

JURYUTLÅTANDE - IDÉTÄVLING
Stationsområde
Södra Munksjön - Jönköping



Det vinnande förslaget



Bild från tävlingsförslaget "Next Jönköping", sida 1. Vy från Kämpevägen när man tittar västerut. Wingårdh arkitektkontor AB och BuroHappold ApS.



Bild från tävlingsförslaget "Next Jönköping", sida 3. Flygperspektiv från sydväst. Wingårdh arkitektkontor AB och BuroHappold ApS.

Tävlingen

Bakgrund

Jönköpings kommun, genom Södra Munksjön Utvecklings AB, bjöd i mars 2016, efter prekvalificering, in fyra team till en idetävling avseende ett framtida stationsområde för en höghastighetsjärnväg söder om Munksjön. Tävligen har nu genomförts och tävlingsjuryn har utsett en vinnare.

Jönköping har en positiv utveckling som regioncentrum. Målet är att Jönköpings stadskärna ska bli Skandinaviens mest attraktiva i sin storlek. En grundläggande utgångspunkt för visionen är kopplingen mellan ekonomisk utveckling och samhällsutveckling i övrigt. Genom att skapa en attraktiv och tillgänglig stad stärks den regionala konkurrenskraften.

När de planerade höghastighetsbanorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö är genomförda kommer staden att utgöra en viktig knutpunkt i stråken mellan Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Malmö.

Höghastighetsbanorna ska, med ett nytt, gemensamt stationsläge söder om Munksjön, bidra till en attraktiv och hållbar regionförstoring. Den nya stationen och intilliggande områden ska utformas så att social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet främjas och stadens attraktionskraft ökas. Innehåll och utformning ska säkerställa att områdets regionalekonomiska potential utnyttjas fullt ut.

Tidigare studier har visat att ett upphöjt stationsläge är att föredra från såväl stadsmiljö- som spärgeometrisk synpunkt. Det nya stationsområdet kommer därmed att prägla Jönköpings framtida stadsbild. Stationen kommer, rätt utformad, att kunna bli ett uppskattat landmärke för staden och bidra till att stärka såväl innerstaden som regionen i sin helhet. Den nu genomförda idetävlingen har varit ett led i att omsätta stadens visioner och strategier i handling.



Visionsbild över Södra Munksjön. Bild från Södra Munksjön Utvecklings AB.

Tävlingens syfte

Den genomförda tävlingen syftar till att:

- visualisera idéer, tänkbart innehåll och möjlig utformning av ett nytt stationsområde söder om Munksjön, samt
- visa hur stationsområdet kan inordnas i den planerade utbyggnaden av Södra Munksjöområdet som helhet.

Resultatet kommer att användas för att skapa förståelse för hur ett framtida stationsområde kan komma att se ut, vad det kan komma att innehålla och hur det kan bidra till stadsutvecklingen inom Jönköping som helhet.

Tävlingsuppgiften

De tävlande har haft som uppgift att föreslå innehåll i och utformning av ett nytt stationsområde med station och den närmast angränsande bebyggelsen. Till grund för tävlingen har legat ett tävlingsprogram daterat 2016-03-17.

I tävlingsuppgiften ingick att:

- ge förslag på utformning av stationsområdet och stationen så att dessa kommer att utgöra integrerade delar av Södra Munksjön och den växande innerstaden samtidigt som platsens betydelse i staden och regionen blir attraktiv och tydlig.
- ge förslag på utformning av viadukten inklusive placering av järnvägsspår och perronger, samt även hur underliggande ytor ska användas och utformas.
- ge förslag på utformning av mötet med angränsande bebyggelse inom Skeppsbron, särskilt den centrala delen med två högre byggnader och mellanliggande stadsrum.
- redovisa logistik och flöden till/från stationsbyggnaden och inom området av gående, cyklist, kollektivtrafik och biltrafik.
- redovisa innehåll av service, handel och kultur, där stadsbebyggelsen har en inriktning mot möten, kontor, forskning och utbildning.

Tävlande team

Tävlingen har varit öppen endast för inbjudna team, utvalda i en öppen kvalificeringsprocess. Totalt 33 team anmälde sitt intresse baserat på en inbjudan daterad 2015-11-30. De efter prekvalificeringen utvalda teamen var:

- ARUP Architecture & Urban Planning, London

- COBE ApS tillsammans med Kragh & Berglund Landskapsarkitekter A/S och Moe Rådgivende Ingeniører A/S, alla Köpenhamn
- EGA, Erik Guidice Architects, Paris & Stockholm, tillsammans med Systra, Paris, Noema Culture & Place Mapping, London, samt Calluna AB, Linköping
- Wingårdh arkitektkontor AB, Göteborg, tillsammans med BuroHappold ApS, Köpenhamn

Inlämnade förslag

Följande fyra förslag har inlämnats i tid och av juryn godkänts för bedömning:

Förslag nr 1: "Connecting"

Förslag nr 2: "Jönköping +"

Förslag nr 3: "The Canopy"

Förslag nr 4: "Next Jönköping"

Tävlingsjury

Tävlingsjuryn har bestått av:

- Ann-Marie Nilsson (c), kommunalråd och kommunstyrelsens ordförande (juryns ordförande)
- Carin Berggren (m), kommunalråd
- Mona Forsberg (s), kommunalråd
- Carl-Johan Korsås, stadsdirektör
- Katarina Bröms, stadsbyggnadsdirektör
- Agneta Jansmyr, regiondirektör, Region Jönköpings län
- Lennart Andersson, regional direktör, Trafikverket region Syd, landskapsarkitekt LAR/MSA
- Joaquin Jiménez Otero, International Senior Vice-Director, Adif, Spanien
- Anders Svensson, professor of the practice, arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter
- Stellan Fryxell, arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter

Juryn har till stöd för sitt arbete bjudit in expertis i plan-, trafik- och järnvägsfrågor.

Juryns sekreterare har varit Bo Aronsson, arkitekt SAR/MSA, Södra Munksjön Utvecklings AB. Tävlingsfunktionär har varit Ing-Marie Svensson, Jönköpings kommun.

Juryutlåtande och beslut

Samlad bedömning över tävlingens resultat

Till grund för tävlingen har legat ett genomarbetat och av juryn godkänt program. Den genomförda tävlingen syftar till att utveckla och visualisera idéer, tänkbart innehåll och möjlig utformning av ett nytt stationsområde söder om Munksjön. Juryn har i sitt bedömningsarbete fokuserat på hur de inlämnade tävlingsförslagen bidrar med idéer och lösningar, som är av intresse för det fortsatta arbetet med att utforma ett stationsområde i Södra Munksjön, samt hur de uppfyller de krav som ställs i tävlingsprogrammet.

I den slutliga värderingen har juryn granskat tävlingsförslagen utifrån de bedömningskriterier som redovisats i tävlingsprogrammet. Dessa är:

- stationsområdets relation till och inpassning i den omgivande stadsdelen och staden
- stationsområdets och stationens organisation, funktion och utformning i sig
- föreslaget innehåll, omfattning och blandning (handel, kontor, bostäder mm)
- trafikflöden och logistik, särskilt samspelet mellan nationell, regional och lokal kollektivtrafik
- utformning av stadsrum, cykelvägar, promenadstråk, gator och annan allmän plats
- genomförbarhet

De fyra inlämnade tävlingsförslagen belyser sammantaget såväl möjligheterna som svårigheterna med att utforma ett stationsområde för en höghastighetsbana inom Södra Munksjön. Inget av förslagen har till fullo svarat på samtliga programkrav. Förslag nr 4, "Next Jönköping", har enligt juryns mening svarat väl på de flesta.

Vid juryns summering av den genomförda granskningen och bedömningen är det två förslag som skiljer ut sig och blir intressanta att lägga till grund för det fortsatta arbetet med ett framtida stationsområde. Dessa är förslag nr 2, "Jönköping+", och nr 4, "Next Jönköping". Båda dessa förslag visar på hur en station på ett intressant sätt kan integreras i den tänkta stadsstrukturen i området. Båda förslagen är dessutom flexibla och utvecklingsbara.

Övriga förslag har fokuserat på att lyfta fram delar av programmet och därmed underlåtit att visa hur vissa funktioner ska lösas. Förslag nr 1, "Connecting" har aktivt tagit ställning till att frånga programmet vad avser höghastighetsbanans och stationsområdets lokalisering. Juryn har trots det valt att bedöma förslaget, då det bland annat bidragit till att belysa frågan om störningar, risker och barriäreffekter i området.

Förslag nr 2, "Jönköping+" har förtjänster vad avser stadsgestaltningen och förstärkningen av den nord-sydliga axeln Industrigatan-Tallahovsesplanaden. Förslaget har dock några uppenbara brister då viktiga programkrav frångåtts vad avser spårväg och anslutning av regionala järnvägar.

Förslag nr 4, "Next Jönköping", har sin styrka i integrationen i stadsdelen, hög funktionalitet och genomförbarhet. Förslaget framstår dock som storskaligt och stationen har en relativt svag identitet.

De två övriga förslagen finner juryn mindre intressanta inför det fortsatta arbetet med stationsområdet på grund av svagheter i utformningen, ofullständiga lösningar och/eller avvikelser från programmet.

Förslag nr 1, "Connecting", bidrar till diskussionen om risker och störningar men har sammantaget mycket stora brister och juryn finner få förtjänster att lyfta fram.

Förslag nr 3, "The Canopy", har sitt huvudfokus på att skapa en mycket uttrycksfull och spännande utformning av stationens taköverbyggnad. Det har samtidigt inneburit att andra viktiga frågor i mötet mellan stationsområdet och angränsande stadsdelar inte har belysts.

Tävlingen, och bedömningen av den, har visat att det finns ett antal frågor som behöver klargöras inför det fortsatta arbetet med såväl utformningen av höghastighetsbanan genom Jönköping som själva stationsområdet inom Södra Munksjön. Trafikverket har idag inte framme slutliga riktlinjer för vad som kommer att gälla för vare sig en bana eller station. Det gäller såväl antal spår och spårens inbördes läge, såsom krav på bullerskydd och riskavstånd. Dessa frågor kan komma att ha stor påverkan på möjligheterna att förverkliga de av juryn framlyfta idéerna i respektive förslag.

I tävlingsprogrammet har preliminära kravspecifikationer redovisats. De tävlande, med undantag för "Connecting", har valt att förhålla sig relativt fritt till dessa frågor, vilket även det av kommunen antagna ramprogrammet gör.

Tävlingen har också visat att frågan om anslutning av Jönköpings- och Vaggerydsbanorna kommer att få en stor betydelse för hur en station kan utformas.

Under själva bedömningen har även frågan om en depå väckts. Det har inte ingått i tävlingsuppgiften att visa var och hur en sådan kan anordnas.



Illustration från tävlingsprogrammet, sida 8. Tävlingsområdet är utmarkerat i rött. Illustration från Jönköpings kommun.

Juryns beslut

Juryn har efter avslutad bedömning beslutat att utse förslag nr 4, "Next Jönköping", som vinnare av idetävlingen. Juryns motivering är:

Förslag nr 4, "Next Jönköping", övertygar i sitt starka engagemang i att lösa uppgiften och svarar bäst av samtliga förslag på de många frågor som programmet ställer. Områdets utformning är attraktiv och ansluter väl till stadsdelen och staden i övrigt. Stationsområdet och själva stationen har en mycket god funktionalitet för resenärer, boende, arbetande och besökare. Gestaltningen kan vidareutvecklas genom att tona ned den stora skalan på de offentliga rummen och genom att stationen ges en starkare identitet. Förslaget präglas av en hög grad av genomförbarhet.

I övrigt rangordnas förslagen enligt följande

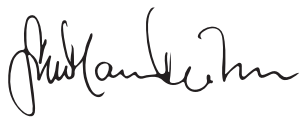
Plats 2: Förslag nr 2, "Jönköping+"

Plats 3: Förslag nr 3, "The Canopy"

Plats 4: Förslag nr 1, "Connecting"

Juryn riktar samtidigt ett tack till alla tävlingsdeltagare för genomarbetade förslag som sammantaget gett en bra belysning av hur ett stationsområde i Södra Munksjön kan utvecklas och utformas samt även synliggjort vilka frågor som kvarstår att lösa innan så kan ske.

Jönköping 2016-09-09



Ann-Marie Nilsson



Mona Forsberg



Katarina Bröms



Lennart Andersson



Anders Svensson



Carin Berggren



Carl-Johan Korsås



Agneta Jansmyr



Joaquin Jimenéz Otero



Stellan Fryxell

Tävlingsförslagen

Förslag nr 1, "Connecting"



Bild från tävlingsförslaget "Connecting", sida 3. Vy sommartid.



Bild från tävlingsförslaget "Connecting", sida 5. Station och tävlingsområde, 1:2500.

Förslagsställare

ARUP Architecture & Planning, London, genom Nille Juul-Sörensen, Vinicius De Squeira, Arthur Smart, Ivo Barros, Malcolm Smith och Jo Wright.

Juryutlåtande

Förslaget avviker från tävlingsprogrammets krav vad avser höghastighetsbanans och stationsområdets läge. Juryn har trots det valt att ta upp förslaget till bedömning, då det bidrar till diskussionen om buller, risker och andra störningar. Förslaget erbjuder dock inga övertygande svar på dessa frågor och har sammantaget stora brister i övrigt.

Den redovisade utformningen innebär en kraftig fysisk och visuell barriär, som spränger sönder de kvaliteter som landskapsrummet Munksjön utgör. De visuella kontakterna tvärs sjön upphör och vattenspegeln splittras i fyra ytor. På motsvarande sätt sker stora intrång i angränsande naturområden kring Munksjön och Rocksjön. Konceptet med höghastighetståg riskerar att få ett negativt intryck genom ett dominerande och barriärskapande element i en uppskattad natur- och stadsmiljö.

Den föreslagna höghastighetsbanans linjedragning medför konsekvenser för angränsande stadsdelar och hur befintliga banor och infrastruktur kan anslutas till angränsande delar av staden. En så omfattande förändring av planeringsförutsättningarna måste, för att vara intressant, bidra med stora tillkommande kvaliteter, som juryn inte kan identifiera i förslaget. Förslagets främsta förtjänst är att det tillkommer sammanhängande, exploaterbar mark i Södra Munksjön, som kan inrymma 250 000 till 300 000 m² bruttoarea.

Genom att lokalisera stationsläget öster om Munksjön förloras stationens potential att skapa synergier, dynamik,

spontana möten och myller av olika verksamheter som en station mitt i den nya stadsdelen kan tillföra. Likaså minskar stationens tillgänglighet för olika resenärer och transportslag. Vikten som målpunkt för vardagsresenärer och besökare avtar väsentligt i jämförelse med det i tävlingsprogrammet redovisade läget söder om Munksjön.

Förslaget uppvisar en brist i att stationen bara kan nås från ett håll med kollektivtrafik. Det är långa avstånd från angöringsytor till plattformar, vilket minskar tillgänglighet och attraktivitet. Juryn saknar logiska kopplingar till cykel- och bilparkeringar i anslutning till stationsområdet. Jönköpingsbanan ansluter i en säckstation och Vaggerydsbanan är omgjord till en sk light rail.

Parkrummet ovanpå stationen och de täckta spåren är i sig spännande och väl gestaltat. Anläggningen kräver dock en omfattande och kostsam skötsel för att den illustrerade upplevelsen ska bli verklighet. Juryn är tveksam till om allmänhetens lockelse av att bege sig 20 meter upp i luften blir vardaglig eller om det snarare blir enstaka besök. Ur ett trygghetsperspektiv kan detta parkstråk innebära olust och risker vid mindre frekventerade tider på dygnet. Stråket har dåliga förutsättningar att utgöra en reell koppling i öst-västlig riktning.

Förslaget innebär ett komplext och dyrt byggande i vatten, vilket kräver omfattande miljöprovningar och vattendom. Anläggningen är sannolikt dyr att underhålla. Det är svårt att se hur stationen kan bidra med att skapa intäkter genom uthyrningsbar yta i själva anläggningen. De exploateringsvinster som kan uppstå söder om Munksjön är inte direkt knutna till stationsområdet.

Sammantaget finner juryn att förslaget inte har sådana lösningar och kvaliteter att det kan läggas till grund för det fortsatta arbetet med ett stationsområde i Södra Munksjön.

Förslag nr 2, "Jönköping +"



Bild från tävlingsförslaget "Jönköping +", sida 1.

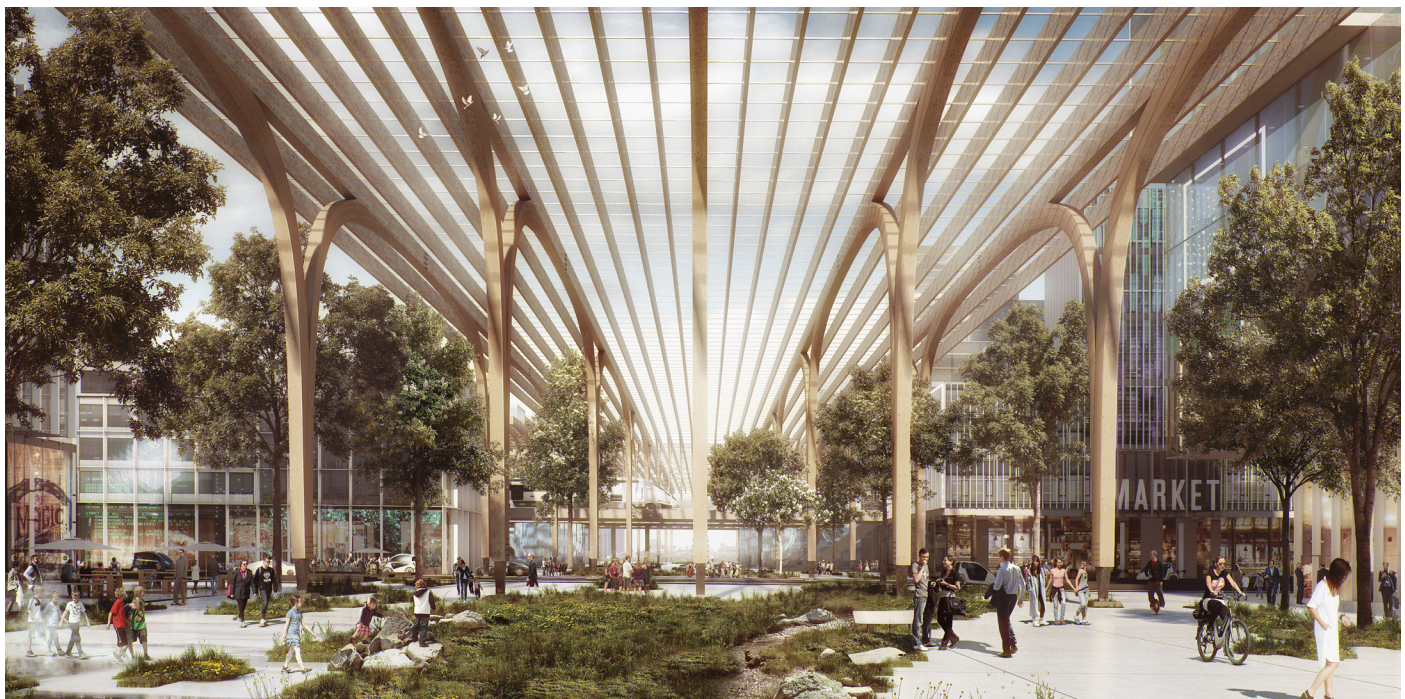


Bild från tävlingsförslaget "Jönköping +", sida 3. Vy från "the urban forest" mot stationen.

Förslagsställare

COBE ApS, Köpenhamn, genom Dan Stubbergaard, Mads Birger Kristensen, Marine Pierson, Mark Aron Thomsen, Kristoffer Harling och Natalia Raczkowska.

Konsulter:

Kragh & Berglund A/S, Köpenhamn, genom Jonas Berglund, Kristine Fogh Harboe och Anna Katrine Jensen.

Moe A/S, Köpenhamn, genom Bo Dollerup Reinsborg, Camilla Hviid Hummer och Trine Fog Jakobsen.

Juryutlåtande

Den föreslagna utformningen av stationsområdet är väl inpassat i stadsdelen, förstärker stadens egen stadsbyggnadsvision och ger en tydlig identitet till såväl stadsdelen som stationen. Den redovisade lösningen underlättar kontakten med vattnet respektive för in gränskan från Munksjöns strand in i stadsdelen samt förbinder gaturummen Tallahovsesplanaden och Industrigatan till ett gemensamt nord-sydligt stadsrum. Förslaget har goda utvecklingsmöjligheter och stor flexibilitet.

Stationen och dess tak har en estetiskt tilltalande utformning och lyfter småländska material som trä och glas. Stora överbyggda ytor kan dock medföra ödsliga och otrygga miljöer. Tillgängligheten till plattformarna är mycket god genom att rulltrappor och hissar fördelats över en större yta. Juryn finner lösningen med stationsfunktionerna förlagda i till spårområdet angränsande bebyggelse som tveksam. Det borde vara möjligt att lösa i det stora utrymmet under järnvägsbron, som i förslaget i huvudsak är redovisat som ett stort offentligt men svårutnyttjat utrymme.

Förslaget redovisar totalt ca 250 000 m² bruttoarea med förutsättningar till en mycket god funktionsblandning, generalitet och flexibilitet. Det stora utrymmet under

järnvägsbron bör dock kunna utnyttjas betydligt bättre.

Juryn noterar att den begärda spårvägslinjen söderut i Industrigatan inte är redovisad. Den kan möjligen läggas till i något av de tänkbara nord-sydliga stråken utan att förslagets huvudkaraktär påverkas. Förslaget redovisar inte heller hur Jönköpings- och Vaggerydsbanorna ska angöra stationen, vilket är en påtaglig brist i förslaget. De yttre spåren för passerande höghastighetståg måste ges en annan geometri än den redovisade.

Förslaget redovisar en mycket tilltalande utformning av gator och torg med bl a träd i alla gaturum. I förslaget redovisas en stor andel sk. shared space (olika trafikslag på gemensamma ytor), vilket kan ha negativa konsekvenser för överblickbarhet och även skapa konflikter mellan olika trafikslag. Angöringen för spårväg och stombussar sker på Kämpevägen, vilket innebär visst gångavstånd till/från plattformarna för tågresenärer. Tillgängligheten för gående och cyklister är mycket god. Taxi och biltrafik har angöring från norr, regionbussar från söder. All parkering förutsätts ske under mark i de till järnvägsområdet angränsande kvarteren.

Förslaget är utvecklingsbart och sannolikt genomförbart förutsatt att bristerna relativt programkraven kan rättas till. De stora överbyggda ytorna kan dock innebära stora anläggnings- och underhållskostnader. Förmodligen är de visade konstruktionerna för broar och taköverbyggnad underdimensionerade.

Sammantaget finner juryn att förslaget har betydande kvaliteter som är intressanta att lägga som grund för det fortsatta arbetet med ett kommande stationsområde. Det belyser också, genom en programavvikelse, potentialen i hur området kan utformas om spårområdet begränsas till sex spår. En sådan lösning öppnar upp för en omfattande stationsnära bebyggelse förutsatt att buller- och säkerhetsfrågorna kan hanteras.

Förslag nr 3, "The Canopy"



Bild från tävlingsförslaget "The Canopy", sida 1.



Bild från tävlingsförslaget "The Canopy", sida 3. Vy från stationsentrén.

Förslagsställare

Erik Guidice Architects, Paris & Stockholm, genom Erik Guidice, Nicolas Millot, Ayaka Uezumi, Federico Manella, Gustav Magnusson, Yvonne Caragogounis, Ali Dehbonei (Systra consultant), Magnus Tuvendal (Caluna consultant) och Lia Ghilardi (Noema consultant).

Juryutlåtande

Förslaget styrka är den centrala takkonstruktionens utformning, den är storslagen, spännande och i flera avseende estetiskt tilltalande. Den har förutsättningar att bli en ikonbyggnad och ett kännetecken för Jönköping. Storskaligheten medför dock att konstruktionen dominerar över omgivningen där begränsat utrymme medges för annan tillkommande exploatering.

Stationen har plattformar för den regionala järnvägstrafiken placerade i norr och för höghastighetstågen i söder. Byte mellan de båda systemen är relativt enkel. Juryn bedömer dock att den redovisade anslutningen av Vaggerydsbanan inte är teknisk möjlig.

Entréerna till plattformarna är centralt placerade intill den nord-sydliga axel som Industrigatan utgör. Entrésituationen är dock något oklar i både funktion och design där rulltrappor och hissar placerats i till synes kommersiella utrymmen. Plattformarna nås endast i ett centralt läge.

Den stora takkonstruktionen har en form som gör att den är svår att förändra eller utveckla över tiden. I konstruktionen finns ramper som leder upp till utsiktspunkter i taknivå, vilket möjligen kan locka extra besökare till stationen.

Förslaget har en bristfällig redovisning av tillkommande bebyggelse. Vid Tallahovsesplanadens möte med Kämpevägen illustreras utformningen av två bostadskvarter med vardera en högre byggnad. Förslaget redovisar endast tillkommande bruttoarea för de lokaler som finns i anslutning till själva entréområdet för stationen, totalt ca 10 000 m². I övrigt är det svårt att utläsa hur mycket tillkommande exploatering som är möjlig.

Spårvägens sträckning är sidoordnad den nordsydliga huvudaxeln, vilket ger relativt långa avstånd mellan buss/spårvagn och perrongerna. Redovisade radier är för snäva. Angöring med bil och taxi sker söderifrån. Juryn har haft svårt att tolka var cykel- och bilparkering ska ske. På samma sätt saknas redovisning av var regionala bussar kan angöra. Användningen och utformningen av stadens rum, gator och stråk i övrigt är endast schematiskt redovisade och svåra att bedöma.

Förslaget är sannolikt svårt att genomföra med en kostsam konstruktion och höga underhållskostnader samtidigt som det innehåller begränsat med kompletterande funktioner som kan ge löpande intäkter. Förslaget har inte redovisat hur en tillkommande exploatering kan knytas till stationsområdet och därmed inte heller hur intäkter från en sådan kan bidra till att täcka kostnader för alla nödvändiga kommunala anläggningar i området.

Juryn finner att förslaget trots ett storslaget grepp och en spännande utformning inte bör läggas till grund för det fortsatta arbetet med stationsområdet i Södra Munksjön. Förslaget är svårgenomförbart och alltför många frågor är olösta. Det har inte heller den flexibilitet som tål förändringar vare sig inför ett genomförande eller över tiden.

Förslag nr 4, "Next Jönköping"



Bild från tävlingsförslaget "Next Jönköping", sida 1. Vy från Kämpevägen när man tittar västerut.



Bild från tävlingsförslaget "Next Jönköping", sida 4. Ritning marknivå.

Bidragen kan ses i sin helhet och laddas ner från www.sodramunksjon.se

Förslagsställare

Wingårdh arkitektkontor AB, Göteborg, genom Gert Wingårdh och Jonas Edblad.

Medarbetare:

Aron Davidsson, David Lindqvist, Hugo Jutler, Peter Hauffman, Sofia Arvidson, Fredrik Gullberg, Micael Dillner och Pieter Sierts.

Konsulter:

BuroHappold ApS, Köpenhamn, genom Rod Manson, Martin Petersen, Simon Fryer, Paul Roberts och Mikhail Bolshakov.

Juryutlåtande

Förslaget övertygar i sitt starka engagemang i att lösa uppgiften och svarar bäst av samtliga förslag på de många frågor som programmet ställer. Förslaget är tydligt, lättförståeligt och väl redovisat. Det föreslagna stationsområdet är väl integrerat i stadsdelens och stadens struktur med väl redovisade kopplingar för såväl cyklister, fotgängare och kollektivtrafik. Stationen är logistiskt väl löst med god orienterbarhet och korta avstånd för byten mellan alla trafikslag.

Juryn bedömer att omfattningen av själva stationen är realistisk. Det vore dock önskvärt med en bättre tillgänglighet till plattformarna. Det är positivt att utrymmet under bron är väl utnyttjat, vilket kan vara attraktivt för resenärer och besökare, skapa trygghet och bra finansiella förutsättningar. Dock är placeringen av parkeringsgaragen olycklig då den skär av handelsytorna från själva stationen och riskerar att generera mycket biltrafik på Kämpevägen.

Den föreslagna takkonstruktionen med solcellsanläggning verkar genomförbar och innehåller kända komponenter. Utformningen skapar dock inte en tillräckligt stark egen identitet för stationen. Det samlade intrycket är att gestaltningen av stationen inte riktigt motsvarar programmets ambitioner om en märkesbyggnad. Trä i sig

är relevant och hållbart, men den föreslagna gestaltningen framstår som väl konventionell.

Juryn ser positivt på parken i söderläge vid piazzan, den kan tillföra gröna kvaliteter på sydsidan och löser sträckningen för spårvägen på ett bra sätt. Den norra piazzan framstår som ödslig och storskalig, en följd av en sammanhållen markbeläggning med brist på variation, stora mått och det upphöjda taket i mittsektionen.

Tallahovsesplanaden föreslås som ett aktivitetsstråk med uppdelade zoner. Det är positivt med möjligheter till aktiviteter men juryn är inte övertygad om den föreslagna utformningen då uppdelning inverkar negativt på kopplingen mellan stationen och sjön och att aktivitetsfält bokstavligen skär av passagen.

Förslaget innehåller cirka 280 000 kvm utvecklingsbar bruttoarea. Det är positivt ur stadsmiljösynpunkt, ger möjlighet till blandade funktioner och utgör tillsammans med exploateringen av Skeppsbron ett bra underlag för lokal service och handel.

Den redovisade blandningen av funktioner är tillfredsställande. Juryn är dock inte övertygad om greppet att fördela högre hus slumpmässigt i stadsdelen. Utformningen av kvarteren närmast Tallahovsesplanaden är välfunnen då den ger bra förutsättningar för handel och kontor men också för attraktiva bostäder.

Juryn bedömer förslaget som utvecklingsbart och med stor sannolikhet som genomförbart.

Sammantaget finner juryn att förslaget har kvaliteter som är intressanta att lägga som grund för det fortsatta arbetet med att utforma stationsområdet inom Södra Munksjön. Styrkan i förslaget är dess integration i stadsdelen, höga funktionalitet och genomförbarhet. Förslaget svarar väl mot de flesta programkraven och visar hur de kan lösas på den aktuella platsen. Gestaltningen övertygar dock inte helt beträffande skalan i de offentliga rummen och stationens identitet.

