

Gestaltungsprogram för

# FLOBY och STENSTORP



*Köpmansgatan i Floby*



*Storgatan i Stenstorp*

Antaget av Kommunfullmäktige 2009-10-26

# GESTALTNINGSPROGRAM FLOBY OCH STENSTORP

|                          |       |
|--------------------------|-------|
| Innehållsförteckning     | sid.  |
| Inledning                | 3     |
| Allmänna förutsättningar | 4     |
| Allmänna riktlinjer      | 6     |
| FLOBY                    |       |
| Beskrivning nuläge       | 7     |
| Arbetsområde             | 8     |
| Grundkarta               | 9     |
| Föreslagen utveckling    | 10    |
| Delområden               | 11-21 |
| STENSTORP                |       |
| Beskrivning nuläge       | 23    |
| Arbetsområde             | 24    |
| Grundkarta               | 25    |
| Föreslagen utveckling    | 26    |
| Delområden               | 28-43 |
| Åtgärder i gaturummet    | 45    |
| Källangivelser           | 47    |

## INLEDNING

Falbygdens kulturhistoriska arv och byggnadskultur är starkt präglade av det agrara samhället. Med sina rötter långt tillbaka i tiden har kulturlandskapet under århundraden formats kring stad och land, kyrkbyar och handelsplatser. Landsbygdens byggnader och bebyggelsemönster har också dokumenterats grundligt i bl a "Hus och miljöer på Falbygden, Kulturhistorisk inventering, Falköpings kommun 1989". Rapporten identifierar värdefulla byggnader och miljöer och utgör ett underlag för översiktsplan, kulturminnesvårdsprogram och byggnadslovsärenden. Rapporten behandlar dock bara landsbygden och utelämnar helt bebyggelse i tätorter.

Under våren 2008 har ett gestaltungsprogram för Falköpings stadskärna arbetats fram. Centralortens särdrag beskrivs och riktlinjer för den framtida utvecklingen presenteras, med betoning på att bevara och förstärka småstadens karaktär.

För kommunens mindre tätorter, de som befinner sig i gränslandet mellan stad och land, finns ännu inte någon samlad inventering och/eller tydlig bild av vad som är deras speciella särdrag, och inte heller riktlinjer för hur man bygger vidare och utvecklar dessa samhällen.

Föreliggande gestaltungsprogram för Floby och Stenstorp kan ses som ett första steg i detta arbete.

Floby och Stenstorp är valda därför att de sinsemellan uppvisar mycket stora likheter; historiskt, befolknings- och storleksmässigt. Studiens mål är att översiktligt beskriva den fysiska miljön, att identifiera byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla miljöer och därigenom ge en bild av dessa samhällens särart, deras identitet.

Gestaltungsprogrammet är avsett att användas som underlag:

- vid framtagandet av detaljplaner
- vid prövning av enskilda lovärenden
- vid utformningen av allmän plats i centrum

Gestaltungsprogrammet har upprättats på uppdrag av stadsbyggnadschef Maria Bergqvist och stadsarkitekt Lennart Krook vid Samhällsbyggnadsförvaltningen i Falköping.

Projektet har genomförts under perioden maj till september 2008, med medverkan av LILJEWALL arkitekter ab, genom arkitekterna Janina Igelström, Fredrik Löfvenberg och August Orrling

## FÖRUTSÄTTNINGAR

Stenstorp och Floby är, efter Falköping, kommunens två största tätorter med drygt 1 500 invånare vardera. De har likartad historia; framvuxna ur 1800-talets stationssamhällen utmed västra stambanan utvecklades båda under 1900-talet till centralorter i respektive kommun, före kommunsammanslagningen 1974.

Idag dominerar Stenstorp och Floby av villabebyggelse med inslag av några få flerbostadshus i de mest centrala delarna.

Det finns livsmedelsaffär, bensinstation, några pizzerior och småbutiker. Men också samhällsservice i form av bibliotek, vårdcentral, apotek, äldreboende, förskola och skola, samt idrottsanläggningar.

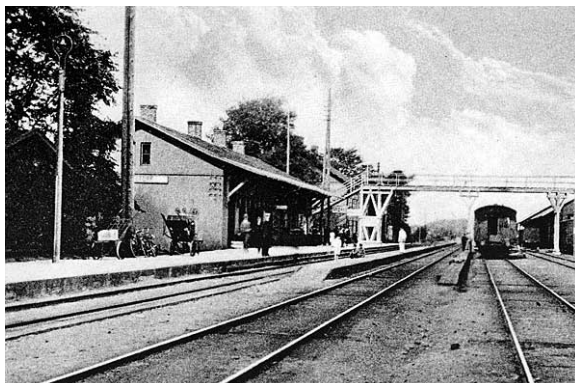
Äldre industri- och verksamhetsområden ligger insprängt med övrig bebyggelse utmed järnvägen och ger samhällena sin tydliga prägel av "den blandade småstaden".

Efter att ha genomgått en period av nedgång och vikande invånarantal under 1970, 80 och 90-talen har trenden nu vänt, mycket tack vare att regiontågen sedan början av 2000-talet återigen stannar vid de båda stationerna, och både Stenstorp och Floby ingår nu som viktiga delar i Falköpings vision om "det goda livet", så som det formuleras i översiktsplanen "En vision – Falköping 2020".

Sedan i maj 2008 är Falköpings kommun också med i det internationella nätverket Cittaslow, vars mål om det "nära", lokalproducerande och hållbara samhället väl stämmer överens med översiktsplanens mål.



I översiktsplanen identifieras fyra kärnvärden som är unika för Falköping; megalitkulturen, kommunikationerna, falbygdsmaten och platåbergen.



Stenstorp station. I bakgrunden en idag riven gångbro

För Stenstorp och Floby är det förstas "kommunikationerna" som utgör det centrala värdet. Samhällena har sin historiska grund i järnvägen, är uppvuxna kring den, och har sin framtid starkt kopplad till den. Med tåget är man i Falköping på 10 minuter och Göteborg ligger bara en timme bort. Via järnvägen är det möjligt att knyta det lilla, lokala, samhället till de större centralorterna på ett miljövänligt och långsiktigt hållbart sätt. I Stenstorp och Floby är det möjligt att leva det "lilla" livet, utan brådska, festina lente, i gammal kulturbygd nära natur och vänner - utan att för den skull vara avskärmad från det globala samhället.

I detta gestaltningsprogram behandlas endast de mest centrala delarna av Stenstorp och Floby, området runt de gamla, numera rivna, stationshusen och

centrumbebyggelsen i dess närhet med handel, fd kommunhus, fd tingshus och bostäder. Bebyggelsestrukturen är starkt präglad av de förutsättningar som järnvägen inneburit. Betecknande är att kyrkan inte ligger "mitt i byn" utan i samhällenas utkant, "på landet", som ett spår av tiden före stationssamhällets framväxt. Runt stationen växte småindustri och verkstäder fram, hotell och handel tillkom, och så småningom även officiella byggnader, tingshus och kommunhus.

Ansatser mot en viss "stadsmässighet" kan skönjas i dessa delar, men en egentlig stadsstruktur med tydliga kvarter, gator och torg är det inte fråga om, utan samhällena ger intryck av att, i alla fall under den första tiden på 1800-talet, ha växt spontant och oreglerat.

I allt detta ligger mycket av dessa samhällens egenart och identitet, dess lokala kärnvärde, som är väl värt att bevara och om möjligt förstärka.



Flygfoto över Stenstorp, 1955



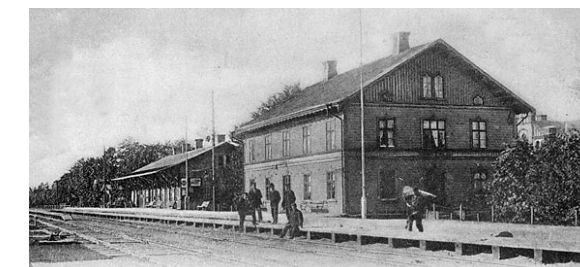
Stenstorp station, 1872



Stenstorp station 1902



fd Floby stationshus, söder om järnvägen. Nyligen rivet.



Stenstorp hotell och station. Nu rivna

## RIKTLINJER

Tågstationens centrala placering och betydelse som samlingspunkt och "motor" för hela samhället är detsamma idag som för hundra år sedan. Däremot har mycket förändrats i själva verksamheten, idag sker inga godtransporter till/från samhället via järnväg, och X2000 susar förbi i hög hastighet.

Endast regiontågen stannar. Samtidigt har behovet av stora parkeringsytor för pendlare, och hårda riskzoneringsavstånd tillkommit vilket gör att det gamla stationsområdet, där allt låg på rad utmed järnvägen; inte går att återskapa. Istället bör man här låta samtiden sätta sitt tydliga avtryck, med modernt utformade stationer och perronger, som en markering inför framtiden att Stenstorp och Floby nu ingår i Cittaslow, där högteknologi och effektiva kommunikationer vävs in i det historiskt förankrade samhällsmönstret.

Om det är svårt att förstärka samhällenas småstadskaraktär i direkt anslutning till stationerna så finns fortfarande möjligheten till detta i de centrala delar som ligger på "behörigt avstånd" från järnvägen.

I "Översiktsplan 2008-2020" anges stora utbyggnadsområden både för bostäder och verksamheter i orternas yttre delar, men det påtalas också att samhällena bör förtätas innan ny mark exploateras. I de mest centrala delarna är naturligtvis möjligheten till förtätning begränsade, inte minst med tanke på säkerhetszonerna runt järnvägen, men likafullt önskvärda ur hållbarhets- och stadsbildsperspektiv.

Några övergripande riktlinjer blir:

- Återknyt till- och förstärk samhällenas karaktär av stationssamhälle genom att bygga nya stationshus och skärmtak vid perrongerna och anlägga integrerad park och parkering utmed spårområdet.
- Förstärk stadsmässigheten i de mest centrala delarna med:
  - gestaltad markbehandling av gator, trottoarer, längsparkering och grönytor.
  - rumsbildande trädplantering och miljöskapande gatubelysning.
  - förtätning, nybyggnation där det är möjligt



"Villan" i Stenstorp

## HISTORIK

Floby utvecklades aldrig till en järnvägsknut av samma dignitet som Stenstorp eller Herrljunga, men är ändå starkt präglad av järnvägstrafiken och ett tydligt "stationsamhälle". Stationen anlades 1858, men låg då i Sörby. 1868 flyttades den till Floby, och fick samtidigt ett nytt stationshus i trä (flyttat från Laxå, byggt enligt "Gnestamodellen" av Adolf W Edelsvärd). Detta hus låg norr om spårområdet och ersattes först långt senare av en modernare tegelbyggnad söder om spåren.

Detta senare stationshus har nyligen rivits (medan "Gnestamodellen" flyttades och finns kvar i ombyggt skick).

Det var också söderut som samhället expanderade. Norr om spårområdet, där stationen låg, byggdes visserligen ett tingshus och ett bankhus parallellt med spåret, men något egentligt centrum verkar inte ha utvecklats här. Samhällets mer officiella mittpunkt kom istället att på 1950-talet, då Floby blev huvudort i Vilske kommun, förläggas strax söder om korsningen Köpmansgatan/Storgatan. Här ligger idag f.d. kommunhuset, numera bibliotek, samt kyrka, bank, apotek och vårdcentral.

## FAKTA

Befolkningsmängden i Floby var 1544 personer vid mätning 2005. 75% av befolkningen bor i småhus, 20% i hyreshus och 5% har "övrig" boendeform.

Befolkningen utgjordes vid uppmätt tidpunkt av 52% kvinnor och 48% män.

Mellan 2000 och 2005 skedde en inflyttning på drygt trettio personer, merparten över 65 år.

Antalet sysselsatta, sk dagbefolkning, var 928 personer 2005.

## KOLLEKTIVTRAFIK

Bussar och pendeltåg har en gemensam knutpunkt med pendelparkering i övergången mellan Köpmansgatan och Sörbyvägen.

## BEBYGGELSE

Flobys bebyggelse är småskalig med maximalt tre våningar plus upphöjd källarvåning/sockel.

Byggnader med olika karaktär i fråga om volym, material och placering blandas med varandra, men ett antal delområden med inbördes olika karaktärer har identifierats. Dessa redovisas mer detaljerat nedan.



fd Floby stationshus. Huset är flyttat och används som bostad.

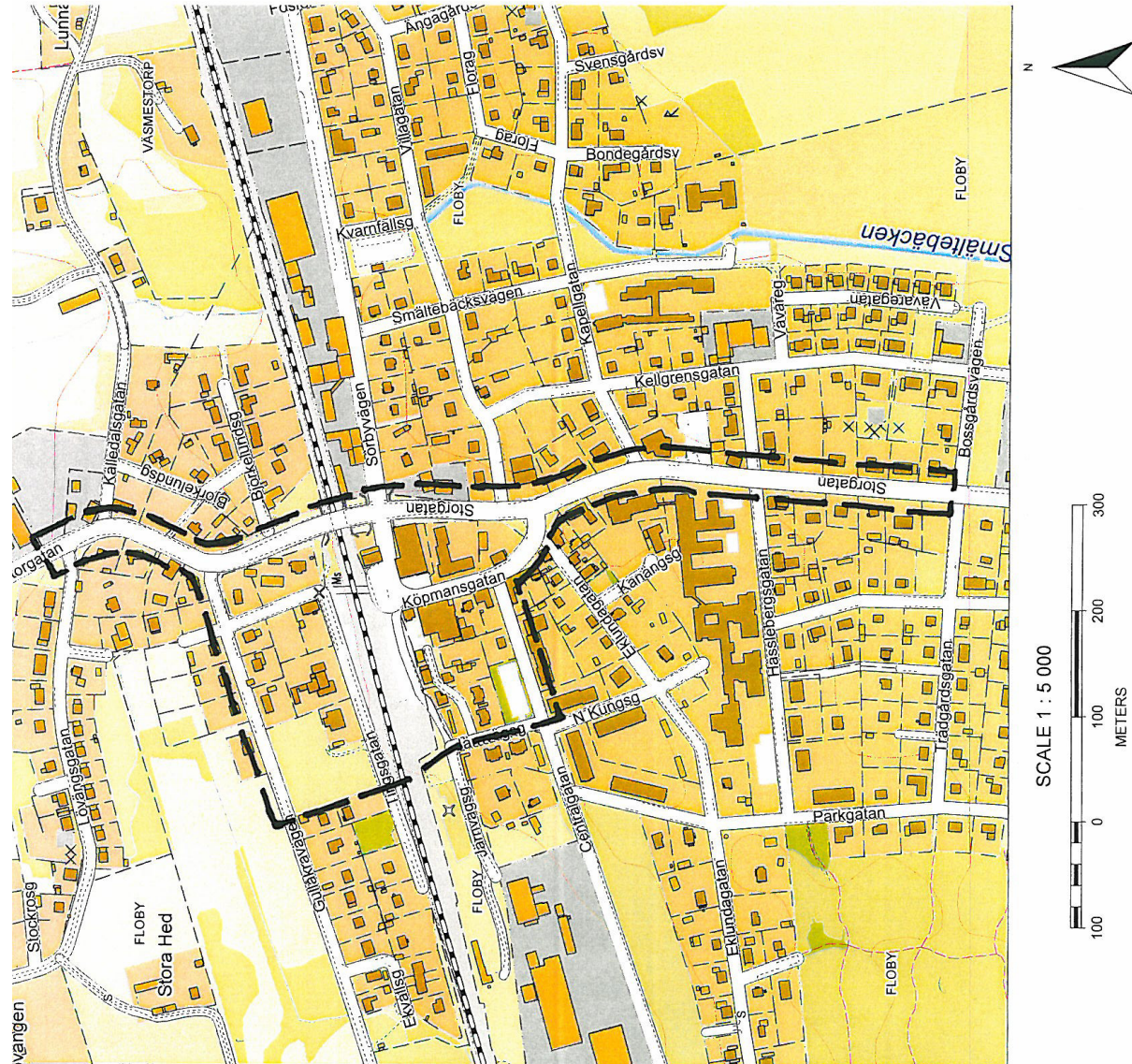


Kyrkans hus i centrala Floby

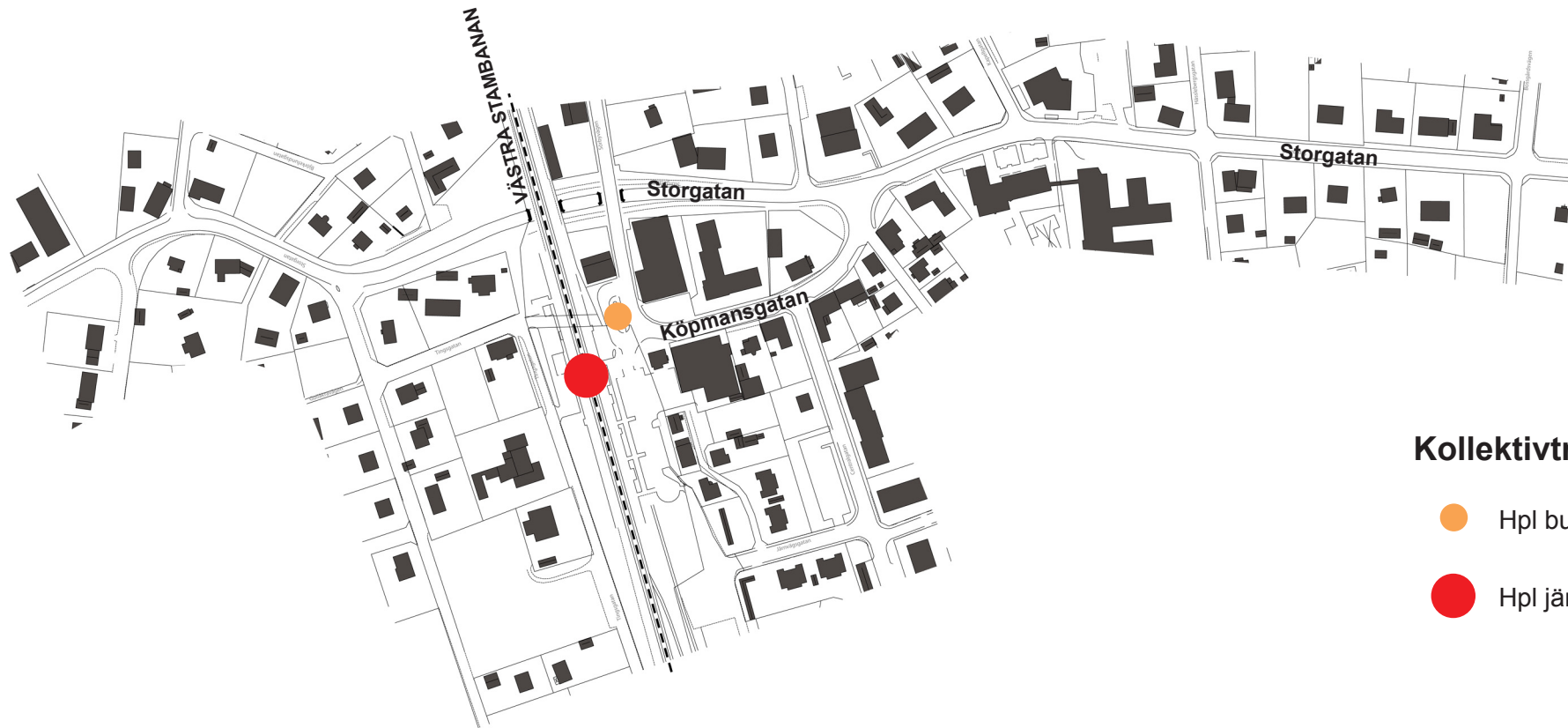


fd Kommunhus



# FLOBY - Arbetsområde







## Kollektivtrafik

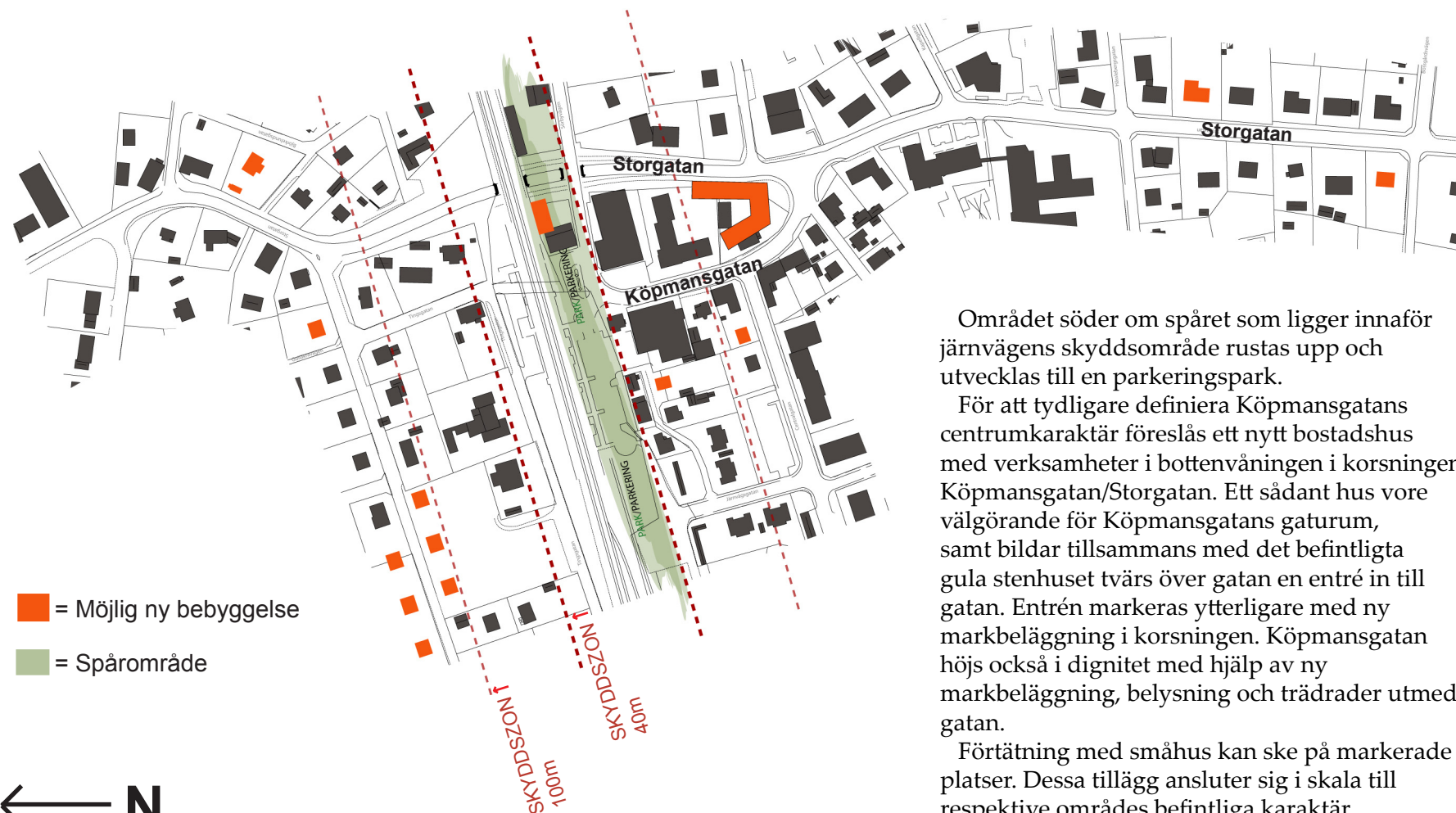
-  Hpl buss
-  Hpl järnväg



# FLOBY - Föreslagen utveckling, huvudpunkter

Den framtida utvecklingen av Floby bedöms främst kunna ske i anslutning till järnvägsstationen.

Ett nytt stationshus föreslås i slutningen mellan den södra perrongen och Storgatan, där det i dagsläget finns en hiss som används då man tar sig mellan de två perrongerna.

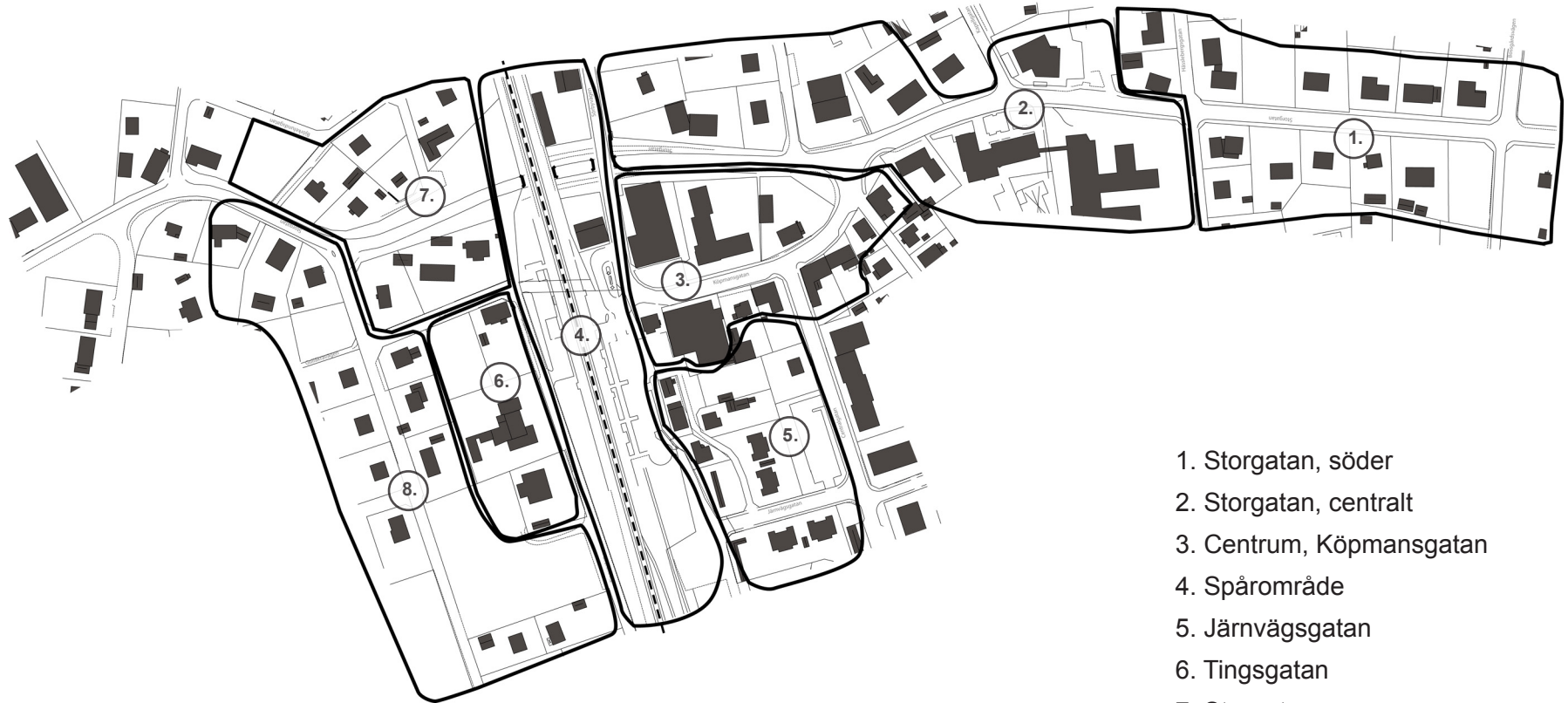


Området söder om spåret som ligger innanför järnvägens skyddsområde rustas upp och utvecklas till en parkeringspark.

För att tydligare definiera Köpmansgatans centrumkaraktär föreslås ett nytt bostadshus med verksamheter i bottenvåningen i korsningen Köpmansgatan/Storgatan. Ett sådant hus vore välgörande för Köpmansgatans gaturum, samt bildar tillsammans med det befintliga gula stenhuset tvärs över gatan en entré in till gatan. Entrén markeras ytterligare med ny markbeläggning i korsningen. Köpmansgatan höjs också i dignitet med hjälp av ny markbeläggning, belysning och trädrader utmed gatan.

Förtätning med småhus kan ske på markerade platser. Dessa tillägg ansluter sig i skala till respektive områdes befintliga karaktär.

# FLOBY - Delområden med inbördes olika karaktär.



1. Storgatan, söder
2. Storgatan, centralt
3. Centrum, Köpmansgatan
4. Spårområde
5. Järnvägsgatan
6. Tingsgatan
7. Storgatan, norr
8. Gullåkravägen



# 1 - Storgatan, södra



Storgatan 47



Storgatan 45



Storgatan 39

## KARAKTÄRISERING

Blandad villabebyggelse i 1-2 plan. Husen är enfamiljshus, möjligen med något undantag.

Husen ligger mellan 10 och 20 meter tillbakadragna från gatan och har ofta en låg mur som skiljer trädgården från intilliggande trottoar

Frånsett Storgatan 47, som består av bostadshus och frisörsalong innehåller delområdet inga verksamhetslokaler.

Byggnadsår och material varierar. Tegel, mexitegel, puts och trä finns representerade som fasadmateriell. Träfasaderna har generellt stående lockpanel.

Taken inom området är också varierande. Det finns obrutna, brutna och valmade sadeltak i olika lutningar. Taken är av kupade tegel- eller betongpannor.

## GÄLLANDE PLANER

Planlöst område (?)

## FÖRESLAGEN UTVECKLING

Inom området finns ett par lediga tomter som kan kompletteras med bostadsbebyggelse i 1-2 plan och som förhåller sig till gatan på ett sätt som stämmer med tidigare bebyggelse, dvs att huset ligger mellan 10-20 meter tillbakadraget och har en tydligt definierad tomtyta mot gatan.



## 2 - Storgatan, centrum



### KARAKTÄRISERING

Offentliga byggnader som markerar att man i ett skede planerat centrum här. Funktioner som bank, bibliotek, kyrka och före detta kommunhus vittnar tydligt om denna ansats.

Områdets norra del präglas av att Storgatan sluttar kraftigt nedåt för att komma under Sörbyvägen och järnvägsspåren. Trottoar och väg hamnar här på distans från bebyggelsen och kantas av grässlåtar.

Rådande material i området är tegel. De offentliga byggnaderna centralt i området har förplatser och egna parkeringsytor.

### GÄLLANDE PLANER

Planlöst område (?)

### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Delområdet är i princip fullt utbyggt. Utveckling kan möjligen ske kring Swedbankhuset vars verksamhet kanske skulle flytta till föreslagen nybyggnad vid Köpmansgatan. (se delområde 3)

En utökad byggrätt med en 3-våningsbyggnad, och en nybyggnad även på bankens parkering skulle då bli möjlig.



Bibliotek och fd. kommunhus



Swedbank



Vårdcentral

### 3 - Centrum, Köpmansgatan



Vy söderut längs Köpmansgatan



Köpmansgatan 4



Köpmansgatan 2

#### KARAKTÄRISERING

Stadsmässig bebyggelse i 2-3 våningar med butikslokaler i gatuplan med en eller flera lägenheter ovanför. Karaktären är typisk för småstadens centrumbebyggelse.

Husen ligger nära gatan och har entréer orienterade mot den. Nr 1 och 3 ligger något mer tillbakadragna från gatan och har förplatser som nyttjas till parkering. I övrigt finns fickor för korttidsparkering framför husen.

Byggnadsår varierar och materialen inom området är tegel och/eller puts. Taken har olika lutningar och utförande, med en variation av tegel- och betongpannor samt falsad plåt.

#### GÄLLANDE PLANER

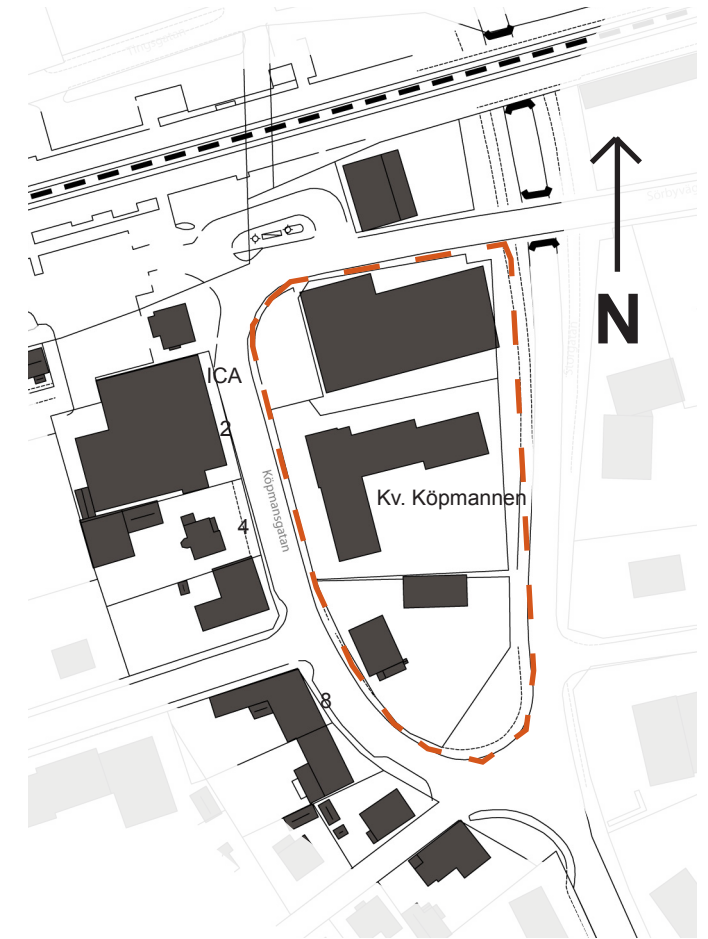
Gällande detaljplan för Kv. Köpmannen är upprättad 1961 och innehåller fyra byggrätter för bostads- och handelsändamål i tre våningar.

Planfiguren redovisar fyra L-formade byggnader med gårdsrum som vetter åt sydost. Av de fyra byggnaderna har en genomförts enligt planen.

Enligt planen rivs Köpmansgatan 5 och Sörbyvägen 1. Båda dessa hus står dock kvar idag.

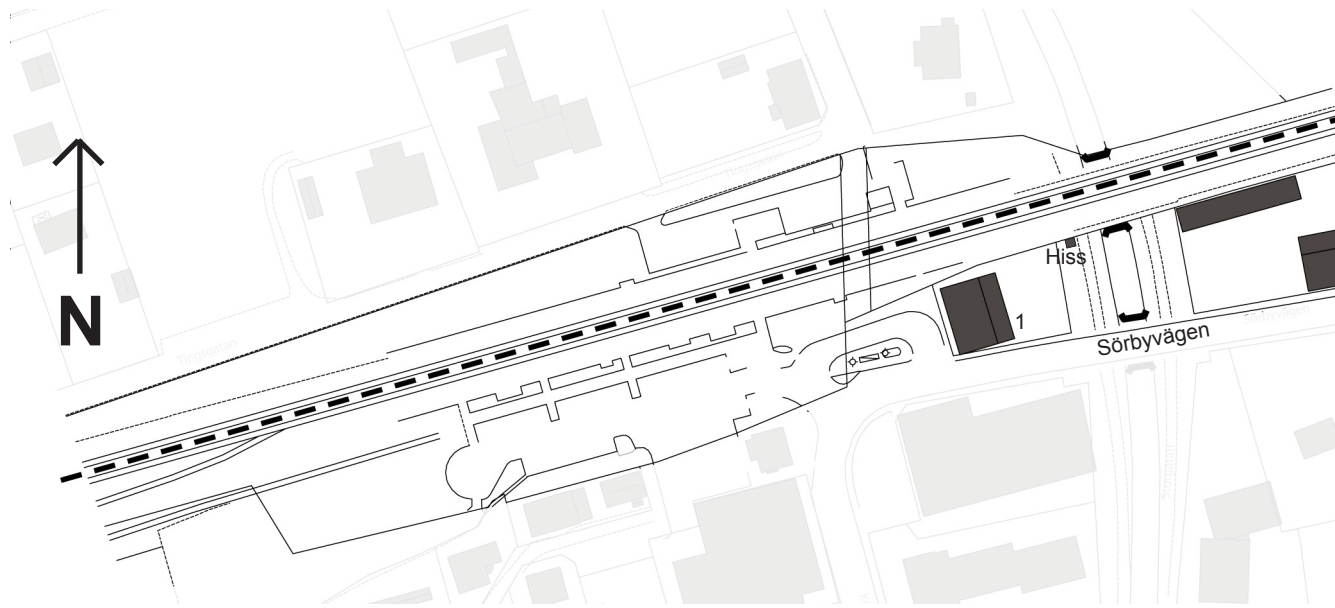
Sydöstra delen av kvarteret där det idag står ett antal större träd är i planen avsatt som mark för park eller plantering.

För västra sidan av Köpmansgatan finns en plan från 1973 som delvis genomförts genom utbyggnad av matvaruaffären med en lågdel i en våning. Planen medger även en större byggnad på platsen för Köpmansgatan 4-6.



Köpmansgatan 8

## 4 - Spårområdet



### KARAKTÄRISERING

Spårområdet består av parkering, perronger, grus och sten på platsen där den nyligen rivna stationen låg. Västerut längs med Sörbyvägen ligger industrier längs spåret.

Intill perrongen på södra sidan av spåret finns en putsad byggnad i 2,5 plan som ägs av kommunen. Byggnaden har innehållit verksamhetslokaler i markplan och bostäder på de övre planen. Idag är byggnaden tom.

### GÄLLANDE PLANER

Planlöst område (?)



Storgatans slutning, hissen syns som rött torn strax till höger om mitten



Parkeringsplatsen vid perrongerna



Sörbyvägen 1

# 3 & 4 - Centrumutveckling

## FÖRESLAGEN UTVECKLING

Tyngdpunkten för utvecklingen av Floby centrum ligger på området kring järnvägsspåret, samhällets ryggrad.

Inom ett skyddsområde på 40m åt vardera håll från spåret får varken bostäder eller verksamheter uppföras. Inom 100m får inga bostäder uppföras, men däremot verksamheter.

Ett undantag bör ändå göras för uppförandet av en ny stationspaviljong i anslutning till den idag befintliga hissen mellan bil- och tågbro.

Paviljongen placeras i slutningen mellan perrongerna och Storgatan för att knyta ihop de olika nivåerna. Utförandet blir transparent för maximal visuell tillgänglighet. Framför stationen mot Köpmansgatan skapas en entréplats, samtidigt som perrongen breddas och förses med skärmtak. Dessa tak ges en utformning som ger Floby en identitet för passerande tågresenärer.

Skyddszonen används utöver ovanstående till grönområde och parkering, där bilarna ställs på armerat gräs och där inramande trädtrader kompletteras med geometriska dungar och ett genomtänkt belysningsprogram.

I korsningen Köpmansgatan/Storgatan föreslås ett nytt bostadshus med verksamheter i bottenvåningen. Den nya byggnaden sluter kv. Köpmannen och definierar gaturummet mot såväl Köpmansgatan som Storgatan. Huset bildar tillsammans med Storgatan 59 en entrépunkt till Köpmansgatan. Entrén markeras med ny markbeläggning i korsningen. Köpmansgatan höjs i dignitet med hjälp av ny markbeläggning, belysning och nya trädtrader utmed gatan. Nya träd föreslås även utmed Centralgatan.

Kantparkering skapas utmed Köpmansgatan på båda sidor. Parkeringsplatserna utförs i ett från körbanan och trottoaren avvikande material.







Resecentrum i Borås länkar ihop två olika plan



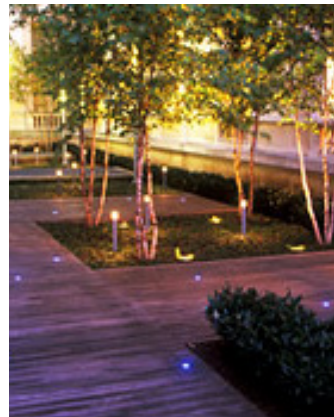
Skiss av stationspaviljongens läge, sedd norrifrån utmed Storgatan. Placering vid befintlig utomhushiss



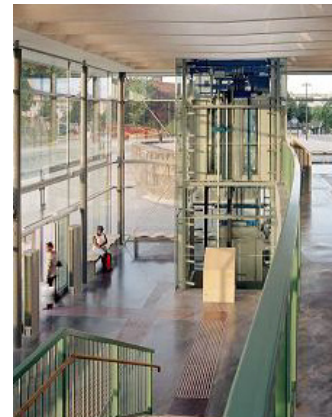
Nybyggnad vid Köpmansgatans hörn



Belysning av typen "Stockholm"



Träddunge



Stationsbyggnad i två plan



Samband stationsbyggnad - perrong - skärmtak

## 5 - Järnvägsgatan



Järnvägsgatan 4, uthus och bostadshus



Järnvägsgatan 6 (t.v) , 5 (t.h) och 4 (mitten)



Järnvägsgatan 3

### KARAKTÄRISERING

Småskalig träbebyggelse i 1-2 våningar, med fasader av stående lockpanel i ljusa färger.

Husen ligger inbäddade i grönska och skiljs från gaturummet genom förmark, träd och, i norra delen, nivåskillnad.

Bebyggelsen är en blandning av äldre välhållna småhus och senare tillkommen bebyggelse bestående av lägenheter med egen ingång.

Taken är sadeltak med röda tegel- eller betongpannor och fönstren är spröjsade med en variation av äkta och rent dekorativ spröjs.

Bland de äldre husen står stora träd och mellan husgruppen finns markbeläggning av kullersten som skapar en sammanhållen gård mellan bebyggelsen.

### GÄLLANDE PLANER

Gällande detaljplan för Kv Boken är till största delen upprättad 1991.

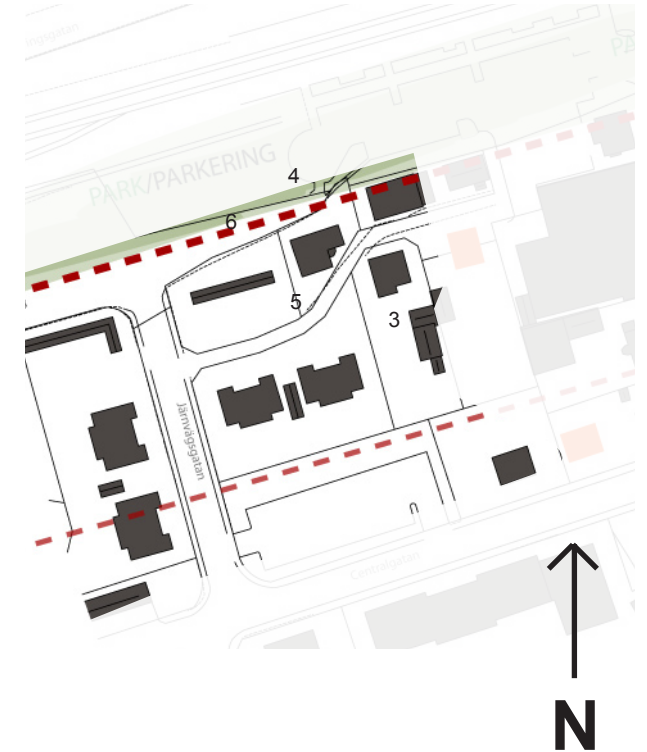
Den östra delen av kvarteret bestående av Ica-butik, ett mindre trähus, samt ATG-ombud har en äldre plan, från 1973.

Planen från 1991 medger uppförande av två bostadshus i två våningar med maximalt åtta lägenheter per hus.

De äldre trähusen i kvarterets norra del är q-märkta och ny bebyggelse skall enligt planen ta hänsyn till omgivningens egenart.

Planen har fullföljts genom byggandet av två bostadshus med vardera fyra lägenheter.

I planen från 1973 medges uppförandet av ett bostadshus i en våning i nära anslutning till den q-märkta bebyggelsen i områdets nordöstra del



### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Komplettering med ett bostadshus i nordöstra delen enligt planen från 1973. En sådan byggnad kan med rätt utformning smälta väl in i, och förstärka den befintliga miljöns karaktär.

Ett mellanrum finns mellan adresserna Köpmansgatan 6 och Centralgatan 4, vilket kan utnyttjas för kompletteringsbebyggelse i form av bostadshus i 1,5 plan

## KARAKTÄRISERING

Längs med Tingsgatans sträckning utmed järnvägen ligger tre byggnader som var och en har sitt eget uttryck; det före detta tingshuset, hotell/gästgiveri och en före detta bank.

Tingshuset är i två plan och har en rikt detaljerad gul träfasad med omväxlande liggande och stående panel. Det voluminösa taket, tornet samt fönstren med småspröjs upptill skänker huset en karaktär av Jugend eller Nationalromantik. Den omkringliggnade öppna grönytan med några höga träd ger byggnaden en fin inramning.

Hotellet, med rötter i det sena 1800-talet har gul stående lockpanel och förefaller utbyggt i flera etapper. Helhetsintrycket är att byggnaden är låg och utpridd.

Den gamla bankbyggnaden har en vackert murad sockel i rött tegel och i övrigt fasad av ljusbrun puts, med murgröna som klättrar från marken ända upp på det röda valmade sadeltaket.

Huset ligger nära gatan åt två håll och har stor grönyta åt de två andra.

## GÄLLANDE PLANER

Gällande detaljplan för kv Bofinken är upprättad 1979. Planen medger vid grönområdet kring gamla tingshuset uppförande av byggnad(er) för allmänt ändamål med en maximal byggnadshöjd om 7,60m.

Bebyggelse tillåts ca 8m från tomtgräns i norr, öst och väst, samt ca 17m från tomtgräns i söder.

## FÖRESLAGEN UTVECKLING

Området ligger inom järnvägens skyddsområde och bör ej få tillkommande bebyggelse



fd Bank



fd Tingshuset



Hotell/Gästgiveri



fd Bank

## 7 - Storgatan, norr



Tingsgatan 1



Björkelundsgatan 12



Tingsgatan 3

### KARAKTÄRISERING

Småhusbebyggelse med sadeltak i 1-2 plan. Husen är relativt fritt placerade i förhållande till gatan och flertalet har tillhörande ekonomibyggnader i trä av en viss ålder och kvalitet.

### GÄLLANDE PLANER

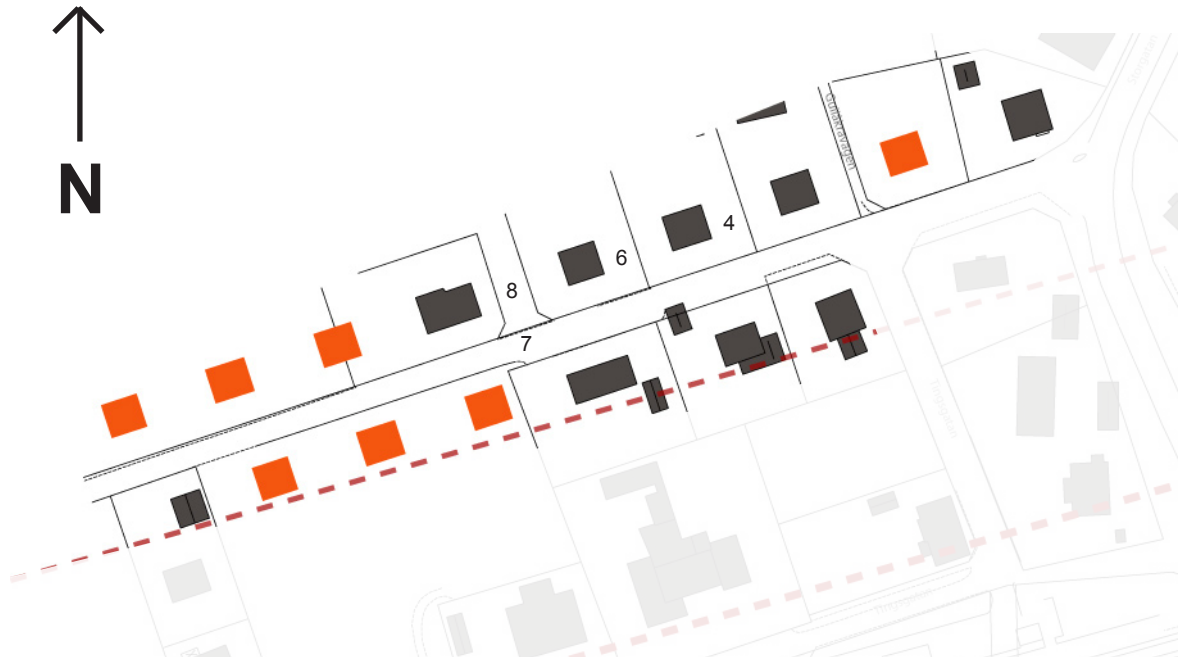
Gällande plan tillåter bostäder i två våningar på västra sidan av Storgatan och bostäder i en våning på östra sidan.

### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Komplettering av bostäder kan ske på lediga tomter enligt den gällande planen.

Tillkommande bebyggelse kan i likhet med befintlig förhålla sig något fritt till gatan samt får gärna ha gårdsliknande karaktär med inslag av ekonomibyggnader.





### KARAKTÄRISERING

Blandad villabebyggelse i 1-2 plan. Husen är enfamiljshus, möjligen med något undantag.  
Husen är strikt orienterade efter gatan och skiljs av från denna med staket eller häckar.  
Byggnadsår och material varierar. Mexitegel, plåt och trä finns representerade.  
Taken är sadeltak, i något fall brutet, av tegel.

### GÄLLANDE PLANER

För det obebyggda grönområdet söder om Gullåkravägen gäller detaljplanen för kv Bofinken, upprättad 1979. Planen medger uppförande av byggnad(er) för allmänt ändamål med en maximal byggnadshöjd om 7,60m.  
Bebyggelse tillåts ca 8m tillbaka draget från gatan

### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Villabebyggelsen kan med fördel kompletteras utmed Gullåkravägen på ett sätt som stämmer med befintlig bebyggelse enligt karaktäriseringen.  
Befintlig plan för Kv. Bofinken behöver ändras för att tillåta bostäder.



Gullåkravägen 4,6 och 8



Gullåkravägen 6 och 8



Äldre uthus vid Gullåkravägen 7



## FAKTA

Befolkningsmängden i Stenstorp var 1630 personer vid mätning 2005.

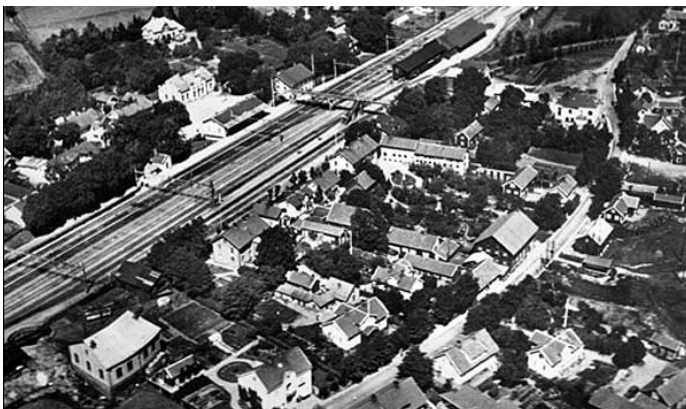
80% av befolkningen bor i småhus, 18% i hyreshus och 2% har "övrig" boendeform.

Befolkningen utgjordes vid uppmätt tidpunkt av 51% kvinnor och 49% män.

Mellan 2000 och 2005 skedde en inflyttning på åtta personer. Hela ökningen skedde i åldersgruppen 20-64 år. Antalet sysselsatta, sk dagbefolkning, var 423 personer 2005.



Stenstorp station kring sekelskiftet



Stenstorp på 1930-talet

## HISTORIK

Från att ha varit känt sedan lång tid, bl. a. som gammalt tingsställe för Gudhems härad, expanderade Stenstorp kraftigt i och med västra stambanans färdigställande (helt klar 1862). Stationen etablerades redan 1859 och femton år senare kompletterades den med smalspårsförbindelser mot både Hjo och Lidköping/Skara. Stenstorp utvecklades härmed till en viktig järnvägsknut.

Båda smalspårarna lades ner och revs under 1960-talet. Delar av en gammal, numera grönskande, banvall bär synliga spår av detta inne i centrala Stenstorp.

Från samma tid som förbindelserna mot Hjo och Lidköping var den gamla stationsbyggnaden (1873) som låg norr om spårområdet och som revs så sent som 1995.

Mitt emot stationshuset, tvärs Järnvägs-gatan, byggdes ett nytt tingshus 1884. Det var i funktion fram till 1937 och finns fortfarande kvar, nu inryms Dalénmuseet i huset. Strax intill stationshuset, utmed perrongen, fanns förutom förråd och magasin också ett hotell – ett stort trähus i två våningar.

Det lilla samhället hade på så vis en rätt tydlig offentlig plats, inramad av stationen, tingshuset och hotellet, norr om spårområdet. Samtidigt, vilket framgår av gamla fotografier, låg huvuddelen av bebyggelsen söder om spårområdet, och det verkar också vara här som Stenstorp hade sin centrala handelsplats, utmed Storgatan.

Med den ökade bilismen och byggandet av riksväg 46, som är huvudflödet in och ut ur Stenstorp, strax söder om orten, har förskjutningen av centrum mot söder befasts än mer.

Under 1980- och 1990-talen minskade järnvägstrafiken i betydelse för Stenstorp, både för regional- och lokaltågstrafik.

Stenstorp station har på senare år återöppnats för regionaltågstrafik längs stambanan, något som lockar till sig pendlare både till Falköping, Skövde och Göteborg. Restiden Stenstorp - Göteborg med tåg är drygt en timme.

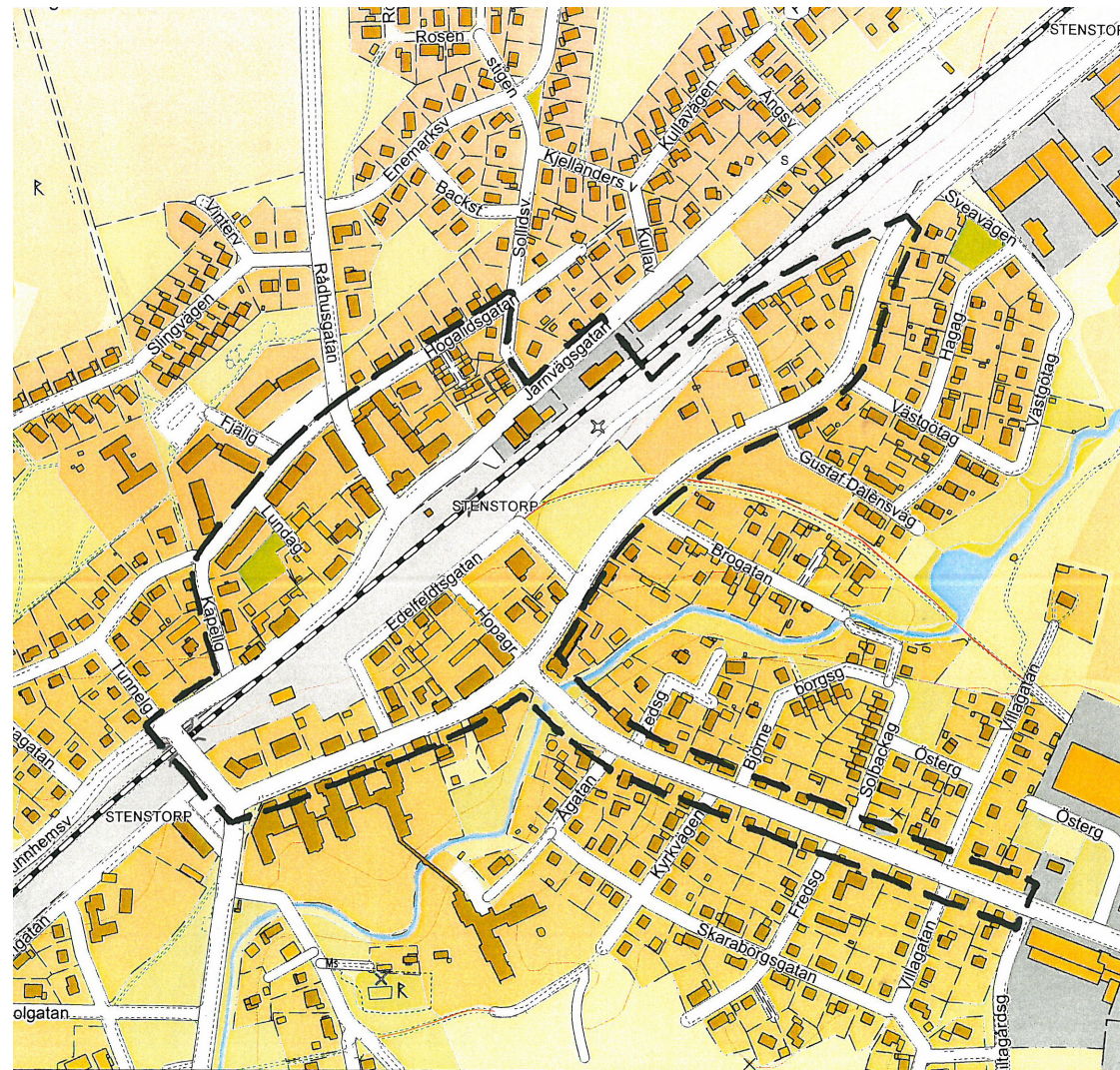
## BEBYGGELSE

I stora drag är Stenstorps bebyggelse förhållandevis småskalig. Högsta antal våningsplan överskrider inte tre våningar plus upphöjd källarvåning/sockel.

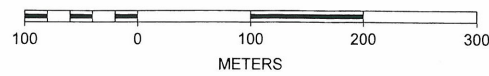
Helhetsintrycket är blandat både vad gäller färg, typvolym och ytskikt. Traditionella fasadmaterier som stående träpanel, tegel och puts utgör en karaktäristisk grund. Många moderna tillägg har tillkommit i form av till exempel mexisten eller skivmaterial.

Några olika delområden med inbördes olika karaktärer har identifierats. Dessa redovisas mer detaljerat nedan.

# STENSTORP - Arbetsområde

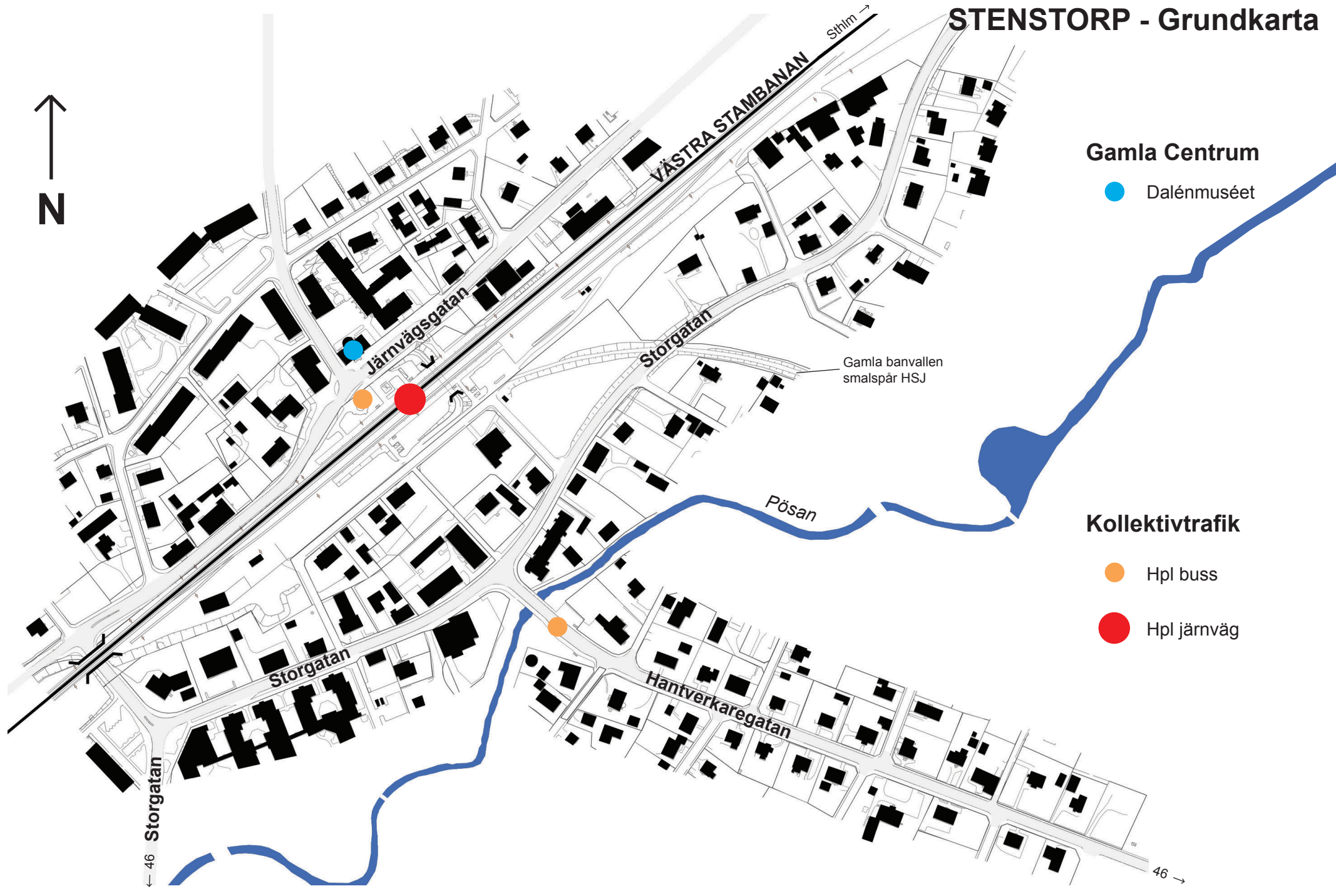


SCALE 1 : 5 000

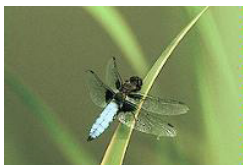




# STENSTORP - Grundkarta



# STENSTORP - Riktlinjer för utveckling, huvudpunkter



Den framtida utvecklingen av Stenstorp bedöms i huvudsak ligga i samhällets södra delar.

Järnvägens skyddszoner medger inga nya bostäder i centrala lägen men en ny stationspaviljong med Pressbyrå och möjlighet till caféverksamhet föreslås i anslutning till södra perrongområdet. Stationspaviljongen befäster att södra sidan av järnvägsspåret numera är Stenstorps levande centrum.

En ny busshållplats placeras i anslutning till stationspaviljongen. Edelfeldtsgratan öppnas upp för busstrafik.

Stationspaviljongen länkas samman med omgivande utbyggd parkering i ett nytt parkstråk, "Spårparken".

Spårparken är en intressant typ av park med modern gestaltning och som till sin funktion är en korsning mellan parkering och parkstråk.

Stråket löper parallellt med järnvägsspåret från viadukten vid Tunnelgatan i väster bort till Tunnbindaregården i öster.

Ytterligare två grönområden utvecklas i anslutning till Spårparken.

Gamla banvallen för f d smalspåret HSJ, samt den centrala grönytan "Järnvägsparken".

Den gamla banvallen har redan idag ett mycket vackert anslag som trädkantad gångbana. Banvallens sträckning mellan centrala Stenstorp och riksväg 46 föreslås förstärkas och utvecklas vidare till Stenstorps vackraste allé.

Den centrala grönytan, Järnvägsparken, föreslås skyddas från framtida bebyggelse och bevaras som en typ av stadspark.

Vid korsningen Storgatan/Hantverkaregatan, där ICA-affären ligger, finns möjligheten att skapa Stenstorps nya handelstorg - en marknads- och mötesplats mitt i byn som också kan knyta an till den lilla ån Pösan.

Pösan som rinner genom Stenstorp är en tillgång som inte gör så stort väsen av sig idag, men som rymmer mycket stor potential! Det centrala området längs med ån kan utvecklas till ett trevligt gång- och cykelstråk med intressant gestaltning på båda sidor om vattnet. Både vad gäller landskapsmässig gestaltning, t ex olika typer av växtlighet och volymer, samt med spännande tillägg i form av broar och belysningsinstallationer. Området ligger dock till största delen utanför vad denna studie behandlar.

Ett visst tillskott av centrala bostäder kan byggas söder om Gustaf Daléns Väg, i området mellan gatan och gamla banvallen.

Det gamla avsomnade industriområdet närmast öster om Tunnbindaregården har potential att utvecklas till en konstnär- och hantverksby. Förslagsvis bevaras karakteristiska byggnadsdelar i den mån det är möjligt. Befintliga byggnadsmaterial återanvänds i stor utsträckning vid nybyggnation för att inte tappa historisk anknytning.

# STENSTORP - Riktlinjer för utveckling, huvudpunkter

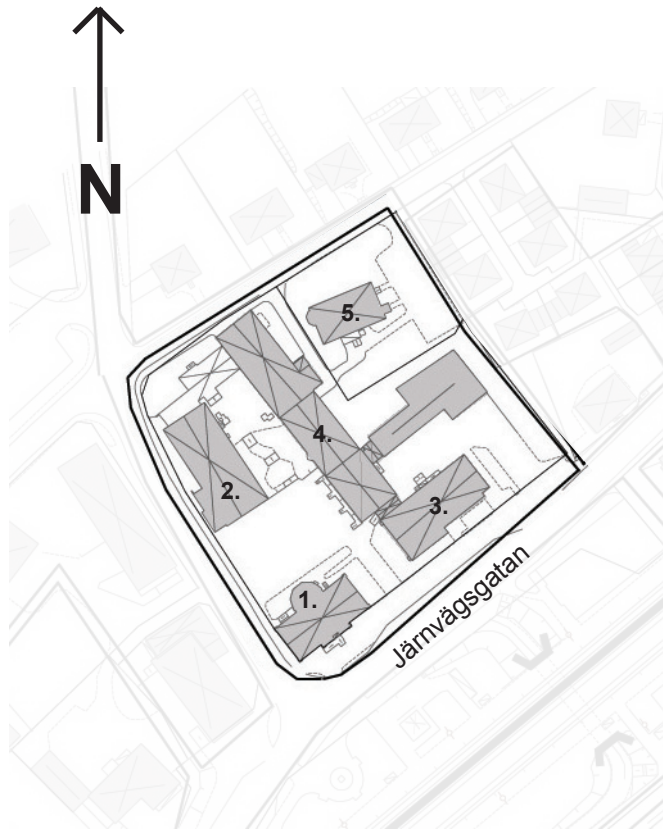


# STENSTORP - Delområden med inbördes olika karaktär.

1. Norra centrum.
2. Centrala spårområdet.
3. Södra centrum, Storgatan Väster.
4. Storgatan Öster.
5. Hantverkaregatan.
6. Centrala grönområdet, Järnvägsparken.
7. Skräddaregården - Tunnbindaregården.
8. Kapellgatan, Järnvägsgatan Södra.
9. Högalidsgatan Västra.
10. Högalidsgatan Östra.
11. Centrala industriområdet,  
Järnvägsgatan Norra.



# 1. Norra centrum



## KARAKTÄRISERING

Området utgörs av centrumbebyggelse i form av museum(1), hotell(2), bibliotek(3) och "Dalénium"(4)

Byggnadernas karaktär varierar. Det finns två äldre byggnader i området. Det g:a tingshuset (nuvarande Dalénmuseét), från 1884, och den sk "Villan"(5) från 1902. "Villan" var ursprungligen bopstadshus för tingsdomaren.

Övrig bebyggelse inom delområdet härstammar mestadels från omkring mitten av 1900-talet, eller lite senare.

Byggnadshöjden är 1,5 till 2 plan och husen är generellt av tegel som är exponerat eller putsat.

## GÄLLANDE PLANER

En ny detaljplan för området antogs 2002. Användningen av g:a tingshuset (nuvarande Dalénmuseét) och den sk "Villan" ändrades då från "Allmänt ändamål" till "Användning anpassad till bebyggelsens kulturvärden". Detta för att möjliggöra en försäljning av "Villan" som bostadshus.

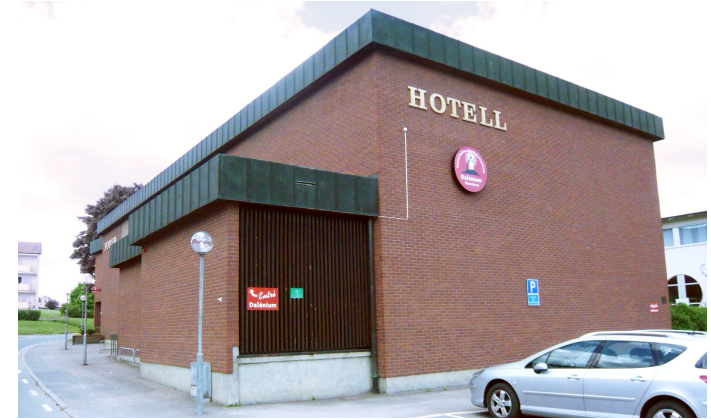
Övrig bebyggelse inom delområdet klassas i planen som centrum.

## FÖRESLAGEN UTVECKLING

Området är färdigbyggt och har en uppdaterad plan. Inga ytterligare åtgärder föreslås.



Dalénmuseét bedriver sin verksamhet i det fd Tingshuset



Hotell



Bibliotek



"Villan"

## 2. Centrala spårområdet



Plats norr om spårområdet



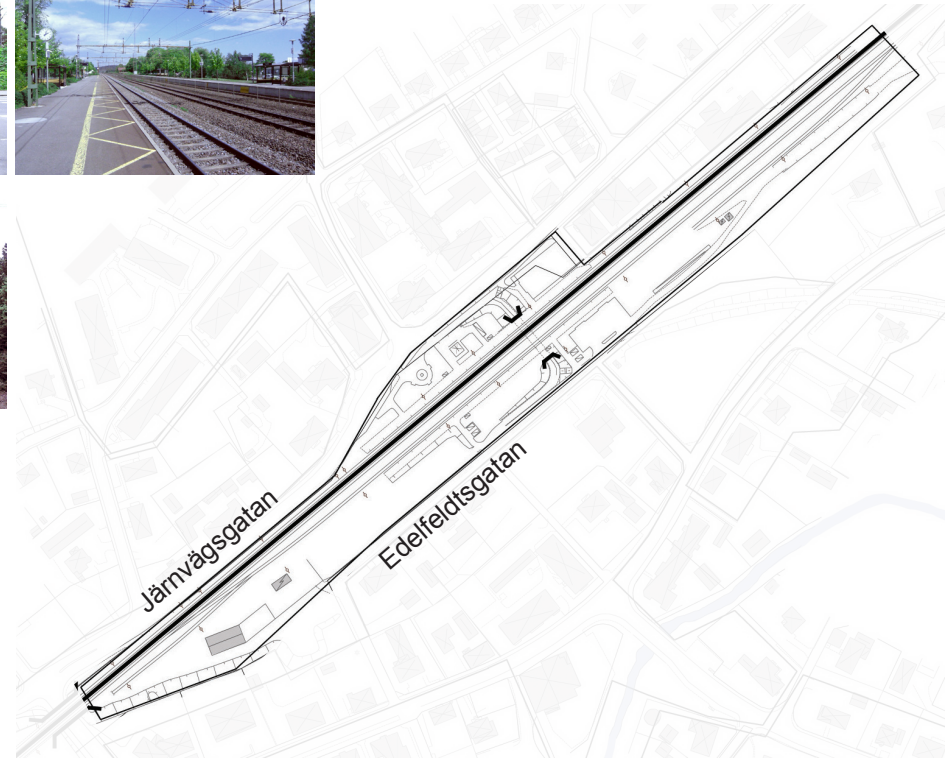
Vy mot Edelfeldtsgatan



Plantering norr om spårområdet



Gångtunnel



### KARAKTÄRISERING

Spårområdet i Stenstorp är relativt välordnat, med planteringar, stenläggning, bänkar och informationstavla. Norr om spåret, mitt emot Dalénmuseet finns en halvcirkulär plats med sittplatser och en fyr i miniatyr.

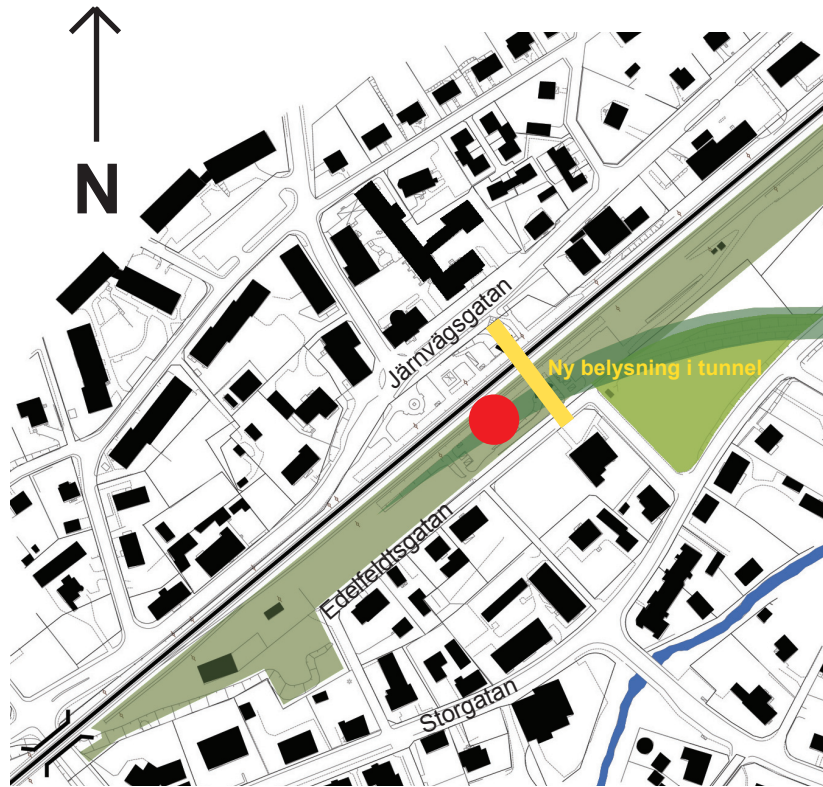
Regnskydd på perrongerna består av enkla busskurer.

Gångvägen under spåren är lång, trång och mörk. En bredare passage under spåren finns vid västra delen av området.

### GÄLLANDE PLANER

Området är i gällande plan från 1961 betecknat som område för järnvägstrafik.

## 2. Centrala spårområdet



### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Perrongerna får nya skärmtak som gör Stenstorp synligt för tågpendlaren, och därmed förstärker samhällets identitet.

En ny stationspaviljong med Pressbyrå och möjlighet till caféverksamhet föreslås i anslutning till södra perrongområdet.

En ny busshållplats placeras i anslutning till stationspaviljongen och Edelfeldtsgatan öppnas upp för busstrafik.

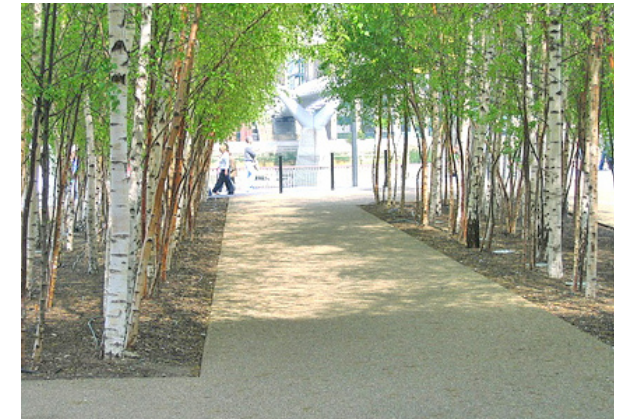
Stationspaviljongen länkas samman med omgivande utbyggd parkering samt ett nytt parkstråk, Spårparken.

Spårparken får en modern gestaltning och är funktionsmässigt en korsning mellan parkering och parkstråk. Stråket löper parallellt med järnvägsspåret från viadukten vid Tunnelgatan i väster bort till Tunnbindaregården i öster.

Gångvägen under spåren föreslås om möjligt breddas. Åtminstone bör ny belysning anordnas, samt ytor inuti gången som sprider ljus och skapar en mer välkomnande känsla än idag.



Armerat gräs gör parkeringen fin även utan bilar



Geometriska dungar skapar avbrott i de stora ytorna



Exempel på utformning av stationspaviljong



Exempel på skärmtak



Exempel på breddad och väl upplyst passage

### 3. Södra centrum, Storgatan Väster



Storgatan 23



Storgatan 19



Storgatan 30



#### KARAKTÄRISERING

Bebyggelse i 1-3 våningar. Flera av husen har eller har haft verksamhetslokaler i gatuplan, och en eller fler lägenheter ovanför.

Husen ligger nära gatan och har entréer orienterade mot den.

Västra delen av gatan har trädplantering utmed ena sidan, som skiljer gata och trottoar.

Byggnadsår och material varierar

#### GÄLLANDE PLANER

Gällande detaljplan är från 1984 och tillåter bostäder och handel utmed Storgatans norra sida. Tillåten våningshöjd varierar mellan två och tre våningar.

Bakom Storgatan 23 och 25 finns en outnyttjad möjlighet till handel i en våning.

Vid Ica-affären finns en byggrätt för handel, med max. byggnadshöjd 5m.

Kyrkan har beteckningen samlingslokal, och max. byggnadshöjd 8m.

Storgatan 19-21 har beteckningen bensinstation



Storgatan 25



Storgatan 31-33



### 3. Södra centrum, Storgatan Väster



#### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Storgatan görs mer stadsmässig genom att trottoarer får nya ytskikt med betong- och gatsten.

Den befintliga trädraden utmed gatans ena sida föreslås fortsättas längs hela gatan. Träd och längsparkering växelvis.

Ny belysning anordnas också utmed hela gatan. Denna bör vara utformad så att den tjänar båda bilister och fotgängare på bästa sätt. Träden kan med fördel belysas för att sprida ljuset, samt framträda som skulpturala element i gaturummet.

Miljön intill Ica-butiken bearbetas för att skapa en trevlig plats för marknads-handel - Stenstorps torg. Ån Pösan framhävs genom att en trappning ner mot vattnet skapas i anslutning till platsen, precis där ån kröker av. Trappan blir en plats för rekreation och kanske kan man rikta den mot en liten scen/paviljong nere vid vattnet.



Torget



Träd planteras och belysning anordnas



Trappor möter vattnet vid det upprustade ICA-torget

## 4. Storgatan Öster



Obebyggt område sett från Storgatan



Obebyggt område med Gustaf Daléns väg i fonden



Storgatan 42

### KARAKTÄRISERING

Småhus i 1,5-2 plan med förgårdsmark/trädgård mot gatan.

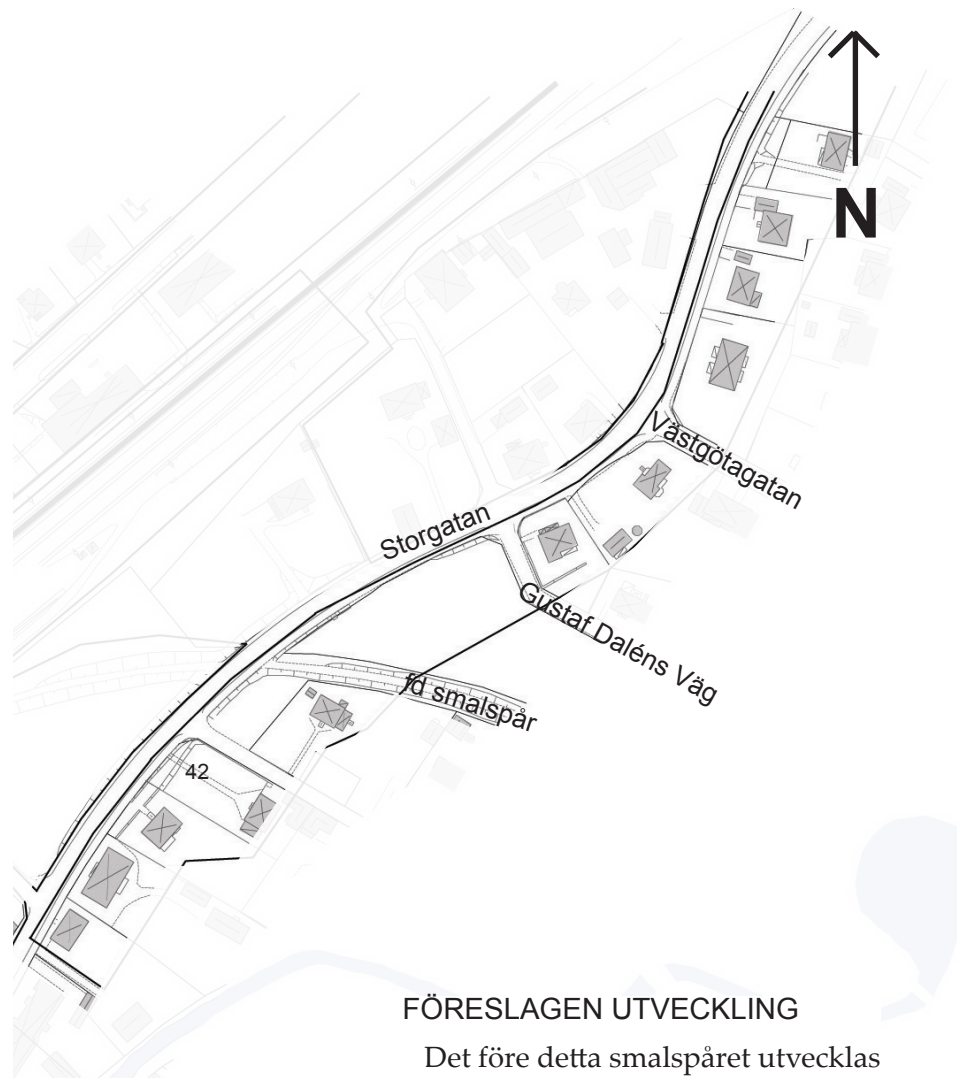
Byggnadsår och material är en variation av mexitegel, puts och trä.

Taken inom området är också varierande. Det finns obrutna, brutna och valmade sadeltak i olika lutningar. Takbeläggningen är tegel- eller betongpannor.

### GÄLLANDE PLANER

I gällande plan från 1961 är användningen inom området bostadsändamål i två våningar närmast centrum och i en våning efter Västgötagatan.

För det obebyggda området mellan det gamla smalspåret och Gustaf Daléns väg tillåter planen byggnader för bostads- och småindustriändamål i upp till två våningar.

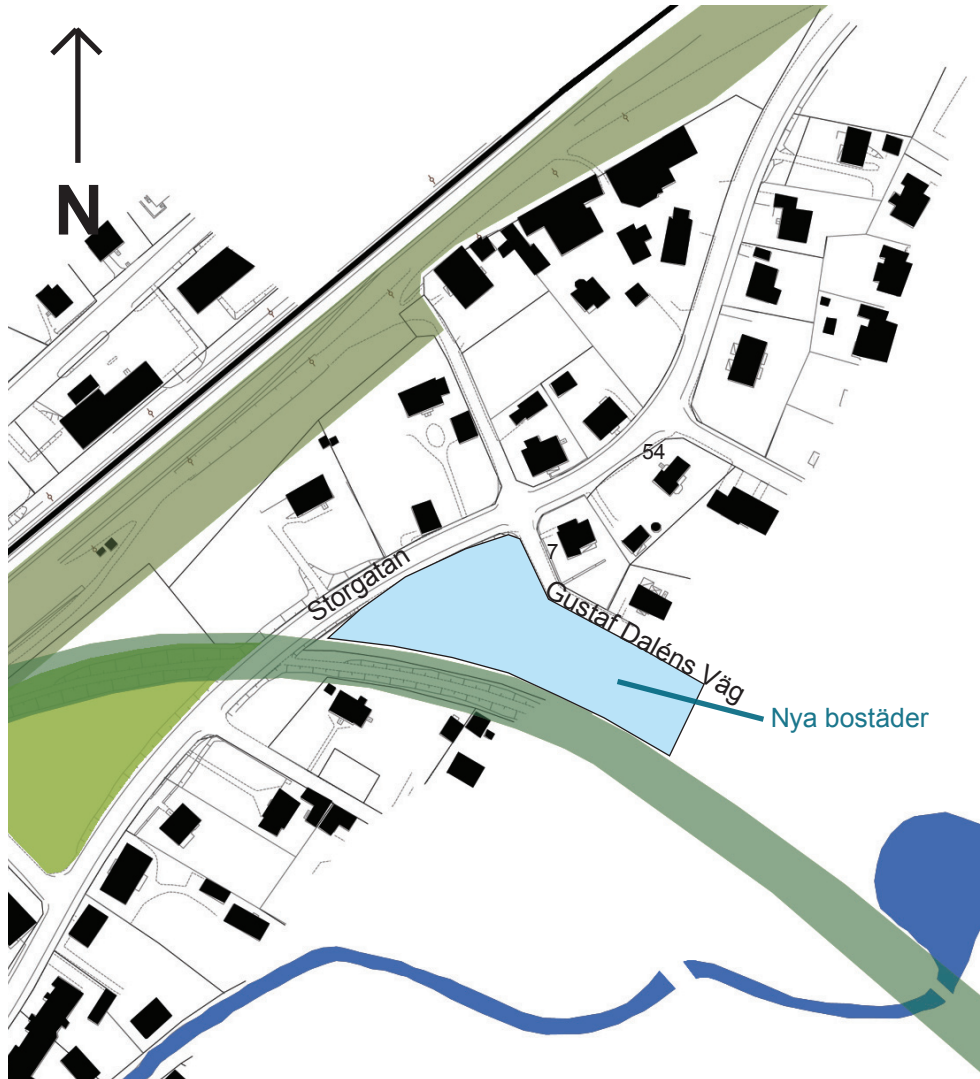


### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Det före detta smalspåret utvecklas (se delområde 6).

Ytan mellan Gustaf Daléns väg och det gamla spåret är idag öppen grönyta. Här finns möjlighet till förtätning med bostäder och småindustrier enligt gällande plan.

## 4. Storgatan Öster



*Det nedlagda smalspårsrens banvall, idag en vacker promenad*



*Vy över den obebyggda gräsängen. Gustaf Daléns väg 7 i fonden*



*Storgatan 54*

## 5. Hantverkaregatan



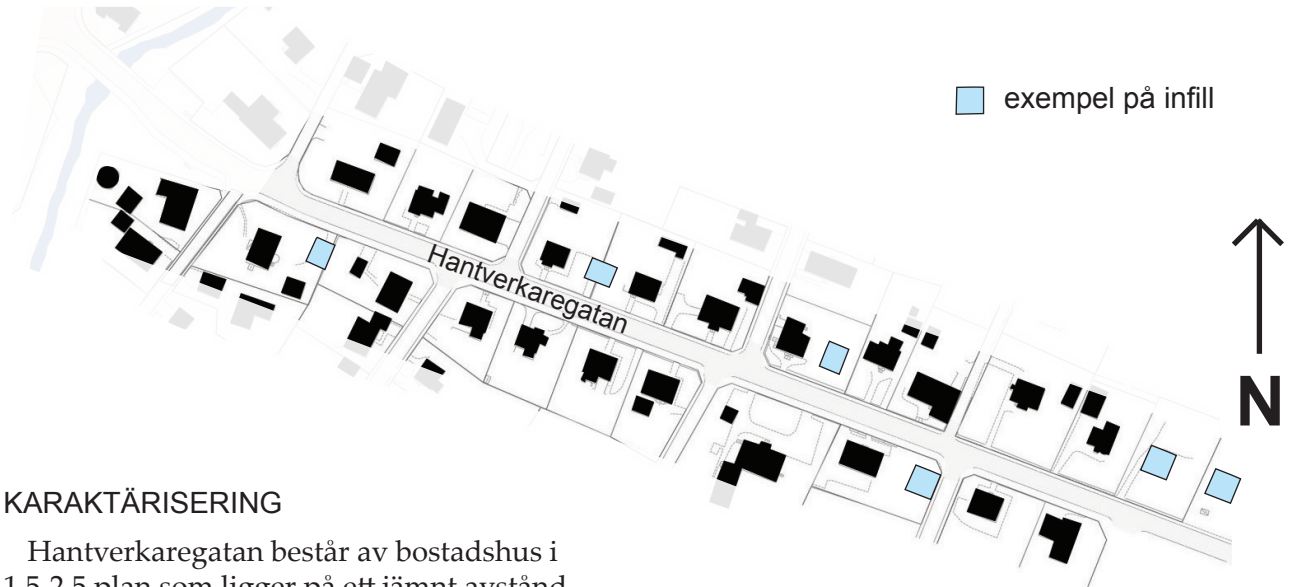
Hantverkaregatan 7. I förgrunden syns Ledsgatan 2



Hantverkaregatan 11



Hantverkaregatan 12



### KARAKTÄRISERING

Hantverkaregatan består av bostadshus i 1,5-2,5 plan som ligger på ett jämnt avstånd från gatan och är avskiljda av från denna med trädgårdar.

En del av husen är enfamiljshus, men en här finns även en hel del flerfamiljshus, med i fasaden tydliga trapphus.

Husen har som regel en tydlig volym, dvs ingen mängd av senkomna påbyggnader.

Materialen är en blandning av trä, puts, tegel, mexitegel och eternit.

### GÄLLANDE PLANER

Planlöst område (?)

### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Komplettering av bebyggelsen kan ske genom avstyckning av större tomter och uppförande av nya bostadshus. För att bevara gatans karaktär av tydligt definierade volymer bör spretiga tillbyggnader däremot undvikas.

## 6. Centrala grönområdet, ”Järnvägsparken”



### KARAKTÄRISERING

Öppen grönyta bestående av svagt sluttande gräsplan med något enstaka träd. Den öppna gräsytan gränsar till banvallen för det gamla smalspåret till Hjo, där det idag löper ett naturskönt promenadstråk. På andra sidan av det gamla smalspåret är området trädbevuxet, med mestadels lövträd.

### GÄLLANDE PLANER

Planen från 1977 möjliggör parkeringsplatser i två rader på den västra delen av grönytan. Planen visar på möjligheten till en ellipsformad plats mitt på grönytan, betecknad som plats eller torg. Ytan har en definierad plushöjd på 170,5m.

### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Möjligheten att anlägga parkering på del av grönytan föreslås tas bort. Ytan bibehålls istället som en öppen park - Järnvägsparken.

Det gamla smalspåret fungerar redan idag som en fin gångväg. Denna föreslås utvecklas och förädlas ytterligare, med effektiv belysning, nya sittplatser etc. Grönområdet kommer ingå i ett större grönstråk som kopplas samman med Spårparken och Pösans strand.



Storgatan 37, en fd banklokal som idag används som bostad och galleri



Grönyta



Vy från korsningen Storgatan/Edelfeltsgatan

## 7. Skräddaregården - Tunnbindaregården



Skräddaregården, Gustav Daléns födelseplats



Gamla industrier intill Tunnbindaregården



Tunnbindaregården

### KARAKTÄRISERING

Delområdet består av kultur-historiskt värdefull bebyggelse, bland annat Gustaf Daléns födelsehem, Skräddaregården. Dalén drev gården i slutet på 1880-talet, ökade dess omsättning och startade ett litet mejeri.

En annan intressant verksamhet var tunnbinderiet, startat av Julius Härström den 15 april 1889 i hyrda lokaler i magasinet på Skräddaregården, nuvarande Tunnbindaregården.

I nära anslutning till Tunnbindaregården har ytterligare industrier vuxit upp. Dessa består av en brokig bebyggelse från början av 1900-talet, bestående av trä- och tegelbyggnader samt ett landmärke i form av en rund skorsten i tegel och rostig plåt.

Sammantaget innehåller området intressant bebyggelse från olika tider. Skräddaregården och Tunnbindaregården är i gott skick, medan de övriga industribyggnaderna är fallfärdiga.

### GÄLLANDE PLANER

Enligt gällande plan från 1961 är användningen för området bostads- och småindustriändamål. Skräddaregårdens bostadshus, väster om Gustaf Daléns väg, är endast avsett för bostadsändamål.

Området öster om vägen har ingen prickad mark och tillåter bebyggelse i upp till två våningar.



Tunnbindaregården, gammalt foto

## 7. Skräddaregården - Tunnbindaregården

### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Området utgör i sin helhet en kulturhistorisk miljö. Skräddaregården och dess avknoppning Tunnbindaregården kan klassas som värdefulla ur flera olika perspektiv. Byggnaderna i sig är välhållna och ursprungliga. Tunnbindaregården är dessutom värdefull för att visa upp verksamheten som fortgick här in på 1950-talet.

Skräddaregården i sin tur har förutom ett bebyggelsehistoriskt värde även ett personhistoriskt dito, då det är den kände uppfinnaren Gustaf Daléns födelsehem.

Vad gäller övrig industribebyggelse inom området är denna i betydligt sämre tekniskt skick. Dock utgör den samlade bebyggelsen en värdefull miljö. Byggnaderna är runt hundra år, och genom sin spontana, stökiga karaktär inbjuder de till att leva sig in i den verksamhet som en gång varit. Fasaderna är flagnade, fönsterrutor trasiga, men vilket skönt förfall!

I den mån det är möjligt är det önskvärt att bevara de kvaliteter som finns inom området. Om intresse och möjlighet finns att rusta upp delar av bebyggelsen (privatpersoner eller byggnadsvårdsgrupper) bör detta uppmuntras.

I dagsläget ligger dock ett rivnings-föreläggande på området, föranlett av den säkerhetsrisk som de fallfärdiga byggnaderna utgör. Om byggnaderna rivs bör det undersökas om byggnadsdelar kan bevaras och återanvändas.



Den övergivna industrin sedd från Storgatan



Den rostiga skorstenen är ett skulpturalt element i landskapet



På industrimarken står ett gammalt bostadshus



Byggnadsvårdskurs i Nääs



## 8. Kapellgatan, Järnvägsgatan Södra



Järnvägsgatan 17



Uthus vid Järnvägsgatan 17



Järnvägsgatan 21

### KARAKTÄRISERING

Området innehåller en blandning av flerfamiljshus och större enfamiljshus i ett till två och ett halvt plav. Stil och byggnadsår varierar.

Utmed Järnvägsgatan, närmast Dalénium, är husen stora villor av tegel eller puts som delvis innehåller kontor.

Tidigare har dessa byggnader, med funktion som post och telegraf, ingått i centrumbildning tillsammans med Tingshuset (nuvarande Dalénmuseet), den numera rivna stationen och ett hotell, även det rivet.

Väster om Kapellgatan är bebyggelsen mestadels av trä.

### GÄLLANDE PLANER

För merparten av området gäller en plan från 1928, som säger kvartersmark för bostadsändamål.

### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Området ligger inom järnvägens skyddsavstånd och lämpar sig inte för tillkommande bostadsbebyggelse. Dock kan de lediga tomter som finns bebyggas enligt planen från 1928.





## 9. Högalidsgatan Västra

### KARAKTÄRISERING

Sammanhållen karaktär med 50-talsbebyggelse i tre till tre och en halv våningar. I hörnet Järnvägsgatan/ Rådhusgatan finns en restaurang i bottenvåningen. Byggnaden har natursten på gaveln mot Järnvägsgatan och en antydan till platsbildning med planteringar och ett solitärträd.

Tegel är det dominerande materialet inom området, både rött och gult.

Taken är låglutande sadeltak med tegelpannor.



Rådhusgatan 1

### GÄLLANDE PLANER

De gällande detaljplanerna för området härstammar från 1950-talet och är i enhetlighet med den utförda bebyggelsen

### FÖRESLAGEN UTVECKLING

Området är väl sammanhållet och känns färdigbyggt. Platsen framför restaurangen på Rådhusgatan 1 kan utvecklas med små medel för att skapa en trevlig uteservering med uppsikt över tågterrongen.



Högalidsgatan 22



Rådhusgatan 3



Naturmark vid Högalidsgatan 20



Fjällgatan 19-21



Fjällgatan 2

# 10. Högalidsgatan Östra



Högalidsgatan 41



Högalidsgatan 39



Högalidsgatan 35



Järnvägsgatan 33



Högalidsgatan 43



Högalidsgatan 28 a-b



Högalidsgatan 28 e-f



## KARAKTÄRISERING

Blandad villabebyggelse i 1-2 plan. Husen är enfamiljshus.

Husen norr om gatan är strikt orienterade efter gatan och skiljs av från denna med staket, murar eller häckar.

På sydsidan av gatan består bebyggelsen av kedje- och radhus i trä, med dominerande sadeltak och karamellfärger. Utöver dessa finns ett äldre stenhus och ett äldre trähus.

Byggnadsår och material varierar. Mexitegel, tegel, puts och trä finns representerade.

Taken är sadeltak, i något fall brutet, av tegel.

## GÄLLANDE PLANER

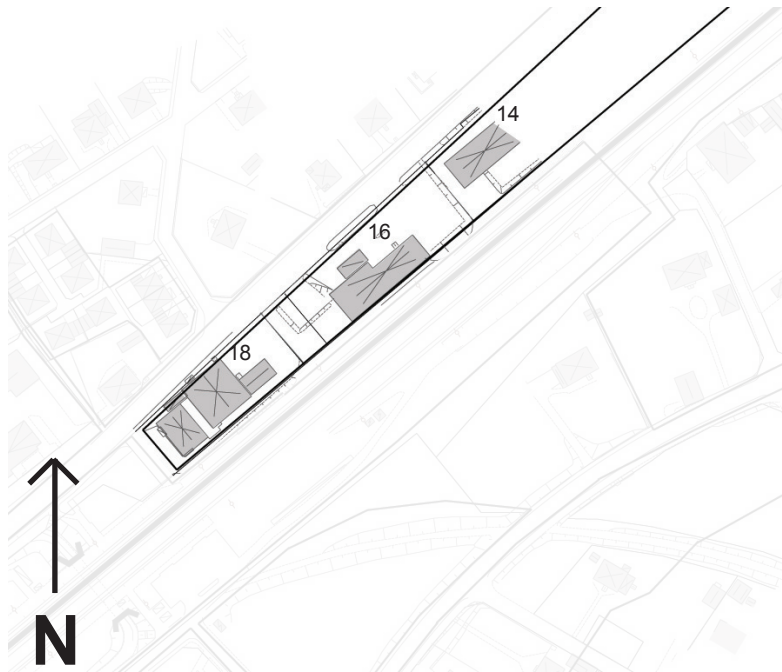
Norr om gatan gäller en plan från 1961 som anger fristående bostadshus i maximalt två våningar. Denna plan är fullt utbyggd, dock har inte alla hus maxhöjd.

För gatans södra sida gäller en plan från 1981 som föreskriver kedje- och radhus i två plan. Planen har förverkligats förutom i kvarterets sydöstra hörn.

## FÖRESLAGEN UTVECKLING

Möjligheten i planen från 1981 att bygga radhus utmed Järnvägsgatan tas bort och det äldre trähuset bevaras

# 11. Centrala industriområdet, Järnvägsgatan Norra



## KARAKTÄRISERING

Närmast järnvägsspåret, på den norra sidan ligger industrifastigheter.

Husen är i ett plan och har en stor utbredning på marken. Mellan byggnaderna finns stora ytor för parkering, samt upplag för trä, däck mm.

## GÄLLANDE PLANER

Gällande detaljplan, från 1971, säger handelsändamål för byggnaden längst västerut (idag Svea lövträ), och småindustriändamål för övriga två byggnader.

## FÖRESLAGEN UTVECKLING

Området bör inte utvecklas - avvecklas på sikt



Järnvägsgatan 16



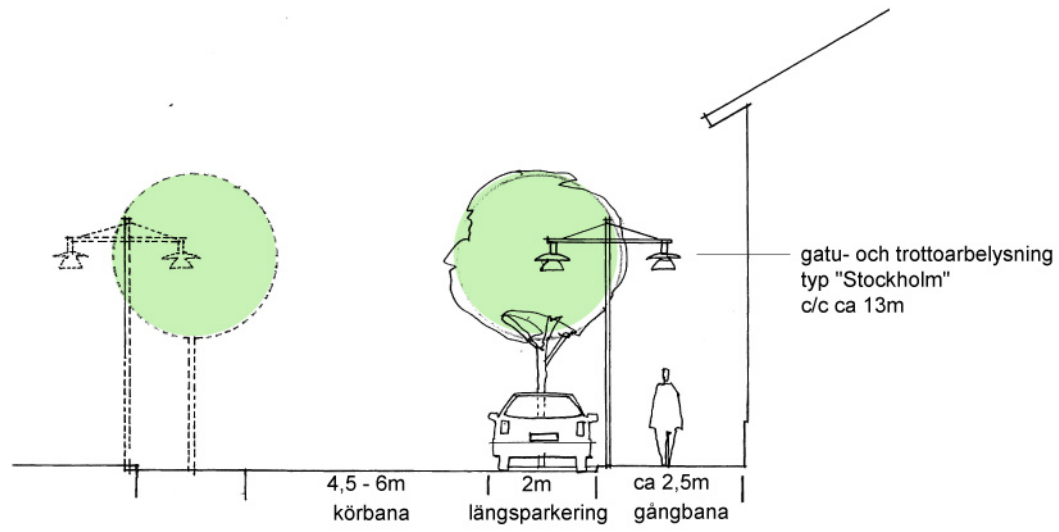
Järnvägsgatan 18, Svea Lövträ



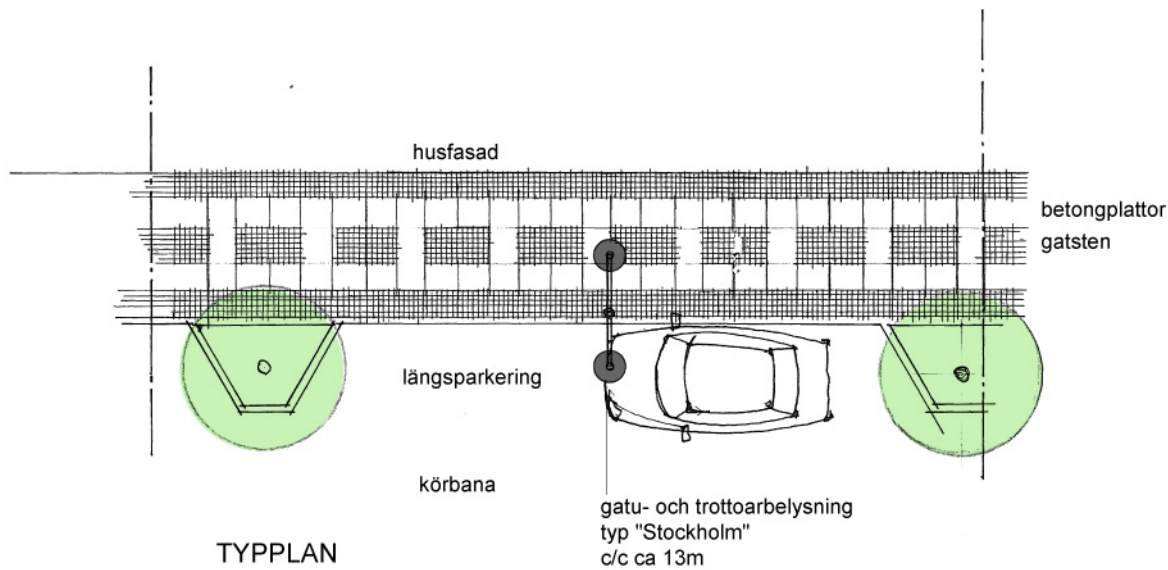
Järnvägsgatan 14



# Generella åtgärder i gaturummet



TYPSEKTION



TYPPLAN



Principillustration för gestaltning av en stadsmässig gata.  
I Floby är det främst Köpmansgatan och Centralgatan som bör förbättras.  
I Stenstorp är det Storgatan som bör graderas upp.





## Tryckta källor:

| Författare                                 | Titel  | Utgivningsår |
|--|--|--------------|
| Falköpings kommun, informationsavdelningen | Citta Slow - ett internationellt nätverk för det goda livet! | 2008         |
| Falköpings kommun                          | Översiktsplan för Falköpings kommun                          | 2008         |

## Internet:

| URL   | Titel  | Besökt datum |
|---|--|--------------|
| <a href="http://sv.wikipedia.org/wiki/Floby">http://sv.wikipedia.org/wiki/Floby</a>   | Floby - Wikipedia, den fria encyklopedin           | 2008-07-10   |
| <a href="http://sv.wikipedia.org/wiki/Stenstorp">http://sv.wikipedia.org/wiki/Stenstorp</a>   | Stenstorp - Wikipedia, den fria encyklopedin       | 2008-07-10   |
| <a href="http://sv.wikipedia.org/wiki/Gnestamodellen">http://sv.wikipedia.org/wiki/Gnestamodellen</a>   | Gnestamodellen - Wikipedia, den fria encyklopedin  | 2008-07-10   |
| <a href="http://www.scb.se/templates/Product____12991.asp">http://www.scb.se/templates/Product____12991.asp</a>   | Tätorter; arealer, befolkning - statistik från SCB | 2008-07-10   |
| <a href="http://www.aga.se/international/web/lg/se/likelgagase.nsf/repositorybyalias/om_aga_historia_gustaf_dalén/\$file/Historia_Gustaf%20Dalén.pdf">http://www.aga.se/international/web/lg/se/likelgagase.nsf/repositorybyalias/om_aga_historia_gustaf_dalén/\$file/Historia_Gustaf%20Dalén.pdf</a> | Historia_Gustaf Dalén                              | 2008-07-10   |
| <a href="http://www.hsj.se/hsj/index.htm">http://www.hsj.se/hsj/index.htm</a>   | Hjo - Stenstorps järnväg                           | 2008-07-10   |
| <a href="http://w1.181.telia.com/%7Eu18109566/historia/">http://w1.181.telia.com/%7Eu18109566/historia/</a>   | Historisk information om järnvägar                 | 2008-07-10   |
| <a href="http://www.falkoping.se">www.falkoping.se</a>  | Falköpings kommun                                  | 2008-07-10   |

## Övrigt:

Detaljplaner