

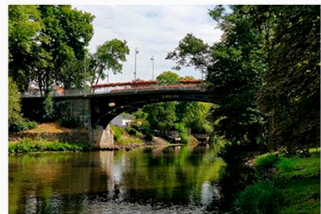
FRÅN FYRKLÖVER FÖR BILISM TILL VATTENKLÖVER FÖR GÅNG- OCH CYKLISM

BROARNA ÖVER RÖNNE Å

Form, stil och konstruktion har genom brons historia varierat från enkla till mycket sofistikerade.

Ett oändligt antal former tillgodoser behovet att komma över en å eller flod och alla broar har ytterligare något gemensamt: ett stort symbolvärde.

Exempel på en bro som bygger på en teknisk, pragmatisk och funktionell lösning, utan större arkitektonisk eller estetisk ambition, är bron över Rönne å på Skolgatan.



Exempel på en bro med stil och historia är Carl XV's bro, en kopia av en äldre bro som tidigare fanns på samma plats. Denna tillvaratar den gamla brons charm, stil och stadiga järnstruktur.

Flertalet broar över Rönne å löper horisontellt mellan och i nivå med de båda åkanterna. De broar som har såväl bilbana som cykel- och gångbanor har dessa i samma plan. Föroreningar från motorfordon når direkt gående och cyklister. Gång- och cykelbanor som samsas på före detta standardtrottoarer ökar risken för olyckor.

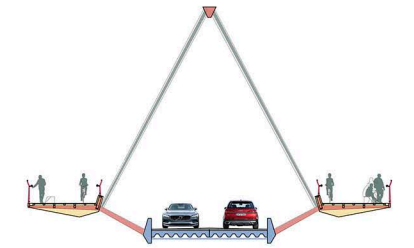
Alla brospann har ungefär samma längd. Tillsammans med växtligheten vid åkanter och brofästen, skapar detta en sammanhållen landskapsbild.

Cykelbanor samsas ofta med gångvägar och skyltningen är markerad direkt på gång/cykelbanan. Broarnas kör-/cykel-/gångbanor ligger med olika höjd i förhållande till åns vattenyta.

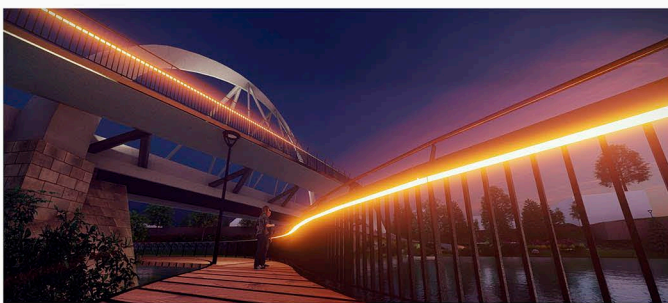


GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

För att minska motorfordonens påverkan på fotgängare och cyklister kommer bron att ha två separata gång- o cykelbanor, fysiskt helt avskilda från vägbanorna.



För att ytterligare förstärka separationen mellan gående/cyklister och fordon kommer gång- och cykelbanorna att ligga höjda över vägbanan. Gång- och cykelvägarna kommer att ha var sin utsiktsplats på mitten av bron. Detta inbjuder att stanna upp, få tillfälle att vila och/eller njuta av vyn över ån och dess omgivningar.



VÅRA PRINCIPER

1. Fokus på upplevelsen: att passera genom området och över bron.
2. Lyssna på det kollektivt minnet och ta hänsyn till historiska aspekter.
3. Prioritera en mänsklig skala och ta hänsyn till den befintliga brons symbolvärde.
4. Arkitektoniskt och estetiskt värde utan avkall på funktion.
5. Mervärde kring hållbarhet och socialt ansvar.
6. Respektera områdets begränsningar karaktär samtidigt som dess identitet stärks.
7. Kombiner traditionell konstruktion och material med SAMTIDA.

ANALYS OCH SKAPANDET AV GESTALTNINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

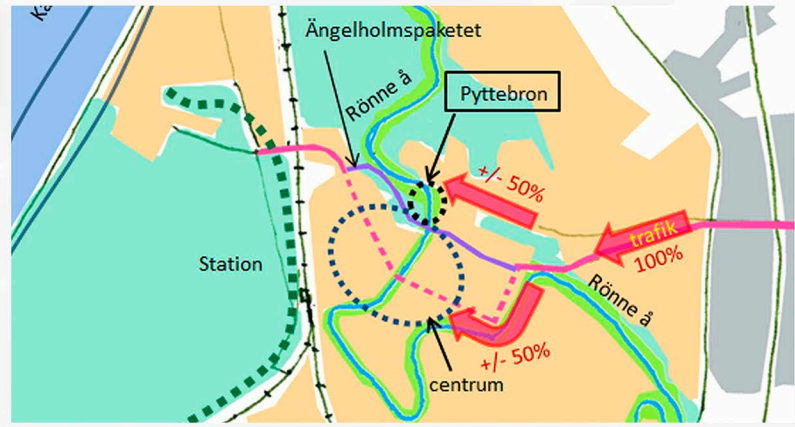
KONSEKVENSER AV EN NY STRÖM AV FORDON OCH PERSONER I OMRÅDET
 > Nya funktioner och nya mellanmänniska samspel
 > Rönne å besöks mer, får fler "åskådare" när genomströmningen ökar
 > Ökade fordonshastigheter, olyckor, buller och föroreningar

HUR KAN DESSA ANVÄNDAS SOM DESIGNFÖRUTSÄTTNINGAR?
 > Boende i området och brukare av bron ska vara centrala vid utformningen
 > Skapar nya mötesplatser
 > Skapar trivsel och trygghet när bilar, fotgängare och cyklister färdas
 > Åtskilja bilbanor från gång- och cykelbanor samt lägga extra stor vikt vid utformandet av säkerheten

TILLVARATA OCH KOMPENSERA NEGATIVA HÄNDELSER OCH ERFARENHETER
 Bron har
 > har lika många, eller fler, karaktärsdrag som den befintliga
 > nya funktioner orsakar så liten miljöpåverkan som möjligt i området
 > skapar tjuoning och beundran
 > skapar tillhörighet och stolthet
 > ger företräde till fotgängare och cyklister före bilister
 > vara ett "urbant smycke" i staden

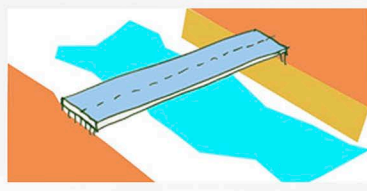
HÅLLBARHETSKRITERIER

- > 100% återanvändning av befintligt kompositträ och av azobebalkarna (hög kvalitet, dyrbara och lång hållbarhet) i de nya gång- och cykelbanorna.
- > 100% återanvändning av de stenar som måste tas bort från befintliga brofästen. Dessa används för, och som beklädning av, de nya brofästena.
- > Återanvändning av järn från den nuvarande bron, om möjligt i stag och mindre balkar där de dessutom blir minnen från en tidigare bro.
- > Vattenhästen får ny placering vid en av brofästena, inom ett område med informationsskylt om platsens historia.
- > Allt material som används i bron bör märkas så att en framtida återanvändning möjliggörs.



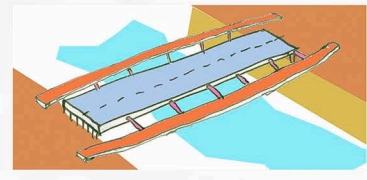
KONSTRUKTIONSPRINCIPER

Bron består av tre delar som samarbetar sinsemellan:
 > en vägbanestruktur, enkel, robust och kompakt av metall och betong
 > en gång-/och cykelstruktur på var sida om vägbanan, komplex, hängande och
 > en struktur i båge av stål, i "diagonal symmetri", som håller krafterna mellan de två andra strukturerna i balans.



MATERIAL OCH UNDERHÅLL

De material som används i bron är enkla vad gäller underhåll:
 > Stål med rostskyddsbehandling.
 > Asfalt enligt svensk standard.
 > Trä av hög kvalitet och behandlat mot röta.
 > Stålvajrar av kvalitet som definieras i kommande projekt.



Speciell omsorg ägnas utformningen av detaljer så att snöröjning kan ske med mindre maskiner och så att detaljer nära vägbanorna är skyddade. Det trä som används på gång- och cykelbanorna har liknande behandling som det på den befintliga bron. Vi är öppna för att, om så behövs för gång- och cykeltrafikanters säkerhet, asfalt med markvärme används.



BROBÅGEN

Den befintliga bron kan inte bevaras. Den nya bron ska emellertid avspegla dess karaktär och positiva egenskaper, dess attraktiva funktionella estetik, en symbol för modernitet. Vi eftersträvar att skapa en allegori, att tillvarata den broform som finns i det kollektiva minnet och som återkommer i de flesta av broarna över Rönne å. Närheten till havet får oss också att tänka på sjöfarts- och marina former

KULÖR

Sedan åtminstone mitten av 1970-talet fram till 2016 var Pyttebron målad i en grå kulör. Möjligen har den innan det även varit grön. Hösten 2016 renoverades bron och målades då roströd. De kulörer vi föreslår för brons metalldelar ligger inom det ljusgråa färgfältet, matta och släta. Träkomponenter ska vara behandlade med nödvändigt ofärgat träskydd. Vi motsäger oss emellertid inte att någon av de historiska kulörerna används, vi är även öppna för att beslut om kulören tas av brons brukare.

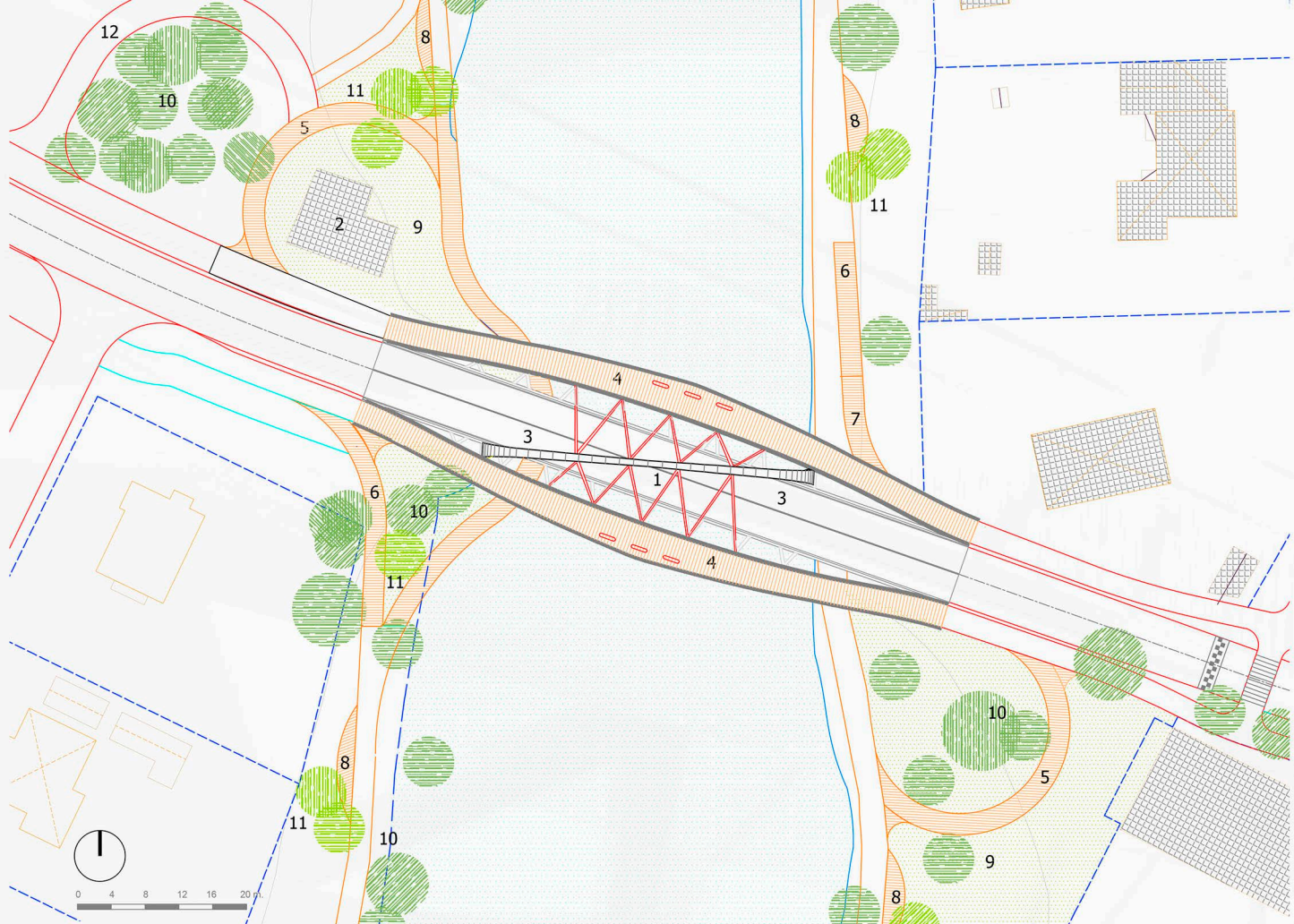
BELYSNING

1 Synlighet och användbarhet
 Belysningens styrka, fördelning och kvalitet ska säkra de olika användarnas behov:
 Belysningen för fotgängare och cyklister kommer från kontinuerliga ljusbånd (3200K) monterade nedåtriktat under handledarna, som i sin tur är fästa på räckena. På avstånd tecknar dessa ljusbånd cyklisternas rörelse längs den buktiga cykelbanan.
 Belysningen för bilarnas vägbana kommer uppifrån, från punkter jämt fördelade på stagen och brobågen, och skapar ett kallt medelstarkt (4500K) ljusfält. Ljuspunkterna lyser upp brons struktur så att den syns på avstånd.

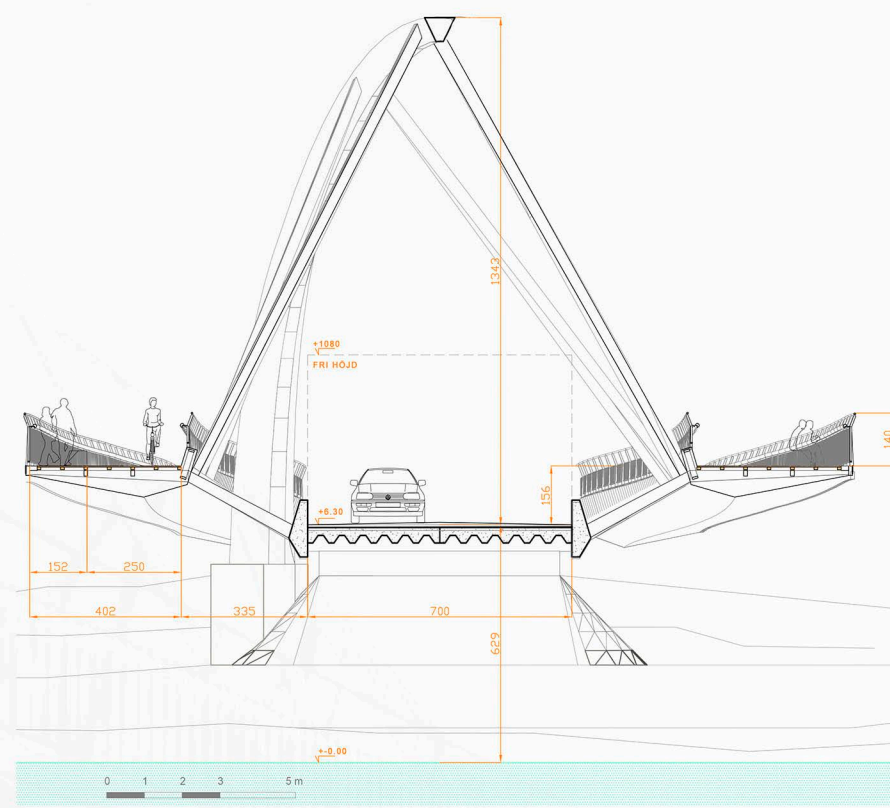
2 Sammansättning
 Belysningen bidrar till att markera och skulptera bron och dess delar, på nära håll såväl som på avstånd:
 Med hjälp av kalla ljuskäglor i mycket små vinklar (spots) tecknas stagen som accenter.
 För att frigöra brobågens form, och kontrastera den mot kvällshimlen, flödar ljuset från symmetriska ljuskäglor (wall washers) vid brobågens fästen.
 Spots fästa asymmetriskt på körbanans undersida belyser konstruktionsdetaljer och strukturen på de gamla brofästena av sten.

3 Atmosfär (mood)
 Till de två vanligtvis använda ljusfunktionerna läggs en tredje dynamisk och "atmosfärisk" (mood) funktion som ska vara karaktäristisk för just denna bron:
 Vi föreslår en effekt, på gång- och cykelbroarnas undersidor. Små dynamiska blixtrar från ett antal ljuskällor som tänds i slumpvis ordning då gång- och cykeltrafikanter passerar över bron. Ett subtilt ljus av en slumpvis kombination av toner av grönt, blått och andra färger från vattnet.

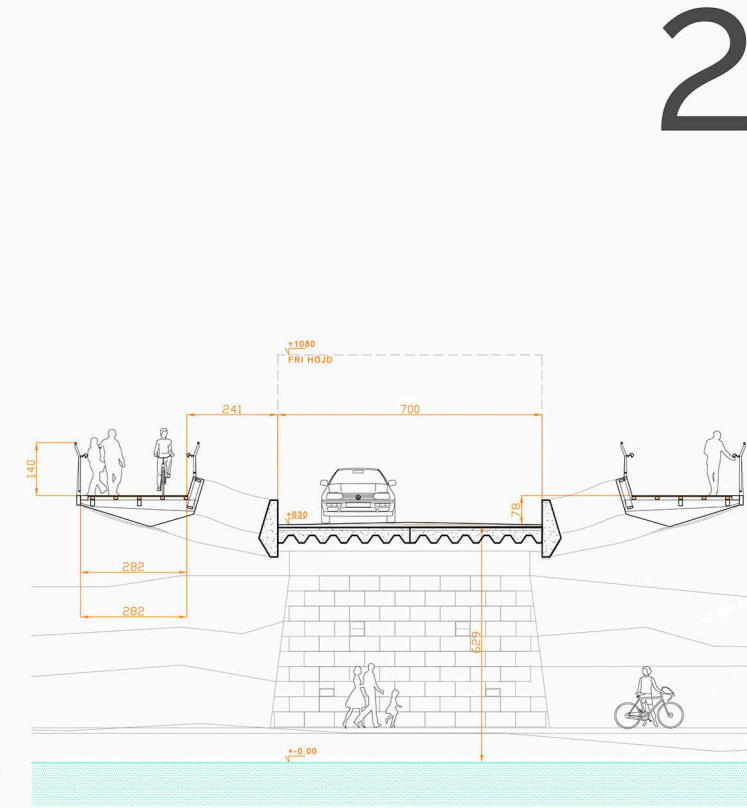
EN BÅGE PÅ VÄG MOT HAVET



Situationsplan - Skala 1/400

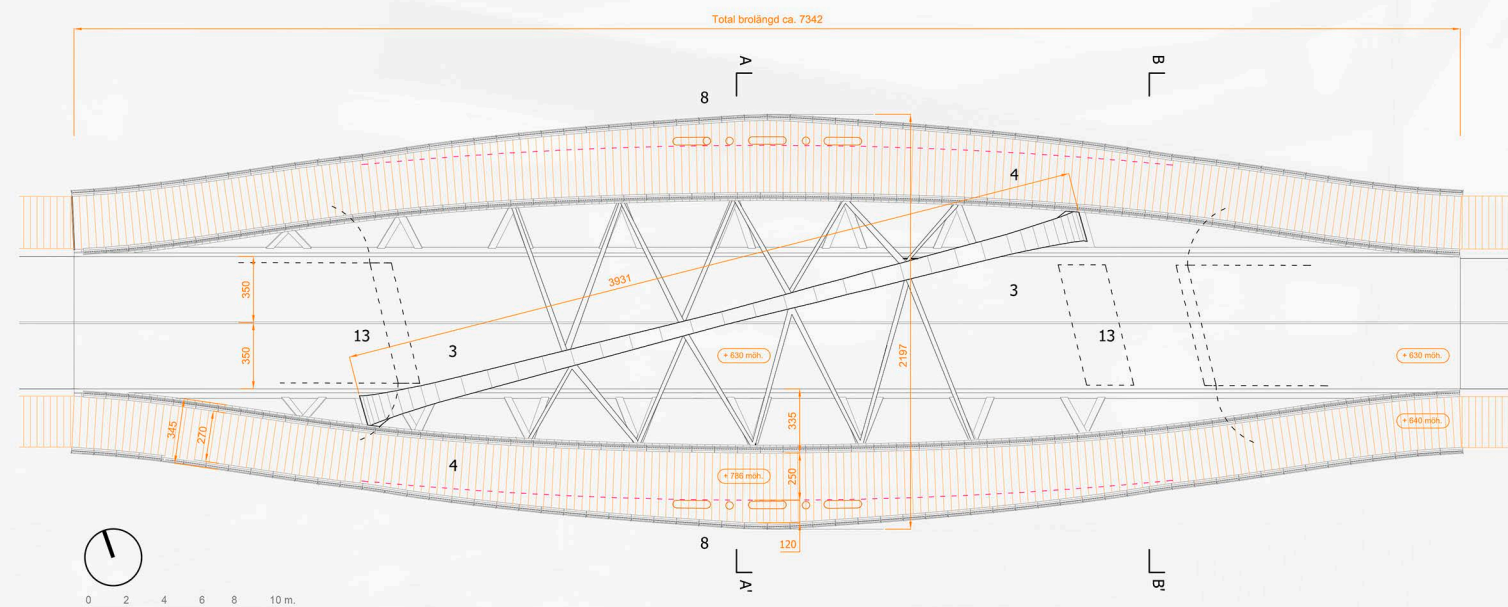


A-A' - Skala 1/100

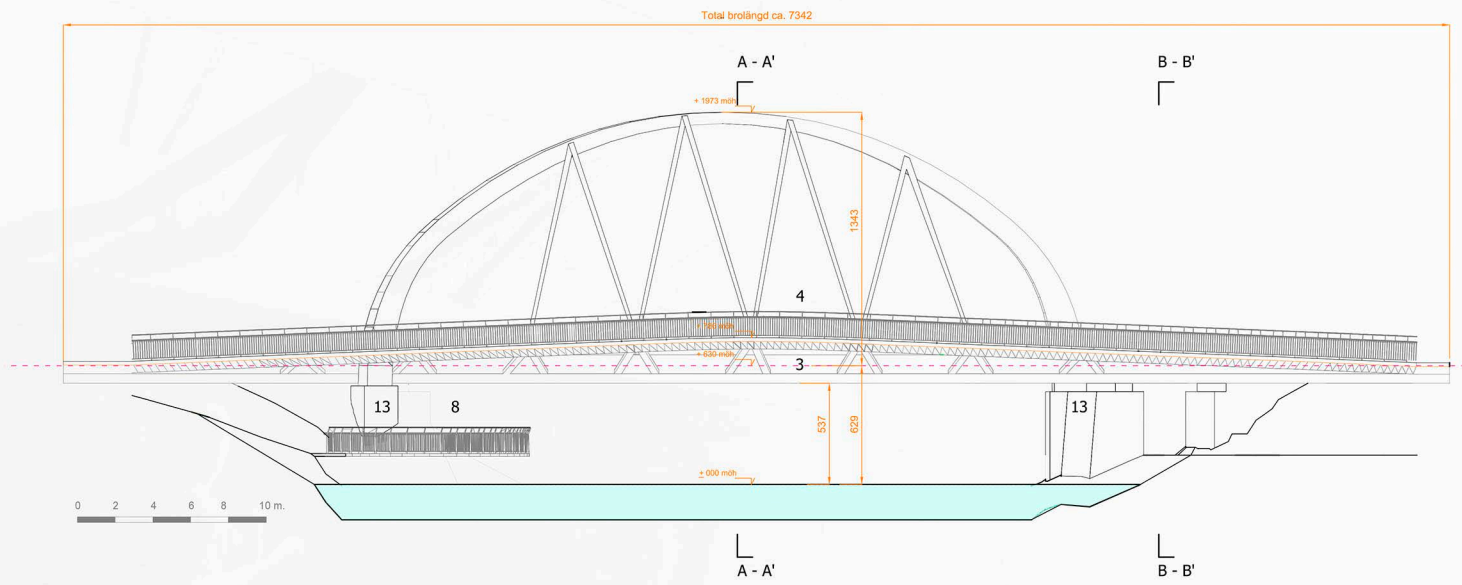


B-B' - Skala 1/100

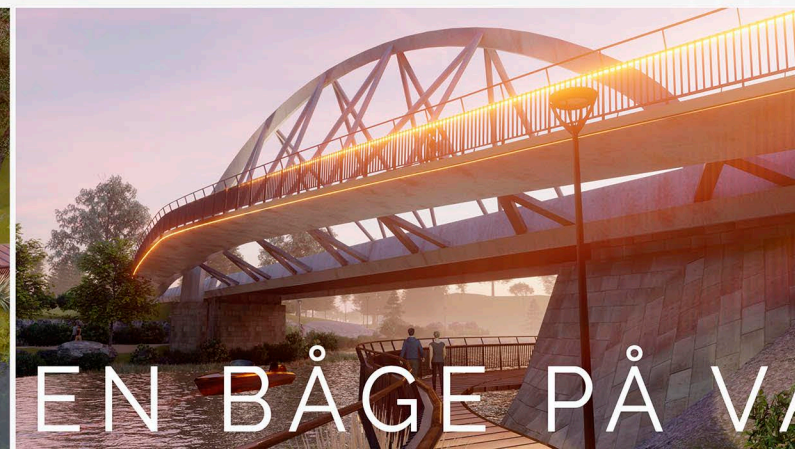
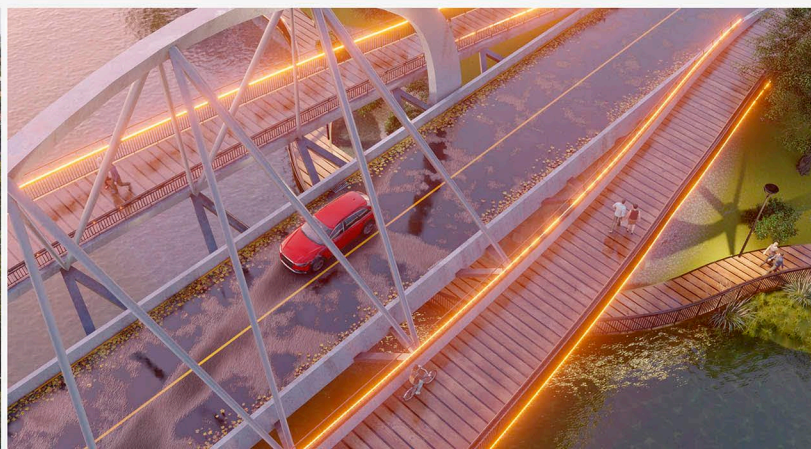
- ① ny Pyttebron
- ④ gå - och cycleväg, GCV
- ⑦ trappa
- ⑩ befintliga träd
- ⑫ befintlig brofäste
- ② pumpstation
- ⑤ GCV - ramp, max lutning 8%
- ⑧ rastplats
- ⑪ nya träd
- ③ bilbana
- ⑥ GCV - ramp, max lutning 8,3%
- ⑨ planerad ny landskapdesign
- ⑬ infart lastbil



Plan - Skala 1/400



Elevation - Skala 1/200



EN BÅGE PÅ VÄG MOT HAVET