



PÅ SPÅRET

ATT ÖVERBRYGGA BARRIÄRER OCH GRÄNSER I SKARA

Sarah Blake Elmvall, Eva-Lotta Holby, Karen Høstmark & Kailun Sun
Planering och gestaltning för hållbar utveckling i lokalsamhället Chalmers Arkitektur 2015

Formalia

Date: 11.01.2016

Författare: Sarah Blake Elmvall, Eva-Lotta Holby, Karen Høstmark & Kailun Sun

Examinator: Lena Falkheden & Björn Malbert

Handledare: Joaquim Tarraso

Kursassistent: Sofia Park

Detta är en sammanställning av ett projekt inom kursen *Planning & Design for Sustainable Development in a Local Context* inom masterprogrammet *Design for Sustainable Development*, Arkitektur, Chalmers Tekniska Högskola.

Abstrakt

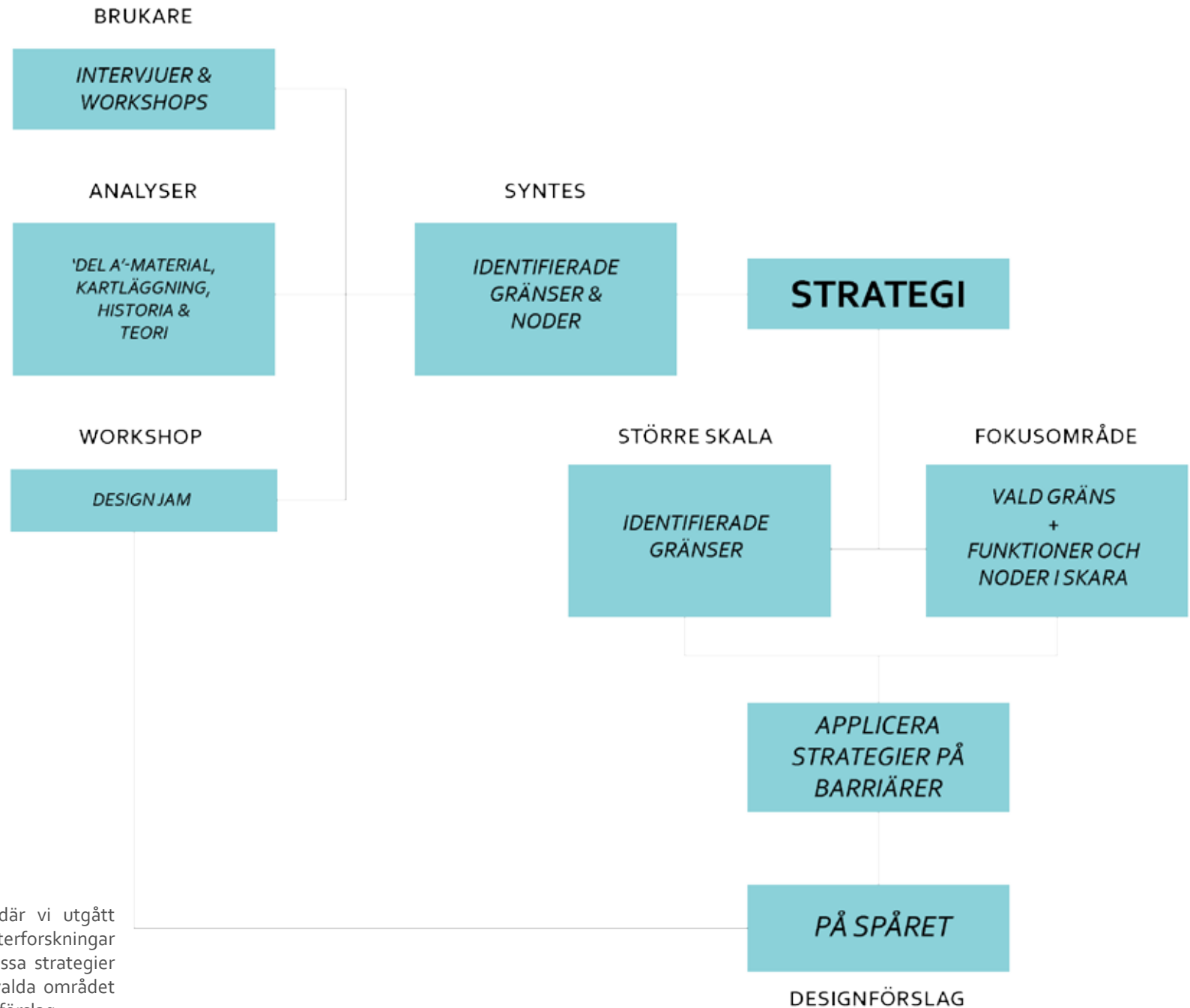
I en stad finns många gränser och barriärer; stadsdelar, områden, människor och objekt som är avgränsade från varandra på grund av fysiska och mentala barriärer. Om en stark barriär i en stad, till exempel en tungt trafikerad väg, minskas kan det möjliggöra nya rörelsemönster och dess invånare får tillgång till större delar av staden.

Arkitekter och planerare bör sträva efter att koppla samman kvaliteter som redan finns i en stad istället för att ständigt försöka skapa nya områden med värdefulla funktioner. För att det ska fungera krävs det ofta att man bryter och överbygger barriärer och gränser som finns i området.

I projektet "På Spåret" har vi studerat barriärer och gränser i Skara och sedan utformat fem strategier för att överbygga dem. Strategierna formulerades utifrån våra egna observationer i kombination med information vi har fått från intervjuer och workshops med invånare i Skara. En av de största barriärerna som identifierades var centralstationen och blev därför de utvalda området för vår fördjupade analys och ett designförslag.

Innehållsförteckning

01.	Skara	8
	Introduktion	
02.	Gränser och barriärer	12
	Mentala kartor	
	Terminologi	
03.	Kartläggning av barriärer och gränser i Skara	20
	Intervjuer	
	Workshops	
	Sammanfattning	
	Design jam	
04.	Strategier för att överkomma gränser	40
På Spåret		
05.	Järnvägens historia	50
06.	Platsanalys	52
07.	Designförslag	58
	Element som förstärker och skapar barriären kring centralstationen	
	Koppling mellan stad och landsbygd	
	Platsens nya aktiviteter	
	Anslutning till befintliga funktioner i Skara	
	Element som används på spåren	
	Centralstationen	
	Parken	
	Järnvägsmuseet med ny plattform	
	Reflektion	88
	Referenser och bilder	90



Process

Diagrammet visar vår process där vi utgått från samlad information och efterforskningar för att skapa olika strategier. Dessa strategier implementerades sedan i det utvalda området och står som grund för vårt designförslag.

Design Studion

Kursen *Planning and Design for Sustainable Development in a Local Context* är en återkommande kurs som utgår från en medelstor stad i Sverige. Syftet med kursen är att träna studenter i att analysera utifrån en lokal kontext i ett större perspektiv och formulera strategier och designförslag som stödjer en hållbar utveckling. I år är den lokala kontexten Skara kommun och temat för kursen kopplingen mellan landsbygd och stadsbyggd.

Gruppen

Gruppen består av fyra studenter med varierad kulturell och akademisk bakgrund. Vi deltar alla i kursen *Planning and Design for Sustainable Development in a Local Context* vid Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg.



Eva-Lotta Holby
Hammarö, Sverige
MPARC student
(BSc i Arkitektur
& Teknik)



Sarah Blake Elmvall
Linköping, Sverige
MPDSD student
(BSc i Arkitektur)



Karen Høstmark
Bergen, Norge
MPDSD student
(BSc i Stadsplanering)



Kailun Sun
Qingdao, Kina
MPDSD student
(BEng in Arkitektur)

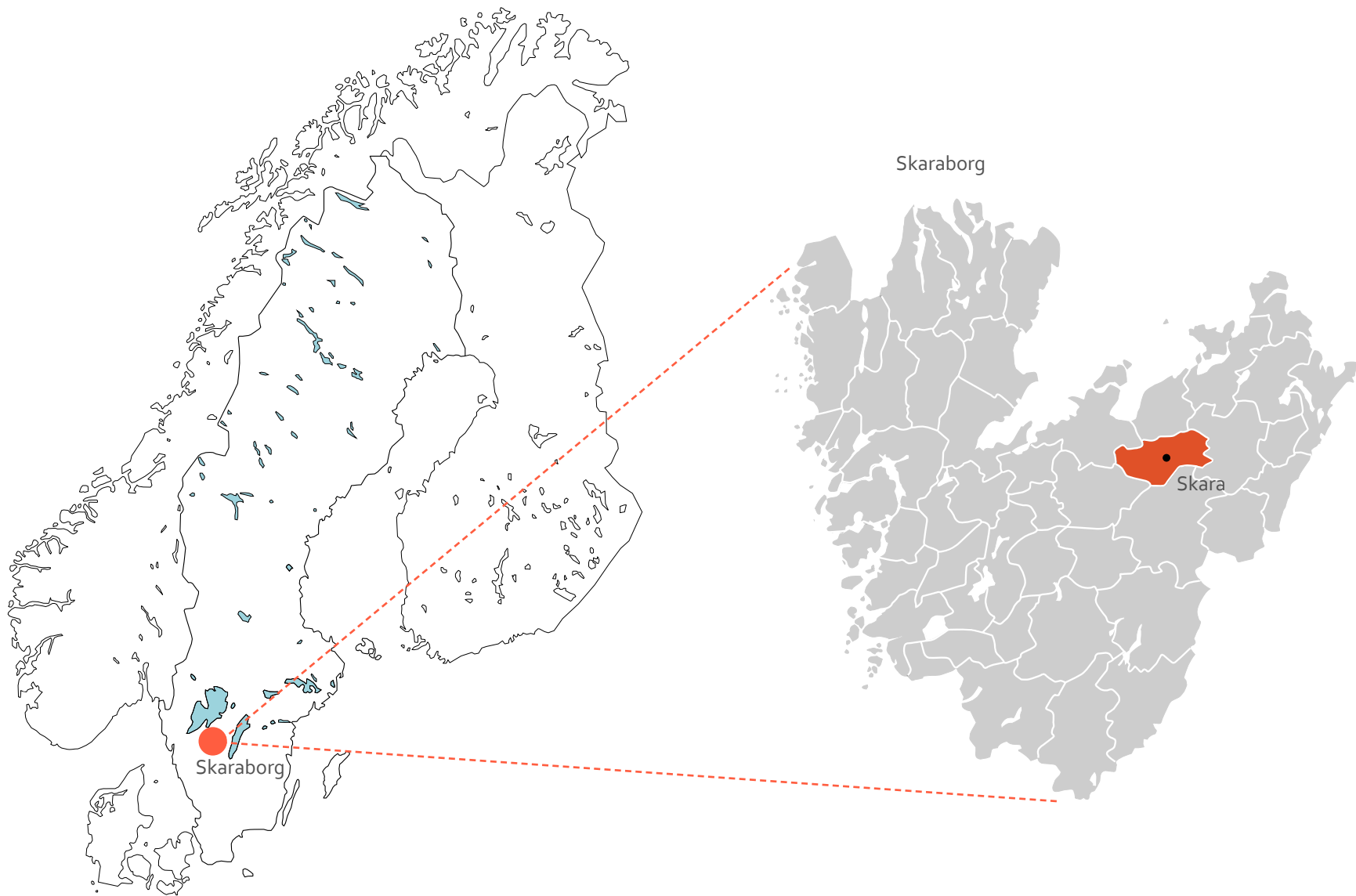
01

Introduktion till Skara

Historiska platser och det oregelbundna gatunätet i de centrala delarna av staden vittnar om Skaras historia som en av de äldsta städerna i Sverige. En katedral från 1100-talet reser sig högt över övriga byggnader i stadens centrum och är ett starkt landmärke i Skara.

Av 18 000 invånare bor 11 000 i Skara stad och den resterande delen av i större eller mindre samhällen på landsbygden. En god relation mellan lands- och stadsbygd är därför av stor vikt för Skara kommun. I dagsläget finns en tydlig avgränsning mellan de båda som ett resultat av dåliga förbindelser samt hårt trafikerade vägar i utkanten av staden.

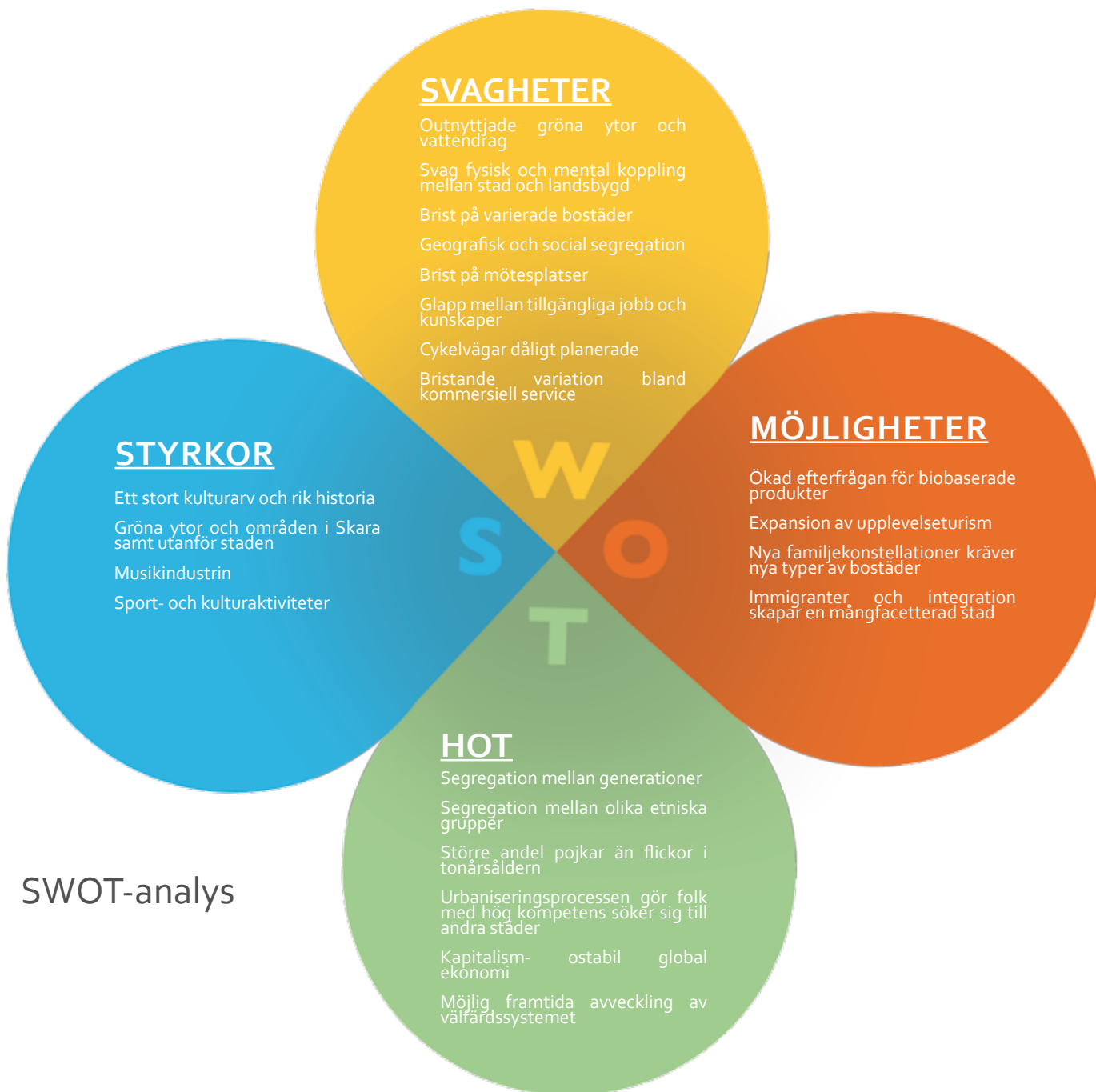
Skara har en strategisk geografisk placering för Sveriges transportnät. Från Skara kan du nå tre nordiska huvudstäder inom 400 kilometer och när en ny motorväg byggs mellan Stockholm och Köpenhamn kommer den att passera genom kommunen. Historiskt sett var Skara en viktig knutpunkt i Sveriges järnvägsnät, men är idag helt separerat från nätverket sedan tågstationen flyttades till Skövde på 1980-talet. Trots att Skara är en relativt liten stad har den ett rikt kulturliv, speciellt inom musik. Sedan 1400-talet har Skara haft ett stort utbud av utbildningar, något som idag håller på att försvinna.



Bakgrund och efterforskningar

Genom kursen har vi formulerat gemensamma mål och strategier för utvecklingen av Skara kommun. En analys gjordes på en global och lokal nivå som sammanfattades i en gemensam SWOT-analys (Strength, Weakness, Opportunities, Threats). Utifrån denna utvecklade kursenmedlemmarna målen och strategierna.

Vi har gjort ett urval av det material som kursen sammanställt och fokuserat på analyser, mål och strategier som är relevanta för vårt fördjupningsarbete.



Lokala utvecklingsmål

Skara är ett nav för kultur och kreativitet.

Skara är en attraktiv plats att bo på med en stark känsla av gemenskap där människor av olika åldrar och bakgrund är välkomna.

I Skara har vi en tydlig vision och strategi för hållbar utveckling.

Skara är gång- och cykelvänligt med välfungerande kollektivtrafik och bilanvändandet minskar.

Strategier

Synliggöra kulturarvet

Utveckla festivaler och den kreativa industrin

Uppmuntra handel med lokalproducerade varor

Utveckla turistverksamheter

Skapa trygga miljöer som främjar en hälsosam livsstil

Aktiviera existerande samt skapa nya mötesplatser

Förbättra integration mellan alla samhällsgrupper

02

Gränser och barriärer

Vi anser att det finns flera gränser och barriärer i Skara som avgränsar invånare från varande eller vissa områden. Syftet med undersökelsen är att transformera existerande barriärer i Skara till en knypunkt som för samman områden som idag är avgränsade från varandra fysiskt och/eller mentalt eller bådeoch. För att kunna uppnå detta är det viktigt att förstå förhållandet mellan den fysiska strukturen och den mentala bilden vid utformandet av en stads identitet. Fenomenet mental kartläggning (mental mapping) står till grund för diskussionen om upplevda barriärer och gränser i Skara.

Barriär

Spärrande bom, hinder

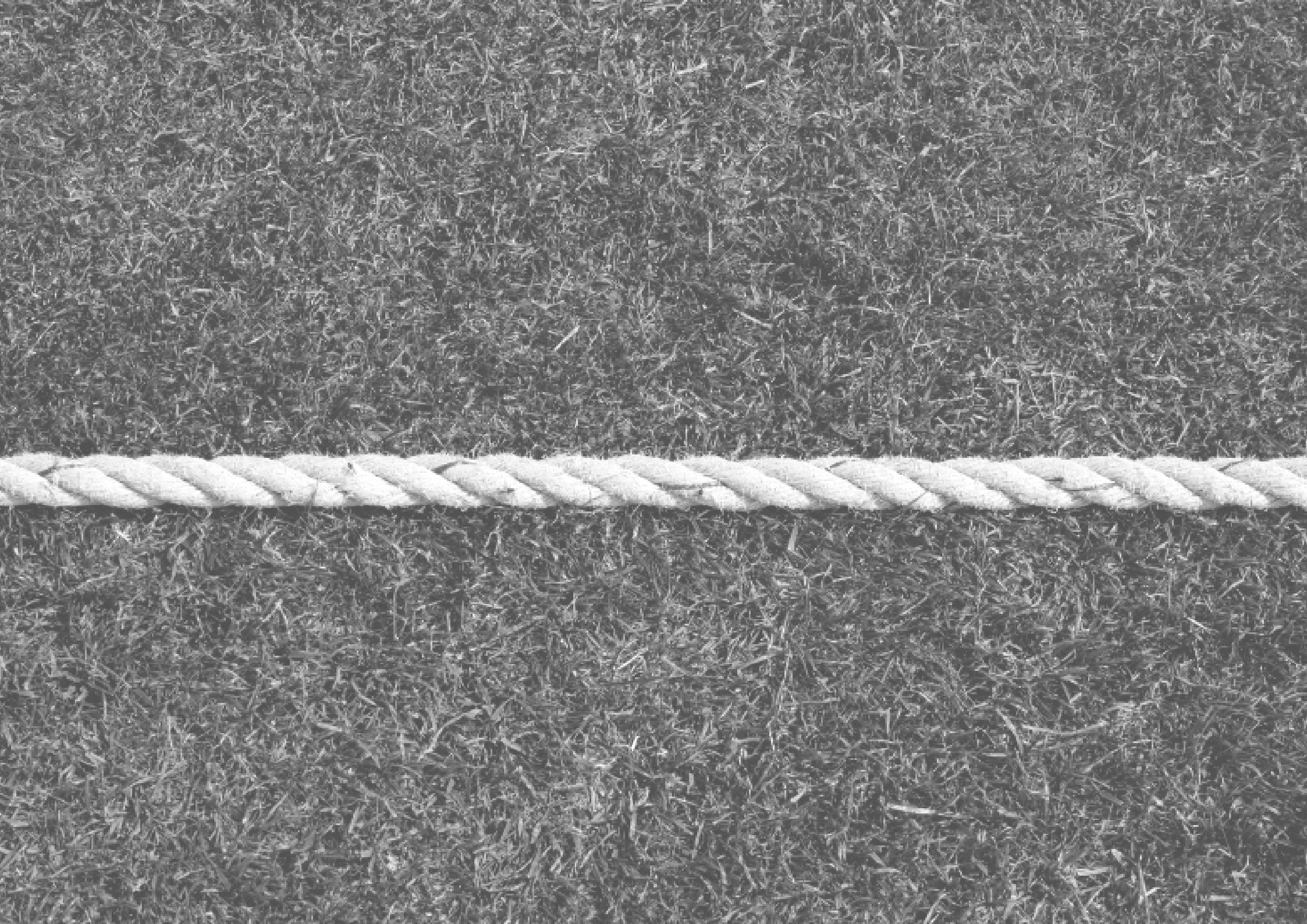
En naturlig eller konstruerad anordning som fördröjer eller förhindrar övergång eller tillgång till något

Utkanten eller gräns av något eller nära det

Gräns

En beteckning på något som skiljer två områden, konkreta eller abstrakta, från varandra.

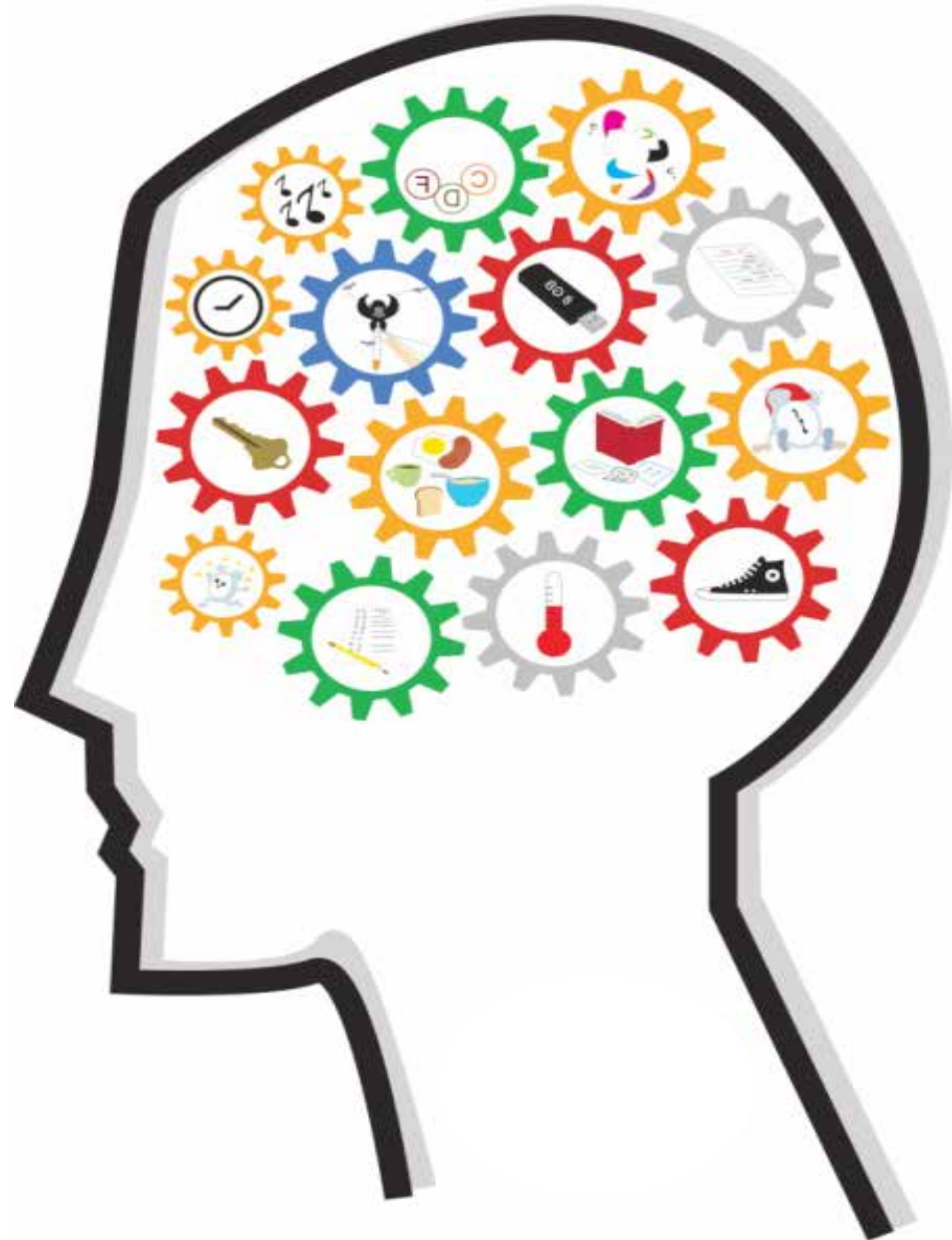
Den tänkta linje som avgör var ett geografiskt eller politiskt område slutar och ett annat börjar.



Mentala kartor

En mental karta (mental map) är en geografisk term som syftar på en kartliknande bild av världen, en stad ett land eller bostadsområde som varje individ skapar i sin hjärna. Den mentala kartan är ytterst subjektiv och konstrueras utifrån individuella upplevelser av platser och deras rumsliga innehåll och organisation (Downs and Stea 1973).

Kevin A. Lynch (1918-1984) är en av pionjärerna inom teorier om mentala kartor. I sin bok "The image of the city" (1960) förklarar han hur den mänskliga hjärnan kontinuerligt lägger till ny information till den mentala karta som varje individ skapat av en stad eller ett land.



Vad är en mental karta och hur skapas den?

Lynch (1960) delar in de element som våra mentala kartor utgörs av i följande fem kategorier:

1. Stråk: gator, trottoarer, stigar
2. Gränser: upplevda barriärer, murar, byggnader
3. Distrikt: områden i en stad som har en definierad identitet
4. Noder: Kontaktpunkter, korsningar
5. Landmärken: objekt som fungerar som orienteringspunkter

Faktorer som påverkar hur den mentala kartan formas

Det finns många faktorer som spelar in när vi formar våra mentala kartor. En av dem är hur vi reser i en stad, det vill säga hur aktiva vi är i processen av att ta oss från punkt A till punkt B. Om du kör bil regelbundet i en stad formar du en mental karta av stadsrummet baserat på hur vägnätet är utformat. Om du istället sitter i passagerarsätet kan den mentala kartan se helt annorlunda ut. En person som pendlar är till viss grad också en passiv resenär och skapar sin mentala karta utifrån exempelvis placeringen av tunnelbanans stationer. Det finns studier som visar att en person som kör

bil har en relativt korrekt bild av den faktiska distansen mellan punkt A och B, medan de som använder kollektivtrafik uppfattar avstånd i relation till hur mycket tid det tar sig att pendla mellan dessa två platser. Andra faktorer som ålder, kulturell bakgrund och social status påverkar också hur din mentala karta ser ut. Det beror på att olika sociala grupper rör sig i olika områden av en stad och att man har olika tillgång till områden beroende på social bakgrund (Kitchin 1994).

Hur påverkas vi av vår mentala karta i vardagen?

Din individuella mentala karta påverkar hur du rör dig i en stad, i ett land eller i världen. Om du är medveten om att en viss plats existerar är du mer benägen att åka dit. Vår kognitiva karta fungerar som en guide när vi väljer att antingen stanna på en plats eller att åka någon annanstans. Den påverkar även hur du tar dig till din utvalda destination. Ju större din mentala karta är desto mer möjligheter har du i en stad eller på en plats. Om du till exempel letar efter jobb ökar möjligheten att hitta ett om du letar i fler områden. Desto färre glapp eller tomma ytor din mentala karta har desto mer kunskap har du om din stad och vilka möjligheter den erbjuder (Kitchin 1994).

Hur kan du utöka din mentala karta?

Din mentala karta omformuleras konstant när du får ny information om en plats. Detta kan ske genom ett aktivt resande och utforskande, något som ofta sker när du anländer till en ny stad eller ett nytt land. Liksom andra informationskällor som fysiska och digitala kartor, internetsidor eller verbala tips från människor i din närhet. Om en vän pratar om en bra restaurang i en del av staden du tidigare inte har besökt är du kanske inspirerad att åka dit och på så vis har din mentala karta utökats (Kitchin 1994).

Fysiska och mentala barriärer i relation till den mentala kartan

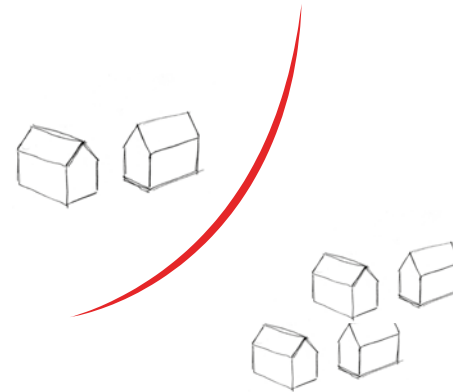
Den kognitiva kartan hjälper oss att förstå rumsliga miljöer. Genom att minska barriärer och gränser i en stad kan invånarnas mentala kartor utvidgas vilket gör det möjligt för individer att förbättra deltagandet i aktiviteter som erbjuds av staden. Detta skapar nya möten och interaktioner mellan sociala grupper som annars inte hade skett.



Terminology

Barriär eller gräns?

Det finns många likheter mellan de båda definitionerna men en barriär indikerar ofta på ett hinder medan en gräns är något som avskiljer. Båda kan vara fysiska eller mentala. En stad är fylld av barriärer och gränser av olika typer och karaktärer. Ett geografiskt område består av mentala och fysisk indelningar, vilket formar identiteten av en stad eller plats.



Fysiska barriärer

En *fysisk barriär* är något som skiljer ett område från ett annat (en flod, en väg, en mur eller ett staket) och visar var ett område slutar och ett annat börjar. En fysisk barriär minskar ofta framkomligheten mellan två områden och begränsar användandet av det fysiska rummet i en stad.

I Skara är den gamla järnvägen ett exempel på en fysisk barriär. Spåren delar staden i två delar och det finns få ställen man kan korsa den eller ta sig förbi det staket som löper längs med.



Mentala barriärer

Mentala barriärer finns i medvetandet hos invånarna i en stad och kan vara lika kraftfulla som en fysisk vägg. Detta är kopplat till den mentala kartan vi skapar av en plats eller en stad. Luckor i vår mentala karta eller på platser som vi inte känner oss välkomna till skapar denna mentala barriär. Sociala barriärer som formas av inofficiella regler angående hur man ska bete sig påverkar hur vi rör oss i en stad och hur väl vi utnyttjar vad den har att erbjuda. Vår individuella mentala karta samt sociala koder påverkar hur vi känner angående en stad och påverkar hur vi använder den.

I skara uppfattar många stationen som ett otryggt område och generellt vill resenärer inte spendera mer tid där än nödvändigt. Den fysiska planeringen i området bidrar till att skapa denna känsla, men även aspekter som ljussättning och vilka personer som vistas i området påverkar.



Fysiska barriärer. Trafik, vägar, järnvägsspår, tunnelbana



Fysiska barriärer i Skara. Strukturer som murar, staket, parker, vattendrag



Mentala barriärer; Sociala stigma, sociala strukturer, kulturell bakgrund



Mentala barriärer i Skara. Öppna, tomma platser oanvända ytor i staden

03

Kartläggning av barriärer och gränser i Skara

För att kunna identifiera gränser och barriärer i Skara har vi intervjuat personer med olika bakgrunder, åldrar och professioner. Som ett komplement till konversationen användes kartor som diskussionsunderlag för att peka ut intressanta områden och objekt i relation till vårt intresseområde. Vi försökte även förstå vad den generella mentala bilden av Skara är.



Intervjuer

Under besök i Skara har intervjuat olika organisationer och individer. Huvudsyftet var att kartlägga verksamheter som bidrar till att det finns en variation av aktiviteter i Skara samt erbjuder plattformar för människor av olika åldrar och bakgrunder att mötas.

Elisabet Håstrand Lönnemark
Rädda Barnen

Leif Carlsson
Verksamhetschef Music Factory

Pierre Fahlström
Huvudansvarig STURE

Tomas Roth
Ordförande, Skara Järnvägmuseum

Lennie Andersson
Student och arbetande i Skara

Tobias Gunnarsson
Planeringsarkitekt vid Stadsbyggnadskontoret i Skara





Intervju 1

Elisabet Håstrand Lönnemark
Rädda barnen

Frågor:

1. Hur fungerar er verksamhet?
2. Vem vänder ni er till?
3. Hur många berörs av er verksamhet?
4. Vad behövs för att förbättra integrationen i Skara?
5. Vad saknas i Skara idag?
6. Hur ser era framtidsplaner ut?
7. Vilka är de mest akuta problemen ni behöver lösa?
8. Hur ser segregationen ut i Skara?
9. Barn i Skara – hur upplever de situationen? Hur hanterar de den?

Om Rädda Barnen i Skara

Idag arbetar verksamheten för att utveckla en medvetenhet bland allmänheten om situationen för utsatta barn, samt analysera vilka åtgärder som behövs i Skara för tillfället. Rädda Barnen samarbetar med andra lokala organisationer som arbetar med barn. En av dem är After School Club som arbetar med integration genom läxhjälp. Verksamheten har sitt ursprung i en årlig studiedag på stans skolor där barnen fick lära sig nya saker och diskutera olika ämnen i stora grupper. I år är temat "Hur tar man emot barn som har upplevt trauman?". Utöver detta deltar Rädda Barnen i en grupp som koordinerar aktiviteter och service för asylboendet på Stora Ekeberg utanför Axvall.

Om Skara

Lönnemark uttrycker att det finns ett behov för mötesplatser där människor med olika etniciteter och åldrar kan knyta kontakter med varandra. Det behövs även mer lokaler för existerande och fungerande verksamheter som tillgodoser detta. Hon upplever inte att Skara är segregerat gällande bostadsområden, men tror att en del invånare är mindre öppna mot immigranter än andra. I dagsläget är det mest akuta ärendet hur man ska hantera den stora mängden flyktingar som anländer till Skara och Sverige just nu.

NYCKELORD – Mötesplatser och integration



Intervju 2

Leif Carlsson
Verksamhetschef Music Factory

Frågor:

1. Hur fungerar er verksamhet?
2. Vem drar nytta av era tjänster?
3. Hur stor är er organisation?
4. Vänder ni er till personer utanför Skara?
5. Hur ser era lokaler ut?
6. Hur ser era framtidsplaner ut?
7. Vilken roll har er organisation i Skara?
8. Vad saknas i Skara?

Om Music Factory i Skara

The Music Factory i Skara är inte bara ett hus som fylls av musik, en stor del av verksamheten fokuserar på företagsverksamheten bakom att producera musik. De erbjuder en mentor och ett entreprenör-program för att lära sina elever hur man kan försörja sig genom musiken. Music Factory erbjuder också musikundervisning för mellan- och högstadielärover samt för vuxna. Majoriteten av studenterna kommer ifrån Skara men under sommaren arrangeras läger för barn mellan 10-16 år som brukar locka musikintresserade från hela landet.

Carlsson anser att musik är ett viktigt verktyg för integrationen av funktionsnedsatta, arbetslösa och

immigranter. Music Factory har program som riktar sig speciellt för funktionsnedsatta och arbetslösa. De hoppas kunna starta en musik- och DJ-skola på Stora Ekeberg i samarbete med After School Club i Skara.

Om Skara

Tack vare sin rika historia och många vackra byggnader har Skara potential att bli lika erkänt som Visby på Gotland. Carlsson upplever att stadens invånare är stolta över deras historia men inte lika positiva angående nutida Skara. Många anser att stationsområden är osäkert och att det pågår kriminella verksamheter runt stationshuset.

KEYWORDS – Musik som ett verktyg, företag & utbildning, musikhändelser i Skara



Intervju 3

Pierre Fahlström
Huvudansvarig STURE

Frågor:

1. Hur fungerar er verksamhet?
2. Vem drar nytta av era tjänster?
3. Hur stor är er organisation?
4. Vänder ni er till personer utanför Skara?
5. Hur ser era lokaler ut?
6. Hur ser era framtidsplaner ut?
7. Vilken roll har er organisation i Skara?
8. Vad saknas i Skara?

STURE i Skara

STURE är en ungdomsverksamhet som är unik i sitt slag i Sverige och har sedan 2013 funnits i sitt nya hus STUREplan. Alla aktiviteter i huset är kostnadsfria för ungdomar mellan 11-20 år, bortsätt från musikklasser som kostar 700 kr per termin. Musikundervisning erbjuds även för yngre åldrar. I huset finns en verkstad, dansstudios, ett café, textilstudio, biograf, robotverkstad, musikstudios, DJ rum samt mycket annat. I framtiden vill STURE också ha verksamheter som rör radio- och podcastsändningar. STUREplan lockar ett stort antal ungdomar varje dag och även nya svenskar söker sig dit. I dagsläget är 7 av 10 immigranter. Fahlström påpekar att språk och kulturverksamheter är viktiga medel för en förbättrad integration.

STURE har en ambition att engagera ungdomar via kultur och kreativitet som ett förhinder till destruktiva beteenden.

Om Skara

Stationsområdet skulle kunna förbättras enormt mycket. Idag är det en plats där tiggeri och misshandel kan äga rum. Idag är stationen privatägd och därför verkar kommunen ha svårt att göra något åt den, men det skulle vara intressant att se en annan användning där. Fahlström har inte någon särskilt synpunkt om järnvägsspåren men tycker att det gamla vagnshuset är ett kulturarv som borde förvaltas.

NYCKELORD – utbildning, kultur, integration, öppet hus



Intervju 4

Tomas Roth
Ordförande Skara Järnvägsmuseum

Frågor:

1. Hur fungerar er verksamhet?
2. Vem drar nytta av era tjänster?
3. Hur stor är er organisation?
4. Vänder ni er till personer utanför Skara?
5. Hur ser era lokaler ut?
6. Hur ser era framtidsplaner ut?
7. Vilken roll har er organisation i Skara?
8. Vad saknas i Skara?

Skara järnvägsmuseum i Skara

Skara hade en gång i tiden en av de största järnvägsstationerna i Europa. Museet drivs av en grupp entusiaster, varav många är professionella lokförare. Utöver museet är organisationen ansvarig för skötseln av 11 kilometer järnvägsspår mellan Skara och Lundsbrunn. Tåget rullar tre dagar i veckan under sommaren och rör sig i 30 km/timmen. Runt 15 000 turister lockas varje år att resa med de gamla ångloken som går mellan Skara och Lundsbrunn. Resan tar 30 minuter och har ett antal stopp längs vägen. Tåget kan också hyras för bröllop och nyårsfiranden.

Runt 25-30 personer arbetar i muséets verkstad varje helg med att bland annat reparera vagnar.

Organisationen är öppen för den som är intresserad och ungdomar med ett intresse för mekanik och gamla tåg är också aktiva medlemmar.

Om Skara

Skara kommun vill utveckla området runt stationen samt järnvägen för att bryta den barriär den utgör idag. Muséet är positiva till en utveckling av området men vill inte att det ska förhindra den existerande tågverksamheten. En dialog mellan kommunen och museet har pågått under många år men meningsskiljaktigheter om områdets framtid har hittills varit skilda. Tomas berättar att området kring spåren följer samma säkerhetsåtgärden som X200 när det kommer till staket och bommar. Många kvinnor upplever att det är osäkert att vistas i området nattetid på grund av bristande belysning, men Karlsson tror att detta kan lösas genom mer gatlyktor.

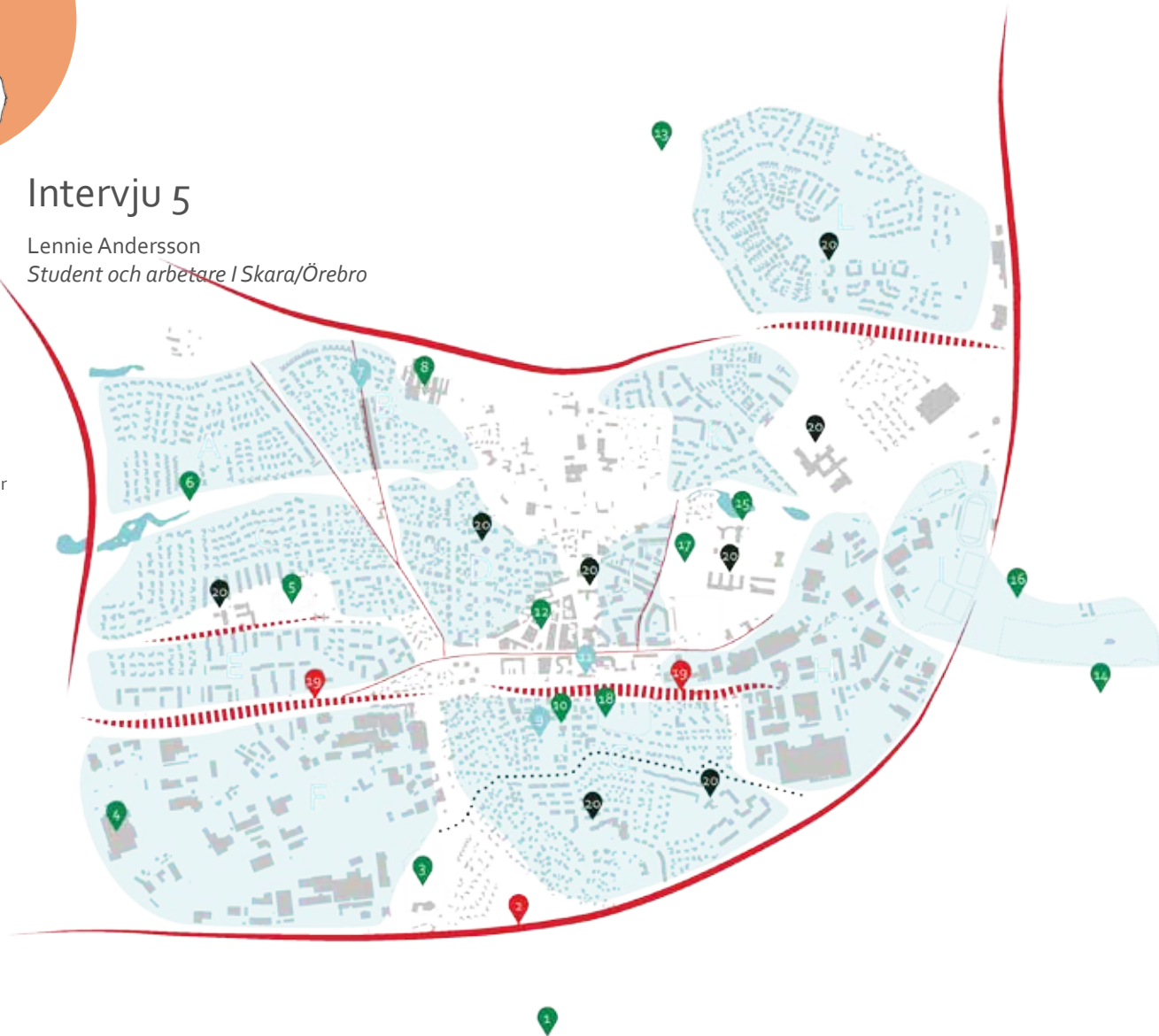
NYCKELORD – volontärer, historiskt, event



Intervju 5

Lennie Andersson
Student och arbetare i Skara/Örebro

- Generella kommentarer
- Platser som används
- Barriärer
- Skolor
- A-L** Stadsdel






- 1 Petersburg: fritidsaktiviteter utomhus, bastu
- 2 Stora vägar: skapar en barriär mellan staden och landsbygden
- 3 Fokus – Folkets Park: behöver en renovering, skulle kunna vara intressant att utveckla
- 4 Folk åker hit eller till CityGross för att handla mat
- 5 Fotbollsplanen används av barn i området men är en tydlig barriär mellan två
- 6 Fint promenadstråk i parkmiljö
- 7 Kulturarvsgata med vackra byggnader
- 8 Sjukhus
- 9 Det får plats minst en till byggnad i parken som skulle kunna utvecklas mer
- 10 Skara Skolscen: en aktiv byggnad med mycket föreställningar och annat
- 11 Stationen känns otrygg och behöver en renovering
- 12 Liten och mysig park
- 13 Fritidsområde sommartid, ganska mycket folk kommer hit.
- 14 Maria kyrkogård
- 15 Äldreboende, många gamla promenerar runt sjön.
- 16 Vilan Sportcentrum
- 17 Park med gångstråk
- 18 Gällakvis: här kan man ha riddarspel och medeltidsmarknad
- 19 Skarabergsvägen: en barriär som delar staden i två.
- 20 Skolor

- A Medelklassområde, fina villor
- B Medelklassområde, villor
- C Miljonprogramsområde, villor
- D Lägenheter för äldre
- E Miljonprogramsområde, lägenheter
- F Industriområde
- G Medelklassområde, olika byggnadstyper
- H Industriområde
- I Vilan Sportsentrum
- J Nya bostadshus och kulturarvsbyggnader
- K Studenter och immigranter, bostadshus
- L Medelklass, familjen villor










Intervju 6

Tobias Gunnarsson
Stadsplanering vid
Stadsbyggnadskontoret i Skara

-  Generella kommentarer
-  Platser som används
-  Barriärer

A-B Stadsdel



-  1 Skarabergsvägen är en barriär idag.
 -  2 Här finns plats för parkering, kanske ett parkeringshus.
 -  3 Här fanns en teater förr.
 -  4 ICA har mycket parkering runt byggnaden men vill ha mer.
 -  5 Stationen känns otrugg och behöver renoveras. En privat ägare gör det svårt att göra förändringar. Busstationen behöver inte så mycket plats som den tar upp idag.
 -  6 Kulturarvsområde. Det gamla slottet låg här och ovanpå det kan bara lätta strukturer byggas.
 -  7 Området runt Järnvägsmuséet kan utvecklas och aktiviteter runt tågverksamheten samlas där.
- A-B** Miljonprogramsområde. Först planerades flerbostadshus i hela området men när område A var klart uttrycktes missnöje över byggnaderna och villor placerades istället i område B.

Workshops

Workshops gjordes i Skara där deltagarna fick en karta att markera intressanta områden och objekt, barriärer samt aktiviteter under en gemensam diskussion.

Två grupper deltog i workshopen. Den första gruppen var medlemmar i Frejan Dagverksamhet och den andra var med två medlemmar från STUREplan.





Workshop 1

Medlemmar från Frejan Dagverksamhet
Bo, Johan, Birgitta, Bror & Hans

Frågor:

1. Vilka platser och områden går du till i Skara?
2. Är det lätt att ta sig dit? Finns det barriärer längs vägen?
3. Finns det något område i Skara du inte går till? Om inte, varför det?
4. Rör du dig någonting runt centralstationen?
5. Hur upplever du den delen av staden?
6. Är det lätt att ta sig till de södra delarna av staden?
7. Vad saknas i Skara?

Deltagarna är aktiva pensionärer som brukar handla kläder på Kupan Secondhand, dricka kaffe på Senior Caféet vid CityGross, läsa tidningen på biblioteket, motionerar i Petersburg och går på möten i kyrkan.

De anser att parken vid vattentornet kan förbättras med mer blommor och bänkar. De skulle även vilja ha möjlighet att ta sig upp i tornet.

Stationsområdet är en plats de undviker, speciellt nattetid. Det har ett dåligt rykte och upplever den som mörk och otrevlig.

Tågstationen skulle kunna flyttas närmare Järnvägsmuséet. Alla gamla och oanvända tågvagnar gör att området

runt den gamla byggnaden känns stökigt. Några av deltagarna åker med ångloket sommartid men uttrycker att det inte finns tillräckligt med aktiviteter vid museet för att man ska lockas dit i nuläget. De oanvända spåren och de många slitna vagnarna skadar bilden av Skara.

Några av deltagarna är skeptiska till mängden immigranter som anländer till Skara och Sverige i dagsläget. En av deltagarna föreslår att ett program där immigranterna själva kan delta i byggandet av sina egna bostäder tas fram. Detta för att integrera de bättre, skapa jobb och fler bostäder.

Det centrala torget borde inte bestå av parkering utan istället vara en plats för avkoppling med bänkar, gräs och blommor eller liknande.





- Generella kommentarer
- Platser som används
- Barriärer

- 1 Ett nytt bostadsområde om borde placerats norr om Skara i anslutning till Skaraberg.
- 2 Petersburg: fritidsområde utomhus, bastu
- 3 Stora vägar: skapar en barriär mellan staden och landsbygden
- 4 Folkets park behöver upprustas, kan vara en intressant plats att utveckla, brukade vara väldigt aktivt.
- 5 Hem för EU-migranter sedan de flyttades från stationsområdet
- 6 Bilverkstad
- 7 KUPAN Secondhand, svårt att ta sig till utan bil
- 8 Secondhand, svårt att ta sig till utan bil
- 9 Kolonilotter
- 10 Tom yta, Skara behöver en mer definierad entré
- 11 Det är bra att industrimorden är separerade från resten av staden
- 12 Skaraborgsvägen är en barriär i staden
- 13 Här skulle man kunna ha ett parkeringshus
- 14 Centralstationen känns otrygg och är inte särskilt trevlig
- 15 Parken runt vattentornet kan utvecklas
- 16 Skara Skolscén: aktivt med föreställningar och annat
- 17 Gällakvist: används vid Nyår för fyrverkerier. Kan ha fler användningar.
- 18 Musik studio, skulle kunna ha mer aktiviteter för allmänheten
- 19 Järnvägsmuseum. Kan utvecklas. Aktiviteter kopplade till museet borde samlas här.
- 20 Seniorskåpet: bra ställe för kaffe.
- 21 Biblioteket, bra för att läsa magasin och träffas
- 22 Kyrkan: Sociala aktiviteter
- 23 Det centrala torget: något annat än parkering behövs här
- 24 Området runt det nya boendet för ensamkommande barn borde utvecklas.
- 25 Området kring forntidsmuseet är ofta tomt och borde kunna locka fler besökare.
- 26 Odefinierad och tom yta
- 27 Ett område som har mycket aktiviteter sommartid. Missionskyrkan, våfflor, minigolf, Valborgsfrände.
- 28 Privat bostadsområde som ligger avskilt från Skara
- 29 En rondell skulle behövas vid den här korsningen
- 30 Ibland tar vi tåget till Lundsbrunn
- 31 Vi åker till Citygross för att besöka JULA och dricka kaffe.
- 32 Skarahälsan och parken: trevligt område för att motionera i.



Workshop 2

Medlemmar från ungdomsverksamheten
STURE-gruppen
2 deltagare

Frågor:

1. How does your organization work?
2. For whom do you work, and who participates?
3. How many is a part of your organisation?
4. Do you address people outside of Skara?
5. What are your facilities?
6. What are your plans or visions for the future?
7. What is the organization's role in Skara?
8. What is missing in Skara for your organisation?

Deltagarna rör sig sällan i stationsområdet. Båda känner att det finns många aktiviteter för ungdomar i Skara.

De önskar sig mer utrymmen att ha som replokaler och tycker fler barer skulle behövas i centrum samt små scener för lokala band.

Charlie's Teatergrupp har haft några föreställningar på asylboendet, Stora Ekeberg. De tror att gemensamma intressen är en viktig aspekt för att skapa en lyckad integration.

Tjejerna upplever bostadsområdet Kaplan, i västra Skara, som otryggt

kvällstid. Det är svårt att navigera i området och det känns segregerat och ganska tomt. Om något skulle hända finns det ingen där för att hjälpa.

Tjejerna rör sig mest mellan sina hem, skolan, Charlie's Teater och STUREplan. De går eller tar bussen.

En av dem blir skjutsad till Axevalla för ridlektioner.





-  Generella kommentarer
-  Platser som används
-  Rörelsemönster
- A** Distrikt

- 1 Stationsområdet känns otryggt. En upprustning krävs.
 - 2 Charlies Teater åker till asylboendet Stora Ekeberg för att hålla föreställningar och ha diskussioner med de boende.
 - 3 Rör sig mellan skolan, hemmet, STUREplan och Charlie's Teater.
 - 4 STUREplan ungdomsgård. Musik, konst, nätverk, biograf, dansstudios och många andra aktiviteter för ungdomar under 20 år.
 - 5 Music Factory. För de som vill lära sig affärsverksamheten bakom musiken för att kunna försörja sig på det.
 - 6 Djäkneskolan, gymnasium.
 - 7 Charlies Teater.
- A Det här området känns odefinierat och ostrukturerat. Det känns otryggt att gå här och om något skulle hända skulle ingen märka det.

Sammanfattning

Intervjuerna och workshops har bidragit till en hel del intressant och användbar information om Skara. Följande kartor visar utvald information som vi anser är relevant för vårt fördjupningsprojekt.

I samtliga intervjuer framgick centralstationen och området kring platsen som en otrygg plats man gärna undviker kvällstid. Det framgick även att staden saknar mötesplatser och utrymmen för etablerade verksamheter att utvecklas. På frågan hur integrationen mellan åldrar, olika kulturer och sociala grupper skulle kunna förbättras kom förslag på att finna gemensamma aktiviteter och platser. Det blev tydligt att språket var en viktig del av integrationen och att intresset från nyanlända att lära sig svenska var väldigt stort. Tyvärr finns det idag inte tillräckligt med utrymmen eller möjligheter att tillgodose detta intresse.

Skara erbjuder många aktiviteter inom sport, musik och teknik för ungdomar under 20, men saknar samma utbud för de som är något äldre. Många av de tillfrågade önskar sig aktiviteter som gör staden mer händelserik under en större del av dygnet. Det uppmärksammades även att staden omges av stora vägar som drar en tydlig gräns mellan stad och landsbygd.

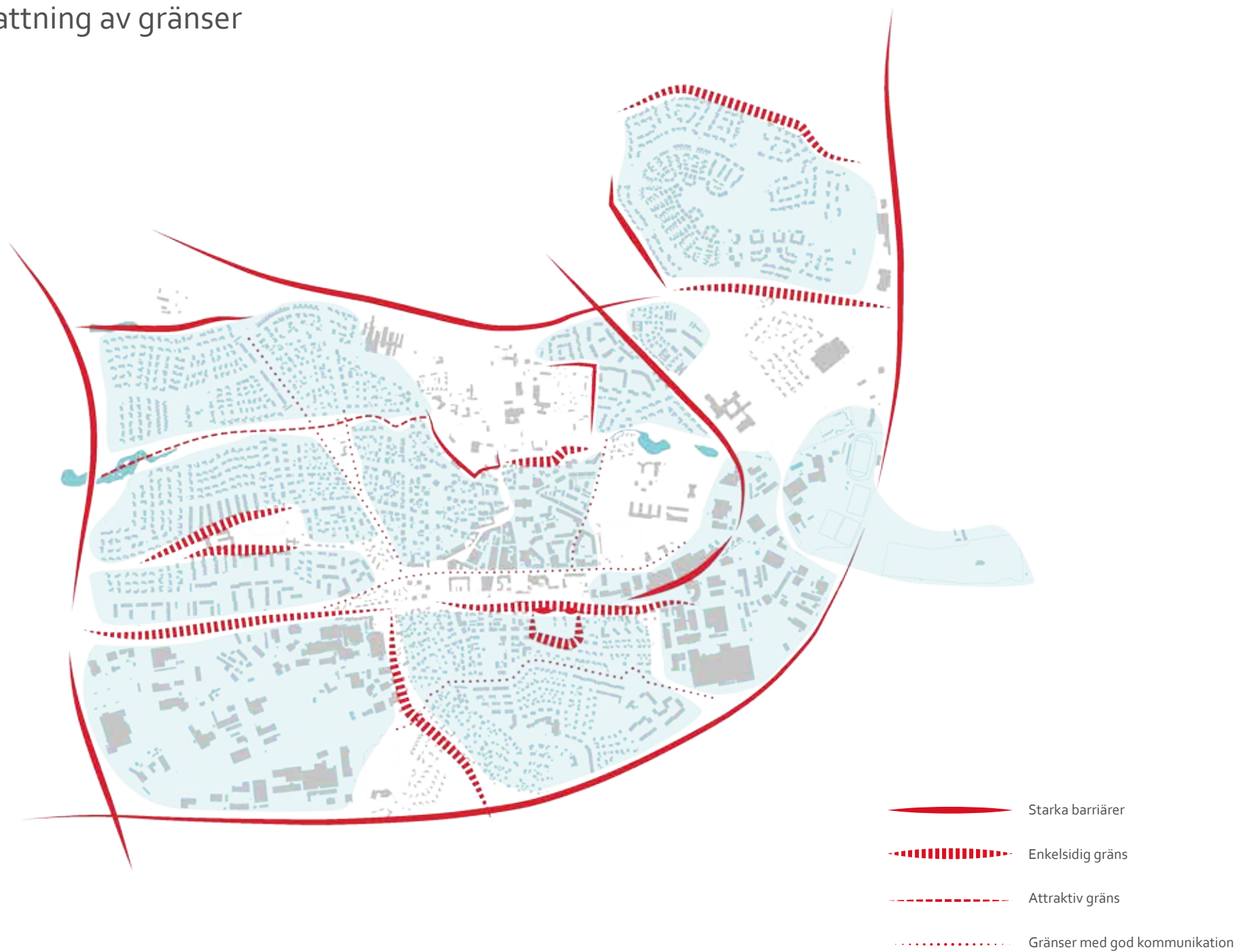
-  Allmänna markeringar
-  Platser som används
-  Gränser
-  Skolor
- A-L** Områdets karaktär

- A** Medelklassområde, storskaliga villor
- B** Medelklassområde, villor
- C** Villor från miljonprogrammet
- D** Boende för äldre
- E** Lägenhetskomplex från miljonprogrammet
- F** Industriområde
- G** Medelklass, blandad typologier
- H** Industriområde
- I** Vilan sportcenter
- J** Nya och K-märkta lägenhetskomplex
- K** Studenter och nya svenskar, lägenhetskomplex. Området känns odefinierat och ostrukturerat. Det känns otryggt att röra sig här för det finns ingen där som kan hjälpa dig om något skulle inträffa.
- L** Medelklass, familjevillor

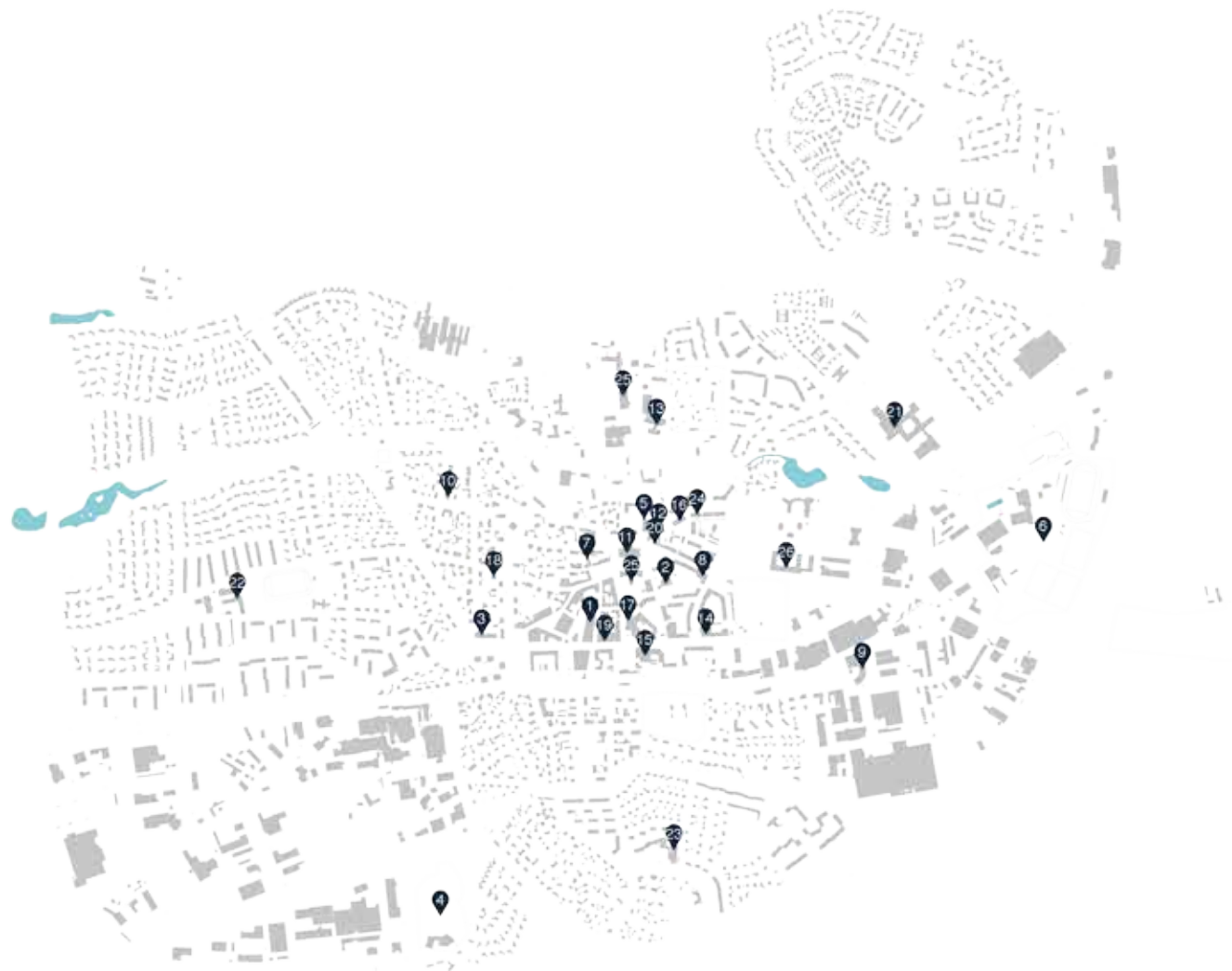


- 1 Charlies teater
- 2 Petersburg: En plats för avkoppling och utomhusaktiviteter som bastu
- 3 Större väg: definierar en tydlig gräns mellan stad och landsbygd
- 4 Folkets park: behöver renoveras. Brukade vara en plats full av liv och aktiviteter. Har stort potential att utvecklas.
- 5 STUREplan ungdomsgård. Framgångsrik verksamhet där musik, konst, hantverk, bio, dans och många fler aktiviteter som erbjuds för ungdomar under 20.
- 6 Ekeberg: Flyktingförläggning
- 7 KUPAN secondhand: svårtillgänglig för fotgängare
- 8 Music Factory. För folk som vill utbilda sig inom musikindustrin
- 9 Kolonilotter
- 10 Liten, trivsamt park
- 11 Gammal gata med vackra byggnader
- 12 Skaraborgsvägen är en barriär i staden
- 13 Det borde finnas ett parkeringshus här
- 14 Centralstationen känns som en otrygg plats som skulle behöva förfinas
- 15 Parken där vattentornet står borde utvecklas mer
- 16 Skara skolscen är en bra plats för framträdanden och händelser
- 17 Gällakvist: används som pulkabacke på vintern och plats att skjuta upp raketer vid nyårsskiftet. Skulle dock kunna utvecklas så platsen kan användas mer. Fornlämningsplats
- 18 Music Factory, skulle kunna ha fler offentliga event
- 19 Järnvägsmuseet borde utvecklas med ett fokus på aktiviteter som är kopplat till järnvägen och byggnaden.
- 20 Bostäder för äldre. De boende ses ofta gå runt sjön.
- 21 Bibliotek: Här kan man läsa tidning eller en bok i grupp
- 22 Vilan sportcenter
- 23 Stora torget borde inte vara en parkeringsplats.
- 24 Det är bra att industriområdet är avskilt från resten av staden
- 25 Sjukhus
- 26 En plats med många aktiviteter sommartid. Missionskyrkan, väfflor, minigolf, valborgsfirande.
- 27 Väldigt privat och avskilt bostadsområde
- 28 Ibland tar vi tåget till Lundsbrunn
- 29 Skarahälsan och park: En bra plats för avkoppling
- 30 Skolor

Sammanfattning av gränser



Sammanfattning noder

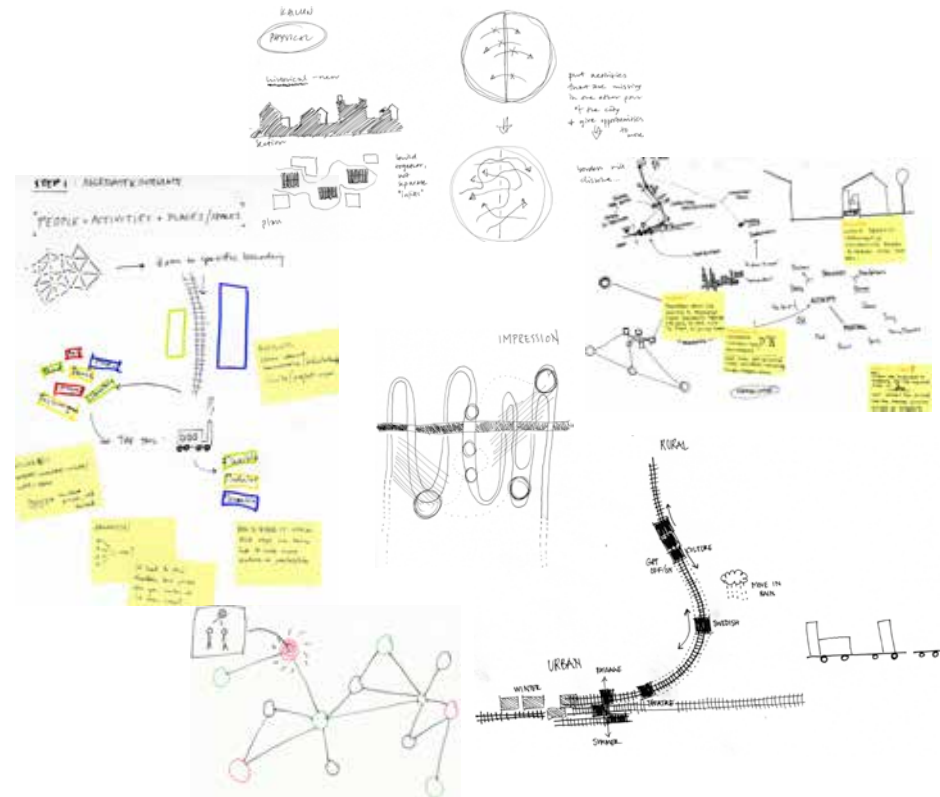
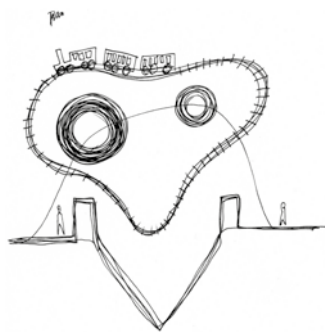


- 1 Music Factory
- 2 STURE
- 3 g:an Frejan
- 4 Fokus
- 5 Library
- 6 Vilan Sport
- 7 Nikolaigården
- 8 After School Club
- 9 The Railway Museum
- 10 Betania Church
- 11 Skara Cathedral
- 12 Skara Gille
- 13 Västergötlands Museum
- 14 Gran Svenska Cinema
- 15 Happy Bowl
- 16 Skara Chess Club
- 17 Rosers Salong
- 18 Bladh'ska Gallery
- 19 Pub Bryggeriet
- 20 Citizen School
- 21-26 Schools

Design Jam

Design Jam var en gemensam workshop med studenter från Chalmers tekniska högskola som deltar i de två kurserna *Design & Planning for Social Inclusion* och *Planning & Design for a Sustainable development in a Local Context*. Workshopen arrangerades för att hjälpa oss att konceptualisera våra processer och projektideér genom att visualisera problem och utformning av möjliga lösningar.

Resultatet har försett oss med ett antal skisser, diagram och förslag till designlösningar för olika skalor och delar av vårt projekt. Vi har valt ut några av dessa som vi anser kan hjälpa oss utveckla våra designstrategier.



1 Koncept och idéstadiet



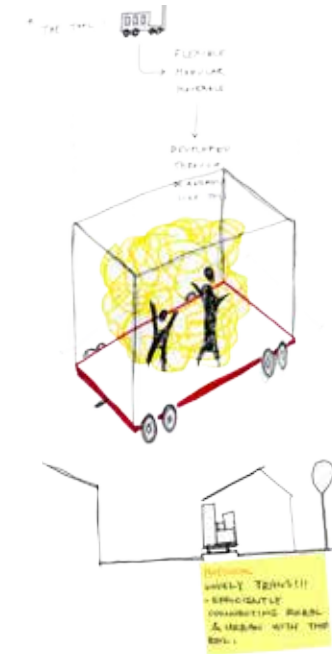
Här presenteras förslag på hur man ska gå från större skala ner till vårt fokusområde. Definera vad en gräns är och vilken karaktär den har för att kunna förminska den eller använda den till stadens fördel. Att planera långsiktigt för dessa gränser, så att de inte utvecklas till döda zoner i staden. Det föreslogs att gränserna skulle kunna överlappa varandra och på så vis utvecklas till mötesplatser istället för barriärer.

2 Fördjupning



Närdetgällervårtkonceptocharbetsätt, kom förslag på att dela upp det valda området i olika zoner av aktiviteter som skulle knytas samman till befintliga kulturella och sociala verksamheter i staden. En rörlig stadsdel längs en gräns skulle kunna fungera fördelaktigt för funktioner och aktiviteter i Skara och skapa större tillgänglighet och kommunikation mellan invånarna.

3 Prototyp



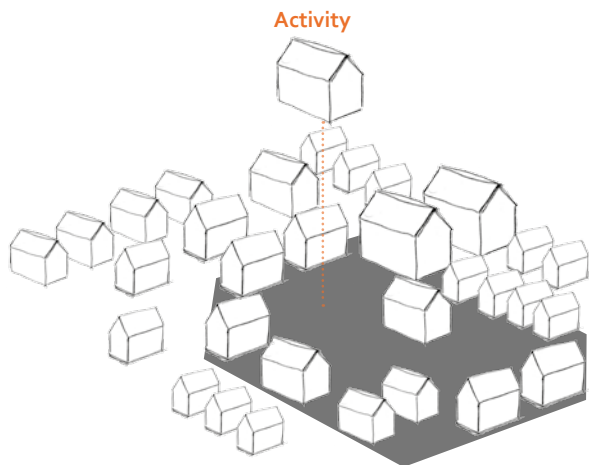
En rörlig och flexibel struktur på rälsen kan innehålla olika aktiviteter som kan röra sig i och runt befintliga byggnader längs spåren. Vi bör sträva efter att hitta gemensamma aktiviteter mellan de sociala grupper som vi vill länka samman. Exempel på dessa aktiviteter var språk, jordbruk, musik, dans, konst och många fler. Dessa verksamheter skulle fungera i olika väder och årstider under hela året.

04

Strategier för att överkomma gränser

I det här kapitlet presenterar vi verktyg för att överkomma en barriär, beroende på dess karaktär. Verktögen kan användas separat eller tillsammans så att de påverkar barriären på ett sätt som är till stadens och dess invånares fördel. Dessa strategier är utvecklade från intervjuer och workshops som genomförts i Skara och på Chalmers Tekniska Högskola, samt från våra egna observationer. Verktögen kan appliceras på olika skalor och nivåer av gränser och barriärer.

1 Inviteraera aktiviteter

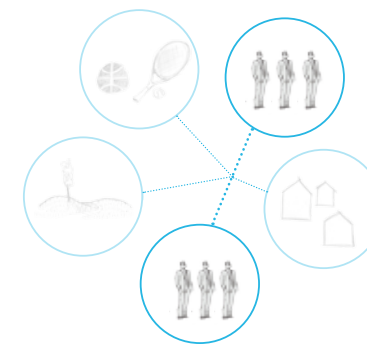


En *blind fläck* är ett område eller stadsdel med omslutande barriärer som blir till ett glapp i invånarnas mentala kartor av staden. Ett ställe man medvetet eller omedvetet undviker. För att bryta denna barriär kan man tillföra en eller flera kommersiella eller sociala aktiviteter, som bjuder in de förbipasserande och skapar en mer sammanhängande stad.

2 Länka samman och skapa ett inkluderande samhälle



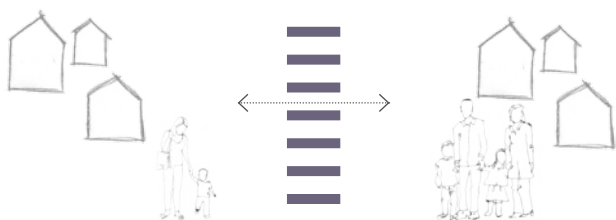
Genom att ge nytt liv åt offentliga utrymmen och införa aktiviteter som skapar en accepterande miljö och nya mötesplatser. Genom att länka viktiga funktioner, platser och aktiviteter som rör människors vardag kan man övervinna både fysiska och psykiska barriärer. Detta skulle kunna skapa en rörelse mellan olika stadsdelar och stärka identiteten och känslan av gemenskap bland invånarna i Skara.



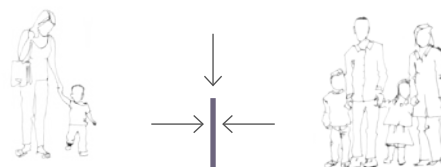
Att skapa en plattform där människor kan mötas och utveckla en öppen och socialt accepterande miljö. Här kan ideér och nya bekanskap ta form. Aktiviteterna bjuder in och engagerar människor att interagera och utforma sin stad. Där kan deltagarna vara delvis ansvarig för underhåll av området för att minska kostnaderna för kommunen.

3 Skapa säker och bra tillgänglighet

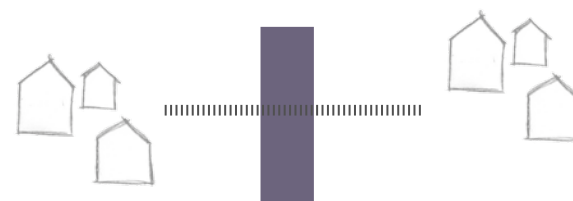
Strategin är inriktad på de fysiska gränser som är potentiella hinder. Exempel på dessa är vägar, järnvägar och väggar.



En visuell förbindelse som kringgår en fysisk gräns eller barriär kan förenkla anslutningen mellan två områden och minska den mentala barriären.



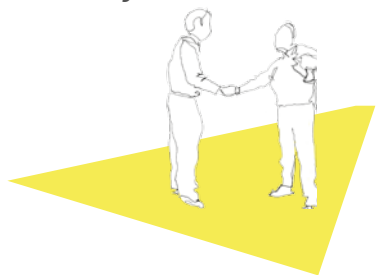
Vissa gränser behövs för vår säkerhet i stadsmiljön. Att utforma dessa i en mänsklig skala kan enkelt förbättra tillgängligheten och användningen av ett annars avskilt område. Detta kan göras genom att använda enkla tillgrepp som olika markbeläggningar, bufferzoner eller ljusinstallationer som kan öka säkerheten och förbättra tillgängligheten till befintliga vägar och stigar.



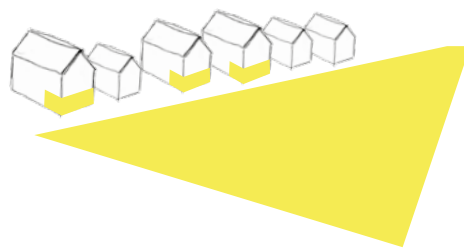
Vissa hinder, till exempel vägar, kan brytas ner och kännas mindre genom att förbättra tillgängligheten och övergångar. Dessa fysiska anslutningar kan upprättas genom andra befintliga hinder, som korsande järnvägar eller liknande. Detta kan skapa en ny koppling mellan stadsdelar och resultera i en större känsla av gemenskap samt minska bilanvändandet.

4 Göra gränser till mötesplatser

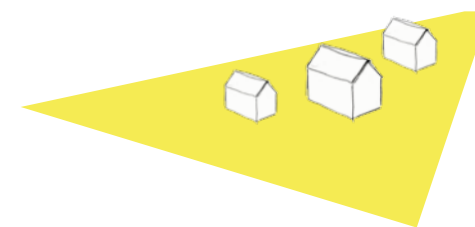
Strategin handlar om att omforma gränser till linjära noder. Vissa gränser i Skara kan utvecklas till attraktiva platser där människor träffas och kan fungera som anslutningspunkter mellan distrikt och stadsdelar. Skara, liksom många andra städer, har centrala platser i staden som idag används sparsamt eller inte alls, så kallat blinda fläckar.



Dessa platser har stor potential och kan komplettera staden med utrymme för såväl nya som etablerade aktiviteter som aktiverar och engagerar stadsborna. Ett exempel på aktiviteter är stadsodling, som kan skapa nya möten och samtidigt berika staden med grönska och grödor. Skapa grönområden i form av parker och öppna ytor som kan gå längs med eller över barriären för att generera nya kvalitéer som lockar till liv och rörelse.



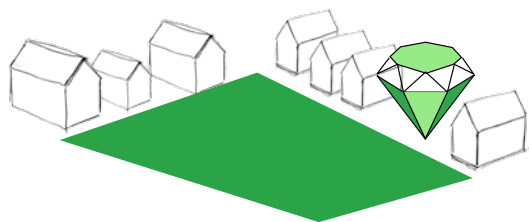
att tillföra offentliga verksamheter och sociala aktiviteter i byggnadernas bottenvåning ger ett mer aktivt gatuliv som kan befolka annars tomma gator och göra platsen trygg och attraktiv. Detta minskar omfattningen av barriären och kan förtäta staden och föda nya aktiviteter.



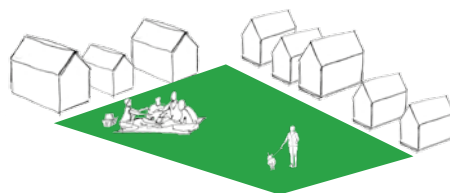
Nya bostäder kan ge nytt liv till en stadsdel och överbygga mentala barriärer. Bostäder befolkar stadsdelar både dag som natt. Genom att ändra karaktären på ett område med hjälp av bostäder kan mentala barriärer minskas.

5 Kartlägga befintliga kvalitéer på platsen

Strategin är inriktad på den byggda miljön, att se kvaliteten i befintliga byggnaders insida och utsida. Vissa byggnader kan återanvändas eller renoveras för att ge nytt liv till platsen.



Genom att förbättra befintliga funktioner och aktiviteter i ett område kan det få ett nytt liv. Det är därför viktigt att analysera platsen och dess omgivningar för att kartlägga positiva egenskaper som kan förstärkas. Dessa egenskaper kan vara verksamheter, byggnader, aktiviteter med mera.



Genom att kartlägga vilken användning platsen har idag kan man lyfta fram kvalitéer och aktiviteter som kan förstärkas. De kan bestå av stigar eller mötesplatser som kan uppgardera och skapa ett mer attraktivt området.

Sammanfattning

Genom information baserad på intervjuer, egen efterforskning och observationer har vi funnit och definierat olika gränser i Skara.

Området kring centralstationen har identifierats som en barriär i staden. Detta på grund av den allmänna känslan av otrygghet, stora tomma platser längs med spåren och den linjära barriär som skapats av busstationen och järnvägsspåren. Men det är också en barriär med stor potential, så vi har valt att fokusera på detta område som vårt fördjupningsprojekt. Förslaget kommer att utformas genom tillämpning av de strategier som formulerats i föregående kapitel.



På Spåret

Att överbrygga gränser och barriärer i Skara

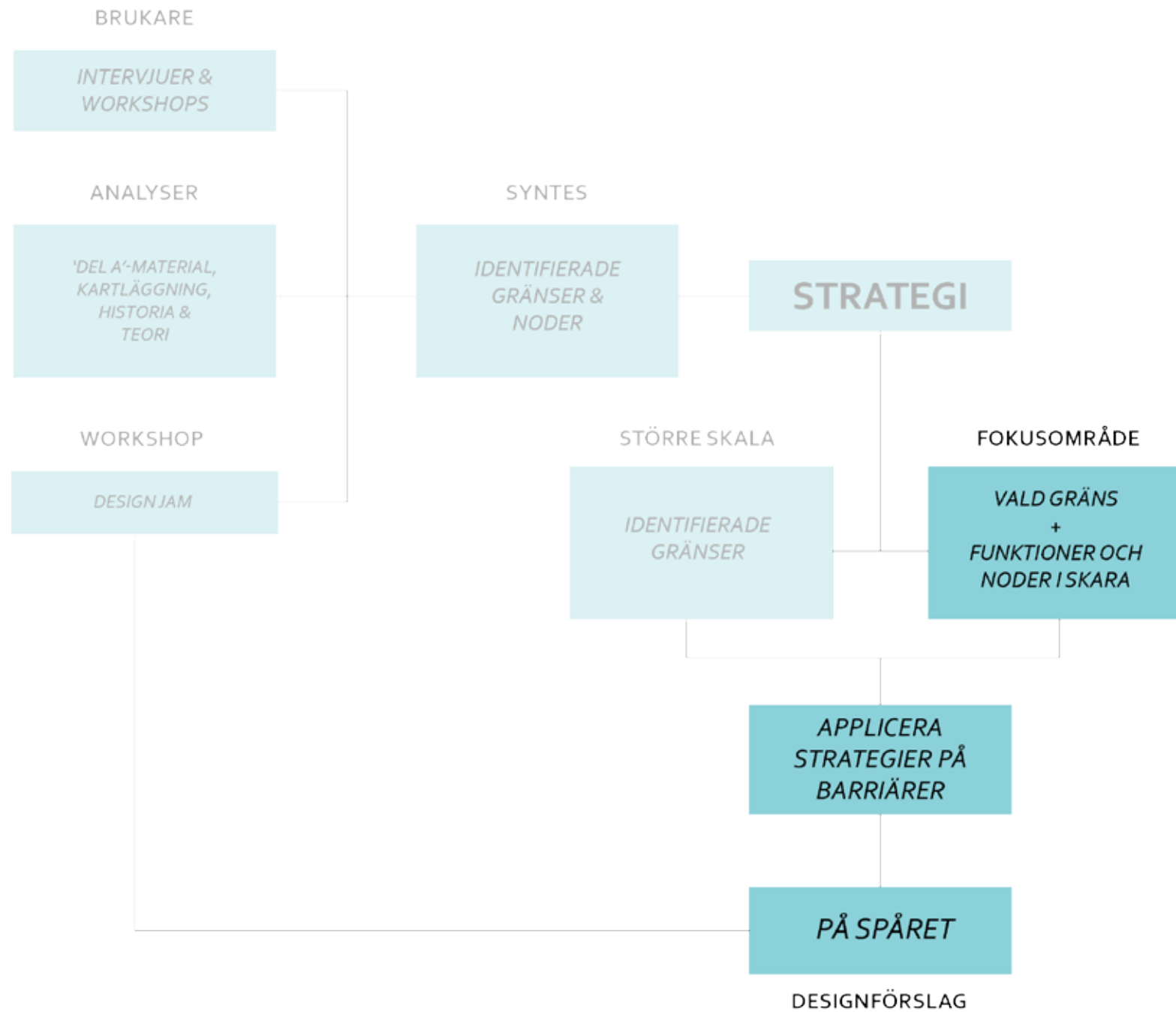
I detta kapitel presenterar vi vårt designförslag för en utvald barriär i Skara, den gamla järnvägen, med fokus på området från busstationen till järnvägmuseet. Designförslaget syftar till att förvandla detta område till ett socialt nav för att gynna kommunen och dess invånare.

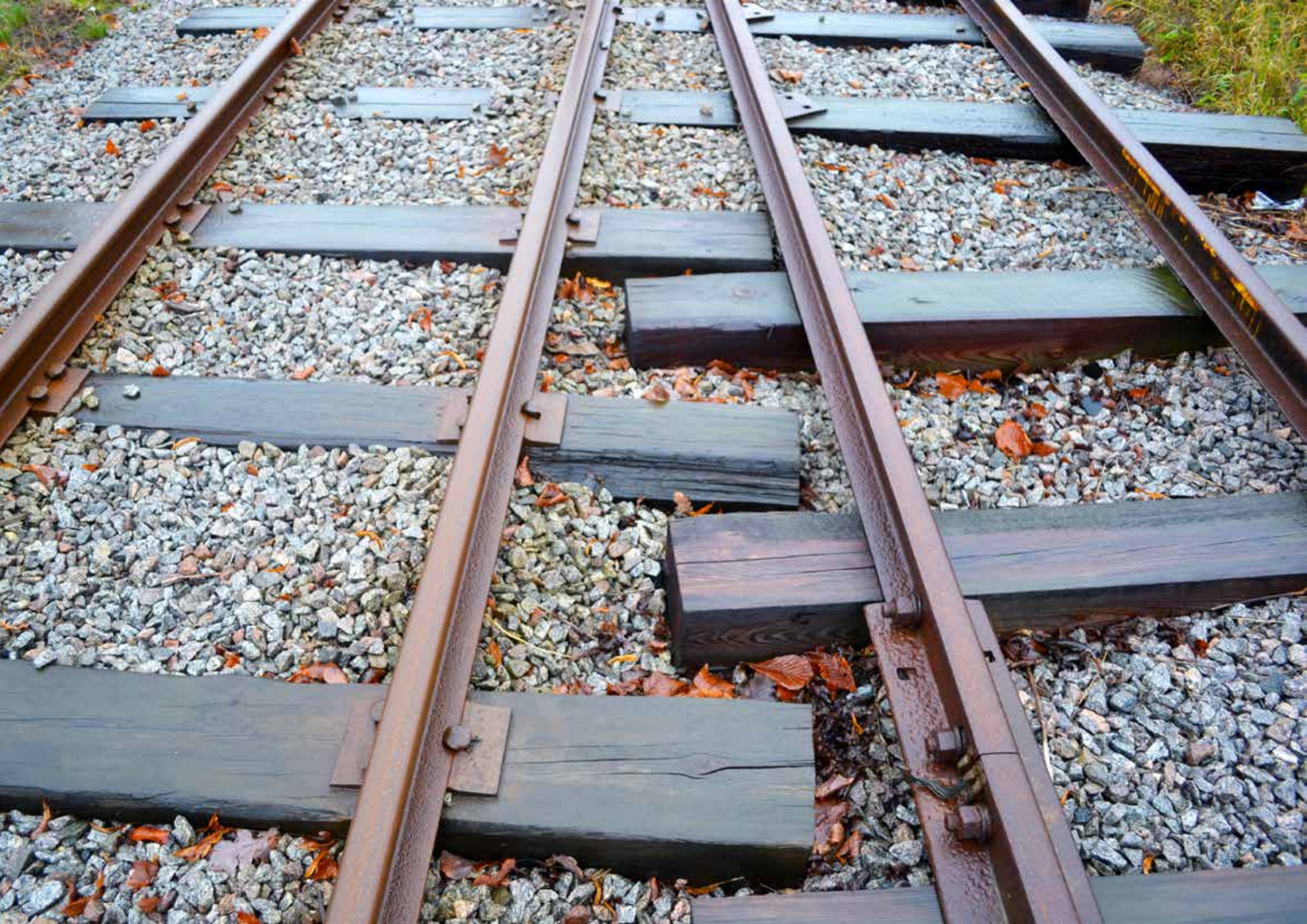
Stationen är det första man ser när man anländer som besökare till Skara och fungerar idag som ett stort hinder som delar upp staden med både fysiska och mentala element.

Vårt förslag är att transformera den gamla järnvägen till en rörlig stadsdel med kopplingar till stadens rika föreningsliv och viktiga platser. Området får ett antal nya tvärförbindelser som förenklar framkomligheten i staden och kan stärka kopplingar mellan stadsdelar. Syftet med detta är dels att minska användningen av bilar dels att få människor att använda alla delar av staden. En plats där stadens invånare kan träffas och få möjlighet att utveckla gemensamma intressen och aktiviteter samtidigt som stadens framsida och entré rättfärdigt representerar Skara.









05

Järnvägens historia

Skara var en gång i tiden en viktig hållplats i Sveriges järnvägsnät. Idag finns endast en av de tidigare fem smalspårarna på 891 mm kvar. Det var en grupp järnvägs-entusiaster som räddade ett gammalt ånglok från skrotning år 1967 och har sedan dess skött underhåll av den kvarstående järnvägen. Föreningen är aktiv än idag och har runt

80 vagnar och lok som främst används sommartid några månader och vid speciella tillfällen under året. Den kvarstående rälsen är inte längre sammankopplad med det större järnvägsnätet i Sverige. Spåret går endast mellan Skara och Lundsbrunn, en tur som tar ca 30 min med ett par hållplatser och sevärdheter längs vägen. År 1984 slutade de sista passagerartågen gå och



Skara station, 1960

den gamla vagndepån omvandlades till ett järnvägsmuseum.

Skara-Lundsbrunns Järnväg.[online] Tillgängligt från: <http://www.sklj.se/>
Skara. Skara-Lundsbrunns Järnvägar (2015) Timetable/
Fahrplan

År 1874

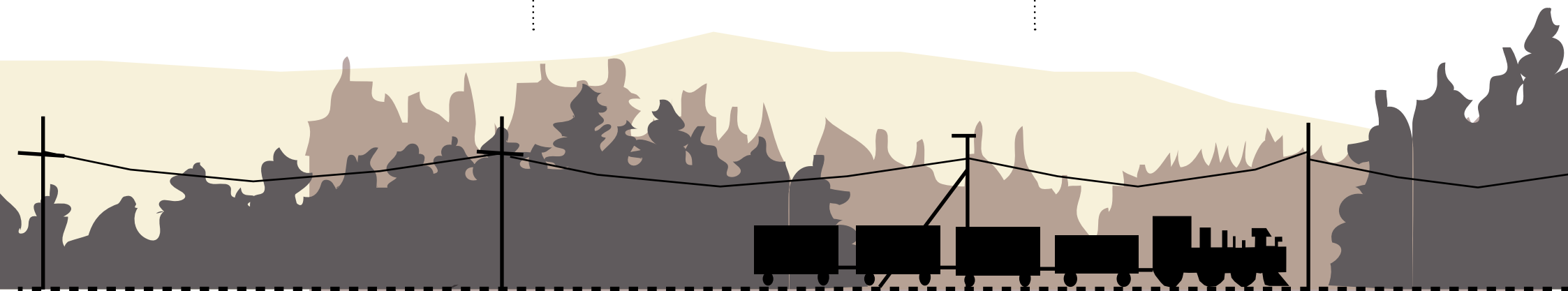
Järnvägen från Lidköping till Skara och Stentorps öppnas och ansluts därmed till stambanan mellan Göteborg och Stockholm.

År 1887

Linjen som är i bruk än idag invigdes och går mellan Skara-Kinnerkulle-Vänern.

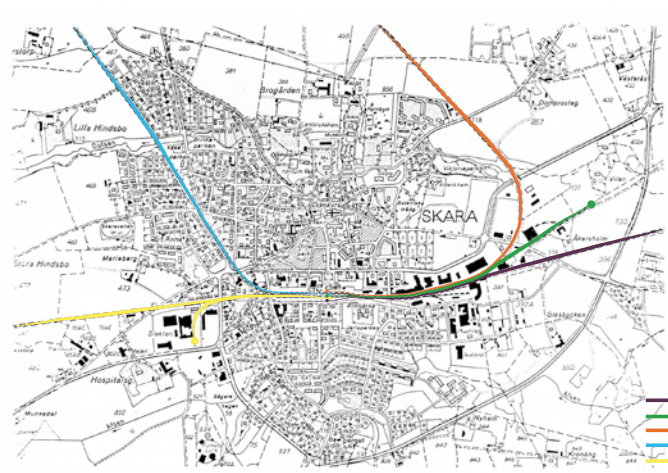
År 1900

Skara sammankopplades med Göteborg genom järnvägen.





1926



1960



1985

År 1909

Tåglinjen mellan Skara och Timmersdala etableras.

År 1948

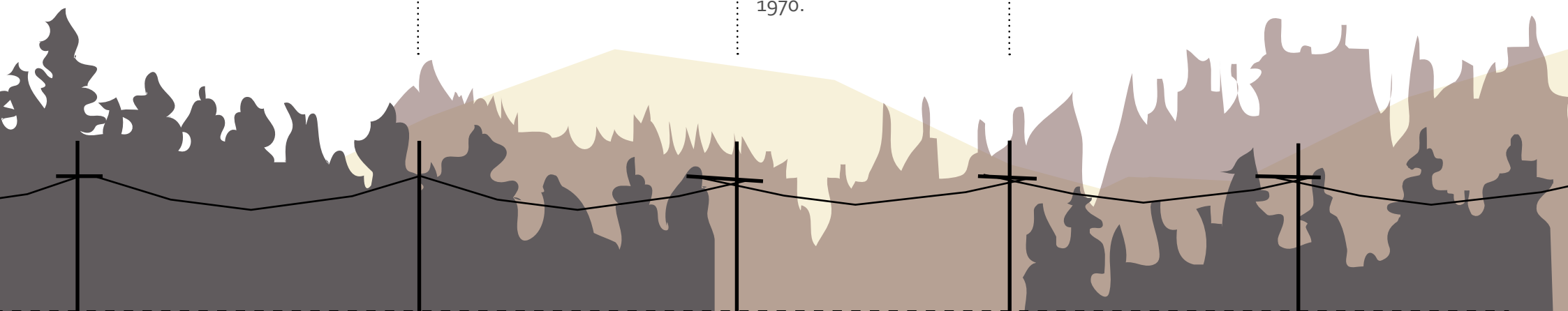
Alla spår blir statligt ägda. På grund av det ökande bilanvändandet läggs linje efter linje ner.

År 1984

All godstrafik till Skara via järnvägen är nu över. Det sista passagerartåget gick i 1970.

År 2015

Passagerartåg mellan Skara och Lundsbrunn körs sommartid ett par månader och vid speciella tillfällen under året.



06

Platsanalys

För att tillämpa våra strategier på den utvalda barriären måste vi kartlägga dess befintliga kvalitéer och möjligheter. Följande kapitel undersöker aktiviteter och funktioner i området, samt lokaliserar nya anslutningspunkter och oanvända platser av intresse för projektet.







Byggnader med historiskt värde



1 Vattentornet



2 Gamla bryggeriet



3 Tågplattformen



4 Stationsbyggnaden



5 Skaraborgs Slott



6 Magasinslokaler



7 Magasinslokaler



8 Gammal godsbyggnad



9 Vagnhall/Järnvägsmuseum



Kommersiella och kulturella inrättningar



Kartan visar kulturella noder och rumsliga egenskaper i det utvalda området. Det är tydligt att staden är uppdelad i olika aktivitetszoner och att järnvägen ligger som en gräns mellan dem. Norr om järnvägen, i stadens centrum, ligger verksamheter med kommersiella lokaler och kulturella aktiviteter. Söder om järnvägen är det bostäder som dominerar medan det östra blå partiet indikerar ett större industriområde. Av kartan visas också att lokaltrafiken och busstationen tar upp en väldigt stor yta.



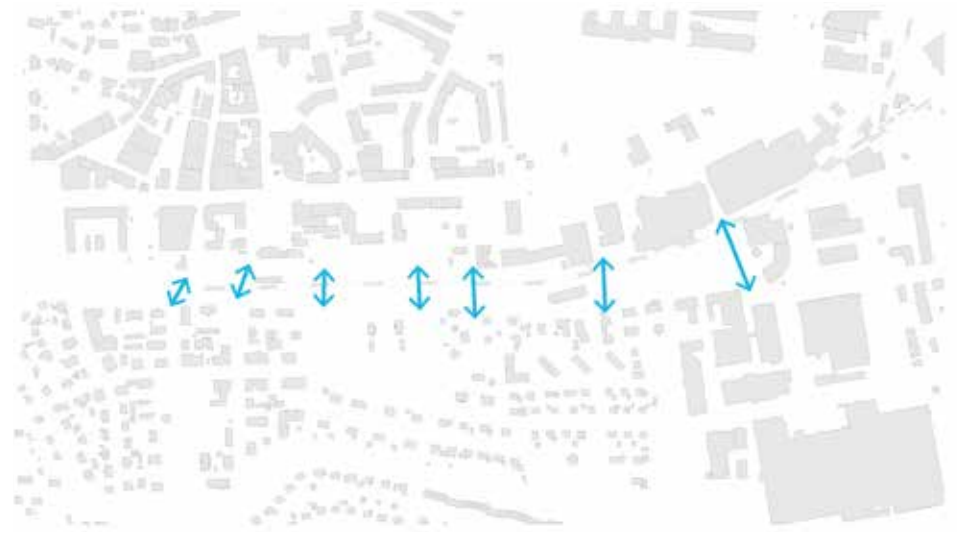
Karaktär av öppen plats



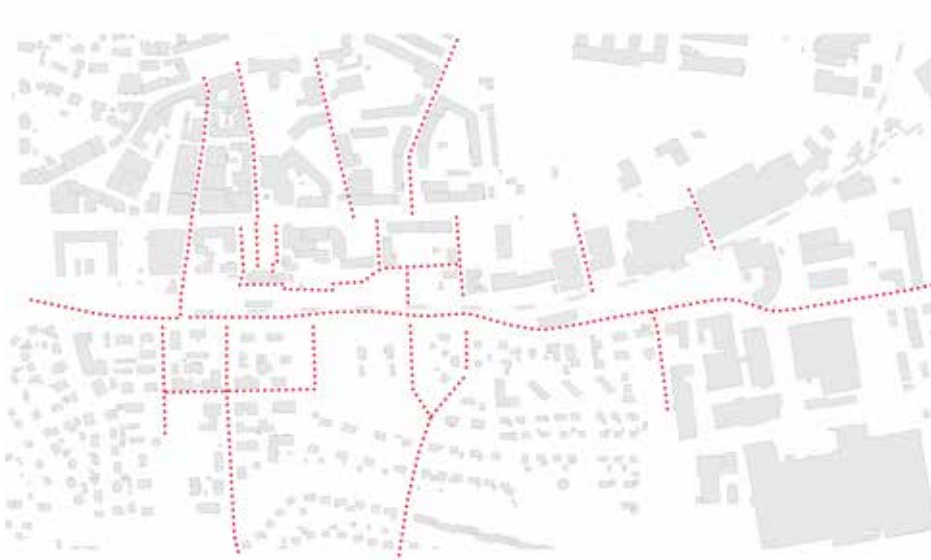
Kartan visar en analys av öppna platser i området och hur de används i dag. Många av dessa utrymmen ligger längs järnvägen och används i dagsläget främst som parkering.



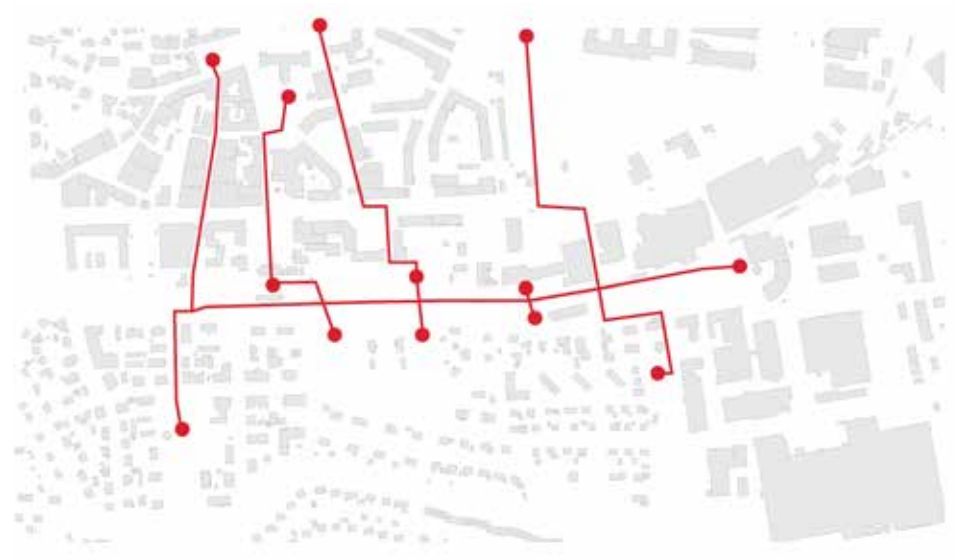
Öppna platser av intresse



Nya önskade passager



Befintliga gångstråk



Noder som bör länkas samman

07

Designförslag

Följande kapitel redovisar ett designförslag som är baserat på utförda analyser och insamlad bakgrundsfakta. Vi vill ansluta området till de befintliga verksamheter och kvalitetéer som redan finns i Skara och har därför valt att tillämpa ett program som utvecklar och utvidgar dessa. Området, som sträcker sig från centralstationen till järnvägmuseet, har delats in i olika funktionszoner baserat dess olika befintliga kvaliteter och tillkommande stärkande program.

Dessa zoner skapar tillsammans med aktiviteter på rälsen ett rörligt och flexibelt distrikt. Genom att införa nya funktioner och aktiviteter i återanvända vagnar och nyproducerade, rörliga enheter får området kring spåren ett nytt liv och fler Skarabor kan ta del av de fina gamla kvarteren i stadens centrala delar. Åtgärderna förbättrar och utvidgar tillgängligheten samt gör området mer attraktivt med bättre kopplingar till nya och befintliga noder och funktioner i Skara.



Element som förstärker och skapar barriären kring centralstationen

Staketet

Staketet som är uppsatt längs spåret skapar en stark barriär, både fysiskt och mentalt, och stoppar flödet av människor från båda sidor av järnvägen. Under besök i Skara har vi observerat människor som hoppat över stängslet eller gått längs med rälsen som en genväg till busstationen.

Spåren

De gamla järnvägsspåren upptar en hel del utrymme vid stationsområdet. Tillsammans med stängslet och vägen skapar de en stark barriär med mycket få passager. Resultatet blir en skarp gräns till stadens södra delar.

Trafiken

Området runt centralstationen är anpassat för trafiken. Skaraborgsvägen delar staden i två delar och är en hyfsat trafikerad väg de flesta tider av dygnet med personbilar, bussar och även tung trafik. En hel del av området kring stationen upptas av parkering, och de stora flacka ytorna får barriären att växa i bredd. Utöver detta finns ett överdrivet antal busshållplatser framför

Centralstationen som skapar en stor, tom yta då de i stor utsträckning inte används.

Vägarna på båda sidor av järnvägen förstärker barriären. Det försvårar för fotgängare att röra sig fritt mellan de södra och norra delarna om Centralstationen.

Säkerhet

Folk känner sig otrygga runt Centralstationen på kvällstid. Det bristfälligt upplysta området har rykte om sig att vara en farlig och en plats där droger säljs och köps. Detta kan vara ett resultat av de tomma, aktivitetslösa ytorna som omger platsen. Trots att det finns personer som väntar på bussen upplevs platsen som otrevlig och folktom.

Höjdskillnader

På vissa ställen finns det en höjdskillnad mellan spåret och Skaraborgsvägen, vilket förstärker barriären. Det gamla slottet i parken skapar också en brant backe.



Ingrepp för att minska barriärer

Förslaget för platsen innebär att ta bort stängslet längs med järnvägen för att underlätta framkomligheten. Säkerheten kring spåren bevaras trots detta då de sparsamt använda tåget har en maxhastighet på 30 kilometer i timmen och hörs tydligt under sin färd genom staden.

Vi föreslår istället att man använder sig av mer diskreta element som gångvägar, vilka leder fotgängare över eller in på säkra delar av spåren. Dessa gångvägar byggs av trä och omges av växtlådor med olika innehåll. Tillsammans med grönområden längs med spåren upplevs hela distriktet som en långsträckt park med rörliga aktiviteter. Vi ser en stor potential i att behålla järnvägen samt återanvända vagnar för nya och befintliga aktiviteter i processen att ge ett nytt liv till Skaras centrala delar.

I förslaget sänks hastigheten på Skaraborgsvägen med hjälp av nya farthinder och annan markbeläggning. Detta tror vi kan underlätta fotgängares

färd över vägen och minskar både den mentala och fysiska barriär som vägen utgör idag.

Busstationens hållplatser minskas i antal och flyttas till Centralstationens östra del. Stora ytor framför och kring stationen frigörs och kan berika staden med nya aktiviteter istället för att skapa en barriär. Vägen österut från stationsområdet flyttas för att ge plats åt nya bostäder.

För att göra området säkert och användbart även under de mörka tiderna på året är området väl upplyst. Belysningen tydliggör de passager som kopplar samman omkringliggande stadsdelar samtidigt som den lyser upp funktioner och gångstigar längs med rälsen. Under vintertid, när de olika vagnarna är mer utspridda, skapar de en intressant visuell upplevelse när man rör sig längs spåren.

Genom att använda höjdskillnaden mellan järnvägen och Skaraborgsvägen

med sittvänliga bänkar, utnyttjar man platsens utformning samtidigt som den får en annan funktion än att bara skilja två barriärer åt. Bänkarna ger en plats för återhämtning och här kan man iakttä de aktiviteter som omger platsen.

En orsak till att stationsområdet idag skapar en barriär är bristen på aktiviteter och rörelse i området. För att förändra detta vill vi införa nya bostäder och aktiviteter längs med, och även på , spåren så att området blir mer befolkat och välkomnande dygnet runt.

För att inte skapa en ny barriär med stora tomma ytor är förslaget anpassat till den mänskliga skalan och framkomlighet för fotgängare prioriteras i området. prioriteras.

Kopplingen mellan stad och landsbygd

Det finns många intressanta sevärdheter och vandringsleder placerade längs järnvägen som förbinder Skara och Lundsbrunn. Idag är dessa mer eller mindre endast tillgängliga när tåget körs på sommaren.

Järnvägen har potential att knyta samman stad och landsbygd i Skara kommun. För att förstärka detta samband kan järnvägen utvecklas till ett medel för att transportera varor mellan landsbygd och stad. Genom att införa ytterligare ett stopp vid Järnvägmuseet, där man kan hyra dressiner (järnvägscyklar), skapas ett mer spontant och enkelt förhållande mellan stad och landsbygd. För mer information om detta läs gärna vidare i fördjupningsarbetet *Naturligtvis* av Matilda Leffler, Alice Valinger, Emma Anderberg och Fredrika Sandblom.

Under vintertid, när turisttåget inte går, kan de återanvända vagnarna med nya program och aktiviteter röra sig fritt mellan Skara och Lundsbrunn.





Platsens nya aktiviteter

Området har delats upp i olika zoner som definieras av de befintliga egenskaperna och deras förbindelser med resten av staden. Tillsammans med nyttillkomna korsningar kommer nya aktiviteter längs järnvägen förbättra förbindelserna i staden, både mentalt och fysiskt.

Anslutning till befintliga funktioner i Skara

Det rörliga distriktet längs spåret innehåller funktioner som är en förlängning av organisationer och aktiviteter som redan finns i Skara.

Stängslet längs rälsen avlägsnas och flera nya korsningar skapas för att ansluta de norra och södra delarna av staden. Tillsammans med det utvecklade grönområdet förstärker dessa nya korsningar kopplingen mellan torg, stadsdelar samt historiska och kulturella platser i staden.

Litet torg omgivet av kommersiella lokaler

Nya bostadshus med parkering

Vattentorn från 1898. Ett litet café sätts upp vid tornet som du nu kan åka upp i. Parken förbättras med tillförda planteringar och bänkar.

Liten lekplats

All parkering tas bort från huvudtorget så att platsen kan användas för tillfälliga marknader. Växter och bänkar för återhämnning är tillsatta.

Music Factory

Centralstationen

STUREplan

Nytt bostadskomplex

Gymnasium

Järnvägsmuseet renoveras och får ett café samt en ny plattform där järnvägscyklar kan hyras.

Bio

Park med utomhusplatser för bar och restaurang, utomhusbio och konserter.

Marknadsplats

Nytt bostadskomplex

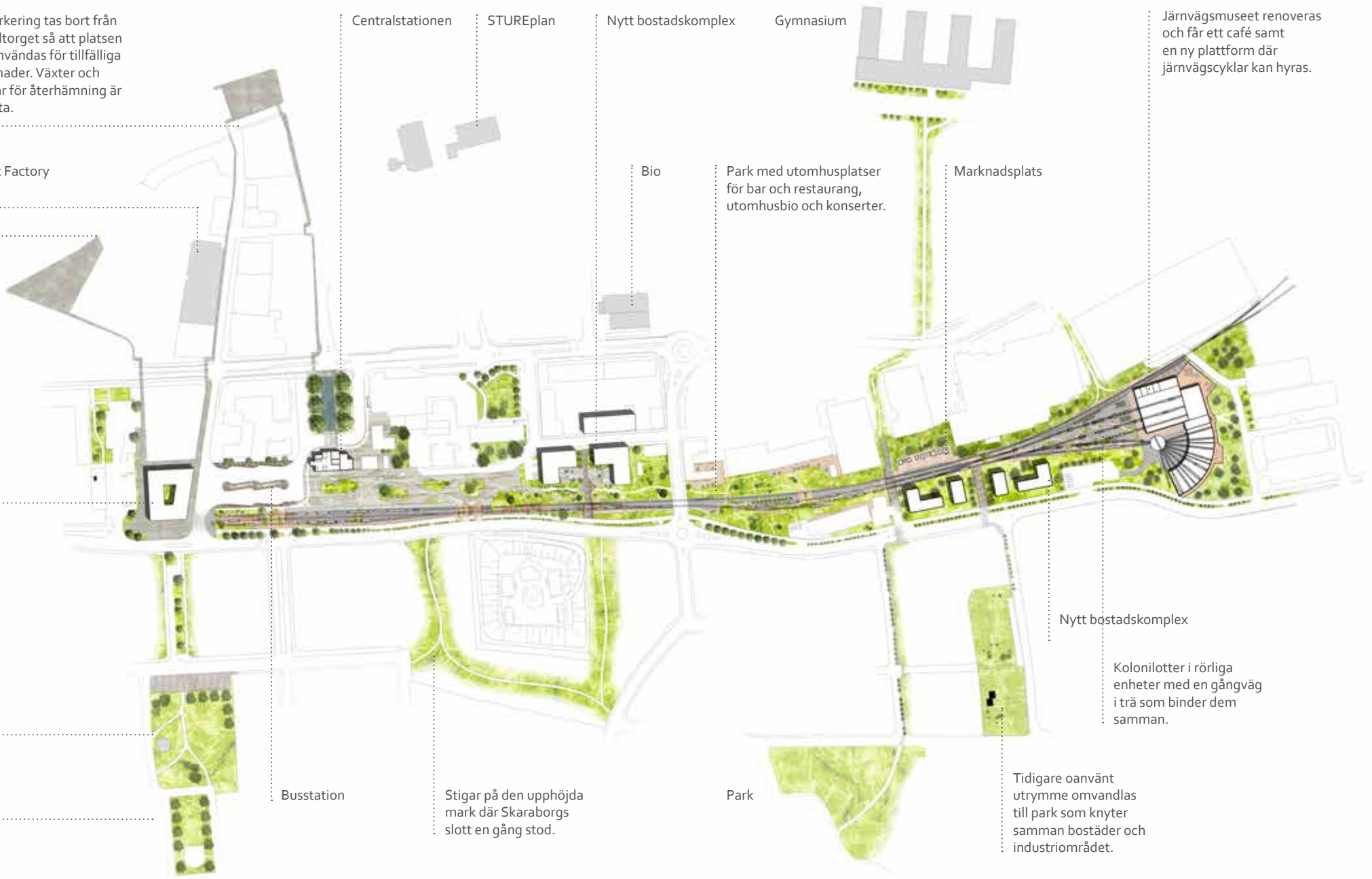
Kolonilotter i rörliga enheter med en gångväg i trä som binder dem samman.

Busstation

Stigar på den upphöjda mark där Skaraborgs slott en gång stod.

Park

Tidigare oanvänt utrymme omvandlas till park som knyter samman bostäder och industriområdet.



Element som används på spåren

Återanvända och transformerade tågagnar med olika aktiviteter kommer att placeras på spåret. Idag finns omkring 80 tågagnar och lok i Järnvägmuseets ägor. Många bevaras endast för att kunna ta reservdelar av. För att skapa mer plats och öka framkomligheten på spåren kommer dessa reservdelar samlas in och förvaras på ett separat lager och resten av vagnen skrotas. Några av vagnar kan återanvändas och inhysa nya aktiviteter som replokaler, bibliotek eller café. Vagnarna kommer att spridas ut längs hela spåret och ordnas i olika konstellationer beroende på årstid, väder och program.

De nya programmen för vagnarna är anslutna till olika funktioner och kulturinstitutioner i Skara och fungerar som en förlängning av befintliga verksamheter. Detta är för att nå ett större antal människor, såväl som för att ansluta stationsområdet till resten av staden.

Under större delen av året är vagnarna utspridda längs hela spåret, medan de på sommaren har en mer kompakt konstellation för att lämna plats åt turisttåget som tar passagerare mellan Skara och Lundsbrunn. Olika typer av markbeläggning, växtlådor samt ett vandringsstråk kommer tillföras i området. Slutligen kommer träd och belysning adderas för att skapa en behaglig och trivsamt miljö.



Aktiviteter i vagnarna

Vagnarna huserar många olika aktiviteter och är utformade för att förstärka deras nya funktioner.



CAFÉ



BIBLIOTEK



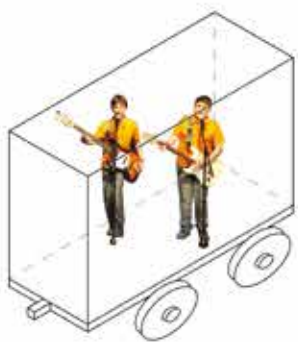
KOLONILOTTER



LEKPLATS



TILLFÄLLIGT BOENDE



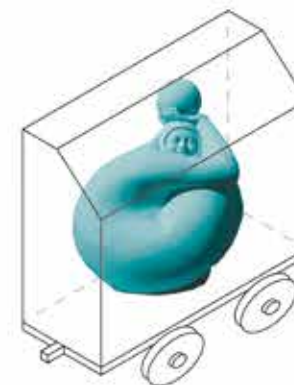
REPLOKALER



KONTOR



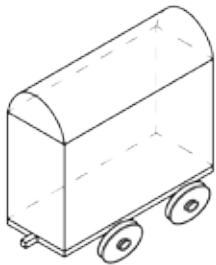
FÖRVARING



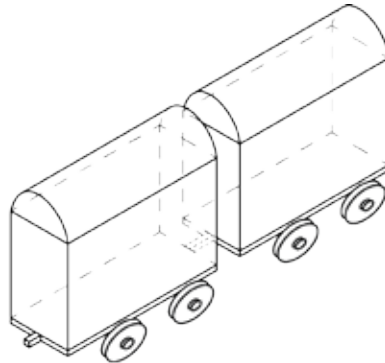
GALLERI

Sammankoppling av vagnar

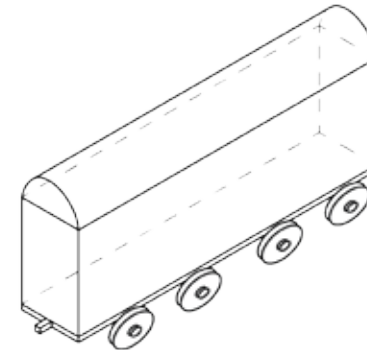
Vagnarna kan bli sammankopplade på olika sätt för att skapa en sekvens av funktioner eller en anknytande gångväg med hjälp av uteplatser.



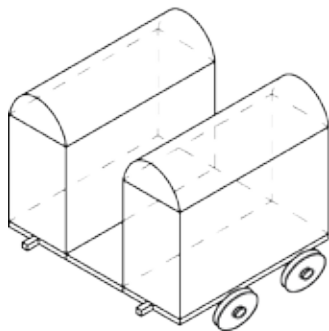
ENKEL



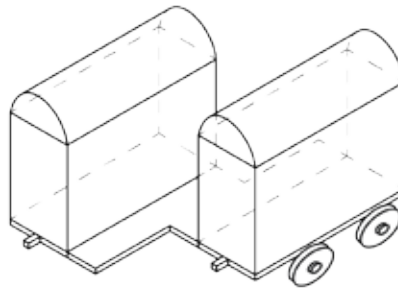
SERIEKOPPLAD



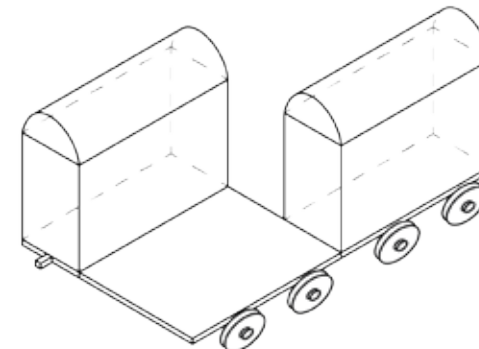
DUBBELVAGN



GEMENSAM TERRASS



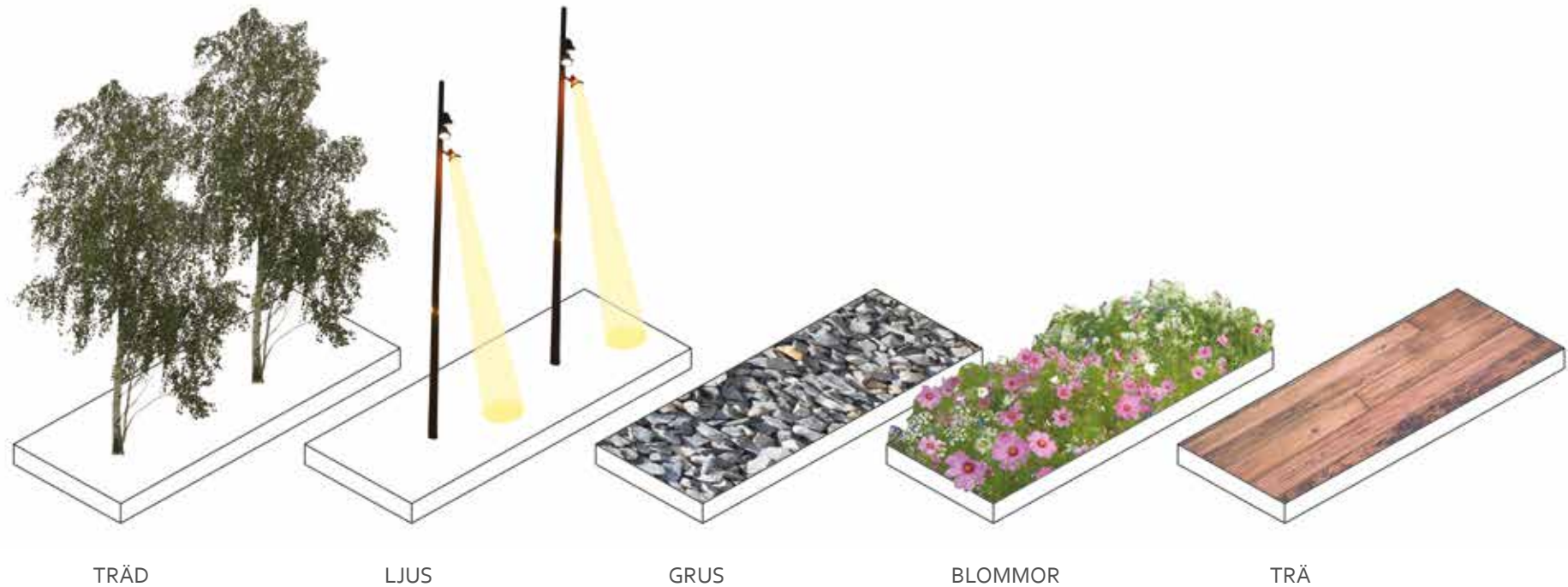
HALVPRIVAT TERRASS



PRIVAT TERRASS

Grönska och vandring längs spåren

Det nya området har markbeläggning som grus, blomplantage, gräsytor och gångstigar i trä. Stämningsfullt upplysta konstellationer av björkar placeras ut längs med rälsen.



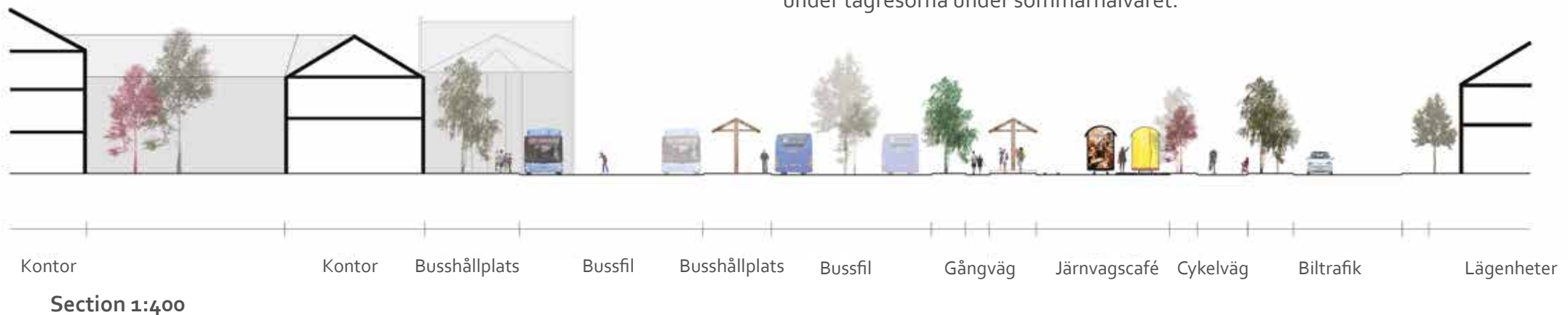
Centralstationen



Befintligt

Idag används stationsområdet sparsamt. Den mörka platsen ger en obehaglig känsla hos Skaraborna, som hellre tar bilen än att stå där och vänta på bussen. Detta resulterar i att platsen känns tom och övergiven och används till största del som parkering trots dess centrala läge. Den långsträckta busstationen tillsammans med Skaraborgsvägen och järnvägen med tillhörande stängsel skapar en barriär och delar av Skaras södra delar från resten av staden. Platsen känns odefinierad och oanvänd och skapar inte en välrepresenterad entré till Skara.

Vi föreslår istället att området kring centralstationen planeras för fotgängare och cykeltrafikanter. Genom att sänka farten på Skaraborgsvägen med farthinder förbättras framkomligheten och ökar på så vis kopplingen mellan norr och söder. Stängslet längs järnvägen avlägsnas och ett flertal passager sammankopplar nu de tidigare avskilda delarna av staden. Busstationen flyttas till stationens östra del och lämnar en stor öppen yta som omvandlas till ett torg fyllt med sittplatser, planteringar, belysning och uteserveringar. En plats med många alternativ för besökare och pendlare att spendera sin tid medan de väntar. På spåren finns vagnar med aktiviteter såsom bibliotek och internetcafé. Parken norr om stationshuset förlängs för att skapa en tydlig och trevlig entré in mot stora torget och stadens mer centrala delar. Den gamla plattformen hålls intakt och används för på- och avstigning under tågresorna under sommarhalvåret.



Section 1:400

Sektion A-A 1:400

Parkering med omslutande grönområde.

Ett nytt bostadshus med parkering i bottenplan och källare. Kommersiella verksamheter i bottenplan kopplas samman med Klostergatan som leder upp till det centrala torget.

Parken framför Centralstationen förlängs för att skapa en tydlig entré till Skara.

Bänkar längs spåren som utnyttjar platsens höjdskillnad.

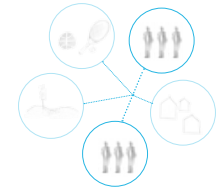


Café med uteplats

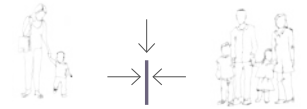
Nytt torg framför Centralstationen.

Den förflyttade busstationen numera endast åtta bussfickor.

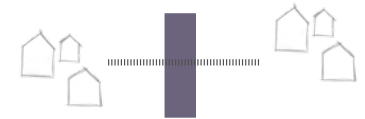
Vagnar med aktiviteter för väntande resenärer. Bibliotek, internetcafé med arbetsplatser för studenter.



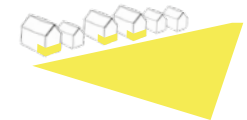
Sammankopplar viktiga funktioner och platser



Avlägsna onödiga stängsel



Omvandlar en tidigare vägspärr till en anslutningspunkt



Inför offentliga lokaler i bottenplan



Förstärker befintliga verksamheter

Plan 1:500





SKARA

STUDY ROOM:
FIND A PERSON
IN YOUR CARE

LIBRARY

CAFÉ

Parken



Befintligt

Det finns många gamla vackra tegelbyggnader längs spåren som idag innehåller många olika verksamheter. De ligger med ett litet avstånd från spåren och genererar en plats som är lämplig för en välplanerad park. Genom att låta befintliga och nya verksamheter flyta ut i parken genom exempelvis uteserveringar skapas naturliga mötesplatser där sociala aktiviteter rör sig kring mat och dryck. Verksamheter som kan utnyttja detta är det befintliga Werners Gourmetservice samt en ny bar som vi föreslår i grannbyggnadens bottenvåning.

På andra sidan spåren, mitt emot dessa byggnader, finns idag en gammal fraktbyggnad som innehåller en musikstudio. Uteplatsen till byggnaden vänder sig mot parken och är perfekt som scén för konserter eller andra uppsättningar och har vid ett fåtal tillfällen används för just detta. Vi vill utnyttja denna möjlighet genom att på spåren placera vagnar med nya replokaler, som en förlängning av STUREplan och Music Factory. Även andra typer av kulturverksamheter får plats här, som ateljéer eller liknande. Platsen erbjuder en variation av sittplatser och händelser att ta del av.

En utomhusbio installeras på en av tegelväggar och fungerar som en förlängning av Grand Bio i Skara. Nya bostadshus för nyanlända Skarabor placeras i området. Gemensamma utrymmen finns på bottenplan, såsom kök, vardagsrum och annat, för att även tillgodose tillfälliga bostäder i de vagnar som är placerade på spåren.



Lägenheter

Trädgård

Trädgård

Järnvägsspår

Cykelväg

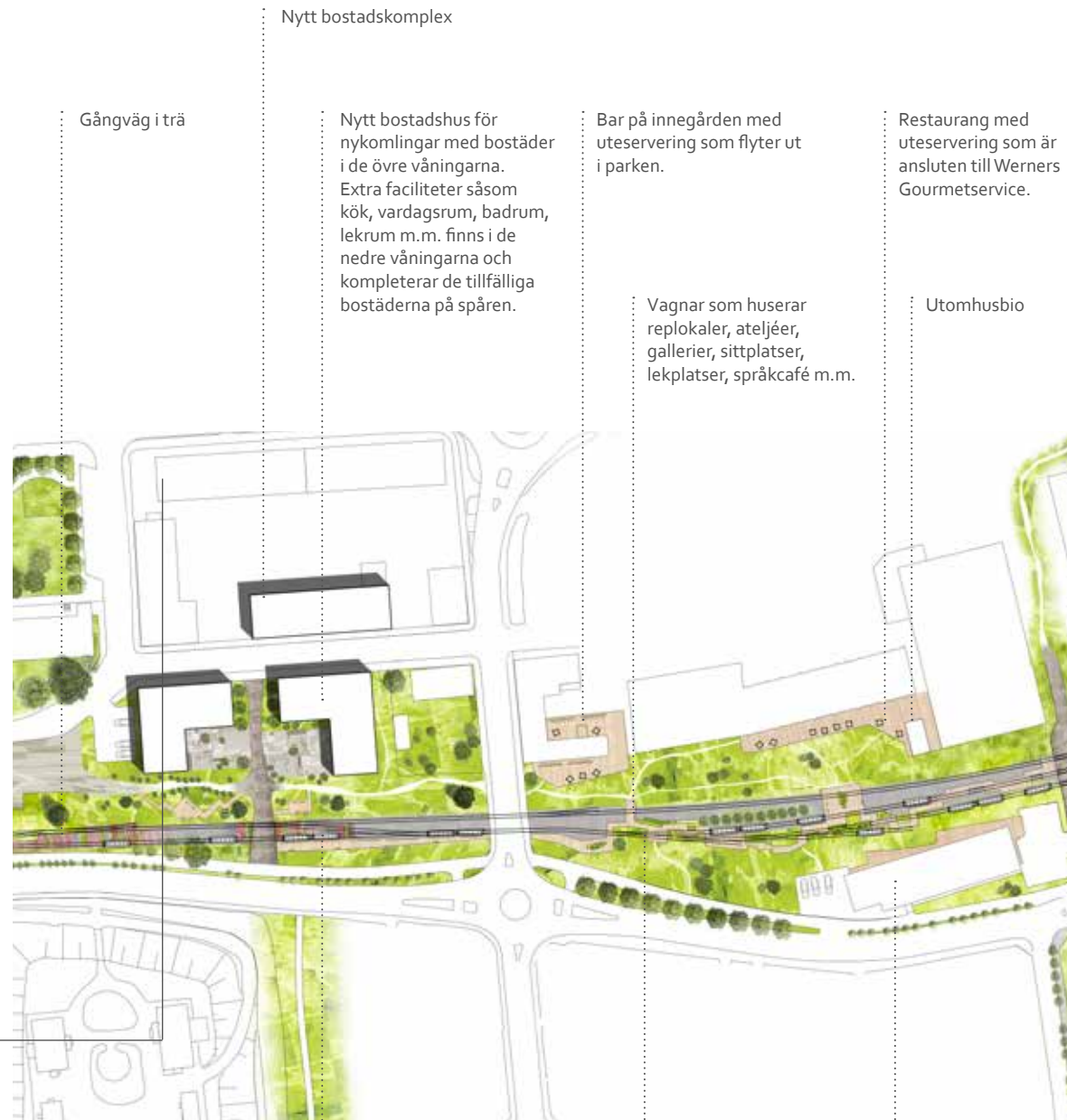
Biltrafik

Gångstråk

Kulturarvs Park

Lägenheter

Sektion B-B 1:400



Nytt bostadskomplex

Gångväg i trä

Nytt bostadshus för nykomlingar med bostäder i de övre våningarna. Extra faciliteter såsom kök, vardagsrum, badrum, lekrum m.m. finns i de nedre våningarna och kompletterar de tillfälliga bostäderna på spåren.

Bar på innegården med uteservering som flyter ut i parken.

Restaurang med uteservering som är ansluten till Werners Gourmetservice.

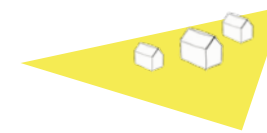
Vagnar som huserar replokaler, ateljéer, gallerier, sittplatser, lekplatser, språkcafé m.m.

Utomhusbio

Tillfälliga boenden i vagnar på spåren.

Park med planteringar och gångväg i trä.

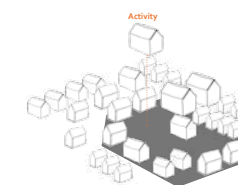
Musikstudio med plats för konserter på terrassen.



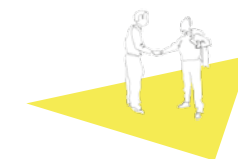
Nya bostäder



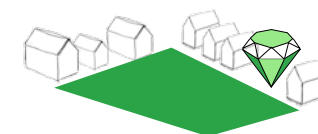
Visuell kontakt



Fyller blinda fläckar med nya aktiviteter



Utnyttja oanvända platser



Nyttjar platsens befintliga kvalitéer

Plan 1:500



LIFE AQUATIC
STEVE ZEMAN



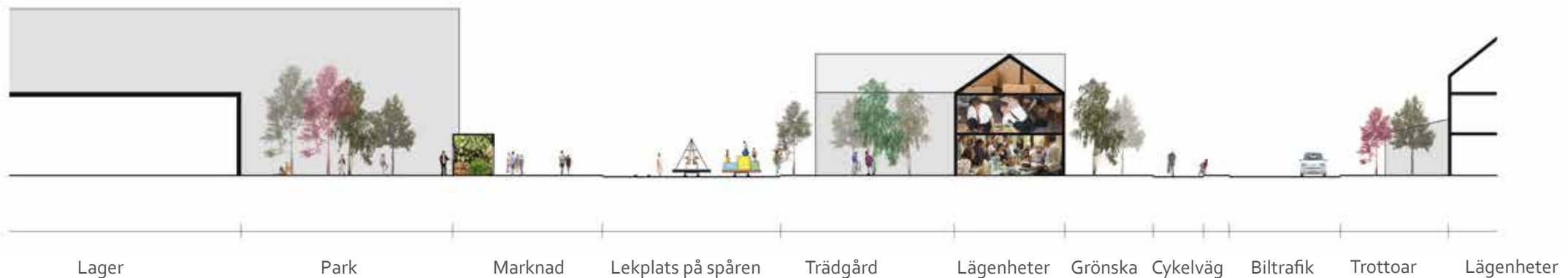
Järnvägsmuseet



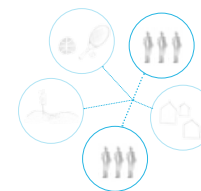
Befintligt

Järnvägsmuseet i Skara befinner sig i en vacker gammal vagnhall. Idag är det svårt att se den unika tegelstensbyggnaden på grund av att många oanvända vagnar och mycket skrot står på spåren framför den. Några av dessa vagnar används på sommarhalvåret som personvagnar medan vissa hyrs ut som lagringsutrymme.

I vårt förslag återanvänds en del av de vagnar som är i gott skick medan de andra används endast för reservdelar plockas isär och lyfts av spåren. Spåren framför byggnaden fylls istället av kolonilotter i form av växtlådor på rörliga enheter. Växtlådorna kan flyttas runt och på så vis anpassa sig till omkringliggande aktiviteter samtidigt som de öppnar upp platsen framför museet och den gamla tegelbyggnaden utrymme syns nu även på långt håll. Kvällstid är platsen fylld av olika ljusinstallationer som är placerade såväl på marken som på de rörliga enheterna och lyser upp vägen över spåren och fram till museet. Järnvägsmuseet får en ny entré som leder dig genom huset och till det nya caféet som ligger i anslutning till parken på baksidan av byggnaden och även plattformen för järnvägscyklar. Entrén har en central placering i huset och skiljer museum delen från verkstaden samtidigt som den skapar en förbindelse mellan byggnadens vackra framsida och baksida.



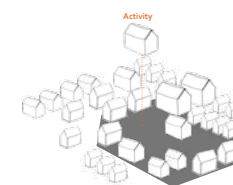
Sektion C-C 1:400



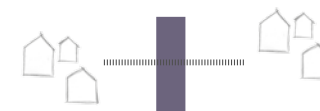
Länkar samman viktiga platser och funktioner



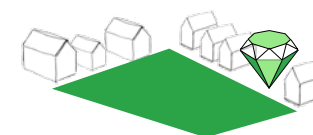
Visuell kontakt



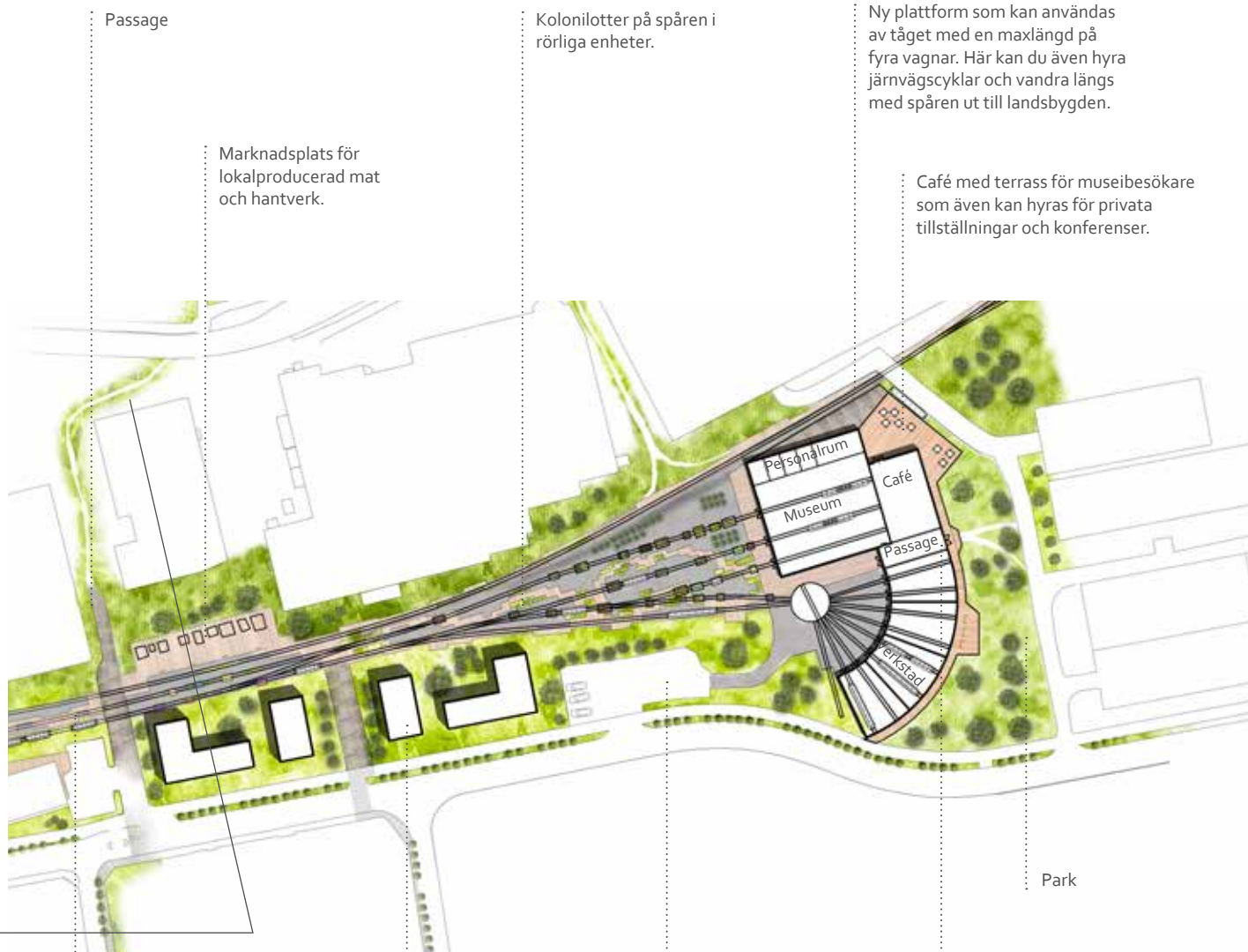
Fyller blinda fläckar med nya aktiviteter



Utnyttja oanvända platser



Nyttjar platsens befintliga kvalitéer



Passage

Kolonilotter på spåren i rörliga enheter.

Ny plattform som kan användas av tåget med en maxlängd på fyra vagnar. Här kan du även hyra järnvägscyklar och vandra längs med spåren ut till landsbygden.

Marknadsplats för lokalproducerad mat och hantverk.

Café med terrass för museibesökare som även kan hyras för privata tillställningar och konferenser.

Lekrum, torn och andra strukturer på vagnarna.

Ett nytt bostadsområde för äldre och en utomhusmarknad skapar liv längs spåren.

Parkeringen reduceras till en antal som är relaterat till museets besökare.

En ny övergång leder dig genom museet till byggnadens intressanta baksida och park.

Park

Plan 1:500



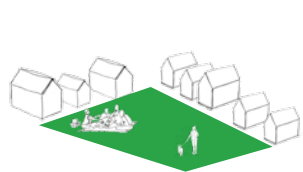


Järnvägsmuseet med ny plattform

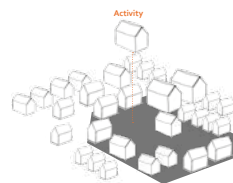


Befintligt

Vagnhallensomidaganvändssomjärnvägsmuseumoch verkstad är en vacker och unik gammal tegelbyggnad som har stor potential. Byggnaden renoveras och får tydligare passager runt- och igenom den för att Järnvägsmuseet ska leva upp till sin fulla potential. En gångväg följer den östra fasadens krökta vägg och leder dig från Skaraborgsvägen till en ny tågplattform och museicafé. Här kan du hyra en dressin (järnvägscykel), hoppa på ett tåg om sommaren, besöka museet eller avnjuta en kaffe på caféets uteservering med utsikt över den nya parken, öster om byggnaden.



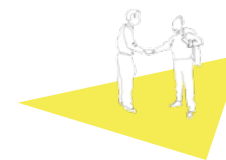
Förstärka befintliga aktiviteter



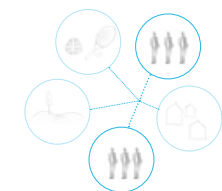
Fyller blinda fläckar med nya aktiviteter



Utnyttja oanvända platser



Nyttjar platsens befintliga kvalitéer



Länkar samman viktiga platser och funktioner



SEARA JÄRNVÄGSMUSEUM

CAFÉ



Aktiviteter på spåret under olika säsonger

Utspridda vagnar

Under största delen av året står vagnar utspridda längs spåret. De kan lätt ordnas i olika konstellationer då de är skjutbara. Beroende på aktiviteter och händelser i staden kan olika funktioner sättas samman eller flyttas till önskad plats.





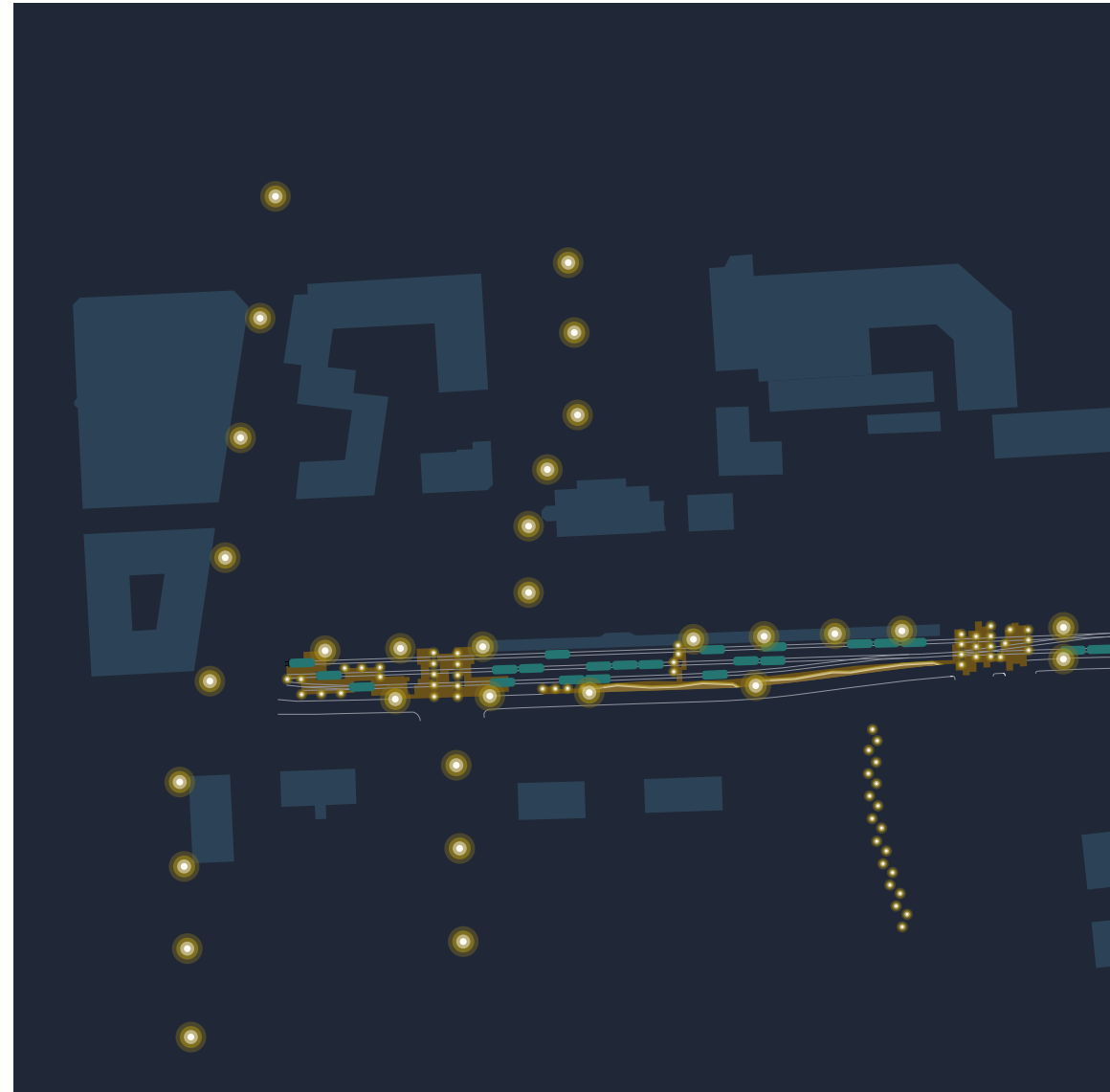
- Räls prioriterad för tåget
- Gångväg
- Sidoväg
- Vagnar

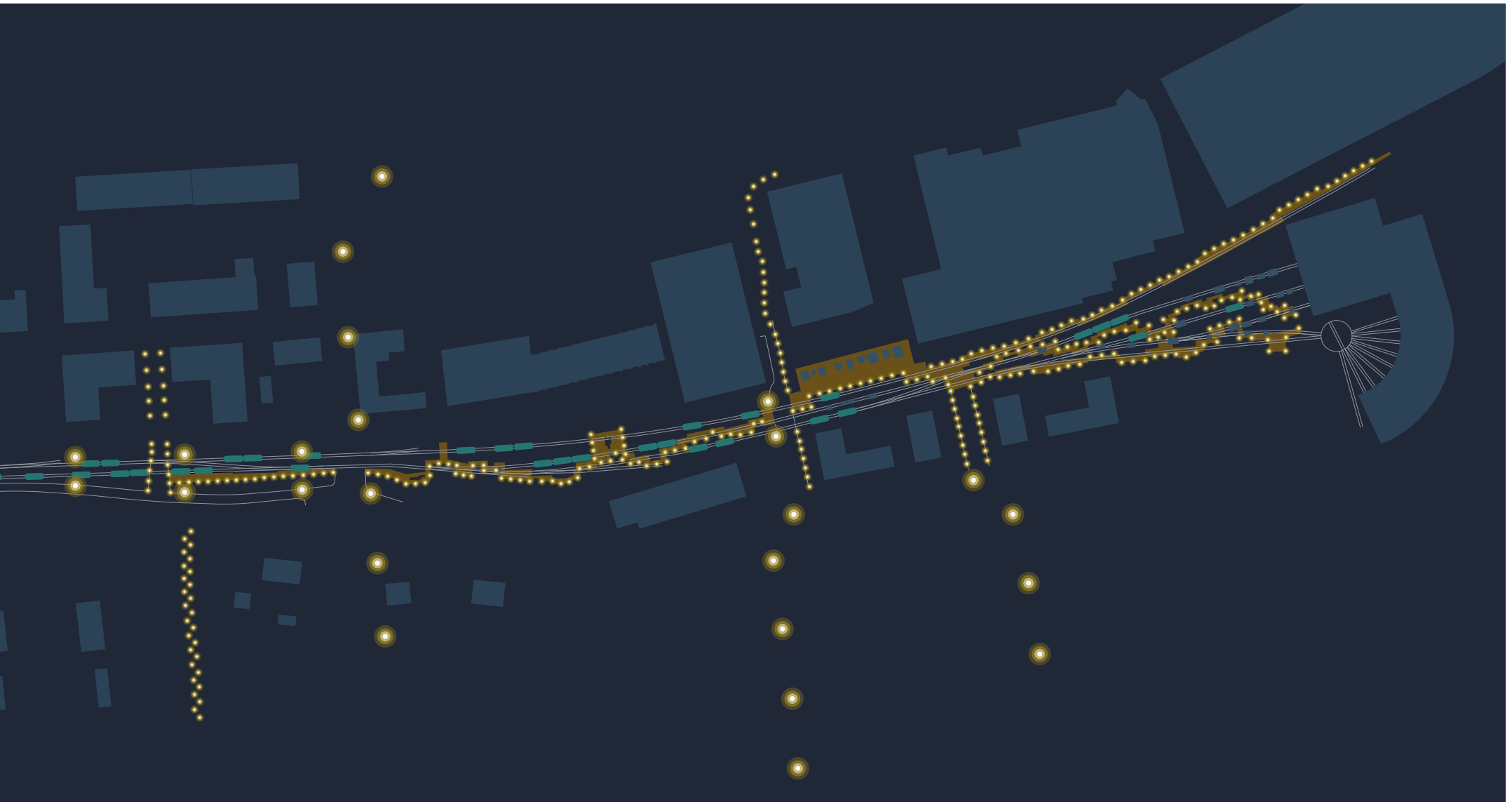
Plan 1:2 000

Samspel på spåren

Under sommaren är det många aktiviteter som sker på spåren samtidigt och funktionerna ställs samman i konstellationer som visas ovan. Detta för att ge utrymme för turisttåget som går tre dagar i veckan, mellan Skara och Lundsbrunn.

Kvällstid karaktäriseras spåren av belysning och ljusinstallationer kring och på vagnarna som gör området till en intressant och behaglig plats att befinna sig på. Detta skulle även minska den upplevda känslan av osäkerhet runt stationsområdet.





Belysning



Gångväg



Vagnar

Plan 1:2 000

Reflektion

För att sammanfatta och reflektera över processen och designförslaget, utgår vi från de fyra utvecklingsstrategier som vi har arbetat mot:

1. Skara är ett nav för kultur och kreativitet.
2. Skara är en attraktiv plats att bo på med en stark känsla av gemenskap där människor av olika åldrar och bakgrund är välkomna.
3. I Skara har vi en tydlig vision och strategi för hållbar utveckling.
4. Skara är gång- och cykelvänligt med välfungerande kollektivtrafik och bilanvändandet minskar.

Hur har projektet, *På Spåret -att överbrygga gränser och barriärer i Skara*, levt upp till dessa mål?

Under vårt förarbete med studier av olika barriärer och gränser i Skara, framkom stationsområdet som en av de större och kanske mest uppenbara barriärerna i staden. Området har fått ett dåligt rykte som tillsammans med infrastrukturen kring platsen delar upp staden i två delar och utgör både en mental och fysisk barriär. Trots områdets centrala placering innehåller den stora öppna och tomma ytor som har stor potential att bli trivsamma platser för staden och dess invånare.

Trots att Skara är en mindre stad är den välkänd och

lockar mycket turister från olika delar av Sverige och även Europa. Skara har ett framgångsrikt kulturliv, speciellt för den yngre generationen med en välutvecklad musikindustri som tydligt avspeglas i många av stadens verksamheter. Dessa aktiviteter och verksamheter ville vi förstärka i vårt designförslag. Vi tror de kan överbrygga mentala såväl som fysiska barriärer i staden.

En annan aspekt vi finner viktig för utvecklingen av Skara är en förbättrad integration mellan immigranter och svenskar, olika åldersgrupper och olika samhällsklasser. Vi har därför jobbat med att försöka skapa en mångfald gällande bostadstyper och aktiviteter i det valda området.

Integration och känslan av gemenskap är en viktig faktor för en hållbar utveckling av alla städer. Detta tror vi kan ske genom delade intressen och gemensamma aktiviteter som bland annat kolonilotter, olika kulturverksamheter och en lokal marknad. Välskötta grönområden är också en viktig del i processen mot en hållbar utveckling.

Vi vill med andra ord införa stadsodling, stärka lokalproducerad mat och hantverk samt grönområden i stadens centrala delar.

Centralstationen omvandlas till en entré som en stolt representant av Skara där folk gärna rör sig och känner sig trygga. Området prioriterar

fotgängaren med säkra övergångar till och över spåren som kopplar samman tidigare avskilda delar av staden.

Skara är känd för dess rika kulturarv och genom att uppgradera området kring järnvägen och Centralstationen tar man vara på ännu en viktig del av stadens historia. Stadens framsida innehåller nu aktiviteter och verksamheter som är inbjudande och där möten mellan olika sociala grupper kan uppstå som i sin tur stärker gemenskap och känslan av tillhörighet i Skara.

Sammanfattningsvis, syftar förslaget till att belysa stadens historia och samtidigt skapa en plattform

för aktiviteter som genererar en hållbar utveckling för framtiden. En process som kommer att stärka Skaras identitet.

Referenser

Downs and Stea (1973) International Map of Mental Map Researches, [Online], Available: [Nov 2015]

Kitchin, Robert M 1994, "Cognitive maps: What are they and why study them?". In *Journal of Environmental Psychology* (1994) 14, 1-19

Lynch, K. (1964). *The image of the city*. Cambridge, Mass., M.I.T. Press.

Downs, R.M. and Stea, D. (1973) International Map of Mental Map Researches, [Online], Available: <http://www.mentalmap.org> [Nov 2015]

D, Ovacık. D, Dinçer (2011) The City of Borders.

[online] Available from: <https://www.interdisciplinary.net/wp-content/uploads/2011/10/ovaciksppaper.pdf>

Skara-Lundsbrunns Järnväg.[online] Available from: <http://www.sklj.se/>

Skara. Skara-Lundsbrunns Järnvägar (2015) Timetable/Fahrplan

Bilder

P 13. <http://hergoodybag.com/wp-content/uploads/2010/09/boundary.jpg>

P 14. <http://cr4.globalspec.com/blogentry/22361>

P 17. http://www.ctrl-n.net/images/journal/journal_mappamundi.jpg

P 19. Traffic:
<http://thumbs.dreamstime.com/x/beijing-heavy-traffic-jam-cars-21372891.jpg>

Social Stigmas:
<http://www.bing.com/images/search?q=Toffs-And-Toughs-001&view=detailv2&&id=E6>

A72A8EE5363EC7411EAF0C60340382E27
oF82D&selectedIndex=2&ccid=JR04m6A
o&simid=608033053430516469&thid=OIP.
d389ba028794ec1415318ea81592500&ajaxhist=0

P 50. <http://perrasmotornostalgi.blogspot.se/2012/09/ralsbussar-del-2.html>

P 51. Historical Maps: Skara Kommun (1985)
Skara Tätort, Bebyggelsehistorisk Inventering

P 56. Commercial & Cultural Facilities Map:
Radar Arkitekter (2013), Skara Stationsområde

P 62. Sauna Icon: Luis Prado

Train Icon: Chanan

Bike Icon: Nicolas Vicent

Mountain Icon: Boudewijn Mijnlieff

Corn Icon: Mario Bieh

Wagon Icon: Arthur Shlain

Hiking Icon: Mariia Nisiforova

All other material is created by authors

