



FAGRAPPOR OG VEILEDER FOR LANDSKAPSARKITEKTUR

Varangerbotn kollektivknutepunkt E6/E75

INNHALDSFORTEGNELSE

INTRODUKSJON..... 3

INNHold OG BRUKSOMRÅDE

HVA..... 4

PROSJEKTET

HVOR..... 5

PLANOMRÅDET

DEL 1 - LANDSKAPSBESKRIVELSE..... 6

OM DEL 1- LANDSKAPSBESKRIVELSE

DAGENS SITUASJON..... 7

BESKRIVELSE

BEVEGELSESMØNSTER

DEL 2 - VEILEDER9

NY SITUASJON10

BESKRIVELSE

ØYAS INNHold OG UTFORMING.....11

STATENS VEGVESENS ARKITEKTURSTRATEGI

DRÅPEFORMEN

ØYA

PERPEKTIVSKISSE

FORMSPRÅK

VEGETASJON

MATERIALBRUK

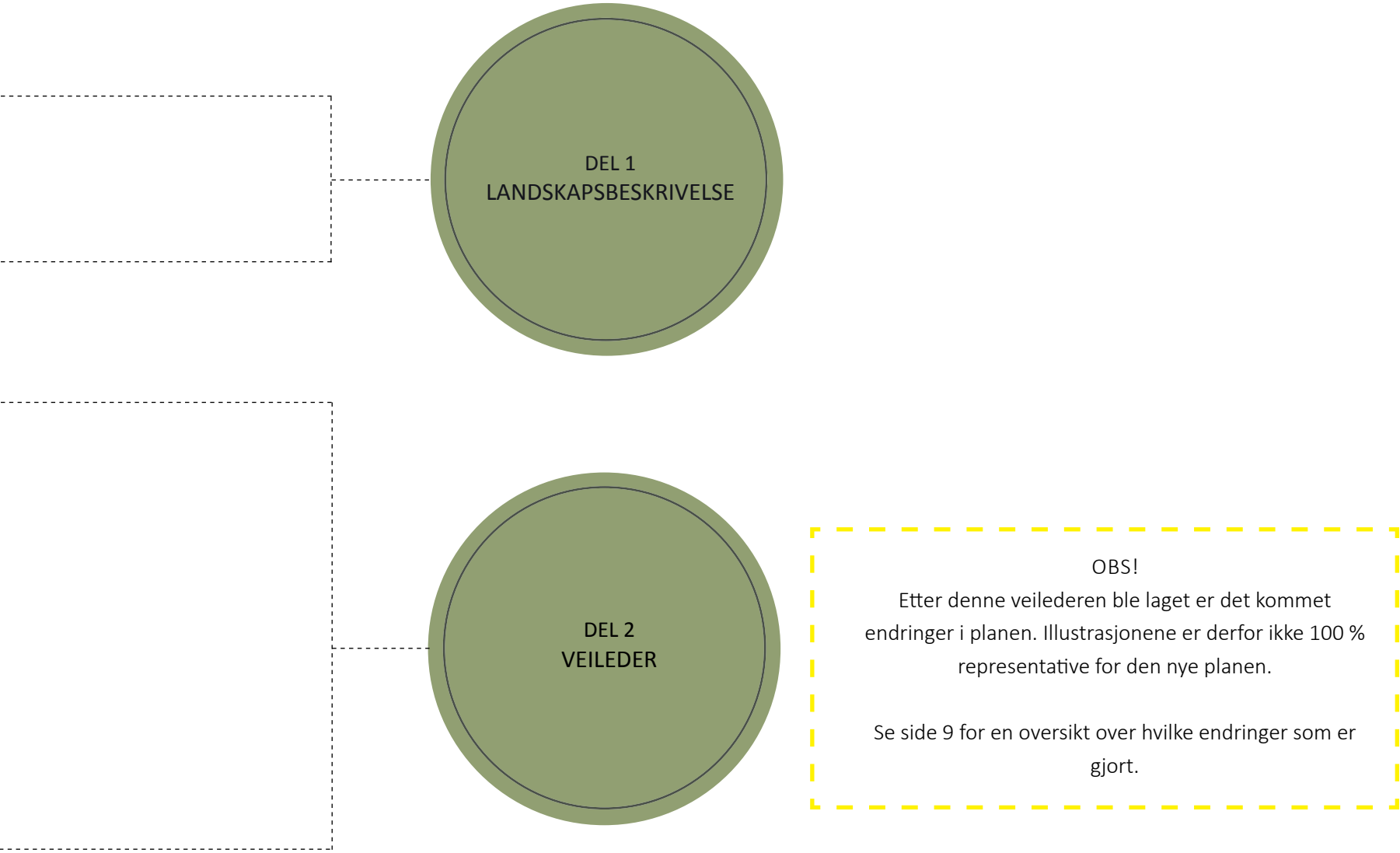
MØBLERING

BELYSNING

UNIVERSELL UTFORMING

KOMMENTARER..... 22

KILDER..... 23



INTRODUKSJON

INNHold OG BRUKSOMRÅDE

Dette dokumentet er en fagrapport for landskapsarkitektur for Varangerbotn kollektivknutepunkt. Rapporten er tilhørende detaljreguleringsplan for Varangerbotn kollektivknutepunkt og består av to deler:

Del 1 er en *landskapsbeskrivelse*.

Landskapsbildet i utredningsområdet beskrives slik det fremstår i dag. Bevegelsesmønsteret gjennom tettstedet vurderes.

Del 2 er en *veileder*.

Veilederen beskriver valgt løsning samt konsept for utforming av kollektivknutepunktet.

Rapporten skal bidra som grunnlag for å bestemme hvilke løsninger som velges i forbindelse med utformingen av det nye kollektivknutepunktet i Varangerbotn. Veilederen gir anbefalinger som må sees på som retningsgivende og som kan kompletteres og justeres etter behov i videre planlegging. Det forutsettes imidlertid at eventuelle endringer gjennomgås av landskapsarkitekt.

13. september, Vadsø.

Obs! Detaljreguleringsplanen består av to deler:

- Varangerbotn kollektivknutepunkt
- Nytt næringsareal for Nesseby kommune

Denne rapporten tar i hovedsak kun for seg Varangerbotn kollektivknutepunkt.

LANDSKAPSBILDE

I denne fagrapporten vil begrepet "landskapsbilde" gå igjen.

Begrepet brukes om helhetsinntrykket av et landskap basert på et samlet perspektiv av alle landskapselementer og opplevelsen av kvalitetene som landskapet gir.

Landskapsbilde dreier seg ikke bare om stygt/pent eller estetikk, men om karaktertrekk og sammenhenger.



Planområdet sett fra gang- og sykkelveg på østsiden av E6.

HVA

PROSJEKTET

Varangerbotn er et viktig trafikknutepunkt i Øst-Finnmark. Området er ikke tilrettelagt for kollektivtrafikken som er der i dag og det skal derfor planlegges for et nytt kollektivknutepunkt som dekker dagens behov. Det skal lages en detaljreguleringsplan for et kollektivknutepunkt i Varangerbotn i tilknytning til vegkrysset E6/E75. Løsningen skal inneholde én plattform som skal dekke behov for seks busser samtidig. I tillegg skal det planlegges for oppholdsareal med benker og sykkelparkering, grøntarealer, leskur, informasjonstavle og belysning med mer.

Vegnummer: E6/E75

Plantype: Detaljregulering

Prosjektnummer: 504590

Prof nummer på reg.plan: 504590R01

Mime 360 på reg.plan: 16/173078-1

Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Vegavdeling Finnmark

Prosjektleder: Oddbjørg Mikkelsen, oddbjorg.mikkelsen@vegvesen.no

Planleggingsleder: Ann-Kristin Johnsen, ann-kristin.johnsen2@vegvesen.no

Utarbeidet av: Linn Jørgensen, landskapsarkitekt, linn.jorgensen@vegvesen.no

Rapporten er utarbeidet for A3-format.

Dokumentlagring: P:\504590R01\02_Fag

Foto/illustrasjoner i denne formingsveilederen: Statens vegvesen - dersom ikke annet er oppgitt.

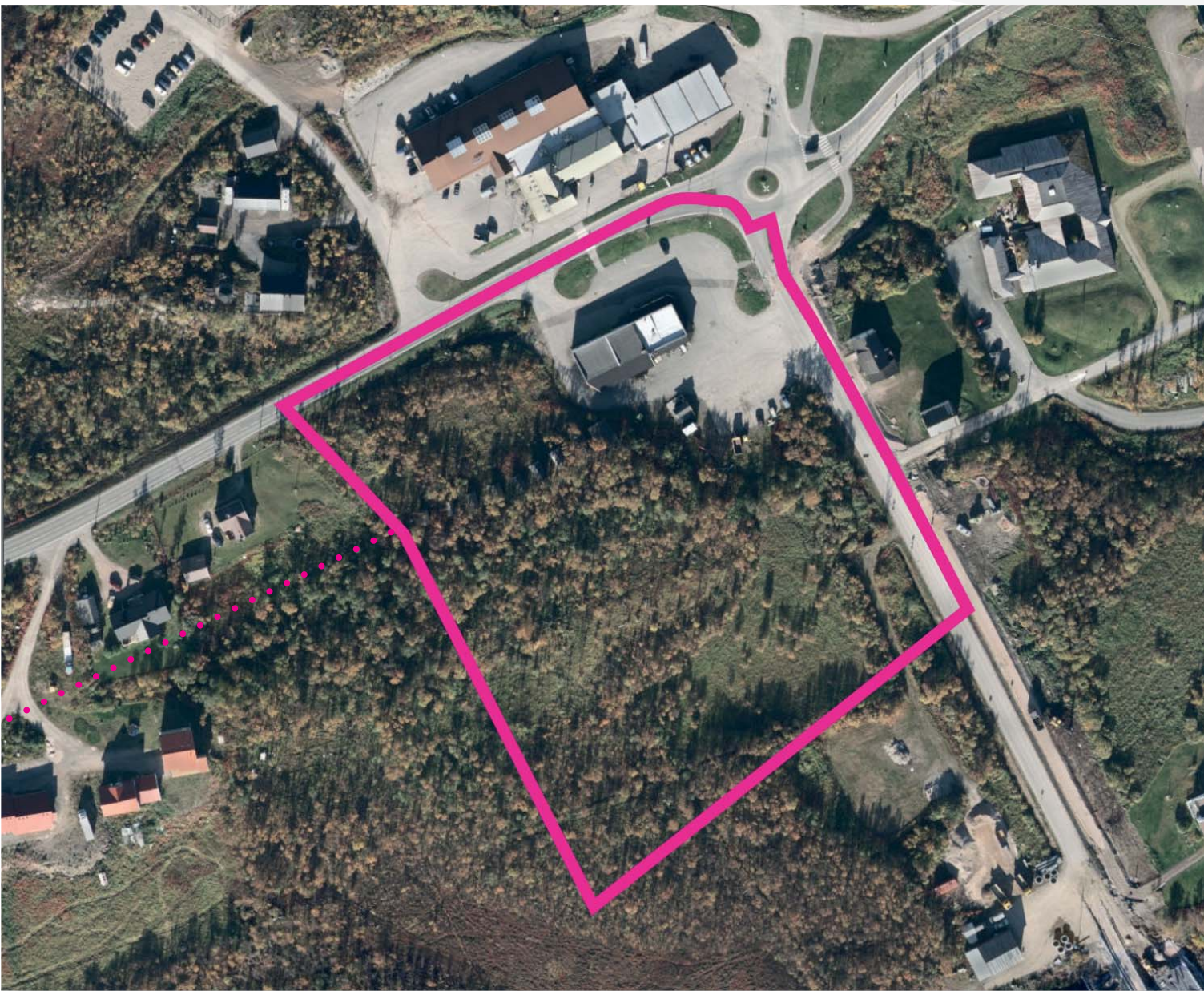
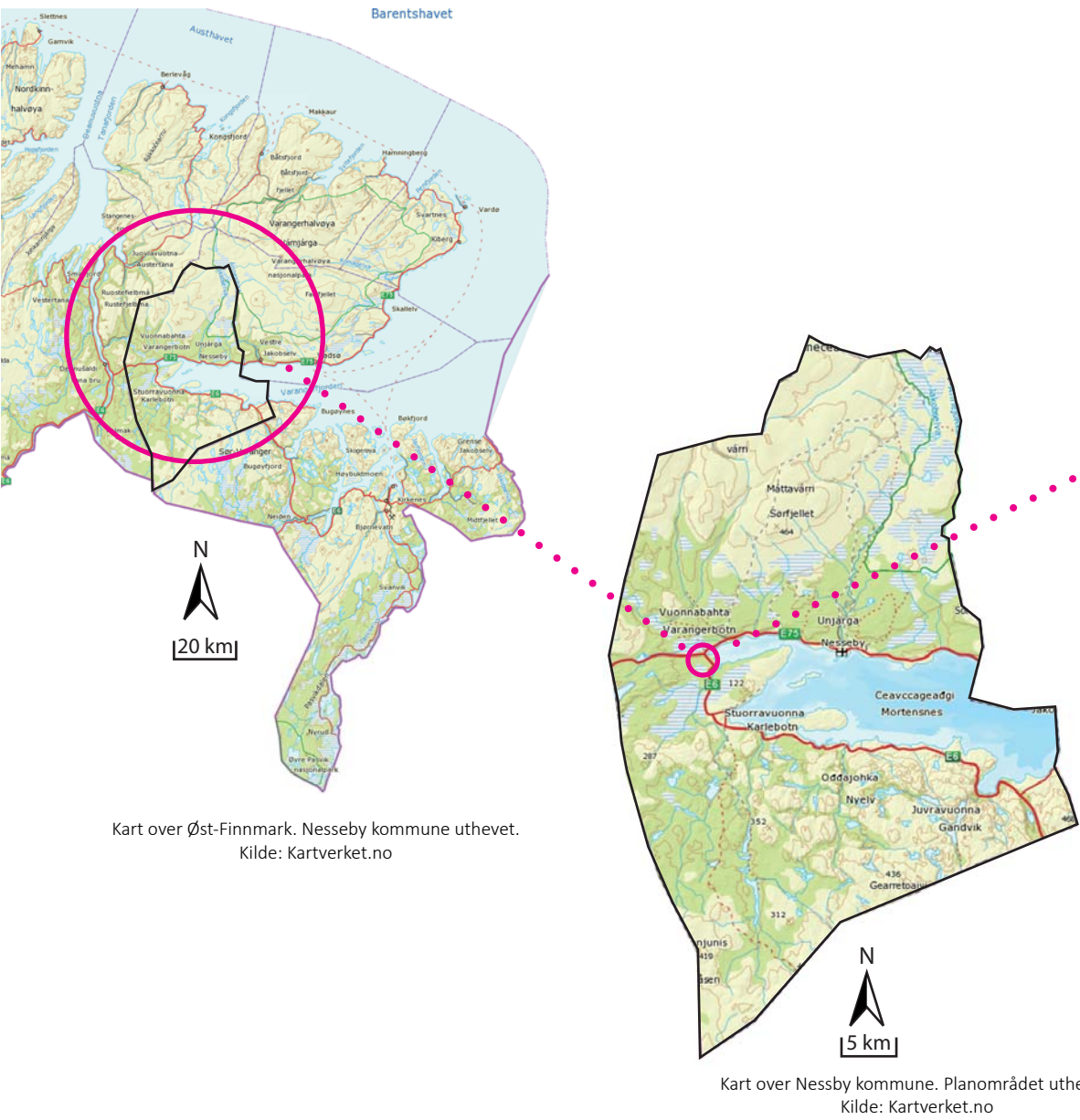


Rundkjøringen i Varangerbotn sett fra planområdet.

HVOR

PLANOMRÅDET

Planområdet ligger sentralt i Nesseby kommune i Øst-Finnmark.



Flytfoto over planområdet. Planområde uthevet i rosa.
Kilde grunnlagskart: Kartverket.no

DEL 1
LANDSKAPSBESKRIVELSE

OM DEL 1 - LANDSKAPSBESKRIVELSE

Landskapsbildet i utredningsområdet beskrives slik det fremstår i dag. Bevegelsesmønsteret gjennom tettstedet vurderes.



Planområdet sett fra gang- og sykkelveg på østsiden av E6.

DAGENS SITUASJON

BESKRIVELSE

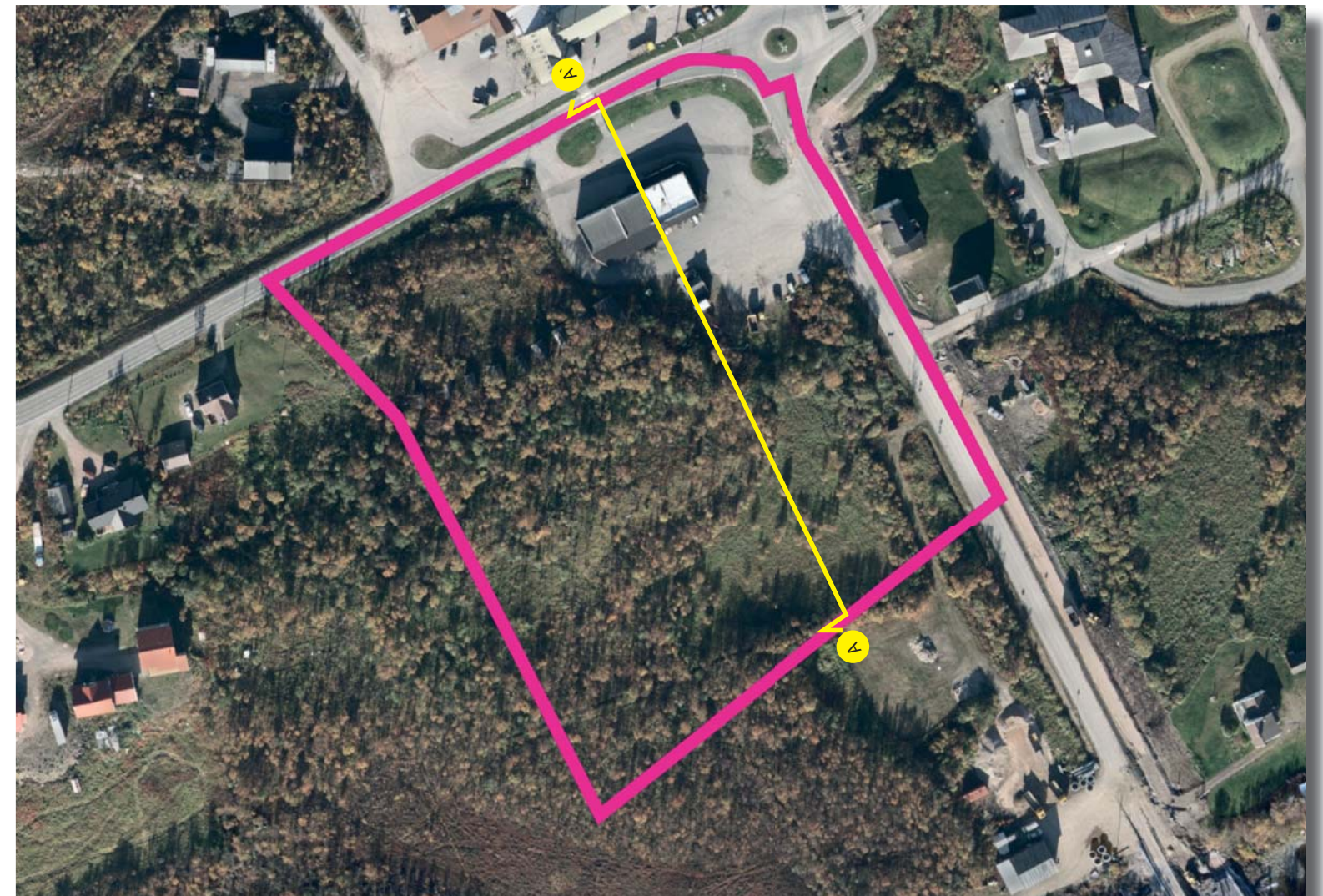
I Varangerbotn er asfalt et dominerende element som stykkes opp av en rekke grønne rabatter med vegetasjon i lavere sjikt. Sentrum preges også av mange veger som tilsynelatende går i alle retninger. Dette gjør området kaotisk og lite lesbart. Nettet for myke trafikanter er uoversiktlig, ufullstendig og lite attraktivt.

Et sentralt element i Varangerbotn er tettstedets firearmede rundkjøring som knytter hovedvegene i Øst-Finnmark sammen. Rundkjøringens sørlige arm beveger seg i retning Kirkenes. Denne armen har et fortau på østsiden av vegen som deretter går over i en gang- og sykkelveg 50-60 m lengre sør. Gang- og sykkelvegen og fortauet er skoleveg for mange av Varangerbotns elever som skal til Nesseby Oppvekstsenter nord for planområdet. Rundkjøringens østlige arm beveger seg i retning Vadsø. Rundkjøringens nordlige arm ligger tett opp mot et næringsområde med Esso og Coop, og går videre nordover mot tettstedets skole og barnehage. Rundkjøringens vestlige arm går i retning Tana og Finland.

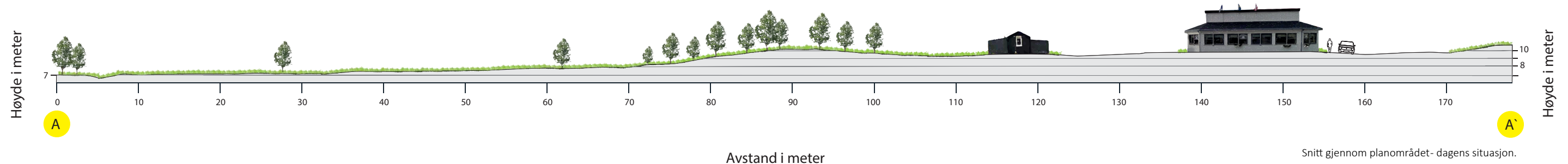
Planområdet ligger i sentrum av Varangerbotn. Området avgrenses av E6 i nord og i øst. Terrenget heller svakt sørover og flates ut rundt området ved kaféen Varangerkroa. Dette området er flatt og består av en 3500 m² stor overflate dekt med asfalt og grus. Kroa har to brede avkjørsler. Området ligger åpent og synlig i landskapet. Terrenget stiger et lite stykke og går over en liten terreng høyde før landskapet igjen flates ut. Området øst og sør for asfaltflaten med Varangerkroa er dekket av løvvegetasjon der bjørk dominerer. Vegetasjonen er tettest nord i området og oppstår etterhvert mer klyngevis jo lengre sør i planområdet man kommer. Lengst sør bærer landskapsrommet igjen preg av å være lyst og åpent.

Det finnes belysning langs E6, men det er langt mellom stolpene og området oppleves mørk på vinterhalvåret.

Generelt ansees landskapets tålegrense for inngrep i området å være stor. Planområdet har visuelle kvaliteter som er typiske for landskapet rundt.



Flytfoto over planområdet. Planområdet uthevet i rosa. Snittlinje markert i gult.
Kilde grunnlagskart: Kartverket.no



BEVEGELSESMØNSTER

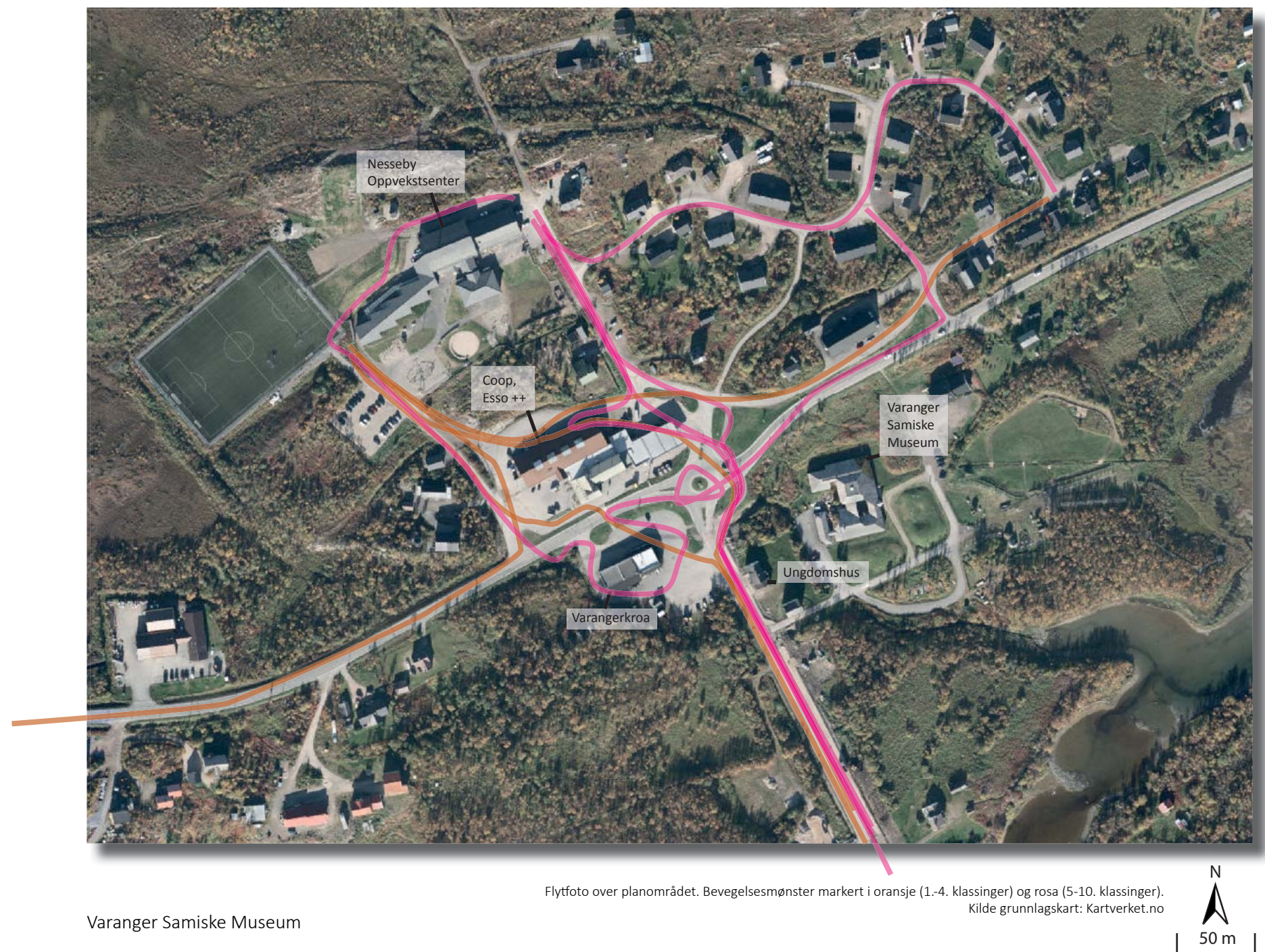
31. februar 2017 ble det gjennomført korte intervjuer med 17 (av i alt 100) elever ved Nesseby Oppvekstsenter i Varangerbotn. Alderen på elevene var mellom 8 og 14 år. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for kollektivknutepunkt i Varangerbotn ønsket planleggingsleder og landskapsarkitekt i prosjektet å snakke med noen elever for å få en bedre forståelse av barnas bevegelsesmønster på tettstedet. Det var givende å snakke med elevene og vi fikk nyttige innspill som komplimenterte en Barnetråkk (metodikk for blant annet registrering av skoleveg) som ble gjennomført på skolen to måneder tidligere.

Oppsummering etter dagen:

De yngste elevene (1.-4. klasse) kommer stort sett til skolen fra vestsiden. Området øst for Esso oppleves som skummel og uoversiktlig. Det sykles likevel overalt etter skoletid i sommerhalvåret. Flere spiller Pokemon go og dette har muligens ført til økt ferdsel rundt om i tettstedet. De minste elevene synes det er for høye snøskavler og at de derfor ikke har god nok oversikt når de beveger seg ute – særlig gjelder dette når de skal krysse gangfeltet øst for rundkjøringen.

5. – 6. – og 7. klassingene kommer stort sett til skolen fra østsiden. Vegen opp til skolen oppleves trang og man må gå helt i grøfta da bilene kommer i stor fart her. Det sykles mye i sommerhalvåret, til tross for at området ovenfor Coop og øst for Esso oppleves som skummel. På sommerhalvåret benytter flere fotballbanen vest for skolen og bruker vegen på vestsiden av skolen for å komme seg hit. Før skoledagen begynner er mange elever innom Esso (Coop er enda ikke åpen så tidlig på døgnet). Etter skoletid går flere innom Coop for å handle. Elevene i disse trinnene forteller at skolens yngste elever (1.-4. klasse) løper litt overalt- til tross for at de egentlig ikke har lov å bevege seg utenfor skolens områder i skoletiden.

8.-10. klassingene kommer i hovedsak til skolen fra østsiden. Flere sier at de beveger seg overalt i Varangerbotn, spesielt med sykkel. Det sykles i rundkjøringen og på E6. Flere henger på ungdomsklubben på kveldstid mellom kl. 18-21 to kvelder i uken. På kvelden spaserer de eller sykler hjem. De eldre barna møtes ofte på fotballbanen på sommeren.



Varanger Samiske Museum

31. februar drar vi innom Varanger Samiske Museum som gir denne informasjonen om bevegelsesmønster til og fra museet:

- De fleste som kommer reisende utenfra kommer reisende i bil og parkerer på museets parkeringsplass.
- Elever som kommer klassevis fra Vadsø og andre steder utenfor Varangerbotn kommer i buss. Bussen stopper i egen lomme inne på museets område og slipper elevene av her.
- Elever som kommer fra Nesseby Oppvekstsenter, og andre som kommer gående fra Varangerbotn krysser som oftest E75 (her er ikke gangfelt eller tilrettelagt kryssing) og tar en snarvei sørover mot museet.

DEL 2 VEILEDER

OM DEL 2 - VEILEDER

Veilederen beskriver valgt løsning samt konsept for utforming av kollektivknutepunktet, inkludert beskrivelse av formspråk, vegetasjon, materialbruk, møblering, belysning og universell utforming.

OBS!

Etter denne veilederen ble laget er det kommet endringer i planen. Veilederens illustrasjoner er derfor ikke 100 % representative for den nye planen.

ENDRINGER:

- Det er ikke lengre felles avkjørsel for Varangerkroa og kollektivknutepunktet. Varangerkroa beholder dagens avkjørsel i øst. Avkjørselen strammes inn noe. Kollektivknutepunktet får en egen avkjørsel.
- Det vil komme en grønn rabatt (istedenfor parkering) på sørsiden av gang- og sykkelvegen som går vest-øst. Rabatten øst for gang- og sykkelvegen som går nord-sør er utvidet til 5 meter.
 - Øya er dreiet noen meter med klokken, samt hevet noe i terrenget.
 - Området vest for trafikkøya flates noe ut for å legge til rette for snødeponi.

NY SITUASJON

BESKRIVELSE

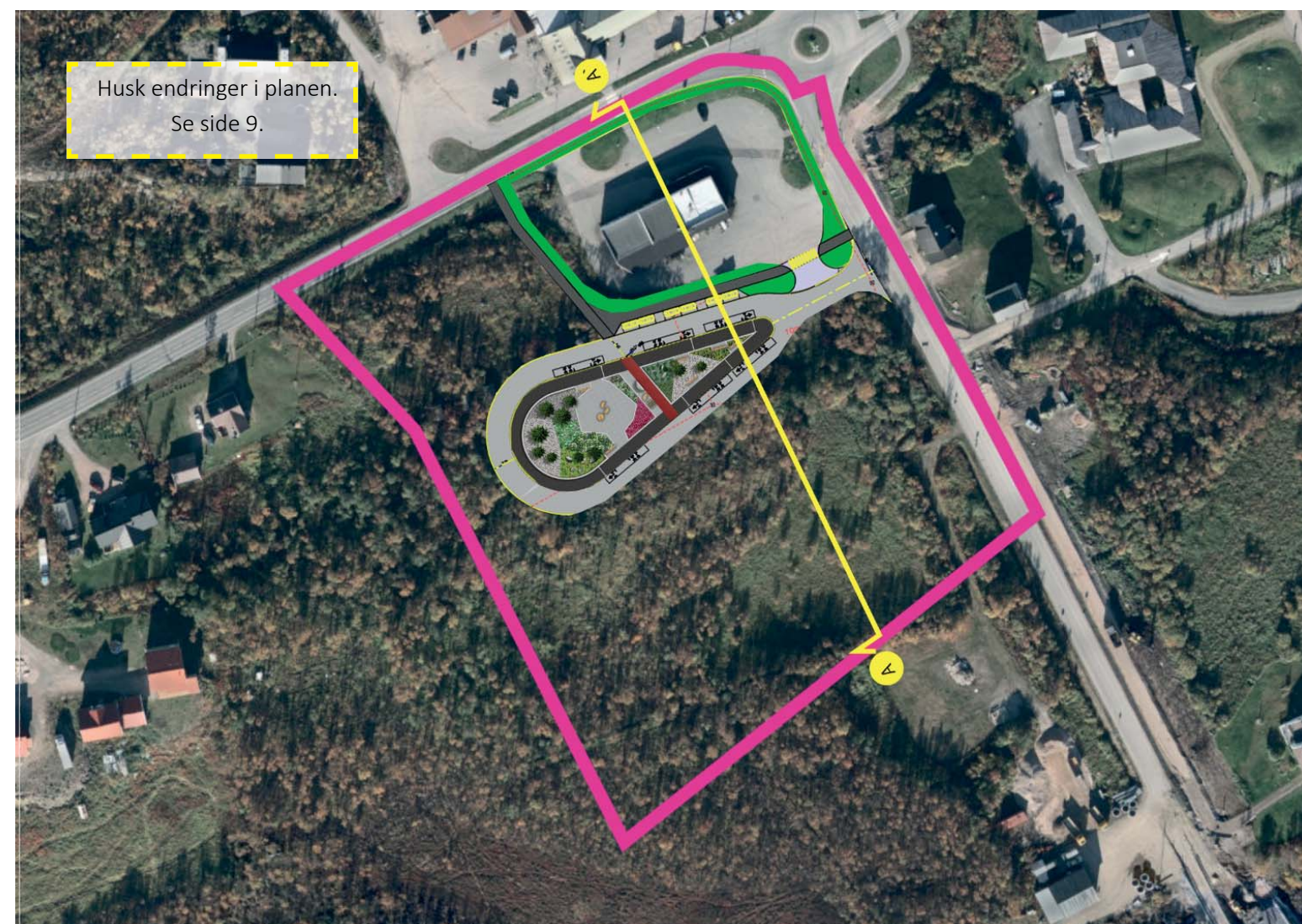
Det nye kollektivknutepunktet består av en 1800 m² dråpeformet øy med oppstillingsplass til seks busser. Øya er plassert på sørsiden av kaféen Varangerkroa, sørvest for Varangerbotns rundkjøring. Anlegget ligger noe tungt i terrenget, i en krans av lavere løsmasseskjæringer i den vestre delen av anlegget. Løsmasseskjæringene varierer i høyde mellom en og to meter. Det skal i neste planfase planlegges for snødeponi i vest. Dette innebærer at terrenget sannsynligvis vil flates noe ut her.

Varangerkroas nordlige avkjørsel stenges av med en rabatt som strammer opp og gjør området og trafikkbildet mer lesbart.

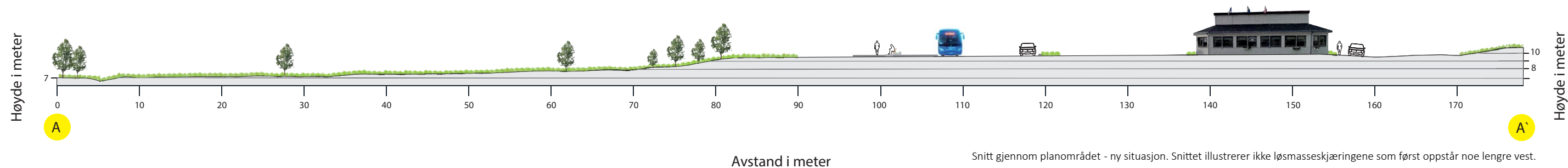
En gang- og sykkelveg strekker seg fra E6 i nord og sørover til trafikkøya. Her krysser man over et gangfelt til øya, eller følger gang- og sykkelvegen videre østover mot E6. Deretter krysser man vegen over et nytt gangfelt og møter fortauet på østsiden av E6.

Den nye gang- og sykkelvegen anses som et trygt alternativ til skoleveg for elevene, og en attraktiv inngang til kollektivknutepunktet for myke trafikanter.

Det etableres et grøntareal som danner et skille mot kollektivknutepunktet og parkeringsplassen til Varangerkroa. Adskilt gang- og sykkelveg gjør passasjen mer lesbar og øker trygghetsfølelsen. Rabatten gir i tillegg et tydelig soneskillemellom områdene.



Flytfoto over planområdet. Planområdet uthevet i rosa. Snittlinje markert i gult.
Kilde grunnlagskart: Kartverket.no



ØYAS INNHOLD OG UTFORMING

STATENS VEGVESENS ARKITEKTURSTRATEGI

I alle prosjekter er det krav til å følge opp Statens vegvesens arkitekturstrategi - som i sin tur er en oppfølging og konkretisering av nasjonal arkitekturpolitikk. Følgende punkter fremheves:

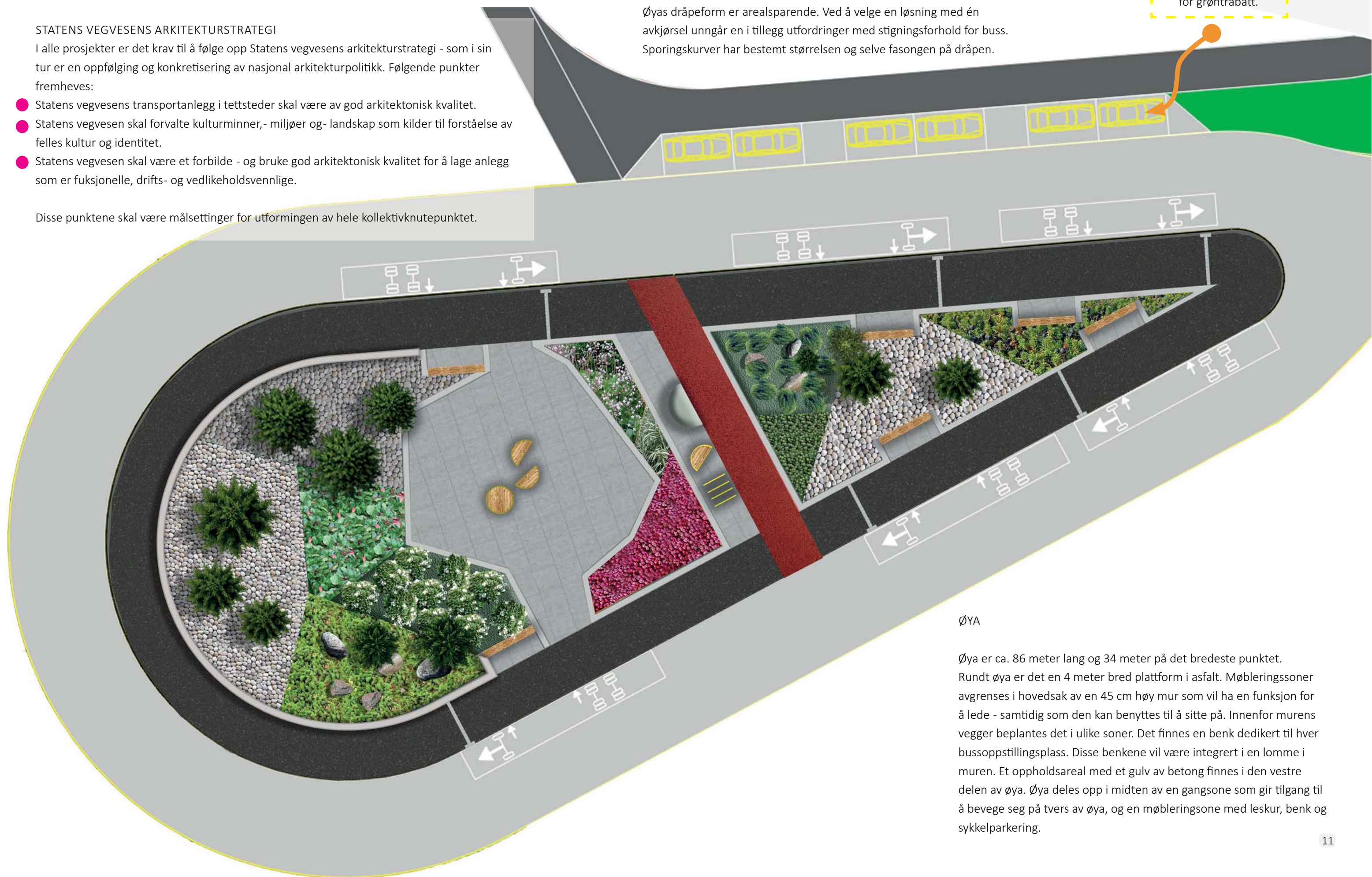
- Statens vegvesens transportanlegg i tettsteder skal være av god arkitektonisk kvalitet.
- Statens vegvesen skal forvalte kulturminner, - miljøer og - landskap som kilder til forståelse av felles kultur og identitet.
- Statens vegvesen skal være et forbilde - og bruke god arkitektonisk kvalitet for å lage anlegg som er funksjonelle, drifts- og vedlikeholdsvennlige.

Disse punktene skal være målsettinger for utformingen av hele kollektivknutepunktet.

DRÅPEFORMEN

Øyas dråpeform er arealsparende. Ved å velge en løsning med én avkjørsel unngår en i tillegg utfordringer med stigningsforhold for buss. Sporingskurver har bestemt størrelsen og selve fasongen på dråpen.

Endring:
Oppstillingsplasser for biler fjernes til fordel for grøntrabatt.

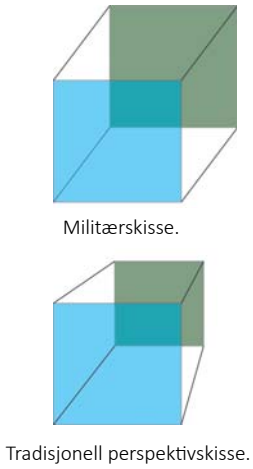


ØYA

Øya er ca. 86 meter lang og 34 meter på det bredeste punktet. Rundt øya er det en 4 meter bred plattform i asfalt. Møbleringssoner avgrenses i hovedsak av en 45 cm høy mur som vil ha en funksjon for å lede - samtidig som den kan benyttes til å sitte på. Innenfor murens vegger beplantes det i ulike soner. Det finnes en benk dedikert til hver bussoppstillingsplass. Disse benkene vil være integrert i en lomme i muren. Et oppholdsareal med et gulv av betong finnes i den vestre delen av øya. Øya deles opp i midten av en gangsoner som gir tilgang til å bevege seg på tvers av øya, og en møbleringsone med leskur, benk og sykkelparkering.

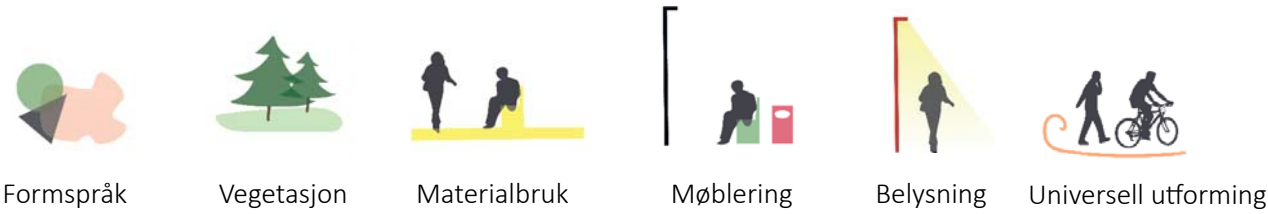
PERSPEKTIVSKISSE

Perspektivskissen under illustrerer hvordan øya kan se ut etter det nye anlegget er ferdig bygget. I illustrasjonen er det benyttet en teknikk som kalles "militærskisse". Det vil si at tre meter lengst unna i tegningen er like bred som tre meter nærmest i tegningen - ulikt fra slik en tradisjonell perspektivskisse ville sett ut. Metoden kan gjøre det noe enklere å vurdere høyder og avstander, men kan også forvirre om man ikke er klar over det. Ha det i minnet når du studerer illustrasjonen.



ØYAS UTFORMING OG INNHOLD - TEMA FOR TEMA

I resten av notatet vil øyas utforming og innhold beskrives gjennom disse seks temaene:





FORMSPRÅK

FORMSPRÅK

Den nye øya er 1800 m² stort og har som utgangspunkt en avlang dråpeform. Formspråket som skal benyttes i utformingen av innholdet på øya er tenkt inspirert av samisk kunst og Varanger Samiske Museum.

Formspråket her er rektangulært, men med myke kanter. Det dannes ofte mindre former innad andre større former.

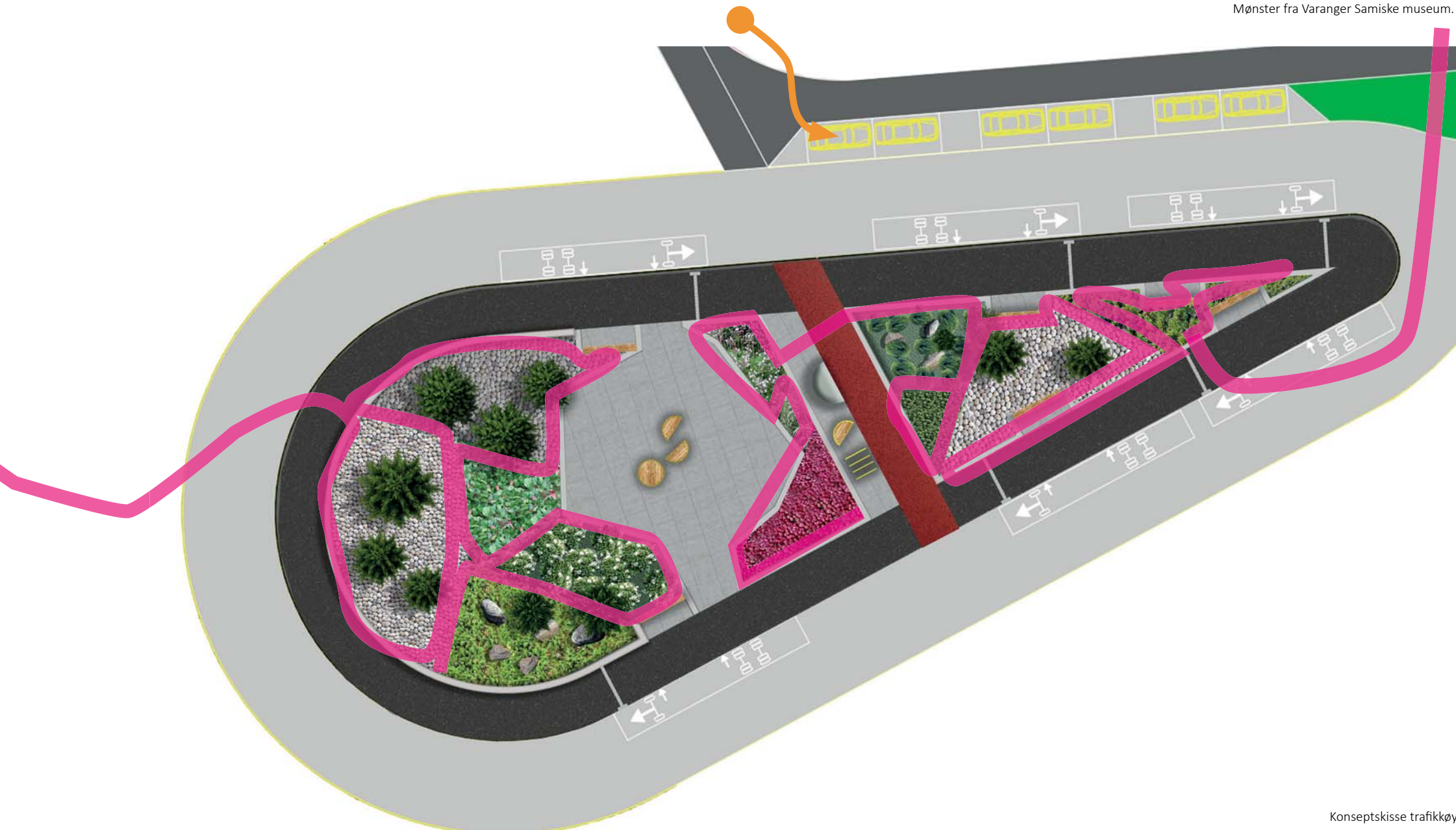
Formspråk

Formspråk sier noe om formers natur og egenskaper. Formspråk kan for eksempel ha et uttrykk fra geometriske, matematiske former eller ta utgangspunkt i det organiske.

Endring:
Oppstillingsplasser for biler fjernes til fordel for grøntrabatt.



Mønster fra Varanger Samiske museum.



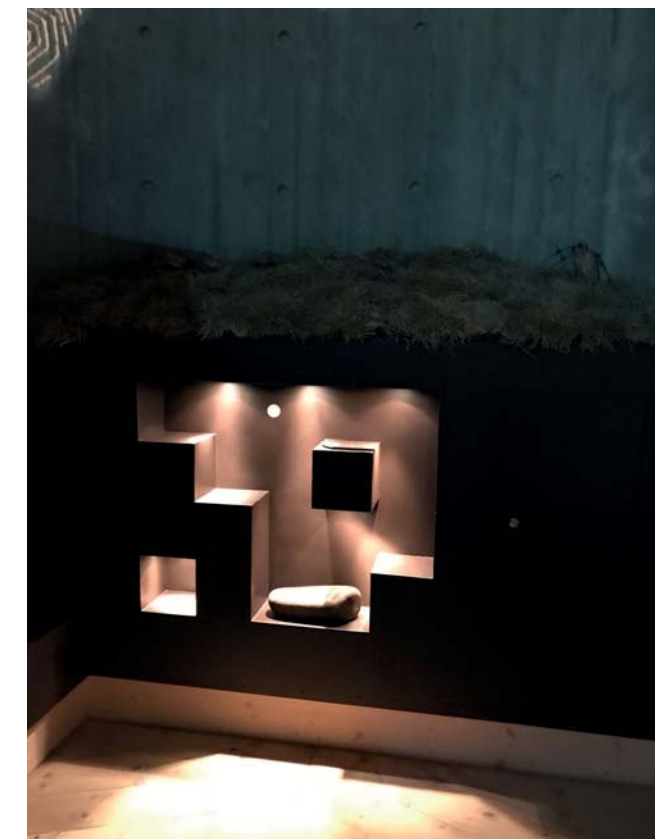
Konseptskisse trafikkøy.



Inspirasjonskilde. Foto tatt på Varanger Samiske museum.



Inspirasjonskilde. Foto tatt på Varanger Samiske museum.



Inspirasjonskilde. Foto tatt på Varanger Samiske museum.



VEGETASJON

VEGETASJON

Vegetasjon er et viktig miljøelement i byer og tettsteder. Ved det nye tiltaket lages det en øy på 1800 m² og et nytt kjøreareal rundt med 1900 m² asfalt. I et tettsted som allerede er belastet med svært mange grå flater i sentrum er det nødvendig å prioritere vegetasjon og "gi noe for det vi tar". Den nye vegetasjonen vil få en sårt trengt miljømessig og estetisk funksjon i det nye sentrumsområdet, samt hverdagslandskapet til menneskene som bor i eller reiser via kollektivknutepunktet. Det foreslås å velge vintergrønne, vedlikeholdsvennlige planter som vil gi en verdi også i vinterhalvåret.

HERDIGHETSSONE

Varangerbotn befinner seg i herdighetssone 8. I hovedsak skal det velges planter med herdighetssone H8, men det kan unntaksvis vurderes planter med herdighetssone 7 dersom en har god erfaring med plantene lokalt.

SONER

Hele området som ligger innenfor muren på øya skal deles inn i ulike soner. Fasongen og størrelsen på de ulike sonene kan variere. Konseptskissen nederst på denne siden viser mulige soner. De ulike sonene skal ha en innramming som forsterker soneinndelingen og sørger for at sonene ikke flyter over i hverandre.

AREAL

Et areal på rundt 700 m² skal vegeteres. I realiteten skal ikke vegetasjon fylle hele arealet, da flere store soner kun skal ha solitære trær og andre materialer som gulv.

SJIKT

De ulike sonene skal vegeteres med planter i ulike sjikt. En sone kan ha busker med en halv meters høyde, en annen sone kan ha lyng med noen centimeters høyde. De ulike sonene med ulike høyder vil sammen gi en spennende variasjon og spill på øya.

PLANTEFORSLAG

Lyng

FJELLKREKLING

Empetrum nigrum ssp. *hermaphroditum* DUETT® E ('Epldue')

Teppedannende markdekker. Setter mange korte, krypende skudd og årvisst rikelig med blanke, svarte bær. I sonen med krekling bør terrenget ikke være helt flatt, men variere noe i helning.



Fjellkrekling. Foto: Eplante.no

Herdighet: H8

Høyde: 0 - 30 cm

Det skal vurderes å "transplantere" tuer med krekling og lyng som hentes fra andre steder i kommunen (til eksempel fra området rundt massetaket i Nyelv - 20 km sør-øst for Varangerbotn).

Stauder

KONGLEBERGKNAPP

Sedum fosterianum

Krypende, konglelignende, blågrått bladverk. Vokser tett og ganske raskt. God erfaring med denne i Varanger. Blomstermåned: juli-august. Blomsterfarge: gul



Konglebergknapp. Foto: Draglandplanteskole.no

Herdighet: H7- H8

Høyde: 15 cm

Obs!

Ytterligere beskrivelse av vegetasjon i kollektivknutepunktet forøvrig finner du på side 22.

Obs!

En del av artene som er foreslått er registrert i svartelista (artsdatabanken.no). Generelt er det lav risiko for spredning av de valgte artene og det vurderes til at de kan benyttes uten problemer i anlegget. Det skal gjøres en skriftlig miljørisikovurdering av plantene i neste planfase.

Obs!

Artene som er valgt er forslag. Det kan velges andre vintergrønne, hardføre og vedlikeholdsvennlige arter om det er ønskelig. Konseptet med soneinndelingen er det viktigste. Valg av planter skal gjøres i samråd med landskapsarkitekt.

Endring:

Oppstillingsplasser for biler fjernes til fordel for grøntrabatt.

Konseptskisse vegetasjonsplan.

Stauder

SKYGGESILDRE *Saxifraga urbium*

Eviggrønn staude. Flate bladrosetter, skjermformet, hvite rødprykkede blomster på tynne overbøyde stengler. Blomstermåned: juni-juli. Blomsterfarge: hvitrosa. God erfaringer med arten i Varanger. Herdighet: H8
Høyde: 25 cm



Skyggesildre. Foto: Draglandplanteskole.no

LAV RØD SILDREHYBRID 'ANNELI' *Saxifraga x 'Anneli'*

Eviggrønn staude. Mørk og lav. God erfaring med arten i Varanger. Blomstermåned: juni-juli. Blomsterfarge: rød. Herdighet: H8
Høyde: 25 cm



Lav rød sildre. Foto: Draglandplanteskole.no

BÅNDGRESS *Phalaris arundinacea var. picta*

Hardført pryddress. Dekorative blader med hvite striper. Herdighet: H8
Høyde: Bladene kan bli rundt 75 cm, stråene opp til 150 cm



Båndgress. Foto: Per Arvid Åsen

HJERTEBERGBLOM 'ROTBLOM' *Bergenia cord. 'Rotblom'*

Rødblomstret staude som etableres raskt og dekker godt. Blomstermåned: juni-juli. Blomsterfarge: rød. Herdighet: H8
Høyde: 25 cm



Hjerterotblom. Foto: Draglandplanteskole.no

Busker

FUGLEREDEGRAN *Picea abies 'Nidiformis'*

Fin busk med grønne nåler og lysegrønne skuddspisser. Har en flat og bred vekst. God erfaring med arten i Varanger. Herdighet: H7
Høyde: Høyde ved levering- 20-25 cm. Høyde utvokst - 30-40 cm



Fugleredegran. Foto: Jespersplanteskole.dk

RHODODENDRON 'POHJOLAS DAUGHTER'
Rhododendron 'Pohjolas daughter'
En finsk storblomstret eviggrønn busk med rosa knopper og senere hvite blomster. Vakkert bladverk og god hardførhet. Blomstermåned: juni-juli. Blomster: hvit. Herdighet: H7 (God erfaring med andre rhododendron med H7 i Varanger). Høyde utvokst 100 cm



Rhododendron 'pohjolas daughter'. Foto: Draglandplanteskole.no

Trær

KOREAEDELGRAN *Abies koreana*

Relativt hurtigvoksende, hardført tre med blågrønne, myke nåler. Mulig å prøve en par av denne i stedet for Sibirlerk, selv om vi har lite erfaring med den i området. Herdighet: H7-H8
Høyde: Høyde ved levering - 60-80 cm. Høyde utvokst - 4-8 m



Koreaedelgran. Foto: Rolv Hjeltnad



Koreaedelgran. Foto: Draglandplanteskole.no

Trær

FJELLEDELGRAN

Abies Lasiocarpa

Smalvokst tre. Nålene er noe blågrå på oversiden.
Klarer seg fint i Varanger.

Herdighet: H7-H8

Høyde utvokst: 5-25 m



Fjelledelgran. Foto:Juletesor.no



Fjelledelgran. Foto:Confers.org

SIBIREDELGRAN

Abies Sibirica

Høyt, slank tre. Smale, lange, myke nåler. Nålene er
noe blågrå på oversiden. Klarer seg fint i Varanger.

Herdighet: H7

Høyde utvokst: 5- 30 m



Sibiredelgran. Foto:Vestfoldjuletre.no



Sibiredelgran. Foto: Rolv Hjelmstad

SIBIRFURU

Pinus cembra Sibirica

Dekoratvt, hardført tre. Lange, myke blågrå nåler.
Klarer seg fint i Varanger.

Herdighet: H7

Høyde: Høyde ved levering 60-80 cm. Høyde utvokst:
5-8 m



Sibirfuru. Foto: Draglandplanteskole.no



Sibirfuru. Foto: Eplante.no

SIBIRLERK 'TULA'

Larix sibirica 'Tula'

Harfør nåletre som slipper nålene om høsten.
Opprett og jevnt forgreinet. Pene, små kongler sitter
langs grenene. Arten er bladfellende, men det kan
vurderes å plante et par stykker av denne.

Herdighet: H8

Høyde utvokst: 5- 25 m



Sibirlerk. Foto: Miljolare.no



Sibirlerk. Foto: Miljolare.no

MATERIALBRUK



KVALITET

Valg av materialer skal oppfylle kriterier til visuelle og taktile kvaliteter, uttrykk, robusthet og miljø. Materialene må tåle Varangerbotns klima med snø, frost, fryse-tine-perioder, vind og regn, samt behov for mye brøyting.

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

VALG AV MATERIALER

Trafikkarealet rundt øya har en størrelse på rundt 1900 m². I tillegg vil også den fire meter brede plattformen på øya bestå av asfalt. Plattformen utgjør rundt 650 m². Asfalt er derfor det dominerende materialet på kollektivknutepunktet. Riktig bruk av materiale på resten av øya er nødvendig for å heve kvaliteten på anlegget. Det skal i hovedsak velges lokale materialer.

FORLAG

Muren kan utføres i granittblokker eller plasstøpt betong. Det ønskes i hovedsak at det velges granitt på grunn av behov for gjentatt brøyting på plattformen og over gangsonen i midten av øya.

Sittearealene / benkene i lommene på muren bør være av tre slik at de blir varme og gode å sitte på.

I bedene kan det hentes større steiner fra området rundt som plasseres sammen med sedum eller krekling. I andre bed kan det fylles med elvestein som hentes fra elvedeltaet i Nyelv.

I Nyelv er det også et masseuttak som tar ut migmatittgneis. Denne har en flott rød farge og kan benyttes polert eller upolert i anlegget.

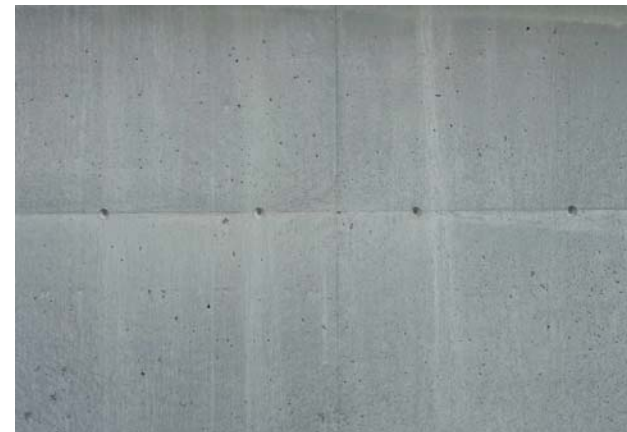
På gangarealet i midten av øya foreslås det å undersøke muligheten for å benytte rød asfalt, betong med farge, eller et annet materiale som markerer gåsonen tydelig.

Obs!

Sonene innenfor muren kan møbleres med elvestein, store steiner med mose eller annet gjenbruk av naturlige elementer fra kommunen. Her kan man være kreativ. Det viktigste er at konseptet med soneordningen holdes. Valg av elementer bør likevel velges i samråd med landskapsarkitekt for å sørge for en kvalitetssikring av holdbarhet, at elementene passer med øyas estetiske uttrykk osv.



Rød asfalt. Foto: Andy Syvertsen. Avisenagder.no



Plasstøpt betong. Foto:byggutengrenser.no



Benk på betongmur ved Foss videregående skole. Foto: Iselin Ekman



Betongheller. Foto: asak.no



Elvestein. Foto: Nobi.no



Polert plate av migmatittgneis fra Nyelv. Foto:ngu.no



Grå granitt. Foto: Johansenmonument.no

MØBLERING



MØBLERING

Møberingsonene på øya skal ha en del utstyr og møblement som vil være viktige elementer ved kollektivknutepunktet. Ved riktig valg av produkter kan man løfte både funksjonelle og visuelle kvaliteter i anlegget. Produktene skal være robuste, ha en arkitektonisk kvalitet som gjør at de framstår som tidløse, samt ha lang levetid.

Obs!

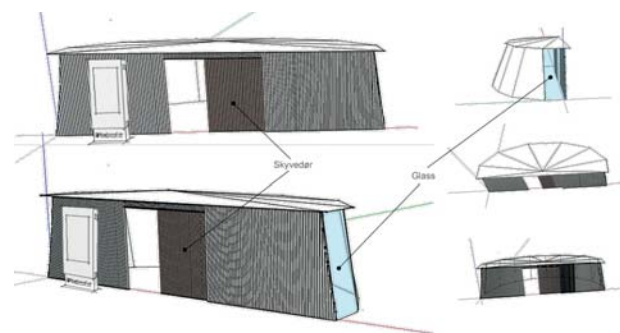
Det er i denne veilederen ikke tatt stilling til fargebruk. At en del av møblelementet på denne siden er i en gul farge er med andre ord tilfeldig.

I neste fase bør det velges en fargepalett med grunnfarger og kontrastfarger som videre benyttes gjennomgående i kollektivknutepunktets møblering og belysning.

LESKUR

Kollektivknutepunktets leskur skal ha en god estetisk utforming. Det skal være mulig å se både mot øst og vest slik at man kan skue mot bussholdeplassene i begge retninger. Leskuret skal være romslig.

Det vurderes å benytte "Snelandiamodellen"- et leskur under utvikling av Finnmark Fylkeskommune. Det bør sørges for vinduer også på for- og baksiden av leskuret dersom denne modulen velges.



Snelandiamodellen. Foto: Finnmark Fylkeskommune.

BENKER PÅ MUREN

I muren foreslås det å lage seks "lommer"- én lomme for hver bussoppstillingsplass. I hver av lommene skal benk med ryggstøtte og armene være integrert i muren. Benkene skal være av tre.



Eksempler fra Langkaigata Bjørvika, Oslo . Foto: SVV.

LØSE BENKER

Som et supplement til benkene langs muren foreslås det å møblere oppholdssonen med løse benker. Én benk bør også plasseres på utsiden av leskuret ved sykkelparkeringen. Det anbefales å velge benker med et formspråk som myker opp murens kantene uttrykk. Benkene kan gjerne ha en utforming som gjør at de kan benyttes på flere måter (sitte på, ligge på osv). Det foreslås å benyttes Vestres "Stripes benk" eller en benk med tilsvarende formspråk.



Stripes benk. Foto: Vestre.no

SYKKELPARKERING

Å legge til rette for sykkelparkering ved kollektivknutepunktet er med på å generere bruk av sykkel. Sykkelparkeringen skal være ryddig, enkel og skulpturell. Det foreslås å benytte Vestres "Bøy sykkelstativ" eller tilsvarende.



Bøy sykkelstativ. Foto: Vestre.no

AVFALLSBEHOLDERE

Avfallsbeholdere skal ha en enkel utforming og plasseres slik at de er lett tilgjengelig. Det må være nok avfallsbeholdere til å dekke behovet på hele kollektivknutepunktet. Det foreslås å benytte Vestres "Bloc avfallsbeholder" eller tilsvarende.



Bloc avfallsbeholder. Foto: Vestre.no

LYKTESTOLPER

Stolper og armatur på kollektivknutepunktet skal være minimalistiske i sin utforming. Det foreslås å bruke "Italo 1" eller tilsvarende.



Italo 1. Foto: multilux.no

PLANTEURNER

Beplantning i urner vil sørge for at vegetasjonen også flyter over de harde rammene muren gir. Planteurnene bør ha en organisk form. Det foreslås å benytte Vestres planteurner "Boboli" eller tilsvarende. Det bør vurderes å få til en avtale med kommunen om beplantning av disse. Kanskje kan elevene ved Nesseby Oppvekstsenter få være med?



Boboli planteurner. Foto: Vestre.no



Boboli planteurner. Foto: Vestre.no



Boboli planteurner. Foto: Vestre.no

INFORMASJONSTAVLER

Informasjonstavlene skal ha høy kvalitet og være lett tilgjengelig. Tavlene skal ikke plasseres i gåsoner. Det skal sørges for at plasseringen ikke er til hinder eller sjenerer visuelt.

BELYSNING



BELYSNING

Det nye anlegget skal belyses både i form av belysning for trafikkarealet rundt øya, belysning langs gang- og sykkelvegen, samt belysning på selve øya. God belysning vil gjøre kollektivknutepunktet triveligere, tryggere og mer tilgjengelig. Belysningen skal fremheve kollektivknutepunktet og gi stedet identitet også i mørketiden. Nettopp den lange mørketiden er en viktig del av områdets naturgitte identitet. Mørket gir ikke bare utfordringer og begrensninger, men muligheter for å skape spennende og trivselsskapende belysning.

Belysningen på det nye kollektivknutepunktet skal generelt ha gode lyseestetiske kvaliteter. Mye lys er ikke nødvendigvis ensbetydende med en høy følelse av trygghet. Sikkerhet kan også oppnås ved relativt lavt lysnivå og riktig plassert lys. En slik tilnærming vil også redusere mengden lysforurensning i området.

En dempet belysning, med høy lyskvalitet og riktig plassert armatur på gang- og sykkelvegen og ved arealet rundt og på øya skal derfor være målet for belysning av det nye kollektivknutepunktet. I tillegg skal et eget mål være å øke kvaliteten på kollektivknutepunktet ved hjelp av bruk av effektbelysning i mørketiden.

BELYSNING FOR GANG- OG SYKKELVEG

Gang- og sykkelvegen skal ha dedikert belysning med god ledeeffekt (se definisjon). Mastene skal ha et minimalistisk formspråk og være lavere enn stolpene rundt trafikkarealet ved øya. Belysningen skal være så tilstrekkelig at det gir en god trygghetsfølelse når man beveger seg langs gang- og sykkelvegen i mørket. Når gang- og sykkelvegen møter E6 i nord og i øst skal det være god belysning i overgangene. Disse to stolpene skal være i en øyenfallende farge og skille seg fra stolpene rundt for lage et orienteringspunkt og markere at du nå beveger deg i retning kollektivknutepunktet.

Ledeeffekt

Ledeeffekt oppnås ved riktig plassert lys. For eksempel vil lyspunkter plassert på rekke, og på samme side av vegen, gi brukeren et visuelt bilde av hvor veien går.

BELYSNING FOR TRAFIKKAREALET RUNDT ØYA

Belysningen skal sørge for at trafikkarealet blir oversiktlig. Det skal vurderes å plassere ut én mast per oppstillingsplass for å øke lesbarheten i området. Stolpene skal vende utover mot kjørearealet. Mastene skal ha et minimalistisk formspråk. I tillegg til å gi belysning for oppstillingsplassene til bussene vil belysningen gi strølys til sitteområdene på øya. Disse stolpene foreslås å ha en nøytral farge - for eksempel RAL 7011- koksgrå.

BELYSNING PÅ ØYA

Det foreslås å plassere én stolpe i midten av gangarealet på øya. Denne stolpen kan ha en spesiell utforming med belysning i flere retninger. Stolpen foreslås å ha samme farge som de to stolpene med kontrastfarge i overgangene ved E6.

Informasjonstavler skal være godt opplyst.

EFFEKTBELYSNING

Det skal vurderes å effektbelyse enkelte trær på øya. Effektbelysningen vil fremheve og synliggjøre de gode estetiske kvalitetene som har kommet med det nye anlegget. Belysning ute i bedene vil gjøre disse rommene mer levende og en vil få større glede av den vintergrønne vegetasjonen også i mørketiden. Armaturene må installeres på en slik måte at de ikke forringer områdets estetiske kvaliteter på dagtid / når det er lyst. Armaturene eller pullertene bør være høye nok til at de fortsatt vil fungere når det blir en del snø.

Effektbelysning av trær kan gi spennende opplevelser og gjøre uterommene mer attraktive. Å belyse trærne fra bakken (opplys) kan gjøre at de framstår som skulpturer.

Et område som oppleves vakkert og gir en god opplevelse i mørket, kan gi brukerne en følelse av trygghet.



Effektbelysning av tre. Foto: Britenites.com



Effektbelysning av tre. Foto: Vivilla.no



Effektbelysning av vegetasjon. Foto: elektro-online.no



Konseptskisse for belysning.

PERSPEKTIVSKISSE

Perspektivskissen under illustrerer hvordan øya kan se ut med den foreslåtte belyningsplanen. Effektbelysning av trærne er her tegnet inn i en tilfeldig farge. Fargepalett skal velges i samråd med landskapsarkitekt i neste planfase.

Obs!

Sikringsskap er ikke tegnet inn, men bør plasseres der den er lett tilgjengelig og samtidig minst synlig. Et alternativ er helt vest på øya, der det vil være minst aktivitet.

Obs!

Øyas dråpeform skaper utfordringer for en jevn belysning av området. Det må i forbindelse med konkurransegrunnlaget utarbeides en ordentlig belysningsplan. Det er ikke gitt at én mast for hver oppstillingsplass lar seg gjennomføre på en god måte. Det må i så tilfelle jobbes med å finne andre gode løsninger.

Husk at øya er dreid noen meter med klokken.
Rabatten på østsiden av gang-og sykkelvegen som beveger seg nord-sør er bredere enn illustrasjonen viser (utvidet til 5 m).
Bilparkering er byttet ut til fordel for grøntrabatt.

UNIVERSELL UTFORMING



UNIVERSELL UTFORMING

Universell utforming er en nasjonal strategi for å bidra til et tilgjengelig samfunn. Hovedløsningen i de fysiske forholdene skal utformes slik at flest mulig kan bruke disse på en likeverdig måte.

Ulike behov og forutsetninger hos trafikantene ivaretas best når en baserer løsningene på universell utforming.

FORSLAG TIL LØSNINGER

Målet for øya er å legge opp til at hovedløsningen dekker behovene for flest mulig og at behovet for kunstige ledelinjer dermed reduseres i størst mulig grad. Løsningen på øya skal ha høy lesbarhet (se definisjon).

GANGSONE

Gangsonen er fri for hindringer, er kontinuerlig og har naturlige ledelinjer som utgangspunkt. Man kan følge muren hele vegen med unntak av åpningen i midtsonen, oppholdsonen og møbleringssonene. Disse sonene rammes inn med nedfelte smågatestein som fungerer som naturlige ledelinjer videre. Gangsonen er jevn og har ingen nivåforskjeller.

MØBLERINGSONE

Møbleringsonen brukes til å plassere møbler og utstyr slik at gangsonen holdes åpen og fri for hindringer. Møbleringsonen blir rammet inn med mur og nedfelte smågatestein.

OPPHOLDSSONE / AKTIVITETSSONE

Oppholdssonen / aktivitetssonen er mulig å orientere seg gjennom via murkanten.

KUNSTIGE LEDELINJER

Benyttes kun der det ikke kan unngås: i overgangen til gang- og sykkelveg, samt fra muren til inngangen til bussene.

SITTEMULIGHETER

Det er ikke med i denne konseptskissen, men i neste fase skal det vurderes å lage et åpent område ved siden av benkene slik at rullestolbrukere kan sitte like langt inn og se i samme retning som de andre som benytter seg av benken. Benken skal ha ryggstøtte og håndlist. Det skal sørges for at benken strekker seg noe på utsiden av muren, eller at muren har et innhugg under benken, slik at det blir lettere og mer naturlig å reise seg.

RØD ASFALT

Det skal vurderes å benytte rød asfalt eller annet materiale som markerer midtsonen i gangarealet tydelig. En kontrast i fargen mot tiliggende belegning vil forsterke tydelighet og forbedre forholdene for svaksynte. Mellom betonghellene og asfalten skal det være en eller to rader med nedfelt smågatestein som beskytter betongkanten samtidig som den fungerer som en naturlig ledelinje fram til leskuret.

LESKUR

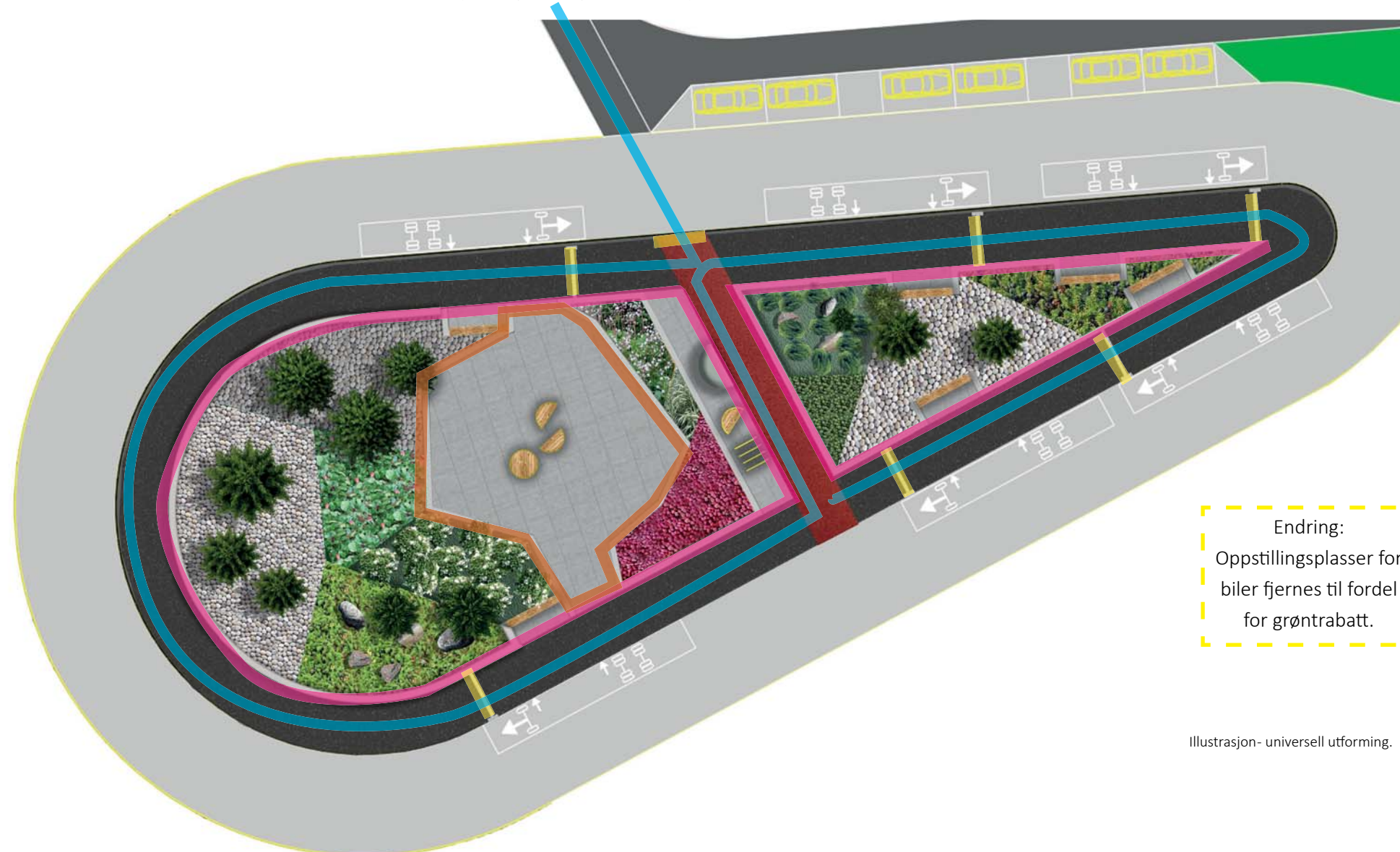
Leskuret skal være universelt utformet. Det skal unngås å benytte minimumskrav til størrelse og utforming.

SPEIELLE UTFORDRINGER

At overgangen fra øya ikke ligger vinkelrett mot gang- og sykkelvegen i nord er en utfordring en må være spesielt oppmerksom på i forbindelse i neste planfase.

Lesbarhet

Lesbarhet henspiller menneskets oppfattelse av omgivelsene. Generelt kan det sies at jo bedre lesbarheten er, desto større er sikkerheten og trygghetsfølelsen.



Illustrasjon - universell utforming.

KOMMENTARER

VEGETASJON

Vegetasjonen beskrevet fra side 14 til 16 gjelder kun beplantning på selve øya. I områdene rundt øya skal eksisterende vegetasjon sidelagres eller mellomlagres i deponi og benyttes til naturlig revegetering. Det kan også gjøres en vurdering på om det bør såes i tillegg, dersom en ønsker en rask revegetering ved kollektivknutepunktet. Ved såing og beplantning rundt kollektivknutepunktet og næringsområdet skal det benyttes stedegne arter og stedsegnete frøblandinger.

I rabatter såes det med tilsvarende gress som i eksisterende rabatter i området.

TERRENGFORMING

Det nye tiltaket vil føre med seg løsmasseskjæringer, samt noen lavere fyllinger. Skjæringer og fyllinger skal ha varierende helning og formes naturlig til eksisterende terreng. Terrenginngrep skal generelt begrenses, og skje mest mulig skånsomt. Skjæringer, fyllinger og øvrig berørt areal skal formes slik at de er godt tilpasset omkringliggende terreng. Terrenginngrepene formes slik at de permanente visuelle og miljømessige virkningene av inngrepet blir minst mulig.

ANLEGGETS SKALA

Til tross for det relativt store planlagte inngrepet i det småskala tettstedet vil en ytterligere utvidelse av det åpne landskapsrommet sør for Varangerkroa ikke endre landskapskarakteren i området i en så betraktelig grad at det forringer viktige verdier. Anleggets skala er noe stor med tanke på elementene en er vant til å se i Varangerbotn fra før. Den tette vegetasjonen på vestsiden av det nye kollektivknutepunktet, samt at en får etablert mye ny vegetasjon i selve anlegget, bidrar til at landskapsrommet tåler denne endringen.

”SENTRUM” FLYTTES

I dag finnes det lille av sentrumsvirksomhet i Varangerbotn rundt området ved Coop-bygget. De nye tiltakene vil flytte denne kjernen sørover. Dette er det bedre alternativet for Varangerbotn. Her er det plass til å legge opp til bedre gjennomfartsårer for de myke trafikantene. Endringen vil føre til at mye trafikk vil flyttes lengre unna skoleområdet, noe som har positive konsekvenser for brukerne av skolen, og brukerne av Coop-bygget. Et eventuelt framtidig kulturhus i området vil legge ytterligere press på arealene her.

En stenging av innkjørselen nord for Varangerkroa, et nytt attraktivt kollektivknutepunkt og en ny gang- og sykkelveg vil bidra til at Varangerbotn framstår som et mer oversiktlig og attraktivt tettsted.

NYE OMRÅDER FOR NÆRINGSVIRKSOMHET

Sør før kollektivknutepunktet planlegger Nesseby kommune å legge opp til ny næringsvirksomhet. Det nye næringsarealet sammen med det nye kollektivknutepunktet vil sammen endre sentrum av Varangerbotn betraktelig. Det blir i det videre arbeidet viktig å sørge for gode passasjer gjennom de nye områdene for å sørge for at en eventuell barriereeffekt minimeres så mye som mulig.

NÆRVIRKNINGER

Måten Varanger Samiske Museum ligger i landskapet sørger for at det nye anlegget ikke medfører vesentlige nærvirkninger for dem.

For kaféen Varangerkroas del vil det nye kollektivknutepunktet føre til en større endring. Den nordlige innkjørselen til kaféen vil stenges igjen. Å stenge innkjørselen vil bidra til å stramme opp området og føre til et mer oversiktlig trafikkbilde, spesielt for myke trafikanter. Kaféen vil fortsatt ha en innkjørsel i øst. Estetisk er endringen positiv for Varangerkroa.

En større påvirkning vil selvsagt Varangerkroa ha av det nye, store anlegget i nærhet av kaféen. Kroa taper ikke et attraktivt landskap rundt, men får det nye kollektivknutepunktet med alle dens elementer ”utenfor døren”. Forutsatt at en oppnår målet om at dette skal være et attraktivt anlegg ansees ikke Varangerkroa å få store negative landskapsmessige virkninger.

GANG- OG SYKKELVEG

I landskapsbeskrivelsen så vi at 1.- 4. klassingene som kom fra boligområder fra sør ikke hadde en grei måte å krysse E6 på. Det nye anlegget vil inneha en gang- og sykkelveg som et kjærkomment trygt alternativ til skoleveg for disse elevene. Gang- og sykkelvegen er en attraktiv inngang til kollektivknutepunktet for alle myke trafikanter.

Kommunen bør sørge for en god løsning videre nordover, slik at elevene kommer seg til skolen på en trygg måte.

SKILT

Øya innehar mange spennende elementer brukerne kan ha glede av. Skilting rundt omkring på øya kan tilføre opplevelsen av stedet en ekstra verdi. Små skilt kan forklare at migmatittgneisen er hentet fra Nyelv og at de ulike sonene på øya er inspirert av Varanger Samiske Museum. En oversikt over vegetasjonssonene med plassering over de ulike artene gjør at du kan bevege deg rundt på øya for å se hva som finnes her. De store grantrærne kan få navn og plantdato. Det er mye ved plassen en kan fremheve for å gjøre kollektivknutepunktet i Varangerbotn et spennende sted å oppholde seg mens man venter på neste buss videre.

KILDER

KILDER

- Den europeiske landskapskonvensjonen. (Europarådet, 2004)
- Nasjonalt referansesystem for landskap- Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner. (NIJOS, Oskar Puschmann, 2005)
- Veien i landskapet. Om vakre veger. (Vegdirektoratet, 2014)
- Plan og bygningsloven. (Miljøverndepartementet, 2009)
- Statens vegvesens Arkitekturstrategi. (Vegdirektoratet, Miljøseksjonen, 2012 – 2015)
- Lys på stedet- Utendørsbelysning i byer og tettsteder- veileder. (Samferdselsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Miljøverndepartementet, 2012)
- Arkitektoniske virkemidler for orientering of veifinning. Faglige råd. (Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet, 2015)
- Statens vegvesens håndbøker

RAMMER FOR TEMA LANDSKAP OG ARKITEKTUR

Det er et overordnet politisk mål å sikre at det blir tatt hensyn til landskapet i all planlegging. Offentlige dokumenter som underbygger dette er:

- Den europeiske landskapskonvensjonen (2004)
- Stortingsmeldinger nr. 23 2001-02 Bedre miljø i byer og tettsteder
- Stortingsmeldinger nr. 29 1996-97 Regional planlegging og arealpolitikk.
- Naturmangfoldloven (2009)
- Plan og bygningsloven, §3-1 Oppgaver og hensyn i planleggingen (2008)
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (T-1057)
- Regjeringens arkitekturpolitikk, arkitektur. nå (2009)
- Statens vegvesens arkitekturstrategi (2012-2015)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2011)



Statens vegvesen
Region nord
Ressursavdelingen

Tlf: (+17 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen