

Tävlingsprogram

Competition Brief

Design av linbana i Göteborg

Design for the Gothenburg Cable Car



Illustration: Tomorrow

 **västtrafik**



**Göteborgs
Stad**

Sveriges Arkitekter

Innehållsförteckning

Table of contents

INBJUDAN	3	INVITATION	3
Inbjudan	3	Invitation	3
Bakgrund	3	Background	3
Vision	3	Vision	3
Syfte med tävlingen	3	Purpose of the competition	4
Mål	4	Goals	4
GÖTEBORG STAD	5	CITY OF GOTHENBURG	5
Historik	5	History	5
PROJEKTFÖRUTSÄTTNINGAR	7	PROJECT CONDITIONS	7
TÄVLINGSUPPGIFT	9	COMPETITION TASK	9
Gestaltning	9	Design	9
Funktion	10	Function	10
Tillgänglighet och social hållbarhet	10	Accessibility and social sustainability	10
Genomförbarhet	11	Feasibility	11
Utvecklingsbarhet	11	Development potential	11
PLANERINGS- OCH DESIGNRIKTLINJER	12	PLANNING AND DESIGN GUIDELINES	12
Gällande lagstiftning och normer	12	Applicable laws and norms	12
Designkrav stationer	12	Design criteria for stations	12
Designkrav torn	13	Design criteria for towers	13
Belysning	14	Lighting	14
TÄVLINGSTEKNISKA BESTÄMMELSER	15	TECHNICAL COMPETITION PROVISIONS	15
Arrangör	15	Organizer	15
Tävlingens form	15	Competition format	15
Tävlingens språk	15	Competition languages	15
Jury	15	Jury	15
Tävlingsfunktionär	16	Competition administrator	16
Tävlingshandlingar	16	Competition documents	16
Tävlingsfrågor	17	Questions about the competition	17
Begärda handlingar	17	Required documents	17
Inlämning av tävlingsförslag	18	Submission	18
Bedömningskriterier	19	Judging criteria	19
Godkänt förslag	19	Approval of entries	19
Tävlingsarvode och tävlingspriser	19	Remuneration and prizes	19
Bedömning	19	Judging	19
Tävlingssekretess	20	Confidentiality policy	20
Utställning och publicering	20	Exhibition and publication	20
Ägande, nyttjande- och upphovsrätt	20	Ownership, copyright and right of use	20
Returnering av inlämnat förslag	20	Return of entries	20
Uppdrag efter tävlingen	21	Post-competition assignment	21
Tidplan	21	Timetable	21
Tävlingsprogrammets godkännande	21	Approval of the competition brief	21
Bilagor		Attachments	

Inbjudan Invitation



Foto: Johan Rydberg

Göteborgs Stads trafikkontor inbjuder arkitekt- och ingenjörsteam till en projekttävling för en linbana som en del av stadens kollektivtrafik. Tävligen arrangeras i enlighet med LUF, lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, och i samarbete med Göteborgs Stads stadsbyggnadskontor, Västtrafik AB och Sveriges Arkitekter.

Bakgrund

Göteborgs Stad har sedan 2013 genom trafiknämnden utrett frågan om linbanor som en del av det kollektiva resandet i Göteborg. Sedan införandet av tunnelbanan i Stockholm på 1930-talet är linbanan det första nya kollektivtrafikslaget i Sverige. Linbanan ska ingå i Västtrafiks utbud som en del av Västra Götalandsregionens kollektivtrafik och förväntas innebära stora restidsvinster för resenären, mycket god trafiksäkerhet, låg störningskänslighet och minimala negativa miljöeffekter. Linbanan ses inte som en generell kollektivtrafiklösning i alla möjliga lägen, utan snarare som en tvärlänksfunktion för att överbrygga barriärer samt koppla samman och förtäta staden. Till en början planeras för en linje med fyra stationer och sex torn varav denna tävlings uppgift omfattar två stationer och två torn. I framtiden finns planer på fler linbanelinjer.

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

Vision

Linbanan ska stärka bilden av god kollektivtrafik för alla samhällsgrupper och vara hållbara utifrån ekonomiskt och socialt perspektiv. Tillgänglighet, trygghet och tidlöshet ska prägla utformningen och ge en känsla av nyskapande och framtid.

Syfte med tävlingen

Syftet är att få fram ett utvecklingsbart och funktionellt koncept för designen av Göteborgs linbaneanläggning som med en tydlig identitet tillför en ny dimension i sitt urbana sammanhang.

Tävlingen syftar även till att upphandla design och utformningsstöd i plan- och projekteringsfasen.

The City of Gothenburg Traffic and Public Transport Authority (*Trafikkontoret*) invites architectural and engineering teams to participate in a design competition for a new city cable car, to be part of the public transit net. The competition is arranged pursuant to the Swedish Utilities Procurement Act (LUF, 2016:1146) and in collaboration with the City Planning Authority (*Stadsbyggnadskontoret*), Västtrafik AB and the Architects Sweden.

Background

Since 2013 the City of Gothenburg, through its Traffic Board (*Trafiknämnden*), has been studying a cable car as part of the public transit network. The Gothenburg cable car will be the first new mode of public transportation in Sweden since the subway was introduced in Stockholm in the 1930s. It will be one of an array of public transit services run by Västtrafik AB for Region Västra Götaland. Its expected benefits include greatly reduced travel times, excellent traffic safety and reliability and minimum negative environmental impact. The cable car is not seen as a transit solution that is applicable in every situation, but specifically as a transverse link that can bridge difficult barriers to make the city denser and more connected. There are immediate plans to build one cable car line with four stations and six towers. Of these, two stations and two towers are included in the competition task. In the future, more lines are planned.

The cable car is one of a number of projects undertaken by the City of Gothenburg to mark its 400th anniversary in 2021.

Vision

The cable car should support a vision of good public transport for all social groups. It should be economically and socially sustainable. It should have an accessible, safe and timeless design that feels innovative and forward-looking.

Mål

Stationerna, tornen och resandemiljöerna ska vara välgestaltade med målet att erbjuda en god resandefunktion i en attraktiv och trygg miljö. Ett angeläget mål är också att linbaneanläggningen i dess helhet framstår som genomtänkt i stadslandskapet där tornens utformning med linor och gondoler behöver samspela med stadens topografi, såväl naturlandskapets karaktärer och stadens strukturer som befintlig bebyggelse samt planerad framtida stadsutveckling.

För resenärer ska designen bidra till att linbanan upplevs attraktiv, trygg, säker, lättillgänglig, tillförlitlig, komfortabel och effektiv.

Orienterbarheten ska vara mycket god, det ska vara lätt att hitta. För kringboende och besökande till stationsområdet ska stationer och torn upplevas intressanta och lockande. Tornens utformning ska tåla upprepning i planerade framtida linjer och gestaltningen ska tåla stora skillnader i höjd och placering. Förslagen ska också vara hållbara utifrån ekonomi, förvaltning, miljö och sociala aspekter.

Purpose of the competition

The purpose of this competition is to elicit a functional concept for the design of the Gothenburg cable car facilities. A successful design will have development potential and a distinctive identity that adds a new dimension to its urban context.

A parallel purpose is to procure design support for the detailed planning phases of the construction project.

Goals

The cable car stations, towers and passenger environments should exhibit excellent design targeted at providing good travel service in an attractive and safe environment. Another important goal is for the entire cable car facility to feel motivated and integrated within the urban landscape. In particular, the design of the towers, with their cables and gondolas, must work with the topography of the city – with its natural landscape and urban structure and with existing buildings and planned future urban development.

The design should help passengers experience the cable car as attractive, secure, safe, easily accessible, reliable, comfortable and efficient.

It should be easy to orient in the cable car facilities. Stations and towers should have interest and appeal for local residents and visitors to the station area. The design of the towers should be repeatable for planned future lines and able to accommodate major differences in height and placement.

Proposals should also be economically, administratively, environmentally and socially sustainable.



Foto: Michael Erhardsson

Göteborg stad

City of Gothenburg



Foto: Johan Gustafsson

Historik

Göteborg är Sveriges näst största och Nordens femte största stad med över 500 000 invånare i tätorten. Göteborg har en stark tradition och historia som hamnstad. Handel, sjöfart och internationella kontakter har präglat Göteborg ända sedan staden grundades år 1621 av Gustav II Adolf. Under 1900-talet utvecklades Göteborgs hamn till en av de viktigaste hamnarna i Skandinavien. Stora delar av hamnverksamheten är idag lokaliserad till Göteborgs ytterhamnar. Den norra älvstranden har sedan industrialiseringen under 1800-talet varit ett område för varvsindustri. Under 1970-talet lades emellertid de tre stora varven ned och i mitten av 1980-talet påbörjades arbetet med en omvandling av Norra älvstranden från varvsområde till en stadsdel med en blandning av bostäder, handel, kontor, service, utbildning och kultur. Planeringen har startat för en övergripande stadsomvandling med inriktning att utveckla områdena norr om Göta Älv till en del av innerstaden. I staden pågår nu även en utveckling av Södra älvstranden där stora markytor frigjorts och nya möjligheter skapats efter det att nationell genomfartstrafik har förlagts till Götatunneln. Göta älv utgör dock fortfarande en barriär för göteborgarnas möjlighet att röra sig fritt mellan stadsdelarna på den norra och södra sidan.

Göteborg har en stadsstruktur med många små enklaver, som är resultatet av en anpassning av bebyggelsen till topografi och en konsekvens av stadens socioekonomiska historia. Landskapet, och det geografiska läget med porten mot väster har format staden genom århundraden och lagt grunden för göteborgarnas sätt att livnära sig, förflytta sig och forma sina liv och livsrum.

Staden byggdes som en befäst handelsstad på ett sankt kustområde mellan två berg vid älven. Under 1600- och 1700-talen var Göteborg en helt sluten stad som skyddades av vallar och

History

Gothenburg is the second-largest city in Sweden and the fifth-largest in the Nordic region, with more than 500,000 residents in the larger urban area. Gothenburg has a strong tradition and long history as a port city. Commerce, shipping and international contacts have shaped the city since it was founded in 1621 by Gustavus Adolphus. In the 20th century Gothenburg evolved into one of the most important ports in Scandinavia. Today most port operations are concentrated in the outer harbors. Since industrialization in the 19th century, the north bank of the Göta River has been a shipbuilding site. However, in the 1970s, the three major shipyards closed. In the mid-1980s the north bank began a process of transformation from a shipyard area to a new city neighborhood with a mix of housing, businesses, offices, service functions, schools and cultural spaces. Planning is currently underway to fundamentally change the face of the city by developing the areas north of the Göta River into a part of the city center. Development is also ongoing on the south river bank, where large areas of land have been released and new opportunities created by moving national through traffic into the Göta Tunnel. However, the Göta River still forms a barrier that prevents city residents from moving freely between the districts on its north and south banks.

The urban structure of Gothenburg consists of many small enclaves, the result of building adapted to the local topography and the socioeconomic history of the city. Its natural landscape and geographical situation with a west-facing port have shaped Gothenburg for centuries, laying the foundation for the way residents make a living, move from place to place and arrange their lives and living spaces even today.



vallgrav. Innanför vallgraven grävdes på holländskt sätt ett kanalsystem som förband staden med älven. Bebyggelsen inom vallgraven är fortfarande av en relativt låg skala.

Vår tids avtryck i staden kan vi bara delvis överblicka, men det är tydligt att staden efter millennieskiftet återigen upplever en kraftig tillväxt som kommer att sätta spår i stadsmiljön för lång tid framöver. År 2021 fyller Göteborg 400 år. Staden rustar för ett nytt jubileum. Förra gången, vid Göteborgsutställningen 1923, var det industrins triumfer som firades. Var står vi nu? Från 2010 har ett omfattande visions- och strategiarbete lagt grunden för nästa utbyggnadsvåg. Vision Älvstaden (bifogas), Utbyggnadsstrategin, Grönstrategin och Trafikstrategin sätter ramarna och inriktningen för en ny typ av stad.

Gothenburg was built as a fortified trading town in a marshy coastal area between two hills near the river. In the 1600s and 1700s it was completely enclosed by protective embankments and a moat. The moat encircled a system of Dutch-style canals that connected the city with the river. Most buildings in the area inside the old moat ring are still relatively low.

We can only partly see the stamp our own age will leave on the city. However, it is clear that since the turn of the millennium, Gothenburg has been experiencing renewed strong growth that will mark the urban environment for years to come. In 2021 Gothenburg will celebrate its 400th anniversary. The city is preparing for a new jubilee. At the most recent centenary, the 1923 Gothenburg Fair celebrated the triumph of industry. Where do we stand now? Since 2010, work on a comprehensive new urban vision and strategy has laid the foundation for the next wave of construction. A series of documents have set forth a framework and direction for a new kind of city: *Vision Älvstaden* (*RiverCity Gothenburg Vision*, attached), *Utbyggnadsstrategin* (*Development Strategy*), *Grönstrategin* (*Green Strategy*) and *Trafikstrategin* (*Transport Strategy*).

Projektförutsättningar Göteborgs linbana

The Gothenburg cable car: project conditions

Linbanan innebär stora möjligheter att genom förstärkta kopplingar öka den fysiska och sociala integrationen mellan olika delar av staden. Linbanan har en unik potential att tillgängliggöra olika delar av staden för varandra och överbygga svårforcerade barriärer. För att säkerställa denna funktion är framförallt sträckningen avgörande, men även stationernas utformning och koncept kan stötta ambitionen med ett brett tillgänglighetsperspektiv.

Den första planerade sträckningen för linbanan är Järntorget–Lindholmen–Västra Ramberget–Wieselgrensplatsen, som ligger i Göteborgs centrala delar och överbyter Göta älv och flera trafikleder. Linbanans torn på varsin sida av älvrummet kommer att ha en höjd av mellan 65 och 100 meter och utgör ett nytt och påtagligt inslag i stadens silhuett. Tornen kommer att bli landmärken och vara synliga på långt håll och från flera platser.

By strengthening connections between different parts of the city, the cable car offers a remarkable opportunity to increase both physical and social integration. The cable car will have a unique potential to forge links between neighborhoods and bridge awkward barriers. The route traveled by the cable car is the crucial factor guaranteeing this function, but the design and concept of the stations can also support the ambition of accessibility in a broad sense.

The first planned cable car route is Järntorget–Lindholmen–Västra Ramberget–Wieselgrensplatsen. This route lies in the center of Gothenburg. It will cross the Göta River and several highways. The cable car towers on either side of the river will be 65–100 meters in height and will form a new and striking part of the cityscape. They will be landmarks, visible at a distance and from many directions.



Planerad linbanesträckning, etapp ett.

En del av linbanans stationer planeras på platser med pågående stadsutveckling. Där kan stationerna bidra till att skapa nya förutsättningar för platsers och områdets utveckling och i det längre perspektivet kommer vissa av stationerna sannolikt vara mer eller mindre integrerade i kommande bebyggelse. Till en början kommer de dock att behöva uppföras som solitärer.

För god komfort och tillgänglighet är det tänkt att den lösning som ska användas i Göteborg blir ett vindstabil system med tre kablar. Denna tekniska lösning, med två fasta bärcablar och en dragkabel i mitten, har bara använts ett fåtal gånger och är sett till linbanemått relativt dyr och stabilitetskrävande. Konstruktionen av en trekablig linbana är ingen standardprodukt. De system som hittills uppförts i världen har anpassats, konstruerats och byggts efter de specifika förutsättningar som gäller för varje plats och projekt. (Exempel: Bolzano, Koblenz, Mayrhofen, Stubai Gletscher). Då linbanan ska vara fullt integrerad i kollektivtrafiken ska utformningen ske i samspel med Västtrafiks arkitekturmanual för att bidra till igenkänning och trygghet för resenärerna och till en tydlig identitet utifrån kärnvärdena enkelt, pålitligt och smart.

Samtidigt som projekttävlingen pågår kommer trafikkontoret att genomföra en upphandling av en totalentreprenad för genomförandestudie, projektering och byggnation av linbaneanläggningen. Avsikten är att vinnaren av projekttävlingen upphandlas som beställarsidans design/utformningsråd under detaljprojekteringsfasen.

Själva framtagandet av systemhandlingar och liknande ingår därmed inte i uppdrag efter tävling, då detta är en del av totalentreprenaden.

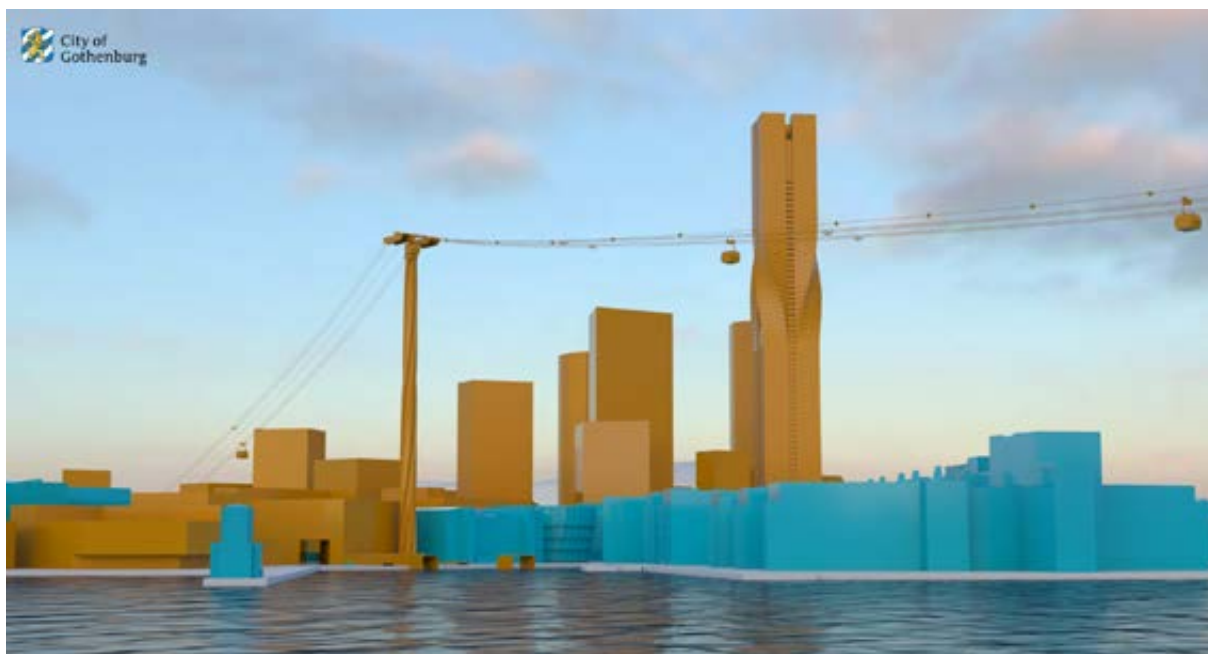
Detaljplan för linbanan saknas. Ett arbete med att ta fram en ny detaljplan pågår och det vinnande förslaget kommer att inarbetas i den fortsatta planeringen. Förslaget ska därför vara bearbetningsbart utan att tappa idé, huvudkaraktär eller attraktionskraft. Vinnaren av projekttävlingen kommer att medverka i bearbetningen.

Some of the stations are planned for sites where urban development is ongoing. These stations can help create new conditions for development at their sites and in the surrounding areas. Over the long term, some will likely be integrated to varying degrees into future building projects. Initially, however, they must be executed as solitary structures.

For good comfort and accessibility the intent is to use a wind-stable tricable system in Gothenburg. The tricable technology uses two stationary support cables and one propulsion cable in the middle. Only a few such systems have been built. As cable cars go, they are relatively expensive and require a relatively high degree of stability. A tricable system is not a standardized product. Systems built so far around the world (examples include Bolzano, Koblenz, Mayrhofen and Stubai Gletscher) have all been tailored to fit the site and the project conditions. Because the Gothenburg cable car will also be fully integrated into regional public transit, its design must follow Västtrafik's architectural guidelines, giving passengers a sense of recognition and security and conveying a clear identity based around Västtrafik's core values: simple, reliable and smart.

In parallel with the design competition, the City of Gothenburg Traffic and Public Transport Authority will also procure a design-build contract, to include a feasibility study as well as the planning and construction of the cable car. The intent is to also procure the winner of this competition as a design advisor to the contracting authorities during the detailed planning phase. The actual production of detailed design drawings, specifications, etc. after the competition will be the task of the contractor, not the competition winner.

As yet no detailed development plan for the cable car exists. Work to prepare a new plan is currently ongoing. The winning competition entry will be incorporated into the plan. Proposals should thus be able to be revised without losing their core idea, main character or appeal. The competition winner will be involved in the revision process.





Tävlingsuppgift

Competition task

Illustration: Tomorrow

Tävlingsuppgiften består i att presentera ett väl gestaltat, genomförbart och utvecklingsbart koncept för utformningen av Göteborgs linbaneanläggning.

De tävlande ska utforma ett generiskt gestaltningskoncept för linbanans ingående delar som ska exemplifieras i:

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

Då linbanans gondoler följer tillverkarens standard omfattar tävlingsuppgiften här endast yttre belysning som en del av linbanans totala belysningskoncept.

Staden har sammanställt krav och önskemål utifrån gestaltning, funktion, tillgänglighet, genomförbarhet och utvecklingsbarhet enligt följande:

Gestaltning

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

Ett viktigt inslag i upplevelsen av linbanan är ljusdesignen och samordningen med ordinarie funktionsbelysning. Upplevelsen av linbanan såväl dagtid som nattetid ska beaktas.

Stadsrummet kring stationer och torn ska ha en tilltalande närmiljö med en mänsklig skala. Linbanan bör förkroppsliga begreppet hållbarhet, såväl ekologiskt som socialt och ekonomiskt.

The competition task is to present a design concept for the Gothenburg cable car that is well-crafted, feasible and has the potential for future development.

Entrants are to design a generic concept for the structures that comprise the cable car line, exemplified as:

- one terminal station and one intermediate station and their entrances;
- one tower of 65 meters and one tower of 100 meters;
- lighting of the cable car line as a whole.

The gondolas will be built to manufacturer standards, so the task here only includes designing the exterior gondola lights as part of the overall lighting concept.

The City of Gothenburg has compiled the following requirements and preferences for design, function, accessibility, feasibility and development potential.

Design

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

The way the cable car is experienced will be significantly influenced by its lighting design and how this coordinates with regular functional lighting. The effect both during the day and at night should be considered.

In the urban spaces surrounding the stations and towers, the local environment should be appealing and designed on a human scale. The cable car should embody the idea of sustainability: ecological as well as social and economic.



Foto: Pixels

Funktion

Linbanan ska fungera väl och utgöra en tydlig funktionell länk mellan stadens delar. Särskild omsorg ska läggas på hög säkerhet, tillgänglighet och komfort. Den faktiska och upplevda trygghetsaspekten är central.

Linbanan ska utformas utifrån högt ställda miljökrav med avseende på byggtid och drift. Andra viktiga parameterar att beakta är linbanans egenskaper avseende komfortfrågor såsom buller, vibrationer, svängningar, rörelser mm.

I en tidig prognos av resandevolymer har bedömningar gjorts utifrån tidshorison för öppningsåret och för år 2035. Prognoserna har baserats på en överflyttning från andra kollektivtrafiklinjer, en ökad attraktivitet samt en förväntad tillströmning av turister. Summerat ger prognosen uppgifter om cirka 9 500 påstigande per dygn vid år 2035 med en förväntad *maximal* systemkapacitet på 2000-3000 passagerare/timme. Fördelningen av påstigande vid de olika stationerna är sammanlagt 2800 vid Järntorget, 2900 vid Lindholmen, 2000 vid Västra Ramberget och 1800 vid Wieselgrensplatsen.

Cykel och kollektivtrafik hör ihop. Goda kopplingar mellan cykelvägnätet och kollektivtrafikhallplatser och knutpunkter gör att hela resan, från dörr till dörr, blir enkel. För att kunna erbjuda en god standard för kombinationsresan ska det finnas cykelparkeringar i anslutning till/på stationens förplats. Vid en eller flera av stationerna skulle det kunna finnas cykelgarage med olika former av service. Göteborgs Stads lånecykelsystem är ett viktigt komplement till kollektivtrafiken för dem som inte har egen cykel. För att underlätta att ta med cykeln på linbanan ska det vara enkelt att ta cykeln hela vägen till plattformen och vidare in i gondolen.

Tillgänglighet och social hållbarhet

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

Function

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

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

In an early prognosis of passenger volumes, estimates were made based on planning horizons up to the first year of operation and 2035. The prognoses assumed a shift of passengers from other public transit lines, an increase in attractiveness and a projected influx of tourists. In total, the prognosis predicts ca. 9,500 boarding passengers per day by 2035, with a projected *maximum* system capacity of 2000–3000 passengers per hour. The distribution of passengers among stations is, in total, 2800 at Järntorget, 2900 at Lindholmen, 2000 at Västra Ramberget and 1800 at Wieselgrensplatsen.

Bicycles and public transit make natural partners. Good connections between bike routes and public transit stops and hubs can facilitate easy travel from door to door.

To make combination journeys comfortable and efficient, there should be bicycle parking at or near the station entry area. At least one station should have a bicycle garage providing a variety of services. Gothenburg's municipal bike-sharing system is an important complement to public transit for travelers without their own bicycles. To facilitate bringing bicycles on the cable car, it should be easy to reach the platform and enter the gondola with a bicycle.

Accessibility and social sustainability

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

To create concepts that support human activities and needs, acknowledging a broad range of abilities, needs, experiences and backgrounds, it is important to adopt a norm-critical standpoint and to investigate and incorporate the perspective of the end user early in the design process. The cable car concept should show which parameters are important to attain safe, attractive travel for different target groups and passenger categories: long-distance and local commuters, students, solo travelers, travel groups, cyclists, etc.

För att skapa koncept som stöttar mänsklig aktivitet och mänskliga behov utifrån en bred palett av förutsättningar, behov, erfarenheter och bakgrunder är det viktigt att redan tidigt i designprocessen undersöka och beakta slutanvändarperspektivet utifrån ett normkritiskt perspektiv. Konceptet för linbanan ska visa vilka aspekter som är viktiga för att uppnå målet om ett tryggt och attraktivt resande för olika målgrupper och resandekategorier som pendlare, förvärvsarbetande, studenter, ensamresande, gruppresande, cyklister m.m.

”Människor är olika och offentliga miljöer är till för alla. Om utgångspunkten när vi utformar våra miljöer är de behov som personer med svårt att röra sig, svårt att höra, svårt att se, svårt att bearbeta, tolka och förmedla information samt svårt att tåla vissa ämnen har, kan alla människor få glädje av en tillgänglig och användbar miljö. I Sverige har cirka 20 procent av befolkningen någon form av bestående funktionsnedsättning. Det som är bra för alla är nödvändigt för några.”

Sid 5, Västra Götalandsregionens Riktlinjer och standard för fysisk tillgänglighet

Genomförbarhet

Förutsättningarna för linbanan är att den kommer att byggas med en investeringsbudget på 1,1 miljard SEK med en låg livscykelkostnad (investerings-, trafikant-, drift- och underhållskostnad). Säkra och kreativa lösningar ska användas för att bygga linbanan. Vid val av utformning och materialval ska hänsyn tas till genomförbarhet avseende bygg-, drift- och underhållsarbete. Dessa ska kunna utföras med god arbetsmiljö och låg miljöbelastning under linbanans livslängd.

Utvecklingsbarhet

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

Möjlighet till flexibilitet i konceptet kan exempelvis vara att visa på potentialen till korsbefruktning och samverkan med konstnärer och konstnärliga interventioner i någon form. Konceptet ska visa idéer för hur platsspecifika och identitetsbärande element genom konst kan integreras i det generiska konceptet.

“All people are different, and public spaces are for all of us. When we design our environment, let us start with the needs of those for whom it is hard to move, hard to hear, hard to see, hard to process, interpret and convey information, and who may be intolerant to certain materials. Then we can create useful and accessible spaces that everyone can enjoy. About 20% of the Swedish population has some form of chronic disability. What is good for all is a necessity for some.”

Guidelines and Standards for Physical Accessibility, p. 5

Feasibility

Conditions for the cable car include an investment budget of SEK 1.1 billion and a low life cycle cost (including investment, user, operation and maintenance costs). Safe and creative solutions should be used in its construction. Materials and design choices should consider feasibility of construction, operation and maintenance. There should be a good work environment and low environmental impact at every stage of construction and throughout the life of the cable car.

Development potential

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

For instance, a flexible concept could demonstrate the potential for cross-fertilization and collaboration with artists or artistic interventions in some form. The concept should then present ideas for how site-specific and identity-bearing elements might be integrated into the generic concept through art.



Planerad linbanesträckning, etapp ett.

Planerings- och designriktlinjer

Planning and design guidelines

Gällande lagstiftning och normer

De tävlande ska förhålla sig till gällande svenska lagar, förordningar, föreskrifter och normer.

Designkrav stationer

Allmänt

Tävlingsuppgiften innebär att redovisa ett eller flera förhållningssätt och möjligheter att närma sig en detaljerad utformning inom respektive stationsområde och entréplats. Konceptuella lösningar ska redovisas med förklarande resonemang gällande stationernas förutsättningar, karaktär, skala och form. Uppgiften består inte i att redovisa en slutgiltig utformning av stationerna eftersom dessa kommer att utvecklas successivt under plan- och projekteringskedena.

Beskrivningen ska innehålla en redovisning av hur förslaget förhåller sig till Göteborgs identitet och särskilt både när det gäller landskapet, stadens strukturer och bebyggelse samt historisk och planerad framtida stadsutveckling.

Det är viktigt att orienterbarheten blir god, så att stationen annonserar sig på håll och att dess entréer är lätta att identifiera.

Applicable laws and norms

Entrants should take notice of all applicable Swedish statutes, ordinances, directives and norms.

Design requirements for stations

General

Entrants are asked to present one or more design ideas and possible approaches to the detailed design of the cable car station areas and entrances. Conceptual solutions should be presented along with an explanatory argument that addresses the station criteria, character, scale and form. The task does not include preparing final designs for the stations. These will be developed successively in later planning phases.

The description should also address how the proposed concept relates to Gothenburg's urban identity and its distinguishing features, including its landscape, urban structure and patterns of building, and historical and planned future urban development.

Ease of orientation is important. Stations should announce themselves from a distance and entrances should be readily identifiable.

Förutsättningar stationer:

I ”Tekniska krav och förutsättningar - stationer” återfinns uppställda förutsättningar för tävlingen. De viktigaste förutsättningarna sammanfattas nedan:

- I konceptet ska framgå förslag till stationernas gestaltning och uttryck inkl fasadkonstruktion och materialhantering.
- Stationerna ska kunna anpassas till olika platser och omgivningar. Referensritningar bifogas för två stationer; Järntorget, som är en ändstation på en karaktäristisk och central knutpunkt i Göteborg samt Lindholmen som är en mellanstation i ett område med pågående stadsutveckling.
- I markplan ska finnas möjlighet till entréer och olika typer av lokaler, beroende på platsen.
- De starka statiska krafterna som orsakas av linbanesystemet måste avledas i marken. Således är arrangemanget av stationens pelarstrukturer fasta och får inte ändras av tävlingsdeltagaren.
- De fria mått som anges på typritningarna ska följas.
- Linbanans bullerproblematik måste beaktas vid val av material och konstruktion.

Designkrav torn

Allmänt

Tävlingsuppgiften innebär att föreslå ett gestaltningskoncept för två längs linbanan förekommande torn typer med en höjd på 65 resp 100 m. Tornens höjd och placering innebär att de kommer synas från flera håll i staden och ha en betydande inverkan på stadsbilden.

Station criteria:

Competition criteria are listed in the document *Tekniska krav och förutsättningar – stationer* (Technical Criteria for Stations). The most important are summarized here.

- The concept should include a proposal for the design and architectural expression of the stations, including facade construction and implementation of materials.
- The stations should be adaptable to different sites and surroundings. Reference drawings are attached for two stations: Järntorget, a terminal station at a central hub with a well-defined character, and Lindholmen, an intermediate station in an area under active development.
- The ground level should be able to accommodate the station entrances and various types of premises, depending upon the site.
- The cable car system generates strong static forces that must be transmitted to the ground. Thus, the arrangement of the pillar structures is fixed and may not be altered by entrants.
- Clearance dimensions specified on the standard drawings must be observed.
- The problem of noise should be taken into account in the choice of materials and construction.

Design requirements for towers

General

Entrants are asked to present a design concept for two tower types to be used along the cable car line with heights of 65 and 100 meters. The height and placement of the towers means they will be visible from many points in the city and significantly influence the cityscape.



Förutsättningar torn

I ”Tekniska krav och förutsättningar - torn” återfinns uppställda förutsättningar för tävlingen. De viktigaste förutsättningarna sammanfattas nedan:

- I konceptet ska framgå förslag till tornens gestaltning och uttryck inkl fasadkonstruktion och materialhantering för två olika tornhöjder, 65 och 100 m
- För att undvika vibrationer och bullerpåverkan på omgivningen och för att garantera tillräcklig styvhet i tornen är betong eller en kombination av betong-/ståltorn med axel-design att föredra.
- Tornens linsadlar är tillverkade av stål och är förutbestämda i enlighet med referensritningarna och skall användas som en obligatorisk specifikation för tornets konstruktion.
- Tornens fot ska kunna anpassas till olika situationer och miljöer, ex park, torg eller trafikområde där trafiken tvingas gå under tornet.
- Tornens utformning ska försvåra för obehöriga att klättra upp i och risken för terrorhot ska beaktas i tävlingsförslaget.

Belysning

Allmänt

Ljuset i Göteborg ska upplevas som en självklar del av stadsrummet. En god ljussättning ska stärka Göteborgs olika karaktärer och skapa en levande och trygg stadsmiljö. Tävlingsuppgiften innebär att föreslå ett belysningskoncept som innebär rätt ljus, vid rätt tidpunkt, i rätt mängd.

Linbanans alla ingående delar: stationer, torn och gondoler ska vara belysta så att det lockar till resande och berikar stadsbilden. Belysningen får inte vara bländande för fordonsförare, på marken eller i vattnet. Valda lösningar ska vara hållbara, energieffektiva och förberedda för framtidens krav.

Tower criteria

Competition criteria are listed in the document *Tekniska krav och förutsättningar – torn* (Technical Criteria for Towers). The most important are summarized here.

- The concept should include a proposal for the design and architectural expression of the towers, including facade construction and implementation of materials, for towers of two heights: 65 and 100 meters.
- To limit vibration and noise exposure in the surrounding areas and to guarantee sufficient stiffness of the towers, concrete or a combination of concrete and steel with a central core design are preferred.
- The tower cable saddles are manufactured of steel and their dimensions are predetermined (shown on the reference drawings). This is an obligatory specification for the tower construction.
- The tower base should be adaptable to various situations and environments, such as parks, squares, and areas where traffic must flow under the tower.
- The tower design should impede climbing by unauthorized persons. Proposals should also take account of the risk of terrorist threats.

Lighting

General

The light in Gothenburg should feel like a natural part of the urban environment. Good lighting should reinforce the varied character of the city and create lively, safe urban spaces.

Entrants are asked to propose a lighting concept to supply the right light, at the right time, in the right amount.

Every component of the cable car system – stations, towers and gondolas – should be lit in a way that attracts passenger traffic and enhances the cityscape. Lighting should not blind vehicle operators, either on land or in the water. Solutions should be sustainable, energy efficient and ready to meet the needs of tomorrow.

Tävlingstekniska bestämmelser

Technical competition provisions

Arrangör

Tävlingen arrangeras av Göteborgs Stad, trafikkontoret i samarbete med stadsbyggnadskontoret och Västtrafik AB med stöd från Sveriges Arkitekters tävlingservice. Upphandlande myndighet är Göteborgs Stad genom trafiknämnden.

Tävlingens form

Tävlingen är en inbjuden projekttävling i ett steg och har föregåtts av en öppen prekvalificering. Endast de prekvalificerade äger rätt att delta.

Tävlingens språk

Projekttävlingsspråk är svenska eller engelska. Tävlingsförslaget ska vara utfört på svenska eller engelska. Juryns utlåtande kommer att ges på svenska. Kontraktsspråk är svenska.

Jury

Tävlingsförslagen kommer att bedömmas av en jury utsedd av Göteborgs Stad bestående av:

- Lena Dubeck, landskapsarkitekt LAR/MSA Göteborgs Stad trafikkontoret juryns ordförande
- Birgitta Lööf, bitr stadsbyggnadsdirektör Göteborgs Stad stadsbyggnadskontoret
- Eva Tenow, projektledare Lindholmen Göteborgs Stad stadsbyggnadskontoret
- Carolina Lundberg, Team tidiga skeden Västtrafik AB
- Stefan Ekman, Västtrafik AB
- Jan Enfors, arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter
- Anna Söderberg, arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter

Som stöd till tävlingsjuryn kommer att antal referensgrupper att knytas. Syftet är att referensgrupperna gör djupanalyser av vissa delar i förslagen bla tillgänglighet, konstruktiva frågor, bygg- och fastighetsekonomi, miljö, trafik mm. Referensgrupperna ska fungera som kvalitetssäkring i utvärderingsarbetet. Juryn avser också att vid behov rådfråga annan expertis inom olika sakområden.

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

Organizer

The competition is organized by the City of Gothenburg's Traffic and Public Transport Authority in collaboration with the City Planning Authority and Västtrafik AB and with the support of Competition Service. The procuring authority is the City of Gothenburg, through the Traffic Board.

Competition format

The competition is a single-stage invited design competition and was preceded by an open prequalification procedure. It is open only to prequalified entrants.

Competition languages

The competition languages are Swedish and English. Proposals may be in Swedish or English. The decision of the jury will be given in Swedish. The contract language is Swedish.

Jury

Competition entries will be judged by a jury appointed by the City of Gothenburg. The jury members are:

- Lena Dubeck, Landscape Architect LAR/MSA, City of Gothenburg Traffic and Public Transport Authority, jury chair;
- Birgitta Lööf, Assistant Director for city planning, City of Gothenburg City Planning Authority;
- Eva Tenow, Project Manager for Lindholmen, City of Gothenburg City Planning Authority;
- Carolina Lundberg, Team Tidiga Skeden (advance planning team), Västtrafik AB;
- Stefan Ekman, Västtrafik AB;
- Jan Enfors, Architect SAR/MSA, appointed by the Architects Sweden.
- Anna Söderberg, Architect SAR/MSA, appointed by the Architects Sweden.

The jury will be supported by a number of reference groups. Their purpose is to supply in-depth analysis of certain aspects of the competition entries, including accessibility, construction issues, building and real estate economics, the environment, traffic, etc. The reference groups are to help guarantee the quality of the selection process. The jury also intends to consult

Tävlingsfunktionär

Tävlingsfunktionär är Patrik Nolbeck, juridik och upphandling, Göteborgs Stad trafikkontor. Alla kontakter som rör tävlingen ska ske genom tävlingsfunktionären. Tävlade får inte ta direktkontakt med ledamot i juryn eller annan anställd inom Göteborgs Stad rörande tävlingen.

Kontaktuppgifter till tävlingsfunktionär

Patrik Nolbeck

Göteborgs Stad trafikkontoret

Box 2403

403 16 Göteborg

patrik.nolbeck@tk.goteborg.se

Tävlingshandlingar

Detta tävlingsprogram Projekttävling Göteborgs stadslinbana, daterat 2017-06-22 utgör, tillsammans med sina bilagor, tävlingsprogram för tävlingen.

1. Översiktskarta över området med planerad linbanesträckning
2. Ortofoto över området
3. Foton och flygfoton över tävlingsområdet och karta med fotopunkter
4. DWG-fil (grundkarta) över tävlingsområdet
5. 3D-Modell
6. Tekniska krav och förutsättningar - stationer (engelska)
7. Tekniska krav och förutsättningar - torn (engelska)
8. Referensritning av Järntorget, ändstation inkl. 3D-modell
9. Referensritning av Lindholmen, mellanstation inkl. 3D-modell
10. Referensritning torn (65 m högt) inkl. 3D-modell
11. Referensritning torn (100 m högt) inkl. 3D-modell
12. Vision Älvstaden
13. Arkitekturmanual för Västtrafiks resecentrum

De digitala arbetsdokument som tillhandahålls av arrangören får endast användas för framställning av detta tävlingsbidrag och inte på något sätt föras vidare till tredje part.

experts in other areas if the need arises.

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

Competition administrator

The competition administrator is Patrik Nolbeck, legal and procurement officer for the City of Gothenburg Traffic and Public Transport Authority. All communications about the competition must go through the competition administrator. Entrants may not directly contact jurors or any other City of Gothenburg employee about the competition.

Contact information:

Patrik Nolbeck

Göteborgs Stad trafikkontoret

Box 2403

403 16 Göteborg

patrik.nolbeck@tk.goteborg.se

Competition documents

The competition brief comprises the present document, "Design for the Gothenburg Cable Car," dated 22 June 2017, and its attachments.

1. Survey map of the area of the planned cable car route.
2. Aerial view of the area.
3. Photos and aerial photos of the competition area with map showing photo points.
4. DWG file (base map) of the competition area.
5. 3D model.
6. Technical Criteria for Stations.
7. Technical Criteria for Towers.
8. Reference drawing of Järntorget, terminal station, including 3D model.
9. Reference drawing of Lindholmen, intermediate station, including 3D model.
10. Reference drawing of tower (65 meter height), including 3D model.
11. Reference drawing of tower (100 meter height), including 3D model.
12. Vision Älvstaden (RiverCity Gothenburg Vision).
13. Architectural Guidelines for Västtrafik Travel Centers.

The digital working documents supplied by the competition organizer may only be used for preparation of the competition entry and may not be passed on to a third party in any form.

Tävlingsfrågor

Begäran om klarläggande eller kompletterande uppgifter om tävlingsprogrammet skall göras via mail till tävlingsfunktionären patrik.nolbeck@tk.goteborg.se.

Tävlingsfrågor ska vara tävlingsfunktionären tillhanda senast 2017-10-02. Arrangörens svar skickas till samtliga tävlande allt eftersom frågorna inkommer. Samtliga svar som publiceras kommer att avidentifiera frågeställaren.

Begärda handlingar

Samtliga tävlingshandlingar ska vara anonyma och försedda med motto i nedre högra hörnet.

Tävlingsförslaget ska vara monterat på styvt underlag i A1-format och får omfatta högst 4 planscher, numrerade 1-4. All text såsom beskrivning av förslaget, ställningstagande och resonemang sammanställs separat i A4-format. Dessa texter ska också återfinnas på planscherna och vara läsbara även i A3-format.

Tävlingsförslaget ska även levereras digitalt på USB-minne, som en sammanhängande pdf dels i högupplöst form, dels i webb-format, namngiven med förslagets motto. För publicering på Sveriges Arkitekters webbplats ska en illustration/vinjetbild av förslaget skickas med. Illustrationen ska vara max 5 MB och om möjligt ha liggande format.

Det är tävlandens ansvar att anonymiteten inte bryts och att allt inlämnat material, såväl digitalt som analogt, ska vara rensat på all spårbar information så att det inte går att härleda till förslagsställaren. Om så sker kan juryn undanta förslaget från bedömning och besluta att inget arvode ska utgå.

Tävlingsförslaget ska redovisa följande:

1. Förteckning över inlämnat material
2. Kortfattad skriftlig beskrivning av förslaget och dess bärande idéer. Beskrivningen ska innehålla en redovisning av hur den tävlande i sitt förslag förhåller sig till Göteborgs identitet och särart både när det gäller landskapet, stadens strukturer och bebyggelse samt historisk och planerad framtida stadsutveckling.
3. Stationsritningar (planer, fasadelevationer och sektioner) i skala 1:400 och 1:200 eller annan valfri skala efter behov.
4. Tornritningar (planer, fasadelevationer och sektioner) i skala 1:400 och 1:200 eller annan valfri skala efter behov
5. Perspektivvyer baserade på utlämnade foton (4 foto-punkter), varav en ska vara en nattbild
6. Digital 3d-modell utförd i SketchUp eller AutoCad.

Vidare är det viktigt att beakta:

– Att förslaget skall ha sådan detaljeringsgrad att kostnaderna för genomförandet går att bedöma översiktligt.

Övrigt material som lämnats in kommer tas undan från bedömning och utställning.

Questions about the competition

Requests for clarification or further information regarding the competition brief should be made email to patrik.nolbeck@tk.goteborg.se. Questions must be received by the competition administrator no later than 2 oct 2017. Responses from the competition organizer will be sent to all entrants as questions are received. All published responses will anonymize the questioner.

Required documents

All competition documents must be anonymous and marked with the motto of the entry in the lower right corner.

The competition entry should be mounted on stiff backing in A1 format and may include no more than four boards (numbered 1-4). Texts, including the proposal description and explanatory arguments, should be compiled separately in A4 format. These texts should also appear on the A1 boards and should be legible in A3 format as well.

The entry must also be submitted digitally on a USB drive as a single PDF file in both high-resolution and web-suitable formats, marked with the entry motto. One illustration representative of the proposal should also be included for publication by Architects Sweden. The illustration should be no larger than 5 Mb and in landscape orientation if possible.

It is the responsibility of entrants to preserve their anonymity and to ensure that all submitted materials, both digital and analog, contain no potentially identifying information. In the event that identifying information is submitted, the jury may disqualify the entry and decide that no fee will be paid.

Entries should include the following:

1. List of submitted materials.
2. Brief written description of the proposal and its supporting ideas. The description should explain how the proposal takes account of Gothenburg's identity and distinctive features, including its natural landscape and urban structure as well as both existing buildings and planned future urban development.
3. Station drawings (plans, facade elevations and sections) at a scale of 1:400 and 1:200, or any other scale as necessary.
4. Tower drawings (plans, facade elevations and sections) at a scale of 1:400 and 1:200, or any other scale as necessary.
5. Perspective views based on supplied photos (4 photo points), one of which should be a night view.
6. Digital 3D model made in SketchUp or AutoCad.

It is also important to keep in mind:

– that the proposal should have a sufficient level of detail to enable an approximate estimate of what it would cost to execute.

Any other submitted materials will not be evaluated or exhibited.

Inlämning av tävlingsförslag

Tävlingsstiden slutar 2017-10-16. Senast denna dag ska tävlingsförslagen lämnas till allmän post- eller budbefordran adresserat till tävlingsfunktionären, märkt med "Projekttävling anbud Linbana Göteborg" eller lämnat direkt till tävlingsfunktionären via Göteborgs Stad trafikkontorets reception. Förslag som lämnats till allmän befordran senast denna dag, men ankommer tävlingsfunktionären mer än 5 dagar senare, tas inte upp till bedömning.

Om tävlingsförslaget skickas i allmän befordran ska kvitto utvisande inlämningsdag samt förslagets motto samtidigt överlämnas separat till tävlingsfunktionären. På detta kvitto ska även anges ett telefonnummer där kontakt kan nås med förslagsställare under bevarad anonymitet i fall att tävlingsförslaget inte kommit fram.

Uppgift om tävlande företag; namn, adress, telefonnummer och deras team inlämnas i ett separat, ogenomskinligt och förslutet kuvert märkt med "namnsedel" och förslagets motto. Kuvert öppnas efter tilldelningsbeslut.

Postadress:

Göteborgs Stad trafikkontoret
Box 2403
403 16 Göteborg

Tävlingsförslagen kan även lämnas direkt till receptionen på Göteborgs Stad trafikkontoret. Behöriga tjänstemän att ta emot anbudshandlingar är trafikkontorets registratorer.

Göteborgs Stad Trafikkontoret:

Köpmansgatan 20 (entréplan) Göteborg
Receptionen är bemannad vardagar klockan 08.00-16.00

Submission

The competition period ends on 16 October 2017. By this date entries must have been consigned to a public mail carrier or other delivery service. They should be addressed to the competition administrator and marked "Linbana Göteborg." Alternatively, entries may be delivered directly to the competition administrator via the reception desk at the City of Gothenburg Traffic and Public Transport Authority. Entries consigned for public delivery not later than the date above but received by the competition administrator more than five days after this date will not be judged.

If the entry is sent by public carrier, a receipt bearing the date of consignment to the carrier and the entry motto must be sent simultaneously under separate cover to the competition administrator. The receipt must also provide a telephone number at which the entrant can be contacted anonymously in case the entry does not arrive.

Entrants must also submit their company information, including name, address, telephone number and the names of team members, in a separate, opaque, sealed envelope marked with the word "Namnsedel" (name slip) and the entry motto. Envelopes will be opened after the award decision has been made.

Mailing address:

Göteborgs Stad trafikkontoret
Box 2403
403 16 Göteborg

Entries may also be delivered directly to the reception desk of the City of Gothenburg Traffic and Public Transport Authority. Registrars of the Traffic and Public Transport Authority are authorized to accept tender documents.

The Traffic and Public Transport Authority offices are located at Köpmansgatan 20, Gothenburg (entrance level). The reception desk is normally staffed on weekdays between 8:00 a.m. and 4:00 p.m.

Bedömningskriterier

Förslagen kommer att bedömas utifrån följande kriterier, utan inbördes ordning, samt utifrån de krav och önskemål som ställts i programmet och dess bilagor:

Arkitektonisk kvalitet och gestaltning

- Visuellt uttryck. Tornens och byggnadernas form och särskiljning – det unika uttrycket sammanvägt med stadsbyggnadskvalitéer.
- Hur väl förslaget bidrar, formerar och ansluter till den omgivande staden genom tydlig identitet med en kreativ och attraktiv utformning.

Funktion, logistik och tillgänglighet

- Hur väl förslaget uppnår tävlingsprogrammets krav på innehåll, samband och funktioner.
- Hur linbanan fungerar ur ett resande- och användarperspektiv och uppfyller krav om logistik och tillgänglighet.

Genomförbarhet och utvecklingsbarhet

- Förslaget skall visa att det är möjligt att genomföra inom den tidsplan, budget och de tekniska krav som anges i programmet samt att konceptet och gestaltningen är av den kvalitet att det tål framtida förändringar och utveckling.

Hållbarhet utifrån ekonomi, förvaltning, miljö och sociala aspekter

- Hur väl material står för kvalitet, är slitstarka, åldras väl och är underhållsvänliga.
- Hur väl stationerna och entréplatser bidrar till en trygg miljö.

Godkänt förslag

Godkänt förslag är inlämnat i tid, anonymt och bedömningsbart i enlighet med villkoren i programmet.

Tävlingsarvode och tävlingspriser

Valda team som erbjuds att delta i projekttävlingen ersätts vardera med 400 000 SEK exklusive mervärdesskatt efter korrekt inlämnat och av juryn godkänt tävlingsförslag i enlighet med tävlingsprogrammet. Arvodet utbetalas mot faktura. Vinnande team ersätts med ytterligare 1 000 000 SEK exklusive mervärdesskatt vid kontraktsskrivning.

Det är varje deltagares ansvar att i förekommande fall registrera sig för mervärdesskatt i Sverige.

Bedömning

Bedömningen beräknas vara avslutad under december månad 2017.

Judging criteria

Entries will be judged based on the following criteria (listed in non-ranking order) and with reference to the requirements and preferences set forth in the competition brief with attachments.

Architectural quality and design

- Visual expression. The form and distinctiveness of the towers and buildings. Uniqueness of expression will be considered together with urban design qualities.
- How well the proposal contributes to, shapes and connects with the city around it by expressing a clear identity through a creative, attractive design.

Functionality, logistics and accessibility

- How well the proposal meets the requirements set forth in the competition brief for content, coherence and function.
- How well the cable car functions from a passenger and user perspective and meets standards for logistics and accessibility.

Feasibility and development potential

- The proposal should demonstrate that the concept may feasibly be executed within the time frame, budget and technical specifications set forth in the competition brief, and that the nature of the concept and design allows for future adaptation and development.

Sustainability: economic, administrative, environmental and social

- How well the materials signal quality, are durable, will age gracefully and be easy to maintain.
- How well the stations and entrances contribute to a safe environment.

Approval of entries

To be approved, entries must be submitted on time and anonymously and be evaluable according to the conditions set forth in the competition brief.

Remuneration and prizes

Teams selected to participate in the design competition will receive a fee in the amount of SEK 400,000 exclusive of VAT upon correct submission of their competition entry and its approval by the jury according to the rules of the competition brief. The fee will be paid against invoice. The winning team will be paid an additional sum in the amount of SEK 1,000,000 exclusive of VAT upon contract signing.

It is the responsibility of each entrant to register for VAT in Sweden, if necessary.

Judging

Judging is expected to conclude in December 2017.

Tävlingssekretess

Sekretess gäller för upphandlingen. Konsekvenser att uppmärksamma för tävlingsdeltagare:

- Tävlingen kommer att följa Sveriges Arkitekters rekommendation kring sekretess vid arkitekttävlingar.
- De tävlande uppmärksammas på att de förbinder sig att inte röja sitt deltagande i arkitekttävlingen i enlighet med OSL 19 kap 3§ 2 stycket om absolut anbudssekretess, vilket gäller fram till dess att tilldelningsbeslut har delgivits. Sekretessen bryts efter tilldelningsbeslut, det vill säga efter beslut om vinnare i projekttävlingen.
- Avtal med vinnande projektteam kan tecknas tidigast 10 dagar efter tilldelningsbeslut, i enlighet med reglerna inom lagen om offentlig upphandling (LUF).

Utställning och publicering

Tävlingsförslagen kommer att ställas ut anonymt under bedömningstiden. Så snart beslut om tävlingsvinnare fattats kommer samtliga förslagsställare att underrättas skriftligen.

Juryns utlåtande kommer att publiceras i samband med att tävlingsresultatet offentliggörs. Resultatet meddelas skriftligen med e-post till samtliga som ansökt om att delta i tävlingen, samt publiceras på Sveriges Arkitekters hemsida, arkitekt.se.

Arrangören och Sveriges Arkitekter äger rätt att publicera förslagen i tryckt form och på internet samt för utställning utan särskild ersättning till förslagsställarna. All publicering efter anonymitetens brytande kommer att ske med angivande av förslagsställarens namn, innan dess förslagets motto.

Ägande, nyttjande- och upprättshovsrätt

Arrangören innehar den materiella äganderätten till tävlingsförslagen. Förslagsställarna innehar upphovsrätten och behåller nyttjanderätten till sina förslag. Direkt nyttjande av förslag, helt eller i väsentliga delar, kan ske först efter avtal mellan förslagsställarna och arrangören. Arrangören har dock rätt att i projektet dra nytta av det samlade tävlingsresultatet och idéer från samtliga tävlingsförslag förutsatt att det inte strider mot svensk lag om upphovsrätt.

Returnering av inlämnade förslag

Tävlingsförslagen kommer inte att returneras.

Confidentiality policy

Confidentiality rules apply for the procurement process. Entrants should note the following:

- The competition will follow the recommendations of Architects Swedish for confidentiality in architectural competitions.
- Entrants should note that they are bound not to reveal their participation in the competition under the Swedish Public Access to Information and Secrecy Act (OSL, Chapter 19, Section 3, Paragraph 2 on absolute confidentiality for procurement contracts) until after the award decision has been announced. Confidentiality ceases to apply after the award decision – that is, after the competition winner has been decided
- A contract with the winning team may be signed not earlier than 10 days after the award decision, pursuant to the Swedish Utilities Procurement Act (LUF).

Exhibition and publication

Competition entries will be exhibited anonymously during the judging period. All entrants will be notified in writing as soon as the winner has been decided.

The decision of the jury will be published when the result of the competition is announced. The result will be delivered in writing via e-mail to all applicants to the competition. It will also be published on the website of the Swedish Association of Architects: arkitekt.se.

The competition organizer and the Swedish Association of Architects will have the right to publish the competition entries in print and on the internet and to exhibit them without special remuneration to the entrants. All publications after the breaking of anonymity will identify entrants by name; all publications prior to that time will use the entry motto.

Ownership, copyright and right of use

The competition organizer holds the material ownership rights to the competition entries. Entrants hold copyright and retain right of use. Direct utilization of the entries, in whole or in part, may occur only by agreement between the entrant and the competition organizer. However, the competition organizer has the right to make use, within the project, of the collected competition results and ideas from all of the entries, provided that such use does not violate Swedish copyright law.

Return of entries

Competition entries will not be returned.

Uppdrag efter tävlingen

Efter tävlingen och i enlighet med juryns utslag kan förhandling, utan föregående annonsering, ske med vinnande team i projekttävlingen. Förutsättningen är att erforderliga beslut om genomförandet av linbanan fattas.

Tävlingens förstapristagare kommer att anlitas för att utveckla förslaget till ett gestaltungsprogram som kommer att vara utgångspunkt vid detaljprojektering och bygghandling. Vidare kommer förstapristagaren att anlitas för att ingå i projektets designråd och vara beställarsidans rådgivare vad gäller design och utformningsfrågor under detaljprojekteringsfasen.

Finns arrangören skäl att frånga juryns rekommendationer ska samråd ske med Sveriges Arkitekter.

Översiktlig tidplan

Juryns beslut: dec 2017

Projekteringsbeslut: juni 2019

Byggstart: 2020

Invigning: 2021

Tävlingsprogrammets godkännande

Detta program är upprättat i enlighet med byggsektorns gemensamma ”Tävlingsregler för svenska tävlingar inom arkitekternas, ingenjörernas och konstnärernas verksamhetsfält 2016” och lagen om offentlig upphandling inom försörjningssektorn (LUF). Reglerna gäller om inte programmet anger annat.

Program och bilagor är godkända av juryns ledamöter. Ur tävlingsteknisk synpunkt är programmet granskat och godkänt för de tävlande av Sveriges Arkitekter.

Gothenburg 22 juni 2017

Post-competition assignment

After the competition and in accordance with the decisions of the jury, negotiations with the winning team may take place without prior advertisement, provided that the necessary decisions to realize the construction of the cable car have been taken.

The first prize winner will be hired to develop the proposal for a design program that will be the base for the detailed design and construction work. In addition, the first prize winner will be hired to sit on the project design committee and advise the contracting authority on matters of design during the detailed design development stage.

Should the organizer find reason to deviate from the recommendation of the jury, a consultation must be held with the Swedish Association of Architects.

General timetable

Jury decision: December 2017

Approval of plans: June 2019

Construction start: 2020

Inauguration: 2021

Approval of the competition brief

This brief has been drawn up in accordance with the joint rules of the Swedish construction sector, “Competition Rules for Swedish Competitions in the Fields of Architecture, Engineering and Art, 2016,” and the Swedish Utilities Procurement Act (LUF). These rules apply except where otherwise indicated in the brief.

The brief and its attachments have been approved by the members of the jury, who are responsible for conducting the competition. The brief has been reviewed and approved on behalf of the entrants by the Swedish Association of Architects.

Gothenburg, 22 June 2017