

NYKÖPINGS RESECENTRUM

Funktion/Utformning/Gestaltungsprogram FUG



mars 2018 Tillhörande Detaljplan Nyköpings Resecentrum

INNEHÅLL

Inledning

Bakgrund
Ett resecentrum
Syfte med Funktion-Utformning-Gestaltningssystem FUG
Hållbarhet
Projektet innebär i stort
Politiska beslut och övergripande funktion
Projekt mål

Översiktlig Stadsanalys

Stadsanalys
Rum för olika funktioner
Aktiva bottenvåningar i centrum
Planbestämmelser i anslutning till planområdet
Tillgänglighet och målpunkter
Stadsrumsanalys
Slutsatser av stadsanalys

Arbetsprocess i workshops

Utmaningar, alternativ och utvärdering
Workshop 1 – Nyckelfrågor
Workshop 2 – Alternativ och utvärdering
Tre idéer _ Medborgardialog
Tre strukturella alternativ
Workshop 3 – Funktioner och innehåll
Inriktningsskiss juli 2016

Utformnings- och gestaltningstema – Bärande ide

Utformning och gestaltning

Helhet:

Illustrationsplan
Perspektiv norra sidan
Perspektiv södra sidan

Byggnader:

Entrébyggnader
Bussterminal
Cykelhuset
Gamla stationen
Verksamhetshuset
Bostäder
Flyttad magasinsbyggnad

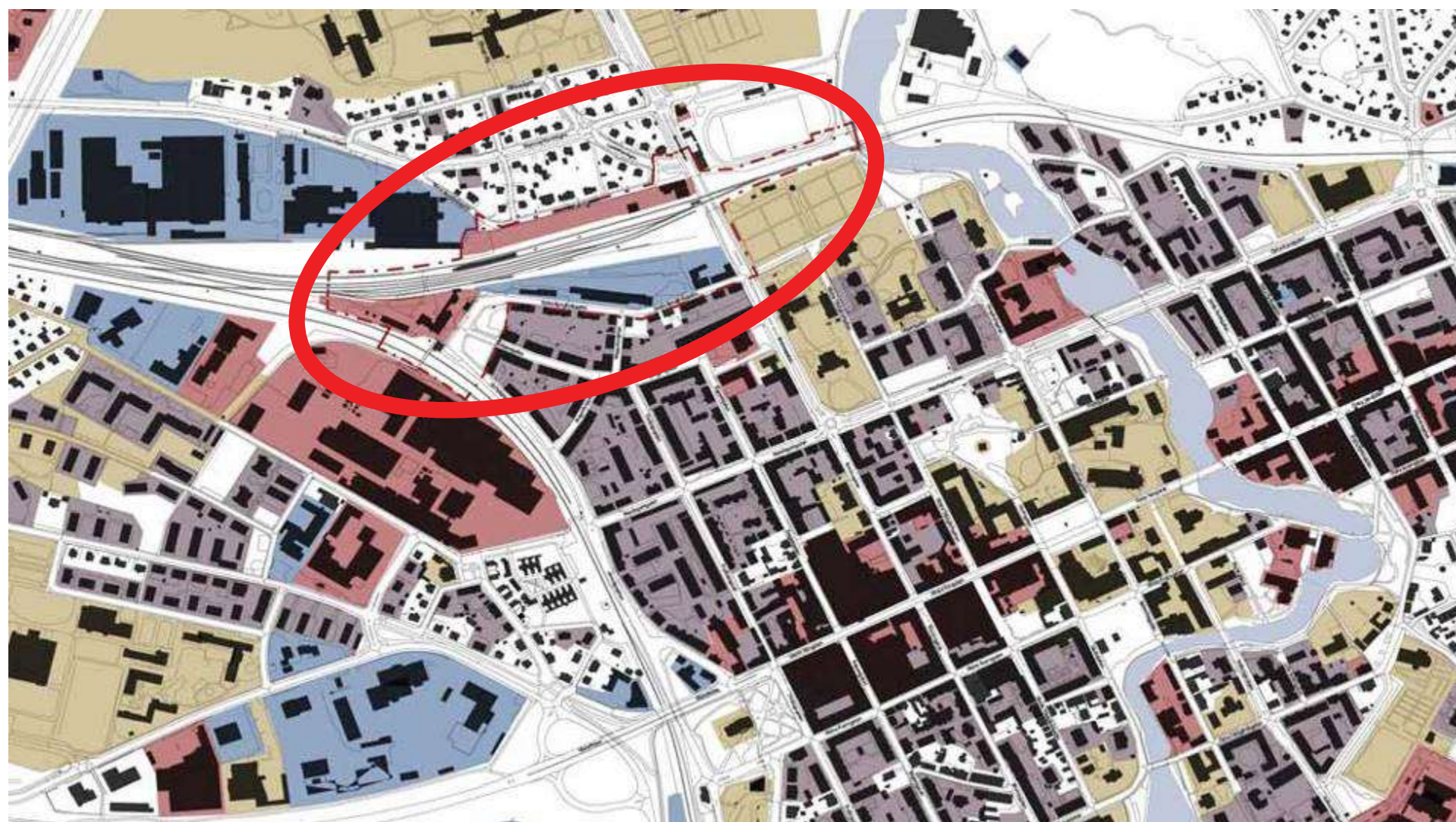
Torg, platser, gator:

Brunnsgatan
Norra Stationsområdet
Västra Passagen
Parken
Stadsbussterminalen
Entréplatser och torg

Funktion och innehåll

Gatusektion och gaturum





Beställare:
Nyköpings kommun genom:
Projektledare Ingegerd Ask 2015-2017
Projektledare Johan Palmqvist 2017 -
Planarkitekt Maria Björk 2015-2017
Planarkitekt Sara Rangensjö 2017 -
Projektgrupp och referensgrupp
Arkitekter:
SWECO Architects genom Mathias Ahlgren, PeGe Hillinge,
Margareta Diedrichs, cecilia Rossing, Malin Mirsch
Anna Carver, Björn Ekelund och Niklas Åkerberg.
Trafikplanerare:
SWECO Society genom Lars Hansson
Systemhandling gata:
SWECO Civils genom Mikael Andersson

11000484 Detaljplan Nyköpings resecentrum mars 2018

INLEDNING

Syftet med projektet är att utforma ett attraktivt och funktionellt resecentrum i Nyköping där lokal, regional och nationell tåg- och busstrafik samlokaliseras och där det är enkelt att byta mellan olika kollektiva färdssätt, som en integrerad del av stadsmiljön.

Förslaget medger stöd- och servicefunktioner för resecentrum i form av resenärsutrymmen, service och parkering. Inom området ges också möjlighet till byggrätt för bostäder, centrumverksamhet såsom service, mötesplatser och småskalig handel, kontor, hotell samt vuxenutbildning. Målet är att tillskapa modern stadsmässighet inom området med gröna inslag där offentliga rum blir mötesplatser i form av torgytor och parker.

Förslaget syftar till att stärka stråk i staden och ge många alternativ till rörelse utifrån Transportstrategins prioritering av hållbara transporter. Brunnsgatan byggs om för ökad framkomlighet, främst för kollektivtrafik, gång och cykel samt utryckningsfordon. Syftet är också att minska den barriärverkan som spårområdet utgör idag. Detta sker genom nya kopplingar, i form av gång- och cykelpassager under järnvägen, som binder samman områdena norr och söder om spårområdet. Detta program redovisar mål, process och utformningskrav som dels motivbeskrivning till planförslaget och dels verka för kontinuitet av kvalitetsfrågor i fortsatt process.

BAKGRUND

Bakgrund

Nyköpings kommun och Trafikverket samverkar i ett gemensamt projekt för att skapa ett resecentrum i Nyköping. Projektet är också ett led i kommunens stadsutveckling med syfte att skapa ett sammanhängande stadslandskap och att låta innerstaden växa. Den gemensamma synen på vad man vill uppnå finns uttryckt i detta Funktions-, Utformnings- och Gestaltningssprogram (FUG).

Projektet syftar till att integrera resecentrumplaneringen i stadsutvecklingen genom väl avvägda funktioner, samband och en medveten utformning och gestaltning.

Resecentrum Nyköping syftar till att avsevärt öka tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet för ett mer integrerat och hållbart resande.

En bättre samverkan mellan transportslagen och stor tillgänglighet till transportsystemet underlättas människors vardagspendling, tillgänglig arbetsmarknadsregion vilket bidrar till stadens och regionens utveckling.

Ett resecentrum

- I dess enklaste mening innebär resecentrum en plats för byte mellan transportslag.
- Ett levande och aktivt resecentrum ger en bild av en levande stad.
- Ett av de viktigaste kännetecknen för ett attraktivt och fungerande resecentrum är att rätt funktioner är logiskt organiserade, väl samlade och att dess samband är lättförståeliga och tillgängliga.
- Ett fungerande resecentrum ska stödja ett effektivt nyttjande av hållbara transportmedel samt ge en representativ bild av samhället det verkar i. Hur väl detta fungerar avspeglar resecentrumets attraktivitet och ger följaktligen effekter på den långsiktigt hållbara samhällsutvecklingen.

Syfte med Funktions- Utformnings- och Gestaltningssprogram FUG

Detta program omfattar en sammanställning av processen och ställningstagande som grund till planförslaget. Vidare hanterar programmet rumsliga kvalitetsfrågor och arkitektur som svar på medborgardialogens önskan och utvärderingar av alternativ. Programmet redovisar utredning, studie och förslag till funktionssamband för resecentrum, utformning, gestaltning. Programmet ska ligga som grund för kvalitetssäkring av efterföljande planerings- projekterings- och utförandeskedan. Programmet ska fungera som avsiktsförklaring och underlag i avtal för projektets aktörer.

Hållbarhet

Projektet har en tydlig hållbarhetsprofil genom att det syftar till att underlätta och stimulera till ett hållbart resande. Vidare är Resecentrum Nyköping ett stadsutvecklingsprojekt som förbättrar tillgänglighet, närhet, säkerhet och trygghet genom integration och gestaltning av stadsmiljön som helhet.

Tydliga hållbarhetsattribut är genomgående i gestaltning och utformning:

- Kvalitativa offentliga platser och parker, omsorg och gedigna materialval som håller över tid och som ska fungera som viktiga identitetsskapande och sociala miljöer i Nyköping.
- System för lokalt fördröjande och rening av dagvatten och andra ekosystemtjänster integreras i gestaltningen och gatu/stadsrummet.
- Sunda byggmaterial med lokal förankring i staden och tradition.
- Trafikutformning anpassad till stadens och de oskyddade trafikanternas villkor.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar

För att underlätta bland annat för personer med funktionsnedsättning har följande prioriterats och ska utvecklas i genomförandeskedet:

- Naturliga ledstråk med tydliga materialskillnader eller kanter.
- Släta material.
- Orienterbarhet och logik mellan funktioner enligt stadens rörelsemönster.
- Differentierad och avbländad ljusmiljö.
- Minimering av höjdskillnader.
- Hissar och ramper.
- Tydliga hinder för att minimera olycksrisker mellan oskyddade trafikanter och bussar.

Projektet innebär i stort:

- att uppgradera och utöka spår och plattformar, Trafikverket.
- att skapa en effektiv och attraktiv punkt för byten mellan olika trafikslag, buss och tåg, Nyköpings kommun.
- att resecentrum även blir en stark målpunkt och mötespunkt i staden, vilket sätter krav på stråk för gång, cykel och kollektivtrafik, Nyköping kommun.

Politiskt beslut och övergripande funktion

En särskild utredning av lokalisering av resecentrum visar att ett läge i nära anslutning till korsningen mellan södra stambanan och Brunnsgatan har bästa förutsättningar att utvecklas till en effektiv omstigningspunkt och omges av utvecklingsbara områden vid Folkungavallen och i hela nuvarande bangårdsområde. Bytespunkten ska utformas med minsta möjliga markutnyttjande för att ge förutsättningar för bostäder och verksamheter i stationsnära lägen. Den primära funktionen för ett resecentrum är: Bytespunkt/omstigningspunkt. KFs beslut från 13 juni 2006 (03/KK361)

Från workshop med politiker identifierades tre huvudaspekter för utformning av resecentrum, Tillgänglig, Trygg och Intelligent. Se bild till höger med tillhörande planeringsinstrument.

Projekt mål

Målet för projektet är att till december 2020 ska ett funktionellt och attraktivt Resecentrum vara upprättat med dess primära funktioner vid korsningen Södra Bangårdsgatan - Brunnsgatan. Det inkluderar att Nyköpings resecentrum:

- har hög tillgänglighet med effektiv kollektivtrafik och goda förbindelser mellan trafikslag (3 minuters maximal bytestid, exklusive bil, enligt nationellt mål för Ostlänken)
- är en trygg, levande och trafiksäker plats
- är en viktig nod i staden som utnyttjar ytorna effektivt
- har en hållbar profil med robust utformning
- är en plats där buss- och järnvägstrafiken samlokaliseras
- fokuserar på pendlare
- är en attraktiv plats för turister och besökare till staden
- har möjligheter för fortsatt expansion av resecentrums funktioner

Projektets övergripande intentioner

- Ett resecentrum för hållbart resande
- Ett resecentrum för ett växande Nyköping
- Ett resecentrum med stadslivskvalitéer
- Ett resecentrum med samlad och attraktiv resefunktionalitet och bytespunkt
- Ett resecentrum som del av stadsutvecklingen
- Ett resecentrum som länkar staden
- Ett resecentrum som entré till staden

TILLGÄNGLIG



EFFEKTIV FÖR
KOLLEKTIVTRAFIK



NÄRHET OCH GODA
FÖRBINDELSER



TILLGÄNGLIG FÖR ALLA

TRYGG



BEFOLKAD



TRYGG MILJÖ



TRAFIKSÄKER

INTELLIGENT



TYDLIGT OCH ENKELT



INTERAKTIV INFORMATION



UNDERHÅLLANDE OCH
UPPLYSANDE

ÖVERSIKTLIG STADSANALYS

Stadsanalys

En utförlig stadsanalys genomfördes hösten 2015 och vintern 2016, Stadsanalys Nyköpings resecentrum, Sweco 2016-05-10, parallellt med framtagande av projektets Utmaningar och gestaltungsidéer. Nedan följer ett sammandrag från stadsanalysen i syfte att koppla till ställningstagande i planförslagets struktur och Funktions- Utformnings och Gestaltungsprogram.

Rum för olika funktioner

Nyköpings stadskärna kan beskrivas som en funktionsblandad stadsdel. Samtidigt finns flera renodlade arbetsplatsområden i närheten av stadskärnan, det gäller särskilt i de västra delarna vid Sunlight och Nöthagen. De renodlade bostadsområdena ligger belägna i utkanten av staden men det finns även sådana i direkt närhet till stationsområdet, såväl norrut i villakvarteren och söderut i flerbostadshusen. I den stora kartan på nästföljande sida redovisas fastighetsfunktionerna inom analysområdet.

Aktiva bottenvåningar i centrum

Aktiva bottenvåningar kan vara både en indikation på ett väl integrerat stadsrum men också att gatans kvaliteter inbjuder till vistelse. I den övre mindre kartan här till höger anges var det har uppstått aktiva bottenvåningar i centrum. Detta kan också ange en indikation på var livfulla och aktiva stadsrum kan uppstå, även om konsumtion och verksamheter inte behöver vara de enda källorna till det.




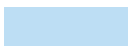


De stråk med mest aktiva bottenvåningar är Västra Storgatan och Västra Kvarngatan i öst-västlig riktning. I nord-sydlig riktning är det Brunnsgratan söder om Repslagaregatan fram till Västra Storgatan, Västra Trädgårdsgatan mellan Repslagaregatan och Västra Kvarngatan samt en liten del av Slottsgatan.

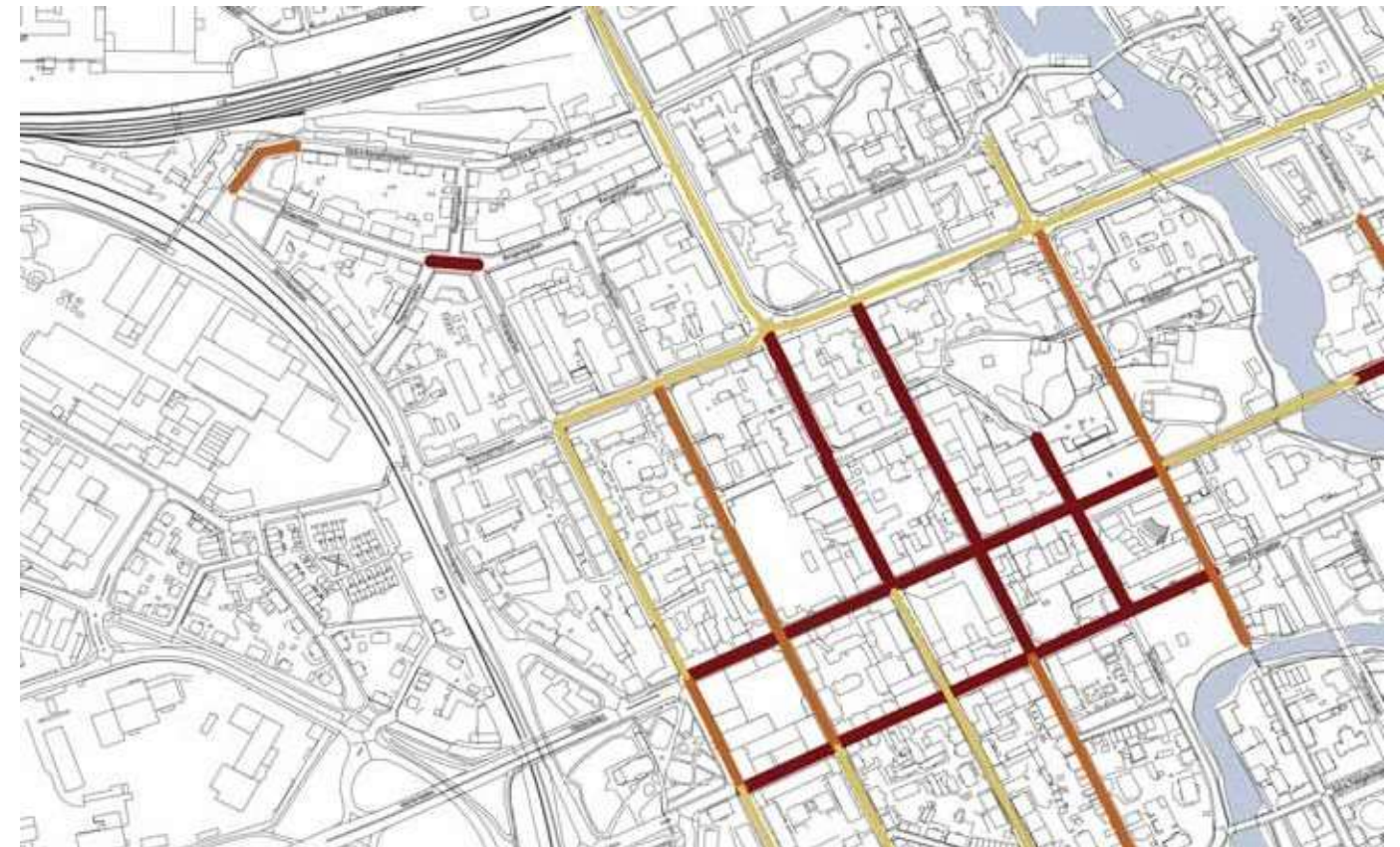
Norr om Repslagaregatan är det dels viss aktivitet längs bottenvåningarna längs Brunnsgratan även om den är enkelsidig, samt på torget i korsningen mellan Magasinsgatan/Borgaregatan/Fruängsgatan. Det finns även viss aktivitet i bottenvåningar i och i anslutning till befintlig Centralstation.

Planbestämmelser i anslutning till planområdet

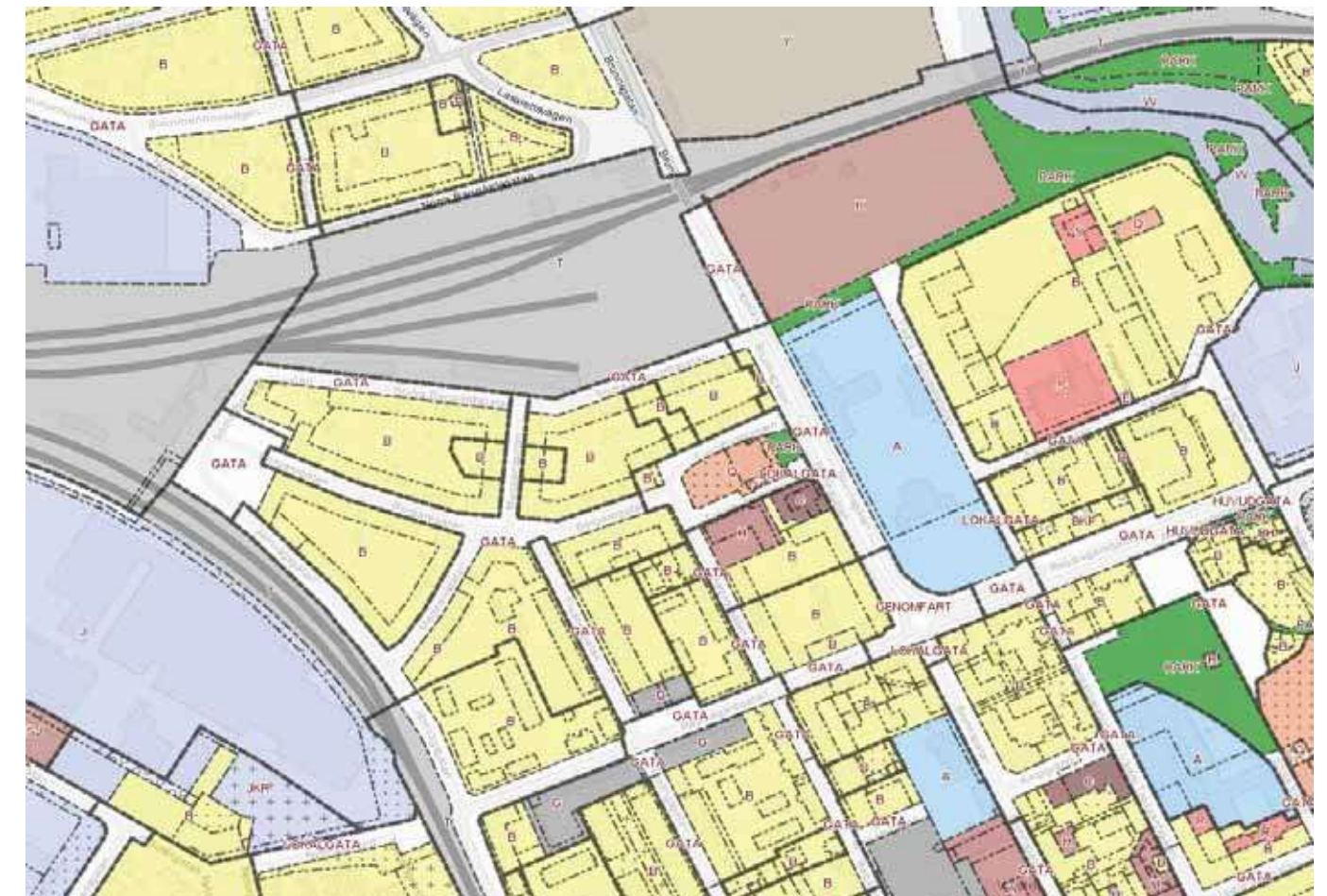
Planbestämmelserna i anslutning till planområdet stämmer i huvudsak överens med nuvarande användning. Runt planområdet finns flera olika användningar. De huvudsakliga användningsområdena är industri i väster, bostäder norr och söder samt administrations-, kyrko- och idrottsverksamhet i öster.

Värt att notera är att parkområden återfinns framförallt i de östra delarna i planområdets närhet. Det gäller särskilt i anslutning till årummet men också i ett öst-västligt stråk öster om Brunnsgratan. Värt att notera är att det finns betydligt fler parkmiljöer än vad som anges i detaljplan. Exempelvis är lekparken och gräsytan i anslutning till nuvarande Centralstationen angiven som Gata. Dessutom har kyrkogården gröna och rekreativa värden.

| | |
|---|-----------------------|
|  | Bostäder |
|  | Trafikändamål |
|  | Verksamheter Industri |
|  | Verksamheter Kontor |
|  | Offentlig lokal |
|  | Kyrkogård |



Kartläggning av aktiva bottenvåningar i centrala Nyköping. Mörkrött är hög grad av aktivitet, gult är låg grad av aktivitet.



Nuvarande planbestämmelser för fastigheter i anslutning till planområdet.



Teckenförklaring
Fastigheter

- Bostadsfastighet
- Industriefastighet
- Lokalfastighet
- Specialfastighet



N 1:6000 / M

Tillgänglighet och Målpunkter

Metodbeskrivning

Den teori som ligger bakom metoden Space syntax och här Place syntax (Spacescape, 2012) bygger på att människor i stor utsträckning rör sig utifrån hur de orienterar sig rent visuellt. Och att det vi ser befinner sig i ett sammanhang med andra synliga platser eller rum. Tillsammans bildar det ett system av rum, eller gator, som förhåller sig till varandra och därmed hur troligt det är att en fotgängare kommer att använda dessa olika gaturum.

Det finns alltså inget given värdering av analysresultaten, i den integrationskarta som återges på nästkommande sida. Däremot brukar det i en stadsmiljö förenklat sägas att ett väl integrerat rum har goda förutsättningar för handel och service, medan ett svagt integrerat rum kan vara lämpligt för ett lugnare bostadsområde eller mer avskild verksamhet.

Tillgänglighet till målpunkter

Målpunkterna i Nyköping är sådana platser som är av stort allmänintresse. Men givetvis finns andra platser som kan vara av intresse för en begränsad grupp människor eller sådana som är mer årstidsberoende. För en djupare analys av detta krävs dock komplettering som ej genomförts i denna studie. Valet av målpunkter är baserat på kommunens underlag samt i samråd med projektgrupp.

Merparten av målpunkterna ligger med en östlig förskjutning inom analysområdet. Det är sådant som skolor, kyrka och kommunhus. Övriga större målpunkter är Nyköpings lasarett och kulturplatser såsom Culturum och Teatern.

Resultaten visar att de flesta målpunkterna är placerade i nära anslutning till väl integrerade stråk. Det innebär att de målpunkter som är utpekade därmed bedöms ha god tillgänglighet för fotgängare.

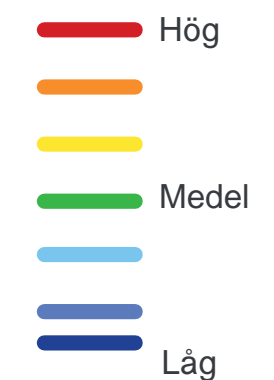
Felkällor

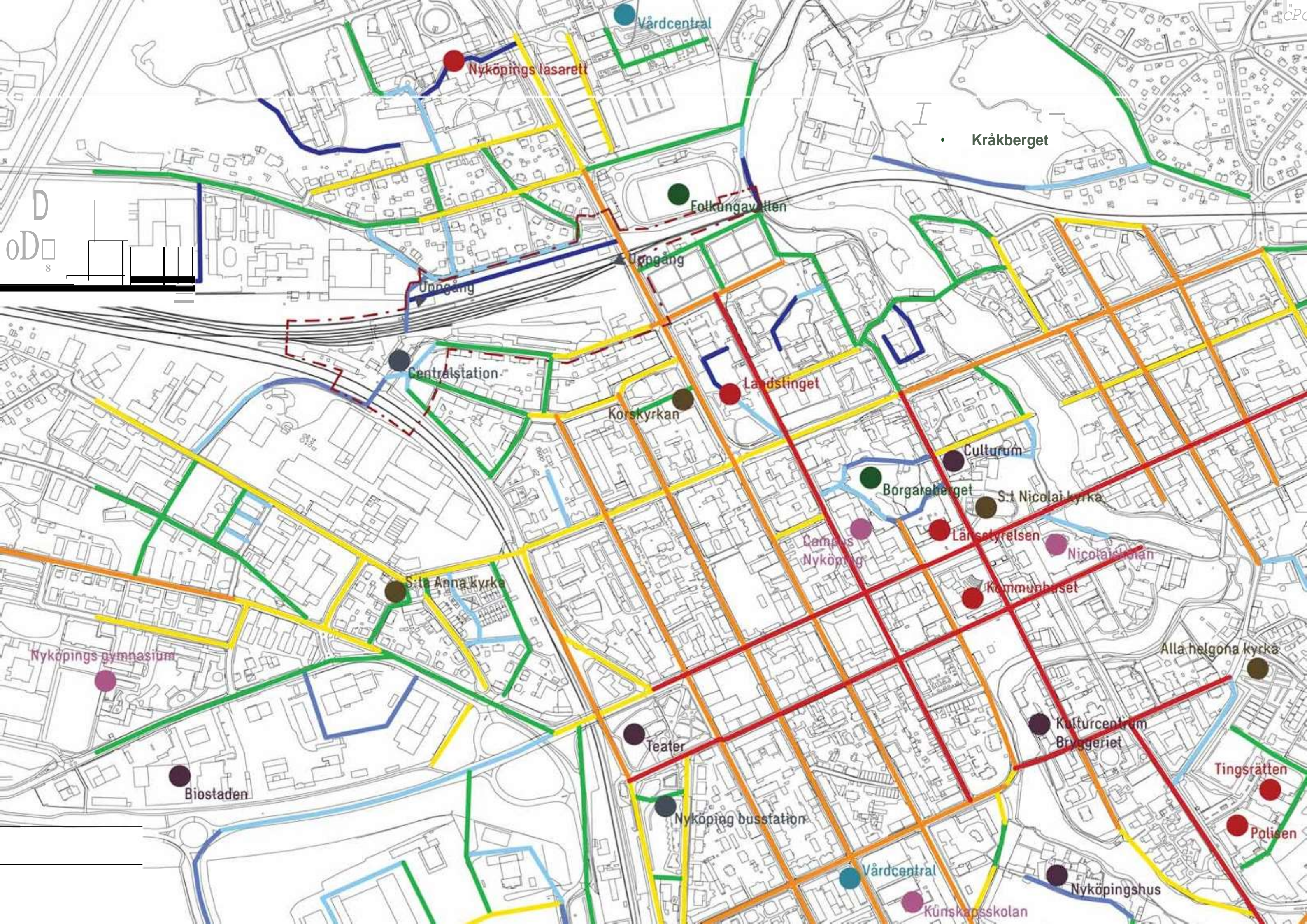
Även om metoden med Place Syntax är beprövad bör viss försiktigt iakttagas i analysen av Nyköping då den matematiska grund som beskriver place syntaxanalysen inte nödvändigtvis är anpassad till det rörelsemönster som finns i Nyköping. För att säkerställa detta krävs kompletterande observationer som sedan korreleras mot analysresultatet. Här har detta inte gjorts.



Vy norrut längs Västra Trädgårdsgatan sett från Västra Storgatan. Fotgängarrörelser sker mot målpunkter.

Teckenförklaring Integration





Nyköpings lasarett

Vårdcentral

Kräkberget

Folkungavallen

Uppgång

Centralstation

Landstinget

Korskyrkan

Kultorum

Borgareberget

S:t Nicolai kyrka

Campus Nyköping

Länsstyrelsen

Nicolaisholan

Kommunhuset

S:t Anna kyrka

Nyköpings gymnasium

Biostaden

Teater

Nyköping busstation

Vårdcentral

Künskapsskolan

Nyköpingshus

Alla helgona kyrka

Tingsrätten

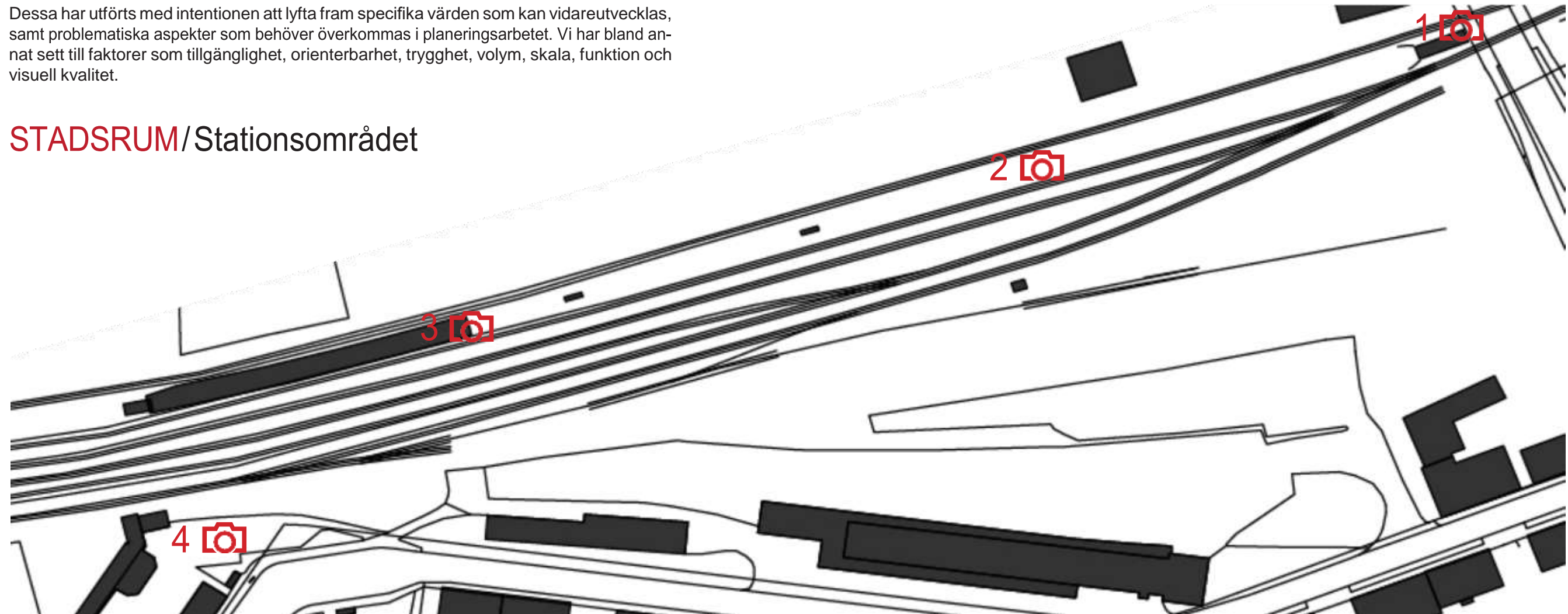
Polisen

STADSRUMANALYS

På nästföljande sidor presenteras ett antal platser där en mer utförlig platsobservation utförts. Denna syftar till att beskriva områdets gatu- och stadsrumstypologi.

Dessa har utförts med intentionen att lyfta fram specifika värden som kan vidareutvecklas, samt problematiska aspekter som behöver överkommas i planeringsarbetet. Vi har bland annat sett till faktorer som tillgänglighet, orienterbarhet, trygghet, volym, skala, funktion och visuell kvalitet.

STADSRUM/ Stationsområdet





Vy söderut från plattformens västra angöring, mot Nyköpings centrum och befintlig Centralstation.



1. Östra nedgången från plattform. En tydlig riktning som leder ner under bron vid Brunnsgatan. Brofästet längs Brunnsgatan har en vacker stenkonstruktion och med vissa ljusinsläpp från taket. Tyvärr är krockrisken mellan fotgängare och cyklister stor, miljön är bullrig och luften känns instängd.



3. Västra nedgången från plattform. Tydligt skyltat men väldigt instängt. Tunnelpassagen mellan norra och södra sidan har ett vackert och omsorgsfullt monterat kakel. Här fanns också mer samtida gatukonst som idag är övermålat. Nackdelen är angöringen och bredden som idag känns brant, komplicerad och trång.

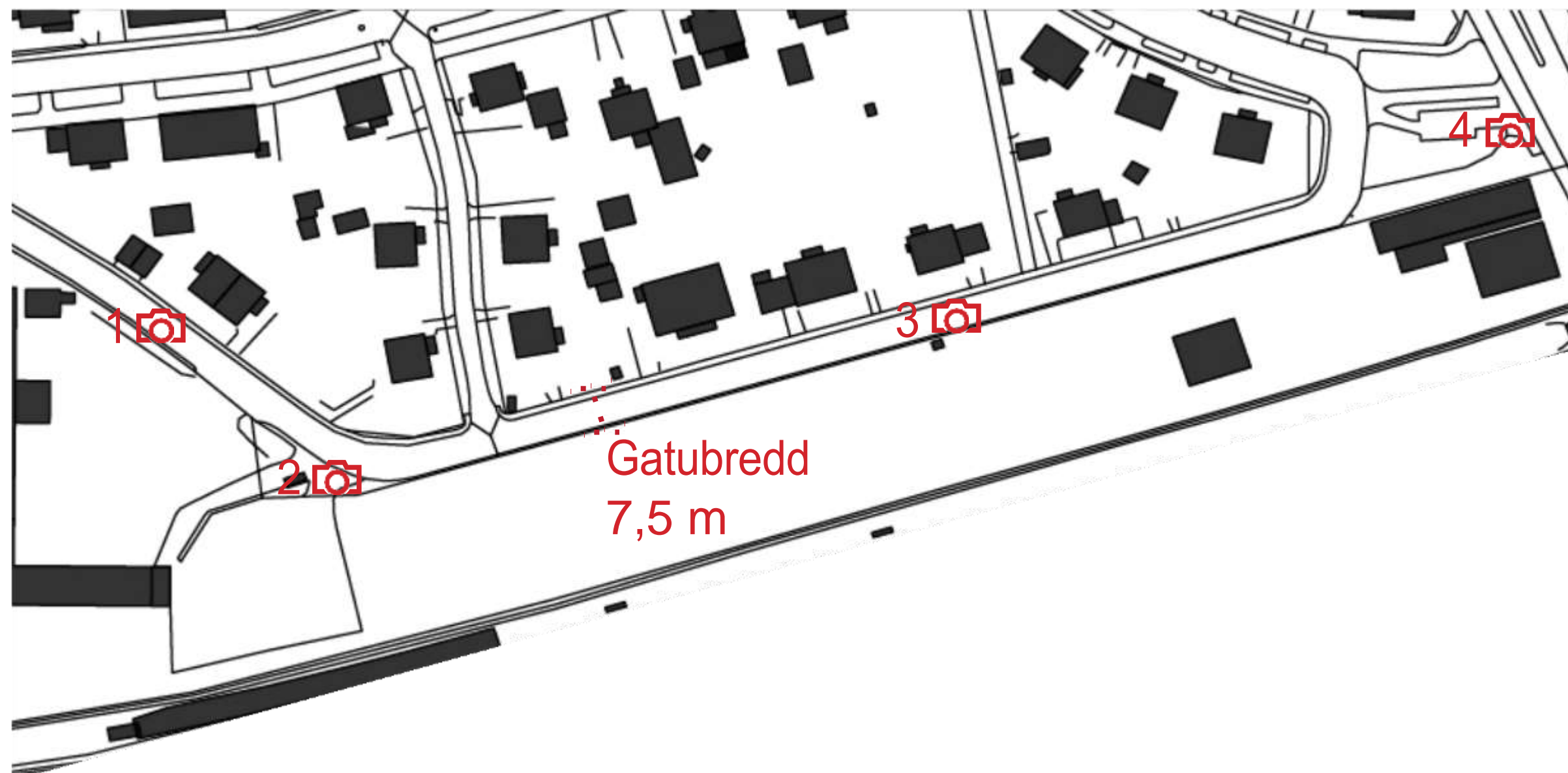


2. Vy västerut över plattform. Öppna ytor i söder och grönskande buskage (på sommaren) norrut. Skalan på plattformen är tilltalande och det finns en viss närhet mellan spår och resenär som kan kännas trivsamt och småskaligt. Däremot är orienterbarheten mot stan problematisk.



4. Centralplan och den vackra Centralstationsbyggnaden i tegel, färdigställd 1916. I anslutning till byggnaden är det idag stökigt, otydligt var resenärer ska gå och låg kvalitet på utemiljön med avvikande komplementbyggnader och underdimensionerade cykelställ och räcken av dålig kvalitet. Däremot finns äldre träd av hög kvalitet och en Centralplan som känns inbjudande och väl anpassad till Nyköpings storlek.

STADSRUM /Norra Bangårdsgatan





1. Vynorrut längs Norra Bangårdsgatan. Ett gaturum som i nuläget kombinerar industrikaraktär med äldre villaområde. Dimensionerna på gatan är trivsamma men verksamheter och bebyggelse är antingen indragen eller av lägre rumslig kvalitet. Det gör att gatan kan upplevas otrygg. Dessutom förekommer tyngre transporter vilket ytterligare kan bidra till försämrad trafiksäkerhet med nuvarande trottoarbredd och brist på övergångsställen. Längs gatans ena sida finns odlad och välkött vegetation, medan det på andra är mer överblivna grönytor som stämmer väl med industrikaraktären. Det här är en gata som är spännande, tydlig och väl dimensionerad utifrån ett upplevelseperspektiv, men som saknar programmering, omsorg och syfte annat än som transportrum.



3. Vy norrut och västerut längs Norra Bangårdsgatan. Med villabebyggelse på den norra sidan och ett inhägnat grönområde mot spåren på den södra sidan upplevs detta som ett väldigt frodigt gaturum. Det är en karaktär som är behaglig och inbjudande. Trottoar- och körbanebredden är relativt små och blir därför intima och där rörelser sker i lugnt tempo. Villabebyggelsen har, även om byggnaderna är indragna, sina entréer mot gatan vilket ger känslan av trygghet och tillgänglighet. Grönområdet mot spårområdet är trots sin inhägnad ianspråktagen och fungerar både för odlingslotter och rekreationsplatser. Detta informella användande upplevs som en stor kvalitet både från gatan och från plattformen.



2. Vysöderut över plats för norra uppgången från tunnel under spåret. Gott om cykel-parkeringsplatser som inte används. Vägen fram till trappan domineras av hårdgjorda ytor som förstärker transportrummet, stängsel utan gestaltningskvaliteter som blir exkluderande och trånga passager samt nedgångna industrimiljöer där byggnader ändå har vissa grundläggande kvaliteter i material och komposition. Det här är en plats som trots kort metriskt avstånd till centralplanen upplevs relativt långt bort.




4. Vysöderut och västerut i korsningen Norra Bangårdsgatan och Brunnsgatan. Det här är en grön och lummig plats som dock saknar egentlig funktion, även om cykelställen förstås är viktiga. Ytan är både överdimensionerad och trång, med flera trädrader, flera cykelbanor och flera grönstråk. Det saknas en hierarki som ger rummet mening och struktur. Dessutom är den omgivande bebyggelse i huvudsak utestängande, med antingen plank, stängsel eller slutna fasader, vilket gör att känslan av en baksida är påtagliga.


STADSRUM / Södra Bangårdsgatan






 1. Vy västerut mot Centralplan och stationen. Där Södra Bangårdsgatan tar slut i väster övergår den till en stökig plats som känns överdimensionerad och underutnyttjad. Avslutet av trädallén gör det historiskt grönt och vackert och gräsytor/parkleken vid flerbostadshusen bidrar positivt. Men känslan av att gatan inte landar i väster beror framförallt på bristen på bebyggelse som ramar in och definierar. Trafikrörelserna är många och består framför allt av busstrafik. Även om det är många bussar förefaller det vara relativt få resenärer. Det gör att platsen mer blir ett transportrum än ett vistelserum.

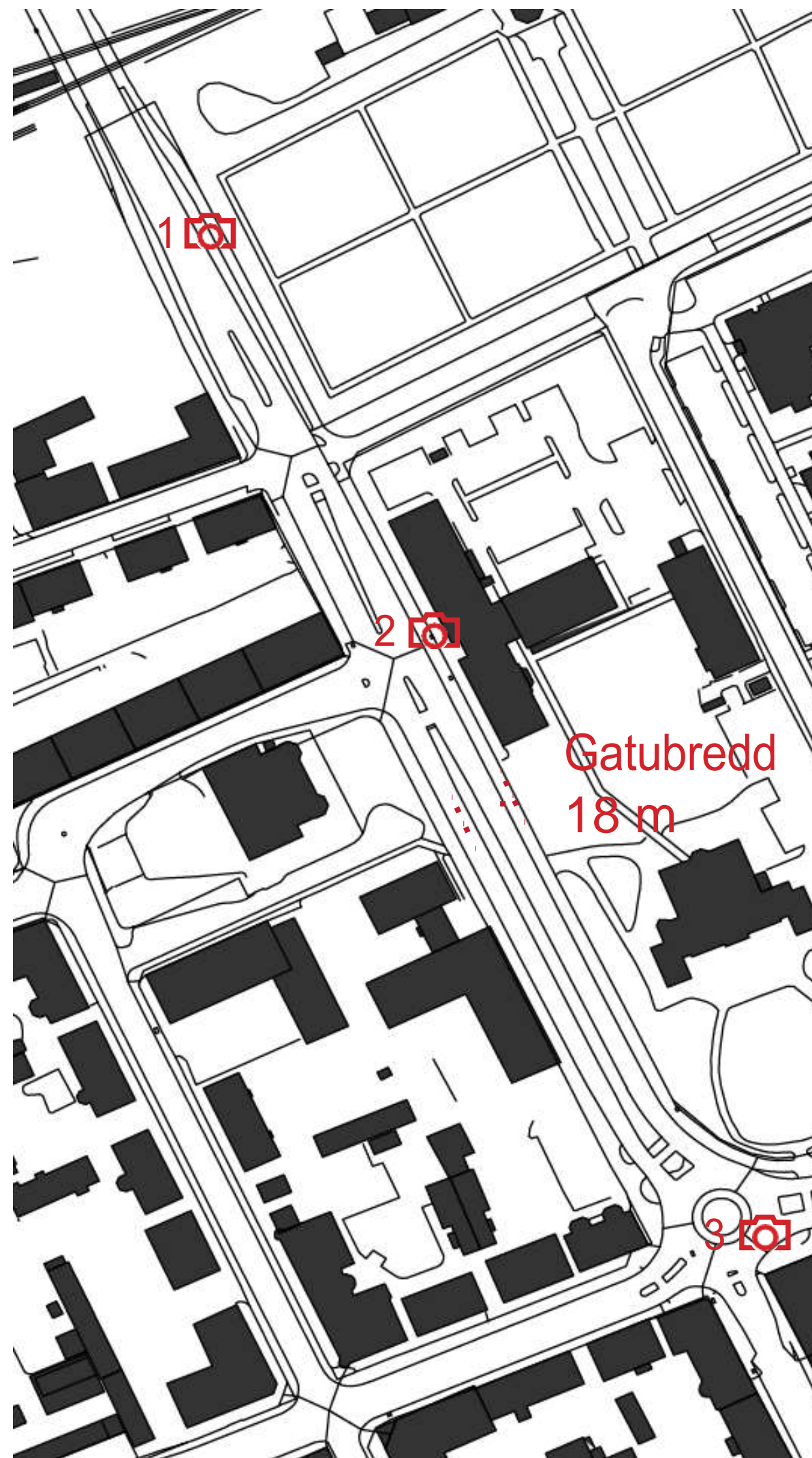


 3. Vy västerut och österut från korsningspunkten Södra Bangårdsgatan och Brunngatan. Den här platsen är idag ett mellanrum som inte lyckas förena de rekreativa och kontemplativa värdena öster om Brunngatan med de rumsliga och bebyggelsehistoriska miljöerna i väster. Dessutom tas inte den intensitet och stråkmässiga kvaliteten längs Brunngatan tillvara. Utifrån upplevelsen av denna korsning är det alltså både grönt och vackert, intensivt med olika transportslag och intressant bebyggelse med en vacker anslutning mot gatan. Problemet ligger i att denna mångfald inte är sammanläkt.



 2. Vy västerut och österut längs Södra Bangårdsgatan. Sträckan mellan Centralplanen och Brunngatan följer nuvarande stadskant och är den självklara länken mellan det historiska Nyköping och järnvägsområdet med sina magasin, uppställning, inlastning etc. Vissa delar av den äldre järnvägsbebyggelsen har spännande rumsliga kvaliteter som på ett positivt sätt bidrar till platsens identitet, även om den längre magasinsbyggnaden känns väl lång och skapar ett instängt och till viss del otillgängligt stadsrum norr om Södra Bangårdsgatan. Grönskan består i huvudsak av en äldre trädallé med höga arkitektoniska värden. Det finns också en bra balans i gaturummets bredd, sockelhöjder, bröstningshöjder/fönster och byggnadshöjder. Däremot vänder sig flera av bostadsbebyggelsens entréer bort från gatan vilket gör att det inte är sådan intensitet eller gatuliv som en försttråk kan finnas. Trafiksituationen är relativt lugn och det som märks mest är busstrafiken.

STADSRUM / Brunnsgatan





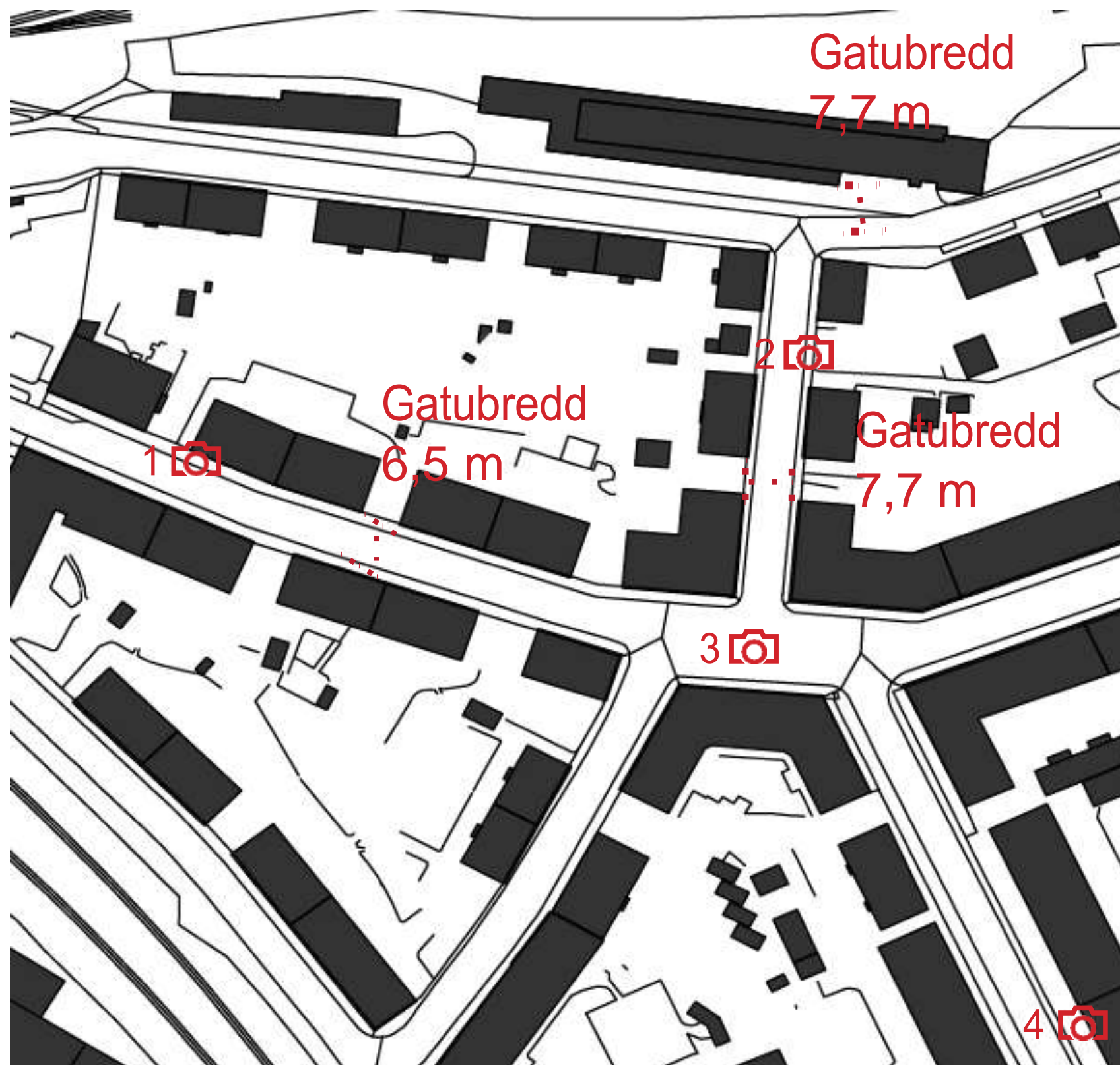
1. Vy norrut och söderut längs Brunnsgratan i korsningen Södra Bangårdsgatan. I denna korsningspunkt finns en påtaglig riktning och god orienterbarhet, men också en känsla av instängdhet närmast bron. Anledningen är de slänter som bildas på sidan om Brunnsgratan och som gör det svårt att under lång tid röra sig i öst-västlig riktning. Det förstärker känslan av detta som ett transportrum. Grönskan är påtaglig och mycket kvalitativ. Det gäller särskilt på kyrkogårdssidan. Trafiksituationen är relativt intensiv och det är en tydlig separering mellan gc och biltrafik. Men det leder också till att risken för konflikter mellan fotgängare och cyklister är påtaglig. Och ett rum för bilar som känns prioriterat och väl tilltaget. Genom nivåskillnaderna skeringet utbyte mellan de olika transportslagen.

3. Vy norrut i korsningen Brunnsgratan/Repslagaregatan. En korsning för bilar med rondell och cirkulation. Eftersom trafikflödet är högt har även räcken mot trottoar och fotgängare monterats. Platsen utgör ett tydligt bryt mellan Brunnsgratans två karaktärer, den centrala och den trafikala. Norr om korsningen är Brunnsgratan lummig, grön och bred, men med indragna byggnader, separerade trafikslag och få entréer ut mot gatan. Det gör att gaturummet känns trafiksäkert men långtråkigt. Söderut på Brunnsgratan är förutsättningarna de omvända.




2. Vy söderut längs Brunnsgratan i höjd med Borgaregatan. Denna del av Brunnsgratan är en bred sektion med vackra äldre byggnader som ramar in trafikrummet. Trottoarer är väl tilltagna men har få entréer och ingen direkt förgårdsmark av värde. Det ger känslan av att bebyggelsen vänder sig från gatan. Längs gatan finns flera fina planteringar och träd, och särskilt karaktärsskapande är den gröna mittremsan i den del av gatan som ligger närmast korsningen mot Repslagaregatan. Trafiksäkerheten känns relativt god även om ordningen för gång och cykel känns aningens otydlig och skulle kunna leda till konflikter.


STADSRUM / Borgaregatan - Magasinsgatan - Fruängsgatan






 1. Vy österut längs Borgaregatan. Det svagt krökta gaturummet skapar dynamik och riktning på ett sätt som känns inbjudande och tryggt. Däremot är antalet entréer få, vilket gör att det känns relativt ödsligt. Dessutom är det ett alltigenom hårdgjort gaturum vilket gör att det upplevs mer ogästvänligt än nödvändigt. Eftersom trafikflödet känns väldigt lågt föreligger ingen risk för konflikter. Varken mellan bil och gående eller mellan gående och cyklist.




 3. Torget vid Borgaregatan/Magasinsgatan. Det här är en plats med många kopplingar vilket gör att känslan av riktningvalfrihet är stor. Det är på så vis ett tryggt rum. Dessutom är skalan lämplig och det känns varken öde eller trångt. Tack vare ett antal lokaler i bottenvåningen på vissa av de omgärdade byggnaderna blir känslan också den av att platsen har potential. Men det är en möjlighet som i nuläget inte tas tillvara. Dels beror det på att bilarna är i centrum, dels på bristen på gröna inslag och dels på att platsen i nuläget är perifer i relation till centrum och därför bara en passage för många.



 2. Vy norrut längs Magasinsgatan. Den här svagt sluttande gatan norrut är väldimensionerad, proportionerlig, har vackra färger och historik samt visst inslag av buskar som ger ett fylligare gaturum. Men bristen på entréer ger än en gång känslan av att en går på en bakgata. Dessutom är siktlinjen och sträckan upp till magasinet relativt kort och möjligen utan värde idag. Det bör också påpekas att sockelhöjder och fönsterbröstning är välavpassade för att fotgängare ska känna sig trygga men inte vara en alltför stor del av inomhusrummet.



 4. Vy söderut längs Fruängsgatan. På väg mot centrum blir Fruängsgatan det gaturum som byter skepnad vid flera tillfällen. I den norra delen finns radhusen och flerbostadshusen. Där dessa är dimensionerade för ett trivsamt gaturum med grön förgårdsmark och gröna trädgårdar. Här ligger både radhusens och flerbostadshusens entréer ut mot gatan vilket gör att det kan upplevas som en del av de boendes sammanhang. Trafiksituationen är mycket lugn och det är framför allt gående som passerar. Däremot kan det leda till misstanke att bilars hastighet kan bli ett bekymmer sommartid. Men tack vare det aningens trånga körbanan borde hastigheten reduceras vintertid.

SLUTSATSER AV STADSANALYS – UNDERLAG FÖR STRUKTUR

Utmaningar att hantera

Från arbetet med mål och utmaningar ser vi att flera aspekter behöver samverka avseende funktion, innehåll och rum. Tabellen till höger sammanfattar dessa samband. Nedan beskrivs ett antal grundläggande planstrukturella slutsatser baserat på stadsanalysen.

Struktur och skala

Resecentrum bör indelas rumsligt efter stadsplanens struktur och skala för att skapa orienterbarhet och sammanlänka med stadsväven som en integrerad del av innerstaden. Genom en "kvartersindelning" i stadsplanens skala möjliggörs tydliga zoner för resecentrums olika funktioner. Strukturen ger en möjlighet att förhålla sig till kulturmiljön på en planstrukturell nivå.

Länkar och stråk

Flera stråk för gång och cykel är viktiga och inget är direkt viktigare än något annat. Detta ger en struktur som skapar flera mötespunkter med resecentrum. Stråken behöver utgöra länkar i staden och knyta norra och södra sidan om järnvägen. Stråken utgör både anslutning till resecentrum men ingår i stadens länksystem för gång och cykel.





Rum för olika funktioner

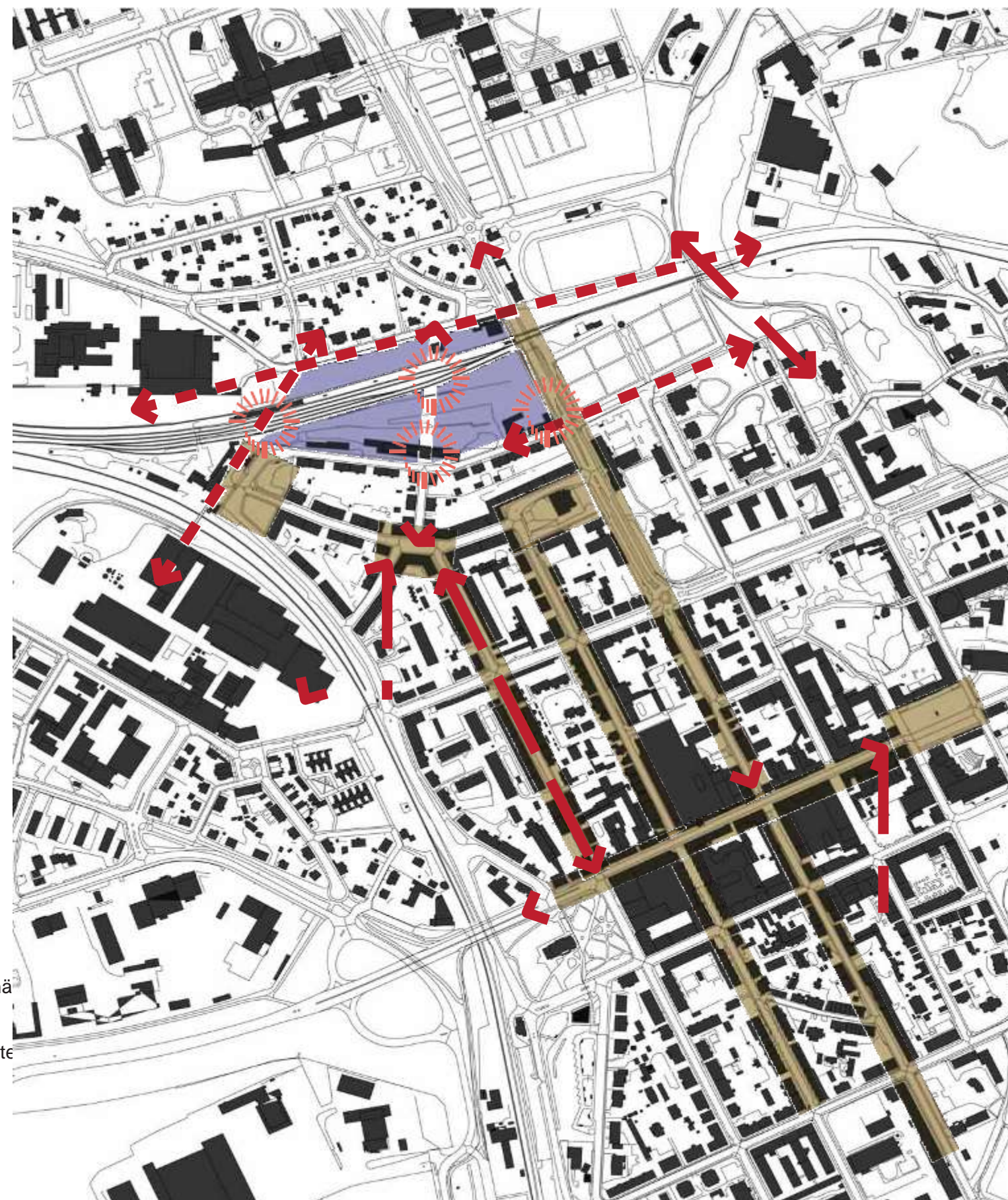
Resecentrum bör fortsätta utveckla idén om blandstaden, dels för att integrera resecentrum som en naturlig del i stadskärnan men också ge kraft åt stadens utveckling norrut. Olika funktioner skapar rörelse och platskvaliteter vilket ger underlag för människor till platsen utöver resandet och därmed ökad attraktion, identitet och trygghet.

Platser och orienteringspunkter

Kombinationen av stråk och plats är en fortsatt utgångspunkt i likhet med den befintliga stadsplanen. Stråken behöver kopplas till omsorgsfullt gestaltade platser, offentliga rum, som ger god orientering, valbarhet och vistelsekvaliteter.

Strukturförslag efter stadsanalys

-  Struktur och skala – integrering i stadsplanens kvartersstruktur
-  Länkar och stråk – väv i stadsplanen som överbyggande länkar
-  Rum för olika funktioner – Blandstaden som attraktivitet och nä
-  Platser och orienteringspunkter – orientering och vistelsekvalite



UTMANING

| | STRUKTUR | | TRAFIK & INFRASTRUKTUR | | | | STADSLIV | | | | | | STADSRUM | | | | |
|--|----------------------|----------------------|------------------------|------------|-----------------|--------------------|--------------|-----------|--------------------|----------------|-----------|---------------------------|-----------------|------------------|------------------|--------------|--------------------------------|
| | Planer & Utv.områden | Bebyggelse & Grönska | Fordonstrafik | Cykelstråk | Kollektivtrafik | Parkering & Teknik | Boendetäthet | Barriärer | Stadens funktioner | Tillgänglighet | Gångstråk | Riktning för tågresenärer | Stationsområdet | N. Bangårdsgatan | S. Bangårdsgatan | Brunns-gatan | Borgareg. Magasinsg. Fruängsg. |
| 1. Utveckla området runt RC med en bra mix av kollektivtrafik, service, handel och bostäder. En väntplats med många olika funktioner överdygnet. | ● | | | | ● | | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 2. Implementera transportstrategin i resecentrumprojektet | ● | | ● | ● | ● | ● | | | | | ● | ● | | | | | |
| 3. RC bli en samlande bytespunkt med god tillgänglighet och sammankopplande stråk. | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | | |
| 4. Våga ompröva beslut. | | | ● | | ● | ● | | | ● | ● | | | | | | | |
| 5. Skapa upplevelsevärden genom arkitektonisk utformning som ger identitet. | | ● | | | ● | | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 6. Utveckla befintligt gatunät för högre funktionalitet genom 4-steps-principen. | ● | | | ● | | | ● | | ● | | | | | | | | |
| 7. Sätta RC i stadens sammanhang. | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 8. Arbeta med trafiksäkerhet och trygghet för samtliga transporter och människor. | | | ● | ● | ● | ● | | | | | | | | | | | |
| 9. Arbeta med beetendeåtgärder. | | | ● | | | | | | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 10. Dialog och kunskapsutveckling i processen. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11. Prioritera lösningar som är miljövänliga i alla led och skeenden. | | ● | ● | ● | | ● | | | | | | | | | | | |
| 12. Skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande. | | | ● | ● | ● | ● | ● | | | ● | ● | | | | | | |
| 13. Ta vara på och utveckla kulturmiljön kopplat till stadens identitet. | ● | ● | | | | | ● | | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |

ARBETSPROCESS I WORKSHOPS – UTMANINGAR, ALTERNATIV OCH UTVÄRDERING

Metodik

Under 2015-2016 inleddes gestaltungs och planarbetet med en bred förankring med flertalet tjänstemän och aktörer i en workshopserie om tre tillfällen. Cirka 20 deltagare vid varje tillfälle. Syftet med metodiken är att dels skapa gemensamma förutsättningar, bred förankring och lyfta upp nyckelfrågor och utmaningar tidigt som grund för planarbetets prioritering.

Arbetet har genomförts med utgångspunkt i en processmetodik som utvecklats inom ramen för Fol-programmen Samhällsplanering med miljömål i Sverige (2000), Uthållig kommun (2011), SymbioCity (2012) samt Klimatsmarta och attraktiva transportnoder (2015). Arbetet fram till det formella detaljplanearbetet följer i stora drag processdiagrammet till höger.

Samtliga workshoppar är sammanfattade med egen dokumentation som rapport i projektet. Nedan följer en kort sammanställning i syfte att åskådliggöra arbetet från mål, analys, alternativstudie och medborgardialog till färdigt planförslag och gestaltning.

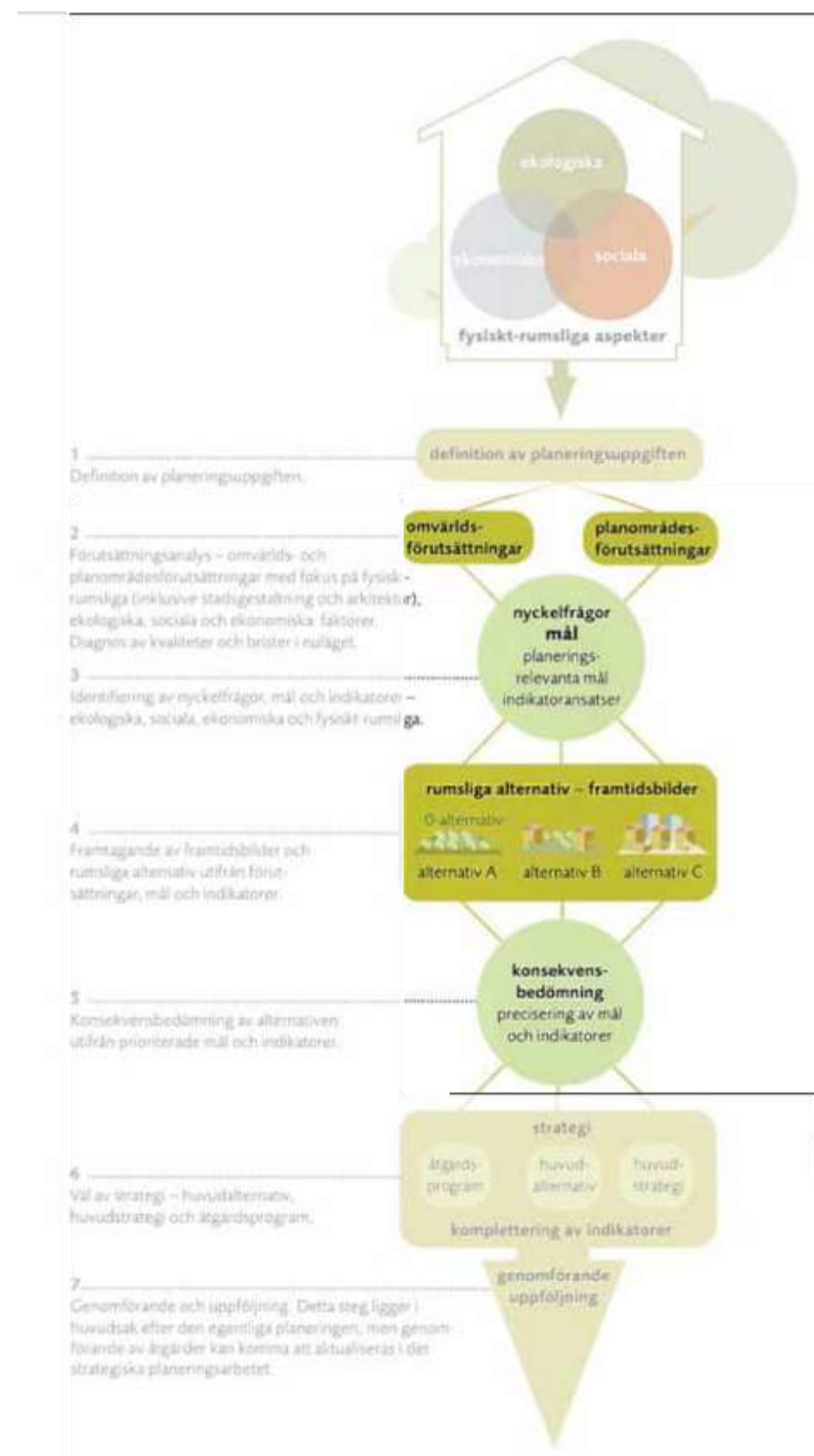
Workshop 1

Syfte och mål med workshop 1

Syfte med workshopen var att gemensamt skapa en samsyn kring områdets förutsättningar och framtida utmaningar. Målet med workshopen var att översiktligt kartlägga intressen och områdets potential som grund för en gemensam målbild och målformulering.

Sammanställning av Utmaningar/Nyckelfrågor från workshop 1

| Viktning | Utmaning |
|----------|---|
| 38 | Utveckla området runt RC med en bra mix av kollektivtrafik, service, handel och bostäder. En väntplats med många olika funktioner överdygnet. |
| 20 | Implementera transportstrategin i resecentrumprojektet. |
| 19 | RC blir en samlande bytespunkt med god tillgänglighet och sammankopplande stråk. |
| 19 | Våga ompröva beslut. |
| 18 | Skapa upplevelsevärden genom arkitektonisk utformning som ger identitet. |
| 11 | Utveckla befintligt gatunät för högre funktionalitet genom 4-stegsprincipen. |
| 7 | Sätta RC i stadens sammanhang. |
| 7 | Arbeta med trafiksäkerhet och trygghet för samtliga transporter och människor. |
| 6 | Arbeta med beetendeåtgärder. |
| 6 | Dialog och kunskapsutveckling i processen. |
| 4 | Prioritera lösningar som är miljövänliga i alla led och skeenden. |
| 2 | Skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande. |
| 2 | Ta vara på och utveckla kulturmiljön kopplat till stadens identitet. |



Fyra stora och tjugo små steg. Rapport om processorienterad planering för hållbar utveckling (Ranhagen, 2011).

Workshop 2

Under workshop 2 genomfördes en utvärdering med verktyget Effektprofil. På så sätt förde vi arbetet framåt mot ett alternativ där såväl funktion, lokalisering och karaktär kommer kunna utvecklas för att bidra med störst positiv effekt och uppfyllnad av projektets utmaningar och mål. Verktyget Effektprofil syftade till att utvärdera de tre idéerna och dess funktioner i rangordnande skala, för att på så sätt förtydliga vilken idé som ansågs ha bäst respektive sämst effekt inom dom 13 olika utmaningarna. Effektprofilen var ett användbart verktyg för att synliggöra och diskutera olika dimensioner och faktorer uppnående av uppsatta mål. Därför handlade en stor del av workshopen också om diskussion och reflektion av val och prioritering. Detta medförde också till att de suboptimeringar som en tvungen rangordning kan medföra synliggjordes.

Ett önskvärt resultat från workshop 2 var att kunna tydliggöra de olika idéernas komplexitet och skapa en tydlig bild över vilken idé som medförde bäst effekt för att bemöta varje utmaning, och hur dessa kunde vävas samman till ett planförslag att arbeta vidare med. Resultatet bildade också motiv för det slutgiltiga planförslaget och utgjorde ett tydligt underlag i dialogen med alla involverade parter.

Tre idéer på tema känsla och upplevelse

Utifrån projektets mål har Sweco och Nyköpings kommun tillsammans utvecklat tre idéer. Idéerna "Torget", "Navet" och "Stråket" har alla olika karaktärsdrag som redovisas nedan. Dessa teman och karaktärer låg som underlag i medborgardialogen vår-sommar 2016. Resultatet av medborgardialogen var sammanfattat och sammanställt i en särskild rapport men kortfattat kunde man utläsa att medborgarna ville ha en småskalig och grön miljö som var trygg och lugn men ändå speglade tempo och framtiden i arkitektur och uttryck. Målet med workshopen var att översiktligt kartlägga intressen och områdets potential som grund för en gemensam målbild och målformulering.



Tre strukturella alternativ

Inför workshop 2 togs tre strukturella alternativ fram för områdets disponering. De tre alternativen/scenarierna var baserade på olika tyngdpunkter för resenärs och bytespunkter i planområdet. Scenario Öst, Scenario Centralt och Scenario Väst. Alternativen utvärderades i den breda tjänstemannagruppen och slutsatsen var en inriktning mot en kombination av Centralt och Öst. Se sammanställning effektprofil.



Scenario Öst "Stråket" Här är det mycket rörelse, fart och energi. Känslan är modern och stadslig. Platsen är del av ett intensivt stråk i staden. Här finns ett entrétorg med sittplatser nära det intensiva stråket. Eventuella byggnader sticker ut och är en symbol för Nyköping. Platsen tar för sig i stadsbilden.



Scenario Centralt "Navet" Här finns det EN samlande och stor entréplats. Entrébyggnaden är ett nav som gör att du hittar dit du ska. Flera vägar möts och leder till byggnaden och navet. Här finns en tydlig målpunkt för resenärer av olika slag. Platsen är fokuserad på resande. Platsen har en egen identitet i staden.



Scenario Väst "Torget" Här är det ett lite lägre tempo. Befintliga byggnader kan bli träffpunkter som till exempel kafé. Platsen är inspirerad av områdets historia och miljöerna har utvecklats och bevarats. Det är grönt och lummigt. Torget är en samlingsplats för att hitta dit du ska. Ytan där du rör dig är öppen och flera vägar leder till olika platser.

ARBETSPROCESS I WORKSHOPS – UTMANINGAR, ALTERNATIV OCH UTVÄRDERING

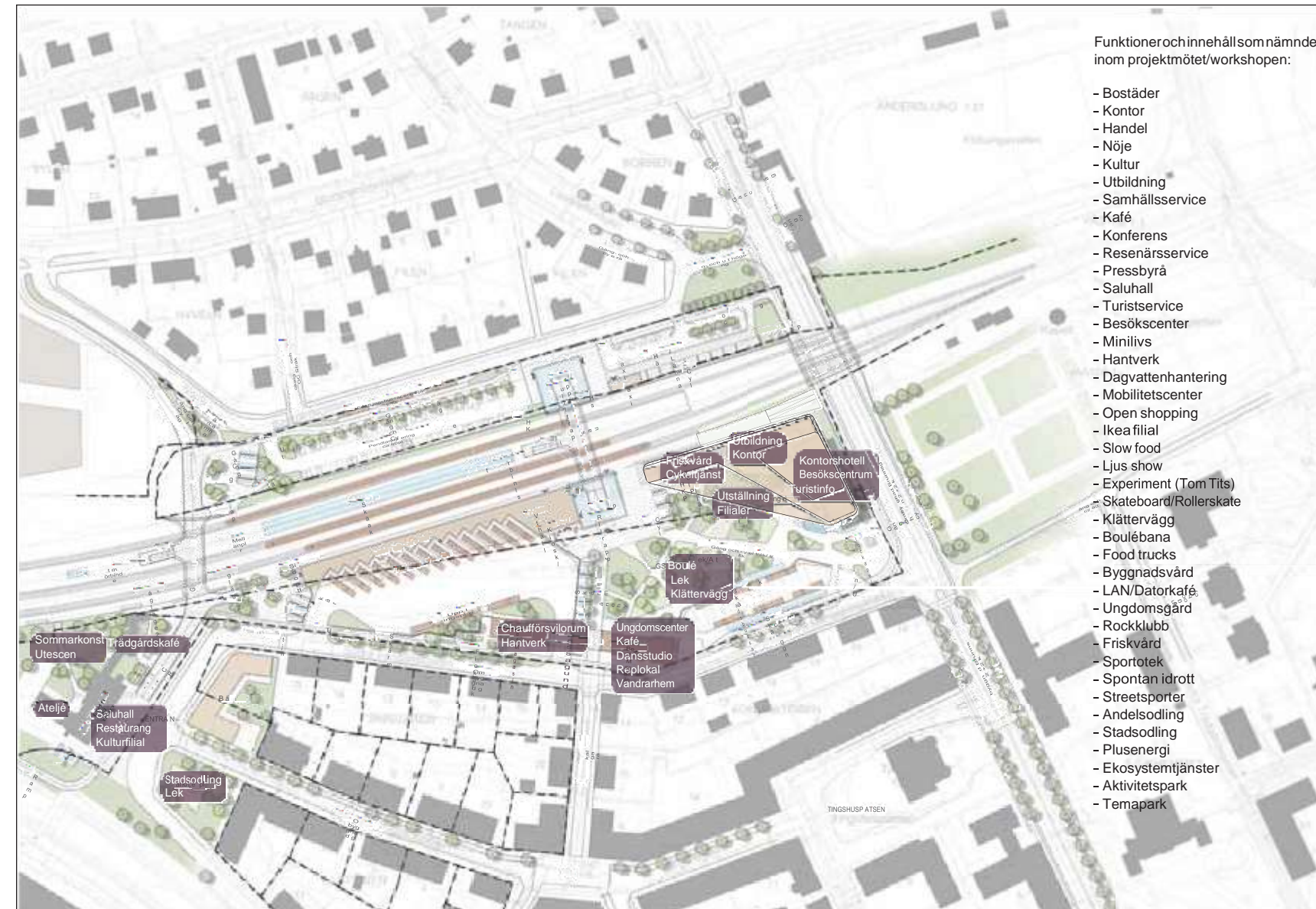
Workshop 2 – Utvärderingen

Utvärderingen av alternativen/scenarierna gjordes i flera steg, dels mot utmaningar/nyckelfrågor vid workshop, se sammanställning till höger. Därefter i arbetsgruppen där avstämning mot projektmålen gjordes. Resultatet som grundförinriktningsskiss och för avstämning i projektets styrgrupp och mot politiken var som beskrivits en god kombination av scenario Centralt och scenario Öst och att medborgardialogens resultat inarbetas med exempelvis grön och trivsamt karaktär, småskaligt och med gedigen och spännande arkitektur.

Inriktningsskissen juli 2016 gav underlag för planeringsarbetet med samrådshandling och fördjupningar gata och trafik.

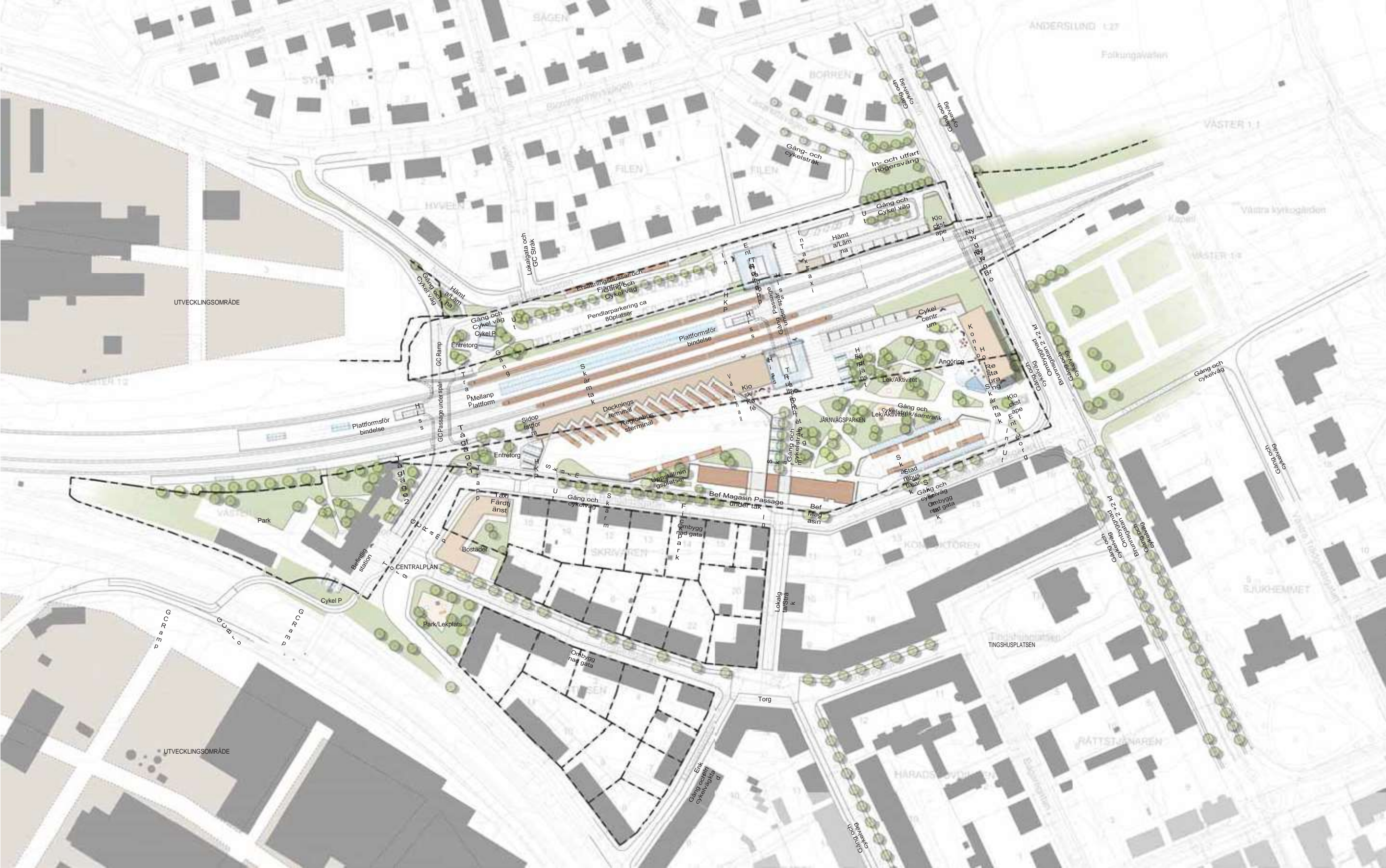
Workshop 3 – Funktionerna och innehållen

En mindre arbetsgrupp arbetade med att klä på inriktningsskissen med funktioner och innehåll utöver resan-defunktionalitet. Strävan är att skapa en plan som möjliggör flera användningar enligt principen för attraktiva transportnoder, trygg miljö och blandstaden. Workshopens brainstorm sammanfattades som en Moodboard enligt nedan. Flera användningsmöjligheter har säkerställts i planförslaget. Se vidare kapitel Funktion och Innehåll.



| Resultatsammanställning Effektprofil för Nyköping resecentrum | Bäst 1 |
|---|-----------|
| 1. Utveckla området runt RC med en bra mix av kollektivtrafik, service, handel och bostäder. En väntplats med många olika funktioner över dygnet. | ● |
| 2. Implementera transportstrategin i resecentrumprojektet. | ● |
| 3. RC blir en samlade bytespunkt med god tillgänglighet och sammankopplade stråk. | ● |
| 4. Våga ompröva beslut. | ● |
| 5. Skapa upplevelsevärden genom arkitektonisk utformning som ger identitet. | ● |
| 6. Utveckla befintligt gatunät för högre funktionalitet genom 4-stegsprincipen. | ● |
| 7. Sätta resecentrum i stadens sammanhang. | ● |
| 8. Arbeta med trafiksäkerhet och trygghet för samtliga transporter och människor. | ● |
| 9. Arbeta med beetendeåtgärder. | ● |
| 10. Dialog och kunskapsutveckling i processen. | ● |
| 11. Prioritera lösningar som är miljövänliga i alla led och skeenden. | ● |
| 12. Skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande. | ● |
| 13. Ta vara på och utveckla kulturmiljön kopplat till stadens identitet. | ● |
| Scenarios Väst = ● Centralt = ● Öst = ● | |

INRIKTNINGSSKISS JULI 2016

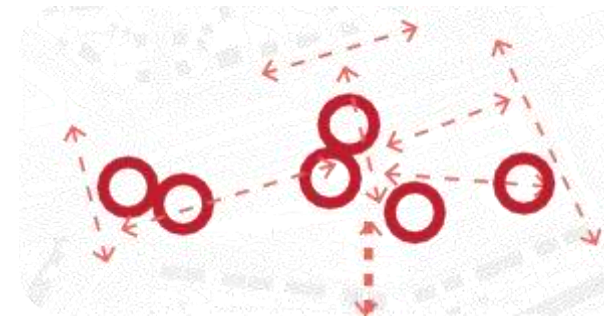


UTFORMNINGS- OCH GESTALTNINGSTEMA – BÄRANDE IDÉ

Att koppla samman

Resecentrums viktigaste funktion är att koppla samman, att koppla samman människor, transportslag och mobiliteten med staden och stadslivet. Lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

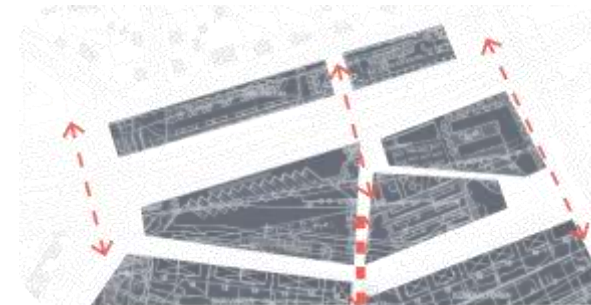
Utgångspunkten är att ha nära och trygga kopplingar, skapa logik i var saker ligger, vad de är och därmed tydlighet god orienterbarhet. Målet är att bytestiden ska vara effektiv och enkel. Resecentrum skapar nya viktiga länkar i staden för stadens fortsatta utveckling.



Pictogram Att koppla samman

Att utgå från stadens struktur och skala

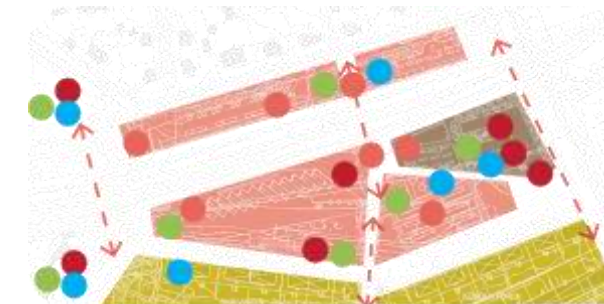
Utgångspunkten för resecentrums disponering är att skapa en struktur som tar fäste i stadens kvartersstruktur och skala. Syftet med det är flera, dels främjar det redan utvecklade rörelsestråk och kopplingar, dels skapar det känslan att staden integreras med resecentrum och dels samverka med stadens skala, karaktär och kulturmiljö.



Pictogram Att utgå från stadens struktur

Att skapa stad och stadskvaliteter

Resecentrum är inte bara en bytespunkt, det är en stadsdel i staden med flera funktioner och användningar. Blandstaden fortsätter och skapar miljöer för människor under dygnets alla timmar. Det ger attraktion, trygghet och utvecklar symbol för Nyköping. Utgångspunkten är att skapa innehåll och struktur som möjliggör flera funktioner utan att ge avkall på resecentrumfunktionen.



Pictogram Att skapa stad och stadskvaliteter - Blandstaden

Att skapa mötesplatser

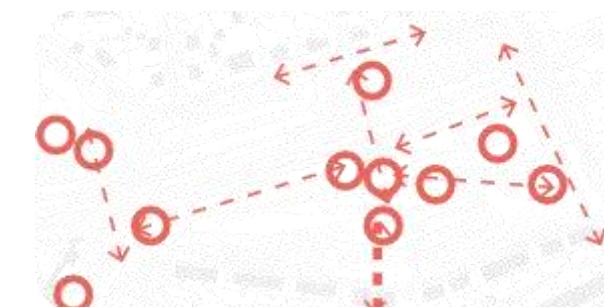
Förslaget bygger på en organisation av flera mindre stadsrum, entrétorg, som länkas samman av tydliga stråk för gång och cykel. Stadsrummen är flerfunktionella, dels skapar de orienterbarhet men också mötesplats, social interaktion och identitet. Entrérummen och parkrummen är en modern fortsättning på den historiska stationsmiljön med järnvägspark, Centralplan etc. Stationen var en av stadens stoltheter, det är en miljö som betyder något och första ansiktet utåt. Förslaget fortsätter den traditionen.

Att inspireras av stadens arkitektur, karaktär och känsla

Utgångspunkten är att landskapsarkitektur och byggnadsarkitekturen med gedigna material. Vi har inspirerats av Nyköpings stad och platsen och skapat en materialpalett av tegel, puts, trä, glas, granit som spelar mot sirlig trädgrönska och marktäckande perenner. Det har eftersträvat att skapa en enkelhet, inte för många typer av uttryck och material men samtidigt en tydlig hierarki mellan platser, stråk och olika byggnadsfunktioner. Det röda teglet är ett signum och svarar väl mot stadens kulturhistoria. Arkitekturen är ändå modern, unik och framåtblickande och ska stå sig lång tid framåt.

Att vara multifunktionell och ekologisk smart

Förslaget bygger på att skapa ytor som är multifunktionella, sociala platser som kombinerar ekologiska tjänster, exempelvis dagvattenhantering. Flera hårdgjorda ytor avvattnas för fördröjning mot vegetationsytor i ett robust system. Ett mål är att skapa ett grön miljö med variation, förslaget innebär många nya träd, som alléer och i grupp med park och ytor i gräs och perenner.



Pictogram Att skapa möteplatser

ILLUSTRATIONSPLAN



SÄGEN

ANDERSLUND 1:27

SYLEN

BORREN

FILEN

FILEN

HYVEN

VÄSTER 1:13

VÄSTER 1:2

VÄSTER 1:11

SKRIVAREN

KOMMKTÖREN

STILSEN

Tingshusplatsen

RÄTTSTÄNAREN

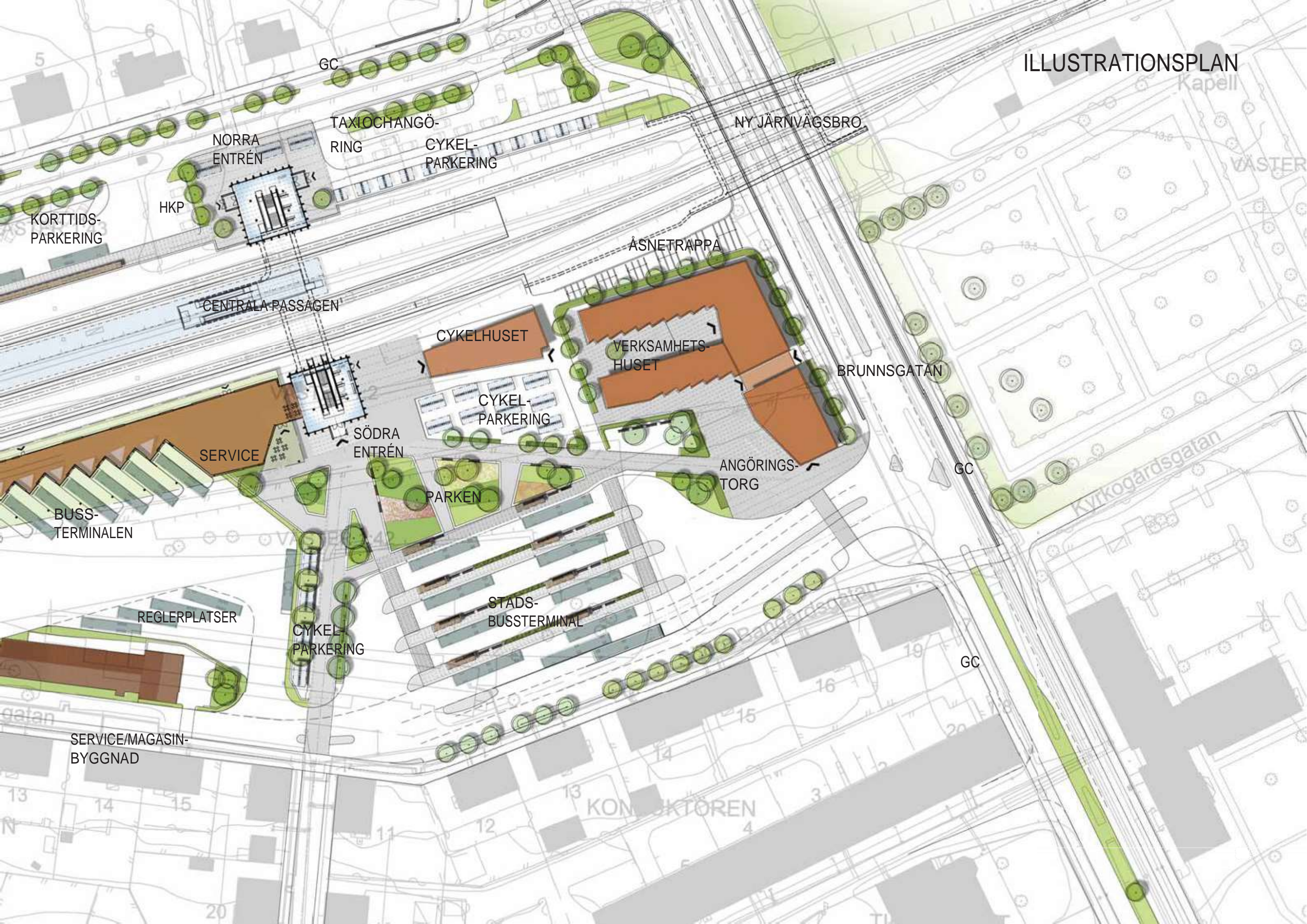
HÄRADS ÖVDELEN

BÄNAREN

UTFORMNING OCH GESTALTNING



ILLUSTRATIONSPLAN



NORRA SIDAN

ENTRÉBYGGNAD

ENTRÉBYGGNAD

CYKELHUS

VERKSAMHETSHUS

SÖDRA SIDAN



Karaktär och gestaltningsidé

De två entrébyggnaderna har en tydlig vertikalitet och med sina lugna och samtidigt resliga proportioner står de som tydliga markörer och visar vägen till det nya resecentret.

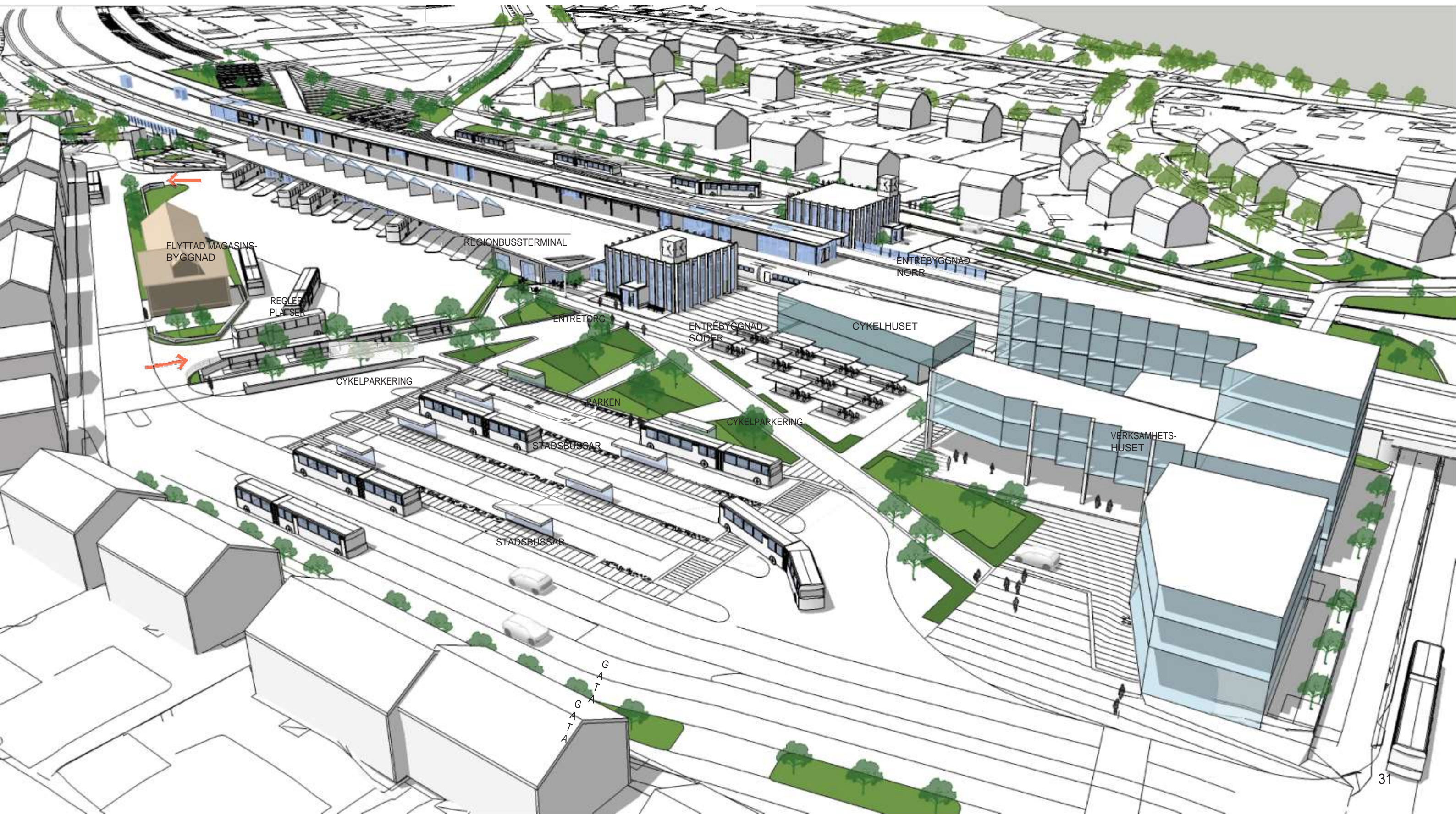
Den långsträckt bussterminalens volym underordnar sig entrébyggnadernas reslighet. Byggnaden ramar in parken i väster och visar vägen in mot staden genom sitt framskjutande entréparti. I norr ramar den in

perrongen och skärmar staden från buller som alstras vid spåren.

Verksamhetshuset, en ny byggnad i 3-5 våningar, kan innehålla kontor, hotell eller verksamheter

Cykelhuset, ny byggnad invid resecentrum med cykelparkering i två plan

Godsmagasinet flyttas för att ge plats åt resecentrum





FRÅN TORGET VID NÖTHAGEN SETT MOT VÄSTRA PASSAGEN



VERKSAMHETSHUS

ENTRÉBYGGNAD SÖDER

BUSSTERMINAL

REGLER PLATSER

FLYTTAD MAGASINS-BYGGNAD

ENTRÉBYGGNAD NÖRRE

ERSÄTTNINGSBUSSAR OCH BUSSPENDEL

GC-BANA

BEFINTLIG VILLA-BEBYGGELSE

NYA BOSTÄDER

MELLANPLATT FORM

CYKELPARKERING

NÖTHAGEN-TORGET

GC-PASSAGE UNDER SPÅR PLATTFORMSFÖRBINDELSE

PERSPEKTIV-PUNKT



Exempel på klocka, bakombelyst, Landvettercentrum, Sweco Architects

Livfullt rött tegel

SÖDDRA ENTRÉBYGGNADEN

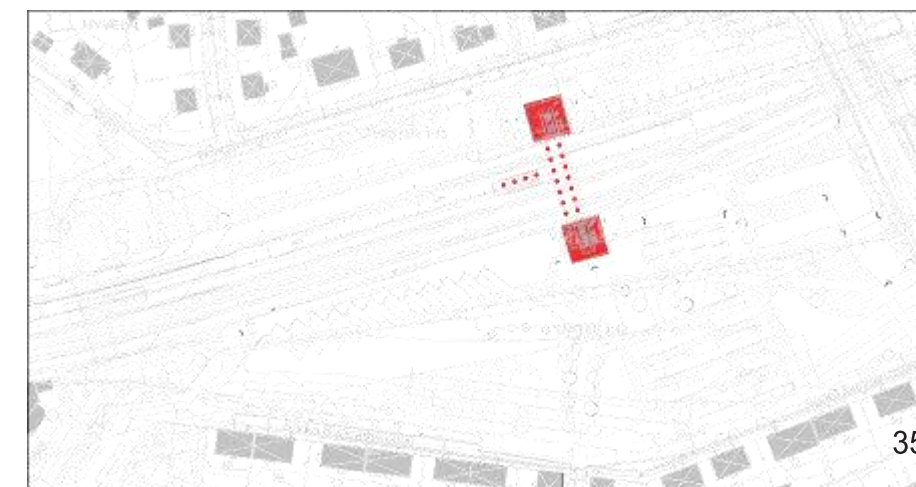


ENTRÉBYGGNADER

Entrébyggnaderna för Nyköpings Resecentrum ska genom sin arkitektur vara anläggningens signum och ses på långt håll. De har ett arkitektoniskt uttryck som gör anläggningen unik och som gör att besökare och Nyköpingsbor identifierar sig med resecentrum och känner stolthet. Byggnaderna utgörs av två kuber med lugna och samtidigt resliga proportioner på ömse sidor av spårområdet. De upplevs som högresta i sin omgivning och den norra och den södra entrébyggnaden har likvärdig dignitet, för att understryka att entrén har samma betydelse på ömse sidor om spåren. På södra sidan ligger byggnaden dockad till den långsträckt bussterminalen medan byggnaden på norra sidan är fristående.

Byggnaderna är något bredare än höga, men genom tegelpilastrarnas vertikaltitet upplevs volymen nästan lika hög som den är bred. På huvudvolymen adderas mindre kuber i form av vindfång av glas och tegel, samt en stiliserad glasad klocka i byggnadens ena hörn. Klockan på taket fungerar som accent och är en viktig symbol för resecentrum. Entrébyggnaderna har en symmetrisk axialitet med ett centralt trapplopp som leder upp från centralpassagen, med rulltrappor på ömse sidor. När man som resenär rör sig upp för trappan möts man av det stora generösa entrérummet med högt i tak och med uttrycksfulla trädliknande pelare i blickfånget.

Tegel är ett material som genomsyrar hela Nyköpings resecentrum, med inspiration hämtad från olika epoker i stadens historia. Materialet har använts för ett flertal mer prominenta byggnader, där den befintliga stationsbyggnaden är ett bra exempel. Teglet ger entrébyggnaderna tyngd och trovärdighet men ska utföras med ett uppdaterat, samtida och innovativt uttryck. Entrébyggnadernas fasader byggs upp av slanka tegelpelare runt en inbäddad stålpelare. Mellan pelarna monteras stora, generösa glaspartier med en intressant delning. Beroende på betraktningvinkeln kommer fasaderna att upplevas på olika sätt. Sett rakt framifrån är de i hög grad transparenta medan de snett från sidan upplevs mer eller mindre slutna. Teglet utförs med hög kvalitet i en klassisk orangeröd kulör. Entrébyggnaderna bärs upp av fyra stycken centralt placerade, kraftfulla träpelare. De trädliknande pelarna tillverkas av limträ. För att stabilisera byggnaden adderas förstävande dragstag på tre av fyra invändiga fasader. Tegelpelarnas ses även interiört och ger en viktig materialitet till rummet. Undertaket består av ett tvärgående ribbtak av ek och golvet utgörs av grå kalksten, lagd i fallande längder. Den glasade hissen placeras i den främre delen av entrérummet vid sidan av





HKP

BULLERSKÄRM
AV GLAS

UPPGÅNG
MITTPLATTFORM

ENTRÉBYGGNAD
NORR

ANGÖRING BIL/TAXI

CYKEL
PARKERING

PASSAGE UNDER
SPÅR

BUSSTERMINAL

JÄRNVÄGSSPÅR

UTE-
SERVERING

ENTRÉBYGGNAD
SÖDER

CYKELHUS MED
SÅKER PARKERING
OCH SERVICE

CYKEL PARKERING

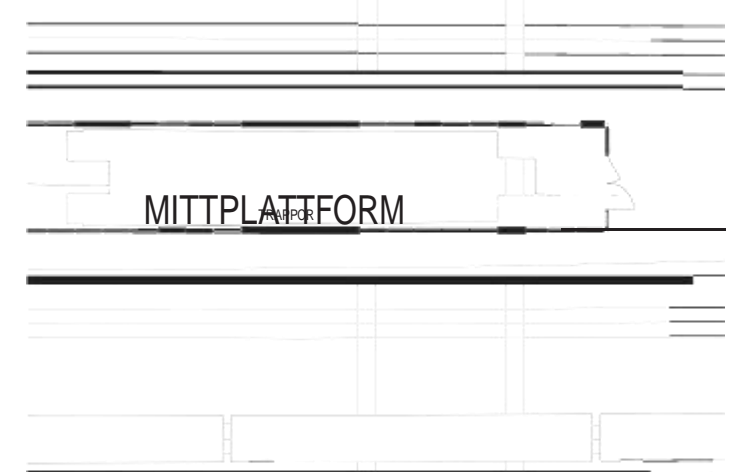
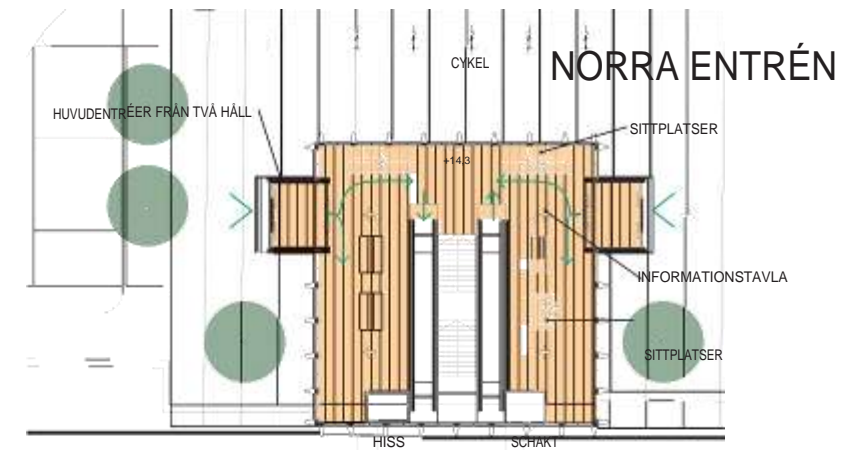
PARK

STADSBUSS-
TERMINAL



ENTRÉBYGGNADER

Entrébyggnaderna ingår i Trafikverkets ansvar och funktion. Utformning sker i samråd med Nyköpings kommun. Entrébyggnaderna på ömse sidor spårområdet utgör insteget till tågstationen och huvudentré från norr och söder. Byggnaderna kopplas ihop genom en sammanbindande underjordisk länk under spåren som också leder upp till mittplattformen. Mellan planen rör sig resenärerna via trappor, rulltrappor eller hiss. Den praktiska huvudfunktionen för entrébyggnaderna är som väntsal med plats för att stanna upp och orientera sig eller sitta ner och vänta innan man fortsätter till sitt tåg eller sin buss. Här finns även god tillgång till information i form av displayer, biljettautomater mm. Butiker och café hittar man i den nära anslutande bussterminalen. Huvudentréerna mot omgivande utemiljö är utformade med automatiska skjutpartier för ett obehindrat resenärflöde och god tillgänglighet för alla.



EXTERIÖR

Glasade fasadytor

Smäckra glaspartier i aluminium typ Schuco fasadsystem FW 50+ SG grafitgrå Noir 100

Tegel

Armerade tegelpilastrar av rött tegel typ Petersens. Takkrön tegel rullskift.

Tak

Låglutande tak typ rheinzinkplåt, mörkgrå.

Vindfång

Täta sidoväggar kläs med tegel utvändigt och ekpanel invändigt. Horisontell tak, plåtkläs.

Dörrar/entrépartier

Glasade entrédörrar i aluminium lika glaspartier, kulör grafitgrå, Schuco.

INTERIÖR

Golv

Grafitgrå skifferplattor, bredd 200, 300 respektive

400 mm, lägges i fallande längder tvärs gångriktningen.

Förgångstråk för synsvaga användes ledstråks-platta. Vid "korsningar" markeras dessa med slät platta i knutpunkt.

Sockel

Grafitgrå skiffer lika golv, höjd 400 mm. Sockel ska vara infälld och ligga i liv med väggytan ovanför.

Väggar

Röda tegelpilastrar lika fasad. Stabiliserande korsvis spända dragstag på ter fasader av fyra.

Pelare

Karaktäristiska kraftfulla pelare i laserat limträ med kraftiga snedsträvor.

Tak

Synliga takbalkar i limträ lika pelare.

Undersida skärmtak kläs med sågade träribbor i ek i tre olika dimensioner. Skivorna monteras på regelverk och skruvas enligt tillverkarens anvisningar. Innertak kompletteras med dammfri, akustikdämpande isolering ovan ribbor

Bänkar

Platsbyggda bänkar med ribbverk i oljad ek.

Belysning

Infällda tvärställda LED-armaturer i ribbtaket, kompletterat med uppåtriktad belysning vid varje pelare.

Entrébyggnaden med pilastrar av rött tegel i kombination med stora glasöppningar och en invändig konstruktion i trä. Klockan på taket annonserar resecentrum och är den klassiska symbolen för resandet





Centralt trapplopp som leder upp från centralpassagen, med rulltrappor på var sida.

ENTRÉBYGGNADER

KARAKTÄR OCH GESTALTNINGSIDÉ

Entrébyggnaderna har en symmetrisk axialitet med ett centralt trapplopp som leder upp/ner från centralpassagen, med rulltrappor på var sida. När man som resenär rör sig upp för trappan upplever man rummets högresta volym som bärs upp av karaktärsfulla trädliska pelare.

FUNKTIONER/PROGRAM

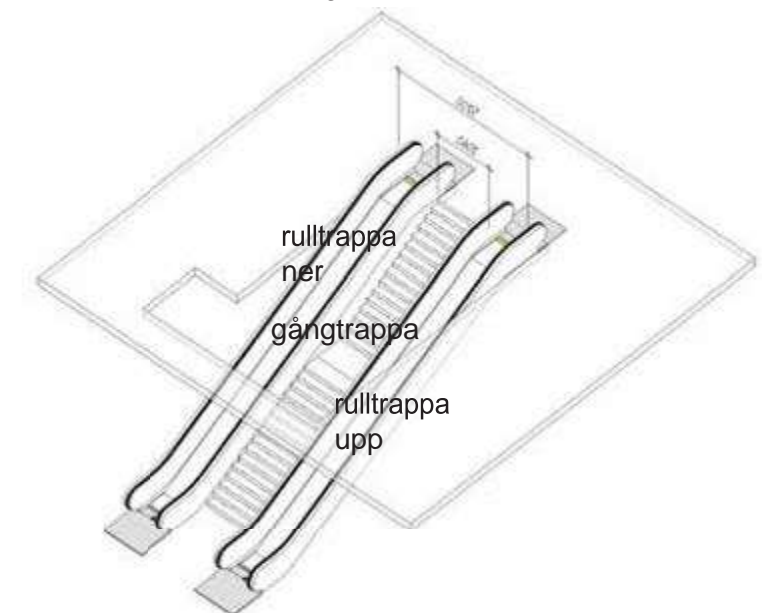
Entrebyggnaden har en renodlad publik funktion med väntutrymmen, information och access vidare till centralpassagen. Butiker och café hittar man i den närliggande terminalbyggnaden.

I entrébyggnadens öppna interiöra rum finns generösa utrymmen för information, med plats för att stanna upp och orientera sig, innan man fortsätter till sitt tåg respektive buss.

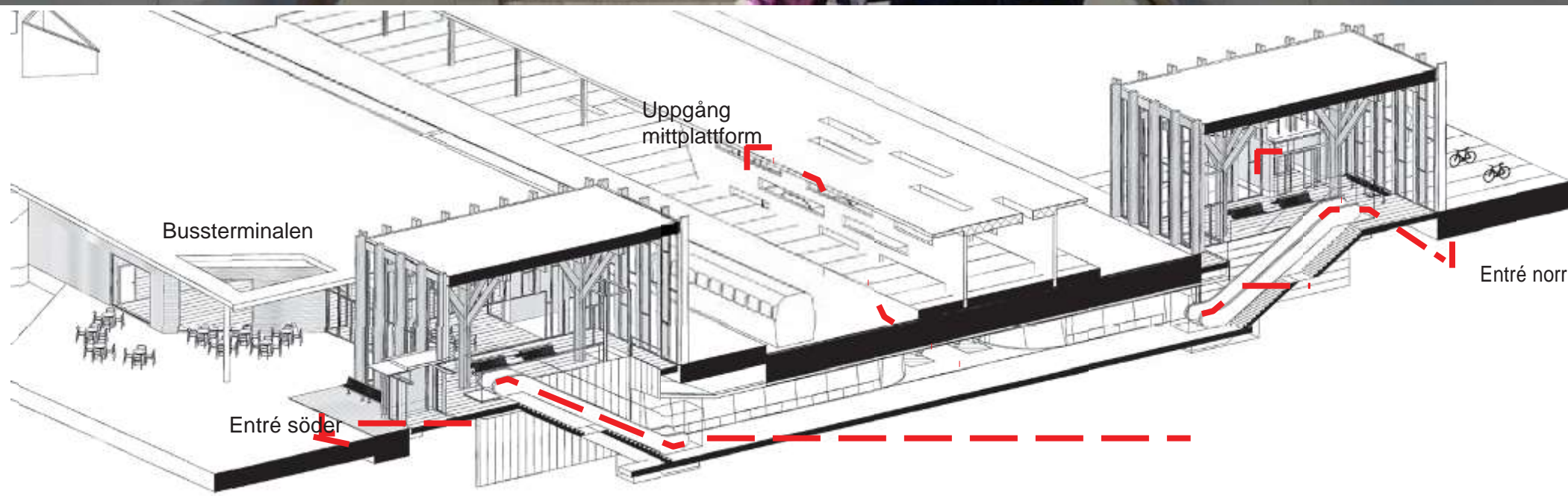
Huvudentréerna mot omgivande utemiljö är utformade med automatiska skjutpartier för ett obehindrat resenärflöde och god tillgänglighet för alla.

TRAPPLOPPETS MÅTT: Väl tilltagna jämfört med minimikrav

MATERIALPALETT: Trä, tegel, kalksten och rostfritt



Jönköping resecentrum med flankerande rulltrappor och trappa i mitten.



BUSSTERMINALEN

BUSSTERMINALEN OCH SIDOPERRONGEN

TAKFOTEN AVSLUTAS MED ETT RIBBVERK
AV VARMFÖRZINKAT STÅL FÖR ATT FÅ ETT
SMÄCKERT TAKAVSLUT

BUSSGATE MED
VÄNTPLATSER

FASAD MOT SIDOPERRONGEN. TÄTA SKÄRMAR AV TEGEL VARVADE
MED GLASADE FASADSEGMENT.



Entrébyggnaden och bussterminalen byggs ihop med en glasad länk. Rött tegel knyter ihop fasaderna och är gemensamt för såväl entrébyggnaderna som bussterminal



BUSSTERMINALEN

Bussterminalen är lokaliserad till den södra sidan av spårområdet och är i motsats till entrébyggnaden en långt utdragen horisontell byggnadskropp. Byggnaden rymmer 12 stycken dockningsplatser för bussar, sk gater. Terminalens placering i öst-västlig riktning utmed sidoplattformen gör att byggnaden kan serva såväl de långväga bussarna på ena sidan, som tågen utmed perrongen. Bussterminalen är direkt dockad till den södra entrébyggnaden och rymmer såväl terminalväntplatser som service i form av kiosk/café och serverings samt offentliga toaletter. Byggnaden har sina huvudsakliga entréer i respektive gavel, i öster i direkt anslutning till den södra entrébyggnaden och i väster i nära anslutning till det gamla stationshuset och den västra spärpassagen.

Arkitektonisk karaktär

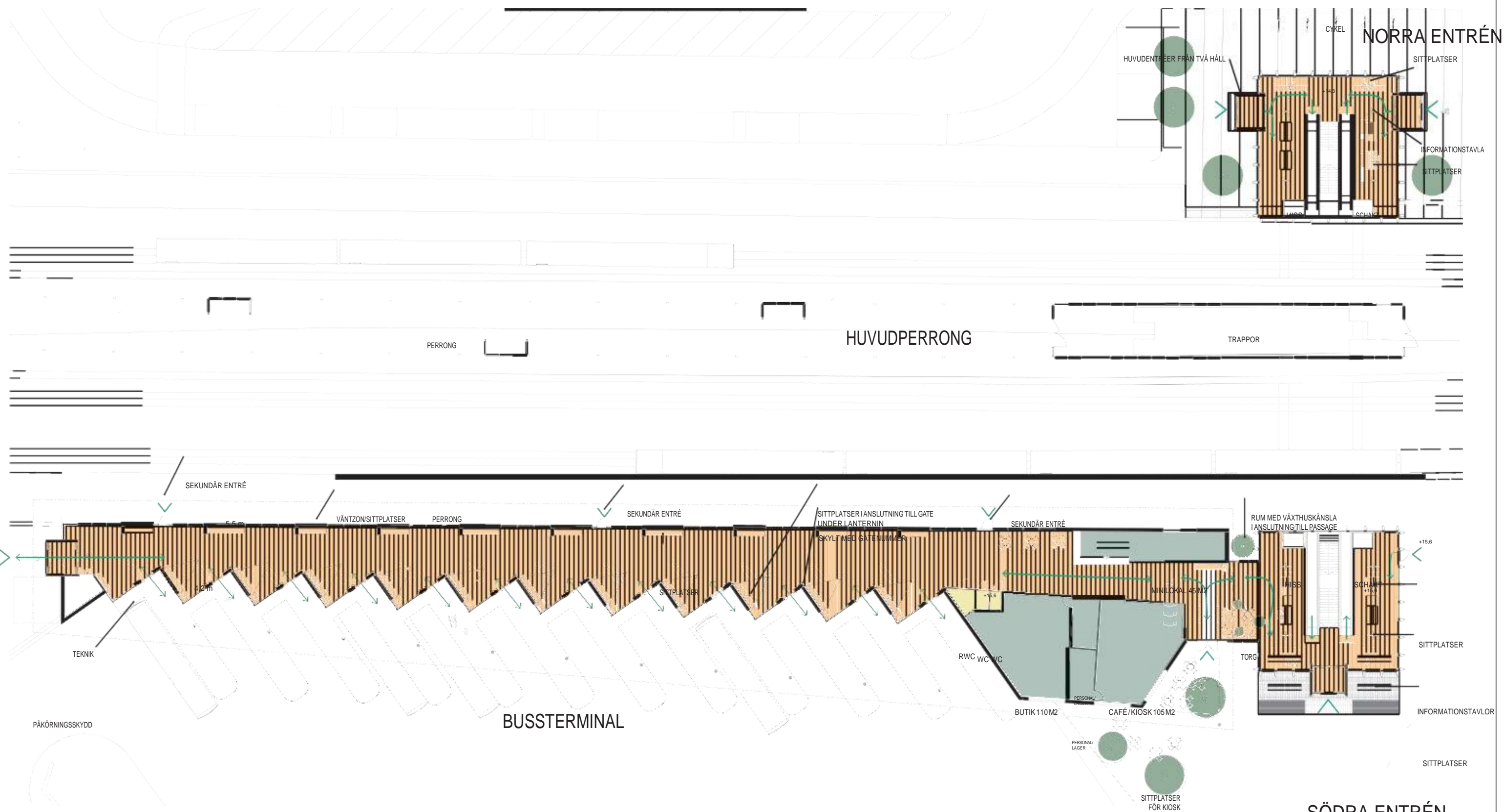
Det som karaktäriserar byggnaden är dess längsträckthet. Ett stort generöst tak sträcker sig ut över bussarnas dockningsplatser, såväl som mot spårområdet där det utgör perrongtak för sidoplattformen. På taket skapar lanterniner för respektive gate en karaktäristisk siluett, och ger dagsljus till det inre av byggnaden.

I likhet med entrébyggnaderna är tegel det genomgående materialet såväl interiört som exteriört. Tegelskivor varvat med stora glasade fasadsegment, täta slutna fasaddelar varvas med öppenhet och transparens.

Byggnadskroppen har sin smala del i väster medan tyngdpunkten för service ligger i den förtjockade östra delen. Entrébyggnaden och bussterminalen byggs ihop med en glasad länk.

Landvetter och Jönköpings bussterminaler, Sweco Architects. Mycket dagsljus via taklanterniner och stora glaspartier, både dagtid och kvällstid.





Referensbilder Falun resecentrum, Sweco Architects



... och Jönköping resecentrum

Karaktäristiska taklanterniner ger bussterminalen dagsljus på respektive gate och också en karaktäristisk siluett



BUSSTERMINALEN

GESTALTNING - EXTERIÖR

Glasade fasadytor

Smäckra glaspartier i aluminium typ Schuco fasadsystem FW 50+ SG grafitgrå Noir 100sablé. Runda pelare innanför fasad, Typ Pansarol V Glimmer Nordsjö, kulör grå. Överlackas med Nordsjö Celco VMöbellack. Lockpanel i horisontella spröjsar, typ "platt". Kulör grafitgrå. Lockpanel i vertikala spröjsar, typ T. Kulör grafitgrå.

Täta fasadytor

Täta fasader kläs med 400 mm hög sockel av grå skiffer, flammad yta. Sockel ska ligga i liv med fasadbeklädnaden. Röd livfull tegelfasad, tegel typ Petersens tegel.

Tak

Låglutande tak beläggning av papp alternativt gummiduk. Taksarg kläs med rheinzinkplåt, mörkgrå.

Takdetaljer, lanterniner, huvar mm:

Plåt typ Rheinzink, förpatinerad, kulör mörkgrå.

Undersida skärmtak

Undersida skärmtak kläs med träribbor i ek, tre olika dimensioner, se principdetalj. Samma undertaksprincip väljs både utvändigt och invändigt.

Vindfång

Utsida fasad kläs med tegel, insida med ekpanel.

Dörrar/entrépartier/fönster

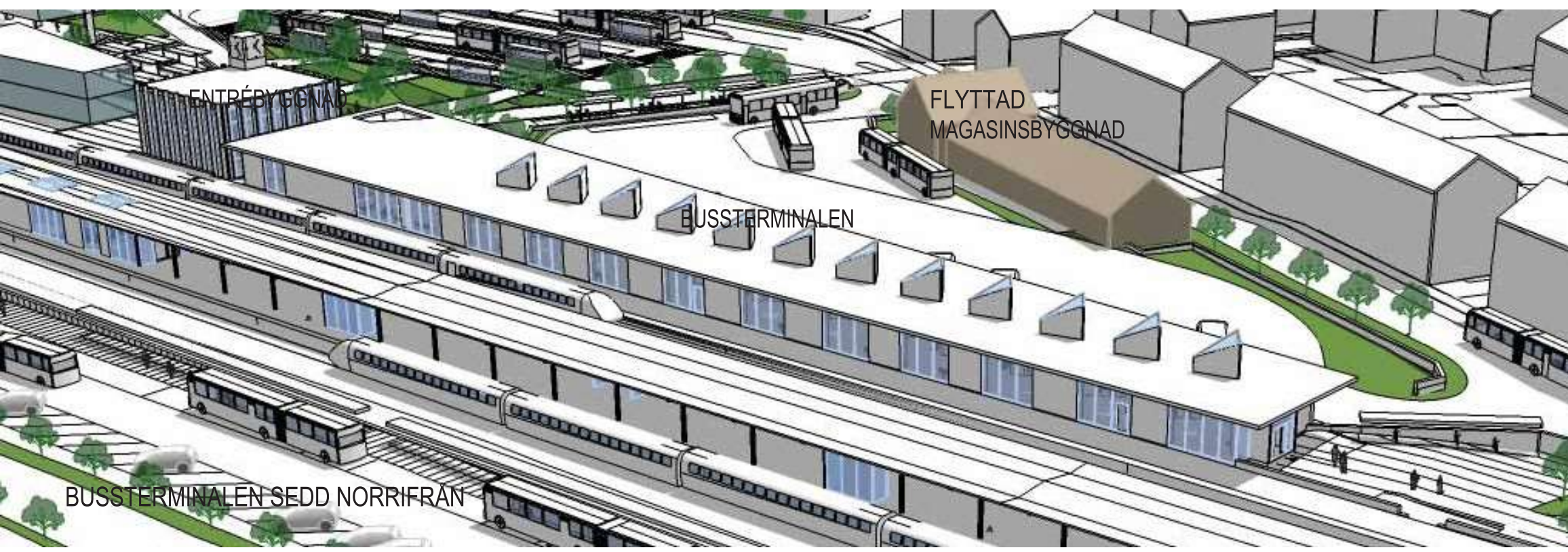
Glasade entredörrar, automatska skjutdörrar, i aluminium lika glaspartier, kulör grafitgrå, Schuco. Dörrar mellan vänthall och bussar, glasade skjutdörrar, kulör grafitgrå Typ Schuco. Dörrömfattning kläs med liggande ekpanel både ut- och invändigt. Fönster med aluminiumprofil.

Vid varje gate

Stoppskydd vid bussgater, kraftfulla påkörningsstockar i ek dim 200x150 mm, monterade på stålprofiler som förankras i marken, princip se foto

Display vid bussgater, skyddad skärm för bussförarna för att kunna se bussplan vid backmanöver, princip se foto.

Utvändig tryckknapp för busschaffören som reglerar entrédörren



BUSSTERMINALEN SEDD NORRIFRÅN

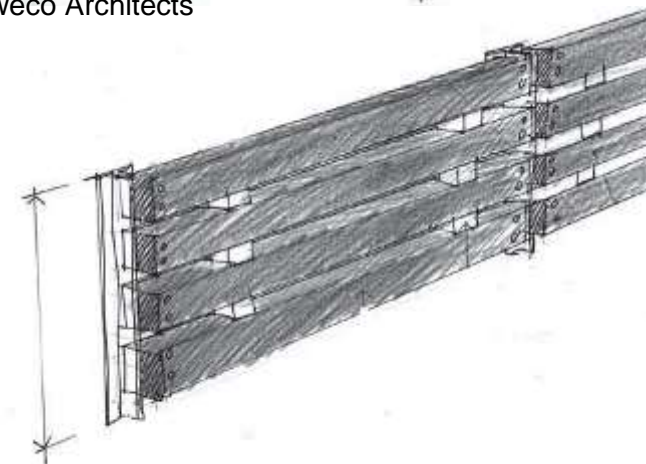
BUSSTERMINALEN

FLYTTAD MAGASINBYGGNAD

BUSSTERMINALEN SEDD SÖDERIFRÅN.
KARAKTÄRISTISKA TAKLANTERNINER
SLÄPPER IN MYCKET DAGSLJUS

SÖDRA BANGÅRDSGATAN

Avgränsande trämur av ek och stål markerar var man får gå och inte, Landvetter bussterminal, Sweco Architects



BUSSTERMIN

BUSSTERMINALEN



VESTRA ENDR

Referensbilder från R



apoteket

WC

1
2
3



BUSSTERMINALEN

GESTALTNING - INTERIÖR

Golv

Grafitgrå skifferplattor, bredd 200, 300 respektive 400 mm, lägges i fallande längder tvärs gångriktningen. För gångstråk för synsvaga användes ledstråks-plattan typ Höganäs K68570 Bahia, vitgrå med räfflad yta. Vid "korsningar" markeras dessa med slät platta i knutpunkt.

Sockel

Grafitgrå skiffer lika golv, höjd 400 mm. Sockel ska ligga infälld i liv med väggytan ovanför.

Väggar

Röda tegelväggar lika fasad.

Tak

Undersidaskärmtak kläs med sågade träribbor i olika dimensioner, se principdetalj. Samma princip både utvändigt och invändigt. Skivorna monteras på regelverk och skruvas enligt tillverkarens anvisningar. Innertak kompletteras med dammfri, akustikdämpande isolering ovan ribbor

Dörromfattning, utgång bussar

Dörromfattningar kläs med liggande ekpanel, lika utvändigt och invändigt. I dörromfattningen integreras portautomatik, skyltningar, luftvärmeridå mm, princip se foto.

Bänkar

Platsbyggda vägghängda bänkar med ribbverk ek

Invändiga dörrar

Ståldörrar till teknikutrymmen, laminatdörrar till wc mm., kulör dörrar NCS 7500, grafitgrå.

Invändiga glaspartier

Glaspartier till kiosk/ butiker helglasade skjutbara vickväggspartier, typ Hawa eller liknande.

Belysning

Infällda tvärställda LED-armaturer i ribbtaket, kompletterat med lågt sittande infälld belysning vid varje väntplats. Belysning i varje lanternin.

Träribbor i tak med absorbenter ovanför, infälld belysning

Gatenummer

Display avgångstid och destination

Dörromfattning med liggande ekpanel

Ledstråk i golv



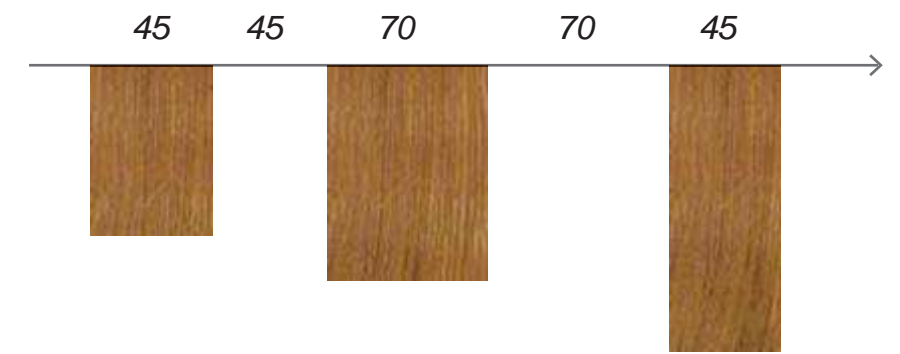
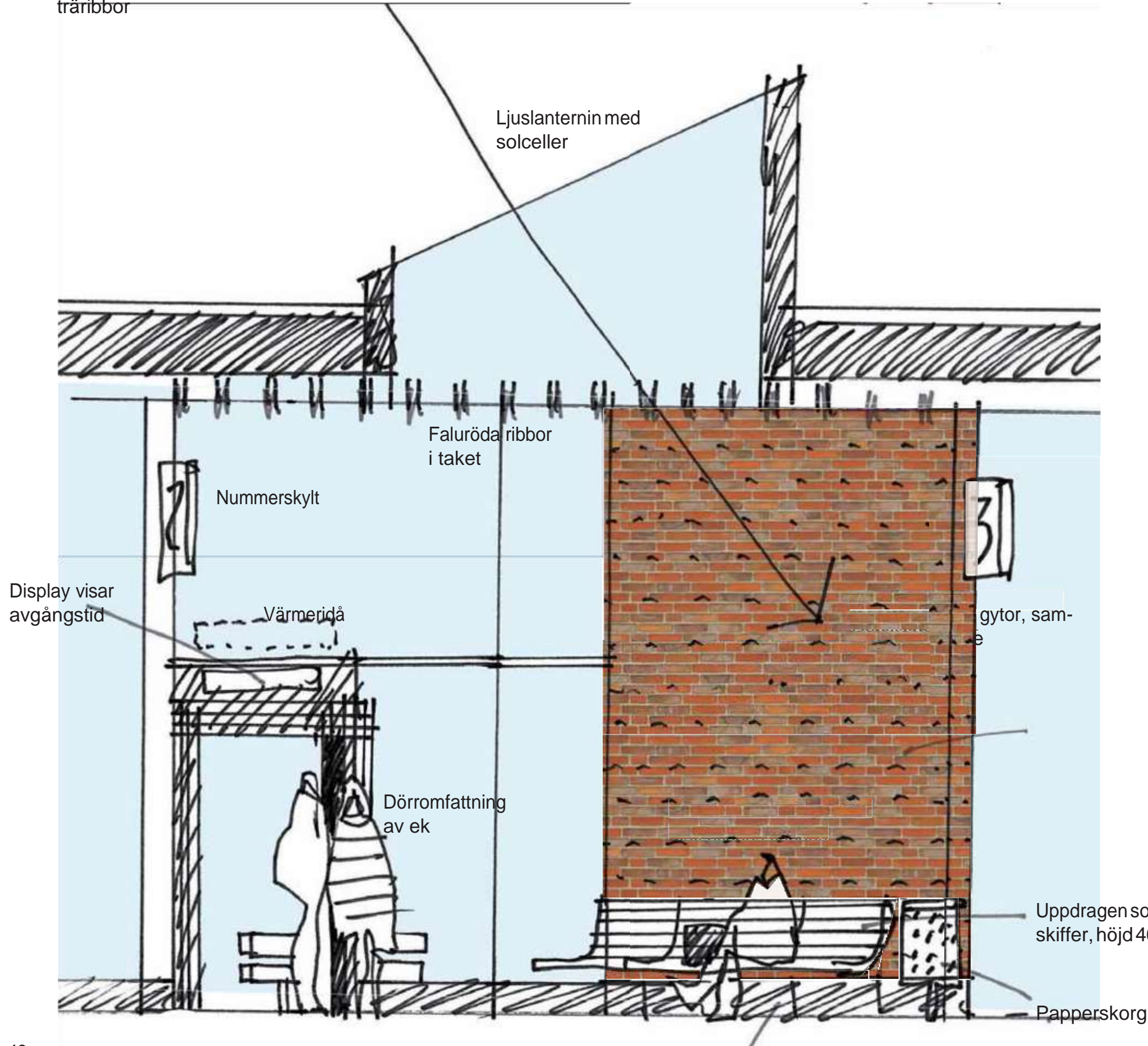
PRINCIP VÄNTPLATS

Referensbilder från bussterminalen i Jönköping, SWECO Architects. Exempel på grått skiffergolv, nummer på gater, sittbänkar, infotavlor, tegelvägg mm



BUSSTERMINALEN

Sektion, tak med dagsljus/lanterniner och träribbor

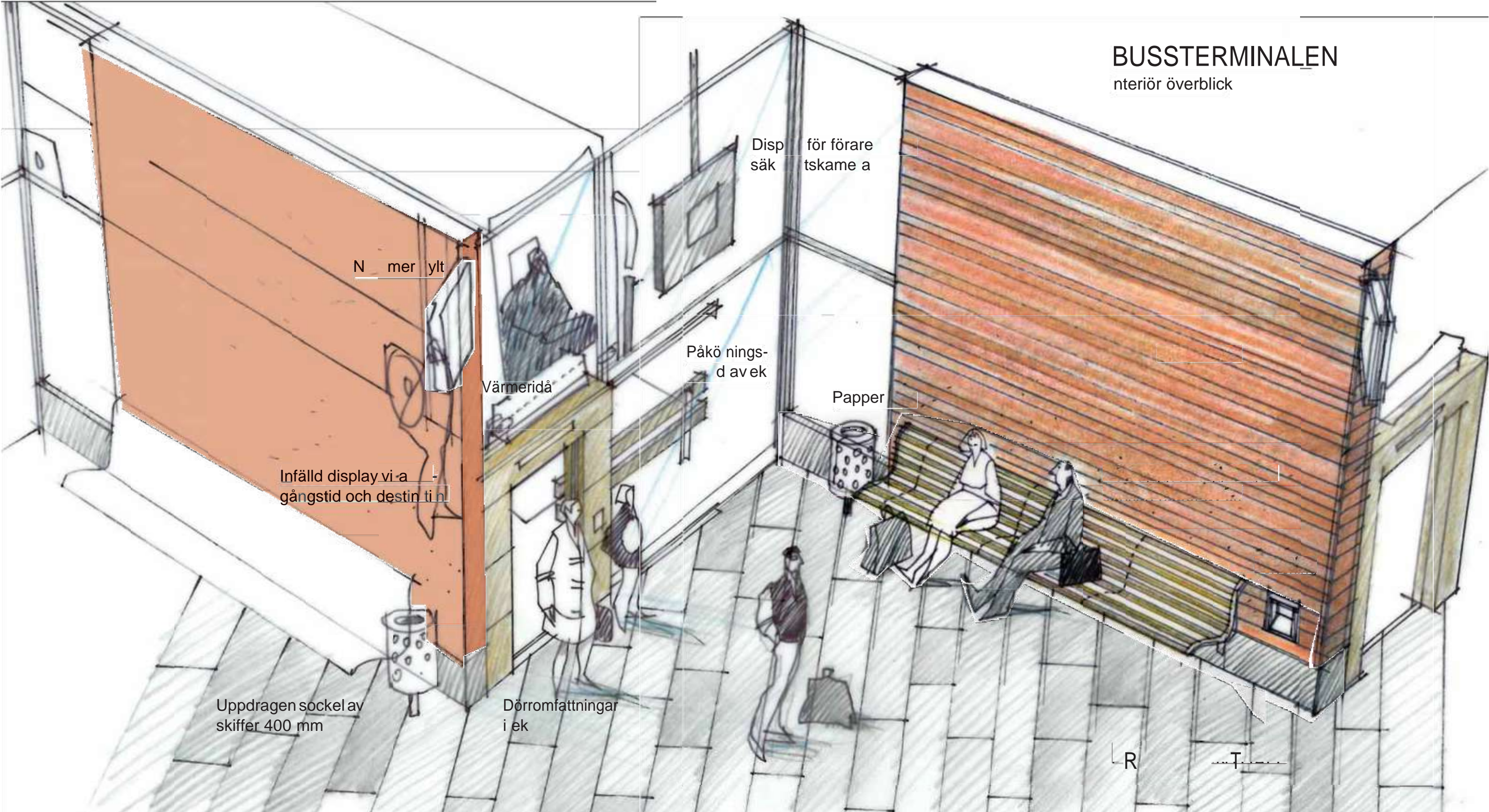


ribba 45x70mm ribba 70x90mm ribba 45x120 mm

medträreglar, sätts oregelbundet i tre olika storlekar på en ljus skiva, invändigt som en akustikskiva

BUSSTERMINALEN

interiör överblick



Referensbilder från bussterminaler i Falun, Landvetter och Jönköping, SWECO Architects



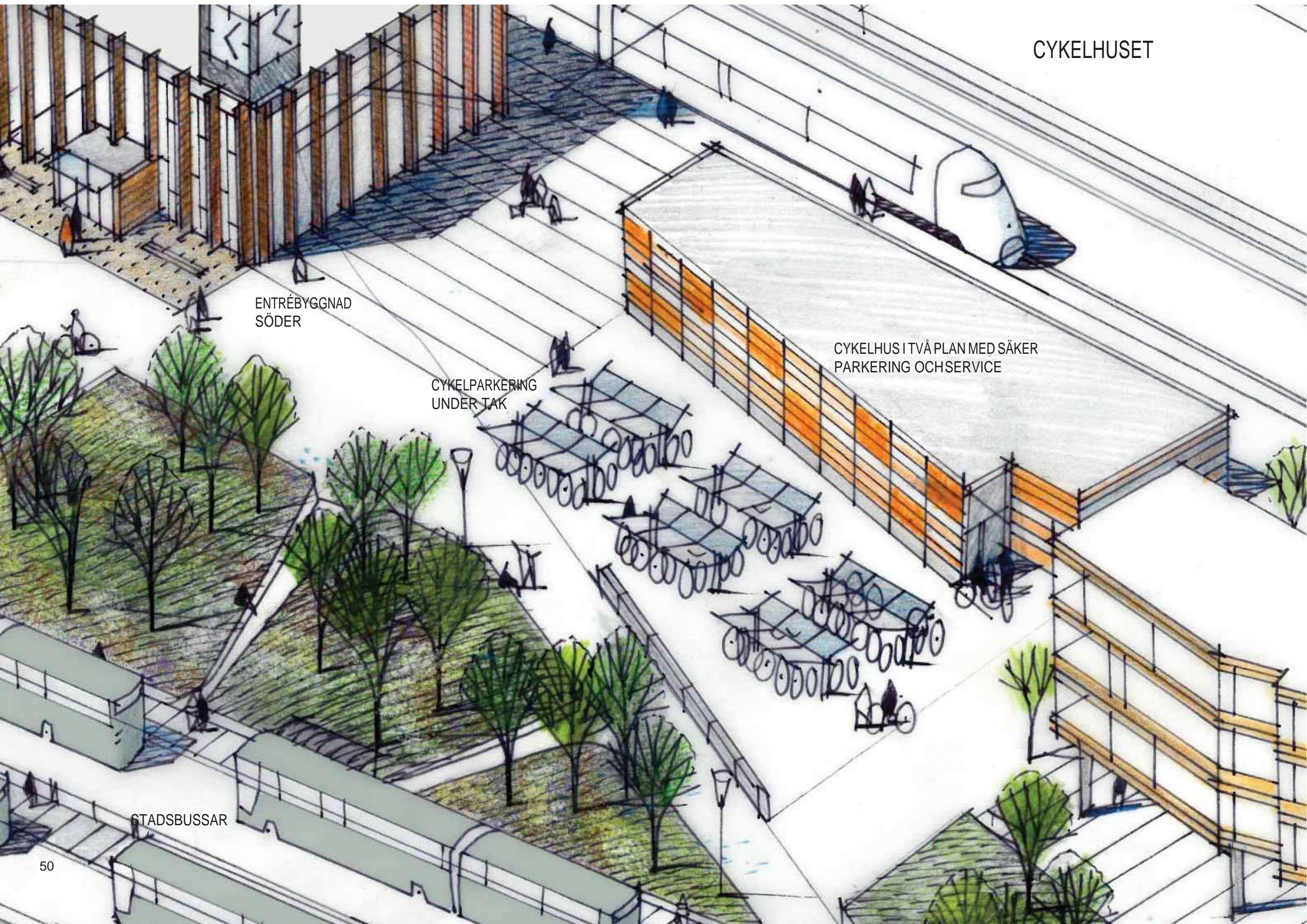
CYKELHUSET

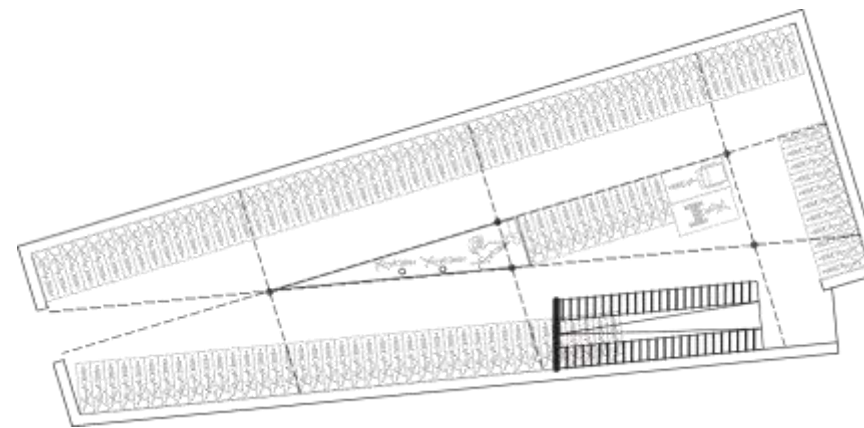
ENTRÉBYGGNAD
SÖDER

CYKELPARKERING
UNDER TAK

CYKELHUS I TVÅ PLAN MED SÄKER
PARKERING OCH SERVICE

STADSBUSSAR





Exempel perforerad färgstark plåtfasad, Moderna Museet Malmö

En varmröd färgton kan ta upp nyanser från teglet i övriga byggnader. Exempel på planskiss

CYKELHUSET

KARAKTÄR OCH GESTALTNINGSIDÉ:
Ett stort parkeringshus exklusivt för cyklar placeras i bästa läge, nära entrén och är det första man möts av på sin väg till bussen/tåget. Tanken är att cykelhuset i två våningar skallerbjuda en säker och trygg förvaring i kombination med service i någon form. Här kan man som cyklist parkera sin cykel låst och bevakad i en inomhusmiljö, dock inte uppvärmd. Den invändiga parkeringen kompletteras strax utanför med en stor generös parkering under skärmtak.

Materialpalett:
Transparent fasad, färgstark perforerad plåt, t ex varmt orange som tar upp teglets varmröda nyans.

FUNKTIONER/PROGRAM:
Cykelparkeringar i två våningar med ramp mellan våningsplanen. Plats för förvaringsboxar/ självservicestation på entréplan. Totalt ca 250 platser med enkla cykelställ. Med cykelställ i två plan kan dubbelt så många cyklar få plats, de är dock inte särskilt användarvänliga. Viktigt med trygghet och säkerhet. Gärna två ingångar, god belysning, fönster eller ljusinsläpp från tak. Enkelt att ta sig in och ut i byggnaden. Stabila cykelställ och möjlighet att låsa cykeln ordentligt. Platser för alla slags cyklar. Lätt att hitta och smart utformning och skyltning



Cykelparkering med utsikt genom transparent fasad

Cykelställ i två plan

Ramp med trappa på varsida

Trappa med smal cykelramp



A watercolor illustration of a street scene. In the background, a large, multi-story orange building with a gabled roof and several windows is visible. The building is surrounded by several green trees. In the middle ground, a white car is driving on a road. To the left of the car, a person is riding a bicycle. In the foreground, a person is standing next to a bicycle, possibly talking to another person. The scene is set on a street with a sidewalk and a road. The overall style is a soft watercolor illustration with black outlines.

GAMLA STA

CYK



GAMLA STATIONEN

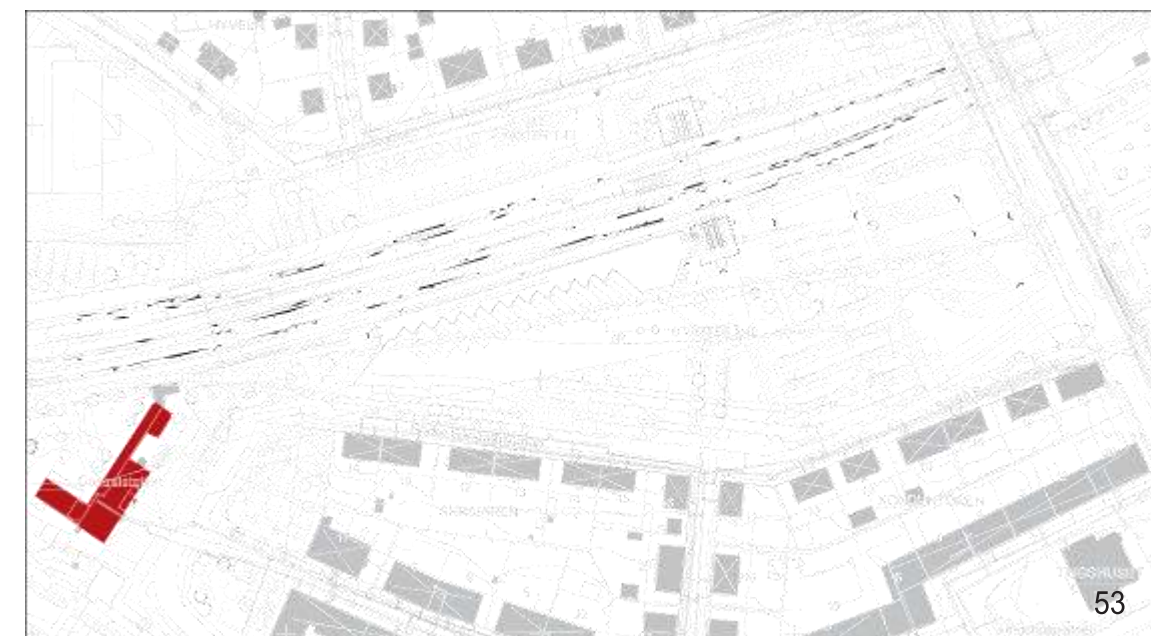
Den gamla stationsbyggnaden har en historiskt viktig roll i Nyköping, dels som kommunikationsnav men också som en av stadens vackraste byggnader. Den klassiska tegelbyggnaden från början av 1900-talet ritades av Folke Zettervall och har med sina utsökta proportioner fungerat som ikonbyggnad för Nyköpingsborna i över hundra år. Gamla stationshuset bevaras och skyddas i planen med flera skyddsbestämmelser.

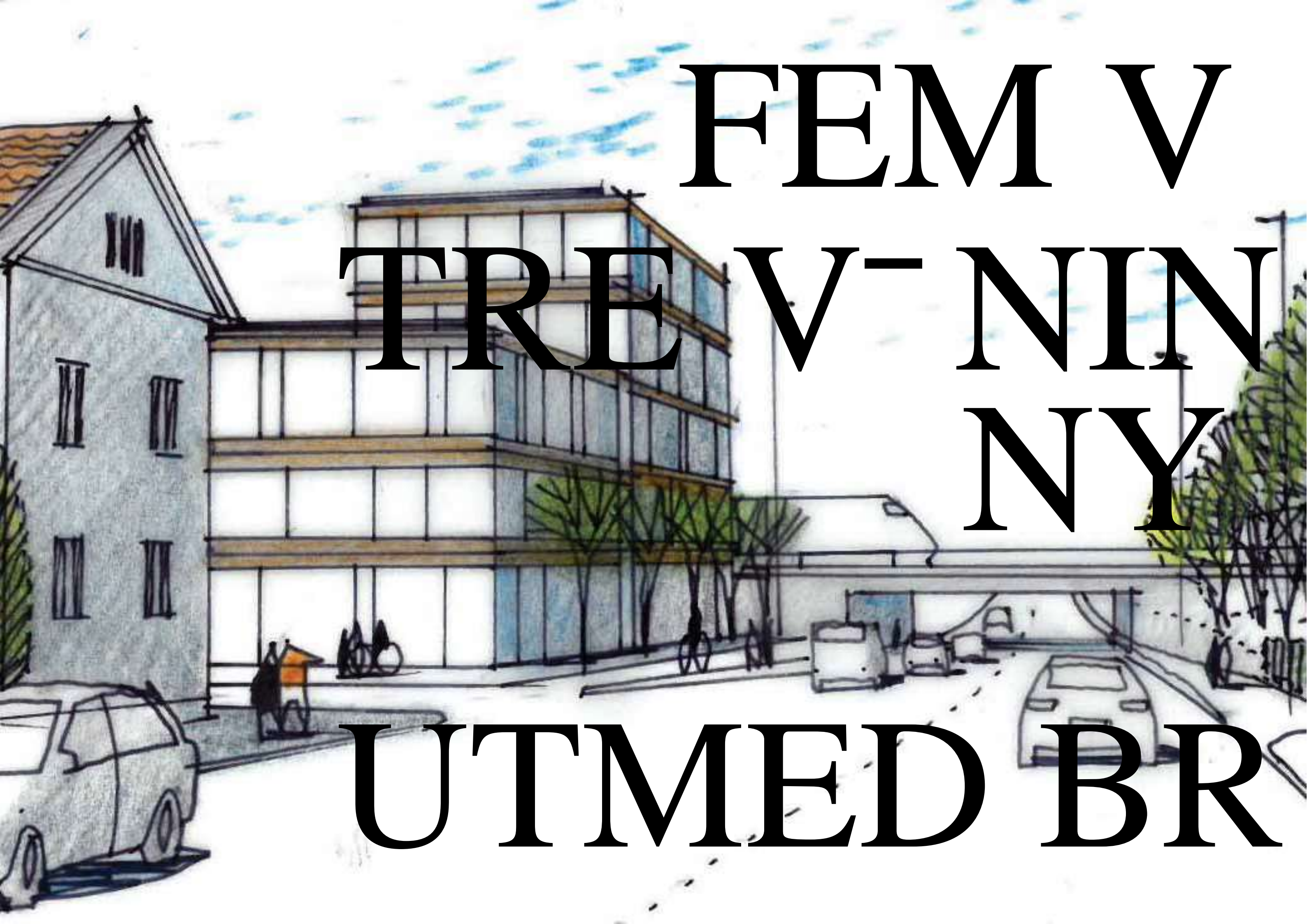
I det nya resecentrumområdet får den gamla stationsbyggnaden ingen aktiv roll, men kommer även i fortsättningen att spela en viktig symbolisk roll, bara ett stenkast från det nya stationsläget. Önskvärt vore att fylla byggnaden med någon typ av offentlig verksamhet, som gör stationen tillgänglig för Nyköpingsborna även i framtiden. Service i form av reserelaterad verksamhet, och/eller som restaurang, café, saluhall vore en önskvärd utveckling som skulle ligga i linje med områdets utveckling som resecentrum och bostadsområde.

Loggian och parken väster om byggnaden bör bibehållas och utvecklas som del av verksamheten.

Centralplan byggs om till torg igen inspirerat av ursprung intentionerna i stadsplanen. Parkeringsytor tas bort och ersätts av en torgyta av natursten med marktegel inslag. Torgutformningen integreras med ramp till västra passagen och cykelparkeringar.

Referensbilder, stationshus ombyggt till restaurang med uteservering, Uppsala





FEM V

TRE V-NIN

NY

UTMED BR

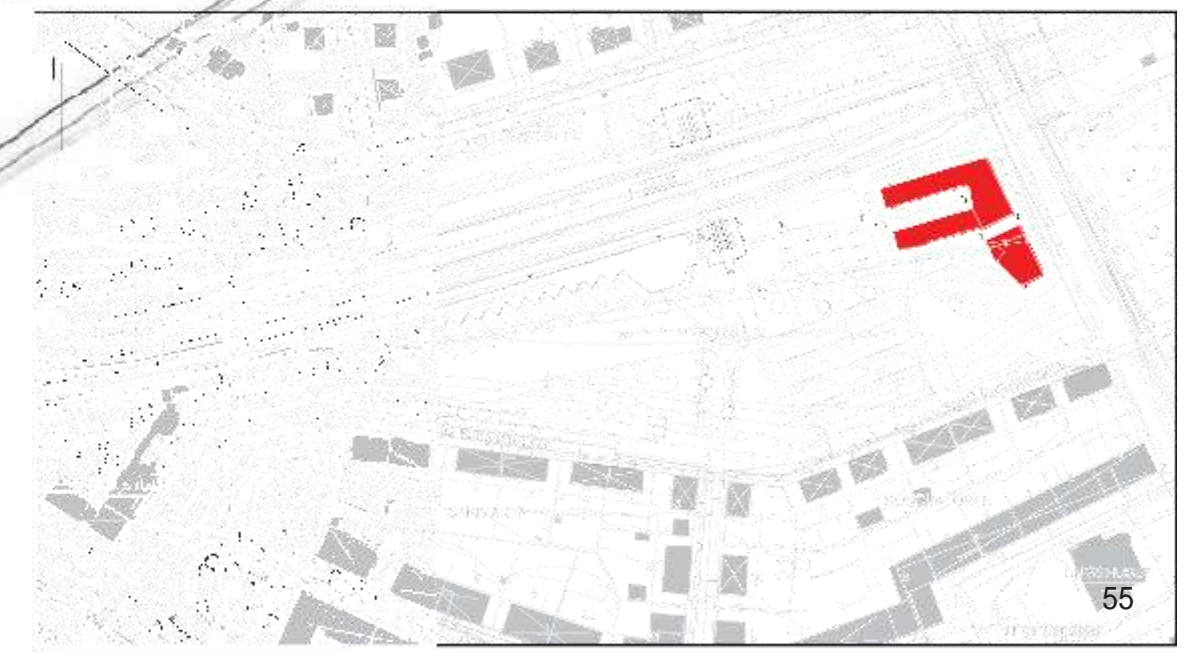


VERKSAMHETSHUSET

Verksamhetshuset som är lokaliserat söder om spårområdet och utmed Brunngatan, är en för resecentrumområdet viktig byggnad av flera skäl. Byggnaden med sina 5 våningar, kommer att bli något av en entrébyggnad för såväl centrala Nyköping, som för resecentrumområdet. Verksamheterna kommer att bidra med liv och rörelse och utgöra något av en buffert mot tåg och biltrafik samt skapa en lugn solig och vindsyddad vinkel in mot området.

Verksamhetshuset är här redovisat som i huvudsak innehållande hotell med den lägre delen som kontor. Entrévåningen utgörs av offentliga funktioner typ butiker/lobby/restaurang. Byggnaden är utformad med en sluten fasad mot spåren på grund av risk. fasaden behöver ges särskild omsorg då den utgör ett tydligt motiv från norr. För att kompensera den slutna fasaden delas byggnadskroppen upp i två skänklor som vänder sig mot söder. För att öppna byggnaden mot torget/parken lyfts den främre skänkeln upp i två våningar.

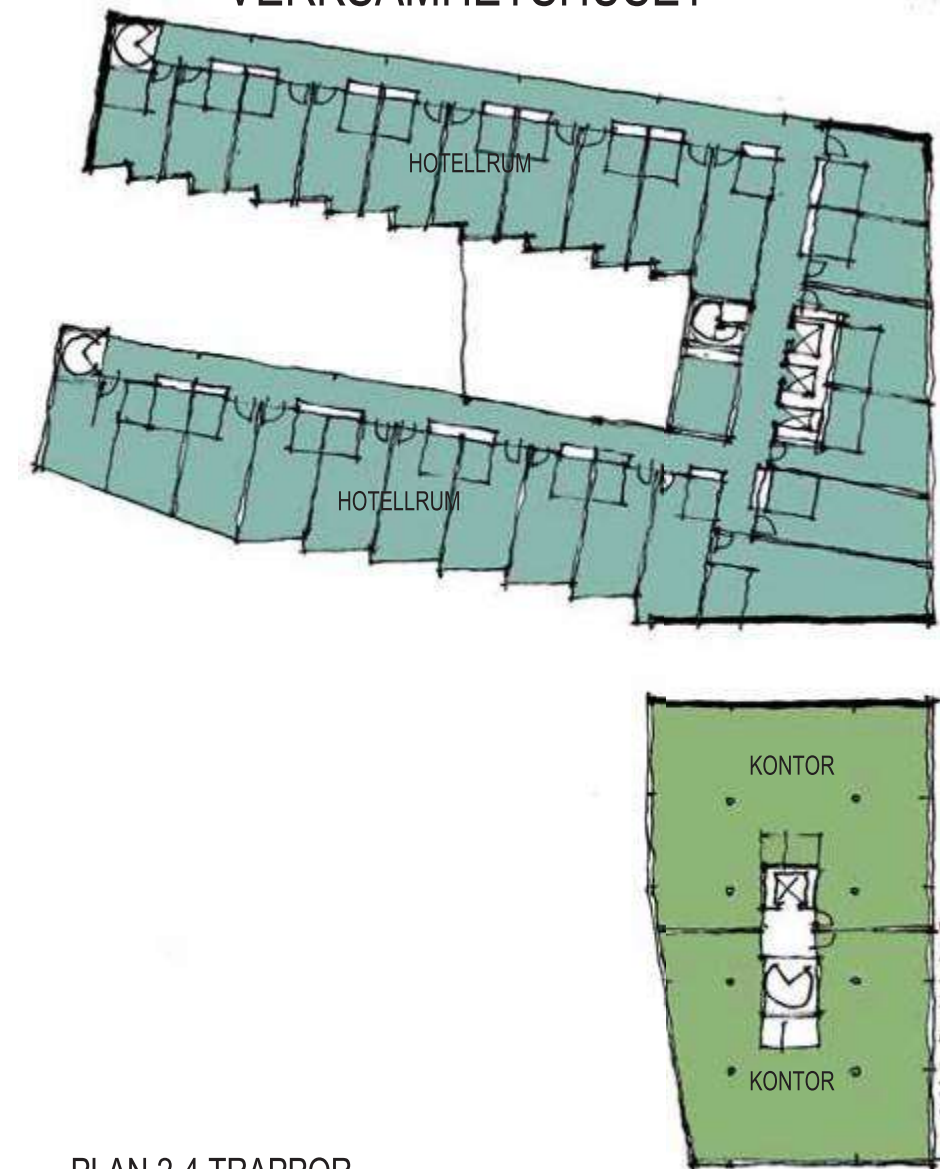
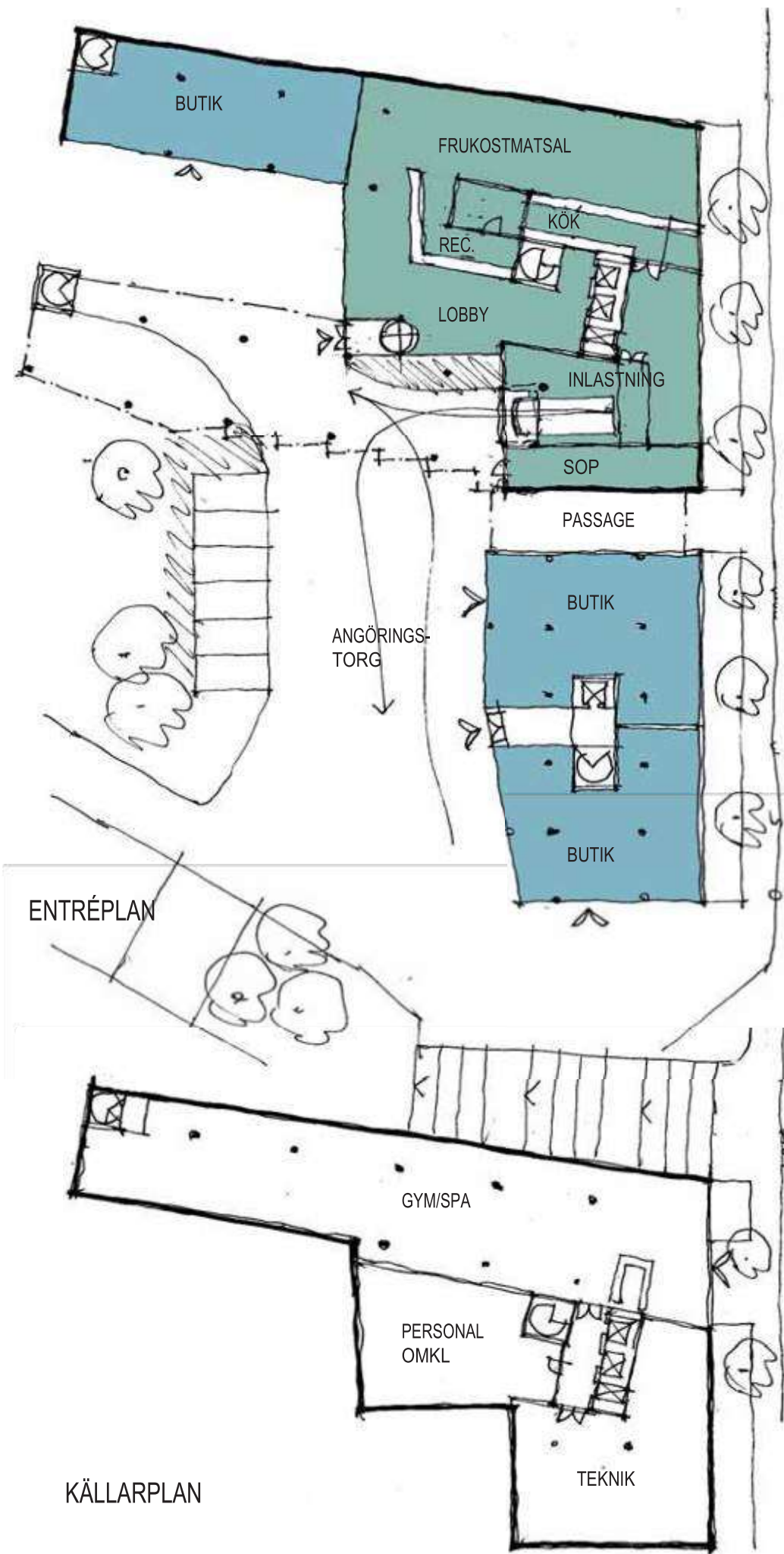
Verksamhetshuset är planlagt att innehålla centrumverksamhet där hotell ingår och kontor. Utformningen och detaljplanen ger flexibilitet.



SKISSEN BESKRIVER PROMENADEN MOT RESECENTRUM MED DET RUMSSKAPANDE VERKSAMHETSHUSET TILL HÖGER. CYKELPARKERING OCH CYKELHUSET RAKT FRAM.



VERKSAMHETSHUSET



KVARTERET
SKRIVAREN

NYTT BOSTADSHUS



BOSTÄDERNA

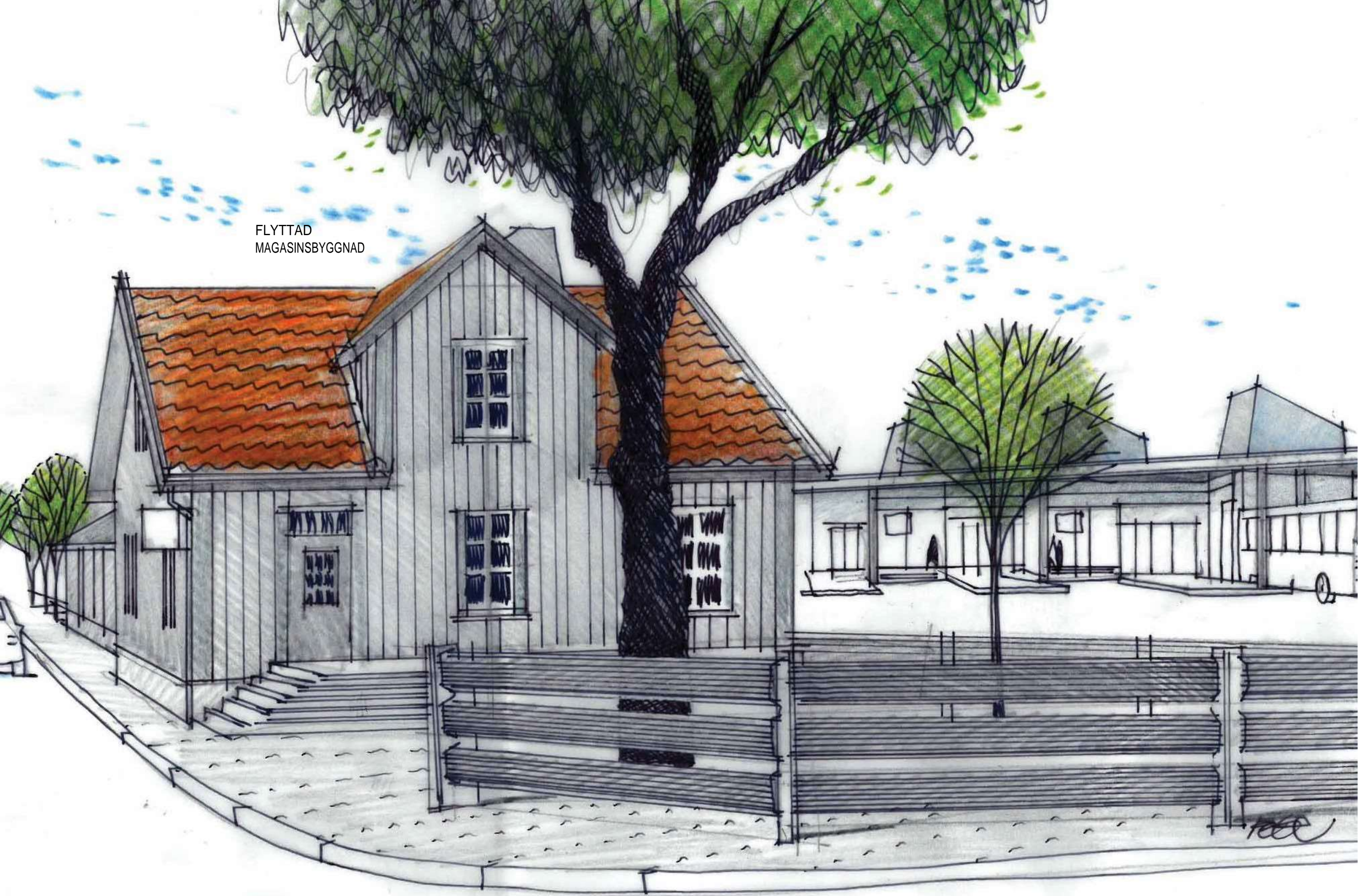


Vid centralplan, mitt emot det gamla stationshuset föreslår vi att Kvarteret Skrivaren kompletteras med två nya bostadsfastigheter. De föreslagna husen kompletterar den befintliga strukturen i skala och karaktär. Med sina två våningar med inredd vindsvåning blir de nya husen en naturlig förlängning va de befintliga volymerna utmed gatorna, men i princip samma takfotshöjd och takvinkel.

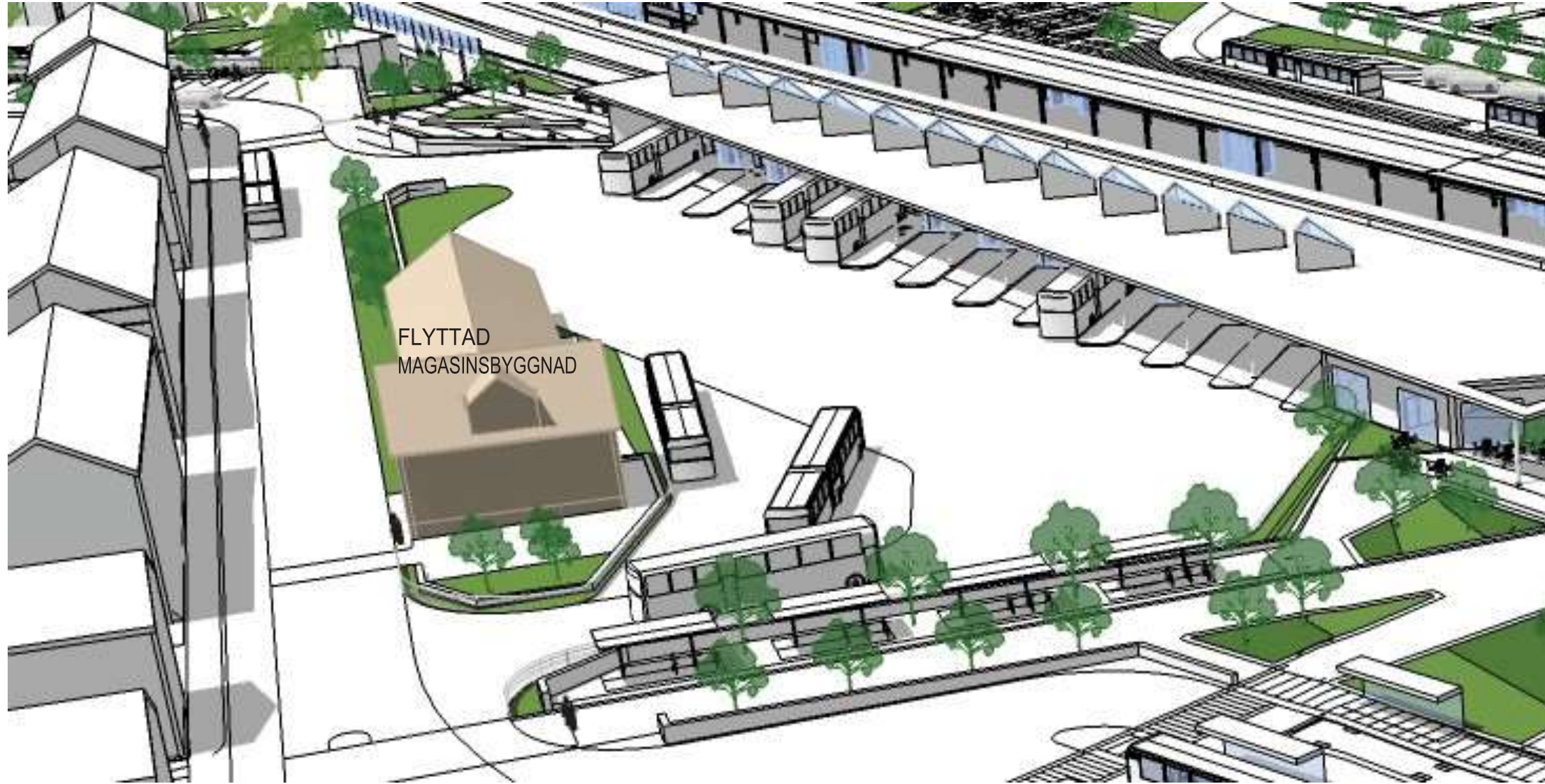
Från centralplan sett. Behålls Kvarteret Skrivarens öppenhet in mot gården. De nya byggnaderna med sina gavlar mot stationsbyggnaden samt den långsträckt rampen krymper stadsrummet vid centralplan och gör det mer stadsmässigt. Entréer nås inifrån gården och boendeparkering placeras öppen på tomtmark.



FLYTTAD
MAGASINSBYGGNAD



FLYTTAD MAGASINSBYGGNAD



Befintligt godsmagasin inklusive tillhörande bostadsdel flyttas längre västerut i syfte att bevara karaktären av byggnaden och gaturummet. Den äldre delen flyttas och placeras i motsvarande riktning som idag. Genom den placeringen kan man fortfarande läsa magasinets tidigare funktion i järnvägshistorien och skapa en bra avskärmning mot bussterminalen.

Magasinet föreslås varsamt restaureras efter flytt med bibehållen tjärfärgad träfasad. Magasinet får en ny sockel, kanske något lägre än idag för att underlätta tillgänglighet, men med tillräcklig sockel för att man ska kunna avläsa den historiska lastkajfunktionens höjd till tågen.

Godsmagasinet möjliggör verksamhetslokaler för personalrum och kontor.



BRUNNSGATAN

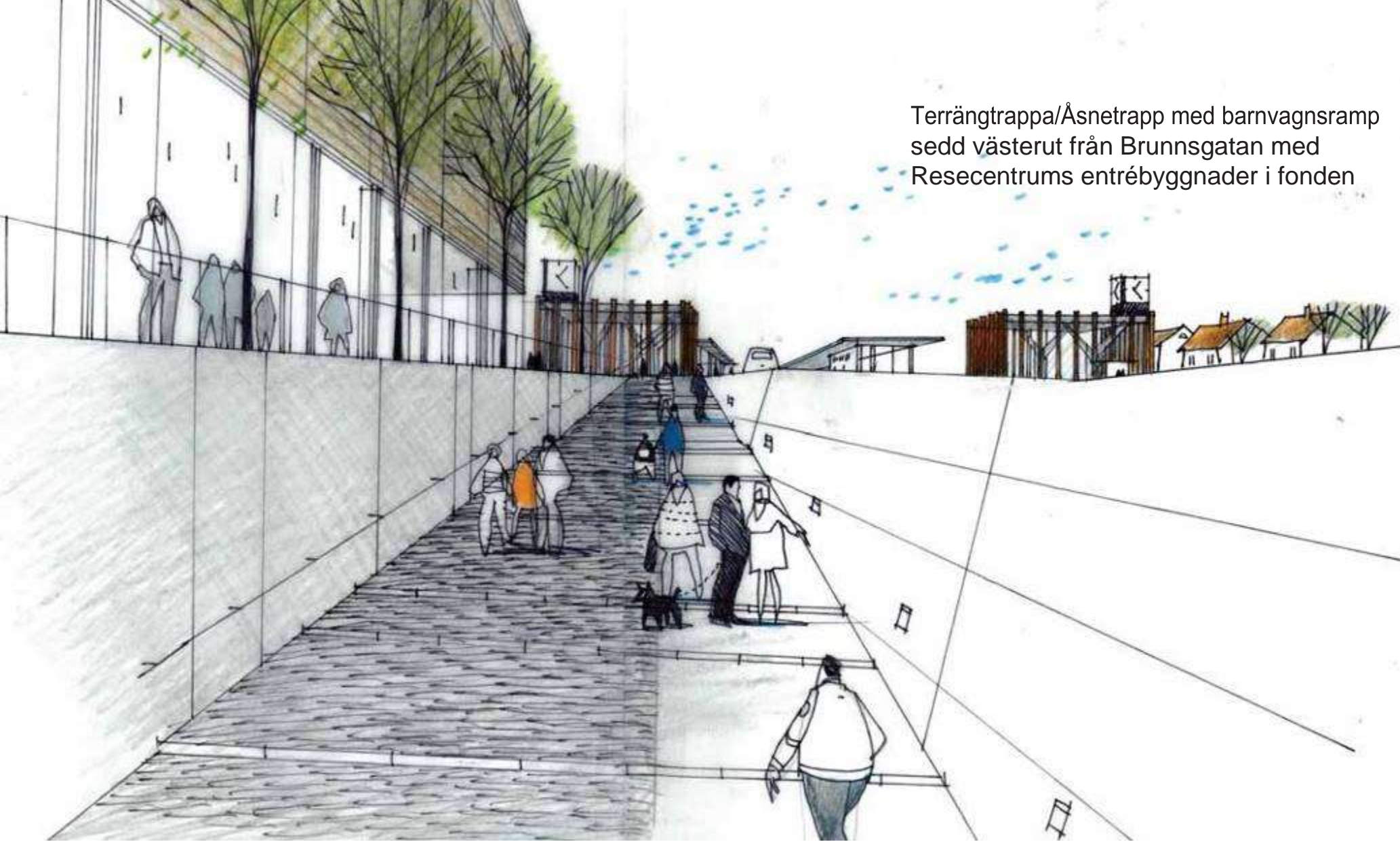


Nytt verksamhetshus, tre respektive fem våningar

Utmed Brunnskatan in mot Nyköpings C, strax efter passage underjärnvägen. På höger sida ligger verksamhetshus och resecentrum. Gång- och cykelbana på ett mellanplan.

BRUNNSGATAN

Terrängtrappa/Åsnetrapp med barnvagnsramp
sedd västerut från Brunnsgatan med
Resecentrums entrébyggnader i fonden



Brunnsgatan kommer att sänkas i förhållande till idag för att skapa fri höjd, 4,5 m, under de nya järnvägsbroarna. Sänkningen innebär att gatan kommer att ha murar som tar upp höjdskillnaden i etapper.

Den ombyggda gatan kommer att ha en symmetrisk sektion med tydlig och stadsmässig linjeföring.

Stödmurar och tråg ut mot körbana utförs av betong i slätform, lutadfrontsida.

Murar vid gångbana mot fastigheter och omgivning bör utformas som blockstensmurar i grå granit, sågad flammad.

Belysning är sidoplacerad och symmetrisk på stolpe och arm, typ Atelje Lyktan Stockholm. Belysning kan fällas in i stödmurar och bro.

Brofundament i rött tegel med trappad betongsockel.

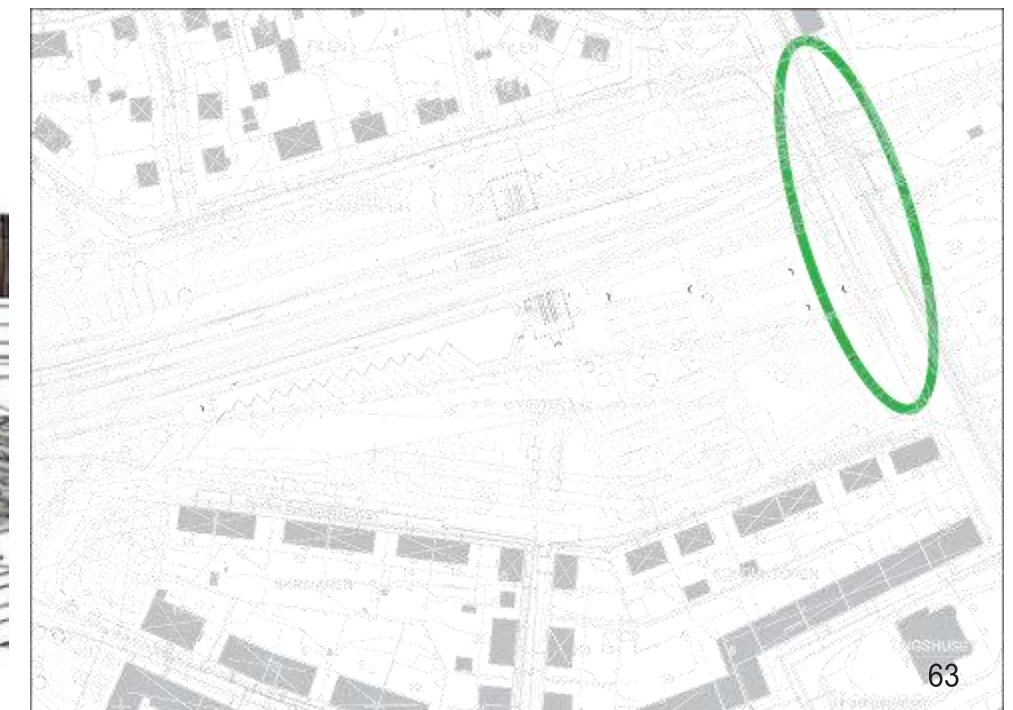
Räcken och handledare i stål, grafit svart.

Gångbana i grå betongmarksten, cykelbana i slät asfalt.

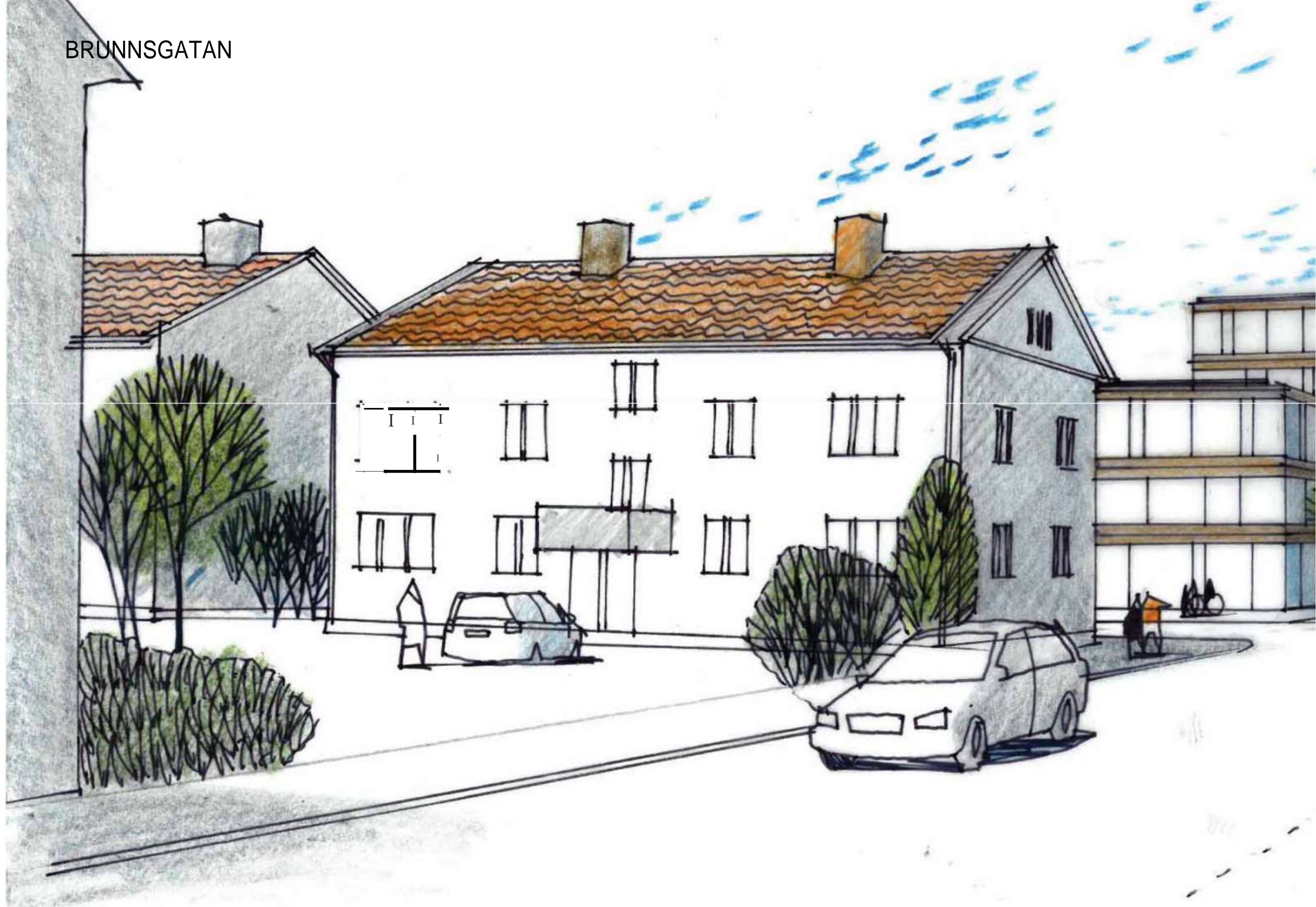
Refuger granitkansten med smågatstensfyllnad.

Träd bör vara mindre träd typ körsbär, apel eller rönn.

Från Brunnsgatan sett söderut med Resecentrum
och verksamhetslokaler på andra sidan spåret
på höger sida



BRUNNSGATAN



BRUNNSGATAN

Nytt verksamhetshus, tre respektive fem våningar

Ny järnvägsbro

PASSAGE BRUNNSGATAN NORRUT, VERKSAMHETSHUSET FRONTAR OCH MARKERAR DET NYA RESECENTRUMOMRÅDET. MED SINA TRE VÅNINGAR I DEN LÅGA DELEN ANPASSAR DEN SIG I SKALA TILL DEN BEFINTLIGA BEBYGGELSEN. DEN NYA JÄRNVÄGSBRON BLIR PORTEN IN OCH UT FRÅN NYKÖPING.



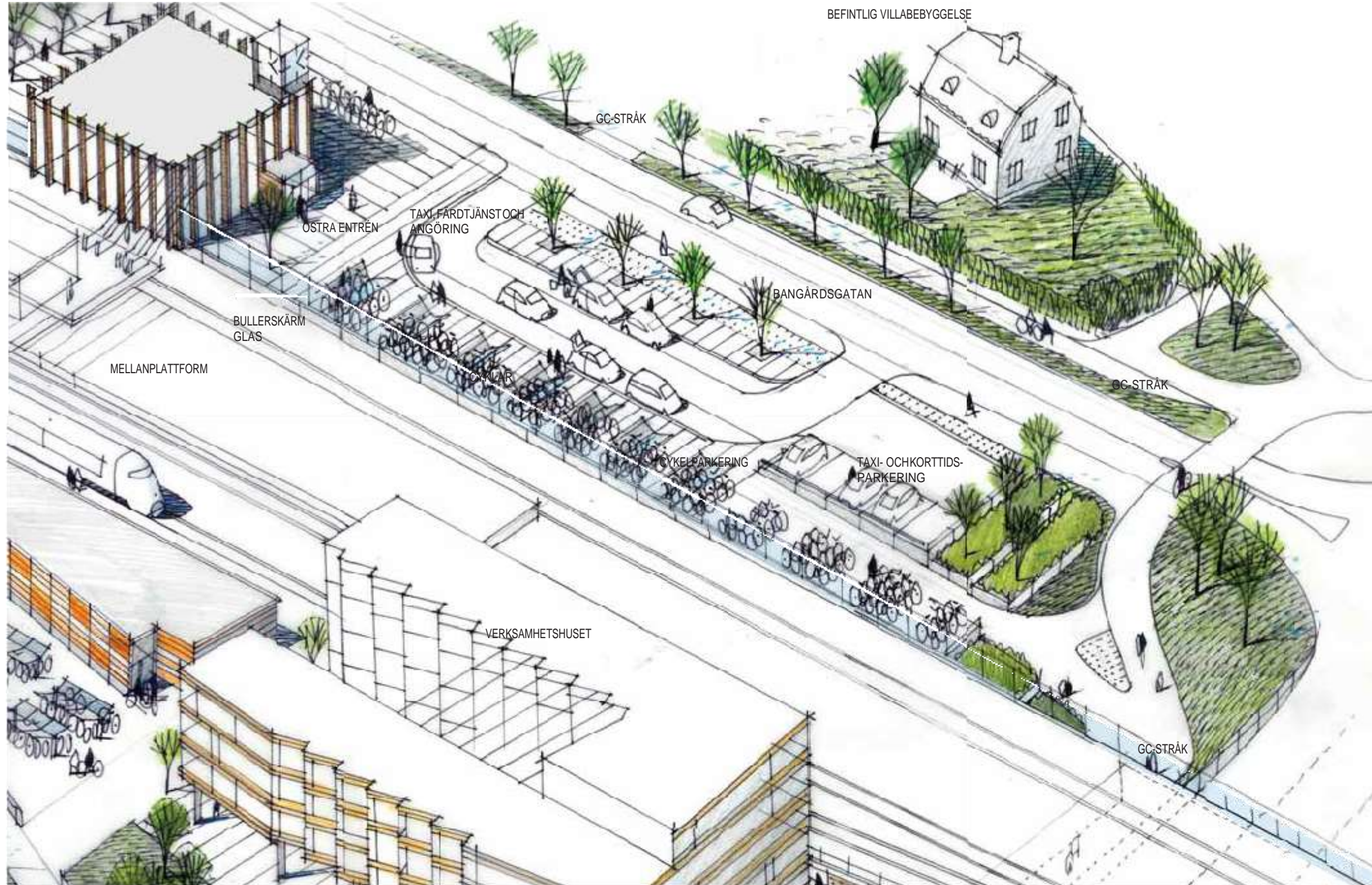
NORRA STATIONSOMRÅDET

An architectural sketch of a street scene. On the left, there are white buildings with windows and a row of trees. A person is riding a bicycle on the sidewalk. In the center, a white car is driving on the road. On the right, there are more trees and a building with a wooden facade. People are walking on the sidewalk, and a bicycle is parked. The text is overlaid on the sketch in a large, black, serif font.

**BEFINTLIG VILJA
NYTTORP
KULLPAR
HAN
BANGRDSG**

BULLERSKÄRM

NORRA STATIONSOMRÅDET



Norra stationsområdet är det avgränsade området mellan spårområdet och den befintliga bebyggelsen utmed Bangårdsgatan. Det norra stationsområdet kan delas upp i två delar, öster respektive väster.

Den östra delen av området består av en entréplats som leder ut mot en enkelriktad taxi- och angöringsplats. Bortanför angöringen finns en liten korttidsparkering för framförallt taxi. Utmed den glasade bullerskärmen utmed spårområdet radar cykelparkeringarna upp sig, delvis under tak, delvis öppna. Ju mer åt öster området sträcker sig trappas marknivåerna successivt ner mot den nya järnvägspassagen för gång- och cykel. Norr om entrébyggnaden fylls platsen med cykelparkeringar.

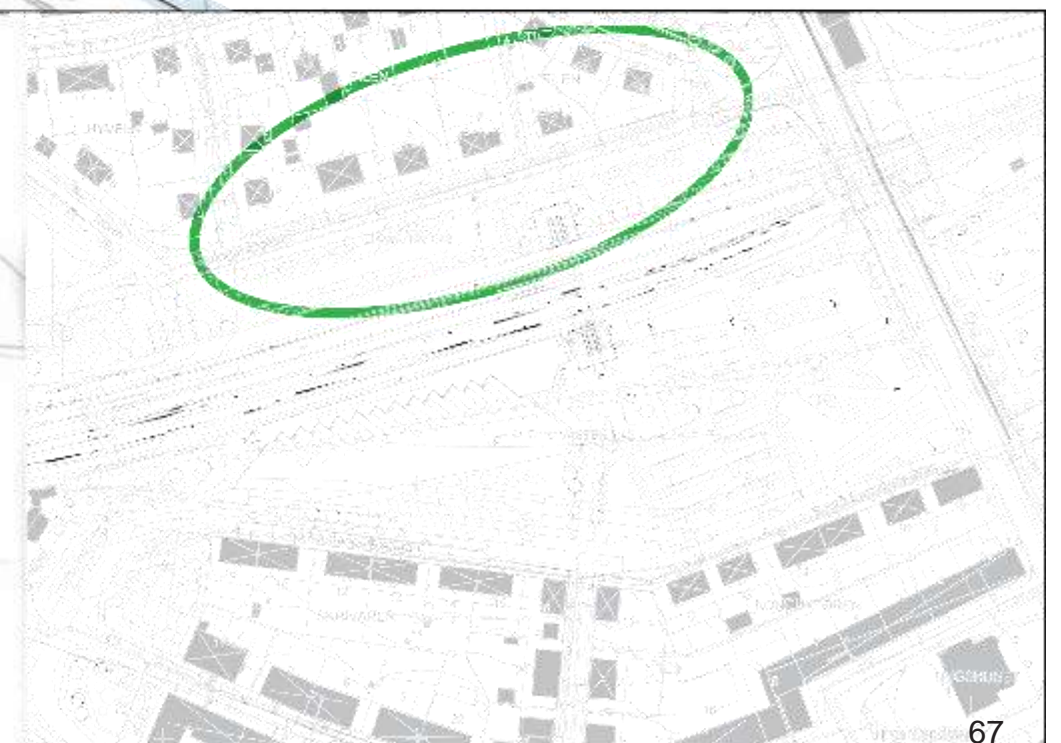
Den västra delen av området består av en lång perrongyta utmed spårområdet och bullerskärmen. Här angör ersättningsbussar- och busspendel. Hållplatserna har långsträckta väderskyddade skärmtak.

Utmed Bangårdsgatan finns ett antal snedställda parkeringsplatser. Såväl buss som personbil kör enkelriktat. Närmast entrébyggnaden placeras ett antal handikapplatser för bil.

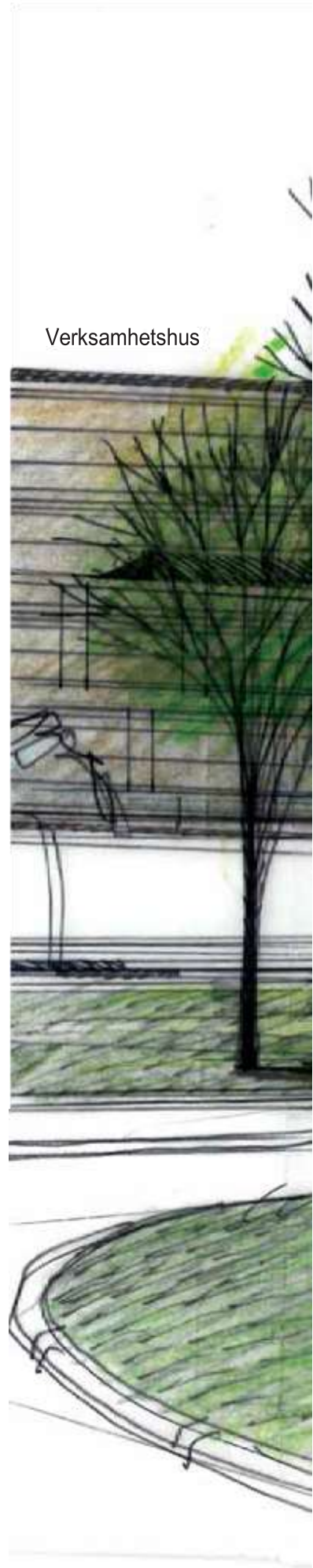
Längre västerut placeras ytterligare cykelparkeringsplatser under tak nära den västra plattformsförbindelsen/passagen. Denna förbindelse ges en generös utformning med trappa för gående och en ramp för cyklande samt en gradängformad terrasstrappning i bästa söderläge.



Resecentrum sett inifrån det angränsande villaområdet



NORRA STATIONSOMRÅDET



Verksamhetshus



Cykelhus

RESECENTRUM SETT NORRIFRÅN UTMED BANGATAN

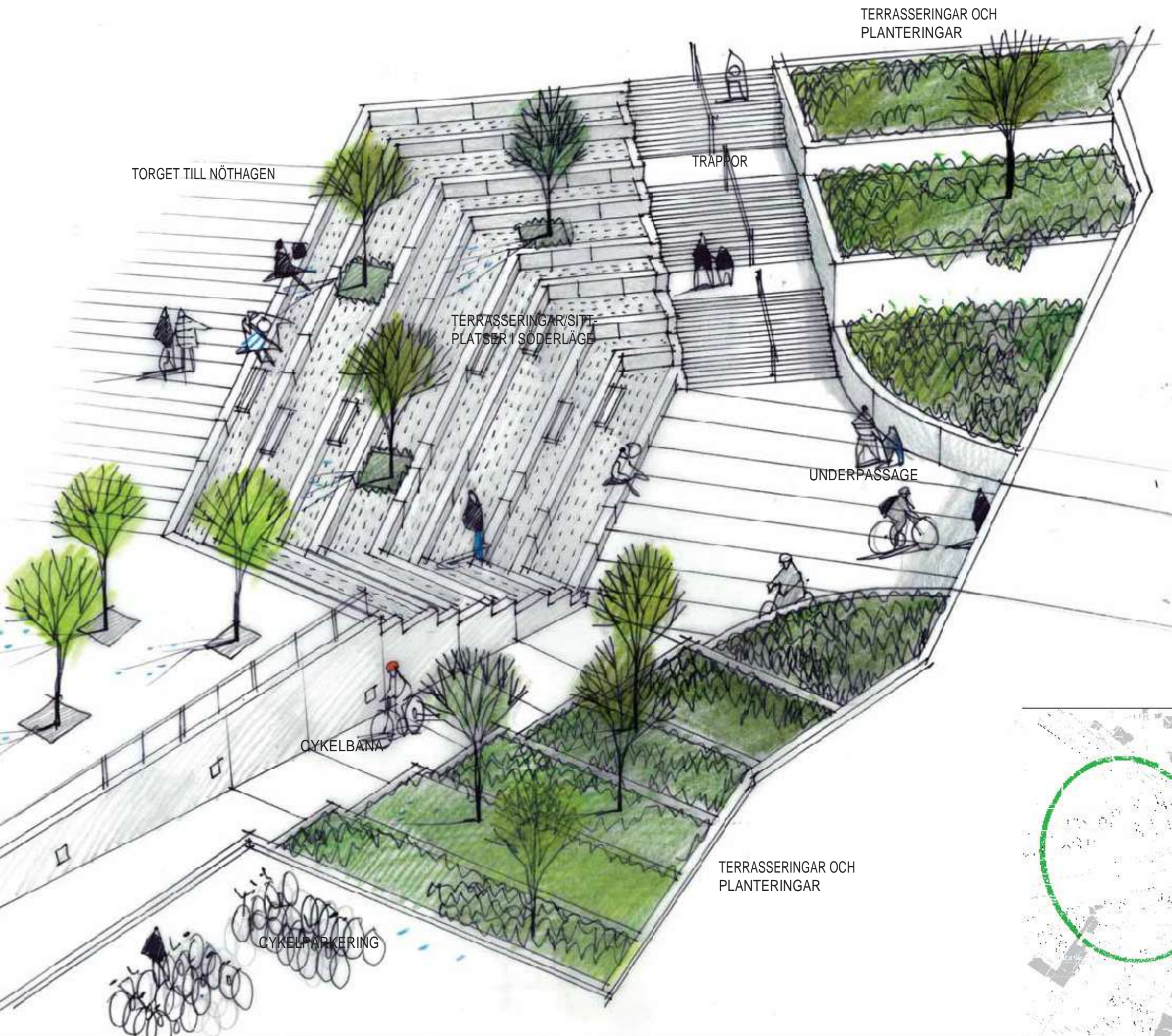
VÄSTRA PASSAGEN



Referensbilder, marktäckare, infälld belysning, underbelysta träd, murar och planteringar



VÄSTRA PASSAGEN



Västra passagen är generös bred med gångstråk, plattformsförbindelse och cykelbana för att skapa rymd, ljus och trygghet.

Anslutande ramper och trapplopp är utformade som terrasserade nedre torg som skapar platskvalitet och informella sittplatser upp till anslutande torgmiljö.

Gångbanor och tunnelgolv utförs av natursten. Terrassmurar och murelement av slät betong med breda krön som avtecknar sig mot grönskan.

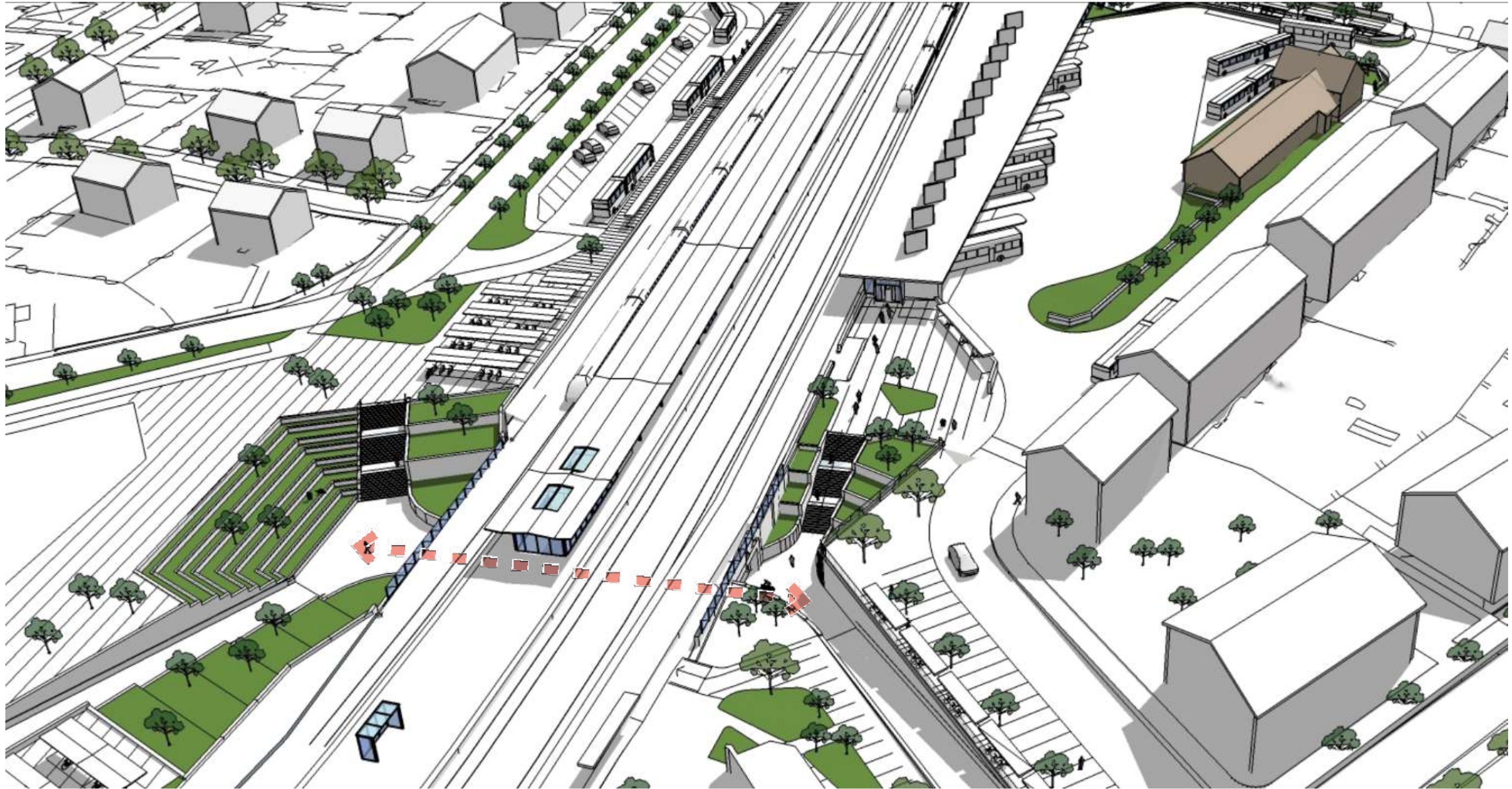
Terrasserna har marktäckande lägre perenner typ näva och plister som skapar en tät och lättkött vegetationsyta. Mindre stamträd typ rönn och apel ger variation.

Sittplatser i söderläge utförs av granitmurar och gatstensbeläggning.

Trafikverket ansvarar för utformning av bro och passage under spår samt plattformsförbindelse.



VÄSTRA PASSAGEN

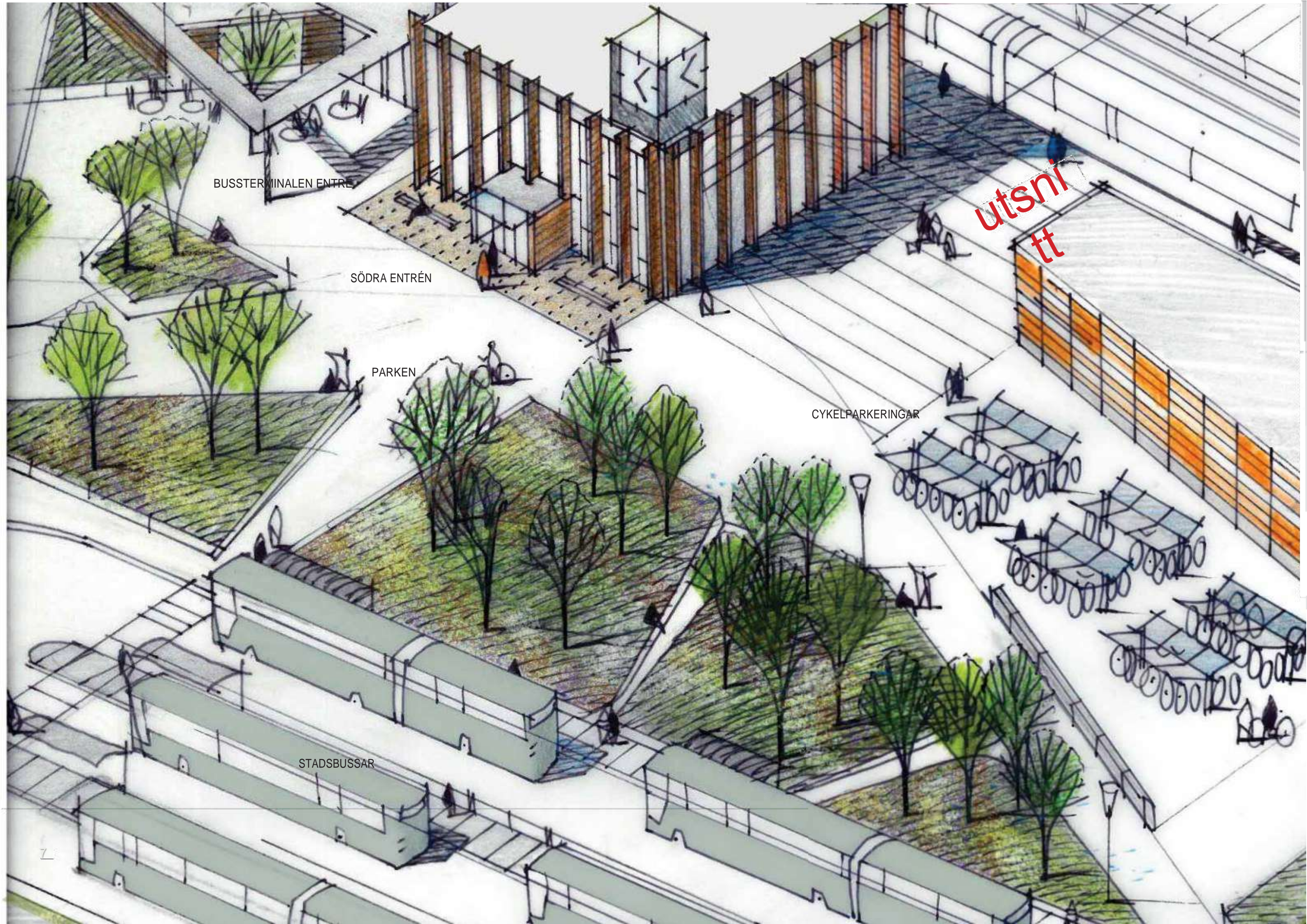


VÄSTRAPASSAGEN



TERRASSERINGAR/SITT-
PLATSER I SÖDERLÄGE

UNDERPASSAGE



BUSSTERMINALEN ENTRÉ

SÖDRA ENTRÉN

PARKEN

CYKELPARKERINGAR

STADSBUSSAR

utsnitt

PARKEN

Parken är det första som möter besökaren på södra sidan mot staden. Parkens kases som en miljö som förmedlar rörelser mellan transportslagen men också skapa vistelsekvalitet och goda sittplatser.

Parkens gestaltning består av ett antal upphöjda gröna ytor lutande mot söder och omgärdade av vackra och bearbetade granitmurelement. Ytorna är planterade med stora sjok av marktäckande perenner som varierar över säsongen.

Trädarterna varierar i parken med körsbär, rönn, oxel och apel medan alléerna är samma exempelvis korstörne eller något annat skirt träd.

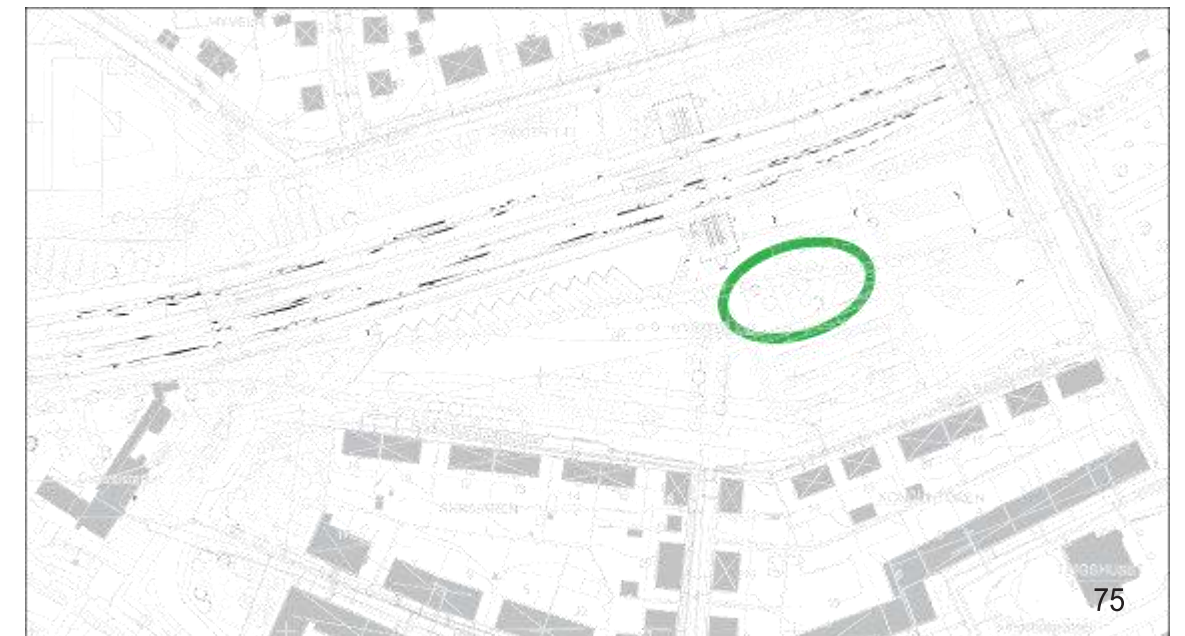
Klippta häckelement av avenbok skapar ordning mellan funktionsytorna mot cykelparkering.

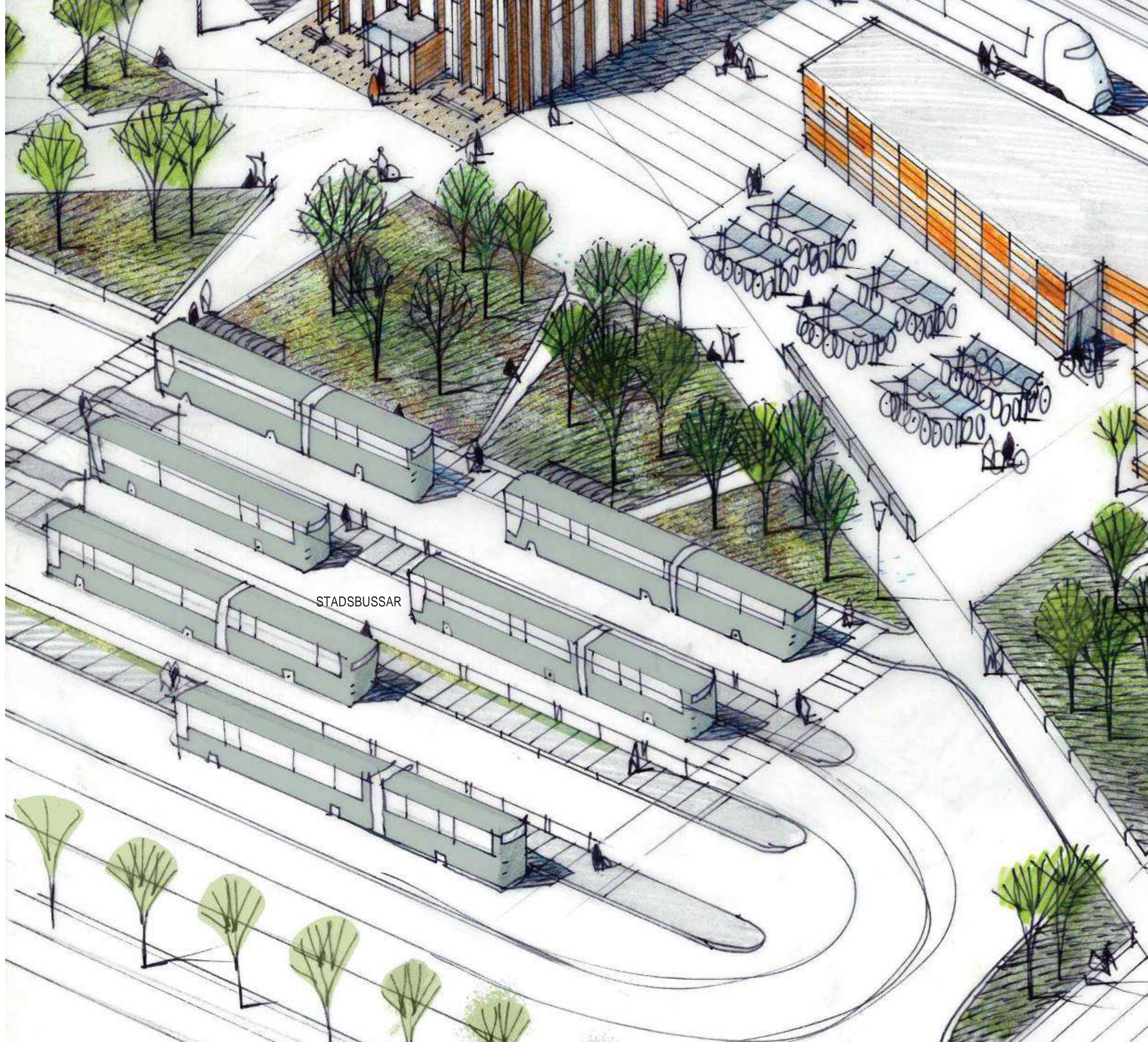
Belysning av med rundtrålande och avbländad parkarmatur.

Markmaterial av släta hållar av natursten, marktegel och varmgrå stenmjöl.



SETT FRÅN SÖDRA ENTRÉBYGGNADEN SÖDERUT





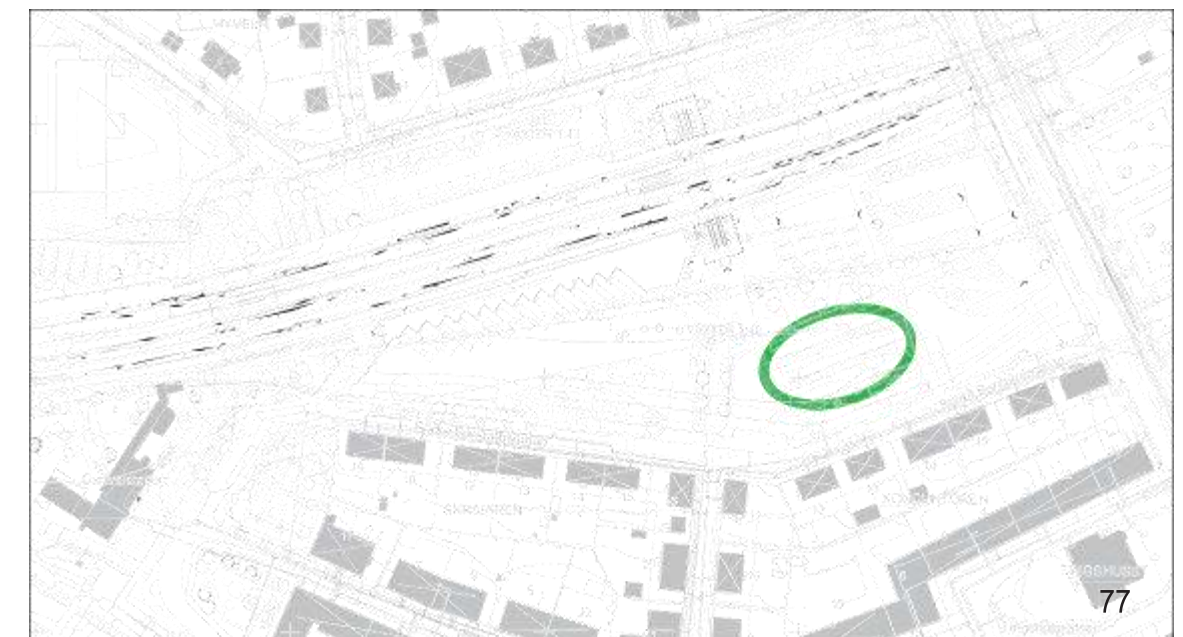
STADSBUSSAR



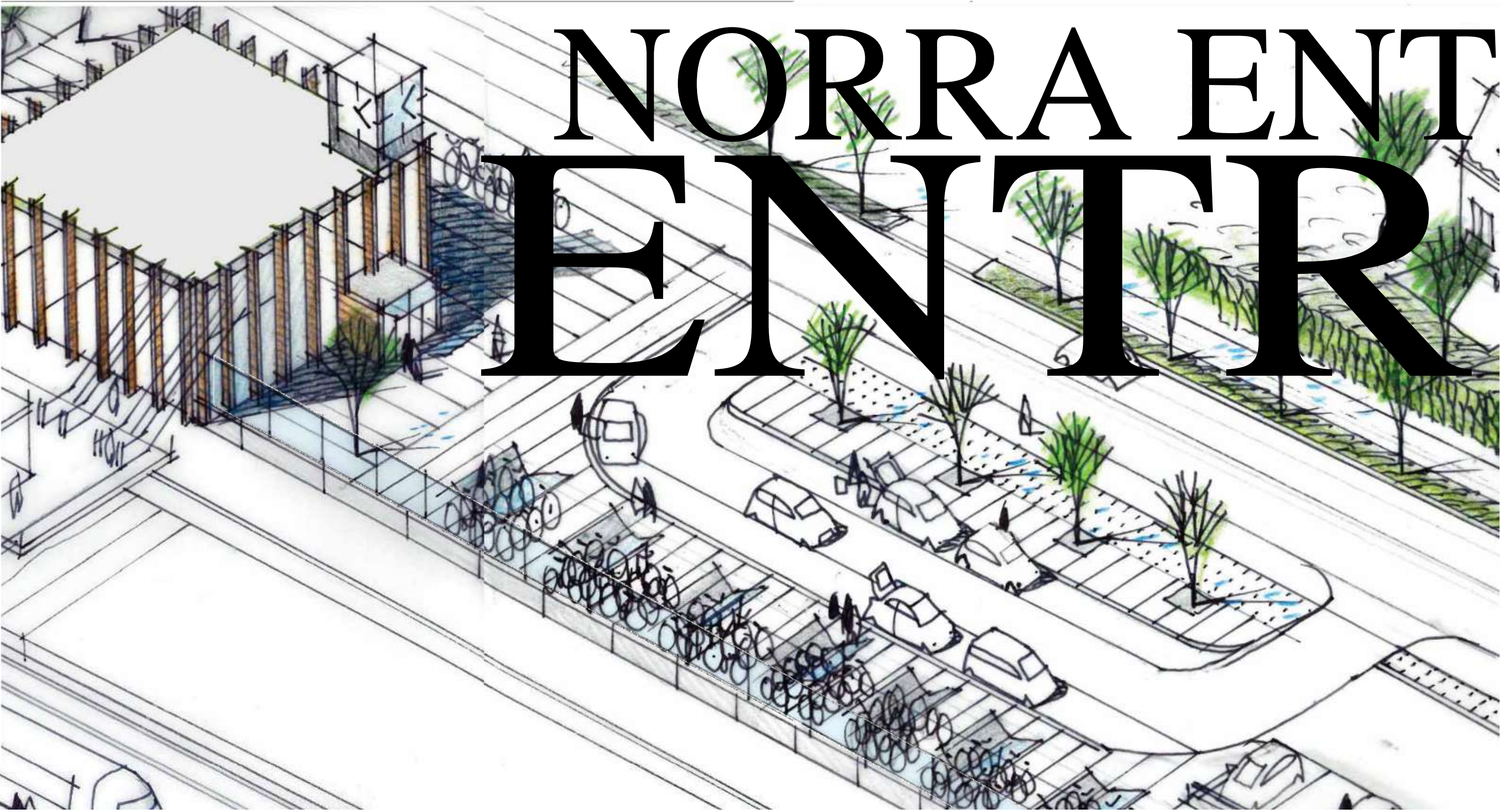
STADSBUSSTERMINALEN

Stadsbussterminalen lokaliseras i bästa läge närmast stråket mot stadens centrum och i direkt anslutning mot entrébyggnad och bussterminal. Stadsbussterminalen utformas som fyra parallella längsuppställningar som enkelriktas från öster till väster. Längs varje uppställning ryms två bussar vilket ger två hållplatslägen gånger fyra, dvs totalt 8 stycken hållplatslägen. Respektive hållplatsperrong nås via två genomgående passager.

Referensbilder, skärmtak med undersida träribbor, exempel från busshållplatser, Jönköping SWECO Architects



NORRA ENT ENTR



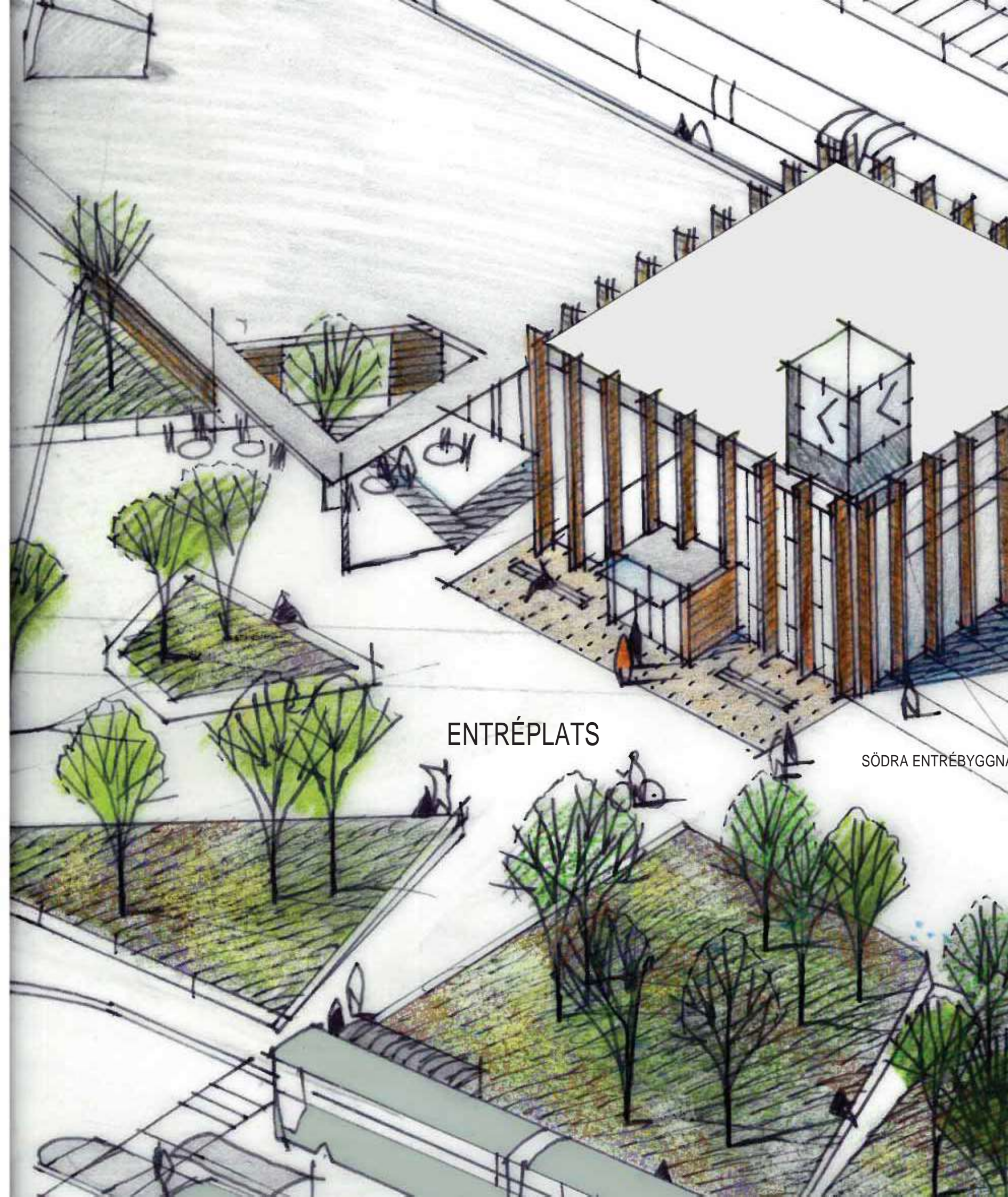
ENTRÉPLATSER/TORG

Som en viktig utgångspunkt i att skapa trivsamt offentlig miljö i enlighet med medborgardialogen så planeras ett flertal entréplatser som små minitorg.

Entréplatserna kopplar till stråken och resenärströmmarna som goda orienteringspunkter.

Entréplatserna bör ges samma karaktär avseende materialval och beläggning. Slät naturstensbeläggning kombineras med rött marktegel på olika sätt. Bearbetningsgraden och detaljeringen är som högst vid entrébyggnaderna.

Entréplatserna/torgen ger plats för uteserveringar, sittplatser och informationssystem men inte fordonstrafik utan tillstånd eller torghandel.



ENTRÉPLATS

SÖDRA ENTRÉBYGGNADEN



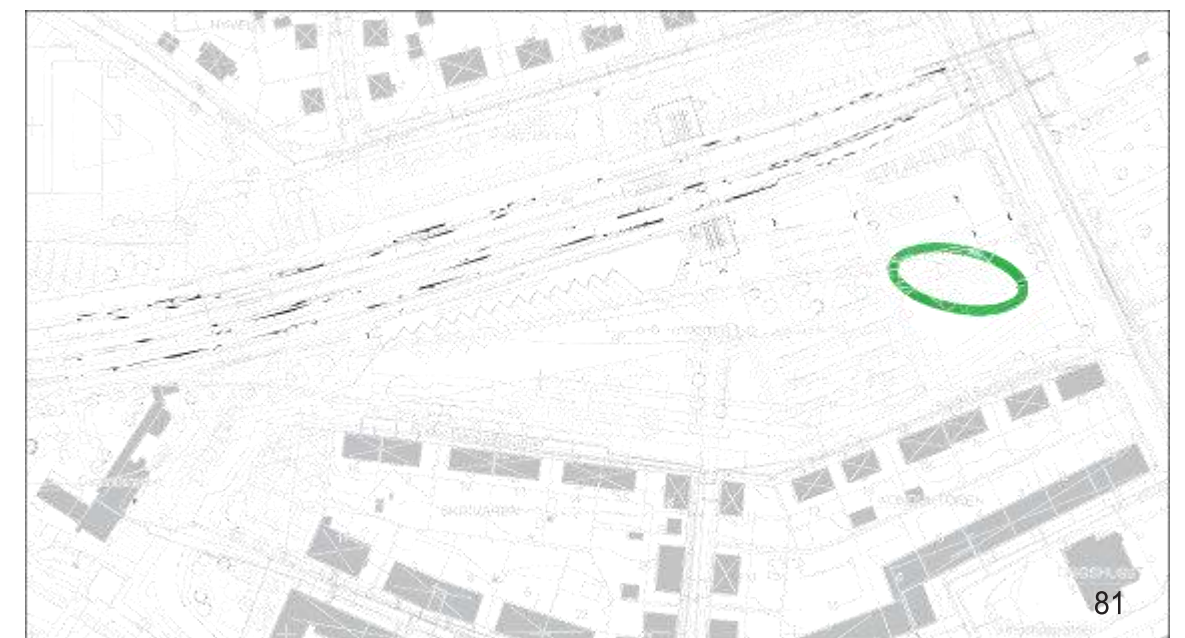
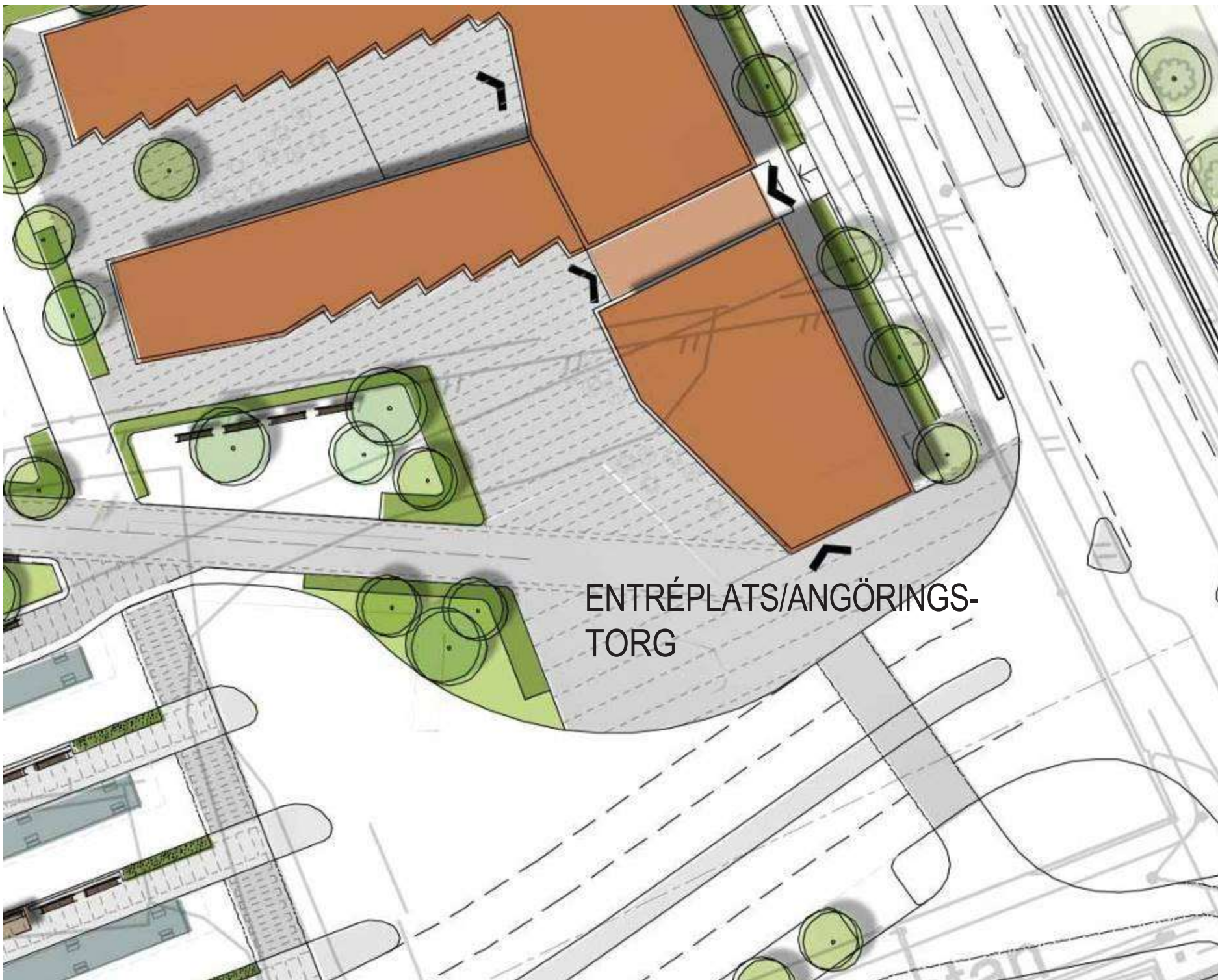


ENTRÉPLATS/ANGÖRINGS-
TORG



ENTRÉPLATSER/TORG

Referensbilder, exempel på trädplanteringar underbelysta, gräsytor med kantsten och markbeläggning av smågasten





VERKSAMHETS HUS

CYKELHUS

STADSBUSSAR

NORRA CENTRÉN

SÖDRA CENTRÉN

PARKERING

MITT-
PLATTFORM

BUSSTERMINALEN

FLYTTAD MAGASINS-
BYGGNAD

VÄSTRA PASSAGEN

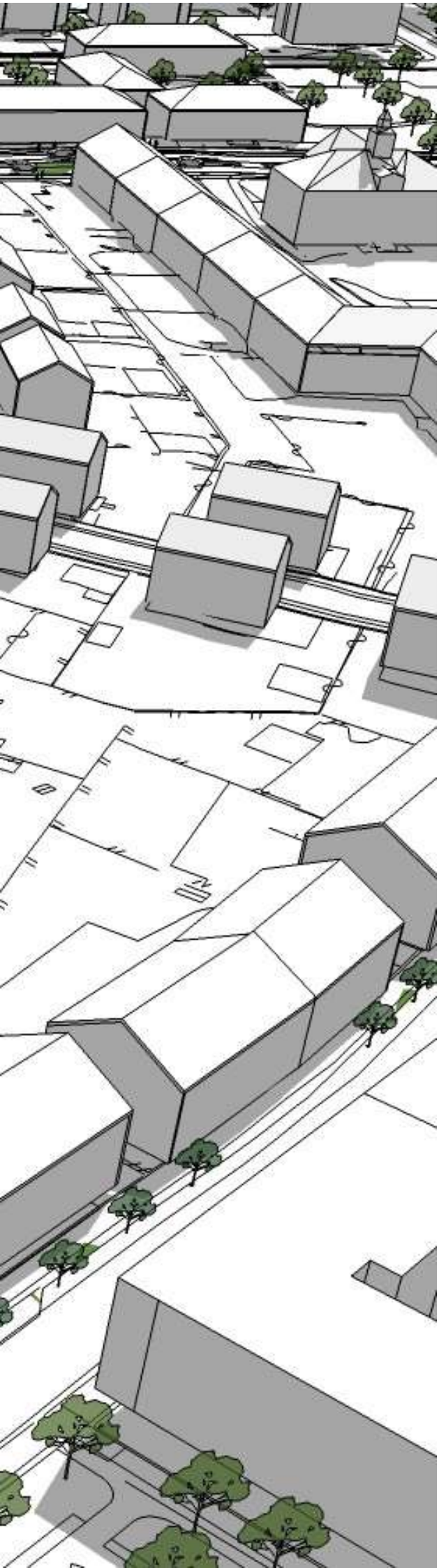
NYA BOSTÄDER

GC-PASSAGE UNDER SPÅR
PLATTFORMSFÖRBINDELSE

NYA BOSTÄDER

GC-PASSAGE UNDER SPÅR
PLATTFORMSFÖRBINDELSE

ÖVERSIKTSPLAN OCH PERSPEKTIV FRÅN VÄSTER



FUNKTION OCH INNEHÅLL

Funktionskartläggning

Följande funktioner för resecentrum har varit dimensionerande för planeringen.
Funktionskartläggning okt 2017 Prognosår 2040

Trafik

| Funktion | Antal | Enhet |
|-------------------------------------|--------|---------------------------------|
| Antal resenärer totalt | 21 900 | antal/vardagsdygn |
| Regiontåg | 38 | antal/vardagsdygn |
| Plattformsförbindelse sidoplattform | 4 | st |
| Plattformsförbindelse mittplattform | 2 | st |
| Bussrörelser | 900 | antal/vardagsdygn |
| Landsbygds- och regionbusstrafik | 21 | linjer |
| Landsbygds- och regionbusstrafik | 11+1 | st dockningsplatser |
| Uppställningsplatser Buss | 5 | st |
| Stadstrafik | 3+2 | linjer |
| Stadstrafik ledbuss hållplats | 6+2 | st samnyttjas med servicelinjer |
| Taxiplatser | 5 | st samnyttjas med färdtjänst |
| Angöring Hämta/Lämna | 10 | st norra sidan |
| Angöring Hämta/Lämna | 5 | st södra sidan |
| Kortidsparkering | 20 | st norra sidan |
| Pendlarparkering | 130 | st norra sidan |
| Cykelparkering | 1500 | st |

Utformningsstandard trafik, sektionmått ombyggnad

Separerad cykelbana dubbelriktad 2,50 m (Lokalt smalare på Brunnsgatan utmed Kyrkogården) Nuläge Kombinerad Gång och Cykelväg variera mellan 2,6-3,2 m

Separerad gångbana 2,00 m (Lokalt smalare på Brunnsgatan utmed Kyrkogården) Kombinerad Gång och Cykelväg variera mellan 2,6-3,2 m

Gång/Cykel stråk inom Resecentrum 5,00 m

Körfält 3,25 m

Bussfar hållplats 3,25 m

Busshållplats 2.80 m

Variarande Körfältsbredd kantstentill kansten mellan 4,5-5,5 m

Övriga funktioner

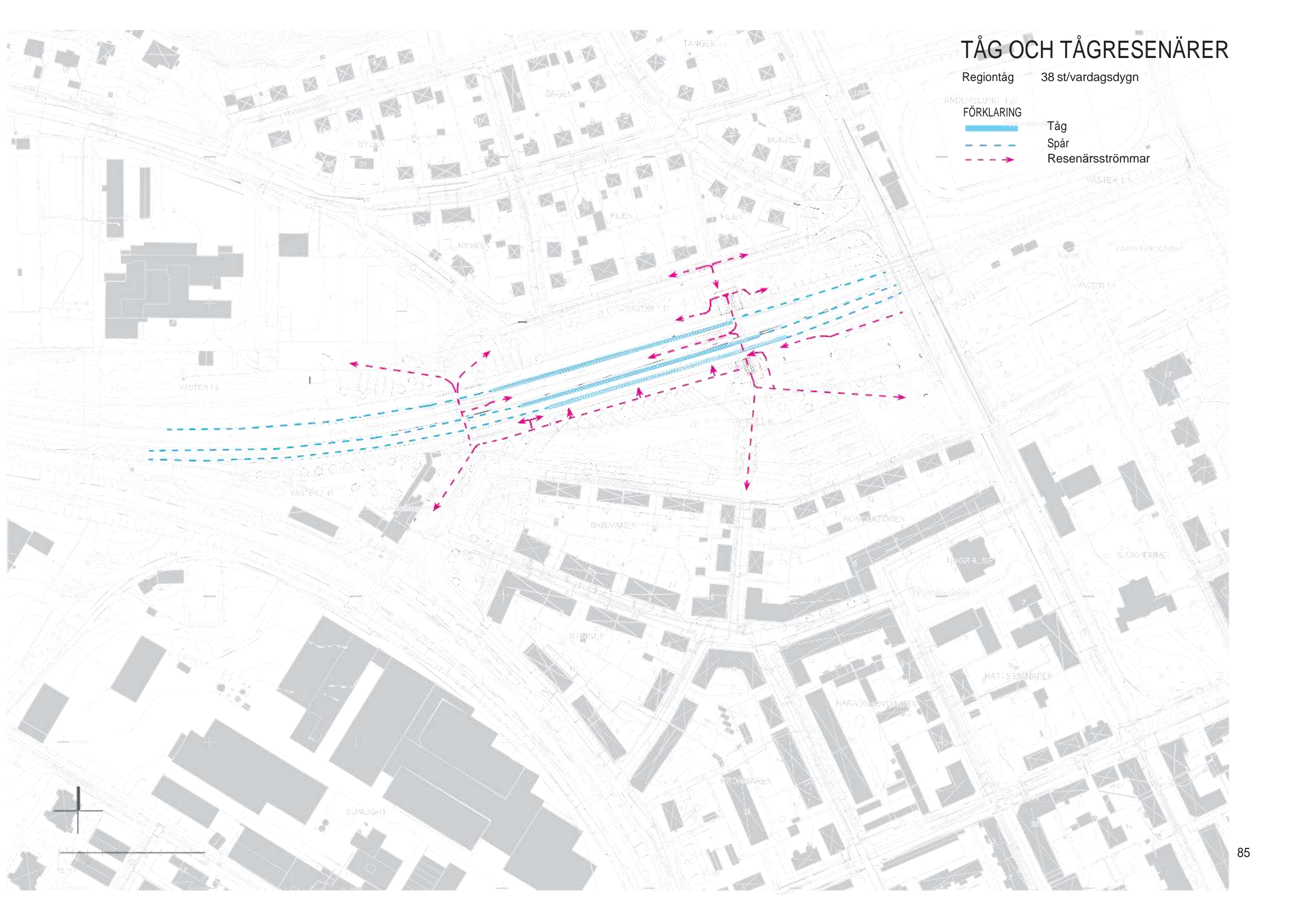
| Funktion | Placering |
|-------------------|---|
| Kafé | Regionbussterminal, Verksamhetshuset, Gamla stationen |
| TypPressbyrå | Regionsbussterminal |
| Apotek | Regionbussterminal |
| Restaurang | Verksamhetshuset, Gamla Stationen |
| Kontor | Verksamhetshuset, Godsmagasinet, Gamla Stationen |
| Cykelcentrum | Cykelcentrum |
| Hotell | Verksamhetshuset |
| Mindre butik | Verksamhetshuset, Gamla Stationen, Godsmagasinet |
| Utbildning | Verksamhetshuset |
| Saluhall | Gamla stationen |
| Hantverks/ateljé | Gamla stationen, Godsmagasinet |
| Park för vistelse | Centralt vid södra entrén |
| Park för lek | Centralplan |

TÅG OCH TÅGRESENÄRER

Regiontåg 38 st/vardagsdygn

FÖRKLARING





- Tåg
- Spår
- Resenärströmmar

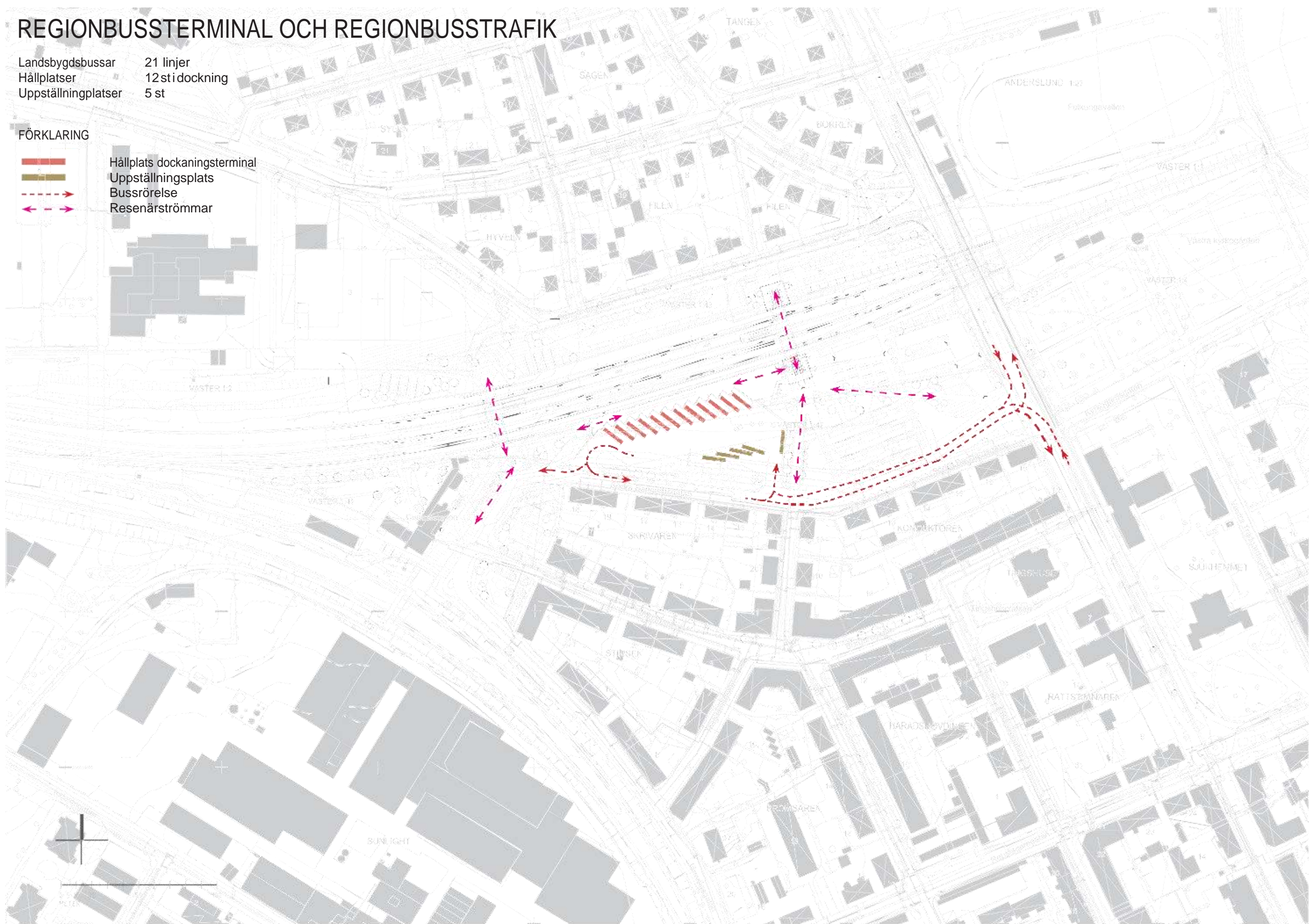


REGIONBUSSTERMINAL OCH REGIONBUSSTRAFIK

Landsbygdsbussar 21 linjer
Hållplatser 12 st i dockning
Uppställningsplatser 5 st

FÖRKLARING

-  Hållplats dockningsterminal
-  Uppställningsplats
-  Bussrörelse
-  Resenärströmmar

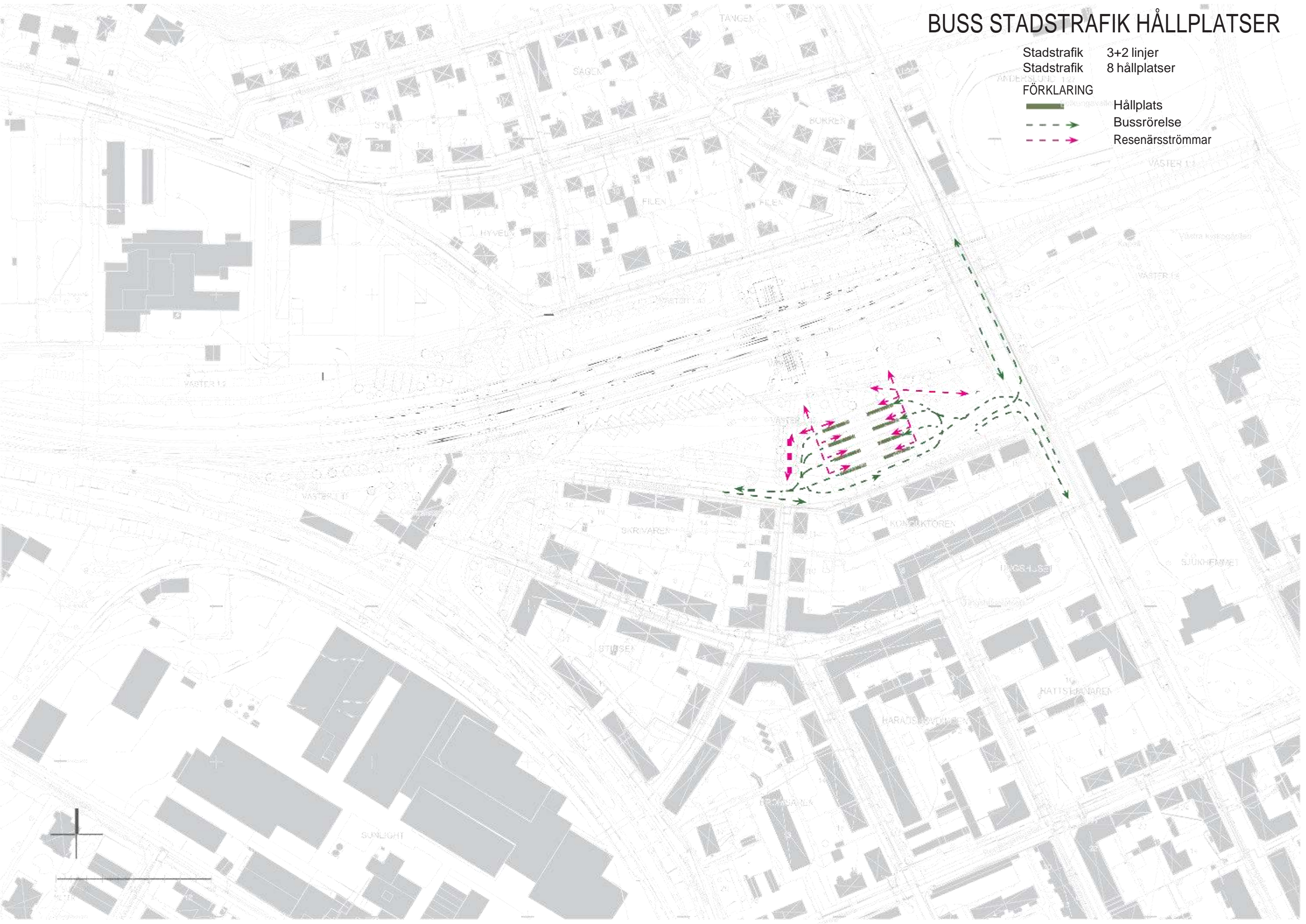


BUSS STADSTRAFIK HÅLLPLATSER

Stadstrafik 3+2 linjer
Stadstrafik 8 hållplatser

FÖRKLARING


-  Hållplats
-  Bussrörelse
-  Resenärströmmar

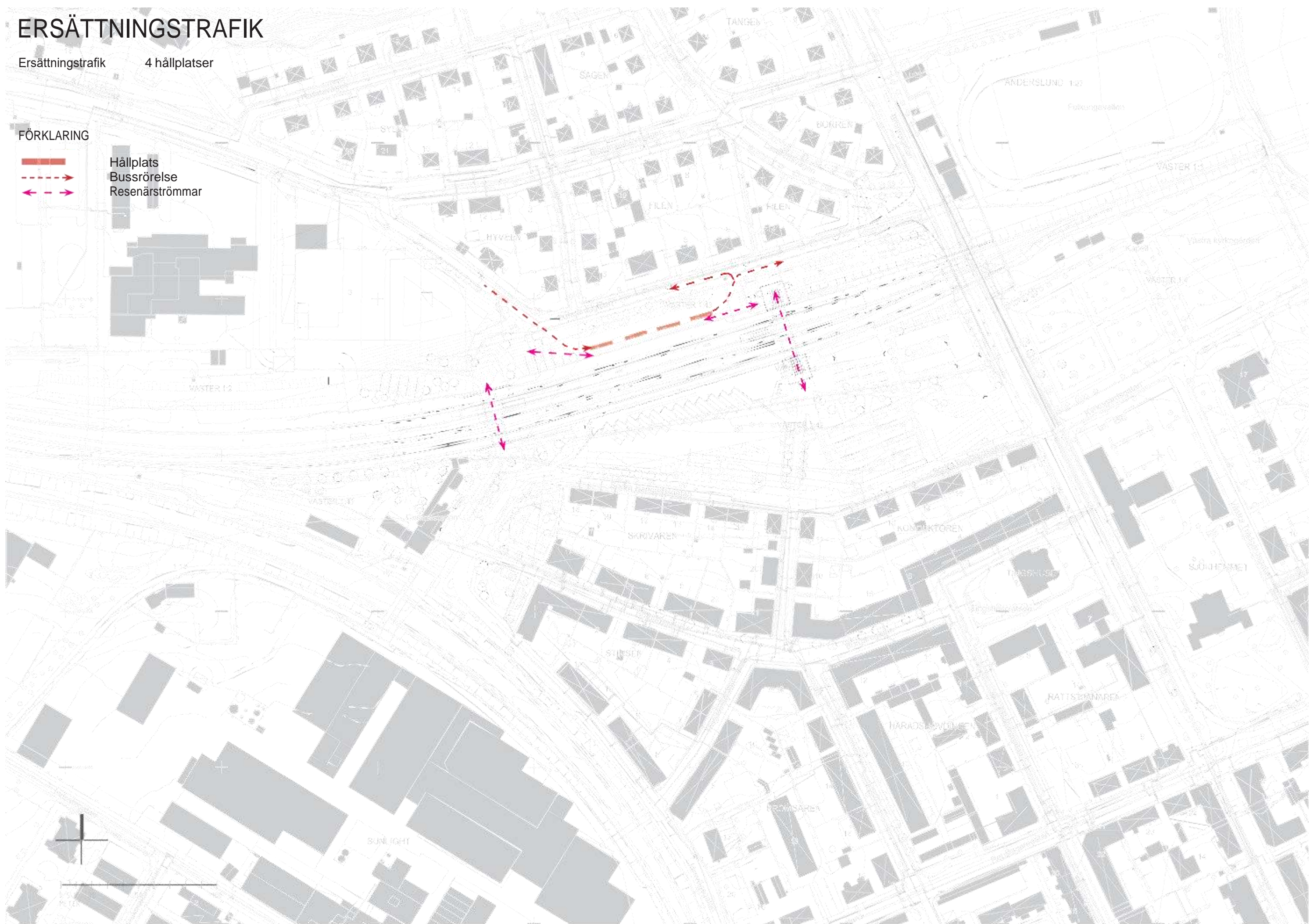


ERSÄTTNINGSTRAFIK

Ersättningstrafik 4 hållplatser

FÖRKLARING

-  Hållplats
-  Bussrörelse
-  Resenärströmmar



TAXI OCH FÄRDTJÄNST

- Taxi 5 platser
- Färdtjänst 2 platser
- FÖRKLARING
-  Taxiuppställning
-  Färdtjänst uppställning







GÅNGBANOR OCH GÅNGSTRÅK

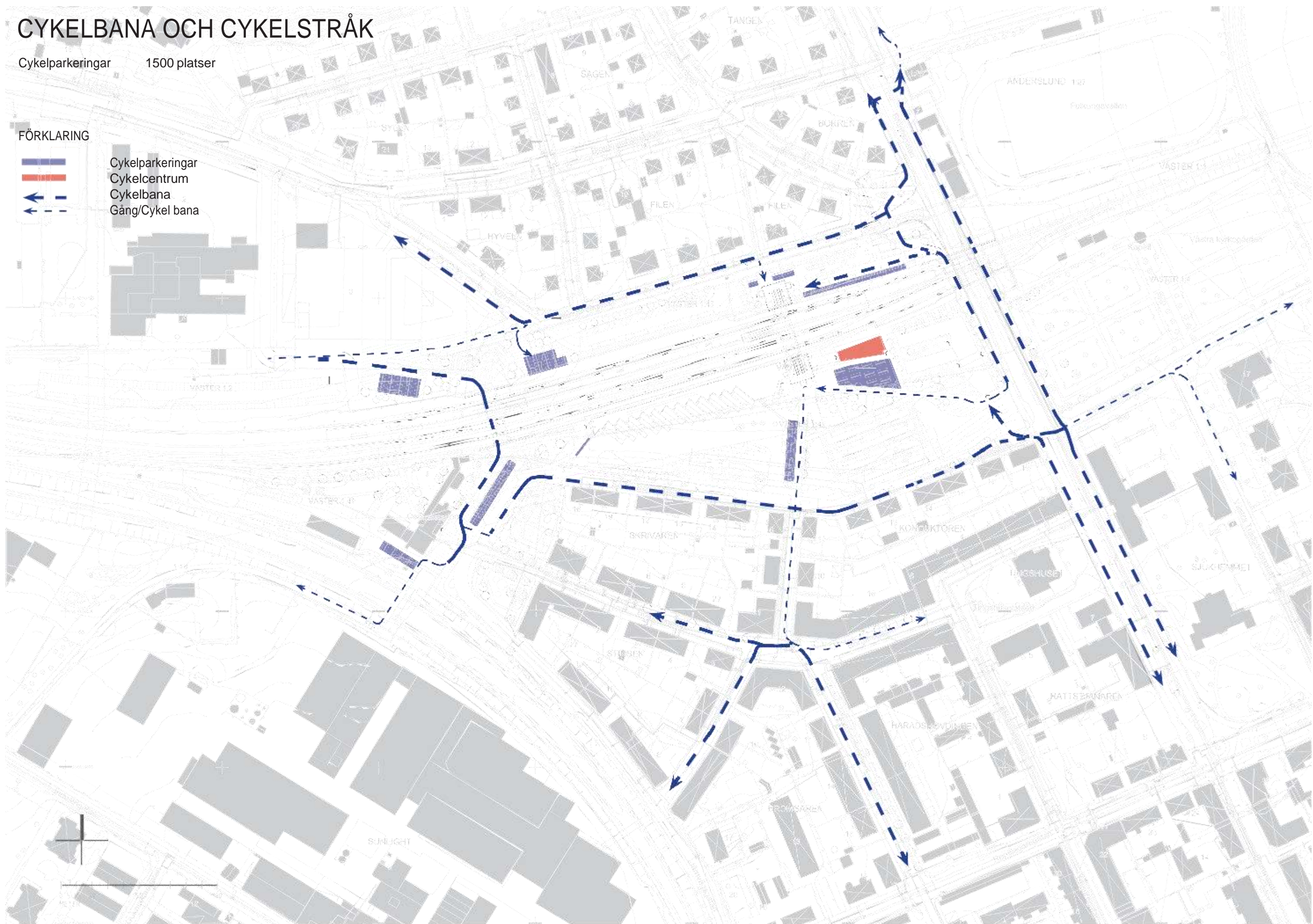


CYKELBANA OCH CYKELSTRÅK

Cykelparkeringar 1500 platser

FÖRKLARING

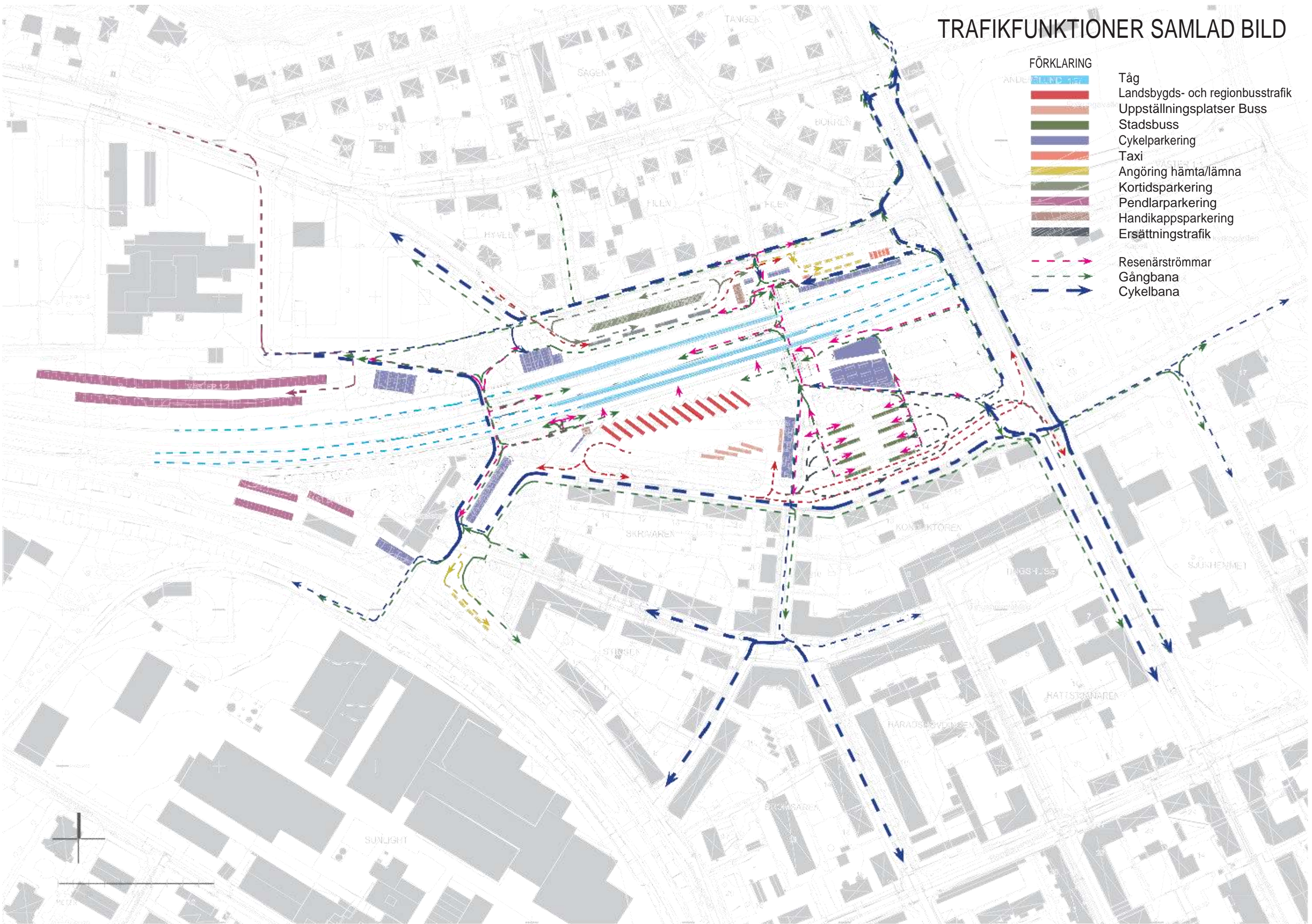
-  Cykelparkeringar
-  Cykelcentrum
-  Cykelbana
-  Gång/Cykel bana



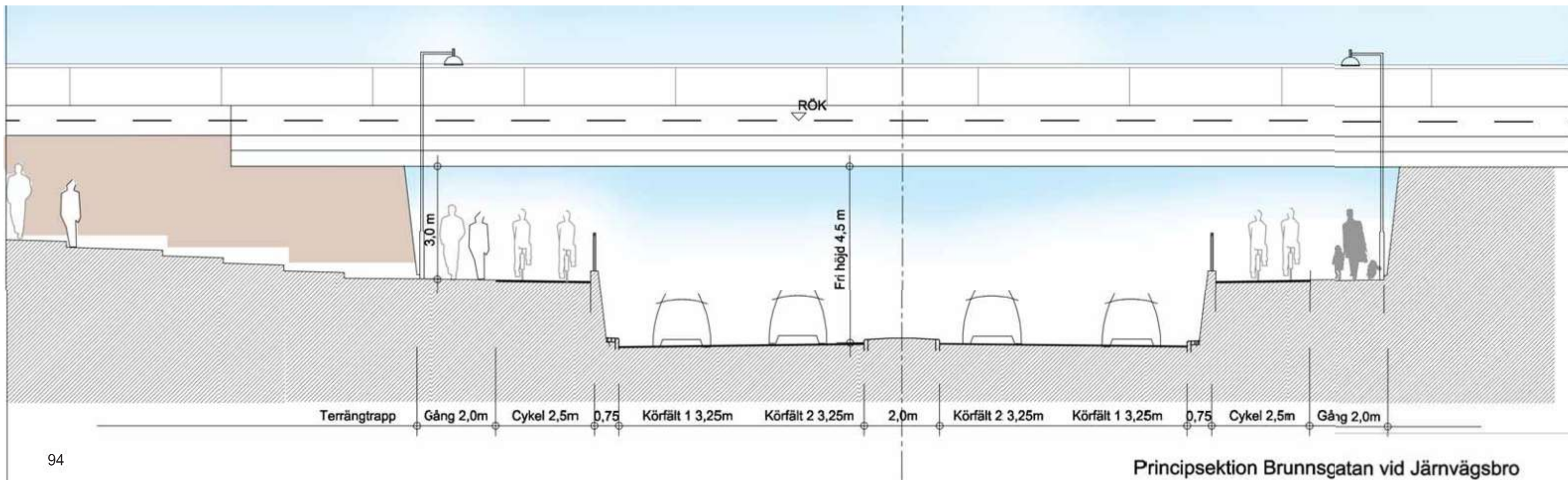
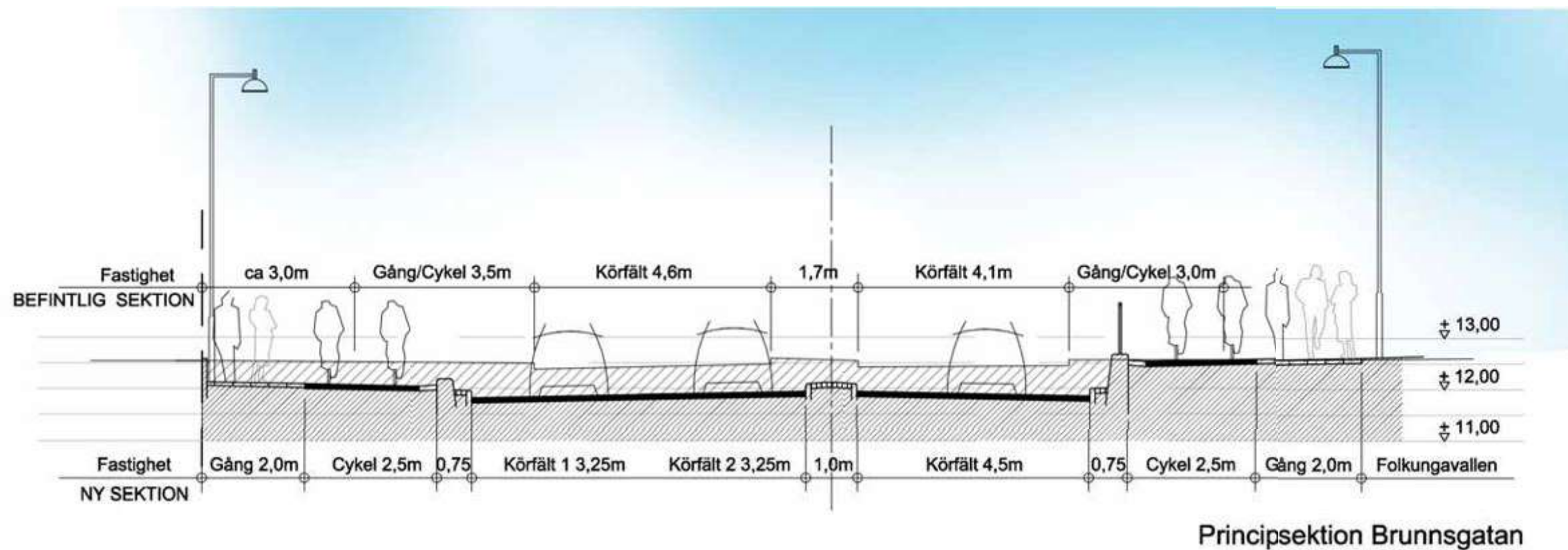
TRAFIKFUNKTIONER SAMLAD BILD

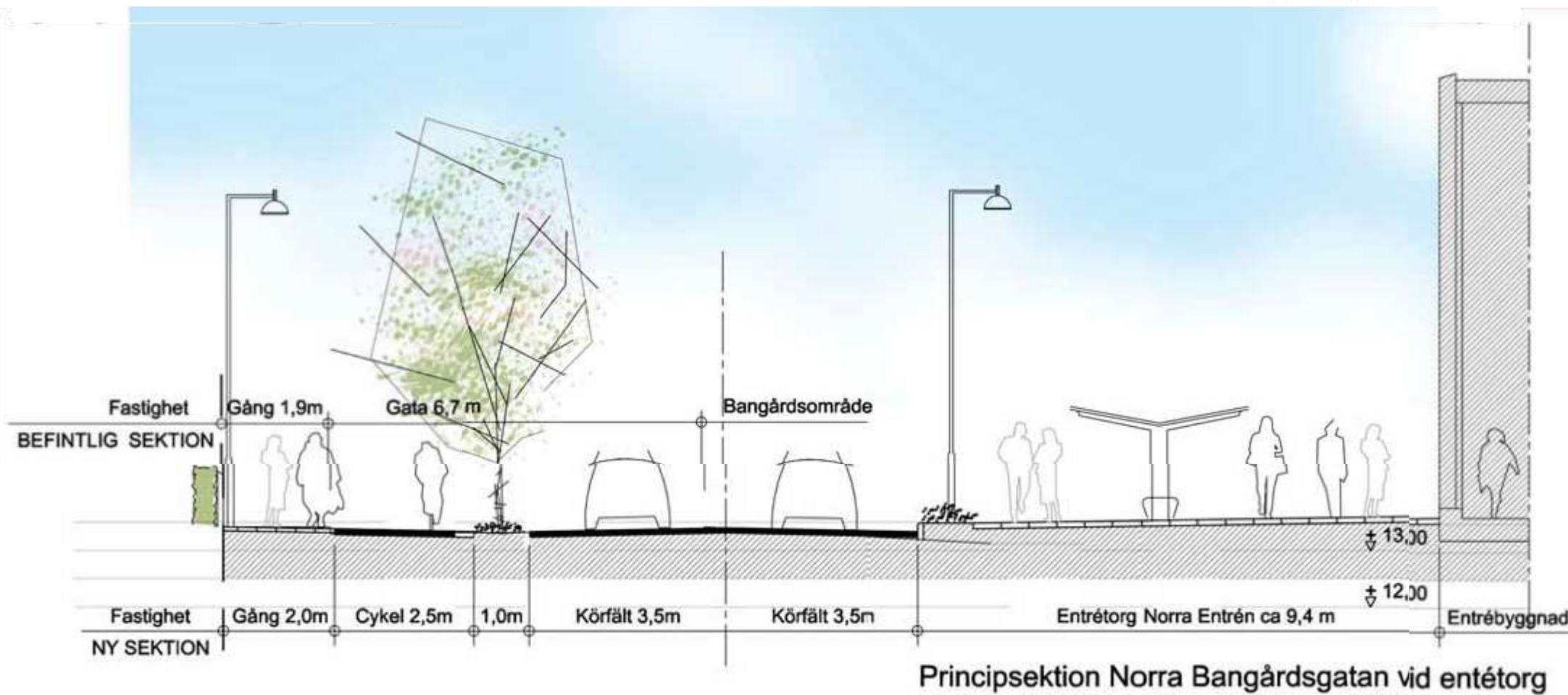
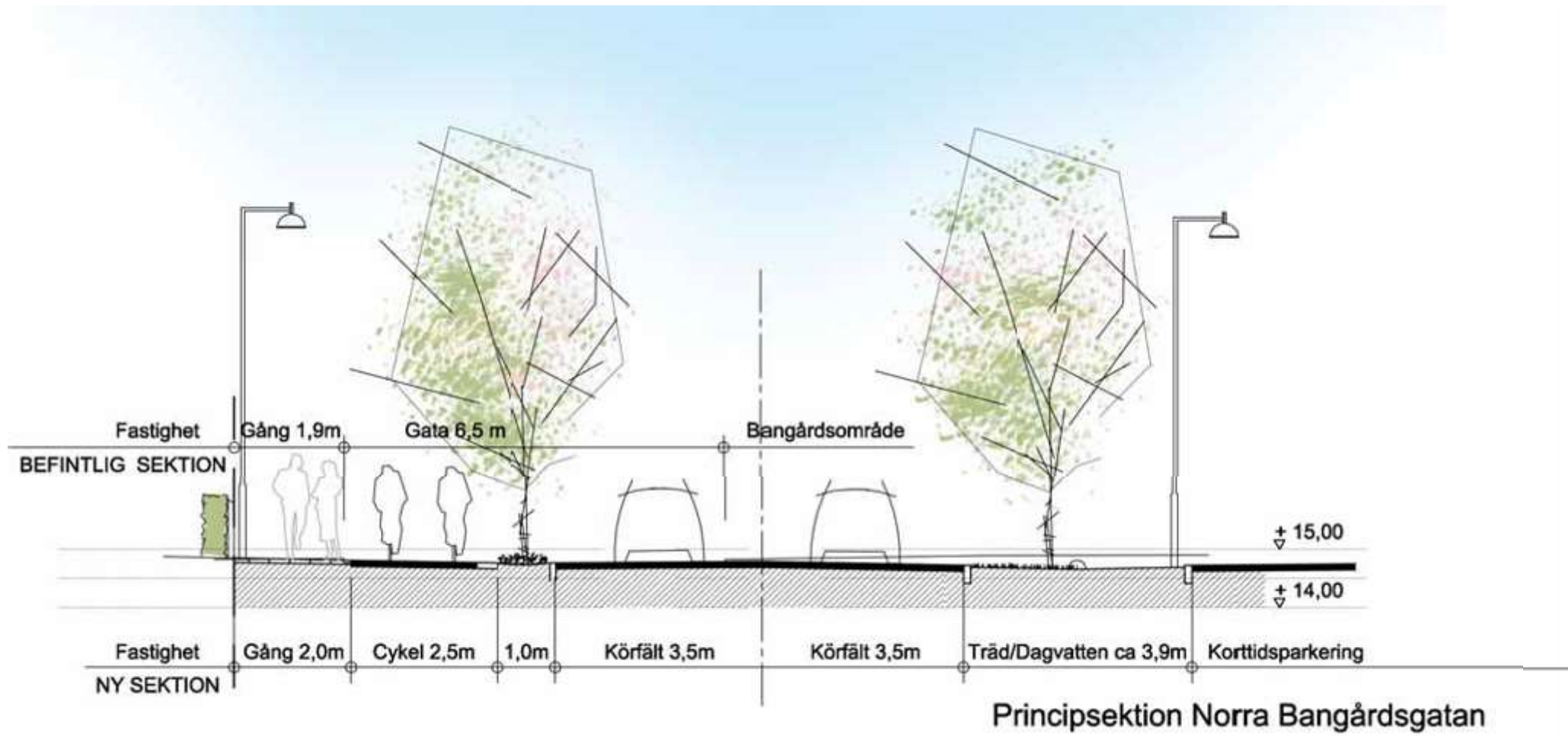
FÖRKLARING

-  Tåg
-  Landsbygds- och regionbusstrafik
-  Upställningsplatser Buss
-  Stadsbuss
-  Cykelparkering
-  Taxi
-  Angöring hämta/lämna
-  Kortidsparkering
-  Pendlarparkering
-  Handikappsparkering
-  Ersättningstrafik
-  Resenärströmmar
-  Gångbana
-  Cykelbana



GATUSEKTION OCH GATURUM





GATUSEKTION OCH GATURUM

