

Program för inbjuden  
projektävling om

# Planskild plattformsförbindelse Sundsvall Centralstation



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Arrangör
2. Bakgrund
3. Syfte med tävling
4. Vision
5. Mål
6. Tävlingsuppgiften
7. Krav
8. Platsanalys och platsens förutsättningar
9. Planförutsättningar
10. Tidplan och budget
11. Tävlingstekniska bestämmelser

## Revidering

2022-06-10

- 7.2 Tekniska krav
- 11.6 Frågor och svar
- 11.9 Inlämning
- 11.10 Tävlingsförslag - redovisning
- 11.11 Inlämningskrav

## 1 Arrangör

Trafikverket anordnar en inbjuden projekttävling i två steg om gestaltning av en ny plattformsförbindelse (gångbro med anslutningar) för resande som ska förbinda plattformar med stationsbyggnaden på Sundsvall Centralstation. I föregående prekvalificering har 6st team valts ut för tävlingens steg 1 som avser en inledande analys och översiktligt skissförslag. Efter bedömning av förslagen i steg 1 går 2-3 team vidare till steg 2, som avser en fördjupad bearbetning av förslagen. Tävlingen genomförs i samarbete med Sveriges Arkitekter.

## 2 Bakgrund

Trafikverket planerar för en ombyggnad av Sundsvalls bangård och för utbyggnad av Ostkustbanan från enkel- till dubbelspår. I detta arbete ingår att tillskapa en väderskyddad gångbro, nedgångar till plattformarna samt en anslutningsbyggnad. Projekttävlingen arrangeras i linje med Trafikverkets vision att skapa hållbara, säkra, välfungerande och vackra anläggningar för resande.

Sundsvall Centralstation ligger på Landsvägsallén i centrala Sundsvall, och fungerar som en hubb för den regionala och nationella persontrafiken i mellersta Norrland. Här möts Ådalsbanan, Mittbanan och Ostkustbanan vilket innebär att många resenärer byter tåg vid stationen, som nyligen har byggts om till ett modernt resecentrum i syfte att stärka stationsområdets koppling till stadskärnan och till den ökade mängden resande. Resecentrum, som omfattar en ny bussterminal, en upprustad stationsbyggnad och nya markytor, invigdes 2021. Bussterminalen ligger i anslutning till stationsbyggnaden Dess invändiga utrymmen är i huvudsak förlagda under jord vilket gör att resande kan röra sig i inomhusmiljö mellan bussar och tåg, via stationsbyggnadens entréplan.

Resterande arbete med gångbron och ombyggnad av Sundsvalls bangård görs nu för att anpassa Sundsvall Centralstation till utbyggnaden av Ostkustbanan.

Stationsområdet är en del av ett större, kulturhistoriskt värdefullt område som är riksintresse för kulturmiljövård. Bland de värdefulla byggnadsverken kan nämnas stationsbyggnaden från 1925 som ritades av SJ:s dåvarande chefsarkitekt Folke Zettervall, och plattformstaken i limträ av den så kallade Törebodamodellen.

Trafikverket har beslutat om finansiering av detaljprojektering för bygghandling för plattformsförbindelsen. Beslut om finansiering av genomförandet förväntas att tas under 2022.

Trafikverket är upphandlande myndighet och svarar för byggnationen i sin helhet.



Figur 1. Flygbild över centrala delarna av Sundsvall med stationsområdet markerat i rött.

### 3 Syfte med tävlingen

Tävlingens syfte är att få fram väl gestaltade och utvecklingsbara förslag för gångbron samt för dess anslutningar till plattformarna och stationshuset i den kulturhistoriskt värdefulla miljön.

Syftet är också att, utan föregående annonsering, handla upp konsulttjänster av det vinnande teamet i det fortsatta arbetet med framtagande av bygghandlingar för utförandeprenad.

### 4 Vision

**Visionen för projektet är att:**

- skapa en stationsmiljö som nuvarande och kommande generationer känner stolthet över.
- skapa en gestaltad helhet där gångbron tillsammans med Sundsvalls stationsområde såväl relaterar

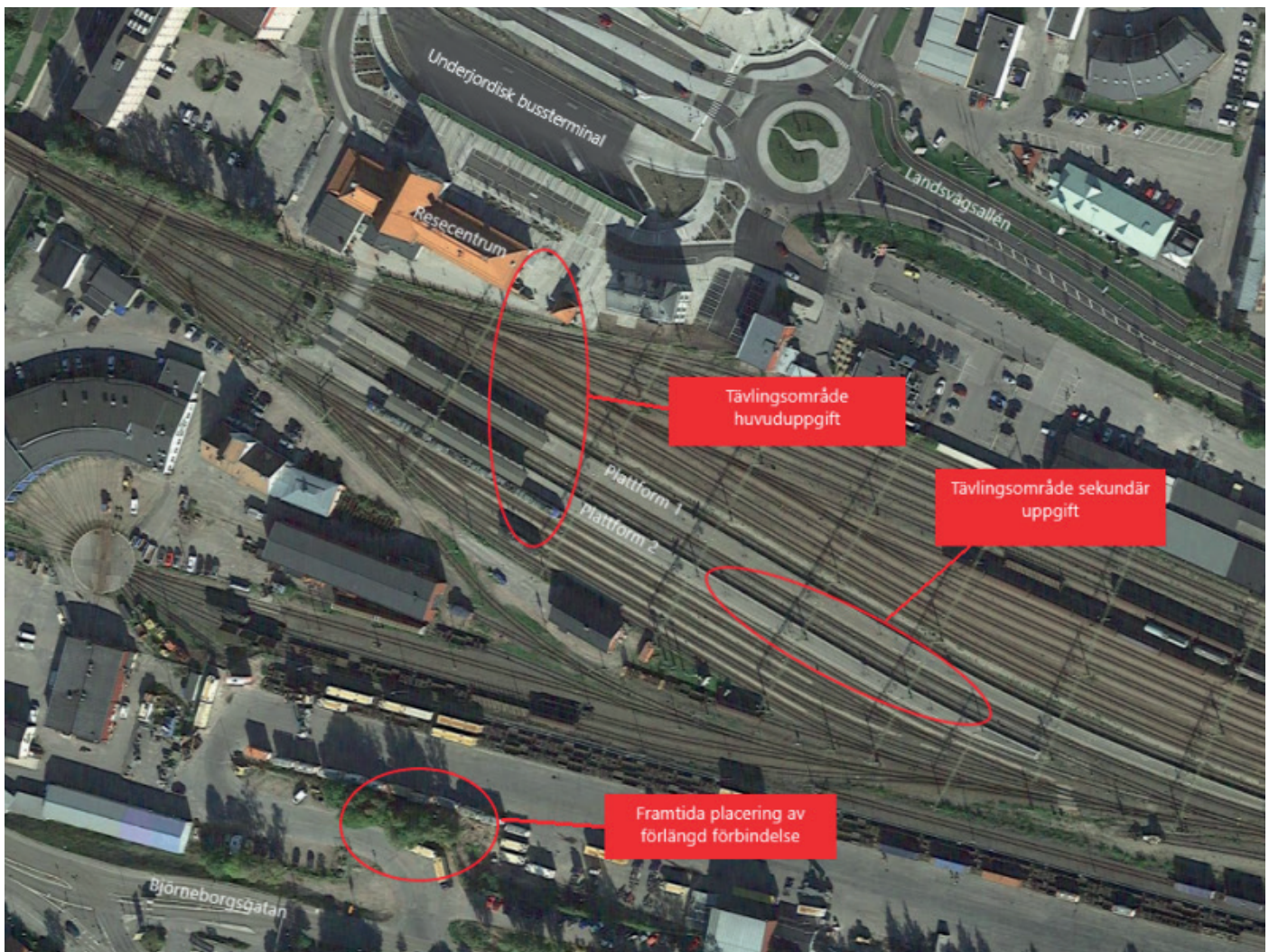
till som utvecklar platsens kulturhistoriska karaktär.

- miljön ska vara säker och attraktiv samt stödja ett miljöriktigt resande.

### 5 Mål

**Målet med projekttävlingen är att:**

- en omsorgsfull och karaktärsstark utformning av gångbron, anslutningsbyggnader, nya plattformstak och den närmaste utemiljön.
- en välkomnande, säker, tillgänglig och trygg förbindelse mellan stationsbyggnaden och plattformarna på Sundsvall Centralstation för resande i alla åldrar och för personer med funktionsnedsättning.
- en utformning med beständiga och slitstarka material som underlättar för Trafikverket att sköta, underhålla och drifva plattformsförbindelsen under alla årstider.



Figur 2. Tävlingsområden för huvuduppgiften och den sekundära uppgiften är markerade med röda ovaler. Eventuell framtida placering av upp-/nedgång vid Björneborgsgatan syns söder om bangården.

## 6 Tävlingsuppgiften

Tävlingsuppgiften består av att utforma en cirka 60 m lång väderskyddad gångbro över bangården för resande. I uppgiften ingår även att utforma nedgångar till plattformarna, samt en anslutningsbyggnad mot befintligt stationsbyggnad. I tävlingsuppgiften ingår även att ge förslag på utemiljön närmast den nya anslutningsbyggnaden. Nya plattformstak öster om gångbron ingår också i uppgiften, dock endast för de team som går vidare till tävlingens andra steg.

Sundsvalls kommun har övervägt att bekosta en förlängning av gångbron till Björneborgsgatan söder om bangården. Förlängningen är inte aktuell i nuvarande skede men kan aktualiseras i framtiden.

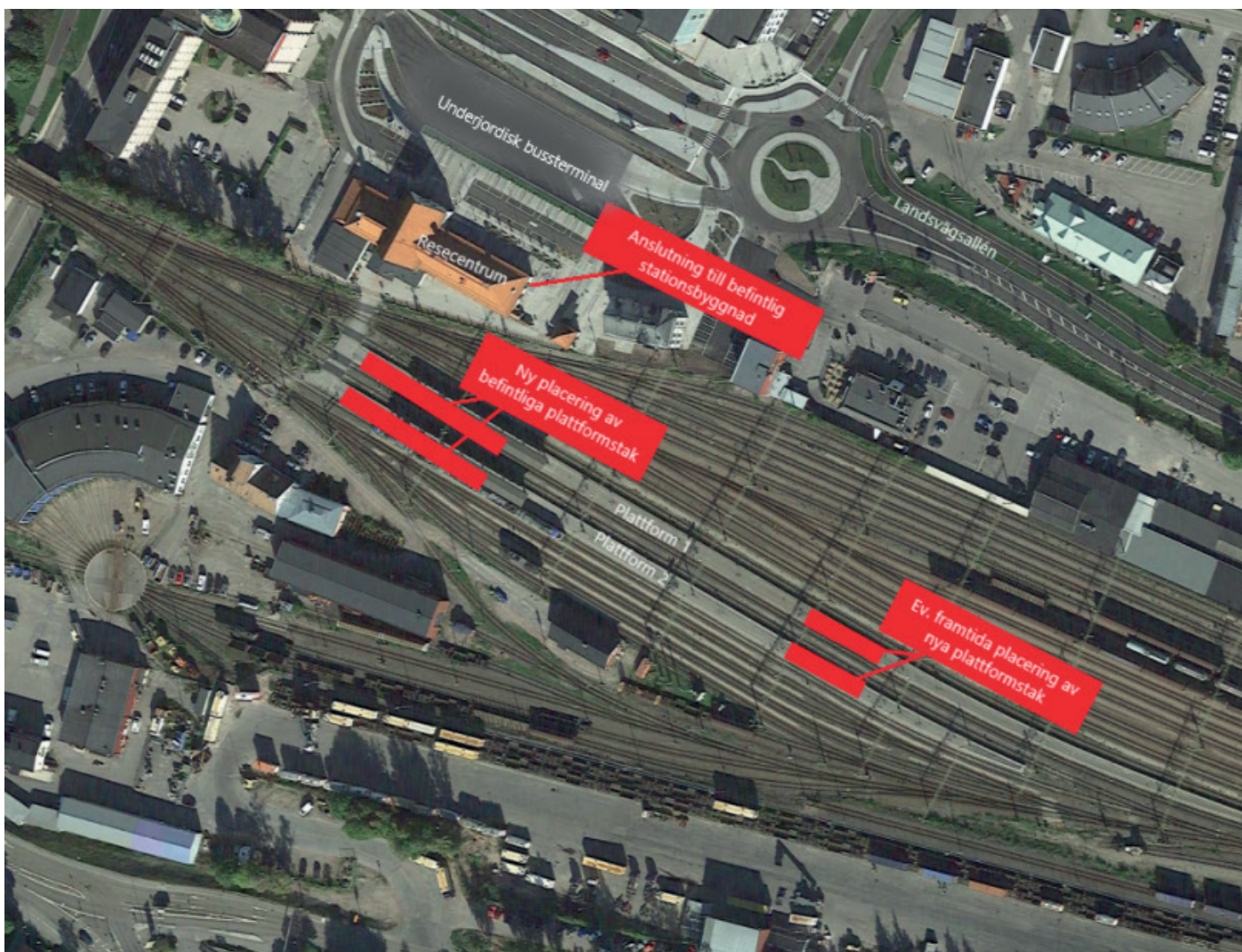
I tävlingens första steg ska teamen redovisa en över-

gripande analys samt enklare skissförslag. Analys och förslag ska lyfta möjligheter och problem utifrån givna projektförutsättningar. De team som går vidare till steg 2 ska fördjupa och utveckla sina förslag utifrån medskick från juryn.

### Huvuduppgift är att utforma:

Huvuduppgift är att utforma:

- En väderskyddad gångbro mellan stationen och plattform 1 och 2.
- En byggnad, som ska ansluta gångbron till befintligt stationshus på dess östra sida.
- Upp- och nedgångarna till plattformarna samt från anslutningsbyggnaden ska innehålla trappor, rulltrappor, hissar och reservhiss (trapphiss).
- Utemiljön norr om anslutningsbyggnaden med ca 20 cykelparkeringsplatser och ny belysning.
- Utformningen ska göras så att det är möjligt att i framtiden förlänga gångbron till Björneborgsgatan.



Figur 3. Visar anslutningen av den nya anslutningsbyggnaden till befintlig stationsbyggnad. Läge för befintliga plattformstak som ska flyttas till nytt läge i samband med byggnationen av gångbron syns till vänster i bild. Eventuell framtida placering av nya plattformstak syns till höger i bild.

### **Sekundär uppgift:**

Nya plattformstak kan i senare skede komma att uppföras på plattformarna 1 och 2 öster om gångbron. Teamen som går vidare till steg 2 i tävlingen får i tillkommande uppgift att ta fram ett skissförslag för dessa framtida plattformstak.

## 7 Krav

### 7.1 Funktioner

- Gestaltningen ska medge god sikt och överblickbarhet genom anläggningen.
- Inredning eller informationsskyltar ska placeras så de inte stör överblickbarheten.
- Belysningen ska vara god och inge trygghet.
- Gångbron, nedgångar till plattformar samt anslutningsbyggnaden ska vara väderskyddade/inbyggda.
- Gångbron ska utformas med invändigt bredd på minimum tre meter för att invändigt inrymma sittplattser längs väggarna.
- Fria mått på plattform enligt handling TRVIN-FRA-00001 Stationens utrustning och anläggningsdelar ska uppfyllas.
- Bredden på trappor ska vara minst 1,6 m fri bredd mellan ledstängerna.

### 7.2 Tekniska krav

- Gångbron ska uppfylla krav och utformas enligt Krav Brobyggande TRVIN-FRA-00227 vid utformning och dimensionering.
- Den bärande underbyggnaden skall ha teknisk livslängd på minst 80 år.
- Det bärande systemet i överbyggnaden skall ha teknisk livslängd på minst 80 år.
- STH i broläget är 80 km/h.
- Den fria höjden mellan rälsöverkant (RÖK) och underkant bro ska var minst 6,3 meter.
- Stationen tillhör Stationsklass 2 enligt TRIN-FRA-00001 Stationers utrustning och anläggningsdelar. Stationsklassen är baserad på resenärsmängd och ortsstorlek.
- Inga brostöd i spårområdet är möjliga.
- Plattformarnas bredd vid upp- och nedgångarna är 10,2m, för övriga mått se TRVIN-FRA-00001 punkt 20 Bilaga 1 Fasta hinder på plattform – nybyggnad.

### 7.3 Genomförande

- Konstruktionen av gångbron ska möjliggöra att byggnation kan ske utan större påverkan på tågtrafiken. Endast kortare avstängningar av tågtrafiken är möjlig.
- Gångbron, nedgångar till plattformarna och anslutningsbyggnaden ska byggas i trafikerad järnvägsmiljö med ont om plats. Bangårdbyggnaden kommer att pågå samtidigt som dessa byggnationer uppförs vilket medför en komplex situation.
- Byggnationerna ska kunna genomföras inom ramen för beslutad budget och tidplan (se nedan).

### 7.4 Fasta förutsättningar

- Plattformarnas nya utformning är bestämd, se bilaga Underlag\_Projektävling.dwg.
- De befintliga plattformstaken i limträ på perrongerna ska bevaras, men ska flyttas år 2025 i samband med att de nya plattformarna byggs. Takens nya placering är ca 20 m väster om nuvarande placering, och är fastställd enligt bilaga Underlag\_Projektävling.dwg

### 7.5 Resandeprognos

- Trafikverkets basprognos för Sundsvall Centralstation säger att antalet av- och påstigande per dygn, som år 2017 var cirka 3800 resande, väntas öka till cirka 4500 av- och påstigande per dygn år 2040.



Figur 4. Stationshuset, bild tagen från plattform 1

## 8 Platsanalys och platsens förutsättningar

### 8.1 Historik och arkitektonisk karaktär

#### Stationens byggnadsverk

Sundsvalls centrals stationshus invigdes 1925. Byggnaden utgörs av en lägre, horisontellt långsträckt byggnadskropp med en tvärställd högre volym med stora gavelfasader och branta takfall. Den är uppförd i en murtegelstomme och har kalkputsade fasader med gråvit avfärgning och en låg sockel i natursten. Det branta taket klätt i lertegel är utsvängt och valmat.

Plattformstaken är samtida med de övriga stationsbyggnaderna. De är resta med stolpar i en limträkonstruktion enligt den så kallade Törebodamodellen. Träkonstruktionen utgörs av sju rödmålade stolpar med svängda armar som bär upp respektive tak. Taken är av typen sadeltak och har svart papptäckning med vitmålade undertaksbrädor. Plattformstaken står kvar i ursprungligt läge och med bevarad ursprunglig karaktär.





Figur 5. Plattformstak i limträ av den så kallade Törebodamodellen, flyttas till nytt läge i samband med byggnation av den nya förbindelsen.

Direkt öster om stationsbyggnaden uppfördes ett uthus utformat i samma stil och material som denna, med gråvit putsfasad och tegeltäckt tältformat tak, även här med en utsvängd form. Mellan uthuset och stationsbyggnaden finns en vitputsad mur.



Figur 6. Uthus och mur öster om stationsbyggnaden

Söder om bangården byggdes ett pumphus med expedition på ovanvåningen. Pumphuset försåg ångloken med vatten och hade en viktig roll i stationsmiljön.



Figur 7. Pumphuset; bild tagen från plattform 2

## 8.2 Statliga byggnadsminnen och riksintresset

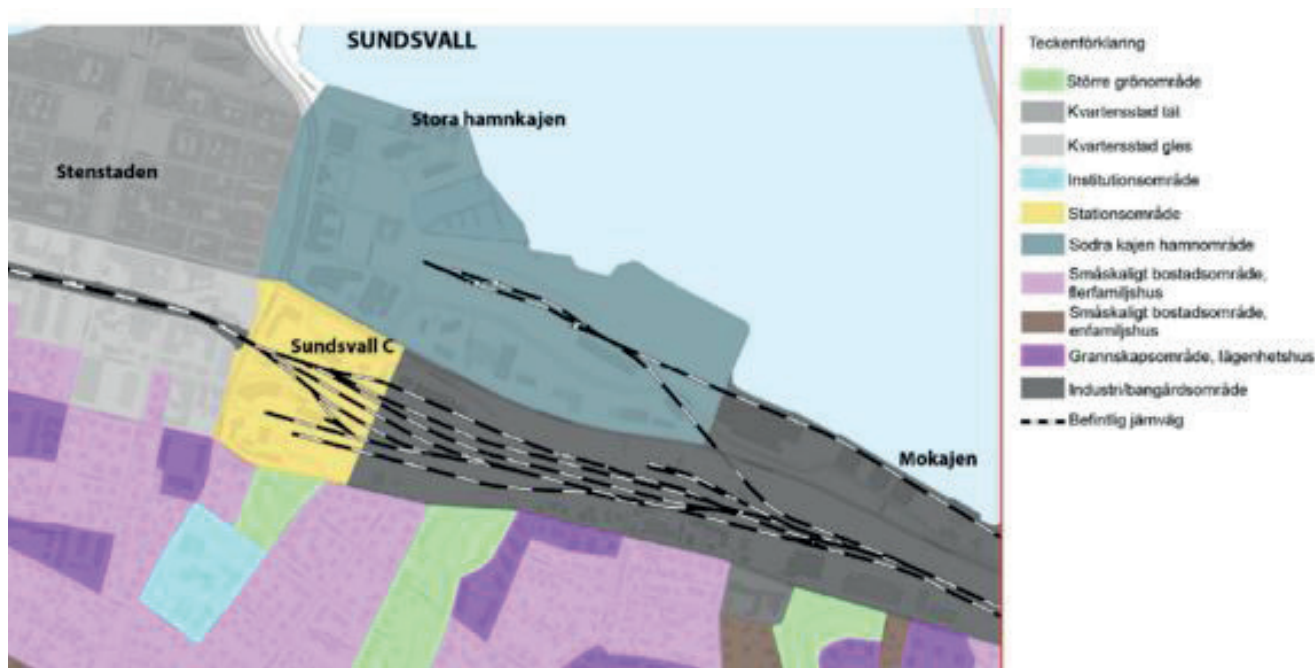
Stationsområdet är en del av ett större, kulturhistoriskt värdefullt område. Området ingår i område av riksintresse för kulturmiljövård enligt MB 3:6 och är känsligt för främmande intryck i den historiska miljön liksom negativ påverkan på kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Stationsområdet innefattar flertalet byggnader av kulturhistoriskt värde. Stationshuset med uthus och mur omfattas av byggnadsminnesskydd enligt KML liksom lokstall och det före detta pump- och expeditionshuset. Godsmagasinet omfattas inte av byggnadsminnesskydd men är en del av den ursprungliga stationsmiljön från 1920-talet. Det invid stationen intilliggande trähuset från 1891 (Petterssons hus, f.d Östermalm 3:2), har utpekats som kulturhistoriskt värdefullt och skyddas även det den detaljplan som upprättades för resecentrum. Plattformstaken är skyddade som statliga byggnadsminnen.

## 8.3 Stadsbild

Stationsområdet ligger mellan stenstaden och de modernare stadsdelarna. Söder om stationsbyggnaden finns bangårdsområdet med de många spåren, smala plattformarna och karaktäristiska plattformstaken.



I utsnittet ”Strukturanalys: Karaktärsområden” nedan samt i bilagan ”PM Stadsbildsbeskrivning Sundsvall C – bangårdsdelen” finns mer information om områdets stadsbild.



Figur 8. Utsnitt ur Strukturanalys: Karaktärsområden

#### 8.4 Trafik

Stationen trafikeras av snabbtåg, natttåg samt regionaltåg. Enligt tågplan 2020 passerar eller startar/slutar omkring 67 personfordon dagligen på Sundsvall Centralstation (se tabell 1 nedan). Därtill trafikeras stationen i dag av omkring 29 godståg (tågplan 2020).

Enligt prognosen kommer Sundsvall Centralstation år 2040 trafikeras av totalt 86 persontåg per dygn. Av dessa är 21 ”snabbtåg” av typ EC250 eller X55, 21 är regionaltåg (X-trafik), 40,3 regionaltåg (Norrståg) och 3,5 natttåg.

Antalet godståg på Sundsvall C prognoseras öka till 36,5 per dygn år 2040.

Tågtyp	Antal tåg per dygn (ÅDT) Nuläge, 2020	Antal tåg per dygn (ÅDT) Prognos 2040
Persontåg	67,2	86
varav EC250 (snabbtåg)	0	7
varav X55 (snabbtåg)	14	14
varav X50 (regionaltåg)	15,5	21
varav X62 (regionaltåg)	30,6	40,3
varav X40 (intercity)	1,4	0
varav Lok+vagn (natttåg)	5,7	3,5
Godståg	28,7	36,5
S:a person- och godståg	96	122,5

Figur 9. Översikt av dagens trafik (tågplan 2020) och prognos för 2040.

## 8.5 Rörelsestråk och målpunkter

Ett större stråk kopplar samman de södra och norra stadsdelarna. Centralstationen fungerar som målpunkt och nod dit många gång- och cykeltrafikanter färdas, se utsnitt från PM Stadsbildsanalys, "Stråk och samband". Två mindre stråk längs Landsvägsallén i nordlig riktning samt Köpmansgatan i västlig riktning fungerar som viktiga länkar i området. Stråken binder samman stationsområdet med stadens centrum, bostadsområdena Norrmalm och Norra kajen i nordlig riktning samt Södermalm och Skönsmon söder om stationen. Idag saknas passage över bangården mellan södra och norra delarna av staden. Det medför att gång- och cykeltrafikanter sydöst om området tvingas färdas runt hela bangårdsområdet för att nå stationsområdet.



Figur 10. Utsnitt från PM Stadsbildsanalys "Stråk och samband"

## 8.6 Geoteknik

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs området vid bangården av lera och silt som i den norra delen överlagras av isälvs sediment. Området ligger inom Sundsvallsåsen. Jorddjupen i området bedöms som stora och enligt SGU:s jorddjupskarta är det skattade jorddjupet i området cirka 30–50 meter.

Geotekniska undersökningar utförda i närheten av planerade nedgångar på plattformarna visar på cirka en meter fyllning av stenig grusig sand underlagrade av naturlig jord av lösa sediment av silt och lera ned till cirka 4,5 meters djup som underlagras av finsand.



Figur 11. SGU:s jordartskarta.

I närheten av gångbrons anslutning vid resecentrum visar utförda geotekniska undersökningar på att de översta jordlagren ned till 3 meters djup utgörs av fyllning av stenig grusig sand och sand. Naturliga jordlager består troligen av ett skikt av lera eller silt på cirka 3,5–5 meter under markytan som underlagras av fastare sediment av troligen sand.

Grundvattennivån i området har uppmätts i grundvattenrör på 6,3 meter under markytan samt i södra delen av bangården till 4,1 meter under markytan.

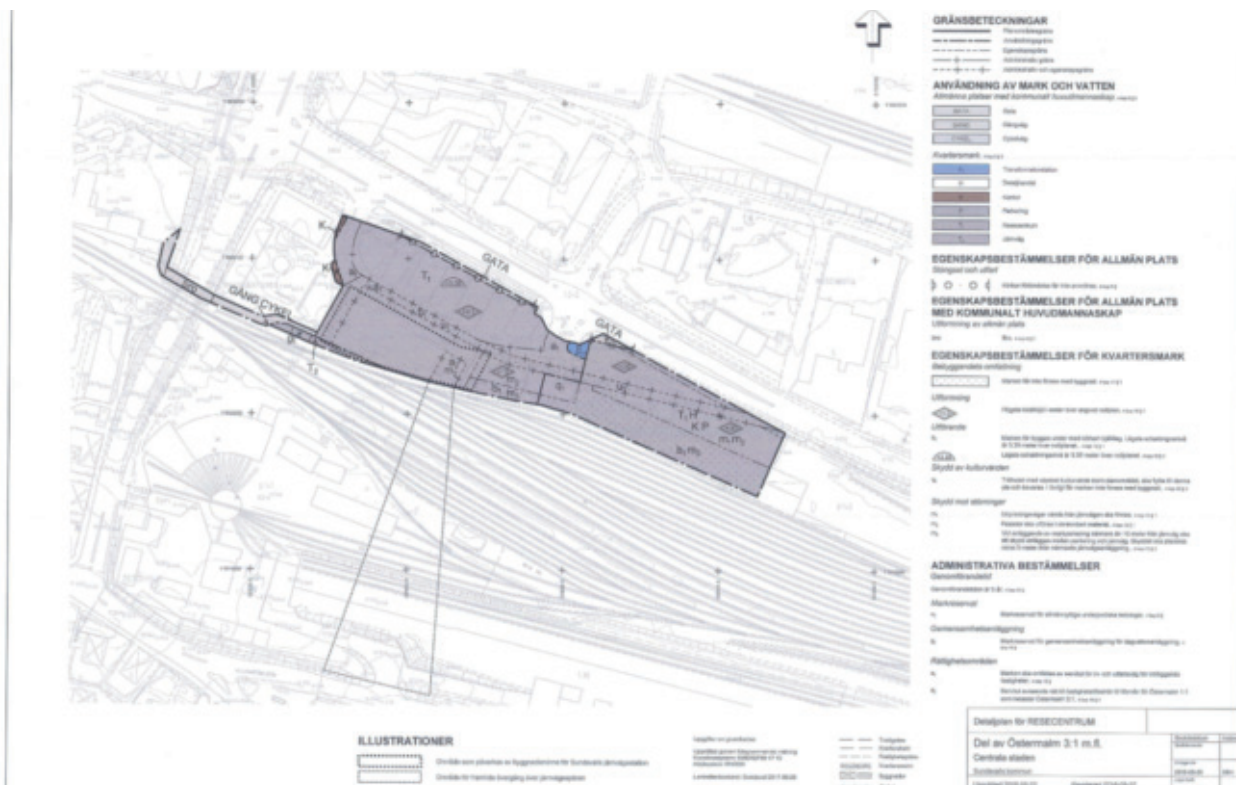
## 9 Planförutsättningar

### Gällande planer

#### Detaljplaner

Markanvändningen i tävlingsområdet regleras av de två gällande detaljplanerna Resecentrum, del av Östermalm 3:1 m.fl. (2281K-DP-480) och Stadsplan för bangårds- och hamnområdena (2281K-S45).

I detaljplanen Resecentrum, Del av Östermalm 3:1 m.fl. (2281K-DP-480) från 2018, framgår att marken inom och intill resecentrumet ska användas för resecentrum, se Figur 12. Tävlingsområdet ligger inom ett område som påverkas av byggnadsminne för Sundsvalls järnvägsstation.



Figur 12. Plankarta för detaljplan Resecentrum, Del av Östermalm 3:1 m.fl.( 2281K-DP-48)

I plankartan redovisas en illustration över område för framtida gångbro (övergång) över järnvägsspåren. Efter- som läget för bron inte var känd under tiden för detaljplanens framtagande är det inte fastställt i detaljplanen. Detaljplanen Stadsplan för bangårds- och hamnområdena (2281K-S45) från 1922 anger att området söder om stationsbyggnaden endast ska användas för järnvägsändamål, se figur 13.

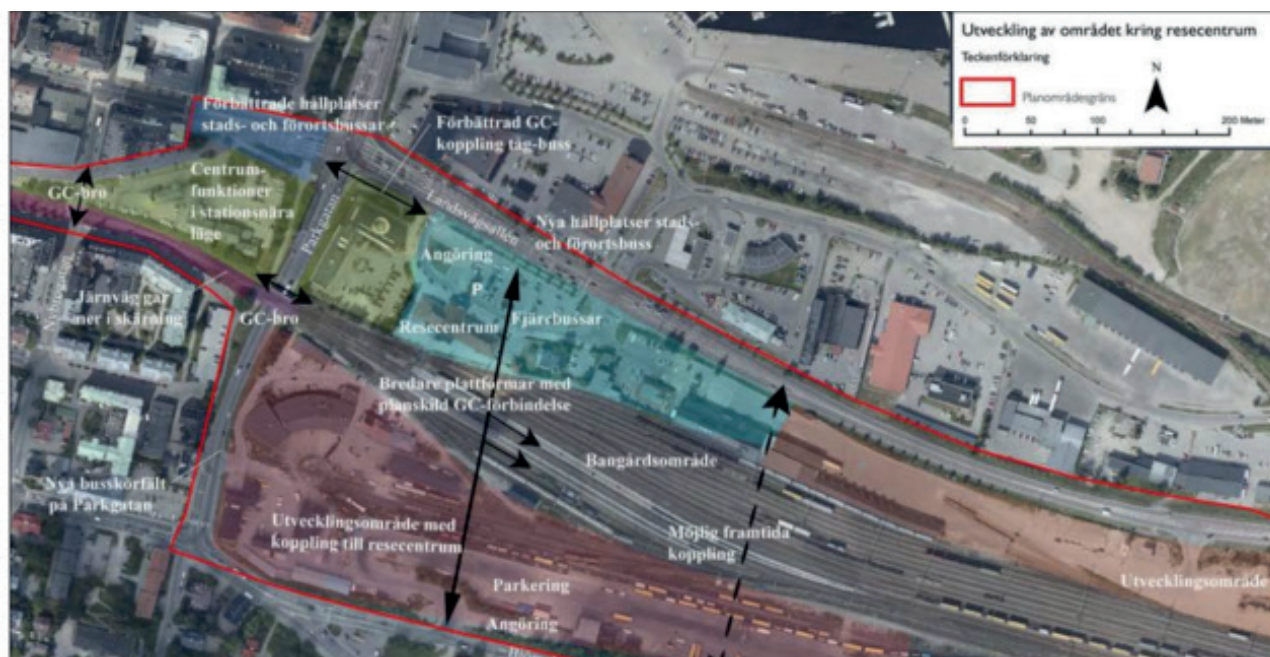


Figur 13. Plankarta för detaljplan Stadsplan för bangårds- och hamnområdena (2281K-DP-48)

Detaljplanerna finns att läsa på Sundsvall kommuns hemsida under [sundsvall.se/Gällande översiktsplaner](http://sundsvall.se/Gällande_översiktsplaner).

## Översiktsplan

Sundsvalls kommuns gällande översiktsplan – Översiktsplan Sundsvall 2021, antogs av kommunfullmäktige 26 maj 2014 och sträcker sig fram till år 2021. Arbetet med en ny översiktsplan, Sundsvall 2040, pågår. Till dess att en ny översiktsplan är antagen gäller nuvarande översiktsplan med fördjupningar och tillägg



Figur 14. Utdrag ur Fördjupad översiktsplan för resecentrum och järnvägen genom Sundsvall. Illustration över resecentrum och stationsområde som visar de stora dragen avseende utformningen av resecentrum. De svarta pilarna är eventuella framtida passager.

## 10 Tidplan och budget

### 10.1 Tidplan för projekttävlingen

- Startmöte i Sundsvall för tävlande i steg 1: 24 maj och 25 maj 2022
- Inlämning av tävlingsförslag steg 1: 30 juni 2022
- Start för tävlingens steg 2: slutet av september 2022
- Inlämning av tävlingsförslag steg 2: början av november 2022
- Tillkännagivande av juryns beslut: december 2022

### 10.2 Budget för genomförandet

Uppskattad total kostnad för färdigbyggd gångbro med anslutningsbyggnad och nedgångar är bedömd till ca 75 miljoner kronor exkl moms. Det presenterade förslaget ska bedömas rymmas inom denna budget.

## 11 Tävlings tekniska bestämmelser

### 11.1 Tävlingens form och antal tävlande

Tävlingen genomförs som en projekttävling enligt LUF 6 kap 12 § enligt nedan om offentlig upphandling. Efter en öppen prekvalificering har 6 tävlingsdeltagare valts ut att tävla. Endast dessa har möjlighet att delta. Efter avslutad tävling avser arrangören att förhandla, utan föregående annonsering, med vinnande förslagsställare om fortsatt uppdrag.

### 11.2 Sekretess

Tävlingen kommer att följa Sveriges Arkitekters rekommendation kring sekretess vid arkitekt-tävlingar. Sekretess gäller för upphandlingen.

De tävlande uppmärksammas på att de förbinder sig att inte röja sitt deltagande i arkitekt-tävlingen i enlighet med Offentlighets- och sekretesslagen (OSL) 19 kap 3§ 2 stycket om absolut anbudssekretess. Sekretessen gäller fram till dess att beslut om tävlingsvinnare har delgivits.



### 11.3 Tävlings- och projektspråk

Tävlings- och projektspråk är svenska. Juryns utlåtande kommer att ges på svenska.

### 11.4 Tävlingsarvode

Steg 1. Tävlingsdeltagare kommer vardera att ersättas med ett arvode om: 130 000 SEK exkl moms

Steg 2. Utvalda tävlingsdeltagare som går vidare till steg 2 kommer att ersättas med ett arvode om: 230 000 SEK exkl moms

Arvodet utbetalas efter att korrekt inlämnat och av juryn godkänt tävlingsförslag i enlighet med tävlingsprogrammet har inkommit till arrangören. Arvodet utbetalas mot faktura.

### 11.5 Uppdrag efter tävlingen

Tävlingen syftar till att, utan föregående annonsering, i ett förhandlat förfarande enligt LUF 6 kap 12 § upphandla det vinnande teamet för det fortsatta arbetet med framtagande av bygghandlingar för utförandentreprenad. Det fortsatta uppdraget består av att i samverkan med Trafikverket planera och utföra detaljprojektering av järnväg avseende mark och byggnadsverk enligt AB04 för utförandentreprenader för gångbron, anslutningsbyggnad och nedgångar. Framtagandet av bygghandlingar för gångbron, anslutningsbyggnaden och upp- och nedgångar till plattformarna kommer att ske av det vinnande teamet i samarbete mellan Trafikverket och en huvudkonsult som projekterar resterande del av ombyggnaden av Sundsvalls bangård, utöver gångbron, anslutningsbyggnaden och upp- och nedgångar till plattformarna. Vinnande team i projektävlingen blir gestaltningsansvarig arkitekt för plattformsförbindelsen i sin helhet.

Efter att vinnande förslag har utsetts kommer uppdragsbeskrivning, administrativa föreskrifter, uppdragskontrakt och ett prisformulär att tillsändas Trafikverkets avtalspart i vinnande team. Detta kommer att ligga till grund för förhandling och reglering av det efterföljande uppdraget.

Finner Trafikverket skäl att frånga juryns rekommendation ska samråd ske med Sveriges Arkitekter. Om tävlingen efter två år ännu inte har lett till projekteringsuppdrag för eller inledda förhandlingar med vin-

naren, trots att erforderliga beslut fattats, får vinnaren ytterligare en ersättning motsvarande tävlingsarvodet.

### 11.6 Frågor och svar

Frågor gällande tävlingen ska i steg 1 ställas till tävlingsfunktionären via mail, [anders.boqvist@trafikverket.se](mailto:anders.boqvist@trafikverket.se) Svar på aidentifierade frågor delges samtliga tävlande.

### 11.7 Jury

Tävlingsförslaget kommer att bedömas av en jury bestående av 7 personer, dels representanter från Trafikverket och Sundsvalls kommun, dels två ledamöter utsedda av Sveriges Arkitekter.

- Anders Vilhelmsson, Trafikverket, projektledare
- Anna Lindell, Trafikverket, strateg, landskapsarkitekt LAR/MSA
- Anders Bolin, Sundsvalls kommun, bitr stadsbyggnadsdirektör, stadsarkitekt
- Hans Gillgren, Gillark Design AB, arkitekt SAR/MSA
- brahim Coric, Trafikverket, chef Underhåll Järnvägssystem Byggnadsverk och Bankropp
- Malin Mirsch SYSTRA AB arkitekt SAR/MSA,
- Erland Montgomery, AIX Arkitekter AB, arkitekt SAR/MSA

Juryn kommer i förekommande fall att rådfråga ytterligare sakkunnig expertis avseende frågor inom exempelvis kalkyl, miljö, kulturmiljö, konstruktion, trafik.

**Processledare:** Åsa Bexelius, landskapsarkitekt LAR/MSA, Sveriges Arkitekter

**Tävlingsfunktionär:** Anders Boqvist, kvalificerad Inköpare Trafikverket

### 11.8 Programhandlingar

Bilagor:

1. Kultursarvsanalys Sundsvall C
2. Dwg3d-underlag Tävlingsområde och angränsande omgivningar
3. Flygfoto från 2021
4. TRINFRA-00001 Stationers utrustning och anläggningsdelar.
5. TRVINFRA-00227 Bro och broliknande konstruktion
6. Fotografier från platsen
7. PM Stadsbildbeskrivning
8. PM Gestaltningsavsikter
9. Brandskyddsbeskrivning Gångbro till plattform.

## 11.9 Inlämning

Tävlingsförslag för steg 1 och ifyllt namnsedelformulär ska lämnas in via KOMMERS senast 22-06-30 för att tas upp till bedömning. Som stöd för bedömningen ska tävlingsförslag och namnsedel även skickas i fysiskt format via post eller bud senast samma dag som förslagen i digitalt format mailas in till anders.boqvist@trafikverket.se, det vill säga med poststämpel senast 22-06-30. Tävlingsförslagen ska skickas eller lämnas till nedanstående adress:

Anders Boqvist, Trafikverkets Regionkontor i Gävle, Redargatan 18, 803 02 Gävle

De fysiska tävlingsförslagen (monterade planscher med motto) kan även lämnas direkt till receptionen på Trafikverkets Regionkontor på Redargatan 18 i Gävle. Även för leverans med bud används denna adress. Behöriga tjänstemän att ta emot anbudshandlingar är Anders Boqvist.

Receptionen är normalt bemannad vardagar 07:45-16:30. För förslag som lämnas direkt till receptionen utlämnas kvitto som bekräftar att förslaget tagits emot av Anders Boqvist.

## 11.10 Tävlingsförslag – redovisning

Tävlingsförslagen ska i steg 1 och 2 vara anonymt. Allt inlämnat material, såväl digitalt som analogt, ska vara rensat på all spårbar information om upphovsman och liknande för att garantera full anonymitet. Samtliga planscher och övriga handlingar ska i nedre högra hörnet vara försedda med ett motto för förslaget. Bidragen skickas in tillsammans med ett slutet kuvert med en namnsedel där förslagsställaren redovisas (med namn, titel, kontaktuppgifter) samt de personer som medverkat vid framtagandet av tävlingsförslaget.

### Tryckt format

Steg 1: tävlingsförslagen ska presenteras på planscher i liggande A1-format och får omfatta högst 2 planscher, numrerade 1–2 och monterade på styvt underlag.

Steg 2: tävlingsförslagen ska presenteras på planscher i liggande A1-format och får omfatta högst 4 planscher, numrerade 1–4 och monterade på styvt underlag. Planscherna kan komma att ställas ut för

allmänheten.

### Digitalt format

Samtliga planscher och namnsedel ska även skickas in elektroniskt via mail till anders.boqvist@trafikverket.se, en kopia på det inskickade digitala formatet kan även läggas på ett USB och skickas med det fysiskt inskickade/inlämnade materialet. Planscherna ska tillhandahållas i två versioner, en med hög upplösning och en för webbpublicering. Varje fil ska bestå av en flersidig PDF, namngiven med förslagets motto. Den högupplösta versionen ska kunna skrivas ut i full skala, och i A3 till juryn. Observera att maxstorlek på dokument som kan laddas upp i KOMMERS är 5 MB.

## 11.11 Inlämningskrav

Tävlingsförslag för Steg 1 ska redovisa följande:

- Situationsplan, 1:500 som visar byggnationer och utemiljö
  - Övergripande gestaltungsprinciper för tävlingsområdet
  - En kortfattad beskrivning av teamets vision för projektet, och hur den kan uppnås
  - Plan, sektion och relevanta fasader för gångbron, anslutningsbyggnad och nedgångar i skala 1:100
- De nya plattformstaken (sekundär uppgift) redovisas **inte** i steg 1.

Tävlingsförslag för Steg 2 ska redovisa följande:

### Tävlingsområdet

- Situationsplan, skala 1:500 som redovisar byggnationer och utemiljö.
- Planutsnitt, skala 1:400 som redovisar utemiljö närmast anslutningsbyggnaden, gångbron, nedgångar till plattform 1 och 2.
- Kortfattad beskrivande text som motiverar förslaget och som beskriver hur visionen uppfylls

### Gångbro, anslutningsbyggnad, nedgångar och nytt plattformstak

- Planer, fasader, längd- och tvärsnitt i skala 1:50
- Två exteriöra perspektiv från stationsbyggnadsidan och plattform 2 samt ett interiört perspektiv
- Beskrivning av teknisk/konstruktiv lösning samt väsentliga tekniska detaljlösningar i skala 1:20

Nytt plattformstak

- Plan, fasad (del av taket), längdsektion (del av taket) samt tvärsektion i skala 1:100
- Beskrivning av teknisk/konstruktiv lösning samt väsentliga tekniska lösningar i skala 1:20

Förslaget ska ha en sådan detaljeringsgrad att det går att översiktligt bedöma kostnaderna.

Övrigt material som skickas in kommer ej att tas upp till bedömning.

### 11.12 Bedömningskriterier

Förslagen kommer att bedömas utifrån följande kriterier, utan inbördes ordning, samt utifrån de krav och önskemål som ställts i programmet och dess bilagor: I tävlingens första steg kommer särskilt fokus läggas på utvecklingsbarhet.

#### Gestaltning

Hur väl förslaget:

- är utformat på ett omsorgsfullt och karaktärsstarkt sätt i förhållande till omgivningens kulturhistoriska och estetiska värden.
- når en arkitektonisk verkshöjd.
- ger förutsättning för välfungerande, vacker och hållbar anläggning över tid.

#### Funktion

Hur väl förslaget:

- skapar en välkomnande, säker och trygg förbindelse mellan stationsbyggnaden och plattformarna på Sundsvall Centralstation för fotgängare i alla åldrar och för personer med funktionsnedsättning.
- är utformat med hänsyn till både dagens och framtidens resenärsantal.
- uppfyller de tekniska krav som ställs i programmet.

#### Hållbarhet

Hur väl förslaget:

- har hållbarhet som en integrerad del av det övergripande gestaltningskonceptet.
- har beständiga materialval med lång hållbarhet.

#### Utvecklingsbarhet

Hur väl förslaget:

- har ett tillräckligt starkt och robust koncept för att kunna vidareutvecklas utan att gestaltningsidéen går förlorad.

- påvisar en lösning för gångbron som går att förlänga söderut i framtiden.

#### Genomförbarhet och förvaltning

Hur väl förslaget:

- bedöms kunna genomföras inom given tidplan och budget.
- är utformat på ett sätt som underlättar för Trafikverket att sköta, underhålla och drifta i alla årstider.
- bedöms kunna byggas utan större störningar i tågtrafiken.
- är möjligt att genomföra med hänsyn till påverkan på kulturvärden.

### 11.13 Utställning och publicering

Tävlingsförslagen kan under bedömningstiden komma att ställas ut anonymt av arrangören. Juryns utlåtande kommer att publiceras i samband med att tävlingsresultatet offentliggörs. Resultatet av tävlingen offentliggörs på Sveriges Arkitekters hemsida, [www.arkitekt.se](http://www.arkitekt.se), i upphandlingsdatabasen KOMMERS samt på Trafikverket.se

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

### 11.14 Ägande, nyttjande- och upprättshovs rätt

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/byggherren. 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.

### 11.15 Returnering av förslaget

Förslagen kommer inte att returneras.

## 11.16 Tävlingsprogrammets godkännande

Detta program är upprättat i enlighet med byggsektorns gemensamma ”Tävlingsregler för svenska tävlingar inom arkitekternas, ingenjörernas och konstnärernas verksamhetsfält, 2016”. Programmet och tillhörande bilagor är godkända av juryns ledamöter.

Ur tävlingsteknisk synpunkt är tävlingsprogrammet granskat och godkänt för de tävlande av Sveriges Arkitekters tävlingsnämnd.

Även juryn har granskat och godkänt programmet.



TRAFIKVERKET

I samarbete med

Sveriges Arkitekter