



Göteborgs
Stad

NY BRO ÖVER GÖTA ÄLV

New bridge over Göta älv river

Program för projektävling
Brief for design contest



Innehållsförteckning

INBJUDAN.....	3
Syfte	
Bakgrund	
Vision Älvstaden	
GÖTEBORGS STAD	7
Historik	
Nuvarande bro över Göta älv	
TÄVLINGSUPPGIFT	9
Gestaltning	
Funktion	
Genomförbarhet	
Utvecklingsbarhet	
TÄVLINGSTEKNISKA BESTÄMMELSER.....	14
Arrangör	
Former	
Översiktlig tidplan	
Startmöte	
Tävlingsområdet	
Programhandlingar	
Redovisning av tävlingsförslaget	
Inlämning av tävlingsförslag	
Brytande namnsedel	
Språk	
Förutsättningar	
Jury	
Referensgrupp	
Funktionär	
Program	
Anonymitet	
Utgifter	
Bedömning	
Juryns utlåtande	
Publicering	
Offentlighet	
Äganderätt	
Uppdrag efter tävlingen	
Kontaktsspråk	

Bilagor enl specifikation på sidan under kapitlet Programhandlingar skickas ut till inbjudna team i samband med tävlingsinbjudan.

Innehållsförteckning

INVITATION.....	3
Purpose	
Background	
The RiverCity Gothenburg Vision	
CITY OF GOTHENBURG.....	7
History	
The current bridge across the river	
THE COMPETITION BRIEF.....	9
The design	
Function	
Feasibility	
Development potential	
TECHNICAL COMPETITION PROVISIONS.....	14
Organiser	
Format	
General timetable	
Kick-off meeting	
The competition area	
Competition documentation	
Submission of competition entry	
Submission	
Opening the name-slip envelopes	
Language	
Prerequisites	
Jury	
Reference group	
Competition administrator	
Brief	
Anonymity	
Expenditure	
Evaluation	
The opinion of the jury	
Publicity and publication	
Ownership rights	
Post-competition assignment	
Contract language	

Attachments as per specification of the page in the chapter Program Documentation sent to invited team in connection with the invitation.

INBJUDAN

Göteborgs Stad, genom trafikkontoret i samarbete med stadsbyggnadskontoret och Sveriges Arkitekter, inbjuder fem företag och konsultgrupper (team) till projekt-tävling om utformning av en ny bro över Göta älv i centrala Göteborg. Bron har av namnberedningen döpts till "Hisingsbron".

Syfte

Syftet med tävlingsuppgiften är att utforma en ny förbindelse över älven för buss- och spårvagnstrafik samt för gång- cykel-, biltrafik som ska ersätta befintlig bro. Den nya bron ska:

- tillgodose såväl Göteborgs som regionala och nationella intressen
- vara tillgänglig, rationell och estetiskt tilltalande samt ha god teknisk kvalitet
- ta hänsyn till miljöaspekter (omgivningspåverkan, trafikmiljö, arbetsmiljö, trafiksäkerhet och framkomlighet)
- bidra till en god social miljö och en säker miljö för barn
- kunna tas i bruk 2020 och vara en viktig del av stadens 400-årsjubileum 2021
- kunna genomföras inom ramen för beslutad budget

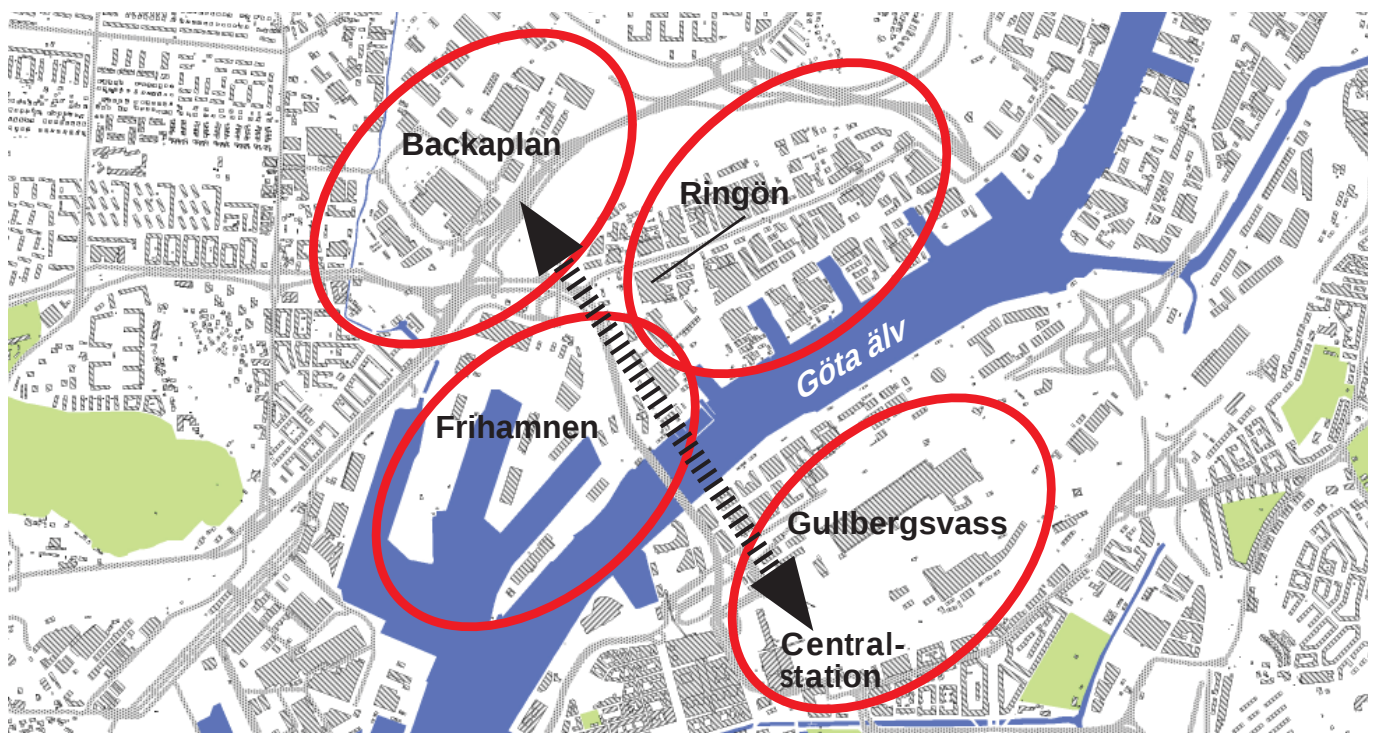
INVITATION

The City of Gothenburg, through the Traffic and Public Transport Authority in collaboration with the City Planning Authority, invites five companies and consulting groups (teams) to participate in a competition for the design of a new bridge over the Göta River in central Gothenburg. The naming committee has called the bridge "Hisingsbron".

Purpose

The aim of the competition brief is to design a new connection that will replace the existing bridge across the river for bus and tram traffic and for pedestrians, bicycles and cars. The new bridge is to:

- satisfy the interests of Gothenburg, the region and the nation
- be accessible, efficient, aesthetically pleasing and also be of a good technical quality
- take account of the environment (environmental impact, traffic environment, the working environment, traffic quality, traffic safety and accessibility)
- contribute to a good social environment and a safe environment for children
- be taken into service by 2020 and play an important part in the city's 400th anniversary celebrations in 2021
- be executed within the framework of the adopted budget



Placering av ny bro i relation till aktuella stadsutvecklingsområden
Location of the new bridge in relation to the current areas of urban development

Det övergripande målet för ersättning av Göta älvbron lyder:

”Centrala Göteborg ska utvecklas på båda sidor om Göta älv och goda förbindelser för alla ska knyta samman de olika delarna.”

En ny förbindelse ska utformas med höga ambitioner avseende gestaltning och hållbar samhällsutveckling och utgöra en del i ett stadsmässigt stråk mellan centralstationen och Backaplansområdet.

Bakgrund

Göteborgs stad har för avsikt att anlita tävlingens förstapristagare för att i samverkan med upphandlad konsult för landdelar och brokonstruktion, bearbeta förslaget vidare utifrån tekniska och ekonomiska Om och hur förslaget kommer till genomförande är bland annat beroende av beslut i politiska nämnder och genomförbarhet. Förutsättningarna kan komma att förändras under tävlingen till följd av överklaganden eller domar i pågående tillståndsprocess (järnvägsplan, miljödom och detaljplan). Den nya bron ska inte ha större påverkan på vattengenomströmningen i älven än i miljödom redovisad brolösning. Förslaget kommer även att bearbetas utifrån tekniska och ekonomiska aspekter.

Den befintliga Göta älvbron är i sådant skick, att det framtvingar en tidplan frikopplad från andra utredningar och planer. Senast 2020 måste bron vara ersatt med en ny förbindelse över älven. Projekts totala byggtid planeras till 5 år. Ett program har varit ute på samråd under hösten 2009 där olika alternativa förbindelser diskuterats. Efter samrådet beslöt byggnadsnämnden i

The overall objective for the replacement of the Göta bridge states:

“Central Gothenburg will be developed on both sides of the river and easy access for all will link together the City’s different districts.”

The construction of the new connection will be ambitious with regard to design and sustainable development and will form part of an urban route between Gothenburg Central Station and the Backaplan area.

Background

The City of Gothenburg intends to hire the winner of the competition to further develop the proposal technically and financially, in partnership with the technical consultant appointed for the land connections and bridge construction. If and how the proposal is implemented is dependent on decisions in political committees along with its feasibility. The criteria may change during the competition due to appeals or decisions in the ongoing licensing process (railway plans, environmental court rulings and detailed development plans). The new bridge must not have a greater impact on water flow in the river than that detailed in the bridge design contained in the environmental court ruling. The proposal will also be developed technically and financially.

The condition of the existing Göta bridge is such that a timetable unrelated to other studies and plans is required. The bridge must be replaced by a new link across the river by 2020. The project’s total planned construction time is 5 years. A consultation program was circulated in the autumn of 2009. In this, various

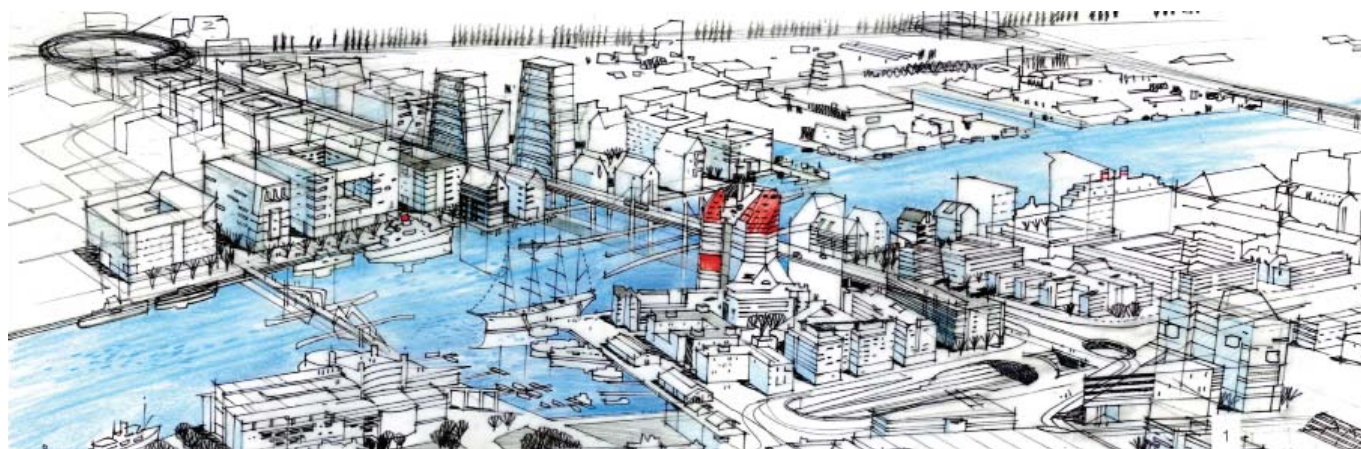


Illustration från Älvstadsarbetet: Förslag från grupp Sweco hur älvens båda sidor kan knytas samman med ett Jubileumsområde runt nya Göta älvbron.

Illustration from RiverCity vision: Proposal by Team Sweco how both sides of the river can be linked by means of a Jubilee Area around the new bridge over the river Göta älv.

mars 2010 att rekommendera kommunfullmäktige att förorda en mellanhög bro (10–13 m över medelvatten ytan (MW)) i Stadstjänaregatans förlängning, strax uppströms vid befintlig Göta älvbro. Kommunfullmäktige fattade beslut om det nya läget den 6 maj 2010. Trafiknämnden beslutade i juni 2012 att förslaget till ny bro ska ha höjden 13 meter. Staden planerar flera förändringar i trafiksystemet kring Göteborgs centralstation. Förutom den nya bron över älven planeras även en ny förbindelse för bil- och busstrafik över bangården, en nedsänkning av E45 samt en tågtunnel under Göteborg (Västlänken).

alternative links were discussed. Following consultation the Planning and Building Committee decided in March 2010 to recommend that the City Council advocate an averagely high bridge (10–13 m above the mean water level) as an extension to Stadstjänaregatan, just upstream of the existing Göta bridge. The City Council made a decision on the new location of the bridge on 6 May 2010. In June 2012 the Traffic Committee decided that the proposed new bridge should be 13 metres. The City is planning several changes to the traffic system around the Gothenburg Central Station. In addition to the new bridge across the river, a new link for car and bus traffic across the rail yard, a lowering of the E45, and a train tunnel under Gothenburg (Västlänken) are planned.



Utdrag ur förslag till detaljplan för området med tävlingsområdet inlagt med röd streckad linje
Excerpts from the draft local plan for the area with the area of the competition in red dashed line

Vision Älvstaden

En vision för Älvstaden – de centrala stadsdelarna kring Göta älv – antogs av kommunfullmäktige den 11 oktober 2012. Visionen är att Älvstaden ska vara öppen – in mot Göteborg och Västsverige – ut mot världen. De tre huvudstrategierna är *Hela staden*, *Möta vattnet* och *Stärka kärnan*.

Visionen om Älvstaden är en viktig utgångspunkt vid utformningen av den nya bron. En ny älvförbindelse kommer att utgöra en sammanbindande länk mellan norra och södra älvstranden och ska medverka till att de omvandlade stadsdelarna Frihamnen och Gullbergsvass upplevs som vitala delar av älvstaden. Förbindelsen är därmed inte endast en transportlänk utan ett viktigt stadsutvecklingsprojekt – en attraktiv symbol för stadens framtidsanda. Visionen i korthet framgår av bilagda handlingar. Ett utförligare dokument finns att ladda ner under www.alvstaden.se. Utvecklingen av Älvstaden är inte bara en kommunal angelägenhet utan har också en bred regional förankring som den naturliga motorn i en växande region.

The RiverCity Gothenburg Vision

A vision for RiverCity Gothenburg - the central districts around the Göta river - was adopted by the City Council on 11 October 2012. The vision is for the RiverCity to be open - in towards Gothenburg and West Sweden and out to the world. The three main strategies are *Connect the city*, *Embrace the water* and *Reinforce the Centre*.

The vision for RiverCity Gothenburg is an important starting point in the design of the new bridge. The new bridge will serve as a link between the north and south banks of the river, and will contribute to the transformation of the Frihamnen and Gullbergsvass neighbourhoods into vital parts of RiverCity Gothenburg. The bridge is thus not only a transport link but also a major urban development project, an attractive symbol of the city's forward looking spirit. This vision is detailed in brief in the enclosed documents. A more detailed document is available to download from www.alvstaden.se. The development of RiverCity Gothenburg is not just a municipal matter, but also has broad regional support as the natural engine in a growing region.



GÖTEBORGS STAD

Historik

Göteborg är Sveriges näst största och Nordens femte största stad med över 500 000 invånare i tätorten. Göteborg har en stark tradition och historia som hamnstad. Handel, sjöfart och internationella kontakter har präglat Göteborg ända sedan staden grundades 1621 av Gustav II Adolf. På 1900-talet utvecklades Göteborg till en av de viktigaste hamnarna i Skandinavien. Under de senaste decennierna har verksamheten och dess behov förändrats och stora delar av hamnverksamheten är idag lokaliserad till Göteborgs ytterhamnar. En stor del av den svenska exporten och importen sker via Göteborgs hamn som är Nordens största. Den norra älvstranden har sedan industrialiseringen på 1800-talet varit ett område för varvsindustri. På 1970-talet lades emellertid de tre stora varven ned och i mitten av 1980-talet påbörjades arbetet med en omvandling av Norra älvstranden från varvsområde till en stadsdel med en blandning av bostäder, handel, kontor, service, utbildning och kultur. Inom områdena Frihamnen och Backaplan direkt norr om Göta älvbron har planeringen startat för en övergripande stadsomvandling med inriktning att utveckla dessa områden till en del av innerstaden. I staden pågår nu även en utveckling av Södra älvstranden där stora markytor frigjorts och nya möjligheter skapats efter det att Götatunneln öppnades för trafik i juni 2006. Göta älv utgör en barriär för göteborgarnas möjlighet att röra sig fritt mellan stadsdelarna. Behovet av sammanhang, inte minst i samband med planläggning av Älvstadens olika delar, är därför påtagligt och har uppmärksamats i många sammanhang.



CITY OF GOTHENBURG

History

Gothenburg is Sweden's second largest and the Nordic region's fifth largest city, with over 500,000 inhabitants in the urban area. Gothenburg has a strong tradition and history as a port city. Trade, shipping and international links have characterized Gothenburg ever since it was founded in 1621 by King Gustavus Adolphus. In the 20th century Gothenburg evolved into one of the most important ports in Scandinavia. In recent decades this business and its needs have changed, and large parts of the port operation have now moved to the outer Gothenburg harbours. A large proportion of Swedish exports and imports go through the Port of Gothenburg which is the largest in the Nordic countries. Since industrialization in the 19th century the north bank of the river has been an area of ship building. However, in the 1970s the three big shipyards closed, and in the mid-1980s work began on the transformation of the north bank of the river from a dockland area into an urban neighbourhood with a mix of residential and commercial buildings along with education and culture. In the Frihamnen and Backaplan districts, directly north of the Göta bridge, planning is underway for a comprehensive urban transformation with its focus on the development of these areas into parts of the inner city. Development is also taking place on the south bank of the river where large areas of land were released and new opportunities created with the opening of the Göta tunnel for traffic in June 2006. The Göta river forms a barrier to the free movement of the people of Gothenburg between districts. Thus the need for connections is tangible, not least in the planning of the various districts of River-City Gothenburg, and has been noted in many different circumstances.



Nuvarande bro över Göta älv

Göta älv är 93 kilometer lång och rinner från Vänern till Kattegatt. Både med avseende på vattenföring och avrinningsområde är Göta älv Sveriges största vattendrag. Den befintliga Göta älvbron är en 910 meter lång öppningsbar stålbro. Med tillfarter är bron 1850 meter. Bron spänner över tre farleder med öppningsbart klaffspann över den mittre farleden. Den mittre farleden har en segelfri höjd på 19,5 meter över medelvattenytan och en farledsbredd på 20 meter. De yttre farlederna med fasta spann har en segelfri höjd på 18,5 meter och en farledsbredd på 27 meter. Bron invigdes den 26 november 1939. Vid invigningen var bron endast fyrfilig men breddades under 1950-talet med ett körfält samt gång- och cykelbana på vardera sidan. Bron trafikeras av kollektivtrafik, bilar, cyklar och gående. Broklaffen fälls upp då högre fartyg behöver passera under bron. Från att varit del av nuvarande E6 (f.d. riksväg 2) är bron idag den viktigaste förbindelsen främst för kollektivtrafiken och den lokala trafiken mellan centrala Göteborg och Hisingen. Övriga förbindelser över älven är Älvsborgsbron västerut (1966), Tingstadstunneln (1968) och Angeredsbron österut (1978). Marieholmsbron (1996) för järnvägs-, gång- och cykeltrafik. Även den båtburna lokaltrafiken på älven, Älvsnabben, har kompletterat Göta älvbron, då fotgängare och cyklister kan välja att ta båten istället för bron.

The current bridge across the river

The Göta river is 93 kilometres long and flows from Lake Vänern into the Kattegat. The Göta river is the largest watercourse in Sweden both in terms of water flow and catchment area. The existing Göta bridge is a 910 meter long moveable steel bridge. With its access roads the bridge is 1,850 meters long. The bridge spans three fairways and has a bridge leaf that opens above the middle fairway. This fairway has a vertical clearance of 19.5 meters above the mean water level and a fairway width of 20 meters. The outer fairways under the fixed spans have a vertical clearance of 18.5 meters and a fairway width of 27 meters. The bridge was opened on 26 November 1939. When it was inaugurated it was only a four-lane bridge, but was widened in the 1950s with one more traffic lane and a pedestrian and bicycle path on each side. The bridge is operated by public transport, automobiles, bicycles and pedestrians. The bridge leaf is raised when taller ships need to pass under the bridge. From having been a part of the current E6 (formerly Highway 2) the bridge is now the most important connection for public transport and local traffic between central Gothenburg and the island of Hisingen. Other links across the river are the Älvsborgsbron bridge to the west (1966), Tingstad Tunnel (1968) and Angered Bridge to the east (1978), and the Marieholm Bridge (1996) for rail, pedestrian and bicycle traffic. The Älvsnabben ferries have also supplemented the Göta bridge so that pedestrians and cyclists can choose to take the boat instead of the bridge.



Befintlig bro sedd från väster
Existing bridge as seen from the west

TÄVLINGSUPPGIFT

Tävlingsuppgiften för utvalda team är att presentera ett genomförbart och utvecklingsbart förslag till en funktionell och estetisk bro över älven. Staden har sammanställt krav och önskemål utifrån gestaltning, funktion, genomförbarhet och utvecklingsbarhet enligt följande:

Gestaltning

En bro i detta centrala läge ska ha en attraktiv och funktionell design. Bron ska utformas för fotgängare, cyklister, kollektivtrafik (buss och spårvagn) samt biltrafik. Den centrala staden på båda sidor älven ska vara en naturlig plats att bosätta sig i för personer i alla skeden av livet. Nya Göta älvbron utgör därvid ett självklart val för att cykla och gå över älven och Göteborg Stad har som målsättning att cykeltrafiken ska utgöra 12 procent av trafiken. Brons placering strax öster om befintlig bro är i gränslandet mellan det bredare älvrummet i väster (cirka 300 meter) och det smalare i öster (ca 200 meter). Älven gör också i detta snitt en tydlig riktningsändring (jfr kartbild).

Den nya Göta älvbron ska – liksom Älvsborgsbron 1966 – bli en symbol för Göteborg, ett landmärke som man förknippar med staden och en ikon med stor igenkänningseffekt även internationellt. Det är viktigt att den nya bron anpassas till Göteborgs karaktär utifrån en analys av stadens särprägel och identitet. Den nya bron ska förhålla sig till andra existerande och framtida för staden och älvrummet viktiga landmärken (se karta ovan) på ett medvetet sätt. Bron ska ta plats i stadsbilden på ett naturligt sätt, utan att vare sig falla undan eller negativt dominera över omkringliggande stad, landskap och landmärken. På älvens norra sida ligger Sveriges Radio (Krook & Tjäder 2003) med det mäktiga Ramberget i bakgrunden samt Porslinsfabriken vid Backaplan (cirka 17 våningar). Den senare kommer att kompletteras med ännu en hög byggnad (cirka 17 våningar, Semrén & Månsson 2010). På älvens södra sida ligger Sjöbefälsskolan på Kvarnberget, Göteborgsoperan (Lund & Valentin 1994), Skanska-skrapan ("Läppstift et", Ralph Erskine 1987), Tobaksbolagets pagodbyggnad samt Gasklockan. Ett annat landmärke är barken Viking, en fyrmastare som byggdes 1906. Idag används barken för hotell, konferens och restaurang. Då antalet landmärken är betydligt fler på den södra sidan kan en accentuering av brons norra landfäste vara en möjlighet för att betona balansen mellan de omvandlade stadsdelarna Frihamnen och Gullbergsvass (jämför Erasmusbron i Rotterdam).

THE COMPETITION BRIEF

The competition brief for the selected teams is to present a proposal for a functional and aesthetic bridge over the river that is feasible and has development potential. The City has requirements and preferences based on design, functionality, feasibility and development potential as follows:

The design

A bridge in this central location should have an attractive and functional design. The bridge should be designed for pedestrians, cyclists, public transport (bus and tram) and car traffic. The centre of the city on both sides of the river should be a natural place to settle in for people in all stages of life. The New Göta bridge is thus an obvious choice for cycling and walking across the river, and the aim of the City of Gothenburg is for bicycle traffic to constitute 12 percent of its traffic. The location of the bridge just east of the existing bridge is on the boundary between the wider river to the west (about 300 meters) and the narrower to the east (about 200 meters). The river also changes direction here (see chart).

The new bridge should, like the 1966 Älvsborgsbron bridge, become a symbol of Gothenburg, a landmark that people associate with the city and an internationally recognisable icon. It is important that the new bridge be adapted to the character of Gothenburg based on an analysis of its personality and identity. The new bridge must consciously relate to existing and future landmarks important to the city and river (see the map above). The bridge shall take its place in the cityscape in a natural way, without either being dominated by or dominating the city, landscape or landmarks. On the north side of the river is the Swedish Broadcasting Corporation building (Krook & Tjäder 2003) with the mighty Ramberget in the background, and some high rise buildings on the site of a former porcelain factory near the Backaplan area (about 17 storeys Semrén & Månsson 2010). On the south side of the river the most important landmarks are the Naval Postgraduate School on Kvarnberget, Gothenburg Opera (Lund & Valentin 1994), the Skanska skyscraper (the "Lipstick", Ralph Erskine, 1987), the Tobacco Company "Pagoda" building and the Gasometer. Another landmark is the Viking barque, a four masted ship built in 1906. Today, the ship is used as a hotel, conference venue and restaurant. As there are many more landmarks on the south side of the river, the northern bridge abutment could be accentuated in order to highlight the balance between the Frihamnen and Gullbergsvass neighbourhoods that are

Bron ska ges en medveten konstnärlig gestalt som manifesterar inledningen på en uppbyggnad av en sammanhållen stad runt älvrummet och är en del av Göteborg under 400-årsjubileet 2021.

Bron ska stärka fysisk och social integration över älven och vara en bro i staden, en bro med stadsmässiga kvaliteter. Val av konstruktionstyp och material ska ske på ett sätt som förtydligar och dramatiserar konstruktionens funktion, så att det berättar en spännande historia även för den icke fackkunnige betraktaren. Upplevelsen av bron såväl dagtid som nattetid ska beaktas.

Det är också viktigt att arbeta med bron så att stadsrummet på och kring bron blir en tilltalande och inspirerande närmiljö i den mänskliga skalan. Bron bör förkroppsliga begreppet hållbarhet, såväl ekologiskt som socialt och ekonomiskt.

Upplevelsen av att betrakta bron underifrån är viktig framför allt för människor som vistas på kajerna på ömse sidor, men också för båtpassagerare på älven. De som ser bron på bild ska få lust att besöka Göteborg. Restaurangägare ska vilja ha utblick över bron. Bröllopspar ska vilja ha bron i fonden på bröllopsfotot. Området runt bron ska vara en mötesplats för alla och brodesignen ska stödja detta. Härvid ska barnperspektivet särskilt beaktas. Rätt utformad får bron en integrerande funktion där alla känner sig välkomna att besöka och röra sig på bron och i dess omgivning.

undergoing development (compare the Erasmus Bridge in Rotterdam).

The bridge should have a consciously artistic design that manifests the build-up to a coherent city based around the river and be a part of Gothenburg's identity during the 400th anniversary in 2021.

The bridge should enhance physical and social integration across the river and be a bridge in the city, a bridge with urban qualities. The selection of design and materials is to be made in such a way that clarifies and dramatises the function of the structure, so that it tells an exciting story, even to a non-expert audience. The way in which the bridge is perceived by day and by night must be taken into consideration.

It is also important to work with the bridge so that the city on and around it becomes an appealing environment on a human scale. The bridge should embody the concept of sustainability – ecologically, socially and economically.

Viewing the bridge from below is important, especially for people on the dockside, but also for boat passengers on the river. Seeing the bridge on a picture should make people want to visit Gothenburg. Restaurant owners should want to have a bridge view. Newlyweds should want to have the bridge in the background of their wedding photos. The area around the bridge should be



Karta utvisande älvrummet och närbelägna befintliga landmärken med kursiv text
Map showing the river space and nearby existing landmarks (italic letters).

Funktion

Hisingsbron ska, fungera väl för dagens och framtidens trafikslag samt utgöra en tydlig funktionell och upplevelsemässig sammanbindande länk mellan norra och södra älvstranden. Hisingsbron ges en lägre höjd än befintlig Göta älvbro vilket innebär att fler fartyg än idag kommer att kräva öppning. Av särskild betydelse är därför att den totala avstängningstiden är kort och säkerställer tillförlitligheten för kollektivtrafiken. Ett trafik- och informationssystem håller på att utvecklas för att samordna trafiken på hela Göta älv med korsande spår- och vägtrafik.

Trafikprognosen för Hisingsbron är att den inledningsvis kommer att användas av drygt 80 000 kollektivtrafikresenärer, 3 000 cyklister och upp till 5000 fotgängare samt ca 30 000 bilister. Särskild omsorg ska läggas på hög trafiksäkerhet, tillgänglighet, komfort, upplevelse av och utsikt från bron, i synnerhet för kollektivtrafikresenärer, fotgängare och cyklister. Trygghetsaspekten är central. För de oskyddade trafikanterna behöver en bro inte bara vara en transport från punkt A till B. Den kan också i sig innehålla upplevelser för göteborgare i alla åldrar, klimatskyddade mötesplatser vid broöppning, riktade utsiktsplatser, viloplatser under och vid bron, etc. Bron ska berika möjligheterna till ett urbant friluftsliv.

Det ska vara möjligt att ta sig upp/ner för fotgängare och cyklister på bron direkt från kajen på ömse sidor med trappor/hissar/ramper.

a meeting place and the bridge design should back this up. In this respect particular attention should be paid to the child's perspective. A properly designed bridge should have an integrating function where everyone feels welcome to visit and move around on the bridge and in its surroundings.

Function

The Hisingsbron bridge shall function well for current and future traffic conditions and shall also constitute a link between the north and south banks of the river that is experienced both functionally and emotionally. The Hisingsbron bridge will be lower than the existing Göta bridge which means that a greater number of vessels will need it to open than is currently the case. It is therefore particularly important that the total operating cycle is short and does not disrupt the reliability of public transport. A traffic and information system is being developed to coordinate traffic on the Göta River with crossing road and rail traffic.

The traffic forecast for the Hisingsbron bridge is that it will initially be used by over 80,000 public transport passengers, 3,000 cyclists and up to 5,000 pedestrians along with about 30,000 motorists. Particular attention should be paid to a high level of traffic safety, availability and comfort along with good views from and a good perception of the bridge, especially for public transport users, pedestrians and cyclists. The safety aspect is crucial.

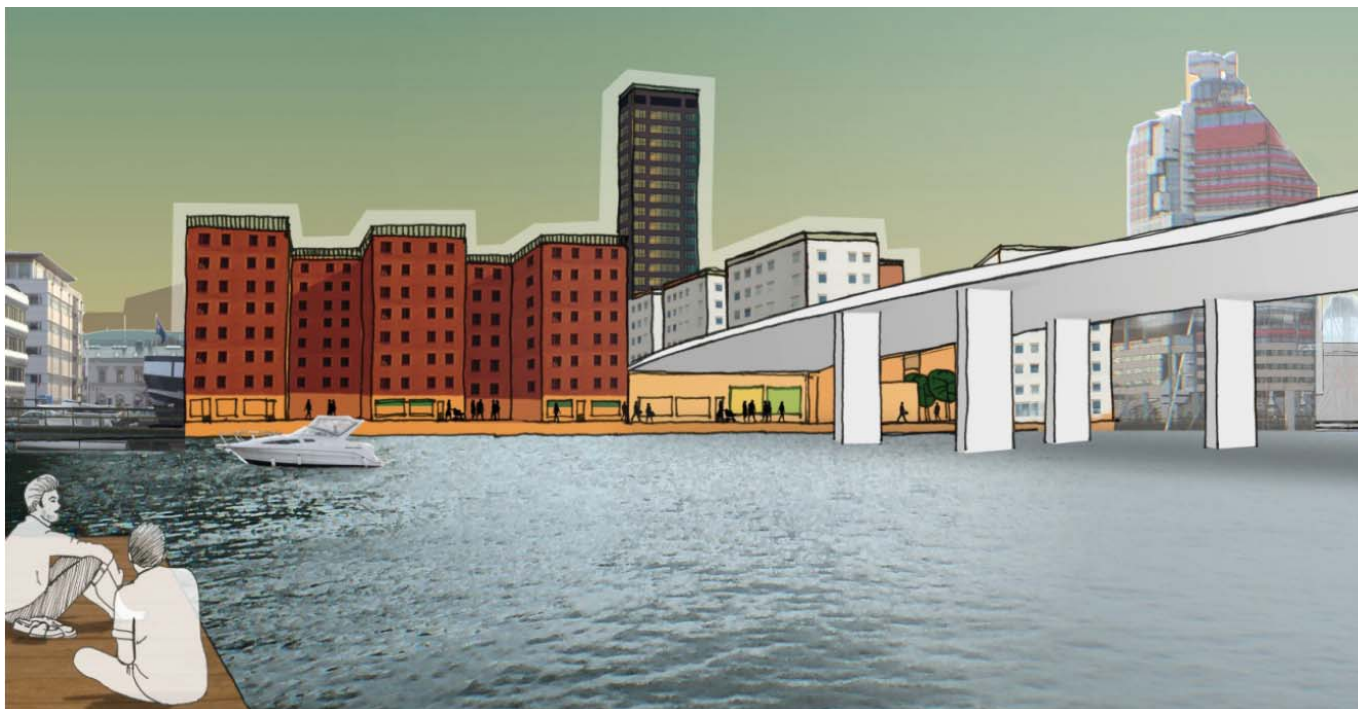


Illustration från förslaget till detaljplan. Illustrationen visar endast på föreslagna höjder, husens utformning är inte diskuterad i detta tidiga skede.

Brobanan ska delas upp på två kombinerade spårvagns- och busskörfält, fyra buss- och bilkörfält samt två gång- och cykelbanor med vistelseplatser. Den nya förbindelsen ska utformas utifrån en hög miljöprofil med avseende på både byggtid och drift. Andra viktiga parametrar att beakta är brons egenskaper avseende komfortfrågor såsom bullerstörning, vibrationer, svängningar m.m.

I bilaga 3 "Broskisser" redovisas ett förslag till utformning med styrande parametrar som att brobredden ska vara minst 36 meter. Dessutom ska bron utformas så att den inte har större påverkan på vattengenomströmningen i älven än brolösningen enligt handlingarna i vattendomsansökan.

I "Tekniska krav och förutsättningar" återfinns uppställda förutsättningar för tävlingen. De viktigaste förutsättningarna sammanfattas nedan:

- Ledverket skall ses som en fast förutsättning och ingår inte i utformningstävlingen. (Men ska redovisas på illustrationer.)
- Farleden skall vara 30 m bred.
- Fri höjd över farled skall minst vara 12 meter över meter över medelhögvatten
- Fri höjd över farled vid öppen bro skall minst vara 27,5 m över medelhögvatten
- Avstängningssträckan för gång- och cykeltrafik, avståndet mellan nedfälda bommar, får som längst vara 100 m.
- Avstängningssträckan för spår- och vägtrafik, avståndet mellan nedfälda bommar, får som längst vara 140 m.
- Avstängning görs av separata bommar för spår- och vägtrafik respektive gång- och cykeltrafik.
- Bomplacering för spår- och vägtrafik och gång- och cykeltrafik sätts till 30 respektive 10 m från fri kant.
- Val av brotyp är helt fri både beträffande öppningsbar del och i övrigt. Enda begränsningen är att den öppningsbara delen för spårtrafik i stängt läge måste ansluta till fast brodel vilket innebar att den inte får utformas som till exempel dubbelklaff.
- Den rörliga bron skall vara balanserad med motvikt
- Tävlingen omfattar bron över vatten från landfäste till landfäste
- Bron skall utföras enligt Trafikverkets tekniska riktlinjer TRVK Bro 11

For unprotected road users the bridge need not only be a means of transport from point A to B. It can also be an experience for people of all ages – with shelters for when the bridge opens, viewing points, places to rest under and close to the bridge, etc. The bridge should enrich the opportunities for urban recreation.

It should also be possible for pedestrians and cyclists to access the bridge on either side from the dockside using steps or lifts or ramps.

The bridge deck is to be divided up into two combined tram and bus lanes, four bus and car lanes and two footways and cycle tracks with shelters. The design of the new link should have a high environmental profile with regard to both its construction time and operation. Another important parameter to take into consideration is the comfort of the bridge, issues such as noise, vibration, movement, etc.

Annex 3 "Bridge sketches" describes a proposal for the design with guidance parameters such that the bridge width must be at least 36 metres. In addition, the bridge design must not have a greater impact on water flow in the river than that detailed in the environmental court application documents.

The annex "Technical criteria" contains the criteria for the competition. The key criteria are summarised below:

- The guide jetties should not be considered part of the design competition (but must be described in the illustration).
- The fairway is to be 30 m wide.
- The vertical clearance above the fairway is to be at least 12 meters above mean high water level.
- The vertical clearance above the fairway when the bridge is open is to be at least 27.5 meters above mean high water level.
- The minimum distance from the lowered barriers for pedestrian and cycle traffic is to be 100 m.
- The minimum distance from the lowered barriers for trams and road traffic is to be 140 m.
- Separate barriers are to close off the bridge for tram and road traffic and pedestrian and cycle traffic respectively.
- The locations of barriers for tram and road traffic and pedestrian and cycle traffic are 30 m and 10 m from the free edge respectively.
- The choice of bridge type is completely free regarding the opening and otherwise. The only restriction is that the opening section for tram traffic, in the closed position, must connect to the fixed bridge element, which means it is not to have a double leaf configuration, for example.

Genomförbarhet

Förutsättningar för själva bron över älven (tävlingsförslaget) är att den ska kunna byggas under 2 år (netto-byggtid) och med en investeringsbudget på 1 miljard SEK och med en låg livscykelkostnad (investerings-, trafikant-, drift- och underhållskostnad). Säkra och kreativa lösningar ska användas för att bygga bron. Beprövad teknik ska tillämpas i bygget av brodelar och dess funktioner. Vid val av utformning och materialval ska hänsyn tas till genomförbarhet för bygg-, drift- och underhållsarbete. Dessa ska kunna utföras med god arbetsmiljö och låg miljöbelastning under brons livslängd. Det är av största vikt att hög trafiksäkerhet och framkomlighet kan upprätthållas under hela brons livslängd. Trafiken på den befintliga Göta älvbron liksom sjöfarten under bron ska fungera under byggtiden. Säkra och kreativa lösningar med beprövad teknik bör vara en ledstjärna och att skapa en bro av god kvalitet som kan vidmakthållas under 120 år.

Utvecklingsbarhet

Möjlighet ska finnas att utveckla förslaget utifrån framtida behov eller på grund av förändrade funktionella, tekniska och ekonomiska förutsättningar. Utformningen ska också medge framtida förändringar i utnyttjandet av broytorna för att möta eventuella förändringar i fördelningen mellan olika trafikslag och beakta framtidens kommunikationer enligt K 2020 (se bilaga).

- The moveable bridge is to be balanced using counterweights.
- The competition covers the bridge across the water from abutment to abutment.
- The bridge is to be executed in conformity with Trafikverket's technical guidelines TRVK Bro 11.

Feasibility

The criteria for the actual bridge over the river (the competition entry) are that it must be possible to build it in less than two years (net construction time) with an investment budget of SEK 1 billion and with a low life cycle cost (investment, user, operation and maintenance costs). Safe and creative solutions are to be used to build the bridge. Tried and tested technology is to be applied to the construction of bridge sections and their function. The selection of materials and the design must take account of the feasibility of construction, operation and maintenance. It must be possible to carry out these processes with a good working environment and low environmental impact throughout the service life of the bridge. It is of the greatest importance that high traffic safety and accessibility can be maintained throughout the service life of the bridge. Traffic on the existing Göta bridge and navigation under the bridge shall continue to operate throughout the construction period. Safe and creative solutions using tried and tested technology should be a guiding principle as should the creation of a high quality bridge that can be maintained for 120 years.

Development potential

It should be possible to develop the proposal on the basis of future needs or due to changes in functional, technical and economic conditions. The design must also allow for future changes in the utilisation of the bridge in order to meet potential changes in the distribution of different types of traffic, and it must take into account future communications according to K2020 (see annex).

TÄVLINGSTEKNISKA BESTÄMMELSER

Arrangör

Tävlingen arrangeras av Göteborgs Stad Trafikkontoret i samarbete med Sveriges Arkitekter.

Former

Tävlingen är en inbjuden projekttävling i form av tvåstegstävling: steg 1 prekvalificering och steg 2 tävling. Vid den inledande prekvalificeringen som är öppen för alla, väljs upp till fem team ut och bjuds in till tävlingen, se "Inbjudan till prekvalificering". Tävlingen är öppen endast för inbjudna team. Efter genomförd tävling är kommunens avsikt att utse en vinnare bland de inbjudna teamen.

Tävlingsförslaget ska vara utfört på svenska. Tävlingsprogram finns på svenska och engelska. Tävlingen genomförs i enlighet med "Lagen om offentlig upphandling" FSF 2007:1091. Upphandlingen ser som projekttävling.

Översiktlig tidplan

Följande preliminära tider gäller för genomförande av prekvalificering och tävling:
juni 2013 – Inbjudan till max 5 Team .
24 oktober 2013 – Tävlingsförslagen lämnas in
Tillkännagivande av vinnare beräknas att ske i slutet av 2013

Startmöte

Startmöte för utvalda team kommer att hållas den **xx-xx-xx kl xx.xx** i sessionssalen på Köpmansgatan 20 i Göteborg.

Tävlingsområdet

Tävlingsområdet utgörs av brons vattenpassage och landfästen enligt karta på sidan 5.

Programhandlingar

Programhandlingar kommer att utsändas till de utvalda teamen. Tävlingsprogrammet tillhandahålls digitalt utan kostnad.

Detta dokument utgör, tillsammans med sina bilagor, tävlingsprogram för designtävlingen. Senast före tävlingens start kommer de utvalda teamen att erhålla följande kompletterande underlagsmaterial:

1. Översiktskarta över området
2. Ortofoto över området
3. Foton och flygfoton över tävlingsområdet med karta med fotopunkter
4. DWG - fil (grundkarta) över tävlingsområdet

TECHNICAL COMPETITION PROVISIONS

Organiser

The competition is organized by the City of Gothenburg, Traffic and Public Transport Authority.

Format

The competition is in the form of an invited design competition in two stages: Stage 1 prequalification and stage 2 competition. In the initial prequalification stage, which is open to all, up to five teams are selected; see "Invitation to prequalification". The competition is only open to invited teams. After the competition it is the City's intention to declare a winner from among the invited teams.

Competition entries should be in Swedish. The competition program is available in Swedish and English. The Public Procurement Act (2007:1091) applies to the competition. The procurement process is to take place in the form of a competition.

General timetable

The following preliminary dates apply to the competition:

June 2013 – Invitation to a maximum of five teams
24 October 2013 – The entries are submitted

Announcement of the winner is expected to take place at the end of 2013

Kick-off meeting

The kick-off meeting for the selected teams will be held on **xx-xx-xx at xx:xx** at the session hall on Köpmansgatan 20 in Gothenburg.

The competition area

The competition area consists of the water passage and bridge abutments according to map on page 5.

Competition documentation

The competition documentation will be distributed to the selected teams. The competition programme will be made available digitally without charge.

This document, together with its attachments, constitutes the program for the design competition. The chosen teams will be provided with the following additional background material prior to the competition's start date:

1. A survey map of the area
2. Aerial view of the area
3. Photos and aerial photos of the competition area with a map with photo points

- 5. Övrigt underlagsmaterial:
 - 5a. Tekniska krav och förutsättningar
 - 5b. Ansökan om miljödom
 - 5c. Landmärken i Göta älv
 - 5d. Sociotopkarta över centrala staden
 - 5e. Förslag till detaljplan
 - 5f. Förslagsskisser
 - 5g. Vision Älvstaden
 - 5h. K2020, Framtidens kollektivtrafik i Göteborgs-området

Redovisning av tävlingsförslaget

Tävlingsförslagen ska visas för allmänheten vilket ställer krav på att redovisningen ska vara tydlig och illustrativ. Tävlingsförslaget ska vara monterat på styvt underlag i A1-format och får omfatta högst fyra planscher. Därutöver ska en omgång av dessa planscher, förminskade till A3-format lämnas.

All text såsom beskrivning av förslaget, ställningstagande och resonemang sammanställs separat i A4-format. Dessa texter ska också återfinnas på planscher, läsbara. Tävlingsförslaget ska åtföljas av en kopierbar omgång förminskad till A3-format, där samtliga texter ska vara läsbara. Tävlingsförslaget ska även levereras digitalt i PDF-format på USB-minne eller CD/DVD-skiva. Eventuella handlingar utöver dessa kommer att tas undan från bedömning och utställning.

Tävlingsförslaget ska redovisa följande:

1. Kortfattad skriftlig beskrivning av förslaget och dess bärande idéer
2. Situationsplan skala 1:2000 över tävlingsområdet baserad på utlämnad DWG-fil (grundkarta) där brons placering i omgivande yttre miljö.
3. Broritningar (planer, fasadelevationer och sektioner) i skala 1:1000 och 1:100 eller annan valfri skala efter behov.
4. Perspektivvyer baserade på utlämnade foton (5 foto-punkter)
5. Digital 3D-modell utförd i Sketch up eller AutoCad
6. Underlag för modellbygge i skala 1:400. Arrangören kommer, efter inlämning av tävlingsförslagen, att tillverka en enkel modell i skala 1:400 som kan infogas i kommunens stadsbyggnadsmodell för att användas vid bedömning av tävlingsförslagen.

Inlämning av tävlingsförslag

Tävlingsförslaget, försett med motto, ska vara adresserat till tävlingsfunktionären och vara inkommet till Trafikkontoret, senast 2013-05-16 kl 16.00. Trafikkontorets öppettider är mån–fre 8–16.30 på adress Köpmansgatan 20. Förslaget ska åtföljas av ett förseglat och ogenomskinligt kuvert, märkt med ”namnsedel” och förslagets motto. Detta kuvert ska innehålla upp-

- 4. DWG file (base map) of the competition area
- 5. Other relevant documents:
 - 5a. Technical requirements and prerequisites
 - 5b. Application for an environmental court ruling
 - 5c. Landmarks in the river
 - 5d. Sociotope map of the city centre
 - 5e. Draft detailed development plan
 - 5f. Proposal sketches
 - 5g. The RiverCity Gothenburg Vision
 - 5h. K2020, The future of public transportation in the Gothenburg area

Submission of competition entry

The competition entries are to be put on display for the general public so they must be clear and illustrative. Competition entries are to be mounted on a rigid base in A1 format and may not exceed four poster boards. A set of these posters reduced to A3 format is also to be submitted.

The full text description of the proposal, statements and arguments is to be compiled separately in A4 format. This text must also be included on the poster boards and must be readable. Competition entries must be accompanied by a set of documents that can be copied, reduced to A3 format, on which all text is readable. Competition entries are also to be supplied in digital format as PDFs on a USB stick or CD/DVD. Documents over and above those specified above will be excluded from the assessment and exhibition.

The competition entry is to comprise the following:

1. A brief written description of the proposal and supporting ideas.
2. A general 1:2000 scale map of the competition area based on the supplied DWG file (base map) showing the position of the bridge in the surrounding external environment.
3. Bridge drawings (plans, elevations and sections) at a scale of 1:1000 and 1:100, or any other scale as necessary.
4. Perspective views based on supplied photos (5 photo points)
5. Digital 3D model made in Sketch Up or AutoCAD
6. A documentary basis for model building on a scale of 1:400. The organizer will, after submission of entries, produce a simple model on a scale of 1:400 that can be inserted into the municipal urban planning model to be used in the evaluation of competition entries.

Submission

The competition entry, carrying a motto should be addressed to the competition administrator and be received by the Traffic and Public Transport Authority by 16/05/2013 at 16.00 at the latest. The Traffic and

gifter om namn på teamets medarbetare och adress-uppgifter, namn, adress, telefonnummer och e-post-adress. Observera att kvitto som visar inlämningsdag samt förslagets motto samtidigt ska insändas i en separat försändelse till tävlingsfunktionären. På detta kvitto ska också anges telefonnummer där förslagsställaren kan nå anonymt. Efter inlämning av tävlingsförslaget erhåller den tävlande ett mottagningskvitto från arrangören märkt med tävlingsförslagets motto. Arrangören behåller en kopia på kvittot. Vid bud eller postbefordran ska de tävlande kunna styrka inlämningstid.

Tävlingsdeltagarna är skyldig att före inlämnande kontrollera att samtliga efterfrågade handlingar i har levererats.

Brytande namnsedel

Tävlingsförslag som avgivits av teamen är sekretessbelagd till dess beslut om vinnande förslag är fattat.

Språk

Tävlingspråk, kontraktsspråk och projektspråk är svenska

Förutsättningar

Om och hur förslaget kommer till genomförande är bland annat beroende av beslut i politiska nämnder och genomförbarhet. Förutsättningarna kan komma att förändras under tävlingen till följd av bland annat överklaganden eller domar i pågående tillståndsprövsprocess (järnvägsplan, miljödömdom och detaljplan).

Jury

Tävlingsförslagen kommer att bedömas av en jury utsedd av Göteborgs Stad bestående av:
Björn Siesjö, Stadsarkitekt, Stadsbyggnadskontoret – ordförande
Anders Svensson, Arkitekt, Stadsbyggnadskontoret och Älvstadsprojektet
Filip Siewertz, Planarkitekt, Stadsbyggnadskontoret
Patrik Fridh, Projektledare, Trafikkontoret
Peter Fjällhed, Projektchef, Trafikkontoret
Helena Bjarnegård, Stadsträdgårdsmästare Park och Naturförvaltningen
Thomas Darholm, Brokonstruktör, COWI
Gunilla Bandolin, Konstnär, utsedd av Sveriges Arkitekter
Carola Wingren, Landskapsarkitekt, utses av Sveriges Arkitekter

Tävlingsjuryns sekreterare är Claes Larsson, Arkitekt SAR/MSA, Sveriges Arkitekter.

Public Transport Authority office hours are Mon–Fri 8:00–16:30 at Köpmansgatan 20. The entry is to be accompanied by a sealed, opaque envelope marked “Namnsedel” [name slip] and carrying the entry’s motto. This envelope is to contain the names of the team members, addresses, phone numbers and e-mail addresses. Please note that a receipt showing the date of submission and the entry’s motto is to be sent at the same time in a separate letter to the Competition administrator. This receipt must also contain a phone number at which the competition participant can be contacted anonymously. Following the submission of the competition proposal the participant will receive a receipt from the organiser labelled with the motto of the proposal. The organiser will retain a copy of the receipt. If a messenger or postal service is used the participants should have a proof of delivery.

The competition entrants are required to check, prior to making their submission, that all the requested documents have been supplied.

Opening the name-slip envelopes

Bids given by the entrants are confidential until the winner has been appointed.

Language

The competition language, the contract language and the project language is Swedish.

Prerequisites

If and how the proposal is implemented is dependent on decisions in political committees along with its feasibility. The criteria may change during the competition due to appeals or decisions in the ongoing licensing process (railway plans, environmental court rulings and detailed development plans).

Jury

The competition entries will be judged by a jury appointed by the City of Gothenburg, consisting of:
Björn Siesjö, City Architect, City Planning Authority – Chair
Anders Svensson, Architect, City Planning Authority and the RiverCity Gothenburg project
Filip Siewertz, Planning Architect, City Planning Authority
Patrik Fridh, Project Manager, Traffic and Public Transport Authority
Peter Fjällhed, Project Manager, Traffic and Public Transport Authority
Helena Bjarnegård, City Gardener, Parks and Landscape Administration
Thomas Darholm, Bridge Engineer, COWI

Juryn kommer under bedömningstiden vid behov att tillfråga sakkunniga.

Referensgrupp

Trafiknämnden har utsett en referensgrupp som är sakkunniga i de sociala frågorna och medborgarperspektivet. Gruppen består av åtta ledamöter. Syftet med referensgruppen är att den ska få insyn i juryns arbete och dess referensgruppen är inget beslutsorgan. Den politiska referensgruppen har möjlighet att följa juryns arbete genom att juryn avrapporterar om tidplanen samt ger juryn möjlighet att stämna av olika frågeställningar.

Funktionär

Tävlingsfunktionär är Ingemar Larsson
Trafikkontoret, Box 2403, 403 16 GÖTEBORG
Besöksadress: Köpmansgatan 20
Tel 031-368 26 54
E-mail: ingemar.larsson@trafikkontoret.goteborg.se
All kommunikation under tävlingsskedet ska ske genom tävlingsfunktionären.

Frågor eller klarlägganden ställs via e-post märkt "Tävlingsfråga" till tävlingsfunktionären. Skrivelser ska vara tävlingsfunktionären senast tillhanda 2013-05-06

Program

Detta program är upprättat i enlighet med branschgemensamma "Tävlingsregler för arkitekternas, ingenjörernas och konstnärers verksamhetsfält, 1998". Tävlingsreglerna är utarbetade och godkända år 1998 av företrädare för arrangörer och organisationer som representerar de tävlande. Reglerna gäller om det i detta program inte anges annat. Ur tävlingsteknisk synpunkt är programmet granskat och godkänt för de tävlande av Sveriges arkitekter.

Anonymitet

Samtliga tävlingshandlingar ska vara anonyma och försedda med motto i nedre högra hörnet. Tävlingsförslaget ska inte kunna härledas till förslagsställaren och därmed röja anonymiteten. Om så sker kan juryn undanta förslaget från bedömning och besluta att inget arvode ska utgå. Uppgift om tävlande team inlämnas i separat förslutet kuvert.

Utgifter

Valda team som erbjuds att delta i projekttävlingen och som inom utsatt tid inlämnat ett korrekt förslag i enlighet med detta program erhåller ett fast arvode om SEK 400 000 exklusive mervärdesskatt vardera. Arvodet utbetalas mot faktura sedan juryn godkänt förslaget. En vinnare kommer att utses. Vinnaren får 600.000 SEK.

Gunilla Bandolin, Artist, Swedish Association of Architects

Carola Wingren, Architect, appointed by the Swedish Association of Architects

The competition jury secretary is Claes Larsson, Architect SAR/MSA, Swedish Association of Architects.

During evaluation the jury will consult outside experts if necessary.

Reference group

The Traffic Committee has appointed a reference group consisting of experts in social issues and the citizens' perspective. The group consists of eight members. The purpose of the reference group is to allow insight into the work of the jury. In other words the reference group is not a decision making body. The political reference group can follow the work of the jury because the jury reports on its schedule, and allows the jury to reconcile various issues.

Competition administrator

The Competition administrator is Ingemar Larsson
Trafikkontoret, Box 2403, 403 16 GÖTEBORG
Visiting address: Köpmansgatan 20
Tel. +46 (0)31 368 26 54
E-mail: ingemar.larsson@trafikkontoret.goteborg.se
All communication during the competition phase shall go through the Competition administrator.

Send any queries or clarifications by e-mail marked "Tävlingsfråga" [query] to the Competition administrator. Any communication must reach the Competition administrator no later than 06/05/2013.

Brief

This brief has been drawn up in accordance with the construction sector's joint "Competition Rules for Swedish Competitions in the Fields of Architecture, Engineering and Art, 1998" (Annex 2). The competition rules were prepared and approved in 1998 by representatives of organisers and organisations representing participants. These rules apply except where otherwise indicated in the brief. The brief has been revised and approved on the entrants' behalf by the Swedish Association of Architects.

Anonymity

All competition documents should be anonymous and carry a motto in the lower right corner. Competition entries should not be attributed to the proposer thus

Prissumman utbetalas mot faktura efter att vinnaren har utsetts.

Bedömning

Inlämnade tävlingsförslag kommer att bedömas utifrån gestaltning, funktionalitet, genomförbarhet och utvecklingsbarhet.

Juryns utlåtande

Juryns utlåtande ges på svenska.

Publicering

Så snart beslut om tävlingsvinnare fattats kommer samtliga förslagsställare och intressanmälare att under rättas skriftligen.

Tävlingsjuryns utlåtande kommer att publiceras i samband med att tävlingens resultat offentliggörs. Sveriges Arkitekter och arrangören äger rätt att publicera det samlade resultatet på sina hemsidor samt i tidningen Arkitekten. All publicering av tävlingsförslag efter avslutad tävling kommer att ske med angivande av förslagsställarens namn.

Offentlighet

Tävlingsförslagen kommer under bedömningstiden att ställas ut genom arrangörens försorg och då kommer även allmänheten ha möjlighet att se förslagen. Göteborgs Stad och Sveriges Arkitekter har rätt att publicera samtliga tävlingsförslag. All publicering av tävlingsförslag efter avslutad tävling kommer att ske med angivande av förslagsställarens namn.

Äganderätt

Material som skickas in till projekttävlingen är Göteborg Stads egendom.

Göteborg Stads Trafikkontoret har full äganderätt och upphovsrätt och nyttjanderätt och bestämmer hur och om offentlighet skall ske.

Uppdrag efter tävlingen

Efter tävlingen och i enlighet med juryns utslag kan förhandling, utan föregående annonsering, ske med förslagsställaren till vinnande förslag. Förutsättningen är att erforderliga beslut om ett genomförande fattas. Tävlingens förstapristagare blir rådgivare till staden och projektören. Den nya bron utformas med det vinnande förslaget som utgångspunkt vid framtagande av bygghandling och byggnation av Hisingsbron. Förslaget ska även utgöra underlag för ny detaljplan.

disclosing the team's identity. In this event the jury may exclude the proposal from assessment and decide that no fee should be paid. Information about the competing team must be submitted in a separate sealed envelope.

Expenditure

Selected teams that are invited to participate in the competition and submit an entry in accordance with this brief and within the allotted time will receive a fixed fee of SEK 400,000 excluding VAT each. The remuneration will be disbursed on receipt of an invoice after the jury has approved the entry. A winner will be chosen. The winner will receive SEK 600,000. This prize will be paid on receipt of an invoice after the winner has been selected.

Evaluation

Once submitted competition entries will be judged on their design, functionality, feasibility and development potential.

The opinion of the jury

The jury's opinion will be given in Swedish.

Publicity and publication

As soon as the decision concerning the winning entrant has been made, all entrants and stakeholders will be informed in writing.

The opinion of the competition jury will be published when the result of the competition is made known. The Swedish Association of Architects and the organiser are entitled to publish the overall result on their websites and also in the journal "Arkitekten". All publication of competition entries after the competition has ended will include the proposer's name.

Ownership rights

Material submitted to the competition is the property of the City of Gothenburg.

The City of Gothenburg Traffic and Public Transport Authority has full ownership, copyright and beneficial rights to the material and will determine how and if publication will be made.

Post-competition assignment

After the competition and in accordance with the jury's opinion, negotiation is possible without prior advertising with the author of the winning proposal. The prerequisite is that the required decision on implementation is made.

The winner of the first prize in the competition will act

Kontaktsspråk

Kontraktsspråk är svenska.

as consultant to the City and the project organiser. The new bridge will be designed with the winning proposal as the starting point in the production of construction documents and erection of the Hisingsbron bridge. The proposal shall also constitute the basis of the new detailed plan.

Contract language

The contract language is Swedish.

Nya vägar

Här går nya vägar.
Låt oss vandra fromma.
Kom, låt oss söka
någon ny och vacker blomma.

Kasta det vi äger!
Allting nått och färdigt
livlöst oss tynger,
dröm och sång och dåd ej värdigt.

Liv är det som väntar,
det man ej kan veta...
Kom, låt oss glömma!
Låt oss nytt och fagert leta!

Karin Boye
Ur diktsamlingen "Gömda land"



Göteborgs
Stad