

TÄVLINGSPROGRAM - IDÉTÄVLING
Stationsområde
Södra Munksjön - Jönköping





Översiktskarta som visar tävlingsområdets läge i Jönköping. Karta från Jönköpings kommun.



Innehåll

Inbjudan och syfte	4
Stadens utveckling - vision och strategier	5
Tävlingsuppgiften	7
Förutsättningar	9
Tävlingstekniska bestämmelser	18
Bilaga - PM Tekniska krav för höghastighetsstation i Jönköping	21



Inbjudan och syfte

Jönköpings kommun, genom Södra Munksjön Utvecklings AB, bjuder efter prekvalificering in fyra utvalda team till en idetävling avseende ett framtida stationsområde för en höghastighetsjärnväg söder om Munksjön.

Tävlingen syftar till att visualisera idéer, tänkbart innehåll och möjlig utformning av ett nytt stationsområde söder om Munksjön. Samtidigt syftar den till att visa hur stationsområdet kan inordnas i den planerade utbyggnaden av Södra Munksjöområdet som helhet.

Tävlingen genomförs i samarbete med Sveriges Arkitekter och Trafikverket. Föreliggande program med tillhörande bilagor beskriver förutsättningarna för tävlingen.

I enlighet med kraven i Offentlighets- och Sekretesslagen (OSL) kommer tävlande företag/team inte att offentliggöras förrän tävlingen har avslutats och juryn utsett en vinnare.



Stadens utveckling - vision och strategier

Stadskärnan ska bli Skandinaviens mest attraktiva i sin storlek

Jönköping har en positiv utveckling som regioncentrum. Befolkningen har de senaste tio åren vuxit med ca en procent per år, vilket är i linje med kommunens ambitioner. Arbetet med att utveckla staden och kommunen utgår från ett antal tydliga visioner och strategier.

För den regionala kärnan har kommunfullmäktige 2008 antagit *Jönköping – staden och sjöarna, stadsbyggnadsvision 2.0*. Målet är att Jönköpings stadskärna ska bli Skandinaviens mest attraktiva i sin storlek. En grundläggande utgångspunkt för visionen är kopplingen mellan ekonomisk utveckling och urbanisering. Det är den regionala attraktiviteten som i stor utsträckning är grunden för den ekonomiska utvecklingen. Genom att skapa en attraktiv och tillgänglig stad stärks den regionala konkurrenskraften. För att attrahera människor krävs närhet och mångfald. Staden upplevs genom de offentliga rummen: gator, torg och andra allmänna platser. De offentliga kommunikationerna är viktiga, både inom staden men också för att öka tillgängligheten från ett allt större omland.

När de planerade höghastighetsbanorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö är genomförda kommer staden att utgöra en viktig knutpunkt i stråken mellan Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Helsingborg/Malmö. Inom en radie av 35 mil bor 80 % av Sveriges befolkning. Det skapar förutsättningar att ytterligare stärka Jönköpings position som dynamisk industri- och småföretagarregion och samtidigt breddas med betoning på kunskapsintensiva företag.



Området Atollen vid Munksjöns norra del. Byggt mellan 2011 och 2015. Bild från Jönköpings kommun.



Bauers brygga (färdigbyggd 2010) vid Munksjöns norra del med utsikt över Munksjöbron. Bild från Jönköpings kommun.



Högskolan i Jönköping (färdigbyggd 1997) vid Munksjöns nordvästra del. Bild från Jönköpings kommun.



Kulturhuset Spira (färdigbyggd 2011) vid Munksjöns nordöstra del. Bild från Jönköpings kommun.

En ny station ska stärka stadens attraktionskraft

År 2009 tog berörda regioner tillsammans med Banverket fram *Förstudie för Götalandsbanan delen Linköping-Borås*. Förstudien antogs av Banverket i mars 2010. Den så kallade stadspassagen genom Jönköping studerades särskilt i samverkan mellan Banverket och Jönköpings kommun. Läget söder om Munksjön visade sig ha de samlade bästa förutsättningarna för att skapa en gynnsam utveckling av staden och regionen. Kommunfullmäktige ställde sig också genom ett beslut 2010 bakom en station i detta läge.

Höghastighetsbanorna ska, med ett nytt, gemensamt stationsläge söder om Munksjön, bidra till en attraktiv och hållbar regionförstoring. Den nya stationen och intilliggande områden ska utformas så att social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet främjas och stadens attraktionskraft ökas. Innehåll och utformning ska säkerställa att områdets regionalekonomiska potential utnyttjas fullt ut. Det handlar om mångfald i utbud, attraktiva stadsrum och goda lokala transporter. Utformningen av stationen och stationsområdet ska bidra till att knyta samman stadens olika delar. Samtidigt

ska stationsområdet och angränsande kvarter ge ett rikt utbud av handel, service, arbetsplatser och bostäder.

I november 2012 antog kommunfullmäktige *Ramprogram för Södra Munksjön*. Här ska en stor del av Jönköpings tillväxt ske de närmaste årtiondena. Området, som är cirka 300 hektar stort, bedöms komma att innehålla bostäder för 12-14 000 invånare, 11 500 arbetsplatser samt ca 450 000 m² i form av kommersiella ytor. Ramprogrammet ger en helhetsbild av området baserad på den ovan nämnda Stadsbyggnadsvisionen 2.0 och visar hur staden kan utvecklas med en höghastighetsstation söder om Munksjön.

Det tidigare Banverket har tillsammans med Jönköpings kommun genomfört en spårprojektering inom ramprogramsområdet. I denna studie förordades ett upphöjt stationsläge från såväl stadsmiljö- som spårgeometrisk synpunkt. Det nya stationsområdet kommer därmed att prägla Jönköpings framtida stadsbild. Stationen kommer, rätt utformad, att kunna bli ett uppskattat landmärke för staden och bidra till att stärka såväl innerstaden som regionen i sin helhet. Den nu aktuella idetävlingen är ett led i att omsätta stadens visioner och strategier i handling.



Visionsbild över Södra Munksjön. Bild från Södra Munksjön Utvecklings AB.

Tävlingsuppgiften

Beskrivning av tävlingsuppgiften.

Tävlingen är en idétävling. De tävlande ska föreslå innehåll i och utformning av ett nytt stationsområde med station och den närmast angränsande bebyggelsen. Ambitionen är att staden ska växa med en god och spännande arkitektur som ger mångfald och variation i volymer och uttryck. Stor vikt ska läggas vid att utforma stationsområdet och stationen så att det skapas ett attraktivt möte mellan den storskaliga konstruktion, som en höghastighetsbana på viadukt utgör, och den täta och omväxlande stadsmiljö som avses skapas i övriga delar av stadsdelen. Särskilt viktigt är hur området under brokonstruktionen utnyttjas och utformas.

Tävlingsförslagen ska:

- ge förslag på utformning av stationsområdet och stationen så att dessa kommer att utgöra integrerade

delar av Södra Munksjön och den växande innerstaden samtidigt som platsens betydelse i staden och regionen blir attraktiv och tydlig.

- ge förslag på utformning av viadukten inklusive placering av järnvägsspår och perronger, samt även hur underliggande ytor ska användas och utformas.
- ge förslag på utformning av mötet med angränsande bebyggelse inom Skeppsbron, särskilt den centrala delen med två högre byggnader och mellanliggande stadsrum.
- redovisa logistik och flöden till/från stationsbyggnaden och inom området av gående, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik.
- redovisa innehåll av service, handel och kultur, där stadsbebyggelsen har en inriktning mot möten, kontor, forskning och utbildning.



Visionsbild över höghastighetsbanan i Södra Munksjön. Bild från Södra Munksjön Utvecklings AB

Tävlingsområdet

Tävlingsområdet omfattar stationsområdet och angränsande områden enligt den redovisade avgränsningen på vidstående karta (se nedan). Avsikten är att få till stånd en attraktiv stadsmiljö genom att arbeta med ett helhetsperspektiv på bebyggelse, anläggningar, gaturum och andra stråk och

platser. I den centrala delen omfattar området även ett par kvarter inom Skeppsbron med mellanliggande gaturum och torgyta. Utformningen av denna del kommer att få stor betydelse för upplevelsen av mötet mellan den växande innerstaden och den framtida stationen.



Tävlingsområdet är utmarkerat i rött. Illustration från Jönköpings kommun.

Förutsättningar

Ramprogram för Södra Munksjön (2012)

Förutsättningarna för utvecklingen av Södra Munksjön, där det nu aktuella stationsområdet ingår, är väl utredda. Genom *Ramprogram för Södra Munksjön*, som antogs av kommunfullmäktige 2012, finns kommunens ambitioner och krav på den kommande stadsutvecklingen dokumenterade. Ramprogrammet är en precisering av den tidigare nämnda stadsbyggnadsvisionen. Redan inledningsvis i detta tävlingsprogram sammanfattas en del av de överordnade budskapen i visionen och ramprogrammet (se s. 5-6).

Innehållet i ramprogrammet är viktiga förutsättningar för idetävlingen. I det följande ges några förtydliganden av vad som framhålls i ramprogrammet.

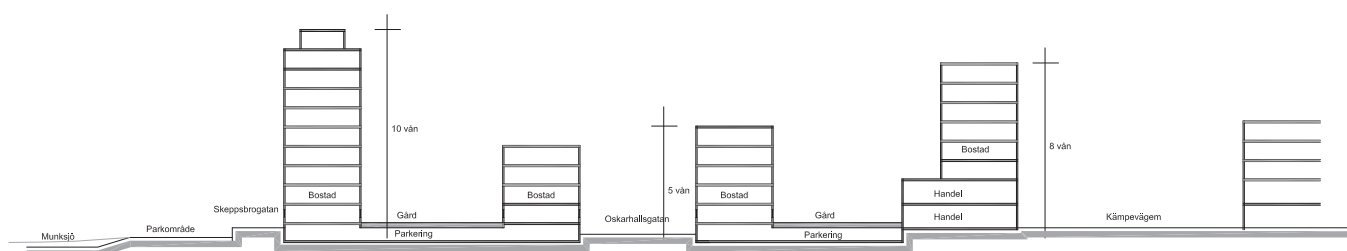
- Stationsbyggnaden kan utformas som en märkesbyggnad som utvecklar stadsdelens identitet och stödjer bilden av Jönköping som en betydande stad i Sverige och Norden.
- Spåren och stationen ska uppföras i ett upphöjt läge för bästa stadsmiljö och spårgeometri. Det tillåter en sammanhängande stadsutveckling på båda sidor om spåren.
- Genom flera entréer till station och perronger ska gångavstånden till olika målpunkter kortas.
- Stationsområdet ska utformas som en regional och nationell mötesplats med ett blandat funktionsinnehåll.

Exploateringsgraden ska vara hög (e 4,0).

- Gatorna ska utformas så att de möjliggör trafik för en attraktiv stad. Nya Kämpevägen ska, liksom den nordsydliga gatan söder om området, utgöra urbana huvudstråk.
- De urbana huvudstråken ska ge god tillgänglighet för alla trafikslag samtidigt som de är centrala för stadslivet. Generösa trottoarer, cykelvägar, alléträd och kollektivtrafikkörfält ska finnas. Stråken ska vara förberedda för spårvagnstrafik.
- Den lokala kollektivtrafiken ska knytas nära perrongerna för att underlätta byten i det vardagliga resandet. Målet är ett enkelt och effektivt resande som främjar kollektivtrafiken och som skapar närhet till stadskärnan och andra stadsdelar.

Ramprogrammet lägger fast tio gestaltungsprinciper för utformningen inom stadsdelen. Här talas om blandstad, mångfald och variation i volymer och uttryck, levande botten våningar, tillgängliga entréer mm. Dessa principer ska ligga till grund för tävlingsförslagen.

Utöver vad som redovisats här hänvisas till relevanta avsnitt i ramprogrammet. Det bör noteras att i de detaljplanarbeten som har utförts sedan ramprogrammet antogs, har vissa avsteg gjorts från detta baserat på fördjupad kunskap om planeringsförutsättningarna, nya bedömningar om lämplig exploateringsgrad mm.



Nord-sydlig sektion genom byggnader och huvudgator på Skeppsbron. Illustration från Detaljplan för Örlogsmannen 4 och Östen 2 m fl, samrådshandling 2016-01-12.

Detaljplan för Skeppsbron, samrådsförslag (2016)

En detaljplan upprättas för närvarande för det angränsande området Skeppsbron: *Detaljplan för Örlogsmannen 4 och Östen 2 m fl, samrådshandling 2016-01-12*. Förslaget, som upprättats med stöd av ramprogrammet och nu är på samråd, utgör en viktig förutsättning för utformningen av tävlingsförslagen.

I samrådsförslaget framhålls:

- Skeppsbron kommer genom den nu aktuella planläggningen att ändra karaktär från industriområde till tät innerstadsmiljö med ett stort antal människor som bor och arbetar i eller besöker området.
- Utformningen bygger på antagandet att en station för höghastighetståg kommer att byggas omedelbart söder om nya Kämpevägen och öppnas för trafik 2032. Det innebär möjligheter för etablering av verksamheter som kan dra nytta av korta resor till såväl Malmö/Köpenhamn som Stockholm och Göteborg.
- Nya Kämpevägen ges karaktären av innerstadsgata med viss genomfartstrafik i låg hastighet, kollektivtrafik med femminuterstrafik i form av stombussar, trådbussar eller

spårvagn, generösa gångbanor med butiker, servering, kontor mm i markplan. Bebyggelsen tillåts upp till åtta våningar för att skärma av bebyggelsen norr därom från trafikbuller och harmonisera med nya Kämpevägens föreslagna bredd på 37-40,5 meter.

- Tallahovsesplanaden planeras som ett i det närmaste bilfritt, långsmalt torg som förbinder den framtida stationsbyggnaden med Munksjön. Torget är tänkt att kantas av butiker och serveringar i de två första våningarna med bostäder i våning 3-8.
- I korsningen mellan Tallahovsesplanaden och Kämpevägen finns motiv för ett par höga hus som markerar platsen för Jönköpings framtida port mot världen och samtidigt utgör en orienteringspunkt för en av stadens viktigaste knutpunkter för lokal och regional kollektivtrafik. Höghusen blir utsatta för buller från motorvägen E4 och den kommande järnvägstrafiken. Husens utformning måste ta hänsyn till bullersituationen för att möjliggöra bostäder som en del av innehållet.
- Utbyggnaden förutsätts ske från väster med en första detaljplaneetapp omfattande tolv kvarter fram till Tallahovsesplanaden i den centrala delen av området.

Utöver vad som framhålls här ovan hänvisas till samrådsförslaget.



Vy över Tallahovsesplananden. Bild från Södra Munksjön Utvecklings AB.

Höghastighetsjärnvägen och stationsområdet

Jönköpings kommun har fått ett förhandlingsbud från staten om en framtida utformning av de båda höghastighetsbanor som ska passera genom kommunen. Denna förhandling kommer inte att vara avslutad förrän under 2017. Det finns därför en osäkerhet i hur de slutliga kraven på en station kommer att se ut. För att få en bred belysning av vad som kan komma att krävas av ett stationsområde ska idetävlingen baseras på följande krav.

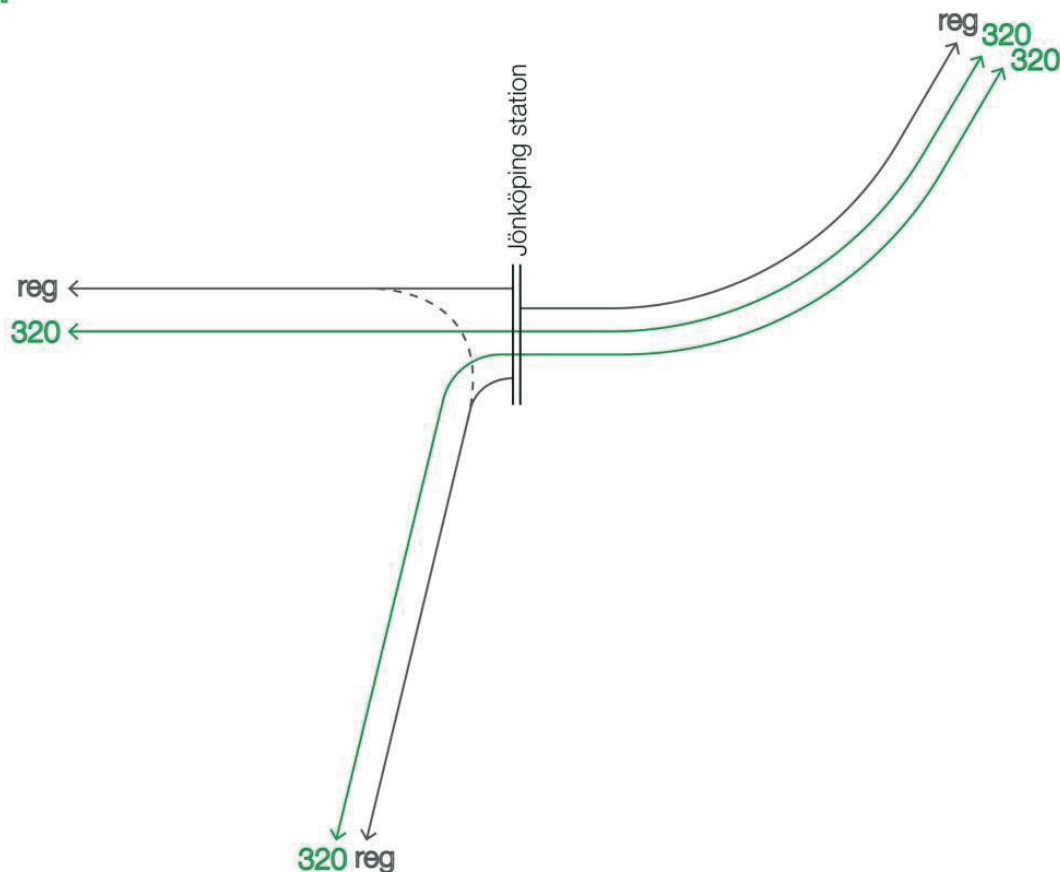
För höghastighetsjärnvägar och stationer som tjänar dessa banor finns specifika dimensioneringskrav, dels på övergripande nivå och dels en teknisk systemstandard. En

nyligen presenterad översiktlig principstudie från Trafikverket, *Översiktlig design och systemlösning, Höghastighetsjärnväg Linköping-Borås (2015)*, redovisar alternativa lösningar som berör stationsområdet i Jönköping. I en bilaga till föreliggande tävlingsprogram, *PM Tekniska krav för höghastighetsstation i Jönköping*, preciseras de tekniska krav som bedöms kunna bli aktuella för en ny station och tillhörande funktioner.

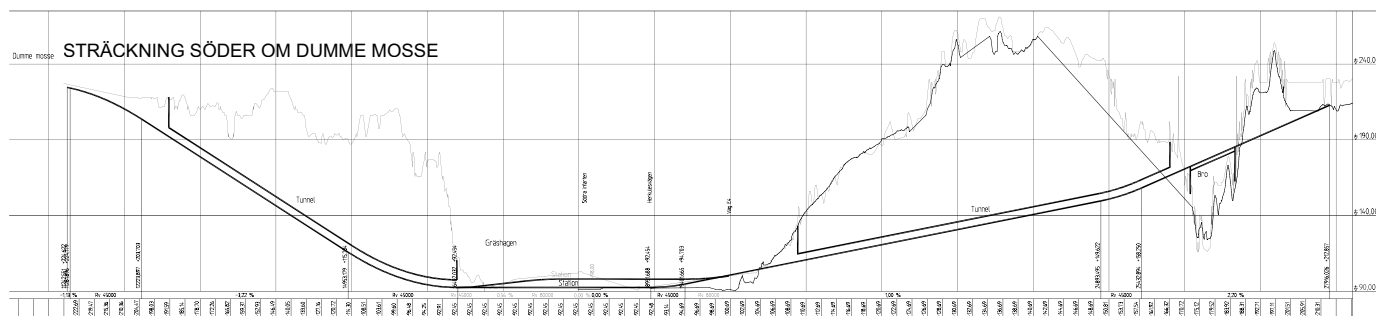
Den ovan nämnda principstudien redovisar ett antal olika tänkbara korridorer för järnvägssträckningen med olika stationsplaceringar. Idetävlingen ska baseras på alternativ (J4), dvs. en station där både banan Stockholm-Göteborg (Göteborgsbanan) och Stockholm-Malmö passerar den nya stationen (enligt i principstudien benämnd kopplingspunkt 3, Kp3, se figur 1 nedan).

TRAFIKERING

Kp3.



Figur 1: Principer för trafikupplägg med Kp3. Höghastighetståg Stockholm-Göteborg såväl som Stockholm Malmö (grön linje) gör uppehåll i Jönköping. Regionaltåg kan trafikera de tre olika riktningarna (svart linje). Illustration från Trafikverket.



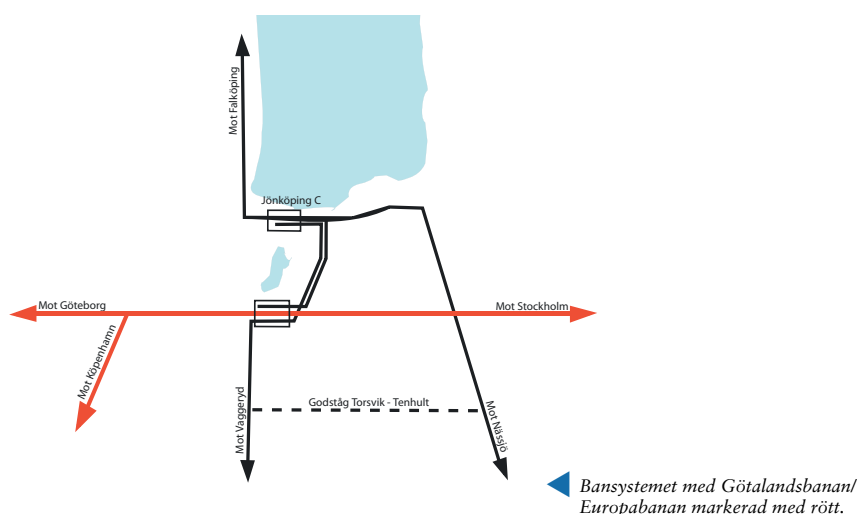
Figur 2: Höjd- och längdprofil enligt Förstudie Götalandsbanan, Linköping-Borås, Underlagsrapport 5:5 (2009), Trafikverket.

Stationen ska placeras på en viadukt bl.a. för att kunna passera befintlig infrastruktur, inklusive den nationella motorvägen E4. Banan kommer därmed att gå i en tunnel österifrån. Väster om stationen kommer banan troligtvis också att gå i tunnel. Höjd- och längdprofiler finns (se figur 2 ovan), liksom principlösningar för anslutningar till befintliga banor (se figur 3 nedan), redovisade i *Förstudie Götalandsbanan, Linköping-Borås, Underlagsrapport 5:5 (2009)*.

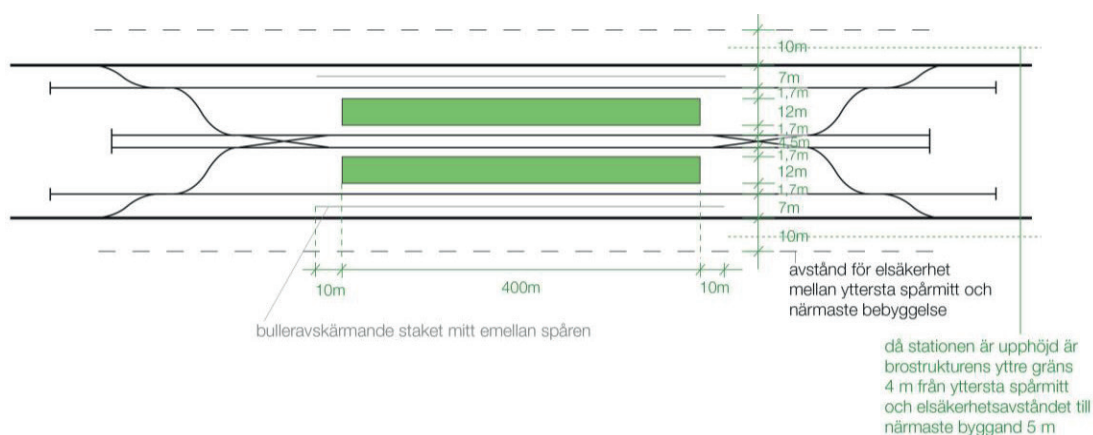
Den översiktliga principstudien från Trafikverket redovisar fyra alternativa utformningar för höghastighetsstationer, varav principutformning 1 (se figur 4 på nästa sida) är

relevant för Jönköping (se även bilagda *PM Tekniska krav för höghastighetsstation i Jönköping*). Härutöver tillkommer erforderligt utrymme för anslutning av befintliga regionala banor (Vaggeryds- respektive Jönköpingsbanan).

Den nuvarande stationen vid Vättern, Jönköping C, är tänkt att behållas för den regionala pendling som sker på Jönköpings- respektive Vaggerydsbanan. Den är en viktig start- och målpunkt med hänsyn till det stora antal arbets- och studieplatser samt boende som finns i den befintliga stadskärnan. Möjligheterna att ansluta dessa båda banor till en ny station för höghastighetståg har studerats tidigare. I *Idéutredning stationsområde söder om Munksjön (2009)*



Figur 3: Principlösningar för att ansluta befintliga banor till en ny station för höghastighetstågen, se mer preciserade krav i bilagda PM, sid 21 och framåt. Illustration från Trafikverket.

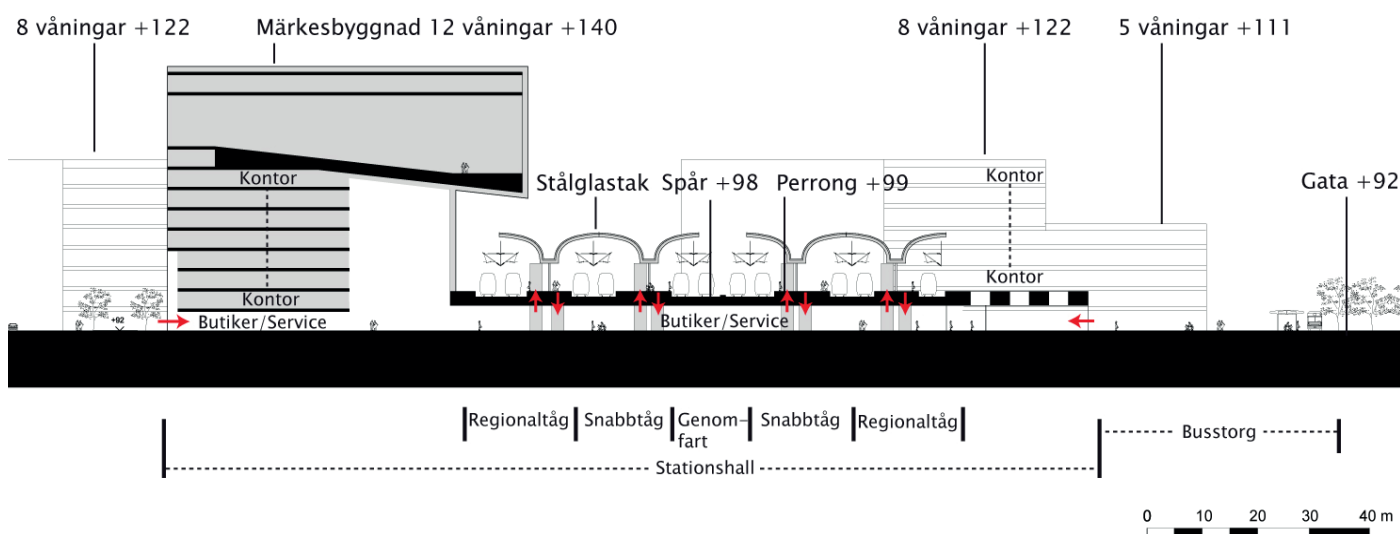


Figur 4: Principutformning för sexspårig station där passerande tåg går på yttersta spåren. Anslutning av Vaggeryds- och Jönköpingsbanan kräver ytterligare spår. Illustration från Trafikverket.

redovisas anslutningar för dessa spår till perronger söder respektive norr om perrongerna för höghastighetstågen (se figur 5 nedan). I den studien utgick man dock från att genomgångsspåren för höghastighetstågen låg centralt, vilket inte längre är aktuellt. Det ingår i tävlingsuppgiften att föreslå en lämplig utformning av stationen med spår och perronger för höghastighetståg (320 km/h), storregionala snabbtåg (250 km/h) samt regionala tåg på Vaggeryds- och Jönköpingsbanorna. Lösningen kan vara i ett eller flera plan, dock inte med spår i marknivå. För att medge en ändamålsenlig användning av markområdena under viadukten ska den fria höjden vara minst 6 m.

Trafiksystemet planeras troligen för att regionala höghastighetståg vänder i Jönköping, vilket kan innebära behov av depå för uppställning och service av fordon. Tävlingsförslagen behöver dock inte redovisa några lösningar i dessa avseenden.

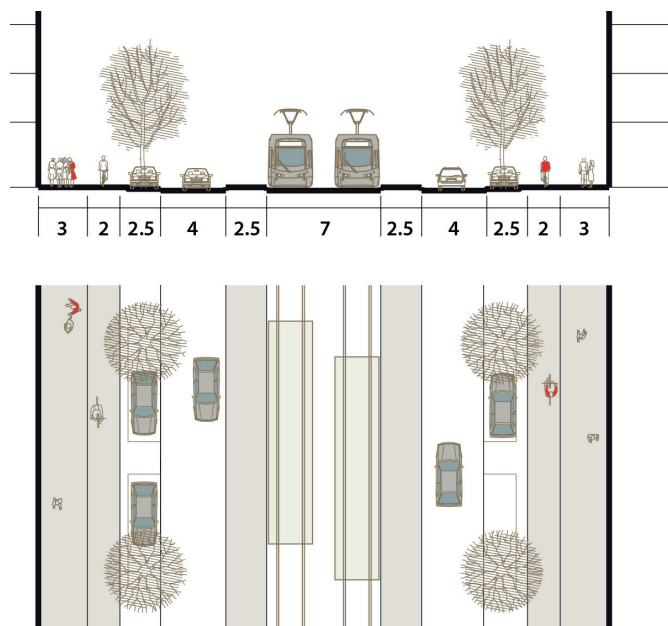
Trafikverket har tagit fram en bok som ett led i kunskapsutvecklingen kring planering och utformning av stationer: Stationshandbok, Trafikverket (2013). I denna bok ges råd och synpunkter som kan vara ett stöd vid den närmare utformningen av tävlingsförslagen.



Figur 5: Sektion genom stationshall. Illustration från Idéutredning stationsområde söder om Munksjön (2009), Jönköpings kommun.

Lokal gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik

Den framtida stationen kommer att utgöra ett viktigt nav i stadens framtida transportsystem. Det är därför viktigt att området utformas med stor omsorg om alla de trafikflöden som ska passera området. För kommunen finns en strategi för ett hållbart trafiksystem: Kommunikationsstrategi, *Åtgärder för ett hållbart trafiksystem (2012)*. Det tar ett samlat grepp på transportsystemet i den centrala delen av Jönköping, där målsättningen är att resbehoven inom, till och



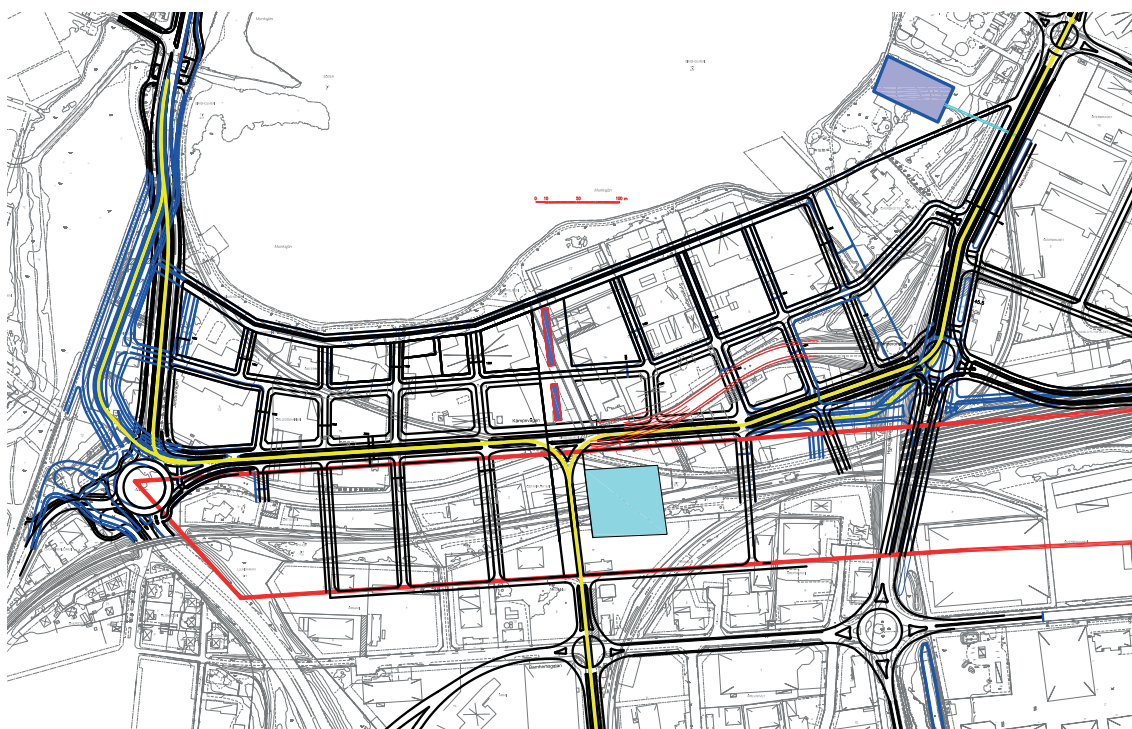
Tidigare studie av hur den nya Kämpevägen kan utformas som urbant huvudstråk. En uppdatering kommer att presenteras vid startmötena. Illustration från Ramprogram för Södra Munksjön.

från den centrala delen av staden i mycket större utsträckning än idag ska ske till fots, med cykel och kollektivtrafik. De hållbara färdmedlen ska öka sin konkurrenskraft gentemot bilen.

Visionen för år 2020 är att cykeln ska vara huvudtransportmedel i stadens centrala delar. För längre resor inom stadsområdet går spårvagnar med hög turtäthet och hög kapacitet. Stadens gator ska vara platser där människor rör sig och där det känns tryggt. Cykelvägar och promenadstråk ska skapa en sammanhängande stad, kontinuerligt omgiven av bebyggelse. Gatorna ska utformas på de oskyddade trafikanternas villkor.

Antalet på- och avstigande vid en framtida höghastighetsstation har beräknats till ca 20 000 personer per dag. Den nya stationen ska vara lätt tillgänglig med kollektivtrafik. Ett par stombusslinjer ska trafikera under stationen. Båda linjerna ska vara förberedda för framtida spårvagnstrafik. Omstigning mellan nationell, interregional, regional och lokal kollektivtrafik ska underlättas.

Det framtida spårvägssystemet ska dimensioneras för 24 avgångar per timma från två plattformar under höghastighetsjärnvägen i direkt anslutning till stationen (en i vardera riktningen). Dessutom ska finnas separata bussplattformar. Kämpevägen planeras trafikeras med buss med 24 avgångar per timma. Hållplatser ska anordnas i direkt



Den framtida spårvagnstrafiken är planerad som två linjer som båda trafikerar Industrigatan och stationen. De delar på sig i Kämpevägen och går väster respektive österut. Illustration från Jönköpings kommun.

anslutning till platsen mellan Tallahovsesplanaden och den framtida stationsbyggnaden. I anslutning till stationen ska även anordnas ett resecentrum för regionala bussar, vilket enligt tidigare studier bör kunna ske under järnvägsviadukten.

De framtida huvudstråken för cykeltrafik genom området kommer att vara dubbelriktade och med dubbelsidiga cykelbanor. Det gäller Kämpevägen, Industrigatan, Herkulesvägen och Jordbrovägen. Även på övriga gator och vägar ska det vara möjligt att cykla i båda riktningarna.

Den nya Kämpevägen, som kommer att skapas mellan stationsområdet och det norr därom liggande Skeppsbron, ska utformas som ett 37-40,5 m brett urbant huvudstråk som ska ge stadsdelen en fullständig integration i staden och regionen (se under *Ramprogram för Södra Munksjön* samt *Detaljplan för Skeppsbron, samrådsförslag* ovan). Industrigatan ska på samma sätt utformas som ett urbant huvudstråk och knyts samman med nya Kämpevägen genom en passage under den nya höghastighetsjärnvägen. Dock förs biltrafiken inte rakt igenom utan via parallella gator öster och väster om stationsläget (se detaljplane förslaget). Angöring till stationen med regional och nationell busstrafik samt biltrafik är tänkt att ske från söder, bussar i stadstrafik och taxi angör ifrån norr.

Beräknade framtida trafikmängder inom området framgår av vidstående karta (se nedan).

Det urbana huvudstråket i nord-sydlig riktning genom stationsområdet utgör även ett grönt stråk som binder samman parkerna inom den kommande stadsdelen. Detta stråk är en viktig passage för boende i Skeppsbron att nå friluftsområden i söder och för boende söder om området att nå Munksjön.

Stationen och dess olika entréer ska vara lätta att nå som gående, cyklande, med bil eller kollektivtrafik. Förslagen ska visa hur det lämpligen kan ske och hur parkering kan anordnas i anslutning till den nya stationen.

Kommunens parkeringsnorm håller för närvarande på att revideras för att anpassas till ett hållbart resande. Den syftar till att skapa ett utbud av parkeringsplatser som främjar ett hållbart resande. Tre olika kategorier av parkering ska medges: platser för verksamma, kunder och besökare i området, pendelparkering för de som reser med höghastighetstågen samt infartsparkering för de som ska besöka den centrala delen av staden. Cykelparkering ska placeras nära målpunkter, vara väderskyddade, med hög säkerhet och trygghet. Plats ska även erbjudas i omgivande gators möbleringszon.



Framtida trafikmängder på Kämpevägen och anslutande gator. Illustration från Jönköpings kommun.

Innehåll och utformning

En station av det slag som tävlingen avser kommer att utgöra ett viktigt resecentrum som knyter samman olika trafikslag och där många av stadens och regionens invånare frekvent kommer att passera. Det blir en viktig mötesplats och kommer att vara ett av stadens ansikten utåt. Denna potential ska tas tillvara genom ett lämpligt innehåll och en attraktiv utformning. Med rätt innehåll kan stationen komma att utgöra en mötesplats inte bara för sällanresenärer och dagliga pendlare utan även en mötesplats för alla Jönköpingsbor.

I Ramprogram för Södra Munksjön anges att stationsområdet som helhet (större än tävlingsområdet) ska rymma 31 000 m² kommersiella ytor och 4 700 arbetsplatser. Stationsområdet ska ha den högsta exploateringsgraden inom stadsdelen (e 4,0; 112 våningar). Syftet är att utnyttja potentialen i det stationsnära läget samtidigt som hänsyn ska tas till skalan på den nu framväxande stadsdelen i övrigt. I den fortsatta planeringen av de olika delområdena inom Södra Munksjön har exploateringen kommit att ökas utöver vad som anges i ramprogrammet. Detta är även möjligt inom det nu aktuella tävlingsområdet

Det framtida innehållet i området har inte preciserats närmare. Det är en del av tävlingsuppgiften att lämna förslag på lämpligt innehåll. Kvarteren närmast spårområdet och stationen ska, liksom de centralt belägna kvarteren norr



Ett stort antal människor kommer bo, verka och röra sig på området i anslutning till stationen. Bild från iStock.

om nya Kämpevägen, reserveras för verksamheter som kan nyttja fördelen av det centrala läget ur ett regional och nationellt perspektiv. I de förstudier som gjorts nämns att näringsgrenar som kan dra fördelar av ett stationsnära läge är konferens- och mässverksamhet, hotell, evenemang, kultur och idrott, utbildning och forskning. Större företag kan ha fördel att lokalisera sk "back-office" verksamhet hit tillsammans med kontors- och utställningslokaler för mer regionalt och lokalt inriktade verksamheter.

Samtidigt ska såväl innehåll som utformning bidra till att stadsdelen blir trivsam att vistas i på dagar, kvällar och nätter. Staden skapas i samspelet mellan innehållet i byggnaderna och stadslivet på gator och torg. Med ett stort antal människor som bor, verkar och rör sig i området finns behov av service och tjänster i olika former. Här bör finnas möjlighet för ett rikt utbud av såväl butiker som restauranger och caféer. Med Tallahovsesplanaden och nya Kämpevägen blir stationsområdet en del av en levande stadsdel med bostäder inom det angränsande Skeppsbron. Området kommer att erbjuda goda förutsättningar för regional handel.

Stationsbyggnaden kan utformas som en märkesbyggnad som utvecklar såväl stadsdelens som stadens identitet. Den kan på olika sätt bidra till att exponera Jönköping som en attraktiv stad, exv. genom utställningar, minimuseum och konsthall. Även närområdets utformning kommer att få en

Det bör finnas möjlighet för ett rikt utbud av såväl butiker som restauranger och caféer. Bild från Smålandsbilder.

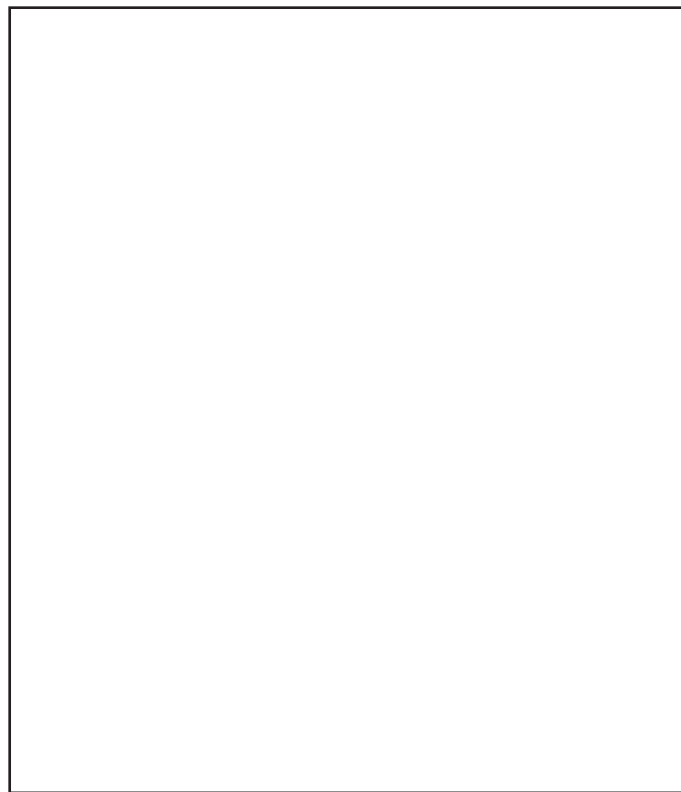
sådan betydelse. Kvarterens storlek och form är avgörande för hur stadsmiljön kommer att upplevas.

Ramprogrammets tio gestaltungsprinciper ska gälla för utformningen av tävlingsförslagen:

1. Blandade stadsdelar, kvarter och byggnader
2. Kvarterens täthet
3. Levande bottenvåningar
4. Tillgängliga entréer
5. Både stadsliv och lugn
6. Bebyggelsens samspel mot gator, parker och sjöar
7. Solljus, skugga och vind
8. Grönska på tak och gårdar
9. Låg energianvändning
10. Byggnadsmaterial som hushållar med jordens resurser.

Se vidare *Ramprogram för Södra Munksjön*

Stationen och dess närområde ska utformas så att det upplevs tryggt. Kommunens mål är att människor ska våga vistas och röra sig fritt under dygnets alla timmar. Utformningen av stationsområdet ska säkerställa att inga öde och mörka ytor skapas av den storskaliga konstruktion som viadukten för höghastighetsbanan utgör.



Området ska innehålla en bra balans mellan stadsliv och lugn enligt ramprogrammets gestaltungsprinciper. Bild från Smålandsbilder.

Tävlingsområdet är bullerutsatt från källor både inom och utanför området. De dominerande källorna är höghastighetståg, kollektivtrafik, E4 och lokalgator. Samtidigt är det angränsande området Skeppsbron bullerkänsligt, med två förskolor, många bostäder, torg och parker vars ljudmiljö är en viktig faktor för hur framgångsrikt området blir som helhet. Det är i dagsläget inte klarlagt vilka bullernivåer som kommer att uppstå och vilka krav som ska gälla för att reducera påverkan på omgivande miljöer, men höghastighetståg medför aerodynamiskt buller som genereras högre upp på tågen än traditionella tåg. Det ingår i tävlingsuppgiften att visa hur de negativa effekterna av dessa störningar kan reduceras.

Bilagor

Se tävlingstekniska bestämmelser nedan.



Utformningen av stationsområdet ska säkerställa att inga öde och mörka ytor skapas. Bild från White.

Tävlingstekniska bestämmelser

Arrangör

Arrangör är Södra Munksjön Utvecklings AB för Jönköpings kommun. Tävligen genomförs i samarbete med Sveriges Arkitekter och Trafikverket.

Tävlings form

Tävlingen genomförs som en inbjuden idé tävling i enlighet med kapitel 14 i lag (2007:1091) om offentlig upphandling.

Sekretess

Upphandling av team och genomförandet av tävlingen sker enligt kraven i Offentlighets- och Sekretesslagen (OSL). Det innebär att utvalda företag/team inte offentliggörs förrän resultatet av tävlingen publiceras.

Deltagar rätt

De team som har bjudits in efter den genomförda kvalificeringen har rätt att delta i tävlingen.

Tävlings språk

Tävlingsförslagen skall redovisas på engelska. Tävlingsprogrammet finns på svenska och engelska. De till tävlingsprogrammet hörande bilagorna är på svenska och kommer inte att översättas till engelska.

Jury

Tävlingsförslagen kommer att bedömas av en jury bestående av:

- Ann-Marie Nilsson, kommunalråd och kommunstyrelsens ordförande (juryns ordförande)
- Carin Berggren, kommunalråd samhällsbyggnadsfrågor
- Carl-Johan Korsås, stadsdirektör
- Katarina Bröms, stadsbyggnadsdirektör
- Agneta Jansmyr, regiondirektör, Region Jönköpings län
- Lennart Andersson, regionchef, Trafikverket region Syd, landskapsarkitekt LAR/MSA
- Anders Svensson, arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter
- Stellan Fryxell, arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter

Avsikten är att till juryn knyta ytterligare någon eller några medlemmar som har erfarenhet från andra liknade projekt i Europa.

Juryn äger rätt att bjuda in ytterligare sakkunnig expertis som rådgivare.

Juryns sekreterare är Bo Aronsson, arkitekt SAR/MSA, Södra Munksjöns Utveckling AB.

Tävlings funktionär

Tävlingsfunktionär Ing-Marie Svensson, Stadskontoret, Jönköpings kommun, Rådhusparken 1, 551 89 Jönköping. Telefon: +46 36 10 56 41. E-post: ing-marie.svensson@jonkoping.se.

Alla kontakter om tävlingen sker genom

tävlingsfunktionären. Tävlende får inte ta direktkontakt med juryledamot eller annan anställd inom berörda organisationer avseende tävlingen. Tävlingsfunktionären säkerställer att sekretessen avseende tävlingsförslagen inte bryts förrän juryn har meddelat sitt beslut.

Program handlingar

Programhandlingarna består av:

- Detta program
- Grundkarta med planavgränsning
- Flygbilder
- Jönköping – staden och sjöarna, stadsbyggnadsvision 2.0 (2008)
- Ramprogram för Södra Munksjön (2012)
- Detaljplan för Skeppsbron, samrådshandling, 2016-01-12
- Förstudie för Götalandsbanan, Linköping – Borås, Underlagsrapport 5:5 (2009)
- Idéutredning stationsområde söder om Munksjön (2009)
- Översiktlig design och systemlösning, Högastighetsjärnväg Linköping-Borås (2015)
- PM Tekniska krav för höghastighetsstation i Jönköping (bilaga i detta program)
- Stationshandbok, Trafikverket (2013)
- Kommunikationsstrategi, Åtgärder för ett hållbart trafiksystem (2012)

Alla programhandlingar tillhandahålls digitalt.

Tävlingsstart, startmöte

Tävlingen startar i och med att tävlingsprogrammet skickas ut. I ett inledande skede av tävlingen kommer utvalda team att bjudas in till startmöten i Jönköping. Varje utvalt team kommer att kallas till ett separat möte. I samband med respektive startmöte ges möjlighet att besöka tävlingsområdet.

Eventuella frågor och de svar som ges vid dessa startmöten kommer att dokumenteras och delges samtliga tävlande snarast efter det sist genomförda mötet.

Tävlingsfrågor

Eventuella frågor under tävlingens gång skall ställas via Tendsign (www.tendsign.com) via den länk som de inbjudna deltagarna fått. Alla frågor, svar och meddelanden kommer att distribueras via Tendsign till den e-postadress som angetts vid inlämnandet av anbudet. Frågor som kommer in senare än den 27 maj kan vara svåra att hinna besvara.

Tävlingsförslaget

Tävlingsförslaget ska lämnas in elektroniskt via Tendsign i form av pdf-filer i dels högupplöst form, dels i webb-format. Det ska vara möjligt att skriva ut förslaget som en rapport i A3-format. All text ska vara läsbar

i detta mindre format. Samtliga handlingar ska i nedre högra hörnet vara försedda med motto.

Allt inlämnat material ska vara rensat från information om förslagsställare för att garantera sekretess till dess att tävlingen är avgjord.

Dessutom ska två omgångar av respektive förslag lämnas in i utskriven form monterat på kartong eller motsvarande. Omfattningen får vara högst 6 A1-skärmar. Handlingar utöver dessa kommer att tas undan från bedömning. Fysisk modell tas inte emot.

Redovisning/innehåll

Tävlingsförslaget ska redovisa följande:

- En stadsbyggnadsanalys omfattande stationsområdets relation till närområdet och kopplingar till övriga staden. Redovisas i text och i karta skala 1:5 000
- Tävlingsområdet med angränsande Skeppsbron i skala 1:1 000
- Situationsplan över centrala delen av stationsområdet i skala 1:400
- Representativa planer, fasader och sektioner
- Visualisering av stationsområdets möte med intilliggande Skeppsbron (ögonhöjd)
- Visualisering som redovisar stationsområdet i stadsdelen (flygbild)
- I övrigt visualisering av förslaget

bärande idéer

- Redovisning av innehåll, BTA (m²) för handel, kontor och övriga verksamheter.
- Redovisning av flöden till/från stationen för samtliga trafikslag.
- Strategier för hur området kan utvecklas över tid.

Inlämning

Tävlingstiden slutar 2016-06-17. Förslaget skall senast denna dag vara inlämnat via Tendsign.

De två omgångarna i A1-format ska, tillsammans med ett slutet kuvert med en namnsedel där förslagsställarna redovisas, vara arrangören tillhanda senast 2016-06-23.

Adressen är:

Jönköpings kommun
Upphandlingsavdelningen
Att: Ing-Marie Svensson
551 89 Jönköping

Tävlingsarvode

Varje tävlande som lämnat in ett förslag som uppfyller tävlingsprogrammets krav erhåller ett arvode om 500 000 SEK, exklusive moms. Arvodet utbetalas mot faktura så snart juryn har godkänt tävlingsförslaget. Första pris om 200 000 SEK utbetalas snarast efter det att tävlingen avgjorts.

Bedömningskriterier

Förslagen kommer att bedömas utifrån de krav och önskemål som ställs i programmet. Juryn kommer att bedöma de stadsbyggnads- och miljömässiga, samt arkitektoniska kvaliteterna avseende:

- stationsområdets relation till och inpassning i den omgivande stadsdelen och staden,
- stationsområdets och stationens organisation, funktion och utformning i sig,
- föreslaget innehåll, omfattning och blandning (handel, kontor, bostäder mm)
- trafikflöden och logistik, särskilt samspelet mellan nationell, regional och lokal kollektivtrafik
- utformning av stadsrum, cykelvägar, promenadstråk, gator och annan allmän plats
- genomförbarhet

Bedömning/utställning

Bedömningen kommer att ske med målet att juryns beslut kan offentliggöras 2016-09-15. Förslagen kommer att ställas ut under del av bedömningstiden och/eller efter avslutad tävling.

Juryn kommer vid behov att tillkalla sådan expertis som bedöms erforderlig för att till fullo bedöma förslagets kvaliteter.

Resultat

Juryn kommer att rangordna tävlingsbidragen i ett undertecknat protokoll. Protokollet kommer att innehålla en motivering till rangordningen

Publicering

Resultatet och tävlingsjuryns utlåtande kommer att publiceras i samband med juryns beslut. Arrangören och Sveriges Arkitekter avser att publicera resultatet och hela eller delar av förslagen i flera olika sammanhang och via olika medier.

Ägande-, upphavs- och nyttjanderätt

Arrangören innehar den materiella äganderätten till tävlingsförslagen. Förslagsställarna har upphovsmannarätten till sina respektive förslag. Arrangören äger rätt att använda tävlingsförslagen som underlag i sitt fortsatta utrednings- och planeringsarbete.

Returnering av förslag

Inlämnade förslag kommer inte att returneras.

Uppdrag efter tävling

Tävlingen är en idétävling. Resultatet kommer att användas för att skapa förståelse för hur ett framtida stationsområde kan komma att se ut, vad det kan komma att innehålla och hur det kan bidra till stadsutvecklingen inom Jönköping som helhet.

Tävlingsförslagen kan komma att användas som underlag för kommande utredningar, förhandlingar och programarbete.

Tävlingsprogrammets godkännande

Detta program är upprättat i enlighet med byggsektorns gemensamma "Tävlingsregler för svenska tävlingar inom arkitekternas, ingenjörernas och konstnärernas verksamhetsområde, 1998". Dessa regler gäller om inte tävlingsprogrammet säger annat.

Programmet har godkänts av tävlingsjuryn. Sveriges Arkitekters tävlingsnämnd har granskat programmet och godkänt det från tävlingsteknisk synpunkt.

Bilaga

PM Tekniska krav för höghastighetsstation i Jönköping

Bakgrund och syfte

Trafikverket har sammanställt en precisering av tekniska krav att läggas till grund för idétävlingen avseende stationsområdet vid Södra Munksjön i Jönköping. Kraven omfattar tre delar, som kan placeras på ett antal olika sätt i förhållande till varandra. Dessa delar är:

- Höghastighetsstation
- Konventionell tågstation för regionala banor
- Uppställningsbangård för höghastighetståg.

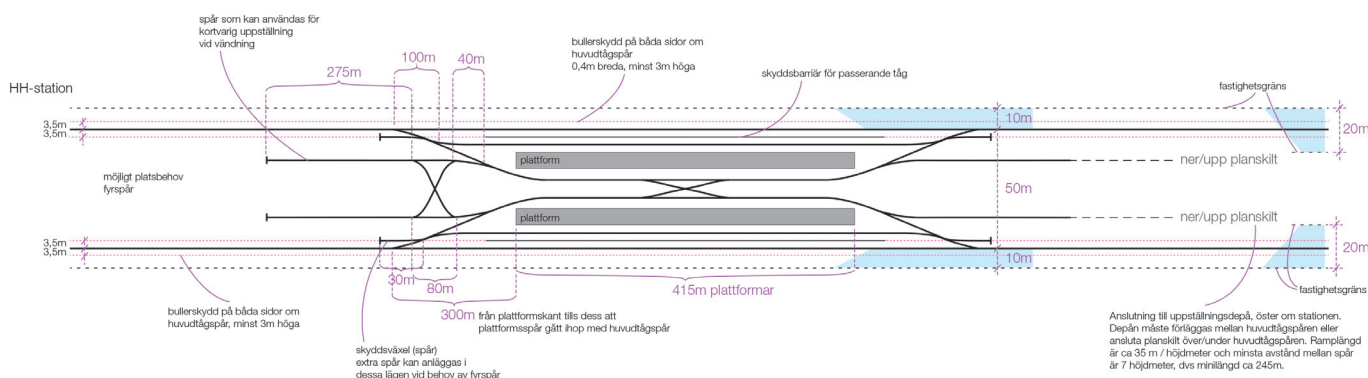
Dessa tre delar ska kombineras till en funktionell helhetslösning. Kraven för höghastighetsstation Jönköping är en kombination av platsspecifika krav och generella krav för höghastighetsbanan i sin helhet. Förslaget på teknisk utformning är en tidig bedömning baserad på rapporten *Översiktlig design och systemlösning, Höghastighetsjärnväg Linköping-Borås (2015)*. Det innebär att det inte är de slutgiltiga tekniska kraven eller markanspråken för den aktuella höghastighetsstationen.

I idétävlingen har fokus lagts på utformningen av höghastighetsstationen och stationen för de regionala banor som ska anslutas. Utformning av en uppställningsbangård ingår inte i uppgiften och kommenteras därför inte ytterligare i detta PM.

Höghastighetstågstation

Den aktuella höghastighetsstationen ska utformas enligt följande (se illustration nedan):

- Fyra spår med plattform fördelat på två mittplattformar 12 m bred, 415 m långa.
- Plattformsspår ligger mellan huvudspår för passerande tåg för att minimera korsande rörelser i motriktat spår vid vändande tåg.
- Skyddsväxel inkl. skyddsspår mot huvudtågsspår krävs.
- Passage av höghastighetståg som inte stannar på stationen ska kunna ske med 250 km/h.
- Två huvudtågsspår åtskilda från intilliggande plattformsspår av skyddsbarriär (plank/staket), krav på 7 m avstånd mellan dessa spår.
- Stationen ska enligt tävlingsföresättningsarna ligga på bro. Om depåspår eller anslutning av befintliga järnvägar ska korsa över höghastighetsbanan är minsta vertikala avstånd 7 m över densamma.
- Utanför stationsområdet måste huvudbanan förläggas som två enkelspår (min. sektion 7,8 m) till dess att de återfått normal sektionsbredd med 4,5 m spåravstånd (min. sektion 12,3 m).
- Elsäkerhetsavståndet är 5 m från närmaste strömförande del, vilket ger ett minsta avstånd från spårmitte till fastighetsgräns på 6-9 m beroende på konstruktionen på kontaktledningen.
- Avstånd från eventuellt tak på plattformen till spåret behöver av elsäkerhetsskäl vara minst 3 m horisontellt från tak till spårmitte.



Principbild över stationsutformningen enligt Trafikverket. Illustration från Trafikverket

Höghastighetsjärnvägens huvudtågspår

Följande krav gäller för huvudtågspår:

- Spåravstånd 4,5 m. Normalsektionens bredd på bro utanför stationsläget är 12,3 m.
- På enkelspårig bro är sektionens bredd 7,8 m.
- Minsta horisontalradie är 6 300 m
- Minsta längs på övergångskurvan är 400 m.
- Minsta vertikalradie är 25 000 m.
- Max. lutning på 20 promille över 10 km får läggas i lutningarna (och tunnlarna) in mot den nya stationen.
- Inga växlar får placeras i kurva.

Konventionell station

Följande gäller för anslutning av befintliga regionala banor (se illustration nedan):

- Dubbelspårig anslutning till befintlig järnväg i öster. Spåravstånd 4,5 m, min. horisontalradie 500 m.
- 2 stycken plattformsspår, varav en mittenplattform med 12 m bredd och en sidoplattform med 6 m bredd, båda 255 m långa.
- Lutning på stationen max. 5 promille.
- Växlar får inte placeras i kurva.

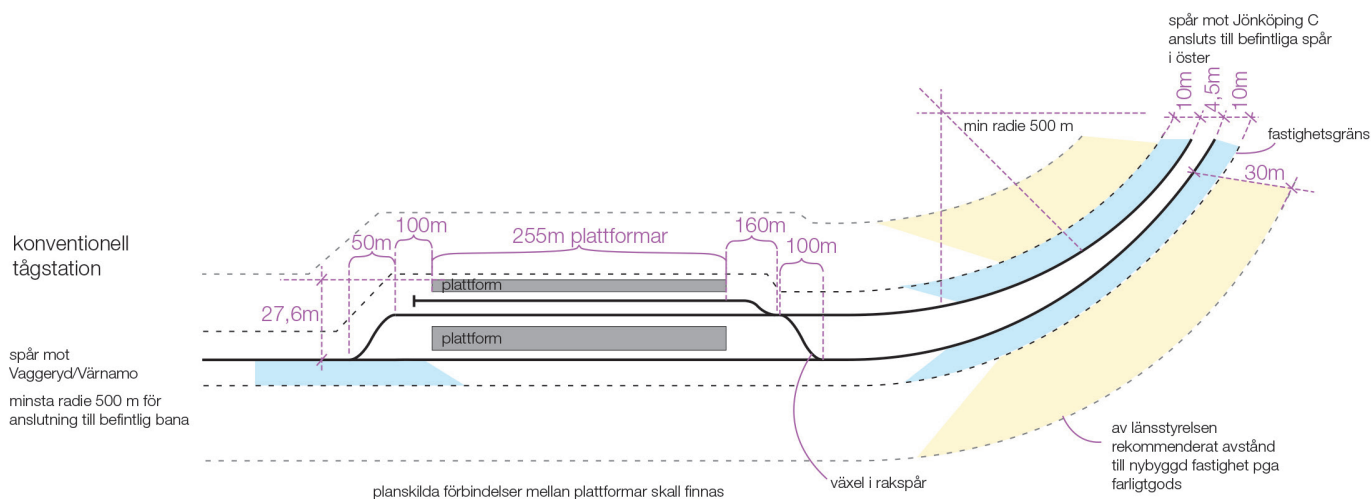
- Möjlighet att ansluta banan mot Vaggeryd/Värnamo o väster och med dubbelspår mot Jönköping C i öster.

Trafikering

Den nya stationen kommer enligt Trafikverkets aktuella trafikmodell att trafikeras med:

- Passerande höghastighetståg Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Malmö var timme och riktning: ca 50 tåg per dygn.
- Stoppande höghastighetståg var timme till Göteborg respektive Malmö och nästan varje halvtimme till Stockholm: ca 50 tåg per dygn.
- Vändande interregionala snabbtåg varje timme till Stockholm respektive Malmö och varje halvtimme till Göteborg: ca 50 avgångar och lika många ankomster per dygn.
- Regionaltåg varannan timme Jönköping C-Falköping-Skövde: åtta avgångar och lika många ankomster per dygn.
- Regionaltåg var timme Nässjö-Sävsjö-Alvesta: sexton avgångar och lika många avgångar per dygn.
- Regionaltåg var timme Husqvarna-Vaggeryd-Värnamo-Växjö: tolv avgångar och lika många ankomster per dygn.

Stationen kommer alltså att beröras av ca 270 tågrörelser under trafikdygnets sexton timmar.



Principbild över konventionell station enligt Trafikverket. Illustration från Trafikverket.

Referenser

Mått och krav är hämtade från nedanstående dokument. Vid upprättande av detta PM har vissa krav modifierats. Dokumenten går att söka på:

<http://trvdokument.trafikverket.se>

Dokument ID	Ver.	Titel
TDOK 2014:0075	2,0	Banöverbyggnad – Spårgeometri, Krav på spårets geometri vid nybyggnad
TDOK 2014:0159	2,0	Teknisk systemstandard för höghastighetsbanor (Krav och Råd), ännu inte publicerad
TDOK 2014:0505	1,0	BVS 543.1001 Tillämpning av elsäkerhetsverkets föreskrifter
TDOK 2014:0555	1,0	BVS 1586.20 Banöverbyggnad – Infrastrukturprofiler "Krav på fritt utrymme ...")

