FORSLAG TIL BYROMSUTFORMING FOR BRYGGEN OG TORGET

14.09.2022

MOT VÅGEN: ASPLAN VIAK, RODEO, SANDEN HODNEKVAM, ZENISK, STUDIO HOLMEDAL

INNHOLD

FORORD 4

HISTORIKK 5

BYROMMENE OG VÅGEN -HOVEDGREP 6

Helhetlig byromsgrep 7

Gangsoner og overordnet kjøremønster 8

Bybruk 9

Byrom for større arrangementer 10

Trafikal løsning for Bryggen og Torget 11

Varelevering 12

Helhetlig bygulv 13

Banetraséen 37

Gåsoner og universell tilgjengelighet 38

Sone for opphold, aktiviteter og servering 39

BYROMSUTFORMING 21

Torget og vågsbunnen 21

Vetrlidsallmenningen 25

Nikolaikirkeallmenningen 29

Trebryggen 33

Dreggsallmenningen 36

LYSKONSEPT MOT VÅGEN 40

Prinsipp for løsning 42

Bryggen, verdensarven 47

Murbryggen 49

Hanseatisk musem og Finnegårdsgaten 50

Torget og Vågsbunnen 52

MØBLERING 54

ILLUSTRASJONER

Eksisterende og fremtidig løsning 56

Bergen Byarkiv.

FORORD

I 2019 ble det gjennomført en plan- og designkonkurranse for området Bryggen og Torget i regi av Bergen kommune. Vinneren av konkurransen var “Mot Vågen”, et team bestående av Asplan Viak, Rodeo Arkitekter, Sanden+Hodnekvam, Zenisk og Studio Holmedal.
Som oppfølging av konkurransen, på oppdrag fra Bergen kommune ved Bymiljøetaten, jobber vinnerteamet videre med forprosjekt for utforming av byrommene langs Bryggen og Torget. Implementering av bybanen er en forutsetning for arbeidet, noe som gjøre det viktig som underlag for utarbeidelse av reguleringsplanen for Bybanen for denne strekningen av BT5 fra sentrum til Åsane. Planarbeidet skjer i tett samarbeide med bybaneprosjektet, og utarbeidelsen av det tekniske forprosjektet for banen.
Siden det på strekningen Bryggen -Torget også er valgt å utarbeide en bindende illustrasjonsplan for byromsutforming, er denne rapporten designgrunnlaget for å kunne velge dette plangrepet.
De nødvendige detaljerte svar på hvordan byrommene skal utformes, er løst og nedfelt i dette prosjektarbeidet, som grunnlag for utarbeidelse av detaljerte reguleringsbestemmelser. Rapporten må derfor sees på som et underlagsdokument til reguleringsplanen for BT5 Sentrum – Åsane.

Oslo 14.09.2022

HISTORIKK

Bryggen i Bergen omfatter den gamle trebebyggelsen og murbebyggelsen på østsiden av Vågen, som ligger nær enden av Byfjorden i Bergen. Fra rundt 1350 til 1754 var Bryggen sete for det Tyske kontor, og var med dette knutepunkt for den hanseatiske handelsvirksomhet i Norge. Til Bryggen regnes et område på ca 12 dekar med 61 fredede bygninger, med bystruktur og hustyper fra både førhanseatisk, hanseatisk tid, 1800- tallet og senere. Seks av husene nord på trebryggen er kopier av hus som brant i 1955. Hanseatisk Museum i Finnegårdsgaten er også fredet. Bryggen og Hanseatisk museum står på verdensarvlisten.
Bergen kommune arbeider med å styrke integreringen av offentlig forvaltning og verdensarvforvaltningen for å sikre at verdensarvverdiene blir tatt hensyn til og ivaretatt i Bryggen og i buffersonen for Verdensarvstedet. Dette har fokus i arbeidet i reguleringsplanfasen, og det skjer også som et eget prosjekt i regi av byrådsavdelingen med fokus på buffersonen rundt verdensarvstedet. Dialog og medvirkning er viktige stikkord for å få til gode løsninger.

Bryggen/Tyskebryggen i 1899. Fotograf: Olaf Andreas Svanøe. Arkivet etter Havneingeniøren, Bergen Byarkiv.

Kart over Bryggen slik den lå før rivingen i 1898. Kunnskapsforlaget

BYROMMENE OG VÅGEN – HOVEDGREP

I arkitektkonkurransen om utforming av Torget og Bryggen i 2019, var hovedidéen bak vinnerutkastet «Mot Vågens», utforming av møtet mellom byrommene, allmenningene og Vågen. Dette møtet definerer Bergen som by, og må være sentralt i formgivningen av disse byrommene når de nå skal fornyes som del av bygging av bybane til Åsane. Bybanen representerer både trusler og muligheter for byromsbruken i området. Arkitektkonkurransen viste potensialet for byromsbruk med de riktige grepene i opprydding og tilrettelegging for dette formålet.

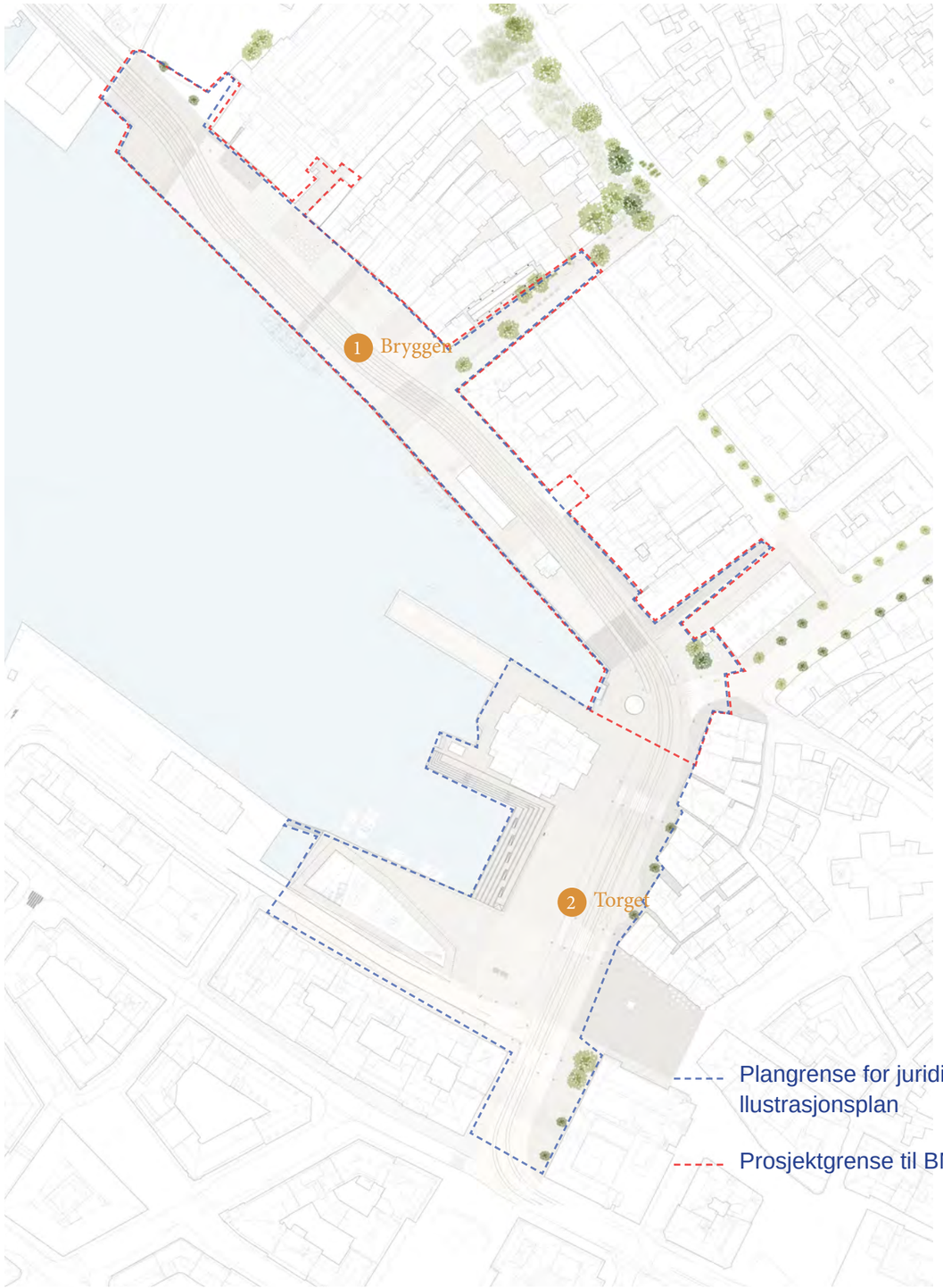
Bryggen

På Bryggen gjør bygging av bybanen det mulig å lage et helhetlig bygulv i ett plan som strekkes fra Bryggen til Vågen. Når busstrafikken tas bort kan alle installasjoner knyttet til denne fjernes, og det er ikke behov for kanter som skille mellom trafikantgrupper. Dette reduserer den visuelle barriereeffekten mellom Bryggen og Vågen. Det reduser også den fysiske barriereffekten og kontakten med Vågen for gående, selv om Bybane og sykkel også vil representere en barrierevirkning. Batteridrift for bybanen vil ikke bare gi en ryddigere visuell situasjon, det vil også gi bedre plass, som følge av at det blir mindre og færre master. Samlet gir dette rom for en gatemøblering og tilrettelegging for bruk og opphold som tar utgangspunkt i opplevelsen av byrommet Bryggen og Vågen.

Torget

Fisketorget lå på Bryggen inn til det ble flyttet til Vågsbunnen i 1558. Torget ligger der Vågsallmenningen møter Vågen. Kaifronten har flyttet seg en god del ut i Vågen siden 1558, da torget lå nesten inne ved Norges bank. Fisketorget skal fornyes i tråd med Torgstrategien, vedtatt av bystyret.

Hovedgrepene for dette vil bli presentert i Forprosjekt Torget. I denne rapporten om byromsutforming, vil hovedfokus være på de fysiske rammevilkårene for det fremtidige Fisketorget. Arealavgrensning, tilkomst, tilgjengelighet og fysisk infrastruktur er hovedtema. Ikke minst er det viktig å sikre god tilkomst i til både Mathallen, Torget og Zachariassbryggen for framtidig drift. Men det er også viktig å ivareta tilgjengelighet for publikum. Dette er rammevilkår som kan gjøre det mulig å skape et framtidsrettet Fisketorg, i tråd med Torgstrategien, og et byrom som kan være en viktig møteplass for byen.



HELHETLIG BYROMSGREP

Det overordnede byromsgrepet går ut på å etablere et sammenhengende og vel utformet bygulv over Bryggen og Torget. Gulvet skal detaljeres slik at det fremhever Bryggen og Torget som selvstendige, men samvirkende byrom, med ytterligere presisering av byrommene foran Trebryggen og Hanseatisk museum. Bygulvet vil generelt være brosteinsbelagt, med ulike formater, fargetoner og overflatetekstur. Bane- og sykkeltraséene skal ha dekker som henger godt sammen med gangsonen på Brygge- og Vågsiden.
Det legges stor vekt på å etablere et helhetlig belysningsbilde for hele området rundt Vågen, og binder området sammen. Det vektlegges funksjonell belysning som gir sikkerhet for besøkende, men som samtidig skaper stemning og gir en delikat belysning på de viktige fasadene langs Vågen.

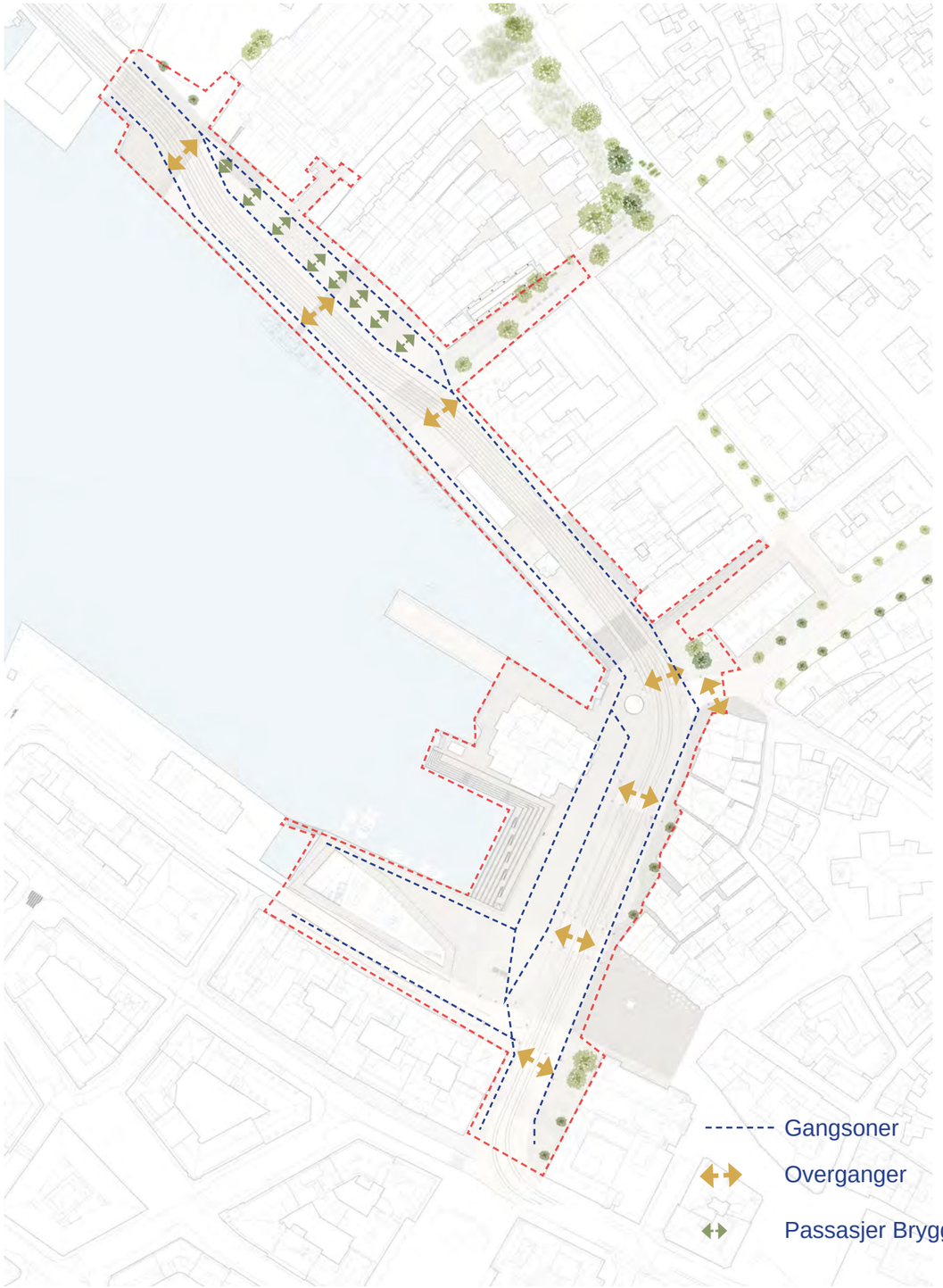
Bryggen

På Bryggesiden legges det stor vekt på å synligjøre forbindelsene mellom Bryggen og Vågen med tverrgående linjer som synliggjør skiller i fargenyanser/karakter mellom de enhetlige beleggfeltene som er lokalisert til passasjene i Trebryggen og Allmenningene. Bygulvet i gangsonene vil være universelt utformet, mens oppholdssonene kan ha en noe grovere overflate, trolig belagt med brukt brostein fra stedet. Det vil benyttes både gjenbrukt og ny gatestein med ubehandlet overflate i banetraséen. Ved inngangene til Bryggen i nord og sør anlegges en attraktiv introduksjonssone med gode møbler og tidsmessige, gjerne interaktive informasjonstavler.

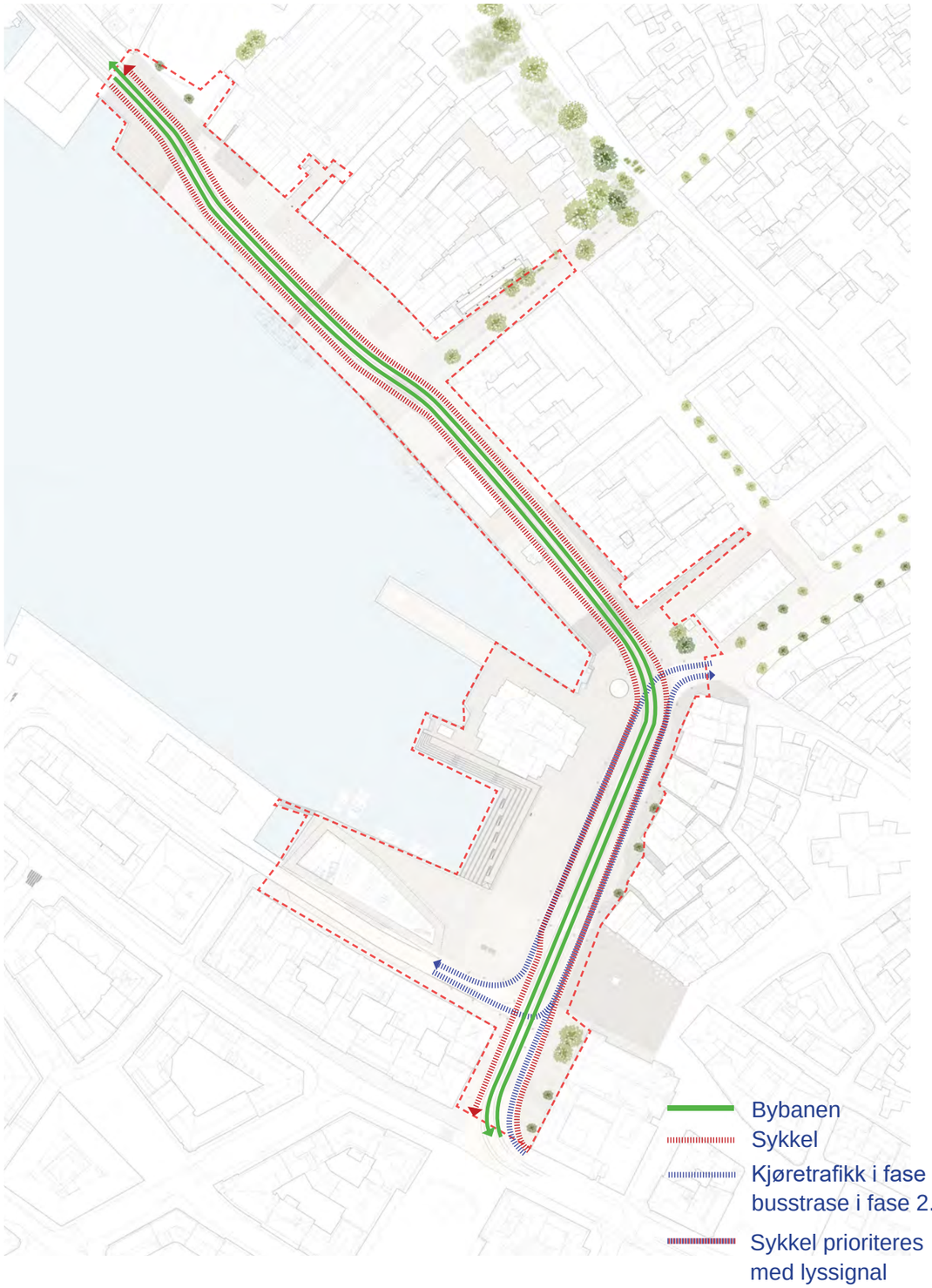
Torget

Torget vil få et tilsvarende universelt utformet belegning som på Bryggen, dog nyansert for å understreke Torget som historisk sett har hatt og har en annen kommersiell og sosial funksjon enn byrommet foran Bryggen.

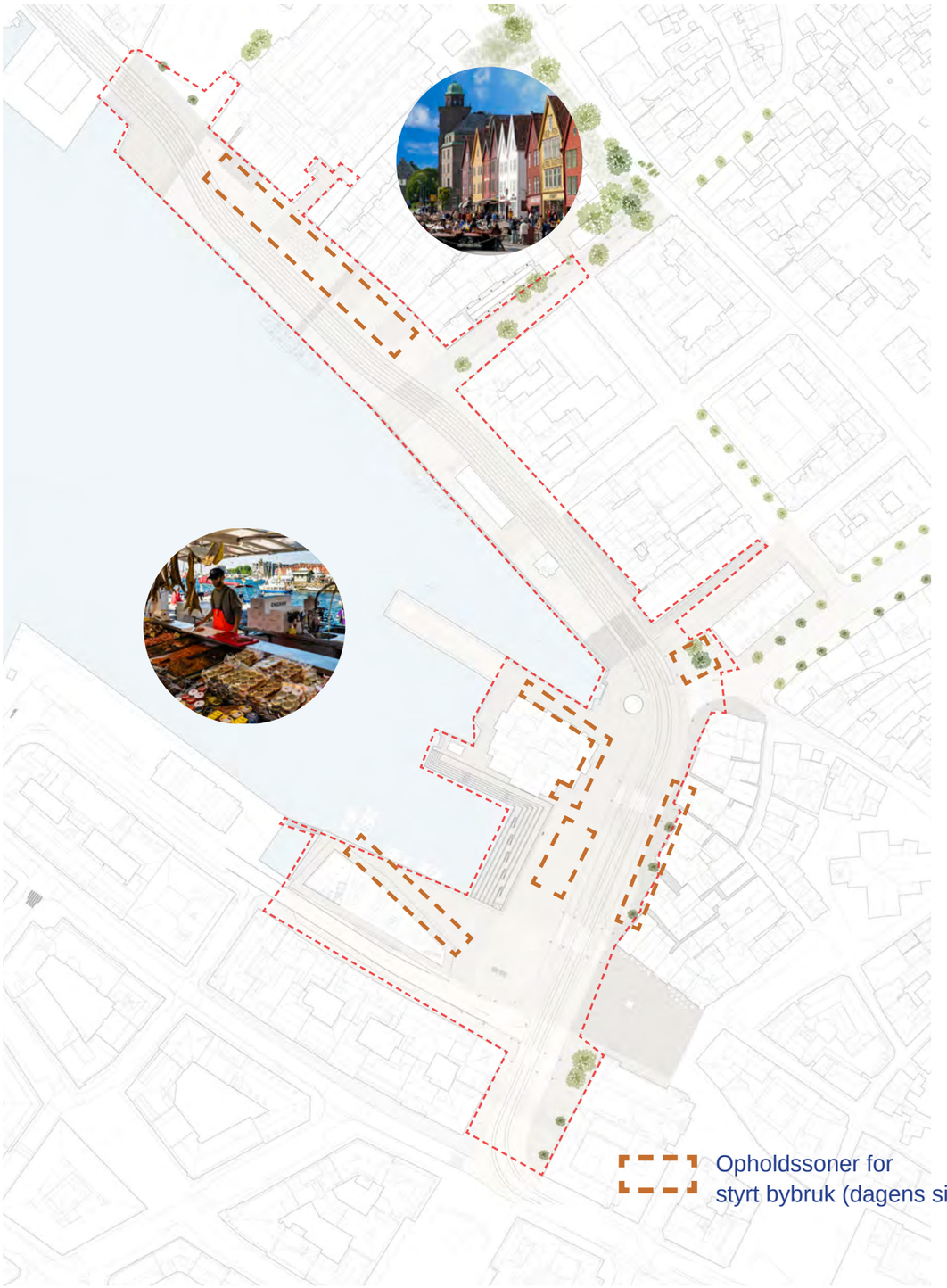
GANGSONER



OVERORDNET KJØREMØNSTER



FORMELL BYBRUK



UFORMELL BYBRUK

BYROM FOR STØRRE ARRANGEMENTER

Byrommene på Torget og Bryggen brukes til arrangementer av ulikt omfang. Ved store anledninger som 17. mai stenges disse byrommene helt for innkjøring med midlertidige sperringer. Bybanen har da endestasjon på Nonneseter og i Sandbrogaten.

Både Bryggen og Torget har areal til byromsbruk for mindre arrangementer der trafikken kan gå som normalt. Så her er i prinsippet torgflaten ryddet for Torgboder og Bryggekaien ryddet for bord og stoler til servering. Areal avsatt til denne byromsbruken er vist på figuren nr. 2. I tillegg er det et nivå tre, knyttet til den vanlige situasjonen i byrommene som åpner for de små hendelsene som ikke er til hinder for den utformelle bybruken. Ved utforming av byrommene legges det vekt på å gjøre byrommene til møteplasser og sosial arena.

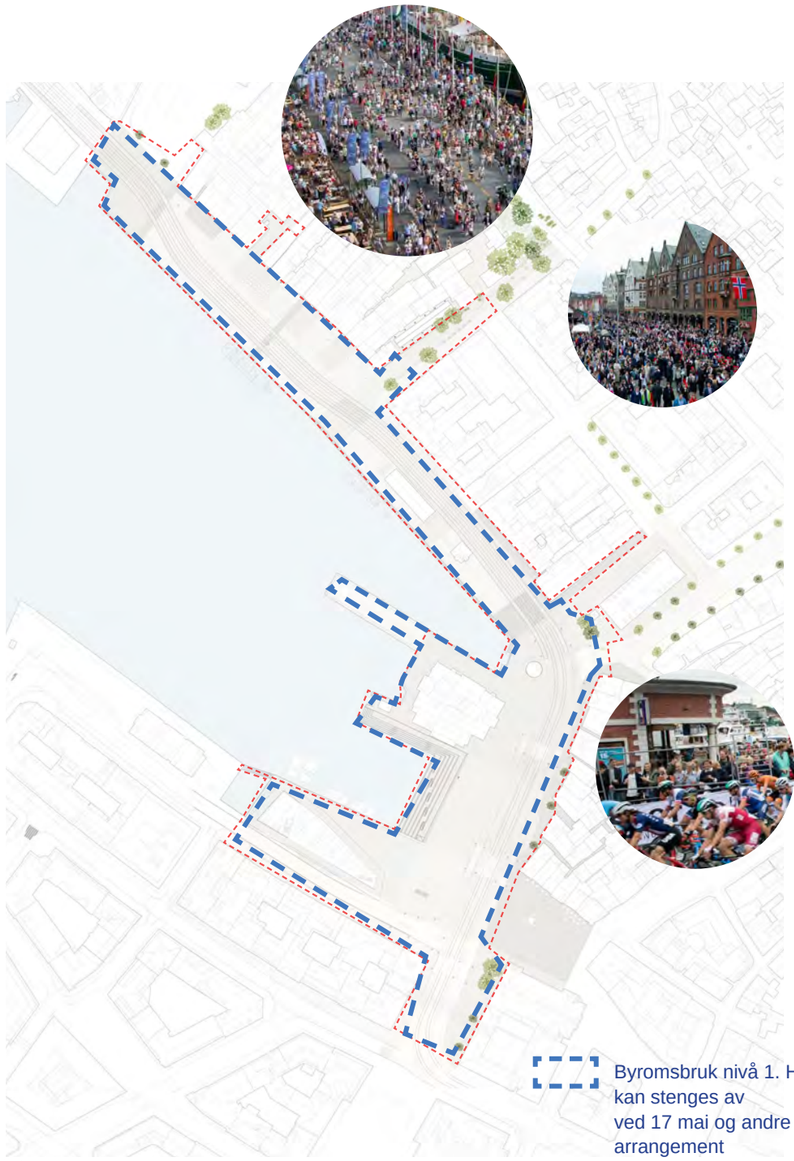


Fig1

Fig2

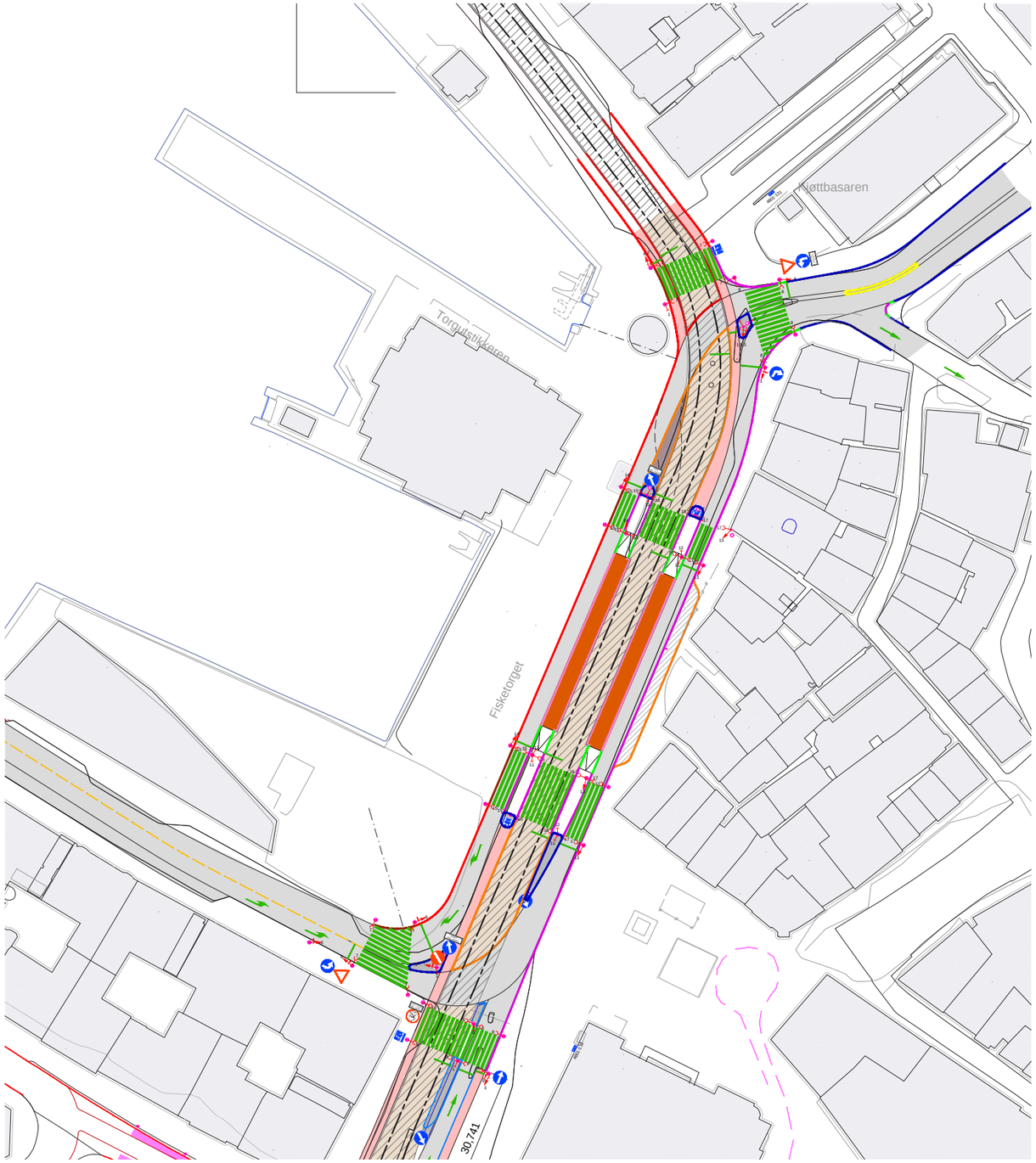
TRAFIKAL LØSNING FOR BRYGGEN OG TORGET

Bergen kommune har som hovedmål å stenge for trafikk over Torget, slik det er vist Trafikkplan sentrum. Men i en første fase blir det tillatt med kjøring over Torget. Dette vil da skje kjørefelt som i sambruk med sykkel, der sykkeltrafikken har prioritet. Sykkelfeltene fortsetter parallelt med bybanen utover Bryggen, men kjøretrafikken ledes opp Vetrelidsallmenning. Når Fløyfjellstunnelen er utbedret til å ta toveis trafikk ved stenging av det ene tunnelløpet, vil det kunne stenges for trafikk over Torget, slik Trafikkplan sentrum legger opp til. Det blir tillatt med tilkomst og varelevering til eiendommene. Kjøremønster og tilrettelegging som vist i eget kapittel om varelevering.

Det er avgjørende at trafikkløsningene tar utgangspunkt i utfordringene til verdensarvstedet Bryggen, slik at disse verdiene blir ivaretatt på en god måte. Trafikkløsningen som er valgt foran Bryggen tar utgangspunkt i et omforent designkonsept for lesbart trafikkmiljø. Designkonseptet ivaretar, gjennom materialvalg og utforming, både kulturverdiene ved verdsarvstedet Bryggen og de trafikale utfordringene for å lede bybane, syklister og fotgjengere gjennom området. Utformingen av konseptet er basert på avlastning av trafikken over Torget/Bryggen og i Øvregaten. Viser her til trafikkplanen som er utarbeidet av NOAV - Norconsult AS i samarbeid med Asplan Viak AS, som er konsulenter for utarbeiding av reguleringsplanen for bybane til Åsane, og til notat angående trafikal løsning og til sikkerhetsvurdering av denne.

Det er viktig og sikre best mulig tilgjengelighet for fotgjengere. Det store antall turister skaper trafikale utfordringer i sommersesongen. Det vises til tellinger av fotgjengerstrømmer. Det er en utfordring å styre turiststrømmene slik at det blir en god opplevelse for alle, et overordnet tema som hører sammen med diskusjonene innenfor buffersonen til verdensarvstedet. Vi antar at turistene i første rekke vil bevege seg langs bryggefasaden, med særlig oppsamling ved Hanseatisk museum, mens vi antar at betydelige fotgjengerstrømmer også vil bevege seg langs Vågskaien. Det foreliggende forslag til utforming av Bryggen og Torget vil gi en opprydning i byrommene som vil gi bedre tilrettelegging for turister og andre besøkende, gjennom planløsningen, materialbruken, belysningen og skiltingen.

Det er viktig å sikre innsatsveier for brannvesenet i front av Bryggen. I dialog med brannvesenet vil trafikkmønster og tilrettelegging og møblering av byrommene skje på en slik måte at brannredning blir ivaretatt.



NOAV`s tegning

VARELEVERING

Vareleveringskonseptet legger i hovedsak opp til å ivareta dagens kjøremønster:
Innkjøring for varelevering til Bryggen i krysset ved Vetrlidsallmenningen og utkjøring i Dreggsallmenningen. Langs denne strekningen vil vareleveringstrafikken gå:

- Opp Finnegårdsgaten med levering til både til Finnegården og Kjøttbasaren.

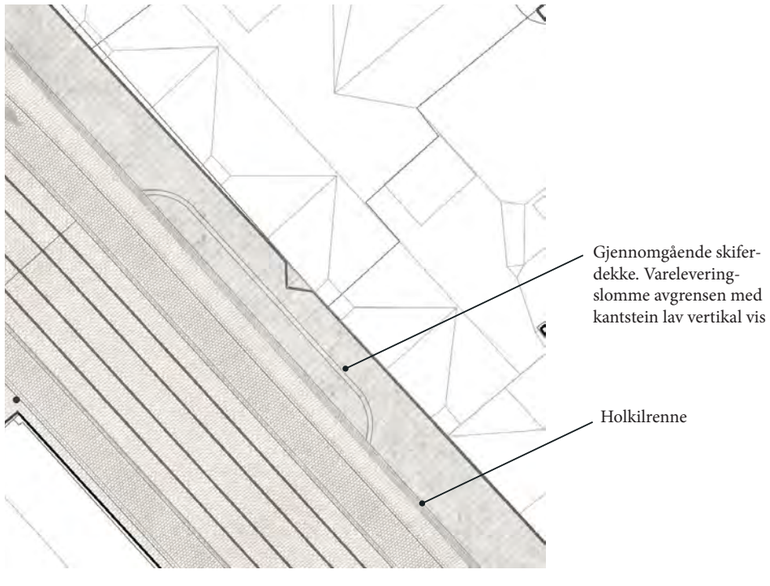
- Lodin Leppsgate betjenes med innkjøring fra Rosenkrantz gaten.

- Inn til varemottak i Nikolaikirkeallmenning.

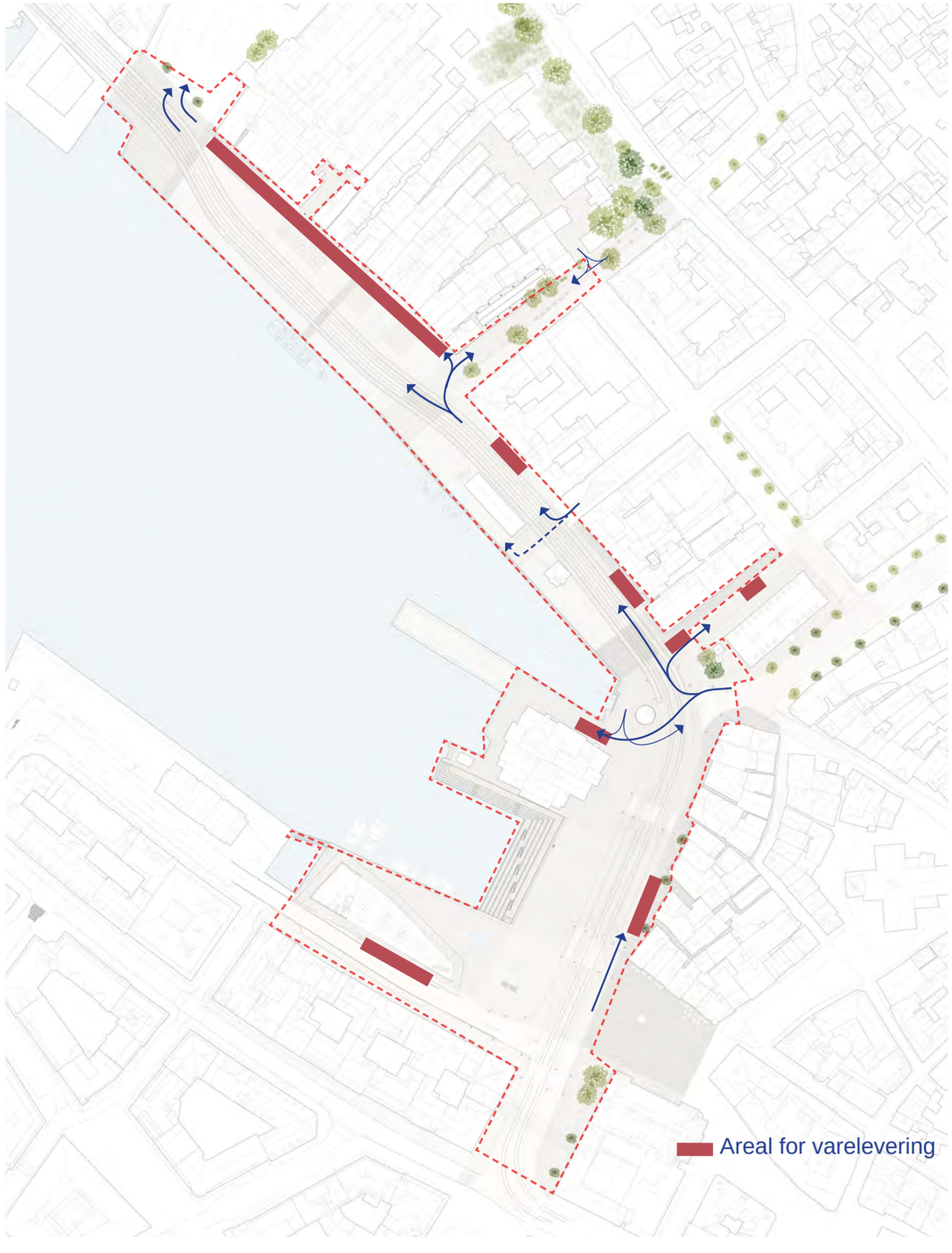
- Inn langs Bryggen med utkjøring i Dreggsallmeningen.

- Tilkomst til Zachariasbryggen via kryss ved Rundetårn.

Det etableres i tillegg en vareleveringslomme til Torget ved Strandkaien. Foreslått opplegg for varelevering vil tilfredsstille dagens behov og kjøremønster, som er tidsstyrt til gitte tidsrom på døgnet. Bruk av store kjøretøy er en trussel mot bylivet. Det er derfor behov for å utvikle mer framtidsrettede løsninger med bruk av Vareleveringshub og mikromobilitet. Bruk av små kjøretøy er miljøvennlig og gir fleksibilitet i forhold til leveringsmåte og tidspunkt for varelevering.



prinsipp for utforming av vareleveringslomme



HELHETLIG BYGULV

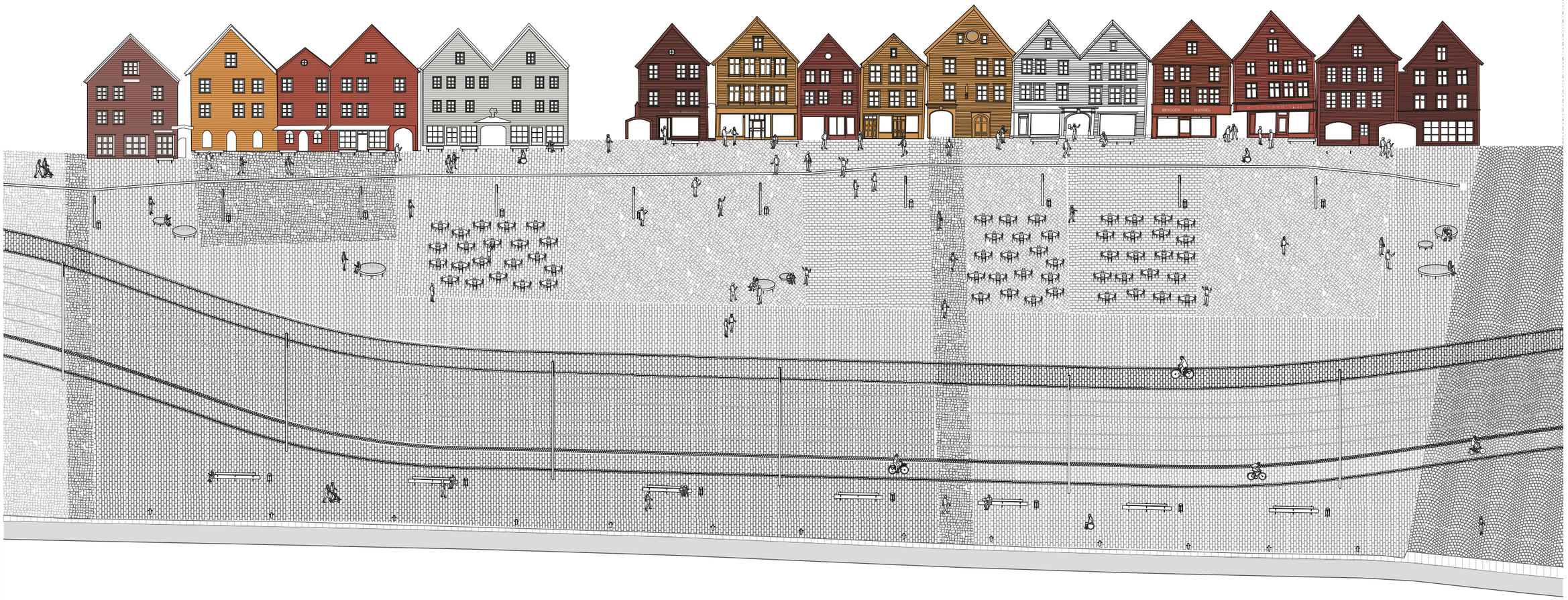
Bygulvet er det viktigste elementet i den nye planen. Til forskjell fra konkurranseutkastet der «Mot Vågen» anbefalte belegning av store granittplater, anbefaler vi nå brosteinsdekke med ulike formater, fargenyanser og teksturer over hele Bryggen og Torget. Dette er begrunnet i kulturminnehensynet, da det historisk har vært et sammensatt brosteinsdekke på Bryggen, og vi håper å kunne gjenbruke stein som finnes i lagene under det eksisterende bygulvet på deler av bygulvet. Det er også begrunnet med behov for tilpasninger mot fasader og at mindre formater er egnet for å jobbe plastisk i et gammelt bygningsmiljø. Det etableres ulike felt som sikrer funksjonalitet, synlighet og sikkerhet for alle brukere av Bryggen og Torget. Bygulvet skal være universelt utformet med sikre kryssingsfelt over banetraséen og sykkelruten. I oppholdssonen foran Trebryggen etableres bygulv av gatestein i ulike formater og overflatebehandling.

På Torget vurderes det felt med granitt- eller skiferplater for å synligjøre bodområdet.
For å etablere et lesbart trafikkmiljø på Bryggen blir det det viktig å skape et helhetllig dekke som ved bruk av formater, farger og overflater skaper en tydelig soneinndeling:

-Banetrase: Gjenbrukt storgatestein med ubehandlet overflate med unntak ved overgangsoner
-Gangsoner: Universelt utformet og rullevennlig
- Sykkelfelt: Rullevennlig og sklisikkert. Dobbel rekke med storgatestein på begge sider av sykkelfeltet. Bybanetrasé: Mindre rullevennlig dekke for å hindre sykling i sporet. Gjenbruk av stein.
- Oppholdssoner: Felt med ulik brostein markerer soner for opphold og møblering.
Møtet mellom ulike brosteinsdekker synliggjør passasjene i Bryggen og sammenhengen med kaikanten.

Sett fra nord på Trebryggen

BYGULVET



Det som var og det som kommer

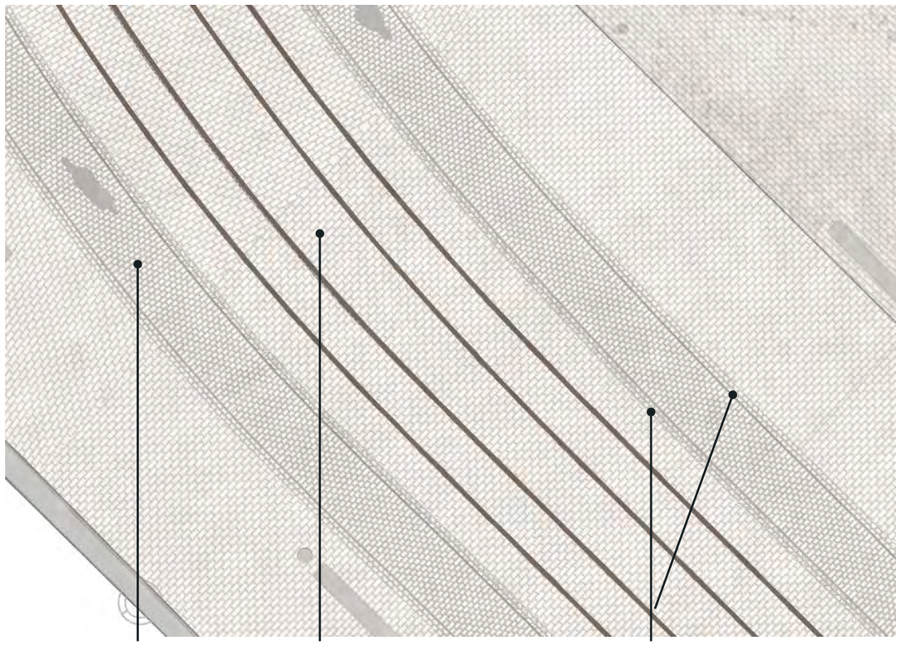
Vi ønsker i størst mulig grad å gjenbruke gatestein i prosjektet. Konseptet baserer seg på å bruke en variert palett av små formater i området foran Trebryggen. Oppholdsonene mot bryggerekken vil gis egne formater som møtes og markerer inngangene til smauene. ved bruk av materialer og formater med historiske referanser og moderne renskårede overganger ønsker vi å etablere et uttrykk som gjenspeiler vår tid, men allikevel henviser til det historiske bygningsmiljøet .

Stortorvet i Kalmar
Foto: Caruso st. John architects

Munsterplatz i Basel
Foto: wikimedia commons

BANETRASÉEN

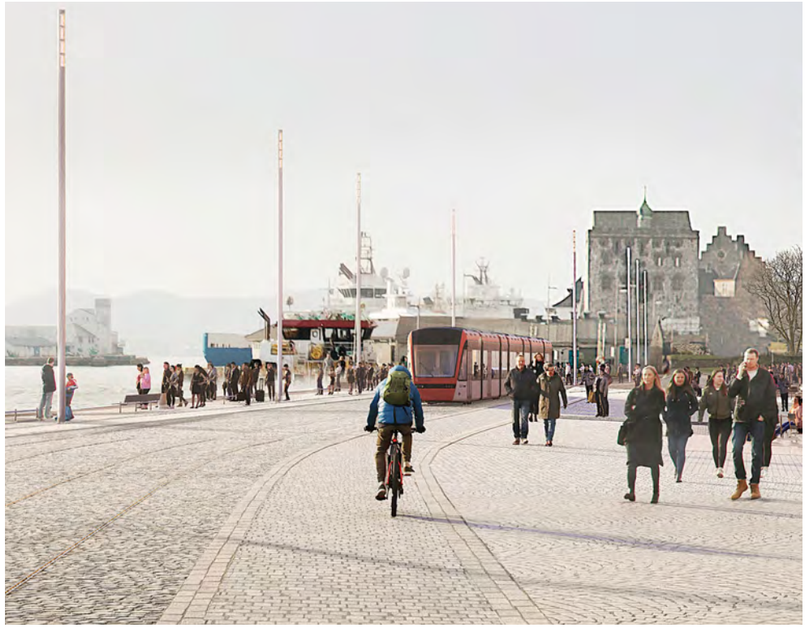
Bybanetraséen ligger omtrent midt i Byrommet over Bryggen, dog ligger den nærmere kaien fra Nikolaikirkealmenningen og nordover. Banetraséen skal ha belegning av storgatestein med rustikk/kuplet overflate, for å gjøre det mindre attraktivt å bevege seg i Banetraséen for myke trafikanter. Rullevennlige gåsoner mellom Bryggen og kaikanten, krysser banetraséen ved Finnegårdsgaten, Nikolaikirkealmenningen og Dreggsalmenningen, samt foran smauet ved Enhjørningsgården.



Prikkhamret storgatestein

Gjenbrukt storgatestein i Bybanetraséen. Ubehandlet overflate

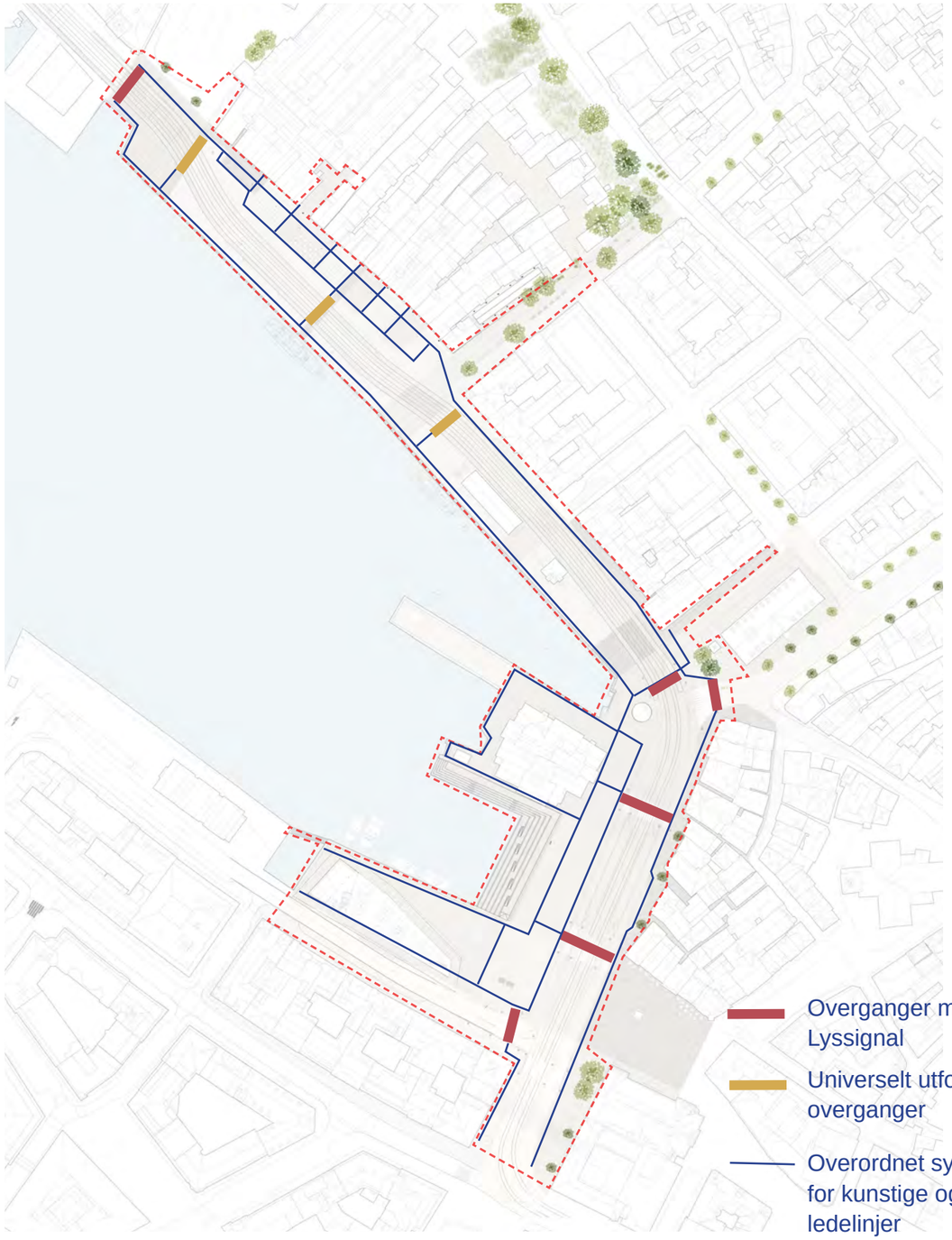
2 skift storgatestein i kjøreretningen

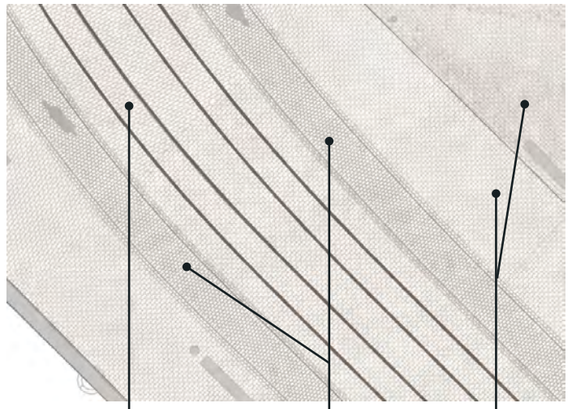


SYKKELRUTEN, GÅSONER OG UNIVERSELL TILGJENGELIGHET

Sykkelruten ligger på begge sider av banetraséen, nordgående på bryggesiden, og sørgående på kaisiden. Sykkelfeltene har storgatesteinsdekke med sklisikker og kjørevennlig overflate, som har samme farge som det øvrige brosteinsdekket, men med litt annerledes tekstur i overflaten. Sykkelfeltene avgrenses av en langsgående dobbelt rekke storgatestein i bygulvsplanet, men sykkelrutene vil synligjøres ved farge og beleggmønster i forhold til bygulvet forøvrig på Bryggen.

Gåsonene ligger mellom bryggefasaden og oppholdsonen foran trebryggen, og mellom oppholdssonen og sykkelfeltet. I tillegg er det dedikerte overgangssoner på tvers fra bryggen og kaien. Det legges opp til en bred gåsone ut mot kaikanten. Gåsonen innerst mot bryggerekken vil ha gatesteinsbelegning og skal tilfredsstille kravene til UU-utforming. De øvrige gåsonene er belagt med universelt utformede storgatestein. Overflaten skal være 100 % gå- og rullevennlig, gjenbrukt stein må derfor slipes for å oppnå plan overflate. Det antas at dette kan gjøres på stedet, etter at belegningen er lagt. Langs Murbryggen opprettholdes dagens skiferdekke, med en holkilrenne i overgangen mot brosteinsdekket, som vil fungere som ledelinje. Langs Bryggen legges en smal avvanningsrenne, muligens slisserenne som også vil fungere som ledelinje. Overgangen mellom det noe grovere belegget i oppholdsonene og gåsonen østenfor vil også fungere som ledelinje. Endelig legges det en slisse/avvanningsrenne i nærheten av Kaikanten som også vil fungere som ledelinje langs Bryggen.





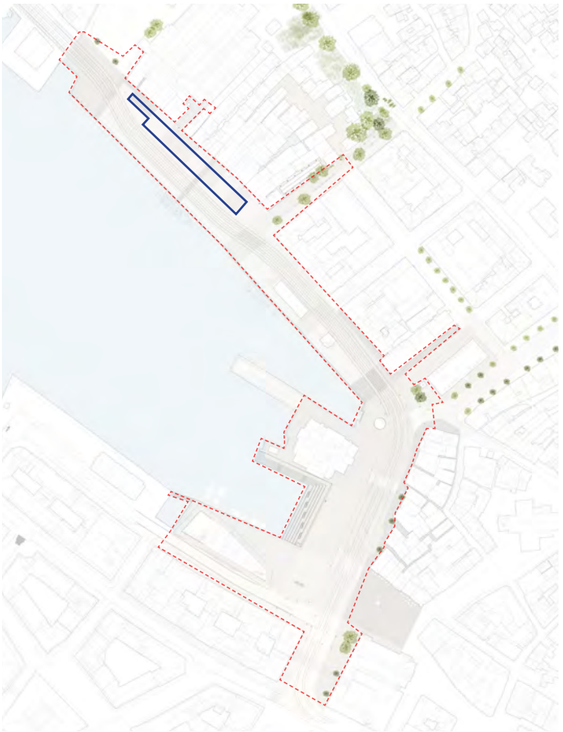
Gjenbrukt storgatestein i Bybanetraséen. Ubehandlet overflate. (Ikke rullevennlig)

Gatestein med universelt utformet overflate i gangsoner, oppholdsarealer, og overganger

Sklisikker overflate i sykkelfelt. Prikkhamret storgatestein

SONE FOR OPPHOLD, AKTIVITETER OG SERVERING

På frontaralet foran Bryggen etableres en sone for opphold, aktiviteter og servering som i dag, men med noe justert utstrekning. Sonen skal innrammes med offentlige gatemøbler som bidrar til opplevelsen av verdensarvstedet.



Dagens situasjon

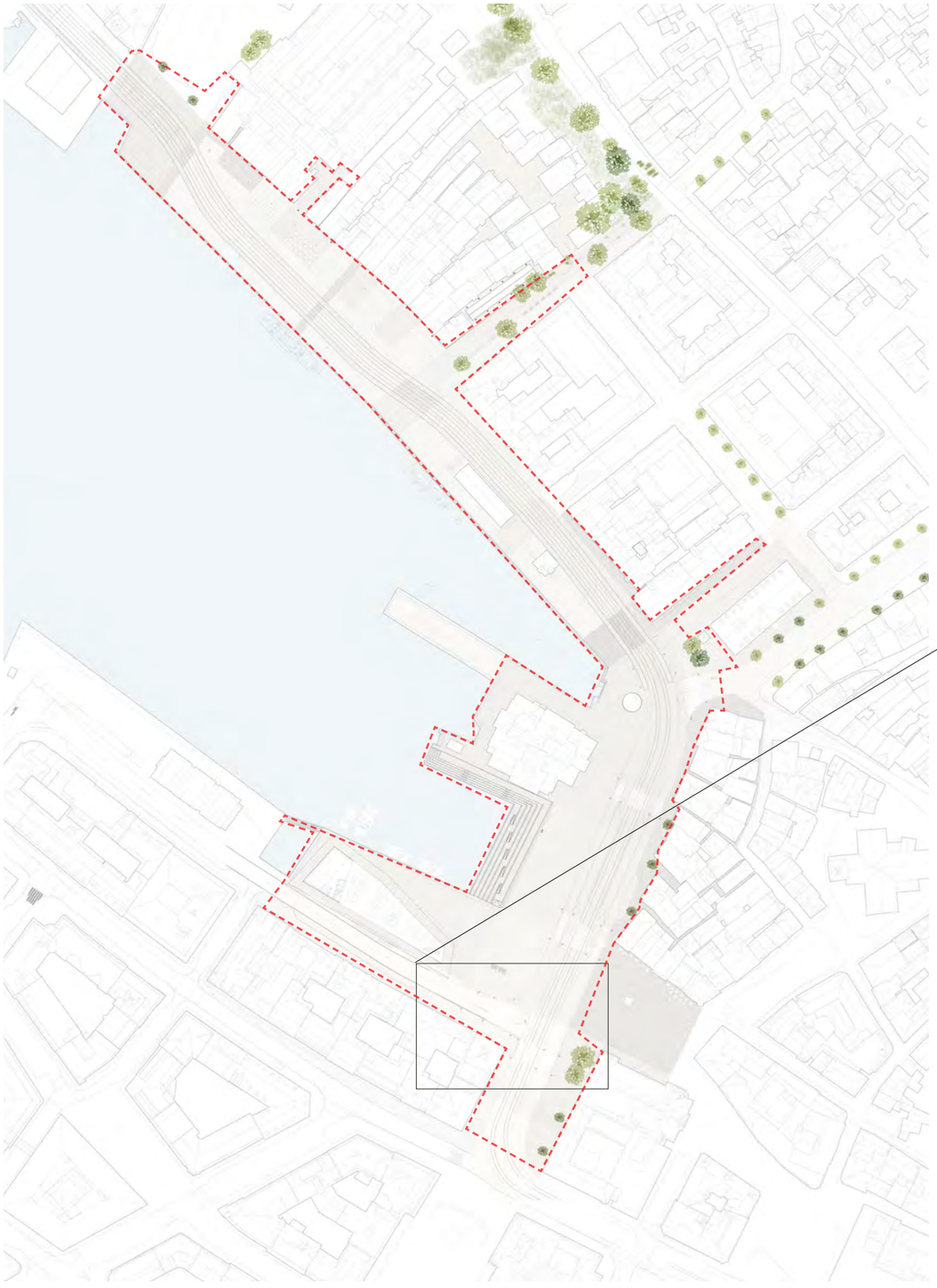
Foto: “Konkurranseprogram - Begrenset plan- og designkonkurranse for området Torget-Bryggen”

Fremtidig situasjon

Helhet med variasjon. Både Bryggen og Torget vil ha bygulv av brostein, men med innslag av ulike formater og overflatebehandling ønsker vi å holde på helheten i bygulvutformingen, men samtidig gi byrommene en variasjon. Det vil gi både en visuell og opplevelsesmessig kvaitet. Enkle overganger mellom de ulike materialene er en forutsetning for å gi prosjektet et nåtidsorientert uttrykk.

Fra Dreggsallmenningen

BYROMSUTFORMING



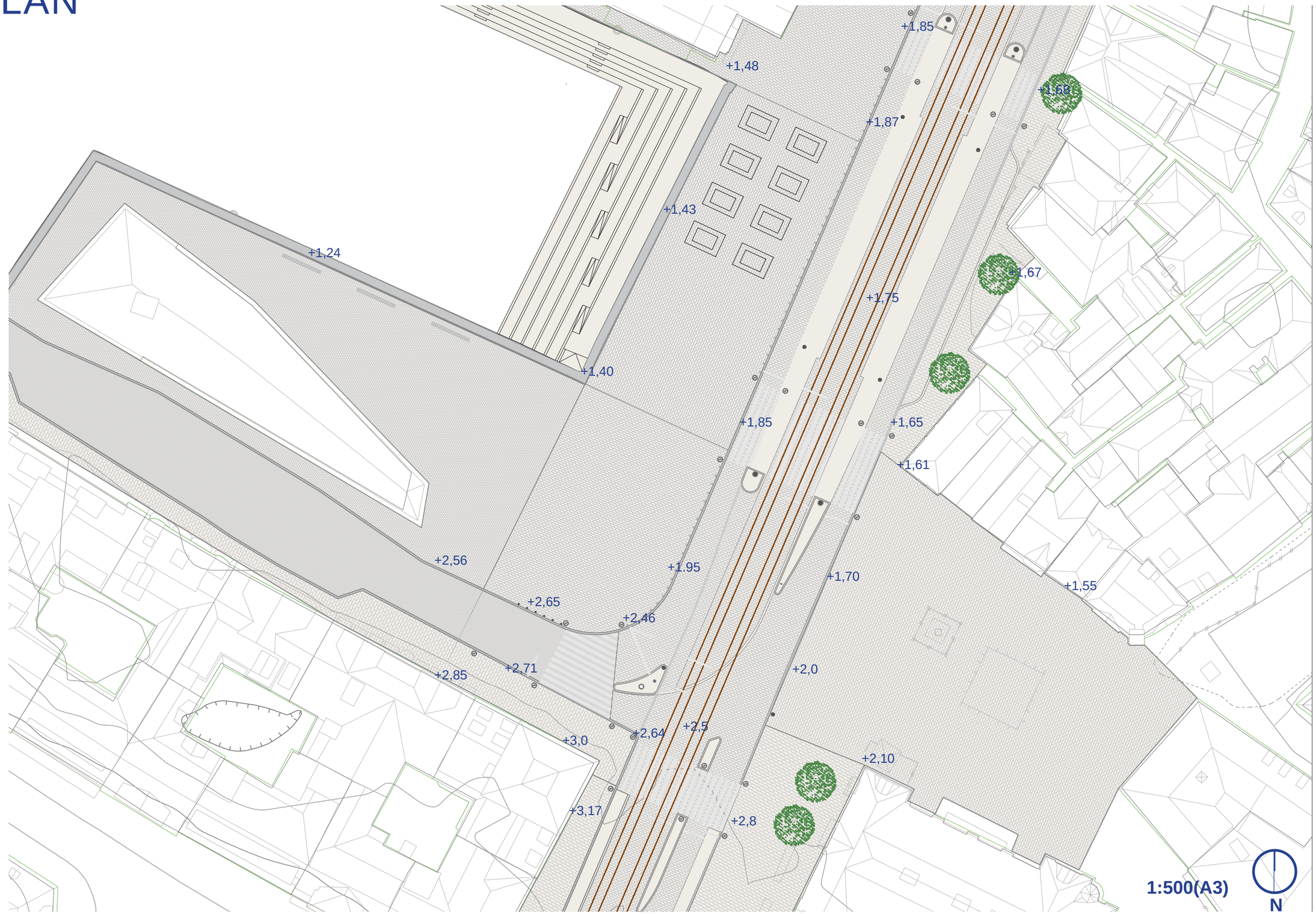
Torget og Vågsbunnen

Her ligger Torget med Vågsalmenningen i sør. Vågsallmenningen vil ha belegg av storgatestein som ligger vinkelrett på Torget. Bygulvet går helt frem til kjørebanen på Torget. Det er trinnfri overgang mellom Vågsallmenningen og kjørebanen. Mot Fisketorget blir det en lav kantstein og en pullertrekke som skal hindre uautorisert kjøring på torget.
Den formelle byromsbruken vil være knyttet til bybanetrafikken, sykkel- og busstrafikken over Vågsbunnen, samt tilbudet Fisketorget gir publikum. Den uformelle byromsbruken blir opphold og aktivitet på Torget og i Vågsbunnen.

Ved store arrangementer som f.eks Tall Ships Races vil det ikke være bybanetrafikk over Bryggen og Torget, hele byrommet vil da være åpent for uformell bybruk. Syklister vil i disse situasjonene også tilpasse seg den uformelle bybruken. Det er primært byrommene foran Trebryggen, Hanseatisk Museum og Fisketorget som egner seg for opphold, sosiale møteplasser og aktiviteter.

OVERORDNET ORGANISERING

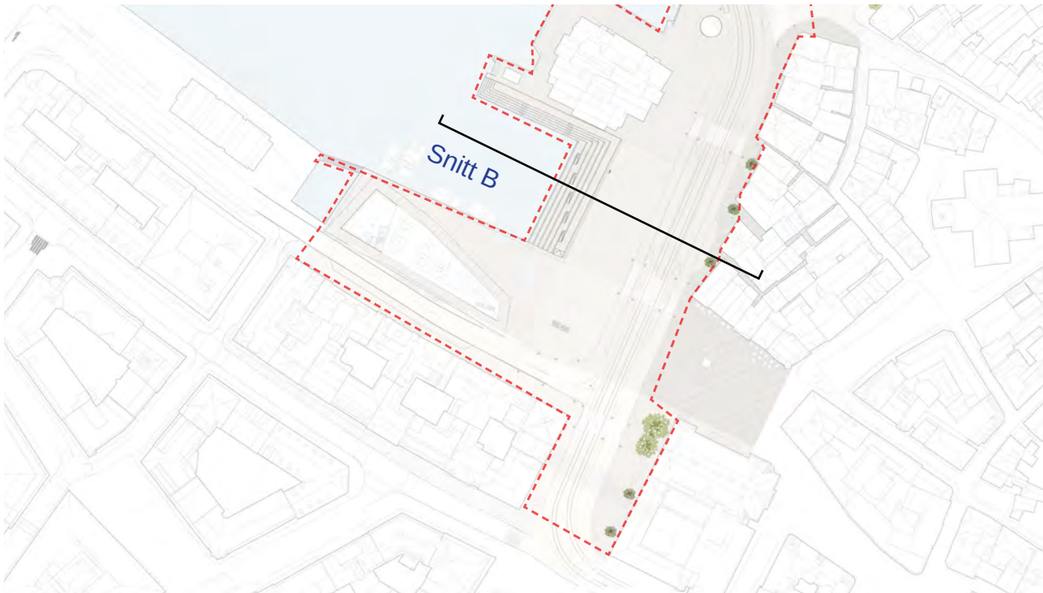
PLAN

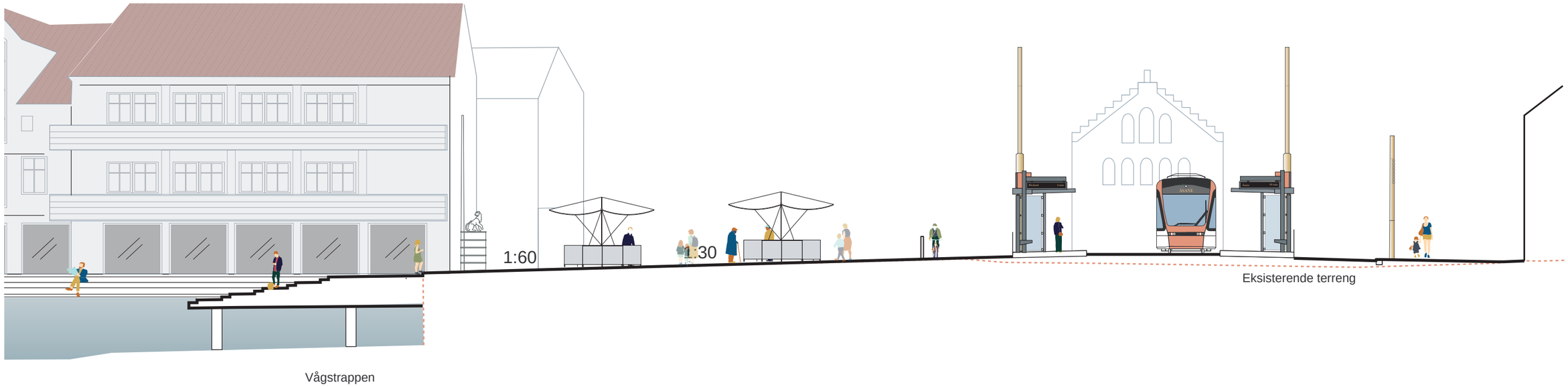

+1,85
+1,48
+1,88
+1,87
+1,43
+1,24
+1,67
+1,75
+1,40
+1,85
+1,65
+1,61
+2,56
+1,95
+1,70
+1,55
+2,65
+2,46
+2,71
+2,85
+2,0
+2,64
+2,5
+3,0
+2,10
+3,17
+2,8
1:500(A3)
N

MATERIALER

Kantstein 4 cm vis
Pullertrekke
Lysmast/trafikksignalanlegg
Lysmast
Lysmast
Skiferdekke
Eksisterende stein fra Fiske-hallen-prosjek-tet
Storgatestein (Gjenbrukt, Ubehandlet)
Storgatestein skåret og flammet over-flate
Fotgjengerovergang i lys og mørk gatestein
Storgatestein
Sykkelfelt (ordinær markering)
Trafikkøy, betong i samme far-gevalør som gatestein
Lyssignalanlegg
Skiferdekke
Kantstein 2 cm vis
Storgatestein (eksisteren-de i Vågsallmenningen)

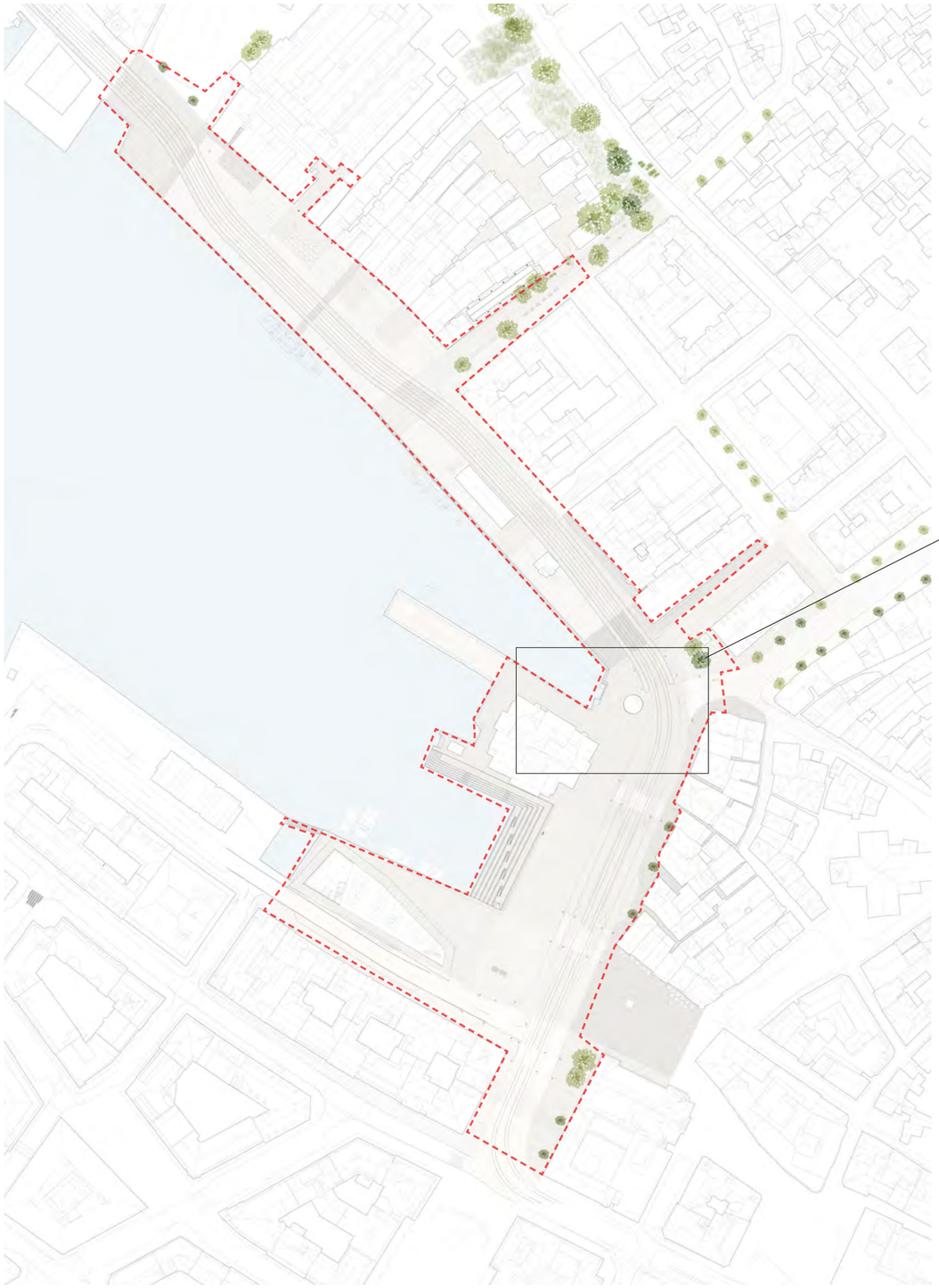
TORGET





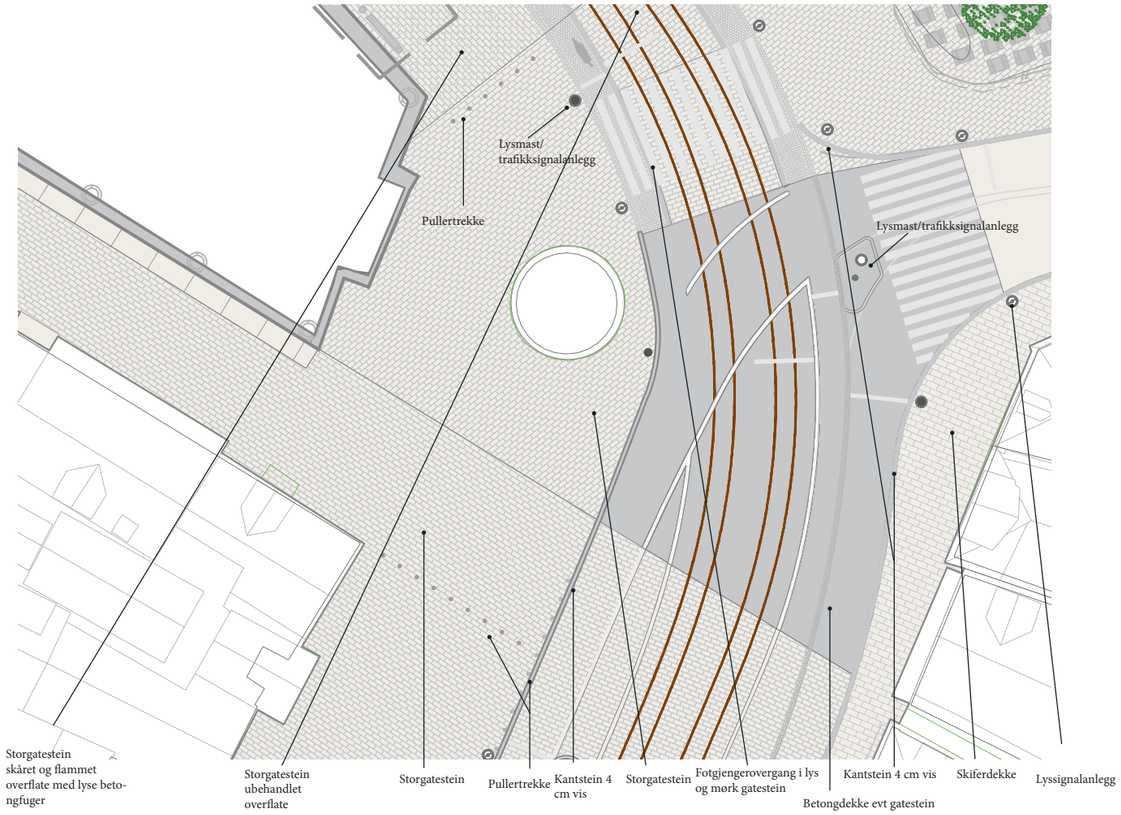
Snitt B

BYROMSUTFORMING

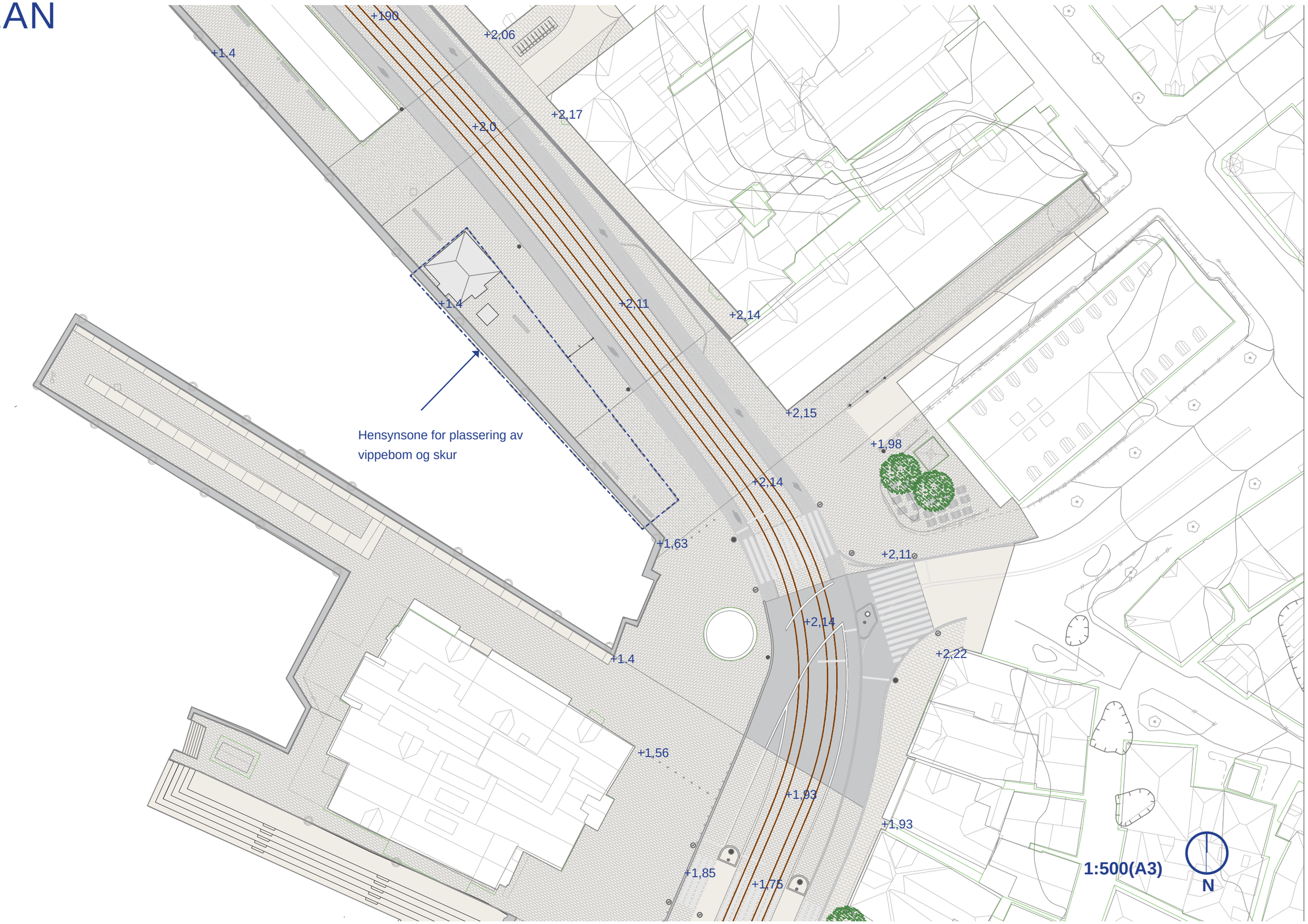


Vetrlidsallmenningen

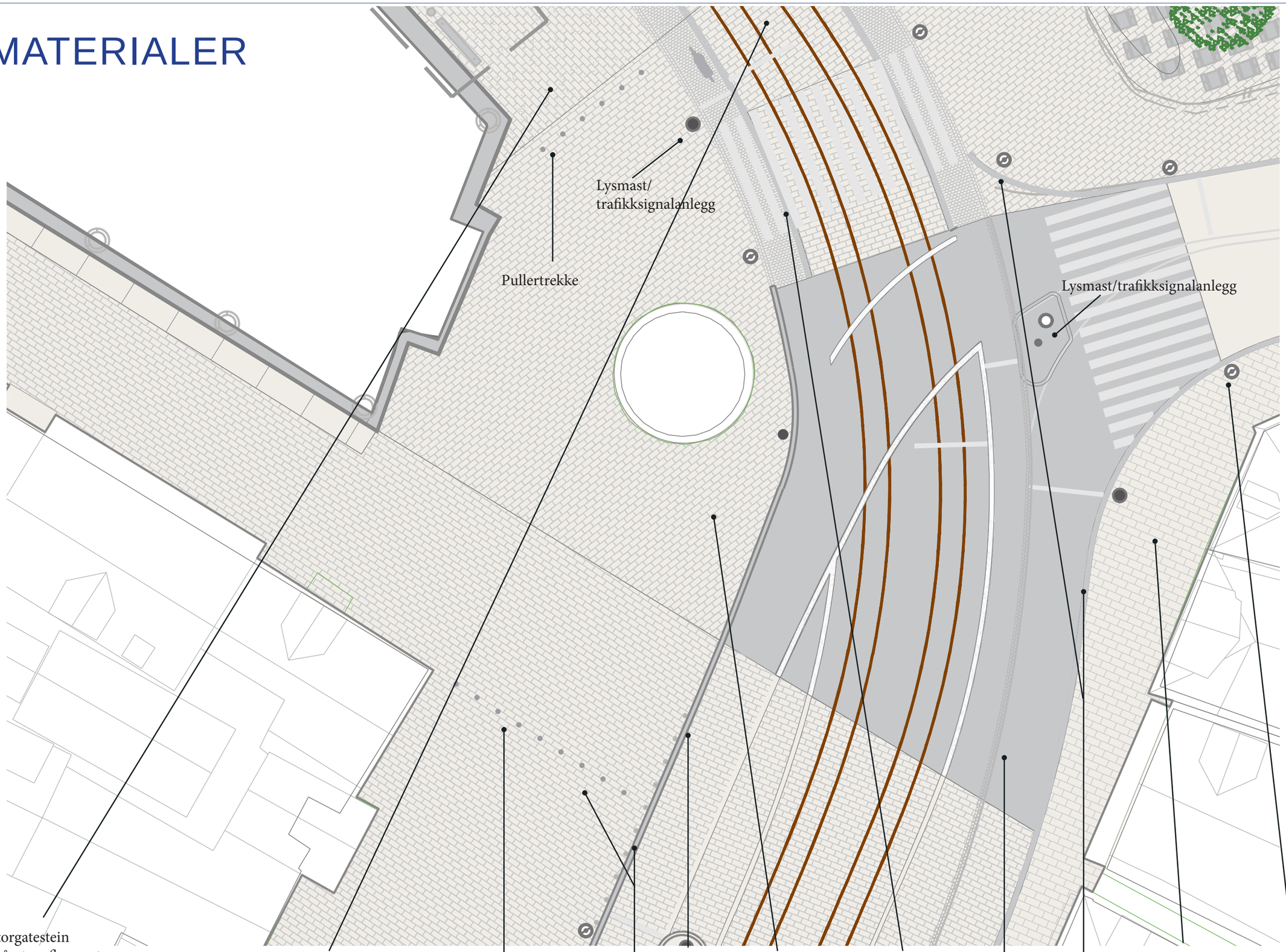
Vetrlidsallmenningen går fra Bryggesporden vest for Torget og opp til inngangen til Fløybanen og krysset med Øvregate. Kjørebanen er brolagt med Storgatestein, fortauene har skiferdekke med et felt av smågatestein som følger trerekkene som ligger på hver side av allmenningen. Når Bryggen og Torget er ferdig opparbeidet vil det kun være busser som skal kjøre i allmenningen. Bussene vil kjøre i bybanetraséen, før de svinger opp i allmenningen og vice versa. I denne svingen vi de måtte krysse det nordlige sykkelfeltet over Torget. Derfor blir krysset. med Bryggesporden lysregulert, det samme blir fotgjengerovergangen foran Kjøttbasaren over Bryggen, for å sikre trygg passasje for syklister i sykkelruten over Torget.



PLAN


+190
+2,06
+1,4
+2,17
+2,0
+1,4
+2,11
+2,14
+2,15
+1,98
Hensynsone for plassering av
vippebom og skur
+2,14
+1,63
+2,11
+2,14
+2,22
+1,4
+1,56
+1,93
+1,93
+1,85
+1,75
1:500(A3)
N

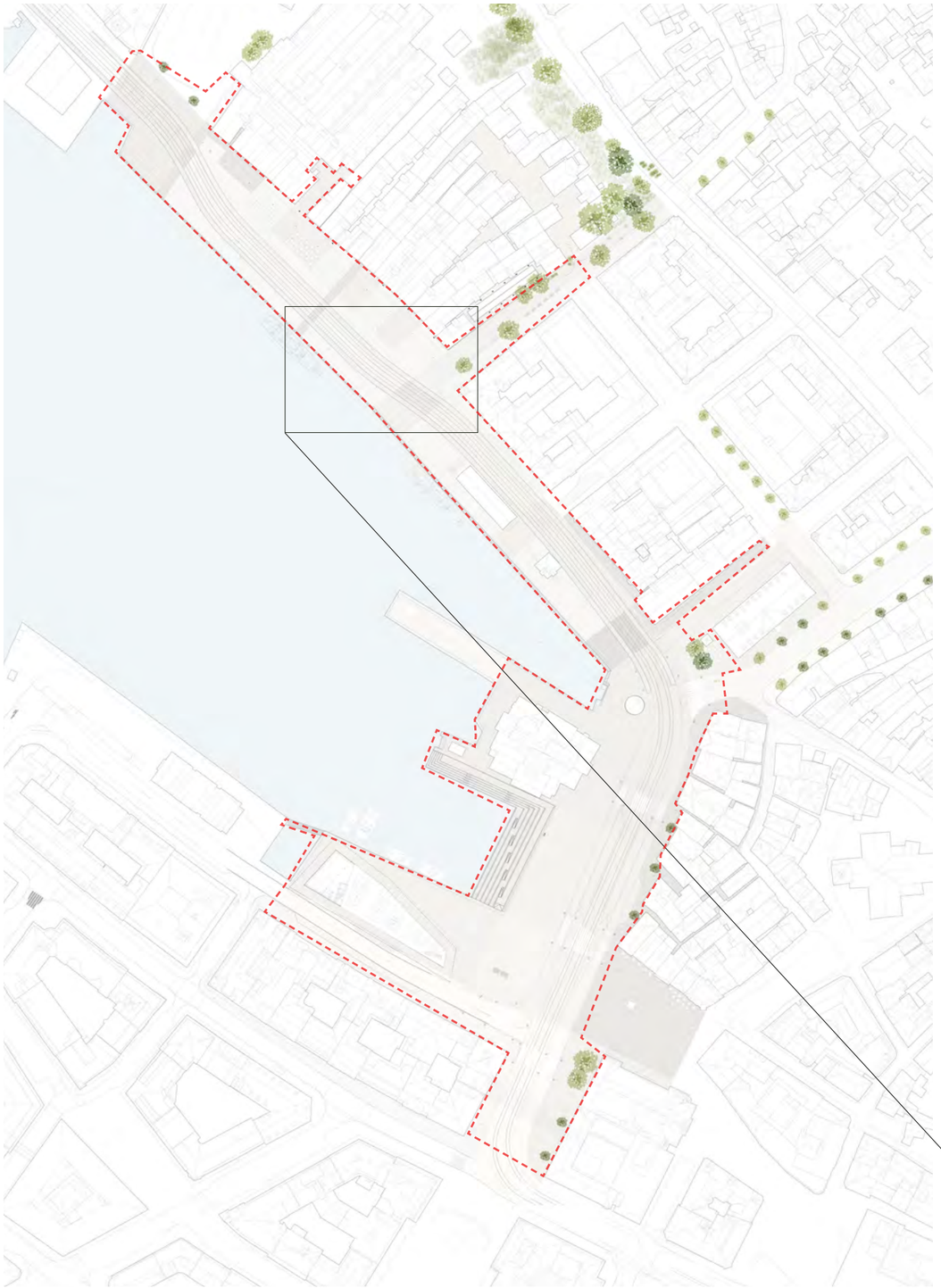
MATERIALER


Lysmast/
trafikksignalanlegg
Pullertrekke
Lysmast/trafikksignalanlegg
Storgatestein
skåret og flammet over-
flate med lyse betong-
fuger
Storgatestein
ubehandlet
overflate
Storgatestein
Pullertrekke
Kantstein 4
cm vis
Storgatestein
Fotgjengerovergang i lys
og mørk gatestein
Betongdekke evt gatestein
Kantstein 4 cm vis
Skiferdekke
Lyssignalanlegg

Løsning med plasstøpt betong i krysset ved Vetrlidsallmenningen

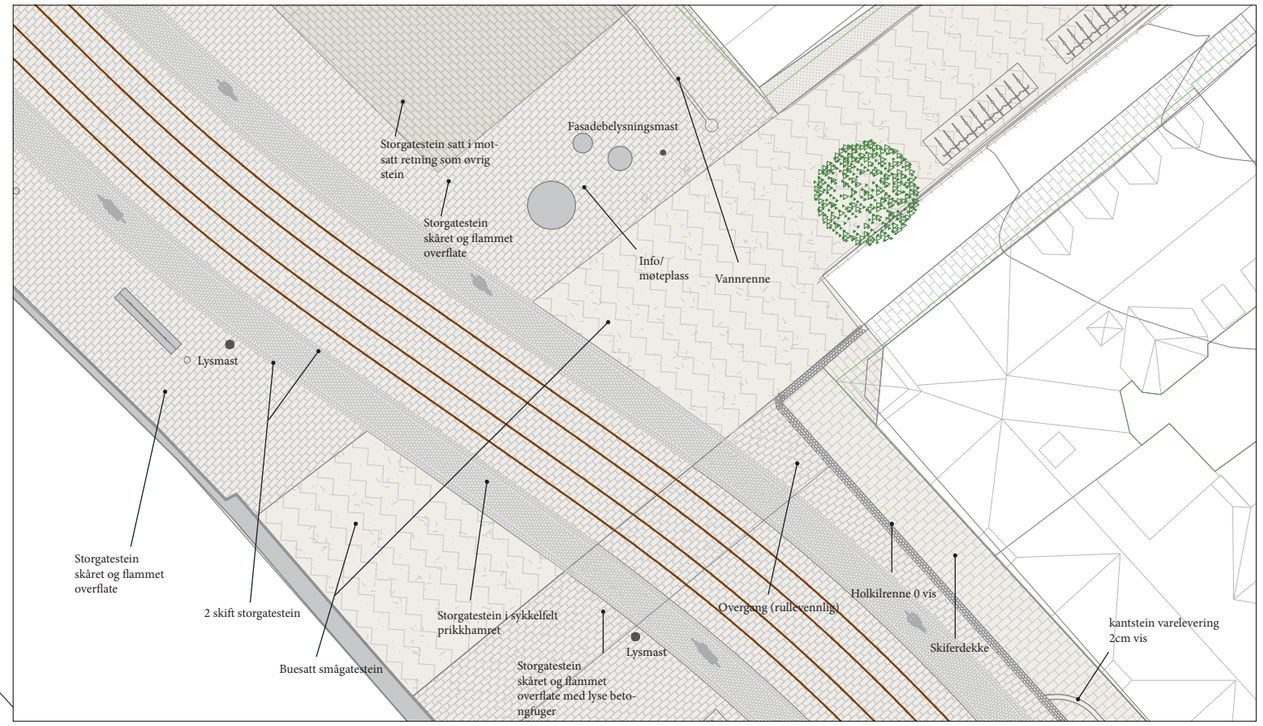
Løsning med storgatestein i krysset ved Vetrlidsallmenningen

BYROMSUTFORMING



Nikolaikirkeallmenningen

Nikolaikirkeallmenningen ligger mellom murbryggen og trebryggen og leder opp til Øvregaten. På sørsiden av allmenningen ligger et P-hus som i underetasjen rommer ruinene av Nikolaikirken. Det er et mål at disse ruinene kan gjøres mer alment tilgjengelige enn de er i dag. En port leder inn til Kålhagene omtrent midt i almenningen. Porten er ødelagt og skal skiftes. Fra porten stiger almenningen bratt opp til Øvregaten. I «Mot Vågens» konkurranseforslag fra 2019 er det tegnet et besøkssenter på nordøstsiden av almenningen, Besøksenteret er ikke videreutviklet i denne fasen av prosjektet, allmenningen foreslås belagt med buesatt brostein frem til porten mot kålhagen/ inngangen til Nikolaikirkeruinene.På sørsiden av allmenningen er det planlagt en universelt utformet overgang med rullevennlige dekker på tvers av banetraséen. Allmenningen trekkes ut til kaien ved å utvide det buesatte feltet over banetraséen.

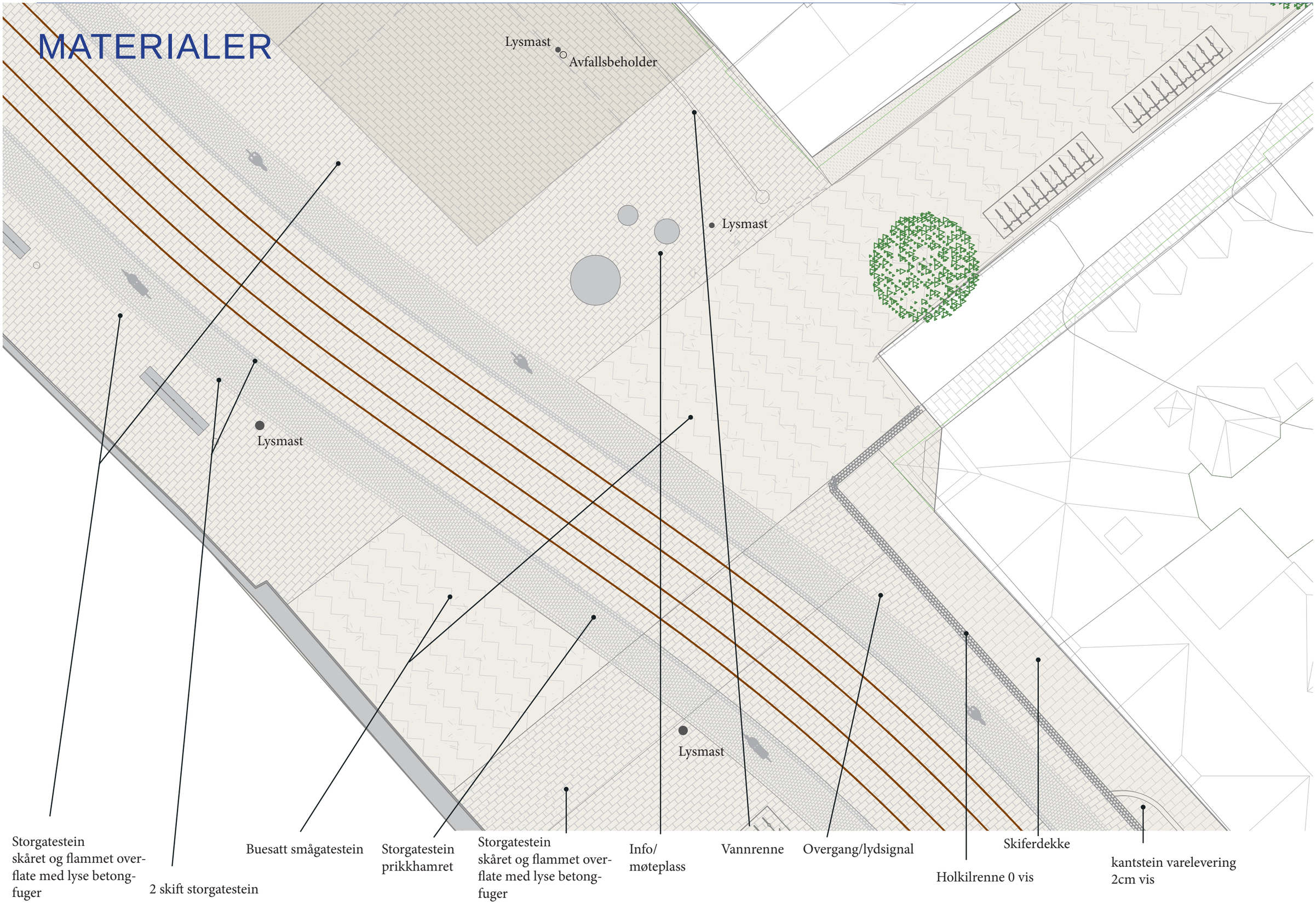


PLAN

+196
+186
+180
+1,38
+1,76
+1,68
+1,30
+1,24
+1,75
+1,13
+1,70
+1,75
+0,90
+1,67
+0,82
+0,96
+1,60
+1,75
+1,18
+1,59
+1,79
+1,75
+1,55
+1,77

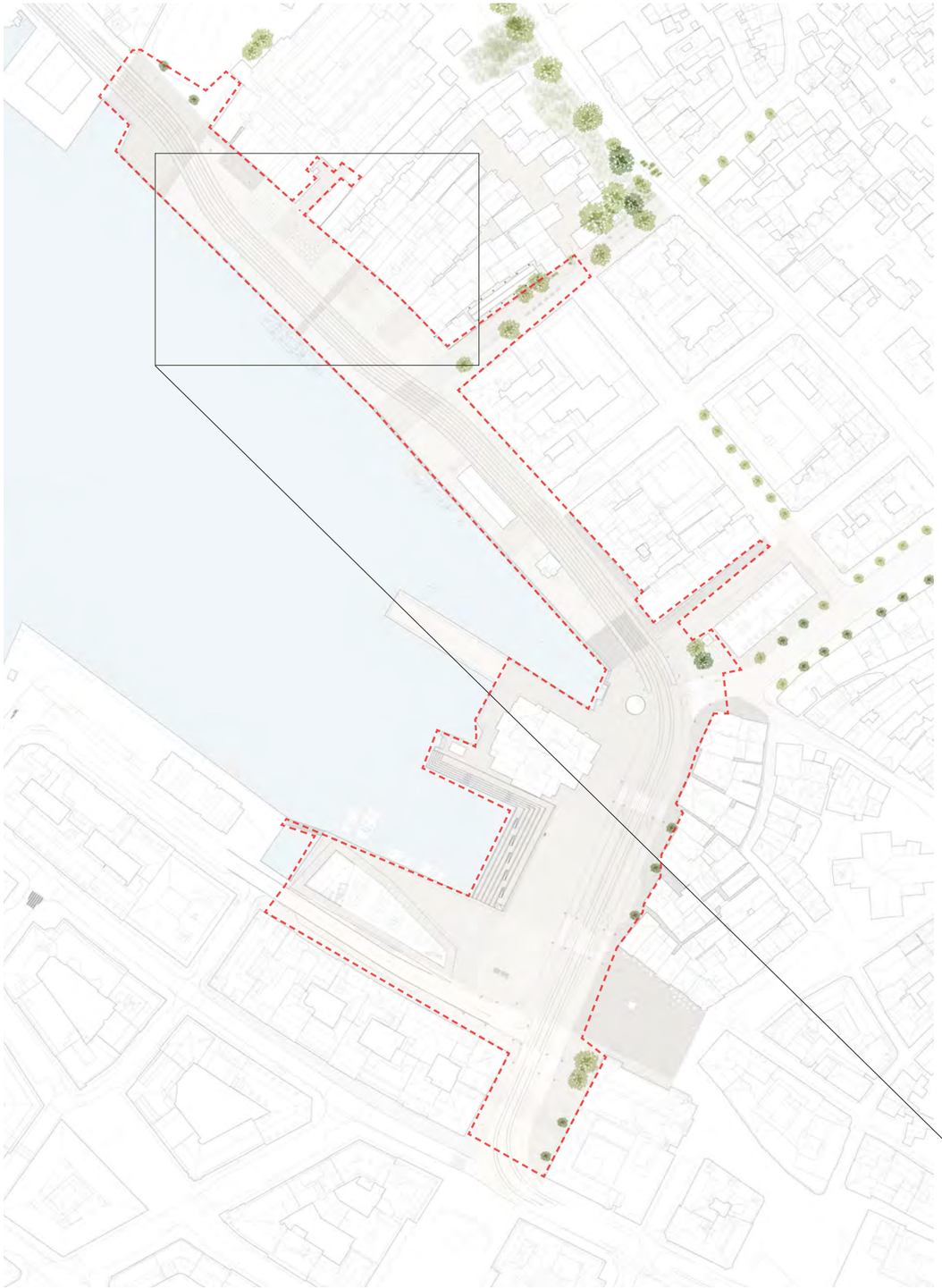
N

MATERIALER


Lysmast
Avfallsbeholder
Lysmast
Lysmast
Lysmast
Storgatestein skåret og flammet over-flate med lyse betong-fuger
2 skift storgatestein
Buesatt smågatestein
Storgatestein prikkhamret
Storgatestein skåret og flammet over-flate med lyse betong-fuger
Info/ møteplass
Vannrenne
Overgang/lydsignal
Holkilrenne 0 vis
Skiferdekke
kantstein varelevering 2cm vis

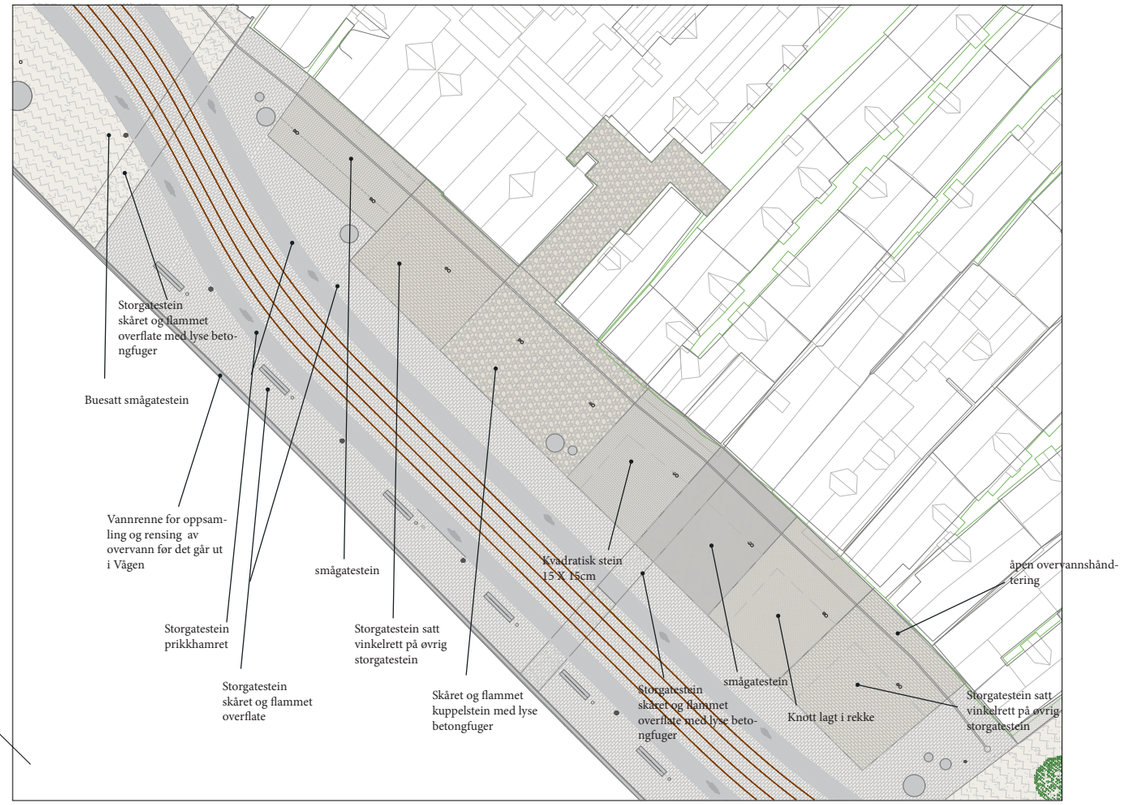
Nikolaikirkeallmenningen

BYROMSUTFORMING

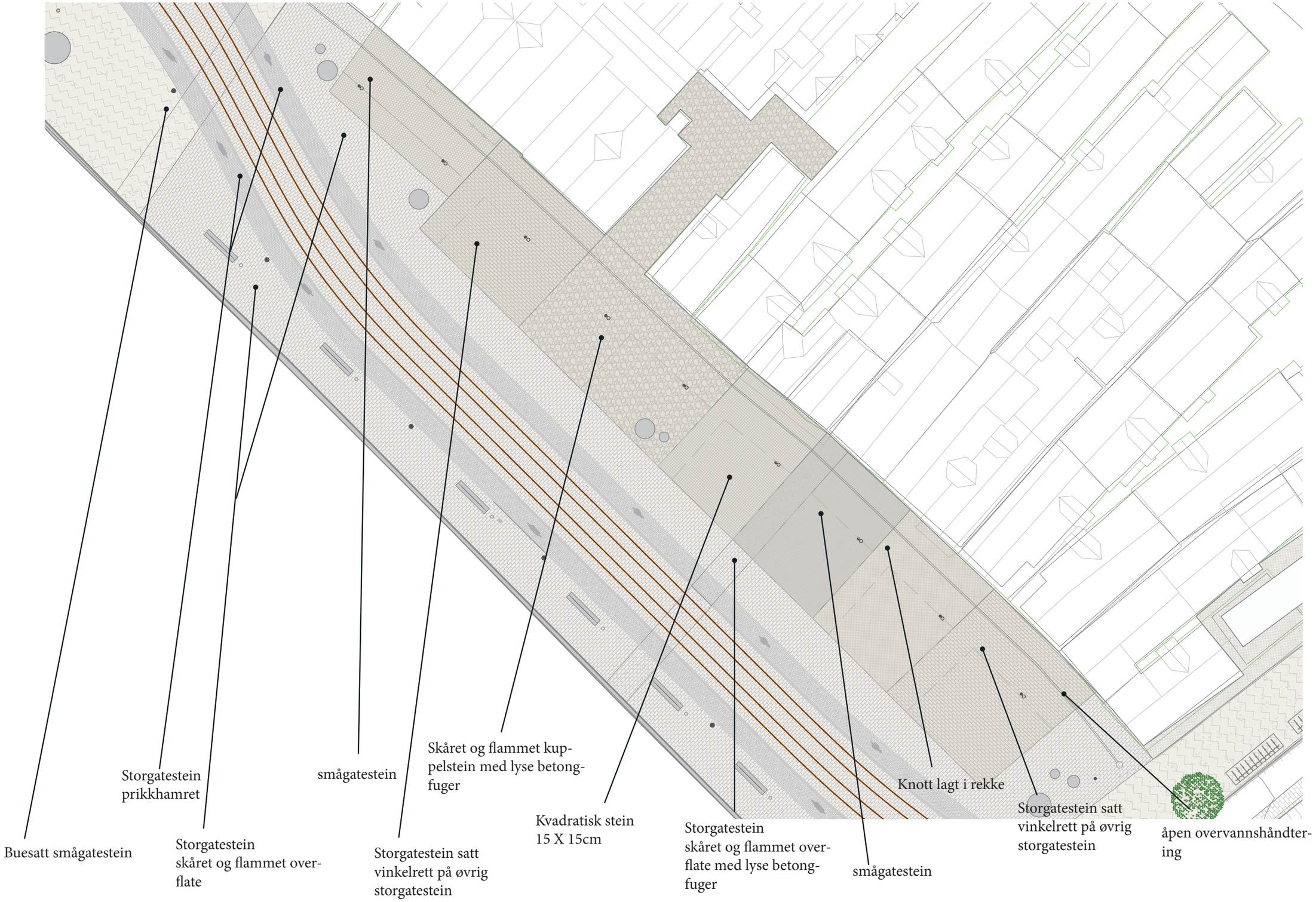


Bryggen

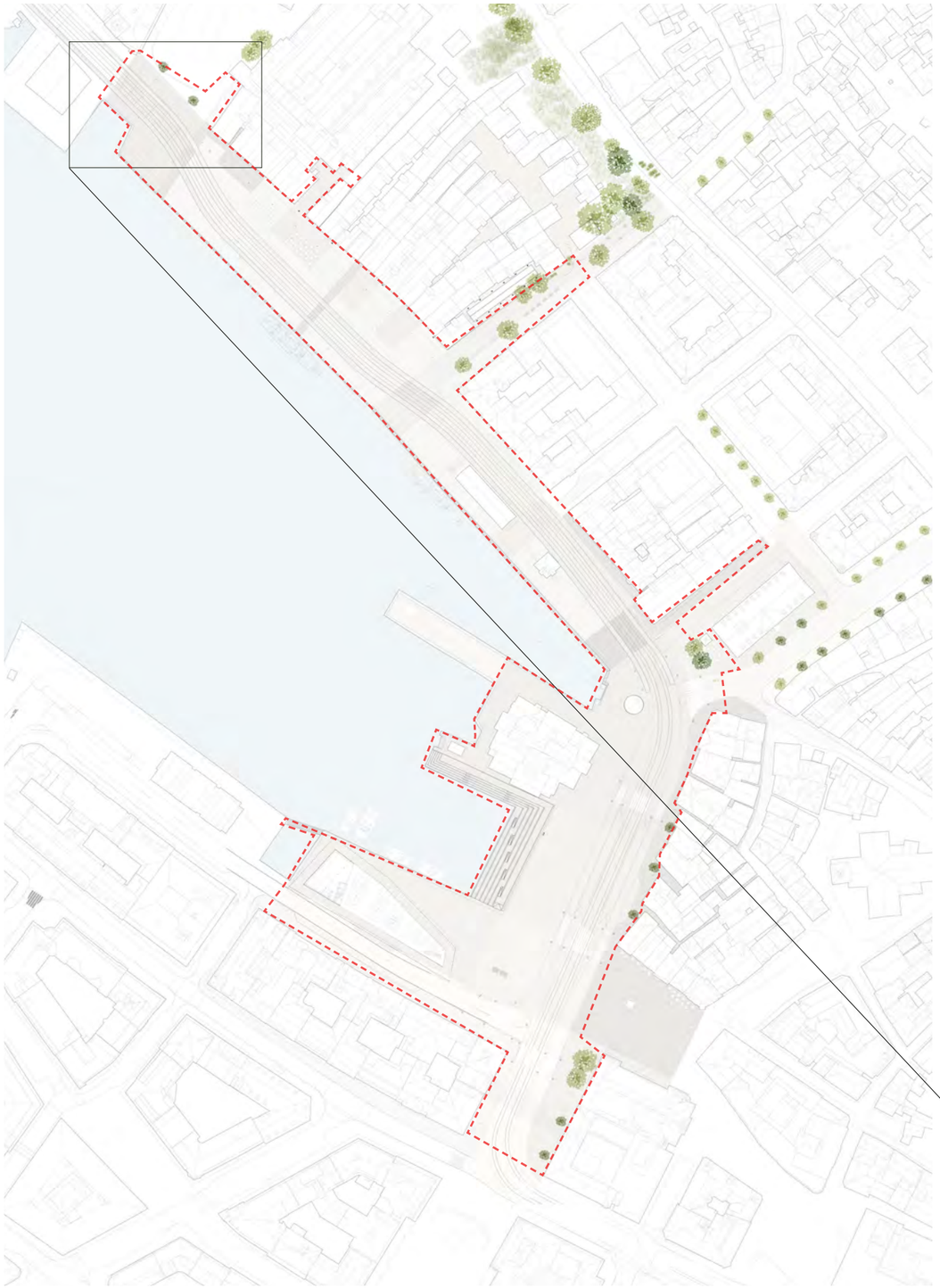
Konseptet baserer seg på å bruke en variert palett av små formater i området foran Trebryggen. Oppholdsonene mot bryggerekken vil gis egne formater som møtes og markerer inngangene til smauene. ved bruk av materialer og formater med historiske referanser og moderne renskårede overganger ønsker vi å etablere et uttrykk som gjenspeiler vår tid, men allikevel henviser til det historiske bygningsmiljøet .



MATERIALER


Buesatt smågatestein
Storgatestein prikkhamret
Storgatestein skåret og flammet over-flate
smågatestein
Storgatestein satt vinkelrett på øvrig storgatestein
Skåret og flammet kup-pelstein med lyse betong-fuger
Kvadratisk stein 15 X 15cm
Storgatestein skåret og flammet over-flate med lyse betong-fuger
smågatestein
Knott lagt i rekke
Storgatestein satt vinkelrett på øvrig storgatestein
åpen overvannshåndter-ing

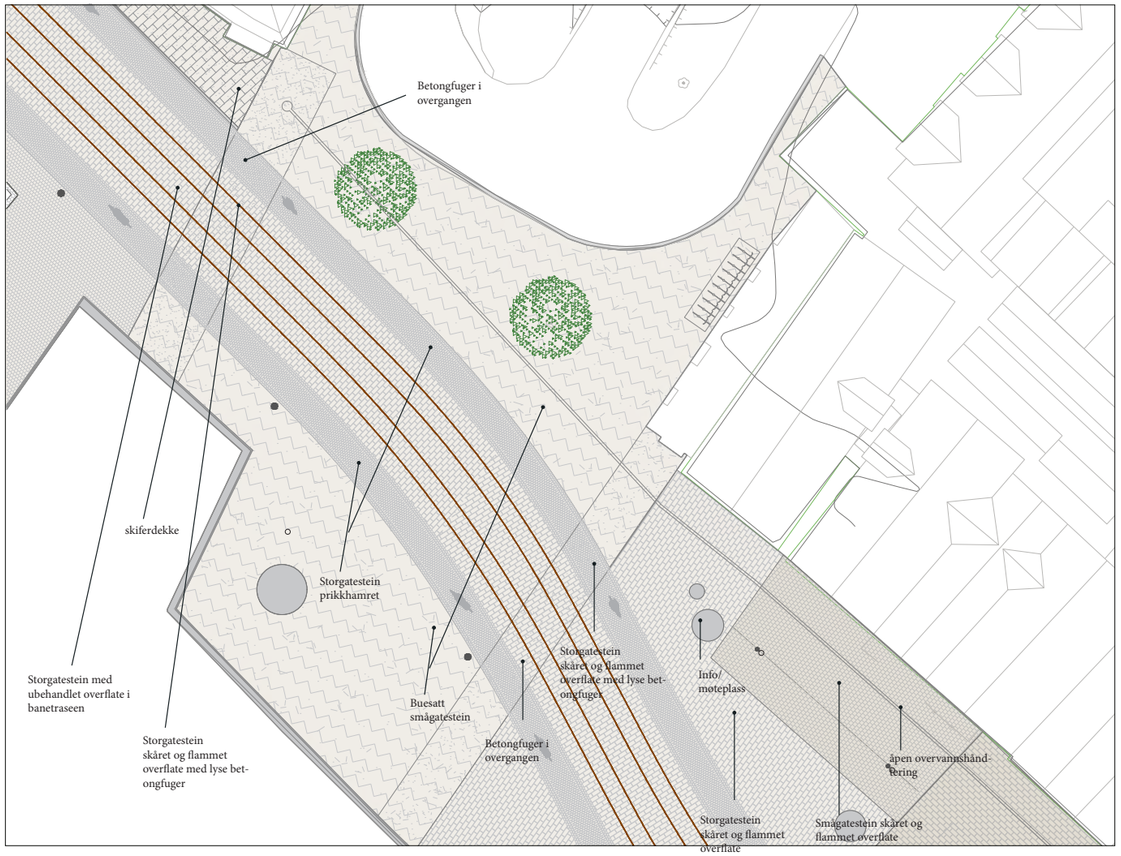
BYROMSUTFORMING



Dreggsallmenningen

Dreggsallmenningen ligger nord for Radisson hotellet som ligger for enden av trebryggen. Hovedinngangen til hotellet ligger rett øst for Bryggen. Det er innkjøring til hotellets P-kjeller sentralt i allmenningen foran hovedinngangen, hvor det er en av/påstigningsone for busser og andre kjøretøy. Allmenningen har et bredt grønt felt i midten, med gate på nordsiden og fortau inn mot fasadene på begge sider. Vi foreslår å utvide bygulvet av buesatt smågatestein over banetrasèen mot kaikanten. På hver side av allmenningen legges det opp til universelt utformede overganger i bane/sykkeltrasè.

I «Mot Vågens» Konkurranseutkast fra 2019 ble det foreslått at allmenningen skulle utvikles til at aktivitets/lekeområde. Dette er ikke utdypet i denne fasen av prosjektet.



MATERIALER

Storgatestein med ubehandlet overflate i banetraseen

skiferdekke

Gatestein skåret og flammet over-flate med lyse betong-fuger

Storgatestein prikkhamret

Buesatt smågatestein

Storgatestein me-dubehandlet overflate i banetraseen

Vannrenne

Gatestein skåret og flammet over-flate med lyse betong-fuger

Info/ møteplass

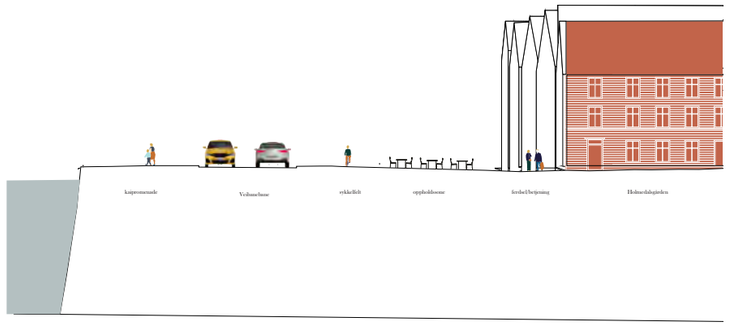
smågatestein, skåret og flam-met overflate

åpen overvannshåndtering

Dreggsallmenningen

FRA ØVREGATEN TIL BRYGGEN

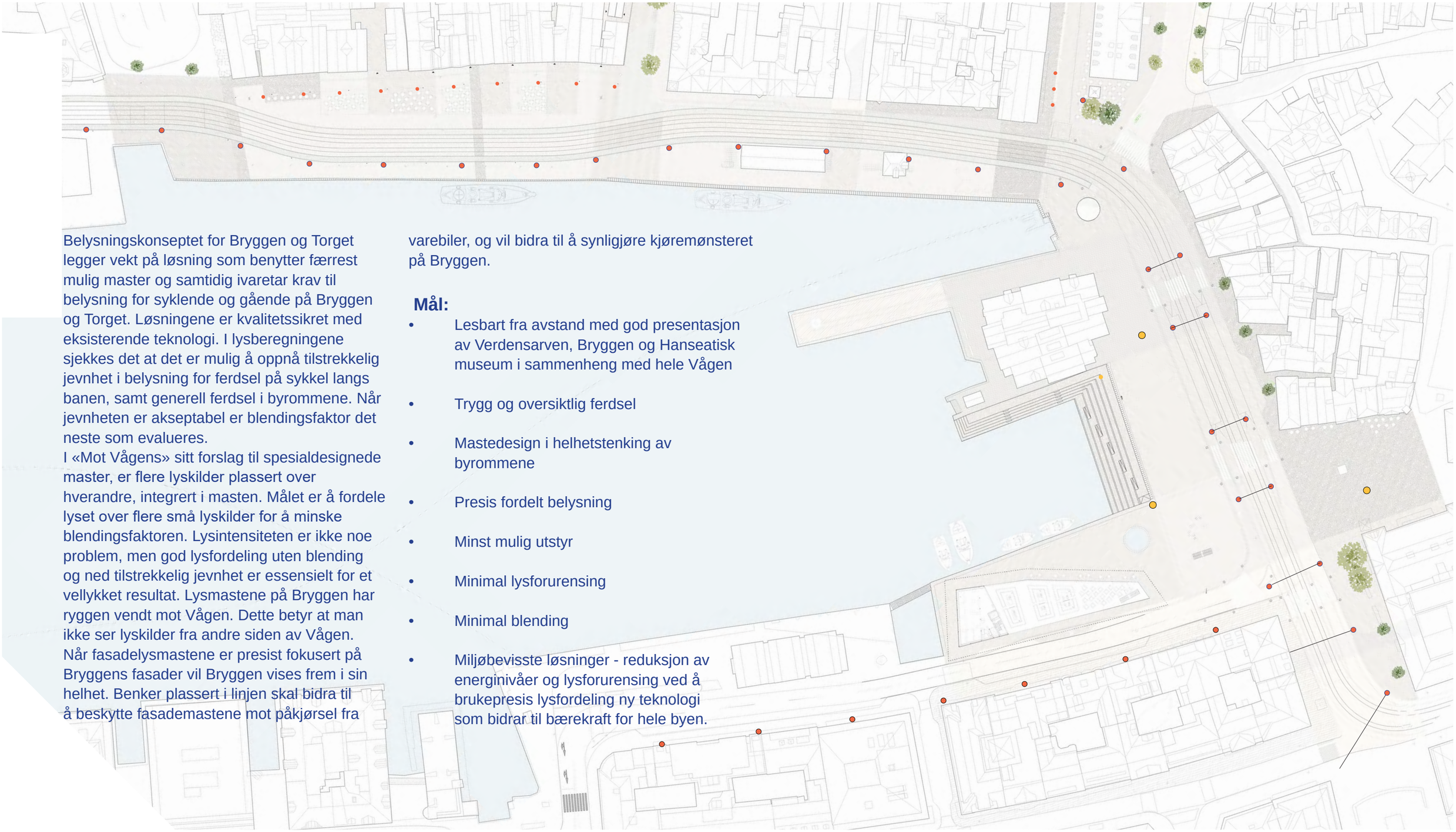
I forhold til dagens situasjon bli trafikksituasjonen på Bryggen endret i ny løsning. Dagens situasjon har holdeplasser for buss og taxi i tillegg til toveis trafikk i to kjørefelt. Det er ikke tilrettelagt spesielt for sykkel og heller ikke for gjennomgående gangtrafikk i sonen med holdeplasser. De to hovedganglinene er inne langs fasaden foran Trebryggen og ute langs Vågen. I den nye situasjonen blir disse to ganglinjene opprettholdt. Gangsonen inne ved trebryggen blir utvidet til minimum 6,9 meter. Promenaden langs kaifronten er foreslått forbedret med oppholdsmuligheter med møblering. Bredden på utsiden av bybanesporet blir som i dag, omtrent 9 meter bred. 2 meter av dette vil gå til eget sykkelfelt, men gående og syklende i dag deler arealet. De 7 resterende meterne vil fordeles mellom møbleringssone for belysning og benker, og strandpromenade. Holdeplasser og taxiholdeplasser vil bli borte og gi rom for en fotgjengersone mellom sykkelfelt og frontareaalet foran Bryggen.



Eksisterende situasjon

Snitt A

LYSKONSEPT MOT VÅGEN



Belysningskonseptet for Bryggen og Torget legger vekt på løsning som benytter færrest mulig master og samtidig ivaretar krav til belysning for syklende og gående på Bryggen og Torget. Løsningene er kvalitetssikret med eksisterende teknologi. I lysberegningene sjekkes det at det er mulig å oppnå tilstrekkelig jevnhet i belysning for ferdsel på sykkel langs banen, samt generell ferdsel i byrommene. Når jevnheten er akseptabel er blendingsfaktor det neste som evalueres.
I «Mot Vågens» sitt forslag til spesialdesignede master, er flere lyskilder plassert over hverandre, integrert i masten. Målet er å fordele lyset over flere små lyskilder for å minske blendingsfaktoren. Lysintensiteten er ikke noe problem, men god lysfordeling uten blending og ned tilstrekkelig jevnhet er essensielt for et vellykket resultat. Lysmastene på Bryggen har ryggen vendt mot Vågen. Dette betyr at man ikke ser lyskilder fra andre siden av Vågen. Når fasadelysmastene er presist fokusert på Bryggens fasader vil Bryggen vises frem i sin helhet. Benker plassert i linjen skal bidra til å beskytte fasademastene mot påkjørsel fra varebiler, og vil bidra til å synligjøre kjøremønsteret på Bryggen.

Mål:

- Lesbart fra avstand med god presentasjon av Verdensarven, Bryggen og Hanseatisk museum i sammenheng med hele Vågen
- Trygg og oversiktlig ferdsel
- Mastedesign i helhetstenking av byrommene
- Presis fordelt belysning
- Minst mulig utstyr
- Minimal lysforurensing
- Minimal blending
- Miljøbevisste løsninger - reduksjon av energinivåer og lysforurensing ved å brukepresis lysfordeling ny teknologi som bidrar til bærekraft for hele byen.

LYSKONSEPT MOT VÅGEN

Presist, enkelt, vakkert - det beste Bergen har å by på

Lyskonseptet for Bryggen og Torget i Bergen består av tre tydelige lag av lys:

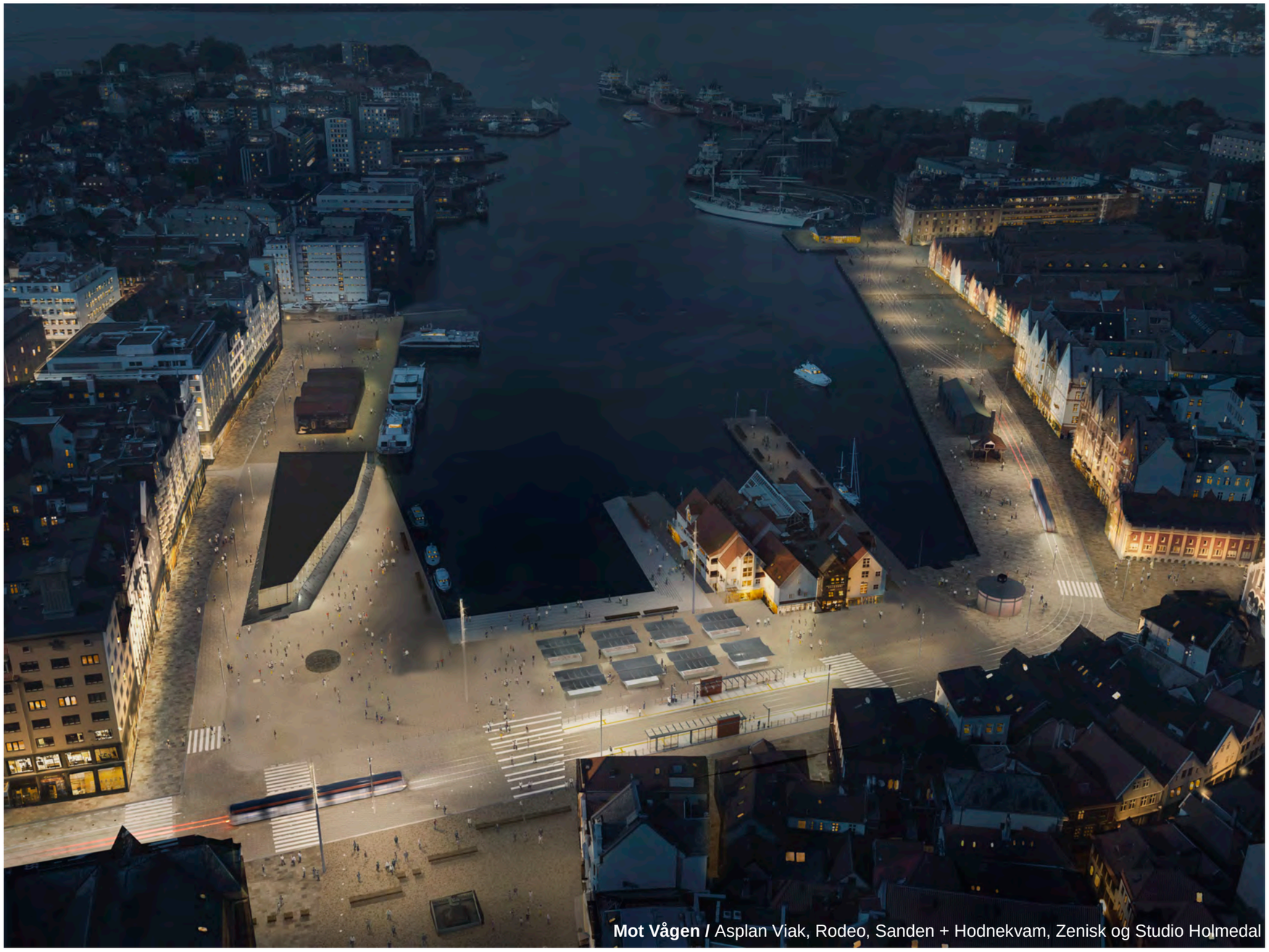
- **fasadebelysning(vertikal)**
- **funksjonell belysning for ferdsel (horisontal**
- **atmosfære i allmenninger (glød)**

Dersom disse tre tydelige grepene gjennomføres nennsomt, behøver vi lite lys for å skape store opplevelser.

Atmosfære med lys om kvelden skapes i sammenheng med materialitet, glød, fokus, rytme og gjenkjennbare meningsbærende elementer.

De flotte fasadene som omslutter Vågen skal få presentere seg selv. I allmenningene skapes glød som drar deg mot dem i nysgjerrighet, og i ønske om å se mer.

I Bergen sitt våte miljø vil lyskonseptet bidra til mindre lysforuresning og bedre synlighet gjennom å vise fram det beste Bergen har å by på – miljøet og fasaderekkene på Bryggen og rundt Vågen. Løsning med kontrollert fasadelys gjør at man leser byrommet lettere og man trenger færre master for lys ned på dekket som blir mørkt når det er vått.



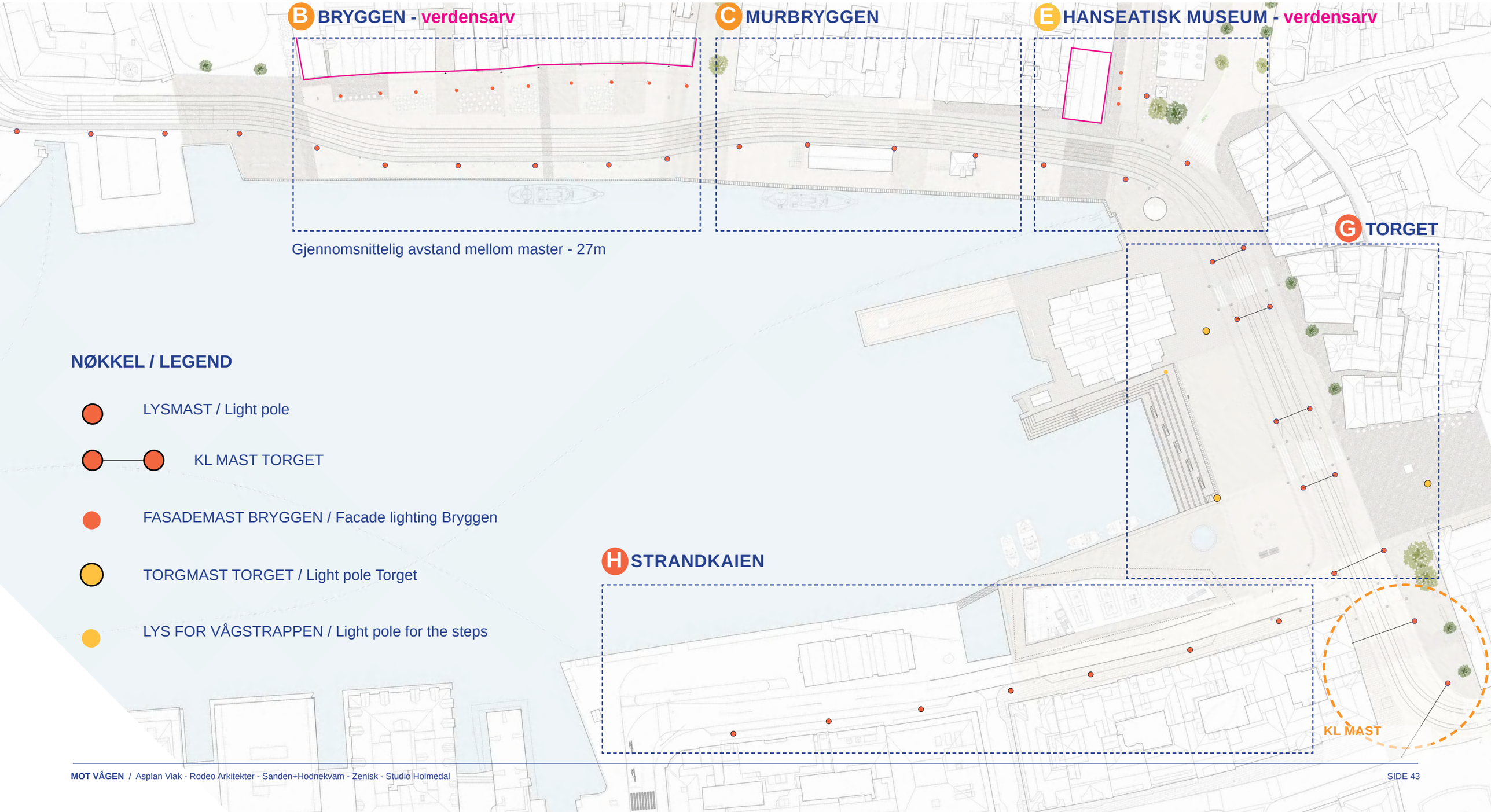
Mot Vågen / Asplan Viak, Rodeo, Sanden + Hodnekvam, Zenisk og Studio Holmedal

PRINSIPP FOR LØSNING

LYSPLAN (batteridrift + KL)

Batteridrift fra banestopp på Torget til Sandbrogaten. KL mast fra banestopp på Torget videre syd

Lysplan viser prinsippiell omfang, og type lysmaster og KL-master for løsning med batteridrift mellom Torget og Sandbrogaten.



Gjennomsnittelig avstand mellom master - 27m

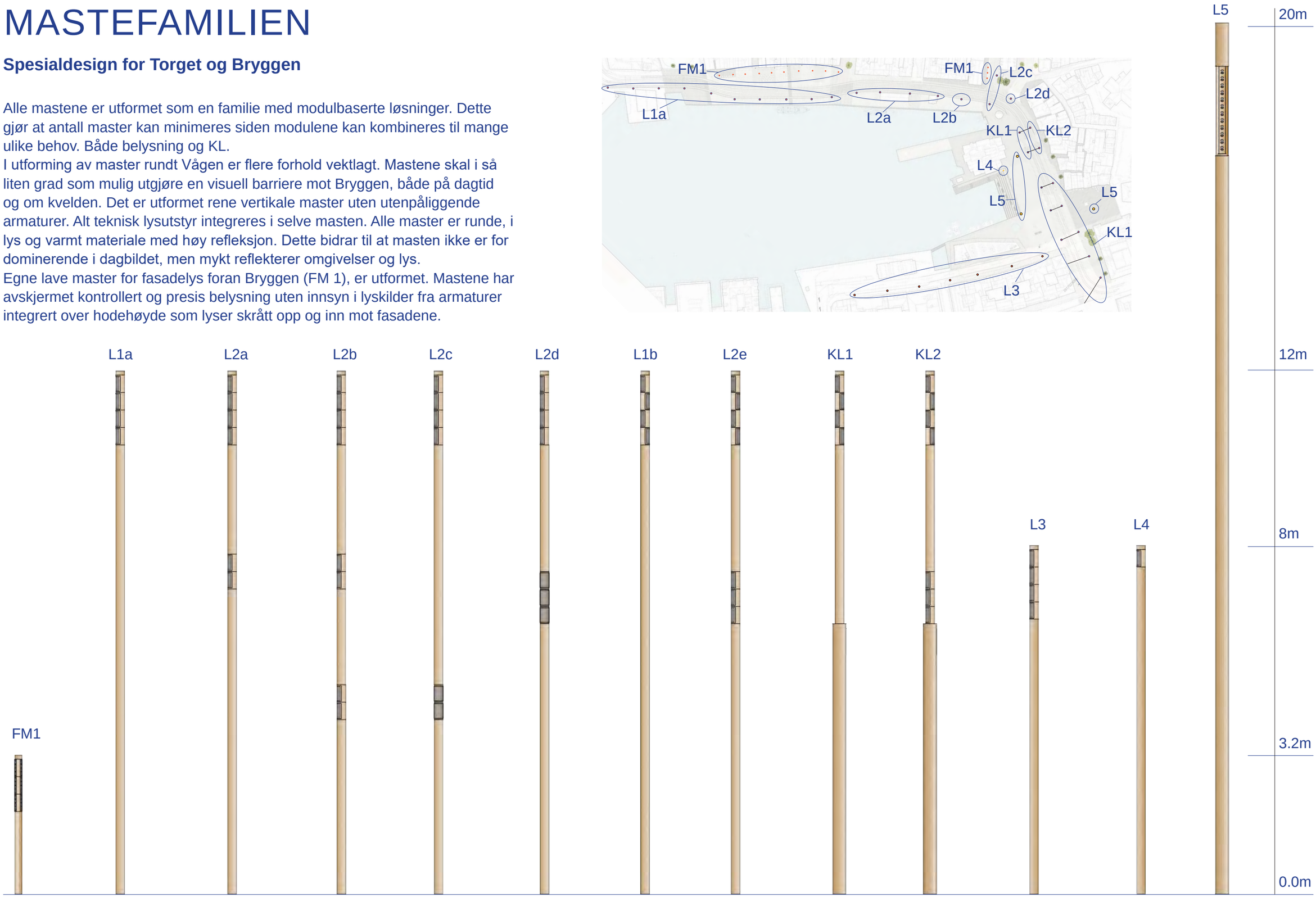
NØKKEL / LEGEND

- LYSMAST / Light pole
- KL MAST TORGET
- FASADEMAST BRYGGEN / Facade lighting Bryggen
- TORGMAST TORGET / Light pole Torget
- LYS FOR VÅGSTRAPPEN / Light pole for the steps

MASTEFAMILIEN

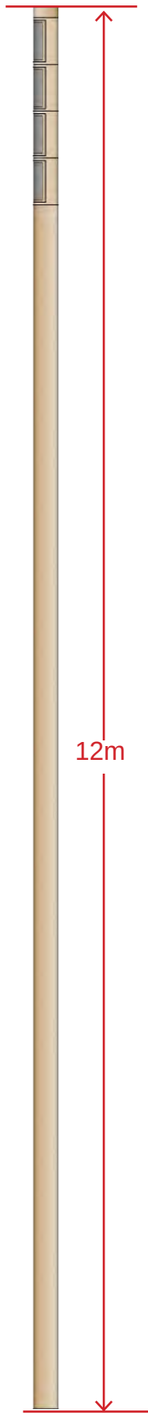
Spesialdesign for Torget og Bryggen

Alle mastene er utformet som en familie med modulbaserte løsninger. Dette gjør at antall master kan minimeres siden modulene kan kombineres til mange ulike behov. Både belysning og KL.
I utforming av master rundt Vågen er flere forhold vektlagt. Mastene skal i så liten grad som mulig utgjøre en visuell barriere mot Bryggen, både på dagtid og om kvelden. Det er utformet rene vertikale master uten utenpåliggende armaturer. Alt teknisk lysutstyr integreres i selve masten. Alle master er runde, i lys og varmt materiale med høy refleksjon. Dette bidrar til at masten ikke er for dominerende i dagbildet, men mykt reflekterer omgivelser og lys.
Egne lave master for fasadelys foran Bryggen (FM 1), er utformet. Mastene har avskjermet kontrollert og presis belysning uten innsyn i lyskilder fra armaturer integrert over hodehøyde som lyser skrått opp og inn mot fasadene.



MASTEFAMILIEN

Spesialdesign for Torget og Bryggen



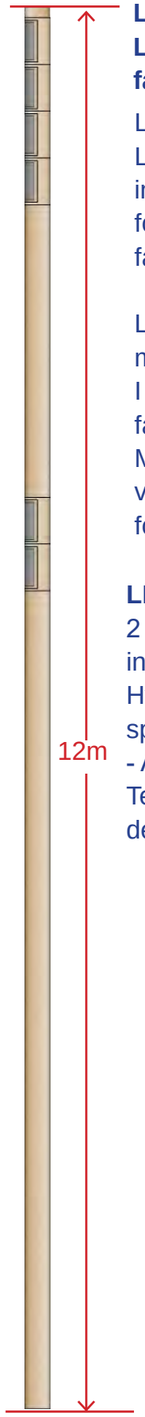
L1
Lysmast for ferdsel, Bryggen

L1 er gruppe av lysmast (L1a, L1b) med integrerte lysmoduler i topp av masten, med gateoptikk, for å lyse ned på banetrasé og sykkelfelt langs strekket fra Nikolaikirkeallmenningen til Sandbrogaten.
Ved batteridrift skal belysning langs banetraséen ivareta lys for sykkelfelt i henholdt til SVV Håndbok V124
Gang-og sykkelvei -
S1/P1 - Em 15 lux, Emin 5 lux

LED MODUL FOR FUNKSJONSBELYSNING
- LED brett med 16 lyskilder (ca. 3000lm).
- Lyskilder er trukket inn i masten for mindre blending.
- Asymmetrisk optikk.
- Antireflektivt deksel som avdekning.
Teknisk løsning, type LED, og detaljering skal viderutvikles.

Modulene kan roteres for tilpasning ved kurvaturer i veibanen.

Mast: Ø219mm
Høyde: 12m

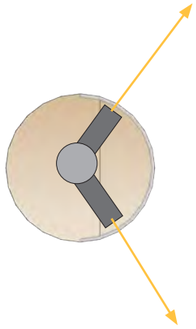


L2
Lysmast for ferdsel og fasadebelysning, Murbryggen

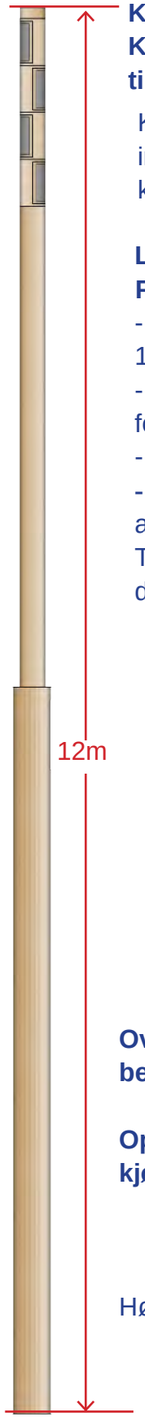
L2 er gruppe av master (L2a, L2b, L2c, L2d, L2e), som alle har integrerte moduler med gateoptikk for ferdsel og integrerte moduler for fasadebelysning.

L2 er lik L1 for utforming av moduler funksjonsbelysning.
I tillegg har den moduler for fasadebelysning.
Modulene kan roteres for tilpasning ved kurvaturer i veibanen og i forhold fokusering mot fasader

LED MODUL FOR FASADER
2 stk (eller fler) lysmoduler med integrerte justerbare armaturer..
Hver modul inneholder 8 spotter, 4 spotter til hver side.
- Antireflektivt deksel som avdekning.
Teknisk løsning, type LED, og detaljering skal viderutvikles.



FASADENE



KL1
KL- og lysmast over Torget til Gulating

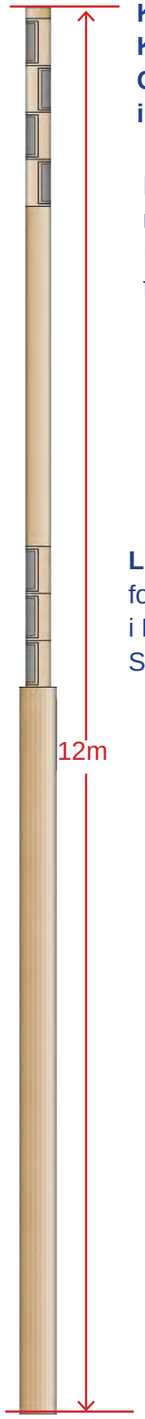
KL1 er todelte master med integrerte lysmoduler i topp og kjøreledningsmast opp til 6m.

LED MODUL FOR FUNKSJONSBELYSNING
- LED brett med 16 lyskilder (ca. 1000lm).
- Lyskilder er trukket inn i masten for mindre blending.
- Asymmetrisk optikk.
- Antireflektivt deksel som avdekning.
Teknisk løsning, type LED, og detaljering skal viderutvikles.

Over 6m: modulbasert mast for belysning Ø219mm

Opp til 6m: forsterket mast kjøreledning: Ø324mm

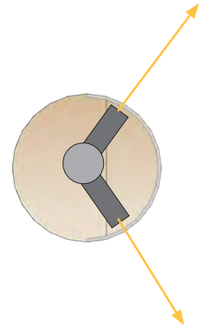
Høyde:12m



KL2
KL- og lysmast over Torget til Gulating med fasadebelysning i Vågsbunnen

KL2 er lik KL1 for utforming av moduler funksjonsbelysning.
I tillegg har den moduler for fasadebelysning.

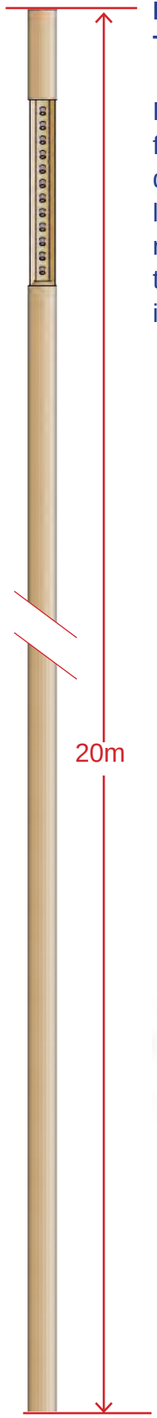
LED MODUL FOR FASADER
for KL2 er lik utforming for moduler i L2.
Størrelse og høyde er lik KL1.



FASADENE

MASTEFAMILIEN

Spesialdesign for Torget og Bryggen

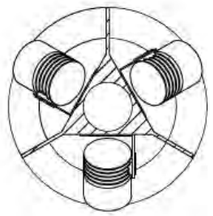


L5
Torgmast

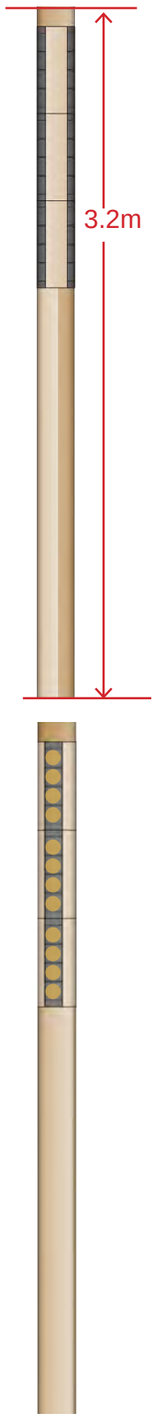
På Torget og i Vågsallmenningen foreslås tre høye master som skal dekke et større område. Denne løsningen vil redusere antall master og gi større fleksibilitet til Torget. Spottene kan justeres indivituelt.

LED ARMATUR MED LINSEOPTIKK
- Lysberegnet med EWO P80
- 3 rekker med 12 stk spotter
- Kabelgjennomføring i senter.
- Serviceluke med drivere i bunn.

Teknisk løsning, type LED, og detaljering skal viderutvikles.



Torgmast størrelse: Ø324 mm
Høyde: 20 m
36 stk.(eller mer) justerbare linsearmaturer.
Merknad: Diameter på torgmast er ikke styrkeberegnet.



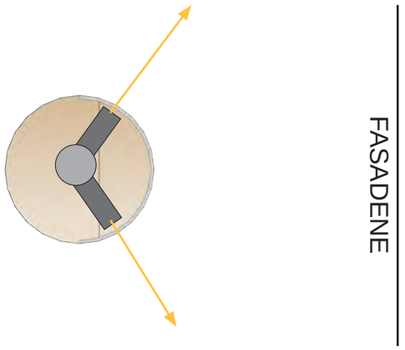
FM1
Fasademast for Bryggen

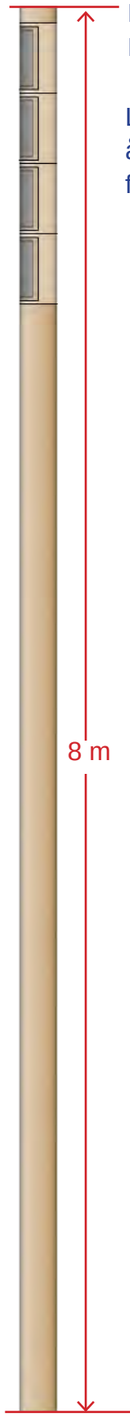
Fasadene belyses med avskjermet kontrollert og presis belysning uten innsyn i lyskilder, fra armaturer integrert i lave master hvor lyskilde er plassert over hodehøyde. Konseptet som benytter flere små lyskilder krever presisjon både i plassering og utforming, men gir et bedre resultat uten lysforurensing. Fasademastene kan ha en mattere mørkere fargetone enn de andre mastene, for å tre i bakgrunn når man ser mot Bryggefasadene.

LED MODUL FOR FASADER
3 stk lysmoduler med integrerte justerbare armaturer.
Hver modul inneholder 16 spotter, 8 spotter til hver side.
- Antireflektivt deksel som avdekning.

Teknisk løsning, type LED, og detaljering skal viderutvikles.

Fasademast størrelse: Ø180mm
Høyde: 3,2m





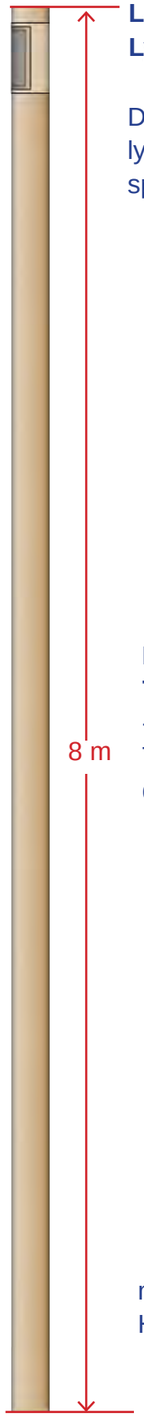
L3
Lysmast for Standgata

Langs Strandgata foreslås det å benytte lavere master for funksjonsbelysning til gaten

LED MODUL FOR FUNKSJONSBELYSNING
- LED brett med 16 lyskilder (ca. 3000lm).
- Lyskilder er trukket inn i masten for mindre blending.
- Asymmetrisk optikk.
- Antireflektivt deksel som avdekning.

Teknisk løsning, type LED, og detaljering skal viderutvikles.

mast: Ø219mm
Høyde: 8m



L4
Lysmast for Vågstrappen

Den nye Vågstrappen får egen lysmast med modul som har spotarmatur med linseoptikk.

LED MODUL LYSMAST FOR TRAPP
- 2 spotlights

Teknisk løsning, type LED, og detaljering skal viderutvikles.

mast: Ø219mm
Høyde: 8m

B BRYGGEN, VERDENSARVEN

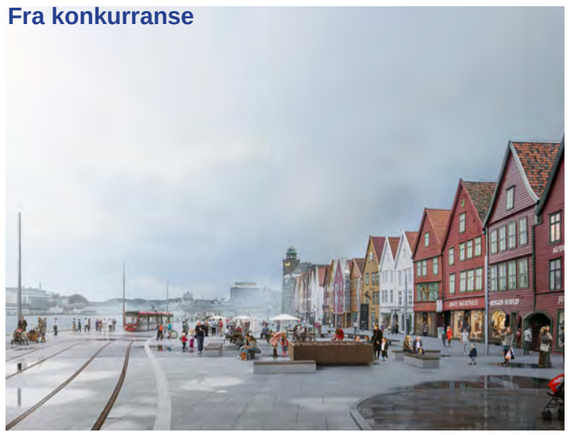
Funksjonsbelysning som er integrert i KL-master skal lyse ned på bakken kontrollert uten blending. Fasader på Bryggen får lys fra lav spesialdesignet mast med integrerte små spotter som fordeles på fasade uten blending til forbipasserende.

Eksisterende situasjon fra Google Maps

DESIGNINTENSJON

Bryggens fasader har hovedrollen og skal presenteres helhetlig i byrommet. Lys på dekket er kontrollert og dempet, men tilstrekkelig for trygg ferdsel. Intensjon er å kontrollert flytte fokus fra gulvet til fasadene for å gi bedre orientering og tredimensjonalitet i rommet.

Fra konkurranse

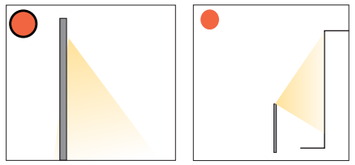


TEKNISK

Spesialdesignede rene vertikale master uten utenpåliggende armatur. Alt teknisk lysutstyr integrert i selve masten. I teknisk forprosjekt er eksisterende teknologi.

Lysmast for ferdsel
Armatur ype 1: Linseoptikk
Belysningsklasse: Gang- og sykkelvei
Lysfordeling: asymetrisk
Fargetemperatur: 2200 - 3000K
Plassering: Lysmast langs banetrasé
Lyspunkthøyde: 9.2-11.8m

Fasademast Bryggen
Armaturtype: Linseoptikk
Lysfordeling: spotter
Fargetemperatur: 2200 - 3000K
Plassering: Foran Bryggen
Lyspunkthøyde: 1.9-3.2m

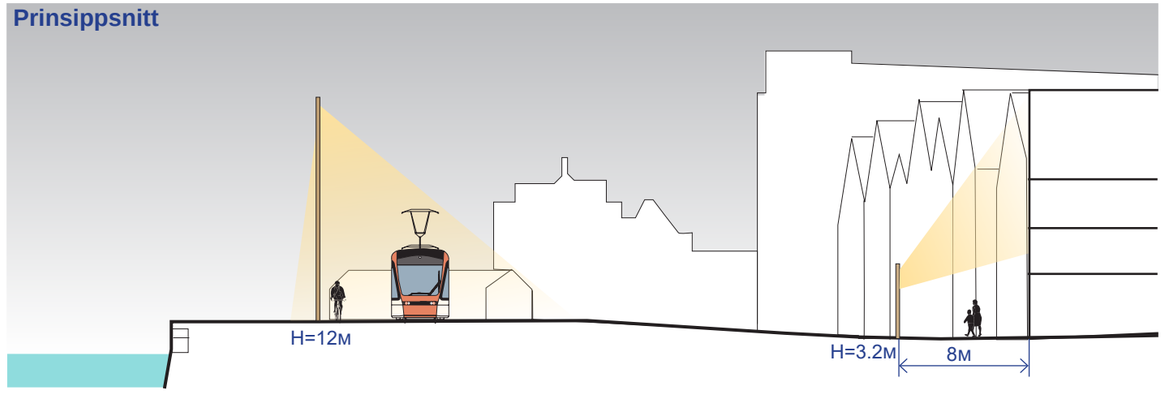


ØNSKET KVALITET

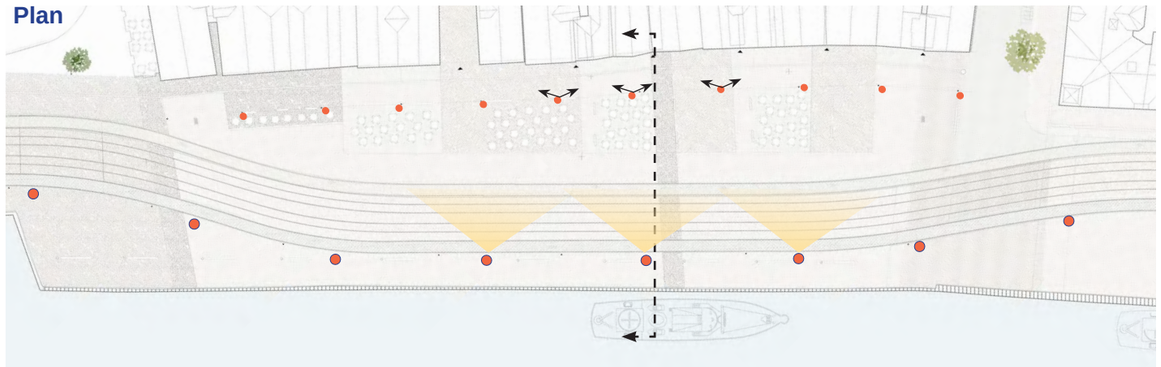
Det er ønskelig at Bryggen og Allmenningene trer fram romlig og naturlig med spesifikk fordeling av lys, hvor deler av gulvet kan være mørkt når fasader får lys. og at gulvet er dempet. Dersom fasadene er godt presentert med lys vil det fungere like godt når det er vått som når det er tørt. Master skal ikke være visuelle barrierer i dagbildet. Alle master er runde, i lys og varmt materiale med høy refleksjon. Dette bidrar til at masten ikke er for dominerende i dagbildet, men mykt reflekterer omgivelser og lys.

Eksisterende situasjon

Prinsippsnitt



Plan



B BRYGGEN, VERDENSARVEN

LAG 1 - Funksjonsbelysning (horisontal)

Benyttes langs ferdselsårer for sikkerhet. Banespor og sykkelfelt får lys fra master, enten i kombinasjon med kjøreledning eller fra frittstående lysmaster

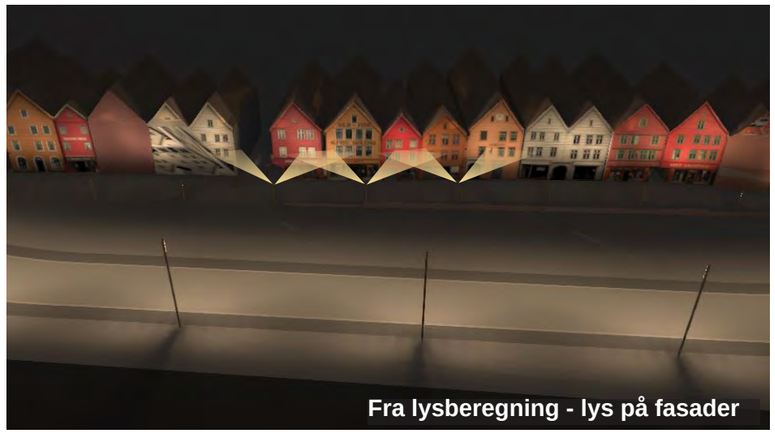
LAG 2 - Fasadebelysning (vertikal)

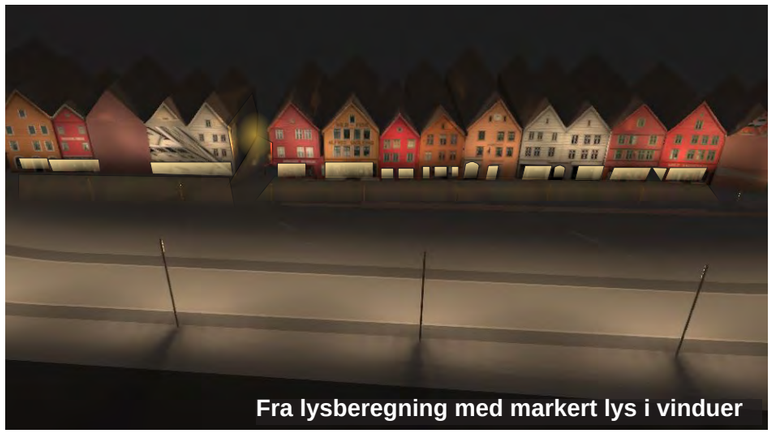
Fasadene belyses med avskjermet kontrollert og presis belysning uten innsyn i lyskilder, fra armaturer integrert i master og plassert over hodehøyde.

LAG 3 - Aktive første etasjer (glød)

Inviterer inn, og bidrar til miljø langs Bryggen. Dette er privat belysning fra butikker og restauranter. Glødende fasadelykter inn i passasjenen skaper miljø innover og trekker folk inn.

Fra lysberegning - lys ned på bane- sykkeltrasé


Fra lysberegning - lys på fasader


Fra lysberegning med markert lys i vinduer

Visualisering

MURBRYGGEN

Eksisterende situasjon

Murbryggens fasadebelysning fungerer når du er nært, men i lang utsikt blir løsningen konrastfyllt og viser ikke helhet og volum. Belysningen markerer en linje over 2. etasje. Gatelys består av blendende veilys.

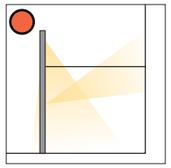
Eksisterende situasjon fra Google Maps

DESIGNINTENSJON

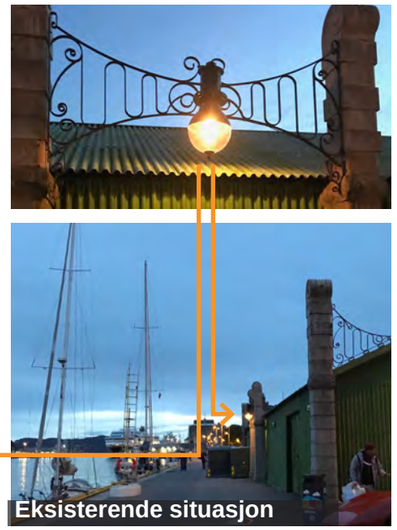
Murbryggens fasader er fortsettelsen av Tyskerbryggen inn mot Vågsbunnen. I helhetsbildet bør denne fortsettelsen vises med forsiktig myk belysning over 2.etasje. De glødende fasadelyktene beholdes, men bør evalueres mht lyskilde og eventuell demping. Eksisterende fasademontert belysning tilpasses et nytt helhetlig utrykk som dekker hele fasaden. Både lys ned til gaten og fasadelys kommer fra lysmast for ferdsel.

TEKNISK

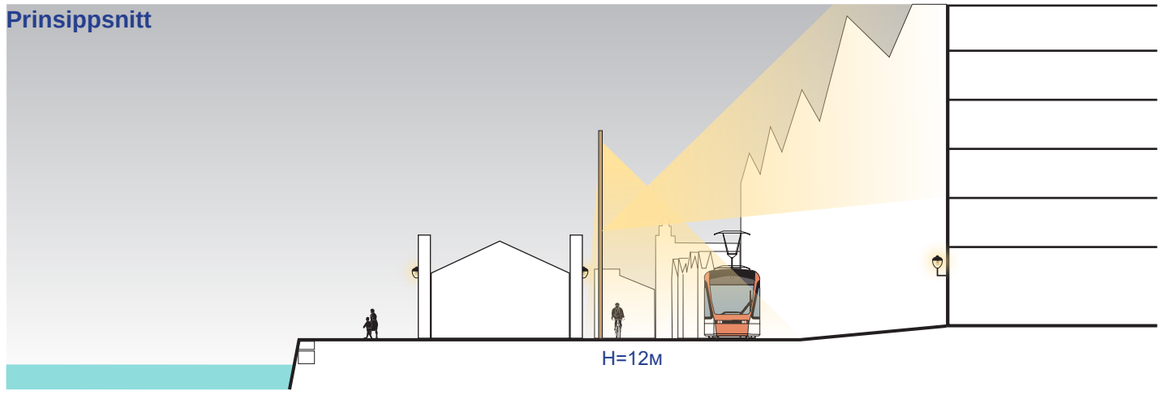
Lysmast for ferdsel med integrert fasadebelysning
Armatur type: Linseoptikk på fasade.
Gateoptikk ned på sykkelfelt.
Alt teknisk lysutstyr integrert i selve masten.
Belysningsklasse: Gang- og sykkelvei
Fargetemperatur: 2200 - 3000K
Plassering: Lysmast langs banetrasé
Lyspunkthøyde: 6.2-11.8m



Skur 11 har fin historisk lykt som fortjener ny lyskilde.

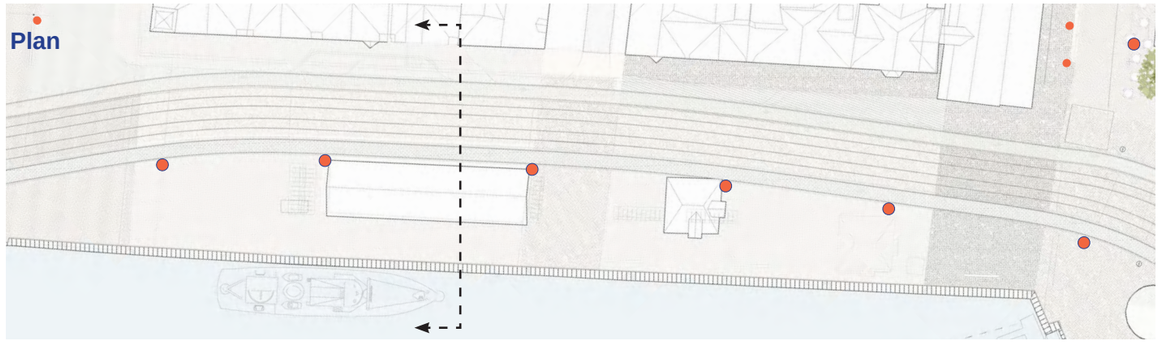

Eksisterende situasjon

Murbryggens fasadebelysning, som er montert over høy første etasje, lyser kun opp et lite felt av fasaden.



ØNSKET KVALITET

Det er ønskelig at Murbryggen blir en romlig forsettelse av Tyskerbryggen. Selv om disse fasadene er mye høyere, kan de balanseres og bidra til å løfte Tyskerbryggen i helhet. Disse historiske byggene er endel av Vågens historiske narrativ og bør framstå like tydelige i volum og arkitektur som Tyskerbryggen.



E HANSEATISK MUSEUM OG FINNEGÅRDSGATEN

Eksisterende situasjon

Finnegårdsgaten har stort potensiale for forbedring. Dagens belysning forholder seg ikke til historisk setting. Kjøttbasarens fasadebelysning viser ikke fram bygget.

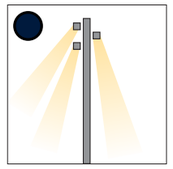
Eksisterende situasjon fra Google Maps

DESIGNINTENSJON

Finnegårdsgaten får ny belysning som forholder seg til gateløpet innrammet av Hanseatisk museum og Kjøttbasaren. En perlerad av historiske master forsterker og løfter gaten oppover og innover og skaper spennende rom. Hansetisk museum skal ha hovedrollen med Kjøttbasaren som en sterk medspiller. Utvalgte historiske fasader som leder innover kan forsiktig synliggjøres

TEKNISK

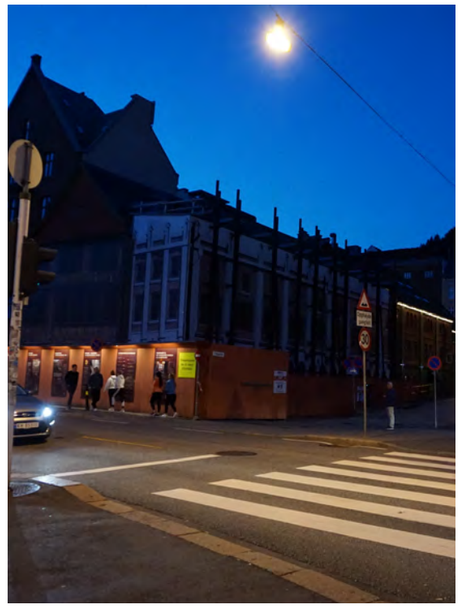
Armaturtype 1: Historisk lykt på mast
Armaturtype 2: teknisk avskjermet linseoptikk for gate og eventuelt fasade.
Belysningsklasse: Gang- og sykkelvei
Fargetemperatur: 2200-2700K
Plassering: Historisk mast i rekkverk på begge sider av gaten.Teknisk mast for funksjonslys plassert i samme rekke langs mur. Vurdere muligheter for avskjermet jevn fasadebelysning med lav kontrast.



ØNSKET KVALITET

Når du ser inn Finnegårdsgaten skal du oppleve gaten separat fra Hanseatisk museum og Kjøttbasaren. Gateløpet bør adskilles tydelig fra fasadene ved å integrere mastene i rekkverk på mur på begge sider. Det er komplisert å finne posisjoner for å få god fasadebelysning for Hanseatisk museum. Denne belysningen bør projiseres på fasade utenfra. Fasadelysmast lik den for Tyskerbryggen foreslås. Teknisk belysning plassert på mur gir funksjonslys der det er nødvendig. Prøvelyssetting for begge bygg er nødvendig.

Eksisterende situasjon



Illustrasjon

E VERDENSARVEN HANSEATISK MUSEUM

VISUALISERING

G TORGET OG VÅGSBUNNEN

Eksisterende situasjon

Et slitent byrom med mye lys som ikke tilfører rommet orientering eller estetiske kvaliteter.

Eksisterende situasjon fra Google Maps

DESIGNINTENSJON

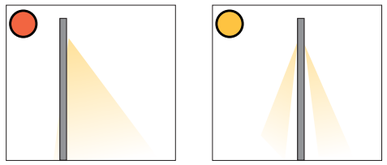
Intensjonen for torget er å legge til rette for all mulig bruk av Torget og Vågsbunnen med færrest mulig master som fordeler lyset presist til gulvet og til fasadene. Med full kontroll på lysfordeling i hele rommet som består av vegger, korridorer og (danse)gulv, kan belysningen justeres til ønsket lysnivå. Et fantastisk flott 3-diminesjonalt rom som med dempet og balansert belysning både er bærekraftig og gir gode stimuli til alle som ferdes ute etter mørkets frembrudd.

Eksisterende situasjon

TEKNISK

Armatur type1 KL-mast: Linseoptikk på fasade. Gateoptikk ned på trasé.
Alt teknisk lysutstyr integrert i masten.
Fargetemperatur: 2200 - 3000K
Lyspunkthøyde: 6.2-11.8m

Armatur type 2 torgmast: Linseoptikk til plassen. Alt teknisk lysutstyr integrert i mast.
Fargetemperatur: 2200 - 3000K
Lyspunkthøyde: 17-19m

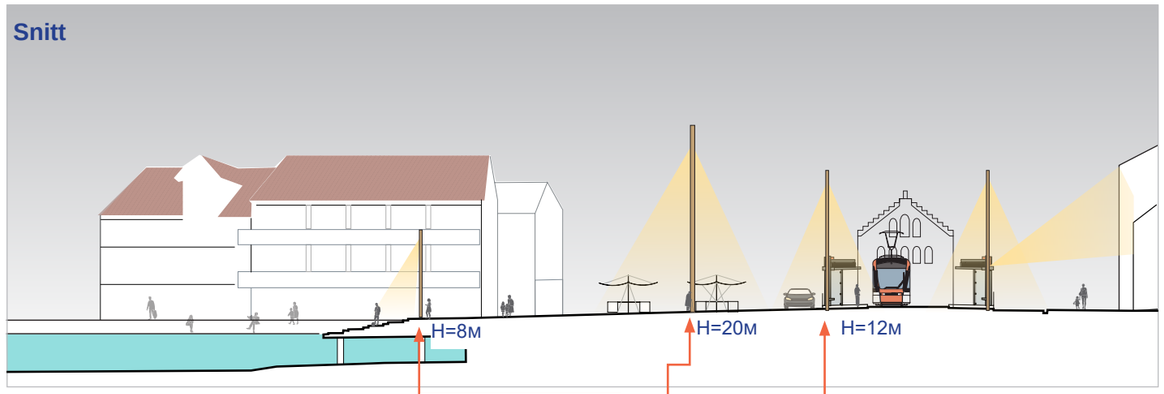


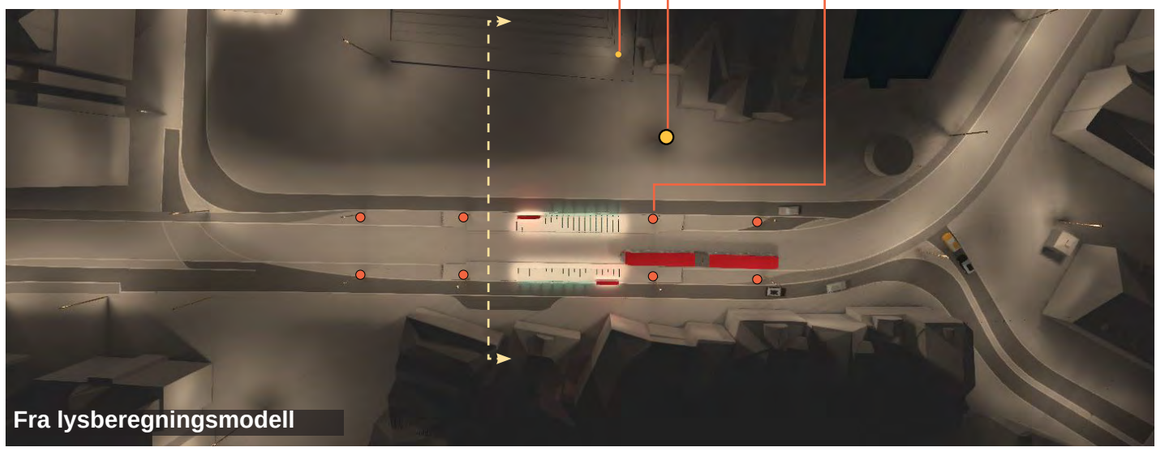
ØNSKET KVALITET

Det er ønskelig at Vågsbunnen framstår lesbar og tydelig for å skape oversikt og trygg ferdsel for alle situasjonene som møtes her. Om kvelden er dette best ivaretatt ved å spesifikt belyse de ulike situasjonene i et tydelig hierarki. Det er trangt i flere steder der det er behov for forsterket belysning. Spesielt i krysset ved Rundetårn. Derfor er balanse mellom lys på fasader og lys på dekket, her i Vågsbunenn, nødvendig å skreddersy. Det er det som skaper helheten og lesbarhet. På grunn av plassmangel for master vil det muligens være behov for vaierstrekk med lys, men det er ønskelig å unngå dette i størst mulig grad. Vågsallmenningen og Strandkaien spiller med i den helhetlige tilnærmingen til byrommene. Her er det behov for å rydde i uønskete blendende lyskilder og forbedre fasadebelysning. Utvalgte fasader i Vågsbunnen må få skreddersydd belysning som er en kombinasjon av lys fra KL-master og montert på fasade.

Eksisterende situasjon

Snitt

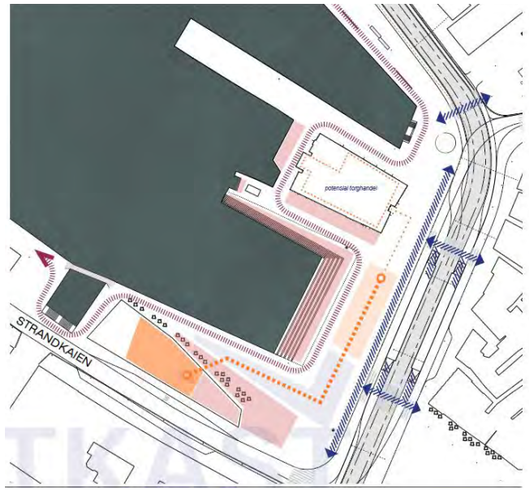


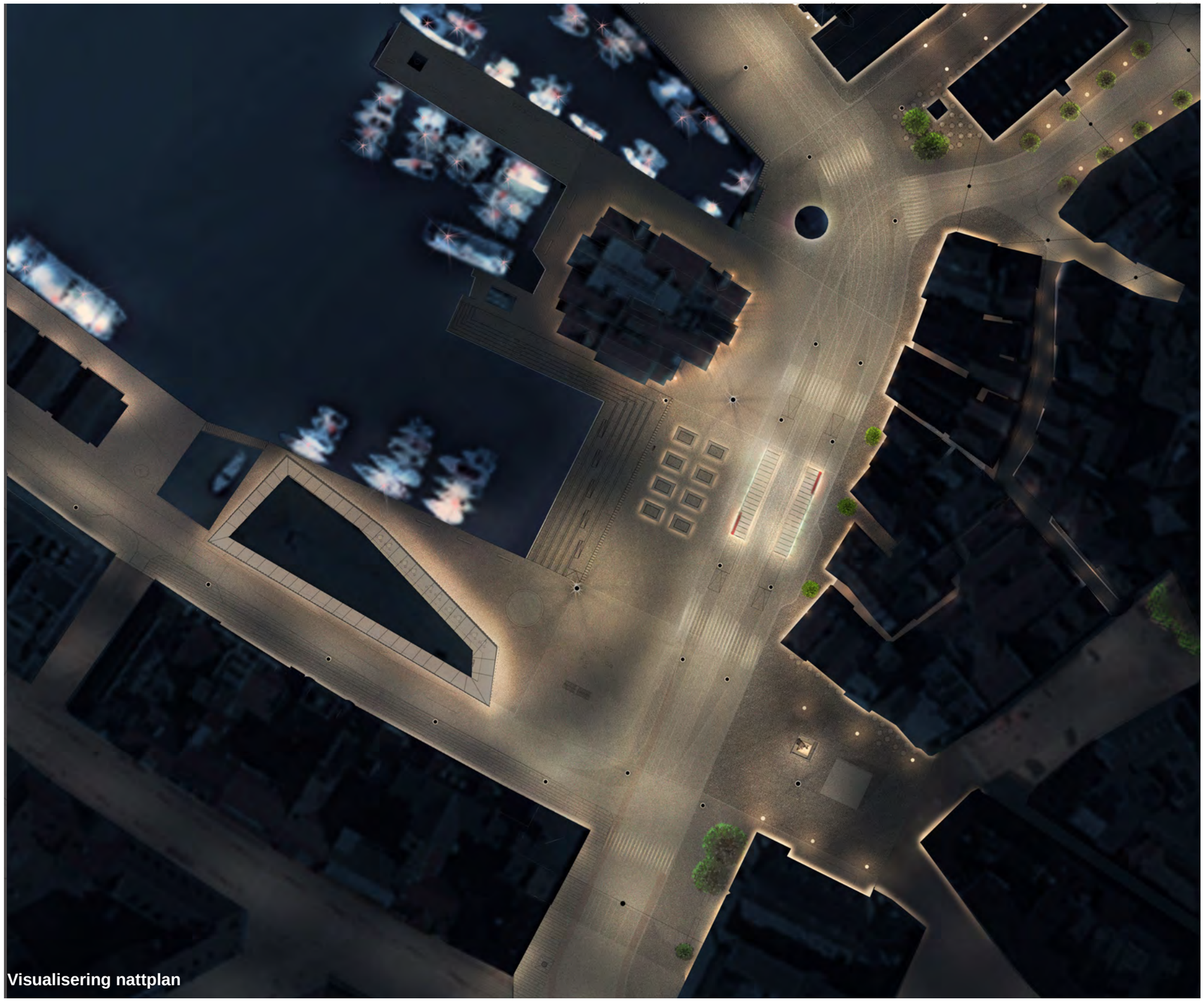

Fra lysberegningsmodell

G TORGET OG VÅGSBUNNEN

Sirkulasjon

Torgflaten får lys fra 2 høye spesialdesignete master i mastefamilien (se Torgmast i egen presentasjon). Mastene har flere små fokuserbare linsarmaturer som gir stor rekkevidde. Kjøre-og banetraséen får KL-master med integrert lys for gulv og fasade. Belysning er forsterket ved fotgjengeroverganger og holdeplass jfr Bybanens forskrifter. Alle master er runde, i lys og varmt materiale med høy refleksjon. Dette bidrar til at masten ikke er for dominerende i dagbildet, men mykt reflekterer omgivelser og lys. Lys er integrert i takoverheng til mathallen.

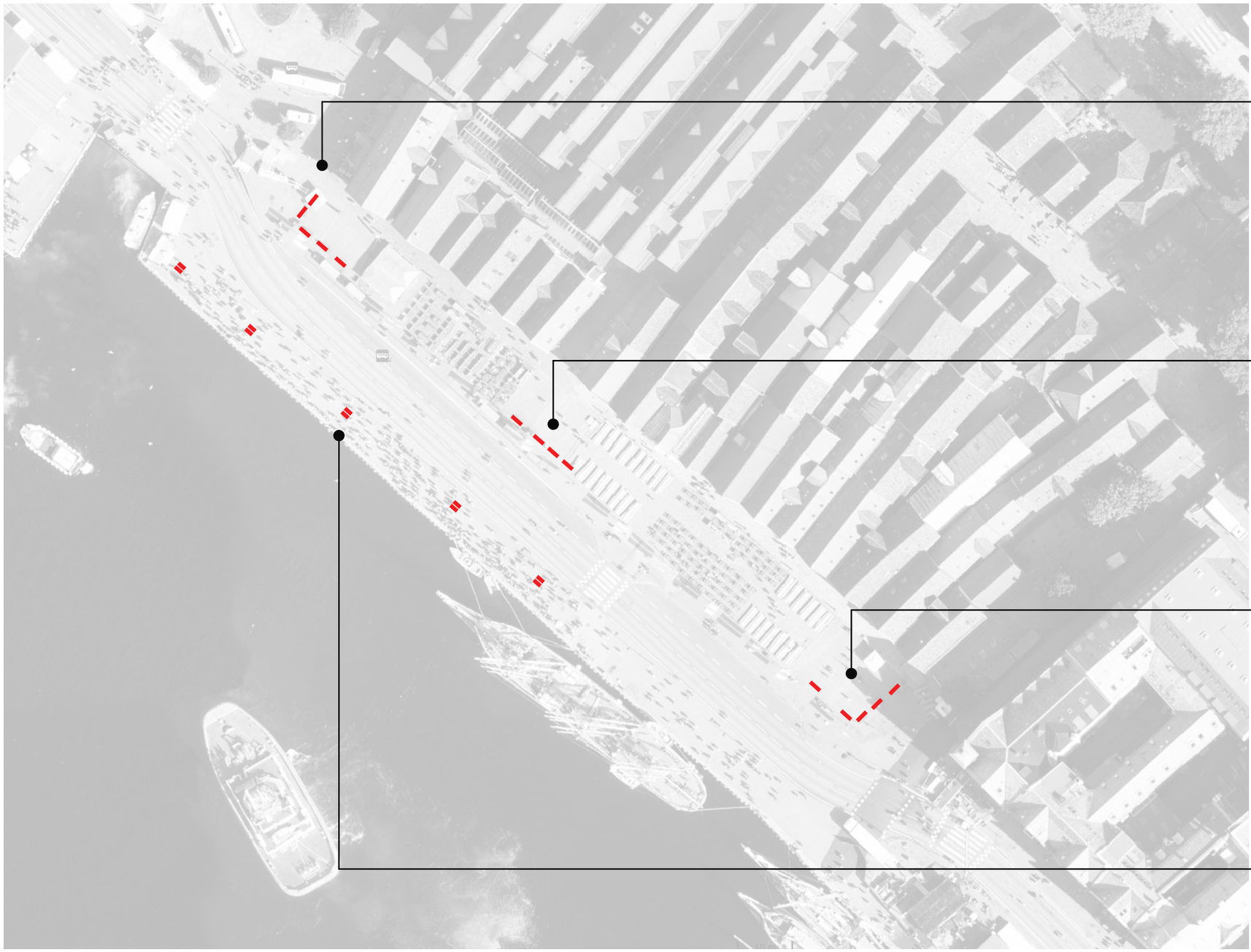


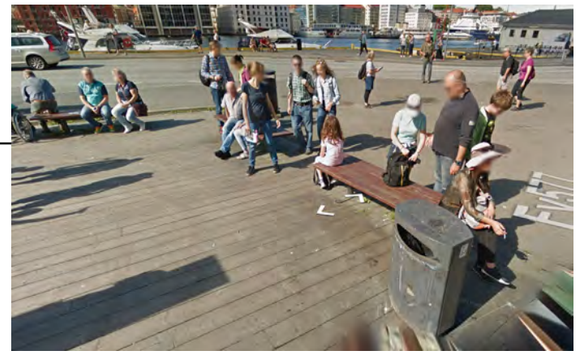


Visualisering nattplan

MØBLERING

Eksisterende plassering av fast møblering

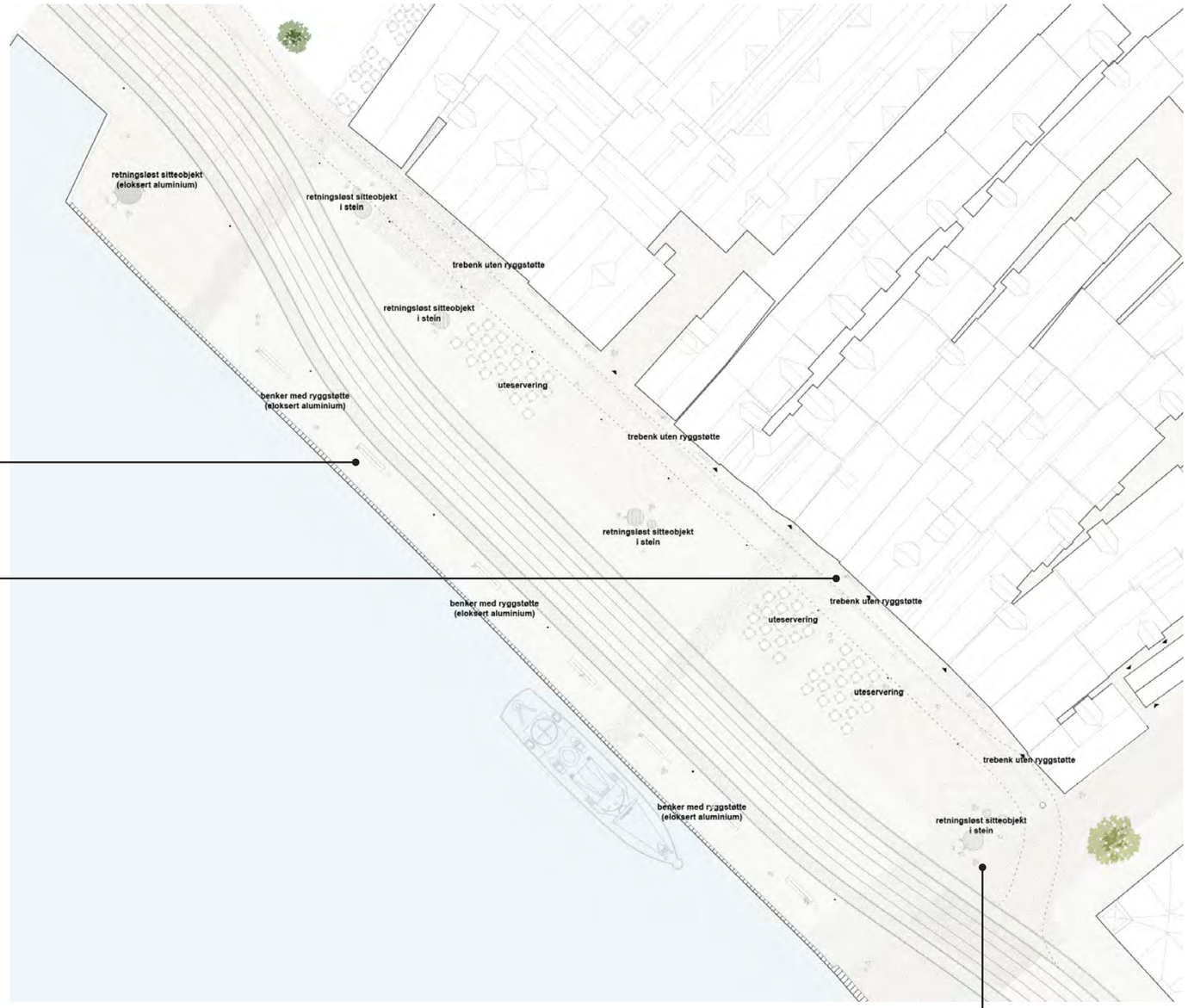




MØBLERING

Fremtidig plassering av fast møblering

Møblering og belysning må utformes og plasseres slik at det oppstår attraktive oppholdssoner som gir rom for å oppleve bryggen. Historisk sett har det vært like viktig med bevegelse fra Bryggen mot Vågen som langs kaikanten. Byromsmøbleringen langs kaikanten understreker kun den ene retningen. Benker på tvers av det svake terrengfallet er problematisk. Vi foreslår derfor en retningsløs møblering med runde sirkulære møbler midt i byrommet. Møblering mot fasadene på Trebryggen bør sees videre på.



ILLUSTRASJONER

Eksisterende og ny situasjon

Dagens trafikksituasjon på Bryggen sett fra nord

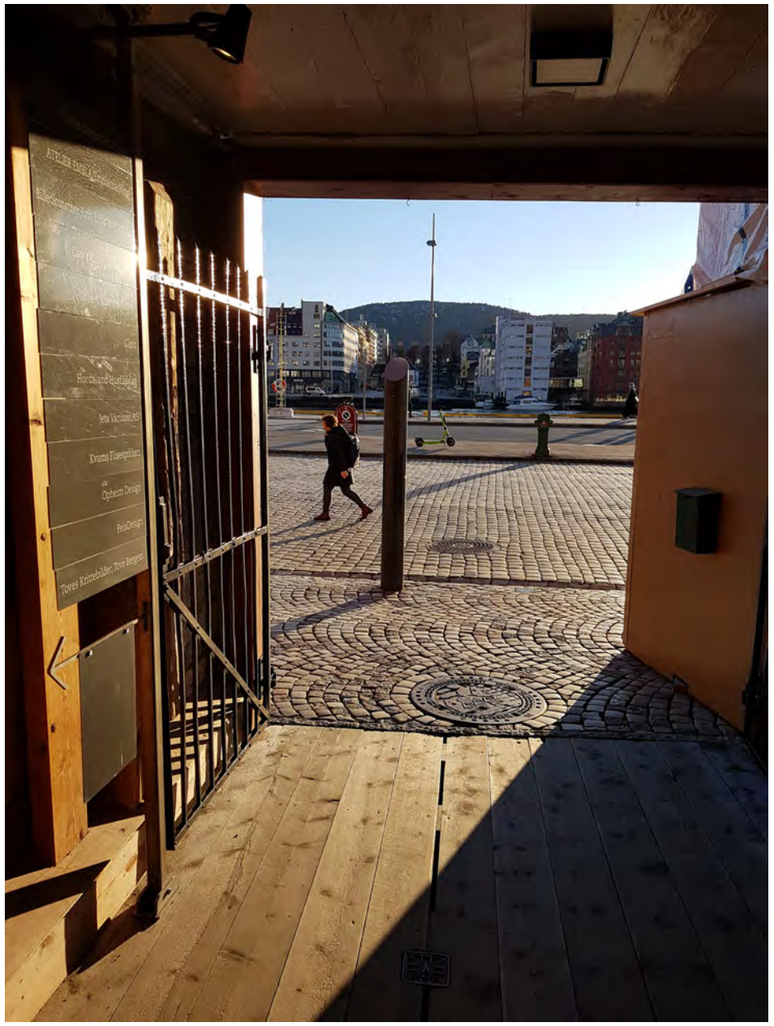
Fremtidig situasjon på Bryggen sett fra nord

Dagens trafikksituasjon på Bryggen, med to kjørefelt, plusslomme for taxi, varelevering og bussholdeplass.

Planlagt trafikksituasjon på Bryggen, bybane, sykkelfelt og gangtrafikk langs kaikanten og inne på Bryggekaien.

Dagens situasjon med gatemøbler og lysmaster plassert i siktlinjen fra passasjen til Vågen.

Illustrasjon av hvordan det er tenkt å rydde siktlinjen for møblering og forsterke den visuelle kontakten med Vågen ved å trekke belegget helt inn til passasjen og plassere møblene i forhold til siktaksen.



Dagens situasjon med lite visuell kontakt med Vågen

Fremtidig god visuell kontakt med vågen og livet på kaien

Vetrlidsallmenningens møte med Bryggen og Torget - dagens situasjon.

Vetrlidsallmenningens møte med Bryggen og Torget - fremtidig situasjon.

Bryggen sett fra sør ved Nikolaikirkeallmenningen - dagens situasjon.

Bryggen sett fra sør ved Nikolaikirkeallmenningen - fremtidig situasjon

Bryggen sett fra nord - dagens situasjon.

Bryggen sett fra nord, byromsutforming med bybane.

Bryggen sett fra Dreggekaien - dagens situasjon.

Bryggen sett fra Dreggekaien - fremtidig situasjon

Bryggen med bybane sett fra Strandkaien