Juryutlåtande

Jury Statement

Inbjuden projekttävling för design av linbana i Göteborg

Invited Competition for the Design of a Cable Car in Gothenburg

västtrafik Göteborgs Stad Sveriges Arkitekter

Innehållsförteckning

Contents

BAKGRUND 3

FAKTA OM TÄVLINGEN 4
- Tävlingen och dess förutsättningar 4
- Tävlingsuppgiften 4
- Gestaltning 4
- Funktion 4
- Tillgänglighet och social hållbarhet 5
- Genomförbarhet 5
- Utvecklingsbarhet 5
- Utställning 5

DELTAGANDE ARKITEKTKONTOR 6

INLÄMNADE FÖRSLAG 6

JURY 7

JURYNS SAMMANFATTNING AV TÄVLINGEN 8
- Bedömningskriterier 8
- Arkitektonisk kvalitet och gestaltning 8
- Sammanfattning över tävlingen 8

JURYNS BESLUT 10

JURYNS OMDÖMEN 11

BACKGROUND 3

COMPETITION DETAILS 4
- The competition and its conditions 4
- The competition task 4
- Design 4
- Function 4
- Accessibility and social sustainability 5
- Feasibility 5
- Development potential 5
- Public exhibition 5

PARTICIPATING ARCHITECTURAL FIRMS 6

SUBMITTED PROPOSALS 6

JURY 7

JURY SUMMARY OF THE COMPETITION 8
- Judging criteria 8
- Architectural quality and design 8
- Summery of the competition 8

JURY DECISION 10

JURY ASSESSMENTS 11

Lindholmen, flygbild

Bakgrund
Background

Göteborgs Stads trafikkontor inbjöd i juni 2017 fem arkitekt- och ingenjörsteam till en projekttävling för en linbana som en del av stadens kollektivtrafik. Tävlingen är en inbjuden projekttävling som föregåtts av en prekvalificering och arrangeras i enlighet med LUF, lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, och i samarbete med Göteborgs Stads stadsbyggnadskontor, Västtrafik AB och Sveriges Arkitekter.

Göteborgs Stad har sedan 2013 genom trafiknämnden utrett frågan om linbanor som en del av det kollektiva resandet i Göteborg. Sedan införandet av tunnelbanan i Stockholm på 1930-talet är linbanan det första nya kollektivtrafikslaget i Sverige. Linbanan ska ingå i Västtrafiks utbud som en del av Västra Götalandsregionens kollektivtrafik. Till en början planeras för en linje med fyra stationer och sex torn varav denna tävlings uppgift omfattar två stationer och två torn. I framtiden finns planer på fler linbanelinjer.

Linbanan är en del av stadens satsning inför Göteborgs 400-årsjubileum år 2021.

Tävlingens syfte är att få fram ett utvecklingsbart och funktionellt koncept för designen av Göteborgs linbaneanläggning som med en tydlig identitet tillför en ny dimension i sitt urbana sammanhang. Tävlingen syftar även till att upphandla design och utformningsstöd i plan- och projekteringsfasen.

In June 2017, the City of Gothenburg Traffic and Public Transport Authority (Trafikkontoret) invited five architect and engineering teams to participate in a design competition for a cable car for the city public transport net. The invited competition was preceded by a prequalification round and was organized in accordance with the Swedish Utilities Procurement Act (LUF, 2016:1146) and in collaboration with the Gothenburg City Planning Authority (Stadsbyggnadskontoret), Västtrafik AB and Architects Sweden.

The City of Gothenburg, acting through its Traffic Board, first began studying the possible addition of a cable car to city public transport in 2013. It would be the first new mode of public transport to be introduced in Sweden since the Stockholm subway in the 1930s. The cable car is to be one of an array of public transit services operated by Västtrafik AB for Region Västra Götaland. Initial plans are for one line with four stations and six towers, of which two stations and two towers were included in the competition task. In the future, more lines are planned.

The cable car is one of the investments being made by the City of Gothenburg to mark its 400-year jubilee in 2021.

The purpose of this competition is to elicit a functional concept for the design of the Gothenburg cable car and associated structures. A successful design will have development potential and a distinctive identity that brings a new dimension to its urban context.
A parallel purpose is to procure design support for the detailed planning phases of the construction project.

Fakta om tävlingen
The competition task

TÄVLINGEN OCH DESS FÖRUTSÄTTNINGAR
Tävlingsuppgiften och dess förutsättningar beskrevs i ett tävlingsprogram och ett antal bilagor som i korthet redogörs för nedan. För mer information hänvisas till tävlingsprogrammet.

TÄVLINGSUPPGIFTEN
Tävlingsuppgiften för utvalda team var att presentera ett väl gestaltat, genomförbart och utvecklingsbart koncept för utformningen av Göteborgs linbaneanläggning.

De tävlande skulle utforma ett generiskt gestaltningskoncept för linbanans ingående delar som exemplifierades i:

- två förekommande typer av stationer, en ändstation och en mellanstation med tillhörande entréplats
- två torn med olika höjd, 65 och 100 m

samt ljussättning av hela linbanan

GESTALTNING
Linbaneanläggningen med sina torn kommer att utgöra en av symbolerna för Göteborg, landmärken som förknippas med staden och det är viktigt att torn och stationer anpassas till Göteborgs karaktär utifrån en analys av stadens särprägel och identitet. Linbanan ska ges en platsspecifik utformning av mycket hög kvalitet och förhålla sig till andra existerande och framtida landmärken av betydelse för staden och älvrummet.

FUNKTION
Linbanan ska fungera väl och utgöra en tydlig funktionell länk mellan stadens delar. Särskild omsorg ska läggas på hög säkerhet, tillgänglighet och komfort. Den faktiska och upplevda trygghetsaspekten är central.
Linbanan ska utformas utifrån högt ställda miljökrav med avseende på byggtid och drift. Andra viktiga parametrar att beakta är linbanans egenskaper avseende komfortfrågor såsom buller, vibrationer, svängningar, rörelser mm.

THE COMPETITION AND ITS CONDITIONS
The competition task and conditions were described in a competition brief with attachments, summarized below. For more information please see the competition brief.

THE COMPETITION TASK
Invited teams were asked to present a design concept for the Gothenburg cable car that was well crafted, feasible and had the potential for future development.

Entrants were asked to develop a generic design concept for the structures comprising the cable car line, exemplified as:

- two types of stations (one terminal and one intermediate) and their entrances;
- two towers of different heights (65 meters and 100 meters);

and a lighting design for the line as a whole.

DESIGN
The cable car buildings and towers will become symbols of Gothenburg – landmarks associated with the city. It is important that they are designed specifically to suit the character of the city, based on an analysis of its distinctive features and urban identity. The cable car should have a site-specific design of very high quality that relates to other important landmarks (existing and future) in the city and the Göta River area.

FUNCTION
The cable car should operate smoothly and be an obvious, functional link between different parts of the city. Particular care should be taken to achieve high standards of safety, accessibility and comfort. Actual security and perceived security are both paramount.

The cable car design should meet high environmental standards with respect to construction time and operation. Other important parameters to consider are features that influence comfort, such as noise, vibration, swaying, rocking or other motion, etc.

Planerad linbanesträckning, etapp ett.

TILLGÄNGLIGHET OCH SOCIAL HÅLLBARHET

Sverige är ett av de länder i världen som ställer högst krav på tillgänglighet. Som fullt integrerad kollektivtrafik inom Västtrafik ska linbanan uppfylla den högsta standarden för tillgänglighet enligt Västra Götalandsregionens Riktlinjer och standard för fysisk tillgänglighet. God tillgänglighet ska harmonisera med linbanans utformning och vara inkluderande. Byggnaderna och närområdet ska utformas så att så många människor som möjligt självständigt ska kunna använda miljön. Lösningar som kräver tillägg i efterhand för att lösa tillgängligheten ska undvikas.

GENOMFÖRBARHET

Förutsättningarna för linbanan är att den kommer att byggas med en investeringsbudget på 1,1 miljard SEK med en låg livscykelkostnad. Säkra och kreativa lösningar ska användas för att bygga linbanan.

UTVECKLINGSBARHET

Möjlighet ska finnas att utveckla konceptet utifrån framtida behov eller på grund av förändrade funktionella, tekniska och ekonomiska förutsättningar. Konceptet ska vara utvecklingsbart och den presenterade designidéen ska kunna vara omformningsbar och fungera längs hela linbanans framtida sträckning.

UTSTÄLLNING

Förslagen har varit utställda för allmänheten på ett antal ställen i Göteborg. Förslagen har också publicerats på kommunens webbplats och på Sveriges Arkitekter webbplats.

ACCESSIBILITY AND SOCIAL SUSTAINABILITY

Accessibility requirements in Sweden are among the strictest in the world. As a fully integrated part of the Västtrafik public transit network, the cable car must meet the highest standards for accessibility, as defined in Region Västra Götaland's Riktlinjer och standard för fysisk tillgänglighet (Guidelines and Standards for Physical Accessibility). Accessibility solutions should harmonize with the overall design and create an inclusive space. Buildings and outdoor environments should be designed to allow independent use by as many people as possible. Solutions that require later additions to ensure accessibility should be avoided.

FEASIBILITY

Conditions for the cable car include an investment budget of SEK 1.1 billion and a low life cycle cost. Safe and creative solutions should be used in its construction.

DEVELOPMENT POTENTIAL

It should be possible to adapt the design concept to future needs or new functional, technical and economic conditions. The concept should have development potential and the design idea proposed should be flexible and workable along the entire future route of the cable car.

PUBLIC EXHIBITION

Submitted proposals were put on public exhibition at multiple sites in Gothenburg. They were also published on the municipal website and the website of Architects

Deltagande arkitektkontor
Participating architectural firms

Tävlingen var öppen endast för följande fem inbjudna arkitektföretag/team, utvalda genom ett öppet kvalificeringsförfarande:

- BIG
- White Arkitekter AB
- UNStudio
- WilkensonEyre
- Foster + Partners

Sweden.
The competition was open only to the following five invited architectural firms/teams, selected during an open qualification round:

- BIG
- White Arkitekter AB
- UNStudio
- WilkensonEyre
- Foster + Partners

Inlämnade förslag
Submitted proposals

Vid tävlingstidens slut den 16 oktober 2017 hade följande fyra förslag lämnats och godkänts för bedömning av juryn.

- GÖTEBANA
- New Beacons
- FLUX
- 300446

Four proposals were submitted and approved for consideration by the jury by the close of submissions on 16 October 2017:

- GÖTEBANA
- New Beacons
- FLUX
- 300446

Foto: Johan Gustafsson

Jury

Jury

Tävlingsförslagen har bedömts av en i förväg utsedd jury bestående av:

- Lena Dübeck, landskapsarkitekt LAR/MSA, Göteborgs Stad trafikkontoret, juryns ordförande
- Birgitta Lööf, arkitekt SAR/MSA, bitr stadsbyggnadsdirektör Göteborgs Stad stadsbyggnadskontoret
- Eva Tenow, landskapsarkitekt LAR/MSA, projektledare Lindholmen Göteborgs Stad stadsbyggnadskontoret
- Carolina Lundberg, arkitekt SAR/MSA, Infraavdelningen Västtrafik
- Stefan Ekman, civ ing VoV Infrastrukturchef Västtrafik
- Jan Enfors, arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter
- Anna Söderberg, arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter

Juryns sekreterare har varit Elisabet Elfström landskapsarkitekt LAR/MSA, Sveriges Arkitekter.

Trafikkontorets huvudprojektledare för tävlingen har varit Per Bergström Jonsson och Patrik Nolbeck har varit tävlingsfunktionär.

Submissions were judged by a previously appointed jury consisting of:

- Lena Dübeck, Landscape Architect LAR/MSA, City of Gothenburg Traffic and Public Transport Authority, jury chair;
- Birgitta Lööf, Architect SAR/MSA, Assistant Director for City Planning, Gothenburg City Planning Authority;
- Eva Tenow, Landscape Architect LAR/MSA, Project Manager for Lindholmen, Gothenburg City Planning Authority:
- Carolina Lundberg, Architect SAR/MSA, Department of Infrastructure, Västtrafik
- Stefan Ekman, Civ. Ing. VoV, Head of Infrastructure, Västtrafik
- Jan Enfors, Architect SAR/MSA, appointed by Architects Sweden
- Anna Söderberg, Architect SAR/MSA, appointed by Architects Sweden

The jury secretary was Elisabet Elfström, Landscape Architect LAR/MSA, Architects Sweden.

The chief project manager for the competition at the Traffic and Public Transport Authority was Per Bergström Jonsson. The competition administrator was Patrik Nolbeck.

New Beacons

Juryns sammanfattning över tävlingen

Jury summary of the competition

BEDÖMNINGSKRITERIER
Juryn har under fem möten granskat och bedömt förslagen utifrån de kriterier som utan inbördes ordning eller viktning legat till grund för tävlingen samt utifrån de krav och önskemål som ställdes i programmet. Juryn har även genomfört platsbesök.

ARKITEKTONISK KVALITET OCH GESTALTNING
Funktion, logistik och tillgänglighet
Genomförbarhet och utvecklingsbarhet
Hållbarhet utifrån ekonomi, förvaltning, miljö och sociala aspekter

Juryn har även under bedömningsarbetet tagit del av rapporter från olika sakkunniga och referensgrupper:

- Tillgänglighet
- Konstruktion, bygg- och fastighetsekonomi
- Trafik
- Kulturmiljö
- Politisk referensgrupp
- Medborgarsynpunkter lämnade vid utställningen

SAMMANFATTNING ÖVER TÄVLINGEN
En tävling är en utvecklande och skapande process. I tävlingsprogrammet formulerar arrangören de frågor, problem och önskemål som tävlingen ska svara på. Med utgångspunkt från tävlingsprogrammet ger deltagarna i tävlingen sina svar på frågorna och önskemålen i olika lösningar. Under juryarbetet jämför och bedömer juryn förslagen och det är en process där ytterligare kunskap tillförs projektet.

Ett tävlingsbidrag är ett förslag på hur linbanetorn och stationer ska utformas och en grund för det fortsatta arbetet. Alla detaljer är inte genomarbetade och det kommer att ske en utveckling och förändring av projektet i den följande utvecklings- och projekteringsfasen i dialog mellan beställaren och entreprenören. Det är en väsentlig uppgift för juryn att se och beskriva de kvaliteter som är viktigt att värna i en fortsatt utveckling av det vinnande förslaget.

JUDGING CRITERIA
The jury met five times to review and evaluate submissions based on the stated competition criteria (which were not ranked or weighted in any particular way) as well as the requirements and requests laid out in the competition brief. The jury also made on-site visits.

ARCHITECTURAL QUALITY AND DESIGN
Function, logistics and accessibility
Feasibility and development potential
Sustainability: economic, administrative, environmental and social

During its deliberations, the jury also considered reports from experts and reference groups:

- Accessibility
- Construction; building and real estate economics
- Traffic
- Cultural environment
- Political reference group
- Feedback left by members of the public at the exhibitions

SUMMARY OF THE COMPETITION
A competition is a stimulating and creative process. In the competition brief, organizers formulate the questions, problems and desires for which they hope the competition will provide answers. Based on this brief, entrants offer various solutions in response to the organizers' questions and requests. The jury compares and evaluates the proposals, adding further expertise to the project in the process.

A competition entry comprises a proposal for the design of the cable car towers and stations and the foundation for continued work. The details have not all been worked out and the design will evolve and change in the development and planning phases that lie ahead, in dialog between client and contractor. A crucial part of the jury's job is to identify and describe the qualities that are important to preserve as the winning proposal goes into further development.

Foto: Johan Rydberg

Juryn konstaterar att de fyra teamen har angripit de komplicerade förutsättningarna i tävlingsuppgiften på olika sätt och i varierande grad svarat mot de intentioner och den målbild som finns. Tävlingsprogrammet efterfrågar ett generiskt och konceptuellt anslag för stationer och torn och juryn är medveten om de svårigheter de tävlande har haft att förhålla sej till de skilda förutsättningar som gäller.

Syftet är att få fram ett koncept för hela linbane-anläggningen men juryn har ansett att idé- och koncept-aspekten får ges större utrymme i bedömningen av stationerna då de kommer att behöva bearbetas kraftigt i det fortsatta arbetet med linbaneprojektet. De lösningar som presenteras i tävlingsbidragen har en storslagenhet som skulle vinna på att tonas ner och visar skilda sätt att förhålla sig till sin omgivning med olika flexibilitet. Det som varit viktigt för juryn är hur förslagsställarna förklarat och löst de nya resandemiljöerna och hur upplevelsen för resenären kommer att bli. Stationerna har potential att bli så mycket mer än en hållplats och bytespunkt. Resandeservice i form av butikslokaler i respektive byggnad är önskvärd för social kontroll och upplevd trygghet. Placeringen bör om möjligt även ta hänsyn till naturliga stråk i staden både för orienterbarheten i och omkring stationerna.

Linbanan kommer, främst genom sina torn och gondoler, att påverka Göteborgs stadsbild och skyline. Det har därför varit viktigt för juryn att bedöma hur förslagen förhåller sig till Göteborgs karaktär utifrån juryns och de tävlandes egen analys och slutsatser av stadens särprägel och identitet. Vid utformningen av tornen är det också viktigt att man beaktar att tornen, utöver storskaligheten i stadsrummet kommer att vara byggnadsverk som ska mötas på nära håll i människors ögonhöjd och de ska därför ha en detaljering i material och formspråk som är anpassad till det nära stadsrummet. Juryn konstaterar att torn som grundläggs med flera ben – fler punkter - har bättre förutsättningar att mer flexibelt kunna anpassas till platsspecifika förutsättningar.

Sammanfattningsvis anser juryn att New Beacons är det förslag som i sin tornutformning tydligast refererar till hamnverksamheten i sin lek med kranarnas fackverk och har också en flexibilitet som tilltalar juryn. Även FLUX anspelar genom sin materialitet på Göteborgs historia medan Götebana och 300446 har ett mer unikt och eget formspråk.

The jury notes that the four teams have tackled the complicated conditions laid out in the competition brief in different ways and have responded to varying degrees to the intentions and vision for the cable car. The brief asks for a generic, conceptual design for stations and towers and the jury is aware of the difficulties faced by the competitors in dealing with the wide range of conditions that apply.

While the goal is to elicit a concept for the entire cable car line and all its structures, the jury feels that the conceptual aspect must be given more scope when evaluating the stations, since these will have to be heavily reworked as the project moves forward. The proposed station solutions have a grandeur that could well be toned down and they all relate to their urban surrounds in different ways, some more flexibly than others. The jury has found it important to look at how entrants have explained and presented solutions for the new passenger environments and what the passenger experience will be like. The stations have the potential to be so much more than a stop on a line or a transfer point. Passenger services, in the form of businesses inside the stations, are desirable for social control and helping passengers feel safe. Station placement should, if possible, also exploit natural city thoroughfares t0 help passengers find their way in and around the stations.

The cable car, and especially its towers and gondolas, will affect the Gothenburg cityscape and skyline. The jury has therefore found it important to assess how the submitted proposals relate to the character of the city, based on their own and entrants' analyses of and conclusions about Gothenburg's distinctive features and identity. As regards the tower design, it is also important to remember that the towers will be not just a presence in the urban environment, but also construction works that people meet close up, at eye level. Their idiom and materials should therefore have a detailing that is adapted to the adjacent urban environment. The jury notes that towers built on more legs—more points—have greater potential for flexible adaptation to site-specific conditions.

In brief, the jury feels that the tower design of the New Beacons proposal, with its playful allusion to crane trusses, most clearly references Gothenburg's working harbor, while also possessing an appealing flexibility. The FLUX proposal also alludes to Gothenburg's history in its materiality, while Götebana and 300446 have more unique and individual design idioms.

Juryn beslut
Jury Decision

Efter avslutad bedömning har juryn kommit fram till att New Beacons är det förslag som mest övertygande förenar arkitektonisk kvalitet och funktionella krav och rekommenderar förslaget för fortsatt bearbetning och genomförande.

Juryn vill rikta ett stort tack till de tävlande för det stora engagemang som kännetecknar samtliga förslag.

After completing its assessment, it is the decision of the jury that the New Beacons proposal most convincingly unites architectonic excellence with functional requirements. The New Beacons proposal is recommended for further development and execution.

The jury offers its sincere thanks to all of the entrants for the great commitment evident in every proposal.

Lena Dübeck,
juryns ordförande

Birgitta Lööf
arkitekt SAR/MSA

Stefan Ekman
civ ing

Eva Tenow
landskapsarkitekt LAR/MSA

Jan Enfors
arkitekt SAR/MSA

Carolina Lundberg
arkitekt SAR/MSA,

Anna Söderberg
arkitekt SAR/MSA

Juryn omdömen >>>
Jury Assessments >>>

New Beacons Lindholmen

New Beacons

UNStudio: *Ben van Berkel, Arjan Dingste, Juergen Heinzel, Ayax Abreu Garcia, Xinyu Wang*

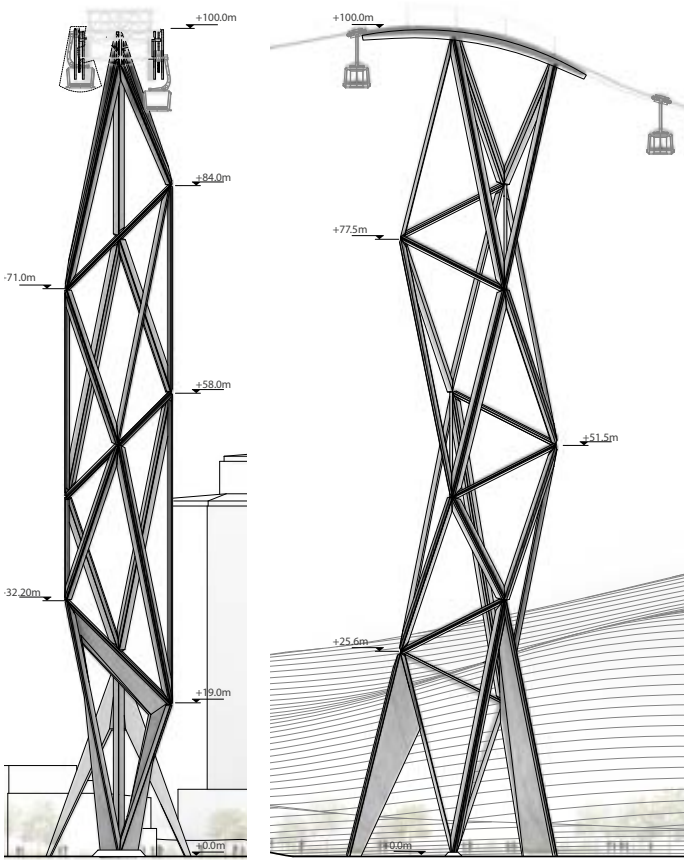
Kjellgren Kaminsky Architecture AB: *Joakim Kaminsky, Edouard Boisse*

Structure & Engineering: Knippers&Helbig Berlin; *Peter Boris, Florian Scheible*

Lightning Design: Licht&Soehne; *Florian Licht*

New Beacons är ett inlevelsefullt presenterat förslag där poesi och lekfullhet kombineras med flexibilitet och utvecklingsbarhet. Förslaget redovisar en bra analys med ett genomarbetat designkoncept för både torn och stationer där gestaltningen av tornen övertygar mest. Skalan på tornen stämmer med stadens förutsättningar och visar på en möjlig variation på samma tema.

New Beacons is a sensitively presented proposal that combines poetry and playfulness with flexibility and development potential. The proposal presents a sound analysis and a thoroughly worked-out design concept for towers and stations alike, of which the tower design is the more convincing. The towers are suitably scaled to the city and demonstrate the possibility for variations on a theme.



TORNEN

Tornen är lätta och genomsiktliga och lånar sitt uttryck från hamnens och sjöfartsstadens formspråk med en säker retorik. Förslagsställaren refererar också till dansande kroppar i rörelse och konstruktionen är lätt avläsbar i dess gestaltning i ett intrikat fackverk som genom sin subtila vridning kommer att upplevas olika beroende på varifrån man betraktar det. Varje torn blir individuellt utifrån placering och fackverket har en förlåtande transparens i sin konstruktion som minimerar skuggverkan.

Förslaget visar en förståelse för stadens historia och stadsilhuett. Byggen av höga konstruktioner i Göteborg har ofta haft fackverk som princip med exempel i hamnens kranar men även vertikala stora konstruktioner som broar.

Tornens möte med marken i flera punkter skapar potential för öppenhet och flöden. Förslaget är möjligt att platsanpassa och gör inte anspråk på en viss gestaltning utan vill underlätta att smälta in för att kunna utveckla unika platser vid tornbaser och noder.

Tornens fackverk möjliggör en elegant och spännande ljussättning som kan styras och varieras beroende på årstid, behov och accentueras vid speciella tillfällen.
Som ett poetiskt tillägg skapas en subtil ljusglöd, ”kyssande gondoler”, varje gång två gondoler möts som blir en ständigt pågående, dynamisk ljusskulptur.

Två konstruktionsalternativ, fiberarmerad spunnen betong alternativt stålprofiler med ihåligt tvärsnitt, innebär båda en hög grad av prefabricering som minimerar byggtiden.
I det fortsatta arbetet är det viktigt att värna den fina detaljeringen i fackverkets fästpunkter.

THE TOWERS

The towers are light and open. Their architectural language borrows confidently from the idiom of the harbor and the seafaring city, and as the authors of the proposal also suggest, they evoke dancing bodies in motion. The tower construction is easily decipherable as an intricate system of trusses, which, due to their subtle angling, will be experienced differently from different vantage points. Each tower's placement will make it unique, and the openness of the trusses is a forgiving feature that minimizes the shadow effect.

The proposal demonstrates an understanding of the city's history and silhouette. Many tall structures in Gothenburg have been built on the truss principle. This includes the cranes in the harbor, but also other large vertical structures, such as bridges.

The towers meet the ground at multiple points, creating the potential for openness and urban flows. The proposed tower design can be adapted to individual sites and does not require any specific site design, but seeks to blend in so that unique sites can be developed at the tower bases and transport hubs.

The tower trusses make possible an elegant, exciting lighting design that can be controlled and varied according to seasonal and other requirements and accentuated on special occasions.
A poetic addition is the subtle glow of light, or “kissing gondolas,” that will be created each time two gondolas meet, forming a constantly shifting sculpture in light.

Two construction alternatives—fiber reinforced spun concrete and steel section with hollow cross section—mean that many elements can be prefabricated and construction time minimized. As work proceeds, preserving the fine detailing at the truss attachment points will be important

New Beacons station Järntorget

STATIONERNA

Stationernas lätta gestaltning har en tydlig identitet och erbjuder en effektiv trafiknod med öppna flöden som associerar till resandeanläggning. Det geometriska formspråket är både estetiskt och konstruktivt. Det svarta plåttaket är självbärande med tvärförstärkningar i form av ramar men dimensionerna kan uppfattas som något klumpiga och dess proportioner bör bearbetas i det fortsatta arbetet. Stora takfönster skapar ett naturligt överljus på stationsplattformarna som balanseras mot en mjuk och varm inre belysning. Väggar och tak föreslås interiört klädda med trä som möter resenären med en varm och ombonad känsla.

Stationslägenas olika förutsättningar med omgivande mark och befintliga höjder möts genom att lyfta upp perrongerna och lämna markplan fritt. Plattformarna är öppna och gondolerna synliga. Som resenär kan man både se ut och bli sedd vilket är positivt för den upplevda tryggheten.

Vid Järntorget upplevs miljön under stationen som en fortsättning av det urbana landskapet med öppna flöden och det innebär en potential att rummet ska befolkas. Hur miljön gestaltas med belysning, sittplatser, konstnärliga tillägg m.m. är viktigt för hur platsen kommer att upplevas.

Det minimerade fotavtrycket skapar en flexibilitet att programmera markplanet utifrån varje enskild plats men skapar också frågor om användandet och hur stationsuttrycket kommer att förändras om markplanet fylls med lokaler. Stationernas geometriska design har en flexibilitet som gör att de kan passa in i olika förhållanden i staden. I det fortsatta arbetet är det också angeläget att platser och stationer studeras ihop.

THE STATIONS

The weightless design of the stations has a clear identity and offers an efficient transport hub with open flows that is easily recognizable as a public transport facility. The geometric idiom is both aesthetic and constructive. The black metal roof is self-supporting with cross-reinforcements in the form of frames. Its dimensions are perhaps slightly awkward and the proportions should be revised at a later stage. Large skylights provide natural overhead lighting on station platforms, balanced by soft warm interior lighting. The proposed wood cladding for interior walls and ceilings creates a warm and sheltering atmosphere for passengers.

The requirements imposed by the varied surroundings and topographies of the station sites are met by raising the platforms and leaving the ground level free. The platforms are open and the gondolas visible. Passengers can both see out and be seen, reinforcing the sense of safety.

At Järntorget, the environment beneath the station becomes an extension of the urban landscape and its open flows, creating a space where people can gather. Critical to this experience will be the design of the overall environment: lighting, seating, public art, etc.

The minimal footprint is sufficiently flexible that the ground level can be programmed for each individual site, but it also raises questions about utilization and how the architectural expression of the station will change when the ground level is filled with businesses. The geometric design is flexible enough that the stations can fit into many different urban situations. In later stages it will be essential to study sites and stations together.

Trappor och rulltrappor som delvis ligger fritt annonserar stationens entréer på ett tydligt och inbjudande sätt men rulltrappor utan väderskydd är inte lämpligt i ett göteborgskt klimat och behöver studeras om. Även perrongernas väderskydd behöver utvecklas vidare för att bättre skydda resenärerna.

Hissarnas placering centralt under byggnaden är bra då det innebär att de kan nås från flera håll.

En kvalitet i förslaget är resonemanget kring ekologisk hållbarhet i stationsbyggnaden med användningen av solceller, omhändertagande av regnvatten och att föra in vertikal grönska för bättre luftkvalitet och ljudabsorbering.

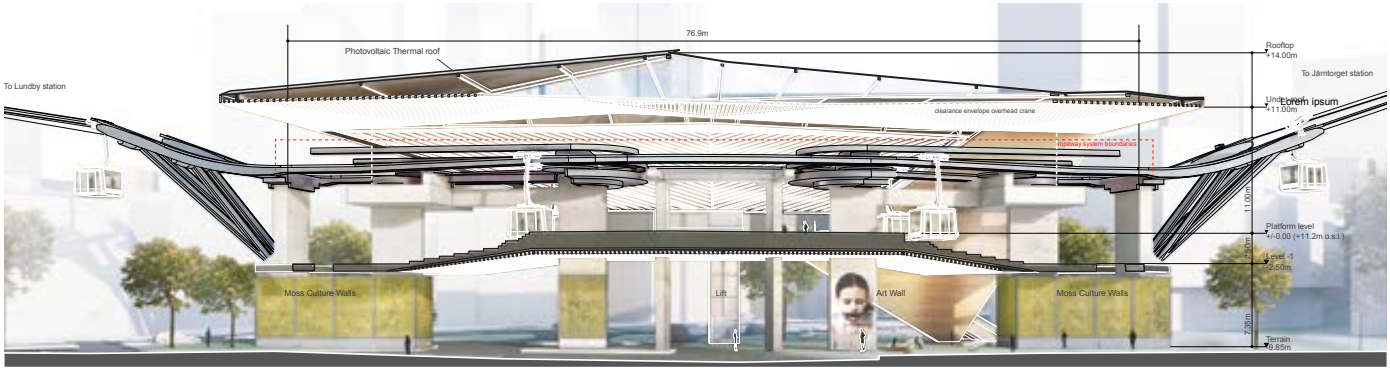
Förslaget har löst och svarat på många av de frågeställningar som efterfrågats och är utvecklingsbart inom sitt koncept. Stationerna saknar den poesi som tornen visar och det finns delar i stationslösningarna som juryn anser bör kunna utvecklas vidare för att uppnå sin fulla potential.

Stairs and escalators that are partly freestanding advertise the entrances in a clear and inviting fashion, but escalators without weather protection are not suitable for the Gothenburg climate and need revision. The weather protection over the platforms also needs more work to better shield passengers.

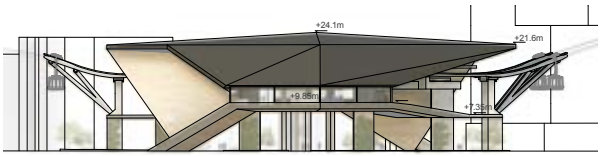
The central placement of the elevators under the building is good, as it allows them to be reached from multiple directions.

A strong point of the proposal is its consideration of ecological sustainability in the station buildings, including the use of solar cells, collection of rainwater and the addition of vertical green features for improved air quality and noise absorption.

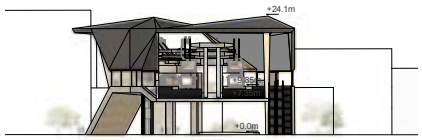
The proposal solves and responds to many of the problems posed in the competition brief, and the design concept has development potential. The stations do not reach the poetic heights of the towers and the jury feels that some aspects of the station solutions need further work to realize their full potential.



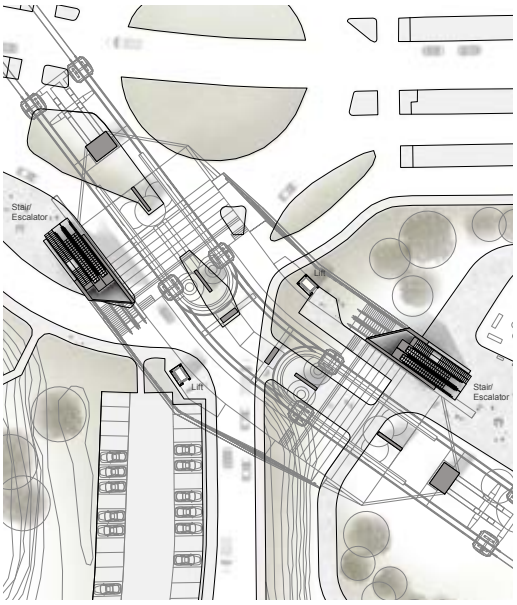
INTERMEDIATE STATION | 3D LONGITUDINAL SECTION



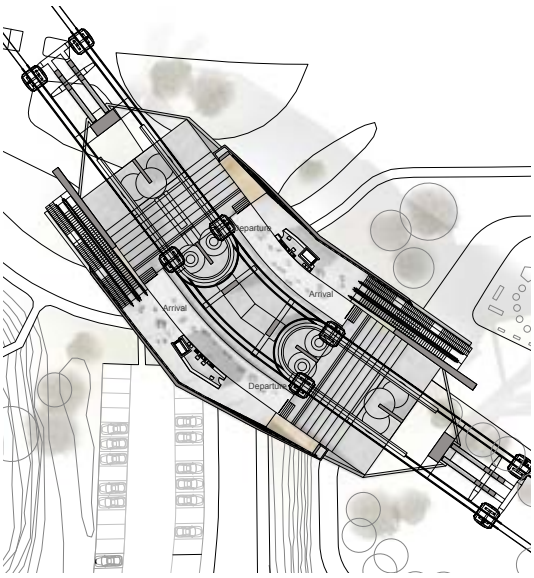
INTERMEDIATE STATION | ELEVATION SIDE



INTERMEDIATE STATION | ELEVATION FRONT

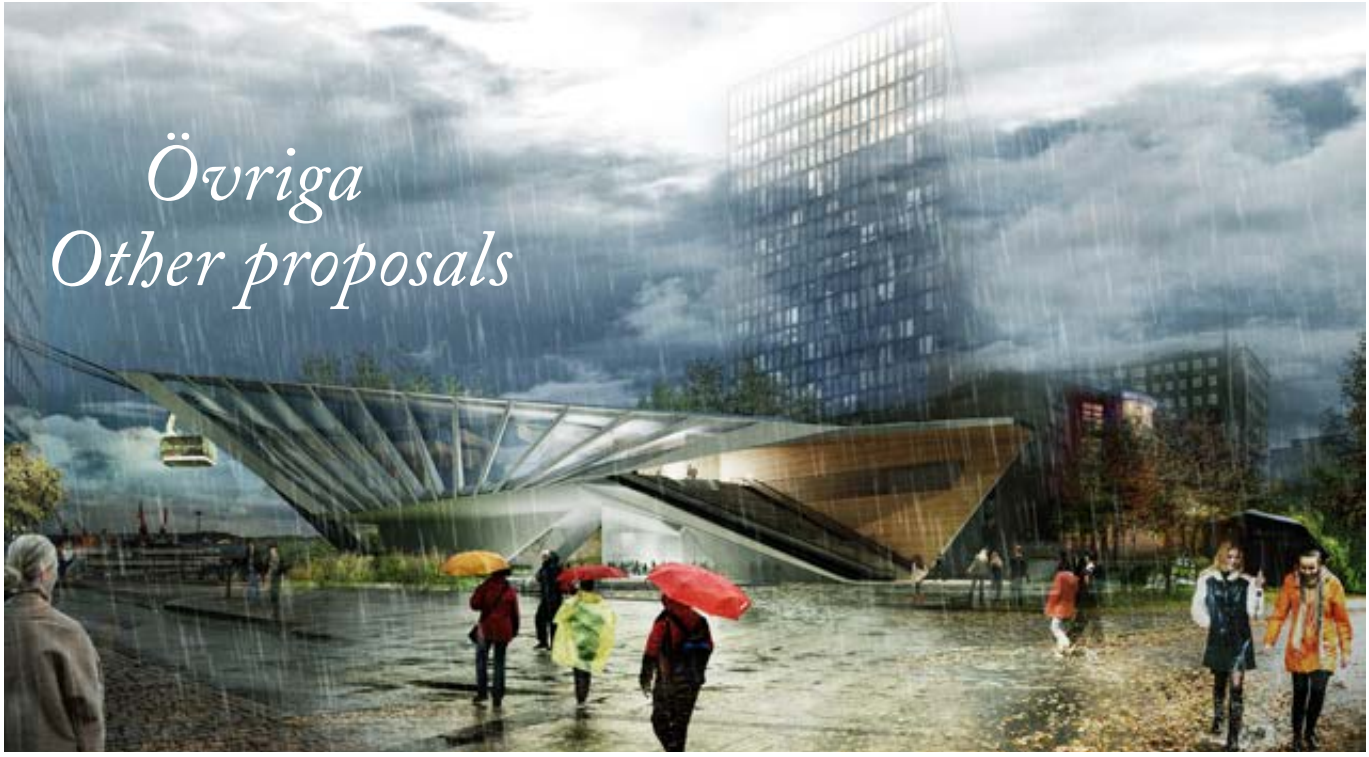


INTERMEDIATE STATION | GROUNDFLOOR PLAN



INTERMEDIATE STATION | PLATFORM PLAN

New Beacons



FLUX station Järntorget

FLUX

White Arkitekter AB: *Fredrik Källström, Sandra Schuur, Ulla Antonsson, Andreas Milsta, Kajsa Sperling, Andreas Sture*

Guy Nordenson and Associates: *Guy JP Nordenson, Elizabeth Hodges McQuade*

Diller, Scofidio+Renfro: *Ben Gilmartin, Kevin Rice*

Zenit Design AB: *Mats Huss, Kajsa Ericsson, Rolf van de Boel, Anna Mörk, Maria Mårefors, Kajsa Bobjer*

Cowi AB: *Johan Ström, Erik Frid*

HR&A Advisors: *Eric Rothman, Jordan Hare*

FLUX är ett elegant förslag med en fin skala och hög detaljeringsgrad. Gestaltningsmässigt har tornen och stationerna skilda uttryck och formspråk med en gemensam nämnare i form av betong i basen som övergår i stål. Både torn och stationer gör anspråk i stadsrummet och kräver sin plats och utrymme. FLUX har en hög ambition när det gäller social och miljömässig hållbarhet och resonemanget kring de som inte kommer att använda men ändå möta linbanan i sin vardag, de s.k ”non-users” är bra beskrivet men återfinns inte alltid i förslaget.

FLUX is an elegant proposal on a fine scale and with a high degree of detail. Design-wise, the towers and the stations have different expressions and idioms, with a common denominator in the form of concrete bases that transition into steel. Both the towers and stations claim attention and space in their urban surroundings.
FLUX has high ambitions for social and environmental sustainability. The reasoning about “non-users”—people who will not use the cable car but will still encounter it on a daily basis—is well described, but not always evident in the proposed solutions.

FLUX tornläge Lindholmen

TORNEN

Tornen är vackra med en slank organisk form, unika i sitt uttryck. Det finns anspelningar på Göteborgs historiska identitet som hamn- och varvsstad i utformningen av tornens gestalt genom att samspela med element som kranarna med en egen finstilt och dynamisk form.

Tornens kraftiga bas är tänkta att bli platser, möjligt att vistas på med konstruktionen som tak. I det fall man kan integrera tex en servering eller verksamhet skulle det vara positivt, men utan programmering anser juryn att det är tveksamt både utifrån ett trygghets- och stadsrumsperspektiv. I de fall där tornen kommer att placeras i eller i nära anslutning till trafik är basen svår att anpassa.

Tornen är utförda som en hybrid mellan betong och stål, med betong i basen som övergår i rostfritt stål i tornets övre del och i den förgrenade konstruktionen som bär linorna.

Juryn ser en fara i att konstruktionen troligtvis skulle behöva utföras i en grövre dimension vilket påverkar proportionerna, speciellt för de lägre tornen.

THE TOWERS

The towers are beautiful, with a slender, organic shape and a unique expression. Their form makes allusions to Gothenburg's historical identity as a harbor and shipyard by interacting with elements such as the harbor cranes to create a fresh, finely drawn and dynamic design.

The heavy tower bases are intended to be public spaces where people can gather under the roof formed by the structure above. If a restaurant or other business can be integrated into the space, this could be a plus, but without programming the jury feels dubious about this idea, both from a safety and an urban spaces perspective. The bases will be hard to adapt to situations where the towers must be placed in or close to traffic.

The towers are executed as a hybrid of concrete and steel, with concrete bases transitioning to stainless steel in the upper tower sections and the branched structures that carry the cables.

The jury is concerned that their dimensions probably need to be more robust, which would affect the proportions, especially for the lower towers.

STATIONERNA

Stationen har sitt egna uttryck och associerar till resandemiljöer och terminaler med sin riktning och form. Den skyddande ”sydvästen” är utförd i vit betong vid basen som övergår i en genombruten stålkonstruktion med ritsar som ger ett generöst överljus till perrongerna och som nattetid kommer att lysa som en lykta. Stationernas paviljongliknande och bearbetade karaktär signalerar att linbaneanläggningen är något speciellt och attraherar till att användas. Ett raffinerat grepp som kräver fritt utrymme för att nå sin fulla effekt.

Stationerna skapar en god koppling till sin omgivning speciellt vid Järntorget genom de delvis upphöjda parkytorna. Däremot ställer sig juryn tveksam till parkytornas användbarhet då de riskerar att försvåra passagen under och genom stationerna och ställer höga krav på skötsel och underhåll för att inte upplevas som otrygga.

Trots goda föresatser saknar förslaget det konceptuella anslaget och framstår som oflexibel och låst i sitt upplägg.

Förslagsställarna har själva indikerat att förslaget som det är utformat inte håller sej inom budget och det är en uppfattning som juryn delar.

THE STATIONS

The station has its own architectural expression and evokes transport environments and terminals through its direction and form. The white concrete base of the protective “sou’wester” is topped by an openwork steel structure whose channels provide generous overhead light to the platforms and which will shine like a lantern at night. The stations have a carefully cultivated, pavilion-like quality that signals the specialness of the cable car and invites people in. It is a refined approach that needs space around it for best effect.

The stations are successfully coupled to their surroundings, especially at Järntorget, through the use of partially raised park areas. However, the jury wonders how useful these areas will be. The risk is that they will impede passage under and through the stations, and without careful care and maintenance they may be perceived as unsafe.

In spite of good intentions, this proposal’s concept lacks impact and the plan seems inflexible and not open-ended enough.

The authors themselves have indicated that the proposal in its current form would go over budget, and the jury agrees.

FLUX station Lindholmen

300446 tornläge Lindholmen

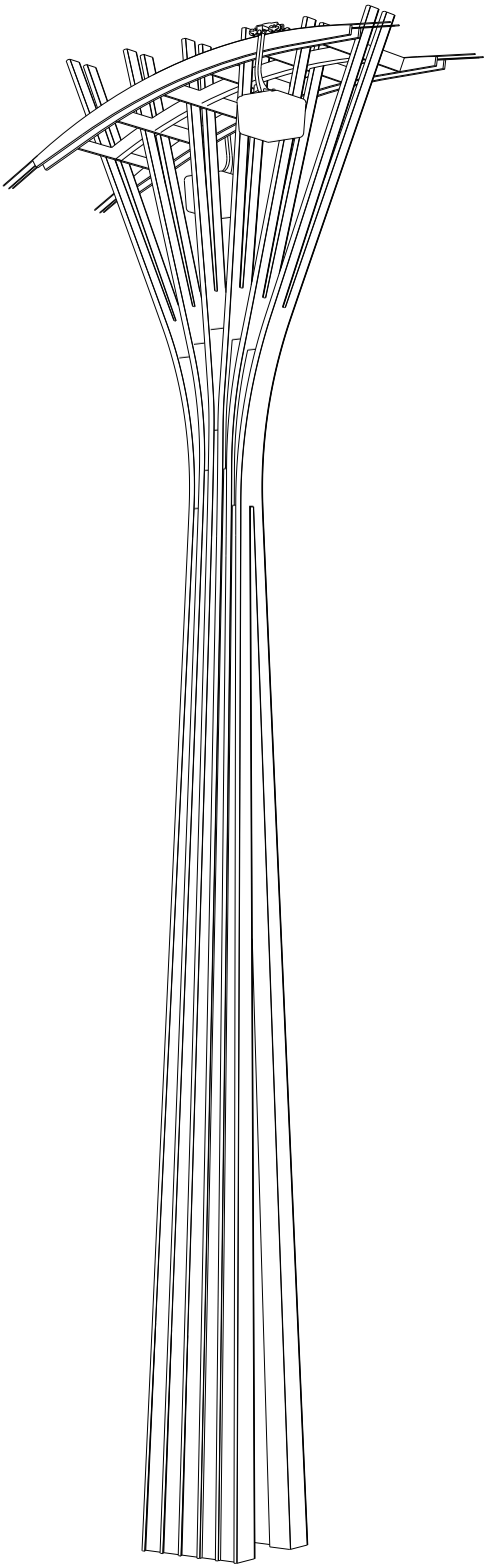
300 446

WilkensonEyre: *Jim Eyre, Simon Roberts, Guy Stewart, Jos Singer, Alex Desov, Flavian Berar, Rita Patel, Katherine Hubbard, James Smith, Joanna Rabadi, Yosuke Fukutome*

COWI: *Ian Firth, John Rees, Oliver Stross, Claire Taylor, Matthias Ludin, Callum Stewart*

Konceptet bygger på en stark idé om enkelhet och elegans med ett formspråk som upplevs avskalat och modernistiskt, både i stationer och torn men som sinsemellan inte har något tydligt släktskap. Ljussättningen är spännande och ger en extra dimension till både torn och stationer.

This concept is based on a strong concept of simplicity and elegance. The idiom of both the station and the towers feels minimalst and modernist, but there is no obvious kinship between the two. The lighting design is exciting and lends an extra dimension to both towers and stations.



THE TOWERS

The towers are monumental, with a tactile pilaster form. Their architectural expression may lack repeatability and it has no obvious connection to the city of Gothenburg. The vision is one of gracious, treelike sculptures growing out of the city below, but the towers feel slightly awkward and would probably require a more robust construction. The junction of tower and ground is natural and clean.

300 446 torn

TORNEN

Tornen är monumentala med en taktil pilasterform, med ett eget uttryck som kan vara svår att upprepa och som inte har någon självklar förankring till Göteborg. Förslagsställarens mål är graciösa trädliknande skulpturer som växer upp ur staden men upplevs något klumpiga och de behöver troligen ges en grövre konstruktion. Mötet med marknivån sker på ett naturligt sätt och ser enkelt ut.

300 446 station Järntorget

STATIONERNA

Stationerna är relativt anonyma i sin formgivning trots sin storlek och associerar snarare till en industriell anläggning än till en resandeanläggning. Byggnaden tar plats i stadsrummet utan att samspela med sin omgivning men bedöms p.g.a. sin enkla form som möjliga att bygga in i kommande exploatering.
Stationerna är upplyfta med entréer i markplan som kan upplevas som hukande under den utkragade övre våningen. Det är också långa avstånd mellan bytet av trafikslag oavsett hur bytespunkten utformas eftersom trapporna vänder 180 grader.

Det semitransparenta skalet av frostat glas ger ljusa miljöer inomhus och kommer att belysa omgivande stadsrum kvällstid men är tveksamt utifrån ett trygghetsperspektiv. Man anar skuggor inne i stationen men kan inte se in eller ut.
Det är få och robusta material i byggnaden men juryn saknar varma material närmast resenären.

Kring stationerna förädlas rummen med nya offentliga torg med radiella hårdgjorda ytskikt för att spegla stationernas strama geometri och rikta blicken mot entréerna. Vid Järntorget tillskapas en ny stor torgyta när genom att en del av Folkets hus rivs. Juryn anser dock att den föreslagna nya torgytan har en potential som inte tas tillvara eftersom den visuella kontakten med Järntorget föreslås avskärmas av växtlighet.

THE STATIONS

Despite their size, the stations have a somewhat anonymous design and evoke an industrial facility rather than a transport environment. The station structure takes up space without interacting with its urban environment, but its simple form would probably make it possible to incorporate into future development projects.
The stations are raised, with entrances at ground level that perhaps seem to crouch under the corbelled-out upper story. The stairs turn 180 degrees, creating long transfer distances between modes of transport, no matter how the transfer points are planned.

The semitransparent shell of frosted glass creates bright interior spaces and illuminates the city around it at night, but is dubious from a safety perspective. It is possible to make out shadows inside the station, but not to see in or out.
The building uses a small number of robust materials, but the jury would prefer warm materials closest to passengers.

The space around the station is enhanced by the addition of public plazas with radially paved areas that reflect the strict geometry of the stations and direct the gaze toward the station entrances. At Järntorget, a new large plaza is created by the partial demolition of the Folkets hus building. The jury feels, however, that the potential of the new plaza is not fully exploited, as proposed vegetation would screen the sightline to Järntorget.

Götebana station Järntorget

GÖTEBANA

BIG: *Bjarke Ingels, Jakob Lange, Hanna Johansson, Philip Rufus Knauf, Jakub Klimes, Riccardo Garrone, Anne Soby, Filip Radu, Ryohei Koike, Ovidiu Munteanu, Teodor Christian Fratila, Michel Gawron*

Marks Barfield Architects *Ian Crockford, Guilherme Ressel, Oscar Murray*

Burohappold *Paul Roberts, Erlend Scott, Mads Moller, Martin Henriksen, Martin Petersen*

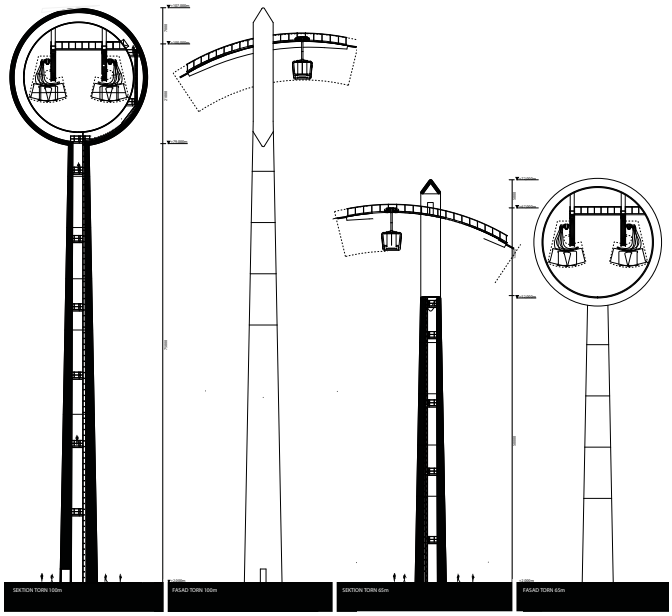
Gardiner & Theobald *Warwick Kendrick*

Götebana präglas av stor konsekvens i sin komposition med en tydlig idé med hög igenkänningsfaktor. Förslaget har ett lekfullt konceptuellt angreppssätt med den runda formen som går igen både i stationerna och tornen. De rundande formerna signalerar att det är något speciellt med linbanan och att åka med den. Förslaget är med sin tydlighet lätt att ta till sej men juryn anser att det uppvisar en rad brister vid en mer noggrann genomläsning.

The Götebana proposal is notable for its highly consistent composition, with a clear idea and high recognizability. The proposal has a playful conceptual approach, repeating round shapes in both the stations and the towers. The rounded shapes signal the specialness of the cable car and cable car travel. Because of its clarity, the proposal is easy to appreciate, but the jury feels that upon close examination it exhibits a number of flaws.

Förslagets ambition är att göra stationerna tillgängliga genom att skapa en sammanhängande offentlig plats ända fram till stationernas plattform. Detta föreslås ske genom att förändra topografin i anslutning till stationerna och höja den omgivande marken. I de lägen där stationerna ska inpassas i redan befintlig stadsstruktur kan en sådan markmodellering snarare öka barriäreffekten än minska den.

The proposal has the ambition of making the stations accessible by creating one single public space that extends all the way to the station platforms. To do so, it suggests changing the topography of the station sites to elevate the ground around the stations. In cases where the stations need to fit into a previously existing urban structure, this kind of landscaping seems more likely to increase the barrier effect than reduce it.



Götebana tornläge Lindholmen

TORNEN

Tornen har sin egna form som inte knyter an till någon specifik del av Göteborg men som skulle kunna bli ytterligare slagkraftig symbol för staden med sitt enkla formspråk.
Masterna består av en konisk pelare i ljus betong som avslutas med en stor ring med en diameter på 22 m som invändigt är klädda med samma keramiska material som stationernas insida. Konceptet känns tveksamt vid de låga tornen där proportionerna kommer göra att de upplevs som klumpiga.
Illustrationerna redovisar inte stag för tornsadlarna i ringarna som bedöms vara nödvändiga att tillföra vilket sannolikt kommer att påverka tornens uttryck.

Där tornen möter mark flyter dess bas ut och bildar en sömlös övergång till omgivningen. Tornens möte med marken ser enkelt ut, men svårt att se att det kommer tillföra så många sociala kvaliteter i stadsrummet.

Juryn gör bedömningen att tornens starka och statiska formspråk inte självklart tål att upprepas och framstå som attraktiva i staden på lång sikt. Designen är dessutom svår att upprepa och designen är svår att utveckla och förändra eftersom den är så färdigt i sitt koncept.

THE TOWERS

The unique form of towers does not reference any specific aspect of Gothenburg, but its simple idiom could make it a new and effective symbol of the city. The tower masts are tapering columns in light concrete, topped by large rings 22 meters in diameter clad on the inside with the same ceramic material used in the station interiors.

It is doubtful whether this concept will work for the short towers, as the resulting proportions will create an awkward impression. The illustrations do not show stays for the tower saddles within the rings, which are judged to be necessary additions and will probably affect the architectural expression of the towers.

The tower base flares out as it meets the ground, forming a seamless transition with its surroundings. The junction of tower and ground looks clean, but it is hard to see how it could add many social elements to the urban space.
In the estimation of the jury, the strong and static tower idiom may not prove repeatable nor look attractive in the city over the long term. The design is also difficult to repeat and difficult to develop and adapt, precisely because its concept is so complete.

Götebana station Lindholmen

STATIONERNA

Stationerna har en enkel form med en tydlig idé där golv, väggar och tak har samma keramiska material i en röd ljus kulör för att omsluta resenären och tekniken. Utsidan är utförd i platsgjuten betong och juryn tror att det kan vara en fin kontrast mellan den släta ljusa utsidan och den varma blanka insidan. Stationens storlek är dock problematisk för en så avskalad gestaltning. Utformningen hade kommit bättre till sin rätt för en mindre byggnad. Nu riskerar stationerna att upplevas som slutna och dominerande med långa döda fasader.

Järntorgets station anpassas till befintlig bebyggelse och har en visuell koppling till torget och men får på det sättet en definitiv baksida mot både Folkets hus och den nya bebyggelsen vid Masthuggskajen. Höjdskillnaden mellan perrongen och omgivande mark tas upp genom en nivellerad kulle med långa trapplopp. Förslaget saknar rulltrappa vilket väsentligt försämrar tillgängligheten.

Den relativt slutna volymen försvårar också orienterbarheten för resenären inifrån och ut och omvänt. Lokaler i stationsbyggnaden är inåtvända och utnyttjar inte de stråk som staden genererar vilket är viktigt för att resenärsservicen ska kunna överleva.

Mellanstationen vid Lindholmen är justerad i plan och sektion för att på så sätt kunna sänka perrongerna och få en lättare anslutning till omgivande mark. Trots det är stationens relation till det utritade gångnätet otydlig på grund av sin form och riskerar att skapa en barriär.

THE STATIONS

The stations have a simple form with a clear concept in which floors, walls and ceilings are of the same light red ceramic material that encircles passengers and technology alike. The exteriors are of concrete cast in situ and the jury believes the contrast between the smooth, light exterior and the warm, glossy interior would be attractive. The station size is problematic, however, for such a minimalist design. The shape would have worked better for a smaller structure. As planned, the stations risk being experienced as closed-off and too dominant, with long, dead facades.

The Järntorget station is adapted to the existing buildings and has a sightline to the public square. This, however, gives the building a definite rear side that faces both Folkets hus and the new buildings at Masthuggskajen. The height difference between the platform and the ground is bridged by a terraced hill with long flights of stairs. The proposal does not include an escalator, which significantly reduces accessibility.

The relatively closed volume also makes it harder for passengers inside to find their way out, and vice versa. Business premises in the station face inwards and do not exploit the thoroughfares generated by the city, which is important for the financial survival of passenger services.

The plan and section of intermediate station at Lindholmen are adjusted to accommodate lower platforms and make ground access easier. In spite of this, because of its form, the relationship of the station to the outlined pedestrian network is unclear, which risks creating a barrier.

västtrafik
Göteborgs Stad
Sveriges Arkitekter