

Upplevelse

en järnvägsstation i Byske

AAHM01: Examensarbete i
arkitektur/Degree Project in
Architecture, LTH, 2019

Mats Andersson

Examinator Tomas Tägil, LTH
Handledare Ingegärd Johansson, LTH
Britta Pedersen, Trafikverket

Abstract

The places close to where a new railway line and new stations are established, are hugely affected by the arrival of this new mode of transportation. New possibilities to travel further in the same time as before, or the same distance in half the time, significantly increases the opportunities for both commuting and for visiting places.

Historically, new villages or even towns have sprung up as consequences of a railway arrival. Other places have tremendous growth thanks to the railway. Today we can expect something along the same line, although perhaps less pronounced. The resulting boost to a society when the trains start to arrive is however dependent on the placement of the tracks and the treatment of the station.

Through this work I have studied a small town along the planned railway called Norrbotniabanan. This is a coast line in the north of Sweden. Taking the perspective of this small town I have studied questions about where to place the tracks and the station. I have also proposed a design for the station, in which my aim has been to give it a local character and to create a place for the people in the town which is more than a spot where you get on and off the train.

Sammanfattning

En järnväg kommer till en ort som tidigare saknat tågtrafik. En station ska byggas och passas in i en befintlig struktur. Nya möjligheter till att pendla skapas, till arbetsplatser och utbildning på andra orter. Fler får också möjlighet att besöka orten tack vare järnvägen. Under järnvägsbyggandets guldålder för drygt 100 år sedan kunde orter få en enorm tillväxt tack vare den nya förbindelsen och i vissa fall uppstod nya orter till följd av järnvägen. Möjligheten för en ort att expandera i samband med ett nytt kommunikationsmedel som järnvägen finns fortfarande kvar, men för att utnyttja potentialen fullt ut måste rätt beslut tas.

I det här arbetet har jag arbetat med en mindre ort längs den planerade Norrbotniabanan längs Norrlandskusten. Jag har tagit utgångspunkt i just den här platsen och försökt att utifrån människorna och livet här utforma en station som erbjuder dem en plats som är något mer än att bara kliva av och på tåget. Jag har undersökt hur bana och station kan placeras på ett sätt som är gynnsamt för orten. Jag undersökt hur stationen kan utformas så att den har lokal förankring och kan fungera som ett "ansikte utåt" och bli minnesvärd för besökarna. Målet har varit att skapa en stationsmiljö som på ett naturligt sätt blir en del i invånarnas vardag.

Förord

Nu är den här resan slut och jag skulle vilja tacka min handledare och min examinator från Arkitektskolan för intressanta diskussioner, många goda råd och hjälp att ta de där stegen både framåt och bakåt. Jag vill också tacka Per Vedin på Trafikverket i Luleå som gav mig möjlighet att få handledning även därifrån samt möjliggjorde värdefulla platsbesök. Sist men absolut inte minst vill jag tacka Britta Pedersen på Trafikverket i Luleå för intressanta samtal, god hjälp och en alltid lika positiv inställning.

Innehåll

Abstract/Sammanfattning

Förord

1. Inledning	8
Stationen	8
Kommunikation	9
Att välja väg	10
Frågeställning och tillvägagång	12
2. Bakgrund	
Järnväg i Sverige	13
Järnvägsarkitektur	16
Norrbotniabanan	21
Byske	23
3. Analys	
Älven i centrum	34
Sträckningen	38
Beslutskriterier	40
4. Förslaget	
En vision	45
Om mitt förslag	52
Situationsplan	54
Planer	57
Sektioner	61
Fasader	64
Material	69
5. Slutord	72
6. Källor	74

1. Inledning

Stationen

Järnvägsstationen är för mig en spännande plats. Det är en plats för möten och avsked. En nod i nätverk som sätter mig i kontakt med andra platser, en del nära och andra mer fjärran. Det är en plats där min blick vill åka i sidled, där ögat och uppmärksamheten vill följa i spårens riktning. Inte bara för att stilla nyfikenheten kring om det kommer något tåg där borta, men också en önskan om att få upptäcka vad som finns bortom den där punkten där skenorna tycks smälta samman till en.

Stationen är också en plats där jag ofta kan känna hur pulsen stiger lite. En del av mig är alltid övertygad om att jag missat en spårändring, blandat ihop avgångstider och köpt

fel biljett. Men spänningen kan också bero på ett stundande möte. Kanske ska jag precis stifta en ny bekantskap, eller så är det en kär gammal vän eller familjemedlem som jag kommit för att hämta upp. Vid andra tillfällen kan jag roa mig med att betrakta andra människor. Människor som är på väg någonstans, människor som är fyllda med förväntningar. Några är på väg mot en semester och är glada och avslappnade. Några är stressade för att de vill hinna med sitt tåg, andra är besvikna för att de inte gjorde det. Livet på stationen står aldrig stilla.

Kommunikation

För att utvecklas är utbyte med andra viktigt. Både för en enskild människa och för ett samhälle är det berikande att ha goda kontakter med världen utanför. Människor har genom historien haft stor nytta av utbyten med andra människor och samhällen. Vinsterna är både materiella och själsliga.

Med tiden och tekniska framsteg har möjligheterna för människor från olika platser ökat. De hjälpmedel vi har för att förflytta oss och våra saker har blivit fler. Idag kan vi välja bland transportsätt på vatten, på järnväg, på bilväg eller i luften. Vart och ett med sina styrkor och svagheter.

Kommunikationerna kan beskrivas som nätverk. En människas eller en ords möjlighet att ta del av utbytet i ett nätverk är beroende av hur nära anknötningen till nätverket är. Befinner en sig i, eller utanför nätverket?



Tågets potential

Den 9 januari 2019 var det premiär för tågtrafiken längs Malmöpendeln. Pendeln är en ringlinje på den äldre Kontinentalbanan öster om Malmö stad och genom den nyare City-tunneln i stadens västliga del. Tack vare Malmöpendeln återöppnas stationerna vid Östervärn och Persborg och en ny station har byggts vid Rosengård.

Eftersom jag bor intill pendeln har jag följt processen med att starta upp persontågstrafiken på banan. Visionerna från kommunens politiker och företrädare har handlat om mycket mer än människors möjligheter att förflytta sig.

Scenarierna har rört sig om att läka samman staden, om integration, om att skapa förutsättningar för 1000-tals nya arbetsplatser med mera. Kort sagt, det har handlat om vinsterna för de östra stadsdelarna med att koppla upp sig mot nätverket.

När jag skulle välja tema för mitt examensarbete ville jag förstås göra något som jag känner glädje och nyfikenhet inför.

Jag ville också göra något som har relevans i förhållande till ett verkligt projekt. Jag önskade att mitt examensarbete skulle kunna bli en del av en debatt och till och med kunna påverka ett beslut genom att visa på möjligheter.

Debatten och förväntningarna kring Malmöpendeln har väckt min nyfikenhet kring vad en järnvägsförbindelse och en station kan innebära för en plats. Tankarna gick från Malmö till mina hemtrakter i Norrland och det påbörjade byggandet av Norrbotniabanan.



Invigning av Rosengårds station. Foto: Trafikverket

Längs den planerade sträckningen finns flera orter som tidigare inte haft någon järnväg och därför heller inga tåg som stannar. Möjligheten att i framtiden använda tåget som ett kommunikationsmedel måste ses som en stor möjlighet för orten att utvecklas. Jag ville undersöka hur denna potential kan tas till vara på ett bra sätt.

Jag valde att arbeta med orten Byske som med stor sannolikhet kommer att bli en stationsort längs Norrbotniabanan. Byskes storlek och förutsättningar var lämpliga för att mitt arbete skulle bli hanterbart.

Frågeställning

Huvudfrågan i arbetet har varit hur stationen och stationsområdet kan utformas på ett sätt så att den blir välfungerande ur ett resandeperspektiv och ur ortens perspektiv. En ambition är också att stationen på ett bra sätt gör vardagslivet på orten enklare och även fungerar som bygdens ansikte utåt.

En annan frågeställning som jag haft med mig är hur järnvägens dragning genom en ort och stationens placering kan väljas. Hur kan hänsyn tas till befintliga kvaliteter och till den potential till utveckling av orten som järnvägsetableringen innebär?

Ett arbete utan avgränsningar kan lätt bli hur stort som helst och tiden för ett examensarbete är begränsad. Även om det finns många frågor som jag gärna skulle ha studerat djupare har jag huvudsakligen begränsat mig till de ovanstående.

Målet har varit ett förslag för placering och utformning av en station och arbetet har berört många arkitekturfrågor. Det har också varit naturligt att beröra järnvägen som kommunikationsmedel. Såväl tekniska som politiska frågor har kommit min väg.

Min arbetsmetod har varit att studera tillgänglig litteratur om järnvägar, stationer och om orten Byske. Även om jag till viss del kände orten sedan tidigare har jag gjort att par besök i Byske under arbetet. På plats har jag tittat närmare på förhållandena fått en bättre känsla för vad jag tycker är viktiga aspekter att ta med i arbetet. Parallellt med inhämtande av fakta och intryck har jag jobbat med skiss och modell.

2. Bakgrund

Järnväg i Sverige

Sverige kom ur ett europeiskt perspektiv igång ganska sent med järnvägsbyggandet. Ett årtal som brukar nämnas som den svenska järnvägens födelseår är 1856. Då invigdes banan mellan Örebro och Nora (Kullander, 1994). En ivrig förespråkare för satsningar på järnväg var vid den här tiden Adolf Eugène von Rosen. Han hade redan år 1845 presenterat planer för ett omfattande järnvägsnät i landet. Investeringskostnaderna var dock enorma och politikerna ville att privata intressen skulle vara med och finansiera projektet.

Von Rosens vision kom aldrig att förverkligas och efter en utredning fattades år 1854 beslut om att staten skulle bekosta två så kallade stambanor av nationellt intresse: Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg.

De som trodde på järnvägen menade att den skulle verka samhällsförbättrande i största

allmänhet. Den skulle underlätta utbytet av varor inom landet och främja konsumtionen. Att konsumera sågs redan vid 1800-talets mitt som en motor för samhället. Järnvägen väntades bli en nedbrytare av rumsliga barriärer och som en effektiviseringsfaktor. Den skulle bryta ny mark och bidra till att kolonisera landet (Ingemarsson, 2006) Från von Rosens ihärdiga propaganda kan vi utläsa förespråkarnas optimistiska inställning: "[Järnvägarna] nedbryta rummets och tidens skrankor och förlänga människolifvet genom att förkorta afstånden och sålunda äfven tiden för handlingar, som förutsätta rörelse. De flyttar länder och orter närmare hvarandra" (Kullander, 1994).

År 1853 påbörjades byggandet av de två stambanorna och 1862 stod den västra stambanan klar att tas i bruk, och två år senare även den södra stambanan (Kullander, 1994).

Därmed var det statligt ägda stambanenätet igång och utbyggnaden fortsatte. Tjugo år efter invigningen av den första och andra stambanan hade även den Nordvästra, den Östra och den Norra stambanan tillkommit. Staten gav under den här tiden stora subventioner till privata järnvägsbyggen och vid mitten av 1880-talet är 450 mil av landets totalt knappa 700 mil järnväg i privat ägo. I södra halvan av landet har utbyggnaden av statens järnvägar nära nog färdigställts men i Norrland finns ingen järnväg alls norr om en linje Storlien - Östersund - Sollefteå.

Utbyggnaden av det svenska järnvägsnätet fortsätter i oförminskad takt under resten av 1800-talet och under 1900-talets första årtionden, men utbyggnadstakten mattas av under 1930-talet. Det svenska järnvägsnätet når sin största utbredning år 1938 då det finns 16

886 bankilometer i landet (Kullander, 1994). Därefter har alltså järnvägsnätet krympt till följd av bandedläggningar.

Andra utvecklingstendenser under 1900-talets början var att staten tog över allt fler banor från enskilt ägande, att stambanorna elektrifierades i allt högre grad och att dubbelspår blir allt vanligare på de mest trafikerade sträckorna (Kullander, 1994). Idag består järnvägsnätet av drygt 15 600 spårkilometer och 80% av dessa utgörs av elektrifierad bana (Trafikverket, 2019).

Järnvägsarkitektur

Järnvägssamhällen uppstod och/eller växte kraftigt på bara ett fåtal år. Den snabba tillväxten gjorde att de fick en enhetlig karaktär som kännetecknas av den tidens smak (Tägil, 1990). Med de nya banorna kom också stationsbyggnader, verkstäder, lagerbyggnader och bostäder samt en helt ny befolkning till många av järnvägsorterna. Stationen blev obygdens port mot den stora och strålande världen, skriver Kullander (1994).

Stationen blev en ny mötesplats dit man kunde söka sig både för att se och höra om det senaste från världen bortom den egna orten men också för att synas. Stationen blev ett samhälles ansikte utåt eftersom det var här som de flesta besökare utifrån fick sin första

kontakt med orten. Det blev därför viktigt att skapa en representativ miljö kring stationerna (Tägil, 1990).

Arkitekten Adolf Wilhelm Edelsvärd är den person som har haft störst inflytande på svenska stationssamhällenas utformning generellt. Han arbetade under 40 år som arkitekt vid SJ och blev upphovsman till nästan 300 stationsbyggnader (Kullander, 1994). Edelsvärd insåg vilken betydelse stationshusen skulle få för de nyetablerade samhällena och han ritade stadsplaner av rutnätstyp där stationsbyggnaden var en centralpunkt. Huvudaxeln i hans planer för stationssamhället är stationsgatan som utgår vinkelrätt från stationen (Tägil, 1990).

P.O. Hallmans förslag till stadsplan för Skellefteå från år 1905 är både rutnätstad och trädgårdsstad. Järnvägsstationen är i fonden av Stationsgatan som fortsätter över Parkbron. Stationsgatan som en central axel lyfter fram järnvägens och stationens betydelse. Stationen är omgiven av park och även en centralpunkt för ett bågformat parkgatustråk.



När ett stationssamhälle växte fram var stationsbyggnaden den första betydelsefulla byggnaden och precis som Edelsvärd hade insett, blev stationsarkitekturen ofta mönsterbildande för utvecklingen på orten (Tägil 1990). Den tidiga stationsarkitekturen skilde sig egentligen inte så mycket från stilen på andra offentliga byggnader från den tiden. Edelsvärd hämtade inspiration från

1. P.O. Hallmans stadsplan för Skellefteå från 1905.
2. Bodens centralstation från 1893.
Ritad av Folke Zettervall och Adolf W Edelswärd.
Foto: Harry Nilsson



kontinentens historiserande formspråk och ansåg att Schweizerstilen, med riklig användning av trädetaljer och väl tilltagna taksprång, var den rätta stilen för svenska stationsbyggnader (Tägil, 1990).

När nationalromantiken blev stilideal kring sekelskiftet 1800-1900 började järnvägsarkitekturen bli mer präglad av

regionala särdrag. I Skåne utvecklades tegelromantiken medan man i norrland uppförde stationsbyggnader i svarttjätrat trä som associerade till fornnordisk tid (Tägil, 1990).



1.

Mycket av det som beskrivs i litteratur kring järnvägsarkitekturens utveckling handlar om de stora stationerna i Europas folktäta städer. Det är naturligt eftersom det är i städerna som det har varit mest prestigefyllt att bygga stationer och det är också där som nymodigheter först introducerats. Om dessa blivit väl mottagna har de senare kunnat spridas, i nerbantade versioner, till mer glesbefolkade delar av järnvägsnätet. Genom järnvägshistorien har utvecklingen av stationer i stort gått från imponerade byggnader som utgjorde något av moderna stadsportar till stationer som är mycket högt integrerade med sina omkringliggande städer, där gränsen mellan stad

1. Järnvägsstation Husum längs Botniabanan.
Västerbotten.
Foto: Trafikverket

och station kan vara svår att hitta (Ferrarini, 2004). Idealet tycks ha gått från att synas och imponera till något mer i stil med att verka effektivt men att inte synas.

För de mindre stations-orterna har intresset för att skapa någonting minnesvärt samband med spårens och tågens ankomst inte varit lika stor som för storstäderna. I de minst tätbefolkade delarna har man ofta istället för landmärkesbildande stationsbyggnader och en arkitektur i framkant sökt efter kostnadseffektiva lösningar. Det har många gånger inneburit standardiserade stationskoncept (Parissien, 1997) .

Det kan förstås inte heller begäras. Det känns rimligt att göra någon form av avvägning mellan antalet användare och hur mycket medel som kan satsas i ett stationsbygge. Jag tycker dock att det är synd om det inte görs bästa möjliga av det tillfälle som uppkommer när en ny station ska byggas. Även på de små orterna. En ambition om att verka men utan att synas tycker jag inte passar för stationer på de minsta orterna. Vi kan se många stopp som enbart består av en perrong, som ibland har kompletterats med en glaskloss som väderskydd för de väntande. När stationen ligger på en bro kan klossen sträckas ut i höjddled så att den når ner till marknivå, som i fallet med Husum station längs Botniabanan. Det här sparsamma sättet bygga stationer tror jag inte bidrar till att stärka ortens identitet och att stätta den på kartan. Jag tror inte heller att det blir lätt för invånarna på orten att känna stolthet över sin station och över att vara en stationsort när en alltför standardiserad och billig lösning används.

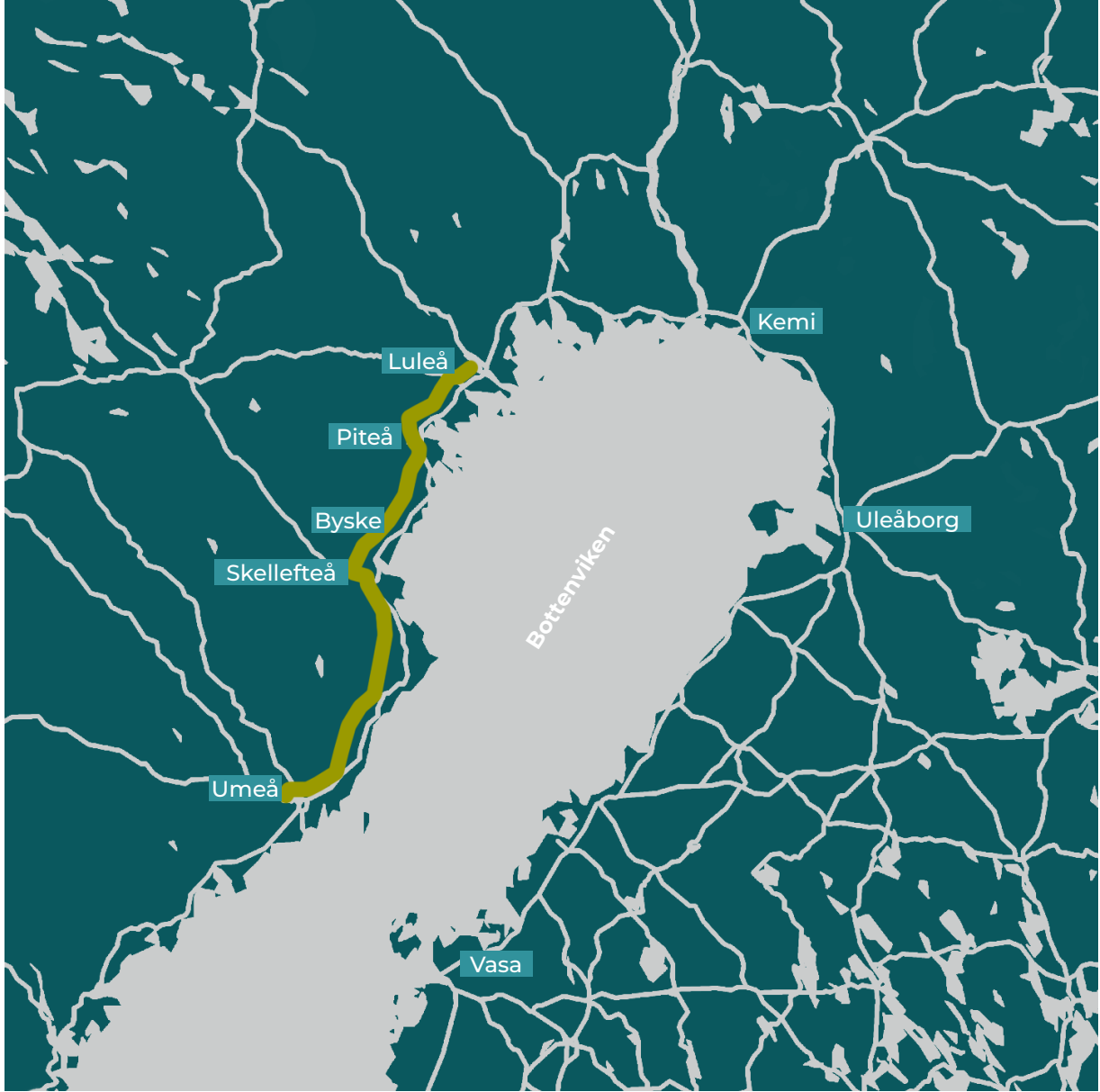


Norrbotniabanan

Tågtrafik och järnvägar har kommit i fokus i samband med debatten kring vår klimatpåverkan. Det har blivit alltmer uppenbart att vårt sätt att leva också påverkar det klimat vi lever i. Den globala uppvärmningen går inte längre att förneka och de flesta är överens om att mer måste göras för att minska våra utsläpp. Ett sätt att göra det på är att styra över mer av våra transporter till järnväg. Det är mot den bakgrunden naturligt att det finns ett politiskt intresse för ett projekt som Norrbotniabanan. Norrbotniabanan är ett projekt som ska

resultera i 27 mil ny järnväg mellan Umeå i Västerbotten och Luleå i Norrbotten. Banan blir en förlängning norrut av den redan byggda Botniabanan.

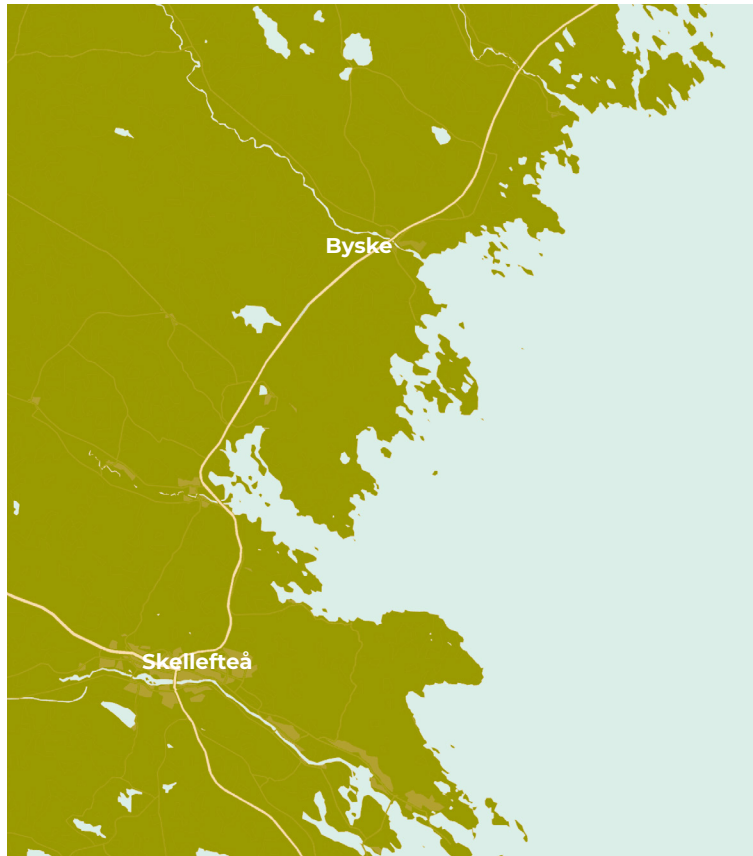
Banan får en rakare sträckning jämfört med norra stambanan, som är den bana som används för tågtrafik till och från Norrland norr om Umeå idag. Norrbotniabanan får en kustnära dragning, där de större städerna finns, vilket kommer att ge fler möjligheten att välja tåget jämfört med idag.



För persontrafiken innebär Norrbotniabanan halverade restider mellan kuststäderna. Det ger i sin tur större möjligheter för arbetsgivare att hitta personal och större möjligheter för människor att bo på en ort och arbeta eller studera på en annan.

Som alla stora satsningar på infrastruktur har Norrbotniabanan diskuterats länge. Löften om att börja bygga Norrbotniabanan gavs av den svenska regeringen år 2014 men utan att något datum för byggstart angavs (Finansdepartementet, 2014).

Byggstarten av den första delsträckan, 12 kilometer järnväg från Umeå till Dåvamyran skedde fyra år senare, i augusti 2018, och samma år anslog regeringen ytterligare 7 miljarder kronor för sträckan Dåva-Skellefteå. Planen är att den sträckan ska börja byggas år 2024. Byggstart för den sista delsträckan, Skellefteå-Luleå är i dagsläget inte fastställd.



Byske

En av de platser längs Norrbotniabanan där en station troligtvis kommer att byggas är alltså Byske. Det är en ort som ligger ca 30 km norr om Skellefteå och på orten bor idag lite drygt 2000 personer.

Det är en plats som är ganska välkänd för mig. Otaliga gånger har jag längs E4:an (Europaväg 4) passerat Byske älvdal. Oavsett om färden går mot norr eller söder går resan ner i den flacka dalgången genom en tallskog. När älven passeras upplever jag ett ögonblick av naturens dramatik i det annars så stillsamma väglandskapet. En gigantisk lax är på väg att kasta sig över motorvägen och i forsen stupar vattnet från den ena stenen till den andra. Med särskild kraft under vårfloden, förstås. Min blick vill följa forsarnas väg österut mot havet och dras mot det bleka ljuset från en sol som är på väg upp över Bottenviken.

Några ögonblick senare är Byske i backspegeln och vägen stiger långsamt upp från dalgången och in i stillsamheten bland de kopparröda tallstammarna igen.

1. Karta
2. Laxmonument vid Byske älv
3. Kyrkgatan 1950-tal. Vykort
4. Septembermorgon på Byske havsbad



2.



3.



4.



Byske omnämns för första gången i skrift på 1300-talet, då en man från Ångermanland tar upp rätten till laxfiske i Byskeälven i sitt testamente. Namnet Byske kommer från det samiska språket och betyder något i stil med "den svällande" och syftar på Byskeälvens karaktär (Westerlund, 1958). Ortens första kända centrum låg längs gatan upp mot kyrkan, Kyrkgatan, där olika handelsmän hade sina gårdar. Området väster om E4 tillhör idag ett av de områden som betraktas som kulturhistoriskt intressanta i Byske.

Ett annat sådant är området vid Ytterstfors. Redan i slutet av 1700-talet fanns en sågverksamhet på älvens södra sida kring Ytterstfors. Vid sekelskiftet 18/1900 drevs sågrörelsen av Ytterstfors/Munksund AB, som under en tid var Sveriges största sågverksföretag. Till bruksmiljön hörde också ett pappersbruk som tillverkade så kallad slipmassa och under en 40-årsperiod även ett glasbruk. Vid bruket fanns en brukskyrka och en liten begravningsplats. På platsen fortsatte sågverksrörelse fram till 1950-talet och efter

några år utan verksamhet etablerade den småländska hustillverkaren Gullringshus en fabrik på området.

När Riksväg 13 blev färdigställd i början av 1900-talet kom ortens centrum att flyttas från Kyrkgatan och istället etableras invid den nya riksvägen, som genom Byske gavs nam-

net Storgatan. Denna gata blev ortens nya ansikte utåt och såväl handelsmän som hantverkare etablerade sig där (Skellefteå Kommun, 2019). Centrum har sin tyngdpunkt på norra sidan om älven, men handel och service har också funnits på den södra älvstranden. Här finns idag till exempel Gästgivargården och dess verksamhet kvar.

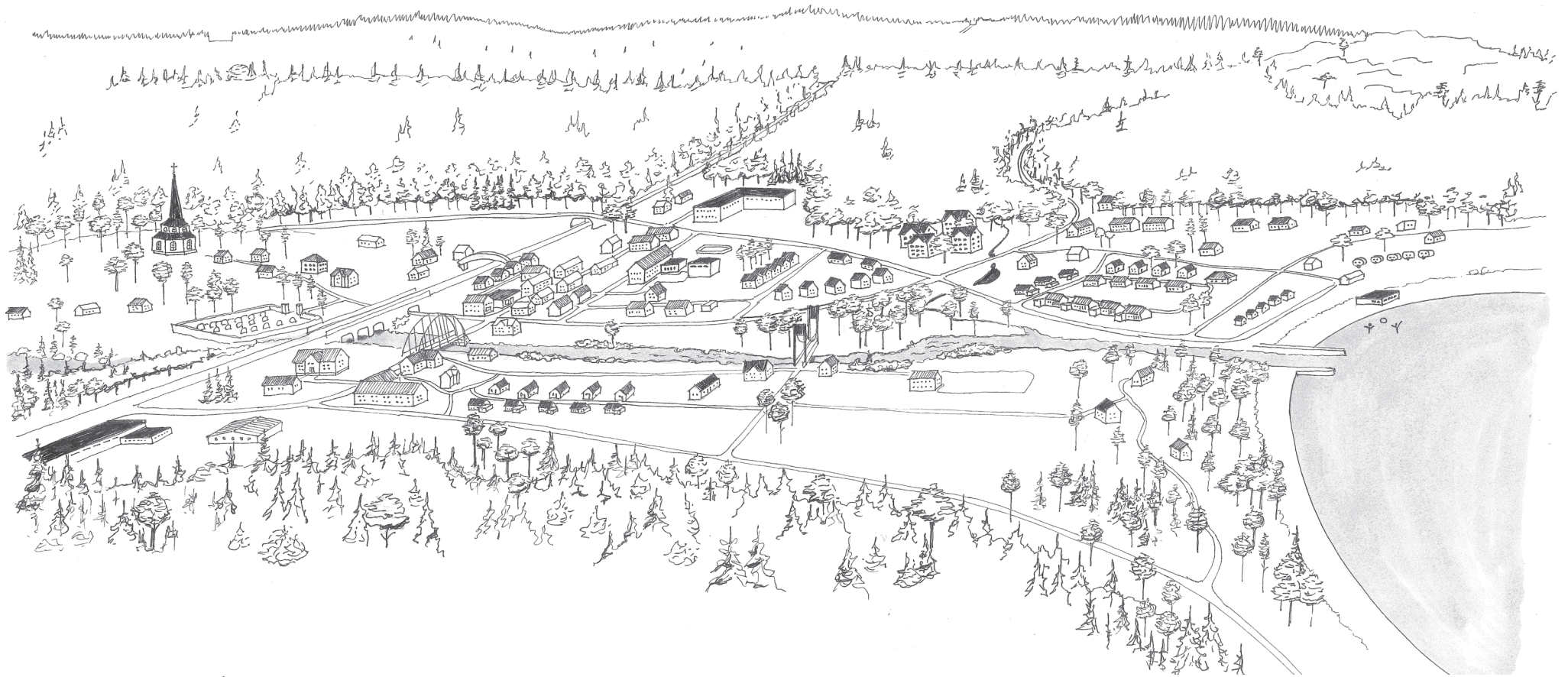


3.



2.

1. Byske, karta från år 1800. Lantmäteriet (2019)
2. Ringvägen i Byske centrum, mot väster. Foto: Mats Andersson
3. Storgatan i Byske centrum, mot väster. Foto: Mats Andersson



Skiss av Byske, vy från söder
28

Jag upplever Byske som ett tryggt samhälle. Lugnt, javisst. Den där typen av ort på landet som i storstan brukar häcklas för att det aldrig händer något. Där varje köksgardin döljer ett par ögon som håller reda på vad andra gör. Men tryggheten är också någonting positivt. Här är det få som tvekar att låta barnen leka ute och försvinna utom synhåll ett tag. Jag upplever att det finns en slags stolthet. Kanske bidrar den norrländska isoleringen till att stärka denna stolthet. Kanske har det med rötter att göra, känslan av att höra hemma någonstans. Att ha sin plats i ett sammanhang.

Det är något intressant med sådan stolthet som är kopplad till en plats. Jag upplever att den som känner sådan stolthet ofta inte riktigt vet varför känslan finns där. Personen kan inte riktigt sätta fingret på det. Jag tolkar det mer som att vara tillfreds. Att vara nöjd med att känna tillhörighet och att vad livet än kastar

i hans eller hennes knä så finns personens plats i detta samhälle alltid kvar. Det är en känsla av trygghet.

Mina egna minnen från Byske är mestadels ljusa. Som många andra har jag gjort de flesta av mina besök där under sommaren. Det är på sommaren som Byske blomstrar. Gäster från längre bort lockas av campinglivet vid havet, och besökare från mer närliggande platser söker en avkopplande dag på stranden. Under den korta sommaren har Byske till och med ett aktivt krogliv.

Havsbadet minns jag som långgrunt och vattnet som ganska kallt. Men så är det ju i Norrland. Det viktigaste kanske inte är badtemperaturen utan att få ligga på stranden och bara vara ledig, spela lite minigolf eller Volleyboll och spana på folk.



Men Byske är förstås inte bara sommar. När hösten kommer och sommargästerna återvänder till sina vinterboningar inträder ett lugn åter i Byske. Säkerligen välkomnat av vissa och mindre uppskattat av andra. Under vinterhalvåret lägger sig isar över havsvikarna och över älvens brus. Och ett snötäcke bäddar in landskapet i dämpande vadd. Från ett och annat hus stiger en rökpelare som avslöjar att någon eldar för att hålla hemmet varmt och välkomnande. Stillheten bryts av några traktorer i färd med snöröjningen och några snöskotrar som leker i älvbrinken. Andetagen blir till vita moln. Väntan.

Så stiger våren åter över horisonten och snötäcket börjar vittra ner av solens värmande strålar. Smältvatten fyller på älven till bredden och isarna orkar inte längre att hålla sitt grepp om strandkanterna. De bryts upp och störtar tillsammans med vattnet nerför forsarna och ut mot havet. En ny sommar är på gång.

1. Ytterstforsen i Byske älv
2. Ringvägen i centrum
3. E4 passerar älven
4. Bågbro längs Storgatan
5. Ringvägen
6. Hängbro över Ytterstforsen
7. Utblick mot havet

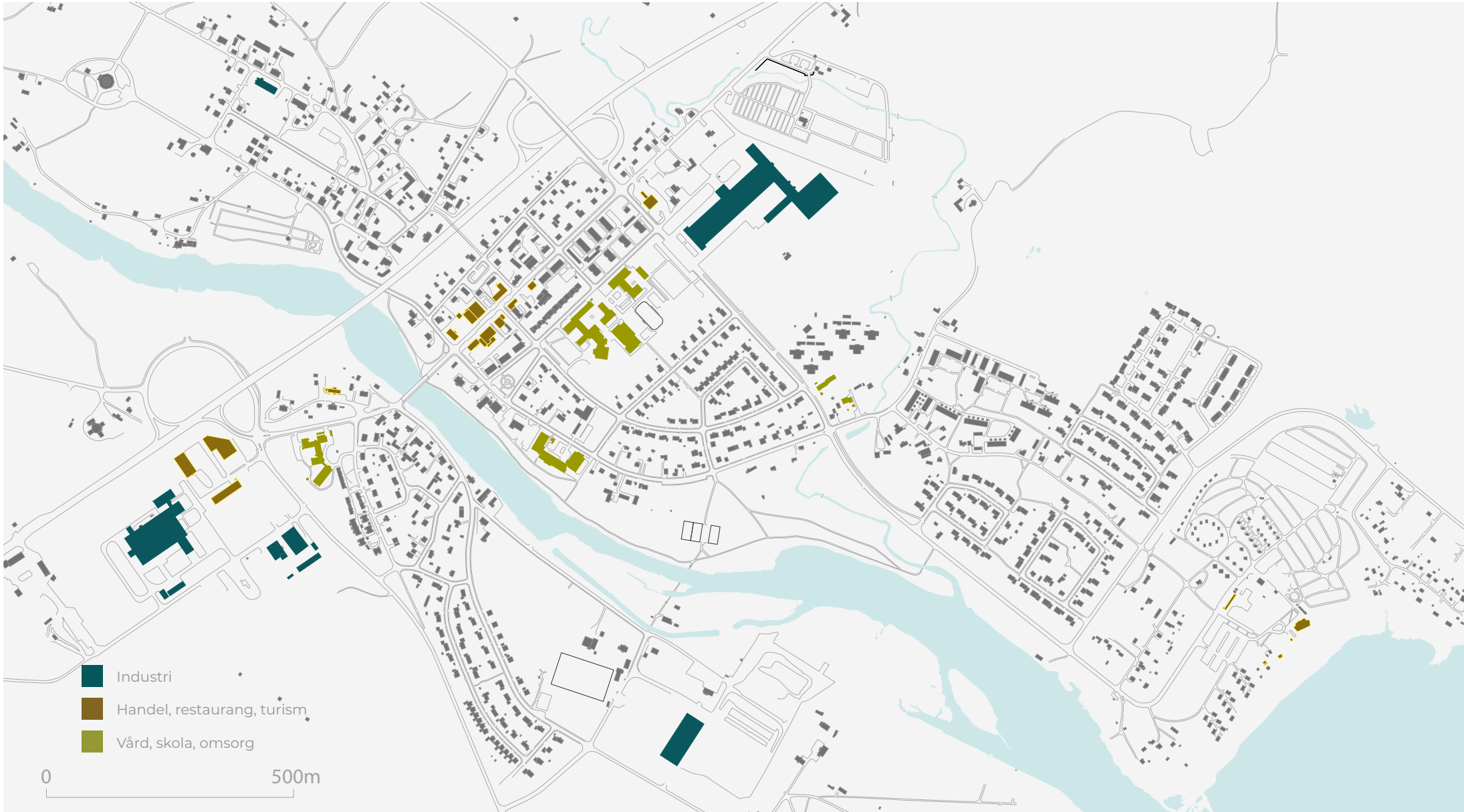


4. Analys



Centralt för detta arbete är kommunikationer. En bana och en station ska placeras någonstans och oavsett hur det görs kommer det att påverka ortens kommunikationsvägar. I dagens Byske är det allra största trafikflödet det som bara passerar, det vill säga trafiken på Europaväg 4.

För att röra sig runt på orten finns inga kollektiva alternativ utan man är hänvisad till privata fordon eller att ta sig fram till fots. De största stråken för fordonstrafik är längs Storgatan genom centrum, samt längs Ringvägen (som delvis är den gamla kustlandsvägen) och Bäckgatan.



Den norra älvstranden och havsbadet utgör det huvudsakliga rekreatiomsområdet på orten och nyttjas av många för vardagsmotionen. Många promenerar här och rastar hunden. I det här området finns tennisbanor och ett utegym.

I centrum finns ett par matbutiker, en pizzeria, ett värdshus som erbjuder mat och husrum. Det finns ett apotek, en sportaffär, ett bankkontor och en bensinmack med självbetjäning. Sommartid finns också direktförsäljning i ortens karamellfabrik. Under sommaren finns också servicebutik, café och restaurang vid havsbadet.

Älven i centrum

På orten har älven en central betydelse, rent geografiskt men också på andra sätt då älven är en av landets bästa laxfiskeälvar och lockar årligen många sportfiskare från när och fjärran att besöka området. Vintertid sänker sig förstås en tystnad kring älven, men under övriga årstider gör sig älven påmind genom forsarnas brus som kan höras i stora delar av orten.

När man rör sig i Byske har man också återkommande, större och mindre, glimtar av älven. I bland skymts den av några byggnader och ibland är det en trädsamling som hindrar ögat att nå fram till älvfåran. Men den finns ändå.

När man befinner sig lite längre österut i Byske blir kontakten med havet och den plats där älv och hav möts mer närvarande. Från lite högre belägna punkter kan man ana havet på håll mellan träden och när man når fram

mot havsbadet från men en vy över ett hav som sträcker sig bort till horisonten.

Byske havsbad och campingen är också betydelsefulla för besöksnäringen i Byske. Campingen håller en hög standard och lockar varje år många besökare, inte minst från Norge. Bäckområdet, som är området öster om Byskebäcken och väster om campingområdet och havsbadet är idag ett utpräglat villaområde.



Kopplingar till älven och havet. 1:40 000

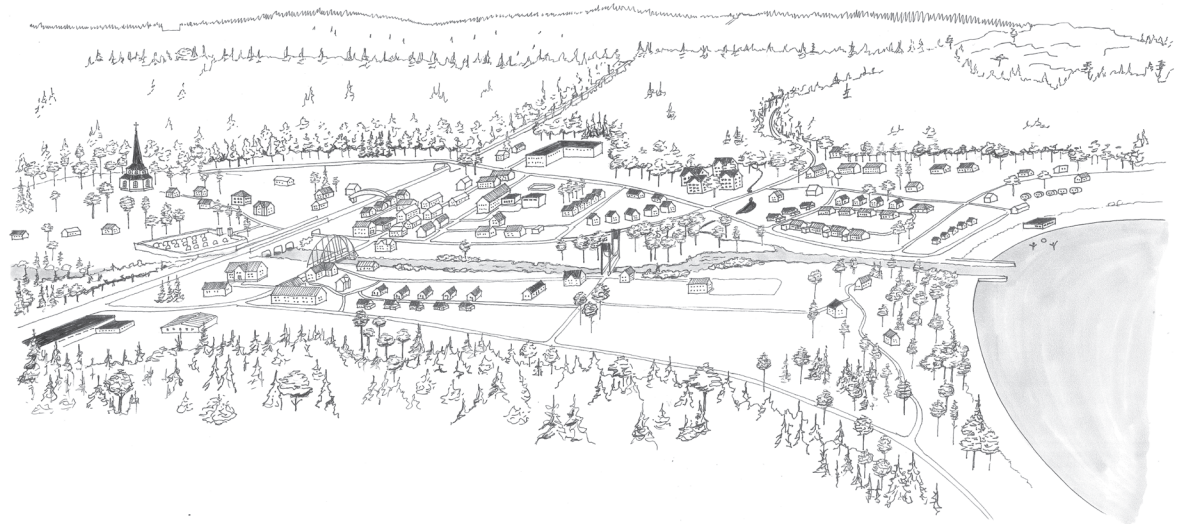


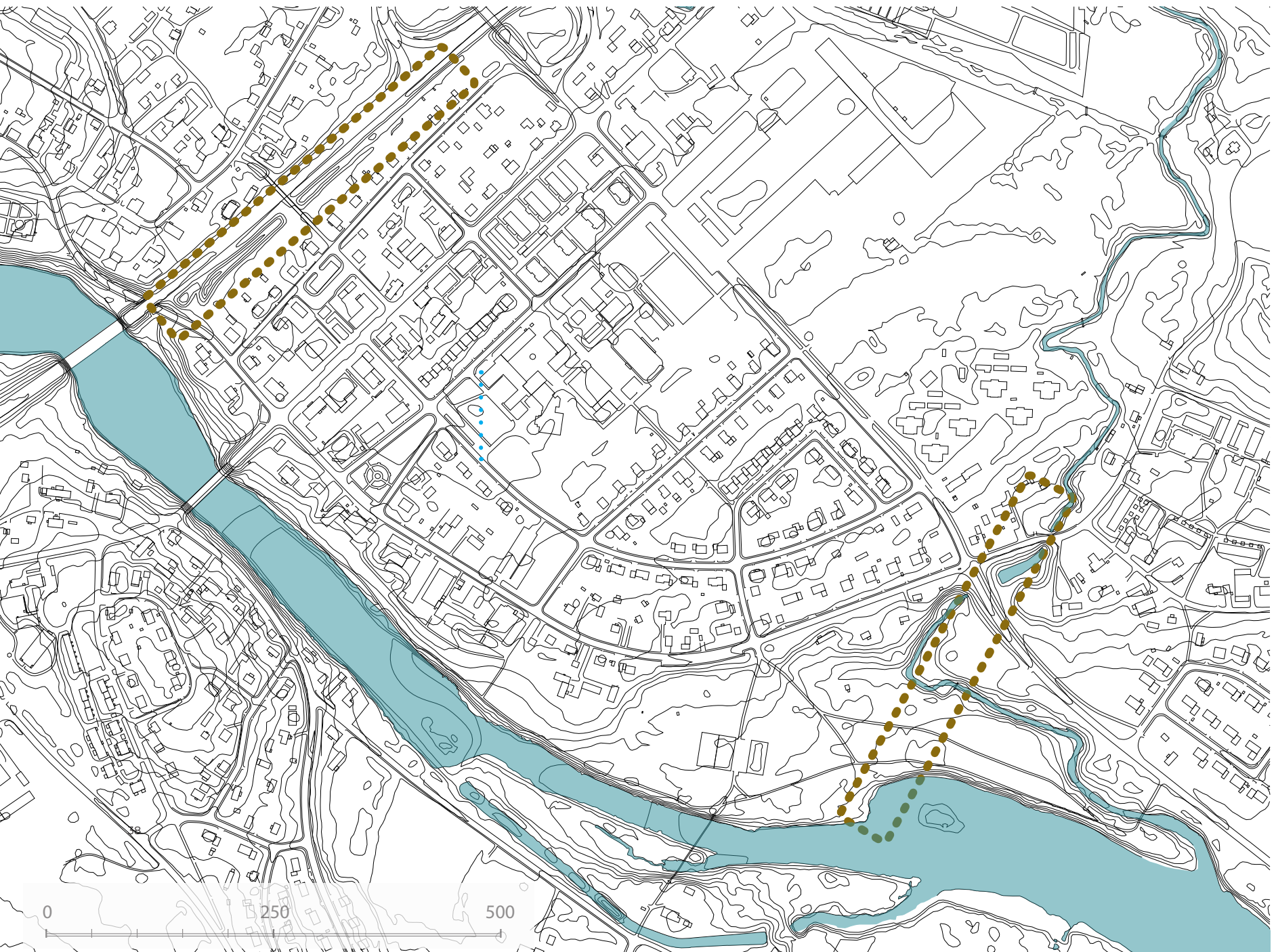
Skogen är också närvarande i Byske. Min bild av Byske är också en där man kommer ut ur skogen och möter havet. Visst finns det i älvdalen också ett odlingslandskap, bland annat kring Byske by, väster om samhället, men det som idag utgör centralorten Byske har skogen tätt in på knutarna. Vandrar man runt i Byske finner man sig gång på gång vara under upphissade tallkronor och spanandes ut mot mer öppna ytor.

På den norra älvstranden kan man lätt se att det som vi idag kallar Byske samhälle går att dela in i tre höjdnivåer. Den högst belägna är den delen som ligger väster om nuvarande Europaväg 4. Här finns kyrkan och mycket av byns

äldsta bebyggelse. Direkt öster om Europavägen ligger mellannivån. Här finns det nutida centrum och bebyggelse från 1900-talets första hälft och mitt dominerar. Längst i öster

1. Utblick mot havet.
2. Skiss av Byske, sett från söder





E4-alternativet i väster och Havsbadsalternativet i öster markerade.

Sträckningen

I det material som vid olika tidpunkter tagits fram av Trafikverket (Trafikverket, 2010; Banverket, 2006) nämns totalt tre olika lägen för järnvägens sträckning förbi Byske.

Ett ligger väster om samhället, ett i anslutning till Europaväg 4 som går genom orten, och ett ligger längre österut, i en befintlig kraftledningsgata. Jag har i mina analyser för att välja plats för banans sträckning bortsett från det

västligaste läget. Det har jag gjort för att läget ligger helt utanför samhället och jag ser det inte som rätt plats för att undersöka de frågeställningar jag är intresserad av. Läget har också fått låga värderingar i utredningarna eftersom få människor på orten skulle kunna nå stationen till fots med den placeringen.

Beslutskriterier

För att kunna ställa de två föreslagna stationsplaceringarna mot varandra behövs några kriterier, eller aspekter som bedöms som viktiga för valet av plats.

Jag valde att ta hänsyn till om placeringen medför nya fysiska eller visuella barriärer på orten, hur samverkan med andra trafikslag kan ske, hur möjligheterna för stationsnära expansion av samhället ser ut, hur lätt det blir att nå den nya stationen utan bil, samt hur centrumbildningen påverkas.

Barriäreffekter

En järnväg ovan mark medför alltid en barriäreffekt, det är

svårt, och endast på utpekade ställen tillåtet, att passera en järnväg i marknivå. Bil-, gång- och cykelvägar måste dras under eller ovanför järnvägen och långa sträckor längs järnvägen blir utan möjlighet att passera. Placeras järnvägen på en bro ovanför omgivningen blir den fysiska barriären mindre och passering kanske lättare. Den visuella barriären blir däremot ofta tydligare - bron skymmer helt enkelt utsikten.

Samverkan med andra trafikslag

På de flesta orter av Byskes storlek finns en busstation. Kring denna finns en etablerad trafik och ett invariant resmönster. Detta kan komma

att påverkas vid uppförandet av en järnvägsstation. Ett ökat resande med tåg kan också innebära nya behov av parkeringsplatser. Detta är utrymmeskrävande och måste tas i beaktande vid val av placeringen.

Stationsnära expansion

Kopplat till parkeringsfrågan är också tillgången på byggbar mark runt om stationen om man förutsätter att etableringen också medför ett ökat bostadsbyggande och ökad handel.

Tillgängligheten

En faktor som kan avgöra hur många som använder tåget i sin vardag är hur

lätt det är att ta sig till och från station till fots eller med cykel. Antalet boende och arbetsplatser på promenadavstånd från de olika stationslägena har alltså betydelse.

Centrumbildning

En ny station nära ett befintligt centrum kommer att befästa det området som ortens centrum, medan en stationsplacering utanför befintligt centrum kan medföra en centrumförskjutning.

Utifrån de kriterier jag hade satt upp som viktiga att ta hänsyn till vid val av plats för stationen, sammanställde jag för- och nackdelar med de två alternativen:



Inom en cirkel med radien 1 km (blå) från E4-alternativet 1100 invånare och 700 arbetsplatser medan samma cirkel kring Havsbadsalternativet täcker in 1500 invånare och 700 arbetsplatser. Om cirkeln utökas till 2 km radie (gul) är de två alternativen likvärdiga (Trafikverket 2010).

För- och nackdelar

En fördel med E4-alternativet är att centrum kan fortsätta att utvecklas på nuvarande plats. På en mindre ort kan ett tydligt centrum bidra till att stärka ortens identitet. Att regional busstrafik redan är etablerat här är också en fördel, även om busstrafik är relativt anpassningsbar till ändrade förhållanden. Till E4-alternativets fördel talar också att vägbanken och trafiken redan idag är en barriär och även om en järnväg skulle förstärka den så uppstår ingen ny barriär.

Till havsbadsalternativets fördel bör nämnas att det i det läget är fler boende och fler arbetsplatser som får gångavstånd (max 1 km) till stationen. Från det här läget blir det också gångavstånd till havsbadet och campingen, vilket kan minska bilanvändningen bland besökarna där. Här finns det också mer mark för en expansion av orten i stationsnära läge. Att lägga stationen utanför nuvarande centrum innebär inte en omedelbar flytt av nuvarande centrum, men på sikt kan antas att en förskjutning av centrum mot stationen uppstår, med risk för att otydlighet uppkommer. På ännu längre sikt kan ett nytt centrum etableras kring stationen. Detta kan vara både positivt och

negativt. En nackdel med Havsbadsalternativet är förstås att det kan bli intrång i områden med naturvärden och även att det tillkommer visst buller i och med tågtrafiken. Intrånget i naturvärden och den fysiska barriäreffekten kan dock lindras här genom att banan och stationen placeras på en bro över landskapet.



3.

1. E4-alternativet, Europaväg 4 mot söder.
2. Bäckgatan från norr och kraftledningsgatan där banan kan komma att dras.
3. Ringvägen från norr, mot Bäckgatan.



1.



2.

5. Förslaget



Kontakt med älv och hav.

En vision

I mitt förslag för Byskes nya station har jag velat vara visionär. Jag ser det inte bara som att orten ska kompletteras med en station och att nya resemöjligheter uppkommer. Jag ser järnvägsetableringen med tillhörande station som en stor möjlighet för Byske att utvecklas ytterligare. Jag vill att stationen blir en del av det som gör Byske minnesvärt och att Byskeborna ska känna tillhörighet med sin station. Med de nya möjligheterna att både bo i och besöka Byske tänker jag mig att Norrbotniabanan kommer att bidra till en befolkningstillväxt och ett expanderande näringsliv i

Byske.

Precis som för 100 år sedan, tror jag att järnvägens ankomst kan leda till att orten växer och jag tänker mig att kanske 20 år efter stationens öppnande har Byskes befolkning vuxit till drygt 3000 invånare. Därmed uppstår också ny efterfrågan på bostäder och underlag för fler handels- och serviceföretag på orten. Något som jag i mitt arbete velat lämna utrymme för.

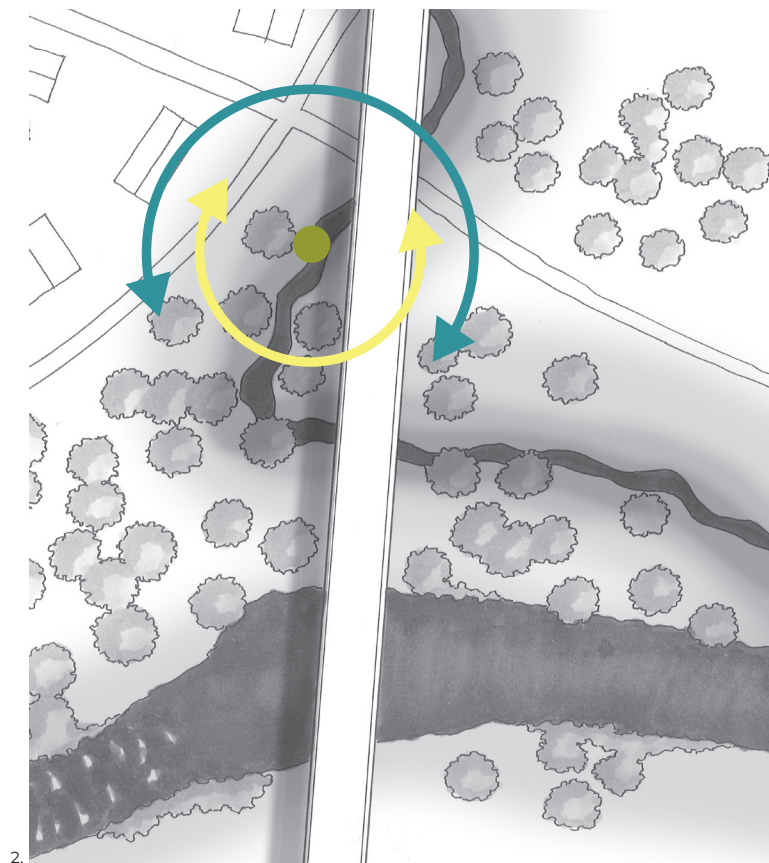
Den plats som jag valde att placera mitt stationsförslag på är det så kallade Havsbadsalternativet. När jag väger samman för- och

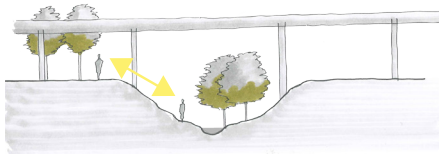
nackdelarna tycker jag att de pekar mot detta läge. Jag vill med mitt förslag visa på stationens potential att vara Byskes ansikte utåt och detta läge är ur den aspekten klart bättre än läget vid E4:an. Eftersom järnvägen och perrongen i det här läget kan gå på en bro, ovanför landskapet kommer kontakten med älven och med havet här att vara tydlig. Kring stationen kommer också att finnas en koppling mot det rekreationsområde med uppvuxen och karaktäristisk tallskog som finns vid älven.



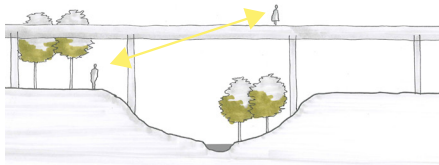
I området för Havsbadsalternativet finns en bäck, Byskebäcken, som rinner invid kanten av en liten rasbrant och eftersom en av mina målsättningar var att ge stationen någon form av lokalanknytning tog jag en utgångspunkt i botten av denna lilla "bäckravin". Det blev en förankringspunkt i landskapet som stationen fick röra sig runt. Med den här förankringen som utgångspunkt ser jag platsen, med den nya banan upphöjd på en bro, som uppdelad i tre olika nivåer.

1. Havsbadsalternativets plats. Skala 1:4000
2. Gestaltningförslaget har en centralpunkt i bäckravinen.
3. En ravin i miniatyr.

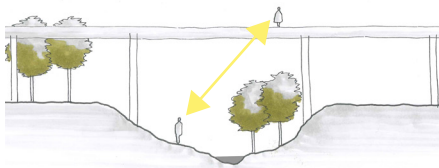




Den understa nivån är naturen, den som alltid funnits där och utgjort grunden för ortens existens. Den representeras på platsen av bäckravinen och naturen som kommer in i stationsområdet tack vare den.



Mellannivån är den vardagliga nivån - det liv som utvecklats av människorna på orten och deras vardagliga rörelser. Den här nivån representeras av gatunätet och byggnaderna i byn.



Den översta nivån är den där vi blickar mot horisonten och söker kontakterna utåt. Här är utblickarna långa och hastigheten hög. Den representeras av banan och perrongen som höjer sig över de andra nivåerna.

1.

1. Kopplingar mellan olika nivåer.
2. Förslaget till stationsområdet. Förtätning sker kring stationen, indikerat med snedstreckade byggnader. Skala 1:4000





1.



2.



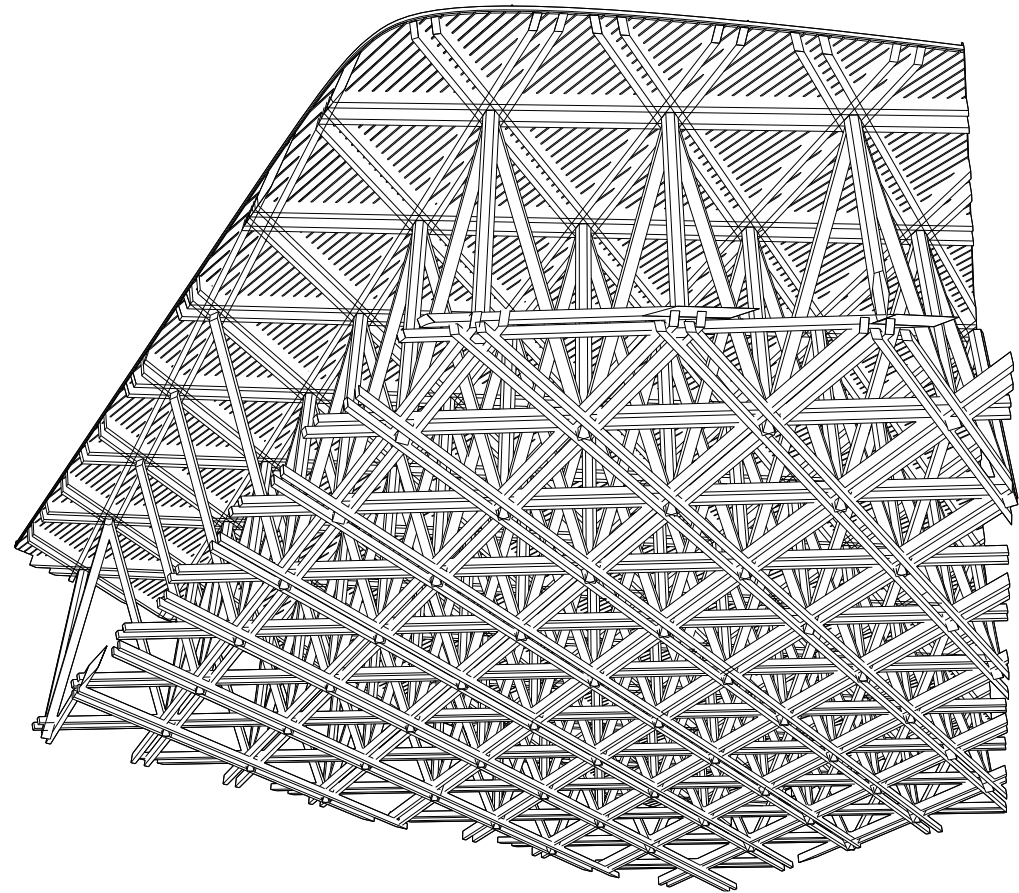
3.

1. Islossnign i Byskeälven.
Foto: Anna-Caritha Sundström
2. Svepande isflak
3. Modell

För utformningen av själva stationsanläggningen hämtade jag inspiration från älven och skogen. En bild som jag hade var ett tak som sveper ner från banan och bromsar upp i Byske. Taket ska utgöra en gest och ge stationen en karaktär som sticker ut.

Taket består av en fackverkskonstruktion i trä. Fackverkets volym kan liknas vid vattenmassorna i älven eller vid tallarnas grenverk. Det bär upp takskivor, som i liknelsens värld antingen är isflak i den flödande älven, eller snötäcket på trädkronorna. Takets rörelse går från banas värld av fart, sveper ner och landar i Byske vardagliga värld.

Stationsbyggnaderna som ligger fritt under taket, på mellannivå, eller den vardagliga nivån, får former och storlekar som är mer i samklang med den lokal byggnadsstilen



Trästruktur, tak

Om mitt förslag

Min vision för stationsområdet är att det ska vara mer än en plats man uppsöker för att kliva av och på tåget. Här ska råda en avslappnad stämning och platsen ska vara en mötesplats och en del av vardagen i Byske.

Jag vill att det vid stationen ska finnas ett litet torg där Byskebor som är ute på den dagliga motionsrunda kan stanna till en stund och där ortens yngre kan träffas och umgås medan man väntar på kompisarna som kommer med tåget. Då platsen ligger mellan havsbadet och centrum blir det en naturlig mötesplats under de ljusa sommarkvällarna.

Jag tänker att här ska finnas en vidare service än bara biljettautomater. Kanske finns här en servicebutik och ett café. Här

finns också serviceboxar för uthämtning av paket, hämtning av så kallade matkassar och förvaring av resgods.

För resande och för andra finns också en biblioteksfilial eller ett bokbytesrum. De här olika merfunktionerna gör att stationen blir en central plats i byskebornas liv, oavsett om de ska med tåget eller ej.



1. Vinterpromenad.
Foto: Sofia Strand
2. Torget som en lugn och trafikfri plats där människor träffas och kan slå sig ner en stund. Foto: Okänd.
3. Illustration



1.

2.

Stationsområdet är också porten till naturen. Härifrån finns koppling till grönområdet som tar dig ner mot älven och den sandiga tallskogen ovanför älvbrinken.

Precis som det övriga Byske förändras livet på stationen vintertid. Torget blir mer stillsamt men är alltjämt en plats där folk träffas. Solstrålarna, med sin låga vinkel, ger knappt någon värme men skänker en klarblå krispighet till vinterlandskapet. Pensionärs-

paret som är ute och motionerar sin lilla hund i området nere vid älven springer på grannens dotter som just kommit hem från en föreläsning i Luleå och nu ska plugga till tentan. Någon lånar sig en bok och slår sig till ro inne i stationsvärmerna för att få sig en lugn stund innan tåget ska gå.



Stationen ska ha både en lokal anknytning som gör att den tillhör Byske, och en egenart som väcker uppmärksamhet och gör den minnesvärd. I kombination tror jag att dessa egenskaper hjälper till att stärka en positiv bild av Byske.

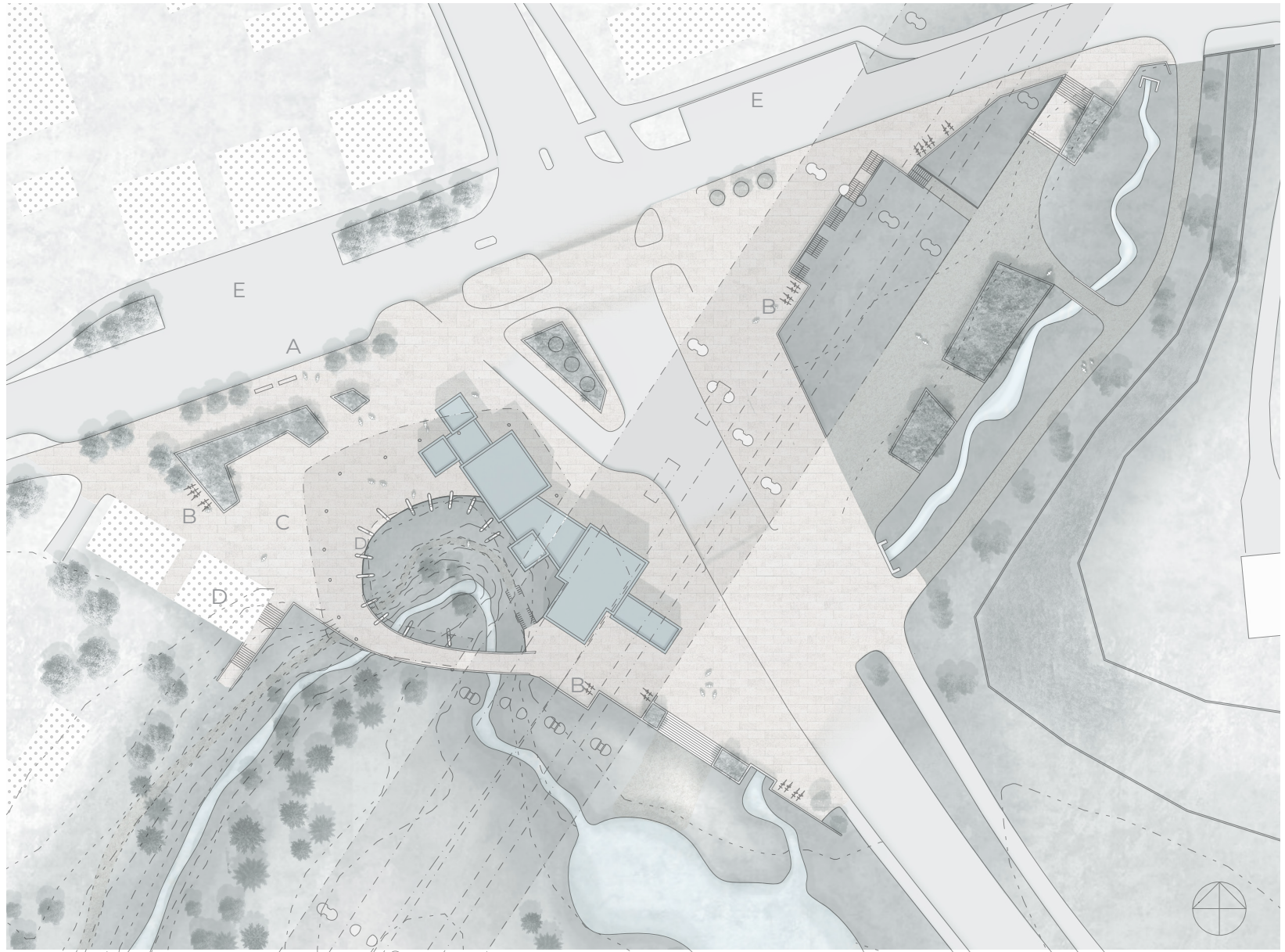
I mitt förslag har banan vid passeringen av stationen tre spår. Enligt samtal med Britta Pedersen¹ det mest troliga scenariot för en station i Byske. En mittperrong med ett spår på vardera sida gör att två tåg med olika färdriktning kan stanna vid stationen samtidigt. Ett tredje spår kommer att vara ett så kallat snabbspår, där förbipasserande tåg inte behöver sakta in vid passering av stationen. Av säkerhetsskäl får ett sådant spår inte ligga intill perrongen.

Givet de naturgeografiska förutsättningarna är det också mest troligt att banan kommer att placeras på en bro om Havsbadsalternativet väljs för Byske. Därför är mitt förslag enligt detta.

¹ Britta Pedersen, Landskapsarkitekt, Trafikverket. Telefonsamtal mars 2019

Situationsplan

Stationen är placerad i ett område som i dagsläget innehåller mycket grönska. Det är viktigt att bevara den känslan, vilket underlättas av placeringen uppe på en bro. Idag finns en liten park och en liten fågeldamm öster om korsningen Bäckgatan/Ringvägen. Utrymmet för dammen blir för litet när Norrbotniabanan kommer, men genom att anlägga en ny damm på södra sidan av Bäckgatan, intill stationen stärks parkkaraktären i detta grönområde. Ett parkstråk behålls utmed banan för att binda ihop skogsområdena i norr med grönområdet ner mot älven.



- A. Bussangöring
- B. Cykelparkering
- C. Stationstorg/Café
- D. Servicebutik/Café
- E. Parkering

Situationsplan. Skala 1:400



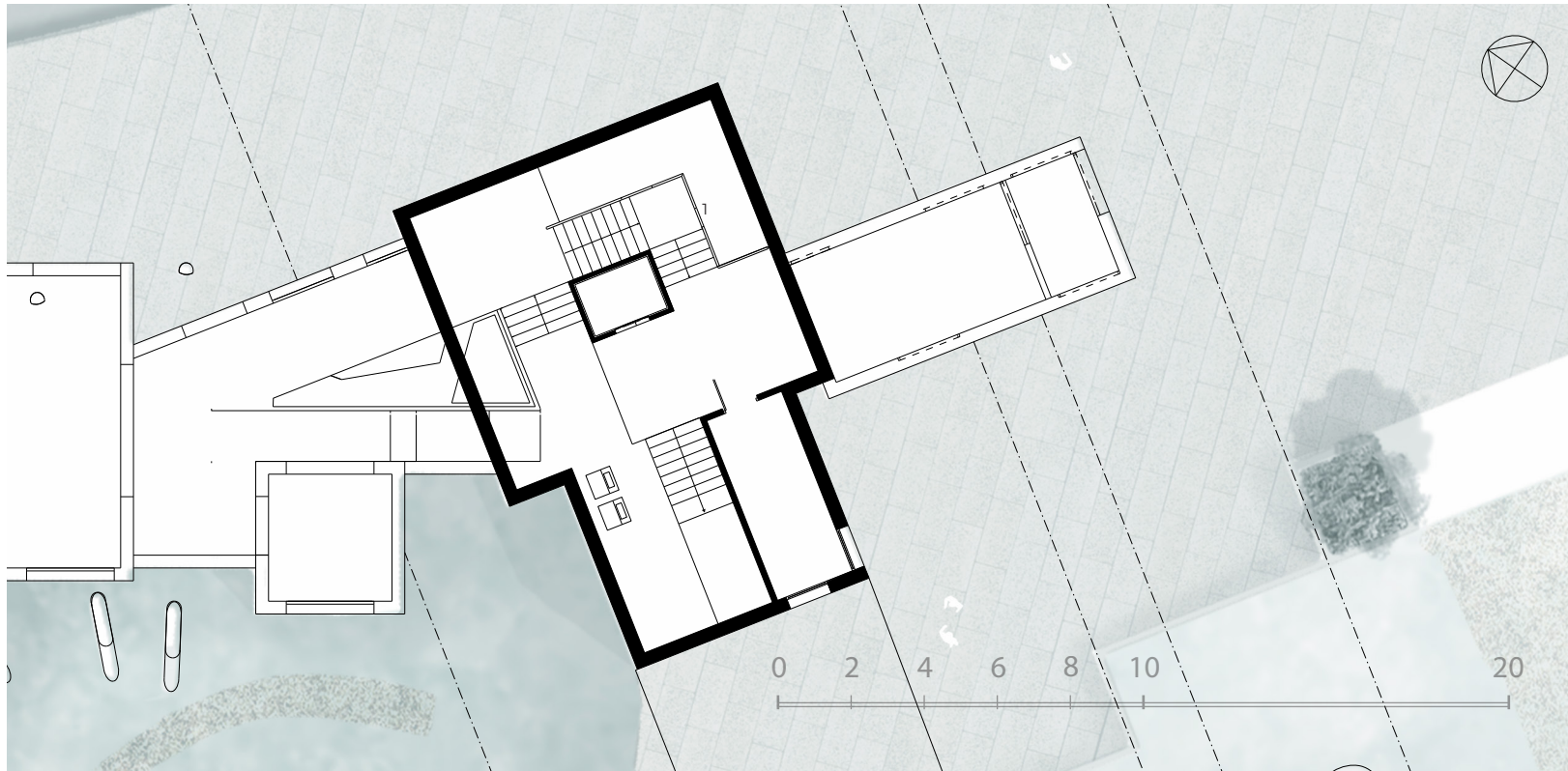
Plan 1. Skala 1:200

Planer

Till vänster visas plan 1 och på kommande sidor visas plan 2 och 3. Plan 1 rymmer huvuddelen av de klimatskyddade stationsutrymmena. Entréerna är placerade mot torget och mot havsbadet. Delar av stationbyggnaden är placerad

under banan. Plan 2 är ett mindre mellanplan. Det fungerar både som en vilplan för de som väljer trapporna upp till perrongen, och ett mindre väntutrymme för dem som föredrar att vänta nära tåget.

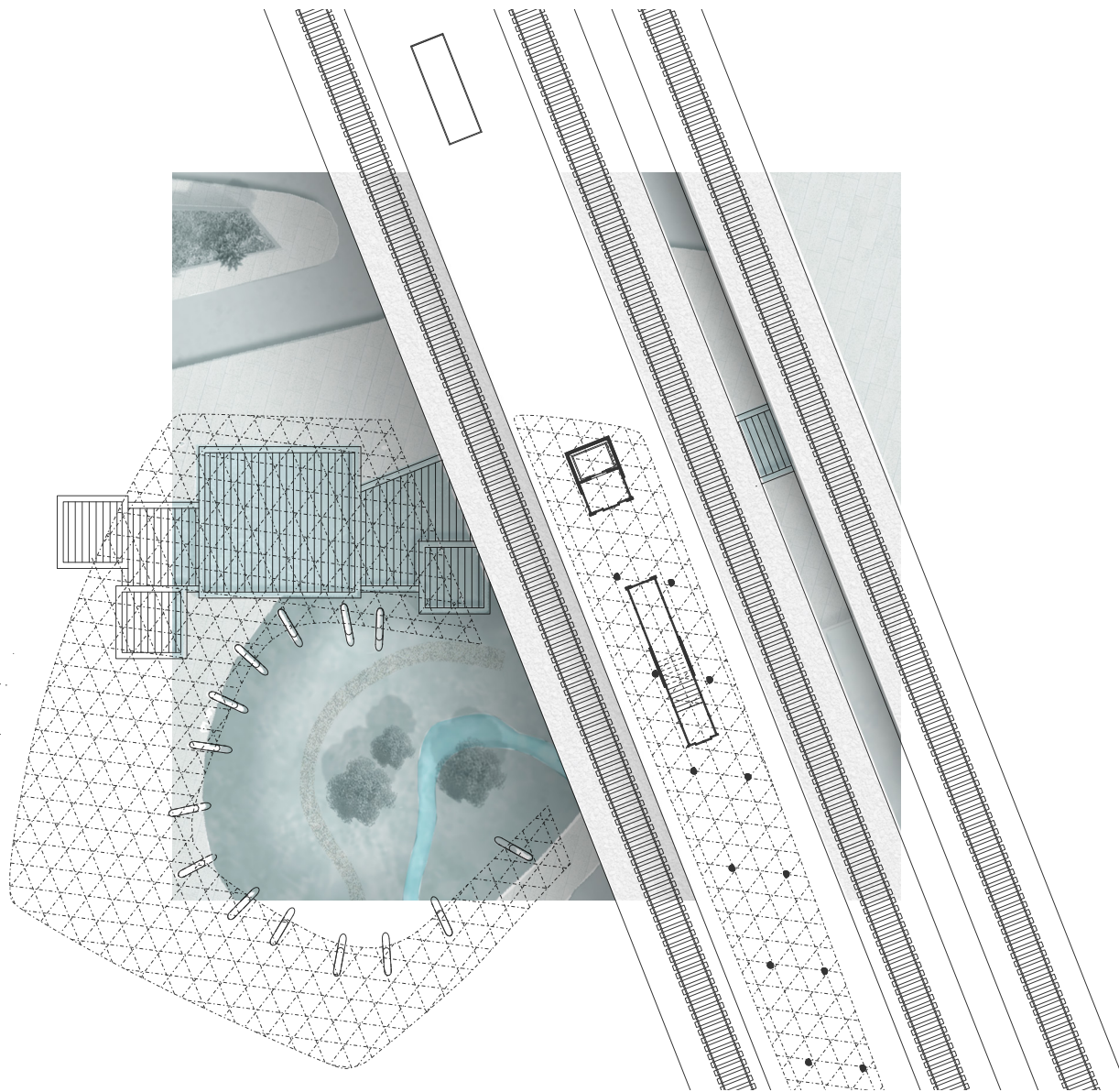
1. Biljetter
2. Bokbyte
3. Väntutrymme
4. Boxar

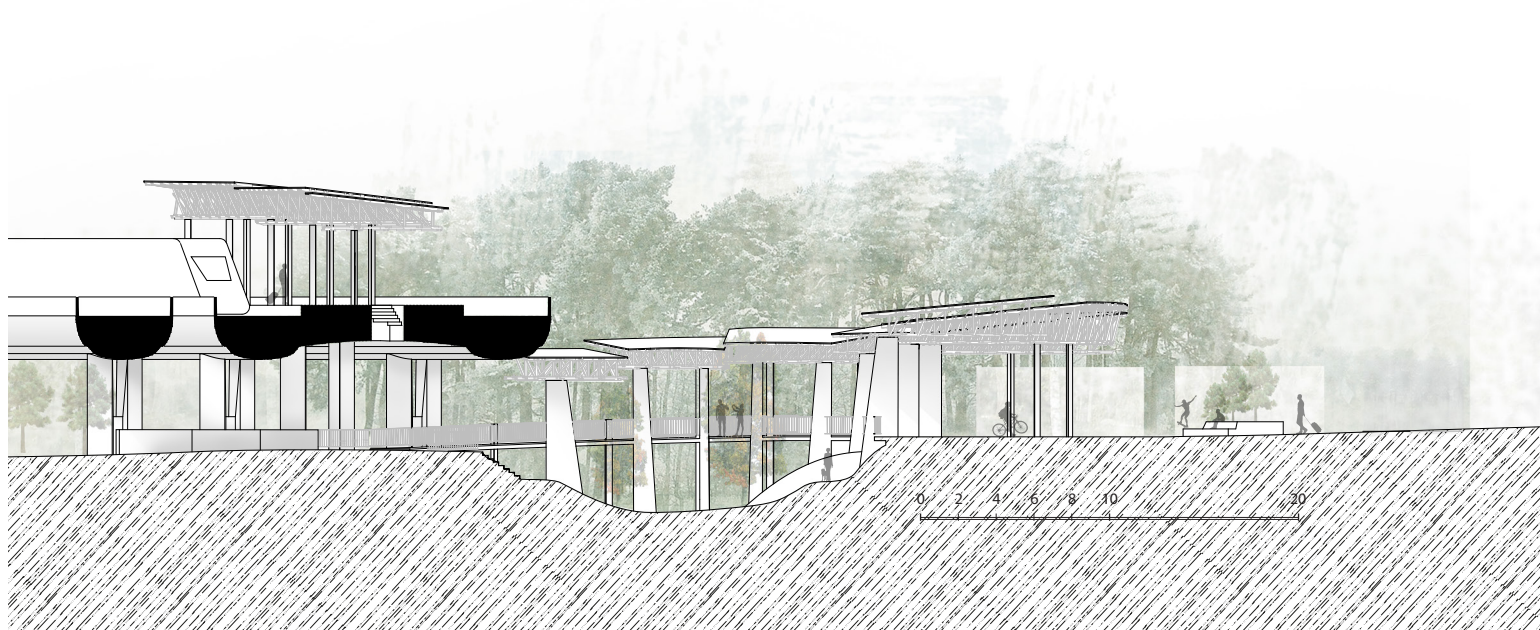


Plan 2. Skala 1:200

1. Väntutrymme

Plan 3. Perrongen. Skala 1:400



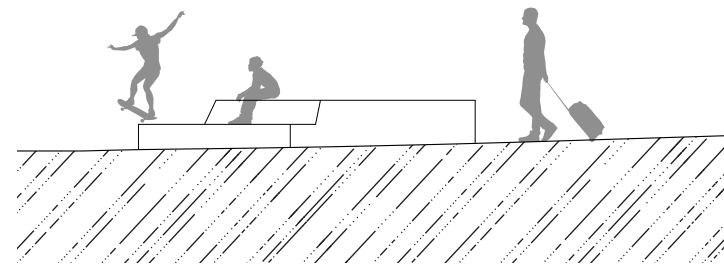


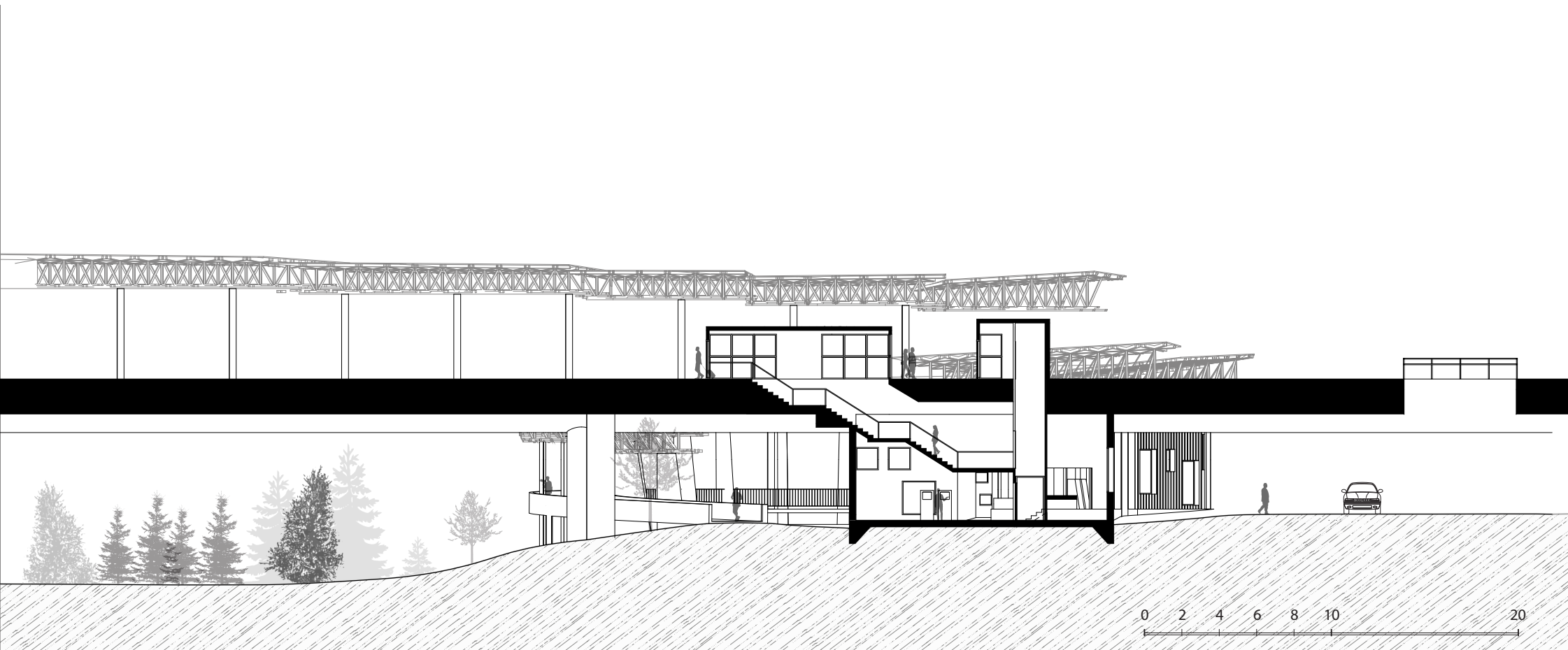
Sektion A:A, skala 1:400

Sektioner

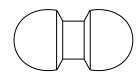
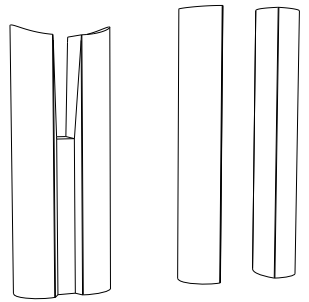
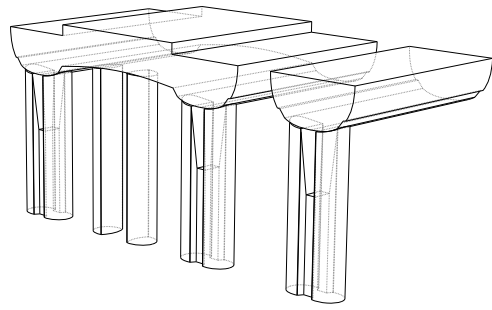
Med ravinen som centralpunkt placerar sig stationsområdet på mellannivån i landskapet, den som man kan kalla den vardagliga nivån. Kopplingen är tydlig både till den naturliga nivån, eller till historien om man så vill,

och till den nya nivån som utgörs av banan och perongen. Torget utgör en central plats i området och är en viktig mötesplats.

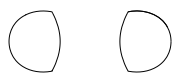




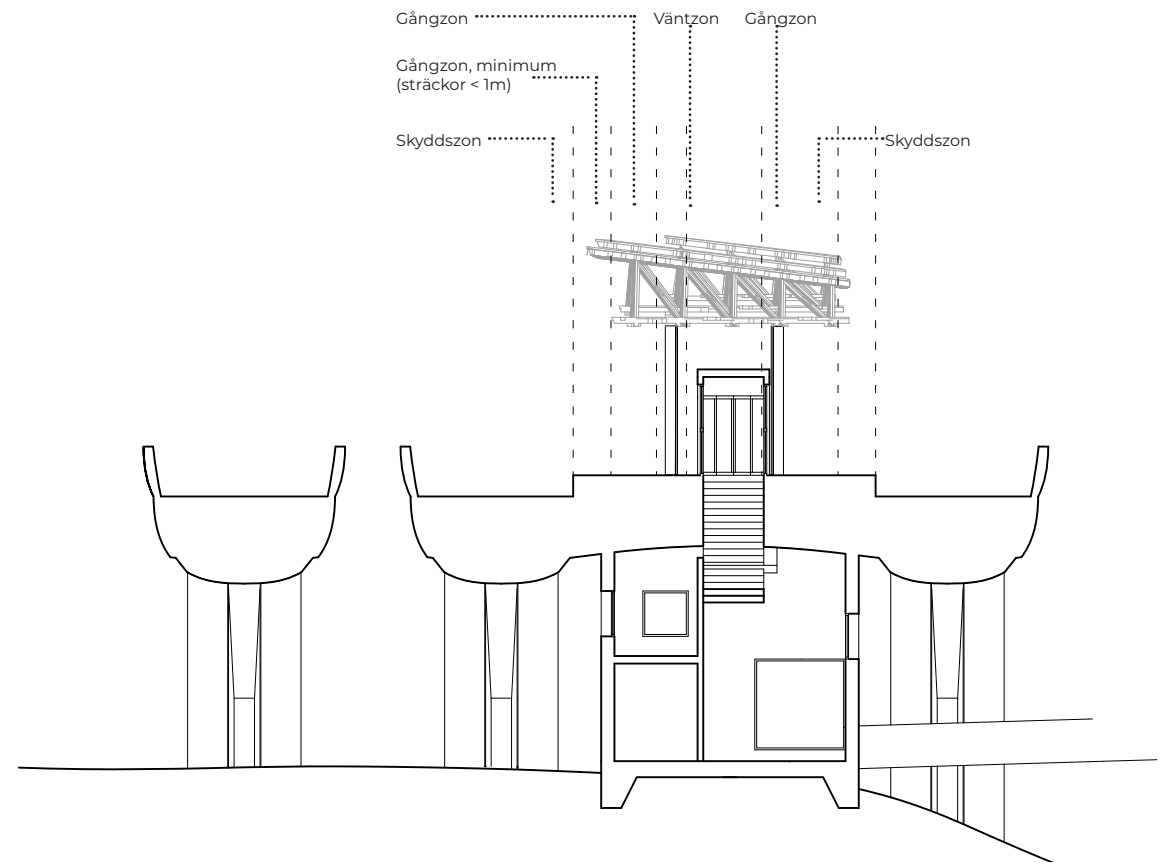
Sektion B:B, Skala 1:400



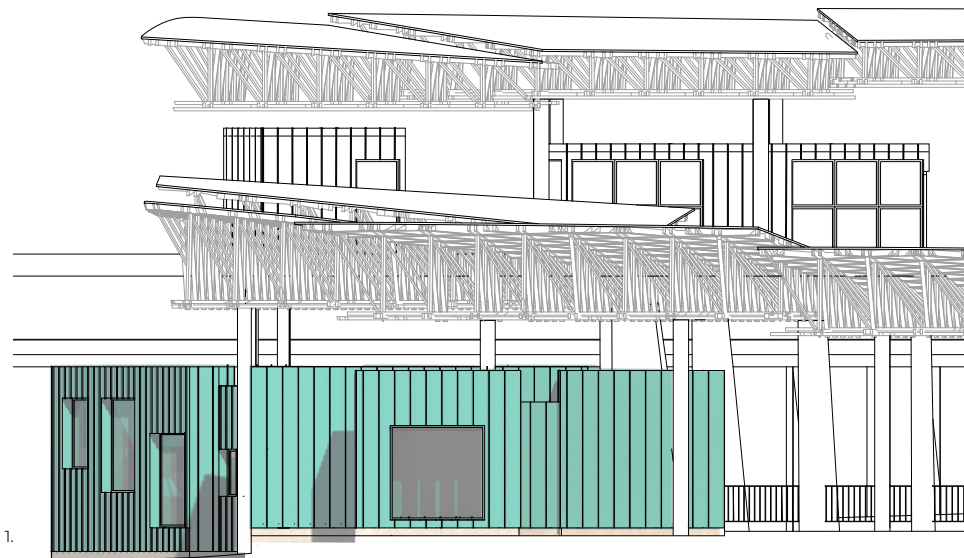
Pelarnas utformning



Skala 1:200

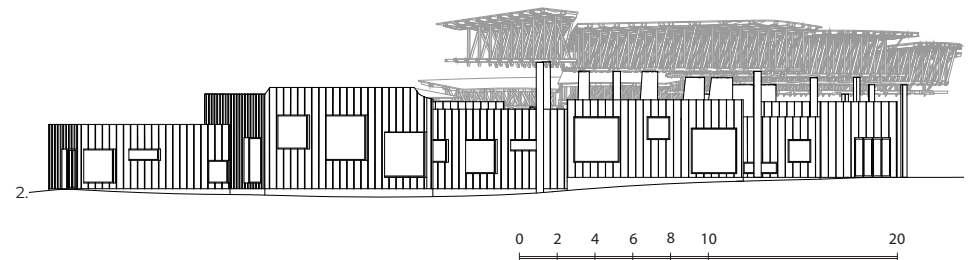


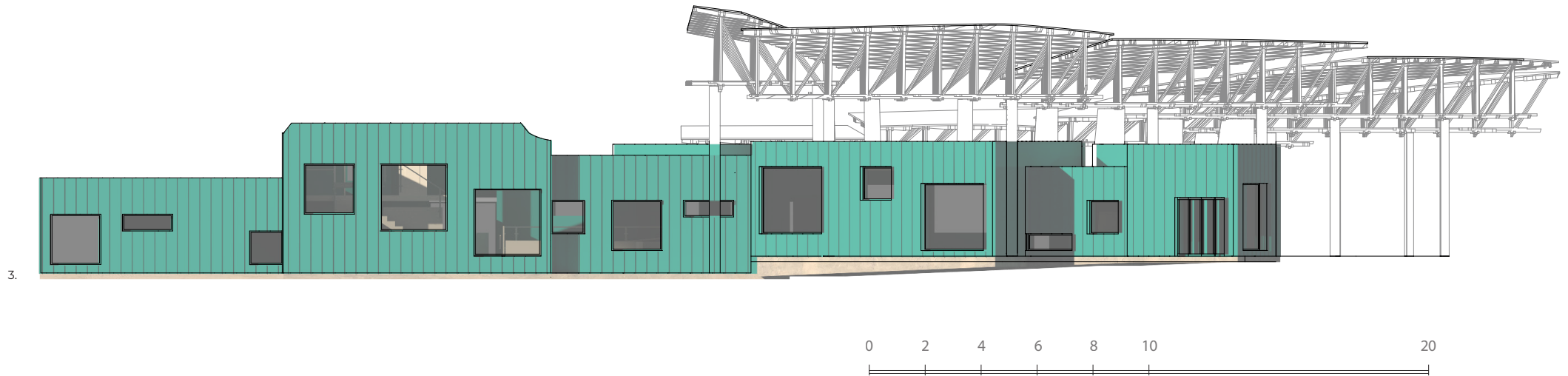
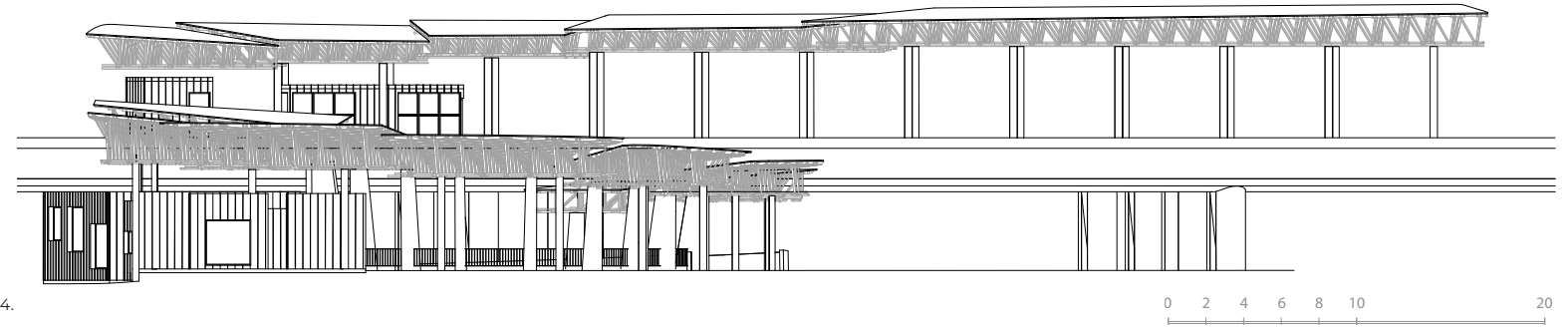
Sektion C:C. Perrongens bredd följer Trafikverkets krav. Skala 1:200



Fasader

1. Fasad mot nord-väst, skala 1:200
2. Fasad mot nord-ost
3. Fasad mot nord-väst
4. Fasad mot nord-ost, skala 1:200

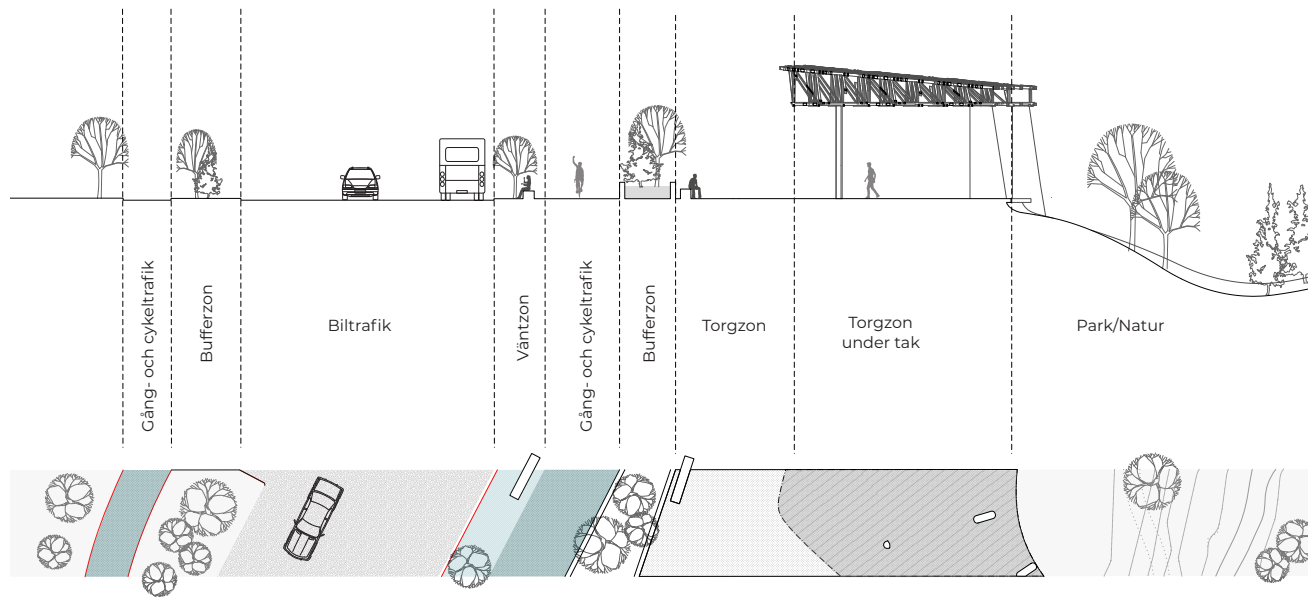




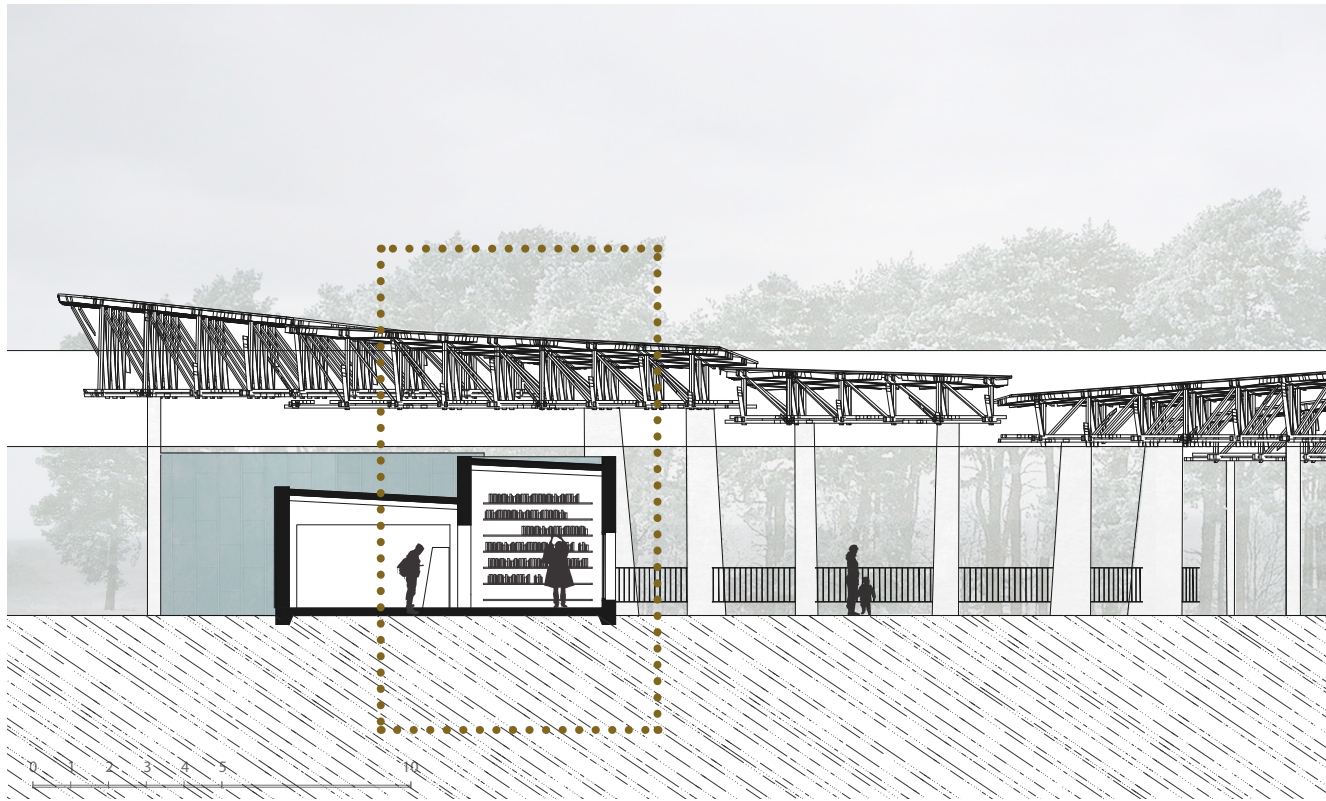


entré

Illustration, vy från öst



Zonindelning över torgplatsen



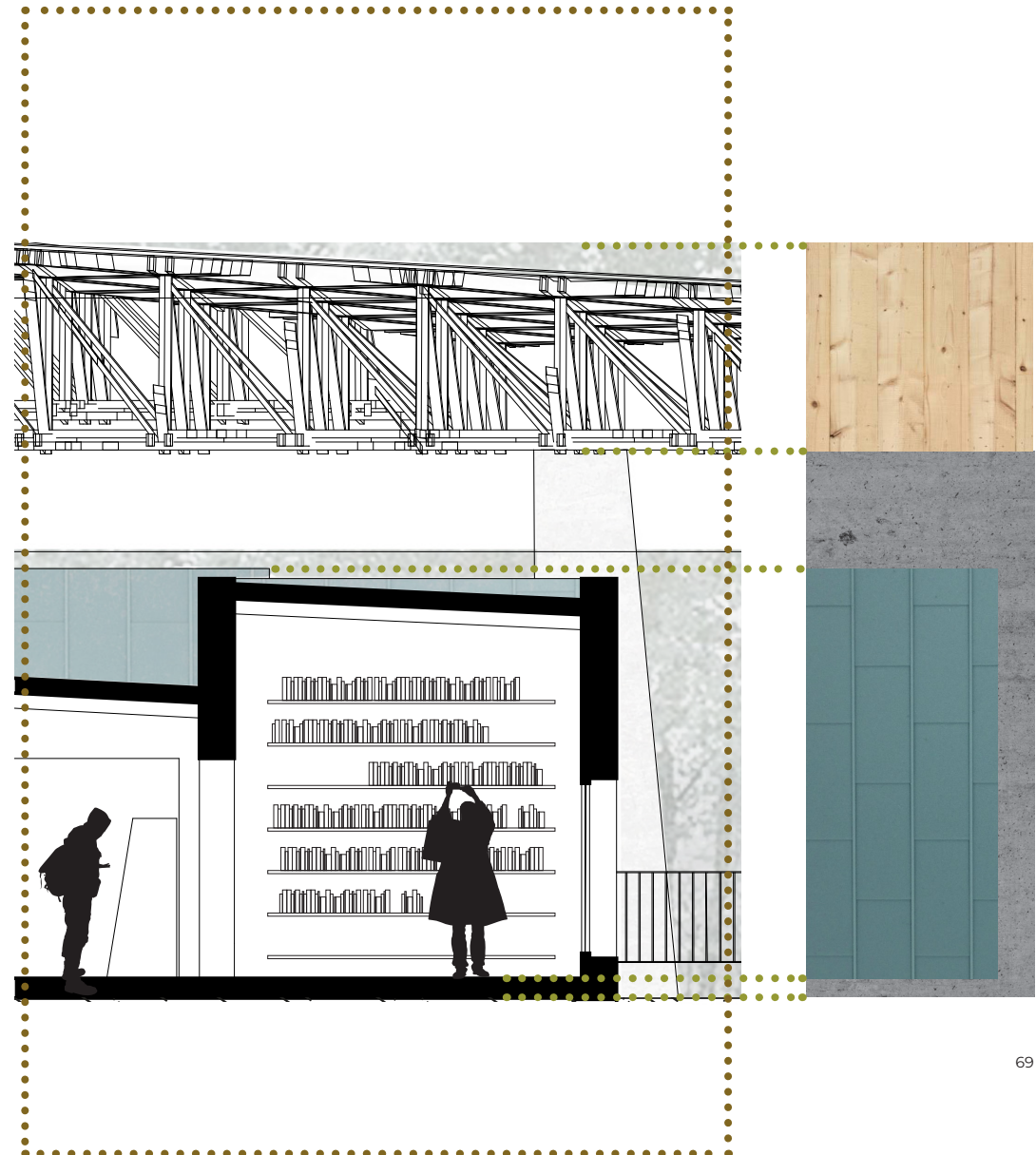
Sektion D:D, skala 1:200

Material

Det svepande takets konstruktion är i huvudsak ett fackverk av trä. Användningen av synligt trä ger en värme till miljön och kopplingen till skogslandskapet och ortens sågverkshistorik känns uppenbar.

Fasaderna är klädda med falsad plåt. Färgen går mot en petroleumaktig kulör. Då storleken och proportionerna på de byggnadsdelar som utgör själva stationbyggnaden liknar den lokal byggnadsstilen har jag valt fasadmaterialet för att bryta ut denna byggnad från omgivningen.

Betong är materialet i pelarna som bär upp taket ända ner ifrån botten av bäckravinen. Materialet får här representera berggrunden och stå för den stabila grunden, det som allting vilar på. Betongen kommer också att visuellt binda samman stationsmiljön med järnvägsbron.



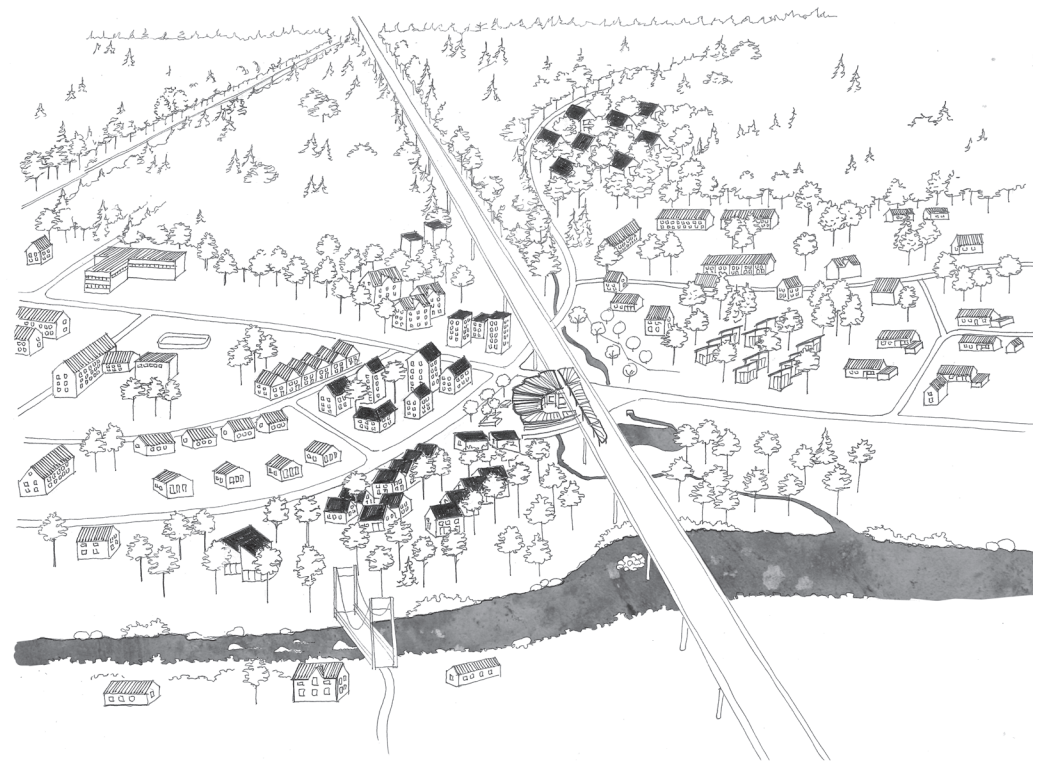


5. Slutord

Järnvägar är minst sagt framträdande element i landskapet och när det skär igenom städer och samhällen är konsekvenserna stora och väl synliga. Med tanke på att dessa satsningar också generellt sett är mycket beständiga över tid, är det naturligtvis av mycket viktigt att satsningar på järnvägsbyggande är väl genomtänkta.

Min ambition har varit att skapa en plats mer än en station. Jag har velat att platsen ska koppla ihop i största allmänhet. Koppla ihop plaster med andra platser, människor med andra människor och naturen med det mer urbana. Jag tror att mitt förslag åtminstone kan fungera som en bra ingång till en diskussion om vad man vill uppnå utöver en av- och påstigningsplats.

Förhoppningsvis blir Norrbotniabanan byggd och då ser Byskes chans att få en station god ut. Jag tror att det innebär en stor möjlighet för orten som bör tas tillvara på bästa sätt. Att det förenklar vardagen när man snabbt och enkelt kan förflytta sig över stora avstånd känns självklart. Men med bra utformning kan stationen också bli ansiktet utåt och stärka ortens identitet, precis som stationer har gjort ända sedan järnvägens barndom.



6. Källor

Banverket (2006). Förstudie Norrbotniabanan ny järnväg Umeå - Luleå. Slutrapport. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Norrbotniabanan/Dokument/Forstudier/> [2019-09-10]

Ferrarini, Alessia (2005). Railway stations: from the Gare de l'Est to Penn Station; Aix-en-Provence, Arnhem, Berlin, Florence, Frankfurt-am-Main, Kyoto, Lyons, London, New York, Paris, Singapore, Seville, Zurich . Milano: Electa

Finansdepartementet (2014). Budgetpropositionen för 2015 (Regeringens proposition 2014/15:1). Stockholm: Regeringskansliet.

Ingemarsson, Niklas (2006). 150 år på spåret. *Populär Historia* (7-8)

Lantmäteriet (2019). Byske socken Byske nr 1-9 11-14. [Fotografi]. https://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/show.html?showmap=true&archive=LMS&nbOfImages=5&sd_base=lms2&sd_ktun=4c4d535f5a352d32313a32 [2019-08-28]

Näringsdepartementet (2018). Förlängning av transportkorridor till Norrland och Norge. Pressmeddelande. Stockholm: Regeringskansliet. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/03/forlangning-av-transportkorridor-till-norrland-och-norge/>

Parissien, Steven (1997) Station to station. London: Phaidon.

Skellefteå Kommun (2019). Byske centrum. <https://www.skelleftea.se/default.aspx?id=13492> [2019-08-25]

Trafikverket (2019). Sveriges järnvägsnät. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/Sveriges-jarnvagsnat/> [2019-08-25]

Trafikverket (2010). Järnvägsutredning 130, Ostvik - Länsgränsen AC/BD. Slutrapport. https://www.trafikverket.se/contentassets/0f252e064bed436e9e6a7e04077c0447/ju130/slutrapport_ju_130_100317.pdf [2019-08-25]

Westerlund, Ernst (red.) (1958). Byske socken: bidrag till en bygdeskildring. Byske: Byske sockenbokskommitté

Bildkällor:

Om ej annat anges är bilderna tagna av författaren

Hedlund, Pär (2016) [Fotografi]. https://www.pictame.com/media/1381896898478113713_24737666 [2019-08-29]

Nilsson, Harry (1974) [Fotografi] <https://astriderika.wordpress.com/2011/07/22/lets-go-on-a-roadtrip/> [2019-09-11]

Okänd. (2016) P.H. Brown Italian Village Square in Summer Watercolor. [Fotografi]. <https://www.the-saleroom.com/en-gb/auction-catalogues/channel-island-auctions-ltd/catalogue-id-srcha10007/lot-23a9f267-5774-4967-ad4e-a5c500da3725> [2019-09-10]

Strand, Sofia (2019) [Fotografi]. <https://sofiastrand.sporthalsa.se/2019/02/12/vinter-i-umea/> [2019-09-10]

Trafikverket (2013) [Fotografi]. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10338/RelatedFiles/2013_060_Stationshandbok.pdf [2019-10-29]