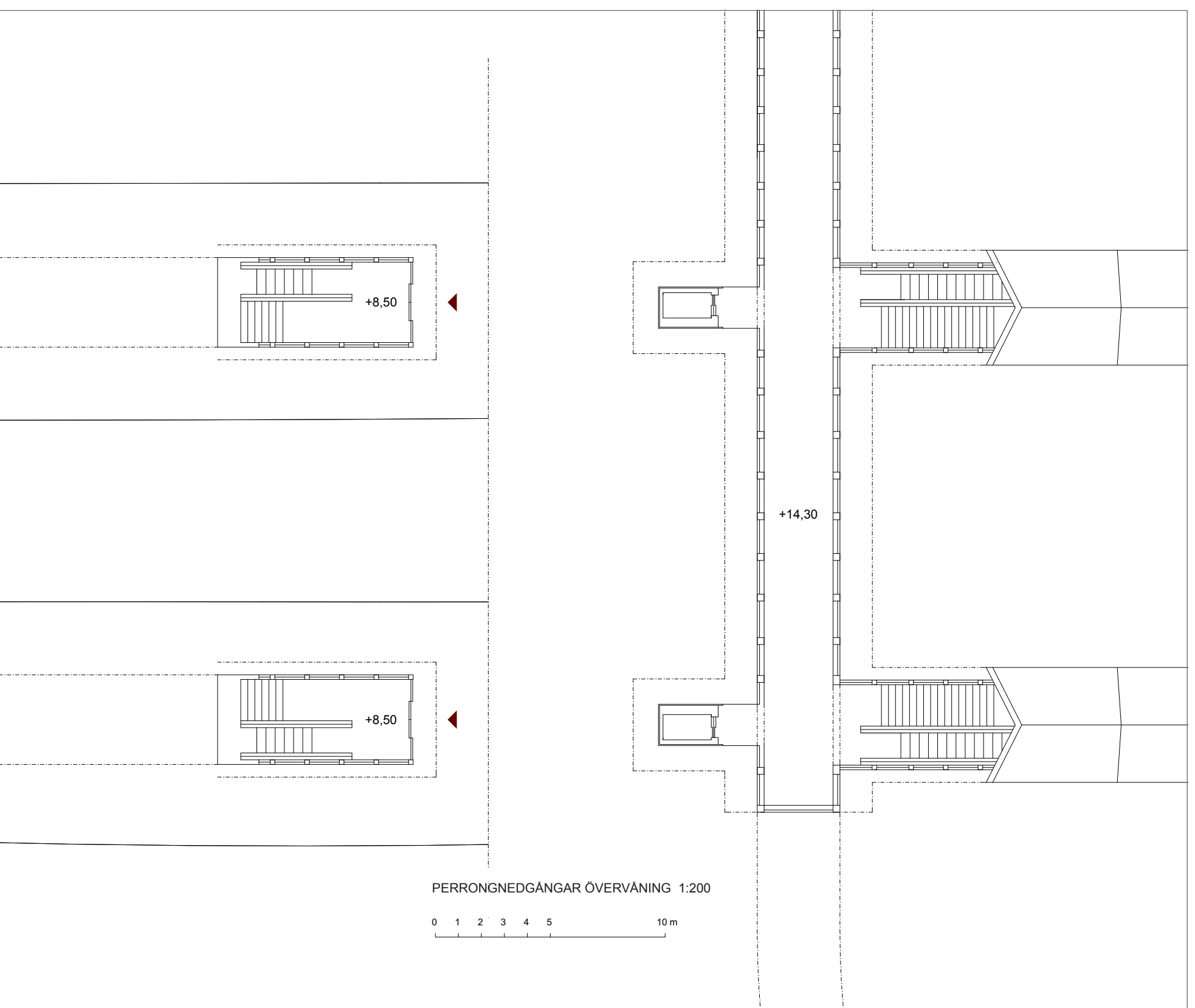
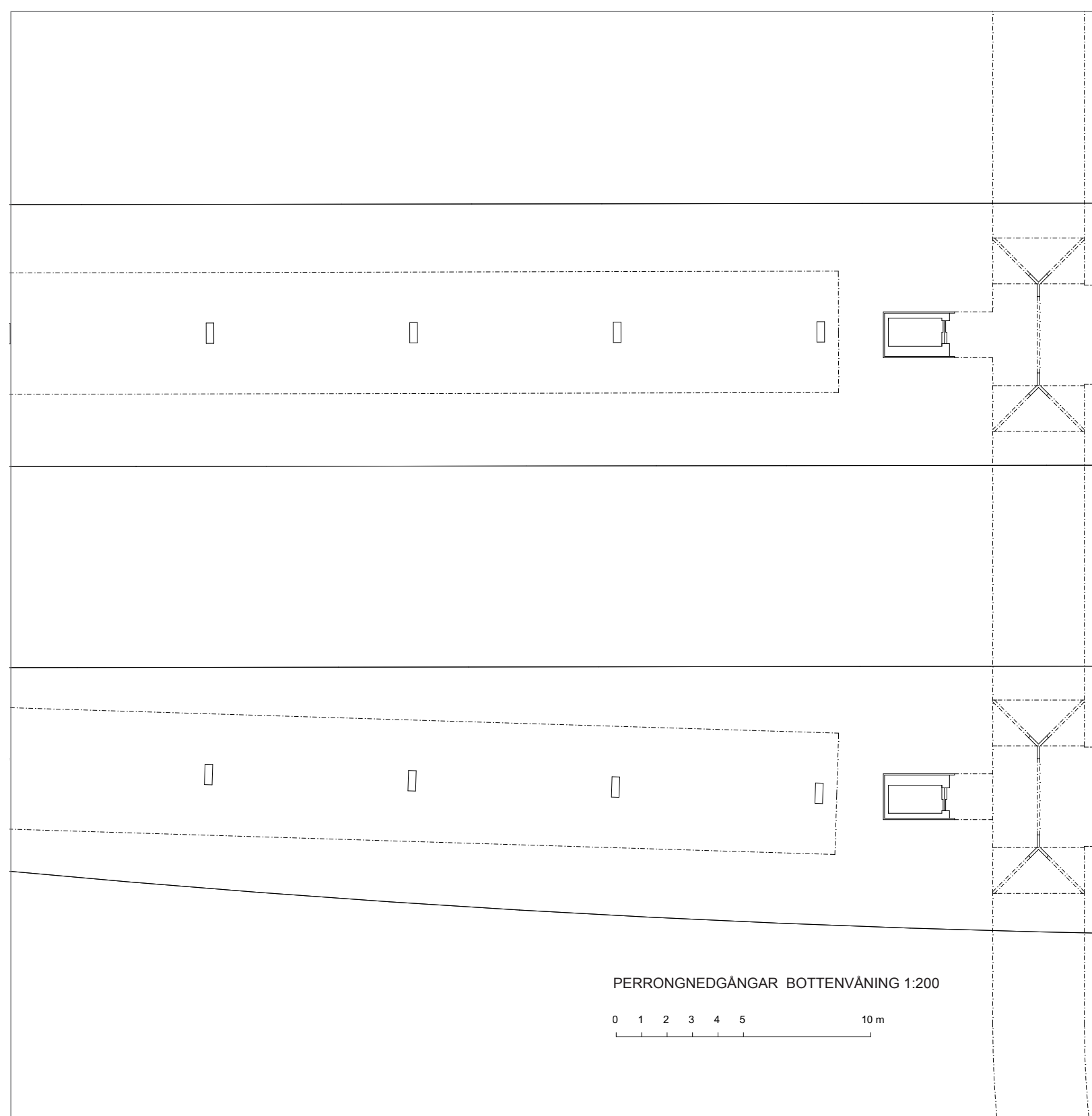
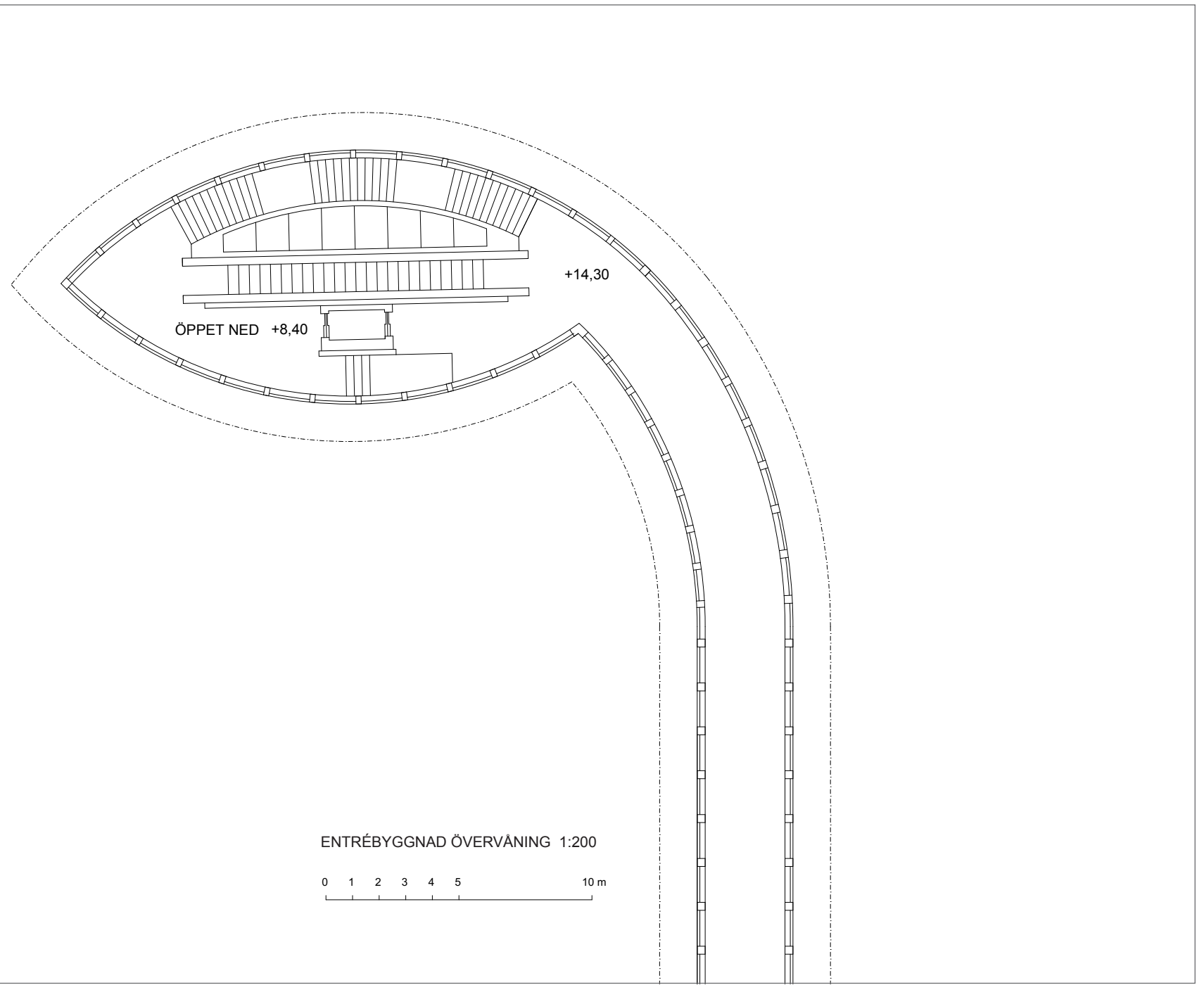
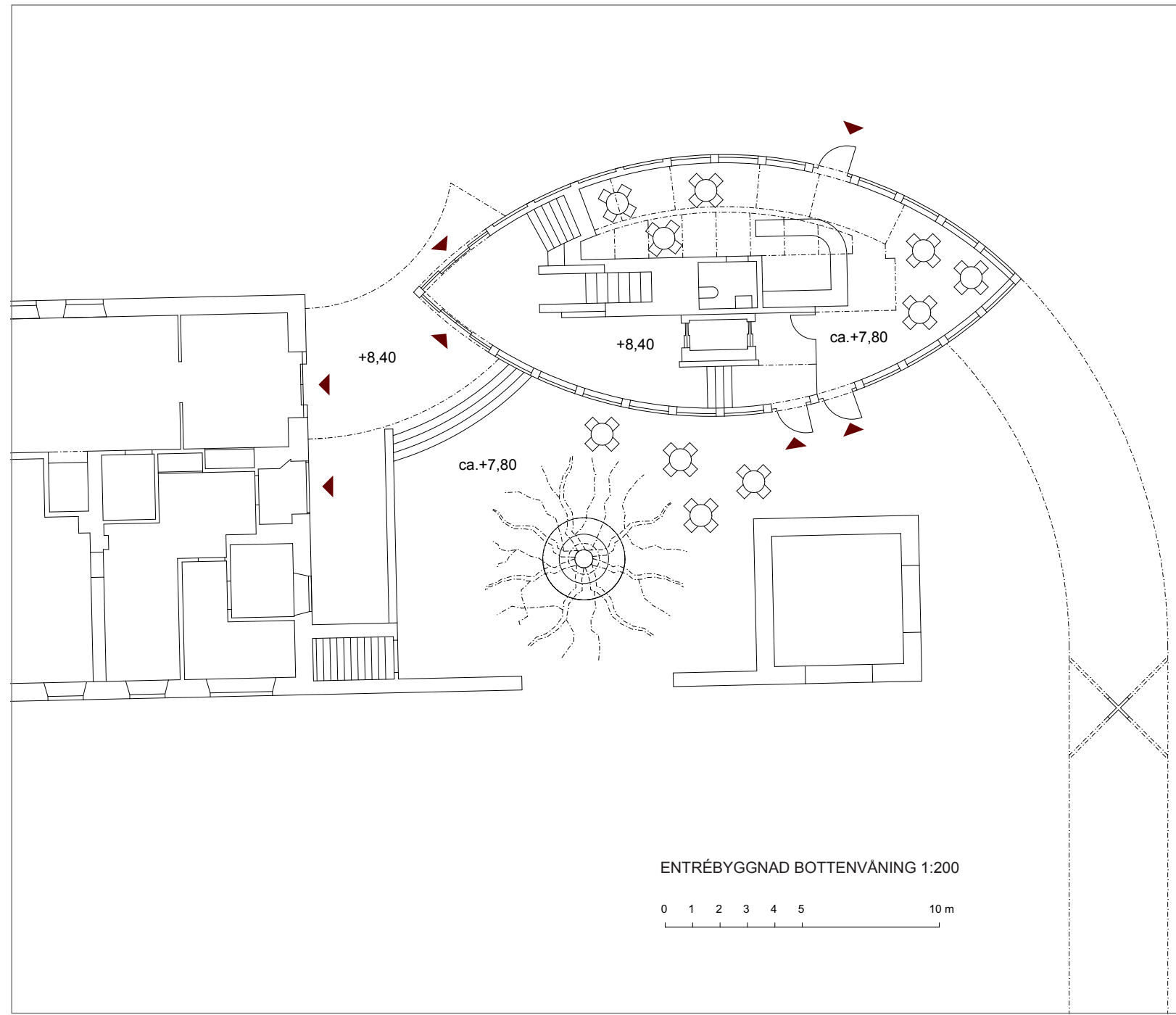


	Fordonsföden
	Parkering
	Avlämning/ upphämtning
	G/C föden
	Ny gångförbindelse
	Cykelplatser totalt 20 st
	Framtidsförbindelse
	Cykelparkering
	Rörelsestråk
	Rörelsestråk inomhus
	Entré

Våra tre huvudsakliga mål är...  
 ...att skapa en arkitektur som är självständig nog för att representera sin samtid och inknäppande nog för att ingå en dialog med den historiska kontexten.  
 ...att åstadkomma logiska rörelsemönster och tydliga entrésituationer.  
 ...att skapa platser kring byggnaderna som berikar stationsmiljön.



**Det större sammanhanget**

I kartor över människors rörelsemönster (gående/cyklister) gapar spårområdet vid Sundsvalls Centralstation tomt. Utifrån ett större stadsbyggnadsperspektiv innebär den nya plattformsförbindelsen (och dess potentiella förlängning söderut) därför en viktig möjlighet att koppla ihop stadens norra och södra delar – en stor potential som vi anser borde vara en av premisserna inför en eventuell vidarebearbetning. Med byggandet av en ny infrastruktur i form av gångbroar, hissar och (rull-)trappor införs en arkitektur av lätt och dynamisk karaktär som medvetet står i kontrast till den stadiga, jordade arkitekturen i de befintliga byggnaderna kring spårområdet.

**Landskap (omgivande miljö)**

Med syftet att aktivera markytorna söder om stationshuset förlängs "stationstorgets" markbeläggning som ett samlande golv fram till spårområdet. Den nya entrébyggnaden placeras på detta golv så att det bildas ett intillt gårdsrum kring ett nyplanterat träd inramat av

**Det omedelbara sammanhanget**

Med skiftet från pappers- till digitalbiljetter, som inte längre kräver någon fysisk biljettförsäljning, med etableringen av bussterminalen med sin egen vänthall och med byggnationen av den planskilda plattformsförbindelsen, som inte kommer att ha någon direkt koppling till den befintliga vänthallen,

en sittbank – ett slags utomhusväntrum med utsikt mot spårområdet där resenärer kan vänta medan de dricker en kopp kaffe eller äter en glass. Med behörigt avstånd till stationshuset, byggnadens ena halva på trottoaren, den andra halvan på den lilla gården, behåller man kontakten mellan stationens angränsningsgata och tågsåren samtidigt som entrébyggnaden och själva entréerna är väl synliga både för resenärer som anländer från bussterminalen genom stationsbyggnaden och för dem som tar sig till läget från "stationstorget" till fots eller med taxi. Parkering för cyklar samlas längs entrébyggnadens östra fasad. Höjdskillnaden i markytan tas upp med en trappa som lämnar den befintliga lastkajen intakt

förklarar stationshuset en del av sitt ursprungliga innehåll. Tågresenärer som ej kommer från bussterminalen utan när stationen till fots eller med bil kommer till stor del att bege sig till respektive perrong utan att passera den befintliga stationsbyggnaden. Dessa förändringar öppnar upp för möjligheten att fylla stationsbyggnaden med nytt innehåll och omdefiniera dess relation till omgivningen. Det södervända området mellan stationshuset och spåren, som idag upplevs som en bakvända, kan få en koppling till en restaurang i den



Södra entré till vänthallen: Vit puts, faluröda snickerier

Grönt kaklade väggar i gamla stationshusets vänthall

Toreboda-perrongtak, målat i faluröd färg

gamla vänthallen. Även lokalen som idag disponeras av Pressbyrån skulle kunna få en in-/utgång mot söder. Istället för ett stationshus som har en framsida mot staden och en baksida mot spåren kan byggnaden stå fritt på en torgyta som sträcker sig ända till tågsåren. Med detta i åtanke ses även den gårdsytan som ramsas in av stationsbyggnadens östra gavel, arresthuset och tillhörande murpartier som en attraktiv plats som man vill hålla öppen för att låta den bli en del av det utökade stationstorget. Istället för att blockera detta

gårdsrum med uppgången till gångbron och slå sönder den harmoniska ansamlingen som bildas av Folke Zettervalvs byggnader från 1920-talet placeras trapporna i den riktning som definieras av passagen i det nyblivna resecentrumet. Själva bron, som nås via en svängig spång som rundar uthuset, korsar spåren i en rät vinkel som (jämfört med en diagonal dragnings) innebär en reduktion av spännvidden samtidigt som brokonstruktionerna i den befintliga stationsbyggnadens entré- och väntahallar samt Toreboda-perrongtaken en självklar motivation för användningen av trä som huvudsakligt byggnadsmaterial. Marken och perrongerna möts med byggdelar av betong och stål medan överbyggnaden är utförd som pelar-balk-konstruktioner av limträ. I brodelarna, som fungerar som fackverk utformas diagonalerna som stälstag med syftet att underordna dem den rätvinkliga ordningen som företrar anläggningens olika delar. Skyddade av ett vålligt tagtaksprång malas fasaderna utvändigt med en lasyr i ljusa och (falu-)röda kulörer länade av det befintliga stationshusets och Toreboda-lakens färgpalett, medan interiörerna – som referens till de grönt kaklade väggarna i den gamla väntsalen – målas i grönt

**Arkitektur**

Istället för att låta den tillkommande infrastrukturen avteckna sig som en serie enskilda element knyts rulltrappor, trappor, hissar och broar ihop till en sammanhängande komposition med ett gemensamt arkitektoniskt språk: Kontinuerliga band av vertikala fönsteröppningar under ett veckat taklandskap. Utöver hållbarhetsaspekterna innebär Sundsvalls historia som trä- och sågverksstad, träkonstruktionerna i den befintliga stationsbyggnadens entré- och väntahallar samt Toreboda-perrongtaken en självklar motivation för användningen av trä som huvudsakligt byggnadsmaterial. Marken och perrongerna möts med byggdelar av betong och stål medan överbyggnaden är utförd som pelar-balk-konstruktioner av limträ. I brodelarna, som fungerar som fackverk utformas diagonalerna som stälstag med syftet att underordna dem den rätvinkliga ordningen som företrar anläggningens olika delar. Skyddade av ett vålligt tagtaksprång malas fasaderna utvändigt med en lasyr i ljusa och (falu-)röda kulörer länade av det befintliga stationshusets och Toreboda-lakens färgpalett, medan interiörerna – som referens till de grönt kaklade väggarna i den gamla väntsalen – målas i grönt

och vitt. Taken, som föreslås vara hopsatta av korslaminerade träpaneler, är vilmålade.

**Statik**

Genom att lägga gångbron med den längsta spännvidden rätvinkligt mot spårdragningen och genom att förse bropelarna med konsoler som kragar ut någon meter reduceras spännvidden till cirka 33m vilket resulterar i en fackverks höjd (cc-mått mellan under- och överramstäng) på cirka 3,3m. Fackverkets livdiagonaler utförs med runda stag i stål. Övriga stänger utförs i trä. Kombinationen av dragstag i stål och rektangulära tvärsnitt i trä skapar en lätt och robust konstruktion. Bron delas in i två sektioner. En rak sektion över spårområdet och en krökt sektion i anslutning till entrébyggnaden. I sektionernas ändar utförs en vertikal stälram som tillsammans med fackverkets vertikala och horisontella skivor utgör brons vridstyvhet, något som är särskilt viktigt för den krökta delen av bron. Den veckade takkonstruktionen i KL-trä samverkar med fackverkets konstruktion och stabiliserar bron i plan.

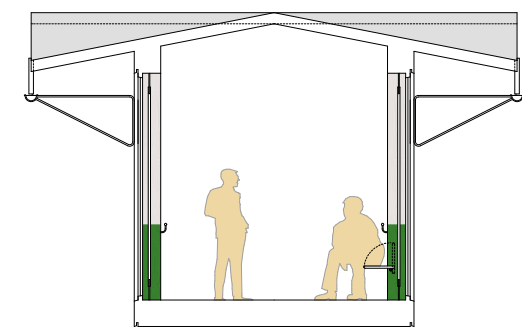




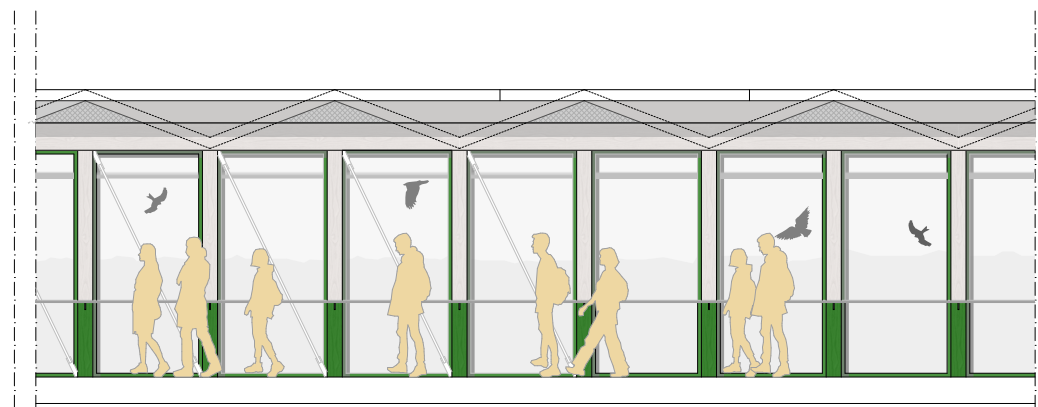
FASAD MOT NORR 1:200



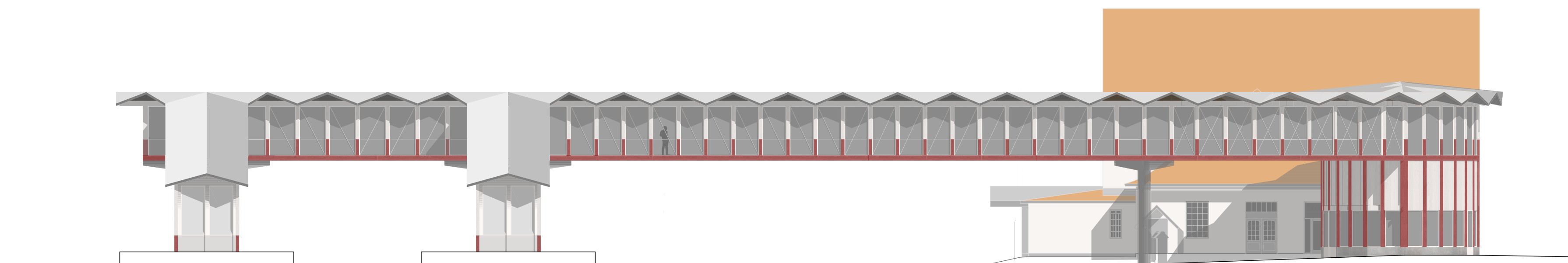
FASAD MOT SÖDER 1:200



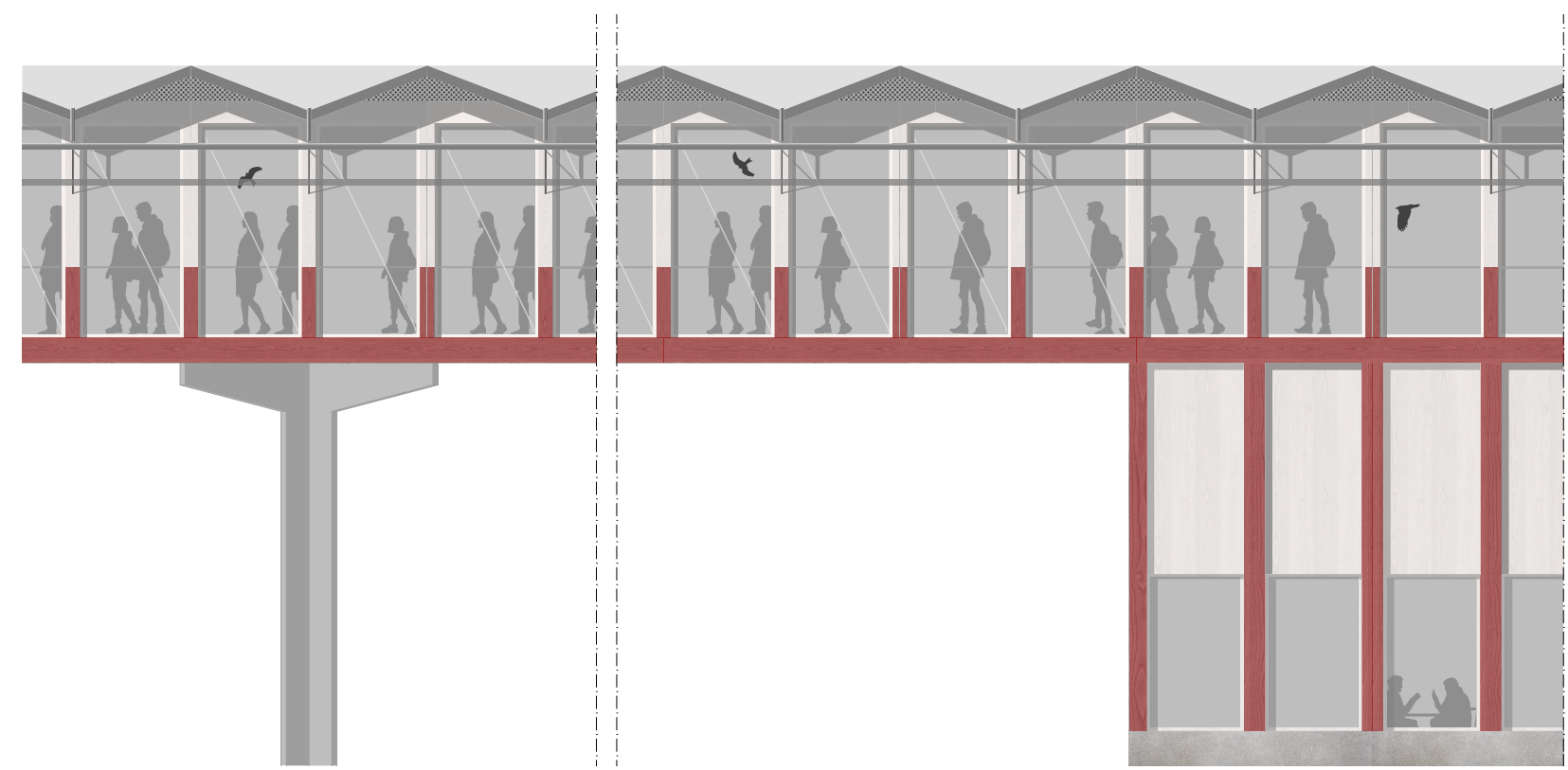
TVÄRSEKTION 1:100



LÄNGDSEKTION 1:100

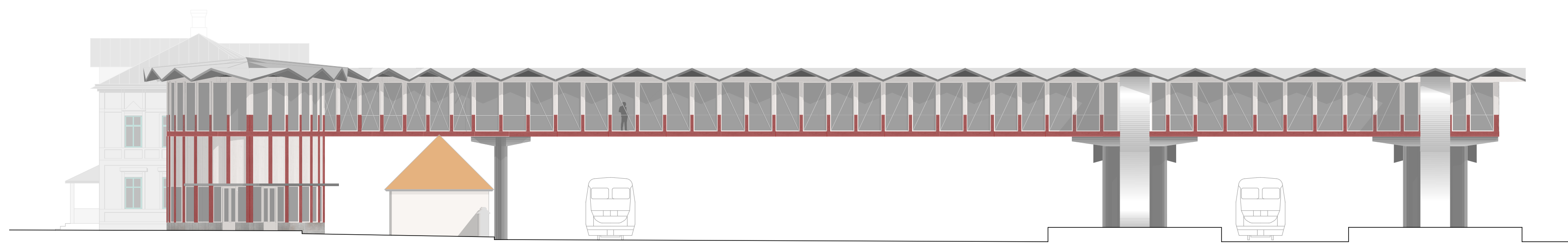


FASAD MOT ÖSTER 1:200



ELEVATION 1:100

0 50 100 200 cm



FASAD MOT VÄSTER 1:200

0 1 2 3 4 5 10 m