



JURYUTLÅTANDE

Sundsvall plattformförbindelse

Projekttävling i två steg om gestaltning
av ny gångbro på centralstationen



Innehåll

| | |
|---|-----------|
| Bakgrund och Syfte..... | 4 |
| Bakgrund..... | 4 |
| Syfte med tävlingen..... | 4 |
| Tävlingsuppgiften och dess förutsättningar | 5 |
| Tävlingen utgjordes av två steg | 5 |
| Inlämnande förslag och tävlingsprocess..... | 5 |
| Jury | 5 |
| Bedömningskriterier..... | 6 |
| Bedömningsprocess..... | 7 |
| Juryns generella bedömning, steg ett..... | 8 |
| Sammanfattning av motiv till urval i steg ett..... | 10 |
| PORTAMENTO | 11 |
| MÅTTFULL..... | 12 |
| PORTALER | 13 |
| SPÅRVIDDER | 14 |
| HEJ FOLKE..... | 15 |
| TRÄFLÄTAN..... | 16 |
| Juryns generella medskick inför steg två | 17 |
| Juryns generella bedömning i steg två | 18 |
| Juryns beslut i steg två..... | 20 |
| På följande sidor kan du läsa mer om de individuella omdömen av de tre förslagen i steg två..... | 21 |
| VINNANDE FÖRSLAG: PORTAMENTO | 22 |
| MÅTTFULL | 26 |
| PORTALER | 28 |
| Juryns tack!..... | 30 |

Bakgrund och Syfte

Bakgrund

Trafikverket har anordnat en inbjuden projekttävling i två steg om gestaltning av en ny plattformsförbindelse (gångbro med anslutningar) i Sundsvall. Tävligen genomfördes i samarbete med Sveriges Arkitekter.

Bakgrunden till tävlingen är att 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 mellan de ombyggda plattformarna och stationsbyggnaden vid Sundsvall Centralstation.

Stationsområdet är en del av ett större kulturhistoriskt värdefullt område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården. Bland de värdefulla byggnadsverken märks ovan nämnda stationsbyggnad från 1925, som ritades av SJs dåvarande chefsarkitekt Folke Zettervall, och plattformstaken i limträ av den så kallade Törebodamodellen.

Projekttävlingen har arrangerats i linje med Trafikverkets vision att skapa hållbara, säkra, välfungerande och vackra anläggningar för resande. Sundsvall Centralstation 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. Det nyligen uppförda resecentrumet, med ny bussterminal, en upprustad stationsbyggnad och nya markytor syftar till att stärka stationsområdets koppling till stadskärnan och att hantera den ökade mängden resande.

Gångbron blir den sista etappen i uppdateringen av stationsområdet till samtidens krav på en kollektiv transportnod. Gångbron och dess anslutningar har tidigare studerats i en förstudie, som har delgivits de tävlande som en bilaga till tävlingsprogrammet.

Tävlingen föregicks av en gedigen prekvalificeringsprocess där sex team valdes ut att delta i tävlingens första steg.

Syfte med tävlingen

Syftet med tävlingen var att få fram väl gestaltade och utvecklingsbara förslag för både gångbron och dess anslutningar till plattformarna och stationshuset.

Syftet var också att handla upp konsulttjänster av det vinnande teamet i det fortsatta arbetet med framtagande av bygghandlingar för utförandeentreprenad.

Tävlingsuppgiften och dess förutsättningar

Tävlingen utgjordes av två steg

I det första steget ombads de sex teamen att redovisa en övergripande analys och enklare skissförslag, som lyfter möjligheter och problem utifrån tävlingens förutsättningar. Uppgiften var att utforma en väderskyddad gångbro över bangården. Gångbron skulle utformas så att det är möjligt att i framtiden förlänga bron till Björneborgsgatan söder om bangården. I uppgiften ingick även att utforma nedgångar till plattformarna, samt en anslutningsbyggnad mot stationsbyggnadens östra gavel. I tävlingsuppgiften ingick slutligen att ge förslag på utemiljön närmast den nya anslutningsbyggnaden.

Efter bedömning av de sex förslagen gick tre team vidare till det andra steget, som avsåg en fördjupning och utveckling av tävlingsförslagen utifrån medskick från juryn. För teamen som gick vidare till steg två tillkom även en sekundär uppgift som gällde att ta fram ett skissförslag för nya plattformstak öster om de befintliga och kulturminnesmärkta taken av Törebodamodell. Taken kommer att flyttas västerut i samband med byggnationen av gångbron.

Inlämnande förslag och tävlingsprocess

Projekttävlingens första steg påbörjades den 24 maj 2022, och förslagen lämnades in av de tävlande den 30 juni 2022. Efter juryns bedömning av steg ett lämnades skriftliga medskick som anonymt förmedlades till de tre team som gick vidare till steg två. Tävlingens andra steg påbörjades 26 september 2022 och förslagen lämnades in den 11 november 2022.

Jury

Tävlingsjuryn bestod av:

- Anders Vilhelmsson, Trafikverket, projektledare
- Anna Lindell, Trafikverket, strateg, landskapsarkitekt LAR/MSA
- Ibrahim Coric, Trafikverket, chef underhåll, järnvägssystem
- Anders Bolin, Sundsvalls kommun, bitr stadsbyggnadsdirektör, stadsarkitekt
- Hans Gillgren, Gillark Design AB, arkitekt SAR/MSA
- Malin Mirsch, SYSTRA, arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter
- Erland Montgomery, AIX Arkitekter, arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter

Processledare och jurysekreterare har varit Åsa Bexelius, landskapsarkitekt LAR/MSA, Sveriges Arkitekter. Tävlingsfunktionär: Anders Boqvist, Trafikverket, kvalificerad upphandlare. Ibrahim Coric deltog i juryarbetet fram till sin bortgång i september 2022.

Bedömningskriterier

Förslagen har utvärderats utifrån de kriterier som angavs i tävlingsprogrammet:

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 gestaltningsidén 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.

Bedömningsprocess

En projekttävling i två steg genererar stegvis ökad kunskap om uppgiften och programmet. Under bedömningsarbetet fick jurymedlemmar med olika kompetenser möjlighet att utveckla större förståelse för projektet och varandras kunskapsområde. Genom att de tävlande gavs återkoppling efter det första steget gavs goda förutsättningarna att väl genomlysa uppgifterna.

Juryns arbete i tävlingens första steg omfattade noggrann inläsning av samtliga tävlingsbidrag, gradvis alltmer fördjupade diskussioner och slutligen en sammanvägd bedömning inför urval till steg två. I tävlingens andra steg lästes förslagen in på motsvarande sätt. Juryn hade utöver individuellt arbete tre heldagsmöten i respektive steg. Flera platsbesök genomfördes för att juryn skulle få en gemensam bild av förslagets påverkan på platsen.

Juryn har i sitt arbete med bedömningen tagit hjälp av referensgrupper och sakkunniga som belyst följande:

- Kostnader
- Brand
- Geoteknik
- Konstruktion
- Tillgänglighet och funktioner
- Produktion drift och underhåll

Under tävlingen drogs viktiga gemensamma slutsatser i steg ett, som lade grunden till juryns arbete i det fortsatta arbetet för steg två. Förslagen har bedömts med utgångspunkt från bedömningskriterierna, liksom utifrån hur väl medskicken efter steg ett har förvaltats i steg två. Juryns bedömning och medskick till de tävlande följer här.

Juryns generella bedömning, steg ett

Juryn har med inlevelse granskat och utvärderat de sex inlämnade och godkända förslagen i tävlingens första steg. Förslagets utvecklingsbarhet och bärande idéer har varit viktiga utgångspunkter vid urvalet, liksom graden av inlevelse i resenärsupplevelsen.

Inlämnade sex förslag i steg ett:

HEJ FOLKE av Fahlander Arkitekter, Vera Arkitekter, TBS Timber Bridge Specialists, ELU, Funkia

TRÄFLÄTAN av Gottlieb Paludan Architects, AFRY, Tyréns, TM-Konsult, Light Bureau

SPÅRVIDDER av MAF, ELU, Tengbom

MÅTTFULL av Rundquist Arkitekter, Degree of Freedom, Reichmann antikvarier, Nivå Landskapsarkitektur, Black Ljusdesign

PORTALER av Sjögren Arkitekter, Ramböll Göteborg, Gora Art & Landscape

PORTAMENTO av WSP och Dissing + Weitling

Förslagsställarna har tagit fasta på flera olika aspekter som de fokuserat på i sitt arbete under steg ett. De inkomna förslagen visar sammantaget på idériedom och konstruktiva sätt att lösa den komplexa uppgiften. Trots den korta tävlingstiden är flera förslag genomarbetade, ambitiösa och visar på god inlevelse i stationsmiljön.

Stadsbild

Juryn har resonerat mycket om de nya byggnadsverkens påverkan på stadsbilden, som idag upplevs visuellt splittrad. Det karaktäristiska stationshuset ligger nära det upphöjda trähuset, som kallas Petterssons hus, och gränsar till den nedsänkta busstationen, som i sig har många kvaliteteter men samtidigt har givit stationen en något kal inramning. Juryn söker efter en arkitektur som kan ge platsen ett mindre oroligt intryck och stödja en bättre och mer sammanhållen helhet.

Olika placeringar i kulturmiljömärkt kontext

Bland de sex förslagen går det att urskilja olika principer för hur bron och anslutningsbyggnaderna har placerats. Givet programmets många funktionskrav och platsens trånga mått mellan riksintressanta och kulturmiljöskyddade byggnadsverk, är placeringen en delikat uppgift. Olika lägen har för- och nackdelar ur kulturmiljöperspektiv:

- I ett förslag, Träflätan, har anslutningsbyggnaden placerats där den byggnadsminnesmärkta så kallade arresten står idag, vilket inte bedöms möjligt eftersom stationshus, mur och arrest ingår i kulturminnets helhet.

- Två förslag, Portamento och Hej Folke, har placerats mellan arresten och Petterssons hus, vilket är längre österut än övriga förslags placering.
- Måttfull, Portaler och Spårvidder har placerats mellan arresten och stationshuset.

Resenärsflöden kopplat till brons och entrébyggnadens riktning

Juryn har lagt stor vikt vid bedömningen av resenärsflödena. Resenärer ska enkelt kunna förstå hur de ska röra sig genom anläggningen utan hinder och trånga passager. De sex förslagen har olika angreppssätt för hur flödet ska organiseras:

- Träflätan och Måttfull bygger på den raka linjen. Båda redovisar en rak gångbro, med artikulerad entrébyggnad i ena änden, som öppnar sig mot entréplatsen norr om stationshuset. Juryn bedömer att lösningen med entrébyggnad i linje med gångbron har fördelen att resande tydligt bjuds in direkt från stationsplatsen, men samtidigt nackdelen att stationshuset blir sidoordnat.
- Hej Folke och Portamento, som båda visar en placering öster om arresten, bygger på en svängd linje som sveper runt arresten. Gångbron avslutas i norr med den mot gångbron rätvinkligt placerade anslutningsbyggnaden. Den leder i sin tur resande in i stationshuset, vars publika funktion därmed kvarstår. En entré finns även mot stationsplatsen i norr i bägge förslagen.
- I Spårvidder och Portaler har gångbron placerats mellan arresten och stationshuset i enlighet med förstudiens lösning. I båda förslagen innebär placeringen att vinklingar i bron behöver göras, vilket har gett vissa trängre passager. Entrébyggnaden i bägge tävlingsbidragen bjuder in resenärerna med sina respektive karaktäristiska anslag mot stationsplatsen i norr.

Liknande broutförande

Juryn ser en förvånande samstämmighet mellan förslagen, som i alla förslag visar fackverksbroar i huvudsak av trä. Andra brotyper, som exempelvis pylon- eller bågbroar, finns inte representerade bland förslagen. Detta tror juryn kan bero på den relativt långa spännvidden i kombination med att bron ska vara tät, och på strävan efter att välja material med så liten miljöpåverkan som möjligt.

Utemiljöns potential. Flera av förslagsställarna pekar på möjligheten att förbättra stationens utemiljö. I tävlingsuppgiften hade utemiljön en nedtonad roll, till stor del på grund av att resecentrums utemiljö nyligen har färdigställts. Juryn ser dock positivt på de antydningar om ett förbättrat samspel mellan gångbron och utemiljön som har redovisats i tävlingsförslagen.

Sammanfattning av motiv till urval i steg ett

Samtliga tre tävlingsbidrag som går vidare till steg två bedöms ha goda förutsättningar att utvecklas vidare utifrån den bärande idén i respektive förslag. De bedöms även vara möjliga att utveckla vidare med hänsyn till funktionskrav och konstruktionsmässig genomförbarhet.

Juryn lyfter fram att även de tre förslag som inte väljs ut har kvaliteter och förtjänster, men konstaterar att de sammantaget bedöms ha sämre utvecklingsbarhet än de som går vidare till steg två.

Följande tre förslag valdes ut för vidare tävlan i steg två:

PORTAMENTO

MÅTTFULL

PORTALER

PORTAMENTO

Förslaget bedöms vara väl genomarbetat och redovisar ett spänstigt och slankt brospann, som är lätt svängt med ett vridet tak som ger karaktär. Den bågformiga gångbron ger en visuell kontakt mellan förbindelsens start- och målpunkter och kan skapa en spännande rörelse både i stadsrummet och över spårområdet. Här blir rörelsen och transporten huvudnumret. En förlängning söderut antyds i form av ett brospann svängt åt motsatt håll. Förslaget är utformat med hänsyn till den föreliggande stationsplanen, vilket är positivt. Grundläggningen bedöms bli mindre omfattande än i andra förslag, vilket underlättar genomförande och minskar klimatavtrycket.

Sammantaget bedöms förslagets spänstighet och eleganta flöde ha förutsättningar att kunna utvecklas vidare i tävlingens steg två.

Medskick till steg två

Juryn önskar se en utveckling av anslutningsbyggnadens volymer och flöden med bibehållet starkt gestaltungsgrepp. Vägen till hissarna ska vara en del av en hinderfri väg till plattform och bör vara kortast möjliga. Hissarna bör vara väderskyddade. Trapp- och rulltrapploppen bör utvecklas mot mer generösa mått. För glastaken önskas förtydligande om hur drift och underhåll kan genomföras.

Juryn konstaterar att placeringen av bågen öster om kulturminnet avviker från detaljplanen och går in i område "m2" väster om Petterssons hus, där högsta totalhöjd över nollplanet är +13. En sådan lösning behöver prövas i fortsatt process och det är inte säkert att förslaget går att genomföra på det sätt som har föreslagits i steg ett.



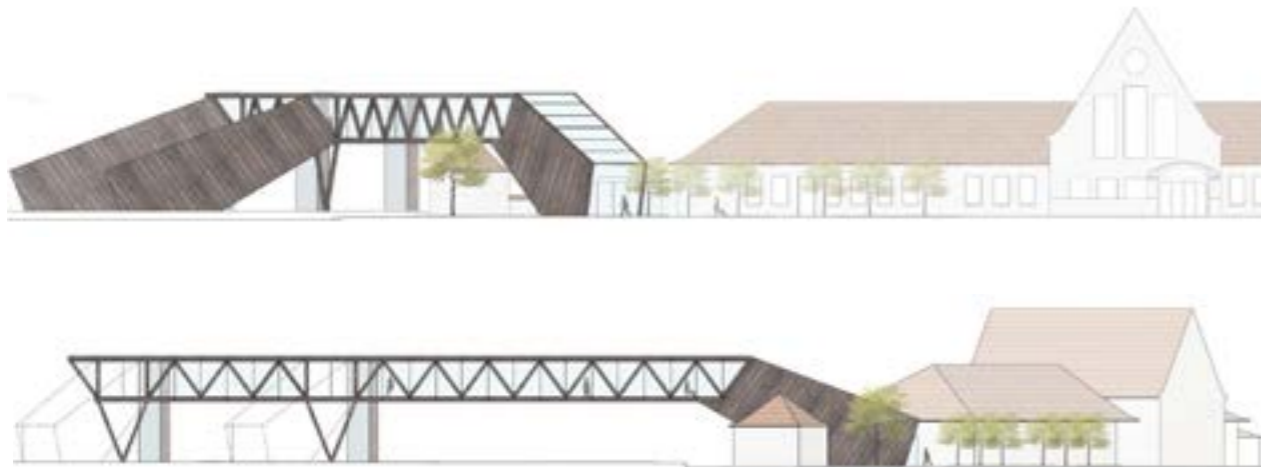
MÅTTFULL

Förslaget visar ett elegant och karaktärsfullt grepp som väcker juryns nyfikenhet. Resenärerna är förslaget tydliga målgrupp. De rör sig genom ett sammanhållet rum, bestående av två olika formelement; anslutningsbyggnader i form av sluttande och slutna rätblocksvolymer, sammanbundna med en kilformig, horisontell och luftig gångbro som kan förlängas söderut i en omvänd kilform. Temat är måttfullhet, med ett litet fotavtryck mot stationshuset. Även grundläggningen bedöms kunna utföras med måttfulla ingrepp. Anslutningsbyggnaden är blygsamt infogad mellan stationshuset och arresten, utan stor inverkan på miljön runt stationsplatsen. Det mörka träet i anslutningsbyggnaden kan harmoniera med berget bakom, och nedgångarna utgör en fin kontrast mot den glasade gångbron och den ljusa stationsbyggnaden. Den bearbetade och piazzaliknande förplatsen har ett vådträd som fint markerar entrén till anläggningen. Inne i stationshuset föreslås Pressbyråns läge ändras för att uppnå en rakare rörelse genom stationen, mot anslutningsbyggnaden. Detta bedöms inte möjligt.

Sammantaget bedöms förslaget ha starka karaktärsdrag som har goda förutsättningar att utvecklas i en positiv riktning i tävlingens andra del.

Medskick till steg två

Juryn önskar i steg två se en förfining av det spännande gestaltningskonceptet, men för att det ska vara genomförbart behöver anslutningsbyggnadens placering anpassas till Pressbyråns befintliga läge i stationsbyggnaden. Lika så behöver det säkerställas att det finns tillräckligt utrymme för resenärflöden kring anslutningsbyggnadens entré. I steg två bör lösningen för bärande konstruktion, brostöd och fundament ses över. Snedbanehiss får föreslås om kravet på reservhiss tillgodoses.



PORTALER

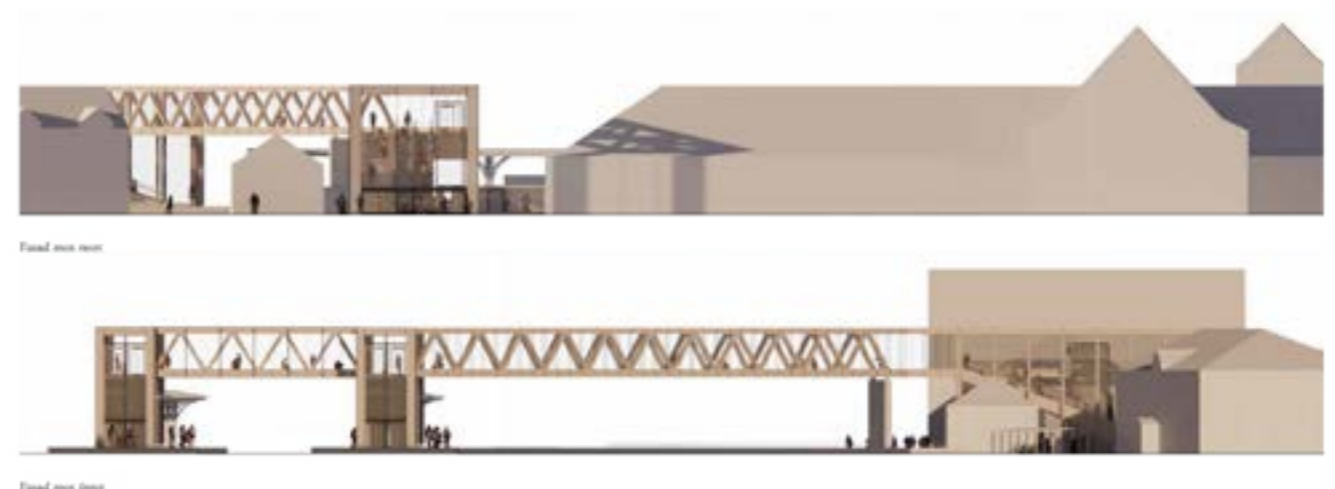
Förslaget visar byggnationer med tydlig karaktär vars kubiska volymer av glas och trä kontrasterar på ett fint sätt mot Zettervalls stationsbyggnad och övriga byggnader på platsen. Huvudidén uppfattas av juryn vara portalerna av glas, vars träfackverkskonstruktion framträder tydligt. Anslutningsbyggnadens resliga och luftiga volym markerar entrén till gångbron. Gångbron har ett glasat och högt fackverk som kan förlängas söderut.

På ett spännande vis går tankarna till en bangårdsarkitektur där relativt enkla konstruktioner präglar helhetsintrycket. Greppet har fördelen att byggnationerna inte konkurrerar med eller försöker efterlikna omgivningen. Förslaget är ensamt om att redovisa en uppskattning av dess klimatpåverkan i form av CO2-avtryck, trots att krav på beräkningar inte ställts i programmet.

Sammantaget bedöms förslaget tydliga och luftiga karaktär intressant att utveckla vidare i tävlingens andra del.

Medskick till steg två

I steg två önskar juryn se en bearbetning av gestaltningen där konceptets funktioner förfinas, möjligtvis genom att fördjupa eller förtydliga analysen bakom konceptet. När det gäller nedgångarnas riktning mot väster konstaterar juryn att det inte är ett krav i tävlingen att nedgångarna vänds ditåt. Nackdelen bedöms vara att föreslagen gångbro blir lång, och att dess vinkel blir skarp i förhållande till stationshuset. Vidare önskar juryn se justeringar i anslutningsbyggnaden med avseende på resenärflöden.



Följande tre förslag gick inte vidare till steg två.

SPÅRVIDDER
HEJ FOLKE
TRÄFLÄTAN

SPÅRVIDDER

FÖRSLAGSSTÄLLARE
MAF, ELU, TENGBOM

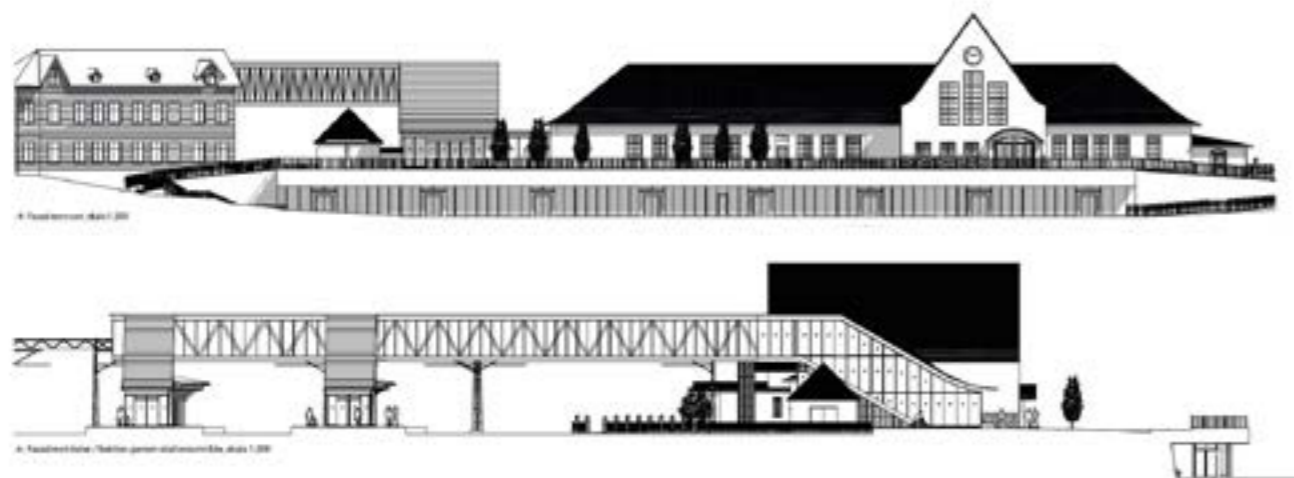
MEDVERKANDE

Arkitekter: Oscar Arnklitt och Henrik Stefansson, MAF Arkitektkontor
Konstruktör: Jesper Niland och Gunnar Littbrand, ELU konsult
Landskapsarkitekt: Sara Vikstrand, Tengbom

Spårvidder visar ett anpassningsbart och habilt förslag som inordnar sig i den befintliga miljön och är utformat med respekt för Zettervalls stationshus. En träfackverksbro vinklas snett över spåren, mellan en anslutningsbyggnad och nedgångar med sluttande och jugendinspirerade utsvängda plåttak, som anspelar på stationshusets siluett. Fasaderna är i glas och keramik och avslutas med granitsocklar mot marken. Förslagsställaren lägger vikt vid att hålla anslutningsbyggnadens takfot lägre än stationshusets. Entrévolymen blir därför inte dominerande mot entréplatsen.

Juryn ser med uppskattning på att former och material har plockats upp från stationshuset, men hade velat se ett ännu tydligare gestaltungsgrepp. Tydliga historiska referenser kräver ett förstklassigt utförande, och det synliga plåtarbetet i taken ses som en sårbar punkt i genomförandet.

Sammantaget bedömer juryn att Spårvidder är ett förslag med potential att bli en välfungerande anläggning, som dock hade vunnit på en starkare grundidé.



HEJ FOLKE

FÖRSLAGSSTÄLLARE

FAHLANDER ARKITEKTER, VERA ARKITEKTER, TBS TIMBER
BRIDGE SPECIALISTS, ELU, FUNKIA

MEDVERKANDE

Arkitekter: Fahlander arkitekter AB genom Mats Fahlander och Erika Vegerfors, samt Vera arkitekter AB genom Tobias Nissen

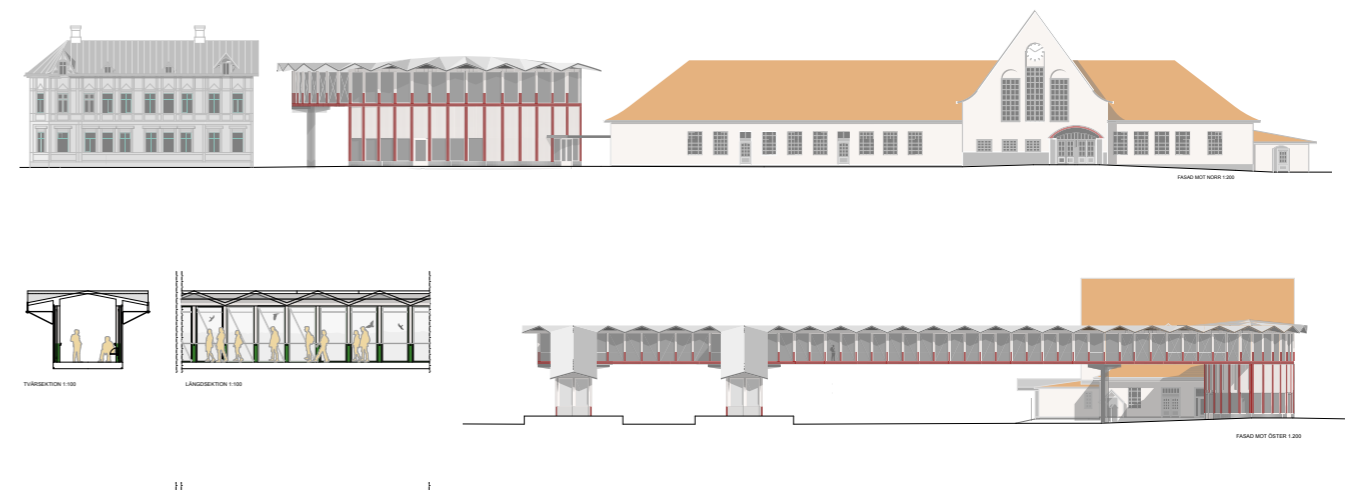
Konstruktörer: TBS Timber Bridge Specialists AB genom Roberto Crocetti, samt ELU genom Markus Steiner, Mats Johansson, Gunnar Littbrand

Landskapsarkitekt: Funka AB genom Johan Krikström

Förslaget har ett annorlunda formspråk och visar en berömvärd ansats att skapa spännande trä- och stålarkitektur. Färgsättningen med inspiration från Törebodatakens röda och stationshusets delvis gröna kulörer uppskattas av juryn. Genom placeringen av bron mellan arresten och Petterssons hus, med en svängd anslutningsbyggnad mot stationshuset, har förslagsställaren sökt skapa ett svepande resenärsflöde. Brons rätvinkliga placering över spåren gör att den har kortast möjliga längd, vilket är positivt ur såväl kostnads- och konstruktions- som hållbarhetsperspektiv. Ett café i anslutningsbyggnaden framhålls som en möjlighet, och för den södervända gården intill arresten föreslås en bearbetad markbeläggning, ett vårdträd och uteservering.

Utvecklingsbarheten för förslaget anses dock svag, då formidén upplevs låst och visuellt splittrande mot omgivande bebyggelse. Förslagets förtjänster väger inte upp intrycket att gestaltningen är något daterad. Även om hanteringen av utemiljön är fin, bedöms ett café i anslutningsbyggnaden konkurrera med stationshuset.

Sammantaget är det juryns bedömning att Hej Folke trots en fin ansats inte kan komma i fråga för steg två.



TRÄFLÄTAN

FÖRSLAGSSTÄLLARE

GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS, AFRY, TYRÈNS,
TM-KONSULT, LIGHT BUREAU

MEDVERKANDE

Arkitekter: Christian Ernst, Camilla Kaaber, Emma Hessner, Klara Dalgaard Reetz, Matteo Compri, Rani Kamel, Thomas Bonde-Hansen, Victor Alexander Pedersen

Konstruktör: Falk Lehwald, Afry

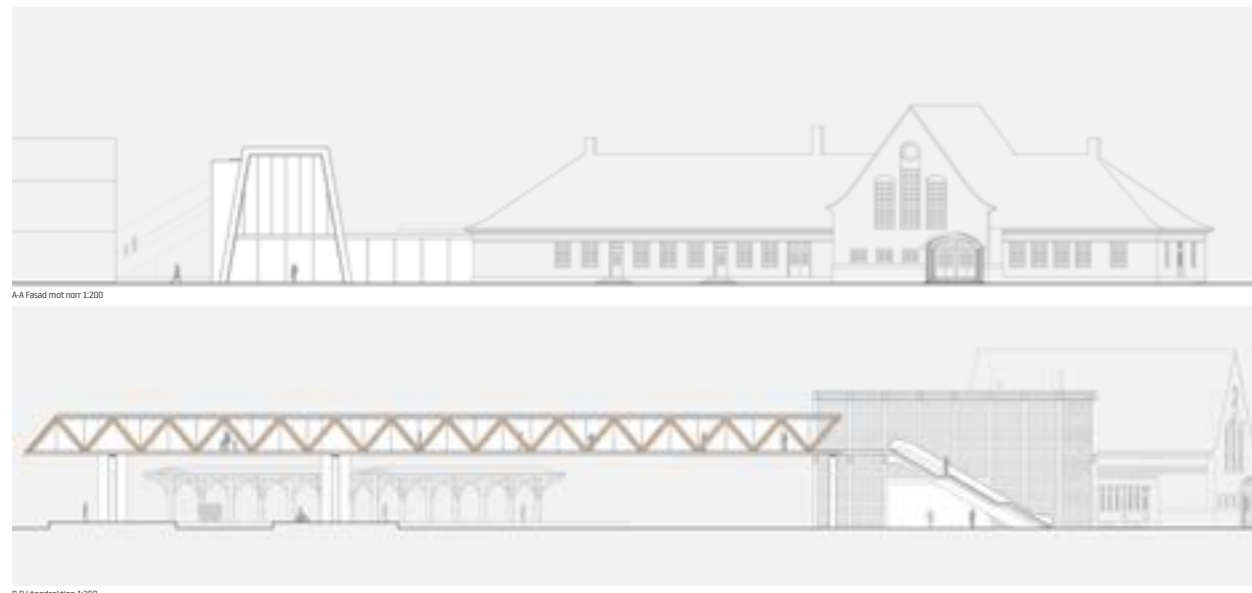
Kulturmiljö: Maria Wall, Tyréns

Miljö, byggbarhet, strygrupp: Simon Stål, Afry

Juryn ser i den linjärt formade Träflätan en bra analys och noterar att gångbrons form, med det mittplacerade huvudbärverket av limträ, kan härledas till Törebodataken. Entrébyggnaden signaleras tydligt norrut med en närmast kyrklig resning, som ser ut att vara utformad med en blinkning mot stationshusets entrésiluett och rymliga stationshall.

Förslaget väcker intresse och visar en fin tanke om hur trä och stål tillsammans kan skapa ett arkitektoniskt uttryck, men dessvärre innehåller det orealistiska delar. Arresten flyttas utan åthävor till en annan plats inom stationsområdet, vilket inte är görbart på grund av statusen som kulturminne. Konstruktionsprincipen, med mittplacerat bärverk i gångbron, bedöms inte vara välkomnande för resenärer eftersom kravet om fri höjd inte uppnås och fackverket hindrar rörelsen mellan brons två sidor.

Sammantaget är juryns mening att det, trots vissa arkitektoniska kvaliteter i Träflätan, skulle krävas grundläggande ändringar av konceptet för att uppfylla programkraven.



Juryns generella medskick inför steg två

För det fortsatta arbetet ser juryn ett antal frågeställningar som i tillägg till de individuella medskicken är relevanta för alla tre tävlande i steg två. Några identifierade övergripande problemställningar är:

- **Anläggningen ska inte konkurrera med stationshuset.** Flera av förslagen visar generösa sittutrymmen i gångbron. Därför vill juryn påminna om att stationshuset även i framtiden ska erbjuda tågstationens primära väntfunktion. Mindre komplement för sittandet kan dock integreras i gångbron.
- **Väderskydd under plattformstak.** Eftersom gångbron i första hand är avsedd som transportzon bör plattformstaken ha integrerade väderskydd för att underlätta för resande som av olika skäl vill vänta nära tågen. Väderskydden ska ha väggar på tre sidor och sittplatser. Detta är ett tillägg till tävlingsprogrammet.
- **Hissar.** Efter bedömningen av steg ett står det klart att förtydligande behövs om att både hiss och reservhiss ska finnas i alla upp- och nedgångar. Juryn ser att trapphiss, som var möjlig att prova enligt tävlingsprogrammet, inte fungerar. Därför ändras programmet till att trapphissar inte ska föreslås.
- **Förvaltning.** Vissa förvaltningsaspekter som har stor inverkan på arkitekturens uttryck bör belysas i steg två. Exempelvis ska taken på gångbron och på byggnationer nära spår vara utformade så att snö inte kan rasa ned på spåren. Eftersom flera av förslagen redovisar stor andel glas i fasader och tak önskar juryn även se principer för underhåll av dessa.
- **Detaljplan.** Flera förslag har gjort avvikelser från detaljplanen. Portalers förslagsställare har tolkat tävlingsförutsättningarna så att det går att placera en byggnad delvis utanför servitutsområdet, och i Portamento placeras en del av den höga bron i en yta där planen medger lägre byggnadshöjd. Juryn har i bedömningen ansett att avstegen innebär en rimlig tolkning av detaljplanen, och att lösningarna kan prövas i fortsatt process. Samtidigt ska det förtydligas att förutsättningarna för framtida genomförande kan bli mer komplicerade om lösningarna förutsätter planändring.

Juryns generella bedömning i steg två

Jury har med stort engagemang läst in och utvärderat de tre bidragen i tävlingens andra steg med utgångspunkt från bedömningskriterierna, liksom utifrån hur väl medskicken efter steg ett har förvaltats i de fördjupade förslagen. Av de tre förslag som gick vidare till tävlingens andra steg har samtliga i viss mån utvecklats i enlighet med medskicken. Vinnande förslag bedöms vara det som bäst har utvecklats vidare i positiv riktning. De övriga två har emellertid antingen inte utvecklats i den grad som juryn hade önskat, eller utvecklats i en riktning som inte övertygar juryn.

Sammanfattningsvis menar juryn att processen med två tävlingssteg har givit ett lyckat slutresultat, där det vinnande förslaget sammantaget svarar väl mot tävlingens mål och bedömningskriterier.

Arkitektoniskt uttryck i kulturmiljökontexten. Tävlingen har visat att det finns flera möjliga sätt att lösa uppgiften med hög arkitektonisk kvalitet. Samtliga förslag kontrasterar mot den omgivande arkitekturen. Genomgående redovisas företrädesvis modernistiska förslag, mer än traditionella, i bemärkelsen att de är avskalade och renodlade. Förenklat uttryckt menar juryn att ett avskalat formspråk ställer krav på en tillräckligt övertygande och intressant grundidé, medan en traditionell gestaltning behöver motiveras tydligt.

Stadsbild. Jury menar att stadsbildens helhet, med byggnader och vegetation, är ett värde som är överordnat exakta mått och avstånd mellan nya och befintliga byggnader. Studier av äldre planer visar att stationshuset bäddades in grönska. Höga träd och buskar omgav Petterssons hus, som vid tiden låg 2,5 m lägre än idag. En återskapad grön inramning skulle ha potential att, tillsammans med nya byggnadsverk, visuellt läka ihop stadsbilden.

Sundsvall är även en mindre stad, därför bör byggnadsverkens mått och dimensionering anpassas till platsens skala och till de relativt sett begränsade resenärflödena.

Byggnad mer än bro. Jury förväntade sig att förslagsställarna skulle visa mer intresse för själva bron och dess konstruktiva aspekter. Det fanns en förväntan att pröva olika typer av brolösningar, såsom pyloner, bågar eller andra konstruktioner bland förslagen. En fundering är om programmet har styrt de

tävlande mot fackverkslösningar. Slutsatsen blir att de föreslagna fackverkskonstruktionerna i trä sammantaget tycks utgöra den bästa lösningen, givet uppgiftens art och de komplexa förutsättningarna.

Kostnader. Kostnads kalkyl har inte varit del av utvärderingen av förslagen, men en grov uppskattning ger vid handen att samtliga förslag ligger över budget för genomförandet och bedöms likvärdiga därvidlag.

Underlag. Det har funnits oklarheter i ritningsunderlagen beträffande höjdsättning som har delgivits de tävlande. Förslagen har inte förfördelats på grund av detta. Förslagsställarna har gjort ett väl genomfört arbete trots att några underlag innehöll oklarheter.

Juryns beslut i steg två

Efter avslutad bedömning har juryn utsett **PORTAMENTO** till det vinnande bidraget i tävlingen och rekommenderar förslaget att genomföras genom ett fortsatt uppdrag.

Uppgifter om förslagsställare är hämtade från förslagens namnsedlar, vilka bröts först efter avslutad bedömning. De tre förslagen i steg två, samt de sex förslagen i steg ett, kan studeras i sin helhet och laddas ned från Sveriges Arkitekters hemsida.

Sundsvall, 20 december 2022



Anders Vilhelmsson
Projektledare, Trafikverket



Anna Lindell
Landskapsarkitekt, strateg, Trafikverket



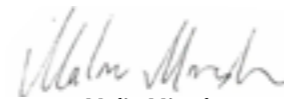
Anders Bolin
Tf Stadsdirektör, Stadsarkitekt,
Sundsvalls kommun



Erland Montgomery
Arkitekt, utsedd av Sveriges Arkitekter



Hans Gillgren
Arkitekt, Gillark Design AB



Malin Mirsch
Arkitekt, utsedd av Sveriges Arkitekter

På följande sidor kan du läsa mer om
de individuella omdömen av de tre
förslagen i steg två



VINNANDE FÖRSLAG: PORTAMENTO

FÖRSLAGSSTÄLLARE

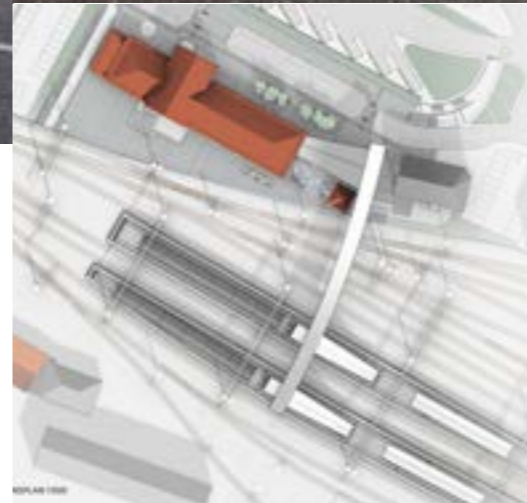
WSP och DISSING + WEITLING

MEDVERKANDE

Arkitekt: Dissing+ Weitling genom Hantian Zhang, arkitekt BA; Jesper Henriksen, arkitekt partner; Kasper Svanberg, arkitekt; Markus Nilssen Kinstad, arkitekt och Morten Winding, arkitekt.

Konstruktör, landskapsarkitekt, antikvarie: WSP Sveriges AB genom landskapsarkitekterna Rebecca Deutsch, Ingun Platell och Nicholas Gulick, samt Annika Eklund Håkansson, brokonstruktör; Johan Eriksson, brokonstruktör; Mari Ferring, bebyggelseantikvarie och Jan Dahlvist, samhällsplanering.

Juryn ser i Portamento ett arkitektoniskt spännande förslag som har goda utvecklingsmöjligheter. Genom ett tydligt fokus på huvuduppgiften – en broförbindelse mellan stationshus och perronger – levererar Portamento en upplevelserik och omsorgsfull gestaltning som lyfter tågresan till och från Sundsvall till en ny nivå. Arkitekturen erbjuder här en lekfull gångbro som inte känns igen från andra stationsanläggningar.



Portamentos utformning sätter resenären i centrum. Den elegant svängda gångbron i limträ och glas med böljande plåttak har rumsliga kvaliteter och ger ett naturligt rörelsemönster och föränderliga perspektiv, både inne i bron och från omgivande stadsrum. Gångbrons framdragna och glasade utkikspalts mot norr ger spännande utblickar mot innerstaden och bebyggelsen i de nya stadsdelarna vid Sundsvallsfjärdens södra strand. Mot söder kan Portamento förlängas i en omvänd bøj i framtiden.

Genomarbetade detaljer och material i anslutningsbyggnaden och på perrongen visar på ett ömsint omhändertagande av resenärerna. Sittmöjligheter finns i nischer mellan gångbrons limträbalkar. I väderskydden och anslutningsbyggnaden återkommer stationshusets gröna kakel som fångar blicken och tillsammans med trät ger en känsla av vänlighet. Perrongtakens enkla och eleganta form ges av dess konstruktion i limträ, och är en blinkning till Töreboda-taken.

Förslagsställarna har fullföljt tävlingsuppgiften genom att poängtera den glasade anslutningsbyggnaden som en koppling mellan stationshuset och gångbron. I linje med medskicket har volymer, flöden och hissplacering utvecklats i positiv riktning. Bron placeras, liksom i steg ett, öster om arresten, medan respektavståndet till Petterssons hus har ökat. Lättheten varmed gångbron framträder med sitt anslag av "bangårdsarkitektur" mellan de två kulturbyggnaderna, bedöms välgörande ur såväl stadsbilda- som kulturmiljöaspekt.

Uppgiften har bearbetats på ett gediget sätt och förslagställarna har kommit långt under de bägge tävlingsperioderna. Med skickligt lösta tekniska krav inger förslaget förtroende och vittnar om kompetens inom brobyggande. Genom materialoptimering hålls anläggningens klimatavtryck nere. Grundläggningen är troligen mindre omfattande än för övriga förslag, och flera delar av anläggningen går att bygga separat för att lyftas på plats, vilket minskar inverkan på tågtrafiken.

Att utveckla i fortsatt projekt

Portamento håller en hög arkitektonisk nivå, men i vissa avseenden kommer förslaget att behöva bearbetas i den fortsatta processen. Tack vare den inlevelsefulla och väl utförda gestaltningsidén anser juryn att förslaget har goda möjligheter att kunna vidareutvecklas. Det starka greppet med dess tre olika beståndsdelar – anslutningsbyggnad, gångbro och nedgångar – ger en flexibilitet för bearbetning med bibehållen arkitektonisk karaktär. Nedan listas juryns medskick till projekteringsarbetet.

- **Relationen mellan anslutningsbyggnaden och gångbron.** Utveckla entrédelen och tydliggör relationen mellan gångbron och anslutningsbyggnaden ytterligare. De två enheterna kan t.ex. särskiljas. Transparensen i anslutningsbyggnaden kan öka samtidigt som mängden glas i bron kan minska så att arresten och bron över spåren blir mer synliga. Alternativt kan fronten mot norr, med anslutningsbyggnad och gångbro, göras än mer enhetlig.
- **Optimera planlösningen i anslutningsbyggnaden.** Utred planlösningen i syfte att göra förslaget nättare genom att optimera måtten och samtidigt begränsa materialåtgången.
- **Frilägg.** Bearbetningen av anslutningsbyggnaden syftar även till att i större grad frilägga Petterssons hus visuellt. Det kan eventuellt ske genom att utkiken, gångbrons avslut mot norr, dras tillbaka något. Avslutets funktion, att tydliggöra och markera gångbron, liksom att erbjuda fina vyer, bedöms vara ett viktigt värde som kan förstärkas i den fortsatta processen.
- **Ett av brostöden** kan flyttas närmare spåren för att förkorta spännvidden.
- **Utred hur brostöden** generellt kan göras mer uttrycksfulla. Betongpelarnas uttryck kan även utvecklas så att gestaltningen hänger ihop med stationshusets materialval.

- **Utemiljön.** Utveckla i samråd med beställare och landskapsarkitekt en väl gestaltad helhet som inbegriper byggnadsverk och landskapsarkitektur; här ingår markbehandling, höjdsättning och utemiljön generellt. Utred möjlighet att anlägga träd framför anslutningsbyggnaden, som ett medel att binda ihop stationsmiljön mer visuellt.
- **Materialens detaljutformning behöver studeras vidare.** Ett noggrant utförande av detaljer och materialmöten är av största vikt i byggskedet.
- **Väderskydden under plattformstaken** behöver omformas så att trånga hörn inte uppstår.
- **Relationen mellan öppet och slutet.** Undersök om mängden glas kan minskas för att minska klimatavtryck och krav på underhåll.





MÅTTFULL

FÖRSLAGSSTÄLLARE

RUNDQUIST ARKITEKTER, DEGREE OF FREEDOM,
REICHMANN ANTIKVARIER, NIVÅ LANDSKAPSARKITEK-
TUR, BLACK LJUSDESIGN

MEDVERKANDE

Arkitekt: Rundquist arkitekter AB genom Henrik Rundquist, arkitekt SAR/MSA; Camilla Nordquist, arkitekt SAR/MSA; Zakarias Samad, arkitekt MSA; Diane Corruble, arkitekt SAR/MSA.

Konstruktör: Degree of Freedom AS genom Gaute Mo, civilingenjör; Mario Rando, civilingenjör

Antikvarie: Claes Reichmann, byggnadsantikvarie

Landskapsarkitekt: Åsa Drougge, landskapsarkitekt LAR/MSA

Ljusdesigner: Alexander Cederroth, landskapsarkitekt MSA, ljusdesigner;
Sebastian Sundlöf, ljusdesigner/byggnadsingenjör

Måttfull visar efter vidareutvecklingen fortsatt en mycket stark formidé, som baseras på gångbrons och anslutningsbyggnadens uppglasade och räta linje. De slutna träpanelklädda nedgångarna, som förbinder bron med plattformarna utgör också kärnan i förslaget. Att anslutningsbyggnadens entré landar i en låg volym, där människor rör sig på stationsplatsen, är ett respektfullt grepp i relation till stationshuset.

Tillsammans med en omsorgsfull markbehandling och ett vårdträd i en rundel med sittkant, gör entrén en inbjudande gest mot resecentrum. Gångbrons och anslutningsbyggnadens kilform har vänts i steg två. I stället för att kilens breda parti placeras över plattformarna, som i steg ett, har kilen nu sin smala del över plattformarna och den breda delen vänds mot norr. Stationsplatsen nätta fotavtryck har därmed blivit kraftigare, och ytorna mellan nya och befintliga byggnadsverk har följaktligen minskat, vilket är olyckligt. Det befintliga plattformstaket har också skjutits längre norrut än vad som har bedömts som möjlig avvikelse från byggnadsminnets skyddsbestämmelser.

Måttfulls koncept har samtidigt vidareutvecklats i enlighet med juryns medskick. Anslutningen till stationshuset är anpassad efter Pressbyråns befintliga läge, och utrymmena för resenärflöden har blivit mer generösa i och omkring entrén. Träet i nedgångarnas panel och i gångbrons limträfackverk utstrålar värme, och har fördelar ur hållbarhetssynpunkt men juryn saknar den mörka tonen från steg ett. Trämaterialet återkommer även i perrongtaken, som blir ett intressant tillskott, helt i trä och med sidoställda pelare. Under taken finns möjlighet till inglasning. När det gäller möjligheten att förlänga gångbron söderut i framtiden ser juryn en utmaning i att ansluta förlängningen till nedgångarnas fackverkskonstruktion.

Snedbanehissarna möjliggör anslutningsbyggnadens linjering med gångbron, och får enligt tävlingsprogrammet föreslås. Juryn hade dock önskat en tydligare konsekvensanalys av lösningen. Glastaken, som återfinns i anslutningsbyggnaderna, bedöms inte möjliga här, med avseende på underhåll i järnvägsmiljö.

Sammantaget bedömer juryn att Måttfull har arkitektoniska kvaliteter och visar på omsorg om resenären i en varm och inbjudande miljö. Små marginaler i mellanrummen mellan nya och befintliga volymer anses dock ge sämre förutsättningar för framtida bearbetningar. Juryn ser även en obalans i anslaget, med ett förhållandevis nätt grepp mot norr, medan intrycket blir betydligt mer massivt mot öster och väster, i och med nedgångarnas slutna sidor.





PORTALER

FÖRSLAGSSTÄLLARE

**SJÖGREN ARKITEKTER, RAMBÖLL GÖTEBORG,
GORA ART & LANDSCAPE**

MEDVERKANDE

Arkitekt: Sjögren Arkitekter AB genom Sven Magnus Sjögren, ansvarig arkitekt; Anders Malmberg, handläggande arkitekt; Linnea Schulz, medverkande arkitekt

Konstruktör, landskapsarkitekt: Ramböll Göteborg genom Henrik Undeland, landskapsarkitekt; Niklas Johansson, statiker byggnad; Thomas Appelgren, statiker bro

Landskapsarkitekt/konstnär: Gora Art & Landscape genom Monika Gora, landskapsarkitekt/konstnär

Liksom i steg ett visar Portaler konsekventa och gedigna trä- och glaskonstruktioner som kontrasterar mot stationshuset och övriga byggnader på platser. Förslaget har ett starkt och renodlat anslag där enkla grundvolymerna, som utgörs av rätblockformade nedgångar och anslutningsbyggnad, förbinds av en glasad träfackverksbro. Volymerna ses dock av juryn som väl tilltagna i förhållande till befintlig bebyggelse.

Eftersom anslutningsbyggnadens höjd ges av fackverksbrons överkant, blir byggnadshöjden högre än Petterssons hus. Juryn menar att det är en onödigt stor volym, som även innebär ökad materialåtgång. Stödplacering 3 meter från spårmittpunkt är tveksamt ur byggbarhetssynpunkt.

Värme och omsorg finns emellertid även i förslaget. Träet i anslutningsvolymernas och gångbrons limträfackverk utstrålar vänlighet, och har fördelar ur hållbarhetssynpunkt.

Trämaterialet återkommer även i perrongtaken i limträ, som därmed binds ihop med övriga föreslagna byggnadsverk och har centriskt placerade pelare med möjlighet att integrera installationer. Under taken visas en princip för glasade väderskydd som orienterats i två riktningar. Juryn konstaterar att det är möjligt att förlänga gångbron söderut i framtiden även om antydning till förlängningen inte visas i förslaget.

Portaler har till viss grad vidareutvecklats i enlighet med juryns medskick. Vändningen av nedgångarna mot öster i stället för mot väster ger en kortare bro med mindre skarp vinkel vilket är mycket positivt. Anslutningsbyggnadens mått, disposition och markanslutning har justerats enligt medskicket, men juryns tvekan kvarstår om resenärsflödena som upplevs något knixiga i och utanför entrén. Strutformer som uppkommer i mötet mellan gångbron och rätblocken uppfattas strida mot det i övrigt renodlade konceptet.

Sammantaget bedömer juryn att Portaler har karaktär och delar som visar på omsorg om resenären, men att förslaget har sämre utvecklingsbarhet då det bygger på de stora volymerna och träfackverket.



Juryns tack!

Juryn riktar ett varmt tack till alla team som har deltagit. Det stora engagemang och arbete som lagts ner av teamen har utgjort ett betydelsefullt underlag för juryns sakkunniga utvärdering och har givit arrangören ovärderlig kunskap inför fortsatt process.



