



GESTALTNINGSPROGRAM
Detaljplan för del av Sicklaön 13:3 m.fl.
Ny förbindelse mellan
Kvarnholmen och Nacka centrum

Nacka kommun
Maj 2009
KFKS 2007/12 214
Projekt 9214

Medverkande

Gestaltningensprogrammet har tagits fram av Rundquist arkitekter ab på uppdrag av Nacka kommun.

Material till delen om väg på Kvarnholmen har utarbetats av Nyréns arkitektkontor, i samarbete med Ljusgestaltning och Ramböll.

Material till delen om bro över Svindersviken har utarbetats av Rundquist arkitekter i samarbete med ELU konsult och Ljusbyggarna.

Material till delen om väg Ryssbergen-Nacka Centrum har utarbetats av Ramböll i samarbete med Rundquist arkitekter.

Nacka kommun har deltagit i framtagandet av gestaltningensprogrammet genom
Elisabeth Rosell, landskapsarkitekt
Magnus Bäckström, planarkitekt
Therese Martinsson, planarkitekt

Nyréns arkitektkontor genom
Mårten Setterblad

Ljusgestaltning genom
Helena Björnberg
Anna Haglund

Rundquist arkitekter genom
Henrik Rundquist
Lars Ancker
Peter Sundin
Johan Kronberg
Elin Pääjärvi

Ljusbyggarna genom
Klas Möller

Ramböll genom
Elisabeth Rosenquist-Saidac
Camilla Gyllang
Cecilia Söderholm
Sofia Franzon

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4
VÄG PÅ KVARNHOLMEN	11
BRO ÖVER SVINDERSVIKEN	17
TUNNEL OCH VÄG RYSSBERGEN-NACKA CENTRUM	29



INLEDNING

Projektets omfattning

År 2025 beräknas andelen boende på nordvästra Sicklaön uppgå till drygt 10 000 personer, vilket motsvarar ungefär 1/10 av Nackas befolkning. Denna tätbefolkade del av Nacka bör ha en direkt koppling till övriga centrala delar av Nacka, vilket skapas i och med en förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka centrum. En förbindelse ger goda förutsättningar för en tät kollektivtrafik genom området och medför även att nordvästra Sicklaön får ytterligare en tillfartsväg, vilket är viktigt inte minst för att säkra räddningstjänstens framkomlighet. Planerna för nordvästra Sicklaön inklusive Kvarnholmen förväntas medföra så pass stora trafikmängder att en ny trafikförbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum också är ett nödvändigt komplement till Henriksdals trafikplats.

På detta sätt förbinds bostadsområden på Kvarnholmen med skolor, idrottsområde, kommunal service och köpcentret Forum Nacka.

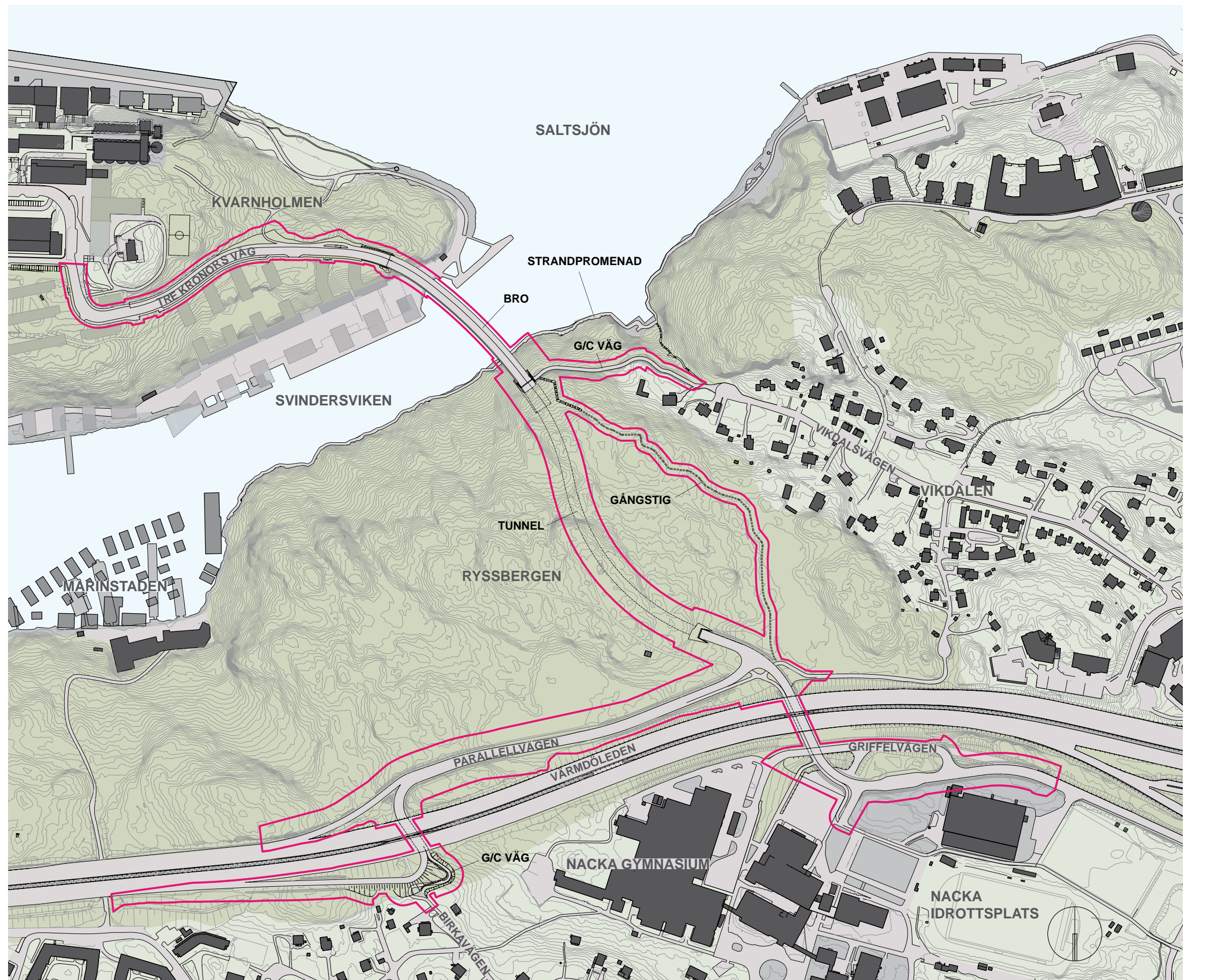
Förbindelsen ska vara tillgänglig för bil- och busstrafik, cyklister och fotgängare och gå från Kvarnholmen via en högbro över Svindersviken till det allmänna vägnätet på Sicklaön.

Planområdet innefattar delar av planerad förlängning av Tre kronors väg på Kvarnholmen, bro över Svindersviken, väg i tunnel genom Ryssbergen, av- och påfart till Värmdöleden vid Birkavägen och en anslutning till Griffelvägen under Värmdöleden. Planområdet innehåller också en separat gång- och cykelväg från bron över Svindersviken till vändplanen på Vikdalsvägen samt en gångstig över Ryssbergen.

Gestaltningens uppgift

Gestaltningens uppgift är att säkra ett utförande av infrastrukturprojektet med hög arkitektonisk kvalitet.

Programmet är därmed ett styrande dokument från detaljplanläggning, genom projekterings- och byggskedet fram till färdigbyggd anläggning, samt vidare för förvaltning av kvaliteterna under driftskedet.



- DETALJPLANEGRÄNS
- BEFINTLIG BEBYGGELSE
- DETALJPLANELAGD BEBYGGELSE
- BEBYGGELSE UNDER UTREDNING

SITUATIONSPLAN

0 20 100 200 m

Arkitektoniska utgångspunkter

Att bygga nytt innebär att tillföra nya kvaliteter. För utbyggnaden av den nya förbindelsen innebär det att de nya kvaliteterna ska samverka med redan existerande kvaliteter på platsen.

Området berörs av flera riksintressen som på olika sätt påverkar de arkitektoniska utgångspunkterna.

Riksintresse för kust och skärgård - Värde ligger i växelverkan mellan land och vatten samt det omväxlande kulturlandskapet.

Riksintresse för kulturminnesvården - Nackas norra kust omfattas av riksintresse för kulturminnesvården. Värde i planområdet ligger i de i huvudsak obebyggda bergssluttningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida i kontrast till de mer låglänta landskapspartierna på farledens norra sida.

Nationalstadsparken - Planområdet gränsar visuellt till Djurgården som ingår i Nationalstadsparken och omfattas av riksintresse.

Riksintresse för farled - Svindersviken omfattas formellt av riksintresse för farled. Eftersom Svindersviken inte längre används som farled bör detta riksintresse inte påverkas av planen.

På en övergripande nivå är den arkitektoniska utgångspunkten att de nya anläggningarna ska formas utifrån det landskaps- och bebyggelse-sammanhang som är karaktäristiskt, samtidigt som de tydligt ska representera nutida tillägg med egen identitet.

Förlängningen av Tre Kronors väg på Kvarnholmen utgår från de gestaltungsprinciper som föreslås för det förnyade vägnätet i övrigt på Kvarnholmen och ska ses som en del av den helhet som knyter an till den industriella karaktären på ön.

Den nya bron är det mest påtagliga tillskottet och blir ett nytt inslag i Stockholms inlopp och Nackas norra kust. Den skall bli en symbol för Kvarnholmens nya utveckling och med sin karaktäristiska form bli ett påtagligt tillskott i riksintresseområdet. Bron ska "få synas" och av så många som möjligt upplevas som vacker. Den ska dock inte dominera vyn av Stockholms inlopp.

För vägen genom Ryssbergen innebär tunnel-lösningen att landskapsvärdena fortsatt ska få dominera karaktärsmissigt. Anslutande gång- och cykelvägar passas in i bergstopografin. De nya vägrummen i området kring Värmdöleden, söder om Ryssbergen, formas för att förtydliga gränsläget mot naturmarken och ansluta med minsta mått i den trånga situation som råder.

Projektets långa sträckning innebär att flera områden av skiftande karaktärer berörs. Trots olikheter som ska få präglja gestaltningen är det också viktigt att vägen uppfattas som en helhet av den som färdas på den.



KVARNHOLMEN - VY FRÅN ÖSTER

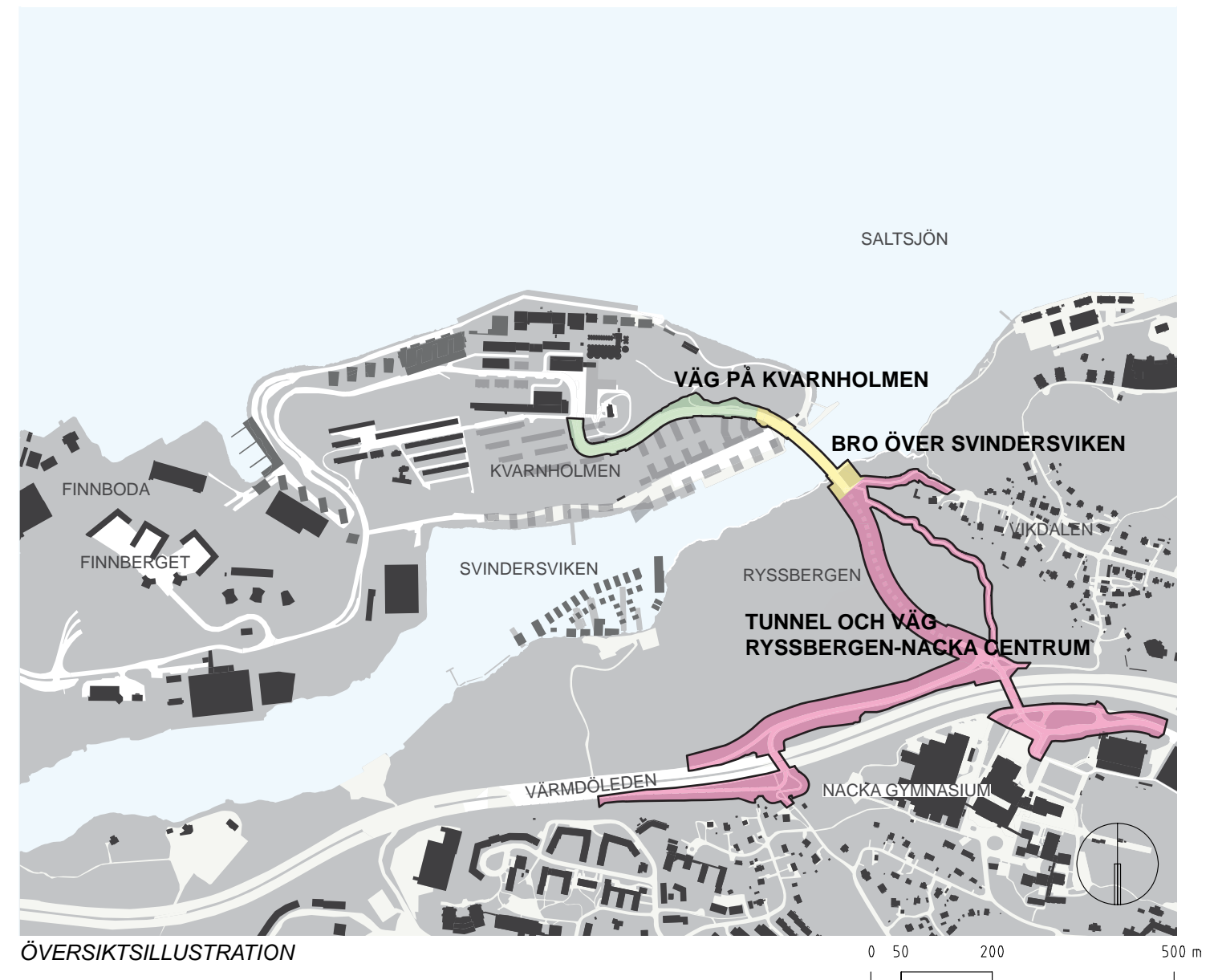
Projektets delar

Projektet kan geografiskt delas i tre delar som formats utifrån de specifika förutsättningar som varje del utgör. Skillnaderna är större än likheterna samtidigt som det samlade resultatet ska uppfattas som en enhet och att det väl samspelar med sin omgivning.

De tre delarna är:

- Väg på Kvarnholmen
- Bro över Svindersviken
- Tunnel och väg Ryssbergen-Nacka Centrum

Den följande redovisningen i gestaltungsprogrammet följer denna indelning.



Kvarnholmen

Kvarnholmen är starkt präglad av det dramatiska naturlandskapet med sin förkastningsbrant. Berget, vattnet och den karaktärsfulla skärgårdsvegetationen är tillsammans med holmens industribebyggelse de grundläggande stadsbildselementen. Dessa skapar en variationsrik och särpräglad helhet, som påverkar stora delar av Stockholms inlopp och kan även upplevas från norra Sicklaön.

Kvarnholmens norra sida är storskalig, karg och starkt påverkad av industribebyggelsen. Utblickarna är långa, vattenrummet stort och präglat av den omfattande båttrafiken.

Den södra sidan vetter åt ett trängre vattenrum – Svindersviken. Här finns ett fåtal större byggnader, atmosfären är ljusare och varmare. Utblickarna är mestadels kortare och från Sillkajen reser sig Ryssbergen som en grön vägg i söder.

Kvarnholmen nås idag endast med två förbindelser över Hästhölmssundet. Via dessa har Kvarnholmen förbindelse med Finnroda, Henriksdal, Danvikstull och vidare in mot Stockholm.

Bebyggelsen på Kvarnholmen är idag tydligt indelad i områden. Kvarnområdet är den centrala bebyggelsen på öns höjdpunkt. Inom denna, men ändå åtskild genom nivåskillnad ligger bebyggelsen längs kajen.

Ett annat område är bostadsbebyggelsen på höjden. Även Sillkajen är ett avgränsat område, även om den mesta bebyggelsen där avlägsnats. Inom planområdet blir öns framträdande landform tydlig med sin bergsrygg och förkastningsbrant i öst-västlig riktning. Området präglas i dag främst av naturmark med hållmarskskaraktär, som har inslag av rester från äldre trädgårdsanläggningar. Kvarstående delar från öns tidigare industriverksamhet finns även vid den östra udden.

Svindersviken

Krafftfulla bergspartier reser sig brant på ömse sidor om Svindersviken och ramar tydligt in passageläget. Det exponeras i norr mot Stockholms inlopp, Djurgården och Värtan. I söder avgränsar vikens sidor och kommande bebyggelse exponeringen.

Läget är en del i Nackas norra kust som karaktäriseras av den mer eller mindre sammanhängande gröna volymen, de höga bergsbranterna och de fria vattenytorna. Området för bron är av riksintresse för kulturmiljön, kust och skärgård samt den intilliggande farleden in mot Stockholm. En annan aspekt är att området för Nationalstadsparken angränsar visuellt till objektet.

Vid sidan om de stora natur- och landskapsvärdena utgör den storskaliga industriella bebyggelsen från KF-tiden ett viktigt inslag i stads- och landskapsbilden. Bebyggelsen representerar från sina olika utbyggnadsetapper den mest framåtsyftande arkitekturen från sin tid.

Ryssbergen - Nacka Centrum

De höga och otillgängliga Ryssbergen stupar i norr mot Svindersviken. På berget växer gammal och orörd hållmarkstallskog med höga naturvärden. På toppen, där skogen är dramatiskt kuperade är utsikten vidsträckt. Längre söderut i riktning mot Värmdövägen finns lägre belägna partier som är sankade med bl. a. askskog. Vikdalsvägen mynnar med en vändplan vid Ryssbergen och här öppnar sig landskapet med utsikt över Värtan. En trappa leder ner till strandpromenaden på brygga längs vattnet.

Värmdövägen går som en skiljelinje mellan naturmarken och mer bebyggda delar söder om motorvägen. Här ligger Nacka gymnasium samt idrottsområdets ishallar, sportplaner och parkeringsplatser. Griffelvägen förbinder Nacka centrum med idrottsområdet. Genom en vägport under Värmdöleden når man ut i naturmarken vid Ryssbergen samt till bostäderna i Vikdalen.

Längre västerut i anslutning till Birkavägen är det förberett för en trafikplats med en bred vägport under Värmdöleden.



KVARNHOLMEN IDAG - VY FRÅN SÖDER



ILLUSTRATIONSPLAN KVARNHOLMEN



SVINDERSVIKEN IDAG - VY FRÅN VÄSTER



ILLUSTRATIONSPLAN SVINDERSVIKEN



RYSSBERGEN IDAG - VY FRÅN NORDOST



ILLUSTRATIONSPLAN RYSSBERGEN-NACKA C

VÄG PÅ KVARNHOLMEN



Tre kronors väg i Kvarnområdet

Förutsättning

Tre Kronors väg är Kvarnområdets huvudgata och binder samman Kvarnholmens centrala delar med Finnberget och Henriksdals trafikplats via Kvarnholmsvägen. När bron anläggs över Svindersviken kommer Tre Kronors väg även erbjuda en direkt förbindelse till centrala Nacka. Gatan är dimensionerad för busstrafik.

Inom Kvarnområdet finns gångbana på en eller två sidor av körbanan och cykelbanan är placerad i nivå med körbanan. I de centrala delarna finns kantstensparkering.

Tre Kronors väg ska liksom övriga gränder och gator i Kvarnområdet gestaltas enhetligt. Materialval och utförande präglas av en enkelhet med ett fåtal material med en prägel som knyter an till den befintliga industriella karaktären som domineras av asfalt med inslag av gatstensbeläggning. Gatorna och gångbanorna asfalteras och avgränsas med extra bred kantsten i granit. Där stödmurar och murar krävs utförs dessa av mot brädforn platsgjuten betong, alternativt granit. Räckena utformas av stål lackerat i grafitgrå kulör.

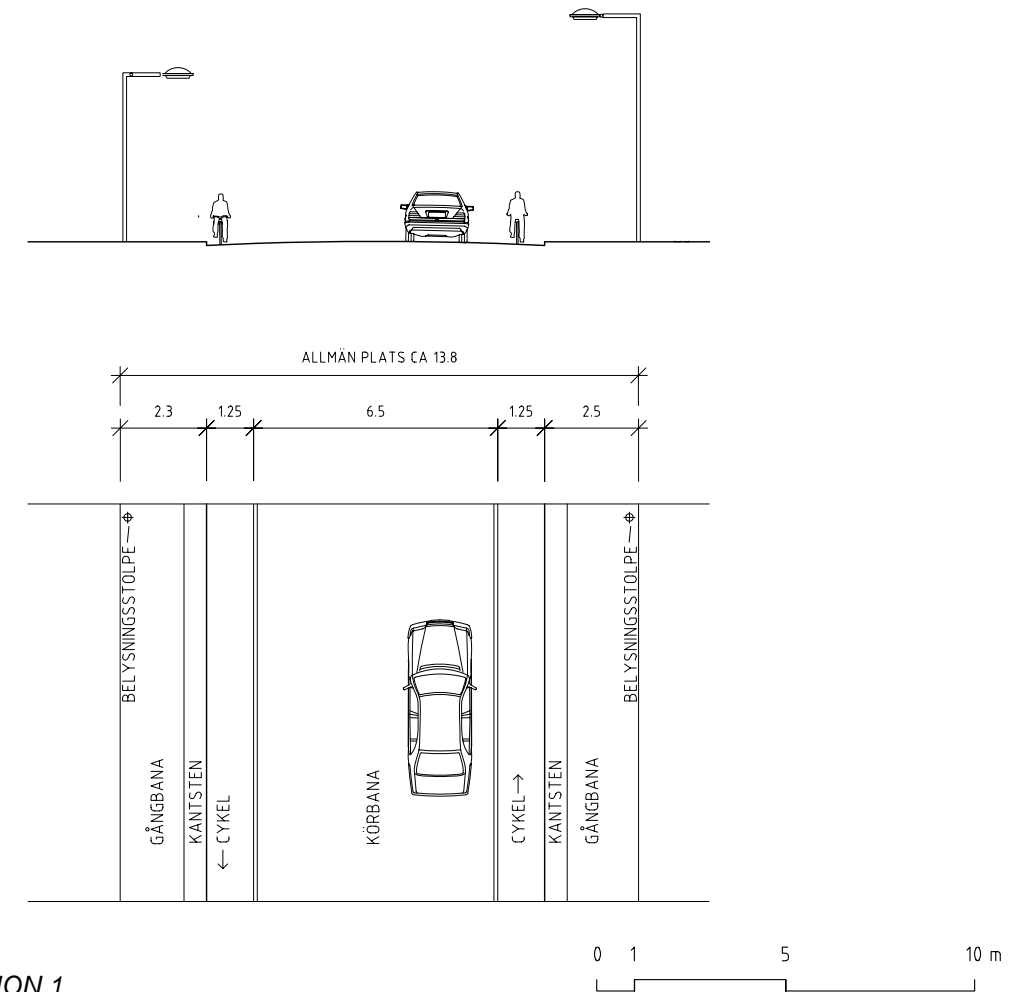
Belysningsprogram

En program för belysningsprinciper har tagits fram av Ljusstyrelsen som anger utgångspunkter för belysningen av utemiljön på Kvarnholmen. Nedanstående text är baserad på de utgångspunkter som anges i programmet.

Belysningsprogrammet för Kvarnholmen har som ambition att visualisera områdets specifika karaktär, att säkerställa gatornas funktion samt att göra torg och promenadstråk inbjudande och trygga för de boende i området. I programmet kategoriseras området i tillfartsvägar, lokalgator, kvartersgator, gång- och cykelstråk samt parker och torg för en strukturerad och konsekvent belysningslösning för hela området. I programmet tas även önska dramatiska nivåskillnader, klippväggar och industrihistoriska byggnader tillvara med diverse dekorativa ljussättningar.

Utformning

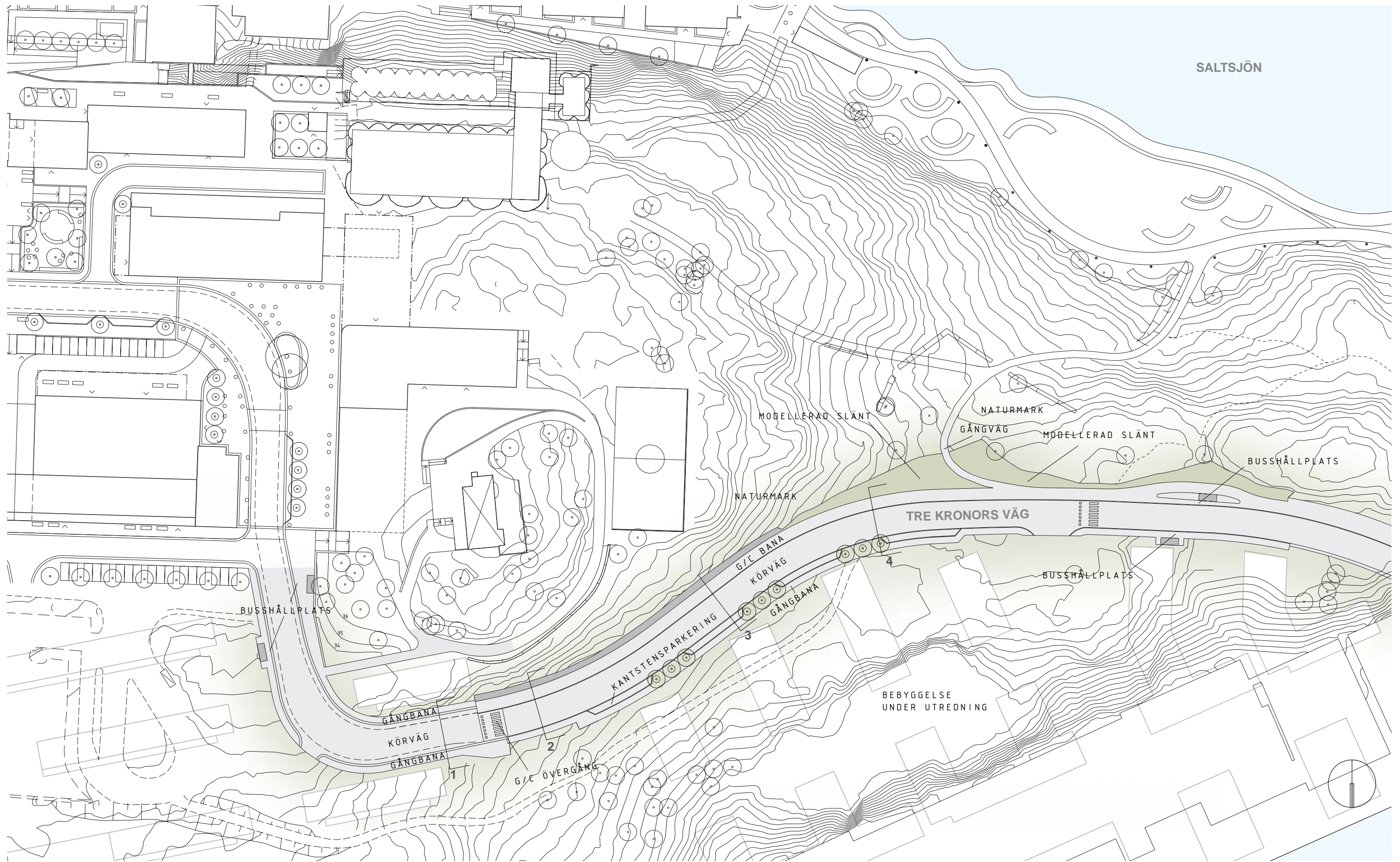
Tre Kronors väg – österut mot Svindersviksbron
För belysning av Tre Kronors väg återkommer gatuarmaturen Elipt eller likvärdig. Armaturen sätts på stolpe på 6 m höjd samt på stolpe 4.5m höjd.
Invid eventuella förgårdar återkommer parkarmaturen Ritorno eller likvärdig.



TYPSEKTION 1

Material

Gångbana	Asfalt
Körbana	Asfalt
Cykelbana	Cykeltrafik sker i cykelfält i nivå med gata
Kantsten	Granit, extra bred
Parkeringsfickor	Asfalt, kansten av granit mot gångbana. Markering mot gata består av nedsänkt kantsten av granit, extra bred.
Belysning	Eclatec elipt eller motsvarande enligt belysningsprogram.
Gatuträd	Förslagsvis ek. Planteras i skelettjord. Trädgaller av stål.
Kulör	Stolpar och andra detaljer av metall ska lackeras i grafitgrå kulör.



PLAN

Tre kronors väg mellan Kvarnområdet och bron över Svindersviken

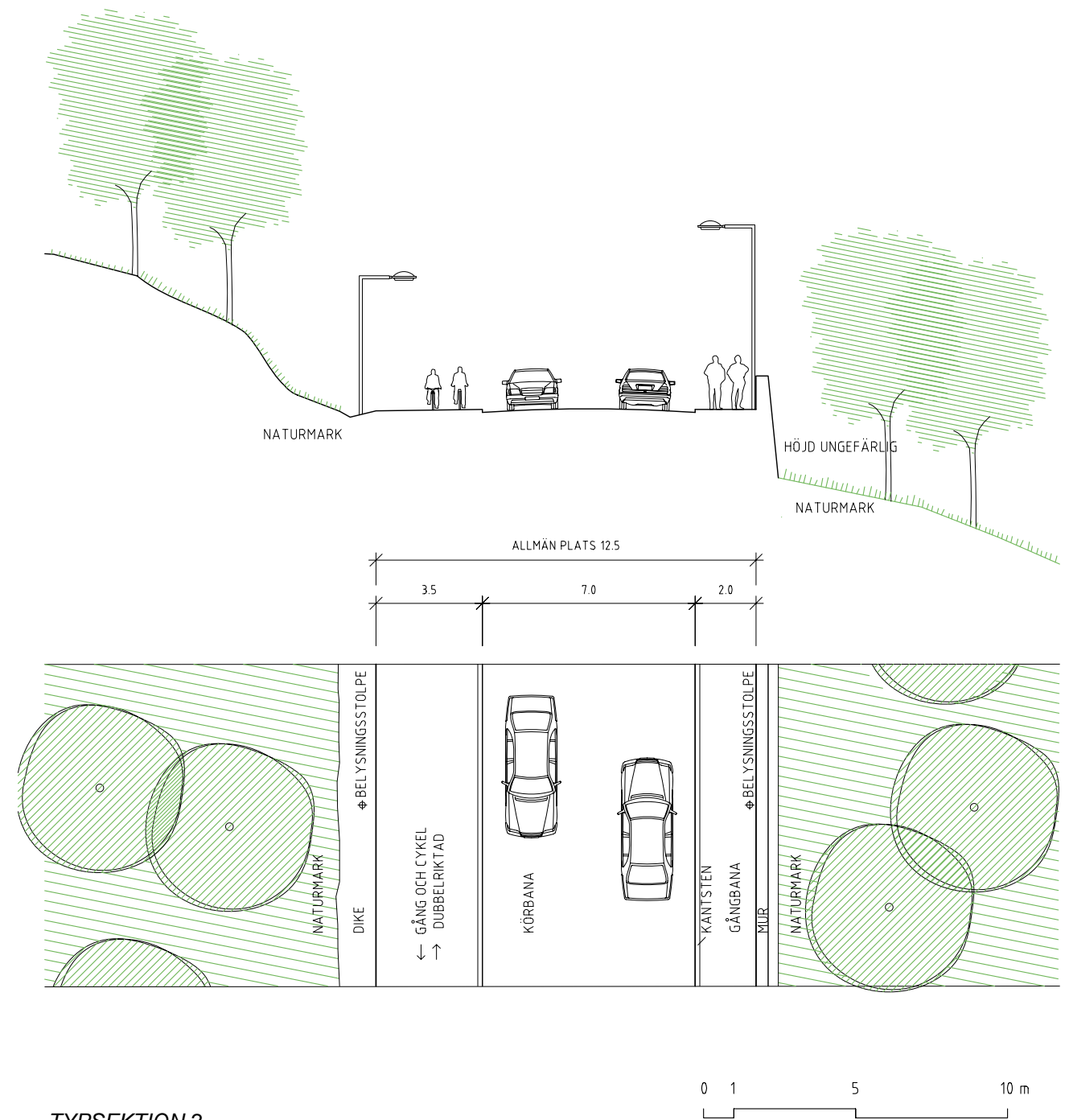
Förutsättning

Tre Kronors väg är Kvarnområdets huvudgata och binder samman Kvarnholmens centrala delar med Finnberget och Henriksdals trafikplats via Kvarnholmsvägen. När bron anläggs över Svindersviken kommer Tre Kronors väg även erbjuda en direkt förbindelse till centrala Nacka. Gatan är dimensionerad för busstrafik. Gångbana finns på två sidor av körbanan och cykeltrafiken går på en upphöjd gång- och cykelbana. Kantstensparkering och möjlighet till gatuträd finns utmed Sillkajens bebyggelse.

Tre Kronors väg ska gestaltas enhetligt och vara sammanhängande med utformningen i Kvarnområdet. Materialval och utförande präglas av en enkelhet med ett fåtal material med en prägel som knyter an till den befintliga industriella karaktären som domineras av asfalt med inslag av gatstensbeläggning.

Gatorna och gångbanorna asfalteras och avgränsas med kantsten i granit. Där stödmurar och murar krävs utförs dessa av mot brädform platsgjuten betong. Räckena utformas av stål lackerat i grafitgrå kulör.

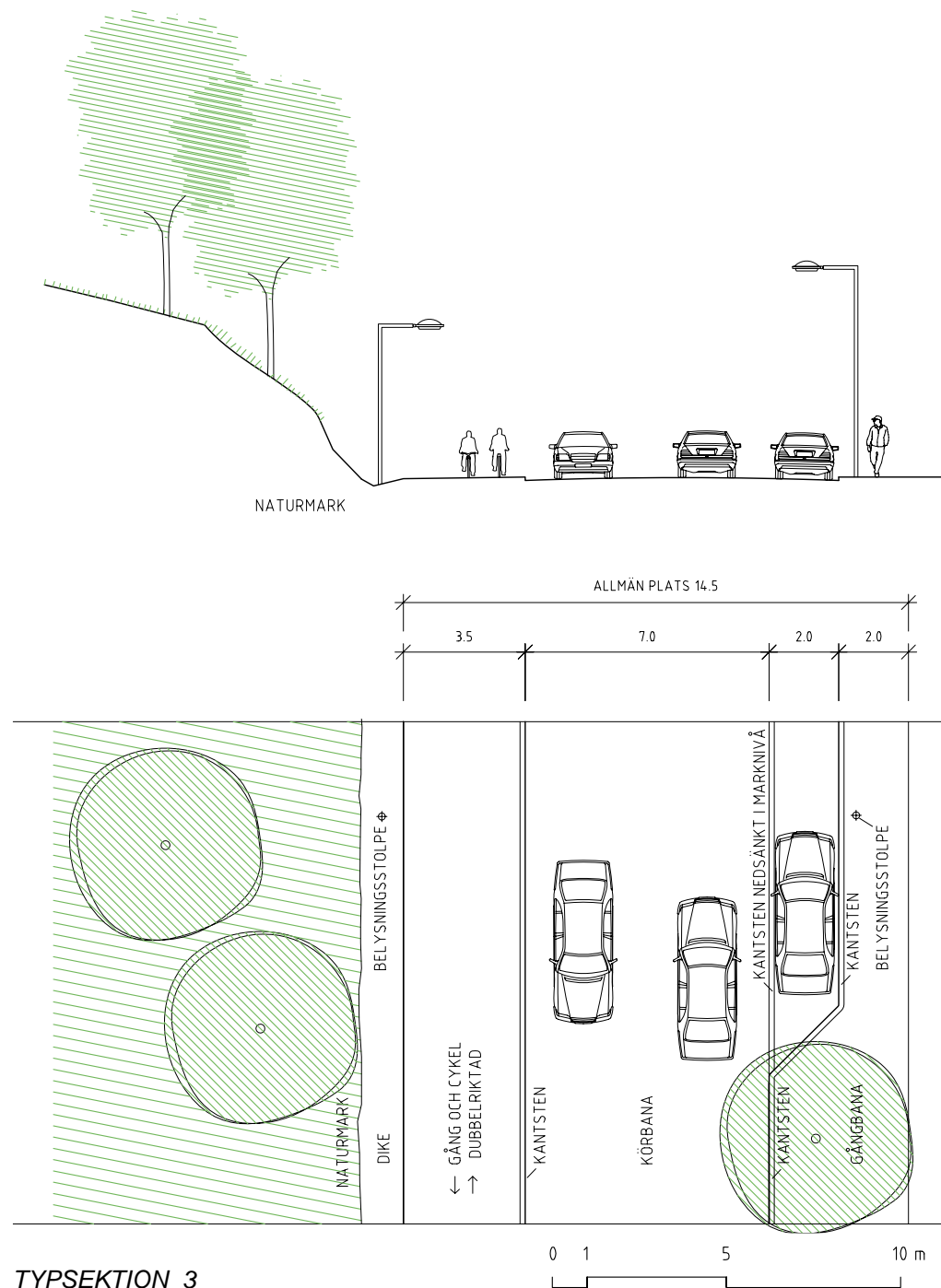
Slänter mot naturmark behandlas med stor varsamhet så att intrånget minimeras. Slänterna modelleras för att få likartad utformning som naturmarken vad gäller vegetation och landformer. Avsikten är att naturmarken och slänterna ska upplevas som en obruten helhet. Gångvägar från Tre Kronors väg utformas för att ansluta till befintliga gångsystemet i naturmarken.



TYPSEKTION 2

Material

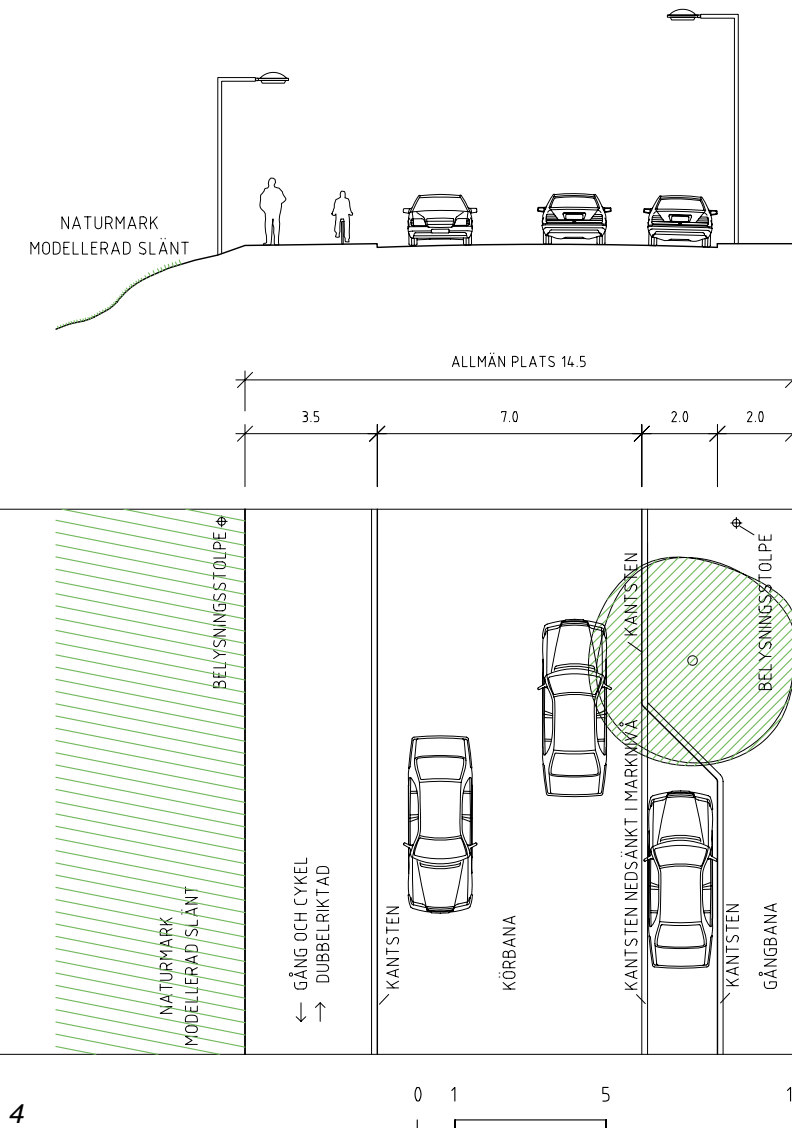
Gångbana	Asfalt
Körbana	Asfalt
Cykelbana	Cykeltrafik sker på upphöjd gång- och cykelbana
Kantsten	Granit
Belysning	Eclatec elipt eller motsvarande enligt belysningsprogram.
Kulör	Stolpar och andra detaljer av metall ska lackeras i grafitgrå kulör.



TYPSEKTION 3

Material

- Gångbana Asfalt
- Körbana Asfalt
- Cykelbana Cykeltrafik sker på upphöjd gång- och cykelbana
- Kantsten Granit
- Parkeringsfickor Asfalt, kansten av granit mot gångbana. Markering mot gata består av nedsänkt kantsten av granit.
- Belysning Eclatec elipt eller motsvarande enligt belysningsprogram.
- Gatuträd Förslagsvis ek. Planteras i skelettjord. Trädgaller av stål.
- Kulör Stolpar och andra detaljer av metall ska lackeras i grafitgrå kulör.



TYPSEKTION 4

Material

- Gångbana Asfalt
- Körbana Asfalt
- Cykelbana Cykeltrafik sker på upphöjd gång- och cykelbana
- Kantsten Granit
- Parkeringsfickor Asfalt, kansten av granit mot gångbana. Markering mot gata består av nedsänkt kantsten av granit.
- Belysning Eclatec elipt eller motsvarande enligt belysningsprogram.
- Gatuträd Förslagsvis ek. Planteras i skelettjord. Trädgaller av stål.
- Kulör Stolpar och andra detaljer av metall ska lackeras i grafitgrå kulör.

BRO ÖVER SVINDERSVIKEN



Brotraditionen

Varje ny större bro av betydelse blir ett ytterligare tidslager i den tradition av broformning som finns i Stockholmsregionen. I det kuperade landskapet, vikar och fjärdar, och med graniten som stöd är det flera karaktäristiska broar som utförts som bågbroar. Att spänna från sida till sida har blivit ett plats-specifikt uttryck som i olika tillämpningar varierats från tid till annan.

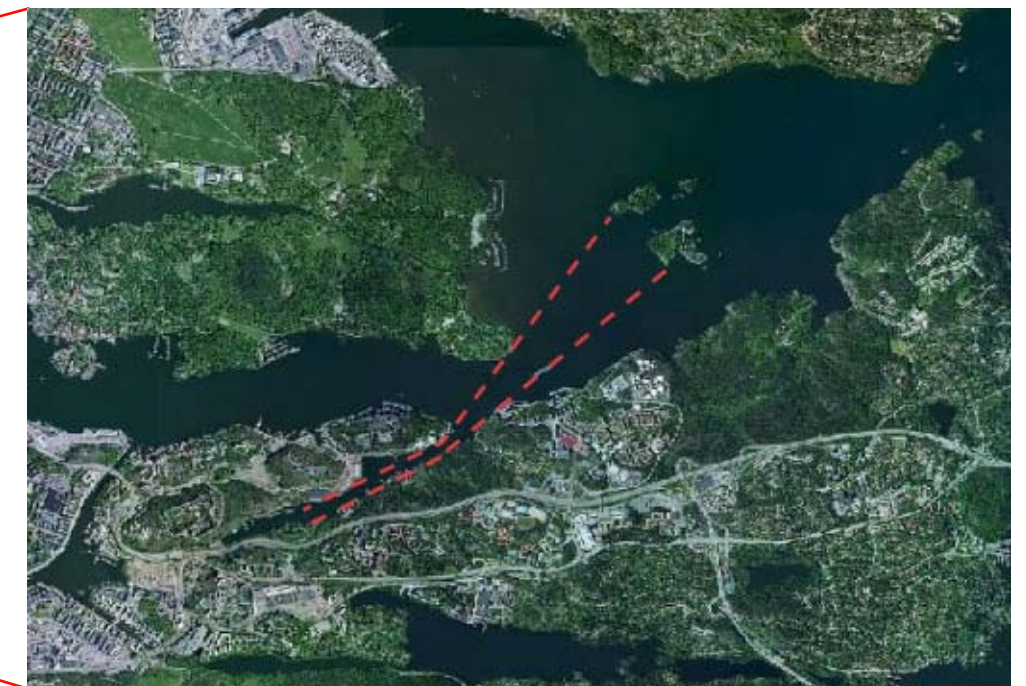
Förslaget tar sin utgångspunkt i denna tradition och med avsikten att tillföra ett för vår tid unikt nytt lager!

Visuellt påverkansområde

Broläget är högt men samtidigt väl omgärdat av den kringliggande topografin. Det visuella påverkansområdet är därför inte lika vidsträckt som det först kan förefalla. Från det inre av Svindersviken kommer ny bostadsbebyggelse delvis avskärma och Ryssvikens husbåtanläggning väsentligen påverka utblicken mot Saltsjön. Från Stockholms inlopp är broläget väl exponerat, men i en begränsad sektor mot Djurgården och Värtan.



ÖVERSIKTSKARTA



VISUELLT PÅVERKANSOMRÅDE



ILLUSTRATION AV BRON SEDD FRÅN SALTSJÖN

Brons arkitektur

-Tydligt spänd - bergläget maximalt uttryckt

Förslaget utgår från det givna i att använda bergets massivitet och styrka att ta spjärn emot. Broutformningen är en uppdaterad tolkning av stockholmstraditionens många bågbroar - Bron över Svindersviken spänner, nästan övertydligt, på ett eget sätt som maximalt uttrycker bergläget.

-Låg - ej över omgivande höjder

Bron är formad utifrån balansgången mellan att vara ett påtagligt tillskott som får synas och att inte få dominera vyn av Stockholms inlopp. Den starka landskapliga helhet som Nackas norra kust utgör ska fortsatt dominera och en ny bro ska därför inte ska resa sig över dess "skyline".

- En unik siluett längs Nacka norra kust

Bron ska på ett förklarande sätt få synas i sin helhet där den spjärnar mellan bergen och därmed bli en ikonisk siluett för Nacka och stadsutbyggnaden kring Kvarnholmen. Ett tydligt, sakligt och modernt tillskott som utgår från de lokala förutsättningarna – och en del i traditionen av framåtsyftande nyttobyggande på platsen.

-Hög – ej stöd nära kaj eller strand

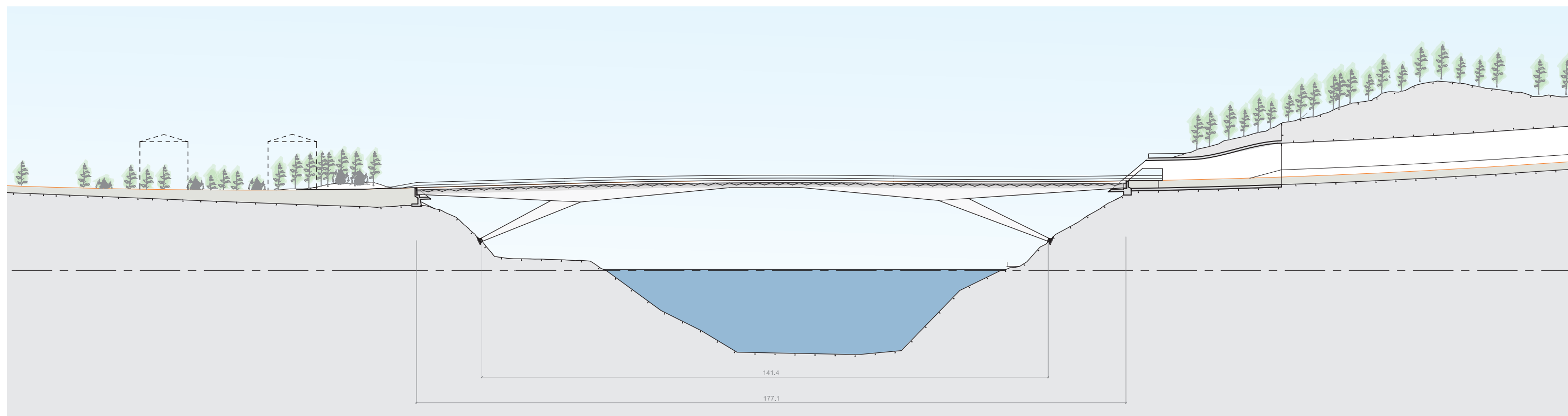
Bron upplevs främst från lägre nivåer och därför är undersidan och mötet med marken avgörande gestaltungsaspekter. Den underliggande bärande konstruktion ger bron dess unika karaktär och exponeras mot dem som har bron nära i sin vardag. Detta till trots är bron inte låg – den tar spjärn högt över strandnivån och lämnar fritt både för visuella utblickar och passager längs stränderna.

-Samlad form – ej "bärande och buret"

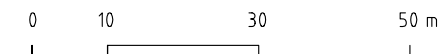
Bron har en tydlig form som förenar bärande och buret i en gestalt - en samlad och lugn broarkitektur i detta stora landskapsrum. Till synes är det varken en balkbro eller en bågbro. Balk och stöd förenas och bygger på kontrasten och proportioneringen mellan stora och små konstruktionsmått – allt för att uttrycka det spända läget.

-Formad efter materialet

Bron är i sin helhet utförd av stål. Stålet "veckas" efter de konstruktiva kraven och formar olika vinklade ytor som ytterligare förstärks upplevelsemässigt av hur ljuset faller och reflekteras. Det metalliska uttrycket upphöjs till sin ädlaste nivå genom att lackeras i guld-metallic. En skimrande och gnistrande yta som maximerar skillnaden mellan belyst och skuggat – ett smycke längs med Nackas norra kust.



LANDSKAPSELEVATION



Linjeföring

Broläget ligger naturligt mellan bergspartierna och utgör i plan en nästan kontinuerlig svag kurva som får anslutande vägar och bro att tillsammans bilda ett följsamt och sammanhängande förlopp.

Samtidigt bibehåller bron som byggnadsobjekt sin precision i det spända läget mellan bergssidorna. Landsvägsbrons mjuka geometri förenas med stadsbrons precisa form och uttryck.

Segelränna

Segelrännan är symmetriskt placerad under brons mittspann. Segelfri höjd är minst 19 meter över medelhögvattennivå, MWH +0,26. Segelrännans bredd är minst 25 meter.



PLAN

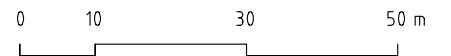
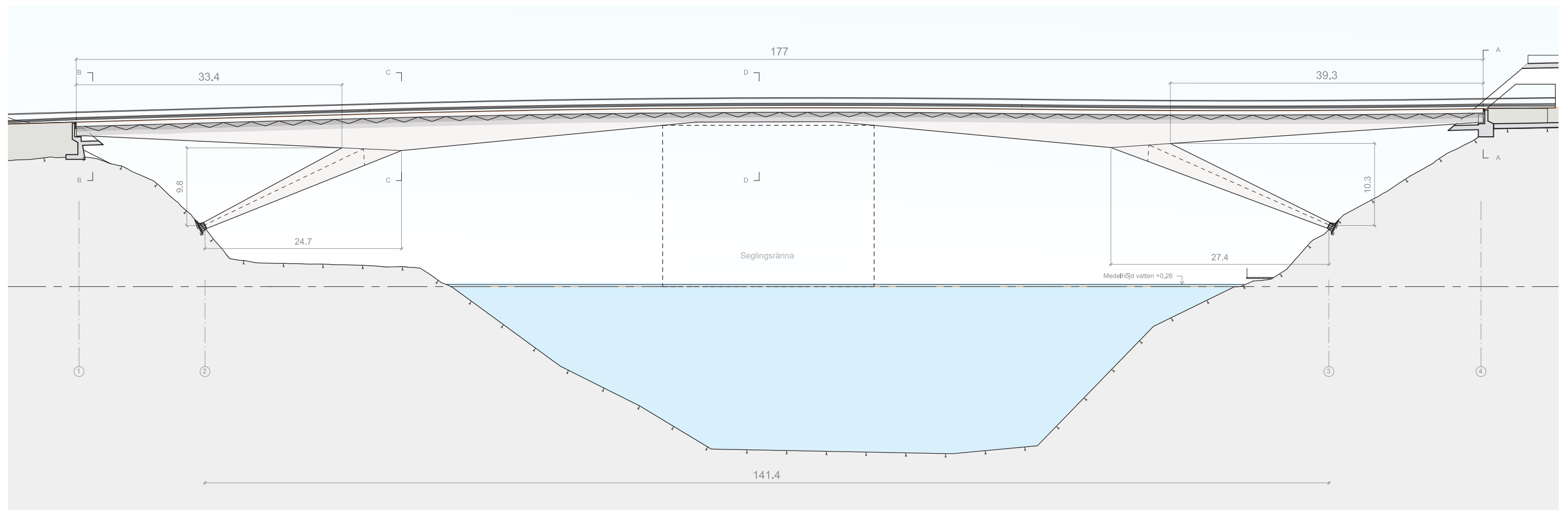




ILLUSTRATION AV BRO OCH NY BEBYGGELSE SEDD FRÅN VÄSTER



ILLUSTRATION AV BRO SEDD FRÅN ÖSTER

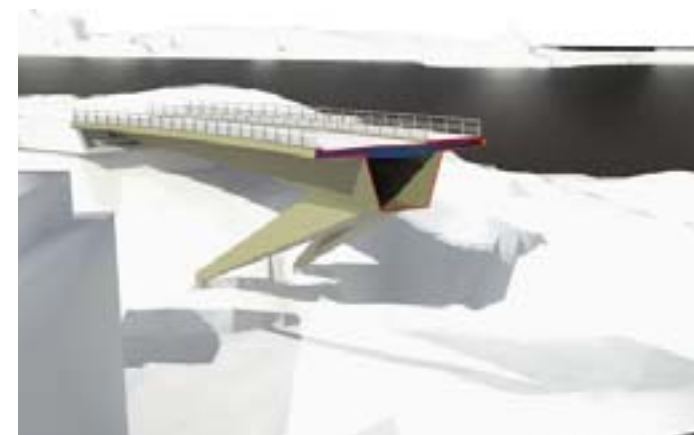
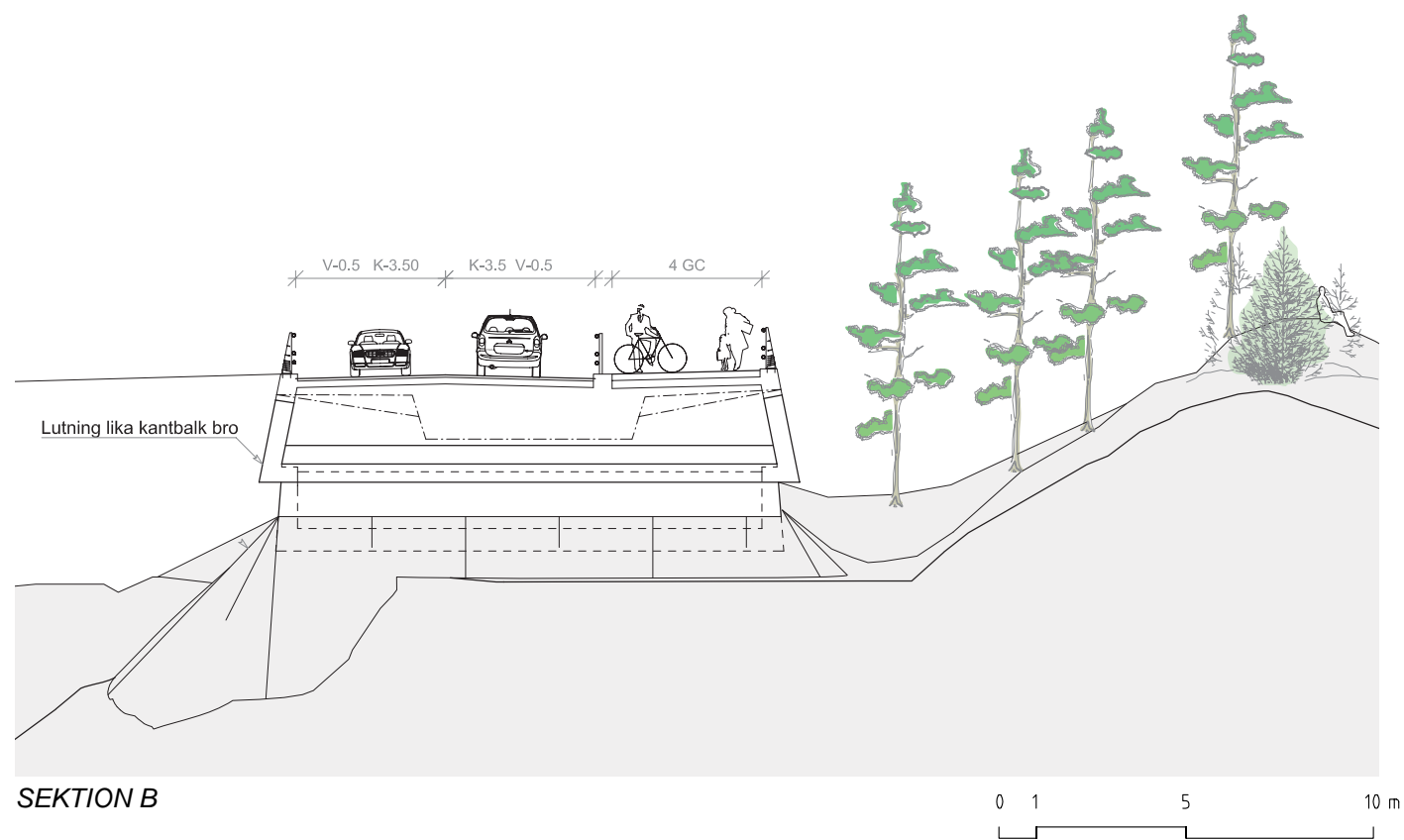


BROELEVATION





ILLUSTRATION AV BRO SEDD FRÅN STRANDPROMENADEN PÅ NACKASIDAN



3D-SEKTION MOT KVARNHOLMEN

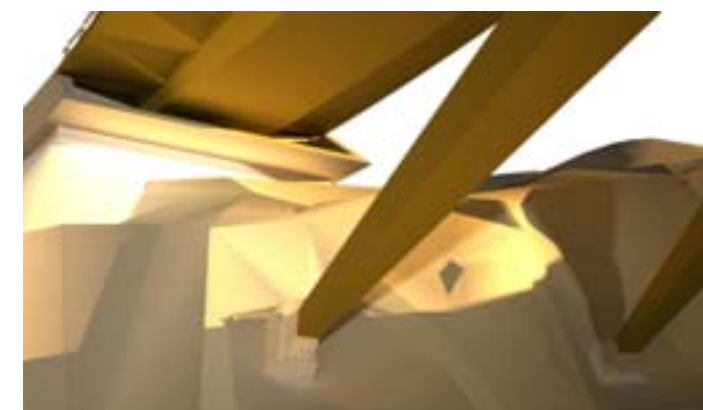


ILLUSTRATION LANDFÄSTE/STÖDBEN

Landfäste på Kvarnholmen

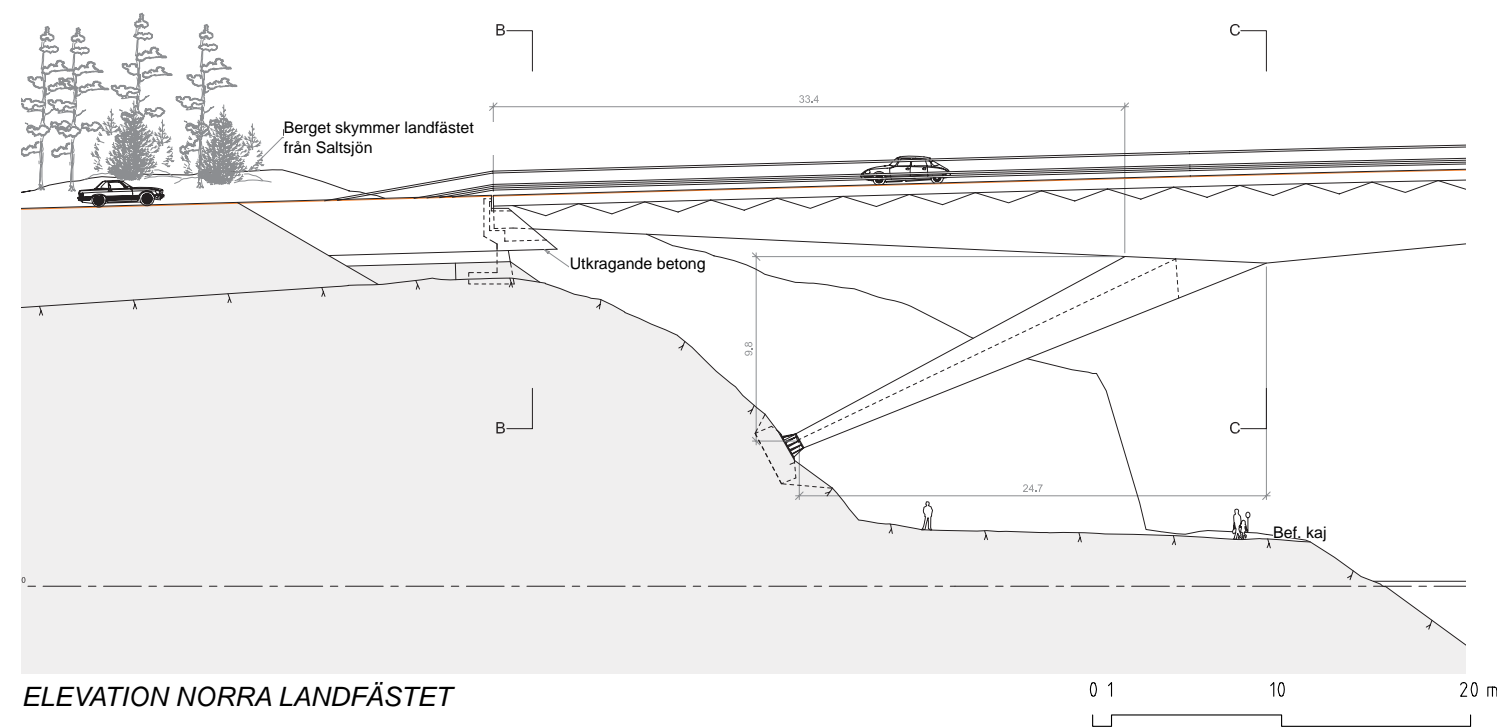
Brons landfäste på Kvarnholmen är format som en vagga av betong med lutande sidor där stålbron glider in. Det följer samma utformningsprincip som landfästet och tunnelmynningen på Ryssbergen men här endast med de lägre delarna.

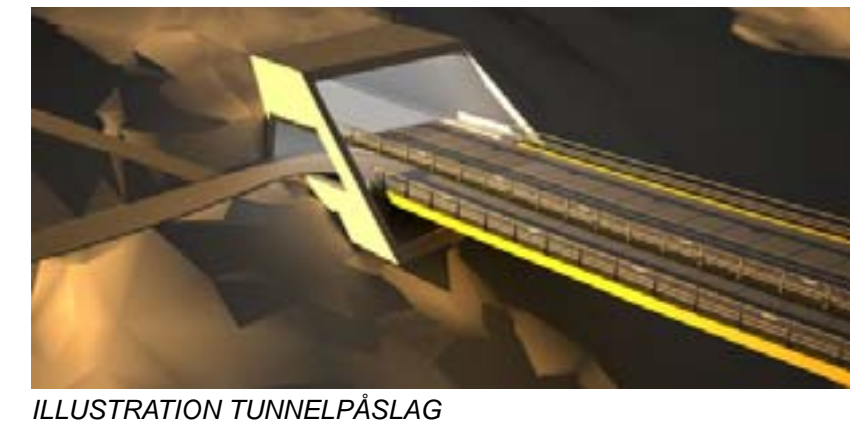
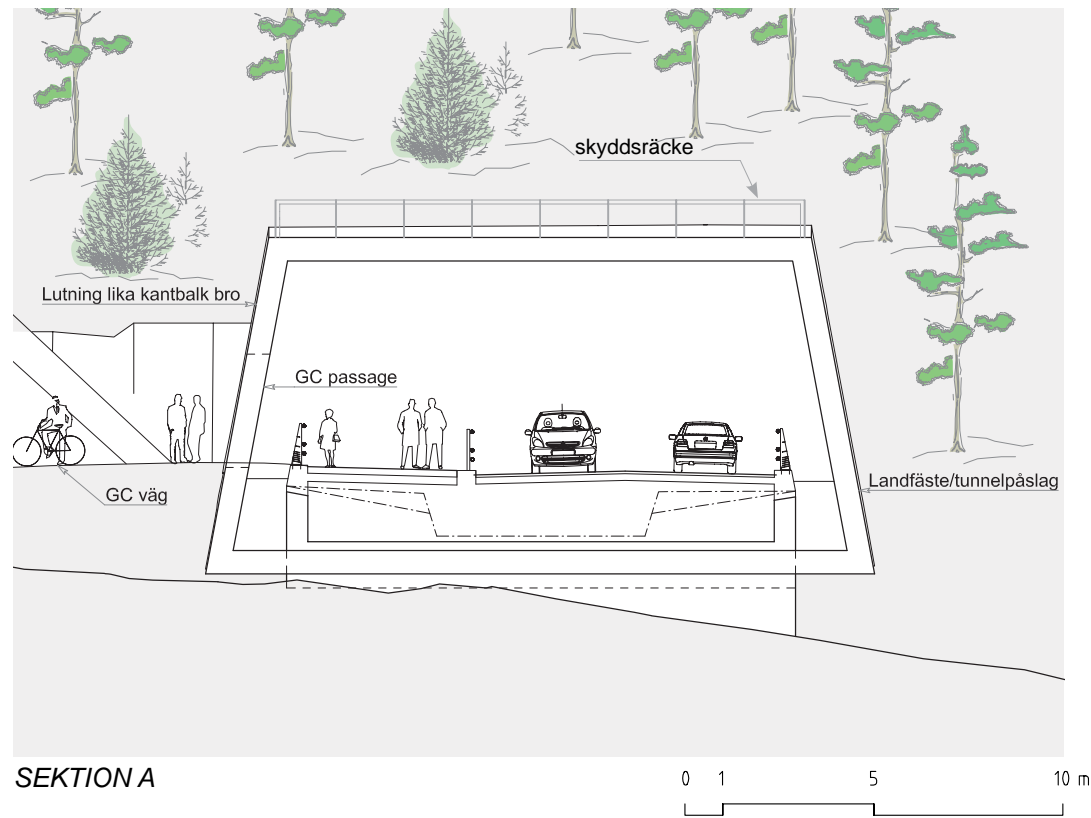
Räcken

Bron är försedd med ytterräcken som ansluter till de lutande kantbalksidorna. Modellen är utvecklad för yttre Ringvägen i Malmö och finns som godkänd standardprodukt.

Körfält och gc-bana

Bron har två körfält, summa 2x4,0 meter och gång- och cykelbana 4,0 meter, som medger framkomlighet för såväl gående och cyklister i "flanörtempo" som för arbetspendlande cyklister i högre fart.



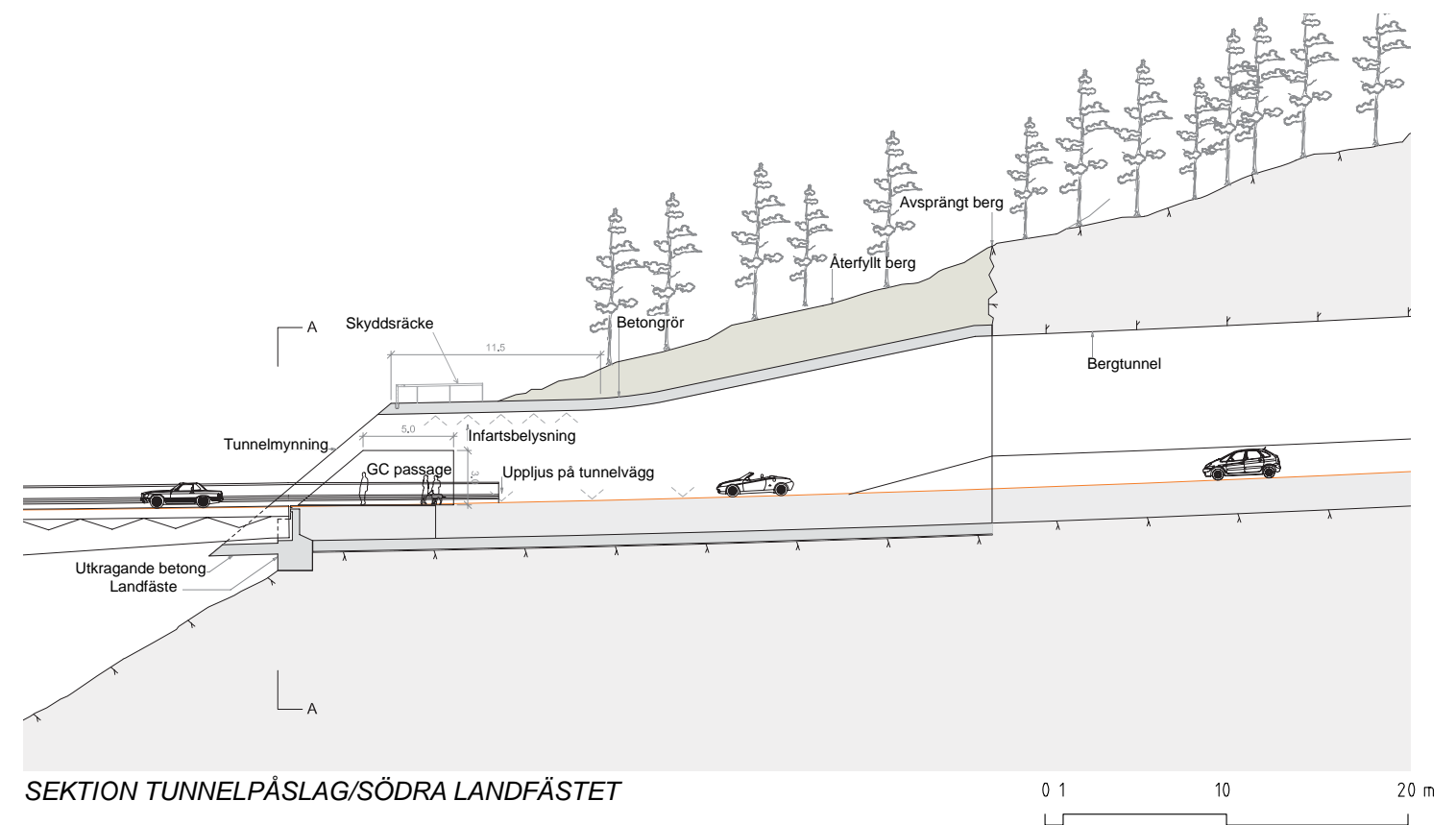


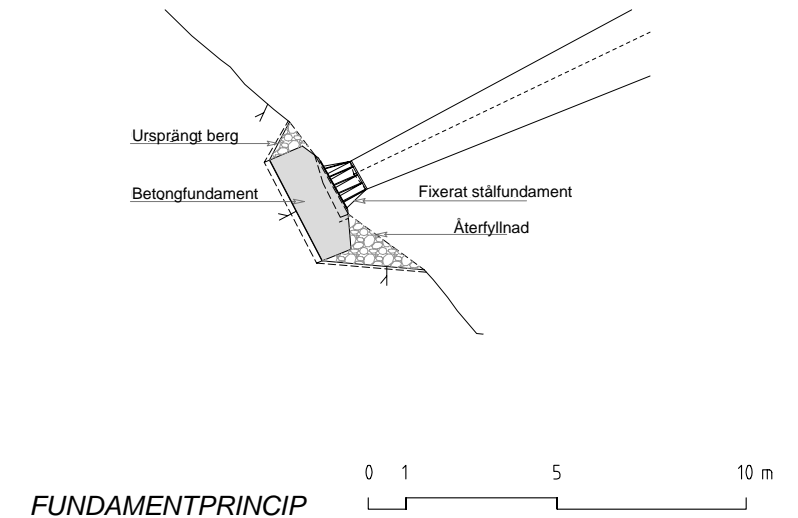
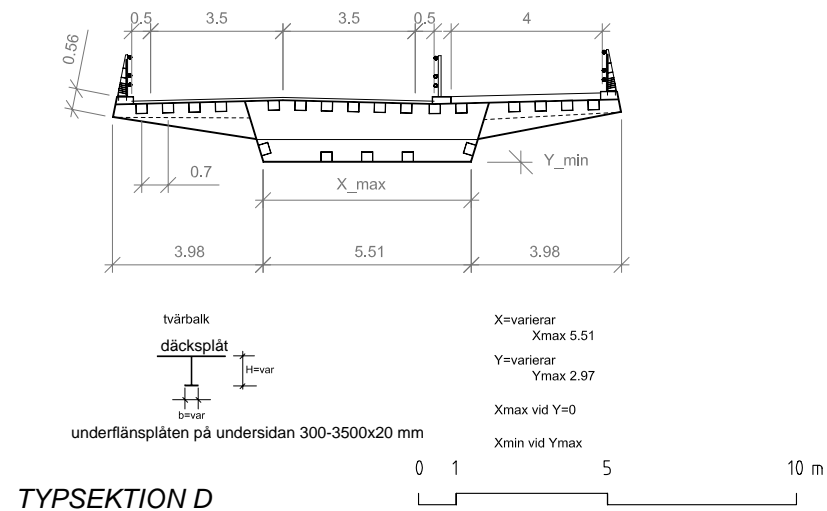
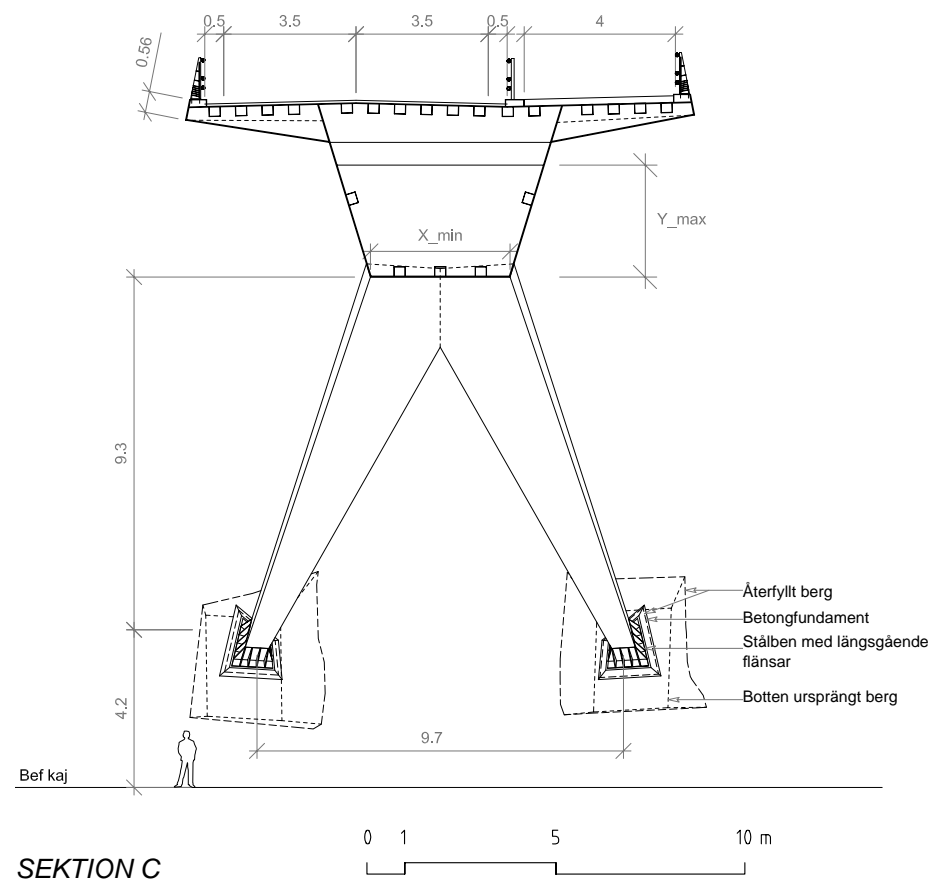
Tunnelmynning på Ryssbergen

Tunnelmynningen är utformad för att göra minsta möjliga avtryck i Ryssbergens känsliga natur. En betongtunnel bygger igen den bergskärning som tunnelbygget föranleder. Bergmassor används som återfyllning på tunneltaket och med tiden uppstår en vegetation som får den att växa ihop med det ursprungliga berget. Den synliga delen blir en minimal och precist formad betong-inramning som även med sin undre kant skjuter ut något och frigör sig från berget.

Anslutning till gång- och cykelväg på Ryssbergen

Bron möter tunnelmynningen i hela sin bredd där även gc-banan landar innanför tunnelväggen, vilket ger en tydlighet och konsekvens i mötet mellan bro och berg. Gc-vägen svänger sedan omedelbart av genom en vid öppning i tunnelväggen för att fortsätta på mark mot Vikdalen.





Konstruktion

Brotypen kan tekniskt beskrivas som en s.k. "snedbening" med undersida utförd helt i stål. Stållådan är kontinuerlig och går från landfäste till landfäste. Den är understödd av två mellanstöd, de sneda benen, som utgörs av två stycken stållådor per stöd. Brokonsolernas undersidor är försedda med en veckad stålplåt som medverkar som fläns till tvärbalkarna.

Hela stålkonstruktionens utsida målningsbehandlas. Det synliga täcksiktet i målningen utgörs av metallicfärg, RAL 260-M eller likvärdigt som ger ett guldm metalliskt utseende.

Då bron i sin helhet är en stålkonstruktion kan den prefabriceras på verkstad och transporteras till byggsplatsen på vattnet. Verkstadsproduktion medför en hög kvalitet då arbetena kan utföras inomhus. Miljöbelastningen blir låg då produktionen sker i slutet rum där restprodukter kan omhändertaras och byggtiden och ingreppen i broläget minimeras.

Landfästen, tunnelpåslag och stödpunkter byggs som traditionella betongkonstruktioner på platsen.



UNDERSIDA BRO



ILLUSTRATION AV BRON I MÖRKER SEDD FRÅN SALTSJÖN

Ljussättning

Ljusstämningen utgår ifrån bronns utformning med en sammanhållen och tydlig konstruktiv siluett. Den omfattar dels en funktionsbelysning av vägbanorna dels en effektbelysning av brokonstruktionen.

Förslagets armaturer är i sin helhet diodarmaturer s.k. LED. En normal drifttid på dessa ljuskällor är 40 000 timmar d.v.s. 10 år vilket ger driftekonomiska fördelar. LED är en ljuskälla som är kvicksilverfri till skillnad mot lysrör och metallhalogen.

Ljussättning av vägbanorna har en belysningsprincip med armaturer placerade i räcket på var sin sida om körbanan. Traditionella gatabelysningsstolpar har undvikits för att skapa ett lågt liggande ljusrum som ger god ledning och inte stör omgivningen.

Brons läge är även en utsiktspunkt mot Saltsjön med båttrafik och Djurgården i fonden. En LED-armatur inbyggd i räcket ger fri sikt utan bländning. Som komplement för cyklister används en något mindre armatur i räcket mot körbanan.

Bron kommer att bli en tydlig artefakt längs Nackas norra kust och även inrama öppningen mot norr sett från den nya bebyggelsen vid Svindersviken.

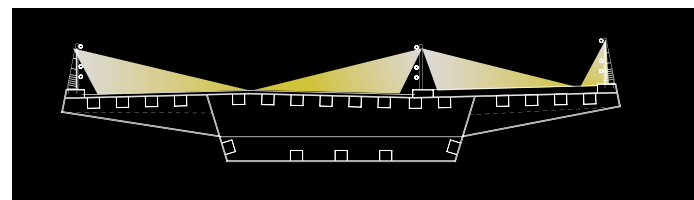
Brons fasader mot Saltsjön respektive Svindersviken ljussätts med diodstrålkastare. Brofasaden mot Saltsjön får ett kontrastrikt vitt ljus som ger bronns skulpturala underdel med dess fasetter en skuggverkan som framhävs mot bakgrundens nya bebyggelse.

Den motsatta fasaden har kajens bebyggelse i förgrunden och Saltsjöns mörka ytor i bakgrunden. Bronns guldmetallicfasad ljussätts där med ett mjukt ljus med en luminans som ligger i samklang med bebyggelsen utan att helt släcka ut bakgrundens fond med Djurgården. Fasad-belysningen på bron kan, som på många andra platser, släckas vid 01.00 på natten vilket förlänger livslängden till mellan 15 och 20 år.

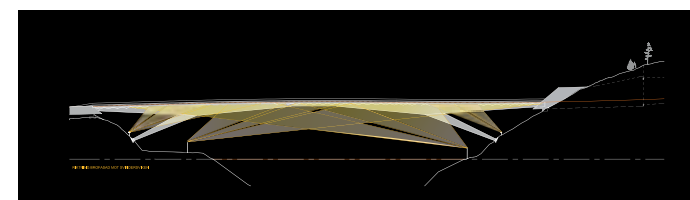
Tunnelmynningen i Ryssbergen förses med infartsbelysning (dagtid) i tunneltaket, vilket även kompletteras med uppljusarmaturer på var sida om vägkanter som belyser tunnelväggarna närmast öppningen. Det ger ett välkomnande och ljust tunnelrum såväl dagtid som kvällstid.



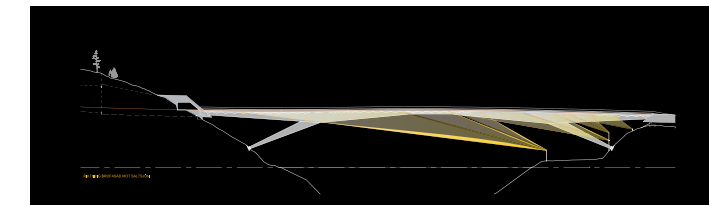
LÅG VÄGBELYSNING LÄNGS VÄGBANOR



BELYSNINGSKONCEPT VÄGBELYSNING

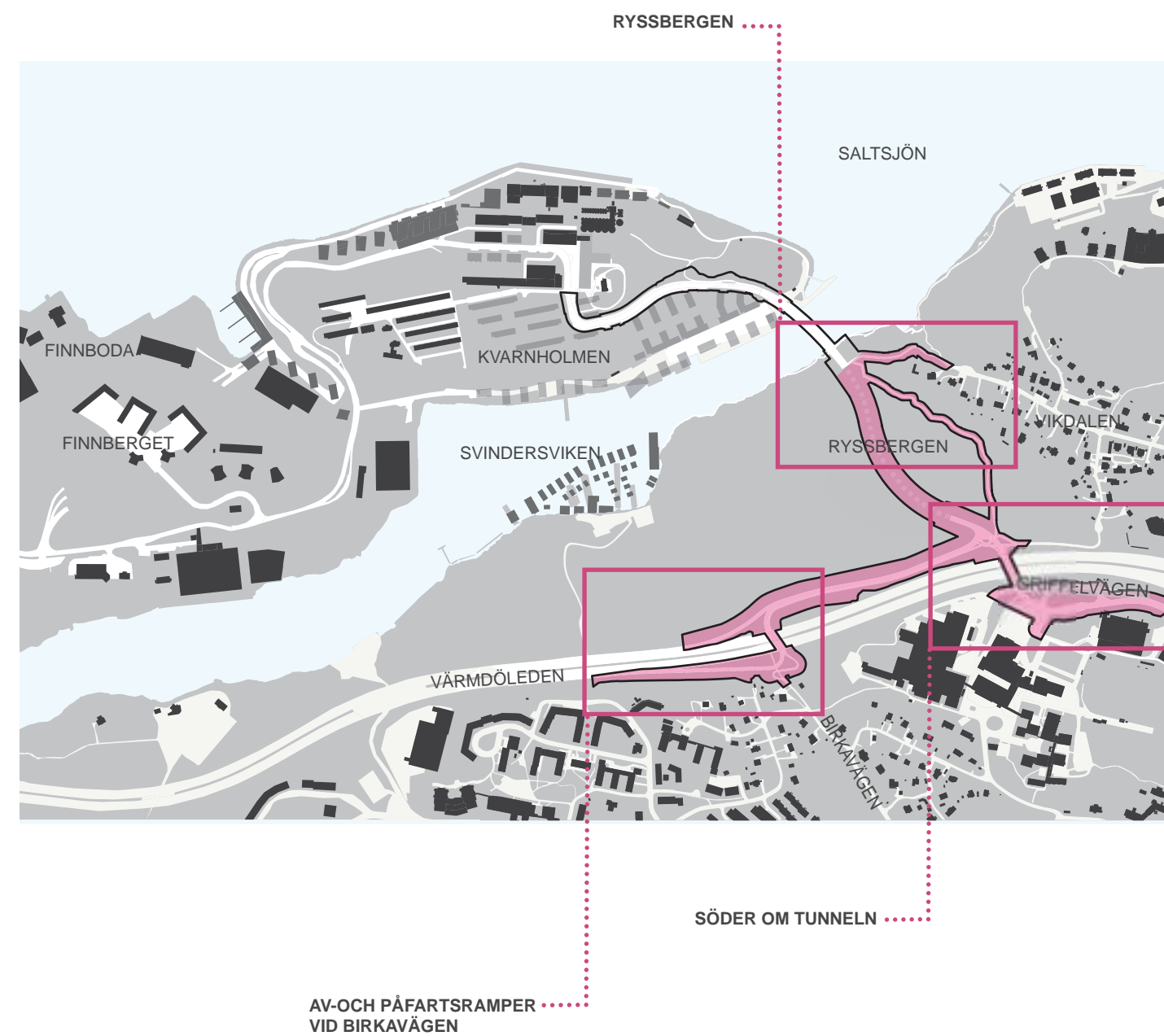


BELYSNINGSKONCEPT
EFFEKTBELYSNING SEDD FRÅN SVINDERSVIKEN



BELYSNINGSKONCEPT
EFFEKTBELYSNING SEDD FRÅN SALTSJÖN

TUNNEL OCH VÄG RYSSBERGEN-NACKA CENTRUM



Vägförslag

Från bron över Svindersviken och fram till den befintliga vägporten under Värmdöleden går vägen i ca 300 m lång tunnel som är avsedd för biltrafik. För att minimera landskapspåverkan utformas den norra tunnelmynningen med rektangulär betongkonstruktion på vars tak naturmarken återställs. Även den södra tunnelmynningen kommer få en liknande utformning.

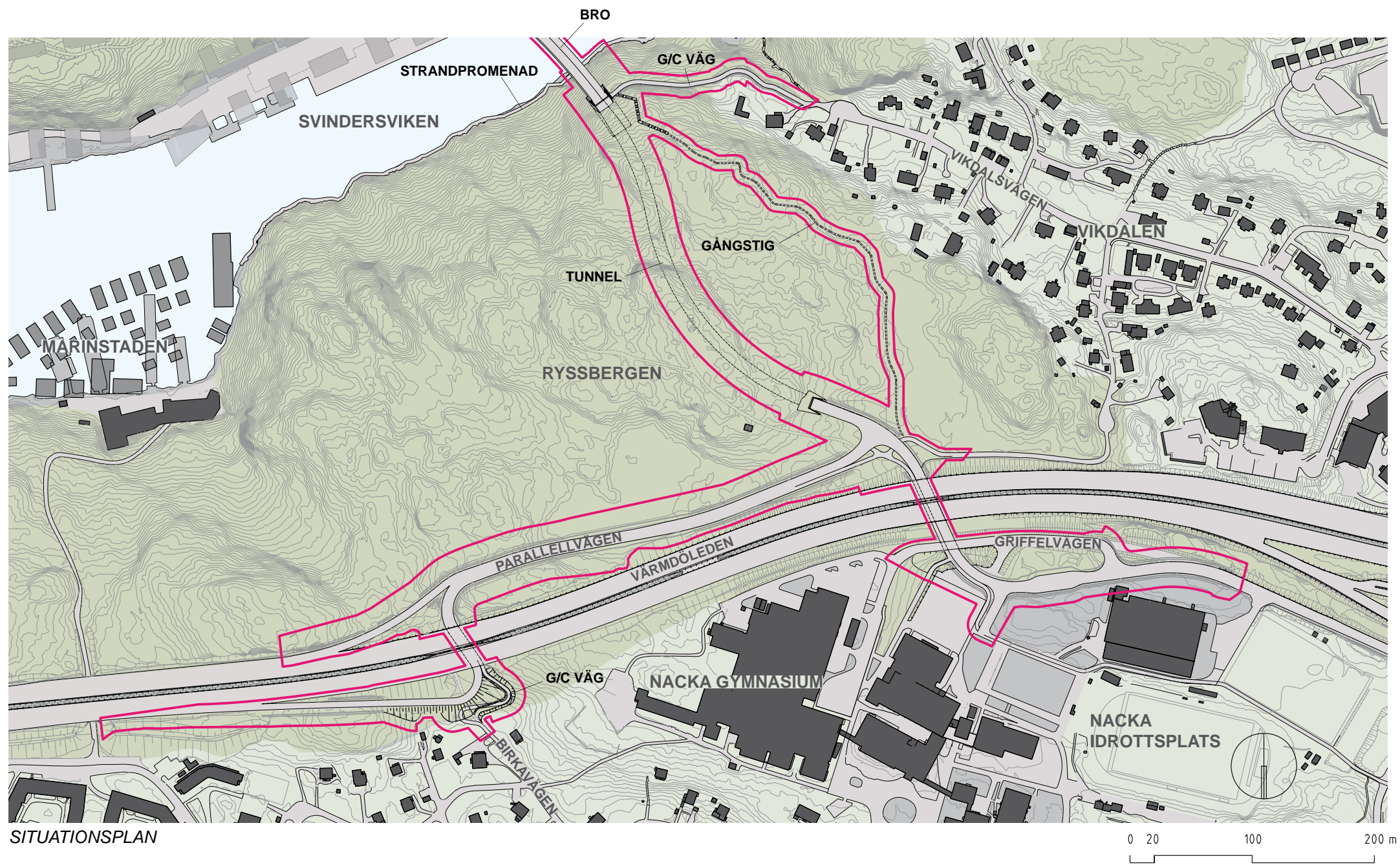
Från den södra tunnelmynningen går vägförbindelsen genom befintlig gång- och cykeltunnel under Värmdöleden och ansluter till Griffelvägen på södra sidan om Värmdöleden. Den befintliga gång- och cykelporten behöver sänkas för att erhålla full fri höjd på 4,7 m. Griffelvägen förses med en gångbana på södra sidan mellan den befintliga gång- och cykelporten under Värmdöleden och fram till Vikdalsvägen.

En ny trafikplats föreslås i anslutning till Birkavägen. Där finns en bred port under Värmdöleden som är förberedd för en trafikplats.

Den nya trafikplatsen har västriktade av- och påfartsramper som går parallellt med Värmdöleden, här benämnd Parallellvägen så att trafiken från Kvarnholmen lätt kan nå Södra Länken och det överordnade trafiknätet.

Gång- och cykeltrafik

En ny gång- och cykelförbindelse anläggs mellan bron över Svindersviken och fram till Vikdalsvägen. Den utgör en komplettering till det regionala gång- och cykelstråket som går längs Värmdövägen, från Värmdö via centrala Nacka och in mot Stockholm. Gång- och cykelvägen föreslås i huvudsak utformas som en friliggande brygga på stöd längs bergskanten. Gång- och cykelvägen utformas med belysning. För gående ordnas en gångstig med trappor över Ryssbergen som ansluter till vägnätet strax norr om vägporten under Värmdöleden.



Ryssbergen

Gång- och cykelväg till Vikdalen

En ny gång- och cykelväg förbinder Kvarnholmen med Vikdalsvägen. Gång- och cykelvägen går på den nya bron och viker av österut på Ryssbergen vid brofästet. Den utförs huvudsakligen som en träbrygga och följer bergets form utan att göra stora ingrepp i naturen. Utseendemässigt liknar den, den nybyggda strandpromenaden som går längs Svindersviken. Vägen vilar på pelare eller konsoler och är 3,5 m bred för att kunna snöröjas. På väl valda platser förläggs utsiktsplatser som förses med platsbyggda soffor som fästs på insidan av räcket. På insidan finns ett räcke där berget inte ligger dikt an mot vägen. Maxlutningen blir ca 5 %. I anslutning till bron krävs en ca 20 m lång sprängning och skärning av berget.

Den sista delen som ansluter till vändplanen vid Vikdalsvägen går gång- och cykelvägen på mark. Ett befintligt trapplopp från Vikdalsvägens vändplan förbinder den nya vägen med strandpromenaden. Trappan kan behövas rustas upp.

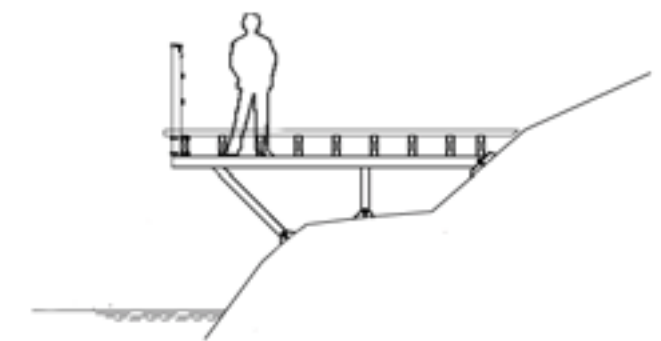
För att inte konkurrera med brons belysning samt göra vägen diskret placeras stolpbelysning som fästs i konstruktionen på insidan mot berget. Den riskerar då inte att blanda gångtrafikanter om man tittar ut över vattnet. Armaturen är densamma som vid den befintliga strandpromenaden.



PERSPEKTIV FRÅN VIKDALSVÄGEN



REFERENSBILD PÅ BEFINTLIG
STRANDPROMENAD VID SVINDERSVIKEN



TYPSEKTION BEFINTLIG STRANDPROMENAD



PLAN

Bergtunnel

Bergtunneln har två körfält men ingen gång- och cykelbana. Interiören formas av det sprängda berget som får en tätande yta av sprutbetong.

Längs körbanornas kanter finns 1,6 meter höga påkörningsbarriärer utförda av ljus cementmosaik.

Belysningen utgörs av ett vitt ljus med god färgåtergivning och armaturerna placeras i två längsgående linjer i tunneltaket, vilket ger god visuell ledning av tunnelns linjeföring.

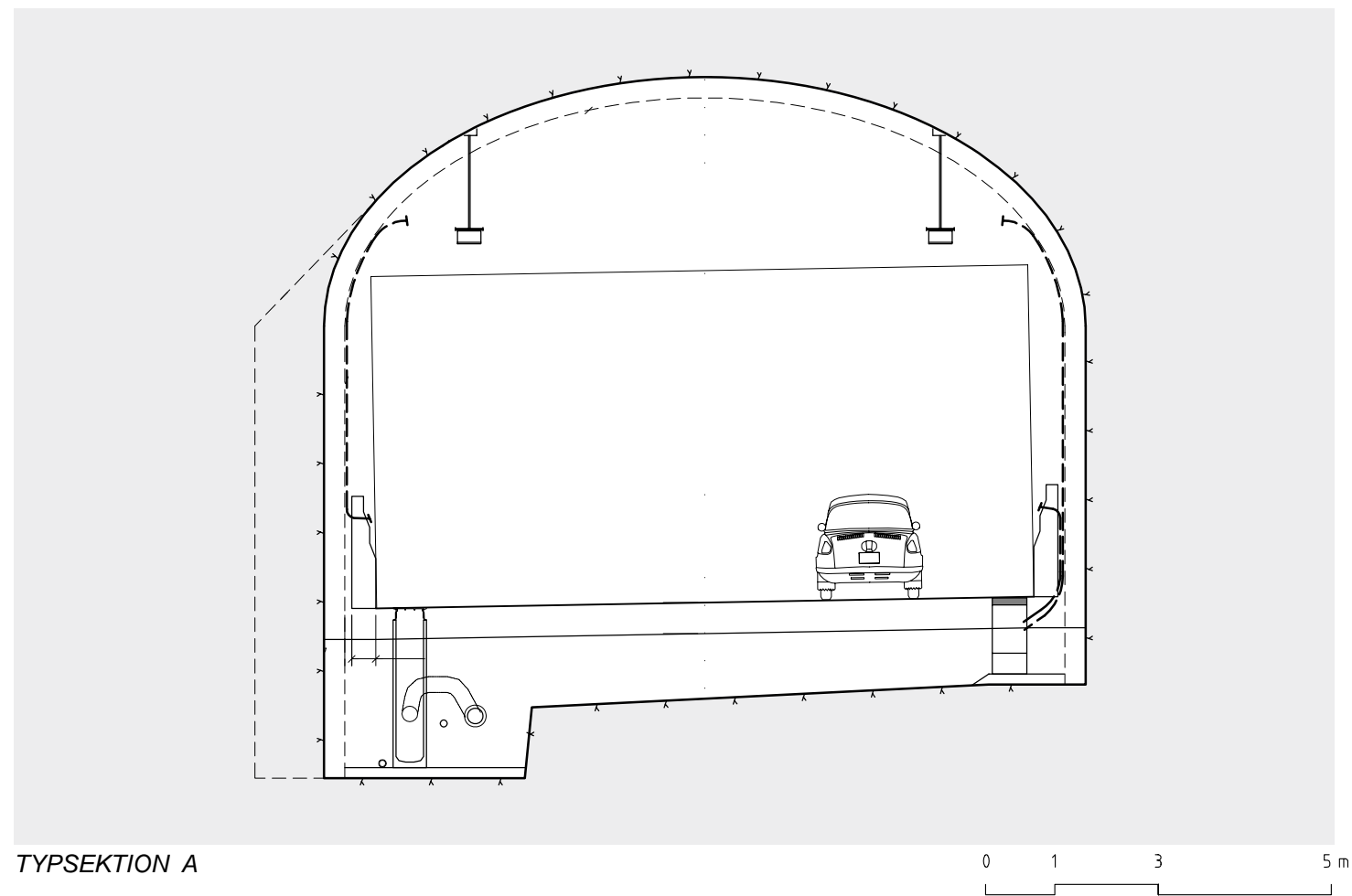




ILLUSTRATION AV VÄGTUNNEL GENOM RYSSBERGEN

Av- och påfartsrampar vid Birkavägen, Parallellvägen

Avfartsrampen österut från Värmdöleden går ned mellan Värmdöleden och befintlig villa-bebyggelse vid Birkavägen. För att minska släntens utbredning, och inte inkräkta på privata fastigheter, byggs en stödmur längs en del av avfartsrampen. Stödmuren ges en omsorgsfull utformning t. ex. genom att kläs med en spalje samt klätterväxter.

Norr om tunneln, där avfarts- och påfartsrampen löper samman, går vägen genom bergskärning på båda sidor. För att släppa in mer ljus i väg-rummet föreslås den södra bergväggen ges en skärning om 4:1 eller 3:1. Vägen som går parallellt med Värmdöleden, här benämnd Parallellvägen mynnar strax väster om den södra tunnelmynningen. En gång- och cykelväg går längs vägens södra sida.

Parallellvägen har placerats så nära Värmdö-leden som möjligt för att minska intrånget i natur-marken. Läget kan dock komma att påverkas dels av Vägverkets krav på avstånd från motor-vägen samt eventuella framtida planer på bebyggelse i området.

Gång och cykelväg

Gång- och cykelvägen från Birkavägen ansluter till gång- och cykelvägen längs Parallellvägen via vägporten. Gång- och cykelvägens läge vid Birkavägen justeras för att få en lutning på max 7%. Slänterna kommer att planteras med träd eller buskar.

Diken

För att kunna skapa en mjuk anslutning med grässlänt mellan väg och bergssida används täckta dräneringsrör istället för öppna vägdiken som tar mer plats i anspråk.

Bergskärning

Bergskärningen på den norra sidan ges en lutning på max 5:1. Skärningen görs dessutom varierad för att mötet mellan jordslänt och berg ska bli naturligare än om man gör en rak skärning.

Vägport under Värmdöleden

Området under bron har idag en rå urban karaktär med krossten på marken och ner-klottrade betongväggar.

Platsen får ett större omhändertagande och en ökad trygghetskänsla. Ljusa material används och betongmurarna bekläds med en klotterspalje som försvårar klottring. Den plana ytan mellan brofästet och vägen ordnas upp genom att den beläggs med finare grus och avrundade sten-block i rader.

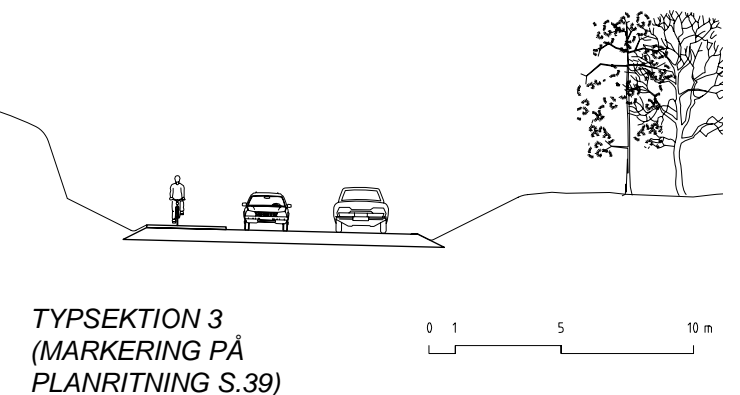
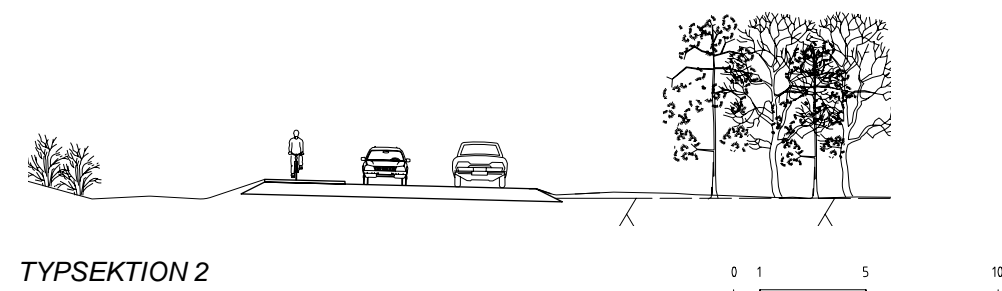
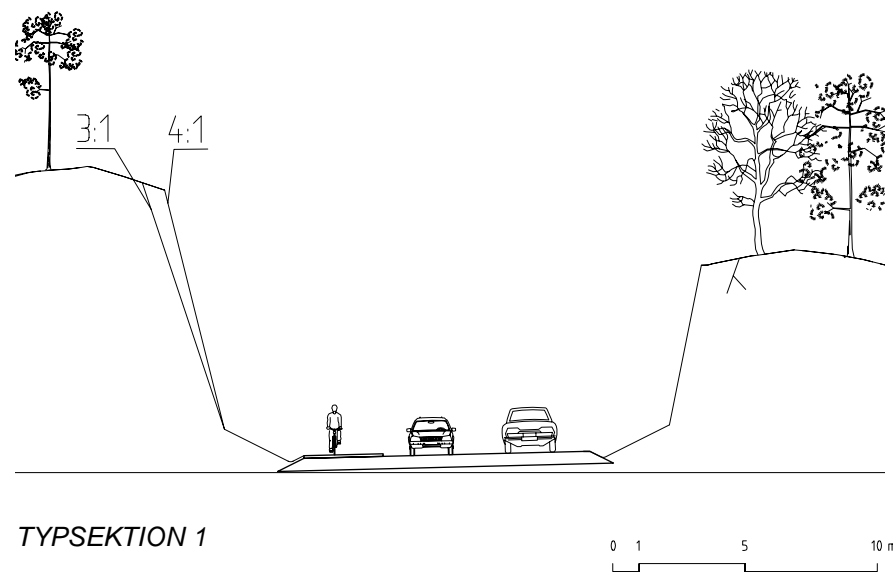
Förutom gatubelysningen på stolpe belyses även i de inre delarna för att öka trygghetskänslan.

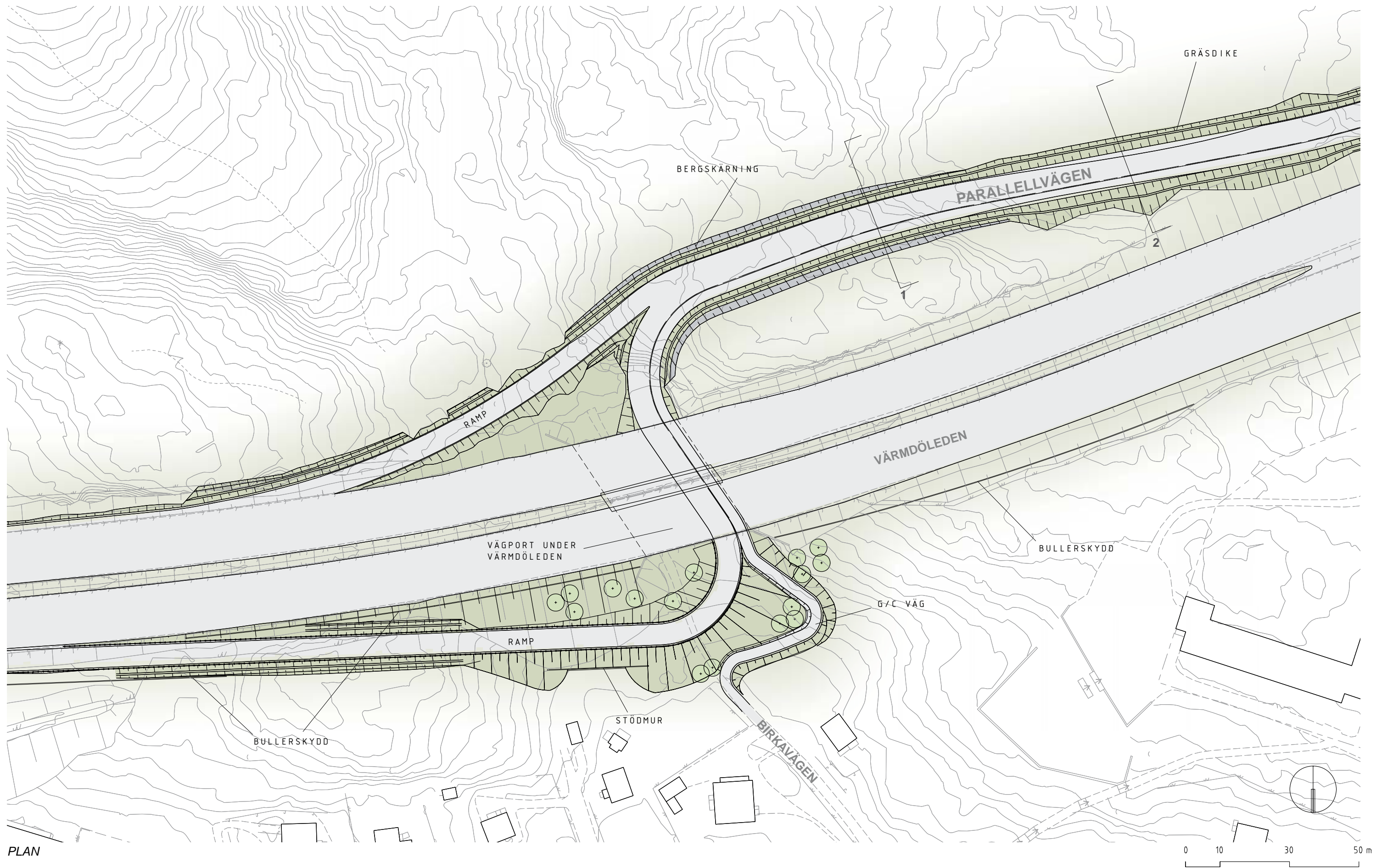


REFERENSBILD. OREGELBUNDEN SKÄRNING GER ETT NATURLIGT MÖTE MED JORDSLÄNTEN.



EXEMPEL MED STENAR I RADER UNDER EN VÄG-PORT. EN STÅLKANTHÖR GÖR ATT GRÄNSEN MEL-LAN GRÄS OCH GRUS BEHÅLLS SKARP. (GULLMARS-PLAN)

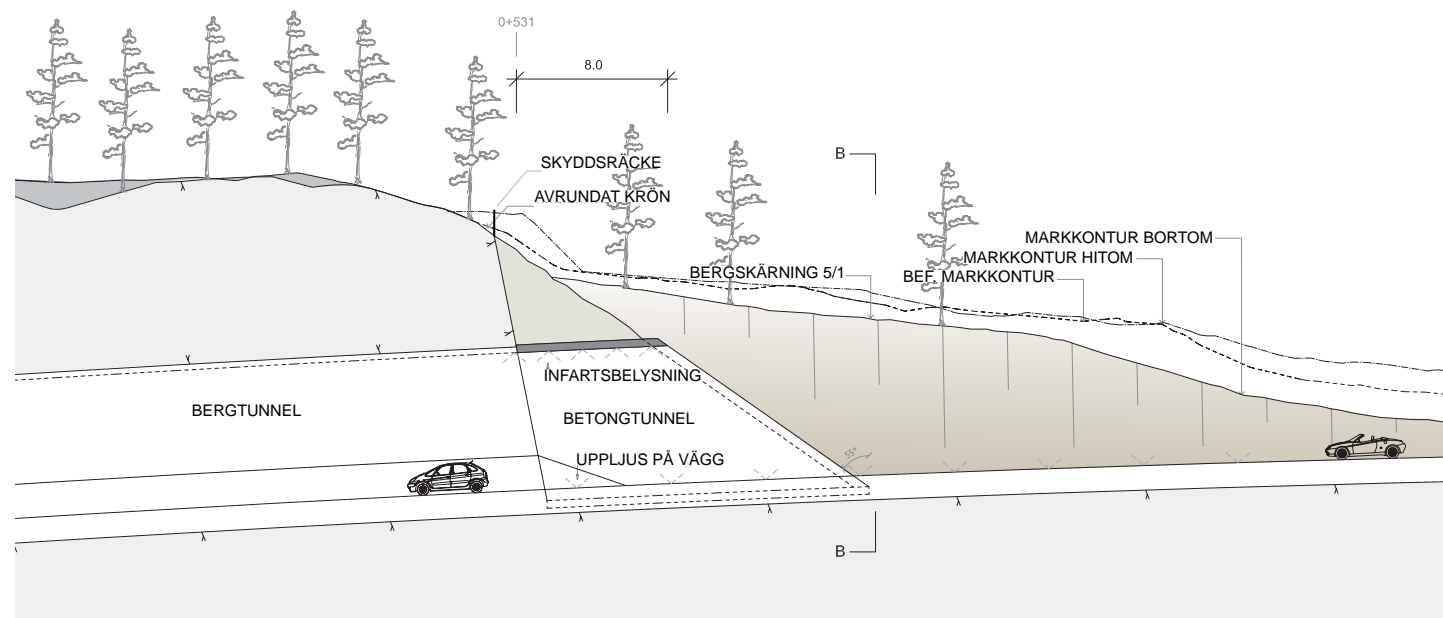




Söder om tunneln

Tunnelmyning på södra Ryssbergen

Även den södra tunnelmyningen är utformad för att i lämna ett precist avtryck i naturen och formspråket från den norra myningen går igen. Bergtunneln i söder mynnar i en kort betongtunnel, utformad med horisontellt tak och lutande sidor, där en del av den bergskärning som görs återfylls för att "läka" och på ett bra sätt infoga påslaget i den känsliga naturen. De fraktioner som återfyllnaden består av bör på bästa sätt främja återsädd av lokala arter. Infartsbelysning kompletteras även här med uppljusarmaturer, vilka belyser tunnelväggar samt en del av de bergskärningar som föregår tunnelöppningen.



ILLUSTRATIONSSEKTION PÅ SÖDRA TUNNELMYNINGEN

0 1 10 20 m

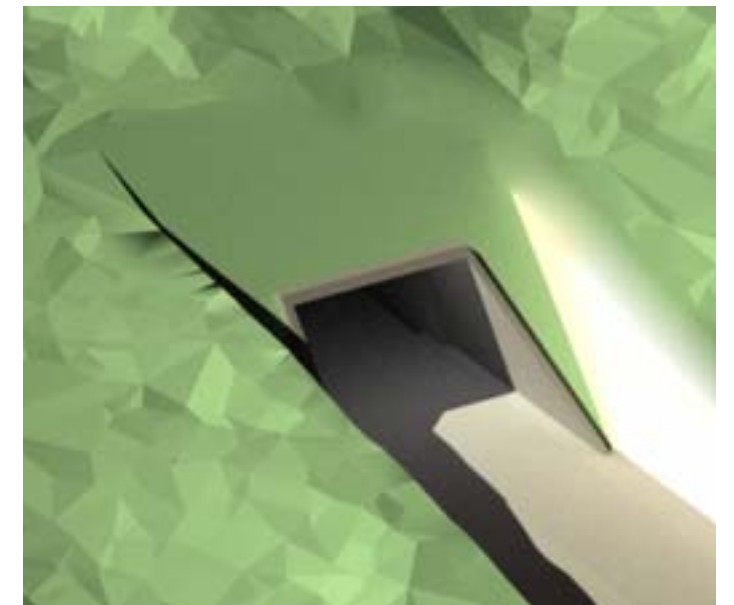
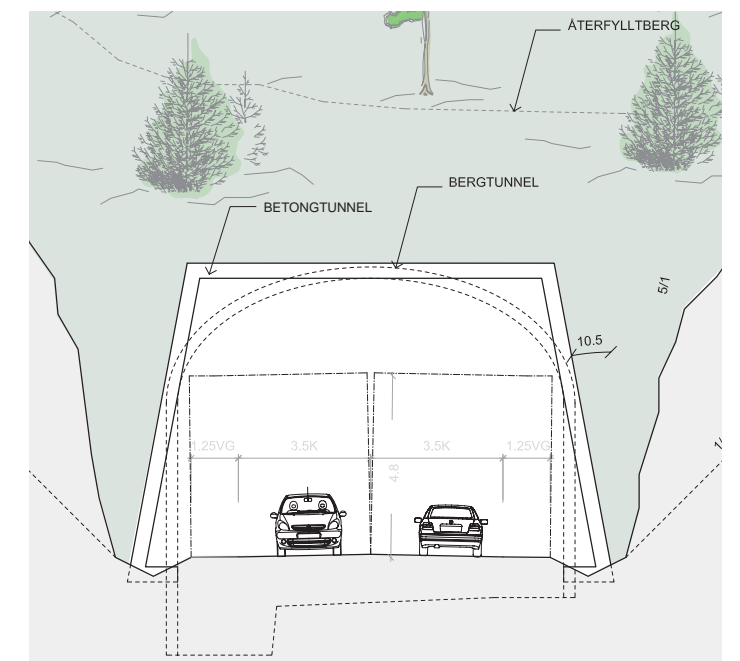
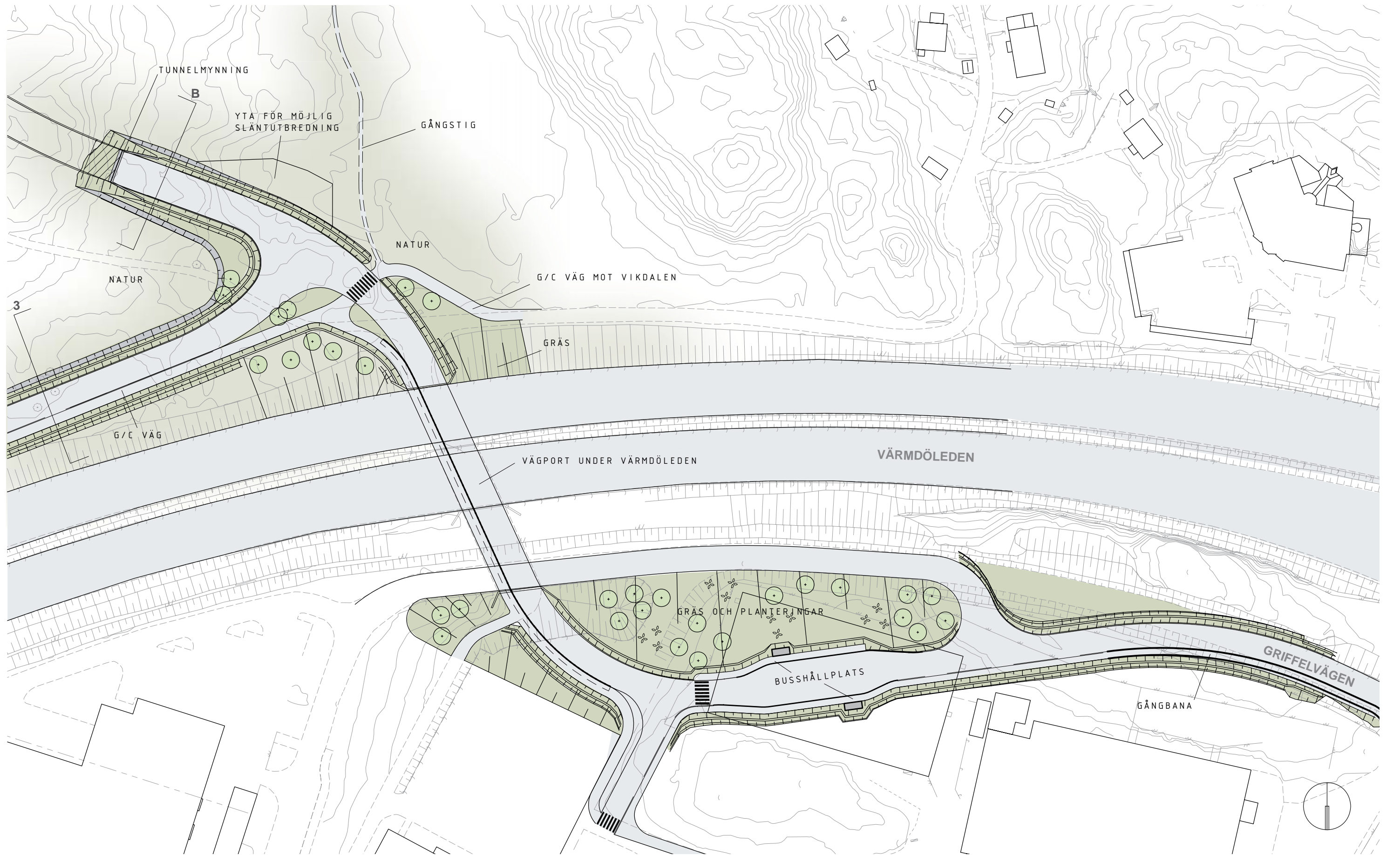


ILLUSTRATION AV SÖDRA TUNNELMYNINGEN



SEKTION B

0 1 5 10 m



PLAN

0 10 30 50 m

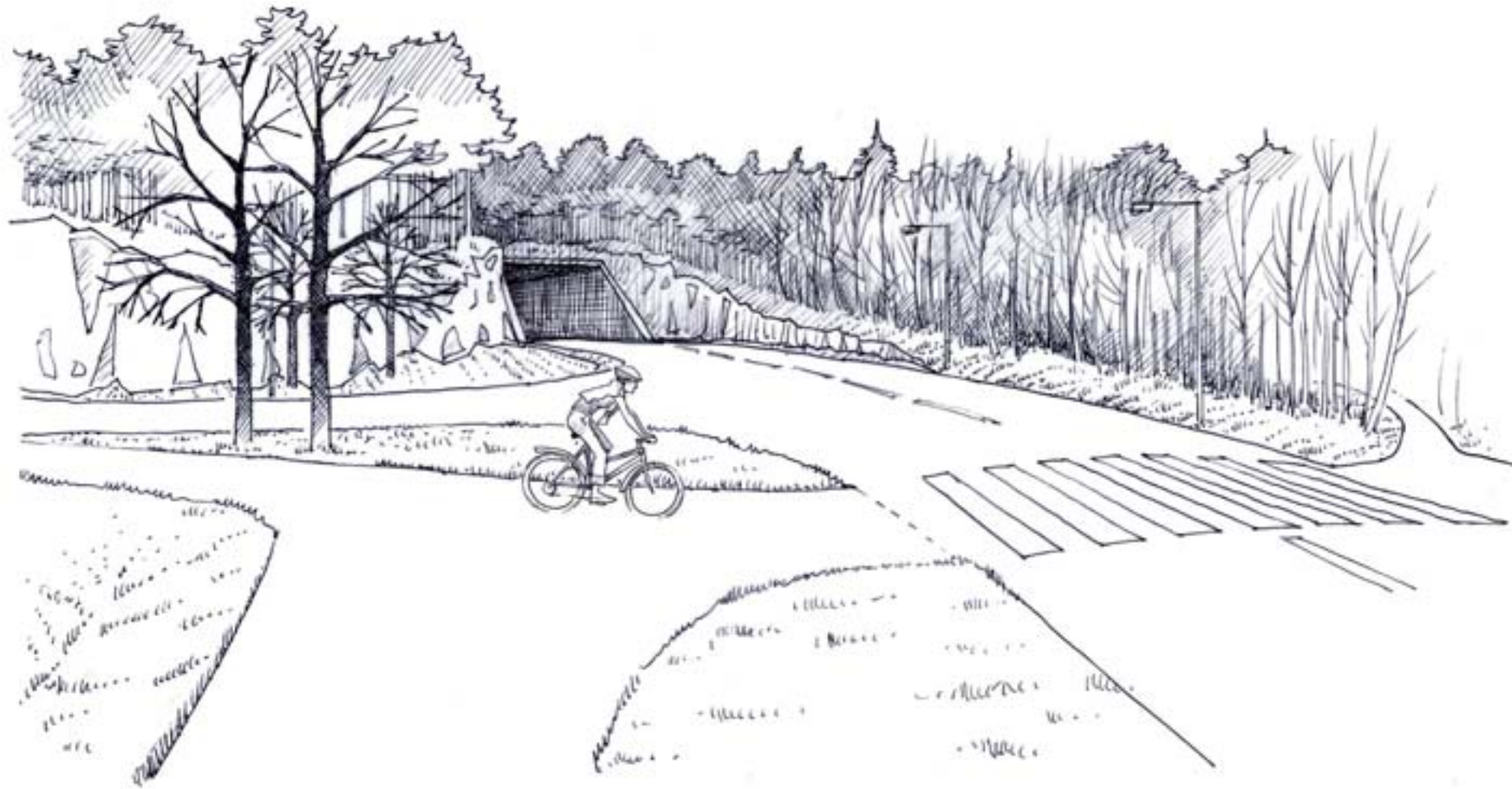


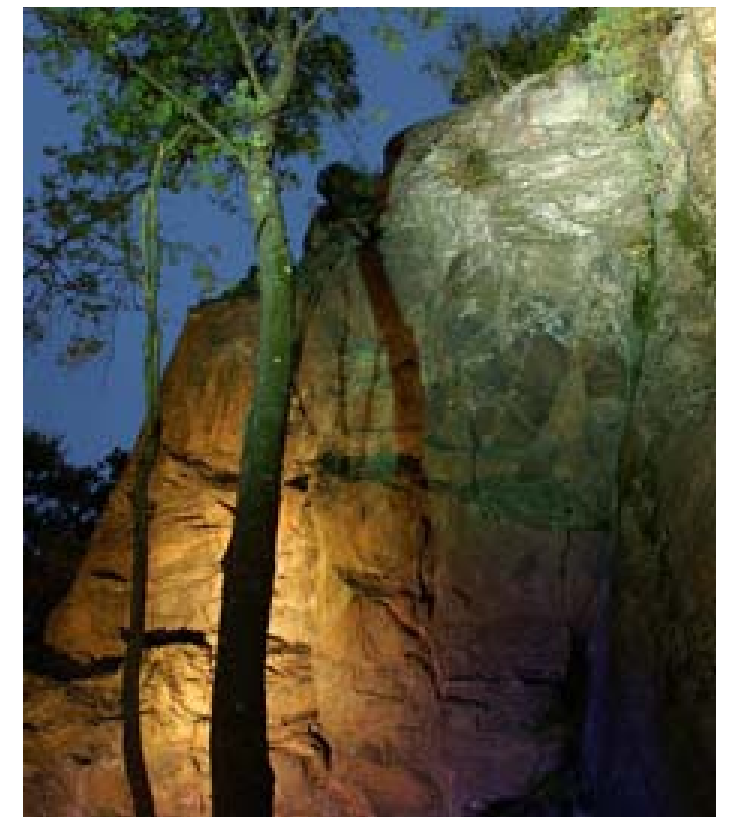
ILLUSTRATION AV OMRÅDET VID SÖDRA TUNNELMYNNINGEN

Området mellan södra tunnelmynningen och Griffelvägen

Mellan vägporten under Värmdöleden och den södra tunnelmynningen bildas en trevägs-korsning där Parallellvägen och vägen från Kvarnholmen möts. Gång- och cykelstråket från Vikdalen passerar här samt en ny gångstig som går över Ryssbergen. Här skapas en plats med bergväggar i norr och Värmdöledens höga slänter i söder.

Många gångtrafikanter kommer att passera här och platsen utformas ljust och tryggt med omsorg och omhändertagande i valet av material för att kompensera det nedsänkta läget som kan upplevas som otryggt.

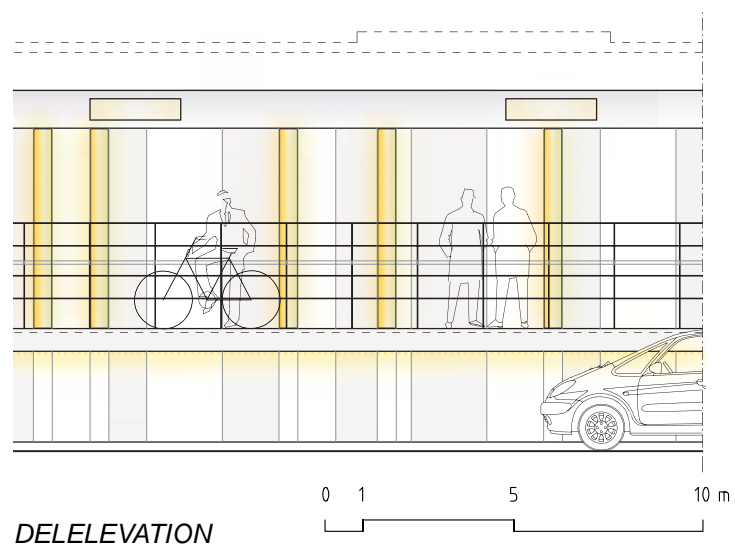
Utanför tunnelmynningen går bilvägen i bergskärning med omkring 10 m höga väggar på båda sidor. Bergsprängning görs med lutning 5:1 vilket ger en något tillbakalutad bergssida. Berget belyses med uppljusarmaturer. Längs den västra sidan flyttas bergssidan in några meter för att skapa ett ljusare och öppnare gaturum samt för att tillgodose sikten i korsningen. För att minska den karga karaktären skapas en yta som besås med gräs och planteras med träd eller buskar i lägen som inte skymmer sikten.



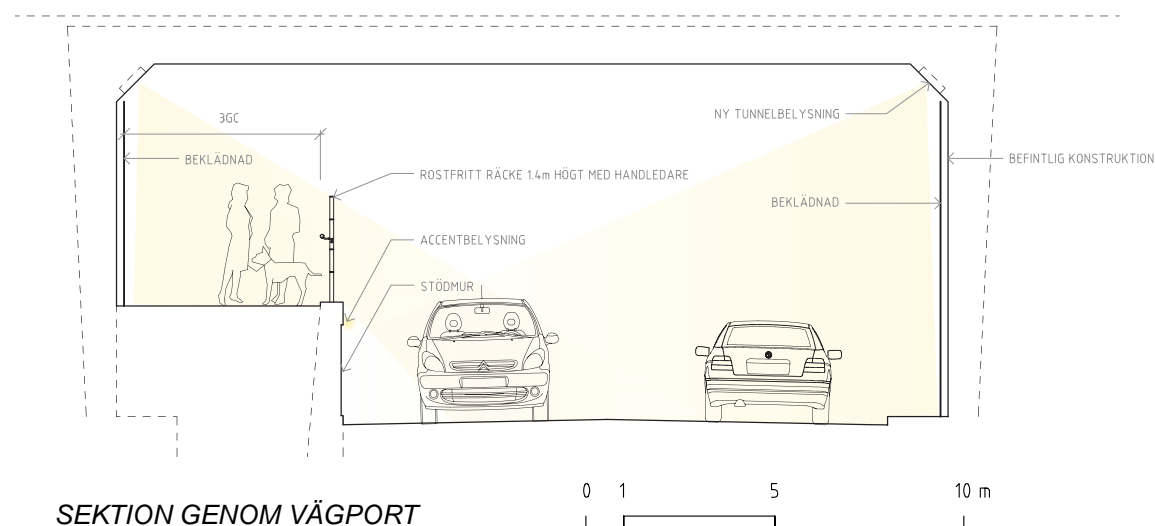
REFERENS BELYST BERGVÄGG



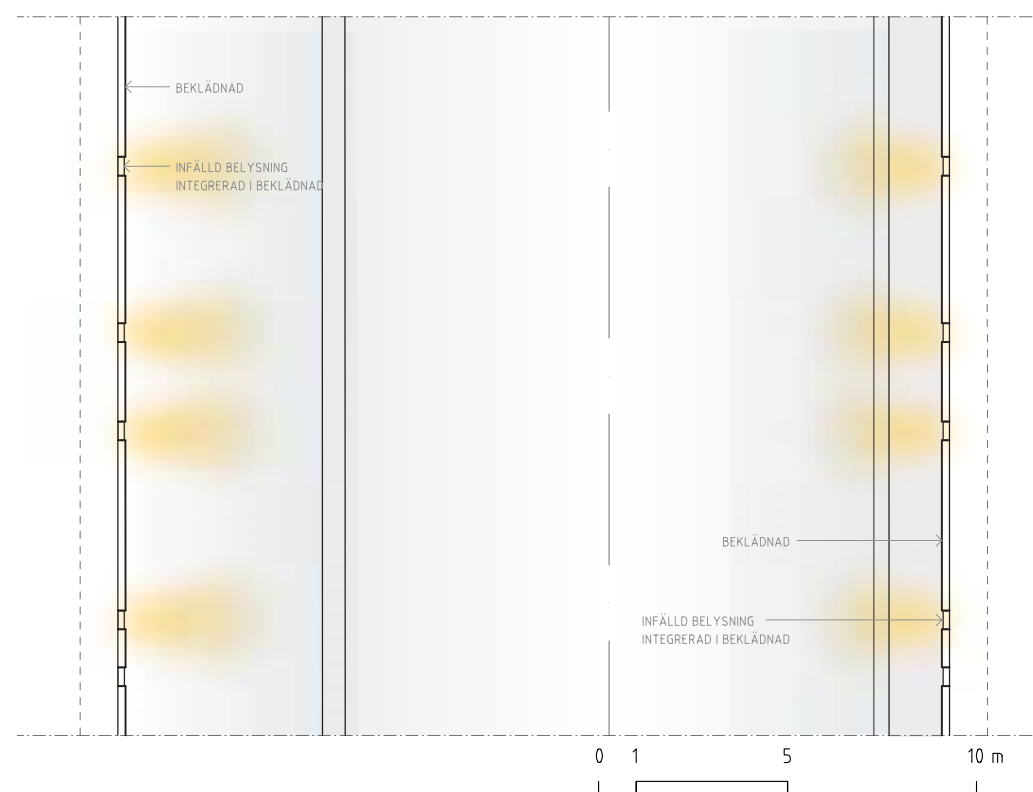
REFERENSBILD GÅNGTUNNEL I BOLLNÄS.



DELELEVATION



SEKTION GENOM VÄGPORT



Befintlig vägport under Värmdöleden till Griffelvägen.

Den nya vägen mellan Nacka centrum och Kvarnholmen ansluter genom en befintlig vägport under Värmdöleden. Vägporten som är nedsliten får delvis nya geometriska förutsättningar, nya vägens profil är ca 1,5m lägre än dagens marknivå. Den föreslagna geometrin gör att GC-vägen för att nå sina anslutningar med goda tillgänglighets krav, ligger kvar på befintlig marknivå ca 1,5m över körbanan. Denna nivåskillnad ger en relativt lång stödmur i betong mot körvägen som i plan sträcker sig utanför vägporten på båda sidor. Stödmuren gestaltas med en grund relief.



REFERENSBILD. SLÄNTEN GES EN VÅRDAD KARAKTÄR MED BLOMMANDE TRÄD ELLER BUSKAR.



REFERENSBILD BULLERSKÄRM VID LILLA BJÖRKNÄS.

Söder om vägporten Griffelvägen

Denna yta har ett relativt synligt läge som vetter mot gymnasiet och idrottsområdet och slänten ges en vårdad karaktär med grupper av blommande träd och/eller buskar samt vårlökar. Slänten ges en jämn lutning med avrundat släntrön och släntrötter och besås med gräs. En busshållplats med busstur förläggs längs Griffelvägen.

Bullerskydd

Ett nytt bullerskydd planeras mellan Värmdöleden och bostäderna mellan avfartsrampen vid Birkavägen och Värmdö gymnasium. Bullerskyddet kommer först när ramperna har byggts ut.

RUNDQUIST
arkitekter ab



Nyréns Arkitektkontor

