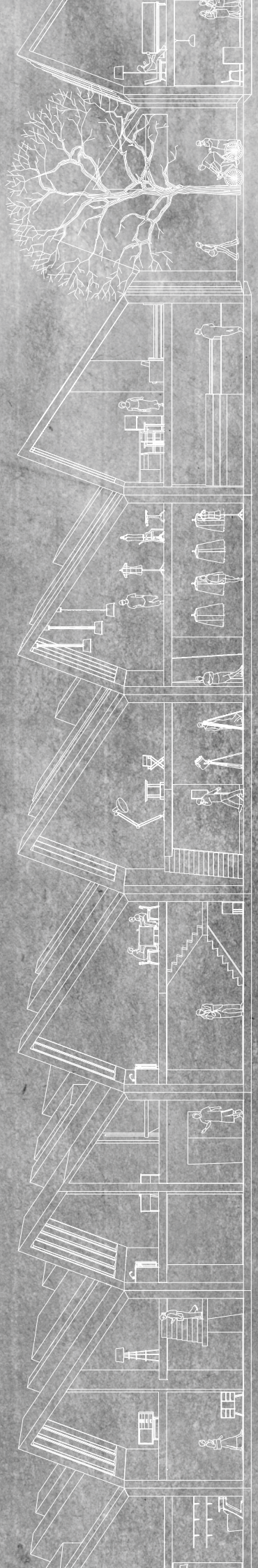


# NÄR INDUSTRI BLIR TILL STAD

elina friberg, therese nyberg











**CHALMERS**

## När industri blir till stad

Chalmers Tekniska Högskola, Institutionen för Arkitektur  
Elina Friberg, Therese Nyberg  
Vt 2012

Examinator: Sten Gromark

Handledare: Björn Gross, Jonas Lundberg & Lena Hopsch

Med speciellt tack till Skövdes planchef, Claes Waxberg  
- för extra handledning och goda råd.



▼ Johan Grönvall, grundare av Sköfde Mekaniska verkstad.

## Abstract

The master's thesis *När industri blir till stad* [Transforming industry towards urbanity] is a visionary proposal for how a centrally situated industrial area in Skövde can be transformed into becoming a part of the existing city fabric.

Skövde's population is currently growing and in order to keep up with the expansion the city needs to build around 300 new dwellings/year until 2025. Today the main expansion is taking place on agricultural land on the outskirts of the city, which increases the demand for new infrastructure and supporting facilities. At the same time the car industry in Skövde is reorganizing and becoming more effective, which will open up centrally located areas for new functions.

Our proposal aims to show an alternative development to the current sprawl, where the industrial area encompass the required growth, as well as bring a new type of facilities and public spaces to Skövde.

The context of the site has been investigated by site analyses, statistics and historical maps. The key factor has been to create a structure that can adapt and evolve over time, a phased development that starts in the revitalization of the old industrial structure. The aim is to further establish Skövde's position as an important node in the region, as well as strengthening connections between different city parts.

The project works with the spatial interaction between public and private, old and new, and open versus enclosed. Together with a mixed program these contrast pairs contributes to shape the new identity for this borderland area.

The future of the manufacturing industry is uncertain. Many European companies are dealing with the forces of globalization, where the market urge for a fast and cheap production with the result that the production moves abroad or the company is bought up by global actors. The

architectural remains in the local context are either left like empty skeletons or erased to the ground by bulldozers. This project shows two examples on how to reuse parts of the industrial structure for both commercial and private use, and by so gaining qualities of identity and history otherwise lost.

*Genom att presentera en vision för en ny stadsdel i Skövde vill vi förmedla svaret till en fråga som inte ställts. Ett svar som visar ett långsiktigt och sammanhängande perspektiv för hur Skövde skulle kunna växa sett över en längre tidsperiod.*

*Vår ambition är att förmedla en vision som är utforskande samtidigt som den tar itu med några av stadsplaneringens mest aktuella problem. För vem bygger vi staden och på vilket sätt bygger vi den? Hur kan småskalighet integreras med storskalighet? Hur möter det publika det privata och hur skapar man en centrumfunktion som bygger på fler värden än shopping?*





## Innehållsförteckning:

|                                    |              |   |              |                              |                |
|------------------------------------|--------------|---|--------------|------------------------------|----------------|
| <b>INLEDNING</b>                   | <b>12-15</b> | <b>KVARTERET PENTA</b>                              | <b>40-45</b> | <b>FÖRSLAGET : HALLARNA</b>  | <b>70-85</b>   |
| Inledning                          |              | Tegel och sågtränder                                |              | Transformeringen av hallarna |                |
| Metod och Verktyg                  |              | Befintliga byggnader                                |              | Hallarnas uppbyggnad         |                |
| Teori                              |              | Om Boulognerskogen                                  |              | Transformationskoncept       |                |
| Resultat                           |              |   |              | D-hallen → Kv. Motorn        |                |
|                                    |              |   |              | B-hallen → Kv. Komponenten   |                |
|                                    |              |   |              | Inzoomad del Kv. Komponenten |                |
| <b>BAKGRUND</b>                    | <b>18-29</b> | <b>VIKTIGA STÄLLNINGSTAGANDEN</b>                   | <b>48-55</b> | <b>SEKTION A-A</b>           | <b>88-99</b>   |
| Från pilgrimsort till industristad |              | Stadens hastighet och publika stråk                 |              |                              |                |
| Industriella drömmar               |              | Riva eller bevara?                                  |              |                              |                |
| Skövdes historiska stadsstruktur   |              | Parker och granngemenskap                           |              |                              |                |
| Skövdes framtida stadsstruktur?    |              | Mångfald och möjligheter                            |              |                              |                |
| Viktiga stadsplanehändelser        |              | Ett levande gatuum                                  |              | <b>KÄLLFÖRTECKNING</b>       | <b>102-105</b> |
| Historisk identitet och utveckling |              | Diskussion: Kv. Pentas potential som en ny stadsdel |              | <b>/MODELLBILDER</b>         |                |
| <b>KONTEXT</b>                     | <b>32-37</b> | <b>FÖRSLAGET : STADSDEL</b>                         | <b>60-67</b> |                              |                |
| Stadens gränser                    |              | Strategier för stadsdelens utveckling               |              |                              |                |
| Omgivande bebyggelse               |              | Stadsdelens utveckling över tid                     |              |                              |                |
| Publika funktioner                 |              | Ett strategiskt läge                                |              |                              |                |
| Ett strategiskt läge               |              | Ett strategiskt läge                                |              |                              |                |
| Infrastruktur och grönområden      |              | Ett strategiskt läge                                |              |                              |                |
|                                    |              | Ett strategiskt läge                                |              |                              |                |



INLEDNING

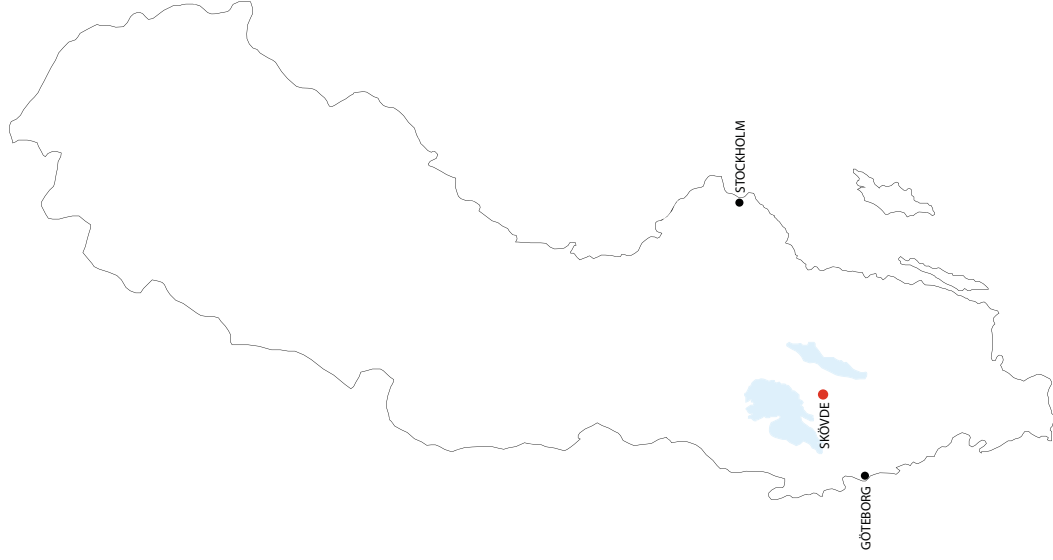
## Inledning

*Vi befinner oss i Skövde, en mellanstor svensk stad belägen mellan Vänerm och Vättern i den nordöstra delen av Västra Götaland. Projektet startar med frågan om vad som bör ske med ett gammalt fabriksområde när den industriella verksamheten flyttar till ny plats och lämnar sina gamla lokaler tomma. Hur kan dessa strukturer integreras till att bli en del av framtidens stad samtidigt som de historiska lagren tillåts vara kvar för att synliggöra skiftet från industrisambälle till kunskapsambälle.*

Utgångspunkten är Volvos stora industriområde - Kvarteret Penta, beläget öster om järnvägen och den historiska stadskärnan och väster om ett aktivt industrilandskap. Direkt söder om området ligger militärens gamla regementen och stallkomplex och norr om området breder stadens stadspark Boulognerskogen ut sig. Projektet utgår från scenariot att den produktion som idag sker i industrihallarna flyttar till modernare anläggningar sydost om nuvarande plats, samtidigt som de gamla stallbyggnaderna på militärområ-

der köps upp av kommunen. En utveckling som innebär att stadens centrumstruktur ges möjlighet att expandera österut samtidigt som kopplingar till viktiga områden öster om järnvägen förstärks eller skapas.

Området är idag utpekat av Skövdes planavdelning som ett intressant område för framtida stadsutveckling. Tillsammans med planchefen Claes Waxberg har vi därför tagit oss an uppgiften att undersöka vilket program och vilka gestaltungsprinciper som kan vara vägledande i arbetet med en vision för hur en ny stadsdel skulle kunna växa fram sett över flera etapper och en längre tidsperiod. Målet har varit att hitta en grundstruktur som tillåter Kvarteret Penta att växa och förändras i takt med stadens framtida expansionsbehov, samtidigt som projektet undersöker hur nya bostadstyper och publika platser kan utvecklas ur den befintliga strukturen.



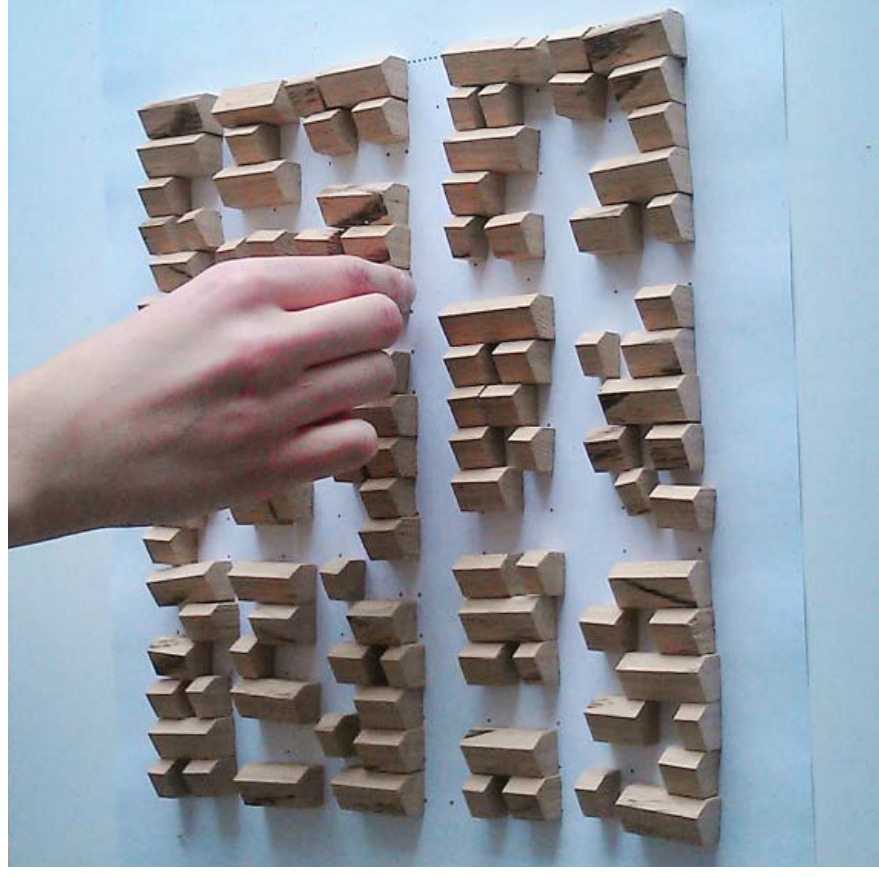


## Metod och verktyg

För att förstå vad Skövde är idag började vi projektet med att placera staden och platsen i sin historiska kontext. Genom att analysera hur Skövdes framväxt och identitet har skiftat genom århundradena kunde vi bättre förstå åt vilket håll utvecklingen är på väg mot idag. Den historiska kontextanalysen kompletterades därefter av analyser av platsen i förhållande till resten av staden, vad gäller infrastruktur, bebyggelsemönster, funktionsuppdelningar och orientering av publika noder.

I processen med att ta fram en vision för en ny stadsplan arbetade vi mycket med modeller och konceptuella planskisser för att hitta en lämplig infrastruktur, etappindelning och planprogram för området.

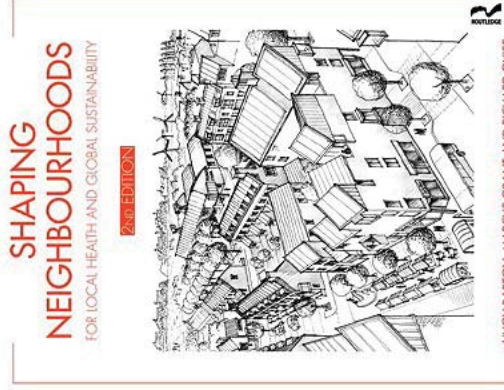
För att förstå hallarnas struktur och möjligheter arbetade vi i ett tidigt skede med fysiska konceptmodeller, stora planskisser, sektioner, och 3d-modeller.





## Teori

För att på ett teoretiskt plan kunna motivera våra ställningstaganden för hur den goda staden bör byggas, har vi bl.a. tagit stöd i Jan Gehls stadsbyggnadsteorier. Vi har därför valt att fokusera lika mycket på mellanrummen som de faktiska volymerna och hur man kan skapa en stadsdel som även bjuder in människor som inte bor i området.



Andra viktiga komponenter från Gehls teorier har varit att arbeta utifrån den mänskliga skalan och med en omsorg i mötet mellan publikt och privat. Vi har därför arbetat med kvarter som är utformade efter fotgängarnas villkor med spännande gatusektioner och publika program i bottenvåningarna längs viktiga huvudstråk. Vi har även försökt ta fram ett program som bjuder in staden till platsen och som presenterar mötesplatser och aktiviteter som inte enbart baseras på shopping och som därmed utestänger stora grupper i samhället.

## Resultat

Projektet resulterar i en vision som visar hur man kan utnyttja en industriell struktur för förtäring i Skövdes centrala delar. Fokus har legat på att undersöka gränssonen mellan publikt och privat, tillfälligt och permanent, nytt och gammalt och inne och ute. Gestaltungsförslaget presenteras på fyra olika inzoomningsnivåer;

**nivå stad:** projektområdets kontext analyseras.

**nivå stadsdel:** visar en etappvis utveckling för platsen samt omgivande områden.

**nivå kvarter:** är ett mer detaljerat program och transformationskoncept för två av de gamla industribyggnaderna.

**nivå gata:** illustrerar hur den nya stadsdelen används och dess nya identitet.





BAKGRUND

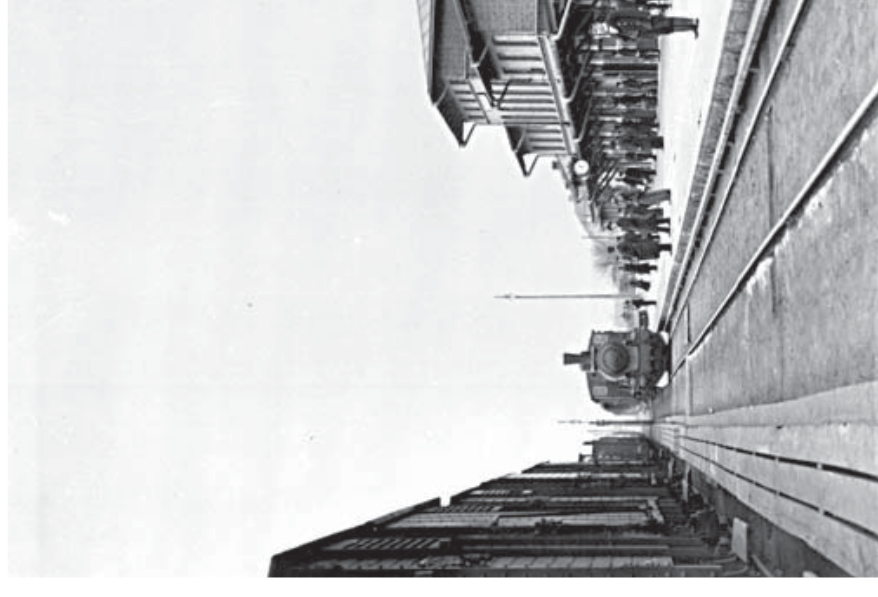
## Från pilgrimsort till industristad

*Ett område bär alltid spår av sin historiska kontext, av tidigare generationers liv, arbete och beslut. Men när man talar om identitet är det lätt att man glömmet historien och bara ser sin samtid. Dagens bild av Skövde är starkt förknippad med en drygt hundraårig identitet som industri- och garnisonsstad. Vi frågar oss vilken attraktionskraft Skövde haft i historien och vilken identitet staden kommer att förlita sig på i framtiden?*

Det medeltida Skövde var en utpräglad landsbygdsort, mer by än stad. Det som särskiljde den från andra liknande orter var att människor från hela norden reste hit för att besöka helgonet S:t Elins källa och grav. Skövde som pilgrimsort fick dock ett abrupt slut i och med reformationen och övergången till den lutherska läran under 1500-talet, då den här typen av helgonkult förbjöds. Staden gick från att vara nationellt känd till att bli en anonym ort som vid flera tillfällen riskerade att förlora sina stadsrättigheter. Under många sekler förde Skövde en tynande tillvaro

som jordbrukssamhälle och det var egentligen först när järnvägen och stationshuset kom år 1859, som Skövde började växa till den stad vi ser idag. Ortens identitet skiftade nu till att bli ett stationssamhälle och en viktig nod i Skaraborgsregionen. Med järnvägen kom även industrin och nyetableringar sökte sig hit för att dra nytta av den transportmöjlighet som den nya infrastrukturen skapade. År 1868 byggde Johan Grönwall fabriken Skövde Gjuteri och Mekaniska verkstad, som producerade pannor, grytor, kaminer och jordbruksredskap. Fabriken kom senare att införlivas i Volvo Powertrain, och har sedan dess gjutit motorer.

Järnvägen och det strategiska läget bidrog till att försvarsmakten valde att förlägga flera militära förband till Skövde runt 1900-talets början. Ett beslut som utgjorde startskottet för stadens utveckling mot att bli en viktig svensk garnisonsstad. Från att vid 1800-talets mitt endast ha haft drygt 900 invånare, så ökade invånarantalet till





att bli närmare 5000 vid förra sekelskiftet.<sup>1</sup>

Under 1900-talet fortsatte Skövde att utvecklas som en regional nod inom både den industriella och den militära sektorn vilket bidrog till stadens andra stora expansionsperiod, som ägde rum mellan 1945 fram till mitten av 1970-talet. Skövde fortsatte sin befolkningsökning då efterkrigstidens ökade privatbilism gjorde det lönsamt att tillverka motorer.

Idag har kommunen ca. 51 000 invånare, varav drygt 34 000 bor i tätorten Skövde. Man räknar med en fortsatt positiv befolkningsutveckling och man har som ambition att bli 60 000 kommuninvånare till år 2025. Skövde är fortfarande starkt förknippad med både sin garnison och sin industri. Garnisonen är en av de största i Sverige och inom industrin är Volvo Cars och Volvo Powertrain de två största privata arbetsgivarna. Av ca 23 000 förvärvsarbetare i Skövde kommun så arbetar idag 5000 personer med att utveckla

<sup>1</sup> Kulturmiljö program s.24ff

och tillverka diesel- och bensinmotorer.

Skövde kommun har en relativt stor handelssektor med många små och medelstora företag. De senaste 20 åren har även stadens högstskola blivit identitetsskapare, där man inriktat sig mot en unik profil inom dataspelsutveckling. Högskolan har idag drygt 11 000 studenter och i anslutning till skolan finns en teknikpark med flera små utvecklingsföretag inom högteknologiska branscher.

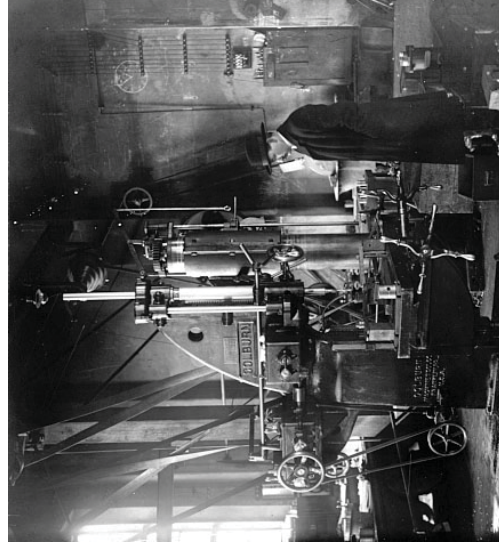
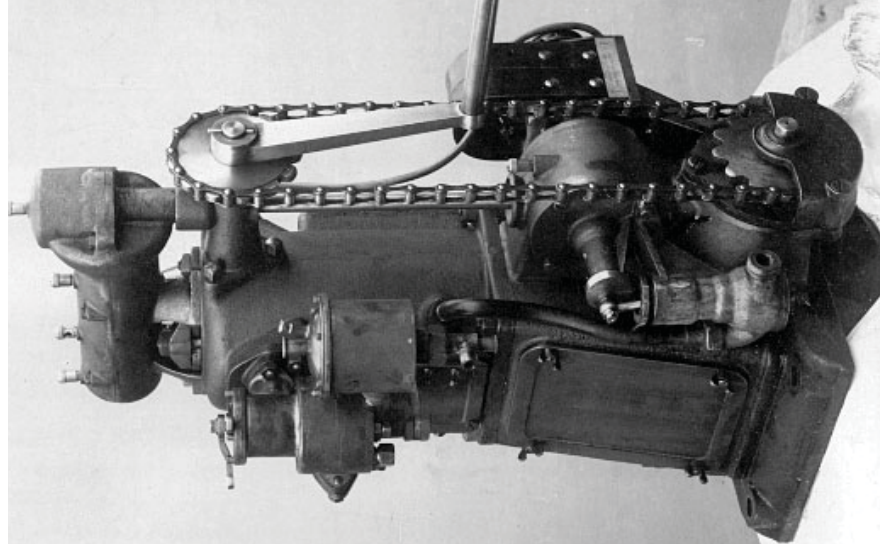
I december 2010 gjordes en analys över varumärket Skövde. Analysen visar att man lokalt lyfter fram Skövde som en expansiv stad med framtidstro. Nationellt visade det sig att många svenskar inte förknippar Skövde med något alls, eller med sina fysiska tillgångar såsom handbollen, naturen, garnisonen eller industrin. Ambitionen från kommunens sida är därför att Skövde i framtiden måste särskilja sig bland andra svenska städer genom att synas och höras mer.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> ÖP 2025 Förslagshandling s.13ff

## Industriella drömmar

*Historien om industrin är ofta en historia om en orts uppgång, men idag kanske ännu oftare om orters fall. Tillverkningsindustrin har många gånger varit (och är fortfarande) många mindre orters största arbetsgivare. Men att förlita för stor del av sin tillväxt till industrin är att göra sig sårbar, ett faktum som gjort att många industriberoende städer försöker utveckla fler områden att förlita sin utveckling på. Precis som många andra städer har Skövde en stark framtidstro, där nya visioner för staden växer fram. Hur kan man skapa en stadsstruktur som tål att växa sig både tät som gles, ifall drömmarna inte slår in?*

Den industriella revolutionen var startskottet för den urbaniseringsväg som tog fart i Sverige under 1850-talet fram till idag. En förflyttningstrend där landsbygden långsamt avfolkades samtidigt som städerna växte. Industrialiseringen innebar även att en ny världsbild etablerade sig, där det fattiga bondesamhället ersattes av ett produktionsamhälle som präglades av framtidstro





och stolthet. Industrin var den moderna stadens motor och bidrog starkt till det stadsliv som utvecklades under 1900-talet. Fabrikerna uppfördes på centralt belägna platser med närhet till viktiga transportleder som hamninlopp eller järnvägsstationer. Det var stora arbetsplatser i behov av mycket arbetskraft.

Idag är bilden en annan då både den globala och lokala kontexten har förändrats. Den tunga industrin har genomgått stora förändringar; den har omstrukturerats, moderniserats och i många fall även minimerats och emigrerat. I de fall där industrin fortfarande finns kvar så har den ofta flyttat ut till stadens periferi, till de stora bilvägarna bortom stadsgränsen och utanför stadsbornas synfält.

Industrins omstrukturering har även inneburit att stora centrala industriområden lämnats åt sitt öde. I vissa städer har de rivits för att skapa nya moderna bostadsområden, medan de i andra

städer fyllts med småindustri och externhandel eller blivit attraktiva områden för rekreation och upplevelser. I många äldre bruksorter står de ofta halvtomma och vittrar sönder i väntan på framtiden.

## Skövdes historiska stadsstruktur

*Den stadsbild man ser i Skövde idag är ett resultat av de senaste 250 årens stadsplanering. När innerstaden brann år 1759 försvann stora delar av det medeltida stadsmönstret med träbebyggelse och slingrande gator. Istället ritades 30 nya kvarter som speglade dåtidens ideala rutnässtad med breda gator och tydliga kvarter.*

På samma sätt som staden idag formas av ekonomiska drivkrafter och politiska direktiv så präglades 1800-talets stadsbild av dåtidens ekonomiska liberalisering. I den fria handelns era var torget inte enbart en marknadsplats där handlarna och bönderna kunde sälja sina varor, torget fick även en representativ funktion kring vilken många av samhällets nya institutionsbyggnader förlades. Torget förvandlades på så sätt till att bli stadens framsida. Under samma tidsepok började även den nya, välbärgade samhällsklassen i Skövde att bygga praktfulla hus längs gatorna i centrum. Det var högre kvartersbyggnader med möjlighet för småbutiker och handlare att



Historiska kartor från 1901 och 1876 ▲

Herrig Johans torg, tidigt 1900-tal ▲



hyra in sig i bottenplan. Därmed skapades mer permanenta platser för försäljning än tidigare. Även städernas rekreativa rum utvecklades med parkanläggningar och promenadstråk där nya alléförsedda vägar planterades för att skapa vackra gaturum och samtidigt undvika brandspridning. Det var även under den här epoken som Skövdes stadspark Boulognerskogen, och kyrkogårdsparken framför St. Helena kyrkan, kom till.<sup>1</sup>

Under början av 1900-talet expanderar Skövde centrum söderut genom ringar av en oregelbunden trädgårdsstad med större stadsvillor i tre våningar, alléer och gröna trädgårdar. Här bosatte sig många av officerarna som tjänstgjorde vid det nyetablerade Skaraborgsregementet tillsammans med andra välbärgade familjer. Byggnaderna hade ofta förtärgårdar och entréer mot gatan. Grunden för Skövdes expansion under 1900-talet hade till stor del att göra med industrins expansion under samma tidsperiod. Den inflytt-

<sup>1</sup> Kulturmiljöprogram s.6-16

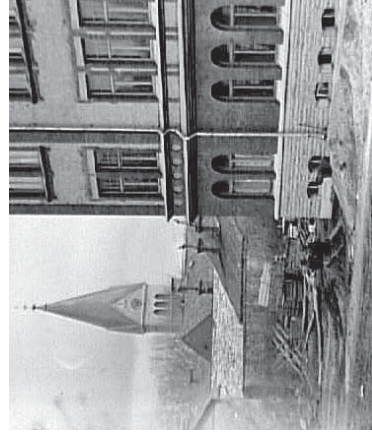
ande arbetskraften, som kom från landsbygden, hänvisades till billiga bostäder i stadens dåvarande utkanter på östra sidan om järnvägen. Detta område, Östermalm, kom att bli en av Skövdes mest utpräglade arbetarstadsdelar med en stark förankring i industrins utveckling och med en bostadsplanering som tydligt färgats av folkhemmets ideal.<sup>2</sup>

Om 1940-talets stadsbild formades kring grann-gemenskapstanken så präglades 1960-talets Skövde av den nationella rivningsvåg som drog genom landet. En trend som innebar att en stor del av den äldre småskaliga bebyggelsen fick vika undan för den nya och funktionalistiska arkitekturen och samhällsplaneringen. En zonindelad stad med separering av handel, industri, bostad och arbetsplats formades. Samtidigt som det publika rummet försvann in i de nyöppnade gallerierna så började även bilismens storhetstid. Med bilen kom en ny rörelsefrihet för stadsborna och lågprisvaruhus kunde nu etableras i perifera

<sup>2</sup> Kulturmiljöprogram s31f

lägen som tidigare betraktats som otillgängliga. I samband med denna rokad förvandlades många offentliga platser och mellanrum i Skövde till parkeringsytor. Samtidigt breddades stadens vägar och cykelns och hästens långsamma rörelser ersattes nu med bilens hastighet.<sup>3</sup>

Idag återfinns fortfarande större delen av Skövdes centrum i 1800-talets rutnätskvarter. Shoppinggatorna ligger runt Hertig Johans torg och det största utbudet av restauranger, kaféer och barer hittas här. Precis som i så många andra svenska städers centrum så har Skövdes homogeniserats till att inrymma samma butikskedjor och handelsutbud som de flesta andra. Det lokala och småskaliga som inte klarar av centrumens höga hyror har tvingats bort och det publika rummet har ofta förvandlats till en kommersiell nod vars syfte framförallt är att generera konsumtion.



<sup>3</sup> Kulturmiljöprogram s.19ff



## Om Boulognerskogen

*Direkt norr om området och öster om Resecentrum ligger Skövdes stadspark Boulognerskogen, med samma namn som före bilden i Paris. Parken anlades under mitten av 1800-talet då parkmodet kom att bli en viktig komponent i den svenska stadsplaneringen. Boulognerskogen förvandlades till ett förlängt rekreationsrum för den förmögna klassen i Skövde, ett grönt finrum där det sociala livet kunde utspelas mellan musikpaviljonger, planteringar och lusthus.*

Även om 1800-talets parker i första hand vände sig till de mer välbärgade familjerna så kom de under 1900-talet även att spela en allt viktigare roll för den framväxande arbetarklassen i Skövde. Boulognerskogen var en av stadens gröna lungor dit arbetarna från de stora, dammiga och mörka fabrikerna kunde gå för att andas frisk luft efter arbetsdagens slut. Under 1930-talet utvecklades stadsparken även till att bli en viktig arena för de framväxande folk- och idrottsrörelserna. 1933 anlades en liten konstgjord sjö som under

sommarhalvåret förvandlades till en badsjö. Under vinterhalvåret blev sjön även en perfekt arena för bandyklubbens matcher och allmänhetens skridskoåkning. Under 1940- och 50-talet fortsatte Boulognerskogen att vara en av stadens främsta sociala mötesplatser. I parken anordnades hembygdsfester, midsommarfirande och en återkommande och omtalad eldfest. Under 1960-talet flyttade dock många av dessa aktiviteter inomhus då Skövde, liksom många andra städer, började bygga ishallar, idrottshallar ungdomsgårdar och förskolor. När de sociala och idrottsbaserade arrangemangen som tidigare gett Boulognerskogen dess liv och värde försvann, så upphörde även parken att vara en levande och aktiv samlingspunkt i staden.

Idag är Boulognerskogen en slumrande naturpark som karaktäriseras av sin dalgång, höga lövträd och tallar. Parken är ungefär 14 hektar stor och har formen av en triangel. Förutom att vara ett rekreativt område för stadsborna så fungerar



den även som en viktig länk mellan högskoleområdet, resecentrum och industriområdet.<sup>1</sup>

Ett gestaltungsprogram för parken har tagits fram med syfte att undersöka hur man bättre skulle kunna aktivera den och lyfta fram naturmiljöerna. Utprövningen av Boulognerskogen förväntas påbörjas inom en snar framtid.

<sup>1</sup> Gestaltungsprogram för Boulognerskogen, 2011

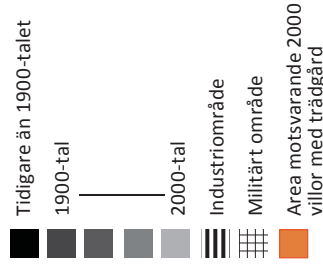
## Skövdes framtida stadsstruktur?

*Likt en sten som kastats i en sjö sprider sig stadens bostadsringar utifrån centrum i takt med att staden växer. Hur långt bort kan de spridas utan att tappa kontakten med stadens kärna?*

För att klara visionen om 60 000 kommuninvånare räknar Skövde med att behöva bygga drygt 300 nya bostäder per år fram till 2025. Målet är att större delen av den expansionen ska ske i anslutning till tätorten Skövde, för att bättre kunna nyttja befintlig service och infrastruktur. Men i tätorten är det relativt utbyggt kring centrum och bostadsbyggandet sker främst i stadens utkanter, på jordbruksmark öster om järnvägen. Trots ett välutbyggt kollektivtrafknät är risken stor att de nya bostadsområdena ökar på en redan bilberoende struktur, då det är relativt långt från service och centrum. Genom sitt perifera läge bidrar de minimalt till att komplettera stadskärnans funktioner och centrumliv.

Inte bara i Skövde utan också i många andra mindre orter är det främst fristående villor med egen trädgård som byggs. Dessa områden blir ofta likriktade och homogena i sin befolknings-sammansättning, och behovet av servicefunktioner som skola och barnomsorg varierar kraftigt med åren.

Det orange fältet visar Skövdes framtida utbredning om hälften av de nya bostäderna som byggs till 2025 är fristående villor. En betydlig area, men kanske inte en så önskvärd sådan.



## Viktiga stadsplanehändelser

1759. Skövde medeltidsstad brinner ner. Den nya staden som byggs får en rutnätsbaserad stadsplan.

1877. En ny stadsplan tillkommer. 105 nya tomter bildas i den södra delen av staden. Den nya byggnadsstadgan ålägger samtidigt att man måste skapa breda esplanader för att förhindra framtida stadsbränder. Tre år senare avstannar stora delar av byggyrksamheten i Sverige och stora delar av planen kommer därför inte att genomföras förrän långt senare.

1903. En ny stadsplan tas fram av Per Olof Hallman (senare stadsplanedirektör i Stockholm) som presenterar ett helt nytt tänkande jämfört med de tidigare planerna. De nya gatorna slingrar sig genom terrängen och kvarteren är oregelbundna och av varierande storlek. Här och var finns små platsbildningar och högt belägna partier sparas för parker eller som platser för viktiga byggnader.

1911. En ny stadsplan fastställs för Östermalm. Området har fram till 1900-talets början i huvudsak bestått av åker- och betesmarker, samt Boulognerskogen med sin vattenkuranstalt. Grönwalls Mekaniska Verkstad bidrar nu till att Östermalm börjar bebyggas då man vill få till stånd lämpliga arbetarbostäder. Norr om fabriken längs landsvägen, uppstår en bebyggelse som av stadens styrande betraktas som kåkstad. Området kallas för Ekedal.

1948. Stadsplan för Källgårdsområdet fastställs. Planen innehåller 166 egnahemstomter, 2 tomter för flerfamiljshus och 2 tomter för handel. Första etappen av Eriksdal inleds. De nya idéer som nu börjar slå igenom är grannskapsenheter där affärer och annan service ska finnas i de boendes närhet, likaså skola och andra publika lokaler.

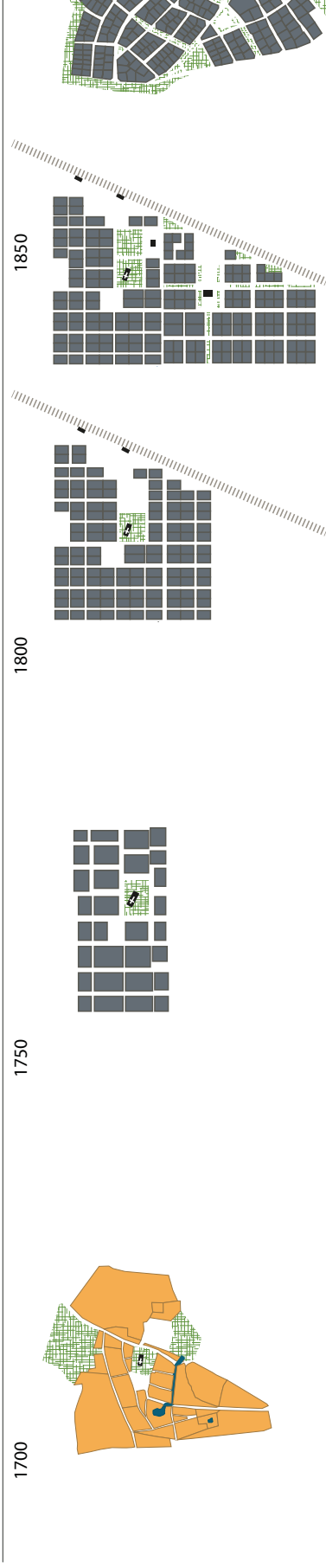
1964. Staden köper ett sammanhängande markområde på Billingen, som kommer att bli ett eftertraktat bostadsområde.

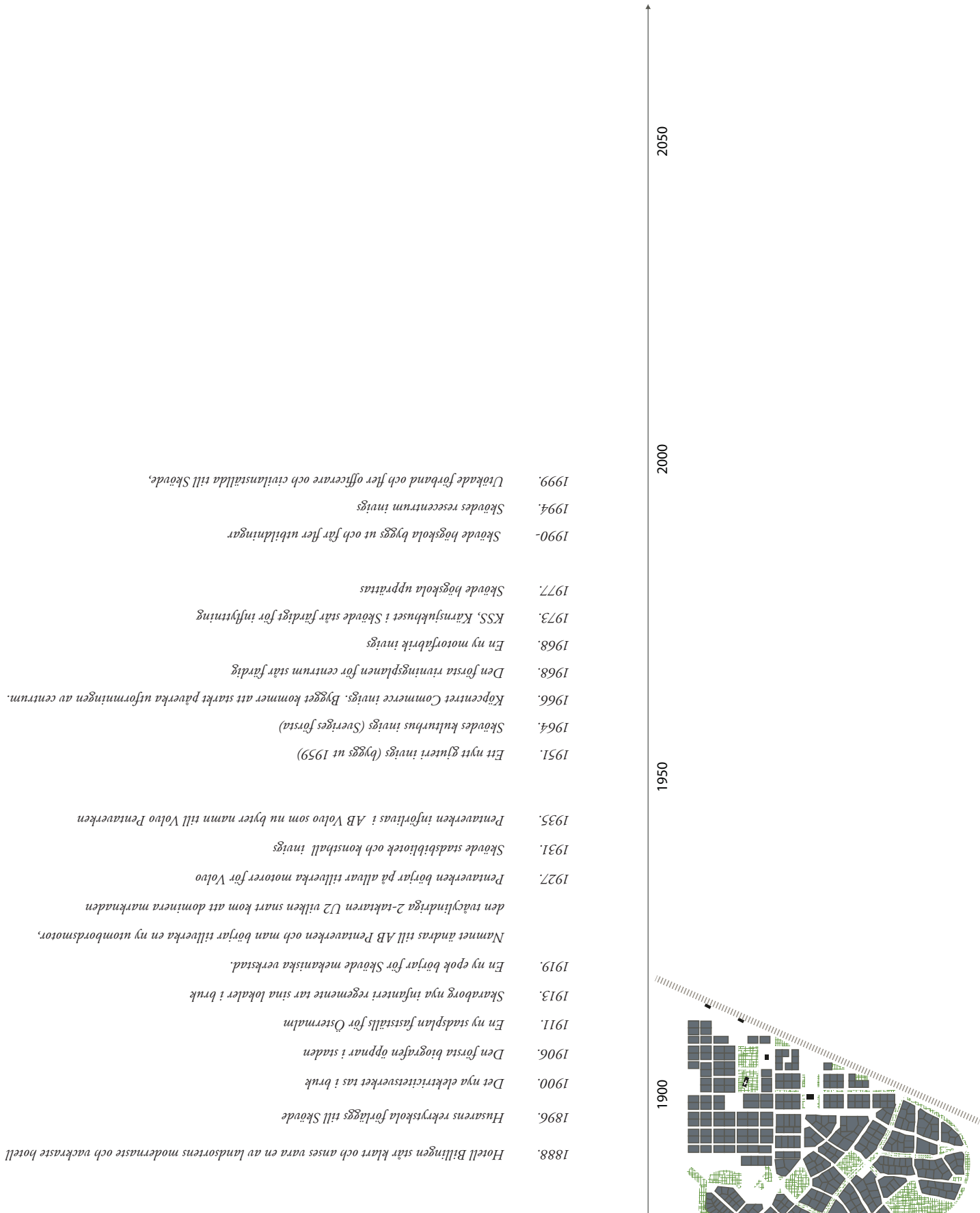


## Historisk identitet och utveckling

- 1875. *Boulognerskogen tillfaller staden genom markbyte*
- 1870. *En vattenkurranstalt öppnar vid den hälsobringande källan Mörkebäcken*
- 1868. *Ingenjör John G. Grönvall startar Sköde Gjuteri och Mekaniska verkstad*
- 1860. *Sködes stora expansion inleds*
- 1859. *Järnvägen invigs*
- 1850. *Sködes första folkskola öppnar*

- 1759. *Sköde brinner ner.*







KONTEXT





## Stadens gränser

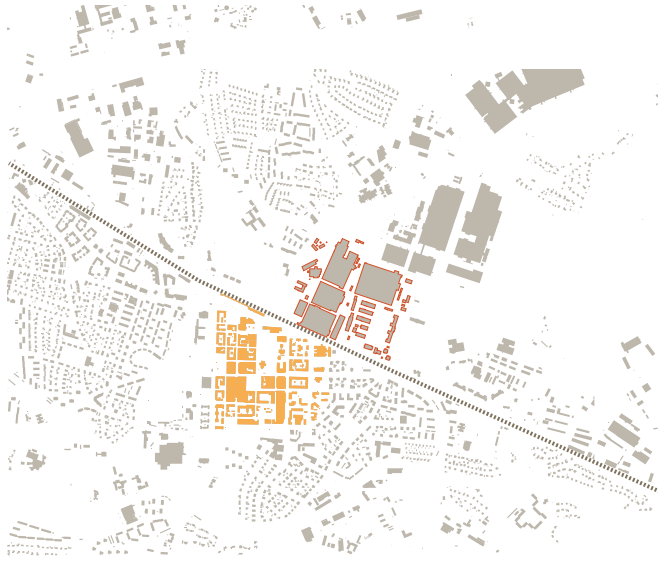
*Projektområdet ligger tätt intill järnvägsspåren på den östra sidan om Skövde centrum. När man står här så befinner man sig i randzonen mellan industrilandskap och innerstad, mellan stadspark och gamla militära övningsfält. Från området ser man både resecentrum och stadskärnan, men trots att man är så nära så känns staden ändå långt borta.*

Järnvägen delar Skövde i två delar, den östra och den västra sidan. I ytterkanten av den västra sidan höjer sig berget Billingen och i periferin på den östra sidan breder ett flackt jordbrukslandskap ut sig. Men det är inte bara landskapet som skiljer de båda sidorna åt, utan även stadsfunktioner och bebyggelsekaraktär. På den västra sidan av järnvägen hittar man de flesta publika platser, kulturbyggnader och fritidsfunktioner såsom bibliotek, kulturhus, stadshus, samt den nya arenan och spaanläggningen. Även tingshuset och större delen av högskolan ligger här. På den västra sidan återfinns även de mest attraktiva villorna, placerade i den äldre trädgårdsstaden

från tidigt 1900-tal eller 60-talets områden med hus som klättrar längs med Billingslutningen. På den östra sidan finns majoriteten av Skövdes industrietableringar och externa handelsområden, här finns även garnisonsområdet med sina öppna militära övningsfält, stadsparken Boulognerskogen och Kavelbrogymnasiet. Sedan 1950 och framåt har det skett nybyggnation i omgångar varav bostadsområdet Östermalm är den gamla arbetarstadsdelen närmast projektområdet. Idag byggs nya bostadsområden i stadens utkanter utefter trädgårdsstadens ideal, men i centrala lägen handlar det mer om små förtätningsprojekt.

Idag finns tre centrala bilpassager som leder trafiken under järnvägsspåren och sammanbinder de båda sidorna, men bristen på attraktioner på den östra sidan förstärker den mentala och fysiska barriär som järnvägen innebär.

## Omgivande bebyggelse





## Ett strategiskt läge

Skövde är en nod i Skaraborgsregionen, belägen mellan Väneren och Vättern vid foten av berget Billingen i ett förövrigt ganska flackt skogs- och jordbrukslandskap. Stadens resecentrum är en viktig regional knutpunkt och varje år passerar ungefär 3,8 miljoner besökare stationen. Här finns potential att stärka Skövdes identitet genom att utnyttja det strategiska läget längs järnvägen. Frågan är hur?

När Johan Grönwalls mekaniska verkstad orienterade sig till Skövde så var närheten till järnvägen en avgörande faktor. Idag sker dock nästan alla transporter från Volvos industri med lastbil längs riksväg 26, och många refererar till Skövde som en bildominerad stad trots goda möjligheter att utnyttja de befintliga kollektivtrafiksystemen. Genom staden löper västra stambanan, där snabbtågen mellan Stockholm och Göteborg gör ett av sina uppehåll. Pendlingsströmmarna är stora och till Skövde arbetspendlar drygt 10 500 personer varje dag. Utöver

dessa sker även en stor inpendling av studenter till Högskolan. Den snabba utvecklingen av arbetspendlingen beror både på en utbyggd kollektivtrafik där över 200 regionala bussar och tåg har Skövde Resecentrum som destination varje dag, men också på att det regionala vägnätet sammanstrålar i Skövde. Statistiskt sett så kommer flest inpendlare från de närliggande städerna Falköping, Mariestad och Tibro. De 4500 som dagligen pendlar ut från Skövde åker i huvudsak till grannkommunerna, men även till Stockholm och Göteborg.<sup>1</sup> De centrala delarna av staden genomkorsas av rutnätsstadens biltrafik vars främsta bilväg är Kavelbrovägen-Kungsgatan. Bilens tillåts nästan överallt, men i centrum har en del gator gjorts om till gångfartsgator vilket påverkat stadsbilden positivt.

### **Karta, första till höger: Bilvägar**

*Generellt ett välutbyggt nät, men på östra sidan om järnvägen är kopplingarna färre och skalans är anpassad efter industrin.*

### **Karta, andra till höger: Cykelstråk**

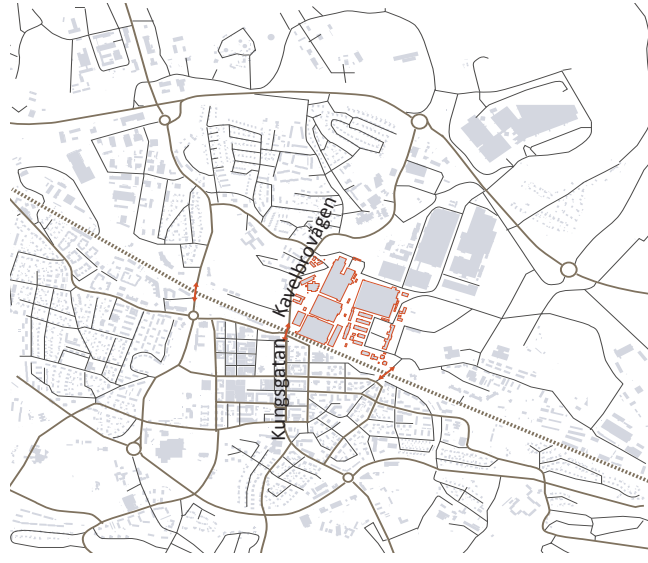
*Cykel- och gångstråken är ofta placerade längs med bilvägar, men är generellt bra kopplade till publika funktioner och grönområden. På östra sidan skapar industrin ett stort och öde landskap som inte inbjuder till, eller erbjuder bra cykel- och gångstråk.*

### **Karta, tredje till höger: Grönområden**

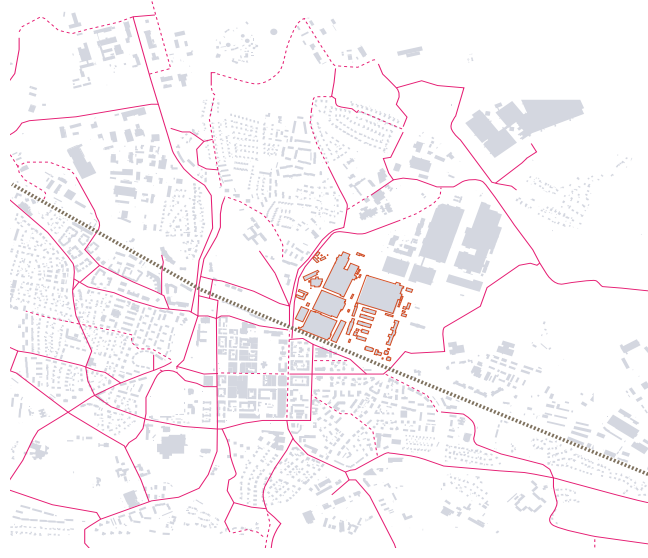
*Det finns två större och ett mindre grönområde i centrums och projektområdets direkta närhet; stadsparken Boulognerskogen nordost om projektområdet, de gamla exercisfälten söder om platsen, samt parken framför kyrkan. Grönområdena på östra sidan är bortkopplade från centrum, delvis p.g.a. järnvägen men också p.g.a. det mentala avståndet som förstärks av bristen på kopplingar dom emellan och industriområdets slutna karaktär.*

<sup>1</sup> ÖP 2025 Förslagshandling s.12-13

# Infrastruktur och grönområden



- Vägar
- - - Järnväg
- Projektområde
- ↔ Bil-, cykel- och gångtunnel under järnväg



- Cykelstråk
- - - Järnväg
- Projektområde



- Grönområde
- Projektområde



KVARTERET PENTA







## Tegel och sågtänder

*Trots att Kv. Penta har en stark arkitektonisk profil med sina tegelväggar och sågtandade tak så är den dominerande känslan den av slutenhet. Låsta dörrar, höga staket och massiva väggar gör att platsen känns privat och utan behov av att bjuda in stadslivet till området. Utemiljöerna utgörs av stora parkeringar istället för torg och parker och staketen hindrar alla potentiella rörelser genom stadsdelen.*

Siluetten mot centrum är karaktéristisk med en 150 meter lång sågtandsfasad som ligger i liv med järnvägsspåren och som visar upp området för alla förbipasserande tåg. Sågtandsprofilen återkommer på flera ställen inom området, men aldrig lika lång eller framträdande som längs med järnvägen.

Området präglas annars av en tung materialitet, med introverta byggnader i skiftande nyanser av rött tegel där smala passager delar upp de väldiga huskropparna i kvartersstora enheter. Fasaderna är åldrade med spröjsade fönster och

rostiga detaljer och när man kommer nära ser man hur byggnader från olika årtionden murats samman, där 40-tals industri bredvid 60-tals industri vittnar om Volvos expansion under samma årtionden. En epok då bilismen erövrade Sverige och gjorde det lönsamt att tillverka motorer. Kvarteret Penta har sedan dess varit en stor arbetsplats, där olja och smutsiga maskiner, sprickor i golvet och produktionsstationer präglat det dagliga arbetet för många.

Storskaligheten blir tydlig först när man går in i D-hallen, fabriken närmast järnvägen. Trots att taket alltid växlar mellan 4,5-8,5 meter så känns det relativt lågt i förhållande till hallens utbredning. Ljuset tas in från takfönster i norrläge, samt från det långa fönsterbandet som löper utmed järnvägen. Det blir en vandring från ljus till dunkelt, till ljus igen, där det repetitiva pelarfackverket bestämmer rytmen för skuggspelet.

◀ D-hallens sågtandsfasad längs med järnvägen.

## Befintliga byggander

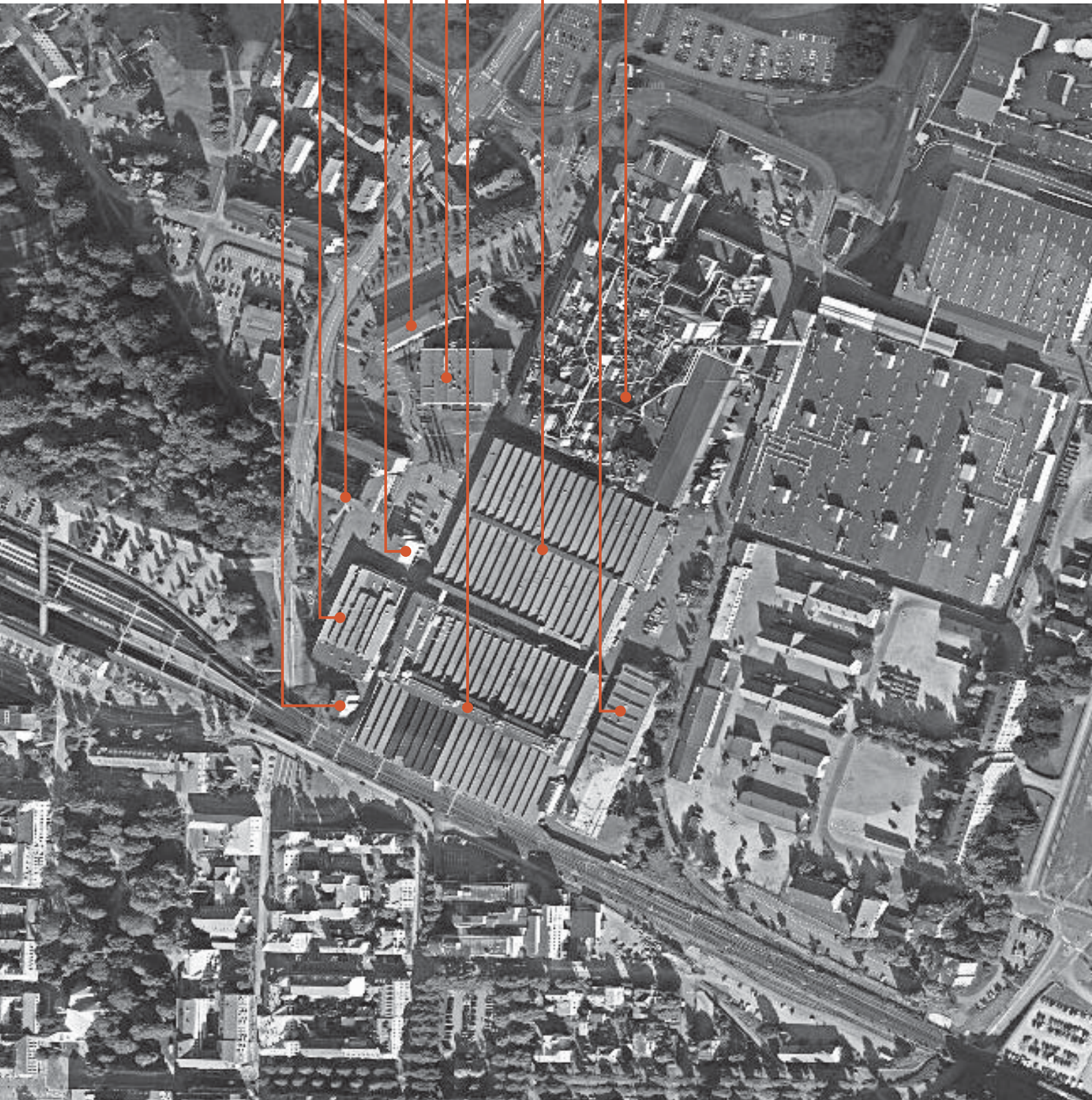
*Projektområdet är till storleken som en isolerad stadsdel där det ligger mellan stadsparken och miljöområdet, bilindustrin och de historiska centrumkvarteren. Kvarteret Penta är bebyggt med tre stora fabriksbyggnader, samt ett flertal mindre byggnader. Varje fabrik har en area på drygt 18 000 m<sup>2</sup>, en yta lika stor - eller större, som många av Skövdes centrumkvarter. Här finns definitivt plats för stadsliv, frågan är bara hur det ska hitta hit?*

På området finns totalt tio byggnader som Volvo nyttjat för sin produktion av motorer. Den äldsta kvarvarande byggnaden är en villa från sent 1800-tal, precis intill järnvägsspåret, som användes av den dåvarande direktören Grönwall. De övriga byggnaderna är alla byggda någon gång under 40-talet till 60-talet, förutom gymnasieskolan som har en senare påbyggnad. Fasadmaterialen är uteslutande tegel i olika nyanser av rött, med påbyggnationer i plåt.

Förutom industri- och kontorsverksamhet så finns det även en experimentverkstad för barn på området, Balthazar, som i dagsläget är inhyrt i U-hallens bottenvåning. Dessutom ligger Kavelbrogymnasiets lokaler för yrkesutbildningar i den nya skolbyggnaden och Volvogymnasiet har sin undervisning i B-hallens gamla kontorslokaler. Kommunen har även köpt kontorsbyggnaden Nye Port, för att i framtiden kunna etablera ett Ungdomens hus där.

Byggnaderna på planområdet har många arkitektoniska kvaliteter. Det finns en detaljering som bryter ner den storskaliga känslan och gör det spännande att gå runt bland fabrikerna. Dock är det svårt att få en uppfattning om områdets skala utifrån fasaderna. Det är först när man ser en flygbild över området som det stora taklandskapet gör sig påmint och man inser hur stort området faktiskt är.





*Tidigare direktörsvillan*

*U-hallen*

*Kavelbrogymnasiet + kontor*

*Värmecentral*

*Nye Port, kontor*

*K-hallen*

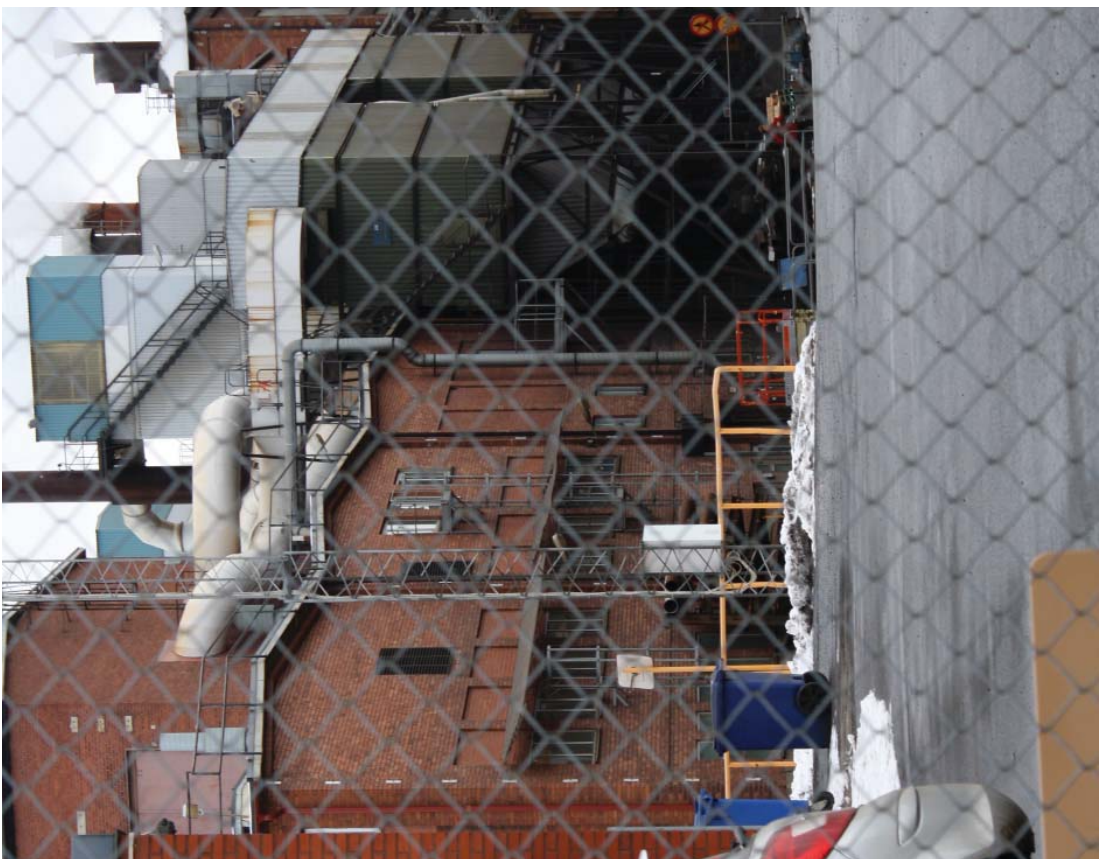
*D-hallen*

*B-hallen*

*Lagerbyggnad*

*Gjuteri*







# VIKTIGA STÄLLNINGSTAGANDEN

## Stadens hastighet och publika stråk

*När vi rör oss i staden interagerar vi med den och blir en del av stadslivet. Fotgängarnas långsamma rörelser samsas med de snabbare, och stadens puls skapas. Samtidigt byggs det alltför många stadsområden som trots hög bostadstäthet ändå känns öde och obebodda eftersom man glömt bort att skapa små intima rum där människor kan mötas. Hur får man människor att vilja röra sig i staden, att känna tillhörighet, trygghet och nyfikenhet?*

När funktionalismen gjorde entré inom stadsbyggandet under 1960-talet så skiftade även synen på hur man bygger den goda staden. I det nya rationalistiska systemet bortprioriterades fotgängarnas och cyklisternas upplevelse av stadsrummen. Man valde bort att skapa gaturum anpassade efter den lilla människan och hennes långsamma rörelse framåt till förmån för bilen. Även idag planeras staden många gånger efter bilen och den snabba konsumtionen där det lokala och småskaliga ofta får ge vika för det globala och storskaliga.

Samtidigt har staden alltid så mycket trafik som den tillåter. Att försöka minimera trafiktrycket genom att bygga fler vägar och större parkeringar får ofta motsatt effekt. Istället för att minska trafiken så ger man den utrymme att växa sig större. Dessvärre verkar det som om mycket av stadsplaneringen under de senaste decennierna tillgodosett bilens behov framför det levande stadsrummet. En prioriteringsordning som medfört att många stadsrum förvandlats från levande mötesplatser till anonyma transportsträckor.

Att planera för fotgängartrafik handlar till stor del om att skapa intressanta platser i stadens mellanrum och gaturum. Platser som har ett egenvärde i sig själva, längs vilka människor väljer att röra sig för att möta andra, få frisk luft eller bara för att ta del av stadslivet. Samtidigt kräver olika hastigheter olika grad av detaljering och förenkling. Att iakttä staden från en bil som kör i 50 km/h innebär en helt annan upplevelse än om man skulle cykla eller gå längs samma sträcka.







Skalan och variationen har stark koppling till gatusektionens bredd och variation. Att promenera genom ett tätare gaturum gör att vi hinner se detaljer i fasaderna, gatans stenbeläggning och ansiktsuttrycken på de människor som vi passerar. Ofta upplevs dessa smala gaturum som varma, personliga och välkomnande. Morsatsen återfinns i mycket av den arkitektur som byggs idag där monumental gaturum med utflytande platser skapar odefinierade och operonliga gaturum.<sup>1</sup> Studier som gjorts i Kalifornien och England visar på att det finns ett starkt samband mellan trafiknivåer och granningskap. För att en granningskap ska kunna växa fram behövs det behagliga gaturum som inte störs av biltrafik och höga bullernivåer. I studierna framkom det att på de platser där trafikflödena var höga så var också relationen mellan grannarna svag.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Jan Gehl, *foreword Cities for people*, s.53

<sup>2</sup> Barton, H. 2010. s.101

## Riva eller bevara?

*Staden är i konstant förändring. Det vi bygger idag kommer en gång att rivras för att ge plats för något nytt. Människor flyttar, verksamheter läggs ner och de krav som ställs på en byggnad skiftar från år till år till närtionde. Vad innebär flexibilitet i praktiken och hur kan man hitta en bra balans mellan att riva och bevara?*

Det verkar som om man på många platser föredrar att riva framför att bevara äldre byggnader. Börja om på nytt, ett tomt ark där man inte behöver anpassa sig till historiska strukturer, tren-der och beslut. Områden som lätt kan uppföras efter samtidens nya stilideal och utan de dyra speciallösningar som oftast krävs när man måste foga sig till den stad som redan är byggd. Men samtidigt tenderar de områden som utsätts för en alltför intensiv demolering att förvandlas till monotona och likriktade komplex där enbart en viss typ av människor har råd att bosätta sig. Och genom att riva utan hänsyn till det befintliga så fösvinner även möjligheten att införliva

platser för de billiga lokalerna och verksamheter med begränsad budget. Det är därför viktigt att bygga in en möjlighet till förändring i stadsstrukturen, byggnadstyper som kan förändras efter hand i och med att förutsättningarna och kontexten förändras. Hus som blir till lägenheter, lokaler som blir till bokaler, bostadsbyggnader, lokaler som kan växla mellan att inhysa affärer, verkstäder, kontor eller bostäder.

Det handlar ofta om att bygga ett robust skal som tål att insidan byter skepnad och förändras beroende av aktiviteten. På Kvarteret Penta erbjuder industrihallarna spännande möjligheter för förändring samtidigt som deras orientering och byggnadsstruktur medför många begränsningar. Om man vill bygga bostäder så kan inte hela fabrikskomplexet bevaras. Det väldiga taket kan inte brytas upp i bostadsenheter utan att det blir komplicerat och dyrt. Däremot så kan delar av det storskaliga bevaras genom att programmera det med stadsfunktioner som är i behov av

stora ytor såsom mässytor, utställningshallar och stora publika attraktioner.

Oavsett tillvägagångssätt handlar det om stora grepp för att förändra hallarna till att bli en del av staden. I vårt förslag har vi valt att behålla och transformera stora delar av de gamla fabriker, samt de andra byggnaderna på området. Detta då vi anser de kvaliteter, utrymmen, lokaler och den starka karaktären och identitetsskapande potentialen som skapas överväger kostnaderna för att anpassa och bygga om området. Att riva eller att bevara är inte enbart en fråga om ekonomiska värden.



## Parker och granngemenskap

*Skövde rankas som en av de städer i Sverige med bäst tillgång till grönska, en stad där nästan alla av stadens invånare har mindre än 300m till en större grönyta. Samtidigt är Skövde en stad som präglas av en intensiv biltrafik. Frågan är hur man integrerar en variation av grönområden tillsammans med attraktiva gång- och cykelstråk och hur dessa uterum programmeras för olika målgrupper och aktiviteter?*

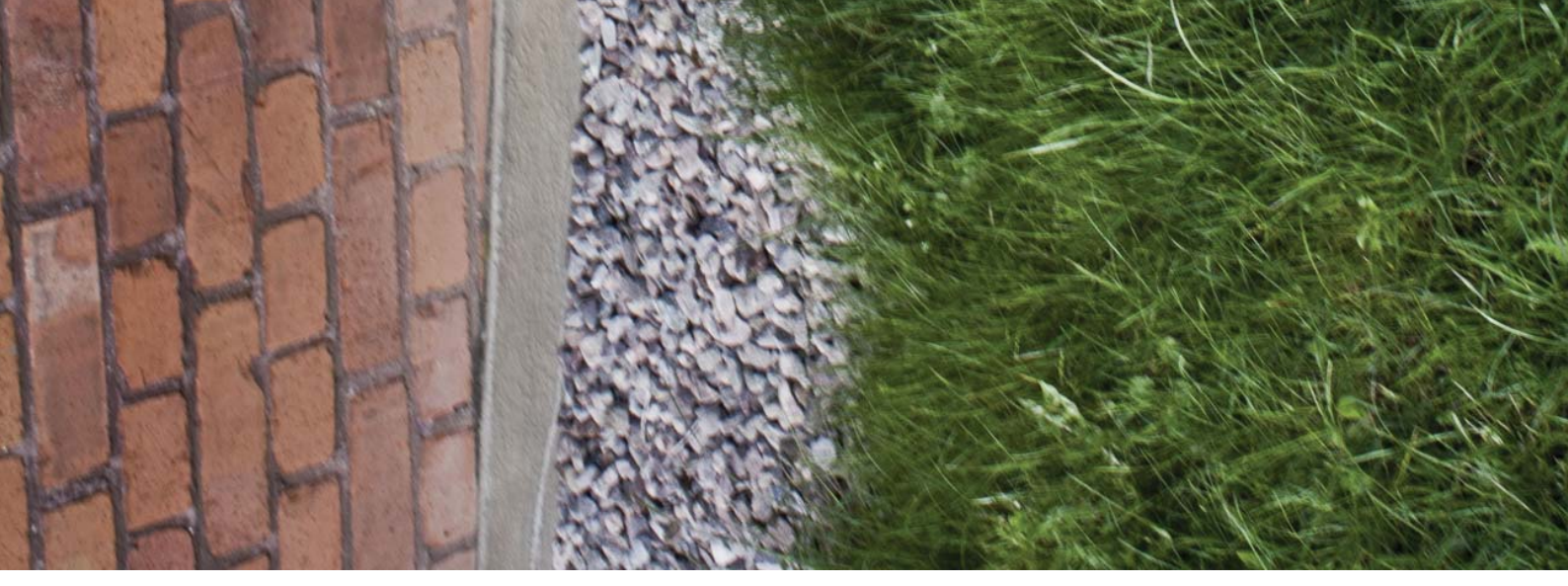
För att en stad ska må bra så behöver den sina parker, gröna stråk och vilande rum. Det är viktigt att både utveckla och att värna de platser där stadens invånare kan se naturens växlingar, en plats att sitta och prata på, rasta hunden, springa med gräs under fötterna, leka, ha picknick eller bara passera igenom på väg från en plats till en annan.

De viktigaste faktorerna när man planerar för stadsnära parker och platser är att de har en stark koppling till de stråk man rör sig längs med, att de

har en omsorg i sin gestaltning och att det finns utrymme för många olika typer av användning och aktiviteter. Förutom att grönområden har en rekreativ karaktär så uppmuntrar de även barn till utomhuslek och de är neutrala platser där man kan möta sina grannar och andra som bor i kvarteret.

Förutom de stora stadsparkerna så behövs även de mindre bostadsnära grönytor. Platser som är direkt kopplade till den egna bostaden och som man enkelt kan nå från sin gata eller trädgård. Detta möjliggör att även mindre barn och de som har svårt att röra sig kan ta del av stadens grönska.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Barton, H. 2010. s.137



## Mångfald och möjligheter

*Trots att man använder staden på olika sätt så är indirekta möten mellan stadens invånare mycket viktiga för att skapa en djupare förståelse för varandra och staden. I dag ligger nästan alla publika noder i direkt anslutning till kommersiella områden som präglas av konsumtion. En orientering som utesluter de som har en svagare ekonomi från att delta i stadens liv. Hur kan man integrera olika stadsfunktioner med verksamheter och publika aktiviteter för att skapa en stadsdel som bjuder in alla oavsett social- och ekonomisk status?*

Målet med social hållbarhet handlar om att skapa neutrala rum där möten mellan stadens invånare kan ske. Publika platser som är fria att vistas på och som innefattar fler aktiviteter än shopping. Inom stadsplanering är det därför viktigt att skapa valmöjligheter där en variation av byggnadstyper, torg, gator och bostäder skapar stadsrum som bjuder in olika målgrupper. Målet är att skapa en balanserad population vad gäller ålder, inkomst och sammansättning, vilket i sin

förlängning bidrar till stadsmiljöns sociala stabilitet och gemenskap.

Att sträva efter social inkludering handlar därför om att sträva efter att alla människor, oberoende av inkomst och social status, kan finna ett boende som är anpassat efter deras behov i alla delar av staden. Idag saknas centrala utrymmen för det småskaliga och lokala i Skövde. De affärslokaler som finns i innerstaden har oftast så höga hyror att det till största del enbart är större nationella handelskedjor som har råd att etablera sig där. Därför är det viktigt att i den nya stadsdelen introducera en ny typ av småskalighet. Mindre lokaler där lokala initiativtagare ges möjlighet att enkelt starta upp nya verksamheter och förverkliga sina visioner i utrymmen som är direkt kopplade till vitala stadsstråk.

## Ett levande gaturum

*När vi går genom staden upplever vi fasadernas rytm, deras skiftningar i material och färg, variationen mellan slutenhet och öppenhet och de aktiviteter som sker inne i husen.*

Ju högre upp en aktivitet sker från markplan desto svårare har vi att relatera till den. Upp till två våningar kan vi på ett aktivt sätt ta del av och följa stadslivet. Därefter gör avståndet att detaljerna blir vaga och efter fem våningar försvinner även möjligheten att kommunicera med markplan. Livet där uppe är helt enkelt bortkopplat från livet i staden.<sup>1</sup>

Hur man arbetar med utformningen av en byggnads entréplan har en stor påverkan på hur stadslivet runt huset kommer att utvecklas. Bottenvåningen är den plats där byggnaden möter staden, direkt genom dörrar och passager eller indirekt genom fönster och transparenta väggar. I mötet mellan byggnad och gaturum kan funktionerna på insidan expandera till utsidan

1 Jan Gehl, foreword Cities for people, s.42ff

samtidigt som gaturummet kan aktivera insidan och skapa spännande utblickar. Undersökningar som gjorts visar även att vi människor behöver visuell stimulation var fjärde till var femte sekund för att fasaderna och gaturummet ska fånga vår uppmärksamhet och kännas intressanta. Om man promenerar i vanlig takt längs en gata bör fasaden därför förändras ungefär var 5-6 meter.<sup>2</sup>

Samtidigt är det tiden folk befinner sig utomhus snarare än hur många som rör sig i stadsrummet, som är avgörande om ett område ska kännas levande eller inte. Att planera för mjuka kanter innebär att man skapar små förrädgårdar eller platser mellan gaturummet och den privata bostaden. Dessa mjuka kanter genererar ofta 2-3 gånger så mycket aktivitet som områden med hårda kanter har. Mycket av den mänskliga närvaron i stadsrummet sker nämligen via den egna lilla förrädgården. Här kan man gå ut för att dricka kaffe, plantera blommor eller bara prata

2 Jan Gehl, foreword Cities for people, s.77





med sina grannar. Denna aktivitet är samtidigt beroende av vilken trafik som tillåts på gatan utanför. Om gatan i huvudsak är planerad för bilism så kommer få att vilja spendera tid utanför sin bostad eller uppehålla sig en längre stund i gatuummet. Dessvärre är det just på dessa potentiella mjuka kanter som många nybyggda bostadsområden har sin parkering. Att ställa bilen direkt utanför dörren är bekvämt men samtidigt går då ofta bostadens koppling till staden förlorad.<sup>3</sup>

Studier av danska bostadsområden påvisar att hus med 2-2,5 våningar har betydligt mer stadsliv på gatorna än områden bebyggda med högre hus.<sup>4</sup>

3 Jan Gehl, foreword Cities for people, s.82ff

4 Jan Gehl, foreword Cities for people, s.68ff

◀ *Uteserveringar på Hertig Jobans torg skapar inbjudande mötesrum mellan byggnaderna och staden.*

## Diskussion: Kv. Pentas potential som en ny stadsdel

Enligt Skövde kommuns statistiska underlag så räknar man med att ungefär 300 nya bostäder behöver byggas varje år för att klara av bostadsbehovet för befolkningsutvecklingen. Inom en 20 års period handlar det om runt 6000 nya bostäder. Men var i staden finns det utrymme för dessa bostäder?

Många drömmer om en villa med tillhörande tomt. Om hälften av dessa drömmar realiseras pratar vi om ca 2 000 000 m<sup>2</sup> villamatta med tillhörande infrastruktur. Problematiken när staden växer utåt är att dessa områden tenderar att lokaliseras på befintlig jordbruksmark i stadens ytterområden. På så vis skapas en urbant utglesad stadsstruktur vars dagliga liv till stor del är bortkopplat från staden i övrigt, samtidigt som man ofta får ganska likriktade sovområden för en homogen medelklass. Kvarteret Penta är ett stort område som ligger mitt i staden, nära receentrum och den historiska stadskärnan, samtidigt som det har en direkt koppling till Boullognerskogen och bostadsområdet Östermalm. Dock saknas idag många av de kvalitéer som en

stadsdel behöver. Det finns inga egentliga publika platser och de öppna ytor som skulle kunna fungera som samlingsplatser och gröna parker utgörs istället av stora asfalterade parkeringslandskap. Samtidigt är närheten till infrastrukturen både ett hot och en möjlighet. Järnvägen är en svårpasserad barriär som delar staden i två delar, skapar höga bullernivåer och som kräver säkerhetszoner, men den är samtidigt en viktig nod i staden och en viktig länk för att via snabbtågen nå Göteborg och Stockholm.

Industrin har varit avgörande för det Skövde vi ser idag. Här har många generationer arbetat och tjänat sitt uppehälle. Byggnadernas tidigare funktion speglas genom formspråk och val av byggnadsmaterial. Arkitekturen berättar om en tid som en gång var , och skapar därmed en identitet och historisk koppling mellan nutid och dåtid. De storskaliga fabrikskomplexen vittnar om Skövdes motorproduktion mellan 1900-1970-talet, en tidsperiod där maskinen samtidigt användes som en metafor för det nya och moderna samhället.



Genom att använda delar av de byggnader som redan finns skapas en spänning mellan tidigare ideal och dagens. I kontrasten synliggörs skillnaderna och det gamla förstärker det nya medan det nya berättar om det gamla.

Samhällets möjlighet att anpassa sig till förändring handlar inom stadsbyggandet bl.a. om hur en struktur kan omorganiseras över tid för att återanvändas på nya sätt. Om vikten att bevara den gamla arkitekturen till viss del handlar om att bevara historiska lager, så handlar det även om att bevara billigare lokaler. Det redan byggda erbjuder nästan alltid ytor som är billigare än de nybyggda.

Många småskaliga verksamheter är i behov av billigare lokaler och har oftast inte råd att etablera sig i helt nya komplex där hyrorna nästan alltid är höga.

De befintliga byggnaderna på området har stor potential att integreras i en ny spännande stadsmiljö där de hjälper till att skapa en stark identitet och en unik karaktär. Transformationskonceptet för

industrihallarna måste därför handla om att ta tillvara på karaktäristiska byggnadselement som sågandefasaden, takljuset och de industriella råa materialen. I dagsläget möjliggör dock inte hallarnas struktur bostäder eller små verksamhetslokaler, och en transformation till mindre enheter måste därför till. Potential finns att skapa ett annorlunda boende som kan konkurrera och erbjuda något annat än den periferia, katalogbaserade villan. Genom att bevara delar av strukturen eller återanvända material är det också rimligt att tänka sig att stadsdelen kan erbjuda billiga lokaler för småverksamheter och nystartade företag.

Transformationen till att bli en del av staden är med andra ord inte självklar, det är många och komplexa frågor som måste lösas. Hur bygger man den framtida stadsdelen - en ny stadsdel som ska knyta an, knyta till och tillföra staden något nytt?



FÖRSLAGET: STADSDEL

## Strategier för stadsdelens utveckling

*Kvarteret Penta har stor potential att bli en levande stadsdel som kan stärka attraktionskraften för den befintliga stadskärnan. Vad området saknar idag är publika funktioner och platser - en anledning att korsa järnvägen.*

### **Strategier:**

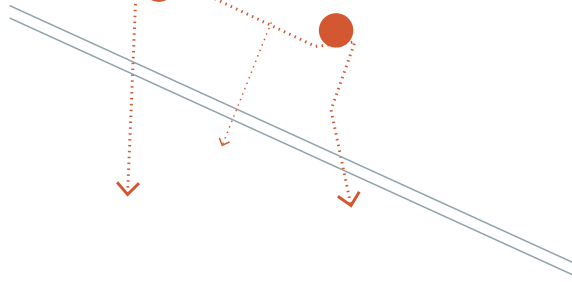
Genom att utöka det befintliga centrumet med komplementerande publika funktioner på östra sidan, stärks de befintliga kopplingarna samtidigt som nya kan skapas.

De nya gatorna och stråken kopplas till det befintliga gatunätet och fler rörelsemöjligheter skapas. Särskilt cykel- och gångtrafiken blir bättre försörd. Det blir nu möjligt att röra sig i en mindre loop från centrum via Kv.Penta, eller i en större loop som går ner till, och via det forna militärområdet.

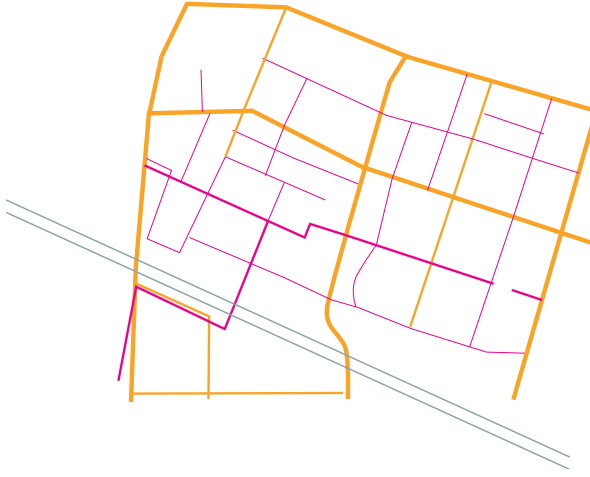
Boulognerskogen kopplas samman med exercisfälten via ett grönt filter som silar sig genom området. De gröna ytorna har olika karaktär och

storlek; från den granngemensamma gården via kvartersparken till de två nya parktorgen som skapas i stadsdelen.

En etappvis utbyggnad garanterar att det finns rum för framtida behov, och genom att bygga klart en etapp i taget kan en önskvärd täthet uppnås. Området har delats in i fyra etapper med första start år 2015. Trots att varje etapp bygger på den föregående är de oberoende av varandra. Tanken är att även vid en tillbakagång i tillväxt ska kvalitéer i form av grönska och bra infrastruktur alltid kunna bibehållas.



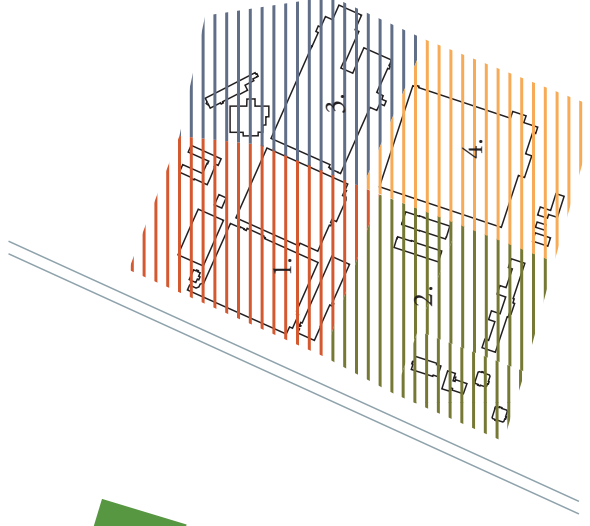
**Strategi 1:** Förstärka befintliga kopplingar och utöka centrum genom att skapa nya publika målpunkter.



**Strategi 2:** Förträta det befintliga gatunätet och skapa fler kopplingar och valmöjligheter för olika rörelser.



**Strategi 3:** Ett grönt filter som länkar samman Boulognerskogen i norr och exercisfältet i söder.



**Strategi 4:** Etappvis utbyggnad i fyra steg. Varje etapp innehåller i sin tur flera delerapper.

## Stadsdelens utveckling över tid

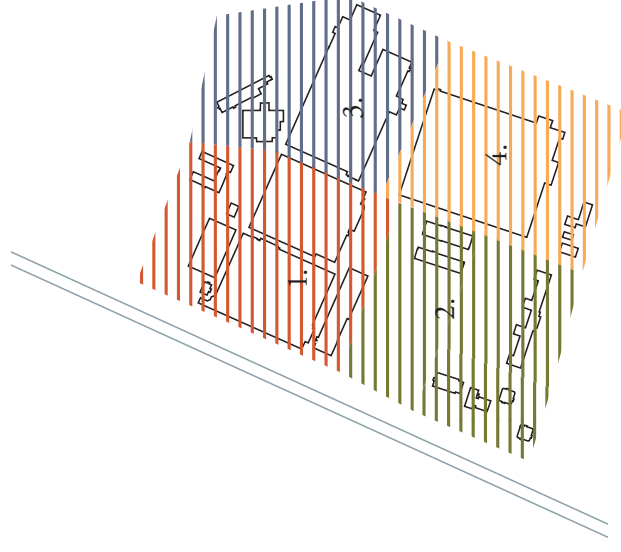
Etapp 1 startar med transformeringen av industrihallarna till en publik nod och bostadskvarter. I och med transformationen av hallarna skapas nya gator, och infrastrukturen antar mer formen av ett rutnät, där de befintliga gatorna bättre länkas samman. Två nya tunnlar kopplar även området med staden och en loop skapas. Asfalt ersätts av grönska i de två nya parktorgen, kvartersparken och i de granngemensamma gårdarna. En början på det gröna filtret mellan Boulognerskogen och exercisfältet har skapats.

Etapp 2 innebär att det angränsande militärområdet förtätas med nya bostäder och kontor. En grön zon längs med järnvägen bildar skyddsavstånd till de nya bostäderna och används för lokal odling och sportaktiviteter. Den befintliga allén framför den gamla regementsbyggnaden förlängs och leder nu till ett av de nya parktorgen i föregående etapp. Den befintliga tunneln på militärområdet kopplas med de nya gatorna i etapp 1 och 2, och en andra, större loop skapas.

Etapp 3 inleds med att det gamla gjuuteriet rivs och ersätts med bostadskvarter. En större loop kopplar nu samman området med Kavelbrogymnasiet och de östra bostadsområdena.

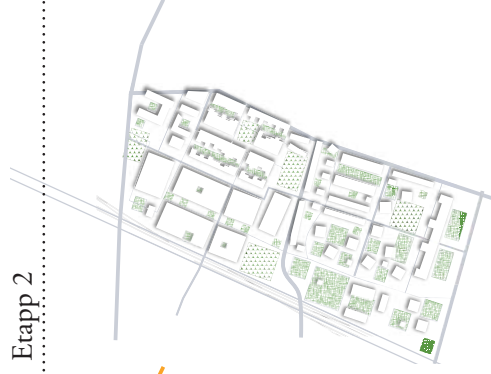
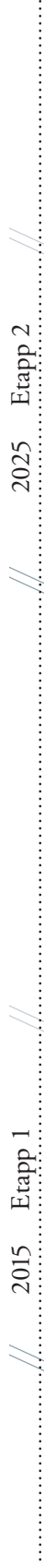
Avståndet till järnvägen är nu så långt att man kan gå upp i höjd på byggnaderna utan att särskilda bulleråtgärder måste vidtas.

Etapp 4 startar då den sista kvarvarande industrin har flyttat och två nya kvarter kan skapas i dess ställe. Projektområdet är nu fullt utbyggt, men en fortsatt utveckling kan ske i områdets södra och östra riktning. En viss förtätning är också möjlig norr om området, i utkanten av Boulognerskogen.



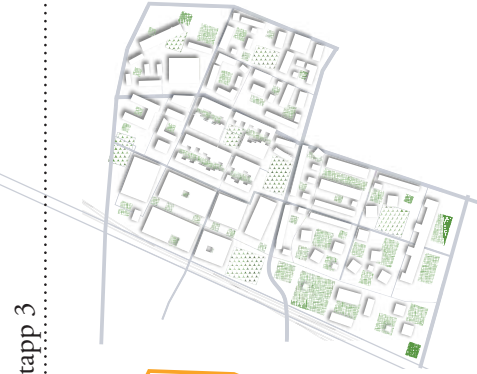
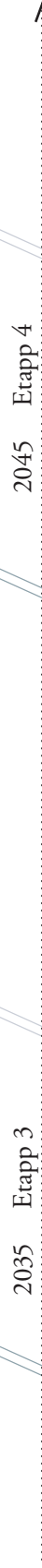
2015 Etapp 1

2025 Etapp 2



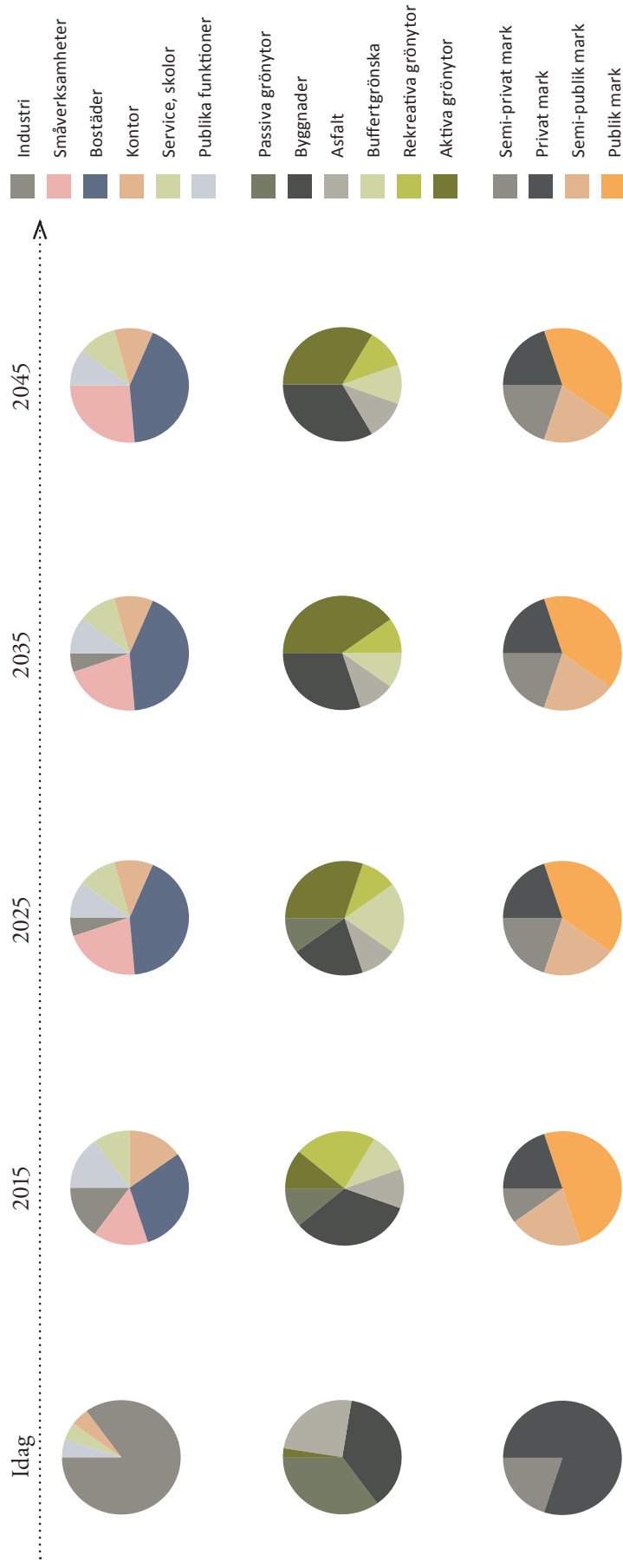
2035 Etapp 3

2045 Etapp 4







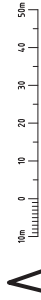


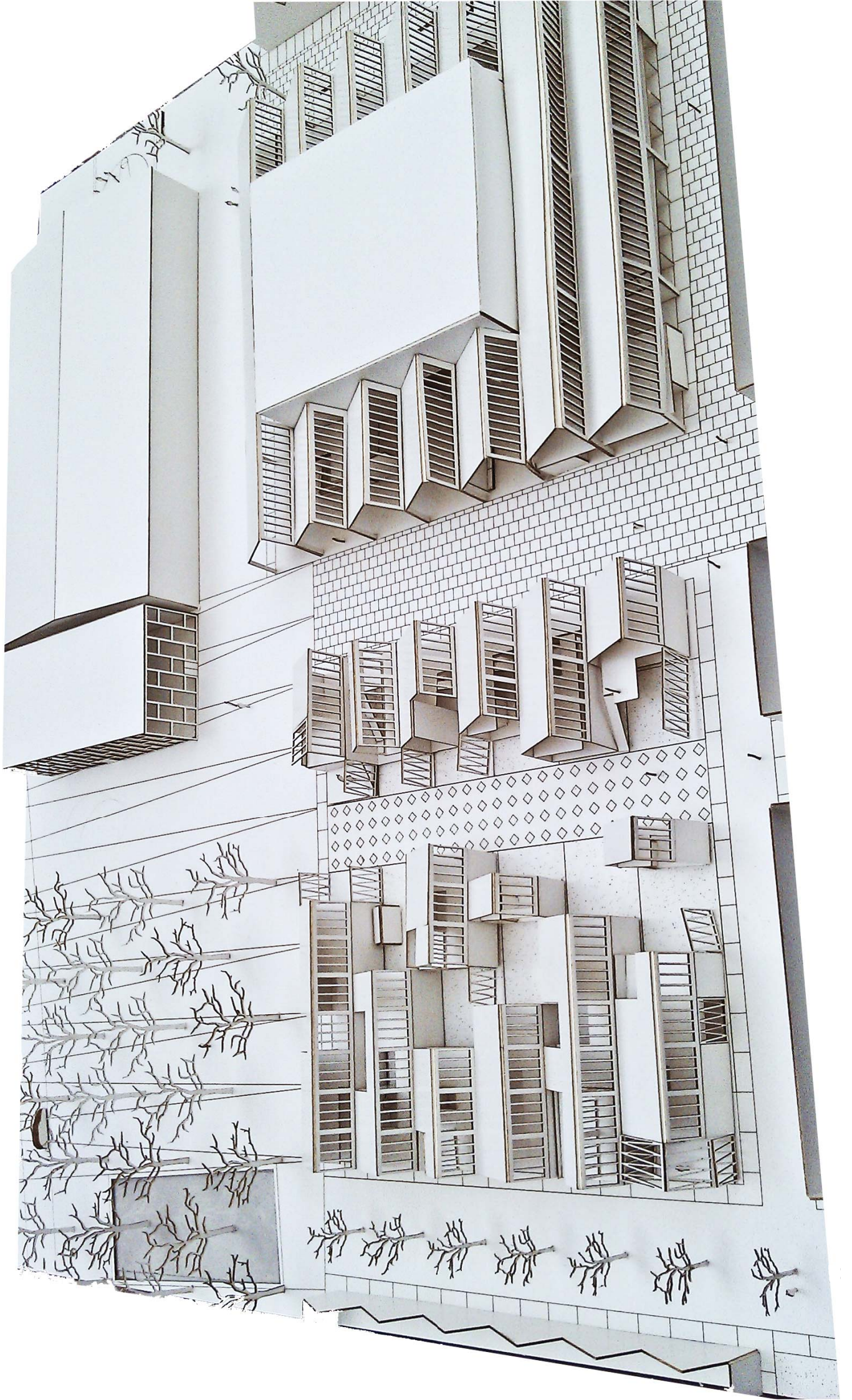
Diagrammen ovan visar den procentuella fördelningen av olika funktioner och markanvändning som är ett önskvärt resultat av etapputvecklingen. Slutmålet är en stadsdel med en varierad funktionssammansättning som bidrar till att hålla området levande över dygnet. Den passiva och

diffusa grönskan har minskat till förmån för de kvalitativa grönytorerna som aktiveras av boende och besökare. Området får en mycket grönnare karaktär. Det tidigare öde asfaltslandskapet har förvandlats till ett grönt filter som silar sig igenom området och som binder samman Bou-

lognerskogen i norr och exercisfälten i söder. Den privata och slutna känslan är borta och området upplevs nu som en förlängning av stadskärnan och centrum. Bostäder och publika funktioner har ersatt industrin och servicefunktionerna i området har blivit fler.

Illustrationsplan Etapp 1  
Skala 1:2000





## Etapp 1 - Transformering av Kv. Penta

För att skapa en livfull stadsdel är det viktigt att man i ett tidigt skede planerar lokaler som blandar större publika funktioner med utrymmen för småverksamheter och bostäder. I den första etappen har industrin flyttat sydost om området och frigjort ytorna inuti och mellan de gamla fabrikslokalerna.

För att området ska fungera behövs en infrastruktur som knyter an till staden och som motverkar den barriäreffekt som järnvägen och Kavelbrovägen skapar. Två nya kopplingar under järnvägen har därför tillkommit;

- en gångtunnel som utgår från den nya tvärgatan *Kopplinggatan* i tidigare D-hallen (*Kv. Motorn*) och som knyter an till Skolgatan med sitt Rättscentrum och GöteborgsOperan Skövde-scenen,

- en bil- och gångtunnel som utgår från den nya genomfartsгатan *Kavallerigatan* och som knyter an till Borgmästaregatan i stadsdelen Vasastaden.

Kopplingen till Boulognerskogen, resecentrum och innerstaden har förstärkts med det nya torget *Boulognerplatsen*, vilket sträcker sig ut över Kavelbrovägen och leder besökaren in i området. Kavelbrogymnasiet är kvar i sin byggnad men deras skolgård integreras i den nya kommunikatonsplatsen. Från Boulognerplatsen rör man sig vidare in i området och de gamla hallarnas transformation och nya funktioner uppenbarar sig i fasaderna längs *Dieselgatan*. Här kan man strosa bland lokala småverksamheter eller besöka det nya Medialabet för att testa det senaste inom spelindustrin, gå på en utställning i stadsmuseets filial och sen äta på restaurangen vid det nya parktorget *Grönwalls plats*, eller testa sina naturkunskaper tillsammans med familjen i experimentverkstaden Balthazar.

Utanför Balthazar och med koppling till Grönwalls plats finns en park med skateboardanläggning, basketplan och lekplats för experiment.

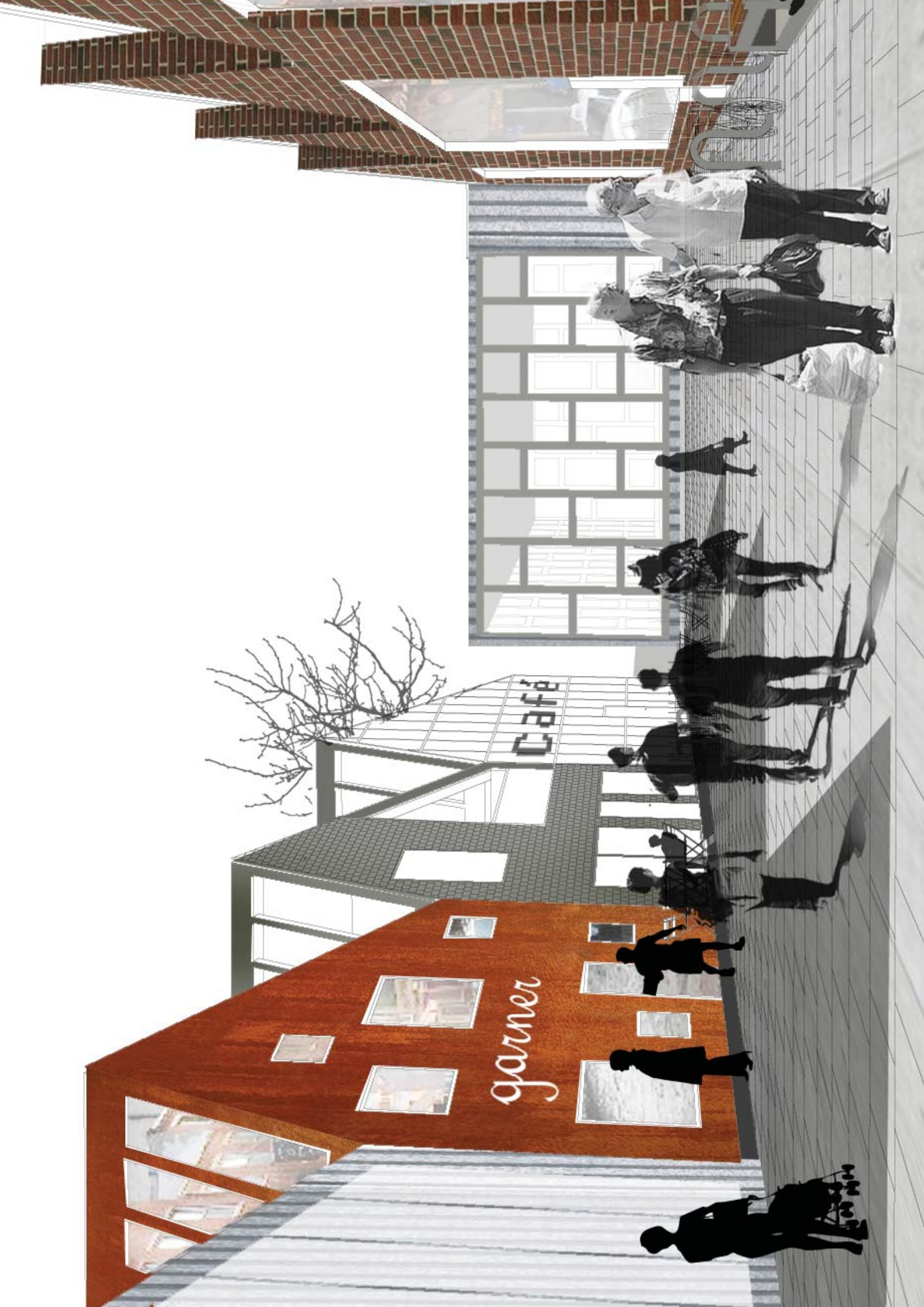
*Motorn* blommar upp varje månad då marknadsdagarna fyller den gamla lagerhallen *Kolven* och de intilliggande gatorna med loppis, försäljning och musik.

Från Grönwalls plats kan man promenera vidare längs *Ryttarallén* mot den gamla regementsbyggnaden och exercisfältet. I de nya byggnaderna runtom torget finns viktig lokal service som apotek, vårdcentral och närbutik. En busshållplats i direkt anslutning till torget gör det enkelt att åka kollektivt då man vill besöka stadsdelen.

*(För att se platserna och gatorna i ovanstående text, se föregående uppslag.)*



FÖRSLAGET: HALLARNA



garner

Café

garner



## Fasadmaterial



Corten



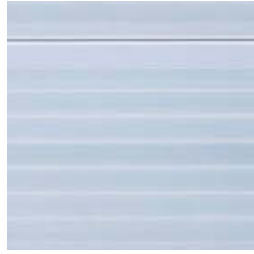
Metallnät



Zink



Trä



Polykarbonat



Tegel

## Transformeringen av hallarna

*När man passerar Skövde med tåg så är det inte mycket av staden man ser, utan snarare D-hallens sågtandade fasad. En 150m lång kuliss som visar upp Skövdes historiska arv och identitet. Hallarnas kvalitéer är med andra ord inte enbart arkitektoniska utan de har även ett starkt symbolvärde. Det är en profil som syns och tar för sig, och som har stor potential att bli en del av hur Skövde marknadsför sig utåt.*

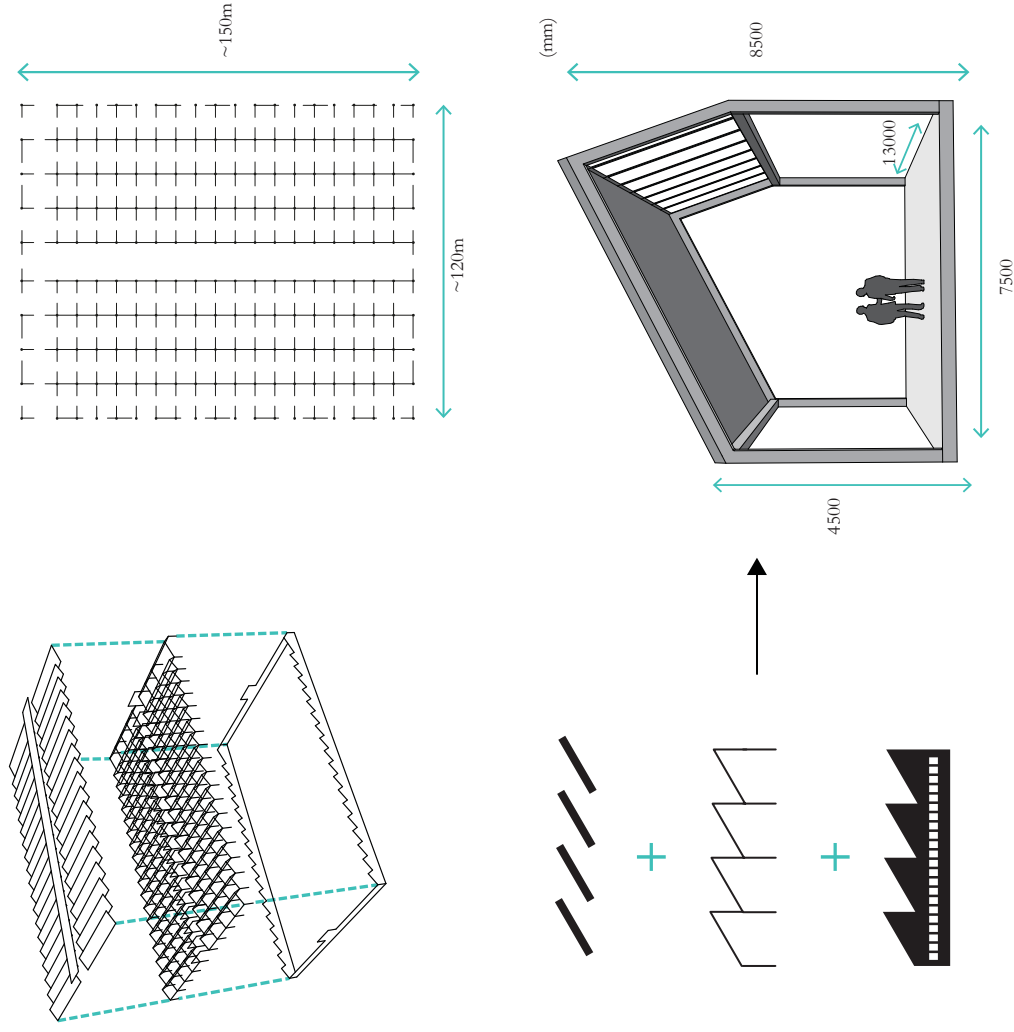
Hallarna är nyckeln till hur området kan integreras som en del av staden. Deras nya roll när Skövde expanderar handlar lika mycket om ett nytt program som om yttre förändringar. I transformationen av hallarna synliggörs den nära kopplingen till järnvägen visuellt genom att fasaden längs spåren öppnas upp till att fungera som ett skyltfönster, både lokalt för de som rör sig i den västra delen av centrum och regionalt för alla de tåg som dagligen passerar.

## Hallarnas uppbyggnad

B-hallen och D-hallen är i princip identiska i sin uppbyggnad. Förenklat består de av tre huvud element; tegelstensfasaderna, stålfackverken och sågstandstaket.

En hall är ungefär 120 x 150m, och byggs upp av ett återkommande rutnät som baseras på moduler på 7,5 x 1,3m (14m för B-hallen). Fackverken som bär upp tak och installationer växlar mellan en lägsta punkt på 4,5m till en högsta punkt på 8,5m. Ett mittskepp med ett svagt sluttande sadeltak och bredare dimensioner finns i varje hall, liksom en bredare yttersta rad av fackverksmoduler.

Likt många industrier från samma tidsepok beror takens karaktäristiska sågtandsform på att fabrikerna delvis ljusförsörjdes via takfönster vända mot norr. Tack vare dessa takfönster upplevs insidan som relativt ljus trots de stora spännvidderna på över hundra meter.

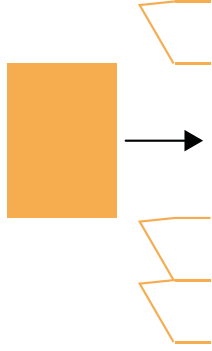




## D-hallen



*Nya atrium och gator skapas genom att moduler eller delar av taket tas bort.*



*Större volymer tillkommer.*

## Transformationskoncept

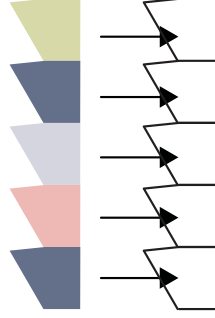
Två koncept för hur den industriella strukturen skulle kunna tas tillvara har utarbetats:

I D-hallen, som får ett publikt program p.g.a. läget längs järnvägen, bevaras stora delar av den existerande strukturen. Mittskeppet rivs och en öppen gata genom hallen skapas. Även en tvärgående gata skapas genom att moduler tas bort. Vissa moduler ersätts även med atrium eller större rum. Fasaden omarbetas för att bättre passa de nya funktionerna.

## B-hallen



*Nya atrium och gator skapas genom att moduler tas bort.*



*Mindre volymer tillkommer.*

I B-hallen, som kommer att innehålla bostäder och småverksamheter, måste den storskaliga strukturen omvandlas till mindre enheter för att skapa ljus, grönska och privata rum i kvarteret. Större delen av fabriken rivs, men stålfackverket återanvänds som bärande element i de nya bostadsmodulerna och teglet återanvänds till nya fasader i området. Det nya kvarterets uppbyggnad baseras på hallens gamla rutnät och modulmått.

## D-hallen → Kv. Motorn

*D-hallen är belägen längs en av Sveriges mest vältrafikerade järnvägslinjer och på knappt fem minuters gångavstånd från Skövde resecentrum.*

*Hur kan man dra nytta av detta strategiska läge i regionen och samtidigt programmerna D-hallen med funktioner som inte störs av närheten till järnvägsspåren?*

I visionen för den nya stadsdelen programmeras D-hallen till att bli en viktig plats i staden, en publik magnet som kan attrahera besökare från hela regionen. Genom att erbjuda ytor för större event som mässor, konferenser, konstupställningar och liknande, kan Skövdes centrumkärna kompletteras med funktioner som tidigare inte fått plats i de centrala delarna av staden. Funktioner som traditionellt måst lokaliseras i dess utkant.

Genom att förändra D-hallen till en publik nod och inte ett externt shoppingcenter, får Skövde en plats för att tydligare marknadsföra befintliga

funktioner. Detta då bl.a. högskolan, stadsmuseet och lokala föreningar får filialer i det nya kvarteret.

### **Det nya programmet för Kv. Motorn:**

Skövde Högskola är framstående inom spelutveckling och stolta över den kompetens som skolan byggt upp. I det nya Medialabet får de chansen att visa upp sig och utvecklas ännu mer. Där kan t.ex. framtidens spel testas och visas på stora skärmar eller i små spelrum. Kontor för nystartade dataföretag ryms också här, liksom större ytor för LAN-party eller andra spelevent.

Stadsmuseet får nya lokaler för mindre utställningar och även plats för en samtida konsthall. Den nya gatan som löper genom hallen blir till en utomhuskulturturpark intill museet.

Ett nytt konferenshotell reser sig upp ur den gamla fabriken, vars lobby blir en del av det publika rummet i bottenplan. Hotellet kan även

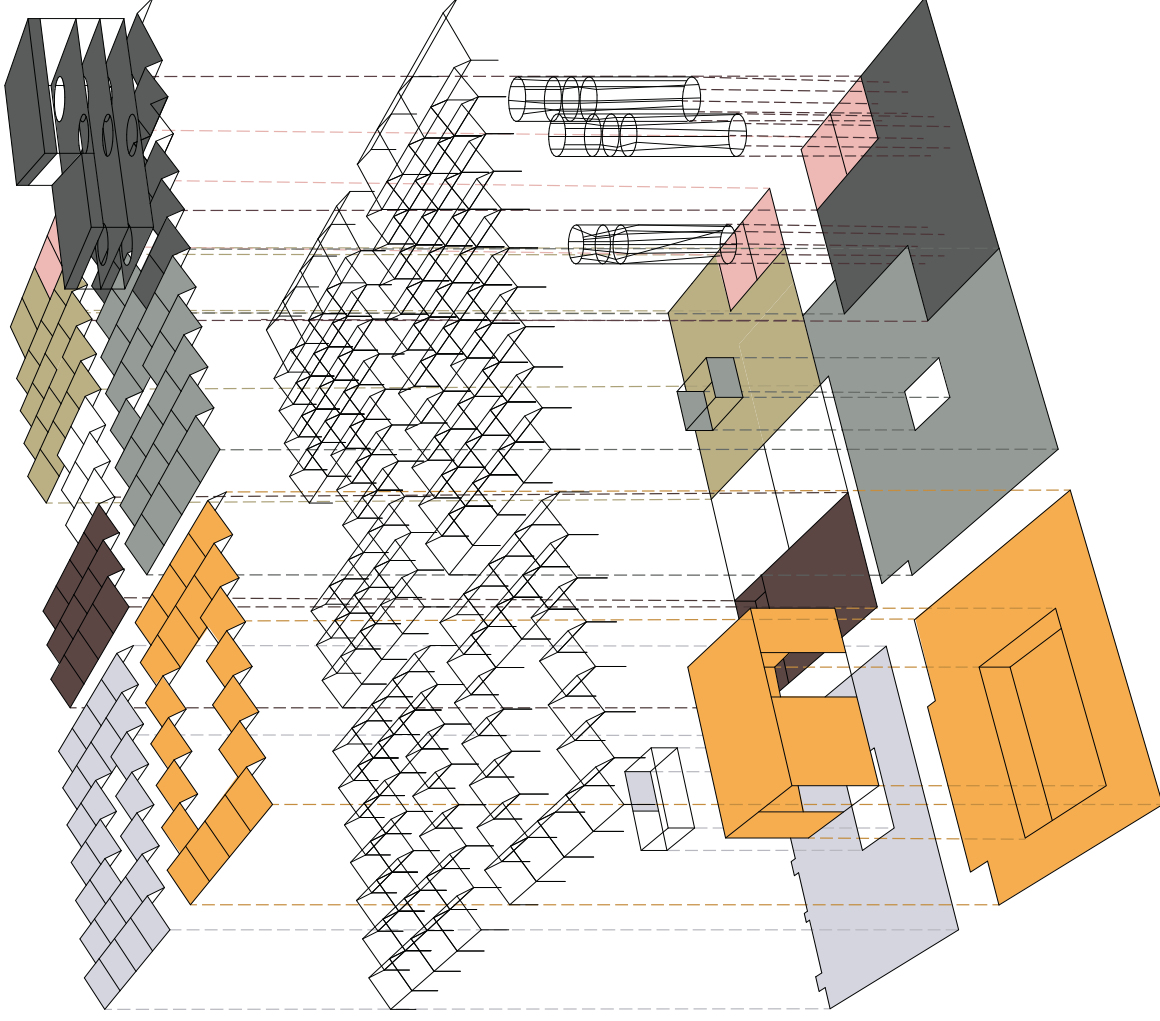
använda ytor i de omkringliggande byggnaderna vid större konferenser och mässor.

Experimentverkstaden för barn, Balthazar, flyttar och får större lokaler i hallens sydvästra hörn. En stor utomhussyta i direkt anslutning till verkstaden möjliggör fler experiment utomhus. En skateboardpark och basketplan bidrar till att aktivera platsen ytterligare.

Det finns även mer lokalt riktade funktioner, såsom ett uteställe med restaurang, verksamhets- och kurslokaler för föreningar, samt lokaler för flertalet småverksamheter.

## Sprängskiss av Kv. Motorn

- Hotell / Konferens / Event
- Samtida konst, filial till stadsmuseet
- Medialab, filial till Högskolan
- Balthazar, experimentverkstad för barn
- Nattklubb / Bar - restaurang
- Studios för lokala föreningar
- Småverksamheter

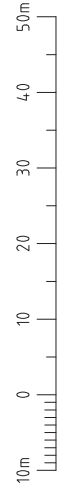


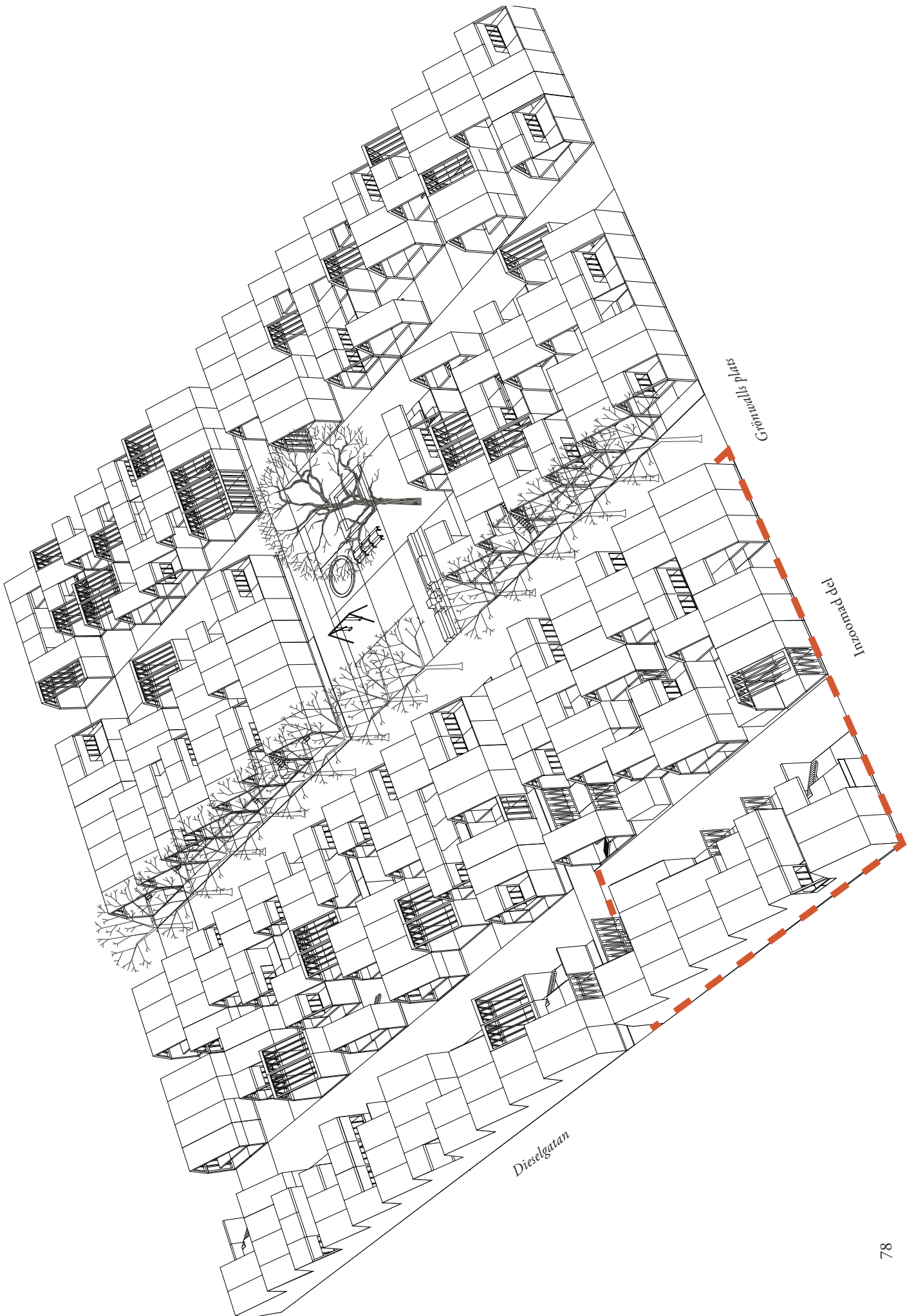


Illustrationsplan ballarna  
Skala 1:1000



1. Kavelbrogymnasiet
2. Bokcafé (tidigare värmecentralen)
3. U-hallen: Restaurang. Lokaler för verksamheter och kontor
4. Hotell, utställningar och konferens
5. Lokaler för föreningsverksamhet
6. Bar/restaurang. Nattklubb
7. Stadsmuseets filial för samtidskonst
8. Medialab
9. Balthazar, experimentverkstad för barn
10. Skateboardpark
11. Kolven: Restaurang. Lokal för marknader, LAN-partyn o.d.





## B-hallen → Kv. Komponenten

Konceptet för B-hallen är baserat på en modulkonstruktion som ger möjlighet för bostaden att växa över tid. Modulmåtten baseras på hallens rutnät av 7,5 x 14m.

För att skapa mer varierade gaturum och större bostäder förskjuts rutnätet och tomterna blir 7,5 x 14m, 7,5 x 21m eller 7,5 x 28m. Två tvärgator och en mittgata delar kvarteret i fyra mindre delar. En körbar, armerad gräsmatta bildar en granngemensam grönyta mellan tomterna vilket möjliggör en entrésituation även från detta håll.

Storleken på den egna trädgården beror på hur stor del av tomten som man väljer att bebygga. En tomt med ett hus vars fotavtryck är 100% får med andra ord ingen privat grönyta, medan en tomt som är bebyggd till 50% har lika mycket öppen yta som bebyggd.

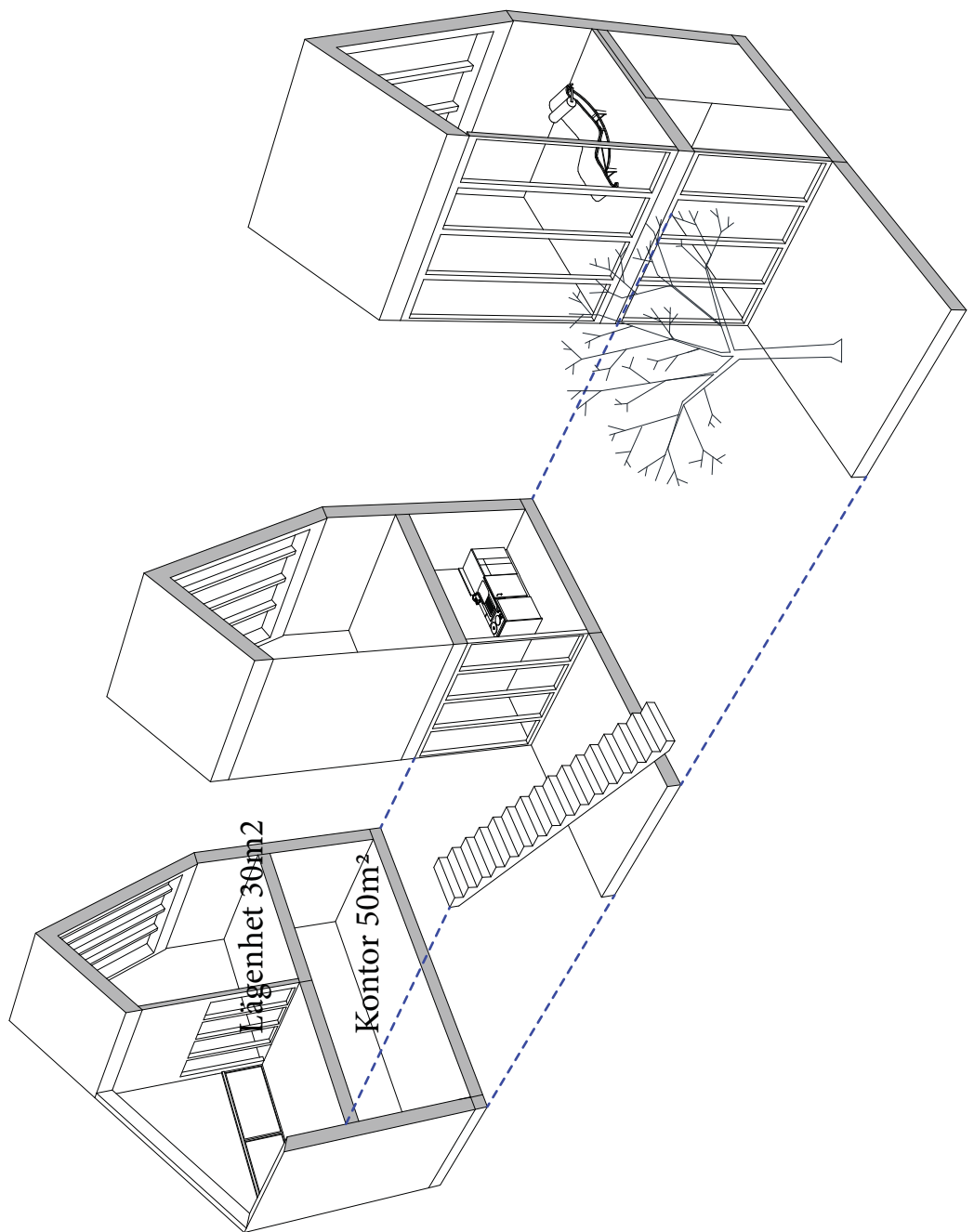
### Gestaltungsprinciper:

För att förhindra att de publika gaturummen blir urflytande och vaga så är det viktigt att husen ligger i liv med mittgatan och de kvartersomgivande gatorna. Mot de andra gatorna tilläts en friare placering.

För att undvika insyn mellan grannarna är fönstren alltid orienterade mot öst och väst, men man kan även få in ljus från stora takfönster i norrläge. Undantaget är de hus som ligger längs med tvärgatorna eller de omgivande kvartersgatorna, där även fönster mot söder / norr tilläts.

För att skapa ett aktivt gatuliv och erbjuda lokaler för verksamheter som normalt inte får plats i centrumnära läge, är bottenplanet alltid en verksamhet, studio eller kontor längs med Dieselgatan i väster samt Grönwalls plats i söder. Andra gator inom kvarteret kan naturligtvis också innehålla verksamheter.

Husen i sin tur är uppbyggda av ett systematiskt modulsystem, där delar på 7,5 x 3,5m utgör grunden. Genom att addera olika moduler kan man välja hur stor bostad eller stort kontor man behöver. Perspektivet på föregående sida visar ett exempel på hur området skulle kunna bebyggas med olika moduler, olika grad av öppenhet och sammansättningar. På nästa uppslag visas en sprängskiss över ett exempel på hur en kontorsmodul kombinerad med en loftlägenhet kan se ut.



▲ Sprängskiss, exempelmodulhus

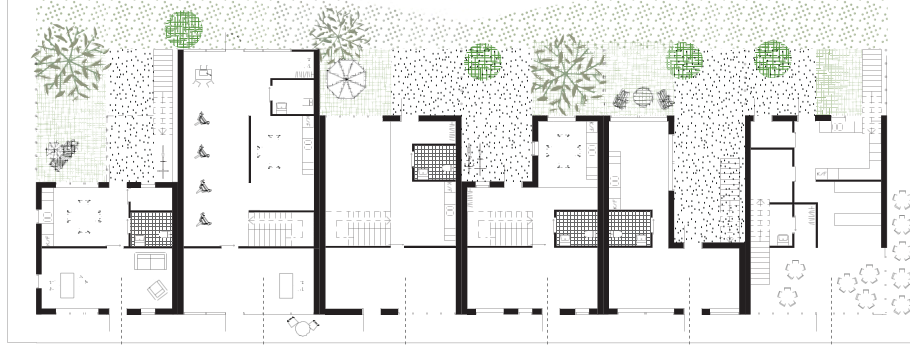
▲ T-korsningen mellan Tvätaksgatan och Kamaxelgatan sedd från kvartersparken.





# Inzoomad del Kv. Komponenten

Area plan 1 + 2



**kontor 42 m<sup>2</sup> + bostad 42 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 50 %  
 uterum: 62 m<sup>2</sup>*

**ateljéer 140 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 100 %  
 uterum: 0 m<sup>2</sup>*

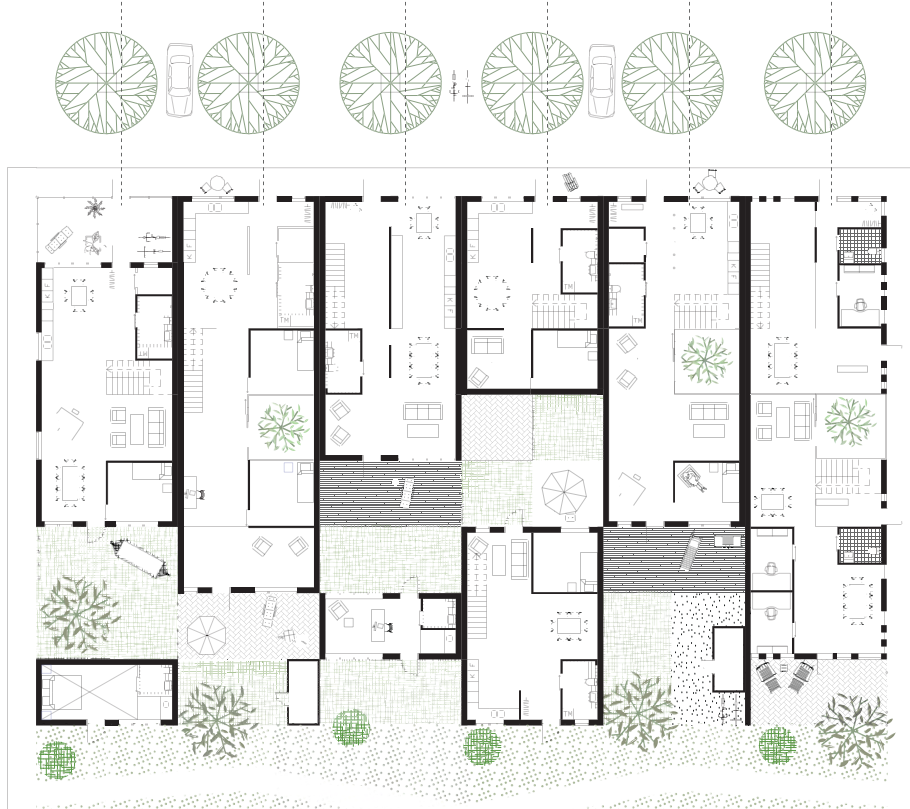
**kontor 110 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 75 %  
 uterum: 25 m<sup>2</sup>*

**affär 54 m<sup>2</sup> + kontor 38 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 63 %  
 uterum: 37 m<sup>2</sup>*

**kontor 40 m<sup>2</sup> + bostad 30 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 50 %  
 uterum: 63 m<sup>2</sup>*

**café 100 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 75 %  
 uterum: 37 m<sup>2</sup>*

Total area plan 1 + 2



**bostad 200 m<sup>2</sup> + extra bostad 20 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 80 %  
 uterum: 75 m<sup>2</sup>*

**bostad 220 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 80 %  
 uterum: 85 m<sup>2</sup>*

**bostad 135 m<sup>2</sup> + kontor 20 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 68 %  
 uterum: 75 m<sup>2</sup>*

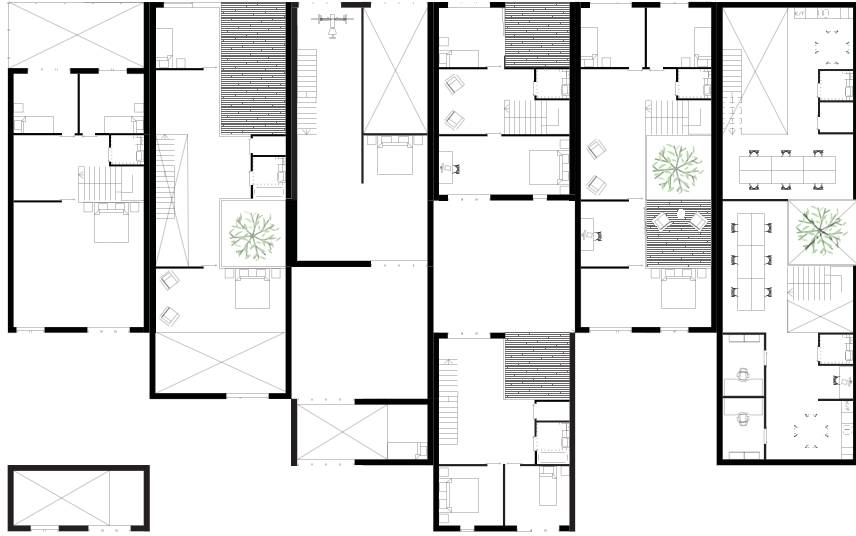
**bostad 120 m<sup>2</sup> + bostad 120 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 80 %  
 uterum: 75 m<sup>2</sup>*

**bostad 185 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 68 %  
 uterum: 115 m<sup>2</sup>*

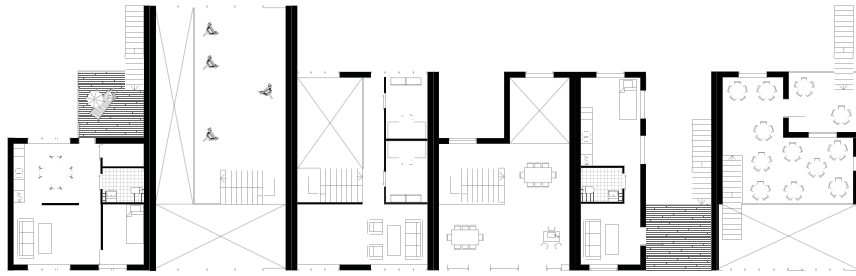
**kontor 270 m<sup>2</sup>**  
*bebyggelsegrad: 90 %  
 uterum: 35 m<sup>2</sup>*



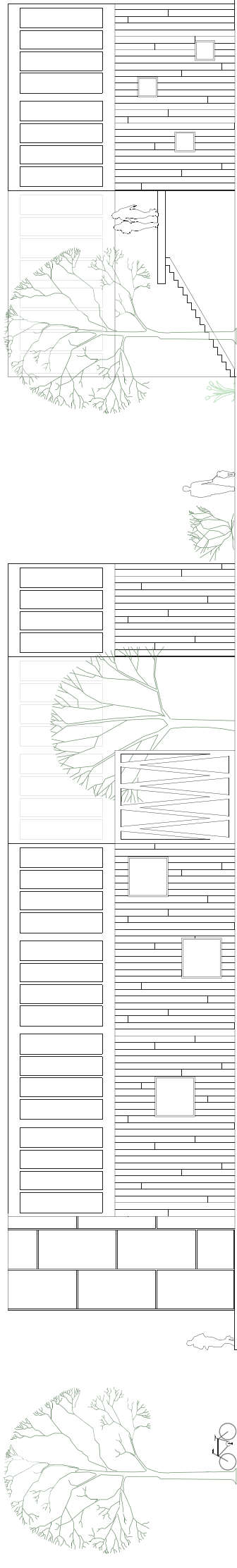
Plan 1 Skala 1:400



Plan 2 Skala 1:400

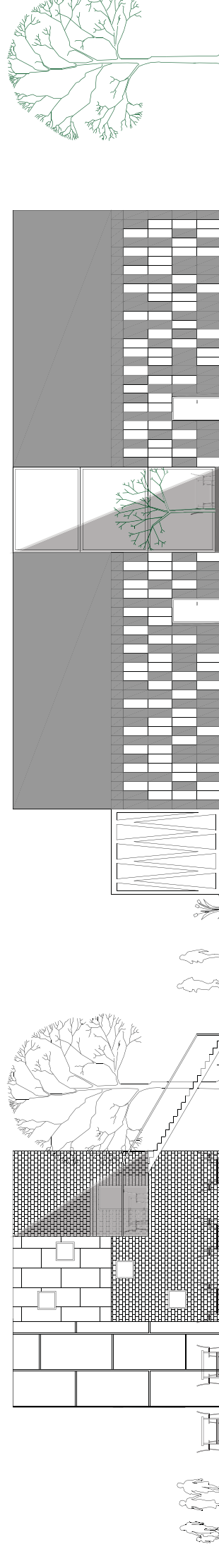


## Exempelfasader, inzoomad del



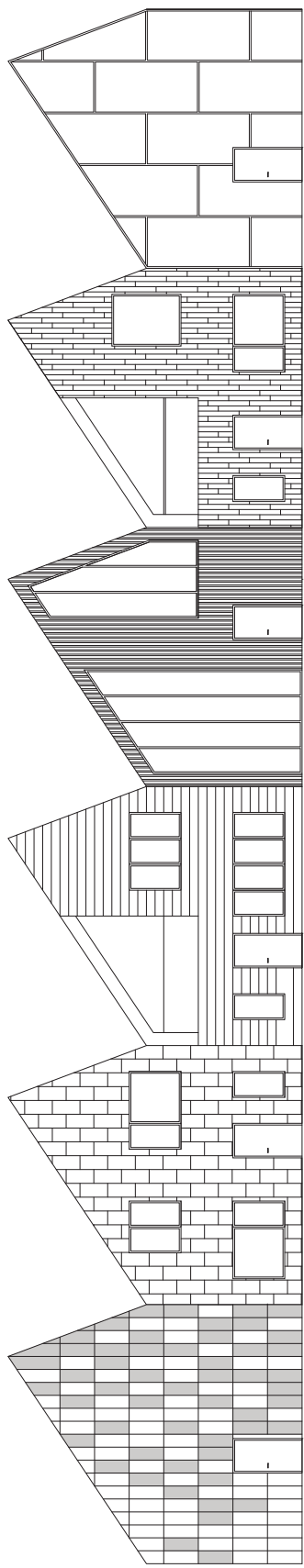
Fasad mot norr

Skala 1:200

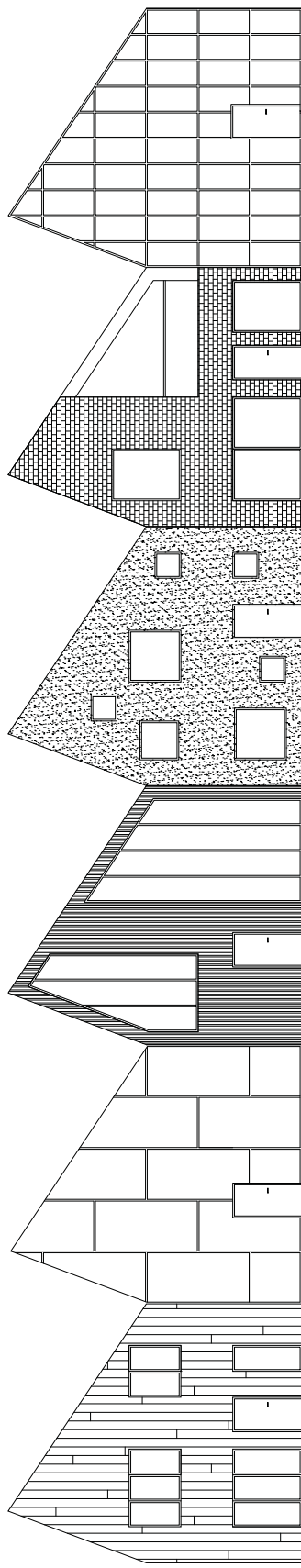


Fasad mot söder

Skala 1:200



Fasad mot öster Skala 1:200

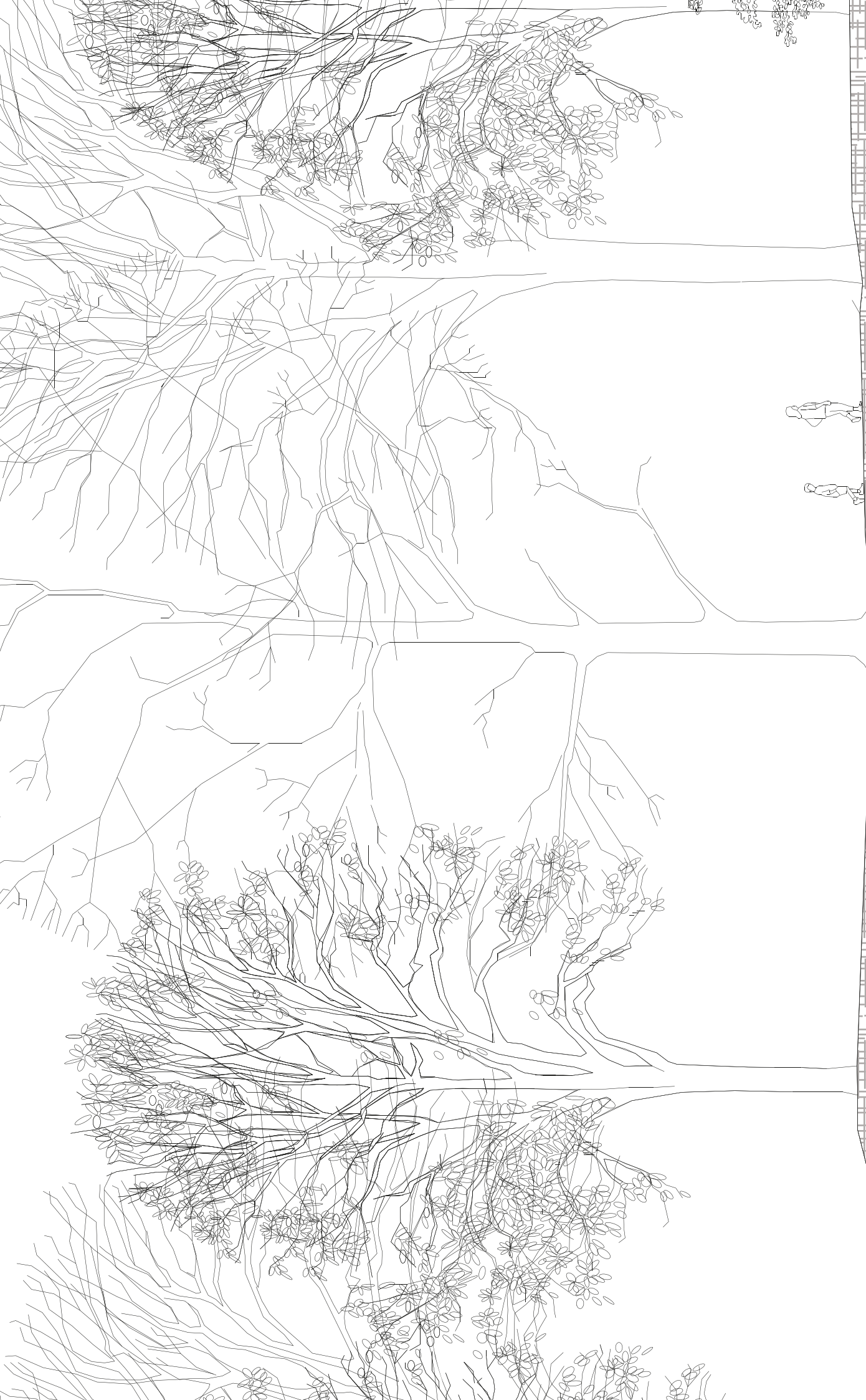


Fasad mot väster Skala 1:200



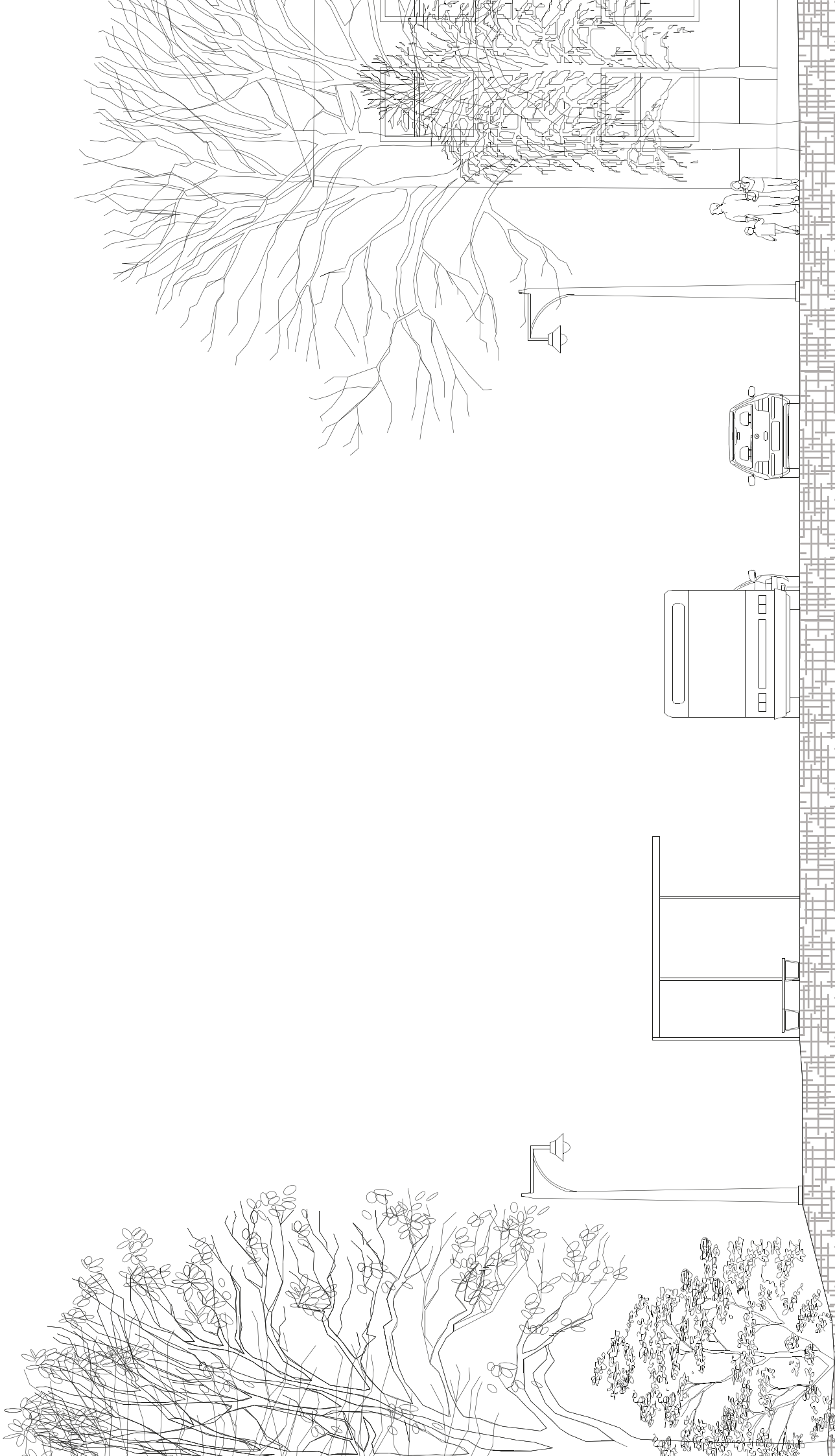
# EN PROMENAD FRÅN BOULOGNER- SKOGEN TILL GRÖNWALLS PLATS

SEKTION A SKALA 1:100



*Bouleverskogen är den största parken i Skövde. Med höga träd, vild natur, och sina fågelstjär är den en perfekt plats för picknicks, rekreation och jogging.*

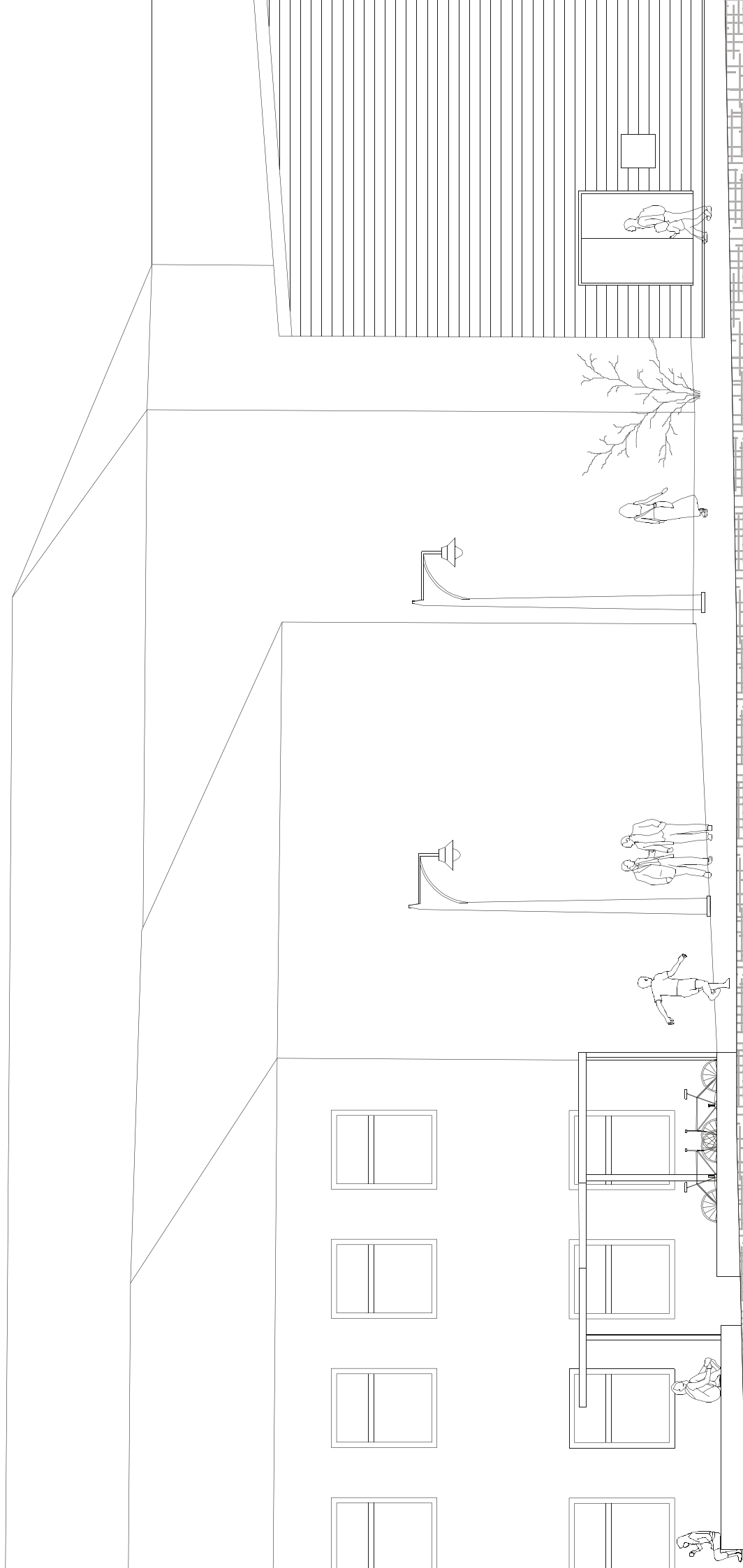




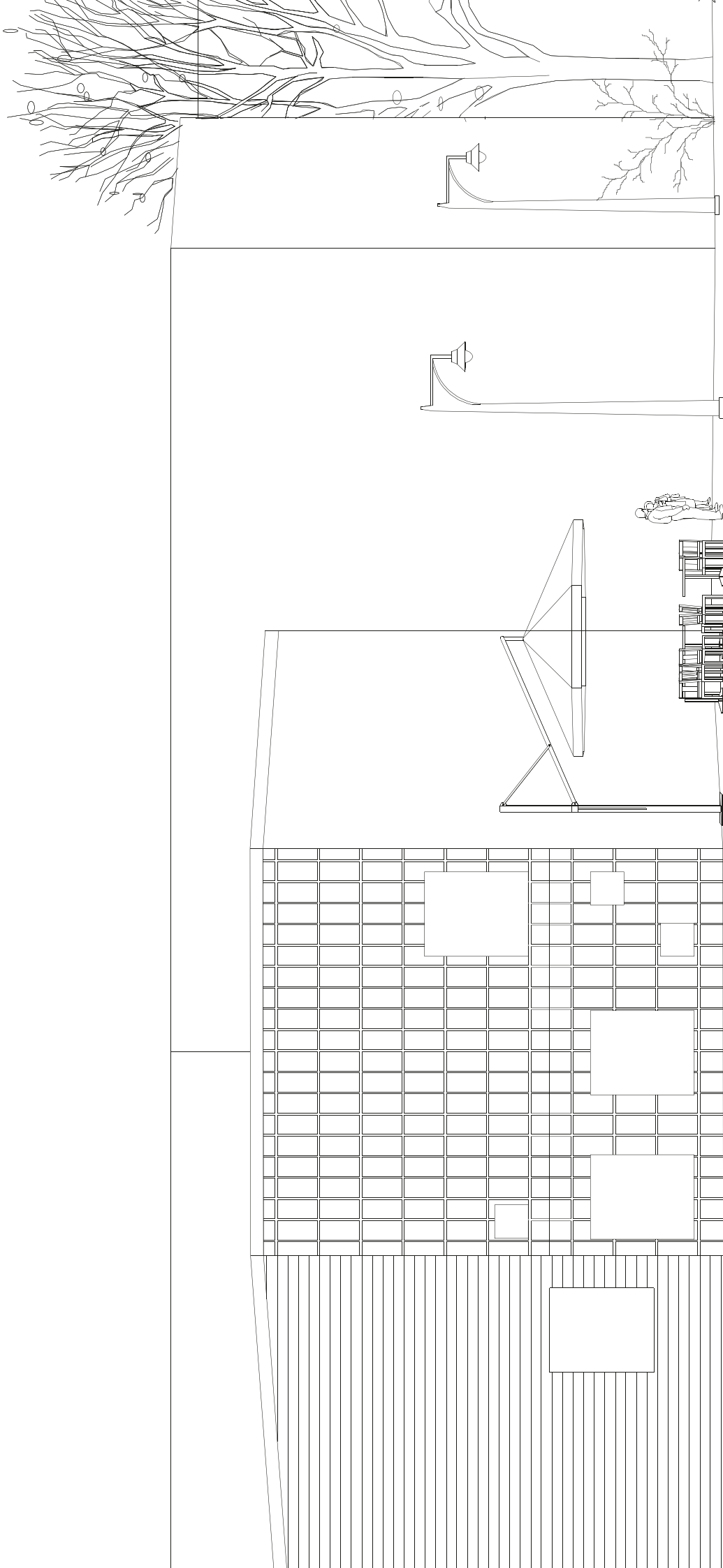
*Kavelbrännvägen är en viktig genomfartsväg som kopplar östra sidan med centrum. En ny överfart skapas för att markera entrén till området och göra det lättare för förbipasserande att korsna gatan. En busshållplats i direkt anslutning gör platsen lätt åtkomlig med kollektivtrafik.*



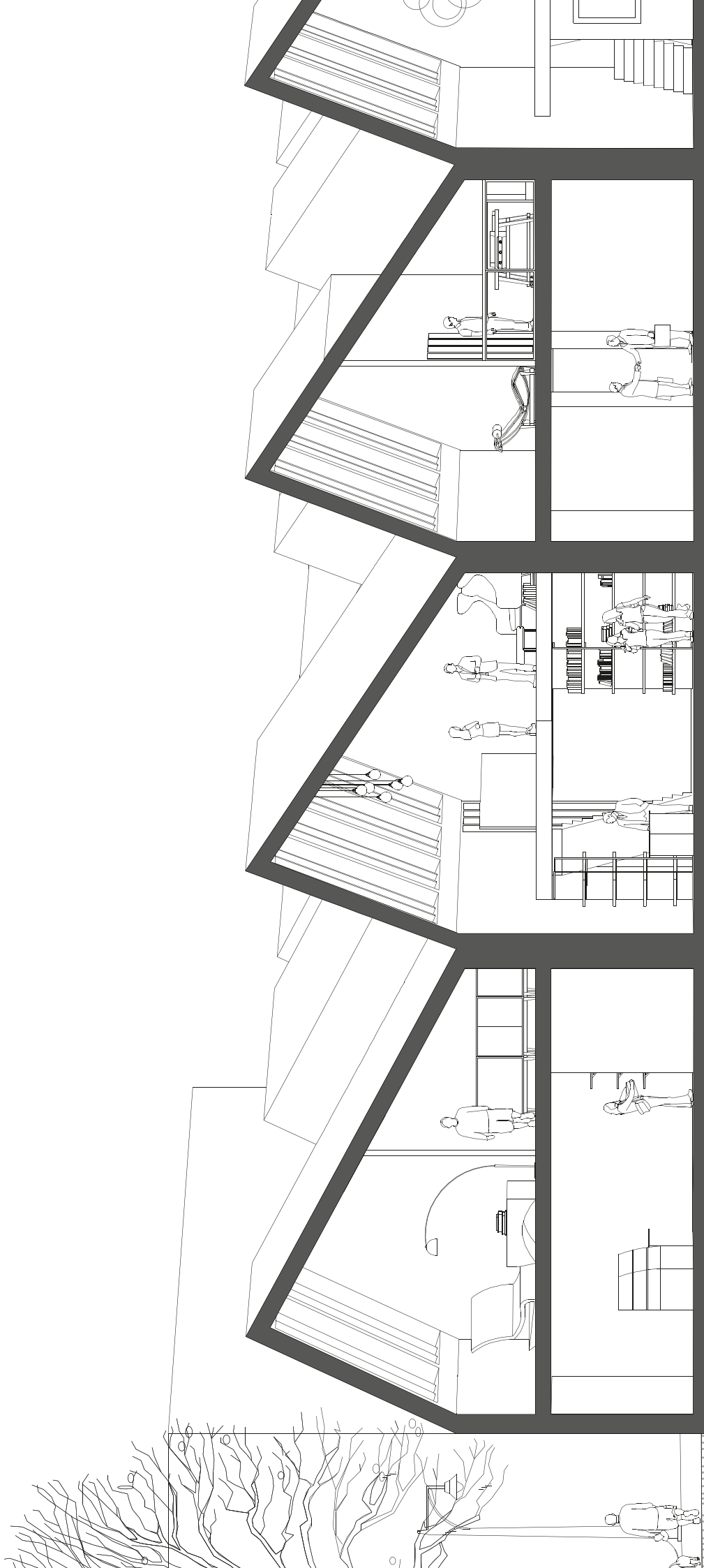
*Kanelbrogymnasietens yrkesutbildningar stannar kvar i sin byggnad, men deras entré och skolgård införlivas i det nya kommunikationsstorget Boulevardplatsen.*



*Den gamla värmecentralen konverteras till ett bokförlags- och utställningshus. Den nya byggnaden blir en del av den gamla byggnaden. Den nya byggnaden blir en del av den gamla byggnaden. Den nya byggnaden blir en del av den gamla byggnaden.*



*Komponentgatan går mellan Kv. Komponenten (tidigare B-hallen) och det nybyggda Kv. Cykändern. I kvarterskrets bottenplan finns plats för kontor och affärer.*

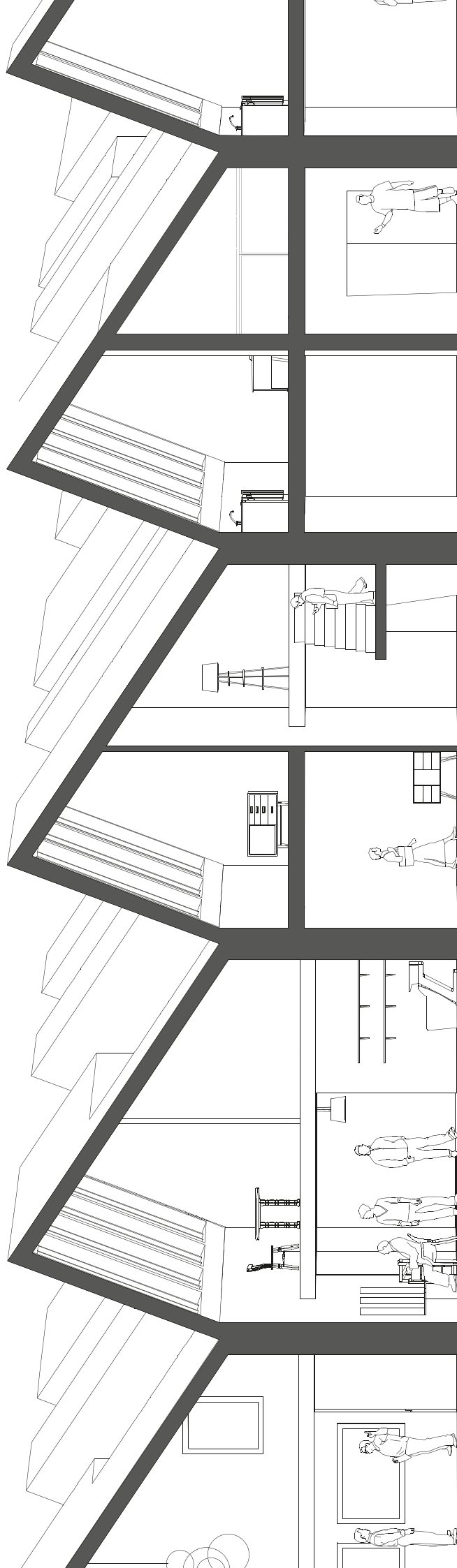


*Ovstafjär + Lägenhet*

*Bokaffär*

*Kontor + Lägenhet*

*B-hallen transformeras och blir Kv. Komponentien. Längs med Dieselgatan möter de småskaliga verksamheterna D-balkens (Kv. Motorn) nya publika funktioner som hotell, museum och Mediulab.*

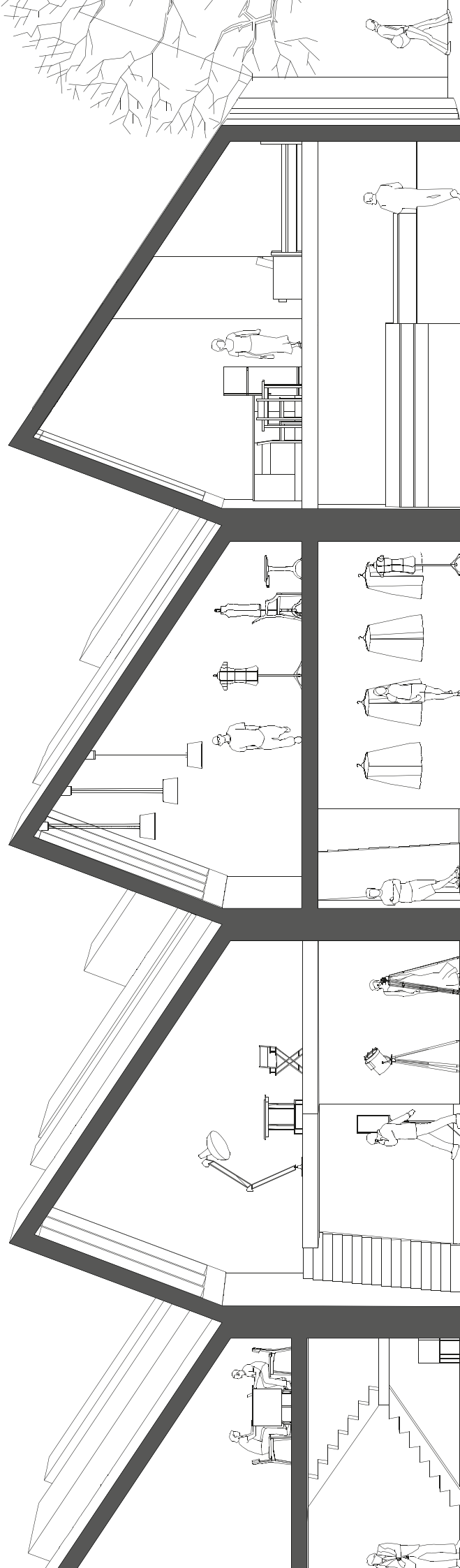


*Studio + Lägenhet*

*Second hand-affär*

*Frisörstäng + Kontor*

*Galleri*

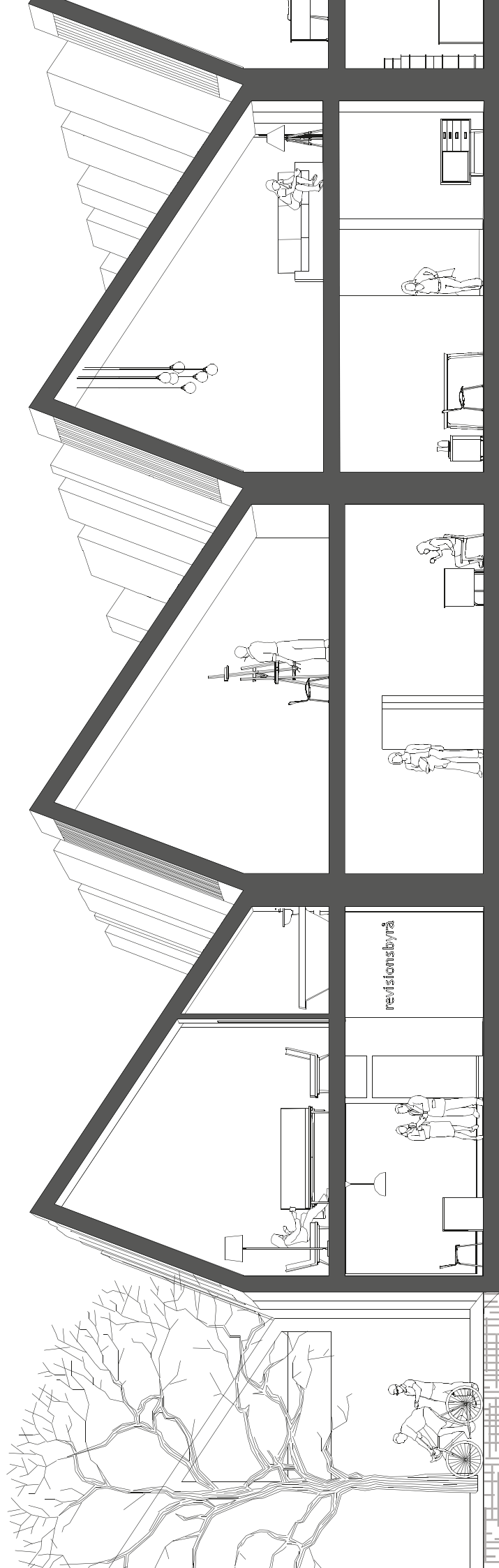


Take Away-mat + Lägenhet

Skåp

Fotograf

Kontor



Karmasjögatan med kvartersparken i fönsten

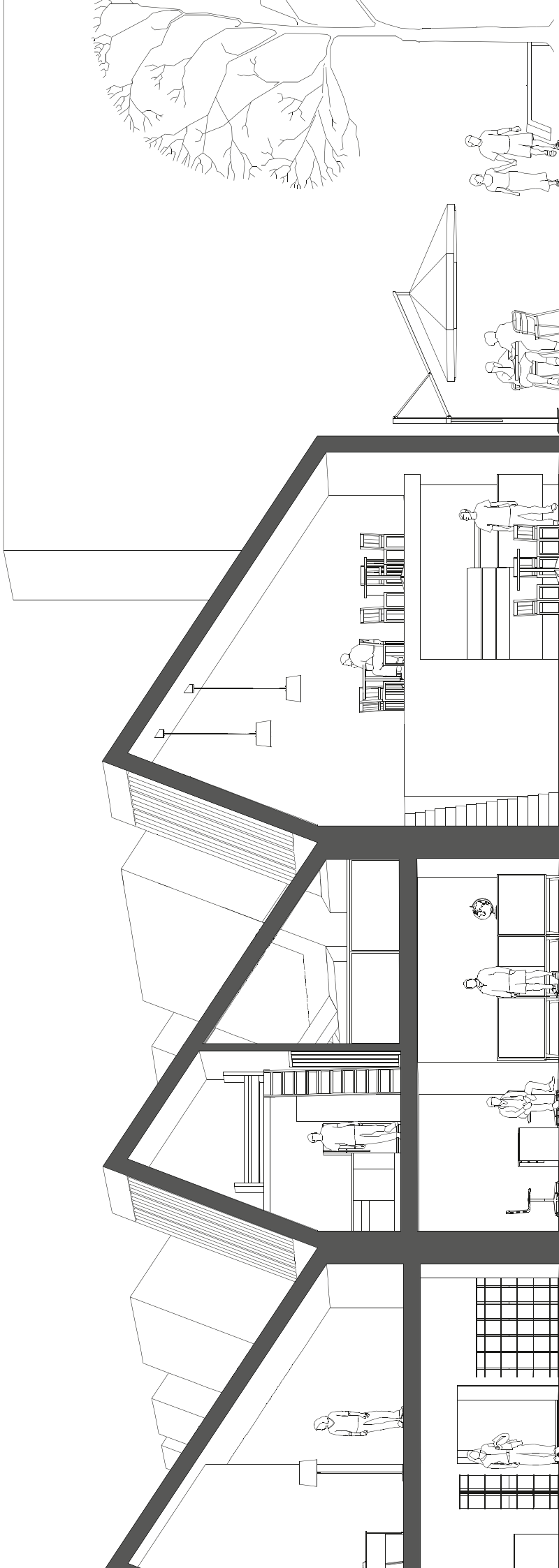
Revisionsbyrå + Lägenhet

Konstnärsstudios + Galleri

Flera småkontor

Ga





*Kafé*

*Resebýrá + Lágænhet*

*Arnáffur + Kottur*



Grönwalls plats är en blandning mellan borg och park där bänkar under träden låter dig njuta av solstrålarnas skuggspel genom trädkronorna. De nya byggnaderna längs med platsen har publika parkumbeter i bottentplan som apotek, värdcentral och närbutik.



Trafiken som kommer från den nya tunneln under järnvägen passerar över Grönvalvs plats södra del, men det sker på förgångarnas villkor.

Promenaden fortsätter längs en alléuta vill den storlagad gamla kavalleribyggnaden och exercisfältet.



KÄLLFÖRTECKNING  
/MODELLBILDER

## KÄLLFÖRTECKNING:

### Böcker:

- J. Gehl, R. Rogers, *Cities for people*, 2010, Island Press
- G. Lundh, *Skövde under 600 år : en historisk beskrivning*, 2000, Skövde kommun
- H. Barton, *Shaping neighbourhoods, health, sustainability and community*, 2003, Routledge
- S. Brand, *How Buildings Learn: What Happens After They're Built*, 1995, Penguin books

### Strategiska planer:

- ÖP 2025, Skövde kommuns översiktsplan, Utställningshandling 2011

### Rapporter:

- Underlag till Kulturmiljöprogram för Skövde kommun, Skövde stad, 2011
- Analys av befolkningsutvecklingen i Skövde kommun 2000-2010, Närings- och samhällsbyggnads enheten, Lennart Torstensson, Skövde kommun
- Fakta om Skövde, Närings- och samhällsbyggnadsenheten, Lennart Torstensson, Skövde Kommun

### Externa bildkällor:

- Sid 18-25.  
Västergötlands museum  
Bildarkiv: [http://www.vastergotlandsmuseum.se/kulturvast\\_templates/Kultur\\_ArticlePage.aspx?id=60022](http://www.vastergotlandsmuseum.se/kulturvast_templates/Kultur_ArticlePage.aspx?id=60022)



