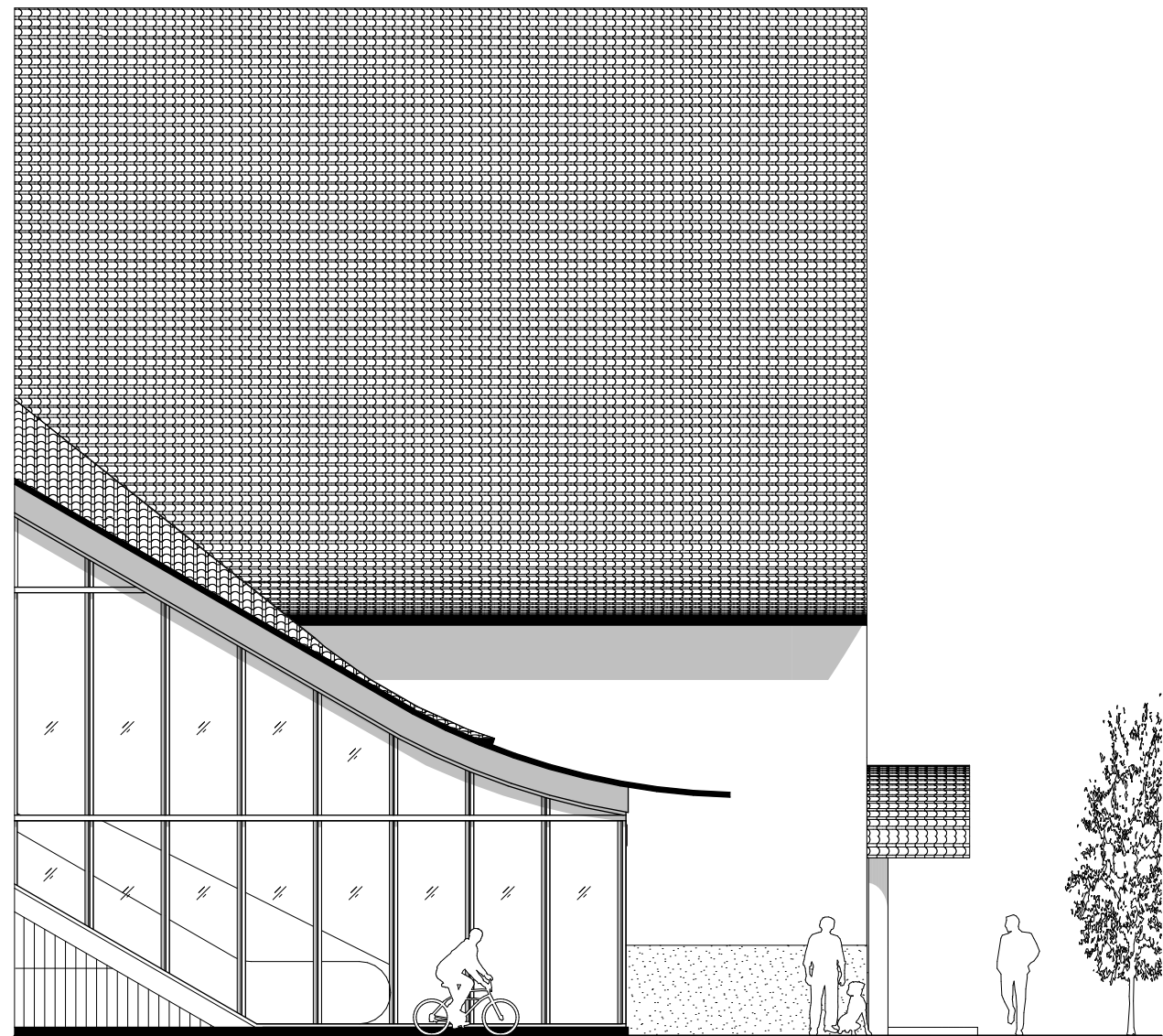
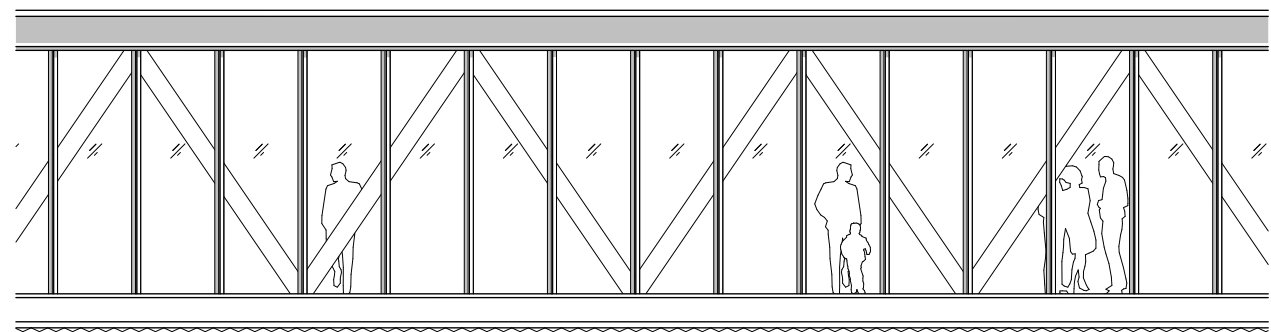


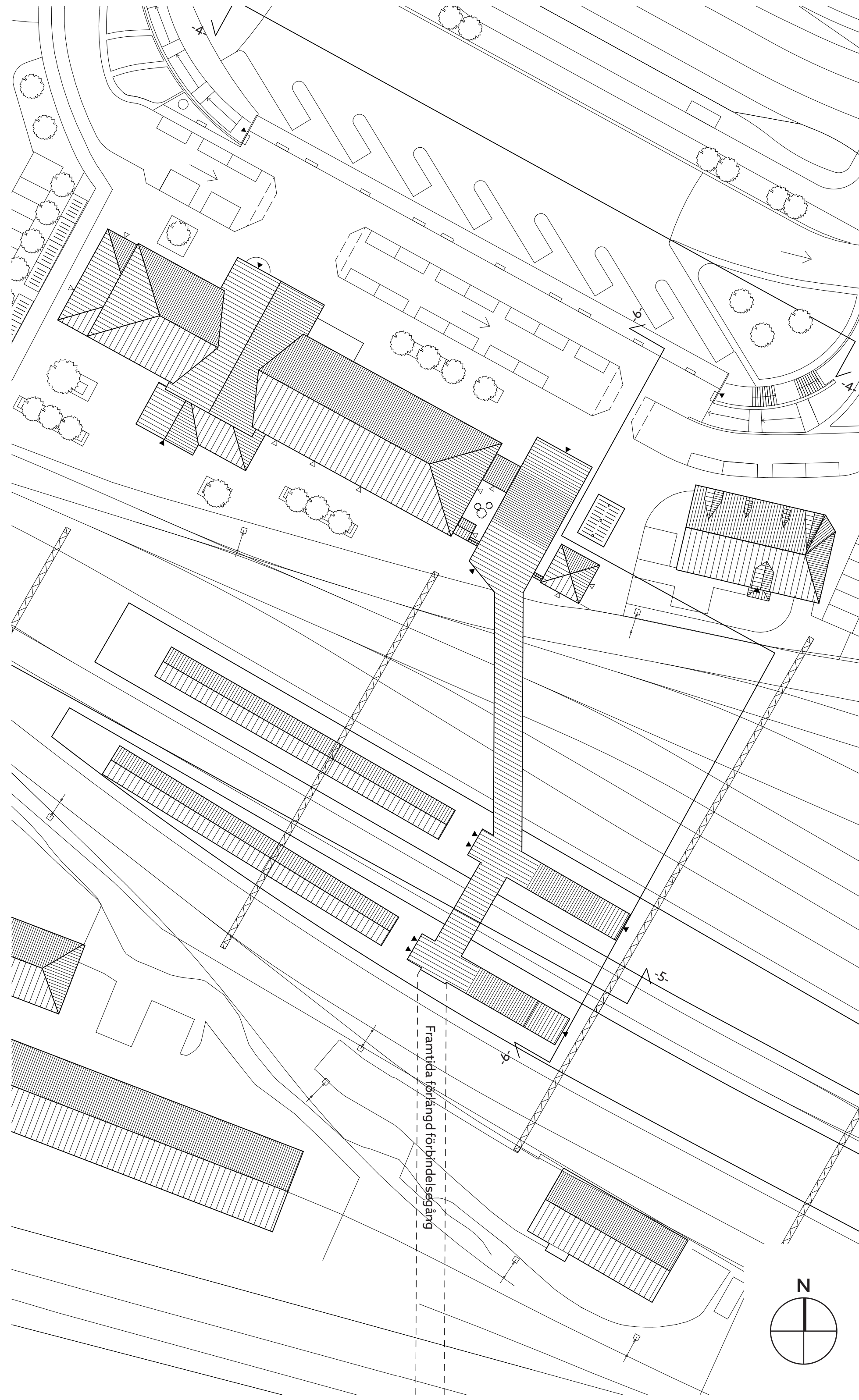
-1- Utsnitt länkbyggnad
Entréfasad mot norr, skala 1:100



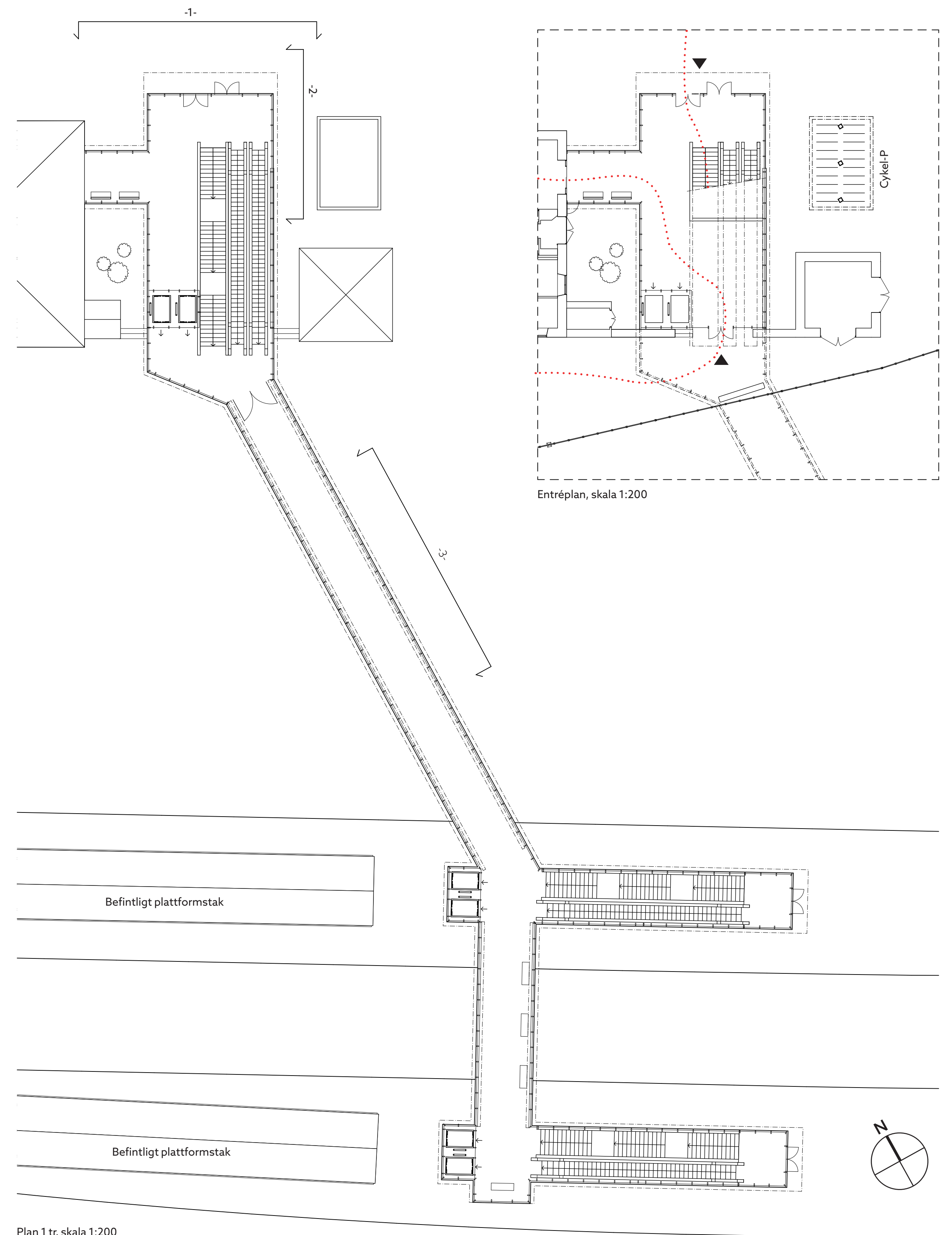
-2- Utsnitt länkbyggnad
Fasad mot öster, skala 1:100



-3- Del av plattformsförbindelse över spår
Fasad mot öster, skala 1:100



Situationsplan, skala 1:500



Plan 1 tr, skala 1:200

SUNDSVALL STATION NY PLATTFORMSFÖRBINDELSE

Den nya planskilda övergången utformas lyhört och hänsynsfullt. Skala, proportioner och detaljering ska vara i samklang med stationshuset samtidigt som de nya tillägen gestaltas med en tydligt modern identitet och får en form som visar resans rörelse och flöden.

Resande

En ny planskild plattformsförbindelse vid Sundsvalls resecentrum ska möta och tala till omgivningen. I den största skalan, som vänder sig bortom platsen, är plattformsförbindelsen en del av vad Sundsvall visar upp - den är en symbol och en port. I en mindre skala finns mötet mellan platsens alla byggnader och mötet med historien. I den minsta skalan möter plattformsförbindelsen de enskilda resenärerna. Den möter människor som reser till Sundsvall för första gången, eller som gör den dagliga resan. Byggnaden möter människor som hittar sig en plats eller som skyndar till anslutande buss eller tåg, ensamma eller i grupp. För vissa är det en kroppslig utmaning och de behöver en miljö som hjälper dem. För andra är det en av dagens lugna stunder.

Gestaltning

Den nya planskilda övergången blir en del av en helhet som lyfter fram och respekterar de befintliga stationsbyggnaderna. Precis som det befintliga stationshuset har utformats väl, med stor omsorg både om detaljer och helheten, kan de nya byggnaderna ges kvaliteter som håller över tid.

Plattformsförbindelsen ska likt stationshuset höja sig ljus och elegant över den tunga granitsockeln och busstationens granitbäcklädda suterrängväning.

Inordningen i miljön sker tydligast genom att länkbyggnadens framkant sänker sig under stationsbyggnadens takfot och därmed inordnar sig i skala. Exempel på detaljering är en svagt veckad profil på plåten under brodelarna och träbäckläddnad av invändigt i tak - två viktiga element som är mycket synliga nerifrån perrongerna när man tittar uppåt.

Övriga material som föreslås är bland annat granit, metall, keramik och trä - material som är hållbara och tidlösa.

Kulturhistoriskt värdefullt område

Stationsområdet anläggs i sin helhet 1925 och byggnaderna har en för järnvägsmiljöer ovanligt sammanhållen och enhetlig arkitektur. De uppvisar släktskap med dansk arkitektur och har likheter med flera andra stationshus ritade av Folke Zettervall. Exteriörerna är sedan uppförandet i stort sett intakta och har mycket höga arkitektoniska värden.

I förslaget för ny förbindelsegång är det huvudsakliga greppet att lyfta fram befintliga stationsbyggnader genom att inte göra tillägg för dominerande. Trots att tillkommande byggnader och broar tillsammans utgör ett betydande tillskott av byggnadsvolym på området kan de med detaljering och varsam utformning avseende skala framhäva det ursprungliga stationshuset och omkringliggande byggnader. En mycket viktig del är höjden i framkant på anslutningsbyggnaden och hur den höjden förhåller sig i mot stationshuset.

Formspråket och material för alla nya byggnader är genomgående nutida och intrycket är ljusst. Anpassningen sker genom detaljering och varsamt utformade volymer.

Material

Den ursprungliga stationsbyggnadens värden och kvaliteter speglas i den nya förbindelsegången och trapphusen. Förutom att fylla alla funktioner såsom beständighet, städbarhet, rätt brandskydd, underhåll ska material ges proportioner och dimensioner som gör förbindelsegångarna och trapphusen vackra.

Generellt är fasaderna glasade i ett ramverk av metall som omsluter stommen, vertikala poster ges en profil/fasning på både in- och utsida. Glas kräver mycket lite underhåll, ökar upplevd trygghet och bidrar till orienterbarheten.

Andra ingående fasadmaterial är granit i en låg sockel, som tål snöskottning, och ovanför sockeln finns på vissa delar ljusa keramiska plattor med en levande yta alternativt med en vågig struktur. Nära människor (t ex bänkar, ledstänger) används taktilla material så som trä.

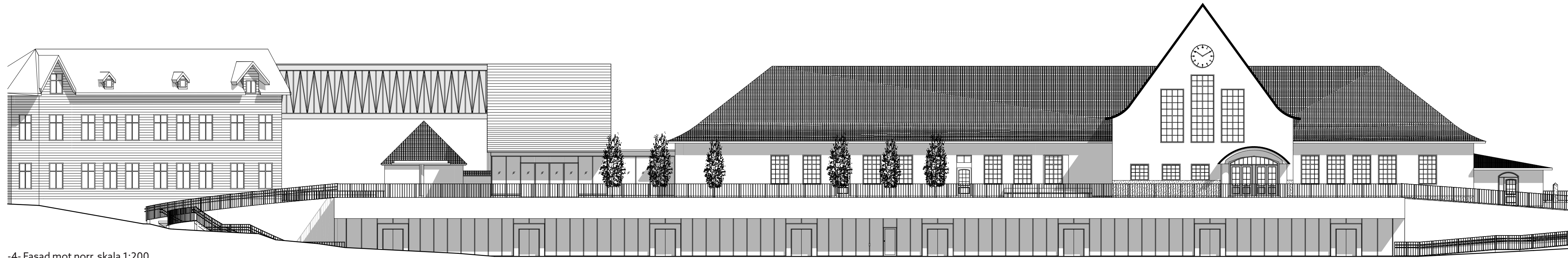
Plåtutformning längs tak och broarnas bjälklagskanter kommer i mycket hög grad påverka karaktären. I förslaget är finns

en tunn, rak takfot (klädd med plåt) som löper längs alla tak. Vid entréer förlängs takfoten och bildar lätt böjda skärmtak. Utefter bjälklagskanter får plåten en profil som visuellt ger ett lättare, tunnare utseende. Undersidan av brodelarna ges en svagt veckad profil som kommer fånga ljus på ett vackert vis.

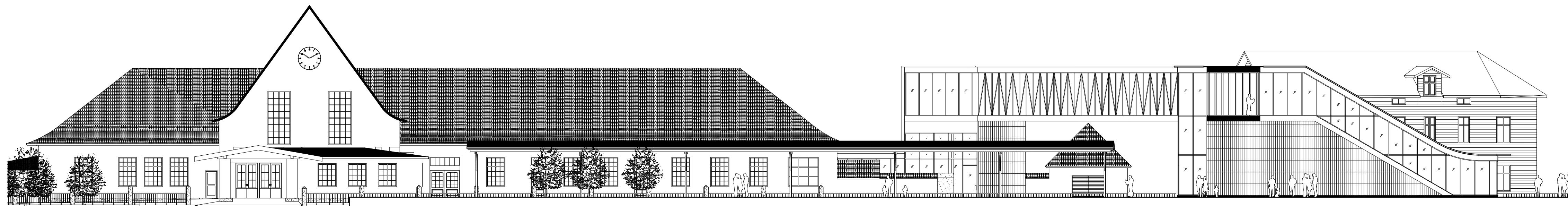
Invändiga är trätak det viktigaste materialet jämte glasfasaderna. Träribbor (brandskyddade) i tak ger ett varmt ljus väl synligt nerifrån perronger och det är också ett material som återkommer i de nyare delarna som innehåller busstation.

Hållbarhet och livslängd

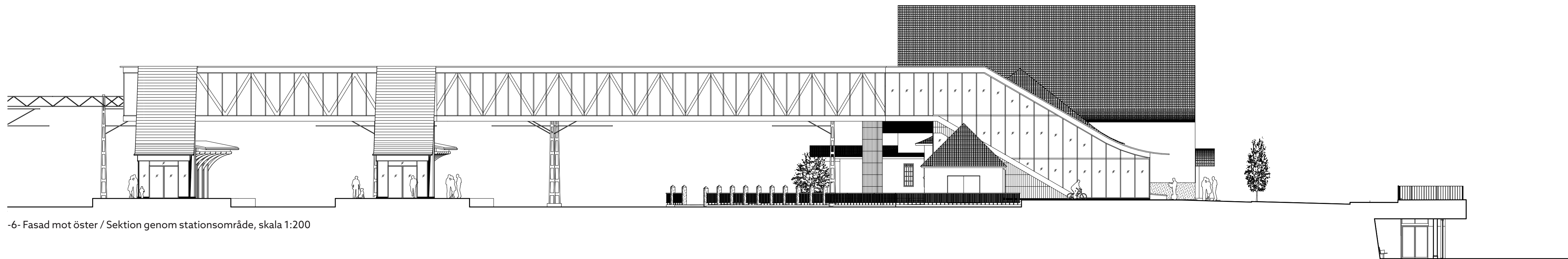
Livslängd har varit avgörande vid val av material. Stommen är av stål och andra alternativ, betong eller trä, har svårt att uppfylla alla krav som projektet ställer. Energiåtgången kan minskas genom att kombinera mekanisk ventilation och självdrag. Sedumtak på de plana brodelarna ger tillsammans med planteringar på området ökad biodiversitet.



-4- Fasad mot norr, skala 1:200



-5- Fasad mot söder / Sektion genom plattformsförbindelse, skala 1:200



-6- Fasad mot öster / Sektion genom stationsområde, skala 1:200



Tak inomhus: Träribbor
Varm och välkomnade material



Synliga tak utomhus, takfot och bjälklags-
kanter i plåt. Varm guldgrå kulör.



Länk- och plattformsbbyggnader: Väggbekläd-
nad under glas: Keramiska plattor med relief,
alternativt släta plattor med skiftningar



Släta plattor med skiftningar



Låg sockel av tålig granit



Armaturer, räckan mm: Svart

Utemiljö, belysning och trygghet

Resecentret och plattformsförbindelsen ska fungera alla tider på dygnet och alla årstider. Att se och synas är avgörande för den upplevda tryggheten, och belysning blir avgörande för hur miljön upplevs, såväl inne som ute.

För området söder om stationen mot spåren föreslår vi en öppen lösning med träbänkar, eller trä-öar, kombinerade med uppstamade träd vilket ger fri sikt. Det är söderläge och en mycket fin plats att vänta på.

Ytan kommer inte vara lika befolkad som i dag när passagen över spåren blir planskild. Det är möjligt att gå in och ut både via centralhall och via länk och därmed får gården inte karaktären av återvändsgränd.

Sittbänkarna har belysning längs mark och fasaden bakom belyses mjukt. Alla ytor på området där människor vistas ska vara upplysta. I vårt förslag ser vi förbindelsegångens undersida som belyst och väl utformad (svagt veckad plåt, profil längs bjälklagsklant) vilket visuellt påverkar ytan söder om stationsbyggnaden och gör den trevligare.

Utemiljön kring länkbyggnadens entré fullföljer nuvarande anslag med samma markmaterial fram till stationsbyggnadens sockel. En välkomnande entréplats bildas, dock är den visuellt underordnad stationshusets entré. Orienterbarheten är god och vägen till perronger eller vidare in i stationen framgår från utsidan genom husets form. Cykelparkeringar finns i direkt anslutning till länkbyggnaden och de får ett enkelt plant tak på ljus pelare (se plan).

Tillgänglighet för alla

Tydlig information, enkla flöden, god orienterbarhet och en väl omhändertaget ljud- och ljusmiljö gagnar alla som besöker och arbetar i de nya byggnaderna. Konkret berörs i princip alla delar. Här tar vi kort upp resonemangen bakom två aspekter: Hiss/rulltrappa och ljudmiljö.

I länkbyggnaden prioriteras dubbla rulltrappor. På perrongerna innebär dubbla rulltrappor avsevärt större byggnader och därmed en längre brodel. I förslaget finns från respektive perrong en rulltrappa, en trappa och två hissar.

Vid de tillfällen hissen ej fungerar har valet stått mellan en trapphiss, en extra (billigare) plattformshiss eller ytterligare en hiss. En trapphiss, som sitter i trappan, är ytterst utsatt för överkan och skapar ett stökigt, osäkerhet intryck. Många plattformshissar fungerar ej i kalla miljöer. I förslaget är det därför dubbla vanliga hissar. En lösning som har förutsättningar att fullt ut uppfylla funktionen och driftsäkerheten över tid.

Ljudmiljön kan påverkas med tänkt innetakslösning. Träribbor i tak möjliggör en vacker och tålig lösning med dold ljudabsorption (bakom ribborna). Tillsammans med en konstruktion som inte vibrerar/gungar och en slät golvbeklägning (p g a rullväskor) ges förutsättningar för en behaglig akustik.

Konstruktion

Gångbroarna över spåren kommer att utföras som fackverksbalkar vilket är en naturlig följd av det begränsade utrymmet nedåt till underliggande spår. Brotypen bär laster på ett ef-

tektivt sätt och kan enkelt utföras med önskad styvhet för att undvika vertikala vibrationer av gångtrafikanter. Denna typ av bärvärk smälter väl in och upplevs ofta naturlig i en järnvägs- miljö där fackverk av andra typer ofta återfinns, till exempel i befintliga kontaktledningsbryggor.

Den ena bron sträcker sig mellan stationsbyggnaden och den första plattformen och har en längd på cirka 38 meter. Denna fackverksbalk kommer att vara upplagd på en pelare utanför stationsbyggnaden och på plattformsbbyggnaden vid första plattformen. Upplagen för fackverksbalken kommer att utföras för ett rörligt lager på ena sidan och ett fast lager på den andra. Vi har valt att utforma denna fackverksbalk med förskjutna sidor (parallelogram) med hänsyn till de geometriska förutsättningarna som följer av byggnadernas placeringar. Denna form ger en något mer komplicerad beräkningsanalys och tillverkning men ger stora fördelar rent utformningsmässigt. Den andra bron sträcker sig mellan plattformsbbyggnaderna på första och andra plattformen och har en längd på cirka 14 meter. Denna balk utförs rätvinklig med upplag på respektive plattformsbbyggnad och kommer även den att förses med ett rörligt respektive fast lager på respektive sida. Fackverksbalkarnas uppläggning på plattformsbbyggnaderna kommer att möjliggöras genom att dessa utformas med kraftupptagande ramkonstruktioner som består av två skivstöd på gemensam bottenplatta. Skivstödens övre ände kopplas ihop genom att de gjuts ihop med en horisontell betongplatta som också utgör bjälklag till ytan som sammanbinder broarna med hiss och trappor. Skivstöden döljs i plattformsbbyggnadens fasadliv. Om grundläggning av stöden utförs med pilar så bör borrade stål-

pilar användas för att minimera eventuell påverkan på spåren.

Väderskydd

Väderskyddet för gångbroarna utförs med en utanpåliggande inklädnad runt fackverksbalkarna. Denna placering skyddar bronns stålstomme vilket bör ge gynnsamma effekter på total-kostnaden och minimera påverkan på spårtrafiken genom att underhålls cyklerna blir längre.

Framtida utbyggnad av gångbron

En framtida utbyggnad av gångbron söderut möjliggörs av fackverksbalkar med samma geometri- och upplagsprinciper.

Genomförande

Fackverksbalkarnas begränsade längder medför att dessa kan lyftas på plats och placeras på förberedda upplag. Bron kan färdigställas i hög grad innan den läggs på plats vilket medför ett minimum av arbeten i slutligt broläge. En möjlig uppställningsplats för en större mobilkran borde vara platsen för den kommande utbyggnaden till stationsbyggnaden. Det skulle i så fall skulle innebära att gångbron och dess underbyggnad bör utföras innan byggnationen av utbyggnaden till stationsbyggnaden. Broarnas underbyggnader utgörs av ovan nämnda pelare och skivstöd men även av bottenplattorna till dessa. För att minimera störningar så placeras pelaren vid stationsbyggnaden utanför spårområdet, dock krävs schakter för botten-

plattformarna som temporärt kan påverka spårområdet. Denna påverkan kan exempelvis hanteras med kontrollprogram för att på så sätt säkerställa att önskvärd trafikering även kan fortgå under byggskedet.

Brand

Sektionering med dörrar uppställda på magnet ger en öppen lösning som bidrar till upplevd trygghet.

Offentlig konst

Idag är finns det bland annat skulpturen "Lokatt" i bronns av Camilla Bergman på området. I den nya busstationen under stationshuset finns flera verk av Peter Svedberg. Som utformare av offentliga miljöer ser vi mycket positivt på offentlig konst och medverkar gärna som bollplank och med teknisk expertis.