

# Juryutlåtande Norrköpings nya centralstation



## INNEHÅLL

OM TÄVLINGEN	3
Syfte och uppgift	3
Genomförande av tävlingen	5
Bedömningskriterier	7
GENERELL BEDÖMNING AV FÖRSLAGEN	8
VINNANDE FÖRSLAG	11
INDIVIDUELL BEDÖMNING AV FÖRSLAGEN	
Railway Renaissance	14
Stationsväven	17
Framtidsvågen/Framtidsvägen	21
Norrköping väver vidare	24

Nu är arkitekttävlingen om Norrköpings nya centralstation avgjord. Med det vinnande förslaget *"Railway Renaissance"* får Norrköping en väl bearbetad och vacker stationslösning med en tydligt disponerad stadsmiljö runt om. Den sedan tidigare planerade järnvägsbron, som blir ett dominerande inslag i stadsbilden, får en mjukt böljande undersida och rundade stationshallar som bjuder in besökaren och gör det lätt att orientera sig i bytespunkten under bron. Juryn menar att *Railway Renaissance* har potential att bli ett landmärke i staden, där järnvägsbron och dess plattformstak bildar en stark helhet. *"Railway Renaissance* har löst mötet mellan järnvägen och staden på ett fint sätt." säger juryns ordförande Josef Erixon. Nu följer bearbetning av förslaget i samarbete mellan kommunen och vinnande arkitektteam, i samverkan med Trafikverket och Jernhusen.

## OM TÄVLINGEN

**Norrköpings kommun har arrangerat en inbjuden arkitekttävling för fyra team om gestaltning av Norrköpings nya centralstation och stadsmiljön intill, i samarbete med Sveriges Arkitekter.**

Norrköpings innerstad står inför en stark tillväxt under de kommande 50 åren. En stor del av expansionen kommer att ske norr om centrum, i utvecklingsområdet Södra Butängen. Norrköpings nya centralstation ska byggas i samband med att den nya järnvägen Ostlänken leds in genom staden, på sin väg mellan Järna och Linköping där länken ansluter till befintligt järnvägsnät.

Prognosen är att antalet resenärer dubbleras, från 12 600 idag till 25 000 per dygn runt 2035. Inom tävlingsområdet planeras för ca 2 000 bostäder och dessutom för ungefär 150 000 kvadratmeter verksamhetsyta i och runt om centralstationen.

Kommunen tog 2020 beslut om att Ostlänken ska gå i upphöjt läge på en järnvägsbro genom Norrköping. Den kommer att vara ca 1000 meter lång, 90 meter bred, och ligga 100 meter norr om den befintliga järnvägen som rivs. Motivet till beslutet var att inner-

staden och den nya stadsdelen norr om järnvägen ska hänga ihop på gatuplan så att man kan gå fritt under järnvägsbron.

Grundstrukturen för området som visas i planprogrammet för Södra Butängen och Johannisborg har varit en förutsättning i tävlingen. Planprogrammet slår fast att Norrköpings befintliga rutnätsstad ska förlängas norrut till den nya järnvägsbron, under den och vidare norrut, så att en ny stadsdel bildas.

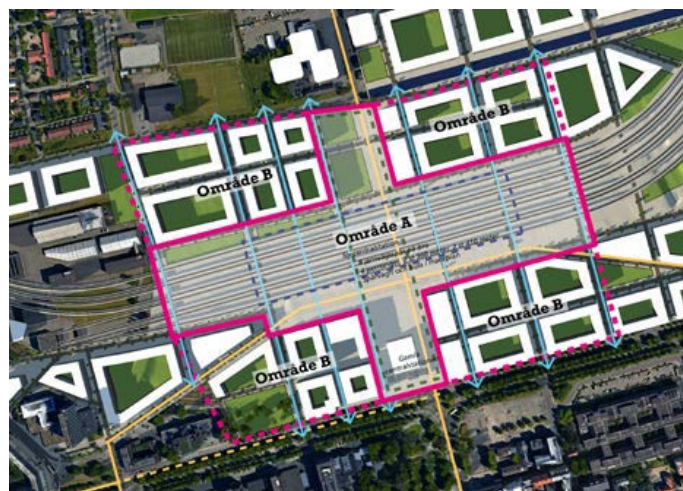
### **Tävlingens syfte, mål och uppgift**

**Norrköpings kommun har valt att arrangera en tävling för att få in förslag på övergripande gestaltning av centralstationen under och intill den nya järnvägsbron, samt för stadsmiljön omkring. Efter tävlingen är kommunens avsikt att låta teamet bakom det vinnande förslaget få i uppdrag att ta fram ett gestaltningsprogram och en förprojektering av området.**

Visionen för centralstationen är att den ska ha en karaktärsstark utformning och bli ett landmärke som stärker Norrköpings identitet.

Målen med tävlingen är att centralstationen ska främja ett hållbart resande och vara väl integrerad med Norrköpings gatustruktur med anor från 1600-talet. Stadsmiljön i hela tävlingsområdet och inte minst under järnvägsbron, ska vara lika attraktiv och trygg för resande som för stadens alla invånare och besökare.

Tävlingen föregås av en prekvalificering och genomförs på svenska. Startdatum var startmöten med teamen den 12 september 2023 och avslutades den 8 december 2023. Av de drygt 40 tävlingsteam som lämnade in intresseanmälan för att delta i tävlingen, valde en urvalsgrupp med tjänstepersoner från kommunen ut fyra team som bjöds in att delta.



**Tävlingsuppgiften omfattar två olika områden, A och B.**

Område A har varit den huvudsakliga uppgiften enligt tävlingsprogrammet och gäller ett koncept och övergripande gestaltning av centralstationen och stadsmiljön intill. I begreppet centralstation ingår bytespunkten som placeras på, under och intill järnvägsbron. Den blir en intensiv ny omstigningsplats mellan tåg, lokalbuss, regionalbuss, spårvagn, cykel och bil.

All allmän plats under och intill järnvägsbron, såsom platser, stråk och gator, ingår också i område A, liksom utformning av de två centralparkerna norr och söder om by-

tespunkten, samt gatorna norr och söder om järnvägsbron. Den södra parken ligger mellan nya och gamla stationen, och den norra ligger norr om nya centralstationen.

Ny användning ska också föreslås för den gamla stationsbyggnaden från 1866, som ritades av Adolf W Edelsvärd och är ett statligt byggnadsminne. En tillbyggnad om 500-1000 kvadratmeter ska visas. Den kan vara delvis öppen, och placeras mot eller nära byggnaden och få en publik funktion för att göra stationsbyggnaden till en integrerad del av stadsmiljön.

Område B ingår i tävlingsuppgiften och omfattar att visa gestaltungsprinciper för allmän plats, stadskvarter med bebyggelse och lokaler samt gårdsmiljöer runtom område A. Denna del är med för att få in idéer för stadens helhet, men är inte den huvudsakliga uppgiften.

Det ingår inte i tävlingsuppgiften att detaljgestalta en stationsbyggnad, eller att konstruera järnvägsbron. Översiktlig ge-

staltning av hela nya centralstationen med tillhörande funktioner, fullt integrerad med det lokala kollektivtrafiknätet och omgivande stad, ska dock föreslås (se område A). Järnvägsanläggningens plattformsmiljöer och järnvägsbrons tak och bullerskydd ingår, medan brons fria höjd och järnvägsspårens och plattformarnas placering är låsta förutsättningar. Plattformförbindelser och pelarlågen får justeras i om team kan visa mervärden.



## GENOMFÖRANDE AV TÄVLINGEN

### Deltagande arkitektteam och förslagets namn:

- Team: Byrån för Arkitektur & urbanism – BAU, Kengo Kuma & Associates, Masu Planning  
Förslag: Framtidsvågen/Framtidsvägen
- Team: Elding Oscarson, Kragh-Berglund, UrbanWorks, Urban Creators, DIFK Florian Kosche. Förslag: Stationsväven
- Team: Grimshaw International Limited, Tengbomgruppen, Arris, Tyréns Sverige  
Förslag: Norrköping väver vidare
- Team: Wingårdh Arkitektkontor, Fredriksson Arkitektkontor, Bogl, Sigma Civil.  
Förslag: Railway Renaissance

### Förslagen har bedömts av en jury bestående av:

- Sophia Jarl, kommunstyrelsens ordförande, Norrköpings kommun
- Olle Vikmång, oppositionsråd, 2:a vice ordförande kommunstyrelsen, Norrköping
- Karin Milles, stadsarkitekt Norrköping, arkitekt SAR/MSA
- Josef Erixon, projektledare för Ostlänken, Norrköping, planeringsarkitekt FPR/MSA
- Johan Folkesson, chefsarkitekt Trafikverket, landskapsarkitekt LAR/MSA
- Daniel Palm, senior projektledare Trafikverket, Ostlänken genom Norrköping
- Maria Hägerdal, affärsutvecklare, Jernhusen
- Jenny B. Osuldsen, landskapsarkitekt MLArch, MNLA, utsedd av Sveriges Arkitekter
- Lars Johan Tengnér, arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter

Jury har också haft stöd av referensgrupper med ett stort antal sakkunniga från kommunen, Trafikverket, Jernhusen och Östgötatrafiken. Samarbetet i referensgrupperna har lagt en god grund för fortsatt samarbete i projektet. Referensgrupperna har utvärderat följande sakfrågor:

- Bytespunkten, resenärsmiljö och trafiklösningarnas funktion
- Stadsmiljö, arkitektur och kulturmiljövården
- Framtidssäkring, klimatanpassning
- Konkurrenskraft och identitet
- Tekniskt och ekonomiskt genomförande

Jurygruppens processledare har varit Åsa Bexelius, landskapsarkitekt, Sveriges Arkitekter. Tävlingsfunktionär har varit Madelén Boström, upphandlare på Norrköpings kommun.

### Bedömningsprocessen

Jury har under bedömningstiden haft ett startmöte och fyra heldagsmöten till sitt förfogande med tid för inläsning och analys mellan mötena. Gemensamt platsbesök har genomförts. Representanter från referensgrupperna har presenterat sina slutsatser för jury. Det är med engagemang och inlevelse som jury har studerat förslagen för att se hur väl de uppfyller tävlingens mål och kriterier.

Förslagen har från 6 februari funnits tillgängliga på Norrköpings kommuns hemsida. Från 6 till 26 februari var de utställda i kommunhusets reception. De finns även på [arkitekt.se](http://arkitekt.se).

## BEDÖMNINGSKRITERIER

Jury har granskat och bedömt förslagen utifrån de kriterier som ställs upp i tävlingsprogrammet. Jury har gjort en sammanvägd bedömning utifrån alla kriterier. I tävlingsprogrammet ställdes även en rad krav och önskemål som de tävlande skulle uppfylla.

### Framtidens bytespunkt, resenärsmiljö och järnvägstrafik

Hur väl förslaget:

- Visar en centralstation som möjliggör ett modernt, effektivt resande med korta bytestider och attraktiv helhetsupplevelse.
- Visar en centralstation som är väl integrerad i stadens struktur, med god orienterbarhet och optimerade trafikflöden med minimera de risker för konflikter mellan olika trafikslag och stationsfunktioner.
- Visar en centralstation som är anpassningsbar över tid och som kan möta framtida kapacitetsbehov och sätt att resa.

### Stadsbyggnad och arkitektur för levande offentliga rum och socialt värdeskapande

Hur väl förslaget:

- Visar en välkomnande, spännande och representativ arkitektur som stärker Norrköpings identitet.
- Visar hur publika stråk, torg/parker och lokaler i gatunivå möjliggör en fysiskt och socialt sammanhängande stadsdel som är en trygg och säker mötesplats för alla under dygnets alla tider. Det inkluderar miljöer intill och under järnvägsbron.
- Visar hur befintlig järnvägsstation och dess kulturmiljö lever vidare och får ett nytt liv som publik mötespunkt.

- Visar hur volymkompositionen nyttjar platsens unika potential och ger levande offentliga rum och socialt värdeskapande.

### En framtidssäkrad centralstation och stadsdel

Hur väl förslaget:

- Visar en resilient stadsdel med förutsättningar för att möta framtida extremväder som värmeböljor och skyfall och säkrar samhällsviktiga funktioner och passager samt skapar mervärden i stadsbilden.
- Visar hur de offentliga miljöerna utformas med identitetsbärande grönstruktur med friytor som fungerar över tid.
- Visar ett förslag som med struktur och materialval bidrar till ett lågt klimatavtryck.

### En hållbar centralstation och stadsdel med genomförbara samhällsnyttiga lösningar

Hur väl förslaget:

- Möjliggör en blandning av bostäder, verksamheter, arbetsplatser, bytesfunktioner och målpunkter som stärker Norrköpings konkurrens kraft och identitet.
- Kan genomföras inom given tidplan och med kostnadseffektivitet, utan att ge avkall på de kvaliteter som i övrigt utgör bedömningskriterier.

## GENERELL BEDÖMNING AV FÖRSLAGEN

Juryn generella slutsatser av tävlingen är i stora drag att:

**Tävlingsuppgiften är bred, inget förslag är starkt i alla delar**

Tävlingsförslagen tar fasta på olika delar av den breda uppgiften, vilket har varit en utgångspunkt i juryns bedömning. Samtliga team har tolkat uppgiften på ett förtjänstfullt sätt och lämnat in mycket innehållsrika förslag. Samtidigt är inget förslag starkt i alla delar.

Förslagets största förtjänster ligger i olika delar. Medan *Stationsväven* visar den mest inlevelsefulla och upplevelserika landskapsgestaltningen, anser juryn att *Railway Renaissance* är starkast på centralstationens disposition och utformning. *Framtidsvågen/Framtidsvågens* stora styrka är utformningen av kvarteren i område B, medan *Norrköping väver vidare* har en kompetent och effektiv trafiklösning i bytespunkten.

I bedömningen har juryn behövt prioritera, och har i första hand sökt efter ett starkt grepp och bästa möjli-

ga grunddisposition att arbeta vidare med för område A, tävlingens huvuduppgift.

**Placering av byggnader och verksamheter under järnvägsbron är central för att miljön ska upplevas trygg och lätt att hitta i**

Juryn har i sin bedömning lagt stor vikt vid hur förslagen särskiljer sig när det gäller omsorg om de som vistas under bron. Hur upplevs bron från sidan och underifrån? Hur har ytorna disponerats? Kan resenären få överblick, hitta sin buss, parkera sin cykel nära tåget? Känns det tryggt, är belysningen god?

Generellt har förslag där stationsfunktionerna har samlats i ett fåtal större byggnader under bron bedömts som bättre än de med många mindre och utspridda byggnader. Samlade volymer gör miljön tryggare genom att färre mörka hörn uppstår och det blir enklare att orientera sig. Oavsett lösning är överskådlighet viktigt, både för orienterbarhet och trygghet.

*Norrköping väver vidare* har en samlad byggnad under



RAILWAY RENAISSANCE. Förslagsställare: Wingårdh Arkitektkontor, Fredriksson Arkitektkontor, Bogl och Sigma Civil.



bron som är bra för verksamheterna. Den stora stationshallen och bussterminalen ger dock en storskalig miljö. Placeringen av små utspridda kommersiella lokaler för pop up-verksamheter längs viadukten bedöms som svåra att förvalta.

*Stationsväven* bygger på en strikt kvartersstruktur såväl runtom som under bron. Kvartersstrukturen samlar stationsfunktioner och verksamheter, men med en inre gata under bron blir orienterbarheten försvagad och funktionerna blir mer uppdelade än samlande. Kvarten under bron ger också ett slutet intryck.

*Framtidsvågen/Framtidsvägen* har stationsfunktioner och verksamheter utspridda i mindre enheter som anses svåra att förvalta och försvagar orienterbarheten. En aktivitetspark under västra delen av bron är en intressant idé för att befolka miljön under bron.

*Railway Renaissance* har samlade volymer under bron som är bra för stationsfunktioner och verksamheter. De rundade formerna som vänder sig mot alla sidor ger en överskådlighet och skapar bra överblick för resenärer och besökare. Omsorgen om utformningen

av brons undersida skapar goda förutsättningar för en trivsamt miljö under bron.

### **Placeringen av stationshallar och plattformsförbindelser i relation till Drottninggatan har betydelse för stadslivet och för att ge korta gångavstånd**

Hur centralstationen möter gatorna under bron har också stor betydelse för att miljön ska upplevas trygg och lätt att hitta i. Kollektivtrafiken ska ha hög framkomlighet på Drottninggatan och resenärer ska ha lätt att röra sig genom stationen.

Förslagen visar två olika principer för hur den nya centralstationen möter stadens nord-sydliga huvudgata Drottninggatan som förlängs norrut under bron. I två av förslagen ligger alla huvudsakliga plattformsförbindelser, rulltrappor, trappor och hissar, på samma sida om Drottninggatan. Dessa två förslag är *Stationsväven* och *Framtidsvågen/Framtidsvägen*.

I *Railway Renaissance* och *Norrköping väver vidare*, har plattformsförbindelserna i stället placerats på ömse



STATIONSVÄVEN. Förslagsställare: Elding Oscarson, Kragh-Berglund, UrbanWorks, Urban Creators och DIFK Florian Kosche.



sidor om Drottninggatan. Det har fördelen att stora flöden av resenärer riktas väster- och österut upp mot de två olika tåglägena på de 400 meter långa tågplattformarna. Eftersom Drottninggatan ligger mitt emellan dessa tåglägen har plattformsförbindelsernas placering stor betydelse för gångavstånden.

En annan fördel med placeringen är att det ger liv till gatan och att färre resenärer måste korsa Drottninggatans spårvagnsspår.

### Prövningen av tak över järnvägen har givit värdefull information

Den ursprungliga uppgiften i tävlingsprogrammet gällande tak var att föreslå en översiktlig idé för plattformstak, väder- och bullerskydd. På tävlingens startmöten 12 september tog flera team initiativ till att få pröva att sammanbinda bullerskydd och plattformstak över järnvägsspåren, eller att göra ett sammanhängande tak över hela plattformsområdet. Arrangören valde att i ett PM efter startmötet öppna upp för detta, förutsatt att teamen kunde beskriva mervärden med ett större tak och att förslagen inte skulle stå och falla med en sådan lösning. PM:et förtydligade att taken måste vara rimliga med avseende på kostnad och konstruktion, och att plattformstak och bullerskydd inte ingår i budgeten för bytespunkten.

Alla förslag visar mer eller mindre stora takkonstruktioner över järnvägsbron och plattformarna, men *Railway Renaissance* har satsat på en enklare lösning med enbart tak över plattformarna. Vid utvärdering har taken givit värdefull information till jury och referensgrupper, men de har inte varit avgörande i juryns samlade bedömning och beslut.

Slutsatsen från bedömningen är att de stora taken inte är genomförbara resursmässigt eller konstruktivt. Sammanfattningsvis visar utvärderingarna att tak kräver en hel del anpassningar för att vara genomförbara, oavsett vilken lösning som väljs. Vidare är en rimlig väg framåt att satsa på omsorgsfullt utformade plattformstak och bullerskydd snarare än på ett tak över hela järnvägsbron.

### Exploateringsnivån har inte varit avgörande, den går att utveckla i alla förslag

Exploateringsnivån har inte varit ett bedömningskriterium i tävlingen, men tävlingsprogrammet gav en ungefärlig inriktning om hur många bostäder och hur mycket verksamhetsyta som ska finnas i tävlingsområdet.

Referensgrupperna har vid analys av förslagen funnit att *Framtidsvågen/Framtidsvägen*, har avsevärt lägre täthet än andra förslag. *Norrköping väver vidare* har



NORRKÖPING VÄVER VIDARE. Förslagsställare: Grimshaw International Limited, Tengbomgruppen, Arris och Tyréns Sverige.

mycket hög täthet. *Stationsväven* och *Railway Renaissance* visar en täthet i linje med programmets inriktning. Siffrorna har inte varit avgörande för juryn, som menar att tätheten kan anpassas i alla förslag och får studeras vidare i fortsatt process.

### Tre olika förhållningssätt till den gamla stationsbyggnaden

I förslagen visas tre olika förhållningssätt till den gamla stationsbyggnaden, som ska bevaras men få ny funktion.

I två av förslagen, *Stationsväven* och *Norrköping väver vidare*, visas en större tillbyggnad direkt mot stationens norra fasad. I *Framtidsvågen/Framtidsvägen* har ett järnvägsliknande skärmtak placerats mot samma fasad. En ny portik öppnas också genom den gamla byggnaden så att en promenadaxel uppstår från Norra Promenaden genom gamla stationen och södra parken, till nya centralstationen. *Railway Renaissance* har endast fristående paviljonger i parken, men ingen tillbyggnad mot det gamla stationshuset. Liksom *Framtidsvågen/Framtidsvägen* har *Railway Renaissance* en ny portik genom byggnadsminnet.

De olika förhållningssätten har på ett intressant sätt belyst olika möjligheter för den gamla stationsbyggnaden. Juryn anser att många frågor behöver utredas noga i fortsatt process.

### Idéer om återbruk och gröna hållbara stadsmiljöer

Förslagets gröna stadsmiljöer och deras förmåga att stå emot effekter av klimatförändringar och extremväder har studerats. Juryn vill särskilt framhålla de ekologiskt hållbara lösningarna i *Stationsväven* och i *Framtidsvågen/Framtidsvägen*, såsom torg, platser och gator med markytor som låter regnvatten infiltrera, och trädgrupper och stora planteringar som ger ökad biologisk mångfald.

Generella jämförelser har även gjorts av förslagets materialåtgång, som är större i de förslag som har stora plattformstak och inglasade vindskydd.

Både *Stationsväven* och *Railway Renaissance* ger intressanta idéer om att upprätta en materialbank för demonterade material från området. Råls, fackverksstolpar från järnvägen och granit är exempel på material att återanvända. Två av förslagen har också en tanke om återbruk av de befintliga perrongtaken i den södra parken.

Materialbanken kan även ge arbetstillfällen, föreslår *Railway Renaissance*. Juryn rekommenderar kommunen att utvärdera förslagen och göra en inventering av material inför byggandet av centralstationsområdet.



FRAMTIDSVÅGEN/FRAMTIDSVÅGEN. Förslagsställare: Byrån för Arkitektur & urbanism – BAU, Kengo Kuma & Associates och Masu Planning.

## VINNANDE FÖRSLAG

Efter avslutad bedömning har juryn beslutat att utse **Railway Renaissance** till vinnare i projekttävling om gestaltning av Norrköpings nya centralstation och dess närmaste stadsmiljö. Juryn rekommenderar att förslaget läggs till grund för fortsatt arbete med centralstationsområdet och att den vinnande förslagsställaren ges i uppdrag att utveckla och fördjupa förslaget i samarbete med Norrköpings kommun, i samverkan med Trafikverket och Jernhusen.

Juryn vill rikta ett varmt tack till alla tävlingsdeltagare! Samtliga team har gjort relevanta analyser av platsen och redovisat intressanta och utvecklingsbara förslag för den komplexa stadsbyggnadsuppgiften. Det stora engagemang och arbete som lagts ner av de tävlande har utgjort ett betydelsefullt underlag för jurygruppens diskussioner och har gjort bedömningsprocessen lärorik för samtliga inblandade. Tillsammans utgör förslagen ett brett kunskapsunderlag för utvecklingen av Norrköpings nya centralstation.

Norrköping 2024.03.15

*Josef Erixon*

*Jenny B. Osuldsen*

*Johan Folkesson*

*Daniel Palm*

*Maria Hägerdal*

*Lars Johan Tengnér*

*Sophia Jarl*

*Olle Vikmång*

*Karin Milles*









**INDIVIDUELL BEDÖMNING**  
av förslagen

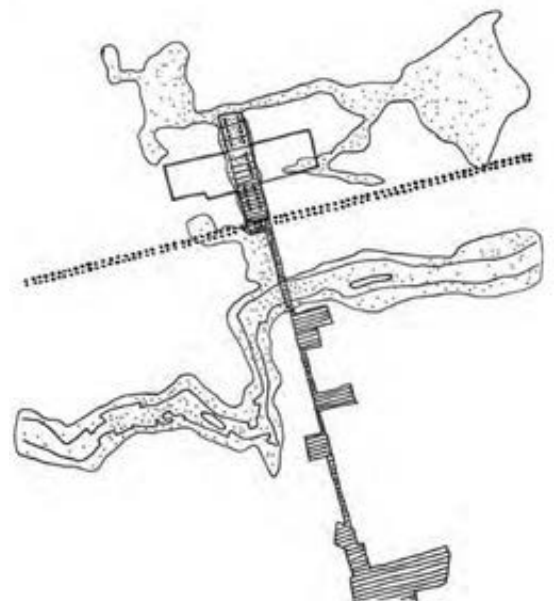




## Vinnare: RAILWAY RENAISSANCE

Förslagsställare: Wingårdh Arkitektkontor  
Fredriksson Arkitektkontor  
Bogl  
Sigma Civil

Med Railway Renaissance får Norrköping en resandets arkitektur som står sig under lång tid och blir en bra startpunkt för utvecklingen av Södra Butängen. Förslaget visar en stilig och enkel disposition av stationshallar, trafiklösning, platser och stråk i den nya centralstationen, som rätt genomförd blir en livfull plats i staden. Genom att lägga stor omsorg vid utformningen av järnvägsbrons kanter och undersida ges människor som vistas under bron en trivsam och trygg upplevelse. Stadsdelarna norr och söder om järnvägen binds väl samman med breda öppningar som ger god sikt under bron. Den gamla stationsbyggnaden införlivas på ett självklart sätt i stadsväven med hjälp av en klassiskt stram park, som blir en elegant fortsättning på pärlbandet av äldre parker i söder.





Juryn anser att Railway Renaissance är starkast av alla förslag på centralstationens bytespunkt och utformningen av stadsmiljön under bron. Därmed svarar förslaget på tävlingens huvudfråga: hur kan miljön runt järnvägsbron, som blir ett dominerande inslag i stadsbilden, göras på bästa sätt? Sammantaget anser juryn att Railway Renaissance har bäst potential av alla förslag att utvecklas till en fin helhet för centralstationen.

### Mjukt formad bro blir ett nytt unikt byggnadsverk i Norrköping

Railway Renaissance är det enda förslaget som inte har fokuserat på ett stort tak över järnvägsbron och plattformarna. I stället har förslagsställarna vänt på perspektivet och gestaltat ett offentligt rum för vistelse och genomströmning under bron, med en vacker broudersida som tak. Den mjukt böljande och träklädda undersidan, och brokanterna som sveps upp mot staden, är särpräglade och ger goda förutsättningar för en trygg och trivsamt upplevelse under bron.

De låga, svängda plattformstaken i trä är rimliga i storlek och bildar tillsammans med bronns kurviga undersida en helhet. Slitsar mellan de olika brodelarna släpper ner värdefullt dagsljus till de som vistas under, och ger möjlighet till effektiv ljussättning som accentuerar kurvaturen.



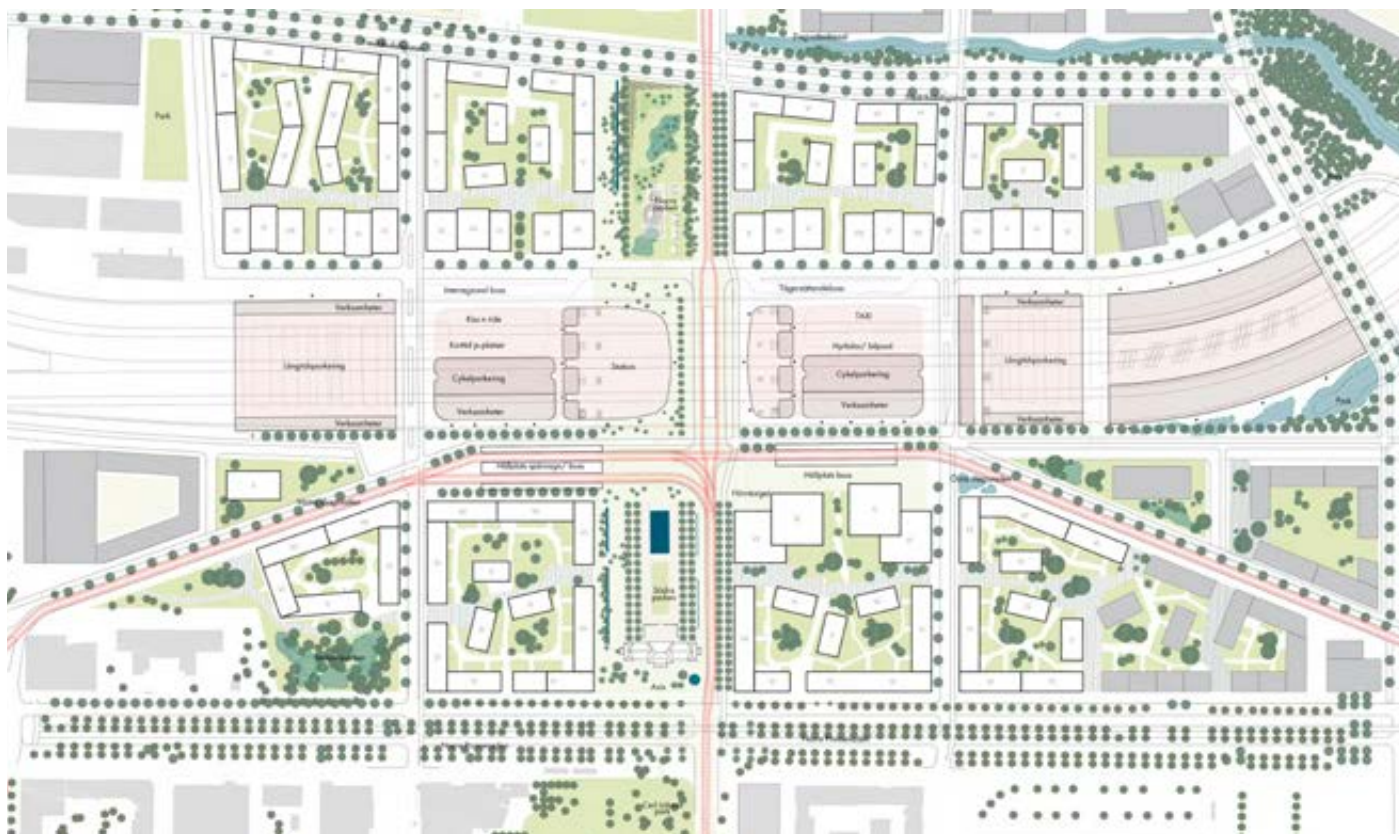
### Ordning och reda. En bytespunkt som välkomnar människor och gör det lätt att resa

Bytespunkten i Railway Renaissance har en tydlig och ren disposition vilket gör att människor enkelt och lätt kan resa och byta mellan tåg, buss, spårvagn, cykel och bil. Rätt trafikslag ligger i rätt läge, men busslösningen behöver utvecklas med fler hållplatser.

Under bron blir det enkelt att orientera sig mellan väntytter, stationsfunktioner, cykelparkeringar och de olika transportsätten. De generösa glasfasaderna och rundade hörnen på stationshallarna bjuder in människor under bron. Drottninggatan blir som en artär i stadsväven med en bred passage mellan stationshallarna som tillåter fri sikt.

Centralstationens grundstruktur tillåter anpassningar över tid. Nya stationshallar kan vid behov enkelt fogas till de som har byggts först.





### Fin relation mellan den gamla stationsbyggnaden och nya centralstationen, men sämre mot Norra Promenaden

Axeln mellan gamla och nya stationen är en av förslaget styrkor och ska behållas och utvecklas i fortsatt process. Sett från den nya centralstationen blir Edelsvärds stationsbyggnad ett vackert och relevant fondmotiv på andra sidan den klassiskt utformade södra parken. Valet att placera paviljonger mellan parkens dubbla trädtrader, i stället för en tillbyggnad direkt mot fasaden, är ett klokt sätt att addera publika funktioner samtidigt som ett respektfullt avstånd hålls till den äldre byggnaden.

Kontakten mellan gamla stationsbyggnaden och Norra Promenaden söder om denna är dock sämre, då höga kvarter kommer väl nära stationen på ömse sidor. Det behövs en bättre anpassning av intilliggande kvarter för att göra byggnaden mer synlig från söder.

I Railway Renaissance har alla tillbyggnader till den gamla stationsbyggnaden tagits bort, vilket är ett avsteg från tävlingsprogrammet som inte bedöms möjligt att genomföra på grund av byggnadsminnesklassningen.

### Landskapsgestaltningen och kvarteren runt centralstationen

Förslaget beskriver en överordnad idé om ett pärlband av parker längs Drottninggatan. Södra parkens strama



form är ett elegant sätt att skapa samhörighet mellan den nya parken och Carl Johans park och Järnvägs-parken söder om den gamla stationen. Parken har en tilltalande enkelhet och liknar ett klassiskt parktorg med upphöjd vattenspegel och gräsyta. Programmeringen och växtgestaltningen är dock alltför ensidig och behöver utvecklas.

Norra parken är mer brokig med friare former, olika typer av planteringar och spännande platser att upptäcka. Det är ett tilltalande grepp att parkerna söder och norr om den nya centralstationen skiljer sig åt i sin utformning. På så vis blir de två unika, nya pusselbitar i förlängningen av innerstaden och ett fint komplement till varandra.

Förslaget svagare delar består enligt juryn av kvarteren på sidorna om centralparkerna, och av landskaps-





gestaltningen av parker, gator och stråk. Förslaget skulle tjäna på att stadsmiljöerna får en mer varierad grönska och mer inbjudande utformning. Kvarteren är för storskaliga och känns inte igen från innerstadens övriga rutnätskaraktär med väl avgränsade kvarter. Stora halvöppna kvarter med otydlighet mellan privat och offentlig mark lämpar sig inte i det som kommer att bli en av de mest centrala delarna av Norrköping.

### Hållbarhet

Railway Renaissance föreslår ett cirkulärt förhållningsätt till platsens befintliga materialresurser vilket uppskattas av juryn. Materialanvändningen blir enligt en översiktlig bedömning även mindre än i andra förslag eftersom taken över järnvägen är mindre. Däremot går mer material åt i brons undertak. Förslaget är generellt otydligt om hur dagvatten och skyfallshanteringen ska lösas.

## Att värna och utveckla i fortsatt process

Följande kvaliteter är särskilt viktiga att värna när förslaget utvecklas:

- Det stringenta formspråket i stadsmiljön och centralstationen, och omsorgen om människans upplevelse under bron.
- Brons mjuka undersida och kanter och stationshallarnas rundade glasfasader som har dragits in i gatuplan norr och söder om järnvägsbron, är starka arkitektoniska grepp.
- Drottninggatans generösa passage mellan stationshallarna, samt den goda sikten genom stationshallar och mellan norr och söder under bron.
- Ljusinsläpp och ljussättning under bron är direkt kopplad till upplevelse och säkerhet och ska studeras noga. Ljusinsläppens antal och bredd behöver i fortsatt process vägas mot brons totala bredd, konstruktion och utrymme på plattformarna. Det är av stor vikt att miljön under bron inte blir mörk och att naturligt och artificiellt ljus kompletterar varandra på bästa möjliga sätt.

I fortsatt process behöver förutom ovan beskrivet utvecklingsbehov följande frågor studeras vidare:

- Entréerna till nya centralstationen behöver bearbetas. Stationens läge ska synas bättre från söder och norr om järnvägsbron.
- Landskapsarkitekturen ska utvecklas för mer resiliens, en mer varierad materialanvändning och programmering. De norra och södra parkerna ska komplettera varandra och knytas samman under

järnvägsbron. Båda ska vara en stark målpunkt. Alléerna har en historisk koppling men behöver bearbetas med mer varierad vegetation.

- Drottninggatan samt de öst-västliga gatorna söder och norr om bron behöver studeras med avseende på gatusektion, bredd, planteringar och verksamheter mot gatan.
- Område B. Kvarterstrukturen behöver anpassas till Norrköpings karaktär. Utvecklas i samråd med kommunen.
- Verksamheterna under bron behöver studeras vidare.
- Befintlig stationsbyggnad, rivning av senare tillbyggnader och ändringar behöver studeras i fortsatt process tillsammans med bland annat Länsstyrelsen.
- Busslösningen ska generellt ha högre kapacitet, särskilt för interregional busstrafik. Utvecklas tillsammans med kommunen och Östgötatrafiken.
- Princip för plattformstak och bullerskydd utformas i samverkan mellan kommunen och Trafikverket.
- Principer för återbruk ska vidareutvecklas.





## STATIONSVÄVEN

Förslagsställare: Elding Oscarson  
Kragh-Berglund  
UrbanWorks  
Urban Creators  
DIFK Florian Kosche

Stationsväven har två tydliga och väl redovisade utgångspunkter – en konsekvent kvartersindelning både under och vid sidan av järnvägsbron, och en inlevelsefull landskapsgestaltning med växtrikedom och böljande planteringar där regnvatten kan infiltrera. Parkaxeln i nord-sydlig riktning med nya centralstationens stora hall i mitten är ett tydligt grepp som binder ihop stadsdelarna norr och söder om järnvägsbron. Ett böljande tak av korsande träbalkar som bildar en väv välver sig över plattformarna och skapar ett landmärke.







Juryn anser att Stationsvävens styrka är gestaltningen av parker, torg, stråk och gator. En styrka är även den tydliga parkaxeln. De programmatiskt slutna stadskvarteren är, trots flirten med innerstadens grammatik och platsbildningar i gatuhörnen, en av förslagets svagheter anser juryn. Sammantaget har förslaget många kvaliteter och bäst landskapsgestaltning av alla förslag, men centralstationen har sämre utvecklingsbarhet då rutnätets gator begränsar hur stationshallarna kan byggas ut.

### **Inlevelse i de gröna stadsmiljöerna ger varierade upplevelser för invånarna**

I Stationsväven är de publika rummen många och varierat utformade i den konsekvent genomförda blågröna kvartersstaden som bygger på gröna stråk och ett uttänkt system för vattenhantering. Detta ger förutsättningar för en god klimatanpassning, och i förslaget finns initierade resonemang om biologisk mångfald och sociala platser.

Parkaxeln är en tydlig fortsättning på Carl Johans park och är fint gestaltad med den formella södra centralparkens planterade rundlar och vattenspegel, och den vildare, norra centralparkens grönska och infiltrationsdamm. Dessa parker kan bli spännande att vistas!

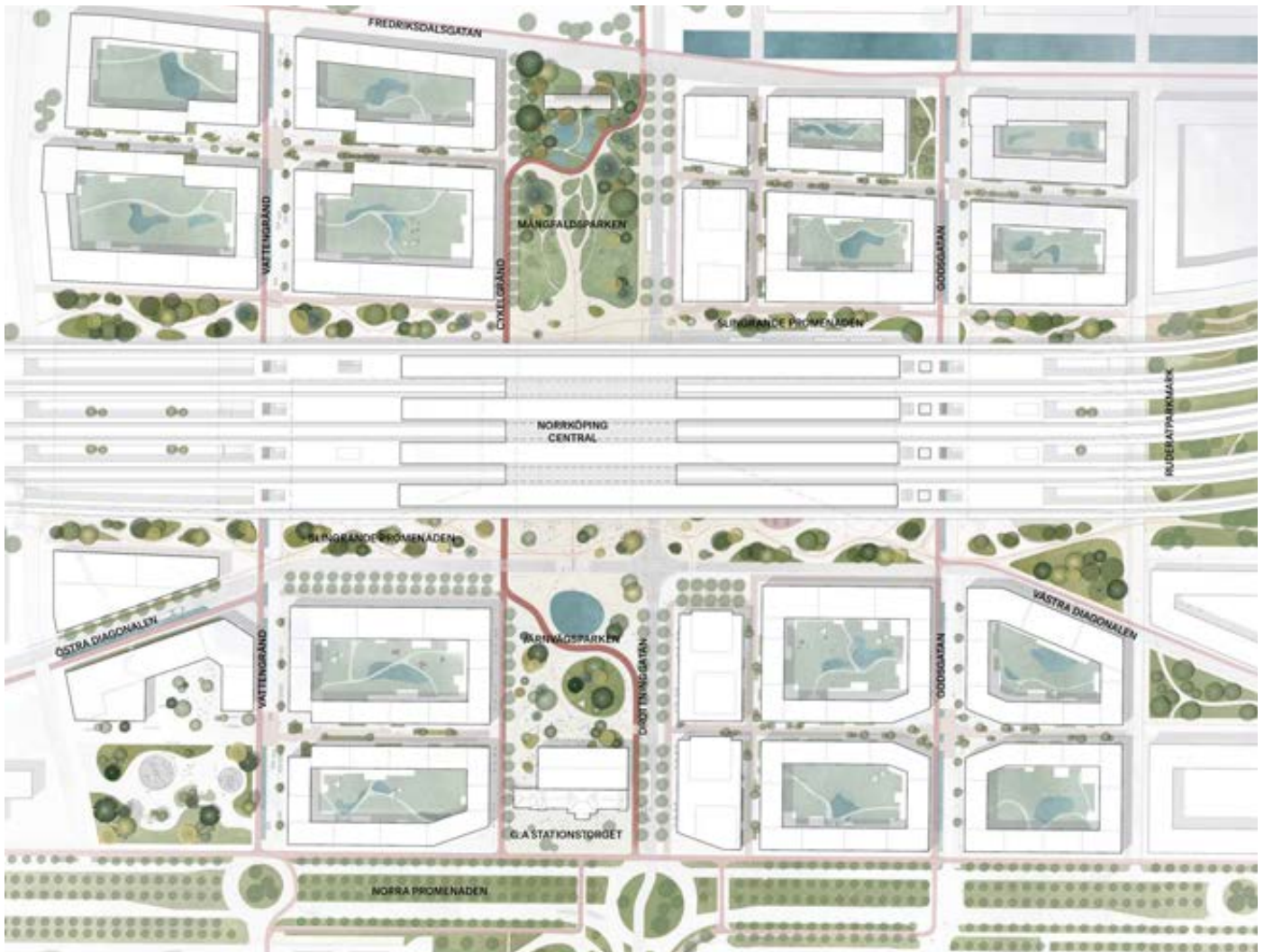
Två diagonalt dragna gator som ingick i den givna planstrukturen har gett upphov till triangulära platsbildningar av olika storlek, varav den öppna triangelplatsen sydöst om stationshallen är onödigt stor, svår att använda och riskerar att bli otrygg. De snirkliga



planterade formerna i de östvästliga stråken skulle kunna förenklas.

### **Centralstationen är integrerad med staden men ger ett slutet intryck**

Rutnätsstrukturen fortsätter in under järnvägsbron där de olika resefunktionerna har placerats i slutna kvarter. Kvarterstrukturen har fördelen att stadsdelarna norr och söder om järnvägsbron binds ihop med flera passager och stråk under bron. Trafiklösningarna fungerar på det stora hela väl. Den centrala cykelvägen som snirklar genom parkaxeln ses dock inte som realistisk på grund av att cyklister vill ta den kortaste vägen, och risk för krock med parkbesökare kan uppstå. Nackdelen med kvartersindelningen är att stationshallen och de andra kvarteren under järnvägsbron är svårare att anpassa och bygga ut i framtiden. Kvarteren under bron upplevs som slutna och ett öst-väst-



ligt stråk genom hallarna separerar de olika lokalerna ytterligare vilket ger sämre överblick och mindre trygghet.

### Centralstation med stort tak och lite tung bro

Järnvägstaket är en böljande konstruktion av korsade träbalkar som bildar en väv, delvis täckt av solceller. Dess högsta punkt markerar centralstationens mittpunkt och huvudentréer. Taket är elegant i sin form men en så stor träkonstruktion bedöms på flera sätt svår att genomföra. Utan detta motiv som landmärke blir centralstationen aningen profilös anser juryn. Järnvägsbronns undersida har en träinklädning med infälld belysning. Intrycket är trots det lite kallt. Brokanterna mot norr och söder är breda och tillsammans med delvis slutna tegelfasader mot de öst-västra gatorna ett massivt och inte så inbjudande intryck. Inklädningen av fasaden med klätterväxter förtar inte det slutna intrycket.

### Gamla stationen får en mathall och fin förplats mot Norra Promenaden

Mot södra centralparken får Edelsvärd's gamla stationsbyggnad en större tillbyggnad med sadeltak. Den

liknar ett väderskydd som tidigare fanns över järnvägsspåren. Tillbyggnadens funktion är en ny mathall som kan bli en spännande målpunkt i Norrköping. Söder om gamla stationsbyggnaden bildas en öppen förplats mot Norra Promenaden genom snedning av kvarterens hörn på ömse sidor om stationen. Det är ett fint grepp som synliggör den gamla stationen.

### Slutna kvarter i traditionell kvarterstad

Kvarteren runt om parkerna och den nya centralstationen är helt slutna. Många av innergårdarna blir mörka då de är rektangulära, smala och östvästligt orienterade. De hade gynnats av mer variation och fler öppningar, som många kvarter i Norrköpings innerstad har.

De gröna torg och platser som bildas i alla gathörn genom indrag av fasaderna ger dock goda förutsättningar för aktiva bottenvåningar och trivsamma möten, främst för de som bor i intilliggande kvarter.







# FRAMTIDSVÅGEN/FRAMTIDSVÄGEN

Förslagsställare: Byrån för Arkitektur & urbanism – BAU  
Kengo Kuma & Associates  
Masu Planning

Framtidsvågen/Framtidsvägen visar inlevelse i de många, gröna och variationsrika stadsrummen. Ett stort yvigt tak av trä höjer sig i en vågform över järnvägsspåren, och samma takform återkommer i väderskydd, paviljonger och i ett skärmtak på gamla stationsbyggnaden. Under järnvägsbron ligger en sidställd stationshall och många små paviljonger. Ett landmärke, en "attraktiv offentlig byggnad", ersätter den norra parken som har flyttats in i ett kvarter österut. I kvarteren runt om nya centralstationen breder omväxlande rutnätskvarter med delvis öppna gårdar ut sig.

**Juryn anser att Framtidsvågen/Framtidsvägens styrka är utformningen av kvarteren. Avsteget från planprogrammets nord-sydliga parkaxel är en av svagheter. Sammantaget anser juryn att förslaget är utvecklingsbart, men att det i alltför hög grad präglas av det stora taket över järnvägsbron och de andra taken.**

## **Kvarteren runt om centralstationen fångar Norrköpings särart**

Juryn anser att Framtidsvågen/Framtidsvägen är det förslag vars stadsplan runt om centralstationen bäst fångar Norrköpings identitet. Byggnadsvolymer har en fin variation i höjd och form. Kvarterens storlek och öppningar mot gatan gör att de har en likhet med många kvarter i Norrköping. Här finns platser för lugn

och en varierad vegetation. Generellt anser juryn att bebyggelsen är alltför småskalig och låg i direkt anslutning till den nya centralstationen, men att kvarterens låga täthet skulle kunna ökas med bibehållen fin kvartersstruktur.

Väster om den södra centralparken visas ett kvarter med inspiration från kulturkvarteret Knäppingsborg i innerstaden, med verksamheter, bostäder, restauranger och trivsamma innergårdar för allmänheten.

## **Varierad grön stadsmiljö**

Förslaget visar inlevelse i utformningen av trivsamma gröna stadsrum, och har genomgående väl utvecklade beskrivningar av dagvattenhantering, genomsläppliga



marktytor, och grönska som ger en god klimatanpassning. Södra centralparken har en stor öppen torgyta omgiven av lummiga träd, planteringar och paviljonger, som dock skulle behöva minskas i storlek för att undvika mörka prång i parken. Gamla järnvägsspår som rivs återanvänds som markmaterial i Södra parken – ett fint återbruksgrepp!

Under järnvägsbrons västra ände finns en aktivitetssyta med utegym och klättervägg. Det är en trevlig lösning men rummet har lågt i tak i och med att järnvägen är på väg ner i en tunnel strax västerut.

### Avsteg från planprogrammets parkaxel

Framtidsvägen/Framtidsvägen är det enda förslag som visar ett större avsteg från planstrukturens parkaxel, som ska vara en förlängning av en rad representativa parker längs Drottninggatan. I förslaget bryts denna axel genom placering av ett "landmärke" i norra centralparken, som i stället har flyttats in i kvarteret österut. Motivet är att parken ska ligga mer centralt bland bostadskvarteren och att förebygga kriminalitet

vid stationen och järnvägsbron. Juryn ser värdet av att placera ett starkt utflyktsmål norr om bron, men landmärket och den flyttade parken har oklart innehåll och svag gestaltning varför värdet av avsteget inte övertygar.

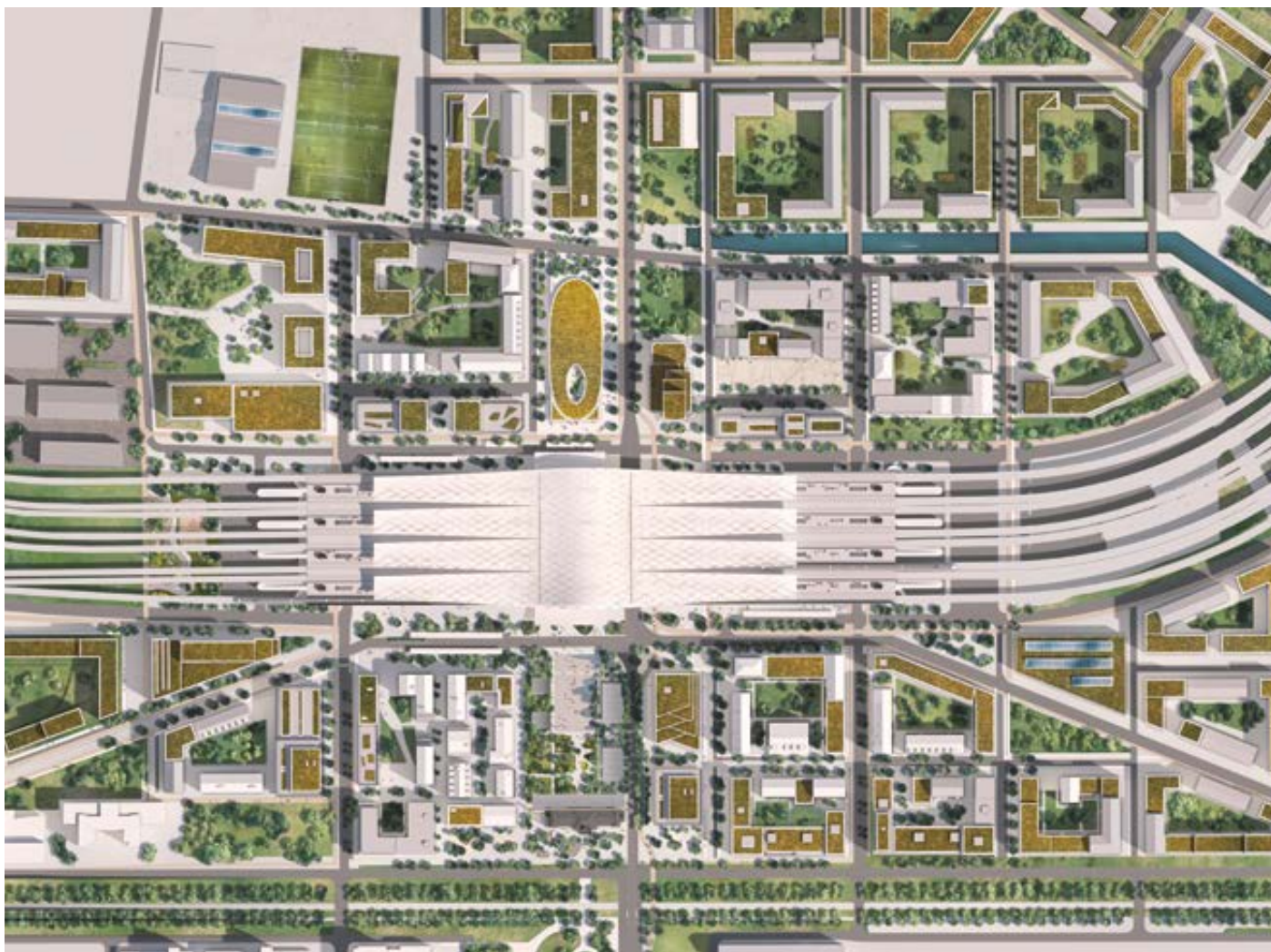
### Stort vågformat tak över bron och många småtak

Centralstationen med dess långa perronger täcks av ett stort vågformat tak av limträ och ett ljusgenomsläppligt membran. Taket reser sig på mitten för att markera stationshallen. Höga glasväggar reser sig från brons ytterkanter till taket. Juryn menar att taket utgör en alltför stor del av greppet i detta förslag. Det vågformade återkommer i tak på väderskydd, paviljonger och landmärket. Tillsammans ger de olika takböjarna platsen ett rörligt intryck.

### Den gamla stationsbyggnaden, byggnadsminnet

Teamet föreslår, i stället för en tillbyggnad till den gamla stationsbyggnaden, ett skärmtak mot dess norrsida samt serveringspaviljonger i södra centralparken.





Skärmtaket knyter an till väderskyddet som tidigare fanns på platsen och det skulle kunna bli en fin årsring som binder samman det gamla med det nya.

En fin förplats och indragna kvarter intill gamla stationsbyggnaden lyfter fram byggnadsminnet mot Norra Promenaden och gör det lätt att hitta in mot nya centralstationen.

### Stationslösning med många paviljonger

Stationshallen och funktionerna under järnvägsbron ligger i ett flertal byggnader med inbjudande, uppglasade fasader. Utformningen visar generösa ytor för kaféer och butiker. Juryn anser dock att centralstationens grunddisposition har vissa brister. Flera öst-västliga kopplingar korsar de nord-sydliga stråken under bron, och prång uppstår mellan de byggda volymerna vilket riskerar att göra miljön rörig och otrygg. Bussterminalen har ett skymt läge och busslägen och cykelparkeringar är utspridda vilket försämrar orienterbarheten. Förslagets potential att bli en bytespunkt med smidiga flöden är oklar.



Cykellösningen med skulpturala ramper i perrongernas ändar är ett framåtblickande grepp som signalerar att cyklandet får ta plats. Gesten är dock tveksam om kostnaden vägs mot nyttan, och placeringen begränsar möjligheterna för kompletterande plattformsförbindelser, teknikbyggnader och liknande.



## NORRKÖPING VÄVER VIDARE

Förslagsställare: Grimshaw International Limited  
Tengbomgruppen  
Arris  
Tyréns Sverige

Norrköping väver vidare visar en effektiv bytespunkt med en stor öppen bussterminal under järnvägen. Ett veckat och vågformat tak svävar över spåren och butikslokaler med glasfasader har placerats under järnvägsbronns kanter. Den nya centralstationen omgärdas av storskaliga kvartersvolymmer med höga hus och flera underbyggda gårdar.

**Juryn anser att styrkan i Norrköping väver vidare är den effektiva trafiklösningen i centralstationen. Dess svagheter är att stationen och den intilliggande bussterminalen är för storskaliga för att kunna göras attraktiva för resenärer och andra besökare. Storskaligheten går igen i alla delar av förslaget.**

### **Bytespunkten är effektiv**

Centralstationen har en stor huvudhall under järnvägsbron väster om Drottninggatan, och en genomtänkt disposition med korta avstånd för resenärer som rör sig mellan tåg, spårvagn och buss. Öster om Drottninggatan finns den stora bussterminalen med en mindre, central och avlång vänthall.





Kapaciteten för kollektivtrafiken är god och luftigheten under järnvägsbron gör det lätt för de som rör sig under bron att orientera sig. Plattformförbindelser som leder upp till plattformarna bör dock inte landa utomhus under bron, utan integreras i en stationshall för tryggare upplevelse för resenären.

### Stora ljusinsläpp och enpelarlösning i järnvägsbron

Mellan järnvägsbrons olika brodelar finns större ljusinsläpp som leder ner ljus till de som rör sig under bron. Den föreslagna utformningen med en enkel pelare som bär upp dubbelspårsbroarna i stället för två, ger värdefullt svängrum och tillgängliga ytor under bron. Lösningen ses dock inte som konstruktivt realiserbar.

Uppe på plattformarna går de generösa ljusinsläppen ut över funktionen för resenärerna, då plattformarna blir underdimensionerade och trånga som ett resultat

av öppningarnas bredd. En anpassning av pelarlösningen och ljusinsläppen skulle förta många av de positiva värden som utformningen visar.

### Arkitektur, stadsmiljö

De höga taken i betong, trä och glas som täcker plattformarna har en intressant form, men bedöms bli dyra, komplicerade att bygga och svåra att förvalta. Trots takens uppvinklade former får centralstationen ett tungt intryck, med långa fasader mot gatorna norr och söder om bron och en bred betongkant över Drottninggatans passage in under bron.

Förslagets landskapsgestaltning har inspirerats av Erik Chambert, en konstnär och möbelformgivare från Norrköping. Markbeläggningen på platser och torg bär spår av hans funktionalistiska, geometriska former. Den norra centralparken är en spännande redovisad grön park med gångar och olika platser för lek. Den

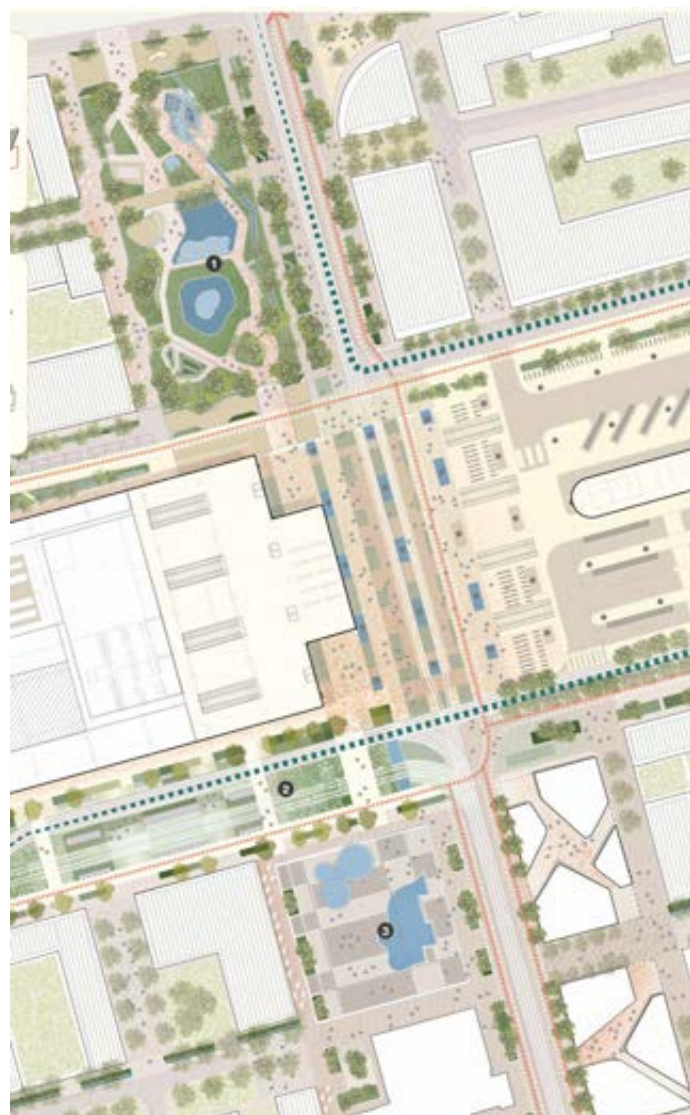




södra parken upplevs som luftig och flexibel, men liknar mer ett torg än en park och har en alltför stor andel hårdgjord yta. En grönare gestaltning av södra parken hade varit till förslaget fördel.

### Kvarteren är storskaliga

Runtom södra parken är kvarteren relativt småskaliga med lägre hushöjder och bara enstaka, högre volymer. I övrigt är kvartersformerna alltför stora och massiva, anser juryn. Sockelvåningar med delvis indragna övervåningar är ett genomgående grepp kring bytespunkten, och överbyggda innergårdar i kvarteren skapar en sämre stadsmiljö med mindre möjlighet för planteringar och för att infiltrera regnvatten. Sammantaget har arkitekturen inte landat rätt i Norrköpings karaktär.









NORRKÖPING