre, och med en lift direkt ifrån stationen skulle det vara möjligt att ta sig upp till Högalt. Detta hade dock inneburit att backen blivit för brant då det inte hade funnits tillräckligt med plats innan spårområdet. Att flytta spåret hade ökat risken för översvämmning samt blivit ett problem för befintlig bebyggelse. Att bygga över järnvägen hade också blivit en för brant lösning på grund av att Lagan senare tar vid.

# Högalt's Skidområde



HÖGALT 125 m

HALLANDSÅS

1a

6

3

1b

MARKARYD

P

DALGÅNG 45 m

LAGAN

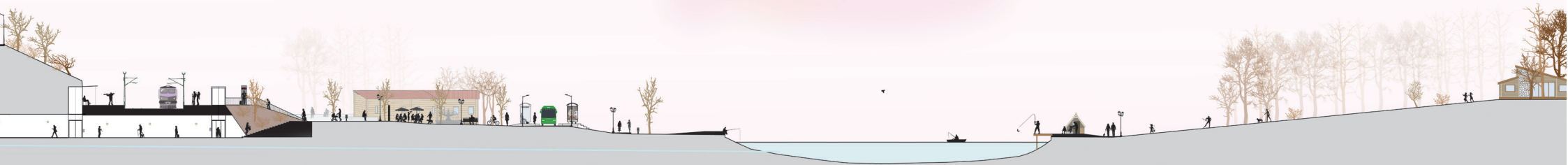
HALMSTAD



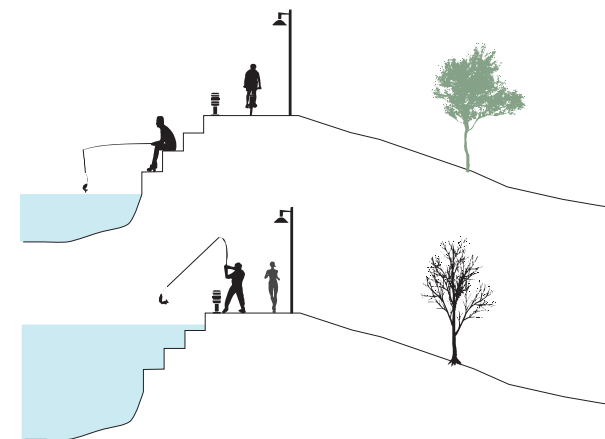
Smältvattnets väg

En annat tänkbar lösning istället för tunnel kunde istället vara att ha en bro som gick över väg 15 ifrån stationsområdet. Detta hade gett besökaren en fin visuell vy av Lagans dalgång. Bedömningen har dock gjorts att detta hade påverkat den naturliga visuella landskapsbilden och att dalgångens landskap ändå kan ses ifrån backarna. Att gå i en tunnel för att se vart den leder ökar nyfikenheten och för att sedan plötsligt hamna mitt i naturen anses vara en värdefull upplevelse.

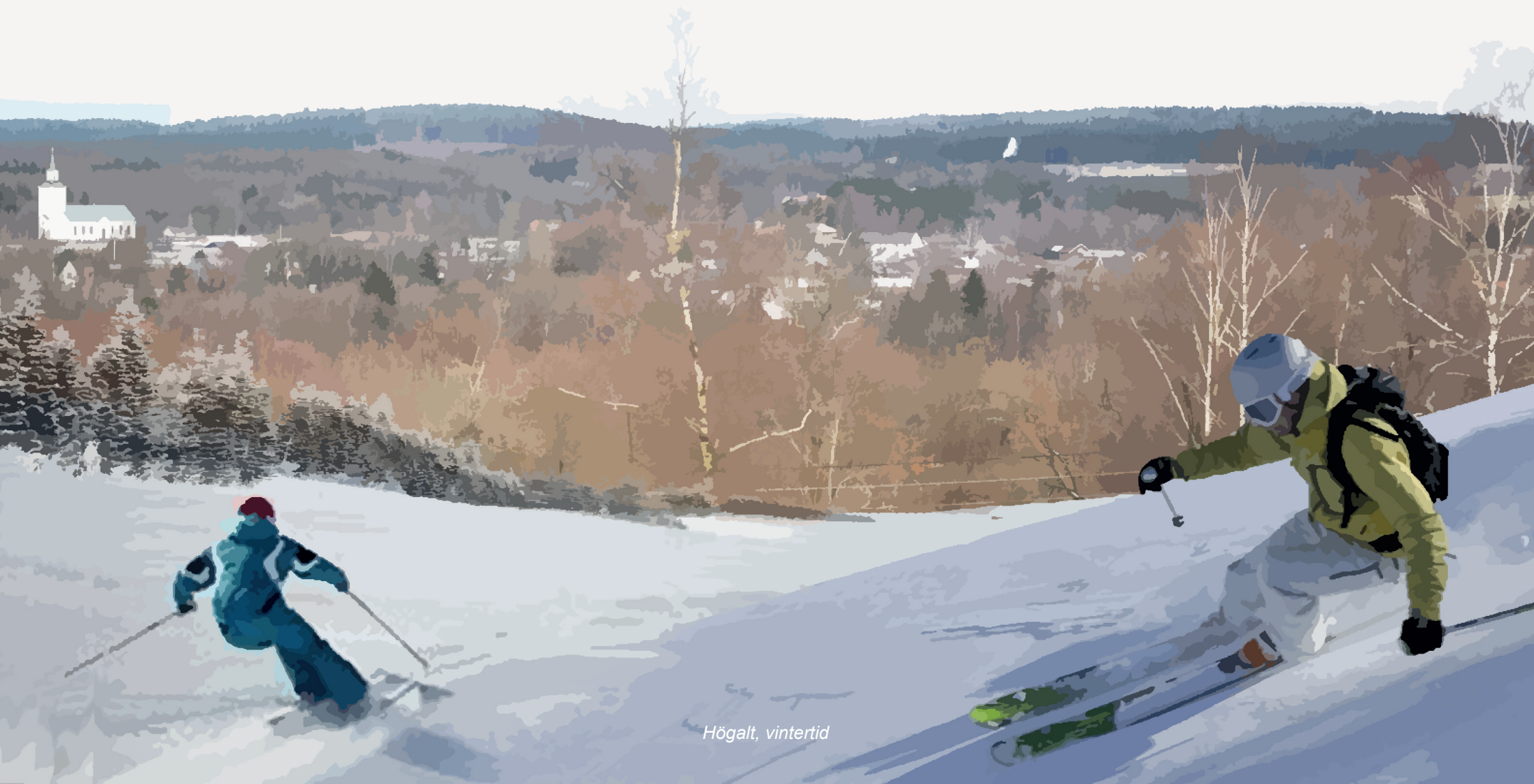
För att skidsystemet skall fungera krävs som tidigare nämnt snökanoner som kan tillverka konstgjord snö, och för att det ska vara möjligt gäller det att ha ett närliggande vattendrag till hands. I detta fallet är det Lagan som snökanonerna ska få sitt vatten ifrån.



När sedan snön smälter under vårkanten är det viktigt att ha en plan för detta smältvatten så att inte stationen översvämmas. Längs med väg 15 har därför ett dike grävts, som är tänkt att kunna leda smältvatten österut till en dagvattendamm som omges av påfarten till väg 15. Detta är en lämplig plats då redan vattenansamlingar tenderar till att samlas på denna lågt liggande plats. När sedan tiden är inne och vattenståndet inte är för högt, ska smältvattnet kunna slussas in och återförenas med sitt ursprungliga vattendrag.



*Med vallar längs ån går det att komma till bukt med höga vattenstånd*

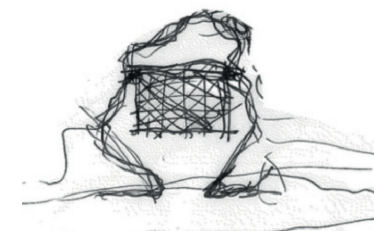
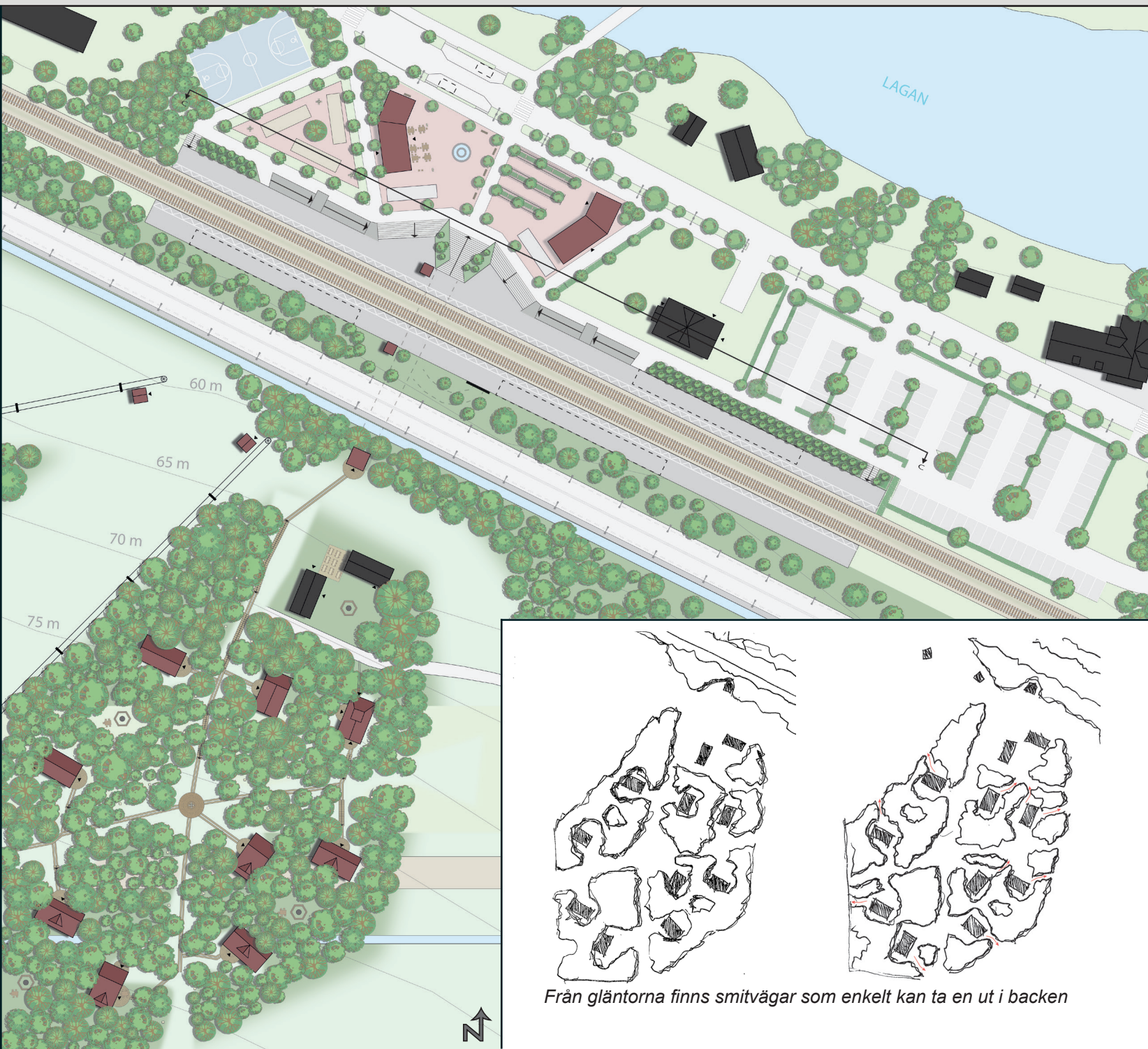


*Högalt, vintertid*





Högalt, sömmtid

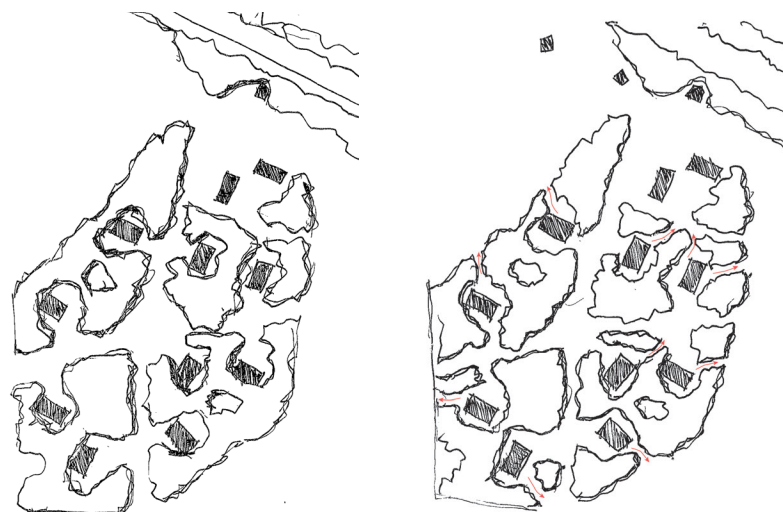


Glänta

Markarydsbanan fodrar som tidigare nämnt ett dubbelspår i Knäred där möten kan ske. Detta har det således gjort plats för genom att schakta bort jordmassor närmre väg 15, vilket gjort lutningen upp mot vägen brantare från perrongerna.

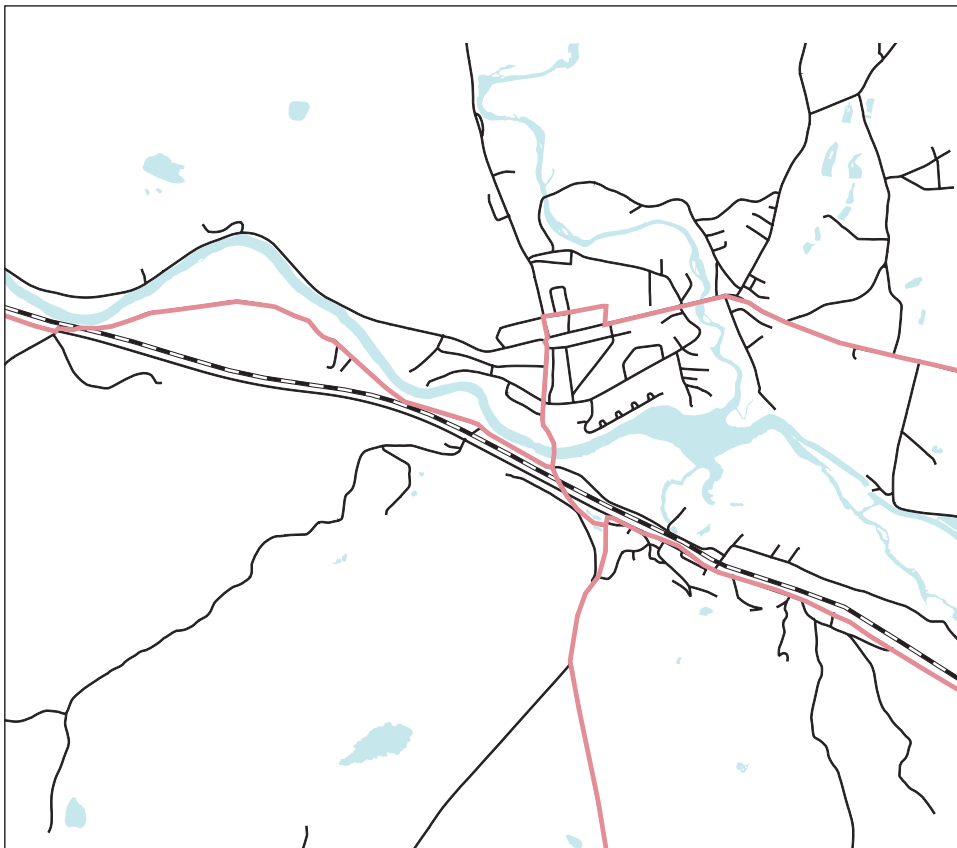
Det gamla stationshuset som idag bedrivs i privat logi anses ha ett historiskt värde och kommer ligga kvar inom stationsområdet.

För att parkeringsplatsen inte ska upplevas enbart som en stor hårdgjord yta, omges den istället av vegetation i form av häckar och träd som också når in till själva parkeringen för att skapa lite av en park-känsla.



Från gläntorna finns smitvägar som enkelt kan ta en ut i backen

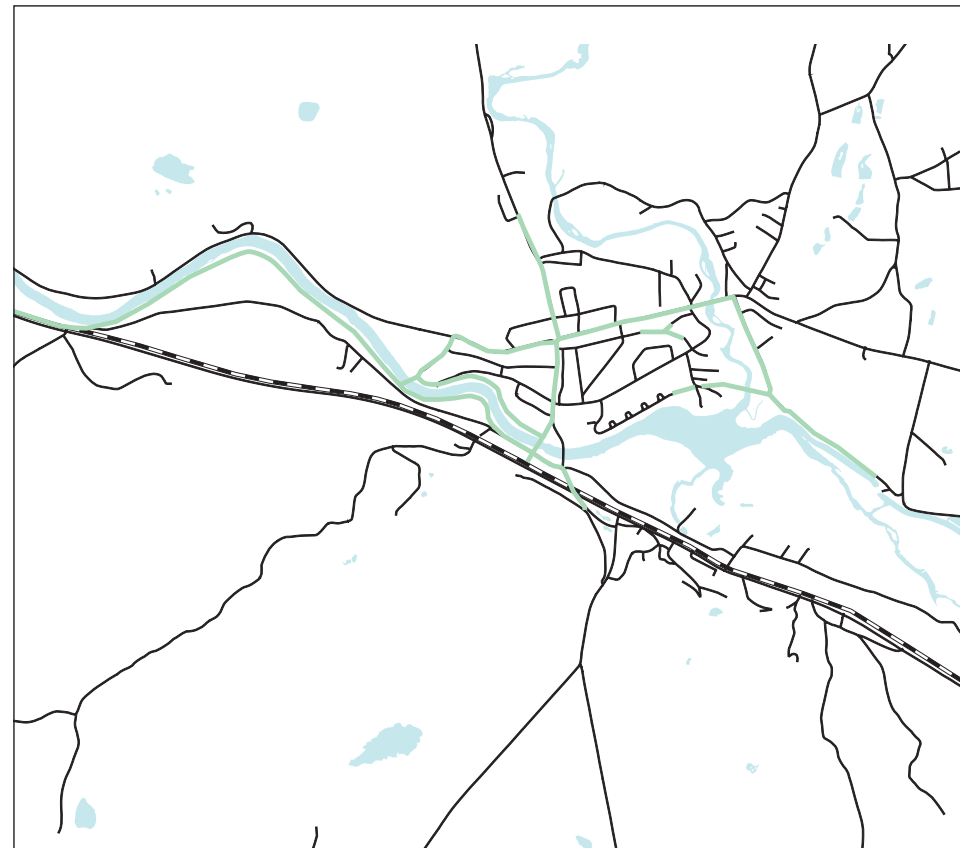
## BUSSLINJER



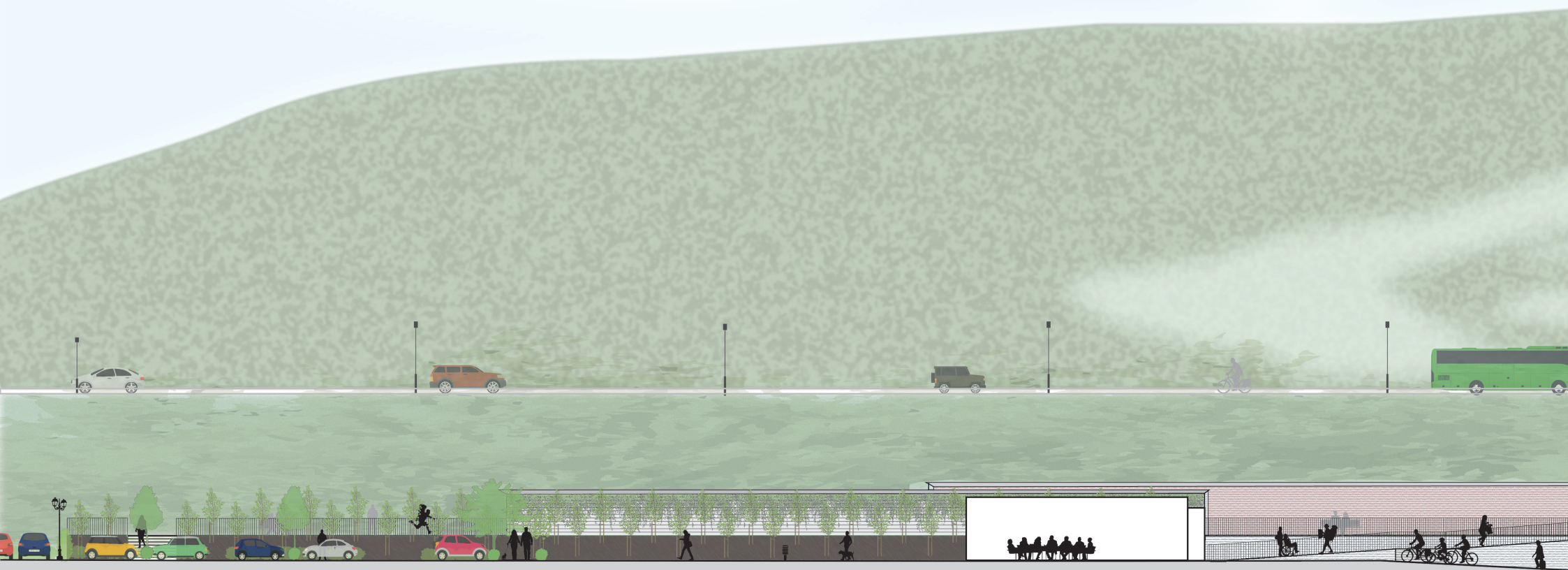
Perrongerna är upphöjda 1,5 meter och nås genom trappor och ramper. Under perrongerna går tunneln som leder upp till Högalts skidområde. Ingången till tunneln har försökts att betonas genom att få en grandios entré. Cykelvägen som leds från andra sidan Lagan har ett rakt siktstråk emot tunneln.

Framför trappan ner till tunneln finns ett stationstorg med cykelparkering och uteservering. Här finns också sittplatser där man kan vänta på sitt tåg.

## GÅNG- &amp; CYKELVÄGAR



De två nya flyglar som återfinns på stationstorget bidrar för att stärka entrén till tunneln. I dessa flyglar finns restaurangverksamhet, samt vänthall. Flyglarna som omger torget är tänkta att också fungera som skydd emot vind. Längs Stationsvägen finns busshållplatser med avgångar in till centrum och Laholm. Vid busshållplatserna har det även gjorts plats för parkeringsfickor för taxibilar samt snabb upphämtningsparkering. Gång- och cykelvägar har placerats på bägge sidor av ån för att stärka sammankopplingen av de bägge sidorna



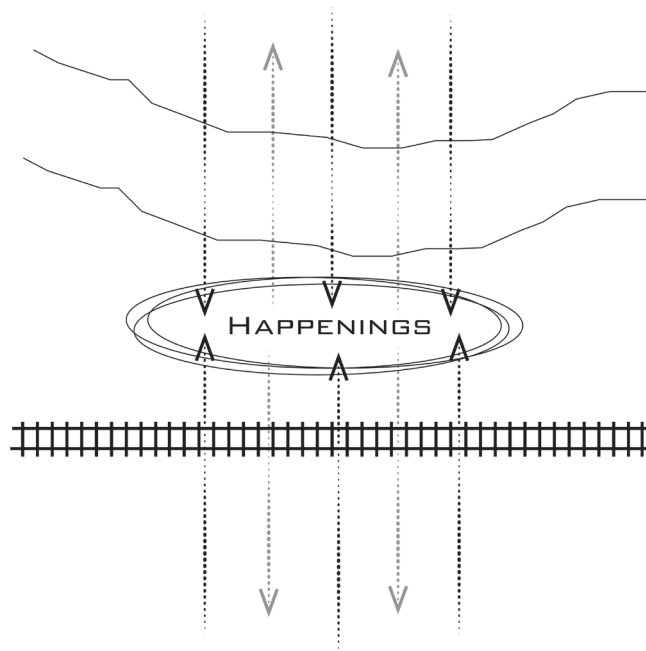
*Sektion som visar stationsområde*



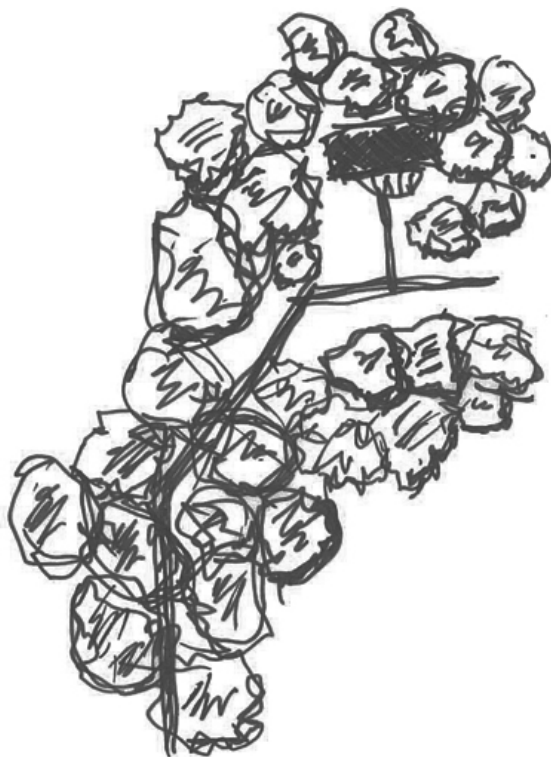


Stationsområde

Genom att exploatera på båda sidor om järnvägsstationen väntas tillströmningar komma från båda håll för att mötas på stationsområdet. Stationen kommer således komma att bli ett naturligt nav i omgivningen. Då förslaget går ut på att aktivera Knäred finns det också på stationsområdet boulevanor samt en basketplan. Det är tänkt att stationsområdet inte enbart ska bli ett ställe där man vistas innan man ska ta ett tåg, utan snarare en plats man vill vara på vare sig man ska ta tåget eller inte. Stationsområdet omges av vegetation för ge en naturlig känsla, vilket är tanken att hela Knäred ska göra. Det första besökaren ska mötas av när hen anländer till Knäred är en bild som talar för Knäred.



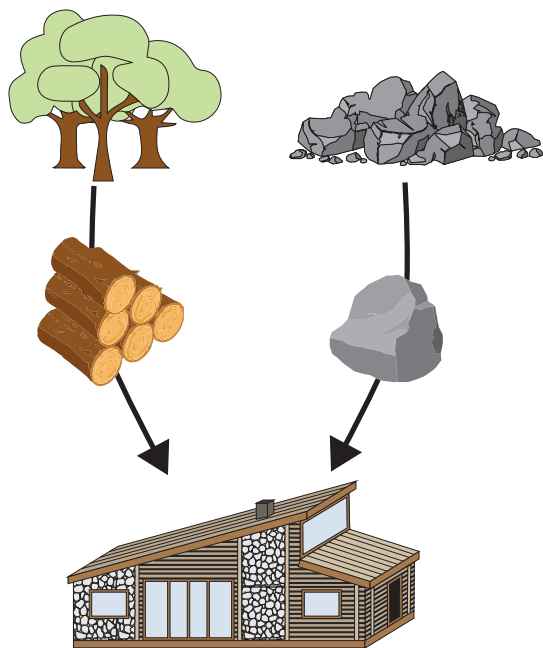
Väl över på andra sidan tunneln möter också besökaren naturen när hen tar sig upp på berget. Vegetationen bildar här ett organiskt torg som besökaren möter. Inom detta organiska torg finns en tidigare bostad som gjorts om för restaurang/bar-verksamhet, liftkortsförsäljning samt skiduthyrning. Dessa byggnader kan nås av fordon för exempelvis varuleverans. Längs en trä-spång nås de olika stugorna. På detta sätt får man en känsla av att färdas genom ett landskap på ett upphöjt plan. Under vintertid kan spången enkelt tas bort för att göra plats för skidåkare. En säker färdväg för stuggäster som färdas upp på berget ska fortfarande säkerställas.



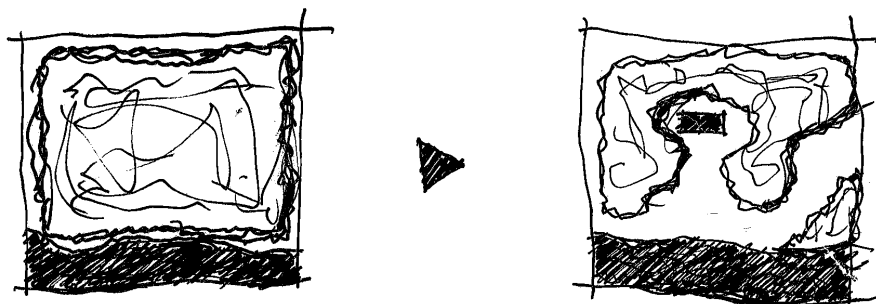
*Röjd mark bildar glänta som nås med en spång*



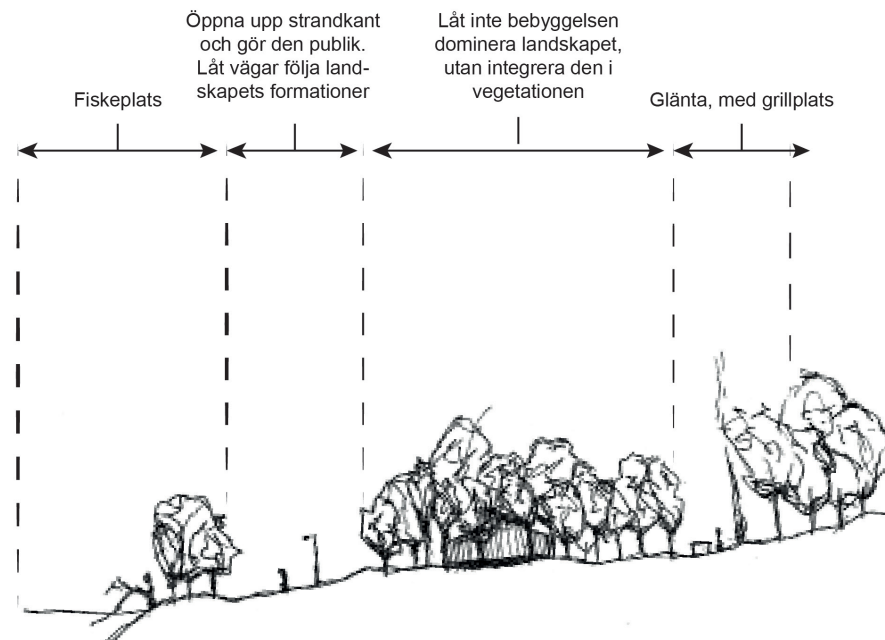




Naturligt material

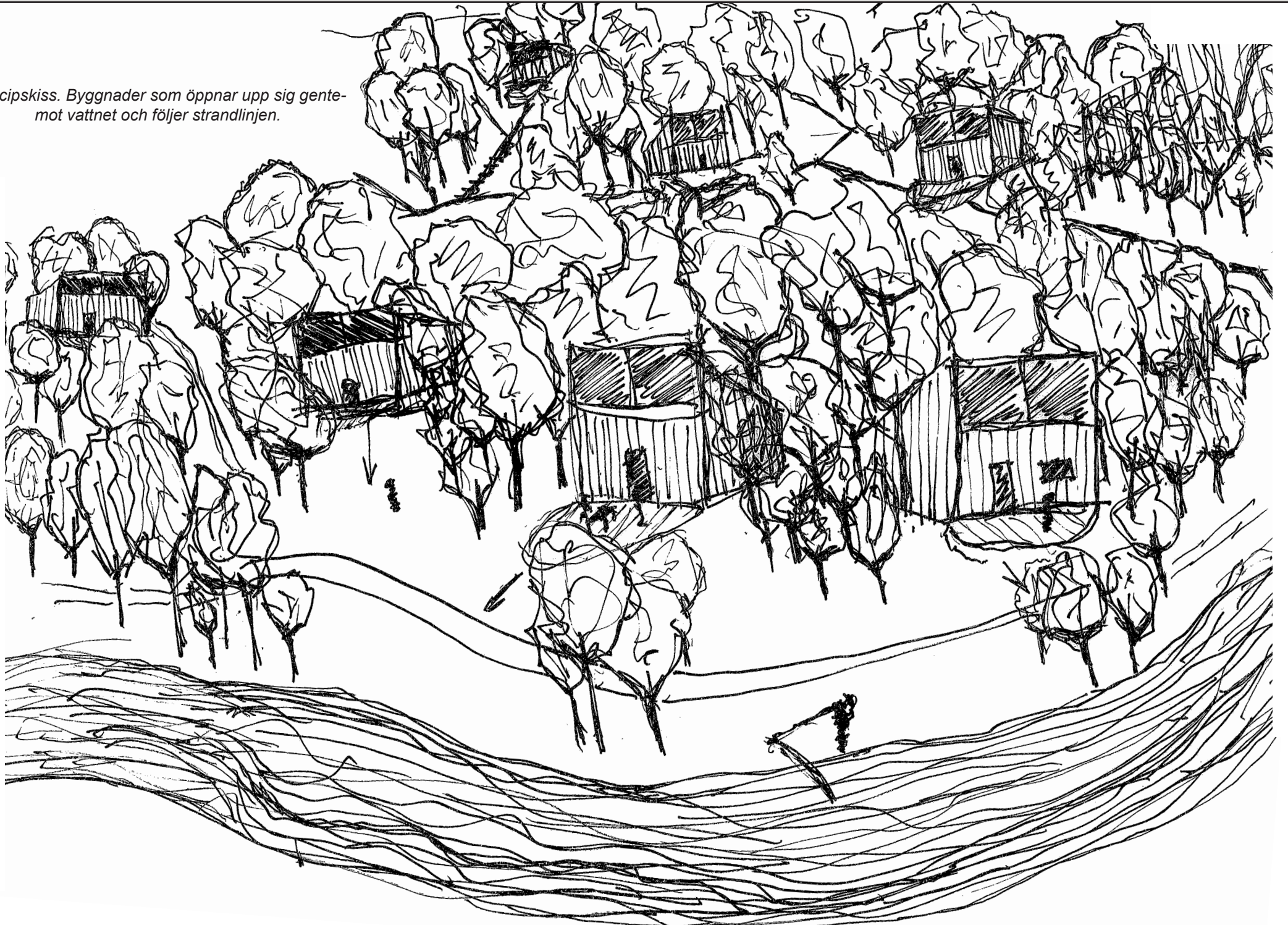


Öppna upp strandkanten



Stugorna i backen har placerats så att de följer bergets formationer. Jag har tagit fram vissa gestaltungsprinciper som jag försöker följa för att säkerställa att naturen är den prioriterade egenskapen framhävas. Dessa principer innebär att bebyggelse ska integreras inom naturen genom att inte ha en högre höjd än omgivande vegetation för att bli dominerande i landskapet. Vidare ska strandlinjen öppnas och tillgängliggöras för allmänheten. Vägar ska i den mån som det är möjligt följa landskapsformationen. När det kommer till byggnader så ska ett naturligt material användas för att återigen kunna återknyta till historien. En klassisk halländsk högstuga, bestod av material som naturen erbjöd som exempelvis halm, sten och trä.

*Principskiss. Byggnader som öppnar upp sig gentemot vattnet och följer strandlinjen.*



Det är alltid som svårast med ett projekt i början, och besluta sig för på vilken väg man ska ta. Vad är det för projekt jag ska göra? Detta har varit det svåraste i processen. Jag hade redan mitt projektområde, jag hade redan vissa förutsättningar. Men trots detta går ett projekt att göra på flera tusen olika vis. Det är först när du har bestämt dig för en inslagen väg som du kan avgränsa dig och verkligen veta vad ditt projekt handlar om, och därmed satsa allt. Jag har lärt mig under detta projekt, att inget berg är för högt, och i detta fall gäller det bokstavligen talat. Berget Högalt, eller som någon annan kanske hellre skulle hävda, kullen, mäter 125 meter över havet. Det fick mig att tveka och inte våga tro, och därmed inte till en början gå in helhjärtat för idén. Men när väl en har beslutat sig ligger vägen till ett intressant projekt öppen.

Med rådande klimatförändringar ligger det kanske inte i tiden att anlägga ett skidområde i den här delen av Sverige. Det kan dock nämnas att det finns klimatforskare som hävdat att golfströmmen kommer att ändra riktning eller eventuellt till och med upphöra. Detta skulle leda till att Sverige fick varmare somrar samt kallare vintrar. Sedan finns det dessutom redan ett skidområde ännu mer söderut som har haft 63 dagar öppet i snitt årligen sedan öppningen 1989. Skillnaden mellan dessa skidområden är Knäreds tillgänglighet, att det ligger intill en by och en tågstation. Att området kan nås både från Halmstad och Markaryd gör området konkurrenskraftigt i hela södra Sverige, men också i Danmark och norra Tyskland.

Sedan är det också viktigt att understryka, att Knäreds styrka under vinterhalvåret ligger inte i själva skidåkningen i sig, utan det är själva helhetsupplevelsen. Det erbjuds en mysig by med bra logistik i typisk svensk natur med tilltalande naturorienterad gestaltning och effektiva lösningar. Det handlar om att få en bra vistelse utöver skidåkningen. Detta projekt handlar inte om att göra något nytt världsmetropol. Det handlar om att få ut mest av förutsättningarna som finns. Att invånare ska ha en än mer trivsamt livsmiljö. Att bygdens ungdomar ska lämna sin dator och komma ut och motionera i en rolig och tilltalande miljö.

Något exakt nytt invånarantal uppskattas inte då det är svårt att säga om hur stor inflyttningen faktiskt kommer att vara. Därför är det bra att som första fas bebygga, stugbyar för besökare. Bostadsbyggande kommer sedan också, men det ligger längre fram än vad detta projekt avhandlar. Klart är att Knäred kommer att få en ny nod i form av järnvägstationen, och frågan Knäred måste ställa sig är vad för station man vill ha. Ska det vara en station som tillför något till orten, eller ska det vara en station där man enbart ska ta tåget och som kan beskrivas på ett liknande sätt som den 8-åriga pojken beskrev Veinges station år 1940.

Parallellt med detta projekt har också Laholms kommun arbetat med ett utvecklingsprogram för Knäred. Någon kanske skulle anse detta projekt vara aningen för visionärt. Men att genom sikta mot solen, så kan man ju faktiskt nå månen. Det blir intressant att följa Knäreds utveckling i takt med att stationen kommer till orten!

Boverket, (2008). Landsbygd i förändring.

<[https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2008/landsbygd\\_i\\_forandring.pdf](https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2008/landsbygd_i_forandring.pdf)>

Bålsta Alpin, (2016). Konstsnö.

<<https://idrottonline.se/BalstaAlpina-Skidor/Backen/historia-/Lifthistoria/konstsno>>  
(hämtad 2018-04-26)

Ljusdal Energi, (2013). Ortsanalys av Järvsö tätort.

<<https://www.ljusdalenergi.se/download/18.7b4b850a15065e32c0fc1fe/1444985674753/Ortsanslys%20för%20Järvsö%20tätort.pdf>>  
(hämtad 2018-05-27)

Lorange, Eric, (1984) Byen i Landskapet, Rommene i byen.

Drammen. Universitetsforlaget

SLAO, (2017a). Hållbarhet för SLAO.

<<http://slao.se/fakta/hallbarhet-for-slao-2/>>  
(hämtad 2018-04-25)

SLAO, (2017b). Snö tillverkning.

<<http://slao.se/fakta/om-snolaggnig/>>  
(hämtad 2018-04-25)

Vallåsen, (2018). Vinterhistorik.

<<https://www.vallasen.se/om-vallasen/vallasen/#vinterhistorik>>  
(hämtad 2018-05-05)

Wangö, Joël, (1933). Knäred i gången tid : dess historia, kultur, folk, tro och sed.

Halmstad. Spektra



GRIELPLATZ

BAVERN