

# FAGRAPPOR LANDSKAPSARKITEKTUR FORMINGSVEILEDER FOR RV. 94 OMKJØRINGSVEG HAMMERFEST



## Forord

Denne formingsveilederen gjelder for omkjøringsveg rv. 94 Hammerfest.

Formingsveilederen legger føringer på et prinsipielt nivå og gir ingen konkrete løsninger. Den trekker opp hovedlinjene i formgivningen av omkjøringsvegen og viser til prinsippkisser, referansebilder og inspirasjonsbilder.

Andre miljøtema som naturmiljø og kulturmiljø blir behandlet i ytre miljø-plan og rigg- og marksikringsplan.

Hensikten med planarbeidet av rv. 94 er å bedre fremkommeligheten samt å legge tilrette for et bedre bymiljø. Omkjøringen innebærer blant annet 4 tunneler og 8 rundkjøringer mellom Saragammen og Fuglenesbukta. Deler av strekningen er rasutsatt, har dårlig kurvatur, belaster byen miljømessig og medfører en uakseptabel stor trafikkfare på utsatte plasser.

Planarbeidet har følgende visjon: "Sikre et effektivt, trafiksikkert og framtidsrettet hovedvegssystem innenfor de sentrale deler av Hammerfest kommune, samt bidra til et bedre bymiljø i sentrum".

Veilederen er et supplement til gjeldende normaler og håndbøker. Den kan og skal ikke overstyre andre relevante juridiske føringer eller Statens vegvesens håndbøker. Det er den prosjekterende som har ansvaret for å finne løsninger etter gjeldende regelverk og denne veilederen.

Veilederen er utarbeidet av Sigrun Marie Lie med bistand fra Erik Axel Haagenen, landskapsarkitekter på ressursavdelingen.

1. versjon: 6. september  
2. versjon: 15. november (Styringsgruppemøte)  
Endelig versjon: 28. november

### PROSJEKTINFORMASJON

Veinumner: Rv 94 Hammerfest

Plantype: Reguleringsplan – Byggeplan - Utbygging

Prosjektnummer: 502859

Prof nummer på reg.plan: 20Rv00094\_00002 (Saragammen-Jansvannet), 20Rv00094\_00003 (Jansvannet-Fuglenes)

Sveis nummer på reg.plan: 2012072836, 2012072943

Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Prosjektavdelinga

Prosjektleder: Bjørn Tore Olsen, bjorn.tore.olsen@vegvesen.no, +47 75552827

Utarbeidet av: Sigrun Marie Lie, sigrun.marie.lie@vegvesen.no

Rapporten er utarbeidet for A3-format.

Dokumentlagring: \\Svv5p20a01\prof\20RV00094R\_00009\  
Fagomrd\Landskap

Foto forside: Lie/ Statens vegvesen

Utsikt over dagens rv. 94 gjennom sentrum av Hammerfest med

# Innholdsfortegnelse

|   |              |   |              |
|---|--------------|---|--------------|
| <b>DEL   INNLEDNING.....</b>                    | <b>5-6</b>   | <b>DEL     ELEMENTER.....</b>                         | <b>21-33</b> |
| INNLEDNING.....                                 | 5            | RUNDKJØRING.....                                      | 22           |
| Mål   |              | Utforming   |              |
| Formål  |              | INTEGRERING AV SKULPTUR/ KUNSTVERK I RUNDKJØRING..... | 23           |
| Overordnede føringer                            |              | Utforming   |              |
| Målgruppe                                       |              | INNGANGSPORT HAMMERFEST.....                          | 24           |
| HVORDAN BRUKE DENNE FORMINGSVEILEDEREN?.....    | 6            | Utforming   |              |
|   |              | SYKKEL OG GANGE.....                                  | 25           |
|   |              | Utforming   |              |
| <b>DEL    DAGENS SITUASJON.....</b>             | <b>7-12</b>  | Nasjonal gåstrategi                                   |              |
| GEOGRAFI.....                                   | 8            | Nasjonal sykkelstrategi                               |              |
| Beliggenhet                                     |              | TUNNEL OG PORTALER.....                               | 26           |
| Landskap  |              | Utforming   |              |
| Arealbruk og bebyggelse                         |              | Tunnelportal  |              |
| NATURGEOGRAFI (FYSISK GEOGRAFI) HAMMERFEST..... | 9            | Portalene i gangtunnelene                             |              |
| Klima   |              | Belysning   |              |
| Vegetasjon                                      |              | Forskjæring   |              |
| Midnattsol/ mørketid                            |              | Tekniske bygg og annet utstyr                         |              |
| KARAKTERTREKK HAMMERFEST.....                   | 10           | BRU.....  | 27           |
| Byen  |              | Utforming   |              |
| Arkitektur                                      |              | UNDERGANG OG KULVERT.....                             | 28           |
| Historie  |              | Utforming   |              |
| Sjøen   |              | SIDEAREALER.....                                      | 29           |
| Lysplan   |              | Fjellskjæringer                                       |              |
| Fjellene og utsikten                            |              | Jordskjæringer og -fyllinger                          |              |
| DAGENS ANLEGG - ESTETISK VURDERING.....         | 11           | Fyllinger mot vann                                    |              |
| POTENSIAL.....                                  | 12           | Murer   |              |
|   |              | UTSTYR OG MØBLERING.....                              | 30           |
| <b>DEL     TEMA.....</b>                        | <b>13-20</b> | Sitteplasser/ benker                                  |              |
| FORMSPRÅK.....                                  | 14-15        | Sykkelparkering                                       |              |
| Form  |              | Avfallsbeholdere                                      |              |
| Referanser                                      |              | RAMPER, TRAPPER OG OG HÅNDLISTER.....                 | 31           |
| Analyse/ abstraksjon                            |              | Utforming ramper                                      |              |
| Tolkning  |              | Utforming trapper                                     |              |
| MATERIALBRUK.....                               | 16           | Utforming håndlister                                  |              |
| Materialer                                      |              | GJERDER OG REKKVERK.....                              | 31           |
| Fokus på detaljer                               |              | Utforming gjerder                                     |              |
| Referanser for materialbruk                     |              | Utforming rekkverk for veg og kjørebuer               |              |
| Miljø og bærekraft                              |              | KOLLEKTIV.....  | 32           |
| Solide og robuste materialer                    |              | Utforming holdeplasser                                |              |
| FARGER.....                                     | 17           | Utforming leskur                                      |              |
| Arkitektur                                      |              | STØYSKJERMER.....                                     | 33           |
| BELYSNING.....                                  | 18-19        | Utforming støyskjermer                                |              |
| Lys   |              | Materialbruk  |              |
| Utbygging over tid                              |              |   |              |
| Belysning langs vegen                           |              |   |              |
| Opplevelse                                      |              |   |              |
| Gående og syklende                              |              |   |              |
| Egen belysning for gående og syklende           |              |   |              |
| VEGETASJON.....                                 | 20           |   |              |
| Hvor?   |              |   |              |
| UNIVERSELL UTFORMING.....                       | 20           |   |              |
| Fokuspunkter                                    |              |   |              |



# DEL | Innledning

Gamlevegen

Ny næring

fjorden

Håja

## I Innledning

### MÅL

Et vegtiltak har et funksjonelt formål. Vegtiltaket som omhandles i denne rapporten skal ha som mål å være et lineært forløp som formidler noe og som har det lille ekstra.

### FORMÅL

Formålet med denne formingsveilederen er å sikre intensjonen om god kvalitet og helhetlig utforming av vegger, konstruksjoner og vegelementer knyttet til rv. 94. Det legges vekt på fremtidsrettede løsninger av varig kvalitet, i samspill med landskapet og med forankring i god design, som kan tilføre en visuell opplevelse. Gjennom å vise til prinsipper for fysisk utforming av for eksempel gater, vegger, gang- og sykkelveger, kulvert, bru, belysning, støyskjerm, kollektivsystemet, grønnstruktur og møblering, er ønsket å oppnå variasjon innenfor en helhet.

En formingsveileder vil være et nyttig verktøy på vegen til å nå målene som er satt for omkjøringsveg i Hammerfest. Valgt utforming i en parsell, skal være styrende for de øvrige parseller.

Formingsveilederen skal begeistre samt være et inspirerende arbeidsverktøy for prosjekterende og planleggere, både interne og eksterne aktører. I tillegg skal den også danne grunnlag for prioriteringer og økonomiske vurdering som gjøres av prosjektledelsen.

### OVERORDNEDE FØRINGER

- Statens vegvesens visjon om å arbeide for et sikkert, miljøvennlig, effektivt og universelt utformet transportsystem for å dekke samfunnets behov for transport og fremme regional utvikling.
- Kommunedelplan KDP Rv. 94 Hammerfest (2011)
- Statens vegvesens Arkitekturstrategi (Vegdirektoratet, Miljøseksjonen, 2012-2015)
- St.meld. 26 2012-2013, Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP) (Samferdselsdepartementet, 2013)
- Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023. Grunnlagsdokument for NTP 2014-2023. (Vegdirektoratet, 2012)
- Nasjonal Gåstrategi. Strategi for å fremme gåring som transportform og hverdagsaktivitet (Vegdirektoratet, 2012)
- Strategisk miljøplan, Region nord (Statens vegvesen, region nord, 2008)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (Miljøverndepartementet, 2011)
- Den europeiske landskapskonvensjonen (Europarådet, 2004)
- Plan- og bygningsloven (Miljøverndepartementet, 2009)

### MÅLGRUPPE

Formingsveilederen skal gi prosjektledelsen kunnskap om hva som er viktig å vektlegge med hensyn til landskap og arkitektur i Hammerfest.

Formingsveilederen skal være et tidsbesparende arbeidsverktøy for prosjekterende i alle planfaser. All prosjektering skal utføres som et tverrfaglig samarbeid der alle relevante fagtemaer er representert.

For å ivareta variasjon og særpreg innenfor en samlet helhet langs omkjøringsvegen, forutsettes det at de prosjekterende setter seg inn i allerede planlagte/bygde tiltak, og hvordan utforming er løst på disse stedene. I tillegg skal den prosjekterende sørge for at alle løsninger er i tråd med føringer gitt av drift- og vedlikehold jamfør formål om varig kvalitet.

## Hvordan bruke denne formingsveilederen?

En formingsveileder er et plandokument som skal gi føringer for den videre formmessige utvikling av omkjøringsvegens avgrensede område.

Formingsveilederen kan leses som et oppslagsverk der hver del kan leses hver for seg, men likevel understøtter og utdyper hverandre. Denne formingsveileder er inndelt i 4 deler: innledning, dagens situasjon, tema og elementer.

### DEL | Innledning

gir en innføring i ulike formelle forutsetninger.

### DEL || Dagens situasjon

inneholder Hammerfests karaktertrekk som sted og dagens situasjon. Dette danner forfatterens grunnlag for de valg og føringer som er satt i formingsveileder.

### Del ||| Tema

inneholder en rekke overordnede føringer som skal være gjeldende for elementer som skal inngå i omkjøringsvegen. Temaene "formspråk", "materialer" og "farger" gir de grunnleggende føringer for utformingen av de ulike elementene, for eksempel belysning, murer og benker. Dette skal bidra til å skape et gjennomgående visuelt uttrykk. Under enkelte av temaene blir det vist hvilke områder som skal tillegges størst vekt.

### Del |||| Elementer

gir en gjennomgang av de elementene som er viktig å ta hensyn til i utformingen av omkjøringsvegen for å sikre et gjennomgående helhetsinntrykk og å sikre en god kvalitet. De ulike elementene skal bygge på de føringene som er satt under temaene i del |||. Under beskrivelsen av enkelte elementene blir det også belyst elementer som skal tillegges høyere kvalitet.

## Infoboks

Disse tekstboksene inneholder nyttig informasjon

### REINSDYR

Tidligere var reinsdyr et naturlig skue i bybildet, noe som var eksotisk for tilreisende fra for eksempel Hurtigruta. I dag er sentrum gjerdet inn og man må utenfor sentrum for å se reinsdyrene.



## Bildetekst

Bokstavene i tabellen illustrerer visningen over bilder på en side. Hver bokstav har sin bildetekst.

|   |   |
|---|---|
| A | E |
| B | F |
| C |   |
| D | G |

- A: Bru over Storelva er uten estetisk utforming og i dårlig stand
- B: Blått rekkverk som ikke harmonerer med omgivelsene på rv.94 ved Fugleneset
- C: Blått rekkverk langs rv.94 og lite bevisst utforming av strandsonen
- D: Benk plassert uten forankring langs gs-vegen i Kubakken
- E: Lite bevisst utforming av sidearealer
- F: Prefabrikkert løsning av elv i Saragammen
- G: Utsiktspunkt?

# DEL II

## Dagens situasjon



# Geografi

# Del ||

## BELIGGENHET

Hammerfest kommune ligger på deler av Kvaløya, Seiland og Sørøya i Finnmark kommune. Bysenteret med havn, offentlige bygninger og forretninger ligger på sørsiden av bukta under Salen, på Kvaløyas vestside der skipsleia gjennom Sørøysundet og Rolvsøysundet kommer inn. Hurtigruta har anløp i Hammerfest og legger til midt i sentrum. Byen ligger på 70° 39' 48" nordlig bredde. Melkøya og Polarbase er godt synlig i fjorden samt den iøynefallende øya Håja.

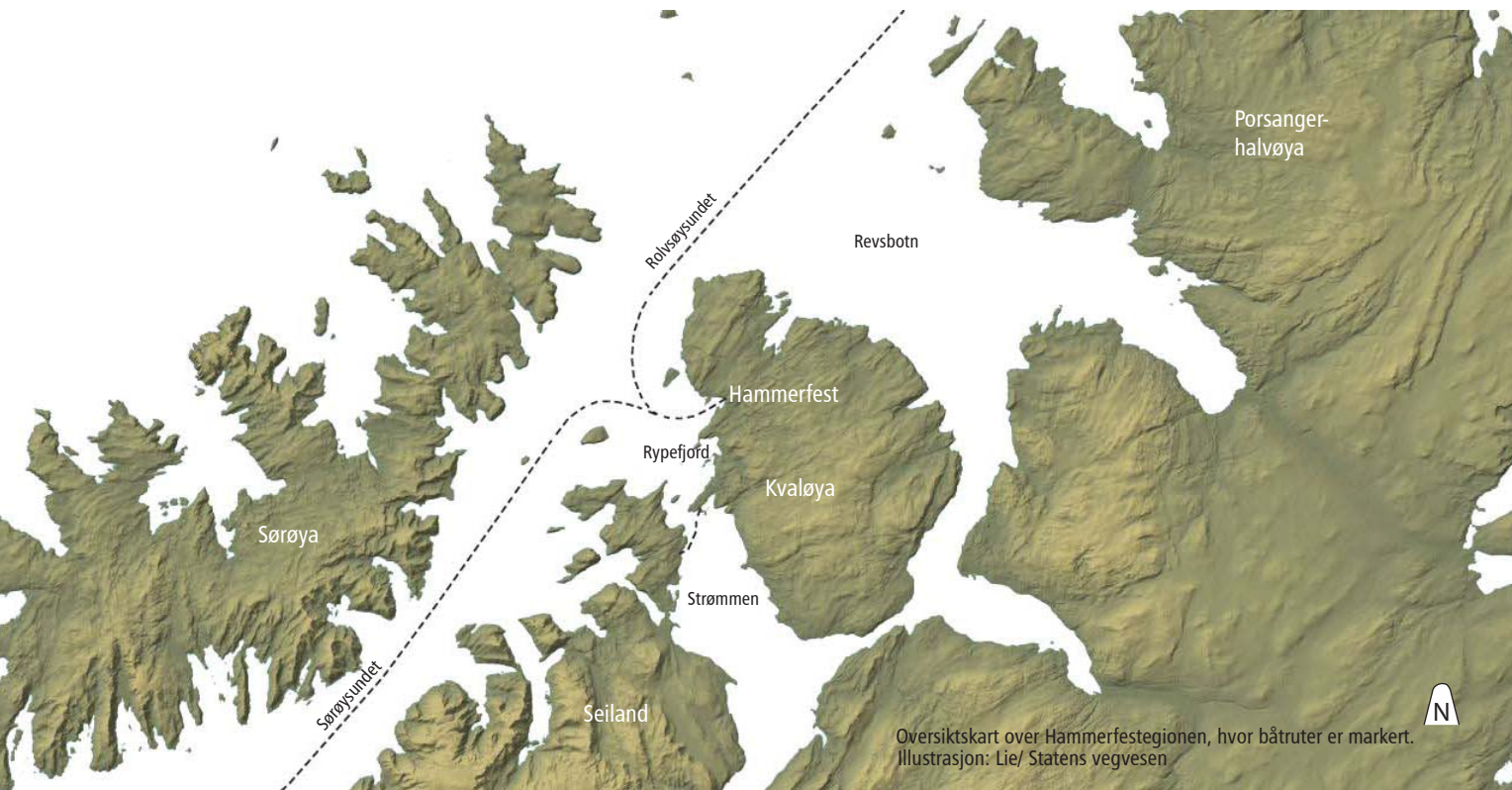
## LANDSKAP

Hammerfest ligger i landskapsregion Kystbygdene i Vest-Finnmark. Karakteristisk for denne regionen er ruvende fjell med både spisse og avrunda former og med store og dypt fjordinnskårne øyer. Kystlinja er oftest bratt og flere steder utilgjengelig.

Både Hammerfest by og Rypefjord ligger rundt et havnebasseng og har en østlig bakvegg av kupert hei, vidde- og paleiske fjellformer. Fjellene sees fra alle gater i byen. Det er lite strandflate og store fyllinger ut i fjorden. Prosjektområdet er vendt mot fjorden og forholder seg stedvis til den vidstrakte vannflaten. Prosjektområdet strekker seg gjennom et variert landskap bestående av fjord og fjell, blandet næring- og boligbebyggelse, vegetasjonsområde ved Jansvannet, sentrumsbebyggelse og nærhet til Storvannet. Bebyggelsen omkring havnebassengene med fjellene som vegg danner småskala landskap.

## AREALBRUK OG BEBYGGELSE

Prosjektområdet er preget av blandet bolig-/næringsbebyggelse med store industriområder på Melkøya, Fugleneset og Polarbase som ligger på landarmer ut i fjorden. Bebyggelsen ligger som et bånd mellom fjorden og fjellsidene, både på fyllinger i fjorden og noe opp i fjellsiden. I sentrumskjernen ligger bebyggelsen i parallellgater langs bukta og tverrgater ned mot sjøen. Bebyggelsen for øvrig strekker seg mer og mindre sammenhengende rundt til Fuglenes. I Fuglenesområdet og rundt Storvannet vokste i 1960-årene opp nye bydeler. Rett sør for Hammerfest tettsted ligger tettstedet Rypefjord. Dagens rv. 94 er et sterkt strukturerelement og ligger som en barriere mot fjorden.



Oversiktskart over Hammerfestregionen, hvor båtruter er markert. Illustrasjon: Lie/ Statens vegvesen



- RV. 94/hovedveg
- Sekundære vegger
- Bebyggelse
- Næring/ industri
- Sentrumskerne
- Strandlinje

Kart over dagens situasjon i Hammerfest. Illustrasjon: Lie/ Statens vegvesen





Foto: Lie/ Statens vegvesen



Foto: Lie/ Statens vegvesen



Foto: Erik Haagensen/ Statens vegvesen

## Naturgeografi (fysisk geografi) Hammerfest

Del ||

### KLIMA

Prosjektområdet har et kystklima og er utsatt for mye vær og vind men Sørøya ligger som en skjermende vegg mot storhavet. Klimaet er kjølig oseanisk med mye nedbør og generelt lave sommertemperaturer. Hammerfest by ligger derimot i en bukt rundt et havnebasseng som gir noe le. Til tross for beliggenheten nord for polarsirkelen har byen også en isfri havn. Havskodde kan sees på varme sommerdager og ligger da ofte som et slør over fjord og land. Prosjektområdet ligger innenfor herdighetssone 8.

### VEGETASJON

Prosjektområdet preges de fleste steder av snau vegetasjon og ingen tydelig grønnstruktur. Det skyldes både klimatiske forhold, men også beite av rein og sau fra fjærestein, mellom hus og opp til fjelltopp i området utenfor Hammerfest sentrum. Sammen med lave temperaturer reduserer vinden vilkårene for vekst. Vekstsesongen strekker seg fra ca 60-110 døgn.

Prosjektområdet ligger utenfor den arktiske skoggrensen, men likevel fins stedvis bjørkeskog. Vegetasjonen preges forøvrig av åpne kystheier med litt bjørkeskog på skjerna lokaliteter og vier langs vassdragene. Vegetasjonen rundt Jansvannet domineres av bjørkeskogen og kalles i Hammerfest byens eneste skog. I den østlige enden av Storvannet finnes det også bjørkeskog og det er plantet alm. rogn i en skråning nær ved Elvetun.

Private hager og kirkegårder bidrar til noe frodig vegetasjon med stauder, busker og trær innenfor prosjektområdet. Ellers er det mest gress og urtevegetasjon i bebygde områder. Det er ingen grønnstruktur med unntak av plantet rogn og stauder i sentrum og prydbusker og blomster på et torg ved Forsøveien og Fuglenesveien.

Ellers består vegetasjonen i hovedsak av gress, lyng og lav bjørk, som klynger seg til fjellsidene.

### MIDTNATTSOL/ MØRKETID

Ved Hammerfest er det midnattsol fra ca. 14. mai til ca. 29. juli, og mørketid fra ca. 22. november til ca. 19. januar.

A

A: Saragammen med vegetasjon bestående av gress, lyng og lav bjørk

B

B: Nyanlagt grøntområde i sentrum med rogn og gressdekke

C

C: Bjørkeskog rundt Jansvannet

D

D: Vinter i Saragammen

E

E: Storm i Hammerfest



Foto: Lie/ Statens vegvesen



Foto: Scapix

# Karaktertrekk Hammerfest

## BYEN

Hammerfest by er kommunens administrasjonssenter og er Finnmarks nest største by. Byen er kjent som porten til Ishavet. Fisketilvirkning er viktigste industrigren og Hammerfest har blitt et viktig knutepunkt for olje- og gassrelatert industri. Godsdistribusjon og andelen godstransport er sterkt økende. Rv. 94 i Hammerfest sentrum, som har hhv. gatenavnene Kirkegata og Strandgata, er byens viktigste forretningsgate. Navnet Hammerfest kommer av norrønt hamarr, 'bratt bergvegg', og fest, 'landtau for fortøying av båter'.



## ARKITEKTUR

Bebyggelse ble brent i 1944/45. I Hammerfest domineres derfor tidlig gjenreisningsarkitektur med rette vinkler, nøktern detaljering og materialbruk. Oftest har husene 1 ½ eller 2 etasjer, saltak og tilnærmet kvadratisk planform med korsløsning. Materialbruken er ganske enhetlig med trepanel som kledning malt ofte i en primær farge, og skiferstein, papp eller eternitt til taktekkning. Bebyggelsen i tettsteder og Hammerfest by, preges også av boligområder med typehus fra 1970 og fram til i dag.



## HISTORIE

Hammerfest har en sterk identitet gjennom en dramatisk historie og eventyrlig utvikling. Tidlig på 1600-tallet var Hammerfest et lite sted med noen få hus. Bystatusen får Hammerfest 17. juli 1789. I 1891 blir Hammerfest den første byen i Norge, og blant de første i Europa, med elektrisk gatebelysning. Byen blir brent 1944/45 og bygges opp igjen etter ny reguleringsplan. Gjenreisningsplanen fulgte i stor grad byens tidligere utstrekning og gateløp med rutenett på tangen og øvrige gater tilpasset den smale landstripa mellom fjorden og fjellsida. Fiskeribedriften Findus etablerer seg. Olje- og gassvirksomheten starter i 1980 og virksomheten forstørres seg kraftig den dag i dag.



## SJØEN

Sjøen og fiske var grunnlaget for bosetningen av Hammerfest som har gode havnemuligheter. Sjøfronten er i dag visuelt og fysisk preget av vare- og persontransport, Hurtigruta, fiske, verft ? og utvikling av gass- og oljeindustri. Det finnes svært lite naturlig strandsone og den fysiske tilgangen til sjøen er minimal. Strandsonen er steinsatt og preges av industriarealer eller arealer som ikke er opparbeidet.



## LYSPLAN

Hammerfest er den første byen i Norge som har en helhetlig lysplan hvor 3500 lyspunkter styres via internett. Dynamisk lys, d.v.s. styring av lyset i det offentlige rom, er et nytt konsept som er gjort mulig av moderne teknologi. Styringen innebærer at man kan variere lysmengde gjennom døgnet etter behov. Dette innebærer et helt annet fokus på belysning og lysforhold i Hammerfest. Mål: "en by av lys".



Foto: Google

## FJELLENE OG UTSIKTEN

Gode havneforhold i Hammerfest var den viktigste lokaliseringfaktorene for bosetting. Dette innebærer at husene ligger som et belte tett innunder fjellfoten. Fjellsidene er stedvis bratte og toppen er avrundet. Skredforbygningene svært tydelig som linjer i fjellskråningene. Fjellene danner en bakvegg og husene er vendt mot fjorden. Fra store deler av Hammerfest er det utsikt mot storskala fjordlandskap, mot Melkøya, Håja og fjellene på Sørøya og fastlandet i nord. Fra Rypefjorden og Saragammen er Polarbase et dominerende skue.



Alle foto: Lie/ Statens vegvesen



## Dagens veganlegg - estetisk vurdering

Del ||

### RIKSVEG 94

Rv. 94 følger kysten i variert avstand fra Saragammen til Fugleneset og mangler i dag en helhetlig utforming. Veganleggets visuelle og opplevelsesmessige kvaliteter er variert og prefabrikerte løsninger gir flere negative enn positive opplevelser langs veggen. Det er ulike typer elementer langs veggen (rekkverk, belysning, skilt etc) med forskjellig materialbruk og fargevalg, som har kommet til over tid. Noen er forholdsvis nye, andre er av eldre dato og svært nedslitt.

Vegen strekker seg gjennom stor variasjon av landskap med stedvis spektakulær utsikt mot fjorden. Dette fører til flott reiseopplevelse. Der veggen klynger seg langs fjellsidene er det høye og steile fjellskjæringer svært nær veggen som gjør at det kan føles utrygt å ferdes.

Det er i dag ingen rundkjøringer på rv. 94 og avkjøringene skjer som oftest ved t-kryss. Der det er bratte bakker og/eller utsikt er det enkelte steder satt opp enkle benker langs gang- og sykkelvegen. I sentrum er vegene pent oppgradert med innstramming av vegprofilen med smågatestein og kantstein. Ny dynamisk belysning er også satt opp. Autovernet er flere steder preget av årevis med brøyting og fra sentrum til Fugleneset er det satt opp et blått rekkverk som ikke harmonerer med omgivelsene.

Sidearealer er ikke bevisst utformet og er lite tilpasset eksisterende terreng. Der veggen går i randsonen av fjord eller i nærheten av bekk/ elv er sidearealene steinsatt eller skråningen er ofte dekket med grus/stein med bratt helling og uten bevisst utforming. Dette er både visuelt negativt og gjør området mot sjøen ofte utilgjengelig.

Det finnes eksisterende gang- og sykkelveg fra Rypefjorden til Fuglenes. Denne er ikke tydelig markert og visuelt gjennomgående.

|   |   |
|---|---|
| A | E |
| B | F |
| C | G |
| D | H |

- A: Bru over Storelva er uten estetisk utforming og i dårlig stand
- B: Blått rekkverk som ikke harmonerer med omgivelsene på rv.94 ved Fugleneset
- C: Blått rekkverk langs rv.94 og lite bevisst utforming av strandsonen
- D: Benk plassert uten forankring langs gs-vegen i Kubakken
- E: Lite bevisst utforming av sidearealer
- F: Oppgradering av vegene i sentrum
- G: Prefabriert løsning av elv i Saragammen
- H: Utsiktspunkt?

PÅ BAKGRUNN AV SITUASJONSBESKRIVELSEN ER DET GJENNOM ARBEIDET MED OMKJØRINGSVEG HAMMERFEST POTENSIAL FOR:

- å opprettholde og styrke den flotte utsikten og kontakten til fjorden og fjellene
- å utforme et helhetlig anlegg i harmoni med omgivelsene
- å styrke Hammerfests karaktertrekk gjennom formgivningen
- å heve standarden på veganleggets estetiske utforming
- å utforme et trygt veganlegg med visuell opplevelse
- å utforme enkelte elementer ved veganlegget med et lysdesign
- å utforme et attraktivt gang- og sykkelvegnett fra Saragammen til Fuglenes

# DEL III

Tema

**B**ylandskapet  
og det

**m**enneskeskapte

**S**tyrer

**f**argene

**N**aturlandskapet  
og det

**n**aturlige

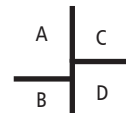
**S**tyrer

**f**ormen

# Formgivningen skal ha det lille ekstra og gjenspeile Hammerfests karaktertrekk. Et gjenkjennelig og helhetlig formspråk skal bidra til å styrke reiseopplevelsen for både bilister, gående og syklende.

SYNONYMER TIL FORMSPRÅK KAN VÆRE STIL, UTTRYKK, RETNING ELLER UTTRYKSMÅTE. DISSE ORDENE BLIR BRUKT INNEN KUNSTTEORIEN ESTETIKK

A: Utsiktspunkt Stegastein  
B: Mønster i belegg i Superkilen København  
C: Shandorffs plass i Oslo  
D: Strømsø torg i Drammen



## Formspråk

All formgivning av anlegget skal ha et gjennomgående felles uttrykk som er gjenkjennelig. Formgivningen skal være repeterende og iøyenfallende samt formidle en angivelse av stedet. Det er viktig at noe av formgivningen er gjenkjennelig og fungerer både om sommeren når det er lyst og om vinteren når det er mørkt.

Formspråket skal ha et moderne uttrykk med god standard men skal også være lokalt forankret til byen og stedet. Trafikantene skal gjennom formgivningen se en gjenspeiling av karaktertrekkene i Hammerfest.

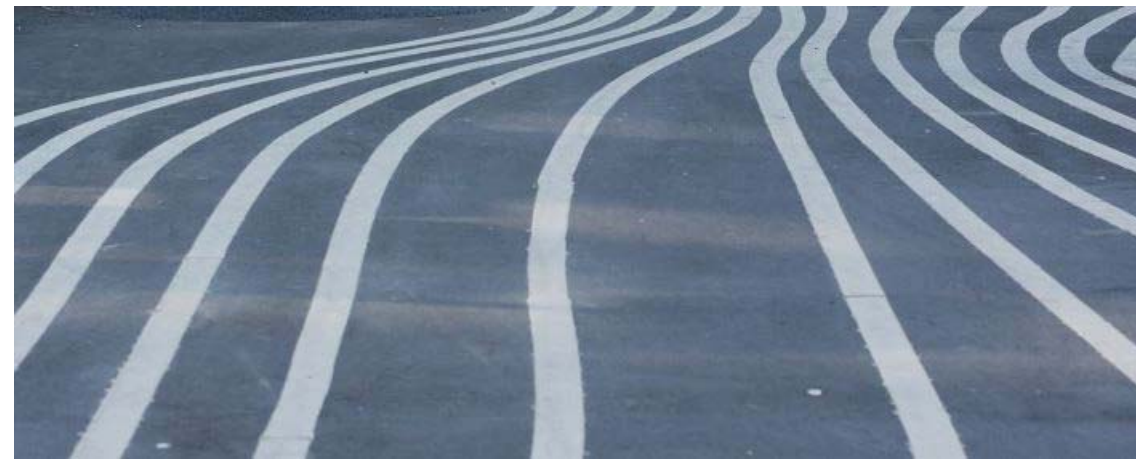
### FORM Naturlandskapet og det naturlige styrer formen

Hammerfests omkringliggende fjellformasjoner, skredforbygningene i fjellsidene og fjorden er inspirasjonskilden for abstraksjonsøvelser og formstudier for formspråket av omkjøringsvegen.

Fjellene som omkranser Hammerfest er steile men med avrundet topp. De rettvinklede skredforbygningene står som abstrakte skulpturer i fjellsidene og danner karakteristiske linjer i landskapet. Den vannrette fjorden speiler byen og stedet og gir fargevariasjoner gjennom årstidene. Ved uvær fremstår fjorden med brytende og krumme former noe som gjenspeiler til fjellets avrundede topp.

I denne sammenheng er begrepet form knyttet til det som kan uttrykkes gjennom rette linjer men med uregelmessige, avrundede eller krumme endestykker. Dette vil derfor ikke omfatte organiske former som for eksempel amøbeformer eller geometriske former med utelukkende rette vinkler. Formspråket her er en blanding av disse.

Det oppfordres til å gjøre egne formstudier og tolkninger basert på de samme referansene og kriteriet om et geometrisk formspråk. Skissene og fotografiene under dette tema er ment som inspirasjon og til å illustrere tankegangen bak valget som er tatt.



# Formspråk

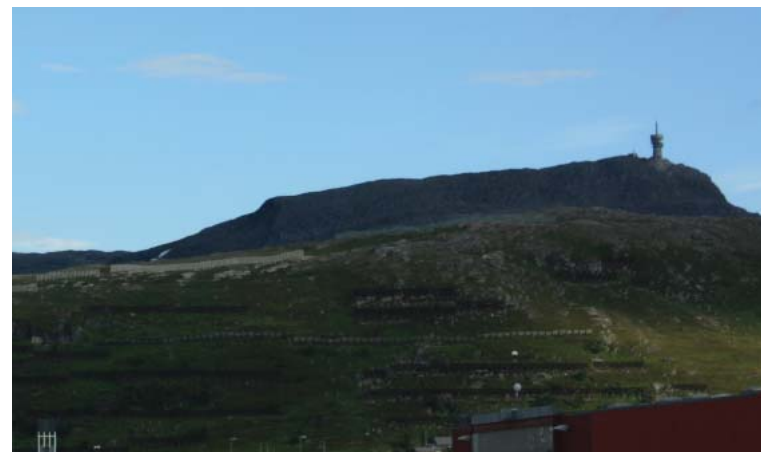
## REFERANSER

Inspirasjon:

- Paleiske fjellformasjoner
- Skredforbygninger i fjellsidene
- Fjorden



Foto: Erik Haagensen/ Statens vegvesen

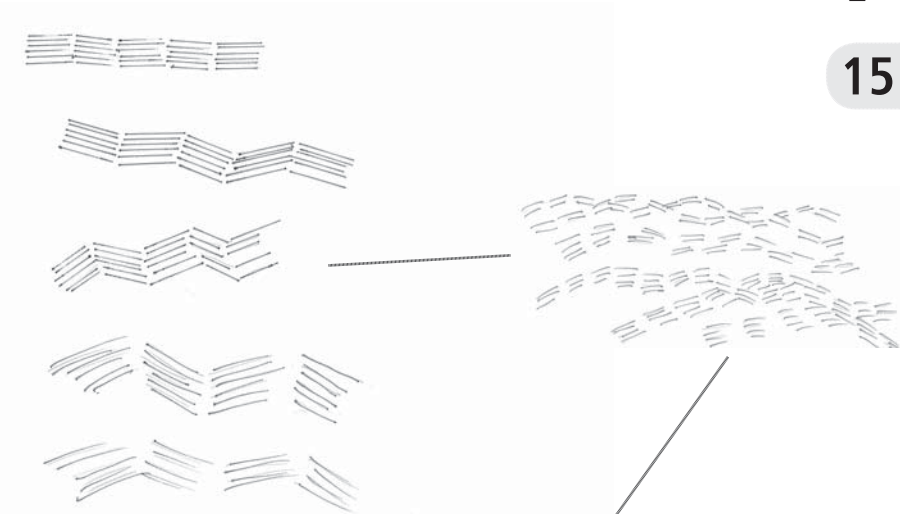
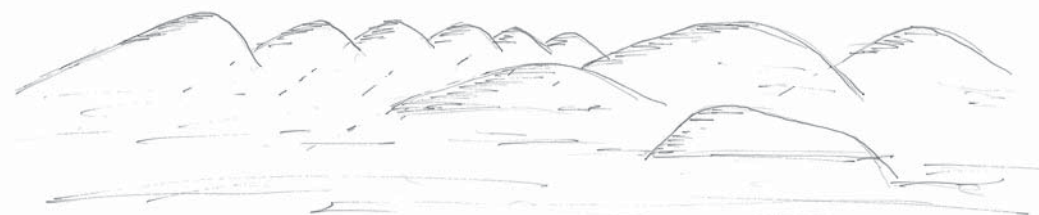


Alle foto: Lie/ Svv

Del |||

## ANALYSE/ ABSTRAKSJON

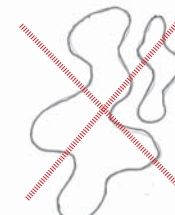
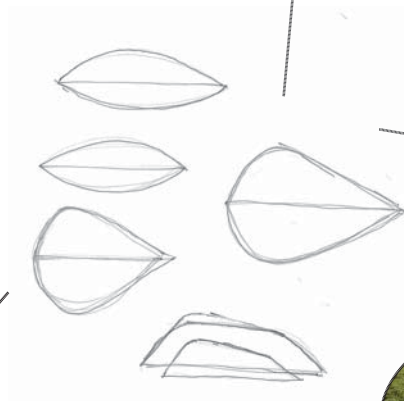
Skissene viser enkel abstraksjon av de karakteristiske formene som trer frem av fjellene, skredforbygninger og fjorden.



## TOLKNING

En sammenstilling av inspirasjonskildene utløser en mulighet for geometriske former som er myket opp: både rette linjer og krumme former. Disse skal helst fungere sammen men unntaksvis kan rette linjer være formgivende i seg selv. Vannspeilet speiler fjellene og utløser også mulighet for en sammensatt og oval form: enten dråpeform eller marquise form (oval form med spiss).

Disse tolkninger av inspirasjonskildene kan bygges videre på eller så er det rom for den prosjekterende å gjøre en analyse/ abstraksjon selv med de samme inspirasjonskildene.



# Materialbruk

# Del |||

## MATERIALER

Valg av materialer i forbindelse med omkjøringsvegen Hammerfest skal oppfylle kriterier knyttet til visuelle og taktile kvaliteter, uttrykk, robusthet og miljø. Eksemplene skal være til inspirasjon og bidra til å illustrere det taktile og visuelle uttrykket omkjøringsvegen skal ha.

## FOKUS PÅ DETALJER

Omkjøringsvegen innebærer i hovedsak asfalt som det dominerende materiale på kjøreveger og gang- og sykkelveger. For å skape et godt utformet veganlegg med gode reiseopplevelser skal noen av elementene og detaljene tillegges større fokus og annen materialbruk slik at det er iøyenfallende. Dette kan være kulverter, rundkjøring, lysmaster, kunstige og naturlige ledelinjer, trapper, bruer, rekkverk osv. Den prosjekterende må finne en god balanse på bruk av elementer og detaljer slik at det ikke blir overflødig og fremstår som kaotisk.

I dette prosjektet skal belysning langs omkjøringsvegen og gang- og sykkelvegen ha et ekstra fokus jamfør Hammerfests Lysplan - En by av lys (revidert 2007). Dette blir omhandlet som eget tema på side 18-19.

## REFERANSER FOR MATERIALBRUK

Forslag til materialer som skal brukes i forbindelse med omkjøringsvegen tar utgangspunkt i Hammerfests omgivelser og Hammerfests grunnlag for bosetting; de steile fjellskråningene og havnemiljøet. Kombinasjonen av stål/ betong, tre gir assosiasjon til havnemiljøet, polert/ slipt stein gir assosiasjoner til det blanke vannspeilet, stein/grus/sand som kan oppleves i fjæra og fjellsidene, sedum, gras- og bregnetyper gir assosiasjoner til den skrinne vegetasjonen og cortenstål gir assosiasjoner til skredforbygningene i fjellsidene.

## MILJØ OG BÆREKRAFT

Materialene skal basere seg på norske/ lokale leverandører så langt det er mulig, for å redusere transportbehov. Ønsket kvalitet skal veie opp mot dette. Miljøvennlige materialer og overflatebehandlinger skal prioriteres høyt. Gjenbruk skal tilstrebes.

## SOLID OG ROBUSTE MATERIALER

Materialene må være mest mulig robuste og tåle Hammerfests kystklima med snø, fryse-tine-perioder, frost, vind og regn.

Ved valg av løsninger skal den prosjekterende sørge for at det er klarert med drift- og vedlikehold slik at løsningene blir varige og vedlikeholdt på en riktig og god måte.

|   |   |
|---|---|
| A | F |
| B |   |
| C | G |
| D | H |
| E | I |

- A: Stabilisert grus E6 Råde
- B: Kobinasjon stål, tre og betongen (skal være røff med tilslag av lokal, lys stein men med en bearbeidet finish)
- C: Stabilisert grus med fuger av cortenstål - inspirasjon fra Kjeksa
- D: Benk i tre (kebony) i kombinasjon med grus Fornebu Nansenparken
- E: Stabilisert grus med kant av Corten-stål Folldal gruver
- F: Lysmast med lakkert stål
- G: Kobinasjon betong og tre (kebony)
- H: Sedum Reflexum H8
- I: Kobinasjon lys betong med tilslag av stein, cortenstål og lav vegetasjon inspirert av den skrinne vegetasjonen



Foto: Lie/ Statens vegvesen

## DEFINISJON AV TILSLAG I BETONG

Betong = sand og stein (tilslag) + sement (grå) + vann + eventuelle tilsetningsstoffer for spesielle bruksområder o.a. Tilslaget er oftest en blanding av lokale stein og sandtyper. Disse kan være gulaktige, rødaktige, mørkegrå, lysegrå, hvite mm. Man kan derfor styre overflatefargen mot en lysere, mørkere, mer gyllen eller gråere alt etter hvilken sand og stein man bruker. Lyst, robust betongdekke = standard grå sement med den lyseste sanden og steinen i nærheten. (BrukDesignBetong)



# Farger

## ARKITEKTUR **Bylandskapet og det menneskeskapte styrer fargene**

Arkitekturen i Hammerfest domineres av tidlig gjenreisningsarkitektur som er karakteristisk for byen. Husene er kvadratisk og med malt trepanel. De er ofte malt med en sterk farge (primærfarge) eller sekundær farge som gjør at husene er tydelige i bybildet og på den smale landstripa mellom fjorden og fjellsiden. Ellers er bygningene i en kaldere hvit-grå/blå-skala. Nyere bygninger er også ofte malt i en farge som står i stil til den eldre bygningsmassen.

Som hovedpalett på materialene/ elementene skal de kalde fargene hvit-grå være gjennomgående for omkjøringsvegen. Som kontrastfarger skal arkitekturens sterke fargepalett gi særpreg til omkjøringsvegen. For eksempel på lysmaster, som farge på effektbelysningen, på benker eller håndrekkverk. Kontrastfargene må brukes med omhu på elementene og i detaljer.

Fargene er til inspirasjon og det angis ikke generelle fargekoder her. Dersom et element skal ha en spesifikk farge, er det oppgitt RAL-kode under den spesifikke beskrivelsen av elementet.



Foto: Erik Haagenen/ Statens vegvesen



# Belysning

## LYS

Lys er ingen materialitet, det er ikke noe en kan ta og føle på. Lyset er der for funksjonelle formål; gjøre objekter og rom synelig. Lyset kan også være et designelement for å orientere oss og for å gi en større trygghetsfølelse.

Belysning som designelement skal ha ekstra fokus langs omkjøringsvegen i Hammerfest. Som Lysplanen beskriver, er det viktig at belysningen har en god lyskomposisjon for å unngå "lyskonkurransse/ lysforurensning" og dermed gi et lett leselig mørketidlandskap. Dett skal være enkelt å finne fram, man skal føle seg trygg, og det skal ha en vakker og inspirerende framtoning. Løsninger som innebærer belysning skal ikke bryte føringer gitt i Lysplanen til Hammerfest.

Belysning vil inngå i alle tiltaksområdene langs omkjøringsvegen: selve vege, gang- og sykkelveger, tunneler, rundkjøringer, kulvert osv. Det bør unngås å blande forskjellige mastetyper, da dette gir et uryddig inntrykk. Lyssetningen må også samordnes slik at antallet master kan reduseres. Unntak med iscenesetting av iøynefallende lysmast.

## UTBYGGING OVER TID

Utforming av master/ armatur bygget i første parsell, skal være styrende for de øvrige parseller. Det er viktig at lyslandskapet er gjennomgående likt i alle parseller.

## BELYSNING LANGS VEGEN

- Belysningen skal ikke blende men gi tilstrekkelig og ensartet lys.
- Belysningen skal gjøre omkjøringsvegen og gang- og sykkelvegen oversiktig og lesbar.
- Belysningen skal generelt ha ensidig plassering som gir en kontinuerlig perlerand.
- Ny belysning og belysning som blir skiftet ut langs omkjøringsvegen, skal ha gjennomgående hvitt lys.
- Nye lysmaster/ -armaturer langs omkjøringsvegen skal harmonere med eksisterende men kan ha en mer moderne utforming i tråd med de overordnede føringer.
- Belysningen skal ha gjennomgående lik utforming og mastene anbefales en farge RAL 7011 koksgrå. Unntak kan være iøynefallende lysmast i for eksempel prioriterte rundkjøringer.
- Miljøvennlige lyskilder skal fortrinnsvis benyttes.
- Det skal vurderes dynamisk lys i tråd med Lysplanen, enkelte steder.

## OPPLEVELSE

- Reiseopplevelsen skal gis en god rytme ved jevn fordeling av belysningen.
- Effektbelysningen skal vurderes å gis en farge fra kontrastfargene. Dersom det ikke velges effektbelysning kan det vurderes bruk av iøynefallende og moderne lysmast/ - armatur med evt en kontrastfarge.
- Ved prioriterte rundkjøringer skal det lyssettes for opplevelse.
- Tunnelportaler og tunneler med ekstra fokus skal lyssettes for opplevelse. Effektbelysningen skal ikke være skjenerende for omgivelsene eller gjøre trafikanten uoppmerksom på kjørebanelen.
- På andre veger der det skal anlegges ny belysning, skal denne belysningen ha en annen utforming enn på omkjøringsvegen og skal fortrinnsvis være med lavere master.
- Der vegen går nær sjøen eller Storelva skal det vurderes effektbelysning av vannflaten (punkter eller linjer). Effektbelysningen må ikke være sjenerende for bilisten eller gjøre bilisten uoppmerksom på vegen.

- A: Belysningsmaster som følger gitt formspråk - Havnepromenade i New York
- B: Dedikert og arkitektonisk belysning som smelter sammen med konstruksjonen - gang- og sykkelbru i Kvaleberg (Iguzzini)
- C: Belysning i tunnel - Lærdalstunnelen
- D: Effektbelysning av benker - Strømsø torg Drammen
- E: Effektbelysning av vann (lyslinjer)
- F: Effektbelysning med farge i rundkjøring i Butunnelen
- G: Effektbelysning med punkter i Andenes

|   |   |
|---|---|
| A | E |
| B | F |
| C |   |
| D | G |



Foto: Lie/ Statens vegvesen



Foto: Iguzzini



Foto: Geir Brekke/ Statens vegvesen



Foto: Iguzzini

# Del |||

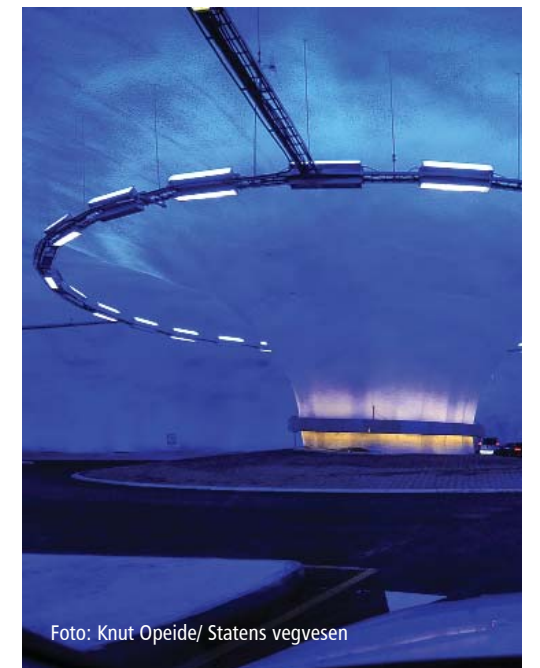
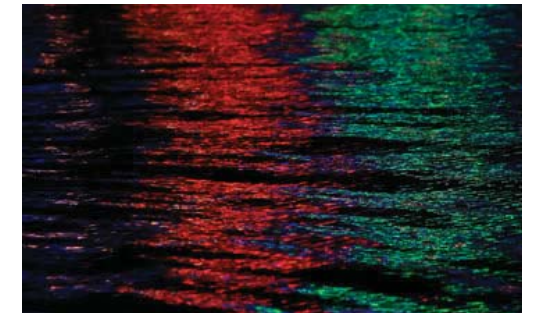


Foto: Knut Opeide/ Statens vegvesen



Foto: Erik Haagensen/ Statens vegvesen

## Belysning forts.

### GÅENDE OG SYKLENDE

Det er i dag gang-/sykkelveg eller fortau hele vegen fra Indre Rypefjord til Fuglenes. I tillegg er det tenkt å legge gang- og sykkelvegen mellom Saragammen og Rypefjorden i tunnelen. Dette fører til en fragmentering av utformingen av gang- og sykkelvegen samt at belysningen, med både nye og gammel belysning har ulik lyssetting og arkitektonisk uttrykk på mastene. Belysningen er sjeldent dedikert for myke trafikanter.

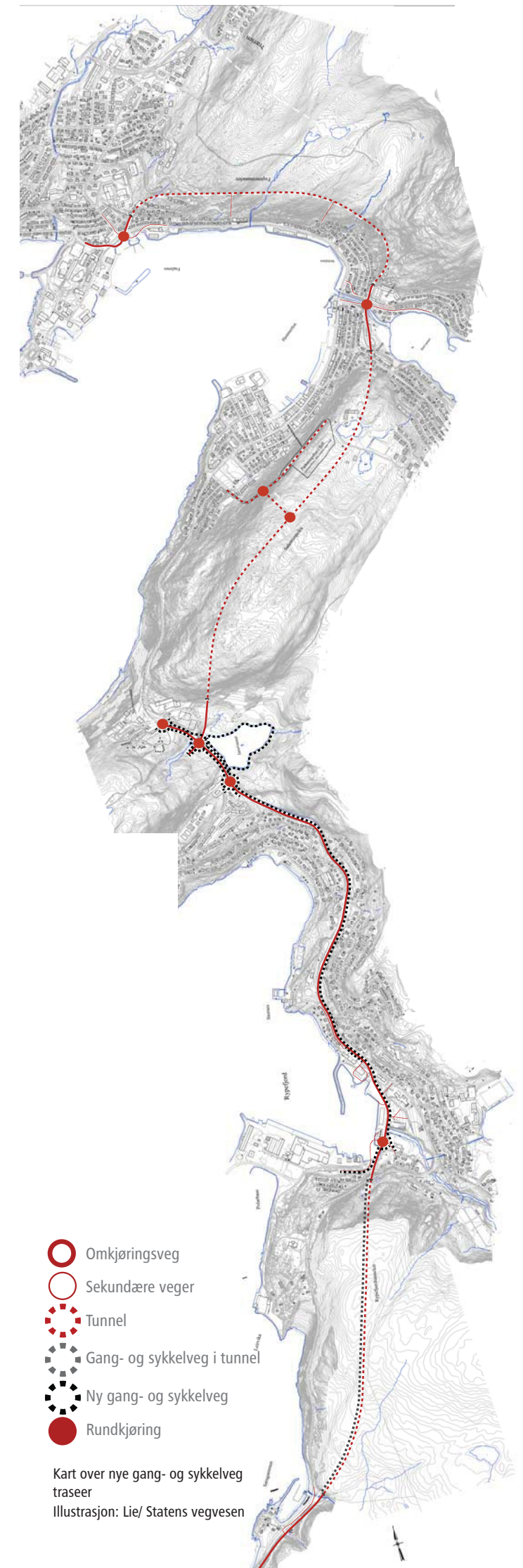
Ideelt sett burde det tilrettelegges for egen og ensartet belysning for gående og syklende fra Saragammen til Fuglenes. Dette for å skape en visuell, helhetlig og tydelig markering av gang- og sykkelvegnettet som vil føre til trygghetsfølelse og generere hyppigere bruk. I tråd med bakgrunnen for prosjektet vil dette føre til helhetlig utvikling av byen samt også følge overordnede nasjonale føringer.

### EGEN BELYSNING FOR GÅENDE OG SYKLENDE

- Gang- og sykkelveger skal ha en gjennomgående og dedikert belysning med master som har et urbant og arkitektonisk preg i tråd med formspråket med unntak der fortau går svært nære og parallelt med vegen, og dermed får indirekte lys fra vegbelysningen.
- Nye belysningmaster skal være i slektskap med eksisterende master.
- Lysmaster/ -armatur skal ha høyere detaljering enn bilvegen.
- Nye lysmaster (med evt utbyttet master) anbefales farge RAL 7011 koksgrå
- I ramper, gang- og sykkelveier på broer og i underganger er det ønskelig å benytte innfelte lyskilder i stedet for mastemontert lyskilde.
- Ved egen belysning bør lysmastene være lavere enn for selve omkjøringsvegen for mye trafikanter.
- Nærliggende områder for gående og syklende, for eksempel bussholdeplass, skal ha samme lysmaster/ -armatur som gang- og sykkelvegen.
- Belysning av elementer, for eksempel benker langs gang- og sykkelvegen, skal vurderes effektbelyst. Belysning med sjablonger/ filter kan brukes for opplevelse.
- Ved gående og syklende i tunnelen fra Saragammen til Rypefjorden skal de myke trafikantene ha dedikert og gjennomgående belysning med arkitektonisk egenverdi. Dette vil gjøre ferdsele gjennom tunnelen tryggere.



A: Effektbelysning av sidearealer langs gang- og sykkelveg i Andenes  
B: Dedikert og arkitektonisk belysning langs gang- og sykkelveg  
C: Effektbelysning med sjablonger på gangarealer i Bjørsvika



# Vegetasjon

Del |||

Eksisterende vegetasjonen innenfor prosjektområdet er preget av de barske vekstforhold og består i hovedsak av skrinne vegetasjon med gress, lyng og lav bjørk (først og fremst ved Jansvannet). I sentrum er det plantet inn trekkerer av rogn som ser ut til å klare seg bra.

På bakgrunn av de klimatiske forholdene skal det ikke legges stor vekt på vegetasjon som formgivningselement langs omkjøringsvegen. Et unntak er i områder der det er naturlig å naturlig revegetere.

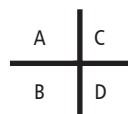
Dersom det velges å bruke vegetasjon som formingsselement legges følgende forutsetninger:

- Vegetasjonen skal plasseres med praktisk, miljømessig og estetisk funksjon. Vegetasjonen bør benyttes som virkemiddel for å definere rom og retning, forankre veganlegget til omgivelsene og/ eller skape fysiske og visuelle skiller mellom ulike trafikantgrupper.
- Grøntanleggene skal være bestandige og robuste.
- Herdige planter innenfor herdighetszone 8 skal brukes.
- Områder for vegetasjon må vurderes ut fra vær og vind.
- I naturområder skal det legges tilrette for naturlig revegetering, for eksempel ved Saragammen og Jansvannet.

## HVOR?

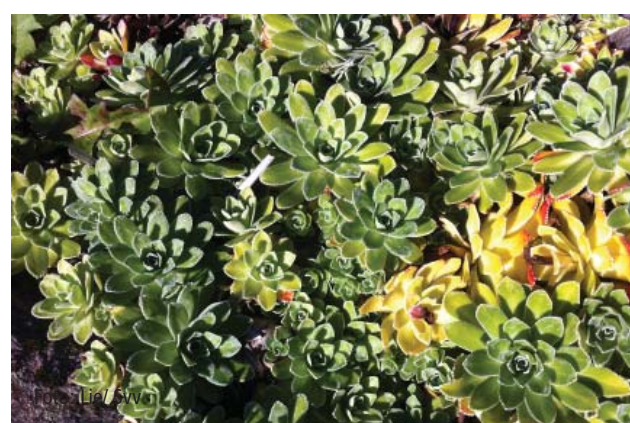
- Det skal vurderes grønt dekke i rabatter, skråninger og grøfter der dette er naturlig og kan gi en praktisk, miljømessig og estetisk funksjon.
- I rundkjøringer kan det vurderes vegetasjon med arkitektonisk uttrykk som harmonerer med den skrinne vegetasjonen i området, for eksempel sedum eller ulike typer pryddras- og bregnetyper.

- A: Broddbergknapp (Sedum reflexum, H8)
- B: Fjellmarikåpe (Alchemilla alpina, H8)
- C: Sedumdekke
- D: Bergfrue (Saxifraga cotyledon 'Southside Seedling', H8)



### KJØP AV PLANTER

Plantene burde anskaffes fra planteskoler i nord slik at plantene er tilpasset det nord-norske klimaet.



# Universell utforming

Del |||

Universell utforming er lovpålagt og skal følges i dette prosjektet. Det henvises til Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, Plan- og byningsloven, forskrifter, veiledninger, standarder og Statens vegvesens håndbok 278 Universell utforming av veger og gater. Spesifikke krav nevnes derfor ikke her.

Løsninger i forbindelse med omkjøringsvegen skal tilstrebe god tilgjengelighet og fremkommelighet for alle og disse tilstrebes å være en integrert del av utformingen, både som kunstige og naturlige ledelinjer. God tilgjengelighet er å unngå spesielløsninger.

Det er den prosjekterende som har ansvar for å legge frem løsninger som er i tråd med håndbok 278 med henblikk på å gjøre trafikksystemet tilgjengelig for alle. Det påpekes at vintervedlikehold med plassbehov og slitasje/ skader skal ha fokus ved valg av materialer/ elementer.

## FOKUSPUNKTER UNIVERSELL UTFORMING I DETTE PROSJEKTET

Gang- og sykkelveger i tilknytning til omkjøringsvegen vil ha lange, mørke (vinter) og stedvis bratte strekninger. Det skal derfor legges tilrette for dedikert belysning langs gang- og sykkelvegen, på oppholdsplasser og muligheter til å sette seg ned utenfor selve gang- og sykkelvegen. Disse kan f.eks etableres som egne nisjer med benk, eller integrert i sideterreng eller lignende. Dette vil gi en attraktivitet for de myke trafikantene og bidra til å øke bruken. I tillegg kan stoppunktene bidra til en positiv visuell opplevelse langs gang- og sykkelvegen og gi eldre og bevegelseshemmede mulighet for hvile.

Dedikert belysning langs gang- og sykkelveg skal gi myke trafikantene trygghet og opplevelse.

- E: Naturlige ledelinjer i form av kantstein og kontrast mellom grus og asfalt. Benker for hvile langs gang- og sykkelvegen
- F: Trapp med kontrastfarger/- materiale
- G: Saltet/ kostet gang- og sykkelveg fremstår som kontrast fra snødekt sideareal. Dedikert belysning for gående og syklende gir trygghet



# DEL |||

## Elementer



# Rundkjøring

Del ||||

I dag er det ingen rundkjøringer på rv. 94. For omkjøringsvegen ligger det inne 8 rundkjøringer. Dette vil gi en radikal anderledes kjøresituasjon i Hammerfest og de mange rundkjøringene vil forandre den visuelle opplevelsen av Hammerfest. Alle de 8 rundkjøringene skal derfor være godt planlagt og utformet.

En rundkjøring er oppmerksomhets- og arealkrevende. Svingebevegelsene dimensjoneres som regel for store kjøretøy noe som gir store og utflytende asfaltflater. En visuell god utforming av en rundkjøring har gode siktforhold og krysset er lett lesbart, det harmonerer med omgivelsene og tar vare på lokalt særpreg. En god utformet rundkjøring vil gi trafikantene en positiv opplevelse og ved å gi de ulike rundkjøringene en spesiell identitet innenfor gitte føringer, vil dette gi trafikanten en orientering og hindre akutte handlinger.

## UTFORMING

Det er et hierarki innenfor rundkjøringene (se kart) på omkjøringsvegen. Prioriterte rundkjøringer skal gis en utforming med særpreg og være iøynefallende. Mindre prioriterte rundkjøringer skal være enkle og rolige i sitt uttrykk. Alle skal være oversiktlige og ha likhetstrekk.

Hovedmaterialer grunnform: granitt som kantstein, plasttøpt lys betong med tilslag av lokal pukk/ stein polert stein og sedum/ grastype. Betongoverflaten skal ha en bearbeidet finish: overflaten er glatt men fremstår røff fordi den har tilslag av stein/ grus.

Kontrastmaterialer: rustfritt stål, cortenstål. I tillegg vil kontraster som skulpturell lysmast og effektbelysning gi punktopplevelser og gi en egen identitet til rundkjøringen. Materialene vil være, i tillegg til det visuelle, et virkemiddel til oppstramning, markering og forsterking av linjer (som trafikkøyer) gjennom krysset.

Grunnformen i alle rundkjøringene skal være avdempet og enkel men stilig og moderne i tråd med formspråket. Det er området i sentraløya som skal vektlegges. Innholdet utover selve grunnformen skal være ulikt i rundkjøringene som er prioritert. Dette området skal være i tråd med formspråket og ikke være sirkulært. Som vist på eksemplet kan utformingen være dråpeformet med ulike nivåer og dekke. Med ulike nivåer må det påpasses at disse ikke sperre for sikten. De prioriterte rundkjøringene skal enten ha effektbelysning eller lysmaster/ -armaturer som er iøynefallende og arkitektonisk i tråd med formspråket. Den prosjekterende må finne en god balanse på bruk av elementer, detaljer og farger slik at det fremstår harmonisk og stedtilpasset samt ikke blir overflødig og fremstår som kaotisk. Løsningen skal være klarert med drift- og vedlikehold.

Det skal vurderes om rundkjøringen i Salentunnelen skal inneholde skulptur/ kunstverk (se kapittel om integrering av skulptur/ kunstverk i rundkjøring s. 23).



Prinsippskisse på rundkjøring i tråd med forspråk og gitte føringer på materialbruk. Illustrasjon: Lie/ Statens vegvesen



Tjensvollkrysset E39 Stavanger. Iøynefallende lysmaster og bruk av sedum og pryddras. Foto: Iguzzini



Rundkjøring i Ilsvika i Trondheim. Lav og bred vegetasjon i betong som formgivningselement. Enkel i utformingen. Foto: Knut Opeide/Statens vegvesen

- Omkjøringsveg
- Sekundære veger
- Tunnel
- Prioritert rundkjøring
- Mindre prioritert rundkjøring

Kart over nye rundkjøringer: med prioriterte og mindre prioriterte rundkjøringer. Illustrasjon: Lie/ Statens vegvesen

## Integrering av skulptur/ kunstverk i rundkjøring

Del ||||

Store deler av omkjøringsvegen ligger i tunnel og bilisten vil ikke lenger kunne oppleve Hammerfest sentrum. Sekvensene i dagen blir desto viktigere samt rundkjøringen i Salentunnelen som blir avkjørselen til Hammerfest sentrum. Det er denne rundkjøringen som skal vurderes fylt med en skulptur/ kunstverk med de forutsetningene som vil bli gitt.

Utsmykningen skal være et identitetssymbol for Hammerfest, bearbeidet i en kunstnerisk form. Hensikten med skulpturen/ kunstverket i rundkjøringen er å redusere farten og gi et spennende blikkfang og positiv reiseopplevelse for bilistene. Det er ønskelig at det bidrar til at folk får lyst til å utforske Hammerfest. For at et sted skal skille seg ut og huskes, kan kunsten være et virkemiddel. Kunsten kan være identitetsskapende og fungere som en påminnelse om stedet man passerer. Formen skal allikevel være enkel og moderne slik at den ikke vil tiltrekke bilistenes oppmerksomhet fra kjørebanelen.

### UTFORMING

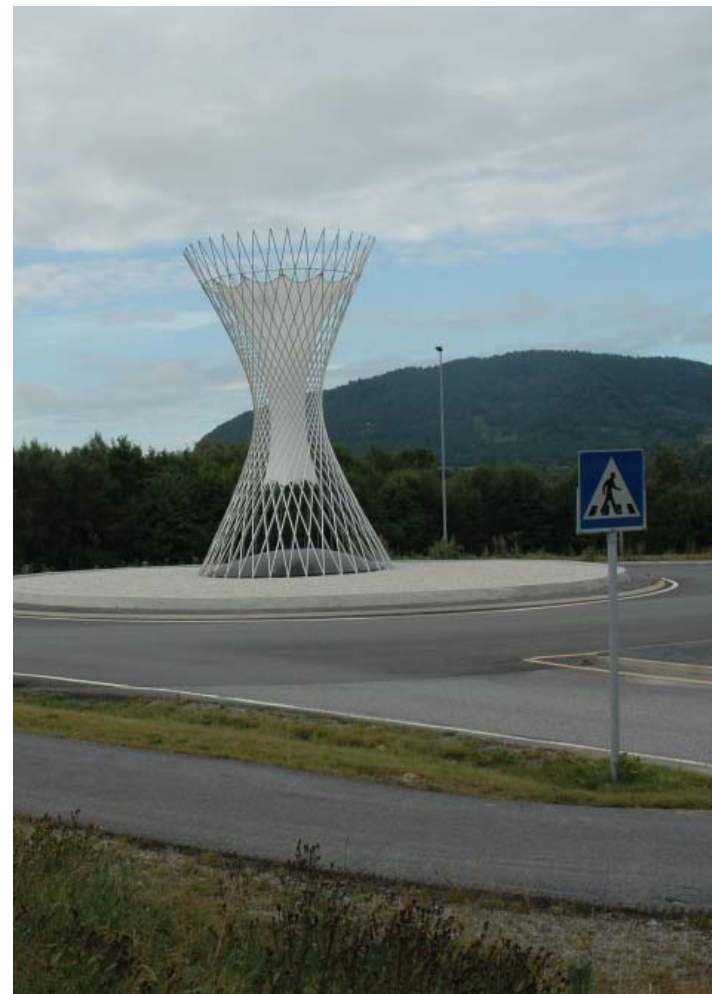
Skulpturen/ kunstverket skal være en kontrast til helheten av elementer på omkjøringsvegen og den vil være en punktopplevelse for bilisten. Den skulpturelle formen skal være i tråd med det gitte formspråket og vurderes effektbelyst (se kapittel om belysning s.18). Den skal være enkel og moderne i utformingen. Prosessen skal utføres i samarbeid med kunstner og ansvarlig landskapsarkitekt.



A: Kunstnerisk utforming med effektbelysning i en rundkjøring i Lillesand: Kråkebolle av Tor Lindrupsen

B: Kunstnerisk utforming i rundkjøring på Husnes

C: Rundkjøring på vinterstid med forsterket belysning





## Inngangsport Hammerfest

Del ||||

Omkjøringsvegen vil starte på Saragammen. Saragammen fremstår som harmonisk og idyllisk med kombinasjon av fjell med skrinn vegetasjon, bekkedrag, god kontakt med sjøen og ensartede boliger og naust. Det er god kvalitet på det menneskeskapte.

### UTFORMING

Tunnelportalen på Saragammen vil være starten på omkjøringsvegen og skal fremstå som inngangsporten til Hammerfest by. Området skal markere en stedstilpasset velkomst som gir trafikanten en opplevelse av attraksjon. Inngangsporten skal formidle noe og/eller gjenspeile noe om Hammerfest by og samtidig gi trafikanten en synlig identifikasjon av en ny vegstrekning.

Dette området med tunnelportalen skal skille seg ut fra øvrige tunnelportaler med en høyere detaljering men samtidig ha noen likheter. Tunnelportalområdet og området over vurderes lyssatt med effektbelysning og kan oppleves når mørket visker ut omgivelsene. Lyssettingen kan også gjenspeile at trafikanten kommer til byen med fokus på lys.

Det er svært viktig at elementet/ belysningen/ utformingen fremmer Saragammen som sted og ikke er sjenerende for den eksisterende bebyggelsen.

A

A: Tunnelportal Nøstvedttunnelen E6 ved Vinterbro. Belysningen i tunnelen og over portalen er subtilt og svakt som gir trafikanten en opplevelse



# Sykkel og gange

En av bakgrunnene for dette prosjektet er å finne gode trafikkløsninger i sammenheng med boligområder og industriområder som fører til tilrettelegging for en helhetlig utvikling av byen. Det overordnede målet i NTP er "å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling". Etappemål knyttet til «bedre framkommelighet for gående og syklende» ligger under hovedmål om bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader. Nasjonal sykkelstrategi og Nasjonal gåstrategien i Statens vegvesen beskriver formål og virkemidler innenfor tilrettelegging for mange trafikanter. Gang- og sykkelvegløsninger fra Saragammen til Fuglenes burde derfor rette fokus på at det skal være attraktivt å gå og sykle. Dette kan for eksempel gjennomføres ved egne sykkelfelt og oppmerking, dedikert og gjennomgående belysning for mange trafikanter og bevisst plassering av oppholdsplasser på lange strekninger.

## UTFORMING

**A:** Fortau med sykkelveg samt gang-/sykkelveg skal utføres i asfalt. Fortau kan også utføres i andre materialer. Det skal vurderes, med tanke på behov og plass, fysisk skille mellom fortau og sykkelveg. Utføres med med 30 cm bred kantstein i lys granitt, med 2,5 cm vis og 2x2 cm fas.

**B:** Oppmerking skal generelt følge Håndbok 233 Sykkelhåndboka (høringsutgave). Illustrasjonen viser et eksempel på hvordan oppmerkingen av sykkelvegen kan være.

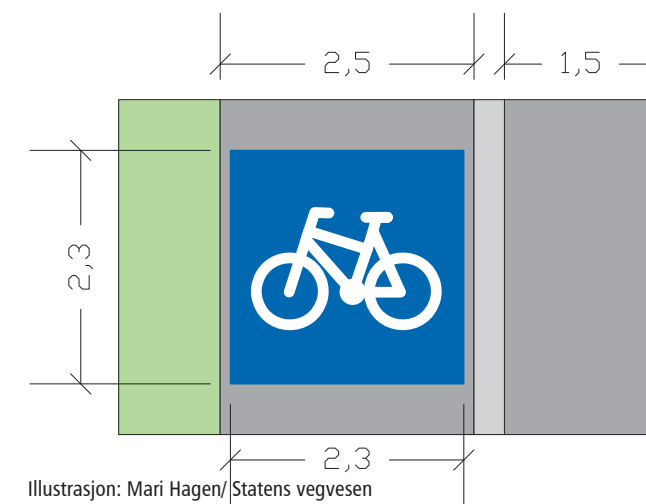
**C:** Belysningen for gang- og sykkelveger skal ha et urbant preg med høyere detaljering enn omkjøringsvegen. Nye master skal være i tråd med formspråket og i slektskap med eksisterende master. Mastene som velges i første parsell skal være gjennomgående i de øvrige parsellene.

**D:** Det skal vurderes å etablere oppholdsplasser for hvile på lange strekninger jmfør Nasjonal gåstrategi og universell utforming. Disse kan etableres som egne nisjer, inegret i sideterreng eller lignende.

**E:** Ved gang og sykkelveg i tunnelen mellom Saragammen og Rypefjorden skal det etableres egen belysning for mange trafikanter jmfør Håndbok 021 Vegtunneler. Det skal også etableres fysisk skille mellom myke og harde trafikanter.



Foto: Miljøpakken, Trondheim kommune



Illustrasjon: Mari Hagen/Statens vegvesen

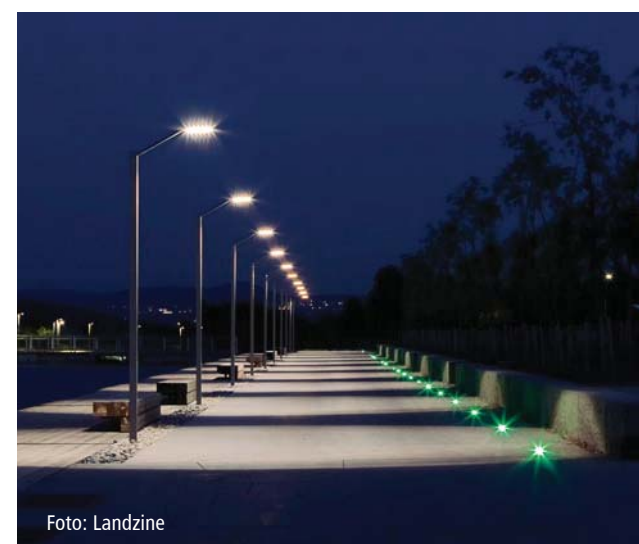
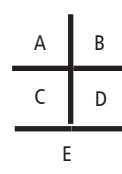


Foto: Landzine



Foto: Mari Hagen/ Svv



## NASJONAL GÅSTRATEGI

Strategien har to hovedmål:  
 1. Det skal være attraktivt å gå for alle  
 2. Flere skal gå mer

Strategien retter seg først og fremst mot hverdagsgåing, det vil si der gåing inngår som et transportmiddel for å nå daglig gjøremål eller som rekreasjon i nærmiljøet. Den legger også vekt på gåing i forbindelse med bruk av kollektivtransport.

Fokuset er først og fremst på gåing i nærmiljøet der folk bor og i byer og tettsteder. Det er her flest går i hverdagen og det største potensialet for økt gåing ligger. Gåing som friluftslivsaktivitet i naturomgivelser på fjellet og i skog og mark, er ikke med i strategien.

## NASJONAL SYKKELSTRATEGI

Budskap: Sats på sykkel

Delmål:

- Fremme sykkel som transportform
- Sykkeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet
- Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for syklister
- 80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen

# Tunnel og portaler

På omkjøringsvegen vil det være fire tunneler og dertil 7 portaler: Rypefjordtunnelen (ca. 1430 m), Salentunnelen (ca. 1750 m), Haugentunnelen (ca. 360 m) og Fuglenestunnelen (ca. 1350 m). Dette er mange, lange og mørke sekvenser på en relativt kort strekning. For å ivareta en positiv kjøreepplevelse i tunnelene er det derfor viktig med et ryddig og oversiktig tunnelrom med estetisk bevisst og funksjonell lyssetting. Dette skal bidra til å gi trafikanten en trygg og positiv opplevelse i en tunnel med moderne inntrykk.

## UTFORMING

Utformingen av tunnelrommet blir et samspill mellom vegens linjeføring, belysning, form og farge og/eller overflatebehandling på vegger og tak samt plassering og form på inventaret som skilt og annet utstyr.

## TUNNELPORTAL

Tunnelportalen skal utføres i lys betong med evt forstøtningsmurer integrert i portalløsningen. Portalen skal være avrundet og i tråd med formspråket. Portalen skal være godt integrert i terrenget, være enkel og ren i utformingen. Evt støytiltak over portalen skal tilstrebes utført i terrengvoll. Evt rekkverk eller veg over portalen trekkes fra protalområdet slik at det ikke er synlig fra omkjøringsvegen. Kombinasjonen naturstein og betong skal brukes. Portalen skal lyssettes nøytralt slik at formen vises i mørket. Prioriterte portaler skal vurderes lyssatt med farget lys men i tråd med lyskrav i og ved tunnel. Portalen ved Saragammen er beskrevet under kap. Inngangsport.

## PORTALENE I GANGTUNNELENE

Portalene i gangtunnelene skal ha lik utforming som øvrige vegportaler. Utformingen skal derimot være i mindre skala og mer detaljert. Portalområdet skal ta hensyn til at området blir observert av myke trafikanter.

## BELYSNING

Tunneler krever en god lyssetting slik at de ikke oppleves som sorte hull. Belysningen skal gi tilstrekkelig, ensartet lys og ikke blende. Tunnelen skal ha lyse vegger noe som bidrar til både et moderne inntrykk og belysningen blir mer effektiv. Belysningen skal være jevn og det skal unngås punktlyssetting som kan forstyrre trafikanten men det skal være en tydelig markering av rømningsveger med grønn belysning. Dette gjelder også for tunnel for myke trafikanter fra parkeringsanlegget i fjellet. Det må lages gode overganger mellom belysningen i tunnelen og utenfor. (se også kap. om belysning)

Lyssetting med farget lys på portaler og i tunneler som er prioritert skal vurderes.

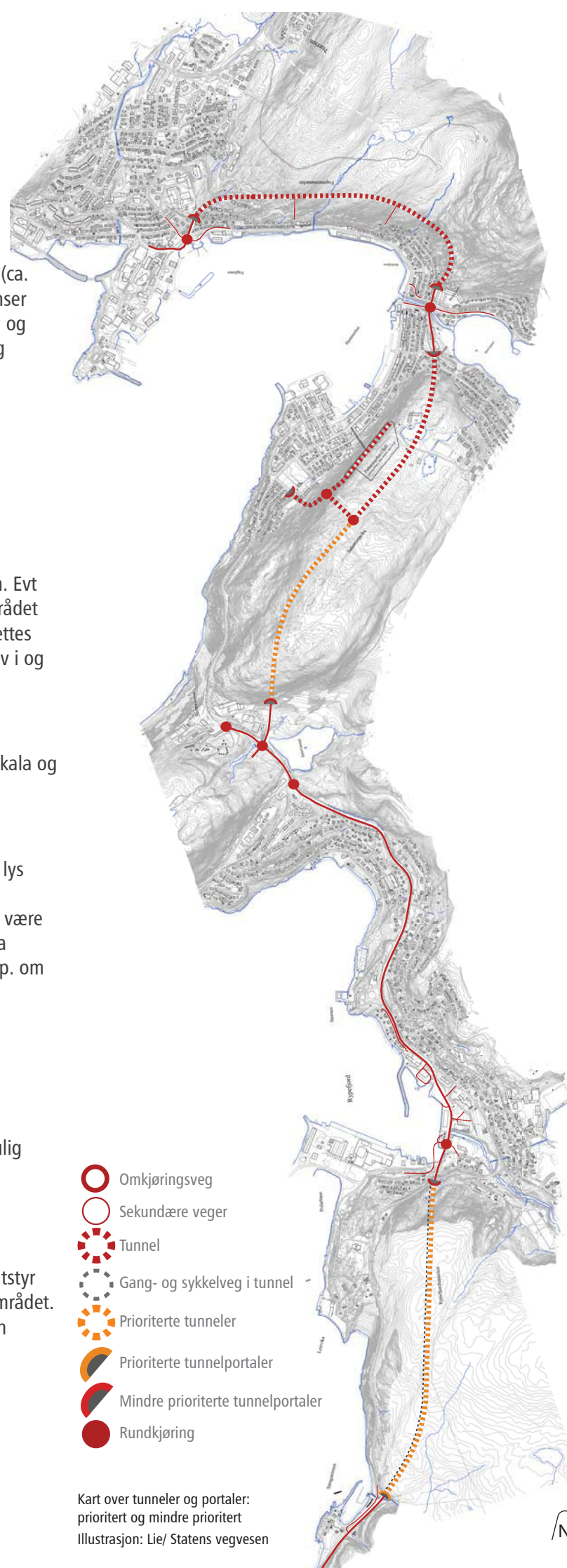
## FORSKJÆRING

Forskjæringer og tunnelpåhugg vil ofte medføre vesentlige landskapsinngrep. Tunnelpåhugget skal lokaliseres slik at dagsonene gir minst mulig inngrep i terrenget. Påhuggsflate og forskjæringer skal ha jevnest mulig flate og fremstå ryddig.

## TEKNISK BYGG OG ANNET UTSTYR

Det skal unngås teknisk bygg foran tunnel for å unngå visuelt kaos. Ellers bør mengden og størrelsen på skilt og utstyr reduseres mest mulig og videre plasseres med omtanke for adkomstarealet, omgivelsene og i avstand fra portalområdet. Type og plassering av skilt og vegutstyr bør ses som en helhet og ha en materialbruk og farge som står i stil til den moderne utformingen og gitte føringer.

- A: Tydelig markering av rømningsvei
- B: Lyse vegger og belysning gir en positiv kjøreepplevelse og tunnelen oppleves moderne.
- C: Tunnelportal i tråd med formspråket. Kombinasjon av betong og naturstein ved Steinbergtunnelen i Trondheim.



- Omkjøringsveg
- Sekundære veger
- Tunnel
- Gang- og sykkelveg i tunnel
- Prioriterte tunneler
- Prioriterte tunnelportaler
- Mindre prioriterte tunnelportaler
- Rundkjøring

Kart over tunneler og portaler: prioritert og mindre prioritert  
Illustrasjon: Lie/ Statens vegvesen



FORMINGSVEILEDER || Rv. 94 Hammerfest omkjøringsveg || Region nord



Foto: Synnøve Lien/ Statens vegvesen



Foto: Knut Opeide/ Statens vegvesen



Foto: Kjell Wold/ Statens vegvesen



Foto: Iguzzini



Foto: Kjell Wold/ Statens vegvesen

## Bru

## Del ||||

En bru vil være et dominerende element og bruer skal vurderes med hensyn til arkitektur og omgivelser. Landkaret bør være underordnet i omgivelsene og bruffyllinger må gis gode overganger til eksisterende terreng. Selve brutformingen bør differensieres utfra hvor synlig og viktig de er for omgivelsene.

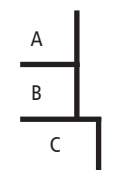
### UTFORMING

Bruer som vil være godt synlig i omgivelsene bør få en utforming som bidrar positivt til den visuelle og romlige helheten. Dette vil være med å skape positive opplevelser for alle trafikanter. Utformingen bør vektlegge samspillet mellom arkitektur og konstruksjon der gitte føringer for formspråk og materialbruk skal være tydelig. Konstruksjonen skal være slank samt at rekkverk og håndlist skal være integrert i bruas design. Avdempet effektbelysning og integrert lys i rekkverket skal tilstrebes.

Gangbru over Storelva er eksponert og vil være en viktig konstruksjon i vegprosjektet. Utformingen av brua skal ha høy prioritet. Utformingen skal være slank, enkel og tilpasset stedet. Lyskilden plasseres i tilknytning til brurekkverket der det lar seg gjøre for å unngå plassering av master. På denne måten unngås negativ silhuettvirkning.

Bruer som ikke vil være eksponert i omgivelsene bør vektlegges en god men nøytral tilpasning til omgivelsene. Konstruksjonen skal være slank og rekkverket skal være enkelt og i tråd med gitte føringer. Det skal velges rekkverk som kan sammenføres med øvrig rørrykkverk (eksempel: Sicuro og Ørsta brurekkverk kan føyes sammen med øvrig rørrykkverk). Det skal vurderes brøytetette paneler som rekkverk der dette er hensiktsmessig.

- A: Arkitektonisk utformet bru med brukar og sidearealer godt integrert i omgivelsene. Transparent rekkverk og belysning integrert i rekkverket. Øvre sund bru i Drammen
- B: Slank og enkel gang- og sykkelbru med integrert belysning i rekkverk som smelter sammen med konstruksjonen.
- C: Slak og enkel kjørebri i betong. Øvre sund bru i Drammen
- D: Kjørebri i betong med avrunder langsida som gjør at brua virker slankere.



“Konstruksjon, piler, terrenntilpasning og rekkverk er vesentlige elementer i det visuelle bildet av brua. Disse elementer blir ofte kun vurdert i forhold til gitte krav uten hensyn til det helhetlige ‘bildet’ som summen av alle disse elementene utgjør.” (fra Statens vegvesens Utforming av bruer, 2012).



# Undergang og kulvert

Underganger kan for mange oppleves som utrygge og klaustrofobiske og det skal derfor tilstrebes en utforming som bidrar til å styrke trygghetsfølelsen. Utformingen skal bidra til å gjøre passasjen attraktiv og trygg å bruke, både visuelt i form av farger, belysning og materialer og funksjonelt i form av tydelige bevegelsesmønstre for å unngå konflikter mellom gående og syklende. Undergangen skal også fungere på vinterstid. Underganger og kulverter skal, som bruer, vurderes med hensyn til arkitektur og omgivelser. Utformingen bør differensieres utfra hvor synlig og viktig de er for omgivelsene.

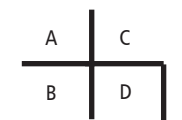
## UTFORMING

Undergangens tverrsnitt skal tilstrebes med mest mulig åpent profil slik som vist på skissen nedenfor. Tverrsnittet skal samsvare med gitte føringer ihht formspråk og alle underganger skal ha tilstrekkelig belysning med et moderne uttrykk som er innbydende, ensartet og ikke blander. Det skal benyttes en kombinasjon av naturstein og plasstøpt betong og det skal vurderes å bruke kontrastmaterialer i tillegg for å heve detaljeringen der det ferdes myke trafikanter. Utformingen og overflaten skal ikke virke attraktiv for tagging og annen hærverk. Undergangen skal være godt tilpasset omgivelsene, være universelt utformet og sidearealene skal være bevisst utformet. Nedgangen til undergangen skal vektlegges med tanke på kurvatur og belysning. Det oppfordres til kreativitet når det gjelder farger, materiale og belysning.

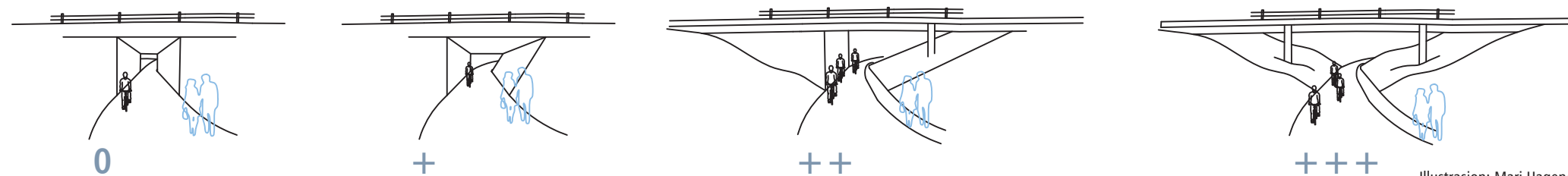
Ved kulvert i forbindelse med bekk/ elv skal sidearealene utføres bevisst og selve kulverten skal være utført i naturstein og plasstøpt betong der den er eksponert og i betong der den ikke er synlig. Kulverten må ha tilstrekkelig lysåpning.



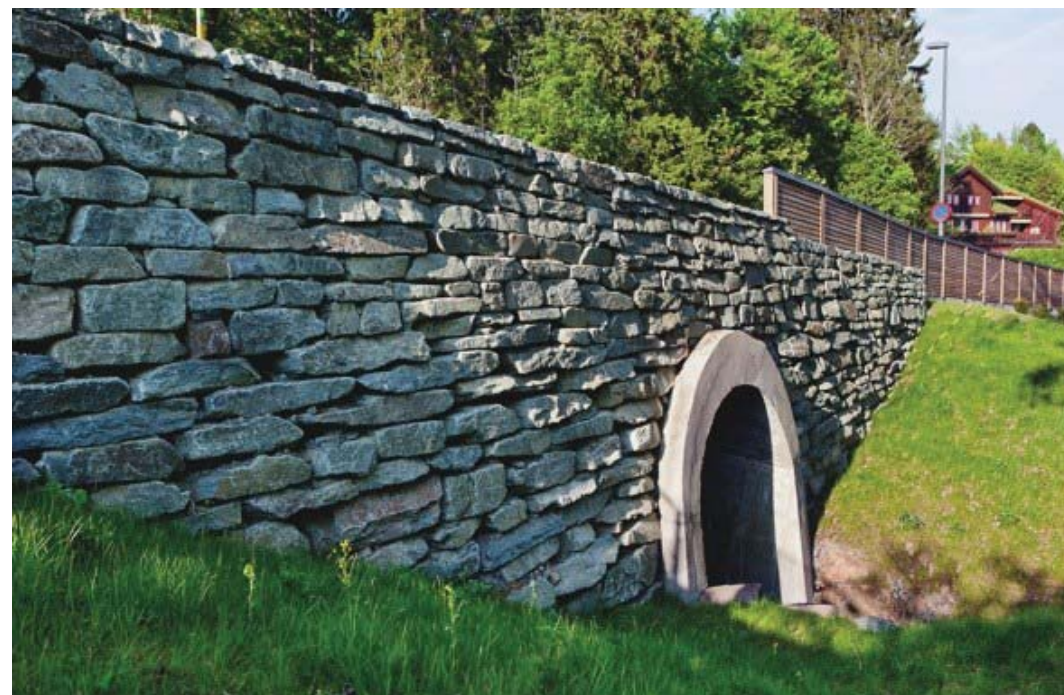
- A: Moderne utforming og belysning i kulverten som bidrar til trygghetsfølelse
- B: Tydelig bevegelsesmønster for gående og syklende. Moderne utforming av kulverten med kombinasjon av naturstein og betong
- C: Tverrsnitt av kulvert. Jo flere +, jo mer ideelt
- D: Kulvert i forbindelse med elv/ bekk. Bevisst utformet sideareal og kombinasjon av betong og naturstein.
- E: Bredt tverrsnitt på undergangen med tydelig bevegelsesmønster og god belysning



## Tverrsnitt kulvert



Illustrasjon: Mari Hagen/ Statens vegvesen





## Sidearealer

Del ||||

Sidearealer omfatter fjellskjæringer, jordskjæringer- og fyllinger, murer, fyllinger mot vann, samt restarealer i kryssområder og andre restarealer. Veganlegget må tilpasses og integreres i eksisterende terreng og dette oppnås ved å vektlegge utformingen av sidearealene i prosjekteringen. Sidearealene må utformes bevisst og unngå de "tekniske" profilene fra vegmodellene.

### FJELLSKJÆRINGER

Fjellskjæringer skal være avrundet mot eksisterende terreng på skjæringstoppen. Den skal fremstå ryddige og være rensket for løs stein på skjæringsflaten. Arealet mellom grøft og skjæring skal ha en tilbakefylling opp mot skjæringen dersom det er plass, Tilbakefyllingen skal beplantes med gress eller naturlig revegeteres der dette passer inn.

Dersom det i senere fase kommer frem at en skjæring har en spesielt spennende geologi, bør det vurderes om denne skal ha en finere overfaltebehandling eller fremheves visuelt på annen måte. Spesielle skjæringer kan også vurderes effektbelyst.

### JORDSKJÆRINGER OG - FYLLINGER

Jordskjæringer og -fyllinger skal formes bevisst og tilpasses eksisterende terreng. Dette er spesielt viktig i områder med rundkjøring og avkjørsler til sekundær veger. For å unngå rekkverk skal alle restarealer tilstrebe en skråningsutforming på 1:4 eller slakere. Restarealene som utformes med en skråningsutforming på 1:2 eller slakere og skal, med bakgrunn i omgivelsene, naturlig revegeteres, beplantes med gress eller vegetasjon inspirert av skrin vegetasjon eller opparbeides på en annen positiv visuell måte. Bevisst utforming og bruk av sand/ grus/ stein kan også være aktuelt på slike restarealer. Det oppfordres til å utforme disse arealene slik at de bidrar positivt til omgivelsene. Kan for eksempel området gjøres attraktivt for myke trafikanter med integrert benk i terrenget?

### FYLLINGER MOT VANN

Tilpasning mot vann/ sjø skal vies ekstra oppmerksomhet i prosjekteringen med henblikk i nær- og fjernvirkningen av fyllingen og evt attraktivitet for myke trafikanter. Fyllingen skal være bevisst utformet og være en god overgang mellom veganlegg og vann/ sjø. Det tilstrebes å bruke natursteinsmur ved fylling i vann, evt steinplastring. Overflaten skal være jevn og med en enhetlig overflate. Det bør brukes lokal stein.

### MURER

Støttemurer og andre murkonstruksjoner er et viktig verktøy for å ta opp terrengforskjeller, sikre utglidning av løsmasser. Murer skal først og fremst brukes der det er et ønske om minst mulig arealbeslag eller terrenngrep for eksempel ved Storelva.

Murene vil være et fremtredende vegelement i vegbildet, og støttemurer tilstrebes bygget som tørrmur av naturstein. Ved stor belastning, kompliserte terrengforhold og utforming eller behov for en slank konstruksjon kan betongmurer brukes. I første omgang plasstøpt betong og deretter som betongelement. Murer av naturstein prioriteres der store murer står eksponert i omgivelsene og i områder der natur og vegetasjon dominerer, for eksempel ved Jansvannet. Kombinasjonen plasstøpt betong og naturstein kan også være aktuelt. Natursteinsmuren skal være jevn og med en enhetlig overflate, tilstrebe bruk av lokal stein.

I mer urbane strøk der det er liten plass, skal det være lys plasstøpt betong med tilslag av lokal lys stein/ pukk. Overflaten skal ha en bearbeidet finish i tråd med beskrivelsen av materialbruk. Det er viktig at overflaten ikke er tiltrekkende for tagging. Ved evt store og høye betongvegger, skal det vurderes å male denne i en kontrastfarge, effektbelyste den eller kle den med tre.

Betongelement kan brukes i områder som ikke er eksponert i omgivelsene eller der andre fagområder veier tyngre.

|   |   |
|---|---|
| A | D |
| B | E |
| C | F |
|   | G |

A: Kombinert natursteinsmur og betong

B: Natursteinsmur mot vann som tar opp fyllingen fra vegen. Restarealet er fint opparbeidet og gjort attraktivt for myke trafikanter

C: Kombinasjon betong og tre: høy betongmur kledd med tre (kebony?)

D: Tenke nytt og utenom det vanlige!: Mur med farge (lego)

E: Detaljering av rabatt på Ensjo

F: Fjellskjæring med tilsådd tilbakefylling

G: Plassstøpt betong og pent opparbeidet restareal langs gang- og sykkelveg i Kristiansand



Foto: Knut Opeide/ Statens vegvesen

Foto: Janvornmann.com

Foto: Bjørne Jortveit/ Kristiansand kommune

Foto: Bjørbekk & Lindheim

Foto: Knut Opeide/ Statens vegvesen

Foto: Bjørne Jortveit/ Kristiansand kommune

Foto: Lie/ Statens vegvesen



Foto: Vestre



Foto: Mari Hagen/ Statens vegvesen

## Utstyr og møblering

## Del ||||

Utstyr og møbler er godt synlige elementer i bybildet. De kan være fargekontraster til den gjennomgående utformingen og gi punktopplevelser. Ved riktig valg av produkt kan de bidra til å løfte både viktige funksjonelle og visuelle kvaliteter ved bussholdeplasser, gatehjørner, langs fortau osv. Dette kapitlet omfatter utstyr og møbler som ikke tidligere er belyst, for eksempel sitteplasser, avfallsbeholdere, sykkelparkering osv.

Der ikke annet er nevnt i de spesielle beskrivelsene nedenfor, skal utforming og/eller valg av produkter samsvare med føringer gitt for materialbruk, fager og formspråk.

### SITTEPLASSER/ BENKER

Sitteplassene skal være tilpasset stedet og det oppfordres til å utnytte terrengforskjeller, restarealer og murer. Sitteplassene/benkene skal ha en gjenkjennerbar karakter gjennom hele strekningen. Ved sitteplasser integrert i terreng eller på murer, skal selve sitteflaten ha en overflate som er behagelig og av robust materiale, som for eksempel tre. Enkelstående benker kan gjerne være iøyenfallende i tråd med føringer for formspråk og farger. Det skal vurderes å ha varme i setet på benkene for å gi en behagelig sittekomfort også på vinterstid.

### SYKKELPARKERING

Å legge til rette for sykkelparkering ved bussholdeplasser er med på å generere bruk av sykkel. Sykkelparkeringen skal være lik gjennom strekningen, den skal være enkel og ta liten plass der det blir plassert. Sykkelstativene skal være i fargen RAL 7011 koksgrå.

### AVFALLSBEHOLDERE

Avfallsbeholderene skal ha en enkel utforming og plasseres slik at de er lett tilgjengelig. De skal ha en gjennomgående lik utforming og farge.



Illustrasjon: Vestre



Illustrasjon: Røme, Protech Steel



Foto: Vestre



Foto: Vestre



|   |   |
|---|---|
| A | E |
| B | F |
| C | G |
| D |   |

- A: Eksempel på svært robust betongbenk med rygg som er i tråd med gitte føringer for formspråk. Benkene kan leveres med innebygget varmetråder for behagelig sittekomfort også på vinterstid.
- B: Samme som over bare uten rygg.
- C: Eksempel på enkel avfallbeholder
- D: Inspirasjon benk i terreng. Her ville det vært nødvendig med en mer behagelig sitteflate
- E: Integrert sitteplass i terreng
- F: Eksempel på sykkelparkering i tråd med føringer for formspråk
- G: Samme som over men noe enklere i uttrykket

## Ramper, trapper og håndlister

Del ||||

Ved høydeforskjell er det behov for å etablere gode forbindelser som kan brukes av alle. Trapper og ramper er arealkrevende og det er viktig at disse er funksjonelle, attraktive og trygge å bruke. Restarealene omkring trapper og ramper skal utformes bevisst og terrengforskjellene skal vurderes brukt som sittekanter. Belysningen skal tilstrebes brukt i vangen eller integrert i håndlisten.

### UTFORMING RAMPER

Bredden på rampen skal være lik bredden på tilstøtende gang- og sykkelveg. Bredden tilpasses etter bruksmengde. Varmekabler eller overbygg skal vurderes ved hyppig bruk. Rampen skal være tilstrekkelig belyst. Avgrensningen mot terreng skal være i granitt, betong eller cortenstål.

### UTFORMING TRAPPER

Trappene skal være tilstrekkelig belyst og være i materiale som fungerer gjennom årstidene. Det er viktig at trappene tilstrebes holdt rene for snø og at de er sklisikre og "lesbare" med hensyn til markeringer av trinn hele året. Som hovedprinsipp skal det ikke være større høydeforskjell enn 1,5 meter mellom hvilerepos. Inntrinnet kan med fordel være noe dypere enn vanlig dersom trappen ikke har varmekabler (det vil alltid legge seg noe snø på trappetrinnene). Trappene skal hovedsaklig utformes i plasstøpt betong med ru overflate på trinnets forkant, i granitt eller med stabilisert grus. Kontraststripen på trinnets forkant bør ha en bredde på 50 mm og være påført i hele trinnets bredde. Vangene utformes i betong. Kontrastmateriale kan være cortenstål og skal vurderes i vanger (i bynære strøk) og i avgrensningen mot terreng.

### UTFORMING HÅNDLISTER

Håndlisten skal stå i kontrast til bakgrunnen (farge eller tekstur) og ha et rundt profil. Håndlistene skal ha en bevisst avslutning som hindrer hekting eller kollisjon.

- A: Eksempel håndlist med kontrast mot bakgrunnen og bevisst avslutning
- B: Eksempel på sittekanter i forbindelse terrengforskjell
- C: Eksempel på rampe med transparent rekkverk. Dette fra Schandorffs plass
- D: I tråd med gitt formspråk på rampe og sitteplasser. Rampens restarealer er bevisst utformet og skaper positive opplevelser for brukerne. Høy kvalitet.

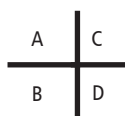


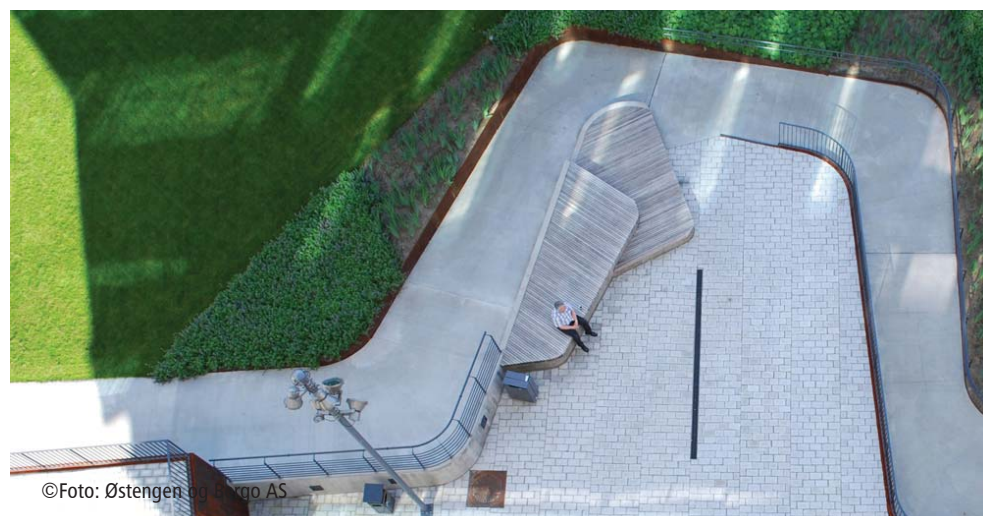
Foto: Lie/ Statens vegvesen



©Foto: Østengen og Bergo AS



Foto: Mari Hagen/ Statens vegvesen



©Foto: Østengen og Bergo AS

## Gjerder og rekkverk

Del ||||

Valg av riktig gjerder og rekkverk kan være med på å løfte det visuelle ved et anlegg. I tillegg er gjerder og rekkverk med på å sikre trygg ferdsel.

### UTFORMING GJERDER

Gjerder og rekkverk skal ha høy kvalitet i materialer og detaljering der det ferdes myke trafikanter. De skal ha en transparent utforming. På steder som folk normalt sett ikke ferdes, skal gjerdene ha en nøytral utforming, og fremdeles transparente. Dette gjelder f.eks. gjerder over tunnelportal.

### UTFORMING REKKVERK FOR VEG OG KJØREBRUER

Langs rv. 94 skal det benyttes rørformet vegrekkverk. Ved midtrekkverk skal det brukes Z-Ellips eller lignende. Rekkverket skal ha et lett og transparent uttrykk. For rekkverk på kjørebruer skal det benyttes rekkverk som kan sammenføres med rørrykkverk. Det skal vurderes brøytetette paneler som rekkverk der dette er hensiktsmessig, for eksempel på gangbruer. Farget stål på brurekkverk kan være identitetsskapende for et sted/ område, noe som kan hjelpe trafikantens orienteringsevne. Dette skal vurderes enkelte steder der det er funksjonelt og estetisk passende.

- E: Farget stål på brurekkverk i Lavangsdalen. Obs: uferdig sammenføring til øvrig rekkverk
- F: Transparent rekkverk i tråd med formspråket
- G: Eksempel på rørrykkverk i forbindelse med gang- og sykkelveg. Dette trafikkrekkverket er fra Solheim Gjerdenett AS.
- H: Eksempel på rekkverk med transparent og enkelt uttrykk. Dette rørrykkverk er fra FMK



Foto: Lie/ Statens vegvesen



©Foto: Solheim Gjerdenett AS



©Foto: Agraff



Foto:Kirstine Laukli/ Laukli Landskap

# Kollektiv

# Del ||||

Utformingen av bussholdeplassene skal gjøre det enkelt og attraktivt å benytte seg av kollektiv transport i Hammerfest. Kommunen vedtok 21. oktober 2013 en Kollektivplan der hovedmålet er å øke andelen som bruker buss betraktelig (kartlegging før og etter) og gjøre bussen tilgjengelig og for alle brukere (universell utforming). Kartleggingen av dagens holdeplasser (80 stykker) i Hammerfest viser at nesten ingen av disse tilfredstiller kravene til universell utforming. Forslag til tiltak nevnt i kollektivplanen for Hammerfest skal gjennomgås og vurderes.

## UTFORMING HOLDEPLASSER

Krav til universell utforming av holdeplasser og leskur beskrevet i Statens vegvesens håndbok 278, skal følges.

- Holdeplassen skal være romslig og oversiktlig med fast belegg og god belysning.
- Ved leskur skal det være benk, plass til rullestol og avfallbeholder med sideinnkast. Tydelig informasjon som er tilgjengelig for alle.
- Belysningen skal være lik belysningen langs gang- og sykkelvegene. I tillegg skal det vurderes belysning integrert i leskur.
- Kunstige ledelinjer og oppmerksomhetsheller utformes i støpejern.
- Det skal fokusere på vintervedlikehold ved utforming av bussholdeplasser.
- Mellom leskur og gang- og sykkelveg skal den naturlige ledelinjen forsterkes med 2 rekker storgatestein i gang- og sykkelvegarealets ytterkant.
- Det skal settes 3 rekker smågatestein i holdeplassens lengde, for å forsterke fortauskanten taktilt og visuelt.
- Sykkelstativ plasseres hensiktsmessig og med tanke på snørydding.

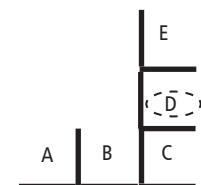
## UTFORMING LESKUR

Det anbefales å skifte ut leskur som er langs rv. 94 i forbindelse med omkjøringsvegen. Kollektivplanen kartla at alle leskurene har for liten dybde i henhold til kravet på 1,6 meter som står beskrevet i håndbok 278. I tillegg har over halvparten av leskurene utilgjengelig terskel (kant inn til leskuret).

Nye leskur skal ha gjennomgående lik utforming i tråd med formspråk og fargebruk. Leskurene burde ha en bymessig men enkel og transparent utforming som glir inn i omgivelsene.



©Foto: Euroskill



- A: Godt eksempel på enkelt leskur i samsvar med gitt formspråk med integrert belysning i taklist. Glavnisert stål kan med fordel være lysere. Eksempel model City 90 fra Norfax.
- B: Universelt utformet bussholdeplass med tydelige naturlige ledelinjer.
- C: Eksempel på City 90 i annen RAL-farge. Kan leveres i ulike farger.
- D: Bussholdeplass med kunstige ledelinjer og oppmerksomhetsfelt, i kombinasjon med tre rekker smågatestein i holdeplassens lengde.
- E: Godt eksempel på enkelt og transparent leskur i samsvar med formspråk. Noe enklere enn foregående og takhelling gjør at snøen sklir av på baksiden. Eksempel model Skandum fra Euroskill



Foto: Tuva Evju/ Sv



Foto: Bjørne Jortveit/ Kristiansand kommune



Foto: Erik Haagenen/ Statens vegvesen





Foto: Lie/ Statens vegvesen



Foto: Ingvill Høftun/ Vegdirektoratet



Foto: Ingvill Høftun/ Vegdirektoratet



Foto: Ingvill Høftun/ Vegdirektoratet



Foto: Ingvill Høftun/ Vegdirektoratet



Foto: Ingvill Høftun/ Vegdirektoratet



Foto: Ingvill Høftun/ Vegdirektoratet

## Støyskjermer

## Del ||||

Der vegen går i dagen vil det som oftest være behov for støyskjerming. Støyskjerming er et dominerende lineært element både fysisk og visuelt, og det skal derfor vurderes andre støyskjerpende tiltak som for eksempel voller, fasadetiltak og lokale tiltak på selve eiendommen i første omgang.

Støyskjermingen skal plasseres mest mulig hensiktsmessig samt bidra til å stramme opp veganlegget og danne en ryddig og attraktiv ramme rundt veganlegget. Plasseringen av støyskjermingen er avgjørende både for det visuelle uttrykket og for bevegelsesmulighetene på tvers av veganlegget. Det skal derfor legges stor vekt på plasseringen av støyskjermingen.

### UTFORMING STØYSKJERMER

- Utformingen og plasseringen må være forankret til omgivelsene og terrenget.
- Støyskjermer skal være gjennomgående lik i utformingen men selve detaljeringen og kombinasjonen av materialbruken kan variere noe avhengig av omgivelsene.
- Skjermene gis en nøytral farge fra gitt fargeskala eller vurderes bruk av Kebony eller tilsvarende.
- Skjermene skal å ha et lavt vedlikeholdsbehov og plasseringen skal ta hensyn til snølagring langs vegen.
- Linjeføringen skal utformes bevisst og ved sammenføyninger av skjermene må gesimslinjene treffe.
- Avslutningene av skjermene skal utformes bevisst: ved å trappes, føres inn i terreng eller bøyes vekk fra vegen.
- Unngå "baksider" der støyskjermeren ses fra to sider.
- Høye skjermene kan vurderes med todelt materialbruk for å redusere høydevirkningen.
- Det skal vurderes innslag av glass/ plexi for å gjøre skjermene transparente og lettere, spesielt ved opplevelsesrik utsikt. Bruken av glass/ plexi skal være i samsvar med drift- og vedlikehold.
- Støyskjermerens tekstur skal tilstrebes utformet slik at den ikke er attraktiv for tagging.
- Åpninger i skjermen som lages for myke trafikanter skal markeres slik at de er enkle å oppdage.
- Materialbruk og utforming skal i størst mulig grad være støyaabsorberende.

### MATERIALBRUK

Støyskjermerne skal først og fremst utformes i tre. Trematerialet skal ha en overflatebehandling som reduserer behovet for vedlikehold. Kebony eller tilsvarende skal vurderes. Skjermene kan derimot kombineres med annet materiale der det er tilpasset omgivelsene og terrenget. Det kan velges med omhu mellom:

- Naturstein
- Glass/ plexi (for å redusere høydevirkning, for lysinnslipp og transparens)
- Plasstøpt betong

|   |   |
|---|---|
| A | E |
| B | F |
| C | G |
| D |   |

- A: Støyskjermer i tre på høy betongmur. Eksempel fra Jekta i Tromsø.
- B: Støyskjermer i naturstein som følger vegens linjeføring. Eksempel fra Bangeløkka i Drammen
- C: Støyskjermer med kombinasjon av tre, glass og naturstein. Eksempel fra E16 Kobbervikdalen
- D: Lang støyskjermer med kombinasjon av glass og tre, som gir et transparent uttrykk og bedre utsikt
- E: God løsning på åpning i skjermen
- F: Eksempel på lokal skjerming av uteplass på eiendom
- G: Eksempel på god avslutning på skjerm: føres ned i terreng





Statens vegvesen  
Region nord  
Ressursavdelingen  
Postboks 1403, 8002 Bodø  
Tlf: (+47 915) 02030  
firmapost-nord@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**