

**Öppningsbar gång- och cykelbro över Husarviken - alternativ yttre respektive inre läge
skissredovisning 070924**



Husarviken; Områdets karaktär

Regionalt cykelstråk

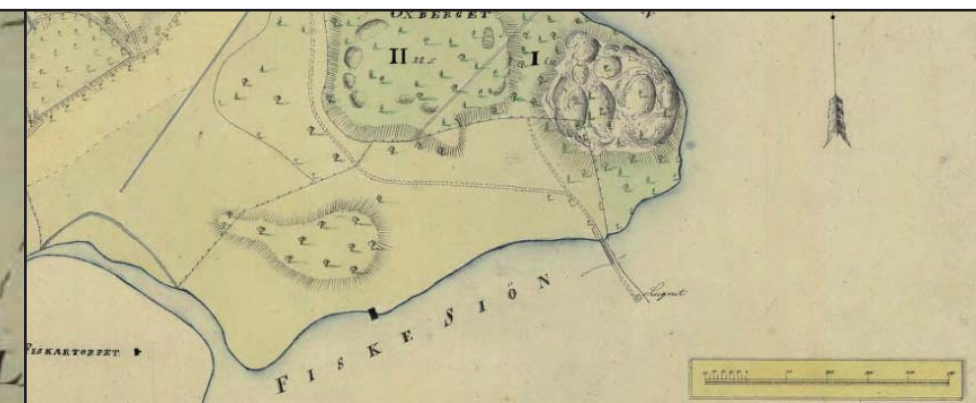
Idag cyklar många människor längs vattnet på Husarvikens södra sida, framför allt bosatta på Lidingö som arbetar inne i stan eller Frescati. Under utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden försvårar framkomligheten och cyklisterna behöver en bro över Husarviken placerade så långt österut som möjligt redan innan bygget av husen påbörjas.

Vägen in i nationalstadsparken

En bro in i Nationalstadsparken, ökar tillgängligheten till den stadnära natur som är unik för Stockholm. Bron blir en tydlig entré ut i naturen, vilket skapar en medvetenhet om närheten till den och främjar användandet av nationalstadsparken för miljövänliga transportmedel så som gång och cykel.



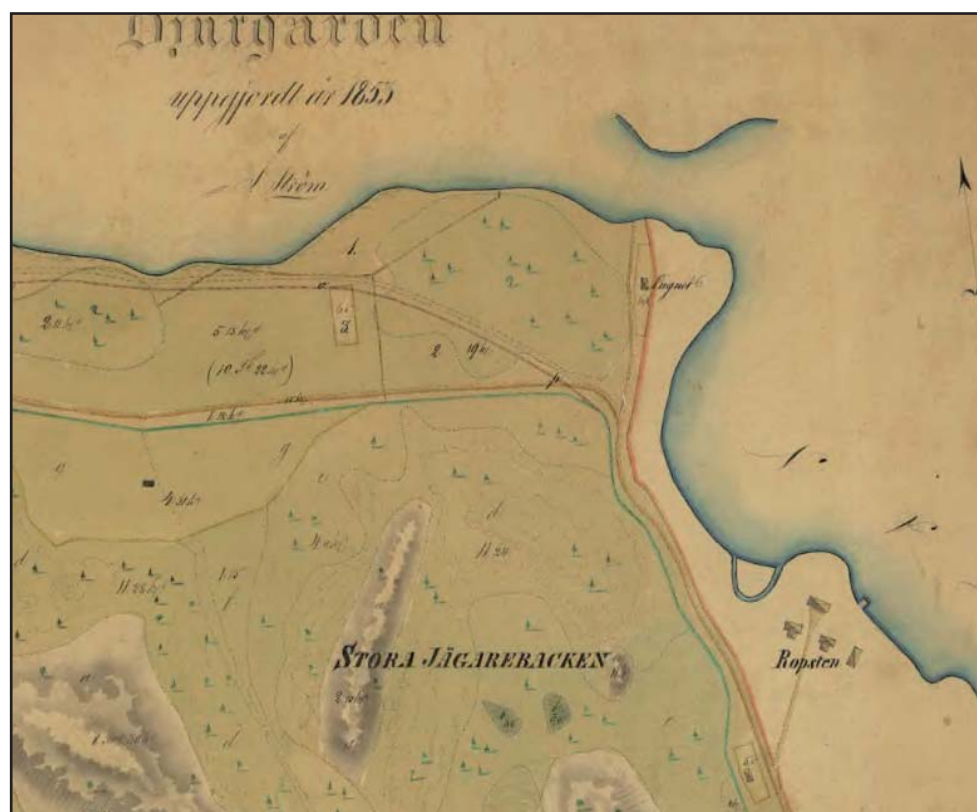
Planskiss från 2005 under omarbetning



1694 Husarvikensbron

1794 Husarvikensbron

1831 Norra, respektive södra landfästet till Husarvikensbron

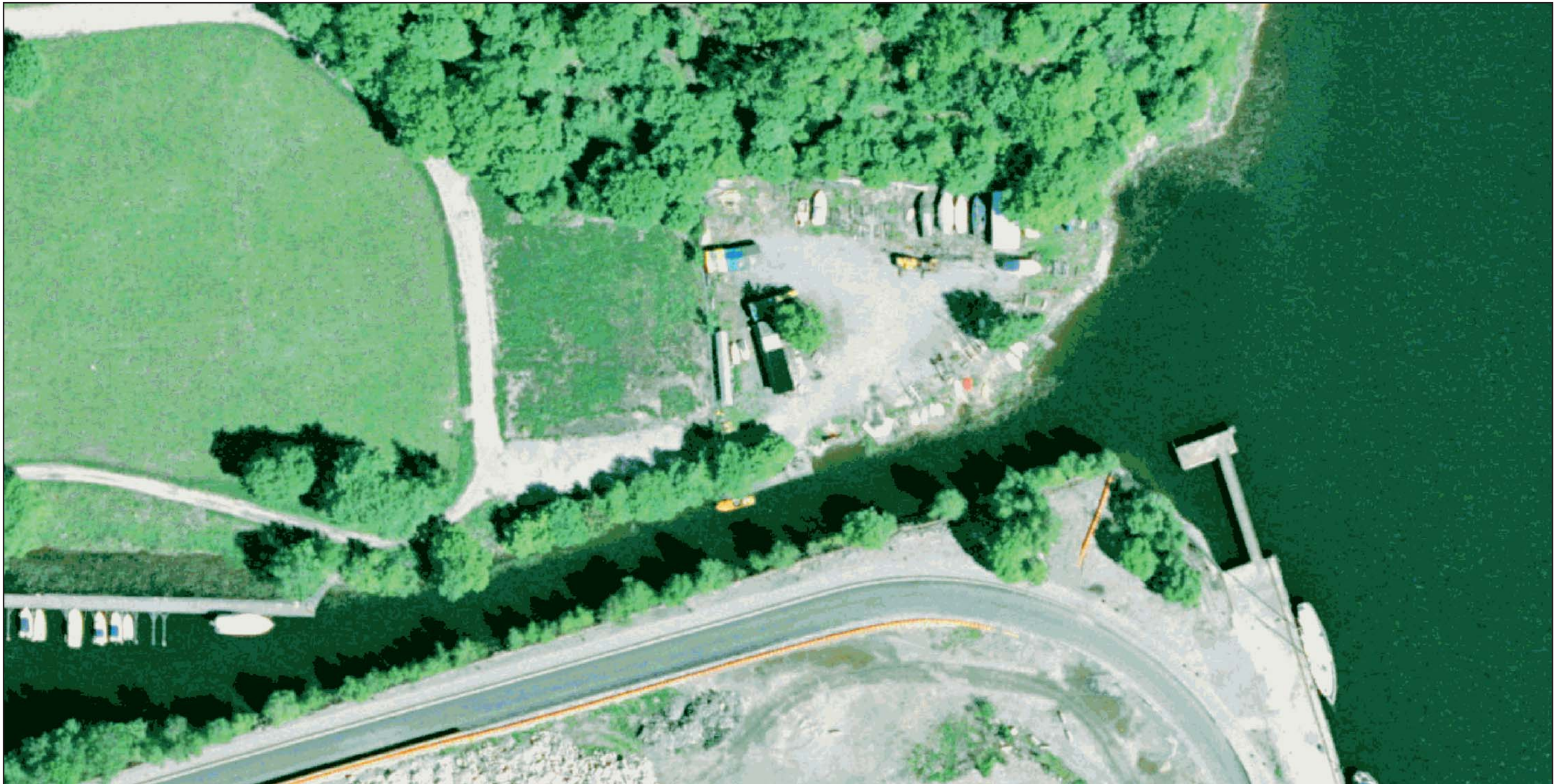


1853 Husarvikensbron är nu borttagen, vägen fram till brofästet slutar tvärt.

1906 Området där Husarvikensbron låg har ändrat karaktär och vägen som ledde fram till landfästet är borta.

1955 Karaktären på den norra och den södra sidan av Husarviken har utvecklats i olika riktningar. Den norra sidan har en parkkaraktär med en stig som rundar Oxbergets fot och leder ut till vattnet. Den södra sidan är nu starkt präglad av industrin med ett järnvägsspår längs en hårdgjord kajkant.

Ett historiskt broläge



Stad möter Park

Husarviken är en buffertzona till naturen. Området runt Husarviken är under förvandling från att ha varit ett smutsigt och perifert industriområde där förhållandevis få människor har rört sig till att bli en ny stadsdel med mycket folk. I den tänkta utformningen byggs kvarter längs Husarvikens södra sida, vilket understryker Husarvikens roll som gräns mellan park och stad.

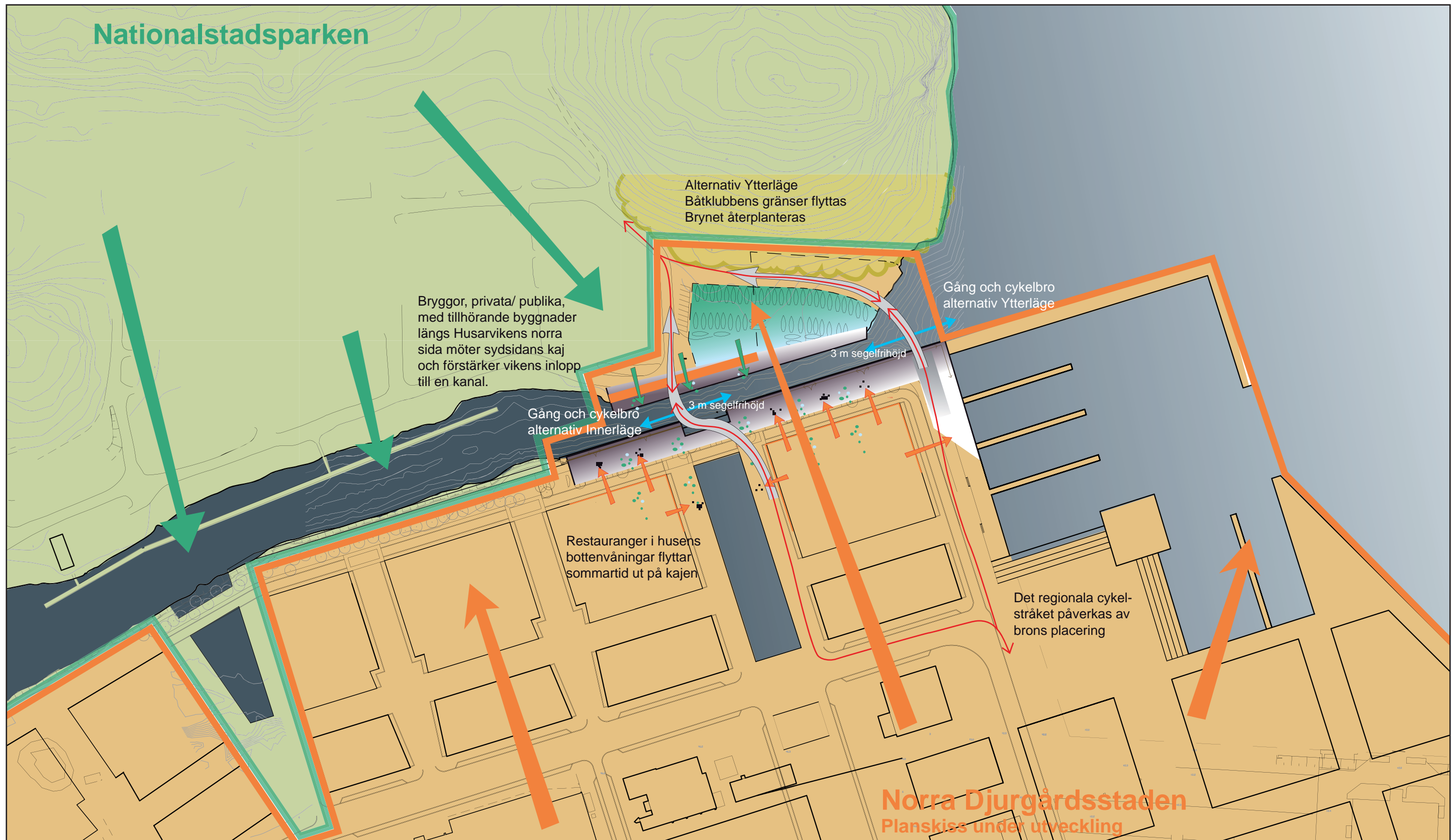
Broläget

Placeringen av bron påverkar dragningen av det regionala cykelstråket och utformningen av kajanslutningen.

Båtklubben

Utformningen av bron och anslutningen till gång- och cykelvägar ska ske på ett sätt som inte hindrar eller försvårar båtklubbens verksamhet.

Den segelfria höjden har satts till 3 meter för att så många fritidsbåtar som möjligt ska kunna passera utan att bron behöver öppnas, cirka 2/3 av nuvarande antalet båtar.



Nationalstadsparken

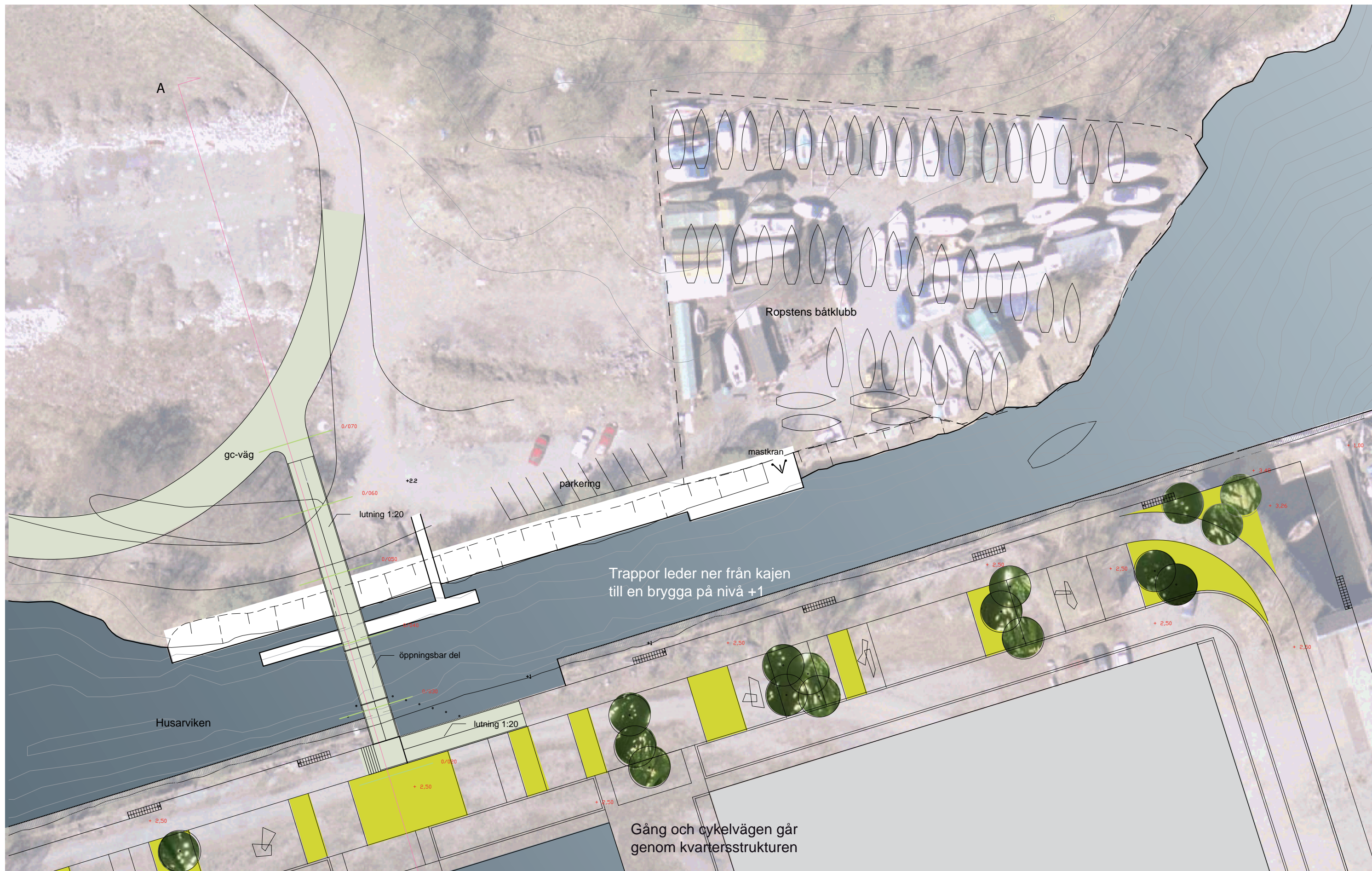
I området där Husarviken vidgas är sidorna ojämna och släntar ner i vattnet. Parken sprider sig över från nationalstadsparken och in i kvartersstaden.

Norra Djurgårdsstaden

Husarviken är som smalast i inloppet, kanterna är jämna, kanalkaraktären förstärks med hårdgjorda och befolkade ytor och en bro knyter samman de

båda sidorna. På den norra sidan finns Ropstens båtklubb med sin verksamhet, bryggor och klubbhus. På den södra sidan går kvarteren fram till vattnet

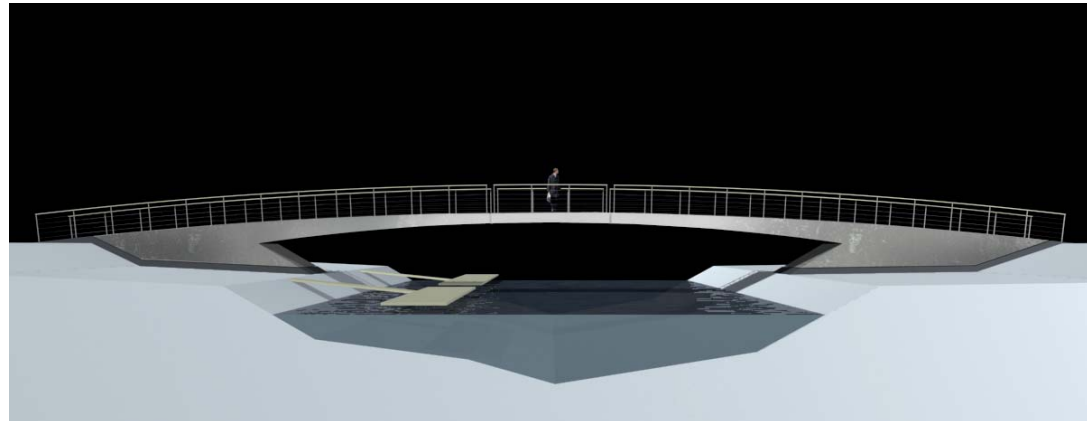
så när på en kajkant, där restauranger och caféer kan breda ut sin verksamhet på sommaren.



Plan Innerläge 1:500



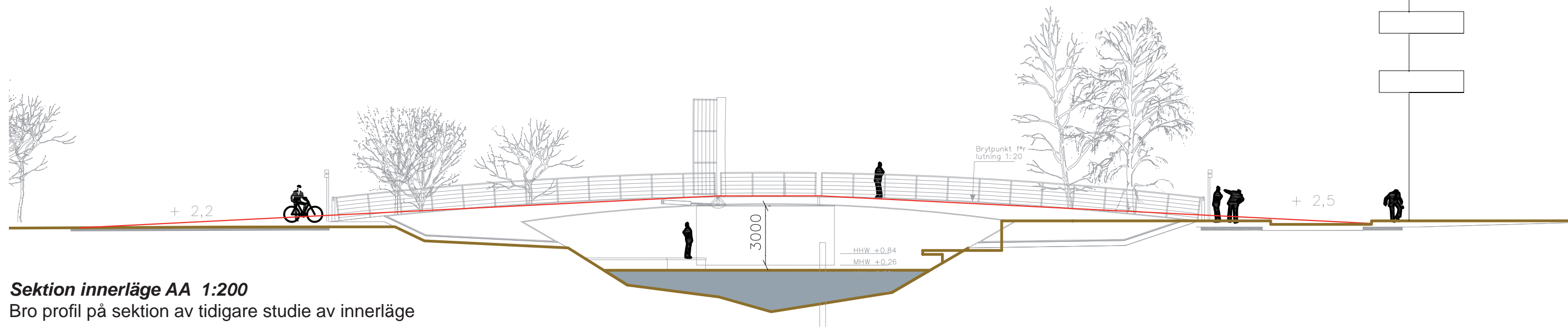
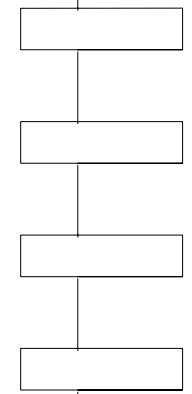
Sektion innerläge AA 1:500
 Bro profil i marksektion för innerläge



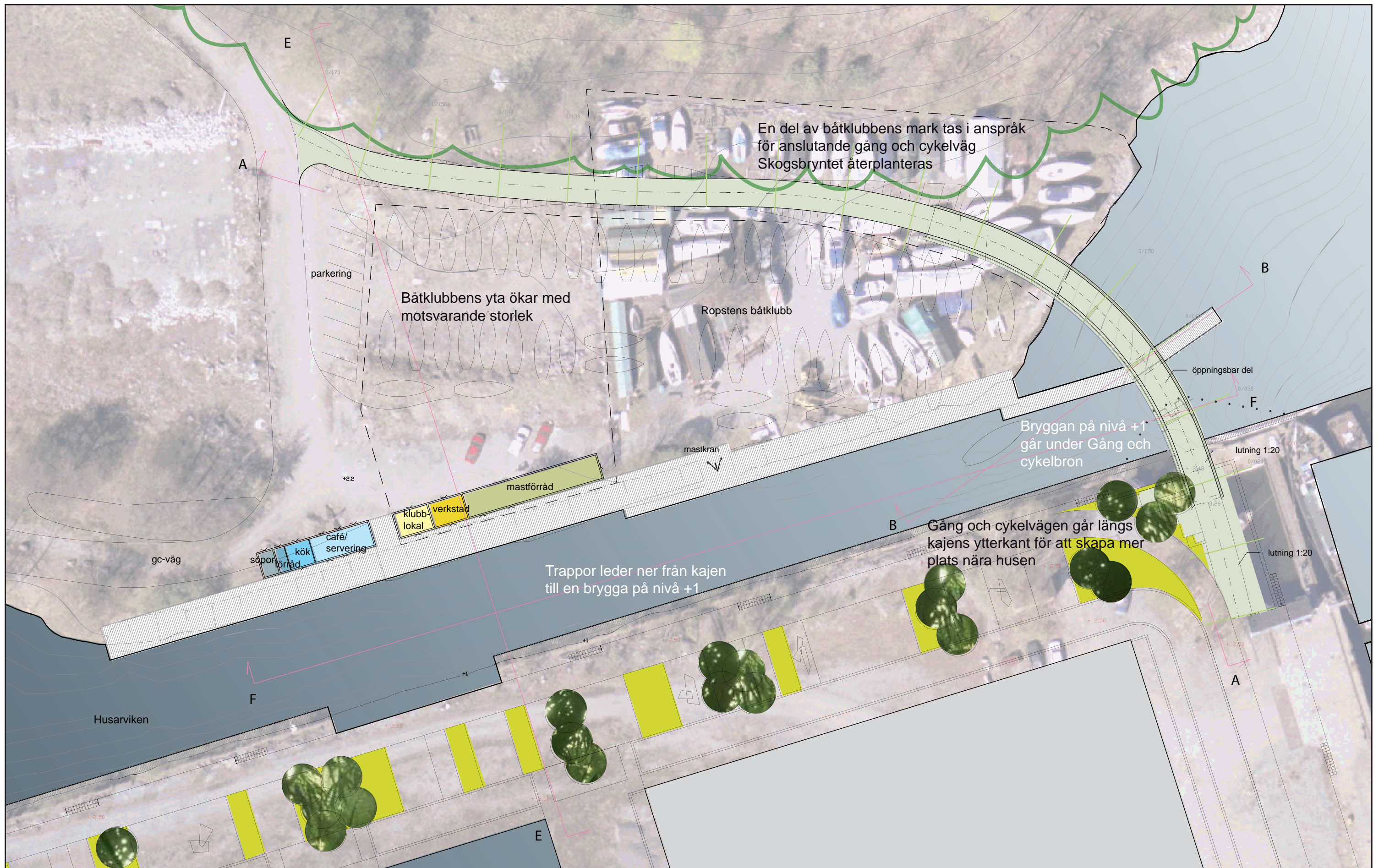
Bro i innerläge

Här redovisas en tidigare studie med en placering av bron i ett läge längre in i Husarviken tillsammans med de nya förutsättningarna.

De nya förutsättningarna är gasverkssidans kajutformning, passage måttet 3,0 m från MHW +0,26 och lutningar på 1:20.

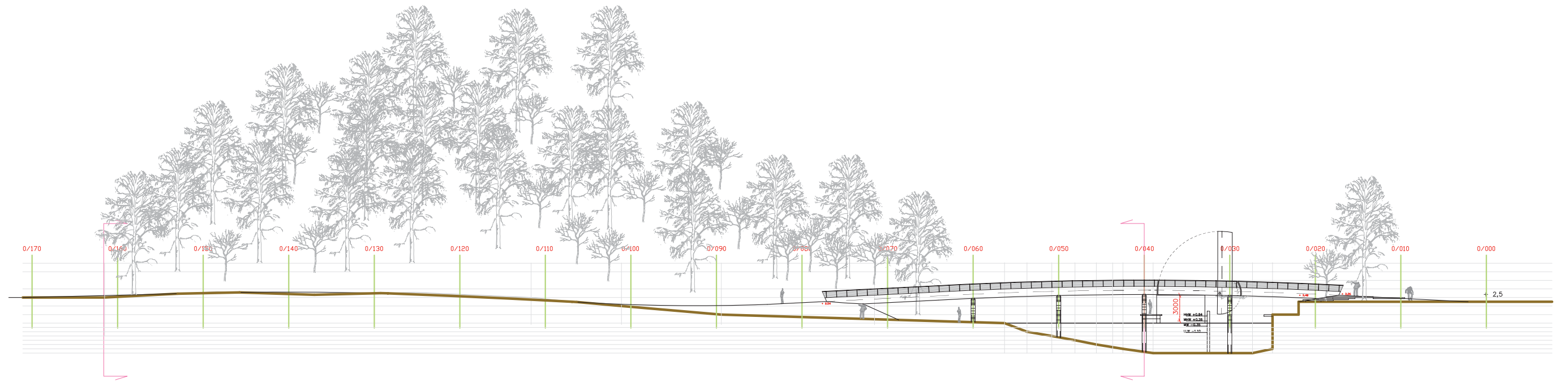


Sektion innerläge AA 1:200
 Bro profil på sektion av tidigare studie av innerläge

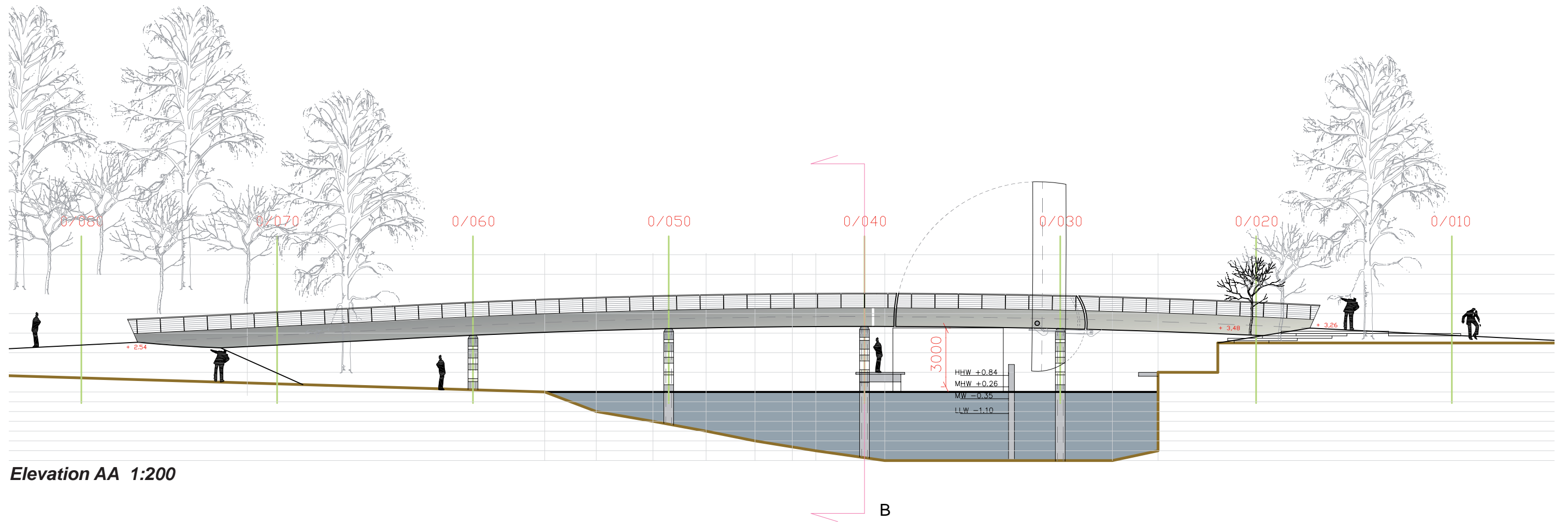


Plan 1:500

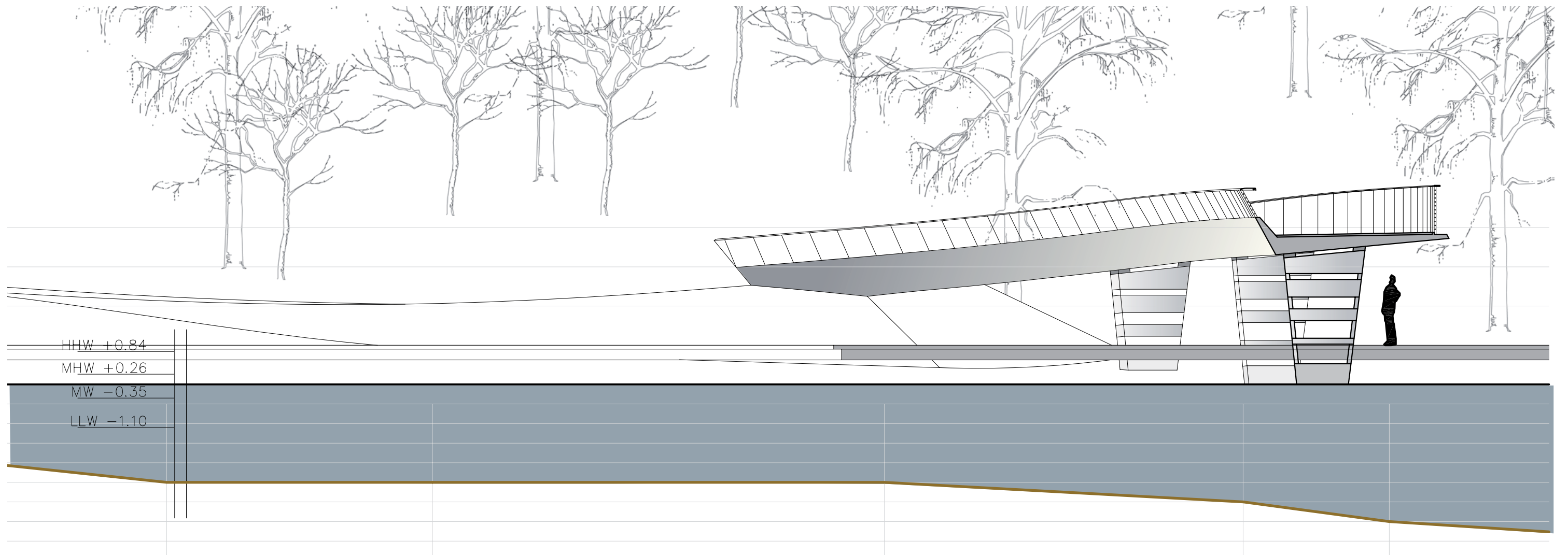
Öppningsbar gång- och cykelbro över Husarviken - Skissredovisning 2007-09-24



Elevation AA 1:500



Elevation AA 1:200



Referens:
Blankt räcke med stålvajer



Referens:
Brons möte med kajkanten



Referens:
Synlig öppningsmekanism



Referens:
Möte mellan fast och öppningsbar brodel

Sektion BB 1:100



Vy från Kanalens södra sida

