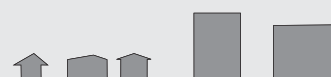
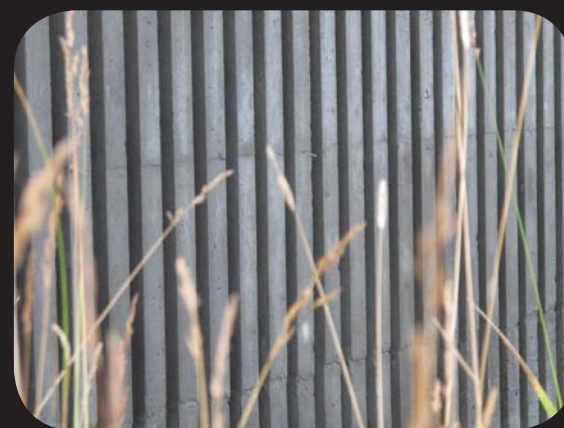




# HARSTADPAKKEN FORMINGSVEILEDER





# // FORORD

Denne formingsveilederen gjelder for Harstadpakken, og dens prosjekter.

“Harstadpakken skal bidra til at vegene i Harstad blir sikrere og får bedre kapasitet, bidra til et bedre miljø og utviklingsmuligheter i sentrum, og bedre vilkårene for gående, syklende og kollektivtransporten” - Hentet fra informasjonshefte gitt ut august 2011. For å sikre helhetlig utforming i Harstadpakken, er denne formingsveilederen utarbeidet.

Denne veilederen trekker opp hovedlinjene i formgivningen av veganleggene i Harstadpakken. Andre miljøtema som naturmiljø og kulturmiljø blir behandlet i ytre miljø-plan samt rigg- og marksikringsplan.

Veilederen er utarbeidet av Mari Hagen og Erik Axel Haagensen, landskapsarkitekter på ressursavdelingen i Statens vegvesen, Region nord.

Bestiller av formingsveilederen Wibeke Knudsen, planleggingsleder

## FORBEHOLD

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.

Regjeringen har sammenfattet sin arkitekturpolitikk i følgende visjon:

**“God arkitektur skal bidra til høy livskvalitet, og gi attraktive, funksjonelle og universelt utformede byggverk og omgivelser. God arkitektur skal uttrykke felles kultur og identitet. Arkitekturen skal bidra til velferd, bærekraft og verdiskaping, og inspirere til å bevare og berike. Arkitekturpolitikken skal innrettes mot helhet og sammenheng i våre fysiske omgivelser.”**

# // INNHOLDSFORTEGNELSE

## // DEL 1 INTRODUKSJON

Innledning.....	6
Harstadpakkens prosjekter.....	7
Hvordan bruke formingsveilederen?.....	8

## // DEL 2 SITUASJON

Geografi.....	10
Klima og grønstruktur.....	11
Harstads karaktertrekk.....	12
Dagens veganlegg - estetisk vurdering.....	13
Potensial.....	14

## // DEL 3 TEMA

Formspråk.....	16
Materialbruk.....	18
Farger.....	19
Belysning.....	20
Vegetasjon.....	21
Universell utforming.....	23

## // DEL 4 ELEMENTER

Rundkjøringer.....	25
Gangfelt.....	26
Sykel og gange.....	27
Holdeplasser.....	28
Bomstasjoner.....	29
Bru.....	30
Undergang.....	31
Tunnelen.....	32
"Lokket".....	33
Rabatter og trafikkøyer.....	34
Trapper, ramper og håndlister.....	35
Utstyr og møbler.....	36
Støyskjermer.....	37
Sidearealer.....	38

Formingsveilederen er produsert for å printes i A3-format

# // INTRODUKSJON



### VISJON

Ved å sette søkelys på omgivelser, brukere og god utforming skal formingsveilederen indirekte bidra til å redusere antallet alvorlige trafikkulykker, jf. Statens vegvesens Nullvisjon\*.

\*Nullvisjonen betyr at vi skal strekke oss mot at ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken.

### FORMÅL

Formålet med en formingsveileder er å definere prosjektets ambisjonsnivå, og sikre god kvalitet og helhetlig utforming av veger og gater. Det legges vekt på fremtidsrettede løsninger av varig kvalitet og god design i videreutviklingen av Harstadpakken. Gjennom å vise til prinsipiell utforming av blant annet gater, veger, gang- og sykkelveger, kollektivsystemet, grønnstruktur og møblering, er målet å oppnå helhetlig design samt at man ønsker variasjon og særpreg. Samtidig skal man sikre tilgjengelighet for alle gjennom universell utforming (UU).

En formingsveileder vil være et nyttig verktøy på veien til å nå målene som er satt for Harstadpakken, og bidra til å forme et mer attraktivt, brukervennlig og miljøvennlig transportsystem.

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

### MÅLGRUPPE

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

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 mellom de ulike prosjektene i Harstadpakken, forutsettes det at de prosjekterende setter seg inn i allerede planlagte/bygde tiltak, og hvordan utforming er løst på disse stedene.

### PREMISSER

Det er en forutsetning i planlegging og prosjektering at gjenbruk og bevaring av elementer, vegetasjon, utstyr og materialer vurderes opp mot hensikten ved å bytte ut og erstatte med nytt.

### 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.
- Statens vegvesens Arkitekturstrategi (Vegdirektoratet, Miljøseksjonen, 2012-2015)
- Konseptvalgutredning (KVU) for Harstad (Strategistaben, Region nord, 2011)
- 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)

# // HARSTADPAKKENS PROSJEKTER

## 1. INTRODUKSJON

Harstadpakken består av mange prosjekter, deriblant ligger hovedtyngden langs rv. 83. Her er det store tiltak som gjelder både vegtrafikken og myke trafikanter. Det legges vekt på at det nye transportsystemet skal være tilgjengelig for alle.

### NYE RUNDKJØRINGER OG AVLASTINGSTUNNEL

Langs denne hovedferdselsåren gjennom Harstad skal det etableres sju nye rundkjøringer, blant annet i de store kryssene ved Kanebogen, Margrethe Jørgensensvei og på Sama. Videre skal det skal bygges en tunnel gjennom Harstadåsen, som skal avlaste og redusere gjennomgangstrafikken i sentrum, og binde den langstrakte byen tettere sammen. Dette vil blant annet medføre redusert miljøbelastning for myke trafikanter i byen, samt en mer trafiksikker sentrumskjerne. Inkludert i Harstadpakken ligger også en opprusting av byens kollektivsystem, blant annet ved oppgradert rutemønster, flere avganger, modernisering av busstopp og økt fremkommelighet for bussene.

### MYKE TRAFIKANTER

Det legges stor vekt på å forbedre forholdene for gående og syklene, ettersom en stor andel av Harstads befolkning bor innenfor en avstand på 5 kilometer fra sentrum. Målet er å skape et sammenhengende gang- og sykkelveinett som gjør det mulig å gå eller sykle gjennom Harstad på en trygg måte - for alle. Blant de viktigste tiltakene er en kombinasjon av sykkelfelt og sykkelveg med fortau langs rv. 83 fra Breivika til Samakrysset. For å sikre trygge kryssinger legges det flere steder opp til planfri kryssing, enten ved hjelp av undergang eller bru. Langs kommunale veger skal det etableres fortau.



Kart over tiltak i Harstadpakken slik det ble presentert i 2011.



Krysset i Kanebogen (A3 på kartet) vil bli oppgradert blant annet med ny rundkjøring, og god tilrettelegging for myke trafikanter, med sykkelveg med fortau, samt planfri kryssing av veg.

### DEL 1: INTRODUKSJON

Denne delen gir en grunnleggende innføring i ulike tema knyttet til Harstadpakken og formingsveilederen. Her får man kjennskap til hvilke prosjekter Harstadpakken inneholder, og hvilke overordnede føringer som ligger til grunn for innholdet i formingsveilederen.

### DEL 2: SITUASJON

I dette kapitlet gis det en innføring i Harstads viktigste karaktertrekk, og det gjenspeiler deler av forfatterens grunnlag for de valg som er tatt i formingsveilederen.

### DEL 3: TEMA

Formålet med dette kapitlet er å gi en rekke overordnede føringer som vil gjelde for de aller fleste elementene som inngår i Harstadpakkens prosjekter. Her gjennomgås blant annet temaet "formspråk" og "farger", med føringer som skal videreføres til for eksempel både kulverter og bussholdeplasser. Dette skal bidra til å skape et gjennomgående visuelt uttrykk.

Under enkelte tema blir det også vist hvilke områder som skal tillegges størst vekt.

### DEL 4: ELEMENTER

Det siste kapitlet går gjennom hovedparten av de elementene som er viktig å ta hensyn til i utforming av prosjektene for å sikre god kvalitet og styrke den visuelle helheten. Når man i prosjekteringen jobber med de ulike elementene, må man huske å ha de overordnede føringene fra "tema"-kapitlet i bakhodet.

Under beskrivelse av av elementene blir det noen steder løftet frem enkeltpunkter som skal tillegges høyere kvalitet.

#### // TIPS!

Se til at skilt ikke henges opp på lysmaster. Dette gir skader på mastene.

Disse tekstboksene inneholder gode tips i prosjekteringen.

Et gjenkjennelig formspråk\* skal bidra til å styrke reiseopplevelsene både for myke og harde trafikanter. Det skal også bidra til å styrke Harstads visuelle identitet.

\*Formspråk: Ordet blir brukt innen estetikken. Synonymer kan være stil, retning eller uttrykksmåte.

Disse tekstboksene inneholder ambisjoner og skal vies oppmerksomhet.

a	b	a. Trollstigplatået.
		b. Bloc benk fra Vestre.
c	d	c. Mønster i belegg.
		d. Nansenparken på Fornebu.

Bokstavene i matrisen illustrerer et "kart" over bilder på en side. Hver bokstav har sin bildetekst.



# // SITUASJON



# // GEOGRAFI

## BELIGGENHET

Harstad ligger på østsiden av Norges største øy, Hinnøya. Byen er den tredje største i Nord-Norge, og er et viktig knutepunkt i regionen. Harstad havn ligger langs stamleden i Norge, og Hurtigruta har anløp her. Herfra går det også hurtigbåter til ulike deler av regionen. Fra mange plasser i og utenfor bykjernen er det storslagen utsikt over Vågsfjorden og over til en siluett av bratte og høyreiste fjelltopper på Andørja, Rolla, Skånland og Grytøya.

## ET SAMMENSATT LANDSKAP

Harstadpakkens prosjektområde henvender seg mot fjorden og strekker seg gjennom et variert landskap. Prosjektområdets nære omgivelser består hovedsakelig av sentrumsbebyggelse, næring og industri, offentlige funksjoner og bolig. Videre er sjøen og strandlinja dominerende, i tillegg til det tradisjonelle kulturlandskapet.

## AREALBRUK OG BEBYGGELSESTRUKTUR

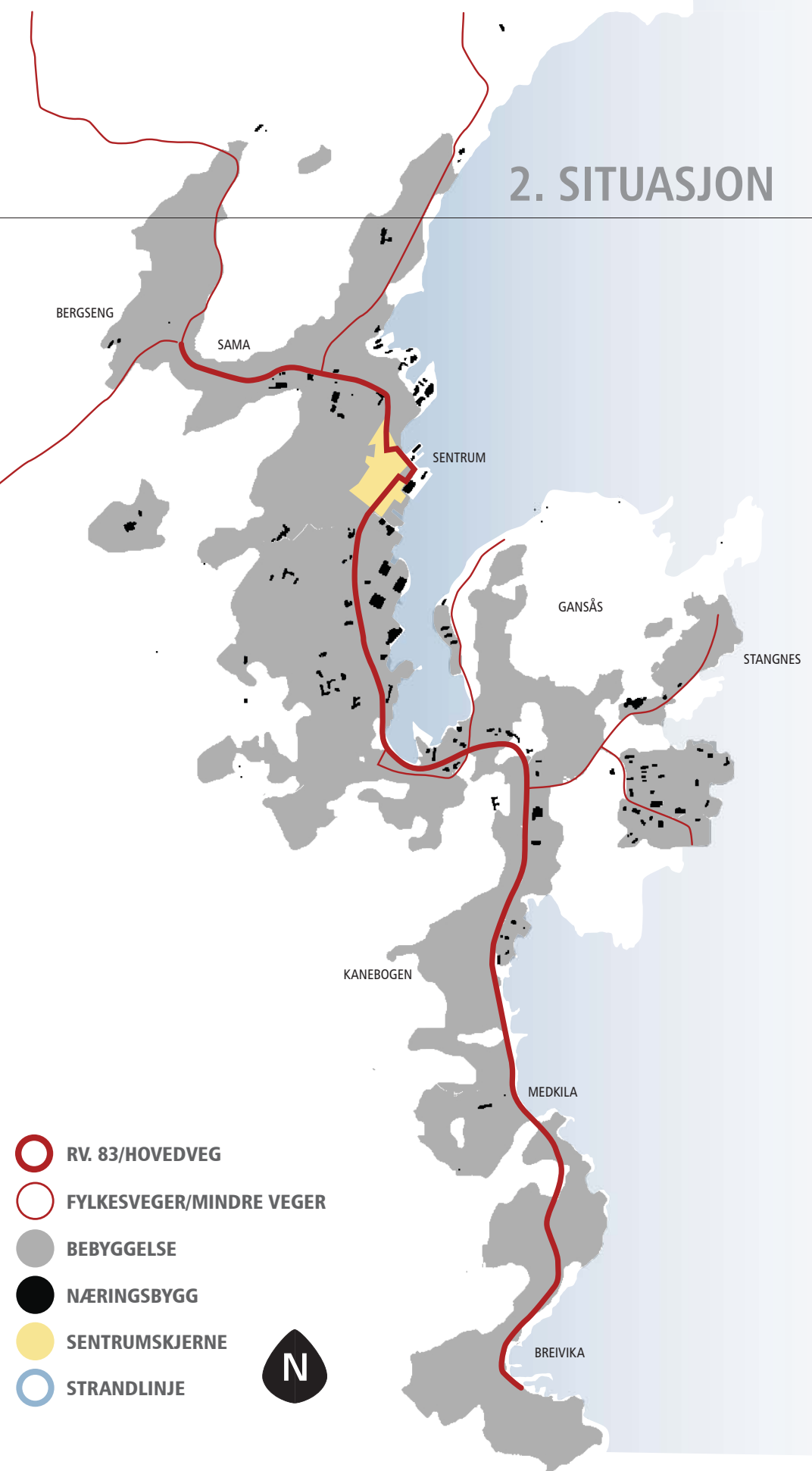
Byens sterke strukturerende elementer er strandlinja, rv. 83 og marka/fjellet som hever seg over byens bebyggelse i vest. Bebyggelsen ligger som et bånd mellom strandlinja og marka, og strekker seg i nord-sørlig retning. Harstads sentrumsbebyggelse ligger på strandflaten, og terrenget stiger vestover hvor boligbebyggelsen tar over. Nord og sør for sentrum domineres områdene av boligbebyggelse, men noe næring og industri ligger strukturert langs hovedferdeselsårene (rv. 83, Mercurveien osv.).



Oversiktskart over Harstadregionen, hvor stamleden og andre båttruter er markert.



Oversiktsbilde over Harstad sentrum



- RV. 83/HOVEDVEG
- FYLKESVEGER/MINDRE VEGER
- BEBYGGELSE
- NÆRINGSBYGG
- SENTRUMSKJERNE
- STRANDLINJE

Kart over dagens situasjon i Harstad

## 2. SITUASJON

# // KLIMA OG GRØNNSTRUKTUR

## 2. SITUASJON

### KLIMA

Harstad har kystklima, og har verken veldig kalde vintre eller svært varme somre. Byen ligger lunt til, skjermet fra storhavet. Prosjektområdet ligger i herdighetssone H5-6.

De neste to avsnittene gir ingen analyse av grønnstrukturen, men har som hensikt å gi en oversikt over de overordnede trekkene.

### GRØNNSTRUKTUR - MARKA

Klimaet gjør Harstad til et relativt frodig område hvor trærne vokser seg store, og hvor artsmangfoldet er større enn på steder i regionen som ligger mindre i le. I et overordnet perspektiv fremstår Harstad som en grønn by. Den langstrakte og smale bebyggelsesstrukturen mellom strandlinja og marka gjør at naturen og marka ligger svært nær store deler av bebyggelsen. Kulturlandskapet er også en del av den overordnede grønnstrukturen som omslutter de tettbebygde områdene.

### GRØNNSTRUKTUR - BEBYGDE OMRÅDER

Når man ser nærmere på de bebygde områdene, bolig-, næringsområder og sentrum, så er grønnstrukturen varierende. Villastrøkene har en sterk grønnstruktur med sine hager. Disse gir grønne forbindelser til sentrumskjernen som har et par små parker, samt noen områder med gatetrær og beplantning. Selv om det her er noe, er potensialet stort for å styrke det grønne i sentrum. Langs hovedferdselsårene nord og sør for sentrum, som inngår i Harstadpakkens prosjektområde, er det derimot mer fragmentert. Det mangler en klar og tydelig grønn forbindelse inn mot sentrum og ut til villaområdene. Her er det gressrabatter og restarealer med pionerarter/ugress som bidrar til det grønne, og potensialet til å forsterke grønnstrukturen i disse områdene er stort.



Ortofoto som viser overordna grønnstruktur. Pilene viser grønne forbindelser over riksveg 83 fra marka/ bebygde områder og til sjøen



Søyleosp langs veg i bebygde områder



Lite beplantning langs vegen men fine siktlinj mot fjorden



Stort potensiale for å forsterke grønnstrukturen

# // HARSTADS KARAKTERTREKK

## 2. SITUASJON

VERFTSBYEN, forsvarsbyen, **KULTURBYEN I NORD**, arktisk riviera, **oljehovedstaden**, **VÅGSFJORDENS PERLE**, VERDENS MINSTE STORBY.

Kilde: Harstad kommune, Kommuneplanens tekstdel 2009-2025, Ved egne krefter for fremtiden

### Kallenavn

Mange kallenavn vitner om en by med innholdsrik historie og utvikling, mange av dem viser nær tilknytning til sjøen.



### Byen

Byen er den tredje største i Nord-Norge, og nest størst i Troms, og er både trafikknutepunkt og administrasjonssenter i Sør-Troms. Dette gjenspeiles bl.a. i byens kulturliv og fysisk utstrekning.

### Arkitektur

I Harstad er det to-tre stilperioder som dominerer i bybildet: jugend- og sveitserstil fra tidlig 1900-tall, og funksjonalistisk modernisme fra 50-60-tallet.

### Historie

Harstad har vært by siden 1904, men har hatt bosetning siden eldre steinalder, og var spesielt viktig for landsdelen i vikingtiden og middelalderen. Trondenes var tidligere havn og sentrum (som nå er flyttet sørover). Her ligger verdens nordligste steinkirke fra 1400-tallet. Videre har også Harstad vært en viktig forsvars- og industriby gjennom historien og frem til i dag.

### Sjøen

Sjøen var et av grunnlagene for bosetning i Harstad, og sjøfronten er i dag visuelt og fysisk preget av:

- Transport av varer og personer
- Hurtigruta
- Hurtigbåt
- Fiske
- Verft
- Utvikling av oljeindustri

### Geografi & klima

Harstad ligger på nordøstsiden av Norges største øy, Hinnøya. Byen ligger lunt til, og området preges av frodig vegetasjon i Troms-sammenheng.

### Fjellene & utsikten

Fra Harstad og omlandet er det spektakulær utsikt mot et storskala fjordlandskap, mot Rolla, Andørja, Grytøya og Skånland I alle himmelretninger strekker fjellene seg mot himmelen. De er en karakteristisk del av horisontlinjen.

# // DAGENS VEGANLEGG - ESTETISK VURDERING

## 2. SITUASJON

### STATUS: STANDARD OG HELHET

Under befaring av Harstads veganlegg kom det frem at veganleggenes estetiske kvaliteter er svært varierende. Enkelte steder er det bra, andre steder er det store mangler og stort potensial. Generelt bærer anleggene preg av å være dårlig vedlikeholdt, rufsete og lav standard.

På den nylig utbedrede fv. 867 er det synlig at det er lagt vekt på å oppføre et anlegg med nøktern, men god standard når det gjelder de estetiske kvalitetene. Her var det godt utførte natursteinsmurer, det var jobbet med betongforskaling, og arealene på fergekaien var tydelig avgrenset og opparbeidet på en ryddig og tiltalende måte, uten spesielle grep forøvrig.

Hovedferdselsåren, rv. 83, bærer imidlertid preg av prefabrikerte løsninger som gav flere negative opplevelser enn positive. Et eksempel er kulvertene. Disse tilfredsstill ikke dagens krav til funksjonell utforming - hvor man i større grad vektlegger blant annet de myke trafikantenes siktforhold.

FV 867 MOT STORNESET



RV 83 - HOVEDFERDSELSÅRE GJENNOM HARSTAD



På bakgrunn av situasjonsbeskrivelsen er det gjennom arbeidet med Harstadpakken potensial for:

- å opprettholde og styrke den storslagne utsikten over Vågsfjorden
- å utforme anlegget i harmoni med omgivelsene
- å styrke de grønne forbindelsene gjennom og i sentrumskjernen
- å styrke Harstads karaktertrekk gjennom formgivningen
- å heve standarden på veganleggenes estetiske utforming

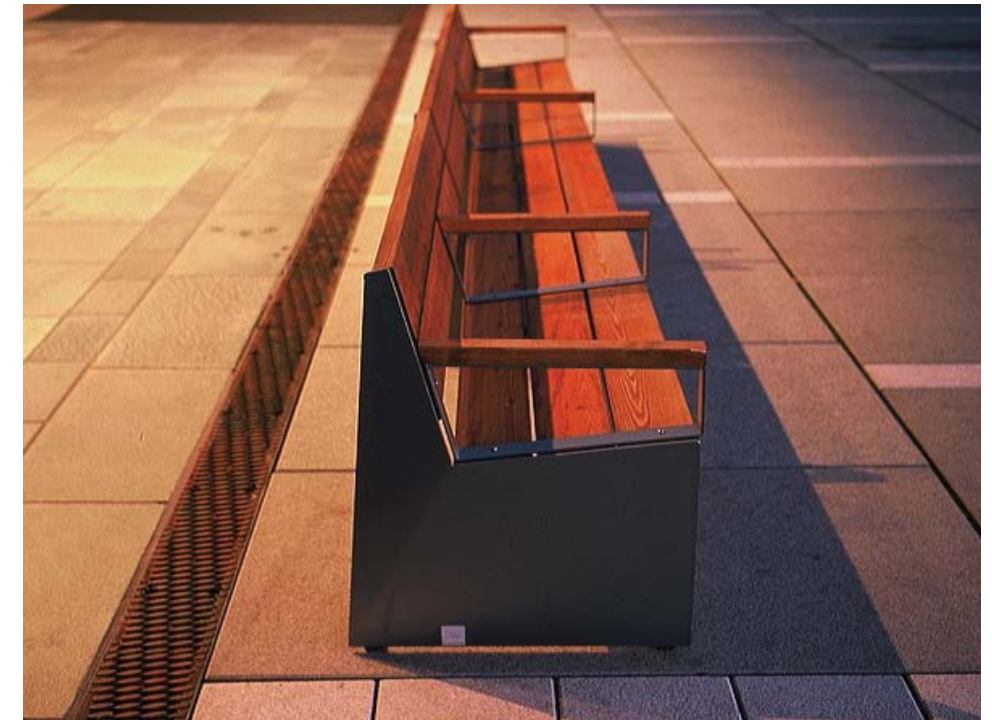


**// TEMA**



Et gjenkjennelig formspråk\* skal bidra til å styrke reiseopplevelsene både for myke og harde trafikanter. Det skal også bidra til å styrke Harstads visuelle identitet.

\*Formspråk: Ordet blir brukt innen estetikken. Synonymer kan være stil, retning eller uttrykksmåte.



### MÅL

Et felles uttrykk skal være grunnlaget for all formgivning i Harstadpakken.

### MODERNE OG LOKALT FORANKRET

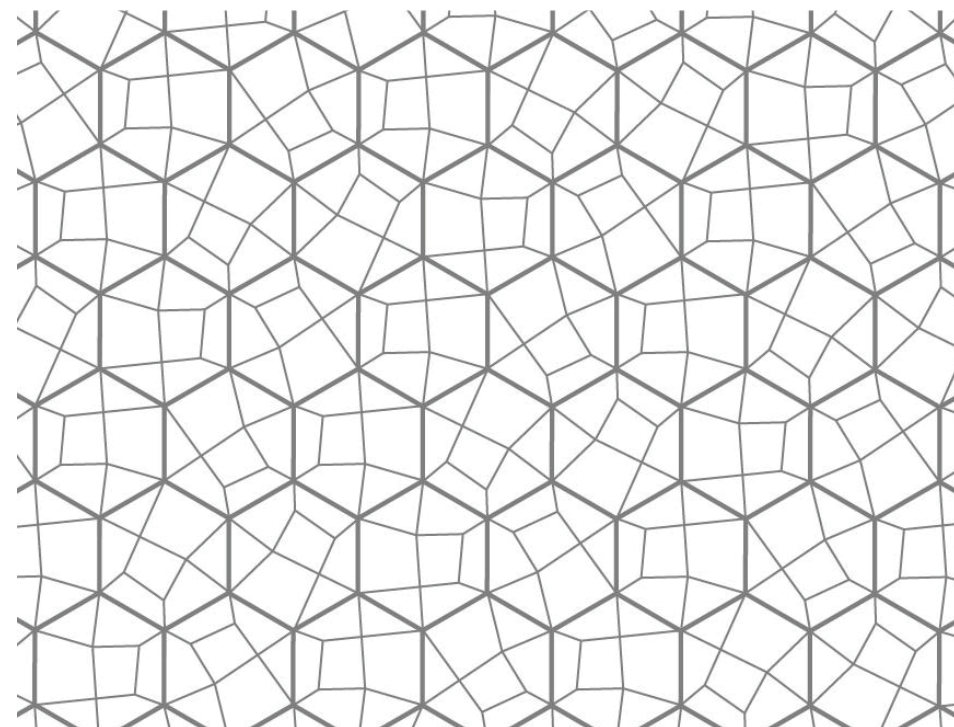
Harstadpakkens fremtidsrettede mål skal gjenspeiles i et moderne uttrykk. Det skal både ha forankring til stedet og byen, men også klare referanser til moderne arkitektur og landskapsarkitektur, som er typisk for vår tid.

### GEOMETRISK

Inspirert av Harstads arkitektur og de omkringliggende fjellene er det gjennom abstraksjonsøvelser og formstudier kommet frem til at innholdet i Harstadpakken skal ha et geometrisk formspråk som hovedsakelig er stramt, men som innimellom løses opp av ulike vinkler og brytende retninger. Det stramme og rettvinklede henspiller til den funksjonalistiske 60-tallsarkitekturen i Harstad sentrum, mens oppbrutte vinkler og former spiller på fjellenes spisse men uregelmessige former.

I denne sammenheng er begrepet "geometrisk" hovedsakelig knyttet til former av rette linjer, men gjerne med uregelmessige vinkler. Unntaksvis kan det også benyttes rene geometriske former av krumme linjer. (f.eks. sirkler eller ellipser). Dette i motsetning til et organisk formspråk med uregelmessige krumme linjer ("amøbeformer").

Prosjekterende knyttet til Harstadpakken oppfordres til å gjøre egne formstudier og tolkninger basert på de samme referansene og kriteriet om et geometrisk formspråk. Skissene og fotografiene på denne og neste side er ment som inspirasjon, og til å illustrere tankegangen bak valget som er tatt.

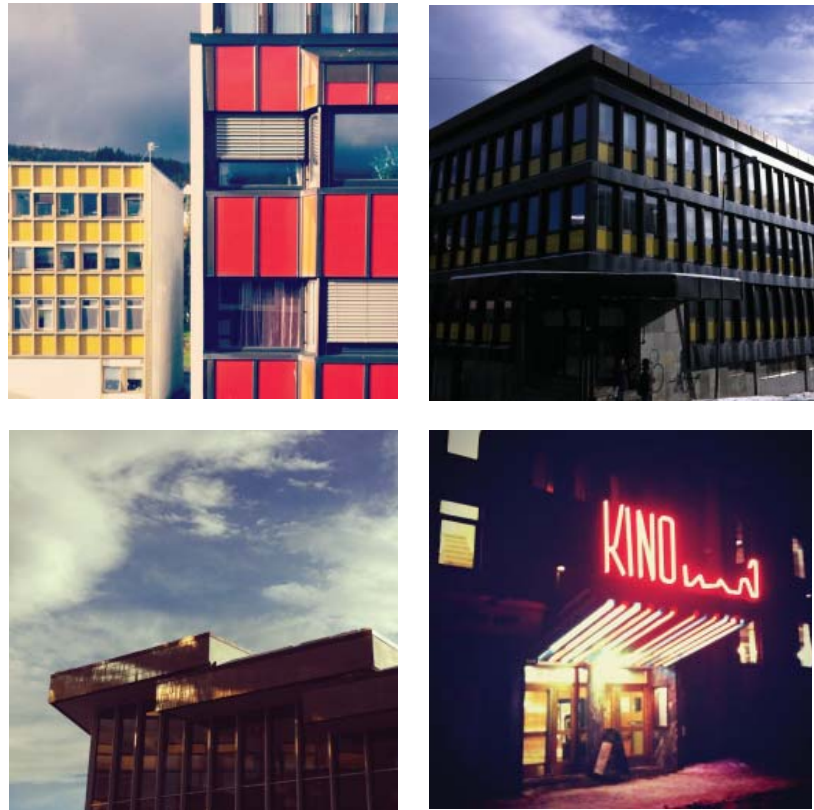


- |   |   |                             |
|---|---|-----------------------------|
| a | b | a. Trollstigplatået.        |
|   |   | b. Bloc benk fra Vestre.    |
| c | d | c. Mønster i belegg.        |
|   |   | d. Nansenparken på Fornebu. |



**1 REFERANSER** .....  
 Inspirasjon fra Harstads omgivelser:  
 Funksjonalistisk arkitektur  
 Storslått fjord- og fjellandskap

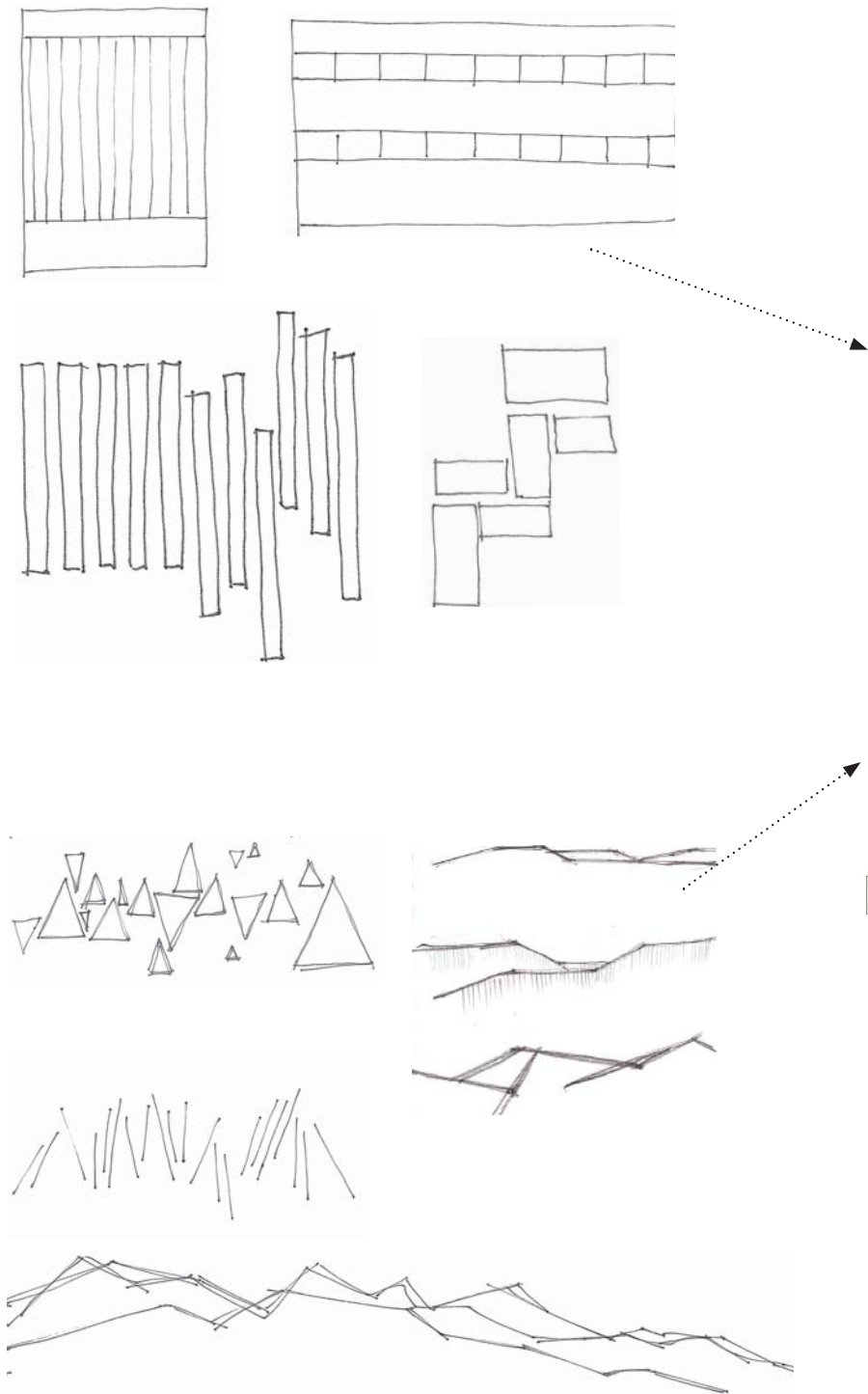
**ARKITEKTUR**



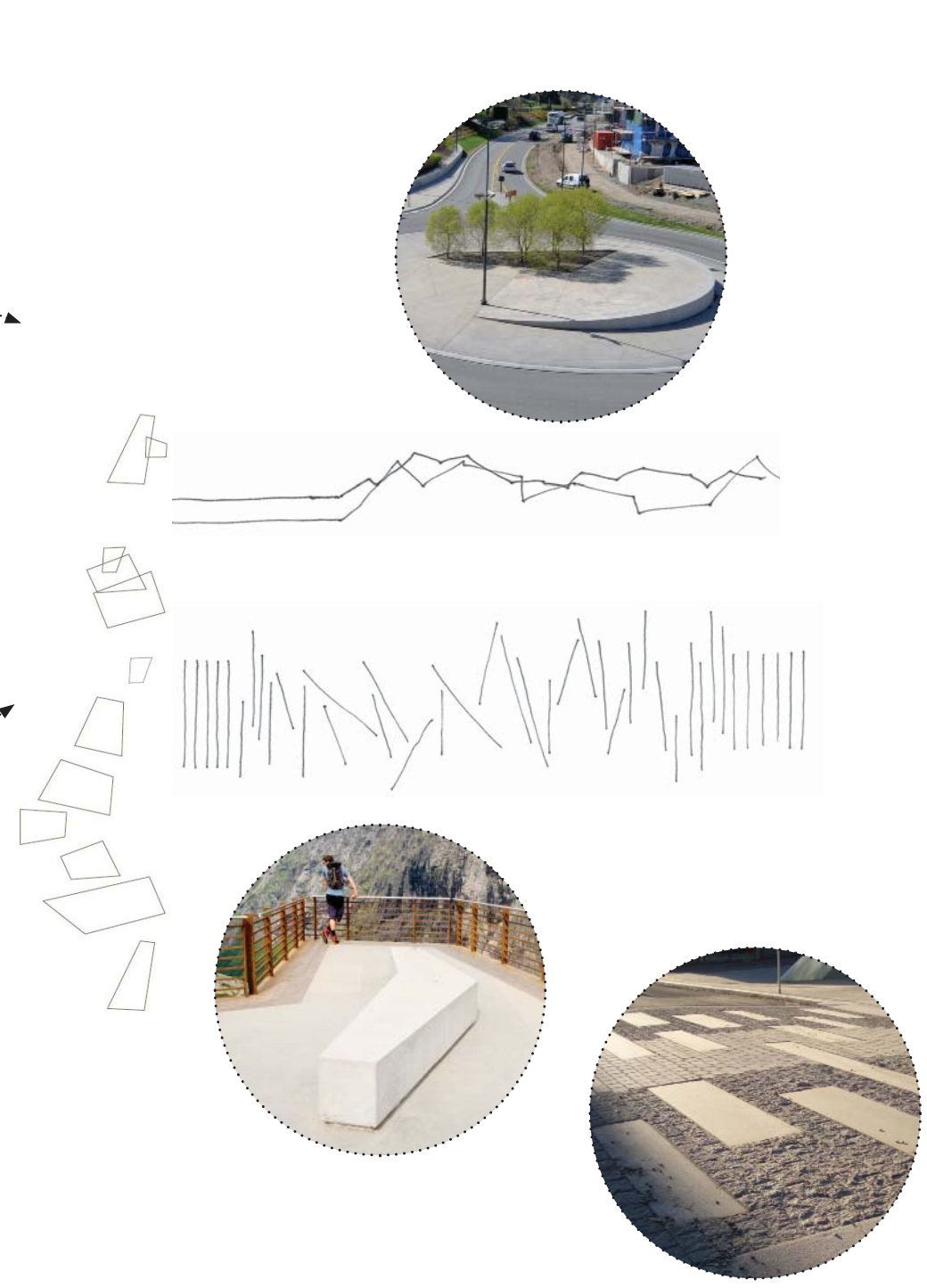
**LANDSKAP**



**2 ANALYSE/ABSTRAKSJON** .....  
 Skissene viser forenkling og abstraksjon av de karakteristiske formene som trer frem i arkitekturen og landskapet i og rundt Harstad.



**3 TOLKNING**  
 En sammenstilling av de to ulike inspirasjonskildene viser både stramme former og oppløste former, rette vinkler og skeive vinkler.



### MATERIALER

Valg av materialer i forbindelse med Harstadpakken skal oppfylle kriterier knyttet til visuelle og taktile kvaliteter, uttrykk, robusthet og miljø. Eksempelene og bildene som er vist her er tenkt som inspirasjon, og skal bidra til å illustrere det taktile og visuelle uttrykket Harstadpakken skal samles under. Under beskrivelse av elementene, vil det delvis være angitt materialer, og delvis vil det være valgfritt.

### OMTANKE FOR DETALJENE

I Harstadpakken vil asfalt være dominerende materiale på kjøreveger og veger for myke trafikanter. For å skape godt utformede anlegg, skal derfor noen elementer og detaljer tillegges større omtanke og annen materialbruk. Dette kan være kulverter, rundkjøringer, kunstige og naturlige ledelinjer, trapper, holdeplasser osv. Variert og god materialbruk vil være et avgjørende bidrag for å skape helhet, og gi de reisende gode opplevelser.

### MATERIALPALETT

Forslag til materialer tar utgangspunkt i eksisterende kvaliteter, samt med referanser til Harstads historie som både forsvars- og industriby. Kombinasjon av betong, naturstein, stål, rusttregt stål og vegetasjon gir assosiasjoner både til Harstads historie og de fysiske omgivelsene.

### SOLID & ROBUST

Materialene må være mest mulig robuste og tåle Harstads kystklima med lange perioder med snø, fryse-tine-perioder, frost, vind og regn. Anleggene skal stå i mange år, og materialenes tåleegenskaper skal balanseres fornuftig mellom god visuell kvalitet, bruk og drifts- og vedlikeholdsplaner.

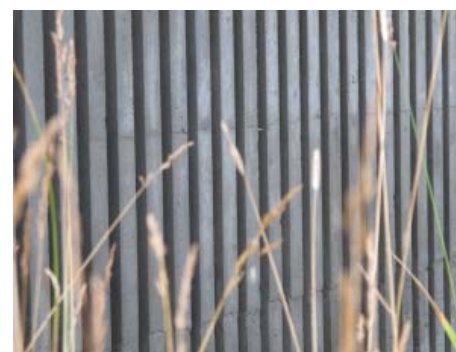
### MILJØ & BÆREKRAFT

Materialer skal så langt det er mulig baseres på lokale/norske leverandører, med mål om å redusere transportbehov. Samtidig skal dette prinsippet veies opp mot ønsket kvalitet. Miljøvennlige materialer og overflatebehandlinger skal prioriteres høyt. Gjenbruk skal tilstrebes.

Vegetasjon skal være dominerende i Harstadpakkens anlegg. Dette blir omtalt som tema på side 21-22.

### VISUELLE OG TAKTILE KVALITETER

Materialene skal visuelt og taktilt bidra til å gi opplevelse av høy kvalitet - spesielt skal denne prioriteringen gjelde for anlegg knyttet til myke trafikanter. Materialvalget skal bidra til å underbygge det moderne formspråket.



a	b	c	d
e	f	g	h
i	j	k	l

- a. Kombinasjon grus, cortenstål og granitt
- b. Sti i plasstøpt betong
- c. Oppstammede trær i gress
- d. Glass og cortenstål
- e. Asfalt med maling
- f. Betong - forskaling
- g. Tre og cortenstål
- h. Betong og lakkert stål
- i. Ulik farge på grus
- j. Vegetasjon og betong
- k. Naturstein
- l. Granitt og tre

### MIDNATTSOL OG MØRKETID

Den nordnorske himmelen, og lyset, er kraftfullt og gir et unikt særpreg til landsdelen. Med utgangspunkt i omgivelsene rundt oss, og lyset som den nordnorske himmelen gir, skal de kalde grå og blå vinterfargene brukes som hovedpalett i Harstadpakkens materialer. Som kontrastfarger tas det utgangspunkt i midnattsolas varme og intense rød-orange toner.

Det angis ikke generelle fargekoder her. Elementer som skal ha en spesifikk farge, har oppgitt RAL-kode under den spesifikke beskrivelsen av elementet, f.eks. belysning og lyktestolper.



Belysning er et element som finnes i alle Harstadpakkens ulike tiltaksområder: Tunnel, veg, rundkjøring, kulvert, bru, gang-/sykkelveg etc. Vegbelysning er oftest et vertikalt element, som bidrar til å synliggjøre et lineært forløp. Bruk av lys som sammenbindende element er derfor et relativt enkelt grep som kan ha stor effekt. Belysningen skal bidra til økt lesbarhet i trafikken samt gi gode opplevelser i den mørke del av døgnet, men især den mørke del av året. Opplevelser ved bruk av lyseffekter kan øke andelen av myke trafikanter.

- Belysningen skal gi tilstrekkelig, ensartet lys og ikke blende. Barn og eldre trenger mer lys for å føle seg trygge.
- Belysningen skal understøtte og gi et lettlest trafikkbilde.
- Det skal velges miljøvennlige lyskilder som benytter seg av energibesparende LED-teknologi.

### OPPLEVELSE

- Belysning som opplevelse skal fordeles jevnt, slik at reiseopplevelsen får en god rytme, spesielt på rv. 83. Rundkjøringer kan være et fast sted å lyssette for opplevelse. Effektbelysning kan ha stedstilpasset, og derfor ulik karakter.
- Tunnelen mellom Sama og Seljestad er en strekning der det bør satses ekstra på visuelle kvaliteter med henblikk på å øke bruken. Lys inne i tunnelen skal være hvitt og bør fremstå som moderne og fremtidsrettet.
- Belysning på rv. 83 som blir skiftet ut skal fortrinnsvis ha hvitt lys.
- Nye lysmaster/armaturer langs rv. 83 skal være i stil med de eksisterende, men kan ha en mer moderne utforming.
- For nye lysmaster/lysarmatur på andre veger skal det tilstrebes å velge et utseende som avviker fra riksvegen, både med hensyn til skala og utforming. Generelt bør skala være mindre og detaljering/kvalitet høyere enn riksvegens belysningsvalg.

### FOR MYKE TRAFIKANTER

- Gang-/sykkelveger som går direkte til sentrum skal ha lysmaster/lysarmatur som tydeliggjør en sammenhengende strekning.
- Master langs gang-/sykkelveg bør generelt være lavere med mindre innbyrdes avstand enn riksvegen. Det skal velges samme lysarmatur til å lenke gang/sykkelveg-løsningen sammen med bussholdeplassene langs rv. 83.
- Master plasseres slik at de ikke er til hinder for snørydding.

#### // TIPS!

Det skal ved valg av lysarmatur vises omtanke for å unngå sjenerende lys inn i boliger.



Kartet gir en overordnet oversikt over belysningskonsept



Dedikert belysning for myke trafikanter er en relativt rimelig løsning som kan bidra til å gjøre det mer attraktivt å velge et miljøvennlig transportalternativ. Det bidrar også til å tydeliggjøre en sammenhengende strekning, og øker lesbarheten. Mastene kan ha en utforming som har arkitektonisk egenverdi.



Master langs gang- og sykkelveg bør generelt være lavere enn vegmaster

# // VEGETASJON

I Harstadpakken skal det legges stor vekt på vegetasjonsbruk i veganlegget. Vegetasjon har både praktiske, miljømessige og estetiske funksjoner, og av den grunn skal man tilstrebe mest mulig vegetasjon i hvert delprosjekt i pakken. Trær er viktige element i byen og for tettstedets utforming. De skaper alleer og binder gater sammen som grønne linjer i bebyggelsen. Trær gir skygge og ly for regnet, demper støy, og er viktige formingselement sammen med planter, busker og blomsterbed.

En godt planlagt beplantning:

- fungerer som ledelinjer
- filtrerer luften for helseskadelig svevestøv og gasser
- absorberer forurensning i jord og vann
- bedrer vannhusholdningen og reduserer avrenning av overflatevann
- bedrer klimaforholdene lokalt, gir jevnere temperatur og øker luftfuktigheten
- motvirker ugunstige forhold forbundet med tett bebyggelse

## PROSESS

Vegetasjon krever tilmålt areal, derfor er det svært viktig at dette er et tema i alle planfaser. Det anbefales at premissene legges tidlig, og at det utarbeides O-tegninger både for reguleringsplan og byggeplan. Videre kreves det også oppfølging av grøntanlegg i bygge- og garantiperioden.

## KONSEPT

Vegetasjonsdesignet skal gjenspeile karakteren i prosjektområdet. I de bynære og mest trafikkerte områdene skal beplantningen ha en urban karakter, og det kan kreves høyere skjøtelsnivå. Dette gjelder strekninger fra Kanebogenkrysset i sør til Samakrysset med tilhørende anlegg i nord. Dette gjelder også for eventuelle tiltak i sentrumskjernen. I områdene rundt byen, f.eks. fv. 6 Hagebyveien og sørover mot Medkila og Breivika skal vegetasjonsdesignet ha en mer rural og naturlig karakter, med et ekstensivt skjøtelsnivå. Imidlertid bør man her vurdere å legge noe ekstra vekt på kryssområder på riksvegen.

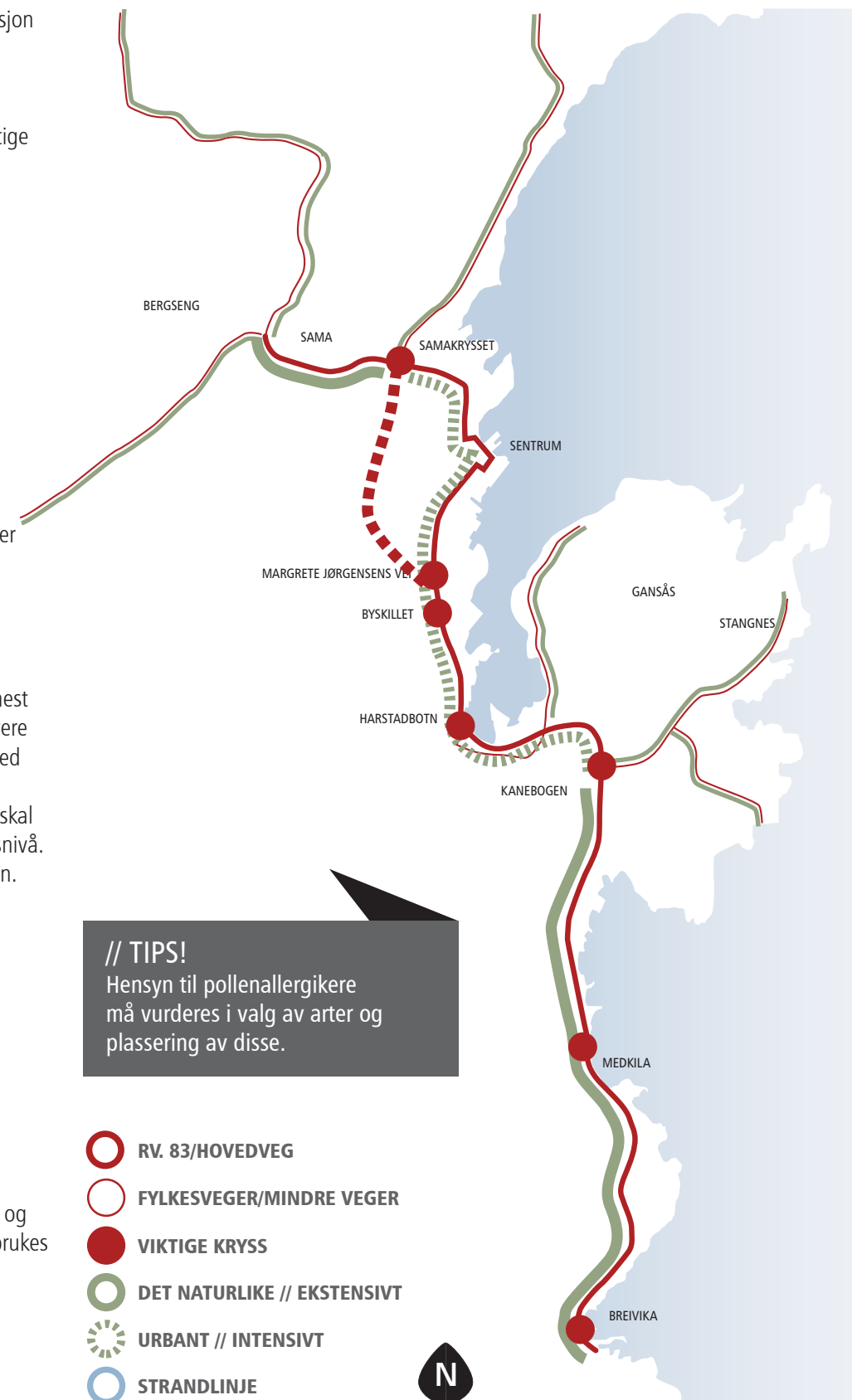
## DESIGN

Utforming av beplantning skal så langt det er mulig være i tråd med overordnede føringer om formspråk og fargebruk. Dette kan f.eks. være ved hjelp av

- Oppstammede trær (en- eller flerstammet)
- Innramminger og kanter rundt vegetasjon skal følge føringer gitt i del 3
- Ensfargede komposisjoner, eller komposisjoner med farger/arter som skaper et grafisk mønster.

Vegetasjonsforming skal også følge disse prinsippene:

- Fremkommelighet: Vegetasjon bør benyttes som virkemiddel for å definere rom og retning, og skape fysiske og visuelle skiller mellom ulike trafikantgrupper. Kan brukes som naturlige ledelinjer og kontrast.
- Trygghet: Unngå at vegetasjon skaper mørke, trange steder.



Illustrasjon av vegetasjonsbruk/ -intensitet

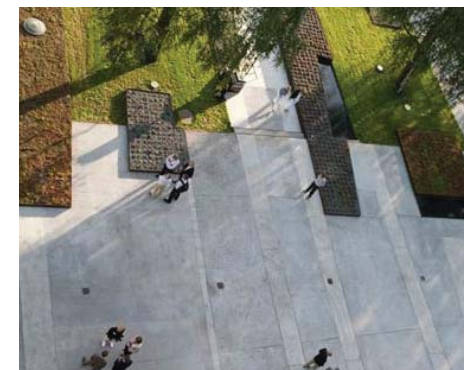
OPPSTAMMA TRÆR  
STRAMME INNRAMMINGER  
ENSFARDEDE KOMPOSISJONER  
KLARE GRAFISKE MØNSTRE  
VEGETASJON SOM ARKITEKTONISK UTTRYKK

URBANT



STILISERT NATUR  
STILISERT KULTURLANDSKAP  
ENG  
NB: UNNGÅ KRATT/BUSKAS!

DET NATURLIKE



Inspirasjonsbilder

# // VEGETASJON: PLANTEVALG

## 3. TEMA

Det er ikke laget planteliste for prosjektet. Det oppfordres til å være kreativ og ta i bruk arter man ikke ser i veganlegget i Harstad i dag. Plantenes pryddverdi i de ulike årstidene skal også vektlegges.

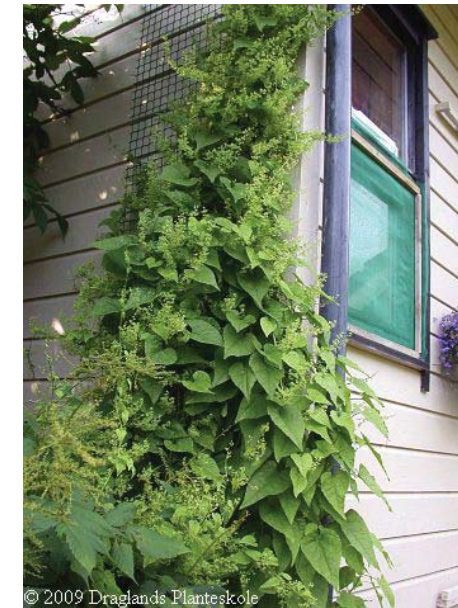
Det bør benyttes planter i ulike høyder og kategorier:

- Oppstammede trær, en- og flerstamma
- Stauder
- Prydgress
- Busker
- Klatreplanter
- Markdekkere
- Vintergrønt

For å at grøntanlegg knyttet til veiene skal være bestandige og robuste, skal herdige planter benyttes i størst mulig grad. I Harstad vil de lokale forhold gjøre at hardførhetsgraderingen vil variere fra H-5 i lune hager til H-7 på mer vindutsatte steder. Dermed vil H6-H7 sannsynligvis være riktig hardførhetsgrad.



Benytt gjerne stammevern i utsatte miljøer der man ellers ville brukt treet som sykkelparkering// bymøbel. Kan f.eks. være stedstilpasset med natursteinslementer el.l., eller ferdige produkter som på bildene

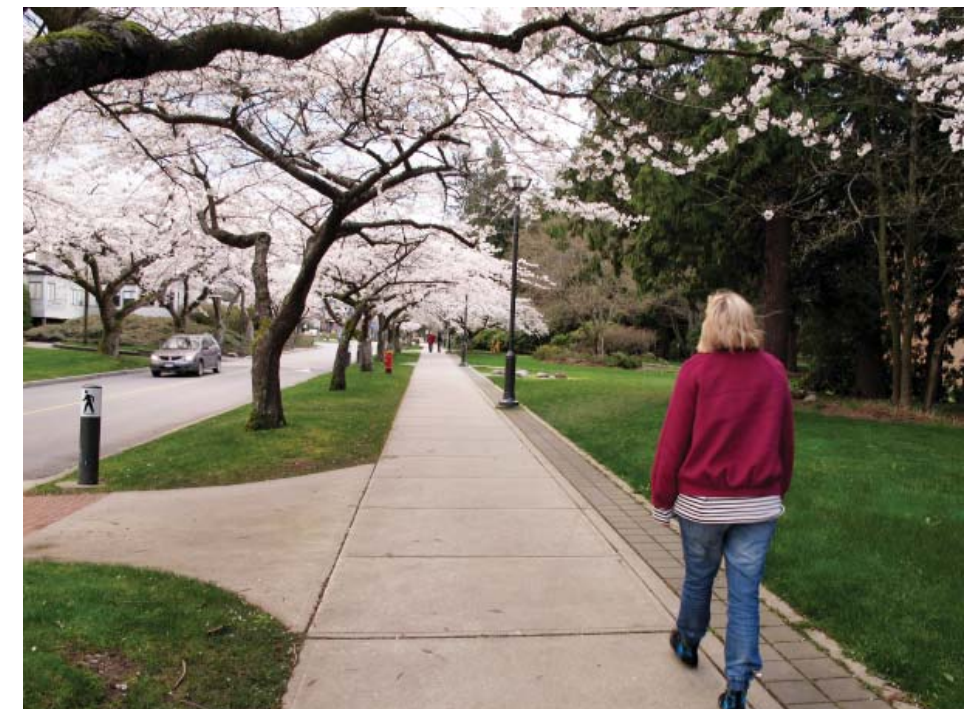


© 2009 Draglands Planteskole

Klatreplanter bør vurderes i tilknytning til lange/ høye murer og støyskjermer for å skape variasjon og brudd i monotonien.



På Blomsterbrua i Trondheim er det lagt stor vekt på årstidsvariasjon.



Gatetrær bidrar både til å skape et fysisk skille mellom ulike trafikanter, samtidig som det bidrar til å styrke opplevelsesmessige kvaliteter.

Tilgjengelighet for alle, eller universell utforming, skal ligge til grunn for alle løsninger i Harstadpakken. Det skal tolkes på den måte, at det må utvises omsorg for at man enklest mulig kan forstå og bevege seg i et gitt trafikkbilde. God tilgjengelighet er å unngå spesielløsninger.

Kvalitet og bevisst innredning/organisering av de myke trafikanters ferdselsareal, gir de mindre funksjonsdyktige en trygghet for å mestre utfordringer, samtidig som det skaper løsninger som fungerer god for alle. God lesbarhet reduserer risikoen for ulykker. Kvalitet i utforming av gaterommet vil gi alle ferdenne en positiv opplevelse.

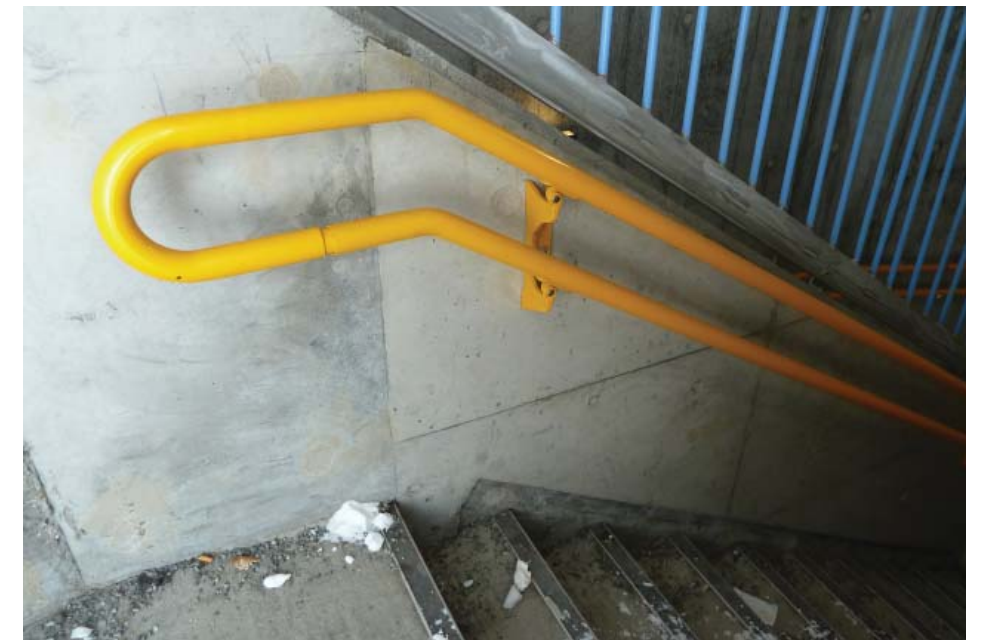
### UTFORMING

Løsninger skal utformes etter prinsippene om universell utforming, herunder følge Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, Plan- og bygningsloven, forskrifter, veiledninger, standarder samt Statens vegvesens håndbok 278 Universell utforming av veger og gater. Det er den prosjekterende som har ansvar for å foreslå løsninger i tråd med ovenstående, med henblikk på å gjøre trafikksystemet tilgjengelig for alle. Foreslåtte løsninger skal imidlertid ha fokus på vintervedlikehold, både med hensyn til plassbehov og slitasje/skader som følge av tungt snøryddingsutstyr.

Universell utforming er lovpålagt. Løsninger i Harstadpakken skal tilstrebe god tilgjengelighet og fremkommelighet for alle, og skal i størst mulig grad være en integrert del av designet. Derfor er ikke de formelle kravene til stigningsforhold, ledelinjer, allgihensyn osv. nevnt i denne formingsveilederen.



Tydlig inndeling i gangareal med slett underlag og møblingssone med ujevnt dekke. Møblingssonen fungerer også som naturlig ledelinje og et slags varselfelt mot vegen. Buskuret som er plassert med bakvegg mot vegen skjermer mot sprut og reduserer støy mens man venter.



Godt utformet håndlist med god kontrast til bakgrunn. Trappetrinnene har imidlertid ikke tilstrekkelig kontrastmarkering.



Kontraster og teksturforskjeller gir naturlige ledelinjer for gangvegen / adkomsten mot hovedinngangen til Rikshospitalet i Oslo.

**// ELEMENTER**





# // RUNDKJØRING

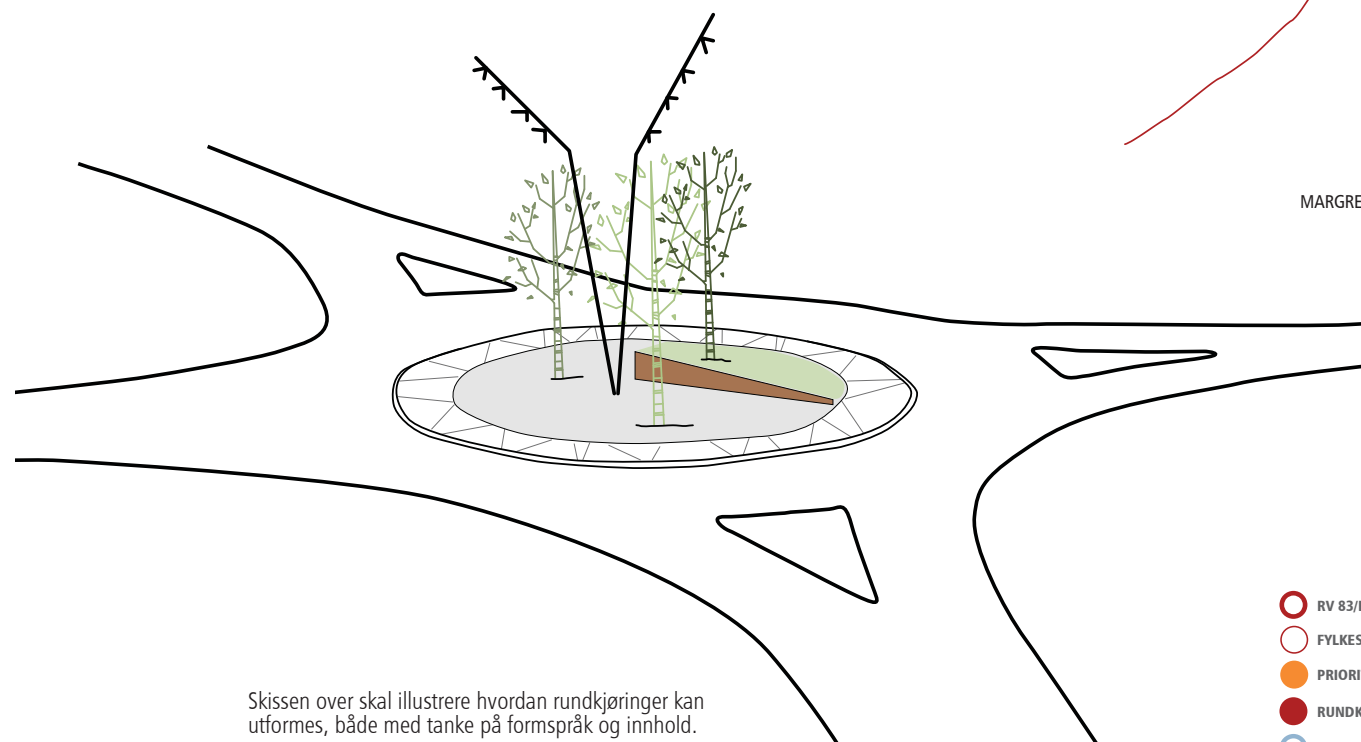
## 4. ELEMENTER

### MÅL & INTENSJON

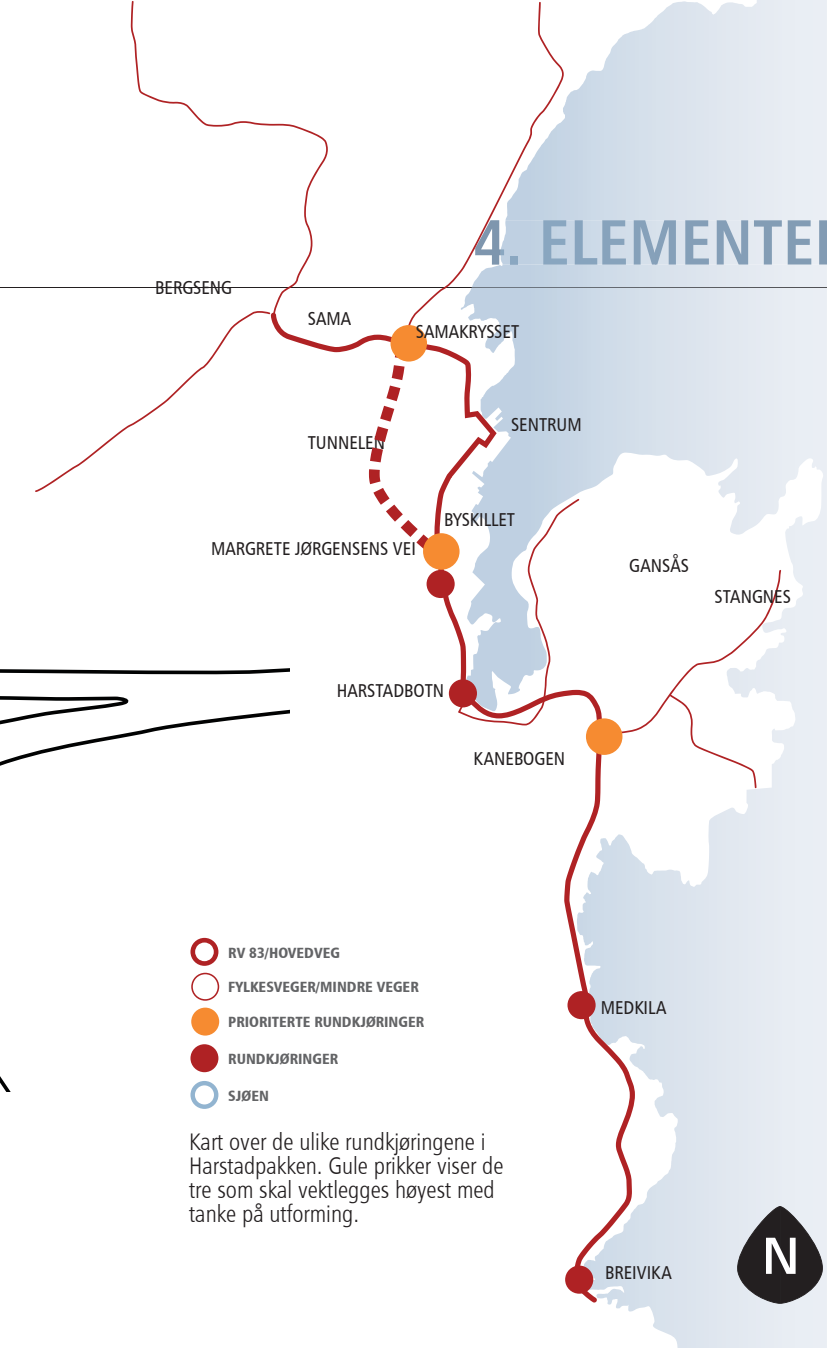
Det ligger sju nye rundkjøringer i Harstadpakken. Rundkjøringer er areal- og oppmerksomhetskrevende, og er dermed viktige både som visuelle og funksjonelle knutepunkter i vegbildet. De ulike rundkjøringene skal være oversiktlige og gis en utforming som gir trafikantene en positiv opplevelse. Ved å gi hver rundkjøring sin spesielle identitet innenfor et gitt rammeverk, vil de kunne hjelpe trafikantens orienteringsevne, og dermed hindre akutte handlinger. I forbindelse med rundkjøringene er det utforming av sentraløy som vektlegges. Trafikkøyer på vei inn mot rundkjøringen skal også holde god kvalitet mht. materialvalg osv., men tillegges noe mindre vekt.

### UTFORMING

- Hovedmaterialer sentraløy: plasstøpt lys betong, med fugemønster ihht. formspråk, granitt og vegetasjon
- Kontrastmaterialer: Cortenstål, farge/overflatebehandling for lysmast, effektbelysning, tre
- Rundkjøringer i sentrum skal ha asymmetrisk utforming, og understreke dynamikken i sentrum
- Øvrige rundkjøringer skal være mer symmetriske og rolige i sitt uttrykk
- Vegetasjon: Alle rundkjøringer skal enten ha oppstammede trær (en- eller flerstamma), stauder, f.eks. sedum, innenfor en geometrisk avgrensning. Fargevalg skal knyttes til føring av fargebruk.
- Lysmengden kan erstatte eller supplere det øvrige gatelys omkring rundkjøringen.
- Lysmaster i sentraløy i prioriterte rundkjøringer skal være skulpturelle og iøynefallende. Mastene skal i seg selv bidra til å styrke den positive opplevelsen av omgivelsene og fungere som et landemerke. Armaturer skal velges ut fra visuelle kvaliteter.
- Lysmast utenfor sentrum skal være mindre iøynefallende, men skal likevel skille seg positivt ut i forhold til øvrige veilysmaster. De skal være lavere enn gatelysmaster og være rette.



Skissen over skal illustrere hvordan rundkjøringer kan utformes, både med tanke på formspråk og innhold.



- RV 83/HOVEDVEG
- FYLKESVEGER/MINDRE VEGER
- PRIORITYERTE RUNDKJØRINGER
- RUNDKJØRINGER
- SJØEN

Kart over de ulike rundkjøringene i Harstadpakken. Gule prikker viser de tre som skal vektlegges høyest med tanke på utforming.



Eksempel på det vi her kaller prioriterte rundkjøringer med høy kvalitet i materialbruk og belysning i Tjensvollkrysset på E39 i Stavanger.



Enkel, men god utforming i rundkjøring i Trondheim.

Gangfelt i tradisjonell forstand er ikke alltid den tryggeste måte å krysse en veg på. I noen situasjoner kan man oppnå en mer trafiksikker - og innbydende - løsning ved å etablere felter med natursteinsbelegg i kjørebane. Dette bidrar til at den kjørende utviser større aktsomhet, fordi vakre belegg vanligvis er forbeholdt gående. Denne typen overganger vil også bidra til å definere og styrke gaterommets kvalitet.

Denne type gangfelt prioriteres fortrinnsvis innenfor det vi kaller sentrum; mellom Samakrysset og byskillet.

Det er en fordel at plassene er opphøyde, da det både gir minimale nivåforskjeller for de gående og redusert kjørehastighet.

### UTFORMING

- Plassene bør utformes med naturstein, både av hensyn til kjøreadferd, visuell opplevelse og holdbarhet.
- Lysmaster kan plasseres slik at synshemmede får et siktepunkt å forholde seg til når de skal krysse gaten. De må ha en plassering som hindrer at synshemmede kan gå på dem, eller at vintervedlikeholdet hindres.
- Intensivbelysning av gangfelt skal vurderes. Master og armatur skal være en integrert del av designet.
- Gangarealet må ha stor grad av jevnhet, og det bør være taktil markering av overgangens ytterkanter.
- Ved bruk av granittheller skal det fokuseres på steinens visuelle kvaliteter. (Enkelte naturstein er så finkornet og ensartet i mønsteret at de likner betong). Beskrivelse av fas på steinelementene vil redusere risikoen for brekkasjer.

#### // TIPS!

Store granittheller bør beskrives med lik overflate på både over- og underside, slik at skadet stein kan vendes.



Gangfelt i Grønnegata i Tromsø. Her er feltet både opphøyd, og en god del bredere enn vanlige opphøyde gangfelt. Belegget er ujevnt å kjøre på, og innbyr til lavere fart. Utformingen bidrar til å omdefinere vegen til gate, og høyner kvaliteten på uterommet. Overgangen har et område med jevnere belegg, som er mer behagelig å trille/gå over.



Innringet på bildet ser man at et jevnere belegg er integrert i designet. Det er mer behagelig å gå på, og gjør overgangen tilgjengelig for alle.



Eksempel på høy kvalitet i både kjørebane og overgang for fotgjengere. Utformingen innbyr til lavere fart, og bidrar til å gjøre vegen/gaten til en del av byrommet.



På St. Olavsplass i Oslo må myke og harde trafikanter vise særlig hensyn til hverandre ettersom byrommet deles av de to gruppene. Denne situasjonen er ikke aktuell i Harstadpakken, men ved bruk av gangfelt av høy kvalitet ønsker man å oppnå det samme; både trafikantenes oppmerksomhet om hverandre, og at bilister tar ytterligere hensyn til kryssende myke trafikanter.

# // SYKKEL OG GANGE

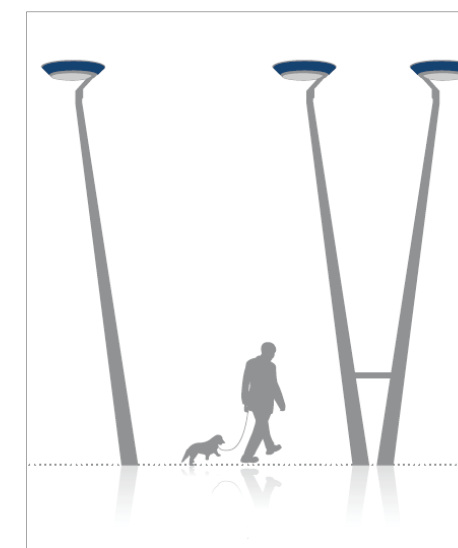
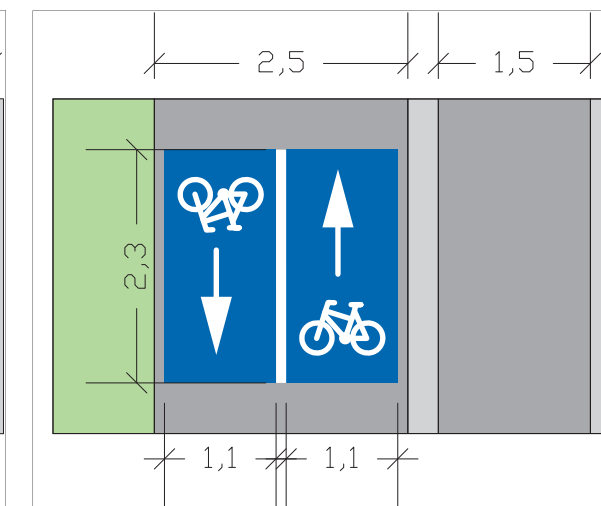
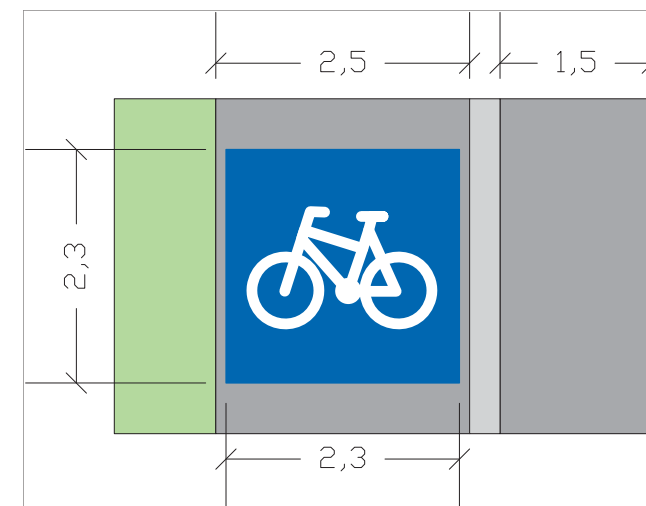
## 4. ELEMENTER

### INTENSJON OG MÅL

Harstadpakken har stort fokus på å tilrettelegge for myke trafikanter. Det skal gjenspeiles i satsningen på dels å øke tilbudet med nye strekninger, dels ved å gjøre det mer attraktivt å ferdes som gående eller syklende. Nasjonal sykkelstrategi og Gåstrategien i Statens vegvesen beskriver formål og virkemidler. Det er bl.a. et nasjonalt mål at minst 80 % av skoleelevene skal velge å gå eller sykle til skole. Harstadpakkens løsninger bør rette fokus mot at flere barn skal ha lyst til å sykle. Det er barna som har størst potensiale til å øke andelen syklende i et lengre fremtidsperspektiv.

### UTFORMING

- a. Fortau med sykkelveg samt gang-/sykkelveg skal utføres i asfalt. Fortau kan også utføres i andre materialer. Det skal være 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). Sykkelveg og sykkelfelt skal merkes med termoplast som illustrert. Merkingen skal gjentas for hver ca. 300 m med enveiskjøring og hver ca. 200 m med toveiskjøring, i tillegg til merking ved kryss. Standard merking for gående skal plasseres midt mellom plassene for sykkelmerking. I underganger skal det i tillegg til fysisk skille være merking av vegbane og kjøremønster med skilt samt merking i asfalt med maling eller termoplast.
- c. Belysning for sykkelveg med fortau og gang-/sykkelveg skal ha et urbant preg som gir strekningen mellom Breivika og Byskillet en høyere grad av kvalitet enn belysningen langs bilvegen rv. 83. Mastene på denne strekningen skal være farget i RAL 7011 koksgrå for å tydeliggjøre en sammenhengende strekning. Mastene som velges i første prosjekt skal være gjennomgående i de neste prosjektene.
- d. Det skal vurderes å etablere oppholdsplasser for hvile på lange strekninger jf. Nasjonal gåstrategi og prinsipper for universell utforming. Disse kan f.eks. etableres som egne nisjer, eller integrert i sideterreng eller lignende.



a	b	b
c	c	
d	d	

Utformingen av bussholdeplassene skal gjøre det enkelt og attraktivt å benytte kollektiv transport. Fylkeskommunen har eget «Konsept for holdeplasser, standard, design», som blant annet stiller krav til innhold avhengig av antall påstigende passasjerer. I stikkordsform kan nevnes:

- 500 passasjerer: Benk
- 10.000: Leskur med belysning
- 15.000: Sjøppelkasse og sykkelparkering
- Knutepunkt og endeholdeplasser: Sykkelstall
- Alle plasser skal ha kunstige ledelinjer

### UTFORMING

- Nye leskur skal ha utforming som følger Håndbok 278, Universell utforming.
- Holdeplassen skal være romslig, ha fast belegg og god belysning. På plasser med mange passasjerer ha leskur, benk samt avfallsbeholder med sideinnkast. Informasjon bør være lett tilgjengelig og tydelig.
- Lys vurderes integrert i leskuret. Adkomsten til bussholdeplass skal være belyst med samme stolpe og armatur som benyttes til gang- og sykkelveg.
- Det skal opparbeides ledelinjer med bruk av kunstige ledelinjer og oppmerksomhetsheller i støpejern.
- Naturlig ledelinje på strekningen mellom leskur og gang-/sykkelveg forsterkes med 2 rekker storgatestein i gangarealets bakkant/ytterkant.
- Tilrettelegging for kryssing av gang-/sykkelveg må vies særlig oppmerksomhet. Den løsningen som velges først bør brukes i samme type situasjoner andre steder i Harstad. Se skisse.
- I bussholdeplassens lengde, skal det innenfor kantstein settes 3 rekker smågatestein, som visuelt og taktilt markerer fortauskanten ekstra tydelig
- Der det er aktuelt skal det monteres sykkelstativ. Plasseres med tanke på snørydding.

### GJENBRUK AV EKSISTERENDE LESKUR

Mellom Byskillet og Sama skal leskur og holdeplasser ha en bymessig karakter. Her bør nye ensartede leskur benyttes i størst mulig grad. De eksisterende svarte leskurene som er av nyere dato kan gjenbrukes innenfor denne avgrensningen. Eventuelle nye skur skal ha en form som både er tilpasset de eksisterende, samtidig som de også holder seg innenfor føringer i formingsveilederen.

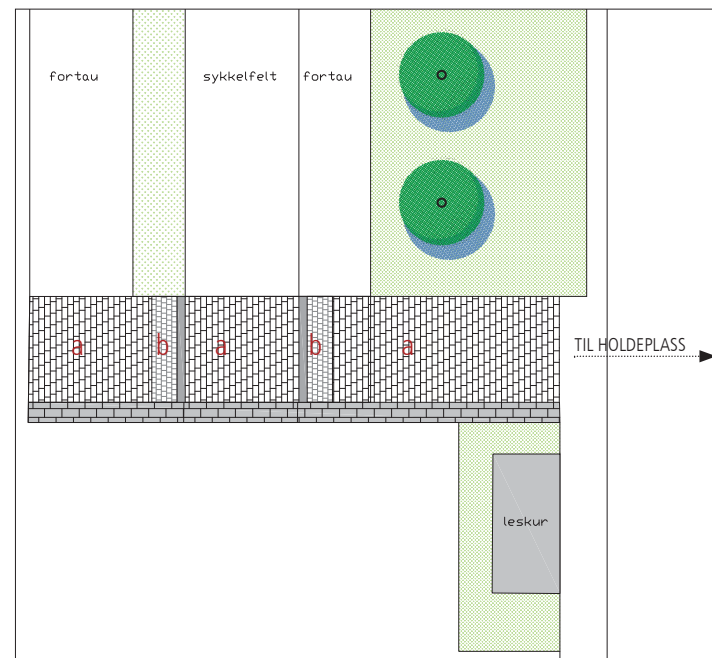
Utenfor sentrumssonen vil det være aktuelt å gjenbruke de leskurene som ikke brukes innenfor denne sonen. Ved gjenbruk må man være oppmerksom på skurenes tilstand samt design mht. universell utforming.



Leskuret på bildet har en utforming som tilsvarer ønsket uttrykk.



Godt eksempel på leskur som samsvarer med formspråk beskrevet tidligere.



Skissen viser hvordan man kan gjøre gående og syklende oppmerksom på kryssing av sykkelfelt ved spesielle systemskifter, eller som adkomst til holdeplass, slik som situasjonen over viser.

- a. Endring i dekke skaper oppmerksomhet. Saget, flammert smågatestein i granitt
- b. Tre rekker råhugget smågatestein skal signalisere fare



Bussholdeplass med kunstige ledelinjer og oppmerksomhetsfelt, i kombinasjon med tre rekker smågatestein i holdeplassens lengde.

Bomstasjoner representerer en lite populær opplevelse: Å betale! Derfor skal bomstasjonene utformes så de visuelt utgjør en positiv opplevelse. De bør designes/formgis slik at de ikke bare fremstår som en teknisk installasjon med mast/tverrligger, ulikt utstyr og kabler som henger.

### UTFORMING

- Mast for registrering og annet utstyr skal være røformet i L-form med avrundet overgang fra vertikal til tverrligger. Fargen på mastene skal være RAL 7011 koksgrå. Utstyr bør integreres på en god måte.
- Rekkverk bør enten være transparent og minst mulig synlig, f.eks. rørrekkverk. Eventuelt kan rekkverk bidra til å øke stedets visuelle kvaliteter, f.eks. dersom man kan etablere/støpe lave natursteinsmurer. Betongrekkverk skal ikke benyttes.
- Teknisk bygg/skap skal inngå i en visuell helhet, og skal ha et formspråk som samsvarer med intensjonene i formingsveileder. Det skal forøvrig vekke minst mulig oppmerksomhet, og ha en avdempet fargebruk. Legg stor vekt på plassering av dette.
- Vegetasjon bør benyttes som virkemiddel for å dempe det visuelle omfanget av bomstasjonene. Vær oppmerksom på å unngå å skape hinder for drift av bomstasjonene/teknisk bygg.



Bomstasjon i Sørkedalsvegen i Oslo. Her har man brukt vegetasjon bevisst for å redusere inntrykket av bomstasjonen.



Bomstasjoner i Harstad skal ikke fremstå som dette eksemplet fra Godøystraumen. De tekniske byggene og rekkverket tilfredstiller ikke ambisjonsnivået mht. visuell kvalitet. Betongrekkverk skal ikke benyttes.

# // BRU

“Konstruksjon, pilarer, terrengtilpasning 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).

Alle nye bruer i prosjektet skal vurderes med hensyn til arkitektur og omgivelser. Bruenes utforming bør differensieres utfra hvor synlige og viktige de er for omgivelsene:

## UTFORMING

### 1. SKULPTURELLE BRUER

Bruer som er eksponert for trafikanter og omgivelsene bør få en utforming som bidrar positivt til den visuelle og romlige helheten, og skaper positive opplevelser for alle trafikanter. Dette gjelder for eksempel gangbruer som krysser riksvegen.

- Vektlegge samspillet mellom arkitektur og konstruksjonsteknikk for å optimalisere form og funksjon
- Slanke konstruksjoner
- Vurder avdempet effektbelysning for å fremheve bruas form i mørket
- Lysmaster på brua kan skape en visuell disharmoni med vegbelysningen på rv. 93. Det bør vurderes alternativ lyssetting, som f.eks. LED-lys integrert i rekkverket
- Sterkt og tydelig formspråk ihht. gitte føringer.
- Rekkverk og håndlist skal være en integrert del av bruas design.

### 2. FUNKSJONELLE BRUER/KULVERTER

Bruer som er mindre viktige for det helhetlige bybildet/landskapet bør vektlegge en god, men mer nøytral tilpasning til omgivelsene. Dette gjelder for eksempel brukonstruksjoner som er en del av riksvegen, som ved Mercurveien.

- Stor vekt på overflatekvaliteter i materialene (f.eks. forskaling)
- Tverrsnittet er viktig, slankest mulig konstruksjoner vektlegges. Bruas utvendige langsider bør være avrundet for å virke imøtekommende på trafikanter som ferdes under brua.
- Sørg for at brua “lander” godt i terrenget. Landkar bør ikke være for dominerende, og brufyllinger må gis gode overganger til omkringliggende terreng.
- Valg av riktig rekkverk kan her bidra til å løfte bruas visuelle kvaliteter. Typene Sicuro og Ørsta brurekkverk er eksempler på rekkverk som kan føyes sammen med øvrig rørrykkverk. Vurder bruk av farger/overflatebehandling. Materiale i brøytetette paneler skal også vurderes.
- Belysning under brua kan ha positiv effekt på konstruksjonens visuelle tyngde. Vurder dette i hvert tilfelle.



a	b	c
d	e	f
g		

- a. Gangbru på Lagårdsveien i Stavanger
- b. Trebru E6
- c. Gangbru over Likefossen i Gaula
- d. Kjørebru i betong
- e. Gangbru i betong og natursteinsmurer
- f. Drammensbrua
- g. Belysning på gangbru

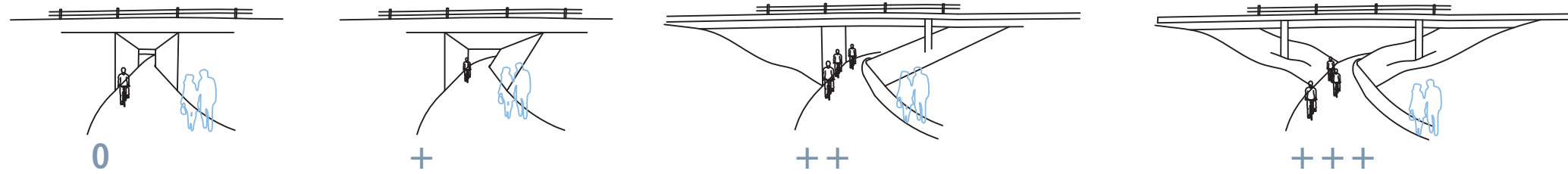
# // UNDERGANG

På grunn av at mange føler utrygghet og klaustrofobi, skal undergangene ha en utforming som bidrar til å styrke trygghetsfølelsen. Videre skal det komme tydelig frem hvordan trafikantene skal bevege seg gjennom undergangen, slik at man reduserer mulighet for møteulykker og konflikter mellom gående og syklende. Utforming og utførelse skal være av høy kvalitet, bidra til å gjøre passasjen attraktiv å bruke, og gi de myke trafikantene en følelse av å være prioritert. Undergangene skal gjenspeile at Harstadpakken satser på de myke trafikantene.

## UTFORMING

- For å påvirke innslipp av naturlig lys og siktforhold skal undergangens tverrsnitt vurderes, se skisser.
- Tverrsnittet skal samsvare med føringer gitt om formspråk.
- Alle underganger skal ha tilstrekkelig belysning og moderne uttrykk. Den skal være innbydende, ensartet og ikke blende.
- Selve tunnelrommet skal ha en lys farge. Unntak er, når veggene gis en kunstnerisk utforming samtidig som kunstig lys kompenserer for manglende lysrefleksjon.
- Det skal benyttes en materialkombinasjon av plasstøpt betong og naturstein. Det kan også vurderes å bruke andre materialer i tillegg, for å øke kvaliteten i detaljeringen.
- Det skal tilstrebtes å finne en overflate og utforming som ikke er attraktiv for tagging og annet hvern.
- Undergangen skal være godt tilpasset i terrenget. Det skal legges vekt på utforming av sidearealene.
- Nedgang til undergangen skal også vektlegges, både med tanke på tverrsnitt, kurvatur og behov for belysning.
- Håndlister og ramper: se eget kapittel
- Det skal være ekstra detaljering på undergangene ved Samakrysset og i Kanebogen.

## TVERRSNITT



Det oppfordres til stor grad av kreativitet når det gjelder farger, belysning og materialer. Som trafikant i undergangen kan spennende løsninger kun bli en positiv opplevelse på veg mot målet. Når taggerne tar sprayboksen i egen hånd må vi oppfatte det som manglende omsorg for detaljeringen i arkitekturen.

Bildene viser gode eksempler på utforming av undergang for myke trafikanter. Det påpekes at løsninger for universell utforming ikke nødvendigvis er optimalisert i disse eksemplene.

# TUNNELEN

## 4. ELEMENTER

Tunnelen skal gi inntrykk av å være moderne og gi bilisten opplevelse av en trygg trafikkorridor.

### TUNNELPORTAL

Tunnelportal skal utføres i lys betong. Portalen skal være godt integrert i terrenget, med fokus på synlige fjelloverflater etter sprengning. Påhuggsflate og forskjæringer skal ha jevnest mulig overflate, og fremstå som ryddige. Vegetasjon skal brukes som virkemiddel for å dempe inngrepet. Eventuelle støytiltak oppå portal forsøkes utformet som voll. Forstøtningmurer skal integreres i portalløsningen.

### BELYSNING

Portal lyssettes slik at åpningen fremstår som en velkomst. Det kan brukes farget lys. Lys i tunnelen bør fremstå som moderne og fremtidsrettet.

- Belysningen skal gi tilstrekkelig, ensartet lys og ikke blende.
- Belysningen skal understøtte og gi et lettlest trafikkbilde. Det skal vurderes å bruke LED-lys i sidevegger som ledelys/rømningslys.
- Tydelig markering av rømningsveger med grønn belysning.
- Lyssatt portal, eller lyskjede i portalåpningen som viser tunnelens form i mørket.

### TEKNISKE BYGG

Dersom teknisk bygg må plasseres på utsiden av tunnelen, skal dette ha en materialbruk og farge som står i stil med den moderne utformingen av adkomstarealet til tunnelen. Arkitektoniske kvaliteter skal vektlegges. Bygget skal plasseres med omtanke for adkomstarealet og omgivelsene forøvrig.



Tydelig markering av rømningsvei



Miljøtunnel i Ilsvika i Trondheim.



Lyse vegger og belysning som bidrar til å gi et moderne inntrykk.



Kombinasjon av naturstein og betong ved Steinberg tunnelen i Trondheim.



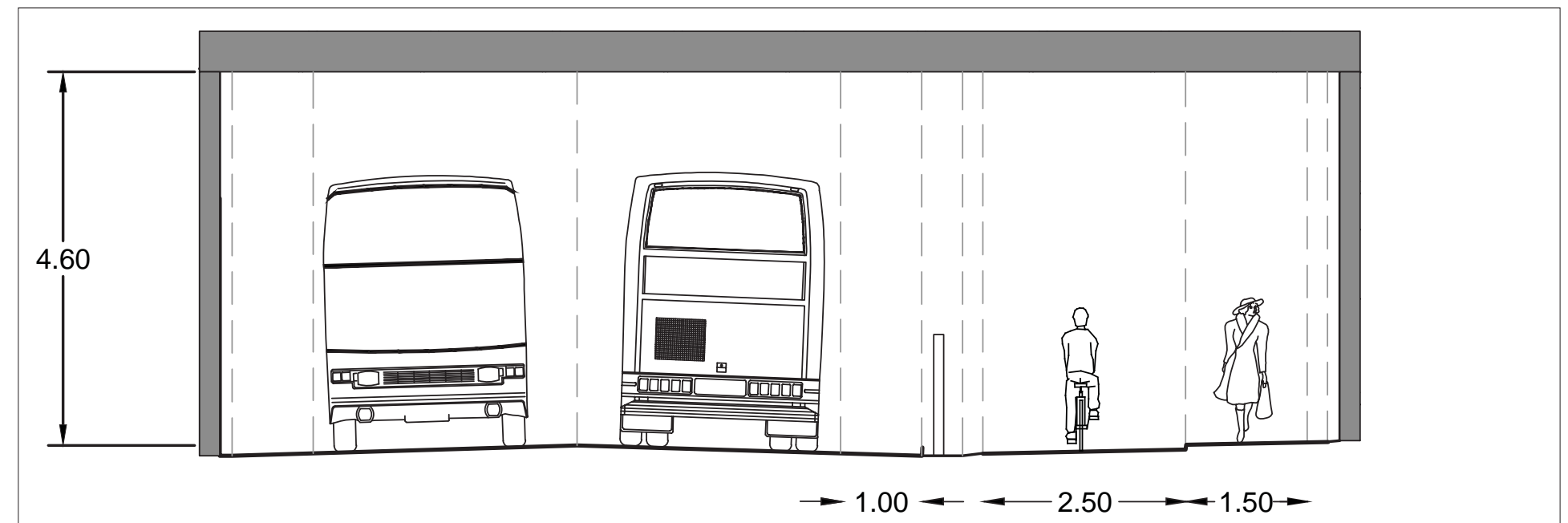
“Lokket” skal på svært liten plass deles av både bilister, syklister og gående. På grunn av den trange situasjonen, og en relativt lang og mørk korridor for myke trafikanter, må denne oppgraderes slik at den er tilstrekkelig attraktiv for de som ferdes på sykkel og til fots. Målet er at det skal føles effektivt, trygt og sikkert å ferdes gjennom “lokket”.

### UTFORMING

- Tunnelrommet skal ha en lys farge.
- Tunnelen skal vaskes ofte, både for å redusere ubehag grunnet støv, men også for å opprettholde veggens lyse farge.
- Kjørende og myke trafikanter skal skilles med en fysisk barriere. Denne skal være utformet slik at syklister ikke kan hekte styret. Det skal være høy nok til at man ikke kan velte over i kjørebane fra sykkelsetet. Barrieren bør være helt eller delvis transparent.
- Støy skal begrenses ved hjelp av støyabsorberende materiale/utforming av barriere. Det skal også vurderes andre støydempende tiltak, f.eks. trepaneler langs veggene.
- Belysning for myke trafikanter kan gjerne integreres i det fysiske skillet, enten som fullverdig belysning eller som effektbelysning.
- Syklende og gående bør skilles med skråstilt kantstein.
- Det skal vurderes å bruke alternativt dekke/belegg på fortau og/eller sykkelveg.
- Det anbefales å oppgradere tunnelbelysningen til hvitt led-lys og dedikert belysning for myke trafikanter.
- Lokkets portaler og omgivelser skal gis en oppgradert utforming som er i samsvar med ambisjoner og føringer gitt i denne formingsveilederen. Dette gjelder blant annet støyskjermene og sideterenget.



Tilretteleggingen for myke trafikanter inne i Lokket skal gis en innbydende atmosfære, for eksempel som illustrert på dette bildet.



Tverrsnitt som viser arealfordeling mellom ulike trafikanter, med fysisk barriere mellom myke og harde trafikanter.

# // RABATTER & TRAFIKKØYER

Ingen rabatter eller trafikkøyer skal ha et tilfeldig innhold. Dette er trafikkarealer som også på en enkel måte kan benyttes til å heve de visuelle og funksjonelle kvalitetene i ferdselskorridoren. Rabatter og trafikkøyer skal hovedsaklig inneholde vegetasjon. For eksempel bør man vurdere gatetrær i alle rabatter som er tilstrekkelig lange, særlig som skille mellom myke og harde trafikanter. Rotvennlig forsterkningslag må benyttes der det er nødvendig.

## UTFORMING SMÅ RABATTER OG TRAFIKKØYER: BREDDE < 1 M:

- Rammes inn med kantstein i granitt.
- Fylles med sedum, smågatestein eller lys betongstein. Cor-tenstål kan brukes som kontrastmateriale.
- Unngå å fylle svært smale trafikkøyer og midtrabatter med spesielt skjøtelskrevende vegetasjon.

## UTFORMING STORE RABATTER OG TRAFIKKØYER: BREDDE > 1 M:

- Rammes inn med kantstein i granitt
- Det oppfordres til å være kreativ i utformingen der det er mulig. Se skisse.
- Eventuelt mønster i dekke må følge føringer om formspråk. Se skisse.
- Permeabelt dekke/vegetasjon bør prioriteres i store rabatter og trafikkøyer slik at vann og smeltet snø kan fordrøyes mest mulig.



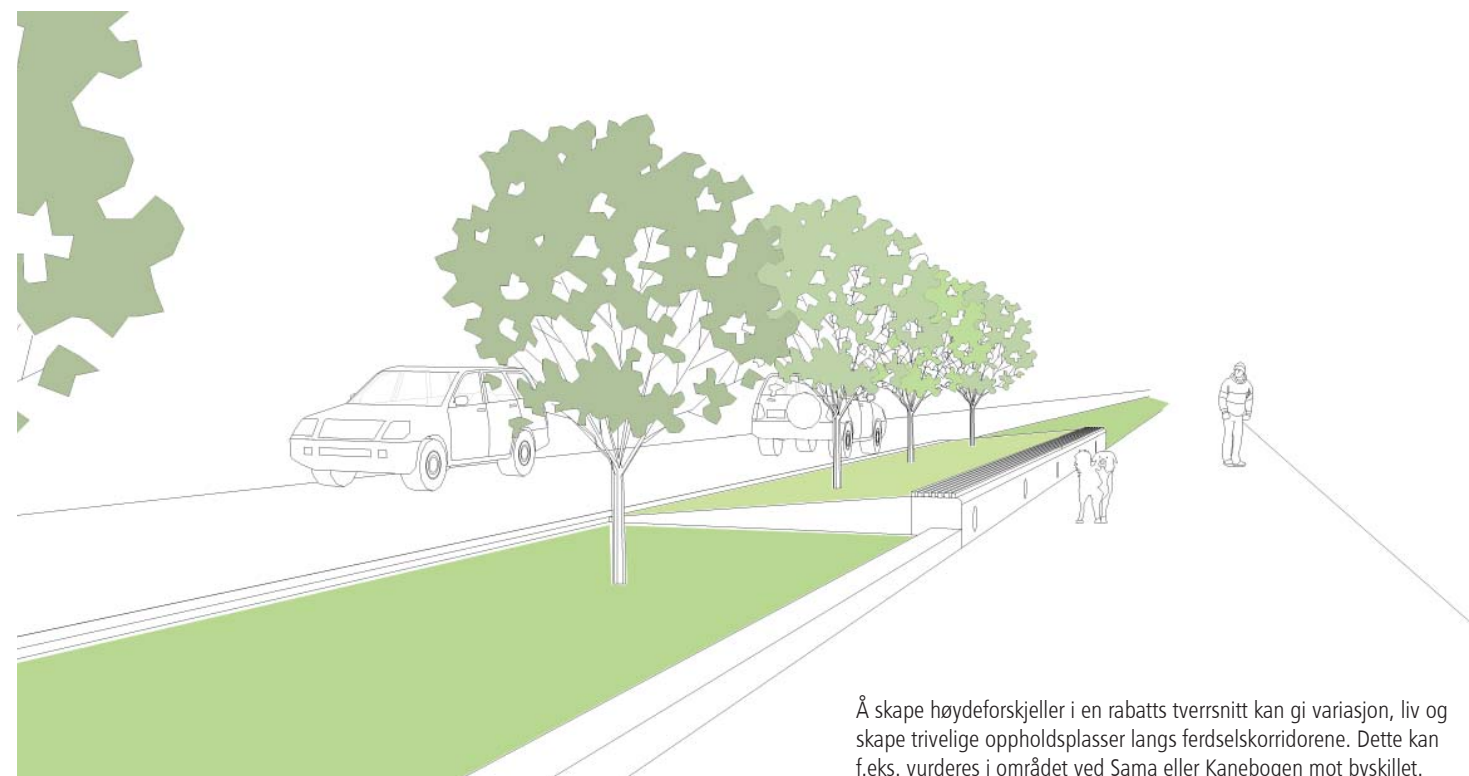
Rabatter med vegetasjon bidrar til å dele opp og dempe inntrykket av trafikkorridoren.



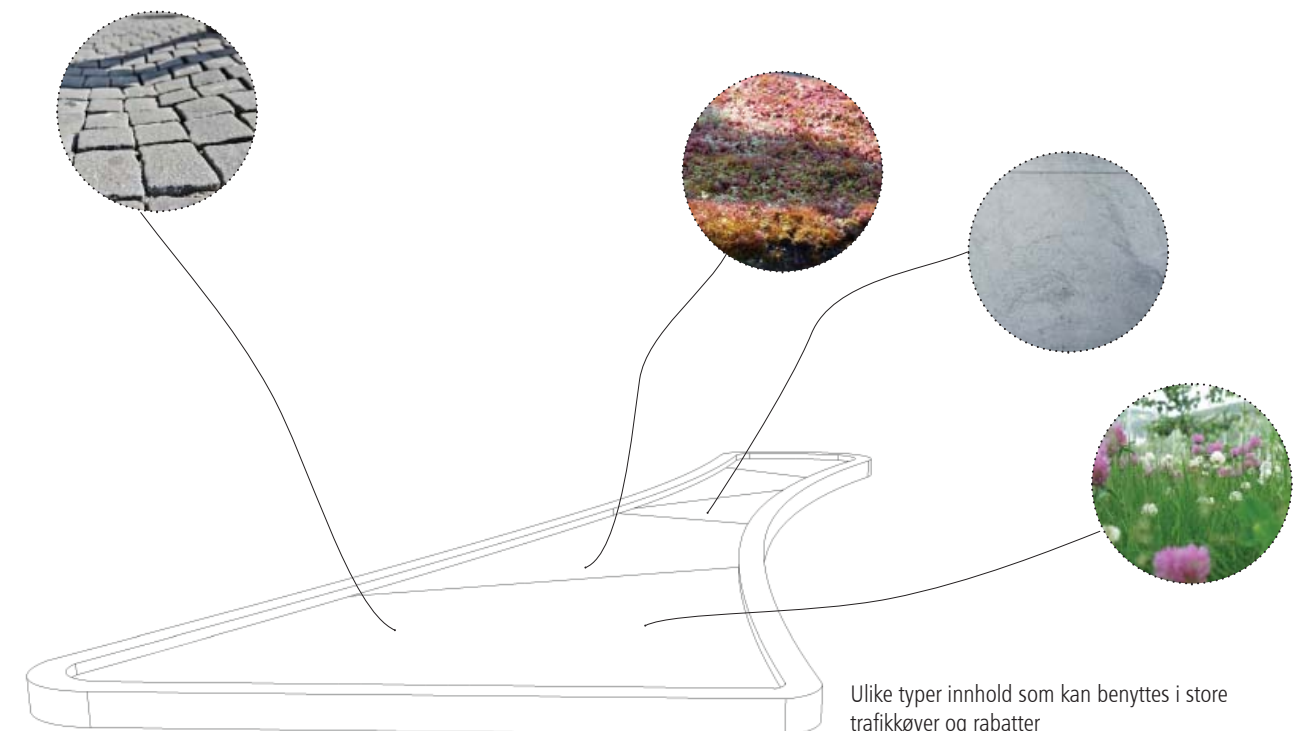
Sedum i rundkjøring på E16, Kongsvingerveien. Bør vurderes benyttet i store trafikkøyer og rabatter. NB: Føringer for rundkjøring er gitt som et eget punkt.



Detaljering av rabatt på Ensjø i Oslo.



Å skape høydeforskjeller i en rabatts tverrsnitt kan gi variasjon, liv og skape trivelige oppholdsplasser langs ferdselskorridorene. Dette kan f.eks. vurderes i området ved Sama eller Kanebogen mot byskillet.



Ulike typer innhold som kan benyttes i store trafikkøyer og rabatter

# // TRAPPER, RAMPER OG HÅNDREKKVERK

Det vil være behov for å skape forbindelser ved hjelp av trapper og ramper der det er terrengforskjeller som skal forseres. Dette kan være arealkrevende konstruksjoner og strukturer, som både skal være funksjonelle og attraktive å benytte.

## UTFORMING FELLES:

Restarealene i tilknytning til ramper og trapper skal utformes med omtanke. Vegetasjon er et godt og miljøfremmende virkemiddel for å skape trivsel, og skal benyttes i størst mulig grad. Det bør også vurderes om høydeforskjeller i restarealene skal utnyttes som sittekanter. Strekingen mellom Kanebogen og Sama, samt viktige knutepunkt skal ha høyest standard.

## UTFORMING TRAPPER

- Som hovedprinsipp skal det ikke være større høydeforskjell enn 1,5 meter (ca. 10-11 opptrinn) mellom hvilerepos.
- Trappetrinn skal være tilstrekkelig belyst, og det skal legges vekt på at belysningen skal ha et innbydende uttrykk.
- Trappene skal hovedsakelig utformes i plasstøpt betong eller lys granitt, dette gjelder også vanger. Cortenstål kan også vurderes som kontrastmateriale for vanger, spesielt i bynære strøk.

## UTFORMING RAMPER

- Bredder på rampene tilpasses trafikkmengden på stedet, og må sammenfalle med tilstøtende bredde på anlegg for myke trafikkanter.
- Varmekabler eller overbygg skal vurderes på ramper med mye trafikk.
- Kantstein eller list langs rampen skal være granitt eller cortenstål.
- Trappetrinn skal være tilstrekkelig belyst, og det skal legges vekt på at belysningen skal ha et innbydende uttrykk.

## UTFORMING HÅNDLISTER

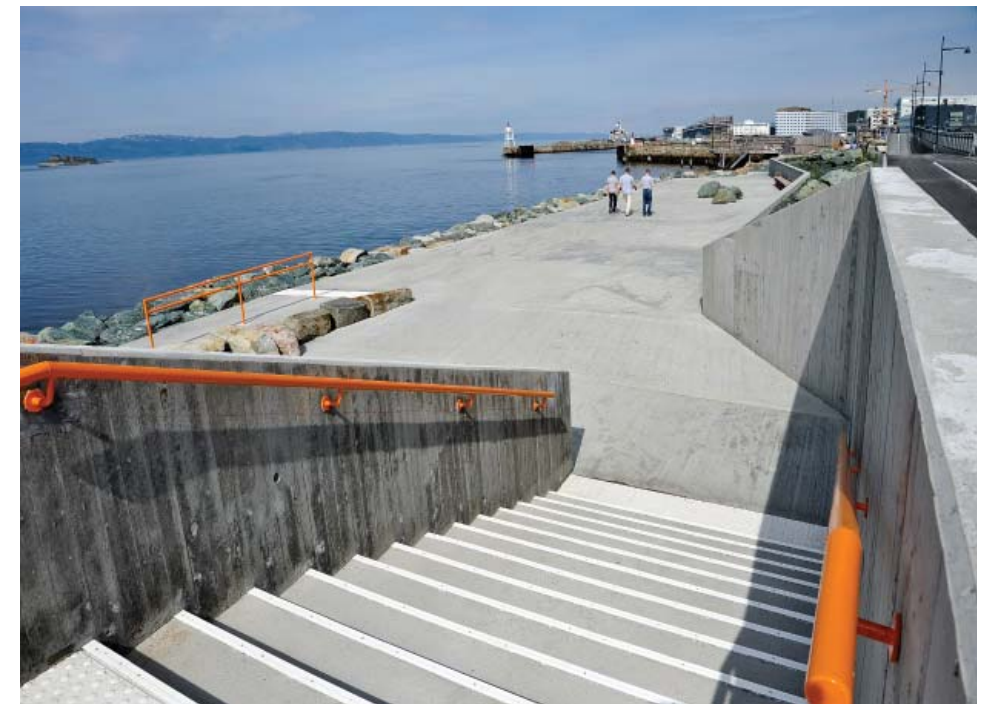
- Alle håndlister skal være runde
- På steder hvor det er mange som ferdes anbefales det å bruke lys enten i vangen eller integrert i håndlisten.
- Håndlister og evt. murkanter skal ha en bevisst avslutning, slik at hekting eller kollisjon unngås.
- Skal stå i kontrast til bakgrunnen, f.eks. ved bruk av kontrastfarge eller tekstur (blankt mot matt)



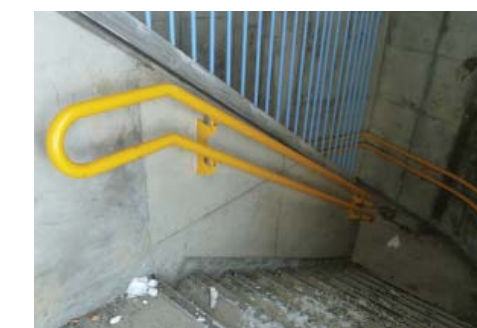
Rampen som slynger seg nedover Schandorffs plass i Oslo er både funksjonell og vakker. Det er lagt stor vekt på formgivning og detaljering. Å utnytte rampenes restarealer til sitteplasser og vegetasjon skaper positive opplevelser for brukerne, og bidrar til å løfte kvaliteten på omgivelsene.



Nansenparken, Fornebu: Kombinasjon av liten trapp og sittekant/støttemur. Kombinasjon av granitt, plasstøpt betong, cortenstål og mørk grus gir et grafisk og tydelig uttrykk.



Støttemurer og trapp i plasstøpt betong i kombinasjon med orange skaper en spennende kontrast, og gir et dynamisk uttrykk. Bildet er fra Brattøra miljøpark.



Eksempler på håndlister.

# // UTSTYR & MØBLER

## 4. ELEMENTER

Utstyr og møbler er godt synlige elementer i bybildet. 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, søppelspann, sykkelparkering (stativ og skur), gjerder, vegrekkverk, stammevern 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

Møbler skal være mest mulig stedtilpasset. Der det skal etableres sitteplasser/benker oppfordres det til å utnytte terrengforskjeller og murer. På steder hvor det er behov for en iøynefallende opplevelse kan man ta i bruk skulpturelle benker i kontrastfarger/-materialer som samsvarer med øvrig føringer i formingsveilederen.

### GJERDER

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

### SYKKELPARKERING

Sykelstativ skal i hovedsak være i fagen RAL 7011 koksgrå, og med et plassbesparende, robust og funksjonelt design. På steder hvor det er behov for en iøynefallende opplevelse kan man ta i bruk skulpturelle sykkelparkeringer i kontrastfarger som samsvarer med øvrig fargebruk i prosjektet.

Sykkelskur skal ha pulttak eller lignende, og forøvrig inngå i føringer gitt for utforming. Stål skal være i RAL 7011 koksgrå. Skurene kan gjerne ha tak som slipper inn lys, og de skal ha tilstrekkelig og innbydende belysning for å minske faren for sykkeltyveri.

### REKKVERK FOR VEG OG KJØREBRUER

Det skal langs rv. 83 benyttes rørformet vegrekkverk. Ved midtrekkverk brukes Z Ellips eller lignende. Det skal ha et lett og transparent uttrykk. For rekkverk på funksjonelle kjørebuer benyttes rekkverk som kan sammenføres med rørrykkverk. Se forøvrig s. 30 for mer om bruer og rekkverk.



a	b	c
d	e	f
g	h	i

- a. Skulpturell benk med sterk farge
- b. Skulpturelt sykkelstativ
- c. Benk og søppelspann
- d. Siderekkverk, rør
- e. Integret benk i trapp
- f. Enkelt og funksjonelt sykkelstativ
- g. Sykkelskur med ønsket formspråk
- h. Sitteplass integret i mur
- i. Transperent vaierrekkverk

Langs riksvegen er det i dag hovedsakelig brukt én skjermtype. Denne er av eldre dato, og er svært mange steder preget av ødeleggelse, slitasje og manglende vedlikehold. Skjermenes farge synliggjør støv og skader.

Ved utbygging av Harstadpakken vil det naturligvis være behov for å bytte ut deler av eksisterende støyskjermer og tilføye nye. De nye veganleggene bør ha støyskjermer som bidrar til å danne en ryddig og attraktiv ramme rundt vegkorridoren. Støyskjermer er fysiske og visuelle barrierer, og derfor skal det først og fremst vurderes andre støyskjermende tiltak, for eksempel voller, fasadetiltak eller lokale tiltak på berørte eiendommer. Det skal legges stor vekt på plassering av støyskjermer.

Støyskjermer utformet i det første prosjektet vil være førende for resten av nye støyskjermer i Harstadpakken.

### UTFORMING AV STØYSKJERMER:

- Utformingen og plassering må ta hensyn til omgivelsene. Det tillates derfor at utformingen differensieres mellom by-/sentrumsområder og boligbebyggelsen.
- Skjermene skal ikke stjele oppmerksomhet fra trafikantene, og skal derfor ha en nøytral farge i henhold til gitt fargeskala.
- I sammenføyning mellom to ulike skjermtyper må gesimslinjene treffe.
- Åpninger i skjermene som lages for myke trafikanter skal markeres på en måte slik at de er enkle å oppdage.
- Vurder bruk av vegetasjon i forkant av skjerm, klatreplanter eller andre formingsgrep som bryter monotoni, løser opp korridoreffekten skjermene skaper, og bidrar til variasjon. Det kan også bidra til å gi en visuell skjerm mellom støykilden og den støyutsatte, og medføre at støysjenansen oppleves som mindre.
- Høye skjermene kan gjerne ha en todelt materialbruk for å redusere høydevirkningen. Vurder også bruk av vinduer for å gjøre skjermene mer lette og transparente. Spesielt der hvor skjermene vil hindre opplevelsrik utsikt.
- Unngå å lage "baksider" der skjermen faktisk ses fra to sider!
- Bruk materialer og utforming/relieff som i størst mulig grad absorberer støy.

### MATERIALBRUK:

Treskjermer alene og/eller i kombinasjon med:

- Skifer/vraskifer/naturstein (lavt vedlikeholdsbehov)
- Glass (for variasjon, lysinnslipp og transparens)
- Betong (lavt vedlikeholdsbehov)
- Treskjermer bør overflatebehandling som reduserer behovet for vedlikehold. Kebony eller tilsvarende kan vurderes.
- Vegetasjon skal vurderes på begge sider av skjermen.

### FORSLAG TIL AVBØTENDE TILTAK:

- Reparere og male eksisterende skjermene i en nøytral farge hentet fra fargeskalaen som ellers benyttes i prosjektet.



- |       |   |
|-------|---|
| a     | b |
| c     | d |
| e & f |   |
- a. Treskjerm som representerer ønsket formspråk.
  - b. Lav natursteinskjerm med vegetasjon
  - c. Støyskjerm med kombinasjon av tre, glass og vegetasjon
  - d. Helt transparent støyskjerm i glass. Vær oppmerksom på støyrefleksjon
  - e. Støyskjerm med variasjon i linjeføring
  - f. Vegetasjon myker opp skjermens fasade



Sidearealer omfatter murer, fjellskjæringer, jordskjæringer og -fyllinger, samt andre restarealer i kryssområder og lignende. Veganlegget må tilpasses omgivelsene. Dette oppnås ved å vektlegge utformingen av sidearealene i prosjekteringen.

### MURER:

Støttemurer av ulike størrelser vil bli et viktig verktøy for å spare plass. Det vil også være et fremtredende arkitektonisk element i vegbildet. Av ulike årsaker vil det være naturlig at ikke alle murer vil kunne være bygget i samme materiale. Likevel skal helheten kunne ivaretas gjennom god kvalitet i utforming og utførelse.

For store murkonstruksjoner skal monotoni forhindres, blant annet ved hjelp av variasjon i materialbruk i mur, og man skal vurdere bruk av f.eks. hardføre klatreplanter og trekledning.

#### MATERIALBRUK I PRIORITERT REKKEFØLGE:

1. Naturstein: Enten som tørrmur eller forblending Prioriteres høyest nærmest sentrum, og der store murer står eksponert i omgivelsene
2. Kombinasjon av plaststøpt betong og naturstein
3. Plaststøpt betong: Type forskaling skal vektlegges i utformingen (bordforskaling, relieff, "utsmykning" ihht. gjeldende formspråk)
4. Betongelement: Dette brukes som unntak der murene ikke ligger eksponert mot omgivelsene, eller der andre faglige vurderinger veier tyngre enn det arkitektoniske uttrykket. Elementene skal ikke etterligne naturstein, men være "ærlige" i sitt uttrykk.

### FJELLSKJÆRINGER

Fjellskjæringer skal fremstå som ryddige og være rensket for stein som er/ser løs ut, så langt dette er mulig.

I tilfeller der det er nok areal skal det vurderes å ta opp store terrengforskjeller med en blanding av jordskjæring, fjellskjæring og tilbakefylling opp mot skjæringen. Høye og/eller lange skjæringer bør brytes opp med vegetasjonsnisjer og beplantning i forkant.

Dersom det i prosjekterings- eller byggefasen kommer frem at skjæringen har visuelt spennende geologi, bør man vurdere vaiersaging eller andre tiltak for å fremheve dette som et positivt element i omgivelsene.

### FYLLINGER, JORDSKJÆRINGER OG RESTAREALER

Der det er mulig skal terrenget formes på en måte som bidrar mer positivt enn de typiske "tekniske" profilene fra vegmodellene. Dette gjelder spesielt i kryssområder. Alle fyllinger, jordskjæringer og restarealer skal ha en skråningsutforming som tillater beplantning, 1:2 eller slakere. De skal tidlig fremstå som grønne etter ferdigstillelse. Det oppfordres til å utforme disse arealene slik at de bidrar positivt til omgivelsene. Ulike trær, buskfelt, eng og gress bør brukes som virkemidler for å skape variasjon.

Tilpasning mot sjø skal vies ekstra oppmerksomhet i prosjekteringen, med henblikk på å gjøre området attraktivt for myke trafikanter.



a	
b	c
d	e

- a. Vaiersaging av fjellskjæring
- b. Natursteinsmur
- c. Natursteinsmur og pent opparbeidet restareal
- d. Fjellskjæring med tilbakefylling
- e. Pent opparbeidet restarealer







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**