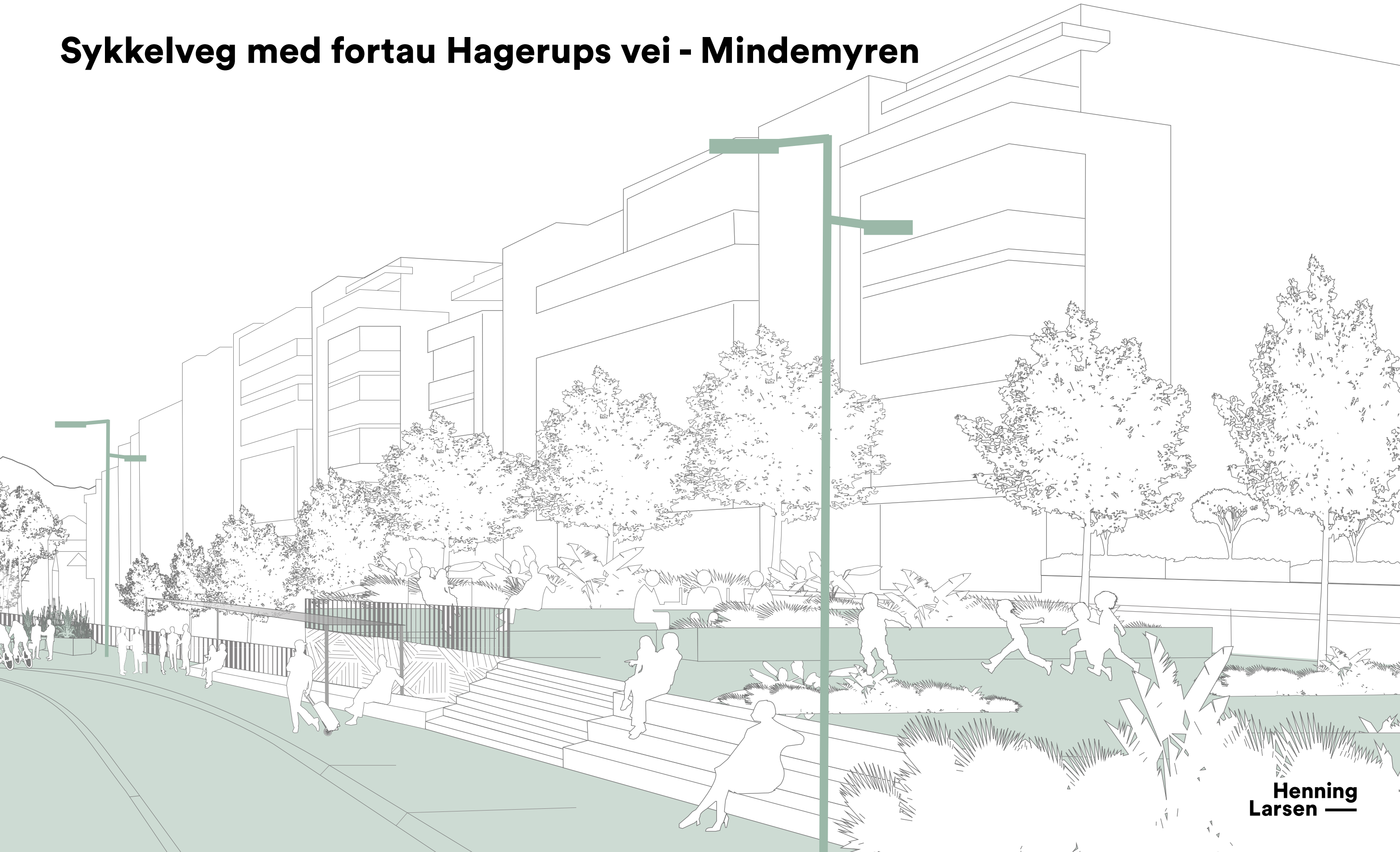


Formingsveileder -

Sykkelveg med fortau Hagerups vei - Mindemyren





Prosjektdata

Oppdragsgiver: Vestland fylkeskommune
Rapporttittel: Formingsveileder- Sykkelveg med fortau Hagerups vei - Mindemyren
Plan-ID: 65150000
Utgave/dato: 30.05.2024
Arkivreferanse: \\ntapbrgcifs\Veg\P12xx\1263 Reguleringsplan Wergeland\14 Utredninger, rapporter, notater\18 Formingsveileder\Presentasjoner
Lagringsnavn: Formingsveileder.indd

Oppdrag: 1350053172 Formingsveileder- Sykkelveg med fortau Hagerups vei - Mindemyren
Oppdragsbeskrivelse: Detaljregulering/formingsveileder
Oppdragsleder: Maria Instanes Jebran
Fagansvarlig: Ingrid Aas Sandvoll
Tema: Formingsveileder

Leveranse: Versjon 1
Vedlegg: 0001 og 0002
Skrevet av: Maren-Anna Gilberg Nyjordet og Ingrid Aas Sandvoll
Kvalitetskontroll: Maria Instanes Jebran og Ingrid Aas Sandvoll

**Henning
Larsen** — henninglarsen.com

Innhold

Forord	3
--------	---

01 INNLEDNING	4
Introduksjon	5
Bakgrunn	5
Avgrensning	5
Overordnede føringer	5
Hensikt og bruk	5
Overordnede mål	5
Eksisterende situasjon	6
Analysekart	7

02 OVERORDNET STRATEGI	12
Metode	13
Kriterier	13
Overordnede mål	13
Byutvikling, byliv og byrom	14
Overordnet strategi	15

03 VISUELL PROFIL	16
Systemer	17
Sikkerhet	18
Universell utforming	20
Blågrønn struktur	21
Materialbruk og fargepalett	22
Møblering	23
Belysning	25

04 UTFORMING	26
Introduksjon delstrekninger	27
Delstrekning 1: Hagerups vei - Nyhaugveien	28
Delstrekning 2: Nyhaugveien - Wergeland lokalsenter	29
Delstrekning 3: Wergeland lokalsenter	30
Delstrekning 4:Minde allé sør	31
Delstrekning 5: Minde allé nord	32
Introduksjon fokusområder	33
Fokusområde 1: Wergeland lokalsenter	34
Fokusområde 2: Eikeveien	38

05 KILDER OG VEDLEGG	40
-----------------------------	-----------

Forord

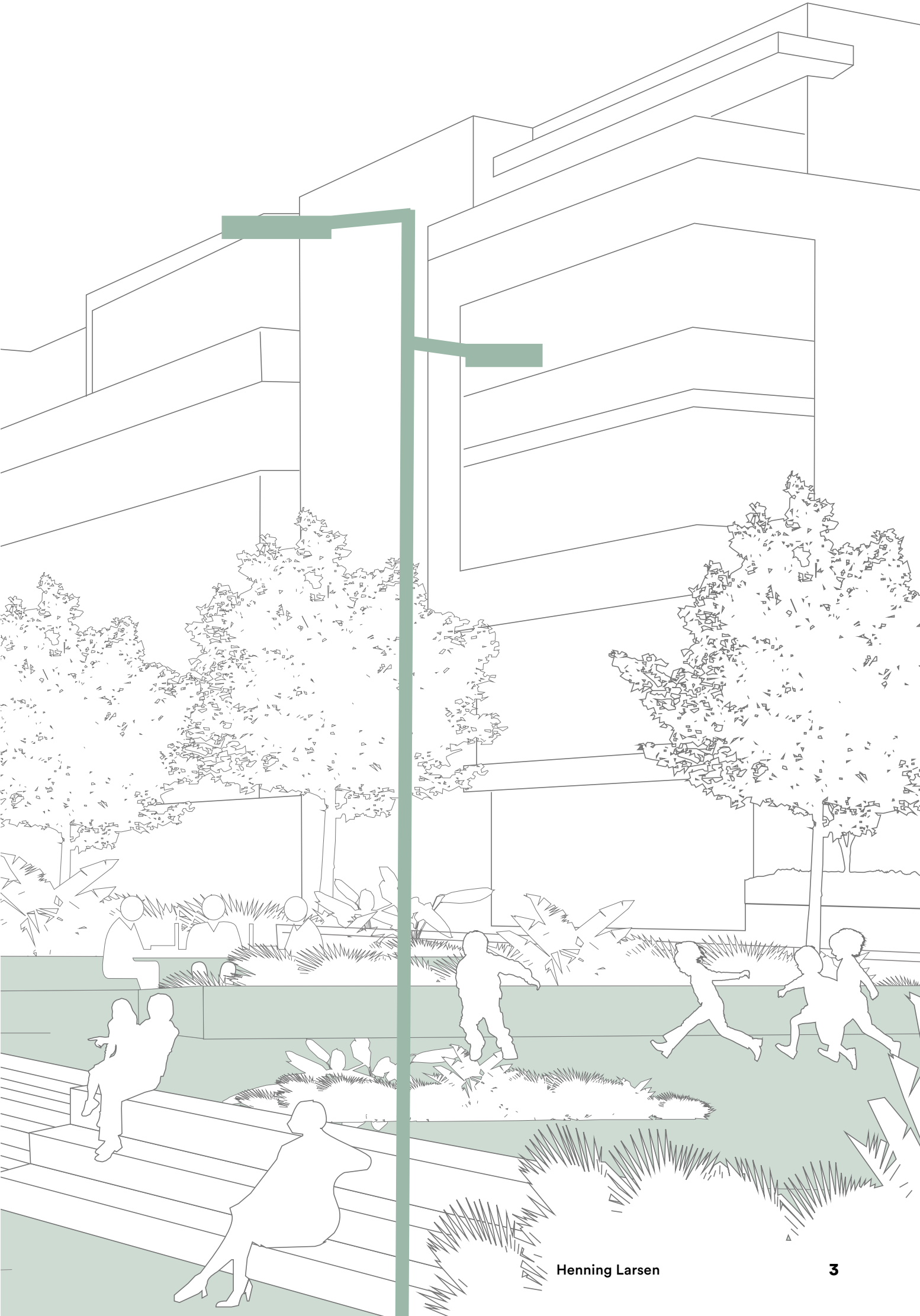
I forbindelse med offentlig ettersyn av detaljregulering for Sykkelveg med fortau Hagerups vei - Mindemyren, har Bymiljøetaten Bergen kommune (BME) bedt om at det utarbeides en formingsveileder. Rambøll/Henning Larsen er engasjert av Vestland fylkeskommune for å utarbeide formingsveilederen, med særlig fokus på områdene gjennom Wergeland lokalsenter.

Underveis i arbeidet med formingsveilederen har det vært flere prosjektgjennomganger med kommunen, fylkeskommunen og Rambøll/Henning Larsen til stede. Dette er gjort for å sikre en god prosess med flere bidragsytere til omforente løsninger i prosjektet.

Det har også vært flere koordineringsmøter med tilstøtende prosjekter som er under utvikling; Grønnallmenningen (BME) og 71200000 Årstad. Gnr. 15, bnr. 163 mfl., Nyhaugen. Dette for å orientere/koordinere planene som løper parallelt og som har grensesnitt mot hverandre. Koordineringen er gjort på et overordnet nivå som tilhører denne planfasen, og det blir viktig at prosjektene koordineres i senere faser.

Formingsveilederen skal være et veiledende dokument for senere planfaser. Føringer for videre detaljprosjektering oppsummeres i grønne føringsbokser på temasideene samt i vedlagte O-tegninger.

Deltagere i arbeidet har vært: Hilde Gunn Stenseth (Vestland fylkeskommune), Geir Lyngaas (Vestland fylkeskommune), Maria Instanes Jebran (Rambøll), Maren-Anna Gilberg Nyjordet (Henning Larsen) og Ingrid Aas Sandvoll (Henning Larsen).



01 Innledning

Introduksjon

Bakgrunn

Det er vedtatt en områdeplan for sentrale deler av Wergeland, og flere private reguleringsplaner er under utarbeidelse i området. Med etablering av ny bebyggelse, bybanen og Wergeland bybanestopp har Wergeland allerede gjennomgått store endringer og står foran tilsvarende store endringer når de ulike planene blir realisert.

Hovedformålet med *sykkelveg med fortau Hagerups vei - Mindemyren* er tilrettelegging av et sammenhengende system for syklistar mellom Hagerups vei og Kanalveien, gjennom Wergeland Lokalsenter. Reguleringsplanen skal legge til rette for et attraktivt og trygt trafikksystem for myke trafikanter og kollektivtrafikk. Systemet skal samtidig ivareta intensjonene for fotgjengere og bysentrum i vedtatt områdeplan (Plan-ID: 65150000) for sentrale deler av Wergeland.

Områdeplanen for sentrale deler av Wergeland legger opp til fortetting. Planen omfatter flere allmenninger som skal knytte Wergeland Lokalsenter sammen med tilstøtende byrom på Meieritomten. Området skal transformeres og få en urban karakter, med bymessige kvaliteter, tilbud og aktiviteter. Kollektivknutepunkt og byttepunkt mellom buss og bane skal optimaliseres.

Avgrensning

Wergeland ligger i Bergensdalen sør for Bergen sentrum, og er et viktig knutepunkt langs en av hovedinnfartsårene til byen. Planområdet strekker seg fra krysset mellom Hagerups vei og Storetveitvegen, via Wergeland lokalsenter, til Minde allé og Mindemyren. Planområdet omfatter areal til vegformål og tilstøtende byrom.

Overordnede føringer

- Sykkelstrategi for Bergen 2020 - 2030
- Gåstrategi for Bergen 2020-2030
- Områdeplan Wergeland Lokalsenter, planID 61160000

Hensikt og bruk

Formingsveilederen skal gi førende rammer og være et referansedokument for utbyggere, formgivere og saksbehandlere ved byggesaksbehandling innenfor, og med grensesnitt inn mot planområdet.

Formingsveilederen er av overordnet karakter og gir langsiktige føringer for utviklingen av sykkelveg med fortau gjennom planområdet. Den skal sikre en helhetlig utforming, hvor hensikten er at sykkeltraseen utvikles i tråd med en grunnleggende forståelse av områdets arkitektoniske karakter.

For at Wergeland skal bli et inkluderende og miljøvennlig lokalsentrum med bymessige kvaliteter, gode tilbud og funksjonelle forbindelser for myke trafikanter, omfatter også veilederen hvordan sykkelvegen forholder seg til tilstøtende byrom og legger føringer for utforming av disse.

Det er utarbeidet prinsippløsninger for typiske situasjoner i utforming av sykkelvegen og hvordan den forholder seg til tilliggende byrom. Samlet vil dette bidra til helhet i området og sikre godt samspill mellom ulike elementer og funksjoner. Prinsippløsningene gir likevel spillerom for ulike detaljløsninger og arkitektoniske uttrykk for de enkelte byrom som berøres i senere planfaser.

Overordnede mål

Målene for veilederen er forankret i visjoner fra sykkel- og gåstrategi for Bergen.

- Det skal være trygt å sykle
- Det skal være attraktivt å sykle
- Flere skal sykle mer
- Styrke urbaniteten i området

Fig 1
Figuren viser området med planavgrensning



Eksisterende situasjon

Reiseopplevelsen fra syd til nord

Strekningen starter like nord for rundkjøringen ved Tveitevannet. Etter at man passerer en bensinstasjon med tilhørende parkeringsplass beveger man seg inn i et boligområde med eldre villabebyggelse og hager. Her oppleves strekningen noe smal, og inntrykket forsterkes av det bratte terrenget. Det er lite som skjer, strekningen har få gangfelt og lite målpunkter.

Etter Nyhaugveien kommer man inn mot Wergeland lokalsenter, her åpner gatetverrsnittet seg og gata blir mer urban. Her er det en miks av bolig og næring. Flere kryss og en rundkjøring gjør trafikkbildet mer komplisert.

Wergeland lokalsenter har et visst urbant preg, men fremstår som bilbasert, med vegen som en stor barriere. Det er lite tilrettelagt for opphold og gode møteplasser. Grønnstruktur er nesten fraværende. I nærheten av bussholdeplass er det også nedgang til bybanen. Trafikken oppleves støyende.

Fra Wergeland lokalsenter faller terrenget mot Minde allé. Her passerer man en krapp sving, med begrenset sikt og smalt fortau. Her er det noe næring på bakkeplan, men ingen møteplasser og det er dårlig tilrettelagt for opphold. Med unntak av noen villahager er grønnstrukturen ikke-eksisterende.

Minde allé helt i nord oppleves noe forlatt, her er noe næring, men en del tomme bygg i forbindelse med byggeplass. En høy mur med leiligheter på toppen gjør at det føles trangt. Her kobler vegen seg på nybygd anlegg med sykkelveg med fortau.

Eikeveien forbinder Minde allé med Trikkesløypemarken. Eikeveien oppleves som veg snarere enn gate, og Trikkesløypemarken er i liten grad knyttet til de regulerte byggeområdene på Wergeland.

MERKNAD: Kartillustrasjoner i innledningskapittelet viser plangrensen til offentlig ettersyn.

Fig 2
Eksisterende situasjon



Analysekart

Sammenstilling av gjeldende og pågående reguleringsplaner

Kartet viser en sammenstilling av gjeldende planer og planer under utarbeidelse i tilknytning til sykkelvegen med fortau og den gamle Meieritomten.

Utbyggingen i området har i hovedsak skjedd langs eksisterende og planlagte traseer. Det er en variert bygningstypologi langs strekningen. Wergeland Lokalsenter og Minde allé har en blanding av bolig- og sentrumsbebyggelse. Ned mot Kanalveien ligger det store industri- og næringsbygg.

Det er planlagt nye torg og allmenninger på hver side av bilvegen, og her må gaterommet ses på som byrom. Forbindelser mellom nye torgarealer blir viktig.

Tilstøtende eiendommer langs Storetveitvegen i sør består av eldre villabebyggelse og boligblokker. I forbindelse med etableringen av sykkelvegen og utvidelsen av gatetverrsnittet i sør, vil mye av eksisterende villabebyggelse nærmest vegen bli revet. I det pågående planarbeidet, planlegges det tettere boligbebyggelse.



Fig 3
Byrom knyttet til S2. Holon Arkitekter, Smedsvig Landskapsarkitekter



Fig 4
Nyhaugen, arbeidsskisse. Thornström Brookfield Arkitekter.



Fig 5
Plan: Årstad. Gnr 13 bnr 81 m. fl. Nyhaugveien. Illustrasjonsplan. Arkitektgruppen Cubus

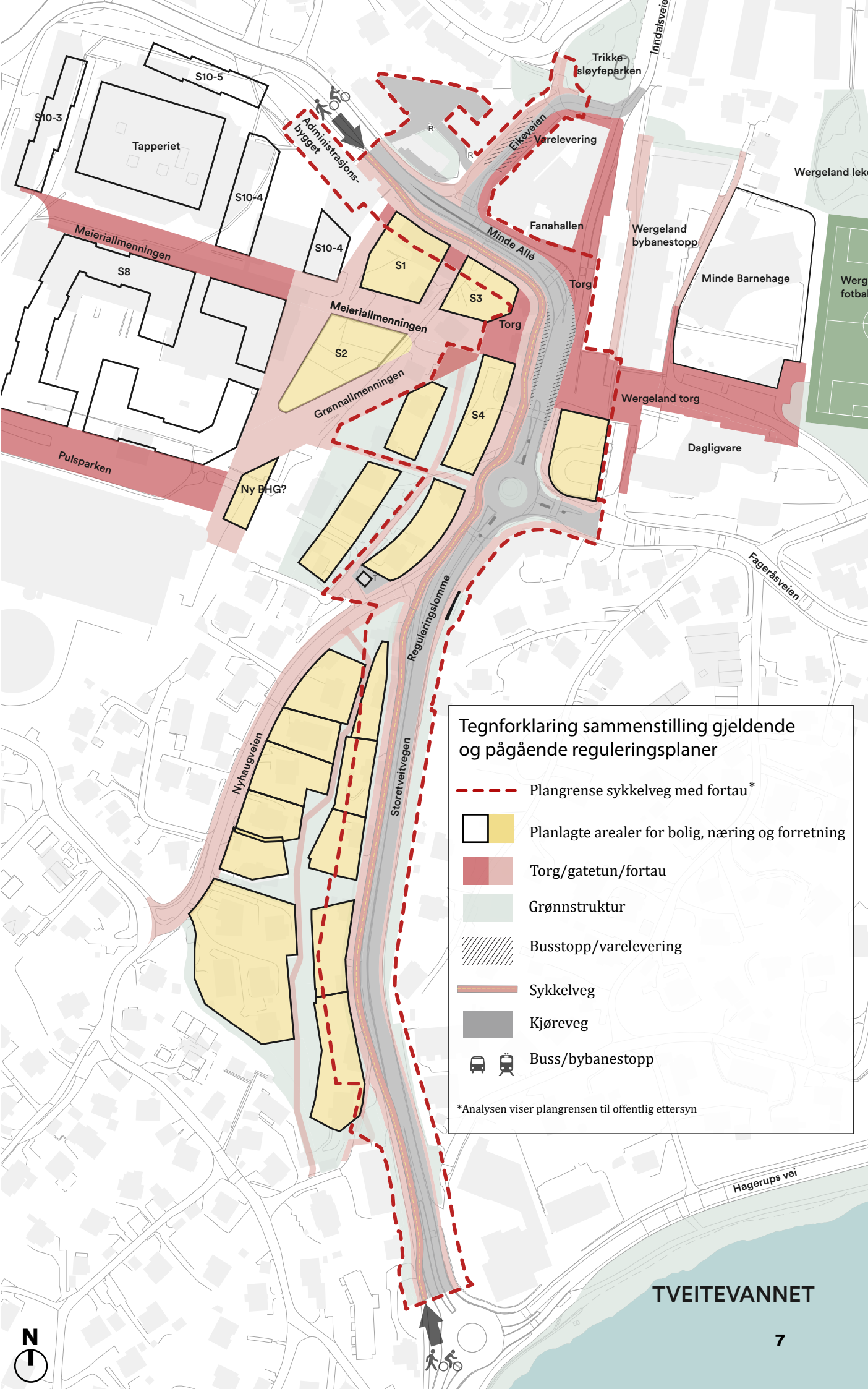


Fig 6
Sammenstilling av gjeldene og pågående reguleringsplaner

Analysekart

Bygningstypologi - eksisterende og planlagt bebyggelse

I dag utgjør private eiendommer med villabebyggelse det meste av bygningsmassen i sør. Denne går over til sentrumsbebyggelse når man beveger seg nordover langs Storetveitvegen. I Wergeland lokalsenter er det noe eldre sentrumsbebyggelse med næring på bakkeplan og leiligheter oppover i etasjene. Ellers består sentrumsområdet av nyere blokker, også disse med næring på bakkeplan, og leiligheter oppover i etasjene.



Fig 7
Wergeland Lokalsenter med nyere sentrumsbebyggelse og nedgang til bybane.



Fig 8
Eldre sentrumsbebyggelse med næring på bakkeplan og leilighet over.



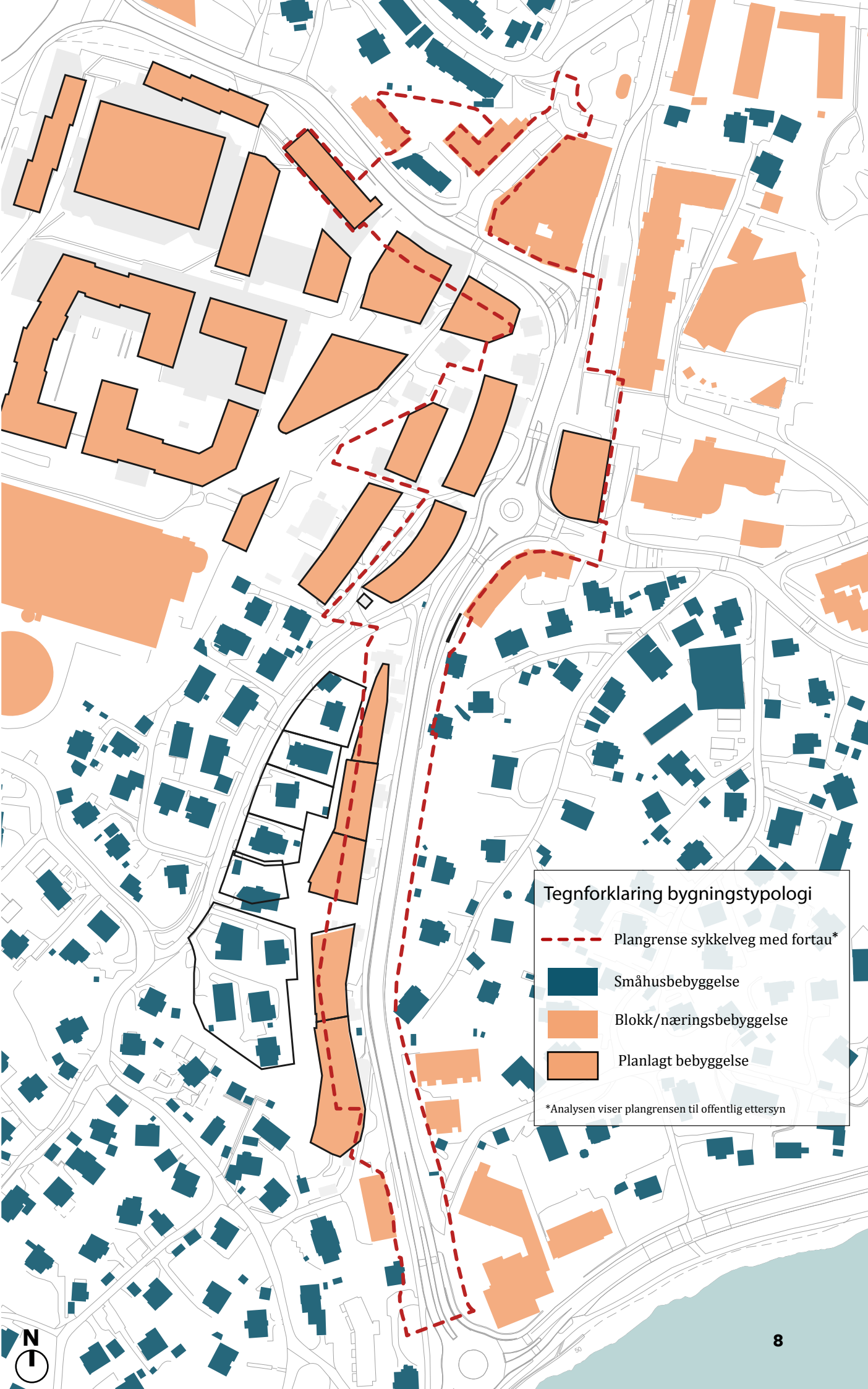
Fig 9
Eldre sentrumsbebyggelse med næring på bakkeplan og leiligheter over.



Fig 10
Administrasjonsbygningen nord på Meieritomten. Bygningen skal bevares.

Meieritomten er i dag i en transformasjonsprosess, mye skal rives, men et par bygninger skal beholdes, deriblant Administrasjonsbygningen som ligger ved Minde allé. Tomten skal utvikles til bolig- og næringsformål.

Fig 11
Eksisterende bygningstypologi



Analysekart

Mobilitet og målpunkter

De fleste målpunktene ligger i Wergeland Lokalsenter, men området oppleves bilbasert. Det er behov for bedre tilrettelegging for fotgjengere og syklistar. Det må legges til rette for gode krysningspunkter og tverrforbindelser. Det må tas høyde for at det kommer mange nye målpunkter i området og forbindelsene mellom disse må sikres. Eksisterende gangakser og ny byromsstruktur må kobles sammen slik at området fremstår som en helhet. Særlig viktig blir det å legge til rette for gode krysningspunkter over vegen, slik at den oppleves mindre som en barriere.



Fig 12
Treningscenter ved bybanestoppet Wergeland



Fig 13
Bussholdeplass, nytt boligkompleks og bybanestopp i bakgrunn



Fig 14
Kafe i Trikkeløyparken



Fig 15
Restaurant i krysset mellom Minde allé og Eikeveien

Det er viktig å lage gode krysningspunkt mellom allmenningene vest og torg øst og en videre forbindelse til nærmiljøanlegg ved Wergeland fotballbane/lekeplass. Allmenningene på Meieritomten må få gode forbindelser til bybane, bussholdeplass og Eikeveien.

Bussholdeplassene på Wergeland er et viktig byttepunkt mellom buss og bane.

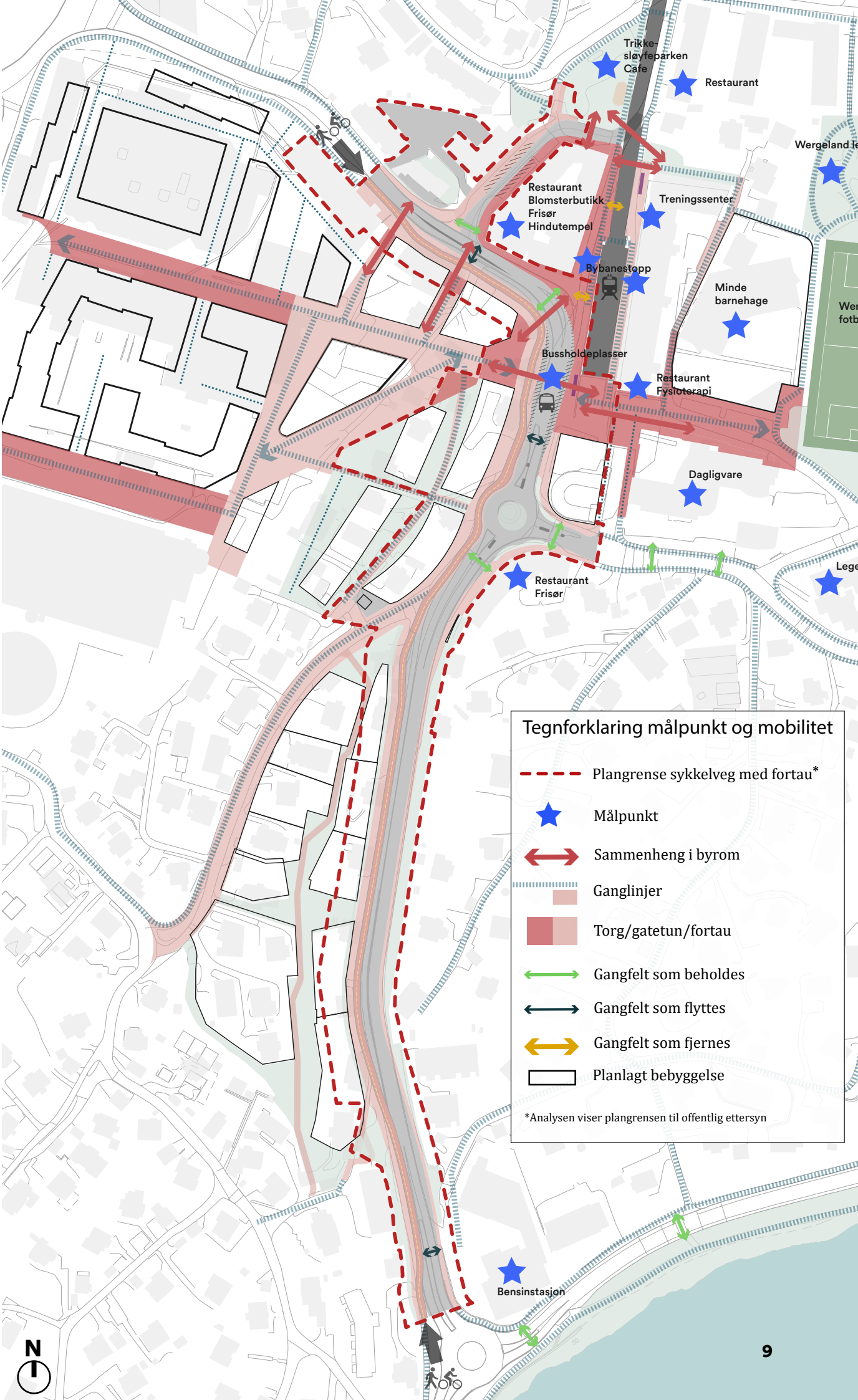


Fig 16
Mobilitet og målpunkter

Analysekart

Blågrønn struktur

Det er noe eksisterende grønnstruktur i området, men forbindelsene mellom de grønne arealene er ufullstendige. I sør består grønnstrukturen for det meste av villahager som kan oppleves visuelt, men som er fysisk utilgjengelig for den reisende. Mesteparten av de grønne arealene langs Storetveitvegen forsvinner i forbindelse med boligutbyggingen.

Sentralt på Wergeland ligger Trikkesløfeparken, en trivelig grønn lomme med kulturhistorisk forankring. Denne mangler gode grønne forbindelser til øvrig grønnstruktur. Ved bybanestopp og bussholdeplass og på areal regulert til torg er det i dag mangel på grønnstruktur, med unntak av en trerekke som går mellom bybanen og Wergeland terrasse. Mye areal går med til parkeringsplass i forbindelse med næringsbygg og området er lite strukturert.



Fig 17
Trikkesløfeparken med kafe



Fig 18
Trerekke på toppen av tunnelportal ned mot bybanen



Fig 19
Grått og trist sentrumsområde uten innslag av grønnstruktur



Fig 20
Wergeland fotballbane

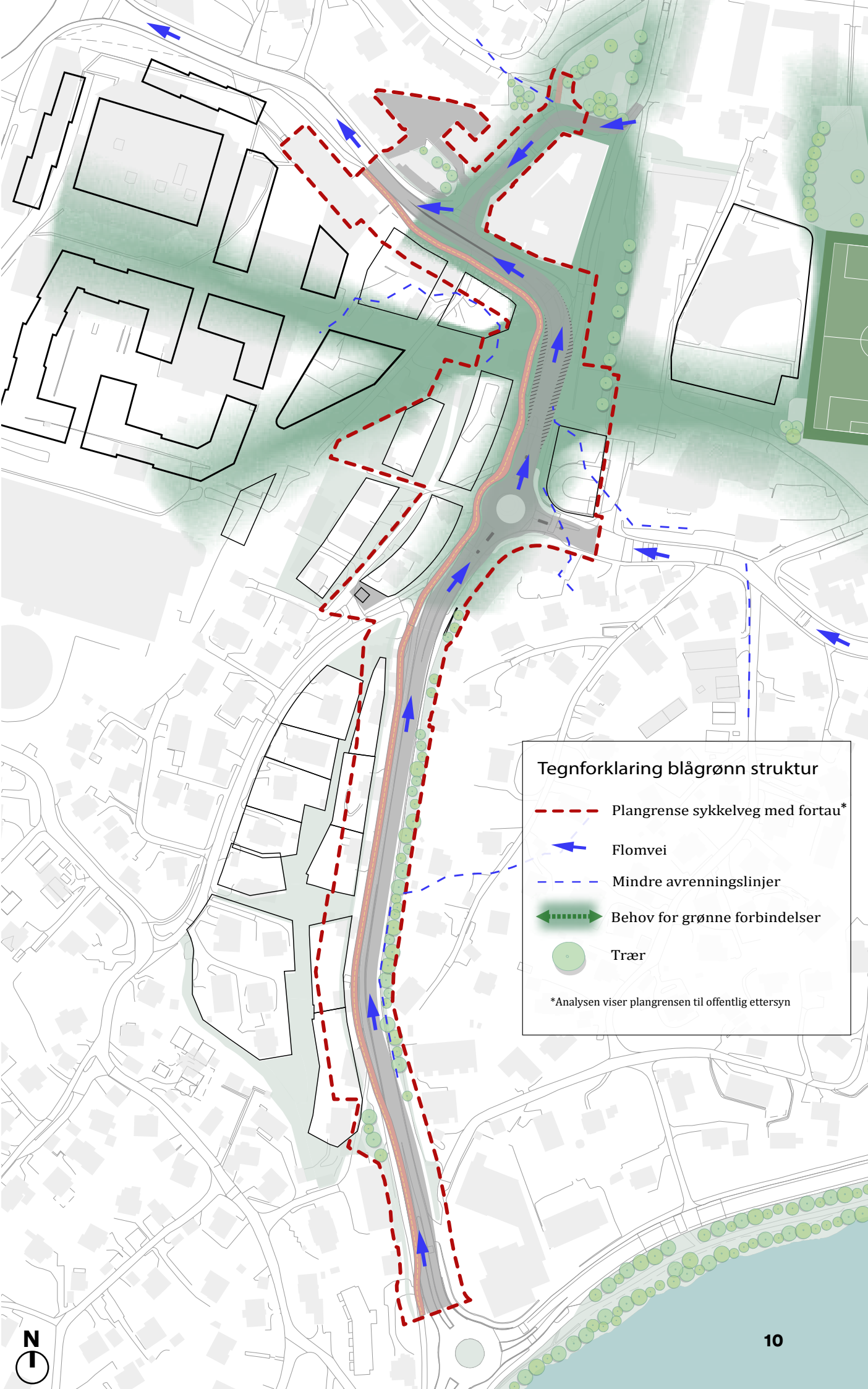


Fig 21
Blågrønn struktur

Barrierer

Bilvegen og planlagt sykkelveg fremstår som en stor barriere i sentrumsområdet. Bybanen er en annen barriere nord i området. Strekningen inneholder flere høye murer som tidvis gjør at man føler seg innestengt som myk trafikant, særlig i Minde allé. Eksisterende støyskjermer langs Storetveitvegen tar mye av utsikten, og bidrar også til en innestengt følelse. Rekkverk er enkelte steder til hinder. Utkjørslar fra privat eiendom langs Storetveitvegen oppleves også som en

barriere, da de i dag krysser fortauet for å komme inn/ut på Storetveitvegen. Fremtidig endring i bebyggelse vil endre behov for støyskjerming og rekkverk. Alle avkjørsler til privat eiendom vil utgå i Storetveitvegen.



Fig 22
Støyskjem reduserer utsikten og gjør vegen mindre attraktiv



Fig 23
Murer og rekkverk oppleves som barrierer



Fig 24
Bybanen er en barriere i sentrumsområdet



Fig 25
Bilveien og reguleringslomme for buss utgjør en bred barriere

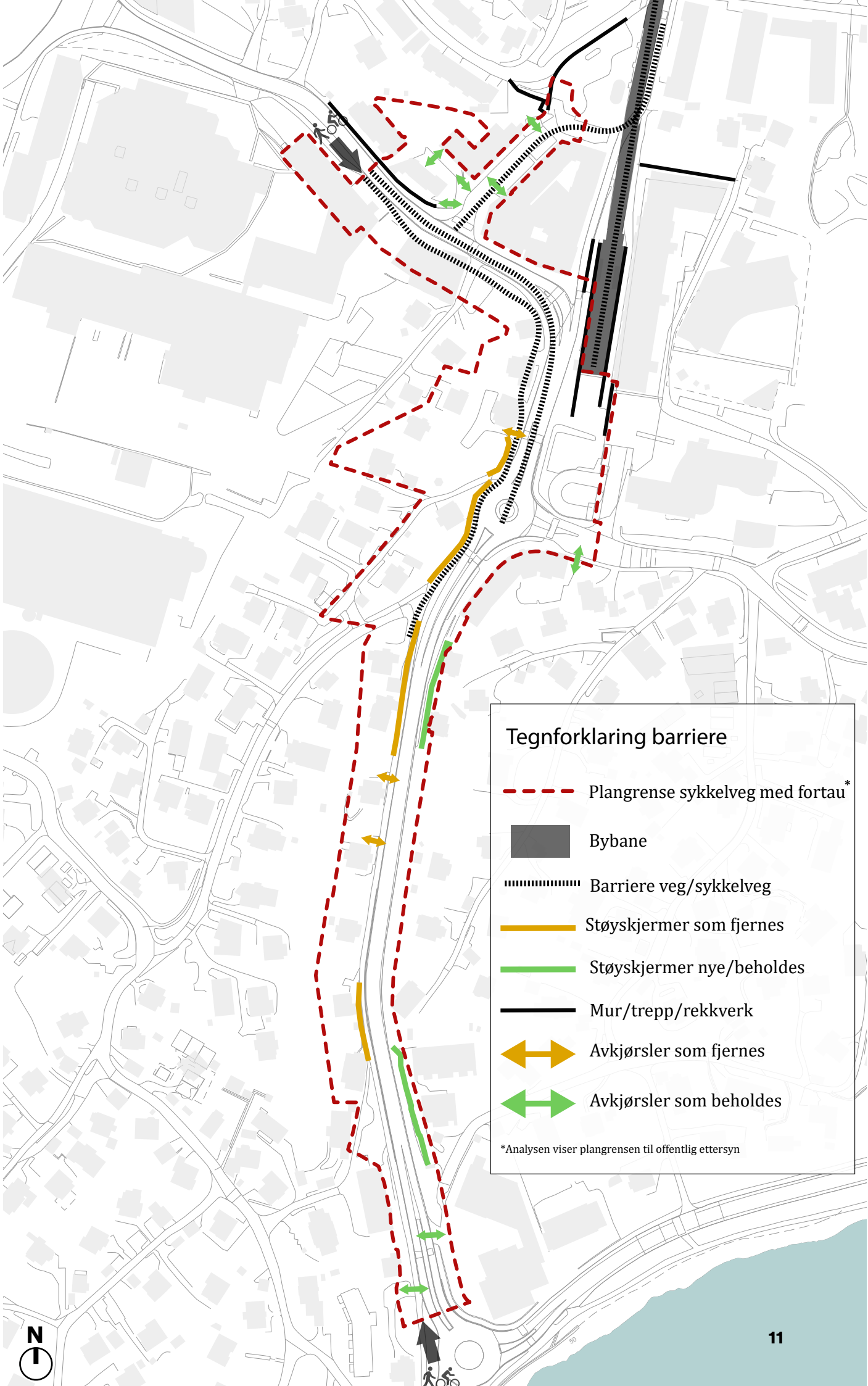


Fig 26
Barrierer

2 Overordnet strategi

Metode

Fem kriterier er satt for å oppnå de overordnede målene for formingsveilederen. Kriteriene sier noe om hvilke tiltak som bør benyttes. Tiltakene som foreslås bidrar til måloppnåelse.

Hver delstrekning og hvert fokusområde får en score for eksisterende situasjon. Deretter gis en score etter gjennomførte tiltak. På denne måten kan en se effekten av tiltakene for de ulike områdene.

Kriterier

Strekningen er delt inn fem delstrekninger og to fokusområder. For å se hvilke utfordringer og potensial de forskjellige områdene har, har vi utviklet fem kriterier. Disse kriteriene er forankret i overordnede mål for formingsveilederen og viser hvilke tiltak som gir effekt.

Overordnede mål

- Det skal være attraktivt å sykle**
Innebærer en opplevelse av trygghet, god flyt og fremkommelighet, og at det er enkelt å orientere seg. Det innebærer også opplevelseskvaliteter og lave miljøbelastninger.
- Det skal være trygt å sykle**
Innebærer at ulike trafikantgrupper er adskilt eller har et velfungerende hierarki. Det handler om areal, bruk og hensiktsmessig belysning.
- Flere skal sykle mer**
Innebærer et sammenhengende og sikkert sykkelnett med god tilgjengelighet og sykkelvennlig utforming.
- Styrke områdets urbanitet**
Innebærer å legge til rette for opphold, rekreasjon og tilbud i sentrumsområdet. Vegen må transformeres til en gate, og blågrønn struktur bør inngå.



Brukervennlighet

Brukervennlighet går på lesbarhet, hensiktsmessige sykkel-parkeringer, universell utforming og tilrettelegge for møteplasser. Dette kriteriet er viktig for å oppnå målet om at det skal være attraktivt å sykle og at flere skal sykle mer.



Reiseopplevelse

Reiseopplevelse handler om opplevelsen av omgivelsene man beveger seg gjennom. Omgivelsenes utforming og variasjonen langs strekningen står sentralt. Dette kriteriet er viktig for å nå målet om å styrke områdets urbanitet og at det skal være attraktivt å sykle.



Sikkerhet

Går på om de ulike trafikantgruppene har nok areal og hvordan de grenser mot hverandre, hastighet, krysningspunkter, sikt og belysning. Dette kriteriet er viktig for å oppnå målet om at flere skal sykle mer og nå målet om at det skal være trygt å sykle.



Blågrønn struktur

Blågrønn struktur handler om sammenkobling av grønnstruktur, tilgang på grøntområder og vegens evne til å håndtere overvann. Blågrønn struktur skal også tilføre byrommet en estetisk kvalitet. Dette kriteriet er viktig for å nå målet om at det skal være attraktivt å sykle og for å styrke områdets urbanitet.



Sammenkobling og tilgjengelighet

Handler om gode forbindelser, gode overganger og forholdet til målpunkter. Dette kriteriet er viktig for å nå målet om at det skal være attraktivt å sykle og for at flere skal sykle mer.

Byutvikling, byliv og byrom

For å nå målet om å styrke områdets urbanitet og sikre et attraktivt miljø må man se på en helhetlig gateplanlegging.

For å oppnå god sentrumsutvikling er det viktig å utnytte gatas potensial som sted. Gater skiller seg fra veger ved at de har kvaliteter som gjør dem til steder i tillegg til å ha funksjon som transportåre. Gata er viktig som sted, særlig i sentrumsområdet, der den sammen med tilstøtende arealer fungerer som rom for opphold, rekreasjon og møtested. I sentrumsområdet bør gata utformes slik at den får en identitetsskapende funksjon og inviterer til ulik type bruk.

Dette kan gjøres ved å styrke kvaliteter som blågrønn struktur, sikre variasjon, ulike funksjoner og tilbud, legge til rette for gode møteplasser med møblering og legge vekt på materialer i god kvalitet. Å utforme trygge gater som oppleves tilgjengelig for alle, sikrer attraktive gater for opphold.

Gateplanlegging handler altså ikke bare om mobilitet. Gater deles inn i tre hovedfunksjoner:

- **Transport**
- **Adkomst**
- **Opphold**

På strekningen mellom Hagerups vei og Nyhaugveien og den nordlige delen av Minde allé tilrettelegges gata mer som en transportåre. Inn mot sentrumsområdet, endrer gata karakter, og går over til å bli en gate tilrettelagt for opphold. Eikeveien har en funksjon som adkomst da den kobler seg på hovedsystemet.



Fig 27
Gatens tre hovedfunksjoner: transport, adkomst og opphold



Fig 28
Fra veg til gate

Overordnet strategi

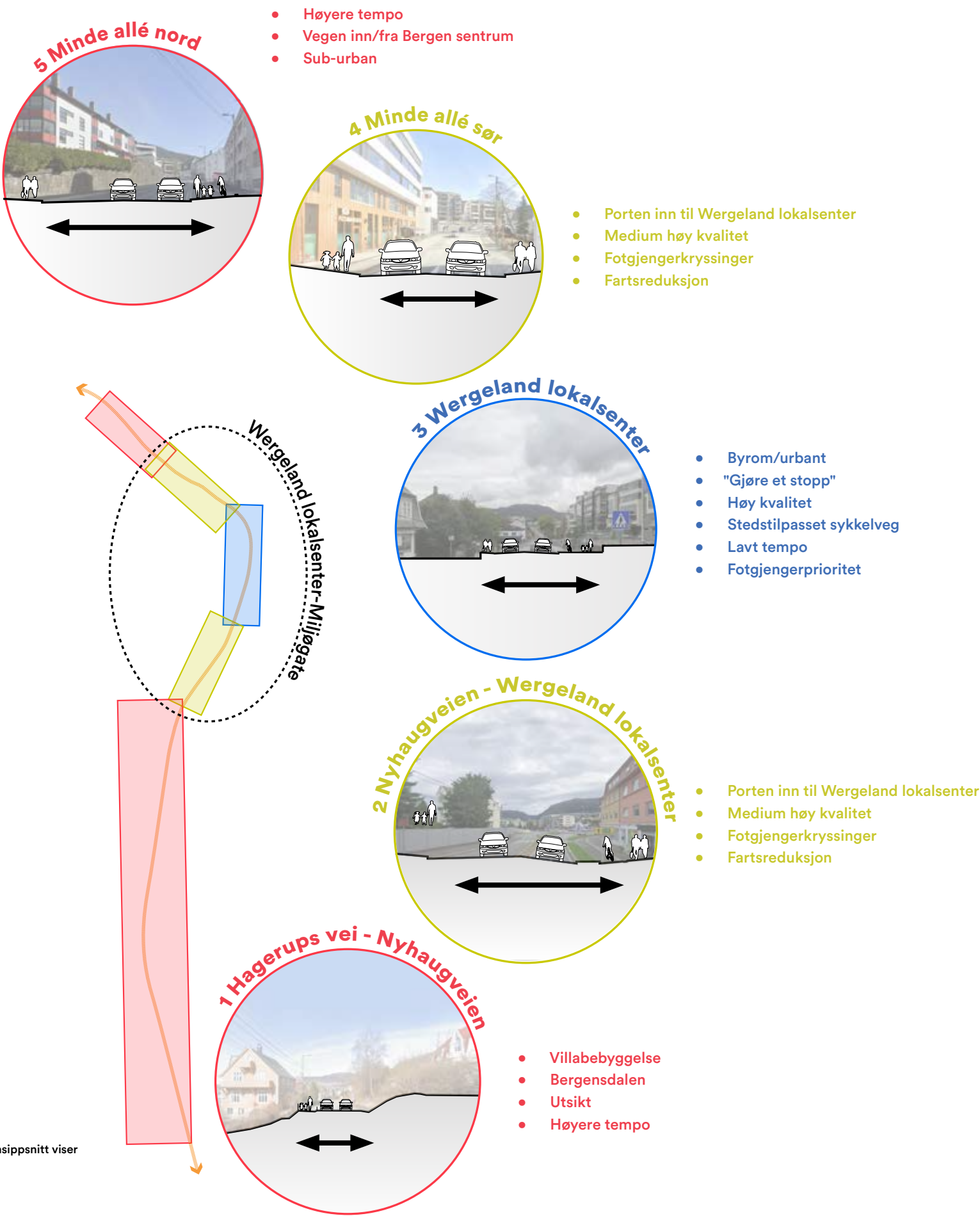
Den overordnede strategien skal sikre en gjennomgående helhet gjennom hele strekningen. Strekningen er delt inn fem ulike soner og to fokusområder.

De fem delstrekkenes har ulike karakter og funksjon, men skal ved hjelp av helhetlig utforming, materialbruk og møblering oppleves som et område med hehet og god sammenheng. I tillegg er det pekt på to fokusområder som krever mer detaljering, lokalisert i delstrekning 3 (Wergeland lokalsenter) og delstrekning 4 (Minde allé sør/Eikeveien).

De tre sentrale delstrekkenes definerer Wergeland lokalsenter. Her skal gata fremstå som miljøgate og kvaliteten være medium til høy på delstrekning 2 og 4, og høy på delstrekning 3.

I blå sone (delstrekning 3) skal fotgjengeren prioriteres og tempoet på både sykkel og bil skal oppleves som lav for gående. Sonen skal ha høy grad av urbanitet. Gul sone (delstrekning 2 og 4) skal være en overgangssone inn mot Wergeland lokalsenter. Her skal farten reduseres og områdene blir portalene inn til bykjernen av Wergeland. Rød sone (delstrekning 1 og 5) vil fungere som mer som transportetapper for syklistene som kan holde høyere tempo.

Fig 29
Overordnet strategi med de fem delstrekningene. Prinsippnitt viser variasjon i karakter og opplevelse



3 Visuell profil

Systemer

Sykkelveg med fortau er valgt som hovedsystem på hele strekningen. Dette skal bidra til å separere ulike trafikantrupper og gjøre det tryggere, både for syklister og fotgjengere. Sykkelvegen endrer karakter langs strekningen for å tilpasse seg byrommene den går gjennom.

Hovedsystem: sykkelveg med fortau

Sykkelvegen er lagt vest for bilvegen gjennom hele strekningen og har en bredde på 3,25 m. Sykkelveg og fortau er skilt fra hverandre med skillestein og nivåforskjell. Mot bilveg er avgrensningen steinsatt refuge, kantstein eller platekantstein med vis.

Overgangssone

I delstrekning 2 og 4 (overgangssonene inn mot Wergeland lokalsenter) foreslås det vegetasjon mellom sykkelveg og bilveg der tverrsnittet tillater det. Overgang fra refuge til kantstein, samt en fortausbredde på 3 meter muliggjør dette grepet. Skilt, armaturer o.l kan plasseres i grøntareal.

Miljøgate

I delstrekning 3 foreslås det en stedstilpasset sykkelveg med fortau. Smalt tverrsnitt, og elementer som bussholdeplass og torgareal, krever en tydelig programmering. Fartsreducerende tiltak blir spesielt viktig i dette området.

Tiltak som styrker områdets urbanitet og det estetiske inntrykket er også viktige grep for å gjøre gaten mer attraktiv for gående og syklende. I dette inngår bygulv, stedstilpasset sykkelveg, platekantstein, skillestein og plantefelt.



Fig 30
Eksisterende sykkelveg med fortau i Minde allé ned mot Kanalveien. Hovedsystem.

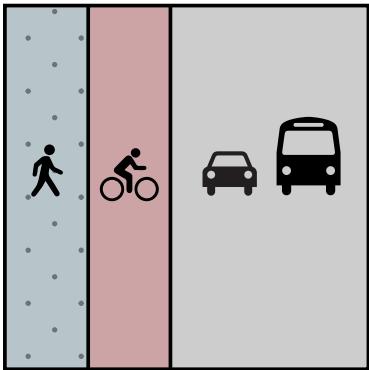


Fig 31
Referansefoto fra Vangsvegen, Hamar. Miljøgate med beplantning

Føringer for systemer

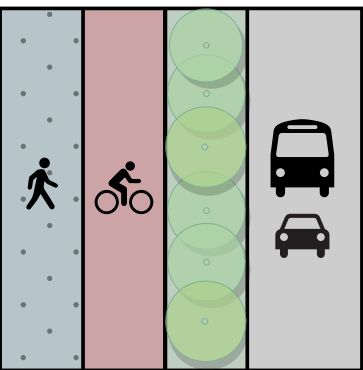
- Fotgjengeren skal ha førsteprioritet i sentrumsområdet
- I sentrumsområdet skal sykkelvegen være stedstilpasset med materialutførelse i naturstein som kontrasterer til omliggende bygulv
- Sykkelvegen skal ha en bredde på 3.25 m
- Sykkelvegen skal skilles fra fotgjenerareal med skillestein av granitt med nivåforskjell og kontrasterende farge
- Sykkelvegen skal skilles fra kjørebanen med kantstein eller refuge av granitt (smågatestein) med vis der tverrsnittet ikke tillater plantefelt
- Plantefelt skal inngå som skille mellom trafikantgrupper der tverrsnittet tillater det
- I sonen definert som bygulv skal plantefelt primært ligge mellom fortau og sykkelveg

HOVEDSYSTEM



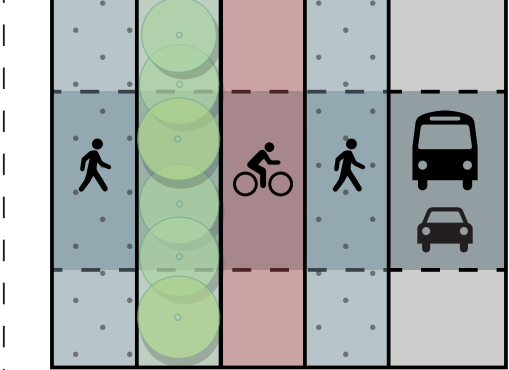
- Sykkelveg med fortau
- Delstrekning 1 og 5

OVERGANGSSONE

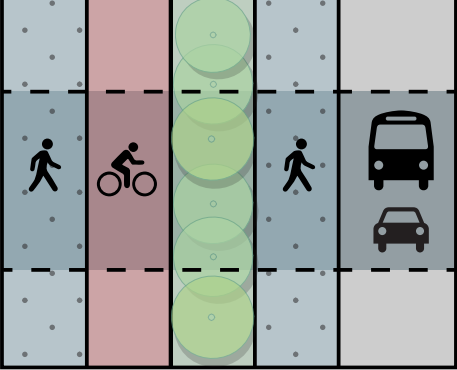


- Plantefelt som skille mellom sykkelveg og kjørebane
- Delstrekning 2 og 4

MILJØGATE



- Plantefelt som skille mellom fortau og sykkelveg
- Repos for vente og av- og påstigning buss
- Bygulv
- Stedstilpasset sykkelveg
- Delstrekning 3



- Plantefelt som skille mellom sykkelveg og venterepos
- Repos for vente og av- og påstigning buss
- Bygulv
- Stedstilpasset sykkelveg
- Delstrekning 3

Fig 32
Systemer

Sikkerhet

Fartsreducerende tiltak, skille mellom trafikantgrupper og belysning er sentrale faktorer for å øke sikkerheten til de ulike trafikantgruppene.



Fig 33
Oppmerksomhetsstriper i sykkelveg

Fartsreducerende tiltak

Tiltak for å dempe farten på både syklist og kjørende er spesielt viktig inn mot kryss, ved gangfelt og inn mot selve lokalsenteret av Wergeland.

Opphøyd gate/trapeshump

Det hadde vært ønskelig at hele bygulvet fikk ett nivå, men grunnet krav til universell utforming i forbindelse med busslommene er dette ikke mulig. Trapeshumper i ulike bredder er foreslåtte tiltak ved opphøyd overgangsfelt i sentrumsområde og i overgangssone (delstrekning 2-4).

Portaler/Rundkjøring

Portaler markerer overgangen til et område der det er ønskelig med lavere fart. Dette blir viktig inn mot sentrumsområdet. Foreslått bruk av plantefelt, opphøyd overgangsfelt, grønn rundkjøring og bygulv danner tilsammen en portalvirkning inn mot Wergeland Lokalsenter.

Rumlefelt/oppmerksomhetsmarkering

Oppmerksomhetsstriper er foreslått benyttet i sykkelvegen inn mot gangfelt der syklist potensielt kan ha høy fart. Dette for å signalisere at syklisten må senke farten og bli mer oppmerksomme inn mot sentrumsområdet. Rumlefelt kan velges benyttet ved opp og nedramping på trapeshumper.

Sideforskyvning/innsnevring

Geometrien kan bidra til redusert sykkelhastighet. Krappere kurvatur tvinger både syklisten og bilisten til å senke farten. Grunnet et smalt tverrsnitt og høydeforskjeller har det vært begrensede muligheter til å gjøre for mye med kurvaturen på sykkelvegen. Den er likevel foreslått med minst mulig rette strekker innenfor sentrumsområde. Bilvegen beveger seg i en krapp kurve inn mot Minde allé. Dette, sammen med et bredt opphøyd fotgjengerareal i svingen og platekantstein med vis 0 cm som visuell innsnevring av bilvegen, regnes som gode tiltak for å senke farten på bil og buss.

Føring for sikkerhet

- Det skal etableres fartsreducerende tiltak i sykkelveg inn mot fotgjengerprioriterte områder og gangfelt
- Tilstrekkelig belysning skal etableres
- Opphøyd gangfelt i naturstein i Wergeland lokalsenter
- Signalregulert gangfelt i svingen ved Minde allé
- Unngå lange, rette strekninger for sykkelveg i Wergeland lokalsenter
- Platekantstein vis 0 cm i kjørebane i Wergeland lokalsenter
- Platekantstein er hovedløsning for kanter i Wergeland lokalsenter

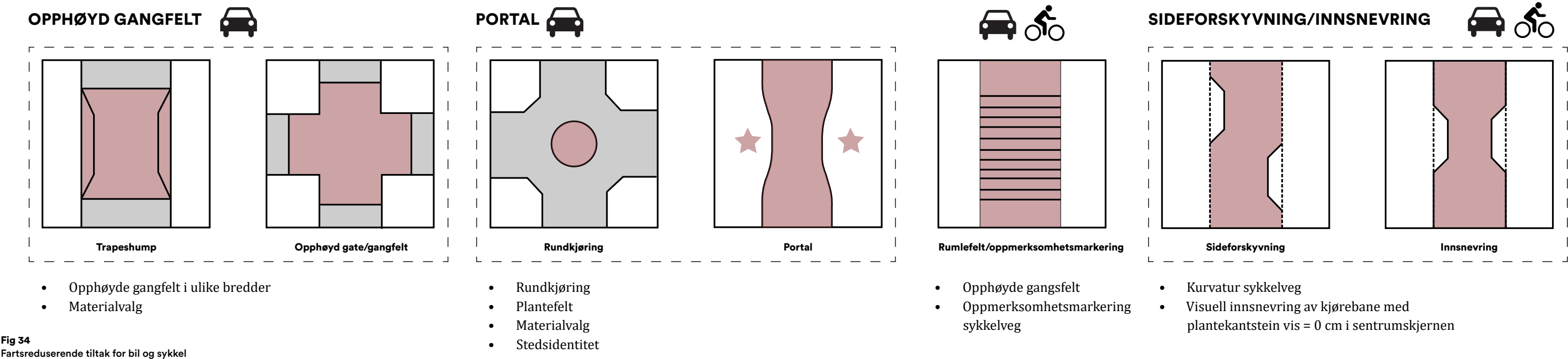


Fig 34
Fartsreducerende tiltak for bil og sykkel

Trygghet

Å øke både reell og opplevd trygghet er avgjørende for å nå målet om flere syklistar samt etablering av et velfungerende system mellom ulike trafikantgrupper.

Refuge

Benyttes mellom sykkelveg og kjørebane som skille mellom myke og harde trafikanter. Refugen kan benyttes til å montere belysning, skilt o.l. Benyttes i delstreking 1.

Skillestein og kantstein

Skillestein benyttes mellom fortau og sykkelveg. Kantstein og platekantstein med vis benyttes mellom sykkelveg og kjørebane. Benyttes i delstreking 1 - 5.

Skulder

En skulder øker avstanden mellom harde trafikanter og myke trafikanter.

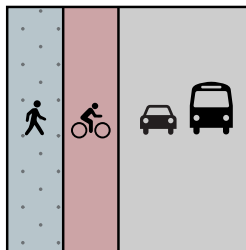
Belysning

Både gatebelysning og belysning av tilstøtende byrom er viktig for alle trafikantgrupper og bidrar til et oversiktlig og velfungerende bybilde, også på kveldstid. Se mer om belysning på eget temaark (side 25).

Taktil merking

Taktil merking er viktig for å sikre trygghet for alle brukere uavhengig av behov. Denne skal utføres i henhold til vegnormalene og ha en helhetlig materialbruk i hele området.

HOVEDSYSTEM



- Skillestein
- Kantstein med vis
- Refuge med vis

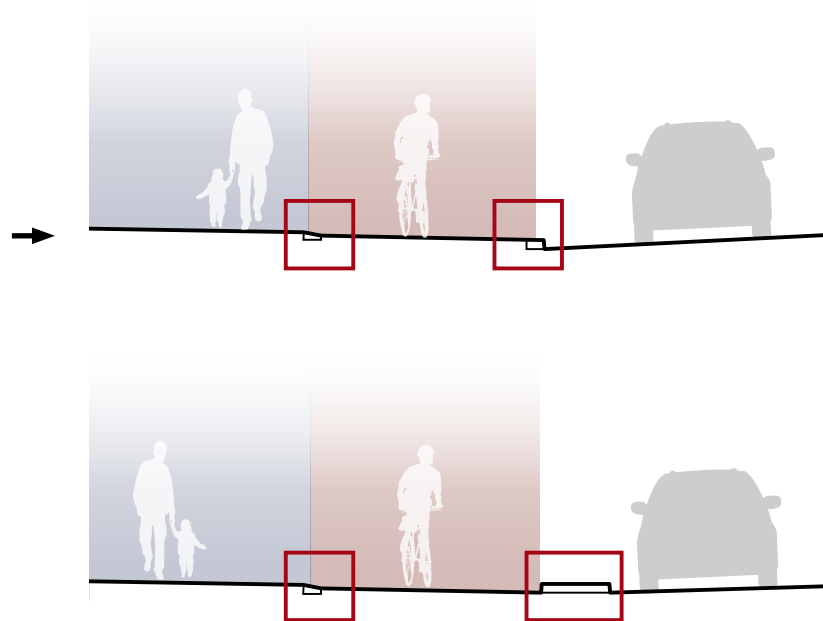
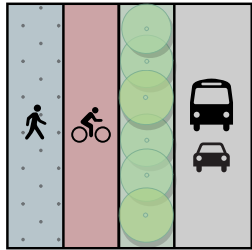


Fig 35
Skille mellom ulike trafikantgrupper: hovedsystem

OVERGANGSSONE



- Skillestein
- Platekantstein
- Plantefelt

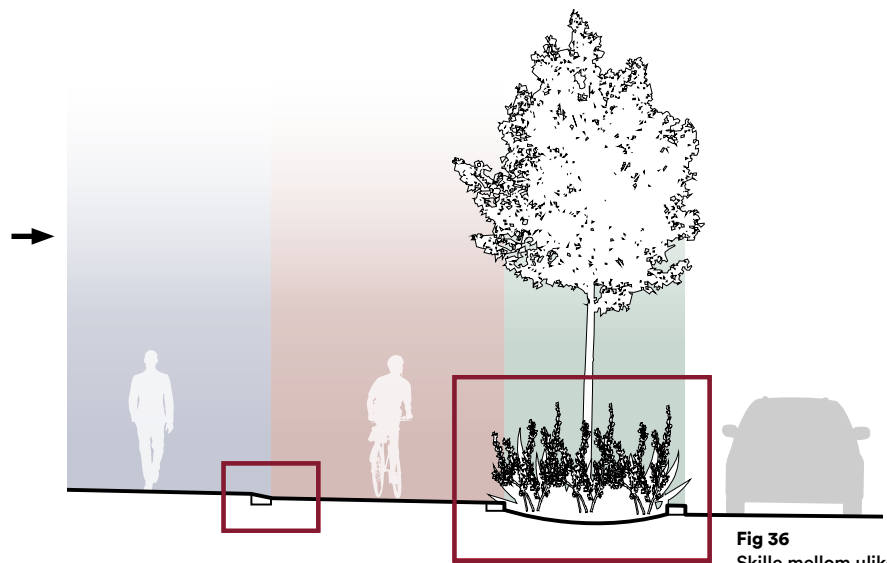
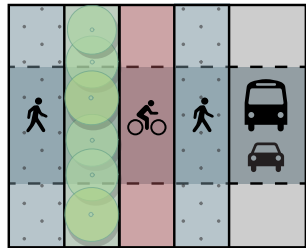
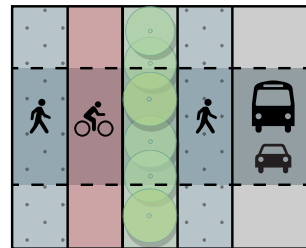
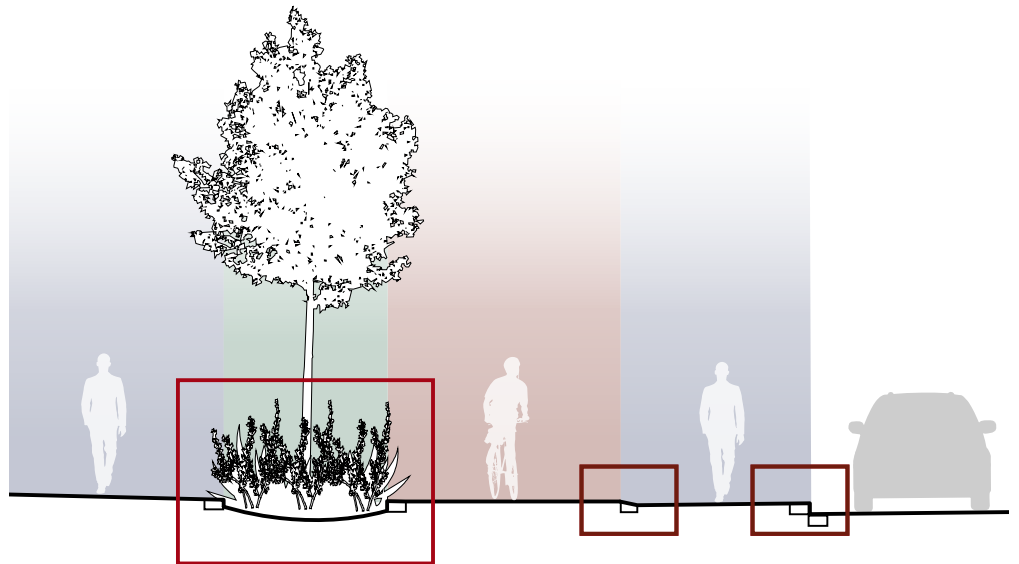


Fig 36
Skille mellom ulike trafikantgrupper: overgangssone

MILJØGATE



- Skillestein
- Platekantstein
- Plantefelt
- Visuell innsnevring av kjøreveg med platekantstein, vis = 0 cm



- Skillestein
- Platekantstein
- Opphøyd plantefelt
- Visuell innsnevring av kjøreveg med platekantstein, vis = 0 cm

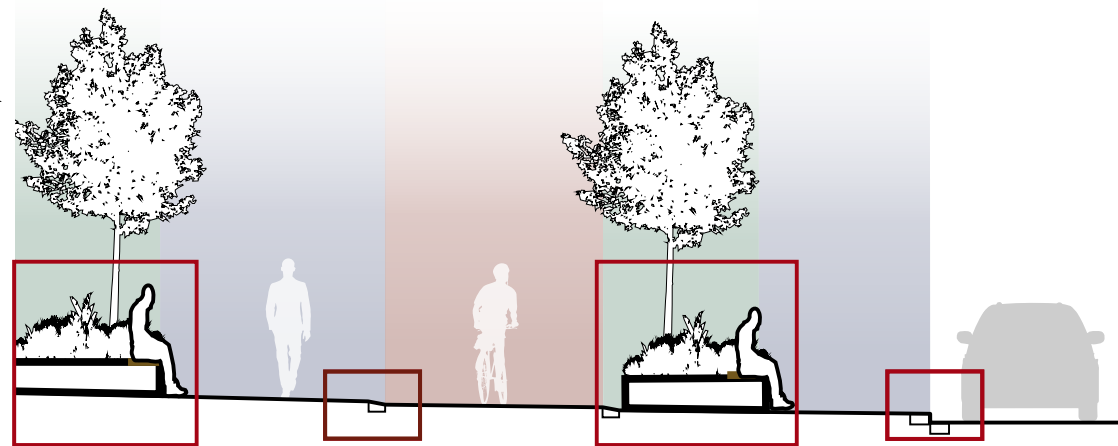


Fig 37
Skille mellom ulike trafikantgrupper: miljøgate

Universell utforming

Tiltak langs Storetveitveien og Minde allé skal oppfylle krav til universell utforming for nye anlegg. Universell utforming omfatter at oppholdsarealer og møteplasser er tilrettelagt for ulike brukergrupper.

Taktil merking

Universelt utformet ledelinjesystem skal i størst mulig grad løses ved hjelp av naturlige ledelinjer. Taktile heller benyttes ved gangfelt, trapper, ramper, bussholdeplasser og lignende og må følge krav til universell utforming. På strekningen utenfor bygulvet anbefales det taktil merking i støpejern. På bygulvet anbefales det taktil merking utført i granitt for å skape en sammenheng med resten av bygulvet.



Fig 38
Taktil merking i støpejern



Fig 39
Taktil merking i granitt



Fig 40
Eksisterende oppmerksomhetsfelt i granitt i topp av trapp nord for Wergeland terrasse

Gangfelt

Alle gangfeltene i Wergeland lokalsenter anlegges som opphøyde gangfelt. Dette sikrer lav fart på kjøretøy i tillegg til å unngå økt tverrfall på fortauet inn mot kryssingen. For gangfeltet i kurven mellom Minde allé og Storetveitvegen, blir krysslengden for de gående lang. Her er det planlagt et signalanlegg som sikrer at de gående vil komme helt over til motsatt fortau, før trafikken begynner å gå igjen.



Fig 41
Wergeland lokalsenter
Signalkryss med oppmerksomhetsfelt i støpejern og nedsenket kantstein

Hensiktsmessig møblering

Benker, stoler og andre former for sittemøbler må være variert og tilpasset behovene til ulike brukergrupper. En andel av møbleringen må ha ryggstø og armlener. Sitte høyden må følge krav til universell utforming.



Fig 42
Benk med ryggstøtte og armlener

Føringer for universell utforming

- Håndløpere, trapp og rampe iht. TEK 17
- Gjerder og rekkverk iht. TEK 17 evt SVV sine føringer
- Tilstrekkelig andel møbler skal være universelt utformet
- Det skal etableres rullevennlig dekke på alle fotgjenger- og sykkelareal
- Sikre rullevennlig vis-kanter
- Taktil merking iht. TEK 17
 - Taktil merking utføres i granitt på byulv, og i støpejern utenfor
 - Luminanskontrast iht. TEK 17
- Universell utforming av dekke der mulig
- Sykkelvegen skal skilles fra fotgjengerareal med skillestein av granitt med nivåforskjell og kontrasterende farge

Ramper, trapper, terreng

Ramper, trapper og ulike helninger i terrenget må følge krav til universell utforming. Dette gjelder også elementer som rekkverk, håndløpere og gjerder. I området med bygulv skal murer, trapper og ramper utføres i granitt.



Fig 43
Stasjonsallmenningen, Oslo
Rullevennlig rampeløsning med gatestein og grønnsstruktur

Blågrønn struktur

Blågrønn struktur er viktig på hele strekningen. Vegetasjonen endrer karakter mellom delstrekningene, men også etter hvilken funksjon den har: om den inngår som del av naturbasert løsning for å ta opp overvann, som romdannende element eller som sikkerhetstiltak der den skiller ulike trafikantgrupper.

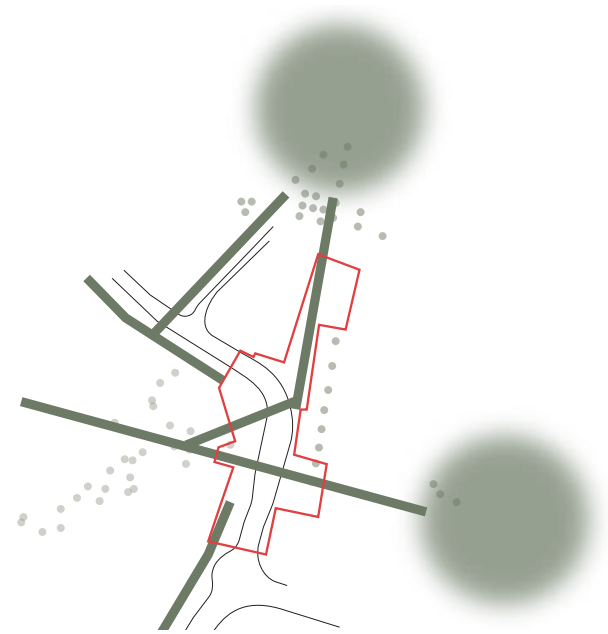


Fig 44
Diagrammet viser hvordan ny beplantning kan binde sammen eksisterende grønnstruktur

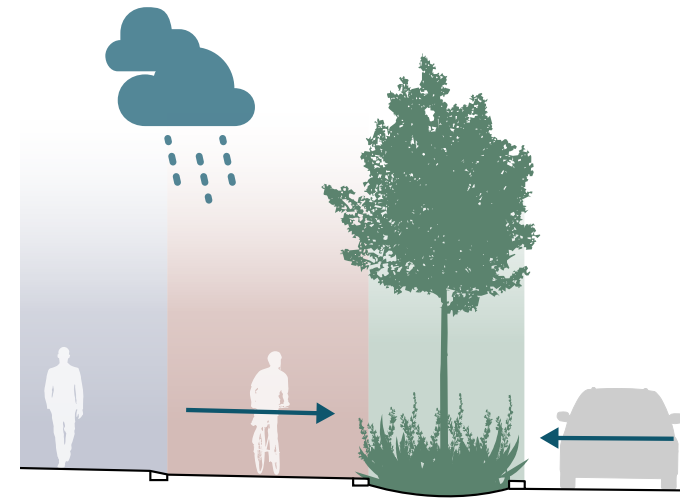


Fig 45
Prinsipp for overvannshåndtering i plantefelt

Føringer for blågrønn struktur:

- Antall trær vist i illustrasjonsplanen skal tilstebes etablert som et minimum
- Beplantningen må ikke hindre sikt og fremkommelighet. Høyt oppstammede trær, eventuelt søyletrær, bør benyttes. Sikt må også hensyntas ved etablering av staudefelt.
- Beplantningen må tåle både regn og tørke i regnbed
- Beplantningen må tåle salt
- Beplantningen skal ha stor pryddverdi gjennom året
- Hvert tre skal ha minimum ha 5 m³ jord
- Der det er utfordring med å skaffe plass til tilstrekkelige mengder vekstmasse til trær skal det legges ut minimum 10 m³ rotvennlig forsterkningslag pr. tre iht. *SVV Rapport nr. 89, Etablering av trær*
- Vegetasjonen skal fungere som romdannende element rundt oppholdssoner
- 3-trinnsstrategien legges til grunn for overvannshåndteringen i området

Vegetasjonens ulike hensikter

Foreslått vegetasjon har hensikt både som sikkerhetstiltak, romdannende element, del av overvannshåndtering og tiltak for å redusere luftforurensing.



Overvannshåndtering

Minde allé skal fungere som flomvei. Dette må hensyntas og legges til rette for i utformingen. Det bør ellers legges til rette for generell overvannshåndtering ved bruk av naturbaserte løsninger. Infiltrering på stedet i regnbed bør være en del av løsningen. Vegetasjonen kan også ha som funksjon å rense vannet. Renner i dekket og rister kan bidra til å lede vannet til vegetasjonssonene.



Visuell forbindelse

Grønnstrukturen bør bidra som visuelle forbindelser i området. Der det mangler forbindelser mellom eksisterende grønn struktur kan den knyttes sammen ved hjelp av trær, staudebed og lignende. Dette gjelder for eksempel i Eikeveien for å koble Trikkesyfeparken til planlagt grønnstruktur i allmenningene på Meieritomten. Det gjelder også for å knytte torgarealene på hver side av veien bedre sammen.



Vegetasjon reduserer luftforurensing

Vegetasjonen bidrar til å redusere luftforurensing. God luftkvalitet der mennesker bor er viktig i et folkehelseperspektiv.



Trivsel

Plantefelt og grønnstruktur vil ha en stor effekt på trivsel for alle trafikantgrupper. Grønnstrukturen skal bidra til å knytte byrommene sammen og har potensiale til å øke kvaliteten i gaterommet. Det blir særlig viktig i sentrumsområdet, og grønnstrukturen her må ha høy kvalitet og fungere som romdannende element. Dette er særlig viktig ved sittegrupper og arealer tilrettelagt for opphold.



Vegetasjon som sikkerhetstiltak

I stedet for tradisjonell refuge legger foreslått løsning til rette for grøntrabatt der tverrsnittet tillater det. Plantefelt er bevisst plassert for å skille ulike trafikantgrupper og er et viktig grep for å skape en miljøgate i sentrale deler av Wergeland.



Fig 46
Vangsvegen, Hamar. Vegetasjon i gatetverrsnitt

Material- og fargepalett

Materialene skal være brukervennlig, av høy estetisk kvalitet og bidra til å øke urbaniteten i området. Materialene som benyttes skal være bestandige og vedlikeholdsvennlige og tilfredsstillende krav til universell utforming.

Utvalget av materialer må fremstå som helhetlig og det bør tas utgangspunkt i materialer som eksisterer i området. Fargepaletten tar utgangspunkt i farger på eksisterende fasader og møblering.

I Wergeland Lokalsenter (delstrekning 3) fokuseres det på kvalitet i materialene for å skape gode rom for opphold. Det etableres et bygulv i granitt og en stedstilpasset sykkelveg med gatestein som kontrasterer til tilstøtende bygulv.

Sykkelvegen i delstrekning 1, 2, 4 og 5 utføres i samme type material som eksisterende sykkelveg, asfalt. Refuge i granitt og smågatestein. Skillestein i granitt, altså en videreføring av eksisterende nybygd anlegg i nord.

Material- og fargepalett skal sikre en helhetlig bruk av farger og mataler i området. Dette skal bidra til å øke urbaniteten i området og gi Wergeland en egen identitet.

Wergelands materialer og farger i dag



Fig 47 Kjeftesluk i støpejern integrert i refuge



Fig 48 Murhus i pastell. Næring på bakkeplan, leiligheter over



Fig 49 Bybanen har en tydelig farge som gir identitet



Fig 50 Wergeland terrasse. Bybanerødt, beige og tegl



Fig 51 Nytt bygg på Meieritomten i rød- og oransje fargetoner



Fig 52 Sykkelstativ på smågatestein. RAL 3009, tilsvarende bybane-palett



Fig 53 Gul trikk, storgatestein, under-stell på benk i samme RAL som cafe



Fig 54 Natursteinsmur og gjerde

Føringer for material og fargepalett

- Amfi- og trappeløsninger i Wergeland lokalsenter utføres i granitt og tre
- Plantekasser med sittekant utføres i granitt og tre
- Taktil merking i Wergeland lokalsenter utføres i granitt
- Taktil merking utenfor Wergeland lokalsenter utføres i støpejern
- Material- og fargepalett er førende
- Gjerde, lysarmatur/master/pullerter, tregruberist rekkverk og håndløper benytter mørk grå RAL 9017 tilsvarende eksisterede lysmast i nyetablert anlegg, se fig 76
- Valg av materialer skal styrke områdets urbanitet.
- Bygulvet i Wergeland lokalsenter skal utføres i granitt og sykkelvegen skal ha rullevenlig gatestein. Venteareal ved busstopp og repos ved fotgjengerovergang skal utføres i naturstein.
- Murer skal utføres i naturstein, eventuelt forblendes med naturstein.



RAL 7035



RAL 9017



Fig 55 Ulik type granittstein gir differensiering i ulike soner



RAL 3009



RAL 6027



Fig 56 Semipermeabelt dekke av granitt på torg og oppholdsareal



RAL 4009



RAL 1002



Fig 57 Taktil merking i granitt



Fig 58 Benk av granitt med sitteflate i tre



Fig 59 Gruberist i mørkt støpejern



Fig 60 Sitteflater av tre integrert i opphøyd plantefelt



Fig 61 Pulverlakkert møblering

Ny fargepalett

Den nye fargepaletten for Wergeland er utarbeidet basert på eksisterende farger på bebyggelsen i området, bybanen, og eksisterende materialer. Ved å videreføre bruken av kvalitetsmaterialer som små- og storgatestein og belegningsheller sikrer man gode byrom som varer lenge, og som er forankret i stedet. På denne måten etableres en helhetlig arkitektonisk utforming som binder området sammen.

Møblering

Møbleringen skal være brukervennlig, av høy estetisk kvalitet og ha et moderne formspråk. Møblene skal utføres i bestandige og vedlikeholdsvennlige materialer og tilfredsstillende krav til universell utforming, både i utforming og plassering. Møblering bør være varmforsinket og pulverlakkert iht. anvist fargepalett. Møbleringen bør ha et helhetlig uttrykk og bidra til å øke områdets urbanitet.



Fig 62
Støyskjermer kan bli grønne vegger og inngå som et supplement til grønnsstrukturen.

Støyskjem og mur

Ved behov for støyskjermer der boliger med hage ligger tett på veien, bør disse utføres på en slik måte at den løfter området istedet for å oppleves som en barriere. Beplantning i form av klatreplanter er et eksempel på hvordan en støyskjem kan løstes rent estetisk. Grønne støyskjermer er også gode alternativer. Valg av materiale skal være iht. material- og fargepalett. Murer skal utføres i naturstein eller forblendes med naturstein.



Fig 63 Møbleringssone: benk, søppelkasse og beplantning utført i tre og mørk pulverlakkering. Sonen skiller fra gang- og sykkelveg med storgatestein.

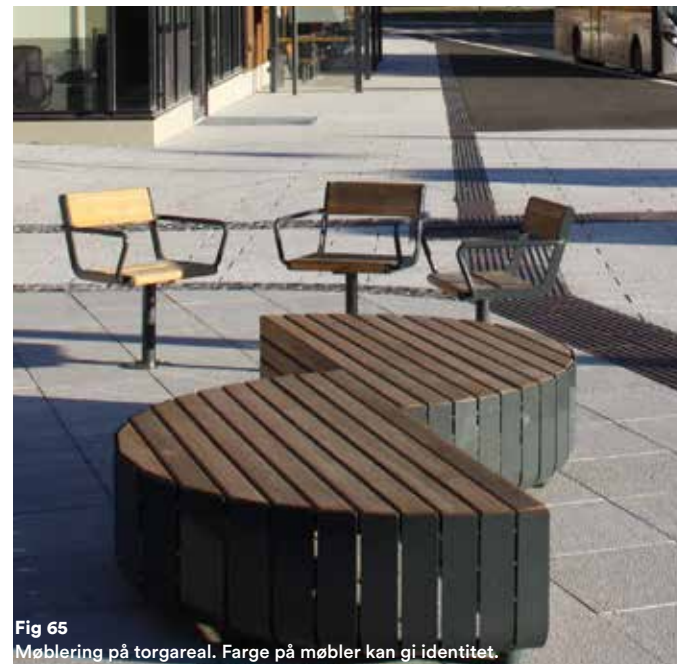


Fig 65
Møblering på torgareal. Farge på møbler kan gi identitet.

Benker

Benker plasseres i sentrumssonen og på allmenninger og torg. Dette er med på å skape gode oppholdssoner og møteplasser. Noen av benkene bør ha ryggstøtte og armlener. Fargen på understellet bør harmonere med øvrig møblering. Ellers skal valg av benk og farge være iht. material- og fargepalett.



Fig 64 Trebeskyttelse. Må følge material- og fargepalett.



Fig 66 Opphøyde plantekasser av granitt. Sitteflate i tre. Bruk av få materialer gir et helhetlig uttrykk. Plantekassene er viktige som romdannende element.

Plantekasser, trebeskyttere og tregruberist

Plantekasser plasseres i sentrumssonen og på allmenninger og torg. Der det er plass, plasseres de også ut i overgangssonene. Dette er med på å dra det urbane bypreget ut over torgområdene. De kan utføres med integrerte sittebenker der det er hensiktsmessig. De vil være viktige romdannende elementer. Plantekasser utføres i granitt med sitteplater i tre. Farge og materialvalg på trebeskyttere og trebruberister skal være iht. material- og fargepalett.

Føringer for møblering

- Sikre variert møblering tilpasset ulike brukergruppers behov
- Møbleringen skal ha høy kvalitet
- Møbleringen skal oppleves urban
- Det skal være hensiktsmessig plassering av oppholdsmøbler
- Sikre urban kvalitet gjennom møblering
- Møblering skal forholde seg til material- og fargepalett



Fig 67 Fargebruk kan gjøre at området oppleves mer helhetlig.

Avfallsbeholdere

Avfallsbeholdere må plasseres ved bussholdeplass, på torgarealer og ved oppholdssoner. De må ikke plasseres for nært der folk skal sitte. Farge og material skal være iht. material- og fargepalett, og inngå i en helhetlig møbleringsplan.



Fig 68 Det anbefales at busskur utformes som bytak for å styrke områdets urbanitet. Et slikt tak oppleves mer flerfunksjonelt enn et tradisjonelt busskur. RAL må være iht. material- og fargepalett.



Fig 69 Sykkelparkering under tak der sykkelen skal stå over lengre tid. RAL må velges iht. material- og fargepalett for å sikre helhet i området.



Fig 70 Rekkverk som visuell forbindelse og identitetsmarkør. School La Pau Square.



Fig 71 Skilt er viktig for å kommunisere målpunkter i og utenfor Wergeland. Skilt kan også være med å gi identitet til et område.



Fig 72 Bytak kan fungere som busskur. Her fra Franklinterget i Porsgrunn.



Fig 73 Eksisterende sykkelparkering foran sats.



Fig 74 Eksisterende rekkverk sør for Wergeland terrasse.



Fig 75 Eksisterende skilt.

Busstur

Det anbefales at busstur utformes som et bytak med urbant uttrykk. Dette er et grep som bidrar til å styrke områdets urbanitet. Busstur må være i tråd med krav til antall venteplasser og universelt utformet. Valg av farge på bytak må være i iht. material- og fargepalett og bør inngå som del av en helhetlig møbleringsplan med tanke på materiale og farge.

Sykkelparkering

Type sykkelparkering kommer an på hvor lenge sykkelen er forventet å stå parkert. Plassering må skje hensiktsmessig i nærheten til viktige målpunkter. Særlig viktig blir det å sikre gode parkeringsmuligheter i nærheten til buss, bybane, skole, barnehage, arbeidsplasser og næring. Valg av sykkelparkering må være i iht. material- og fargepalett og bør inngå som del av en helhetlig møbleringsplan med tanke på materiale og farge.

Rekkverk, gjerder, håndløpere

Ved nivåforskjeller som utløser krav om fallsikring skal rekkverk/gjerder benyttes. Gjerder kan også inngå som romdannende element. Håndløpere benyttes ved trapper og langs ramper. Uavhengig av funksjon bør rekkverk inngå i en helhetlig møbleringsplan og være iht. material- og fargepalett.

Skilt

Skiltingen skal være tydelig og lesbar og den reisende skal lett kunne se hvor hen skal sykle og hvor langt det er. Skiltingen skal være gjennomgående for hele området og vise både interne målpunkter, og destinasjoner utenfor området. Den må omfatte retningsskilt og avstandsskilt. Utforming skal være iht TEK17. Skiltstolper skal ha farge RAL9017 tilsvarende lysmaster.

Belysning

Gatebelysningen skal ha et funksjonelt, men vennlig preg. Det skal benyttes lysarmatur som lyser opp gaterommet, og ikke fokuserer oppover mot himmelen. Lysmastene bør være varmforsinket og pulverlakkert og ha en metallisk og ubehandlet framtoning. Belysningsmastene skal være enkle og tidløse, gjerne lik eller harmonere med belysningen som er satt opp langs nyanlagt veg/sykkelveg ved Minde allé.

På torgene og allmenningene kan det eksempelvis brukes mer urbane lystmaster som også har spotter. Lysmaster kan på denne måten både lyse opp gangakser men også fungere som effektbelysning, eksempelvis av trær.

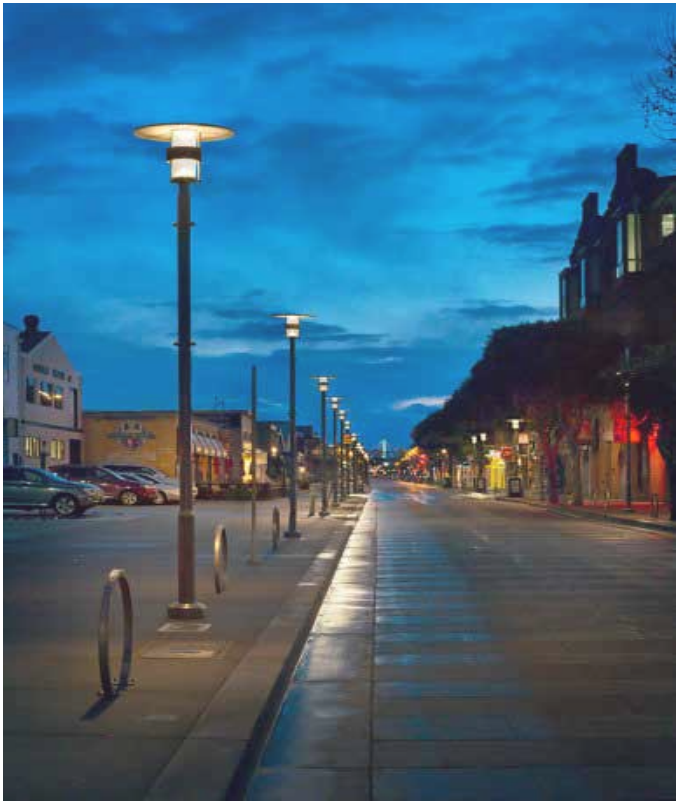


Fig 77
Belysningsmast med armatur i urbant gatemiljø.

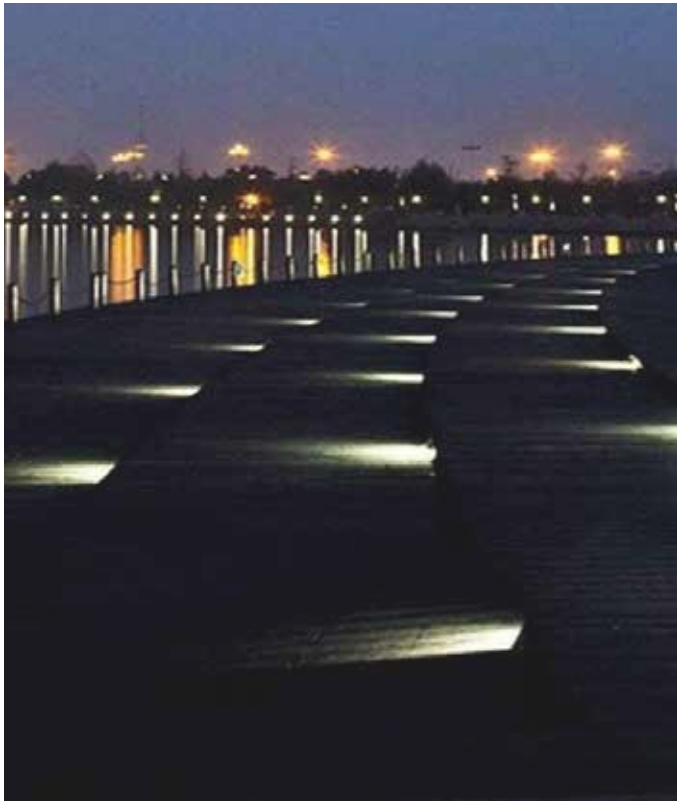


Fig 78
Eksempel på effektbelysning.

Føringer for belysning

- Vegbelysning videreføres tilsvarende eksisterende nyoppført belysning i Minde allé
- Lysmaster, armatur og pullerter skal pulverlakkres i RAL 9017 vist i material- og fargepalett (Tilsvarende eksisterende lysmast vist på fig 76)
- Belysning skal styrke områdets urbanitet i Wergeland lokalsenter



Fig 76
Eksisterende funksjonell belysning langs nyetablert anlegg.



Fig 79
Pullertbelysning i urbant amfi.



Fig 80
Effektbelysning på møblering.



Fig 81
Eksempel på armatur med spotbelysning.

Veglys

Funksjonell belysning som sikrer godt opplyst kjørebane, sykkelveg og fortau iht. gjeldende regelverk. Det foreslås en videreført bruk av eksisterende lysmaster og armatur i nyanlagt veg/sykkelveg ved Minde allé. Lysmaster og armatur skal pulverlakkres i RAL 9017 mørk grå vist i material- og fargepalett.

Pullertbelysning og mindre belysningsmast med armatur

Pullerter og mindre lysmaster kan benyttes i sentrumsområdet hvor det legges til rette for opphold for å få en mer intim og lun atmosfære. Dette kan også benyttes der det er behov for mindre lysforurensing. Lysmaster og armatur bør pulverlakkres i samme farge som vegbelysning, RAL 9017.

Effektbelysning

Effektbelysning kan benyttes i forbindelse med torgareal og til opplysning av trær, plantefelt eller møblering. Det kan også felles ned i gatedekket for en estetisk effekt eller visuell forbindelse.

Spotbelysning

Spotter kan inngå som del av effektbelysning eller fungere som funksjonell belysning. Spotter kan legges i gatedekket eller festes til lysmaster og pulverlakkres i samme farge som vegbelysning, RAL 9017.

4 Utforming

Introduksjon delstrekninger

Sykkelvegen er delt inn i fem delstrekninger. Hver delstrekning vurderes basert på eksisterende situasjon og får en score. Så presenteres forslag til tiltak. Til slutt kommer en vdering av delstrekningen etter innføring av tiltak, og en ny score blir gitt.

Kartet viser de fem delstrekningene innenfor planområdet.

1. Hagerups vei- Nyhaugveien

Strekningen fremstår i dag som et typisk villastrøk, med private eiendommer på hver side av vegen. Tverrsnittet er smalt, og består av kjørebane og fortau på vestsiden, uten eget felt for sykkel. Terrenget er tidvis bratt.

2. Nyhaugveien- Wergeland lokalsenter

Gatetverrsnittet vider seg ut, og man beveger seg fra villastrøk og inn i en mer urban kontekst med en miks av bolig og næring.

3. Wergeland lokalsenter

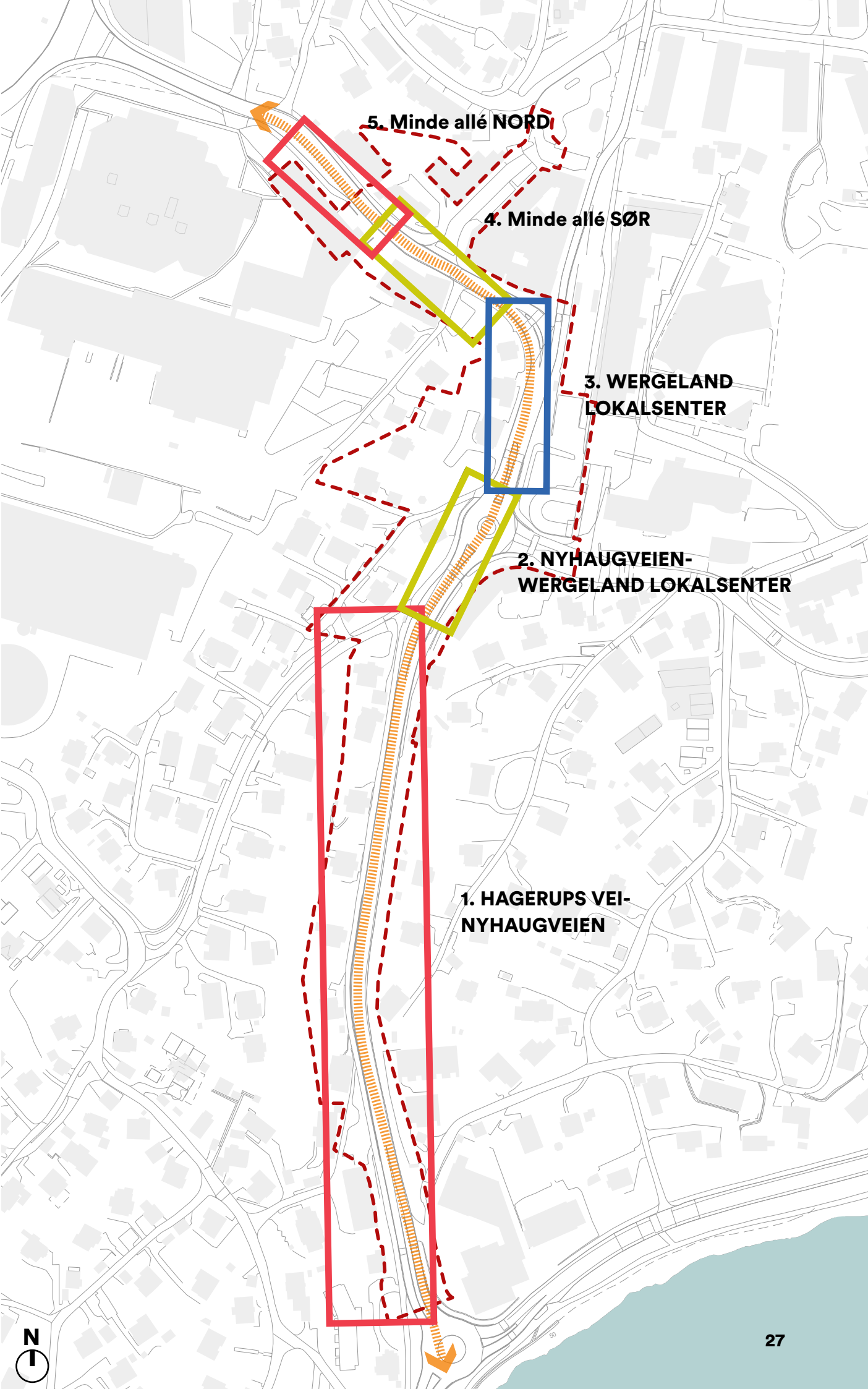
Bysenteret oppleves noe identitetsløst. Et bord med stoler utenfor kiosken, ellers ingen muligheter for opphold. Sykkelparkering ved busstopp og ved treningssenteret. Mye harde flater og ingen vegetasjon gjør at det er lite fristende å oppholde seg der. Bilvegen oppleves som en stor barriere.

4. Minde allé sør

Urbant område med en del næring. Ved ankomst nordfra virker Wergeland terrasse på motsatt side av bybanen massiv.

5. Minde allé nord

Området oppleves øde og preges av å være tett på byggeplass. For fotgjengere og syklister er det i dag en transportetappe.



Hagerups vei - Nyhaugveien

Eksisterende situasjon

Brukervennlighet

Som fotgjenger og syklist må man dele fortauet, og det oppleves tidvis ganske smalt. Fortauet ligger delvis lavere enn kjørevegen. Det er ingen sykkelparkeringer eller møteplasser med mulighet for å sette seg ned.

Reiseopplevelse

Strekningen er en ren transportetappe mellom bensinstasjonen og Wergeland lokalsenter. Det er villahager på hver side av vegen, noe som gir et frodig inntrykk. Området oppleves som lite urbant da det i hovedsak er privatboliger langs vegen. Mye støy fra trafikken.

Blågrønn struktur

Strekningen er preget av villahager med store gamle trær og typiske hagevekster. Noe grønn struktur i gatetverrsnittet i sør, med trær foran støyskjerm og i forbindelse med rundkjøring.

Sikkerhet

Som fotgjenger og syklist må man dele et fortau. Myke trafikanter er skilt fra kjørebane med autovern. Bilene føles litt for tett på, fortauet oppleves som smalt. Det er ingen gangfelt på strekningen. Adkomst til eiendom krysser fortau.

Sammenkobling og tilgjengelighet

Strekningen har en rundkjøring i sør, og et gangfelt med nedsenket kantstein og sebrastriper. Det er tydelig hvor man skal. Det er godt skiltet i rundkjøringa ved Tveitevannet. Strekningen oppleves lesbar. Mulig å koble seg på via en liten

snarvei gjennom villabebyggelse helt i sør. Få målpunkter, kun bensinstasjonen helt i sør. Påkobling i nord for fotgjengere og syklist via Nyhaugveien.

Ny situasjon

Tiltak

Utvidelse av tverrsnittet gjør det mulig å anlegge sykkelveg med fortau langs Storetveitvegen. Fortau på motsatt side øker fremkommeligheten og gatepreget. Utkjørsel fra eksisterende villabebyggelse fjernes og gjør strekningen mer oversiktlig og trygg.

- Etablering av sykkelveg med fortau
- Etablere fortau øst
- Skillestein mellom sykkelveg og fortau
- Refuge profil 130-380
- Kantstein profil 30-130
- Rekkverk
- Belysning
- Sluk/sandfang
- Innkjørsel til boliger som krysser fortau utgår
- Taktile heller i støpejern
- Tradisjonelt overgangsfelt med nedsenket kantstein

Reiseopplevelsen vil bli sterkt påvirket av planlagte boliger som inngår i tilstøtende private boligprosjekt langs strekningen. Blågrønn struktur er uendret da tiltaket fører til at flere av villahagene utgår. Planlagte forhager blir viktig.



Fig 83
Skissen viser typiske anbefalte grep for delstrekning 1

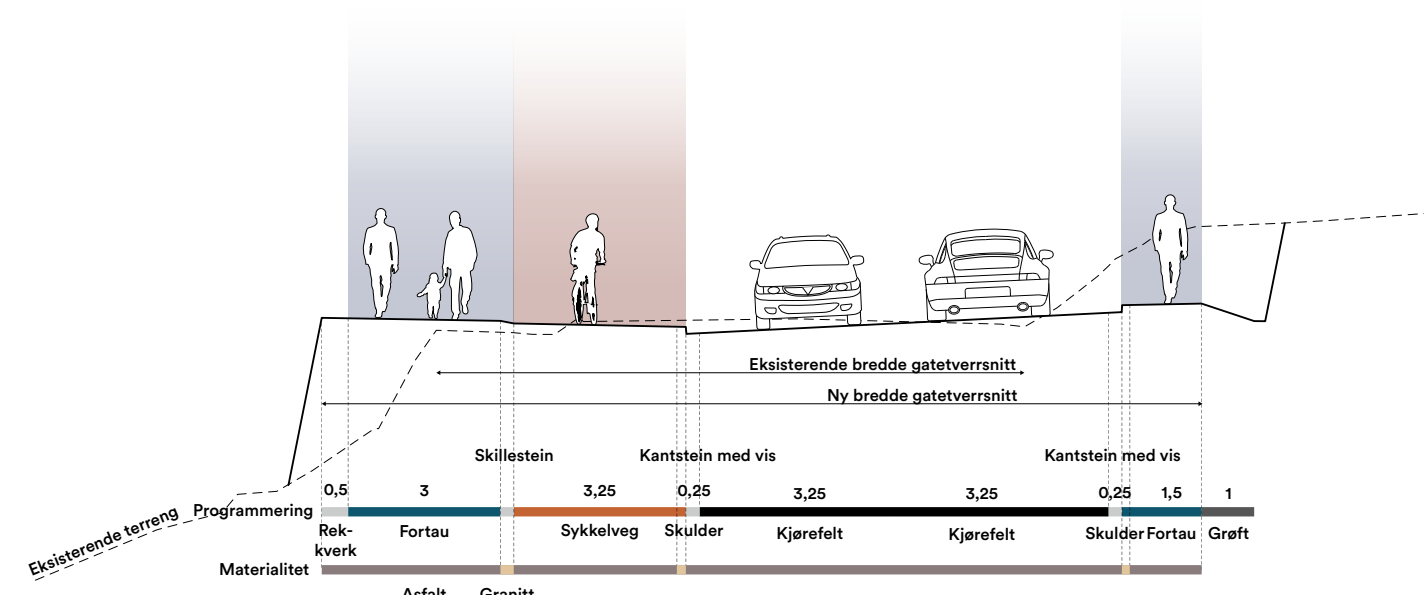


Fig 84 Illustrasjonssnitt
Skissen viser et anbefalt tverrsnitt for delstrekning 1



Fig 85
Sykkelveg med fortau. Skillestein mellom sykkelveg og fortau. Steinsatt refuge



Fig 86
Gangfelt med sebrastriper. Taktile merking utført i støpejern.

Eksisterende situasjon

- **Brukervennlighet**
● ● ○ ○ ○
- **Reiseopplevelse**
● ● ○ ○ ○
- **Blågrønn struktur**
● ● ● ○ ○
- **Sikkerhet**
● ● ○ ○ ○
- **Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ● ○ ○

Måloppnåelse etter tiltak

- **Brukervennlighet**
● ● ● ● ●
- **Reiseopplevelse**
● ● ● ● ○
- **Blågrønn struktur**
● ● ● ○ ○
- **Sikkerhet**
● ● ● ● ●
- **Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ● ● ●

Nyhaugveien - Wergeland lokalsenter

Eksisterende situasjon

Brukervennlighet

Ingen sykkelparkering eller møteplasser med mulighet for å sitte ned. Mangel på skilting gjør strekningen lite lesbar. Noen målpunkter med ulike tilbud.

Reiseopplevelse

Gatetverrsnittet åpner seg opp, omgivelsene blir mer variert med flere tilbud og målpunkter. Det er fin utsikt til Ulriken. Støyskjermen gjør at man som fotgjenger føler seg litt lukket inne med biltrafikken. En busslomme gjør at vegen oppleves veldig bred. Stor parkeringsplass og nedkjøring til parkeringshus trekker også ned.

Blågrønn struktur

Noe grønn struktur i form av gress i forbindelse med rundkjøring og rabatter. Noe eksisterende villahager.

Sikkerhet

Rundkjøring og kryss gjør at trafikkbildet blir mer uoversiktlig, ulike trafikanter kommer fra flere retninger. Når det er delt fortau blir det mye å forholde seg til. Veldig smalt fortau ved rundkjøringa. Ingen rekkverk.

Sammenkobling og tilgjengelighet

To gangfelt med sebrastriper og nedsenket kantstein. Fortau på begge sider, men veldig smalt på østsiden. Rundkjøring med avkjøring til Fageråsveien.

Ny situasjon

Tiltak

En overgang fra refuge til kantstein muliggjør etablering av plantefelt. Dette bidrar til økt sikkerhet mellom myke og harde trafikanter. Plantefeltet kan brukes som regnbed og er et viktig grep for å styrke områdets urbanitet og transformere vegen til gate. Det gir økt opplevelsverdi på veien inn mot Wergeland lokalsenter.

- Etablering av sykkelveg med fortau
- Skillestein mellom sykkelveg og fortau
- Plantefelt mellom sykkelveg og kjørebane
- Overgang fra refuge til platekantstein
- Opphøyde gangfelt syd, nord og øst for rundkjøring (trapesump)
- Oppgradering av fortau øst
- Oppgradering av belysning
- Fartsreducerende stripemarkering i sykkelveg.
- Ledelinjesystem i granitt
- Belysning
- Kjeftesluk
- Stedstilpasset sykkelveg ifm. overgangsfelt

Reiseopplevelsen vil bli sterkt påvirket av planlagte boliger som inngår i tilstøtende private boligprosjekt langs strekningen. Reguleringslomme for buss trekker ned reiseopplevelsen noe.

Eksisterende situasjon

**Brukervennlighet**
● ○ ○ ○ ○

**Reiseopplevelse**
● ○ ○ ○ ○

**Blågrønn struktur**
● ● ○ ○ ○

**Sikkerhet**
● ● ○ ○ ○

**Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ● ○ ○

Måloppnåelse etter tiltak

**Brukervennlighet**
● ● ● ● ●

**Reiseopplevelse**
● ● ● ● ○

**Blågrønn struktur**
● ● ● ● ●

**Sikkerhet**
● ● ● ● ●

**Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ● ● ●



Fig 87 Illustrasjon
Skissen viser typiske anbefalte grep for delsterkning 2

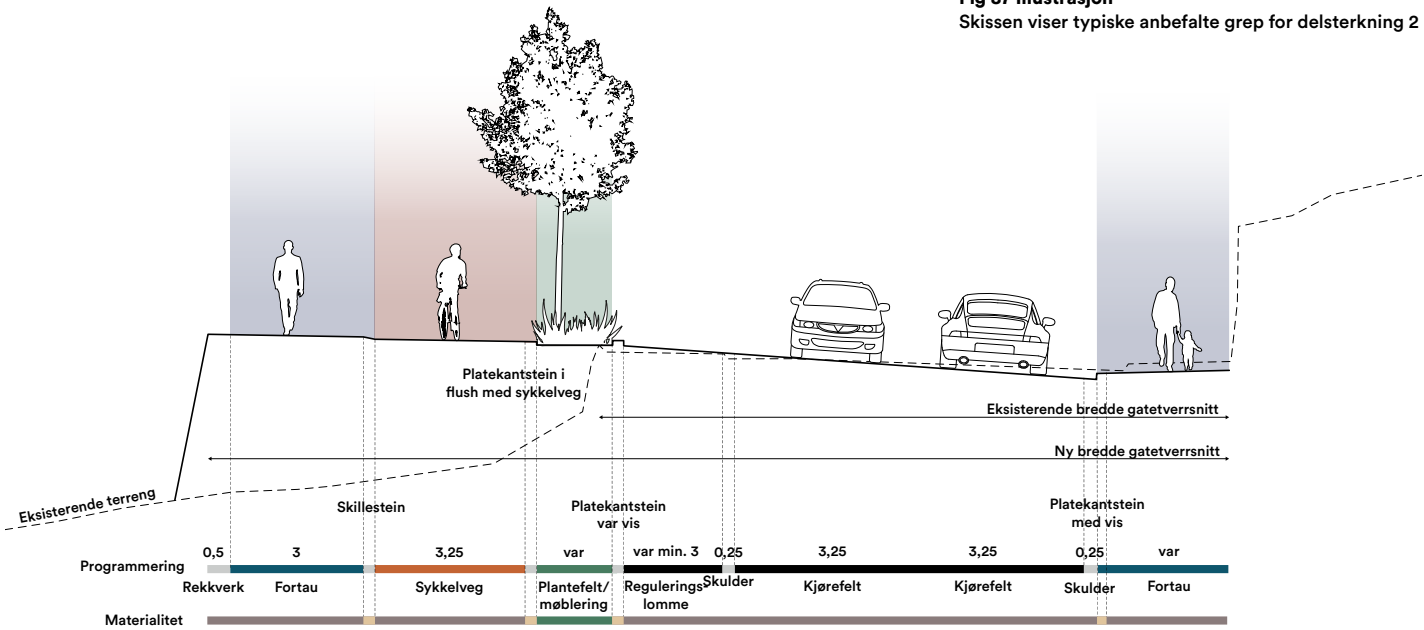


Fig 88 Illustrasjonssnitt
Skissen viser et anbefalt tverrsnitt for delstrekning 2



Fig 89 Referansefoto. Damgårdsveien, Bergen.
Granitelement i oppramping.



Fig 90 Referansefoto. Wises gate, Lillehammer
Opphøyd, hellebelagt gangfelt.



Fig 91 Referansefoto. Lillehammer
Skillestein mellom fortau og sykkelveg. Rumlestripe.



Fig 92 Referansefoto. Damgårdsveien, Bergen
Beplantning mellom fortau og kjørebane.

Wergeland lokalsenter

Eksisterende situasjon

Brukervennlighet

Dårlig skiltet for myke trafikanter, lite inviterer til opphold. Uoversiktlig med den krappe svingen. Et par sittemuligheter, men disse er plassert ved miljøstasjon, på en grå flate. En del sykkelparkering ved bussholdeplass.

Reiseopplevelse

Lokalsenteret oppleves bilbasert, og bilvegen er en stor barriere. Biltrafikken oppleves som hurtig og støyende. Omgivelsene er harde og grå og inviterer ikke til opphold. Noen fine, eldre trehus med villahager drar inntrykket opp og gir variasjon til Wergeland terrasse.

Blågrønn struktur

Trerekke langs bybane og noe eksisterende villahager. Blir viktig å fullføre påbegynte strukturer og erstatte grønnstrukturen som utgår.

Sikkerhet

Smalt fortau som deles av syklist og fotgjenger, og kryss uten opphøyd gangfelt på en trafikkert strekning gjør det utrygt. En krapp sving gjør området uoversiktlig.

Sammenkobling og tilgjengelighet

Dårlig tverrforbindelse over bilvegen. Lite skjer på fotgjengerens og syklistens premisser. Strekingen har en signalkryssing med nedsenket kantstein og sebrastriper. Strekingen har bussholdeplass. Uklar og smal forbindelse ned til bybane. Dårlig forbindelse til trikkesløfeparken.

Ny situasjon

Tiltak

Området bør behandles som et byrom, da det omfatter tre områder som er regulert til torg. På denne delstrekningen skal fotgjengeren prioriteres, og sykkelvegen må innpasses i torg- og fotgjengerareal. Areal for opphold og tiltak for økt urbanitet må vektlegges. Opphøyd gangfelt, sammenhengende bygulv og soner for opphold er viktige tiltak på denne strekningen. Vegetasjonen bør ha funksjon som romdannende element i tillegg til å skille ulike trafikantgrupper.

- Etablering av stedstilpasset sykkelveg med fortau
- Skillestein mellom sykkelveg og fortau
- Platekantstein med vis mellom fortau og kjørebane
- Opphøyd, bred og lysregulert gangfelt i nord
- Venterepos/fotgjengerprioritert areal mellom busslomme og gangfelt
- Bygulv
- Platekantstein med vis 0 cm for å gi en visuelt smalere kjørebane
- Styrkede tverrforbindelser
- Grønnstruktur, treplanting i fast dekke
- Arealer tilrettelagt for opphold med møblering
- Fotgjengerprioritet
- Sykkelparkering
- Forbedret forbindelse til bybane og Trikkesløfeparken
- Fartsreducerende stripemarkering i sykkelveg
- Ledelinjesystem i granitt
- Belysning

Det hadde vært ønskelig at hele bygulvet fikk samme nivå, men grunnet krav til universell utforming i forbindelse med busslomme er dette ikke mulig. Et smalt gatetverrsnitt muliggjør ikke en sammenhengende grønnstruktur langs delstrekningen. Plassering av busslommer har innvirkning på utforming av byrommet. Reiseopplevelsen vil bli sterkt påvirket av planlagte boliger som inngår i tilstøtende private boligprosjekt langs strekningen. Krapp sving får innvirkning på sammenkobling og brukervennlighet.

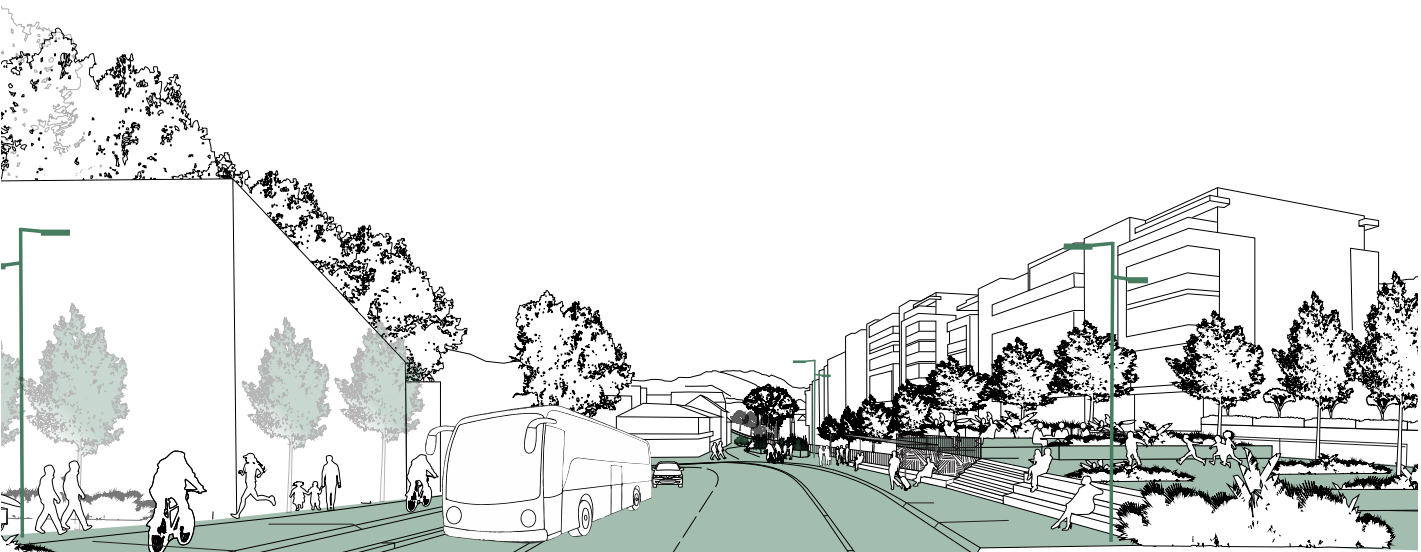


Fig 93 Illustrasjon
Skissen viser typiske anbefalte grep for delsterkning 3

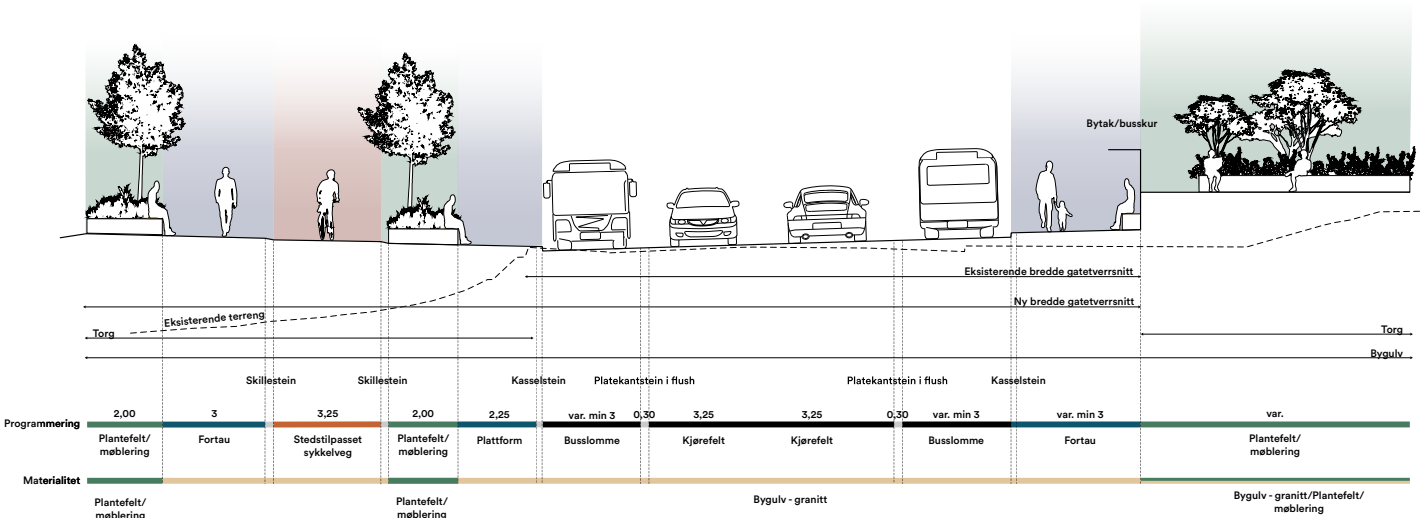


Fig 94 Illustrasjonssnitt
Skissen viser et anbefalt tverrsnitt for delstrekning 3

Eksisterende situasjon

**Brukervennlighet**
● ○ ○ ○ ○

**Reiseopplevelse**
● ○ ○ ○ ○

**Blågrønn struktur**
● ○ ○ ○ ○

**Sikkerhet**
● ● ○ ○ ○

**Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ○ ○ ○

Måloppnåelse etter tiltak

**Brukervennlighet**
● ● ● ● ○

**Reiseopplevelse**
● ● ● ● ●

**Blågrønn struktur**
● ● ● ● ○

**Sikkerhet**
● ● ● ● ●

**Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ● ● ○



Fig 95 Referansefoto
Legge til rette for opphold med benk



Fig 96 Referansefoto
Sykkelparkering



Fig 97 Referansefoto
Rullevennlig dekke i sykkelveg



Fig 98 Referansefoto
Opphøyd gangfelt



Fig 99 Referansefoto
Vegetasjon mellom sykkel og bil. Platekantstein med vis 0 cm i kjørebane



Fig 100 Referansefoto
Vegetasjon som soneinndeling



Fig 101 Referansefoto
Stedstilpasset sykkelveg



Fig 102 Referansefoto
Sykkelveg gjennom torg

Minde allé sør

Eksisterende situasjon

Brukervennlighet

Altfor smale fortau og høy fart på bilene. Et bord med stoler utenfor kiosken, ellers ingen muligheter for opphold. Ingen sykkelparkering. Opplevs som lite attraktiv å sykle.

Reiseopplevelse

Flere målpunkter gir noe variasjon sammen med noe eldre villabebyggelse, men det oppleves litt kaotisk og innestengt. I nord er det en høy mur som oppleves dominerende.

Blågrønn struktur

Noe eksisterende villahager, ingen beplantning i Eikeveien.

Trygghet

Smale fortau fører til konflikt mellom syklist og fotgjenger. Veldig tett på biltrafikken. Svingen gjør trafikkbildet uoversiktlig. Ingen taktil merking i krysset i nord.

Sammenkobling og tilgjengelighet

To gangfelt med nedsenket kantstein og sebrastriper. Taktil merking i form av støpejern ved signalkryss.

Strekningen har en del målpunkter i form av næring. Litt uoversiktlig, dårlig skilting mot bybane. Dårlig forbindelse til Trikkesløyparken.

Eksisterende situasjon

**Brukervennlighet**
● ○ ○ ○ ○

**Reiseopplevelse**
● ○ ○ ○ ○

**Blågrønn struktur**
● ○ ○ ○ ○

**Sikkerhet**
● ○ ○ ○ ○

**Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ○ ○ ○

Ny situasjon

Tiltak

Etablering av grøntrabatt skiller myke og harde trafikanter og øker sikkerheten, såvel som gatemiljøet. Grønnstrukturen er spesielt viktig her og bør inngå som del av lokal overvannshåndtering da strekningen er en flomveg. Opphøyd overgang med utvidet bredde, bygulv og muligheter for opphold er tiltak som øker områdets urbanitet.

- Etablering av sykkelveg med fortau
- Skillestein mellom sykkelveg og fortau
- Forbedre forbindelsen til trikkesløyparken via Eikeveien
- Opphøyd, bredt gangfelt ved Eikeveien
- Grønnstruktur mellom sykkelveg og kjørebane
- Ledelinjesystem i granitt
- Belysning
- Fartsreducerende stripemarkering i sykkelveg
- Kjeftesluk
- Stedstilpasset sykkelveg ved opphøyd overgangsfelt

Måloppnåelse etter tiltak

**Brukervennlighet**
● ● ● ● ●

**Reiseopplevelse**
● ● ● ● ●

**Blågrønn struktur**
● ● ● ● ●

**Sikkerhet**
● ● ● ● ●

**Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ● ● ●

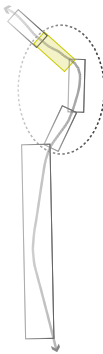


Fig 103 Illustrasjon
Skissen viser typiske anbefalte grep for delsterkning 4

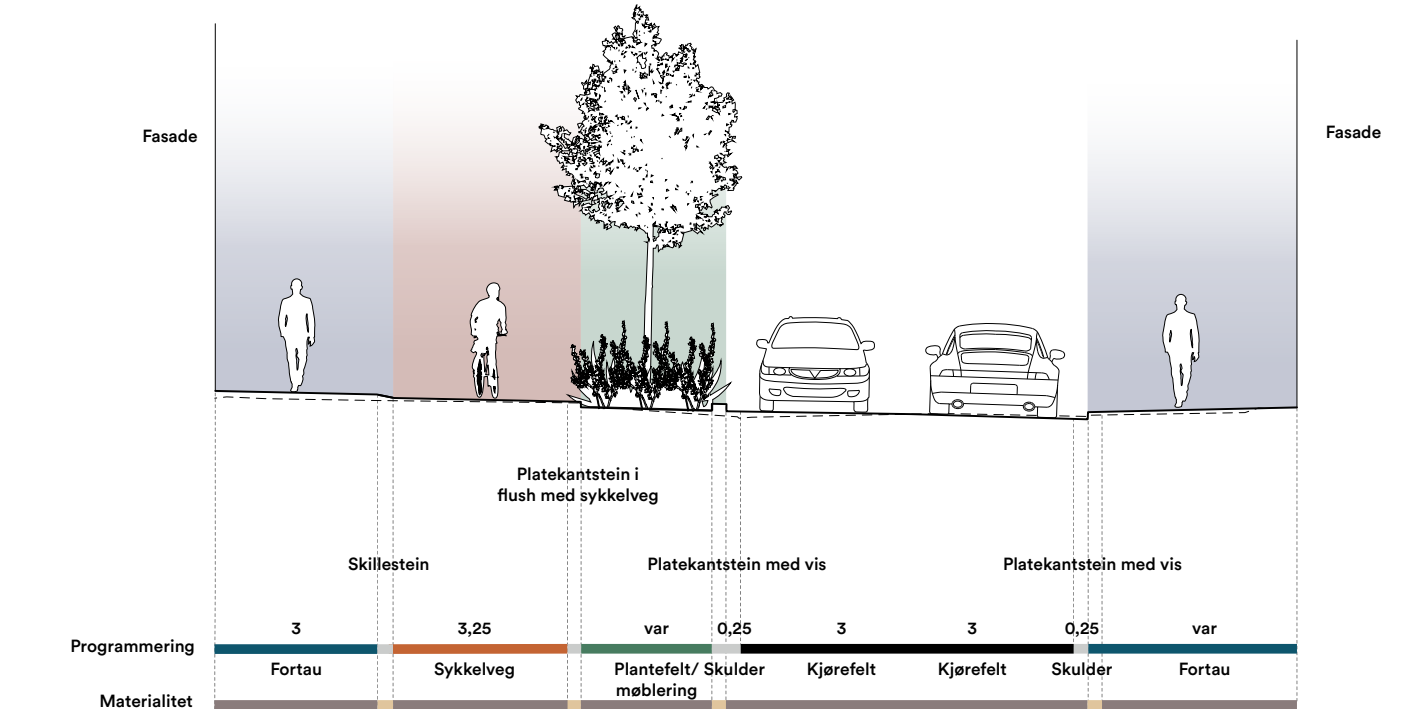


Fig 104 Illustrasjonssnitt
Skissen viser et anbefalt tverrsnitt for delstrekning 4



Fig 104 Referansefoto
Opphøyd gangfelt i granitt

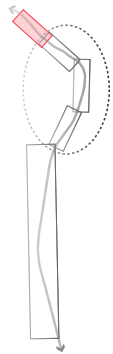


Fig 105 Referansefoto
Opphøyd kryss i granitt og betongstein



Fig 106 Det grønne som sikkerhetstiltak
Bjørnstjerne Bjørnsons gate i Drammen

Minde allé nord



Eksisterende situasjon

- Brukervennlighet**
Grei bredde på fortau, overgang fra eksisterende sykkelveg som brått slutter og går over i fortau. Ingen sykkelparkeringer.
- Reiseopplevelse**
Opplevs litt forlatt og trangt med en høy mur på en side og Administrasjonsbygget som oppleves tomt, selv om det er utleid. Høy mur langs fortau påvirker opplevelsen som gående, det er noe smalt. Noe variasjon i bygningstypologien. Utsikten øverst i Minde allé stopper i massive Wergeland terrasse .
- Blågrønn struktur**
Lite grønn struktur. Noe på toppen av muren, og inn mot leiligheter, men den oppleves utilgjengelig og er over øyehøyde. Det er noe vegetasjon langs Adminstrasjonsbygget.

- Trygghet**
Grei bredde på fortauet. Vegen har fortau på begge sider og belysning. Delt areal for sykkel og fotgjenger.
- Sammenkobling og tilgjengelighet**
Dårlig sammenkobling, ingen mulighet til å krysse vegen på delstrekningen for fotgjenger og syklist som kommer ned fra Svanevikveien.

Ny situasjon

- Tiltak**
- Etablering av sykkelveg med fortau
 - Skillestein mellom sykkelveg og fortau
 - Kantstein med vis profil 190-210
 - Grønn struktur
 - Tilrettelegge for flomveg



Fig 107 Illustrasjon
Skissen viser typiske anbefalte grep for delsterkning 5

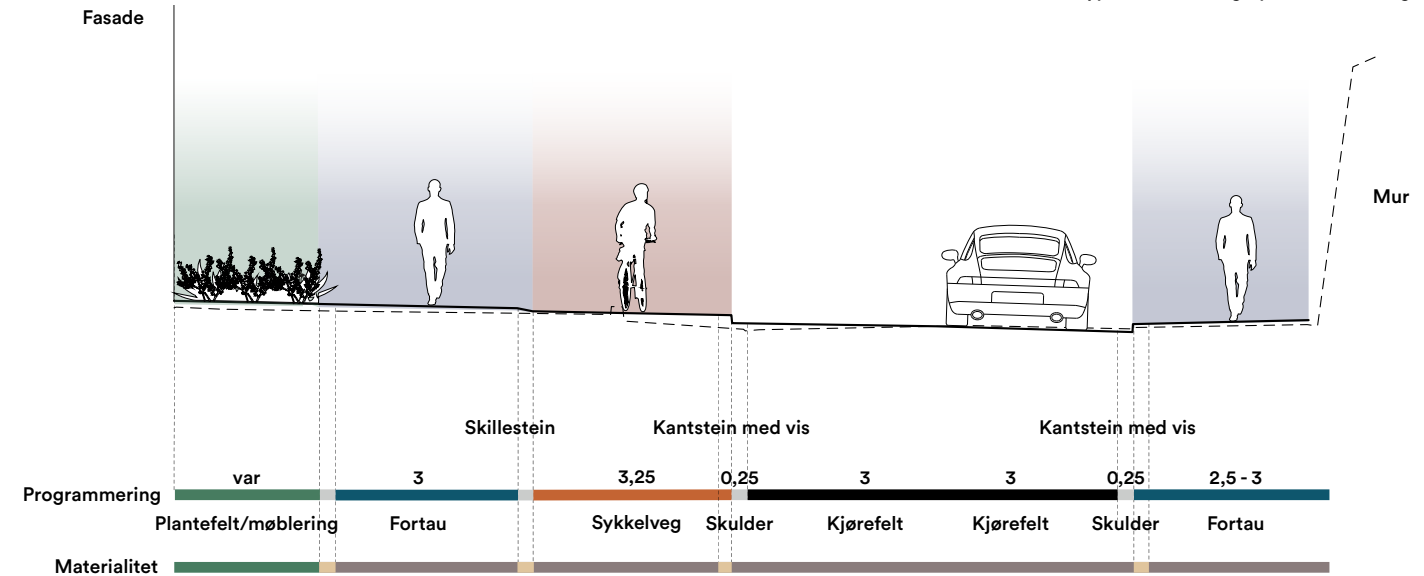


Fig 108 Illustrasjonssnitt
Skissen viser et anbefalt tverrsnitt for delstrekning 5



Fig 109 Referansefoto
Sykkelveg med fortau. Skillestein og nivåforskjell



Fig 110 Referansefoto
Vegetasjon langs fasade

Eksisterende situasjon

- Brukervennlighet**
● ● ● ○ ○
- Reiseopplevelse**
● ● ● ○ ○
- Blågrønn struktur**
● ○ ○ ○ ○
- Sikkerhet**
● ● ● ○ ○
- Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ● ○ ○

Måloppnåelse etter tiltak

- Brukervennlighet**
● ● ● ● ●
- Reiseopplevelse**
● ● ● ● ○
- Blågrønn struktur**
● ● ● ○ ○
- Sikkerhet**
● ● ● ● ●
- Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ● ○ ○

Introduksjon fokusområder

Fokusområdene er områder sentralt på strekningen med høy grad av kompleksitet. Disse er valgt ut for å sikre god utføring av sykkelvei med fortau gjennom områder regulert til torg. De to fokusområdene er også viktige med tanke på å styrke områdets urbanitet, som er et av målene.

Kartet viser de to fokusområdene innenfor planområdet; Wergeland lokalsenter (delstrekning 3) og Eikeveien (delstrekning 4) .

1. Wergeland lokalsenter

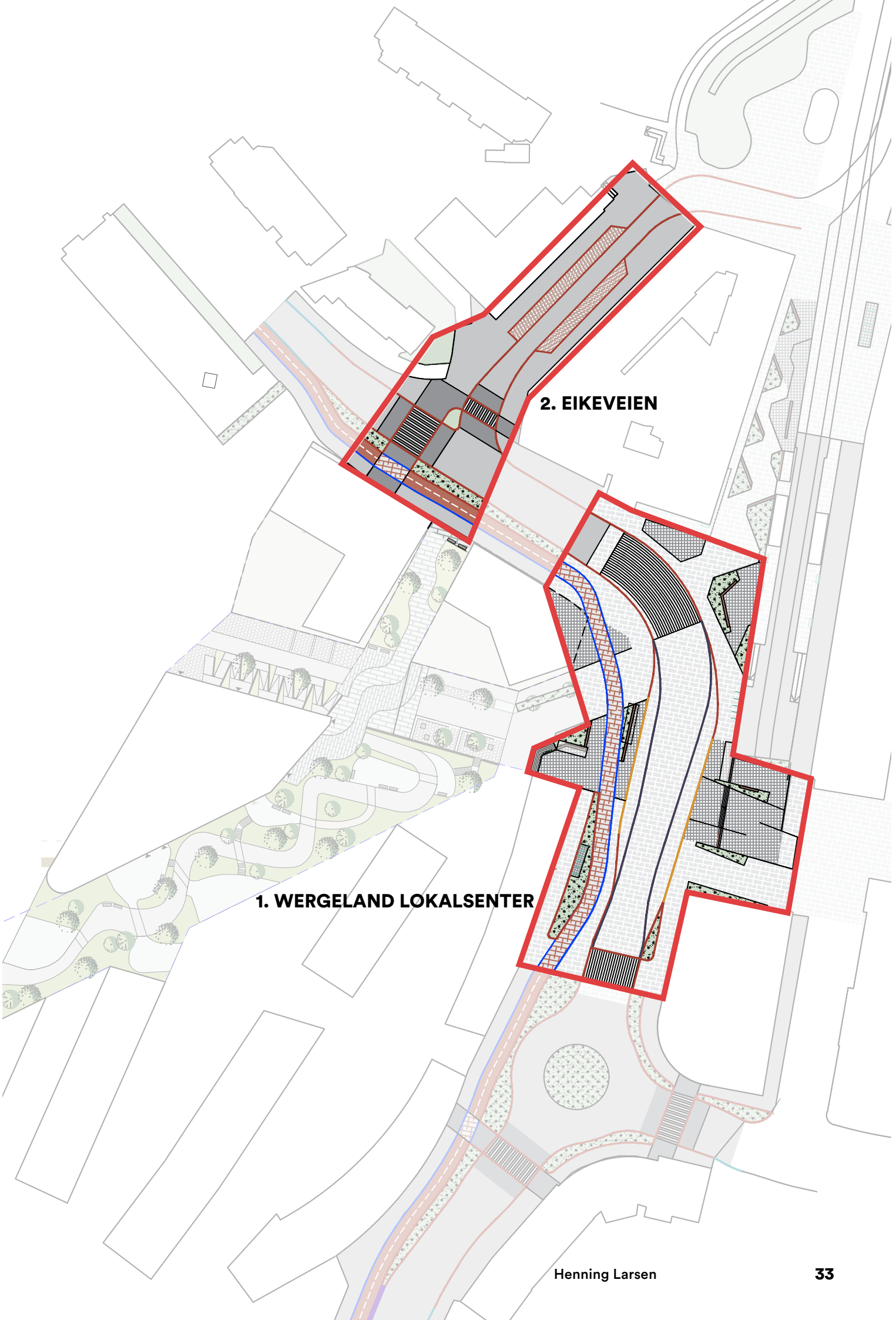
Wergeland lokalsenter fremstår som et grått og bilbasert lokalsenter med bilveien som en stor barriere og ny sykkelveg som potensiell barriere. Dette området er valgt som fokusområde grunnet strekkets kompleksitet med regulerte torgarealer på begge sider av vegen, krysningspunkter for gående over både sykkelveg og bilveg), utviklingspotensial som urbant lokalsenter og et viktig byttepunkt mellom buss og bane. I arbeidet med fokusområdet har vi sett på hvordan torgarealene kan knyttes sammen på tvers av vei og sykkelvegen og tiltak for å løfte Wergeland lokalsenter til å bli et byrom, hvor gaten får funksjon også som oppholdssted.

2. Eikeveien

Eikeveien går fra å være toveiskjørt til å bli enveiskjørt, fra sør til nord. Den fremstår i dag som litt "bakevje". Den er valgt som fokusområde fordi den er en del av sentrumsstrukturen og blir en forbindelse mellom nye boligområder på Meieritomten og på Wergeland, og Trikkesløypemarken. I arbeidet med dette området har vi sett på hvordan veien kan løftes til gate ved hjelp av beplantning, kantstein og gangfelt. Vi har også studert hvordan varelevering kan løses i et «shared space» med formgivning som tydeliggjør gatebruken.

Anbefalinger og grep foreslått for de to fokusområdene anbefales benyttet i videre prosjektutvikling og senere prosjektfaser.

Fig 111
Introduksjon fokusområder



Wergeland lokalsenter

Hovedfokus har vært å komme fram til tiltak som binder Wergeland lokalsenter sammen på tvers av veg og sykkelveg. Foreslåtte grep skal styrke urbaniteten i området, tilrettelegge for opphold og prioritere forgjengeren.

Brukervennlighet

Byrommet er tydelig programmert med stedstilpasset sykkelveg gjennom de regulerede torgarealene. Fotgjengeren har fått prioritet gjennom tydeliggjøring av soner og krysningspunkter mellom ulike trafikantgrupper. Det foreslås etablert et bygulv med bruk av granitt i sentrumskjernen av Wergeland. Bygulvet er foreslått også i kjørebane for å senke farten på kjøretøy og tydelig signalisere at her har forgjengeren førsteprioritet. Materialet på sykkelvegen gjennom sentrumssonen er også foreslått som en del av bygulvet, men med en tydelig kontrast og skillestein mot fortausarealer med en liten viskant. Det foreslås også her steinbelegg i form av granitt. Kontrastfarge kan videre detaljeres ift. formingsveilederens farge -og materialpalett.

Universell tilgjengelighet skal hensyntas og taktile heller i fokusområdet er foreslått i granitt. Sykkelparkering er hensiktsmessig plassert i tilknytning til torgareal og holdeplass for kollektiv. Torg og oppholdsarealer i planen foreslås møblert med urbane parkmøbler.

Reiseopplevelse

Sykelvegen beveger seg langs og gjennom arealer tilrettelagt for opphold er med på å gi variasjon i reiseopplevelsen. Vegetasjon langs sykkelvegen skaper også et hyggeligere gatemiljø for alle trafikantgrupper. Etablering av bygulv og mulige fremtidige næringer på bakkeplan vil også heve reiseopplevelsen. Ytterligere programmering av torg/ oppholdsarealer bør ses nærmere på i senere prosjektfaser, men bør også ses i sammenheng med reiseopplevelse og kan ytterligere bidra syklistene til å «gjøre et stopp».

Blågrønn struktur

Eksisterende grønn struktur er koblet bedre sammen ved etablering av plantefelt og nye rekker av trær. Det er tilrettelagt for grønnstruktur langs vegen der tverrsnittet tillater det. Plantefeltene har flere funksjoner; både å skille ulike trafikantgrupper så vel som å ha funksjon til å ta opp overvann. I arealer tilrettelagt for opphold har vegetasjonen funksjon som romdannende element. Alle vegetasjonsfelt skal ha pryddverdi gjennom året.

Tegnforklaring

- Bygulv, belegningsstein

Eksisterende tre

Nytt tre

Staudfelt

Eksisterende grønnstruktur

Asfalt

Sykelveg

Barrikade steinbelegg

Stedstilpasset sykkelveg
- Sykkelparkering

Benk

Eksisterende benker

Bytak/busskur

Oppholdssone/møbleringssone

Belegningsstein

Smågatestein

Kantstein, vis 13 cm, B = 12 cm

Platekantstein, vis=var, B= 30 cm
- Platekantstein, vis = 0 cm, B= 30 cm

Skillestein, vis = 2 cm, B = 25 cm

Refuge

Kasselstein, vis = 18 cm, B= 44 cm

Opprampingsfelt

Trapp

Inngang

Planer utarbeidet av BME

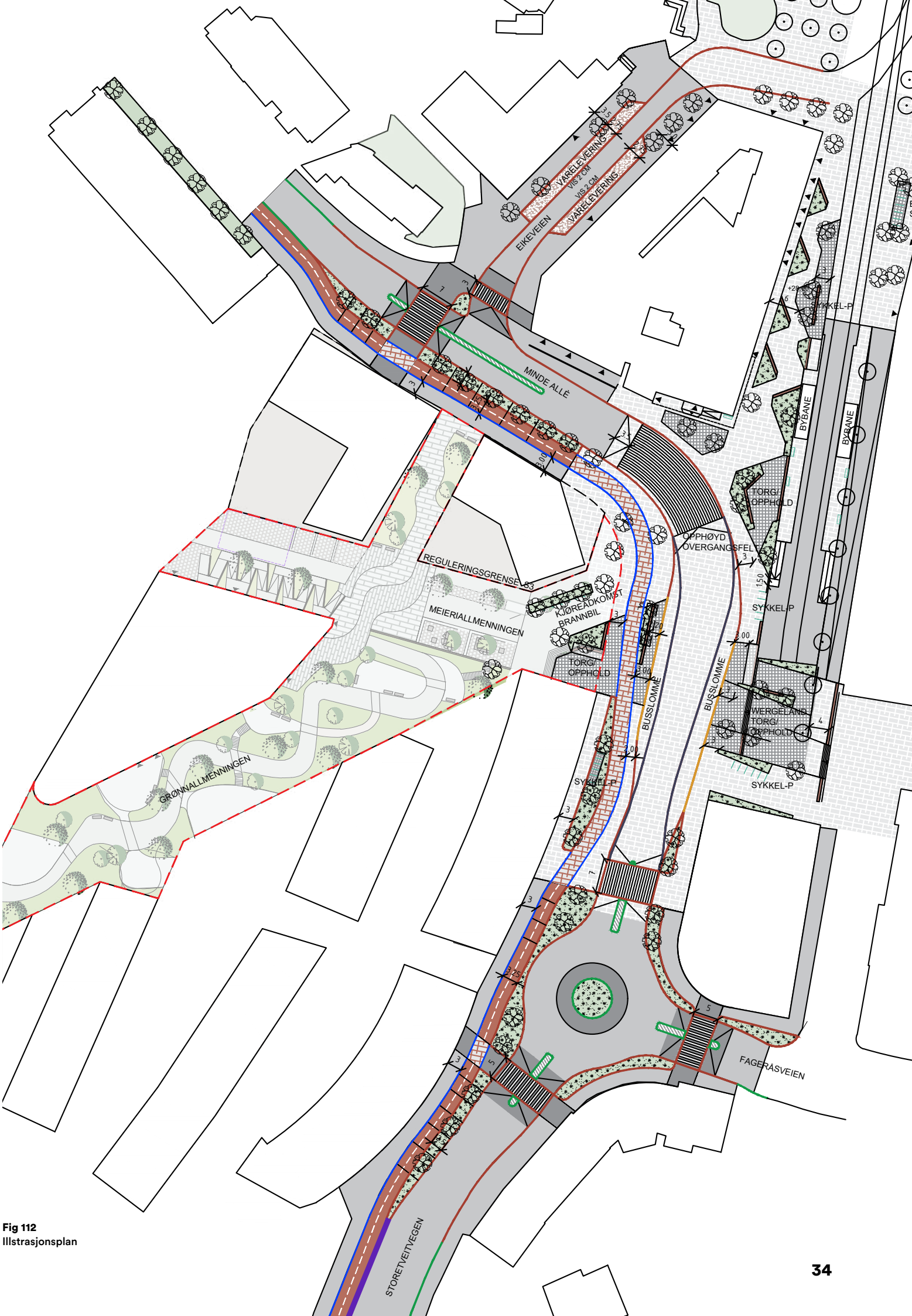


Fig 112
Illustrasjonsplan

Sikkerhet

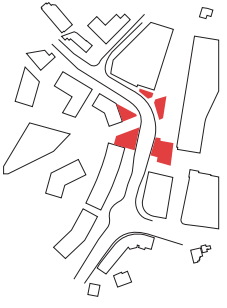
Sykkelvegen løper gjennom hele det definerte lokalsenteret, men er i sentrumsområdet stedstilpasset. På denne måten får fotgjengeren prioritet, men man beholder inndelingen i arealer for de ulike trafikantruppene. Dette gjør området oversiktlig og lesbart. Bygulvet som også er lagt i kjørebane sammen med en visuell innsnevring i form av platekantstein med vis 0 cm i kjørebane er med på å senke farten på biler og busser. Opphøyd overgangsfelt i granitt med ulike bredder er også med på å senke farten. Materialbruken i overgangsfeltene dras ut over sykkelvegen for å senke farten på syklisten. Stripper av granitt er foreslått som fartsreducerende tiltak på sykkelvegen der syklisten kan få høy fart og beveger seg mot et overgangsfelt. Av/påstigningsareal ved busstoppet på vestre side av vegen er tilknyttet fortausareal med kobling til overgangsfelt både i nord og i syd. Det er også tilrettelagt for et ventearial for fotgjengere mellom sykkelveg og gangfelt. Kantstein, refuge, nivåforskjell og grøntributt utgjør skillet mellom ulike trafikantrupper.

Sammenkobling og tilgjengelighet

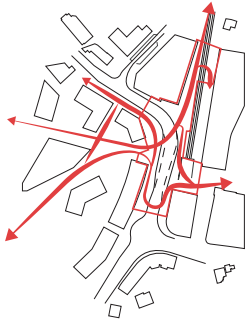
Sykkelvegen er sammenhengende gjennom hele området. Forbindelsene på tvers av veien er utbedret ved etablering av et sammenhengende bygulv og opphøyd gangfelt som en del av bygulvet. Overgangsfelt er løftet opp i høyde med fortau i egnet og tilgjengelig bredde. Gangakser er foreslått med sammenheng videre



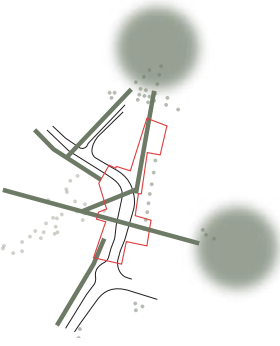
Bygulvet
Konseptskisse av bygulv. Viktig grep for å skape forbindelser på tvers



Opphold
Oppholdssoner på hver side av bilvegen



Bevegelseslinjer
Viktigste bevegelseslinjer i området



Grønnstruktur
Flerfunksjonell vegetasjon som binder området sammen og øker urbaniteten

Fig 115
Diagrammer

ut til regulerte torgarealer/nedgang til bybane. Bygulv, oppholdsarealer, gangakser og grønnstruktur fungerer i et samspill for å skape god sammenheng mellom de ulike byrommene i området.

To varianter

Det er i arbeidet med formingsveilederen utarbeidet to ulike varianter av sykkelvegen gjennom sentrumsområdet av Wergeland. Den ene varianten viser en kurvatur på sykkelvegen som hensyntar reguleringsarealet til bebyggelse (S3) i svingen av veien ved Minde allé (Alternativ 1). Den andre varianten viser en kurvatur på sykkelvegen som går like innenfor regulert bebyggelsesareal (S3) i samme område (Alternativ 2). Endelig kurvatur på sykkelvegen bør fastsettes i sammenheng med planer for tilstøtende bygg og uteområder, for å sikre den beste løsningen. Reguleringsplanen for sykkelvegen, sikrer en fleksibilitet på denne strekningen. Det pågår for tiden et reguleringsplanarbeid for tilstøtende byggeområder.

Fordelen med utkastet i alternativ 2 er at kurvaturen på sykkelvegen muliggjør utvikling av et torg/oppholdsarealer i tilknytning til det brede overgangsfeltet i svingen ved Minde allé. Kurvaturen er mer fristilt veggeometrien og sykkelvegen fremstår mer som en aktiv del av torgarealet. Dette, sammen med kurvaturen, vil trolig senke farten på syklisten mer enn i alternativ 1. Venterepos ved busstopp oppnår også i dette planforslaget økt tverrsnitt, noe som er gunstig for fotgjengerne.

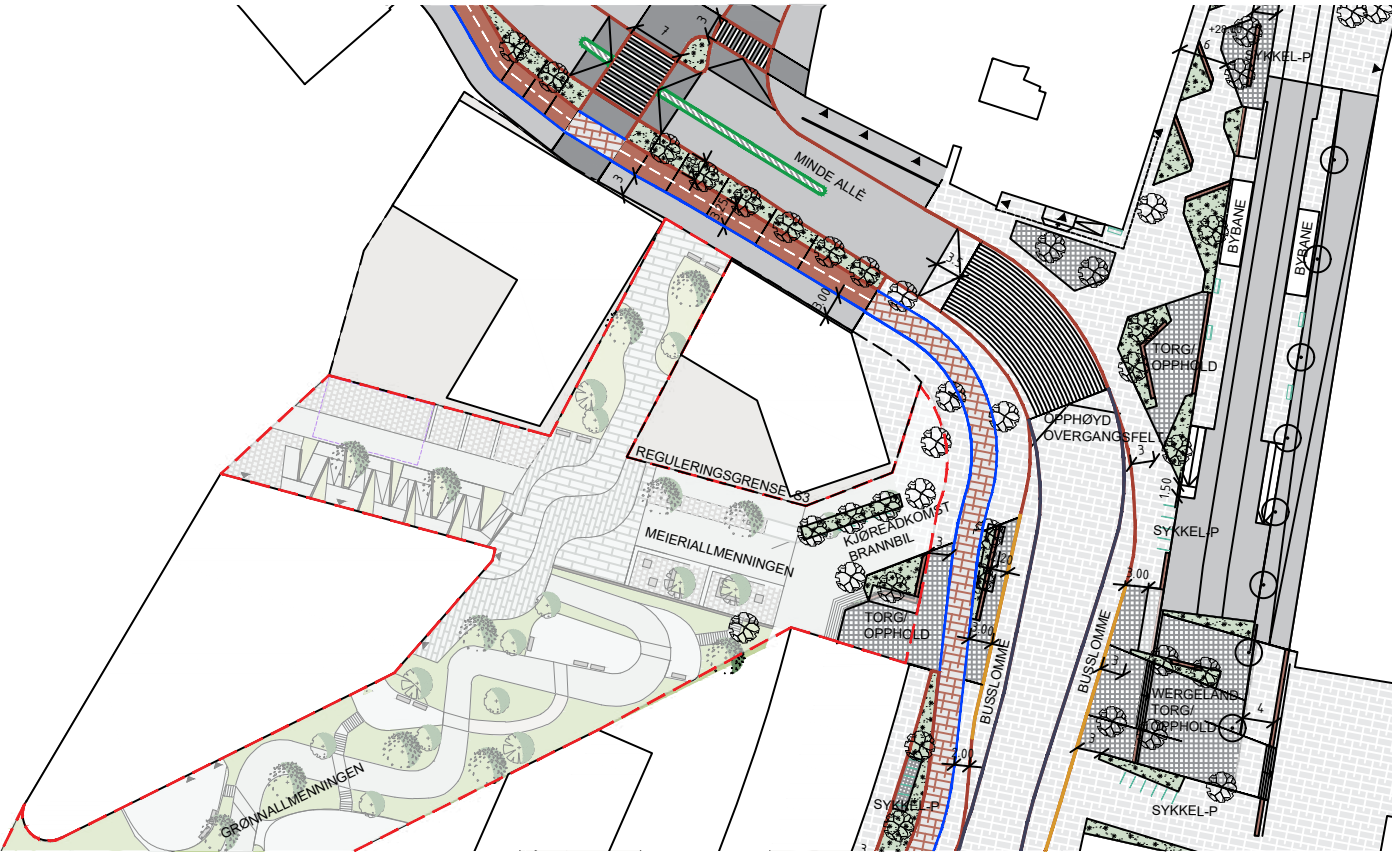


Fig 113 Planskisse alternativ 1
Illustrasjonsplanen viser sykkelvegen gjennom sentrale deler av Wergeland uten et torgareal tilknyttet S3

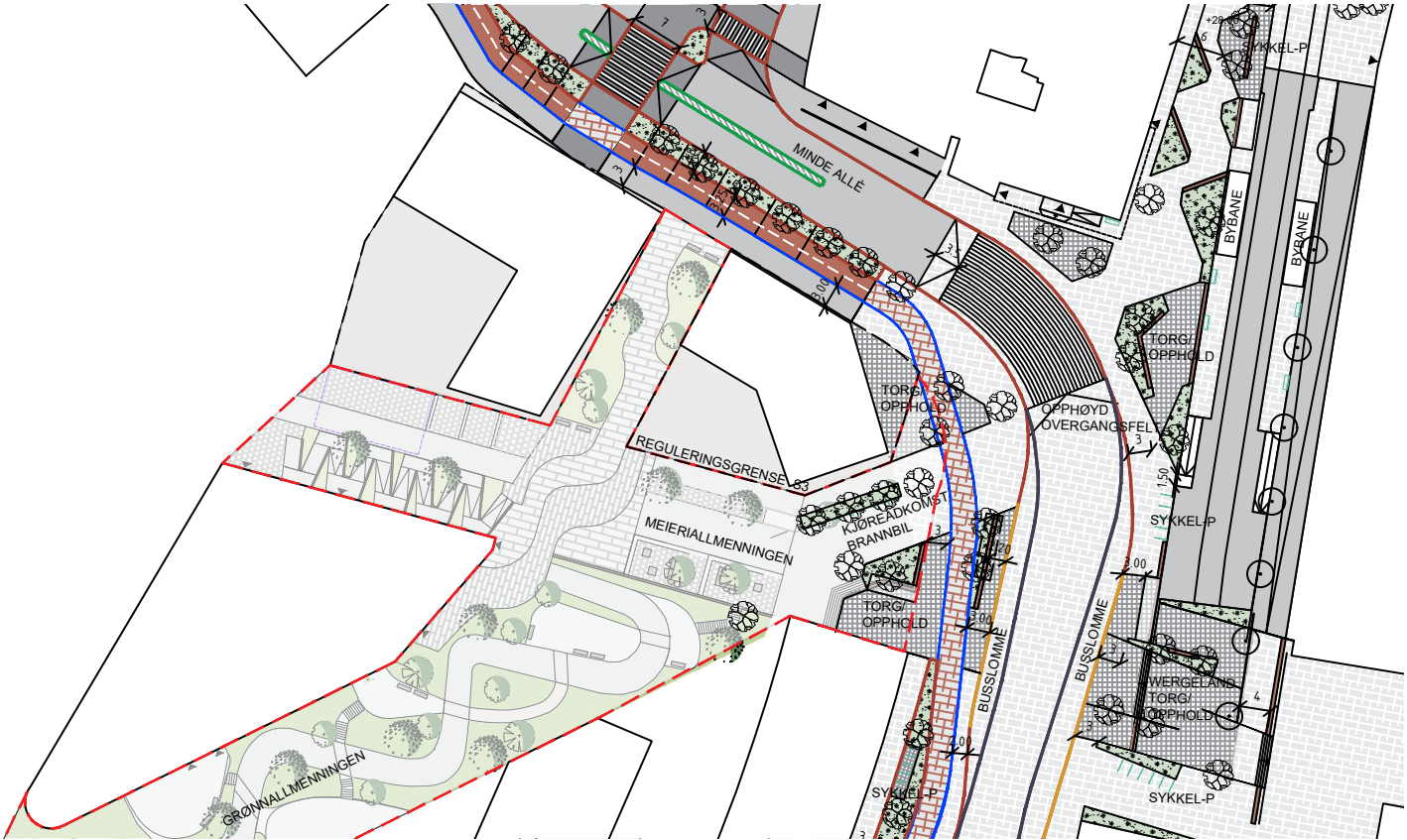


Fig 114 Planskisse alternativ 2
Illustrasjonsplanen viser sykkelvegen gjennom sentrale deler av Wergeland med et torgareal tilknyttet S3



Fig 116 Vangsvegen, Hamar
Grøntrabatt med trær og infiltrering av overvann



Fig 117 Bjørnstjerne Bjørnsons gate, Drammen
Grøntrabatt med trær og stauder, og infiltrering av overvann



Fig 118 England
Vegetasjon som understreker ulike soner på torgareal



Fig 119 Olaf Ryes plass, Oslo
Regnbed langs gate. Skille mellom park og fortau



Fig 120 Stasjonsallmenningen, Oslo
Rullevennlig rampeløsning med gatestein og grønstruktur

Referansefoto

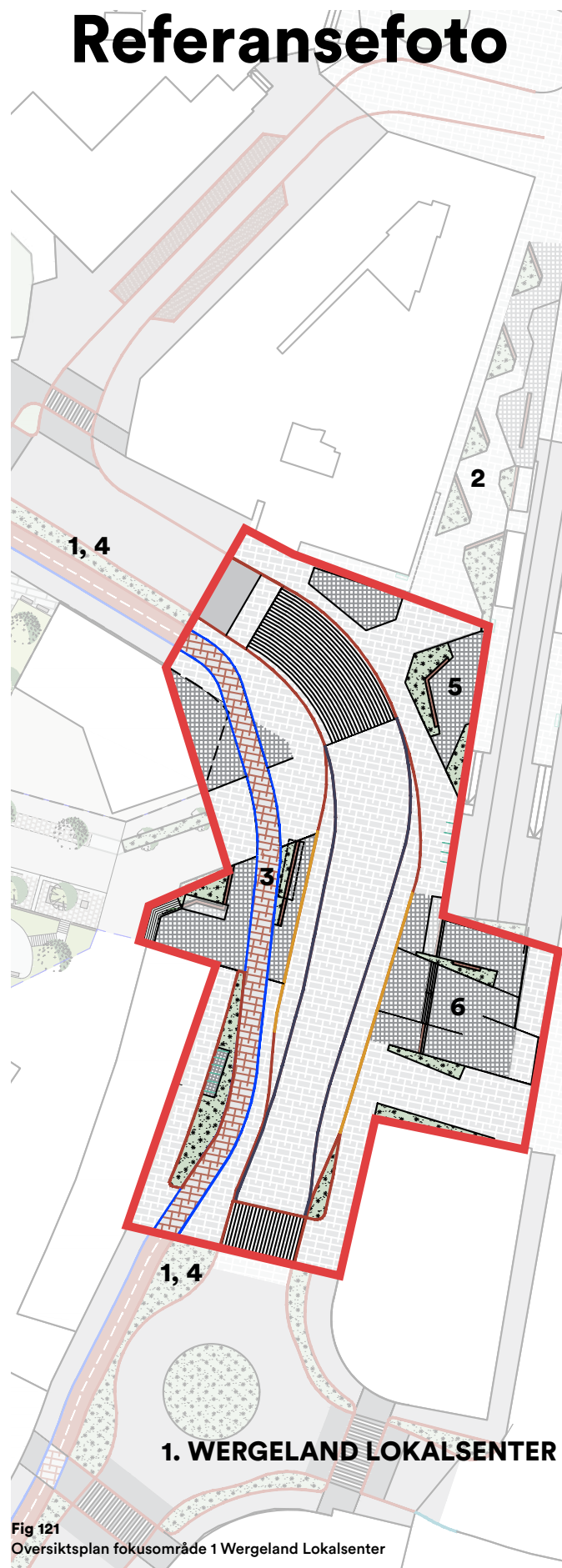


Fig 121
Oversiktsplan fokusområde 1 Wergeland Lokalsenter



Fig 122 Mahlerplein, Amsterdam
Opphøyd grønstruktur i bygulv



Fig 123
Opphold med passasje gjennom. Plantefelt som romdannende element



Fig 124 Vegetasjon som romdannende element rundt benk



Fig 125 Passasje gjennom oppholdssone

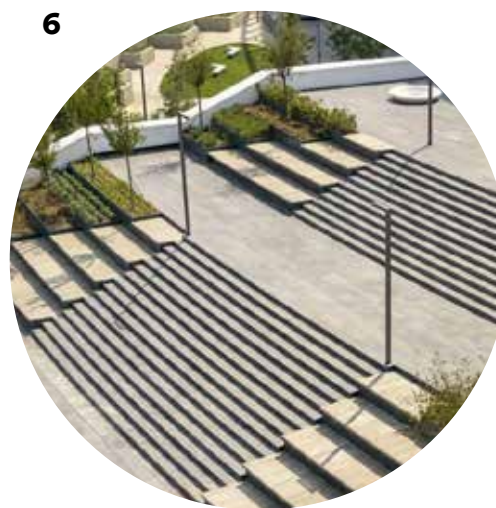


Fig 126 Amfi med integrert trap gjør at terrengforskjeller kan benyttes til oppholdssoner. Beplantningen følger trinnene.



Fig 127 Amfi med integrert trap og sitteløsning som sørger for nok jordvolum til trær.



Fig 128 C. J. Hambros plass, Oslo
Markert sykkelveg i fortausareal. Forskjellig valør



Fig 129 Lillestrøm
Markert sykkelveg i fortausareal. Forskjellig valør på betongstein



Fig 130 Dampskipbrygga Fredrikstad
Markert sykkelveg på torgareal



Fig 131
Rullevennlig dekke



Fig 132 Ringsakervegen, Brumundal
Plantefelt og platekantstein i kjørebane



Fig 133
Overkjørbart dekke og vegetasjon i rundkjøring
Plantefelt og platekantstein



Fig 135 Storgata, Lillehammer
Opphøyd, bred overgang med smågatestein



Fig 136 Vejle, Damark
Opphøyd gangfelt med variert stein og heller i bredt felt + på fortau



Fig 137 Ukjent
Opphøyd gangfelt med smågatestein i oppramping og betongheller topp



Fig 138 Wises gate, Lillehammer
Opphøyd kryss med steinheller i ulike valør



Fig 139 Prinsens gate
Opphøyd bred overgang med storgatestein og heller i oppramping

Fig 134
Fokusområde 1: Wergeland Lokalsenter
Oversiktsplan med referansebilder

Eikeveien

Fra å være en veg litt i "bakevja" legges det til rette for å løfte frem Eikeveien som en viktig forbindelse mellom Trikkesløypeparken og byggeområdene på Wergeland.

Brukervennlighet

Brukervennligheten er økt for særlig fotgjengere. Fra å ha smale fortau på begge sider med gateparkering blir fortausbredde mellom 5,6-6,5 m. Syklisten og fotgjengeren deler fortausareal. Varelevering løses som et «shared space» med formgivning som tydeliggjør gatebruken.

Reiseopplevelse

Etablering av trær i fast dekke, samt redusert viskant skal gjøre at Eikeveien oppleves mer som gate.

Blågrønn struktur

Trær i fast dekke er et viktig tiltak for å løfte gatemiljøet i Eikeveien. Det er også viktig som visuell forbindelse mellom

eksisterende grønn struktur i Trikkesløypeparken og planlagt grønn struktur gjennom byggeområdene på Wergeland og videre over på Meieritomten. Plassering av trær hensyntar varelevering, infrastruktur i bakken og inn/utkjørsler.

Sikkerhet

Eikeveien er omregulert til enveiskjørt gate (retning sør - nord), noe som gjør at trafikkbildet blir mer oversiktlig. Etableringen av brede fortau og opphøyde gangfelt bidrar også til økt trygghet.

Sammenkobling og tilgjengelighet

Vareleveringen legges til samme nivå som fortau. Dette gir bredere fortau, og man kan benytte arealet for varelevering som fotgjenger. Stein med vishøyde 0 cm og et barrikade steinbelegg markerer hvor vareleveringen er. Tregruberist plasseres på innsiden av kantsteinen for varelevering og er gangbar for fotgjengere. Plassering av opphøyd overgangsfelt i Minde Allé kobler seg godt på fortau i Eikeveien og ligger plassert i senter av planlagte allmenninger på byggeområdene på Wergeland.

Tegnforklaring

- Bygulv, belegningsstein

Eksisterende tre

Nytt tre

Staudfelt

Eksisterende grønnstruktur

Asfalt

Sykkelveg

Barrikade steinbelegg

Stedstilpasset sykkelveg
- Sykkelparkering

Benk

Eksisterende benker

Bytak/busskur

Oppholdssone/møbleringssone

Belegningsstein

Smågatestein

Kantstein, vis 13 cm, B = 12 cm

Platekantstein, vis=var, B= 30 cm
- Platekantstein, vis = 0 cm, B= 30 cm

Skillestein, vis = 2 cm, B = 25 cm

Refuge

Kasselstein, vis = 18 cm, B= 44 cm

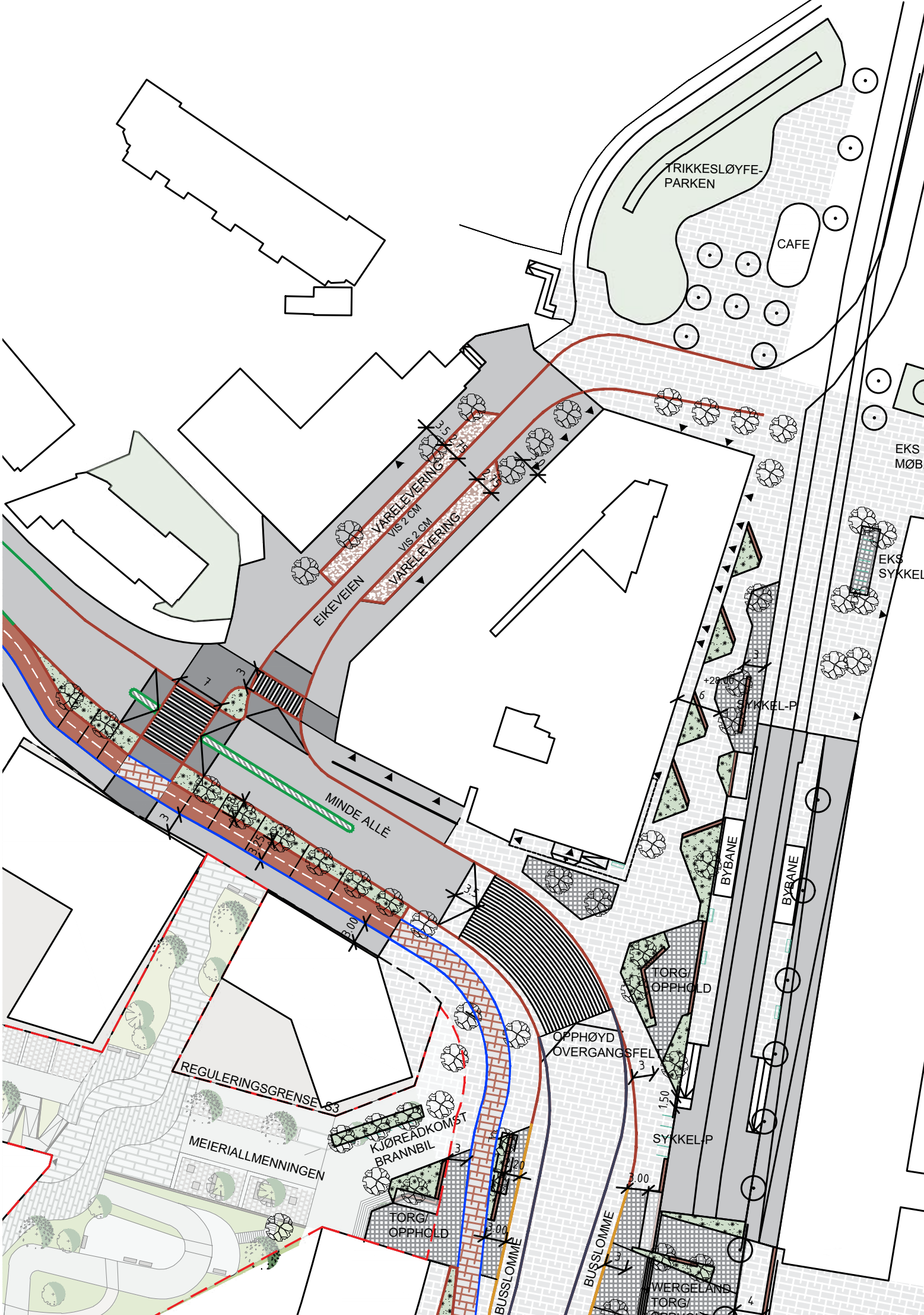
Opprampingsfelt

Trapp

Inngang

Planer utarbeidet av BME

Fig 140
Fokusområde 2: Eikeveien



Fokusområde 2

Tiltak

- Platekantstein med vis 0 cm som markering av varelevering/shared space
- Platekantstein med 2 cm vis mellom fortau og kjørebane
- Opphøyde gangfelt
- Grønnstruktur
- Enveiskjørt gate (sør - nord)

Dagens situasjon

 **Brukervennlighet**
● ● ● ○ ○

 **Reiseopplevelse**
● ● ○ ○ ○

 **Blågrønn struktur**
● ○ ○ ○ ○

 **Sikkerhet**
● ● ● ○ ○

 **Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ● ○ ○

Måloppnåelse etter tiltak

 **Brukervennlighet**
● ● ● ● ●

 **Reiseopplevelse**
● ● ● ● ○

 **Blågrønn struktur**
● ● ● ● ○

 **Sikkerhet**
● ● ● ● ○

 **Sammenkobling og tilgjengelighet**
● ● ● ● ○

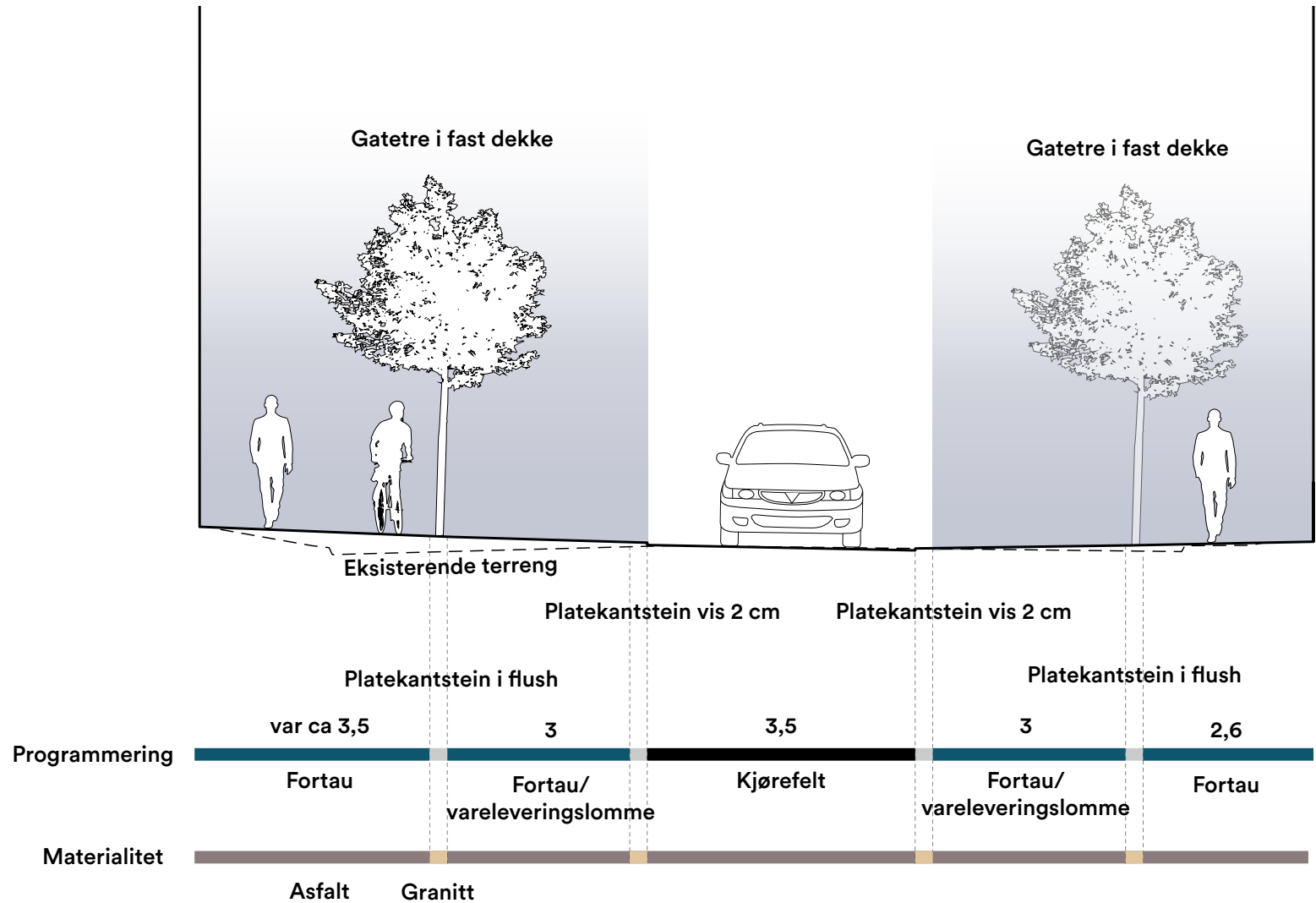


Fig 141
Skissen viser et anbefalt tverrsnitt i Eikeveien

Fig 142
Fokusområde 2: Eikeveien
Oversiktsplan med referansebilder



5. Kilder og vedlegg

Figurliste

s 7
Fig 3: Holon Arkitekter, Smedsvig Landskapsarkitekter. (2020). *Byrom knyttet til S2. Program til høring.*
Fig 4: Thornström Brookfield Arkitekter. (2023). *Sentrumsbebyggelse på Wergeland.*
Fig 5: Arkitektgruppen Cubus *Plan. (2023). Årstad. Gnr 13 bnr 81 m. fl. Nyhaugveien. saksnr. 2014/6550, 2022/20458* Illustrasjonsplan.

s 14
Fig 27: <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859947/nb>
Fig 28: <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859947/nb>

s 17
Fig 32: Vangsvegen, Hamar. Rambøll-prosjekt.

s 20:
Fig 42: Vestre, urban benk. www.Vestre.com

s 22:
Fig 58: Festplassen, Lørenskog. Østengen og Brego. <https://www.ostengen-bergo.no/festplassen-lorenskog>
Fig 60: Rambøll-prosjekt. Fotograf: Kjersti mørch
Fig 61: <https://vestre.com/no/produkter/avfallshandtering/city-avfalls-beholder>

s 23:
Fig 62. <https://www.veier24.no/tumstudio/drift-og-vedlikehold/hvordan-lose-stoyproblemene-og-samtidig-ta-best-mulig-vare-pa-br-naturen-br/515002>
Fig 64: <https://parkmobler.no/produkt/greenline-avente-stammevern/>
Fig 65. www.vestre.com.
Fig 66: Grindaker. Fotograf Damian Heinisch. <https://grindaker.no/projects/harbitz-torg-2/>
Fig 67: <https://vestre.com/no/produkter/avfallshandtering/city-avfalls-beholder>

s 24
Fig 68: <https://www.lehtovuori.fi/fi/taukokatokset-/332-taukokatos-viva-vividakva>
Fig 69: <https://eurosuilt.no/products/edge-sykkeloverdekning>
Fig 70: Leku Studio. School la Pau Square. <https://www.archdaily.com/962325/school-la-pau-square-leku-studio/60ad79adcfea4e0165740b51-school-la-pau-square-leku-studio-photo>
Fig 71: <https://www.aspect-studios.com/projects/adelaide-city-park-lands-signage-strategy>
Fig 72: Feste Arkitekter. Lala Tøyen. Arkitektur.no

s 25
Fig 77: <https://www.architonic.com/en/product/louis-poulsen-albertslund-maxi-post/20214278>
Fig 78: <https://dnk.grandado.com/products/vandtaet-ledet-lys-have-underjordisk-ude-begravet-have-sti-spot-forsaenket-inground-belysning>
Fig 79: <https://ingvardchristensen.dk/toldbod-155-pullert-724>
Fig 80: <https://www.hidealite.com/nb-no/inspirasjon/belysning-offentlig-miljo/utomhusbelysning>
Fig 81: <https://lampas.com/products/anto-l1016-post-light/>

s. 30
Fig 95: Vestre, urban benk. www.Vestre.com
Fig 100: <https://i.pinimg.com/originals/e2/7c/de/e27cde8e93201abe312d79abae7a284c.jpg>
Fig 102: Grindaker. Skøyen torg, Oslo. www.grindaker.no

s 36
Fig 118: <https://i.pinimg.com/originals/e2/7c/de/e27cde8e93201abe312d79abae7a284c.jpg>
Fig 122: <https://zuidas.nl/blog/2018/11/08/mahlerplein-bij-de-beste-4-bomenprojecten-van-2018/>
Fig 123: <https://landezine.com/waterfront-plaza/>
Fig 124: <https://carex.tumblr.com/post/188503187508/amp>
Fig 125: <https://no.pinterest.com/pin/14988611251686747/>
Fig 126: <https://i.pinimg.com/originals/33/34/65/33346571903b783a44760afc599b2a46.jpg>
Fig 127: <https://www.in-situ.fr/#/fr/tous/quartier-du-perrier-secteur-r-desnos>

Der ikke annen kilde er oppgitt er figur/illustrasjon/diagram produsert av Henning Larsen

Kilder

Statens vegvegen. (2022). *N-V125 Gateveiledning: Planlegging og utforming av gater* <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859947/nb>

Statens vegvesen. (2022) *N-100 Veg- og gateutforming*

Statens vegvesen (2019) *V-128 Fartsdempende tiltak*

Statens vegvesen (2013) *V122 Sykkelhåndboka*
Holon Arkitekter, Smedsvig Landskapsarkitekter. (2020). *Byrom knyttet til S2. Program til høring.*

Thornström Brookfield Arkitekter. (2023). *Sentrumsbebyggelse på Wergeland.*

Arkitektgruppen Cubus *Plan. (2023). Årstad. Gnr 13 bnr 81 m. fl. Nyhaugveien. saksnr. 2014/6550, 2022/20458* Illustrasjonsplan.

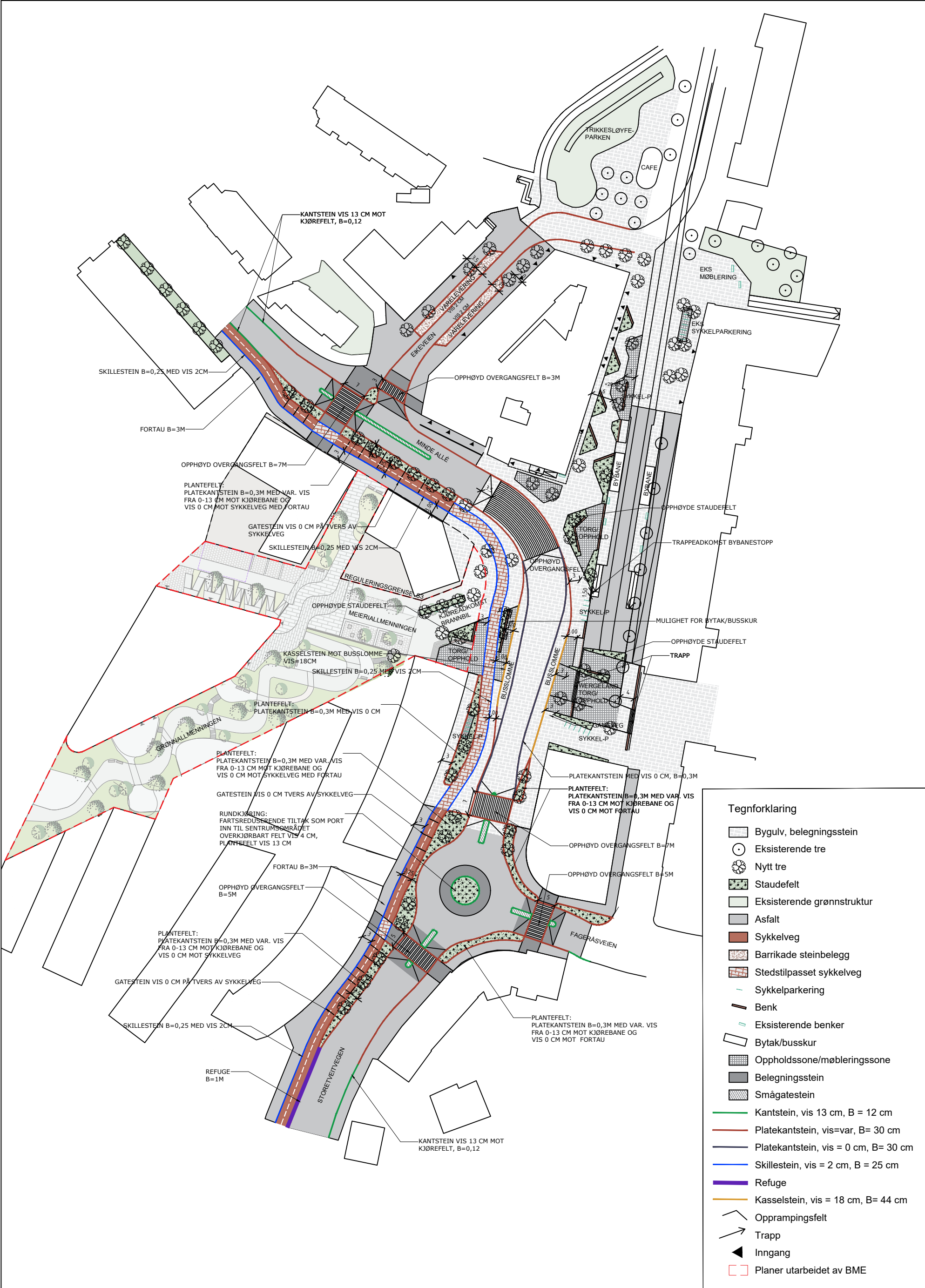
Sykelstrategi Bergen 2019-2030 <https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V14016013>

Gåstrategi Bergen 2019-2030 <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/arealplaner/utredninger-og-strategier/gastrategi-for-bergen-2020-2030>

Vedlegg

Illustrasjonsplan O001: regulert løsning

Illustrasjonsplan O002



Tegnforklaring

- Bygulv, belegningsstein
- Eksisterende tre
- Nytt tre
- Staudfelt
- Eksisterende grønnstruktur
- Asfalt
- Sykelveg
- Barrikade steinbelegg
- Stedstilpasset sykkelveg
- Sykkelparkering
- Benk
- Eksisterende benker
- Bytak/busskur
- Oppholdssone/møbleringssone
- Belegningsstein
- Smågatestein
- Kantstein, vis 13 cm, B = 12 cm
- Platekantstein, vis=var, B= 30 cm
- Platekantstein, vis = 0 cm, B= 30 cm
- Skillestein, vis = 2 cm, B = 25 cm
- Refuge
- Kasselstein, vis = 18 cm, B= 44 cm
- Opprampingsfelt
- Trapp
- Inngang
- Planer utarbeidet av BME

Revisjon	Revisjonen gjeld				Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato	
	Vestland fylkeskommune				Arkivref.				
					Tegningsdato		30.05.2024		
					Bestillar		Hilde Gunn Stenseth		
					Produsert av		VESTLAND FK		
					Produsert av		RAMBØLL NORGE AS		
					Prosjektnummer		1350053172		
					Prosjektfasenummer				
					Arkivreferanse		LAP_fokusområde		
					Målestokk A3-format		1:1000		
					Byggeværknummer				
					Koordinatsystem		EURF89UTM32NN200		
REGULERINGSPLAN									
Utarbeida av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv		Tegningsnummer /		rev.jonbokstav		
MGNV	INAA	MAAI	1350053172				0001		
							-		

