

Introduksjon delstrekninger

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

Kartet viser de fem delstrekningene innenfor planområdet.

1. Hagerups vei- Nyhaugveien

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

2. Nyhaugveien- Wergeland lokalsenter

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

3. Wergeland lokalsenter

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

4. Minde allé sør

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

5. Minde allé nord

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

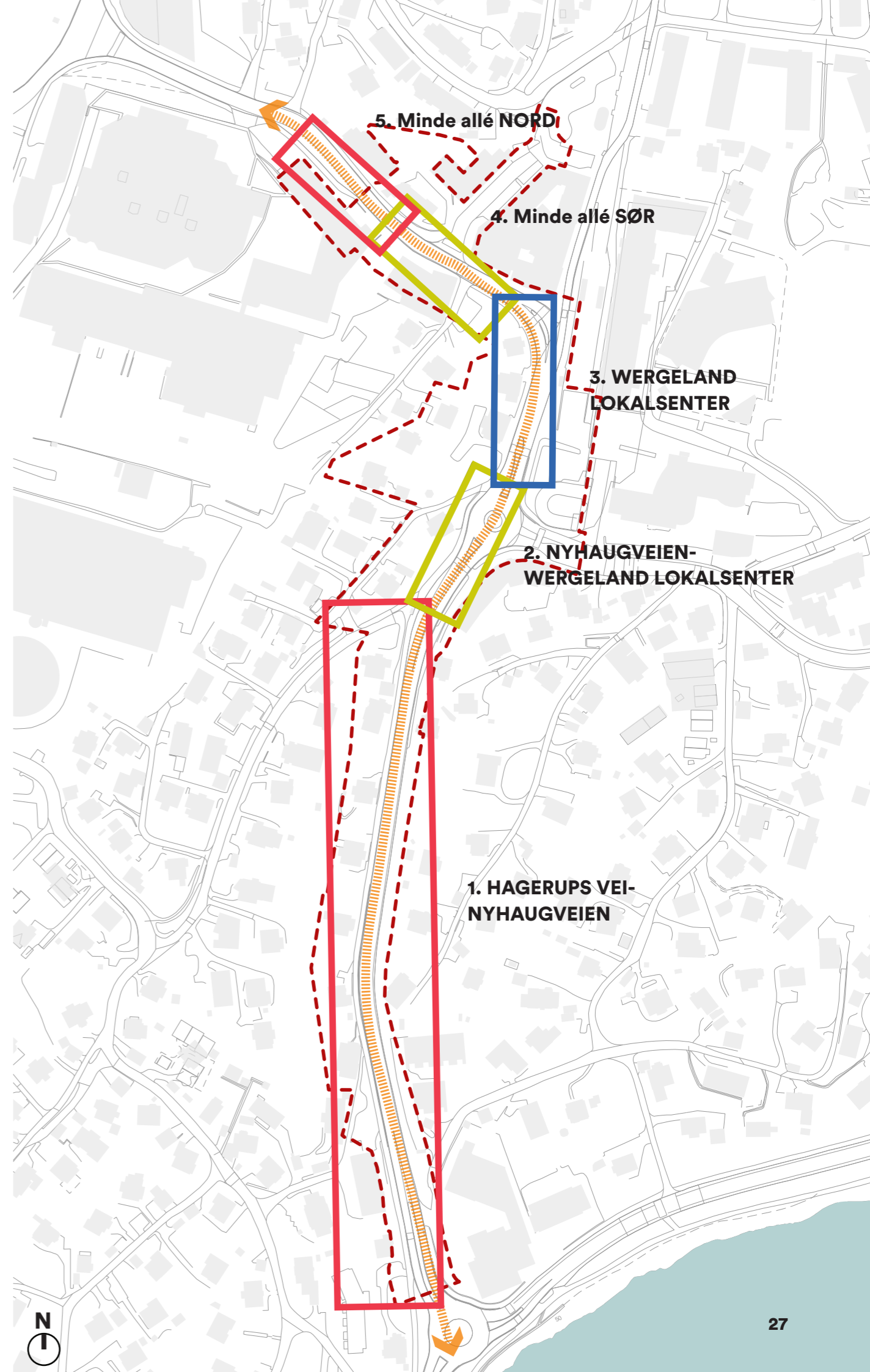


Fig 82 Introduksjon delstrekninger

Delstrekning 3

Wergeland lokalsenter

Eksisterende situasjon

Brukervennlighet

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

Reiseopplevelse

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

Blågrønn struktur

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

Sikkerhet

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

Sammenkobling og tilgjengelighet

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

Eksisterende situasjon



Ny situasjon

Tiltak

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

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

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

Måloppnåelse etter tiltak

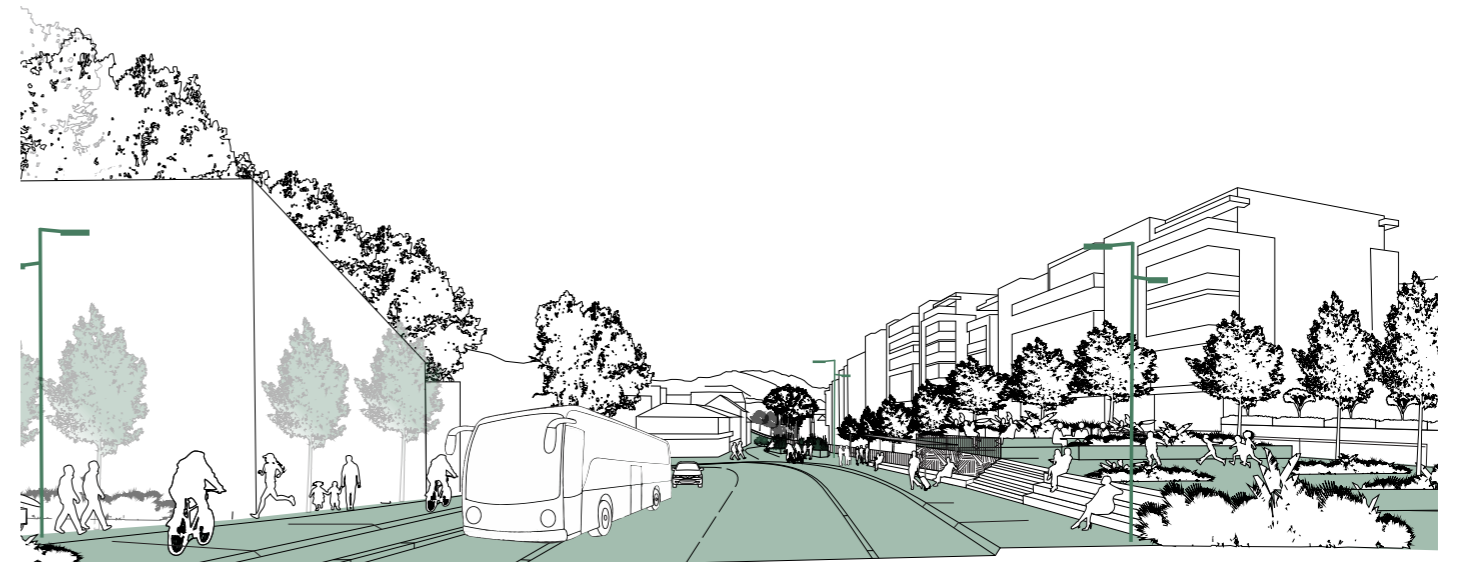


Fig 93 Illustrasjon
Skissen viser typiske anbefalte grep for delstrekning 3

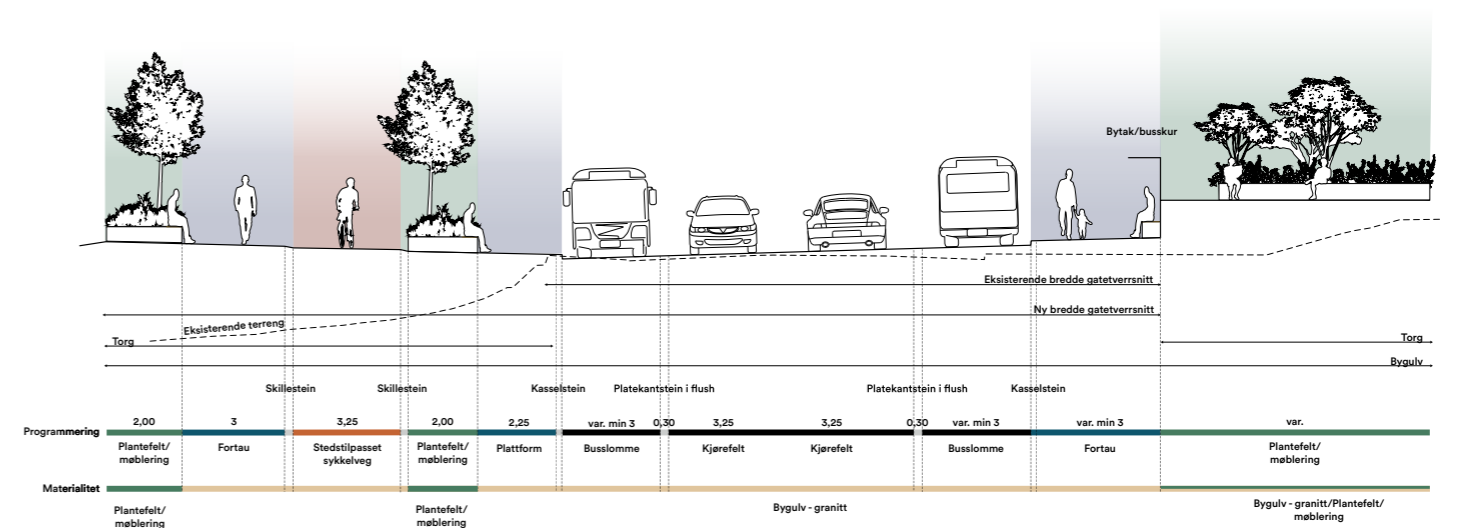


Fig 94 Illustrasjonssnitt
Skissen viser et anbefalt tverrsnitt for delstrekning 3

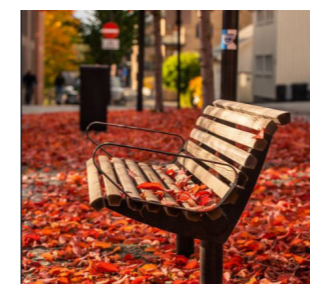


Fig 95 Referansefoto
Legge til rette for opphold med benk



Fig 96 Referansefoto
Sykkelparkering

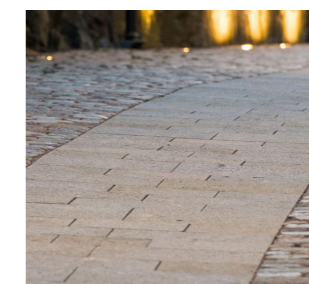


Fig 97 Referansefoto
Rullevennlig dekke i sykkelveg



Fig 98 Referansefoto
Opphøyd gangfelt

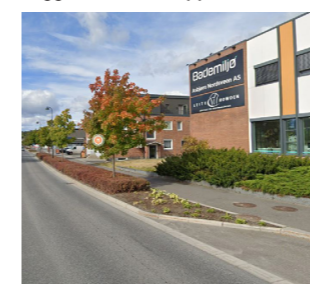


Fig 99 Referansefoto
Vegetasjon mellom sykkel og bil. Platekantstein med vis 0 cm i kjørebane



Fig 100 Referansefoto
Vegetasjon som soneinndeling

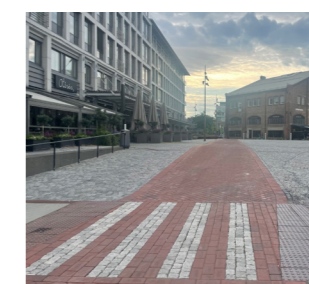


Fig 101 Referansefoto
Stedstilpasset sykkelveg



Fig 102 Referansefoto
Sykkelveg gjennom torg

Minde allé sør

Eksisterende situasjon

Brukervennlighet

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

Reiseopplevelse

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

Blågrønn struktur

Noe eksisterende villahager, ingen beplantning i Eikeveien.

Trygghet

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

Sammenkobling og tilgjengelighet

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

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

Eksisterende situasjon

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

Ny situasjon

Tiltak

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

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

Måloppnåelse etter tiltak

	Brukervennlighet ● ● ● ● ● ●
	Reiseopplevelse ● ● ● ● ● ●
	Blågrønn struktur ● ● ● ● ● ●
	Sikkerhet ● ● ● ● ● ●
	Sammenkobling og tilgjengelighet ● ● ● ● ● ●

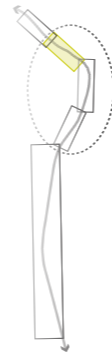


Fig 103 Illustrasjon
Skissen viser typiske anbefalte grep for delstrekning 4

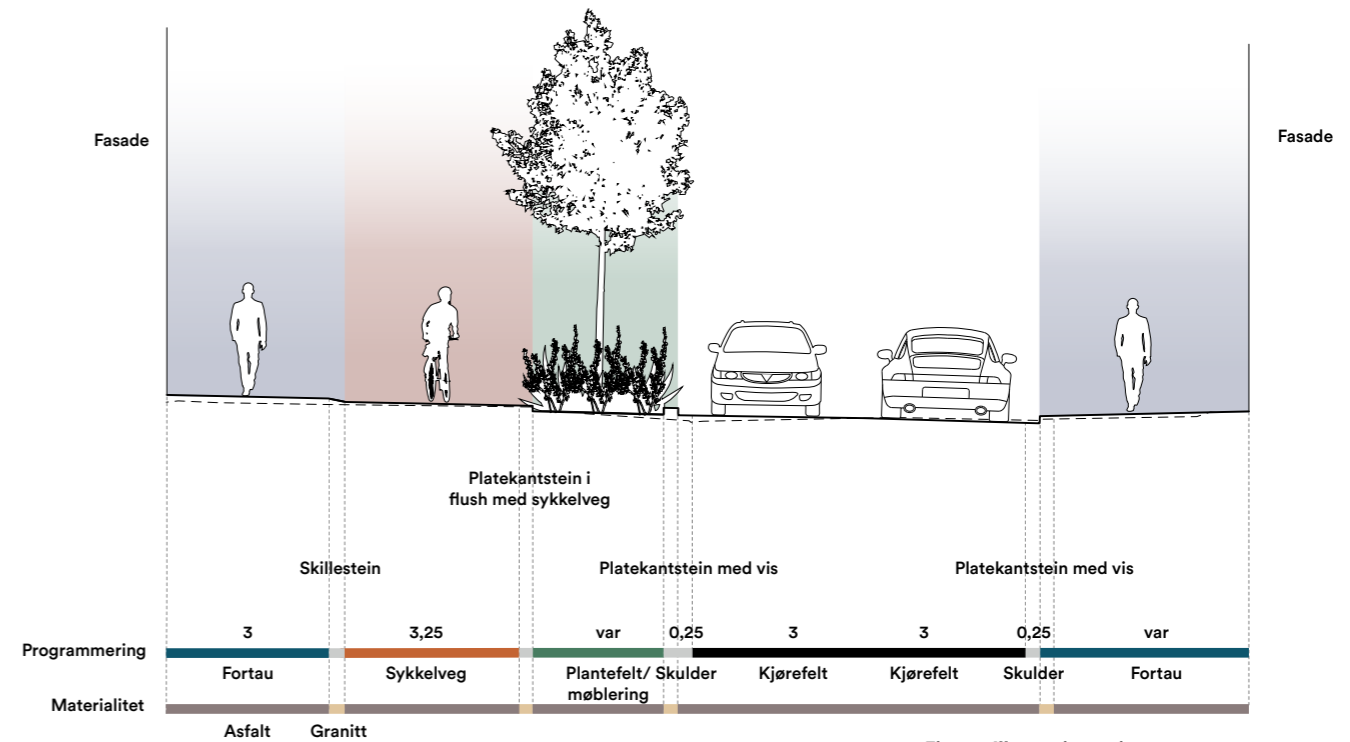


Fig 104 Illustrasjonssnitt
Skissen viser et anbefalt tverrsnitt for delstrekning 4

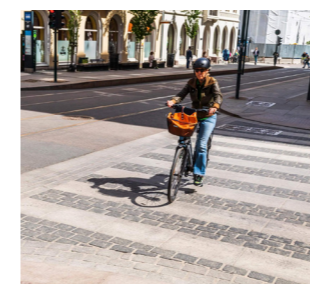


Fig 104 Referansefoto
Opphøyd gangfelt i granitt



Fig 105 Referansefoto
Opphøyd kryss i granitt og betongstein



Fig 106 Det grønne som sikkerhetstiltak
Bjørnstjerne Bjørnsons gate i Drammen

Introduksjon fokusområder

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

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

1. Wergeland lokalsenter

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

2. Eikeveien

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

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

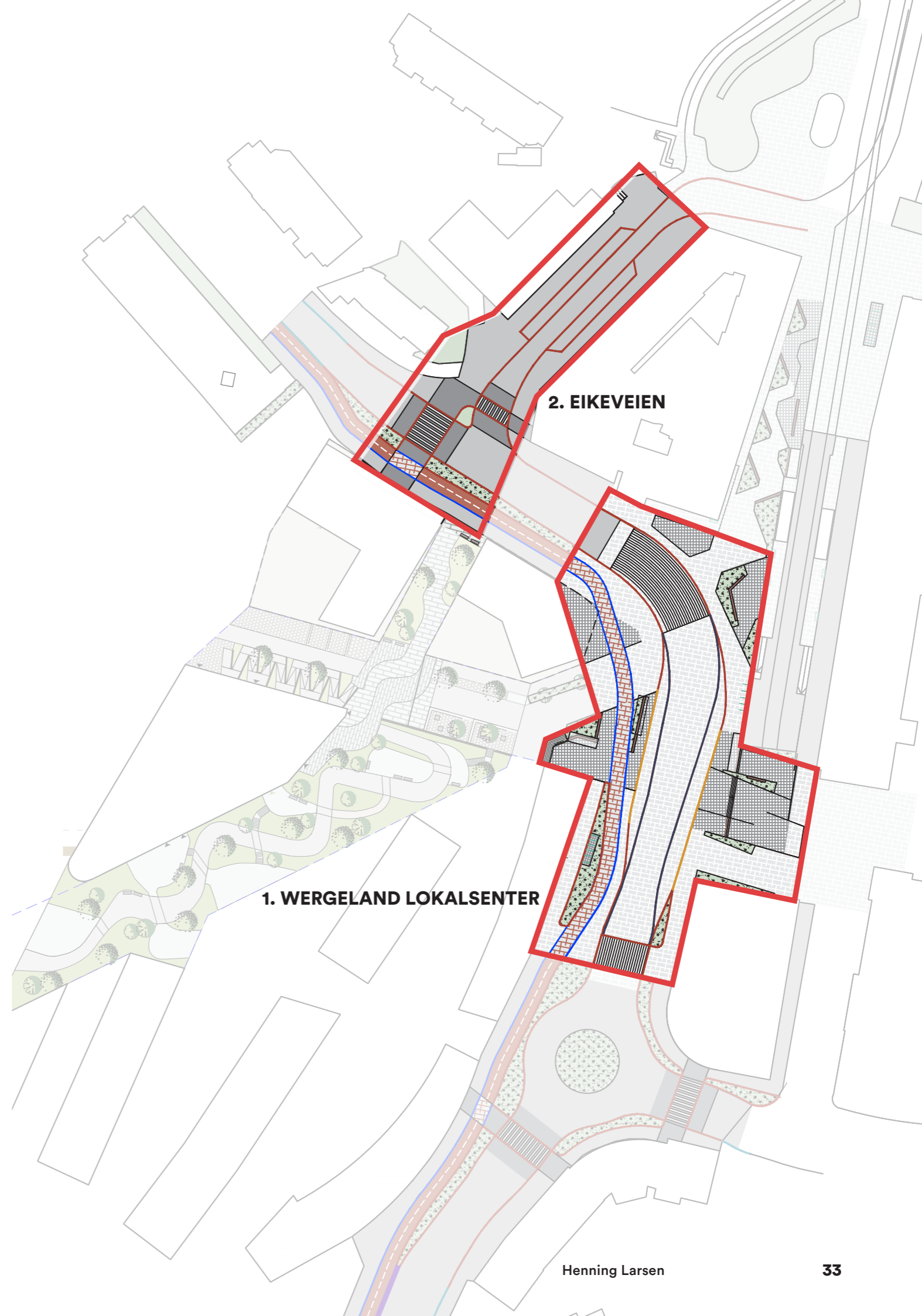


Fig 111
Introduksjon fokusområder

Wergeland lokalsenter

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

Brukervennlighet

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

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


























Reiseopplevelse

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

Blågrønn struktur

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

Tegnforklaring

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

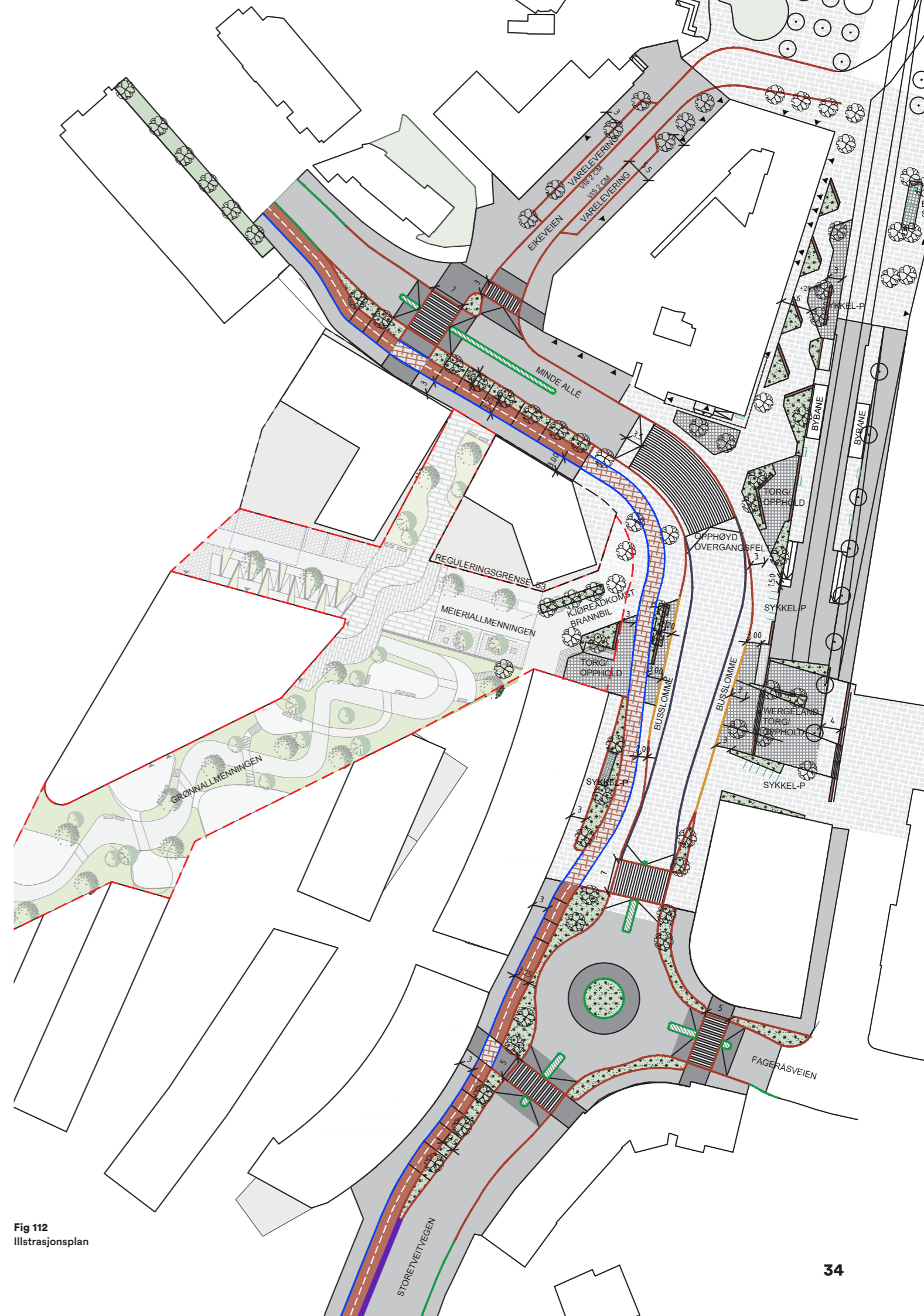


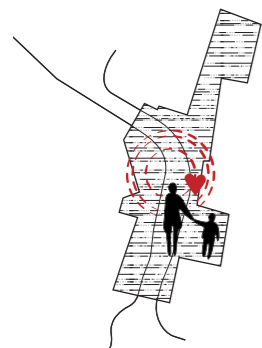
Fig 112
Illustrasjonsplan

Sikkerhet

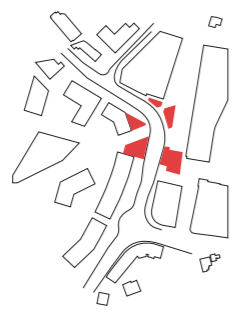
Sykkelvegen løper gjennom hele det definerte lokalsenteret, men er i sentrumsområdet stedstilpasset. På denne måten får fotgjengeren prioritet, men man beholder inndelingen i arealer for de ulike trafikantgruppene. Dette gjør området oversiktlig og lesbart. Bygulvet som også er lagt i kjørebane sammen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

Sammenkobling og tilgjengelighet

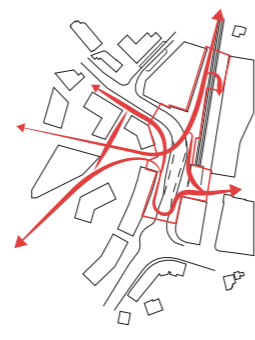
Sykkelvegen er sammenhengende gjennom hele området. Forbindelsene på tvers av veien er utbedret ved etablering av et sammenhengende bygulv og opphøyde gangfelt som en del av bygulvet. Overgangsfelt er løftet opp i høyde med fortau i egnet og tilgjengelig bredde. Gangakser er foreslått med sammenheng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



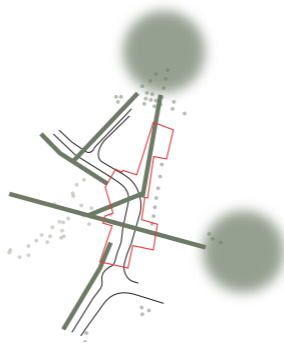
Bygulvet
Konseptskisse av bygulv. Viktig grep for å skape forbindelser på tvers



Opphold
Oppholdssoner på hver side av bilvegen



Bevegelseslinjer
Viktigste bevegelseslinjer i området



Grønnstruktur
Flerfunksjonell vegetasjon som binder området sammen og øker urbaniteten

Fig 115
Diagrammer

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

To alternativer

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

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

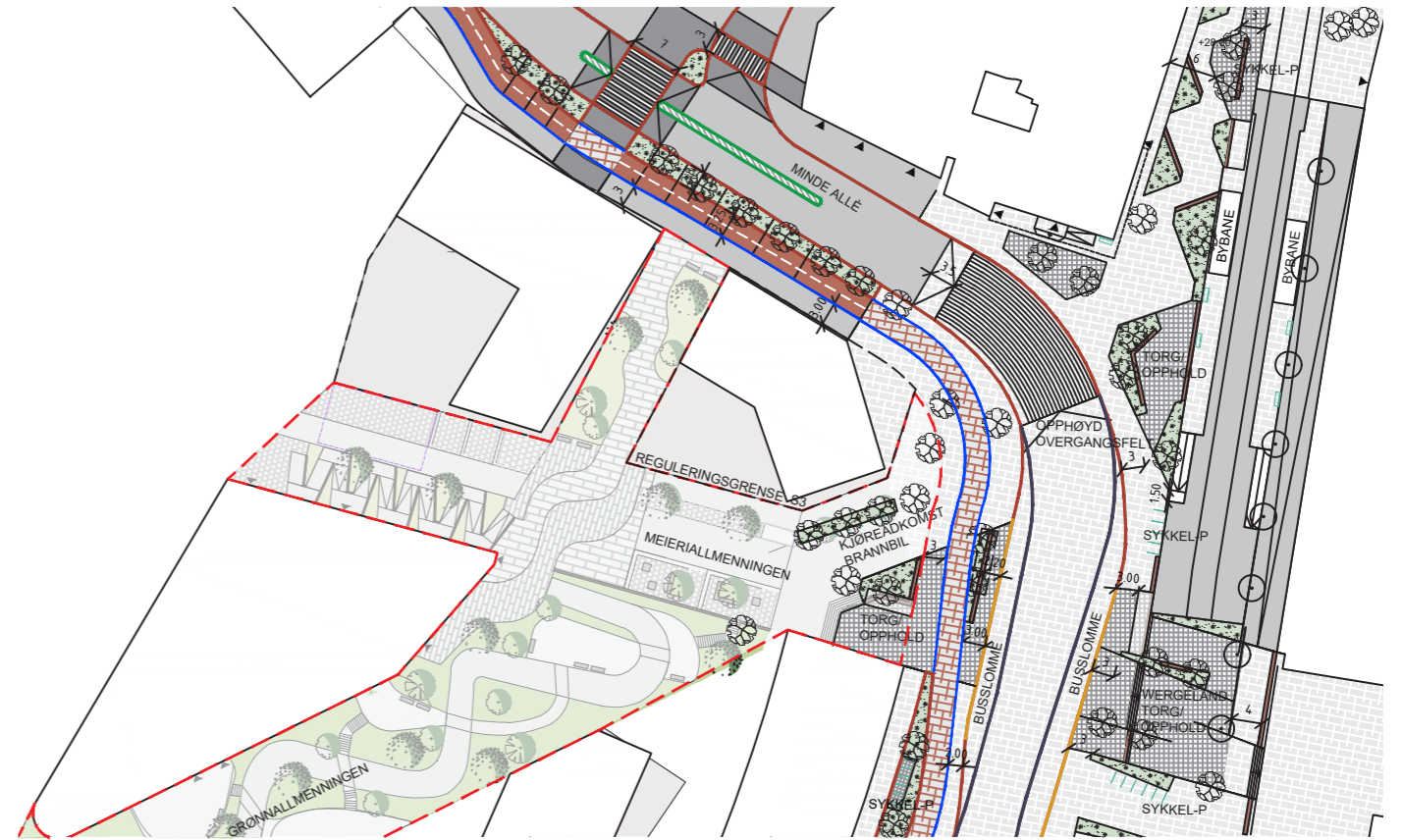


Fig 113 Planskisse alternativ 1
Illustrasjonsplanen viser sykkelvegen gjennom sentrale deler av Wergeland uten et torgareal tilknyttet S3

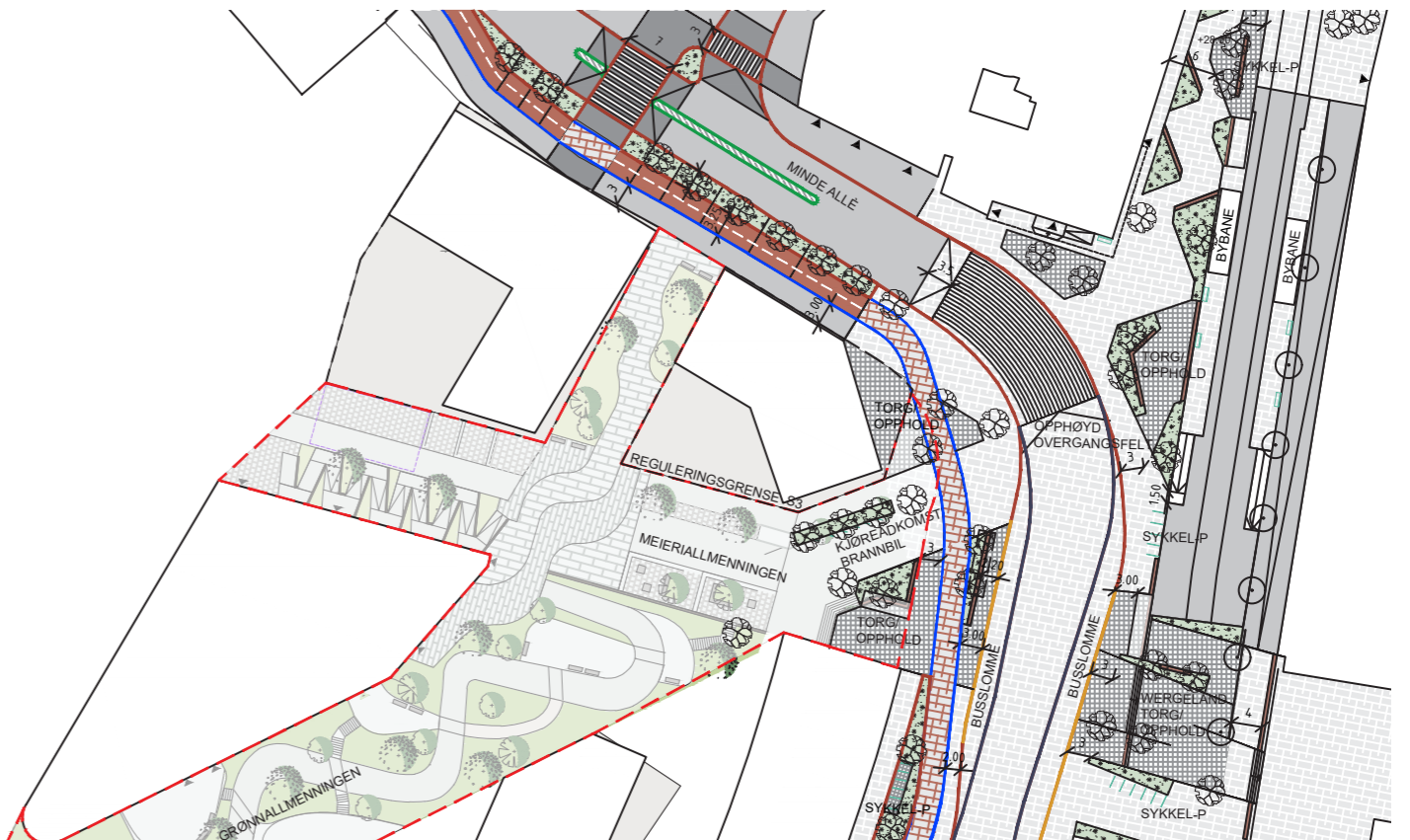


Fig 114 Planskisse alternativ 2
Illustrasjonsplanen viser sykkelvegen gjennom sentrale deler av Wergeland med et torgareal tilknyttet S3

Eikeveien

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

Brukervennlighet

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

Reiseopplevelse

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

Blågrønn struktur

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

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

Sikkerhet

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

Sammenkobling og tilgjengelighet

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

Tegnforklaring


























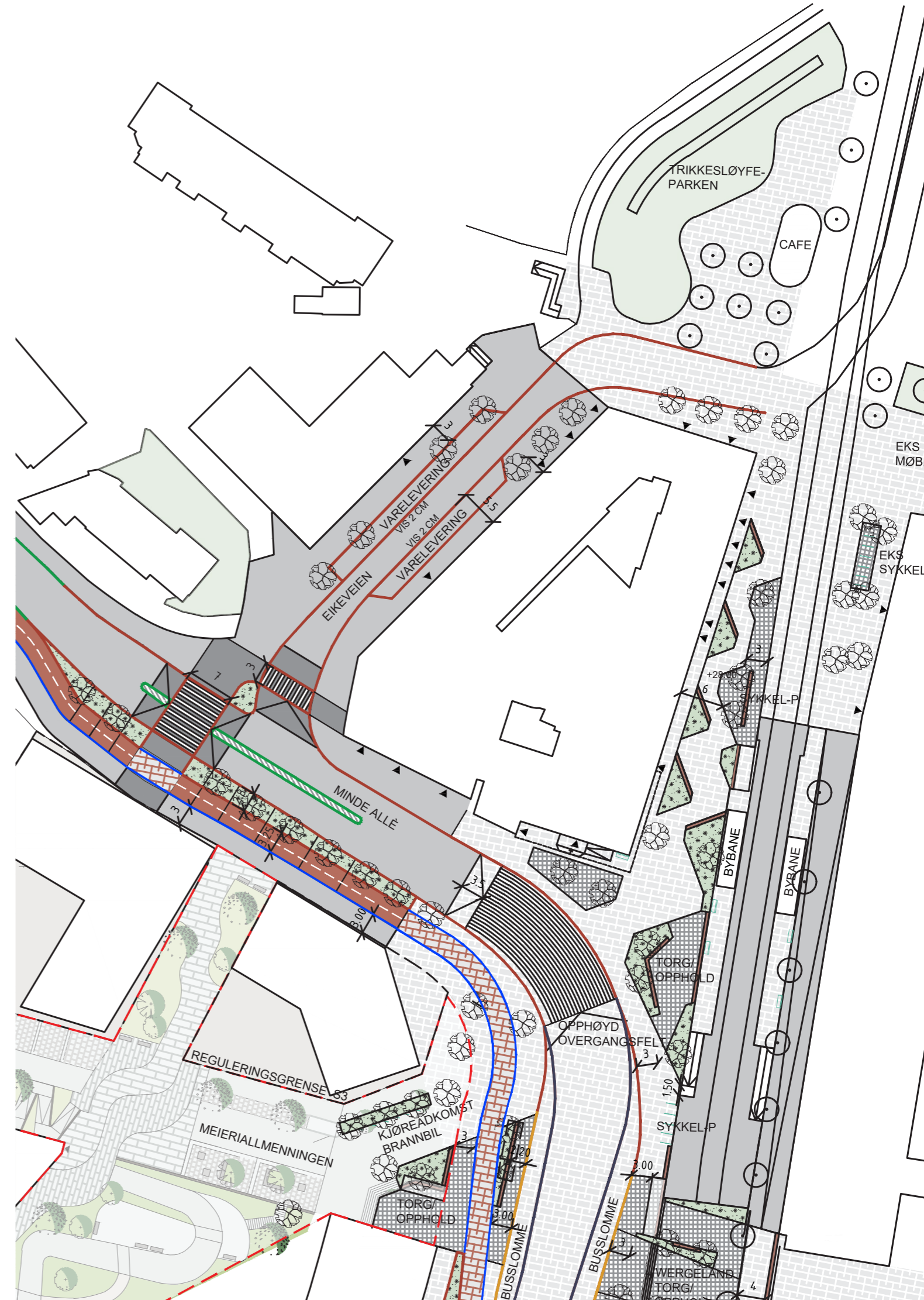
	Bygulgulv, belegningsstein		Benk		Skillestein, vis = 2 cm, B = 25 cm
	Eksisterende tre		Eksisterende benker		Refuge
	Nytt tre		Bytak/busskur		Kasselstein, vis = 18 cm, B = 44 cm
	Staudedefelt		Oppholdssone/møbleringssone		Opprampingsfelt
	Eksisterende grønnstruktur		Belegningsstein		Trapp
	Asfalt		Smågatestein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

Fig 140
Fokusområde 2: Eikeveien



Fokusområde 2

Tiltak

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

Dagens situasjon



Måloppnåelse etter tiltak

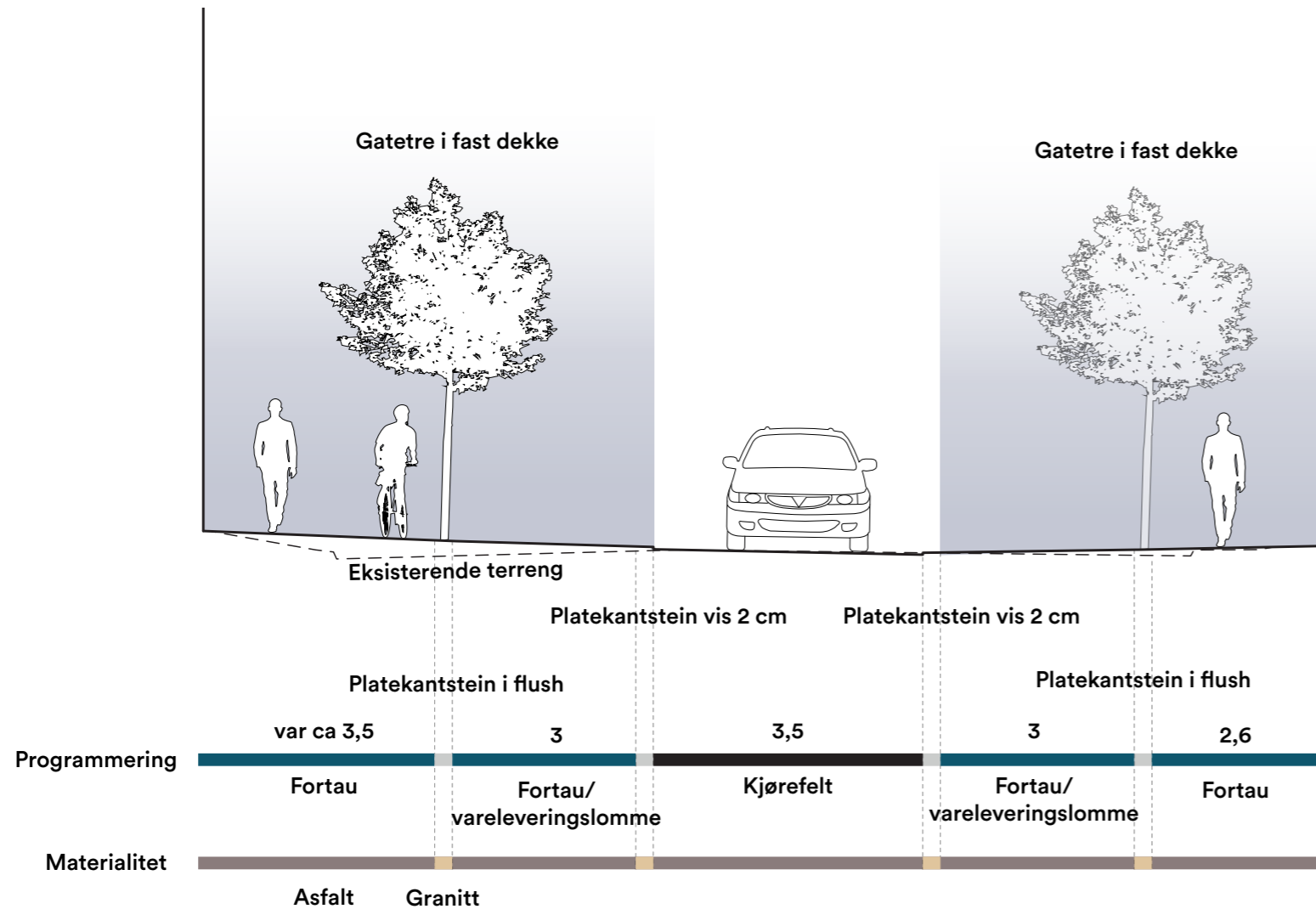


Fig 141
Skissen viser et anbefalt tverrsnitt i Eikeveien

Fig 142
Fokusområde 2: Eikeveien
Oversiktsplan med referansebilder



Fig 143
Varelevering som "shared space" med fortau



Fig 144 Torggata, Oslo
Platekantstein med liten vis øker opplevelsen av gate og urbanitet



Fig 145 Damgårdsveien, Bergen
Eksempel på trær og beplantning i gateløp