

## GOL SENTRUM – EIT IDESTUDIÈ

### SENTRUMSUTVIKLING MED FOKUS PÅ GRØNE MØTEPLASSAR OG TILRETTELEGGING FOR SYKKEL

DATO: 30.11.2018 – UTGÅVE A01

Oppdragsgjevar: Gol kommune  
Oppdragsnamn: Gol sentrum sentrumsutvikling - idèstudie  
Oppdragsnummer: AV 619743-01  
Skriven av: Marianne Laa  
Oppdragsleiar: Marianne Laa  
Tilgang: Open

## IDÈNOTAT for utvikling av Gol sentrum

---

1. OPPGÅVEDEFINISJON .....	3
2. OPPSUMMERING OG KONKLUSJON .....	4
3. GRØNE MØTEPLASSAR OG GANGSAMBAND .....	6
3.1. Analyse av situasjonen .....	6
3.2. Syntese .....	8
4. TILRETTELEGGING FOR SYKKEL .....	12
4.1. Analyse .....	12
4.2. Syntese .....	12
4.3. Konkluderande tankar .....	13
5. IDENTITETSKAPANDE TILTAK .....	15
5.1. Sykkeltilrettelegging .....	15
5.2. Grøn tverrakse med identitetsskapande element .....	15
5.3. Konklusjon .....	17

# 1. OPPGÅVEDEFINISJON

Dette prosjektet har mennesket i fokus i forhold til det å legge til rette for sykkel og ganglinjer, samt møteplassar for alle. Identitet i sentrum er også ein faktor i dette arbeidet. Oppgåva er avgrensa til å gjelde Gol sentrum frå Heslabrua til området ved den øvre rundkøyringa. Det er gjeldande sentrumsplan for området som ligg til grunn for arbeidet som er gjort.



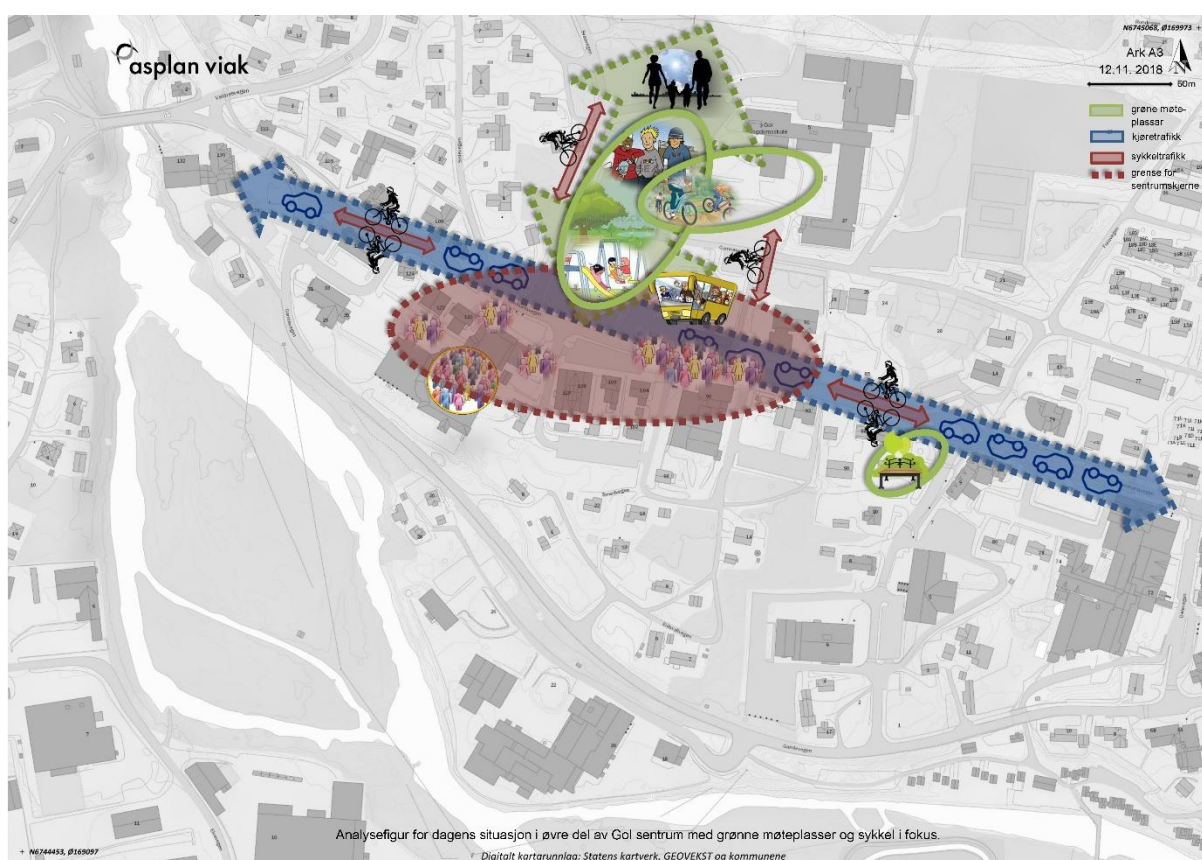
Figur 1: Flybilette med omtrentleg geografisk avgrensing av idèstudiet.

For å kunne analysere dagens situasjon og observere forbedringspotensiale er feltarbeid på dagtid, i månad skifte juli/august lagt til grunn. Idèstudie inneheldt ein analyse- og syntesedel som gjer greie for bakgrunnen for konsept og idear som er vist i oppsummerande del. Prosjektet syner forslag til idear og prinsipp for utvikling, samt forslag til ein felles materialpalett som kan vere med på å skape samanheng og orientering i sentrumsbiletet. Oppgåva kan delast inn i fire ulike fokus; idear for møteplassar, gangsamband, tilrettelegging for sykkel og tydeleggjering av identitet.

Dette notatet beskriv prosess, idear og konsept for dei ulike deltiltaka, inkludert oversiktskart som plasserer dei ulike tiltaka i forhold til kvarandre. Målet er at dette prosjektmaterialet skal kunne danne grunnlaget for vidare arbeid med å sikre grunnlag for å kunne prioriterte møteplassar, gang- og sykkeltrasear i vidare utvikling av Gol sentrum. Prosjektet skal også spele inn idear omkring dette med korleis ein kan skape ein meir uttalt og stadbunden identitet i Gol sentrum.

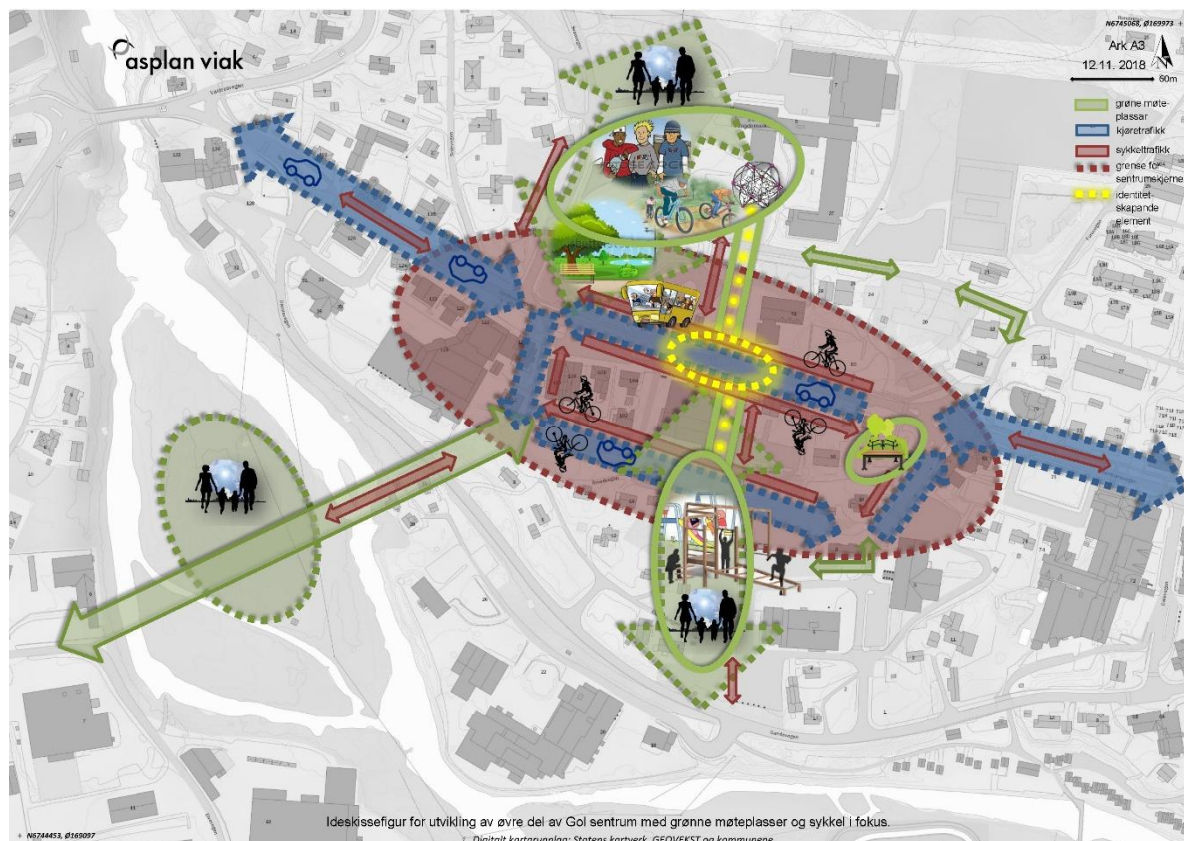
## 2. OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Hovudkonklusjonane i forhold til analyse av dagens situasjon kan summerast slik: Denne øvre delen av sentrum er per dags dato stort sett berre konsentrert omkring ei hovudåre for ferdsel og handel; Sentrumsvegen med tilliggjande fortaus- og parkeringsareal. Gata har nokre få «hot spots» eller kjernepunkt som er viktig for identiteten i sentrum. Gata si aust-vest retning er svært så påtrengjande, og sideområda innbyr ikkje til anna enn parkering og trafikale anlegg, bort sett frå parken som ligg nord for Sentrumsvegen, rett vest for Skysstasjonen, her kalla Sentrumsparken. Denne gjev eit grønt preg til kjerneområdet i Gol sentrum og ligg midt mellom to viktig punkt nemleg området Skysstasjonen/ Kiwi og inngangen til Kremertunet. Samtidig dannar den starten på ein open, grøn akse oppover mot skulane, Gol samfunnshus og Gol idrettshall. Områda sør for forretningsbygga langsmed Sentrumsvegen, er per i dag utflytande, usamanhengande og lite tiltrekkjande for publikum.



Figur 2: Analyse i ein figur. Sentrumsvegen dominerer biletet med sin store trafikk i begge retningar. Grønne møteplassar i bruk, ligg nord for denne. Kjerneområdet er svært avgrensa og litt todelt med mest yrande liv ved Skysstasjonen og ved/ inne i Kremmartunet.

I syntesedelen av prosjektet er konsept for utvikling drøfta og plassert i forhold til kvarandre. Hovudkonklusjonar i forhold til utvikling av denne delen av sentrum er basert på at næringsutvikling i denne delen av sentrum blir konsentrert til områda mellom sentrumsvegen og den planlagde nye Smedvegen, vegen sør for Sentrumsvegen slik at det kan bli ein ny «kvartal struktur» i dette området. Det vil kunne gjere området som vender vekk frå Sentrumsvegen til ei ny «framside» mot denne nye vegen; her kalla Smedvegen.



Figur 3: Idear i ein figur. Den grønne aksen med møteplassar utomhus er drege ned på tvers av Sentrumsvegen, og den er tenkt med eit identitetsskapande element. Sentrumsvegen er delt og einvegskøyrd, i eit lite område for å få løyst sykkeltilrettelegginga på ein god måte, og «tvinge» trafikken gjennom Smedvegen og dermed truleg også gje liv til næringsutvikling der.

Vidare utvikling av Gol sentrum sine gang- og sykkel linjer og attraktiviteten av nye møteplassar, avheng av mykje av næringsutviklinga. Dersom det ikkje blir nokon næringsutvikling som vender seg mot nye Smedvegen vil det heller truleg ikkje bli attraktivt å opphalde seg i dette området, sjølv om delar av området blir opparbeidd som ein attraktiv park med spennande aktivitetar for målgruppa den er tenkt for.

Sykkeltilrettelegging er eit viktig punkt for framtida, og vil kunne styrke Gol sin identitet som sykkeldestinasjon og frisklivskommune. For å få til ei slik tilrettelegging i kjerneområdet konkluderer ein her med at ein må sjå på trafikkstrukturen i området, og vurdere å dele trafikken i Sentrumsvegen i to einvegskjørte gater. Dette vil i sin tur «tvinge» all trafikk nedover sentrum gjennom Smedvegen, noko som vil auke attraktiviteten for næringsutvikling her vesentleg.

Det er sett på moglegheita for ein ny, grøn tverrakse frå eksisterande parkområde, tvers over Sentrumsvegen og nedover heilt til Gamlevegen. Her er det aktuelt å sjå på verkemiddel for å framheve denne grønne tverraksen og også kryssingspunktet med Sentrumsvegen. Dette er eit svært trafikkert punkt og «noko spesielt» i samband med den grønne tverraksen som kryssar her, vil kunne vere med å forsterke ein positiv grøn identitet for denne delen av Gol sentrum, og skapa samanheng og relevans for eit parkområde nedanfor Smedvegen som ein del av ein ny grøn tverrakse.

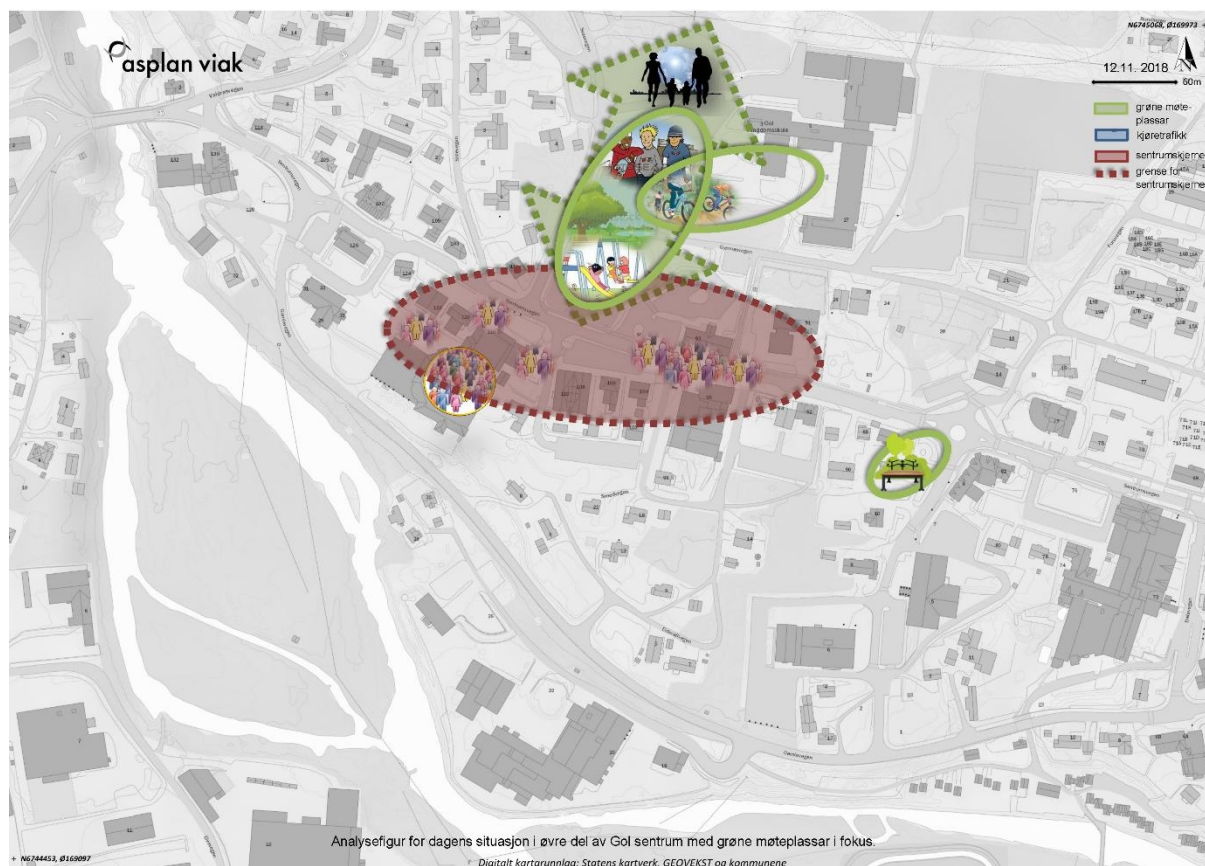
Eit arbeid for å få til gang- og sykkelsamband mellom kjerneområdet og Glitre over Eidsvalløyane bør takast opp att for å gje ein grøn tverrakse også i denne retningen, og skapa tilgang til eit flott nær-friluftsområde for sentrum samtidig som det knyter sentrum og Glitre tettare saman.

### 3. GRØNE MØTEPLASSAR OG GANGSAMBAND

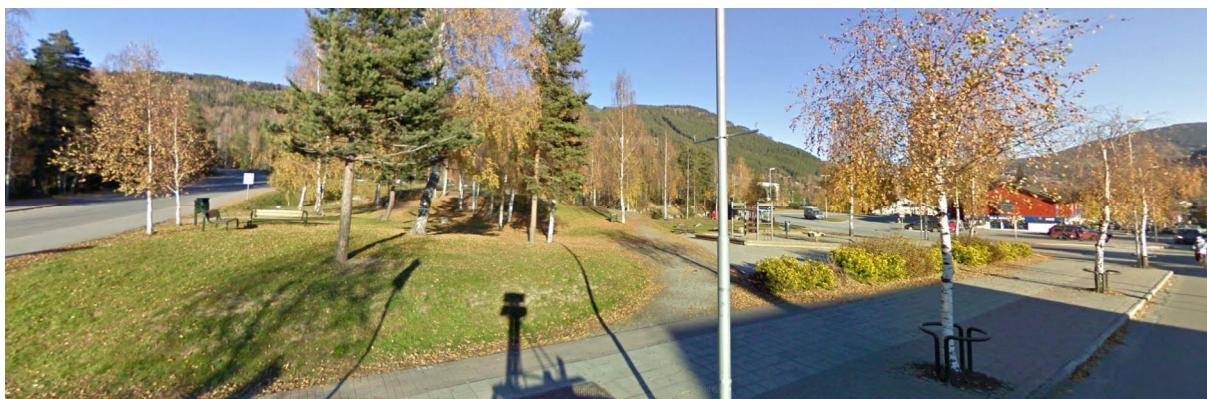
Emnet grøne møteplassar i sentrum er todelt; det er ei analyse av kva som finst og ei syntese av tankar omkring det som har potensiale, dersom det blir lagt til rette for det på ein god og riktig måte. Offentlege møteplassar i sentrum har ein sterk tradisjon i store byar og urbane strøk, men er ikkje like høgt verdsett og prioritert i våre bygdesentrum og bygdebyar. Kva dette kjem seg av er uvisst, men det kan ha med at det vanlegvis er kort veg til rekreasjonsområde utanfor sentrum rundt våre rurale tettstader, og at grøne lungar i sentrum difor ofte er nedprioritert.

#### 3.1. Analyse av situasjonen

Den delen av Gol sentrum som er med i dette studiet har ein relativt grøn karakter i form av parken som ligg frå Sentrumsvegen og oppover langsmed austsida av Svøvegen. Denne grønne «lunga» strekker seg oppover til idrettsanlegget, berre brote av vegen inn til Samfunnshuset med tilhøyrande parkeringsplass. Vidare går det her an å komme seg til fots gjennom grønstruktur heilt opp på Lisbetnøbbi (Lisbetnuten), og enda lengre om ein vil. Det er også stigsamband oppover til Åsgardane, forbi Petterbråten. Slik kan ein seie at dette er ein innfallspørt og viktig grøn «arm» inn i sentrum frå natur- og kulturlandskapet omkring Gol sentrum. Denne grønne lunga har mange viktige parkfunksjonar i seg: Det er leikepark og sitteplassar nedst. Lengre opp er det ein parkplass, skatebane, sandvolleyballbane og ny sykkelløype. Dette er med andre ord dagens viktigaste grønne møteplass i sentrum. Den fungerer særleg godt for barnefamiliar og ungdom.



Figur 4: Grøne møteplassar i denne delen av sentrum er konsentrert til området nord for Sentrumsvegen, aust for Svøvegen. Her er det også turmogelegheiter heilt ut i natur- og kulturlandskapet som omkransar Gol sentrum.



Bilete 1: Parken i sentrum er starten på turmogelegheiter heilt opp i åsen på nordsida av dalen. Den ligg som ein grøn arm heilt inn i sentrum, og endar i Sentrumsvegen, mellom Svøvevegen og Gol skysstasjon. Leikeparken her nedst er mykje brukt. (Foto: henta frå Google earth)



Bilete 2: Frå parkplassen mellom parken og nærmiljøanlegget og nedover mot Sentrumsvegen.

Som ein liten «satellitt» ligg en vesle parkaktige plassen vest for krysset mellom Sentrumsvegen og Furuvegen. Her er det eit litt «stille» hjørne, og slik det er i dag ligg plassen litt utanfor «hot spot» eller det me her har kalla kjerneområdet. Truleg er grunnen til at det er så stille her at det er lengre mellom sentrumsfunksjonane her. Plassen er godt skjerma frå trafikken og har både benkar og sykkelstativ.



Bilete 3: Den vesle plassen med park karakter nede i krysset mellom Sentrumsvegen og Furuvegen ligg litt for seg sjølv der, og blir ikkje like mykje brukt som sentrumparken lengre opp.

### 3.2. Syntese

Når det gjeld gangtrafikk i sentrum, er det opp og ned Sentrumsvegen som er den aller viktigaste linja, for alle trafikkantar per i dag. Det finst likevel eit par *tverraksar* i området som er viktige gang- og sykkelsamband per i dag, og som vil kunne vidareutviklast med ny veg og grønstruktur. Den eine aksen går frå Gol vgs og ned mellom Gol skystasjon og bensinstasjonen. Denne tek mjuke trafikantar direkte ned til ein av dei to viktigaste kjerneområda («hotspots») i gata her oppe; punktet der du kan gå til bensinstasjonen, skystasjonen eller over Sentrumsvegen til Kiwi (sjå bilete 5, lengere ned). Denne aksen kan ved vidare utvikling fortsetjast nedover til det regulerde grøntområdet sørover forbi Megabygget og heilt ned til Gamlegvegen. Om det blir vellukka er truleg heilt avhengig av om det er attraktive funksjonar eller butikkar å nå også sør for Sentrumsvegen, i tilknytning til denne aksen.

Den andre tverraksen som gjev denne delen av sentrum eit haldepunkt på tvers av Sentrumsvegen er Svøvevegen, med til liggjande område aust for seg. Denne leiar ned til inngangen til Kremmartunet som også er eit relativt trafikkert punkt langsmed Sentrumsvegen. Dersom ein tenkjer seg at denne aksen skal forlengast tvers over Sentrumsvegen vil det bli inn den nye Smedvegen. Då vil krysset og inngangen til denne få merksemd og identitet. Her ligg også Gol bakeri og konditori sitt utsal med uteservering på sommaren som er med og gjev liv og røre til området, og er ein grunn for å gå eller sykle sørover frå Sentrumsvegen. Det er på same måten som Skystasjonen ein ettertrakta møteplass for servering, og er med på å forsterke attraktiviteten av denne tverraksen.



Figur 5: Idéfigur for utvikling av grønne møteplassar og ganglinjer i øvre del av Gol sentrum. Ein kan ønske seg eit godt tverrsamband ned til nye møteplassar og grønstruktur i områda sør for Sentrumsvegen, og samband over Eidsvalløyane og til Glitre. Spørsmålet er korleis denne strukturen kan få relevans i praksis.

Det å etablere grønne tverraksar vil gje sentrum eit grøntare preg og ein grøntare identitet (sjå også kapittel 5). Gang- og sykkelsambandet ned mellom Gol skystasjon og Circle C vil kunne bli starten på



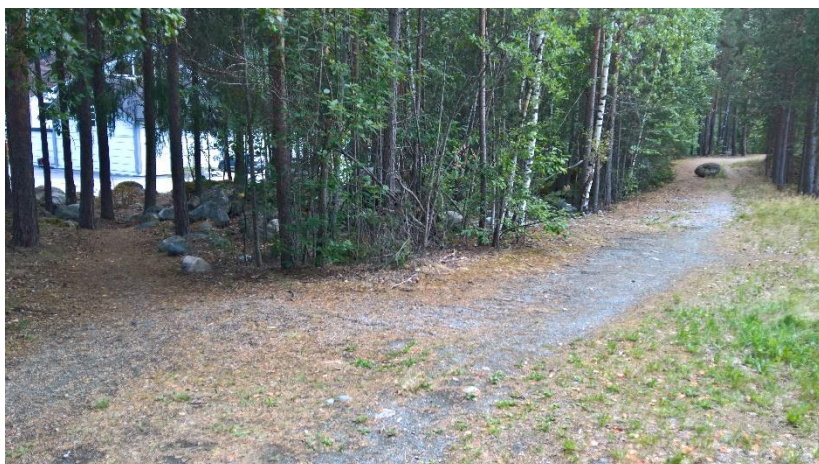
ein grøn akse frå parken oppe ved vidaregåande og ungdomsskulen, tvers over Sentrumsvegen og vidare nedover til området som er tenkt som nytt parkområde. Derifrå kan ein også komme vidare til Gamlevegen og slik få ein samanhengande grøn akse på tvers mellom hovudtrafikkårene. Denne aksen vil også fortsetje som ein Z oppover frå eksisterande sentrumpark og oppover mot idrettsanlegget og Gol nye skule. Det å etablere ein slik akse vil knyte grøntområda saman, og gje ein samanhengande turmogelegheit, utan køyretrafikk. Dette vil også auke bruk og relevans for eit nytt parkområde sør for Smedvegen.



Bilete 4: Denne strekningen på austsida av Gol skystasjon, kan bli starten på ein grøn akse frå Gol vidaregåande/ Gol ungdomsskule og ned til Gamlevegen.



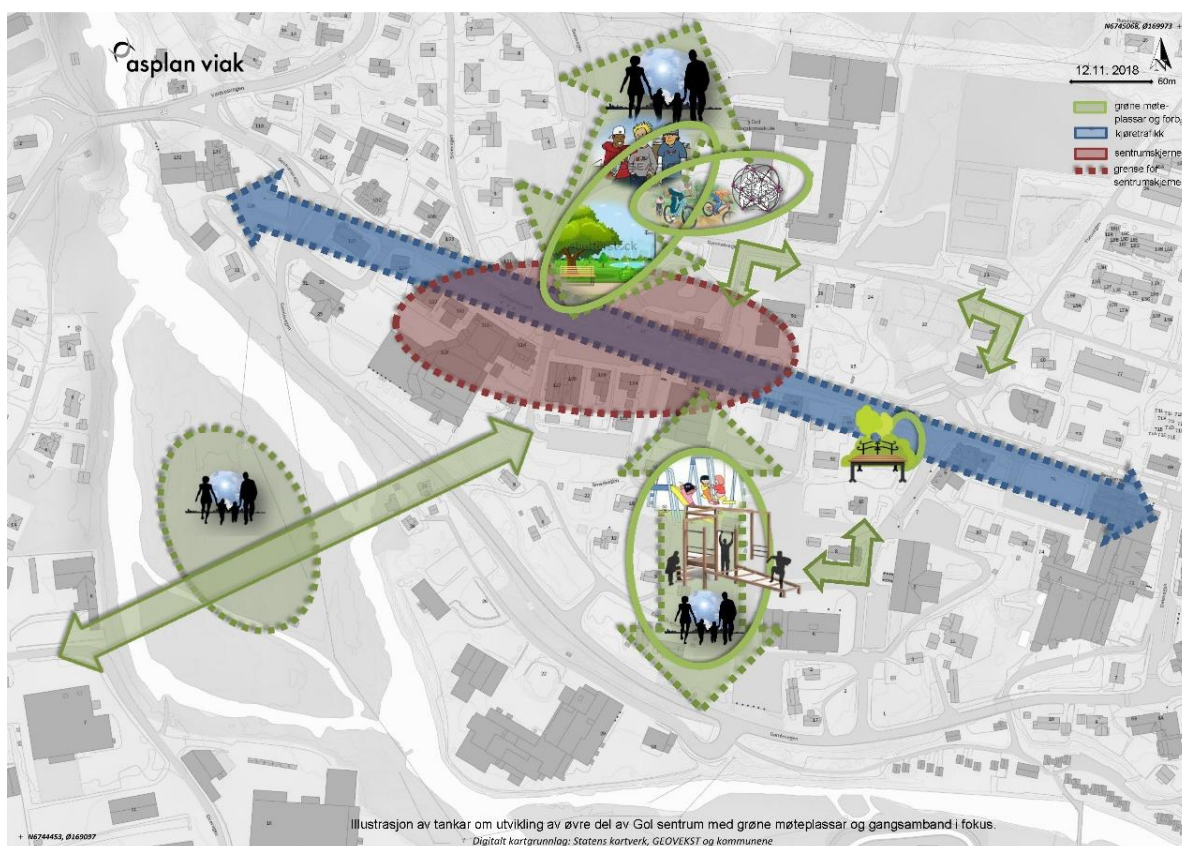
Bilete 5: Frå hjørnet ved Josefines og oppover den same strekningen; dette er eit av dei mest trafikerte områda; her kunne det godt vore meir fokus på eit tverrsamband over vegen, for å bremse opp trafikken noko og lage ei tryggar kryssing. Køyretrafikk berre ein veg ville også lette situasjonen mykje. (Jamfør punkt 4.3, lenger ned.)



Bilete 6: Svært sentrumsnære grøne områder sør for Smedvegen, kan bli eit flott parkområde og del av ein viktig grøn tverrakse. Her kan det også knytast ein turveg austover til Furuvegen, og vidare til den vesle «parkplassen» ved rundkøyringa.

Ved å lage eit turvegsamband austover til Furuvegen frå omtrent der bilete 6 er teke, vil ein kunne knyte saman dette parkområdet med den vesle parkaktige plassen ved rundkøyringa.

Det vil også vere naturleg å hente opp att planane om eit tverrsamband over Eidsvalløyane og over til Glitre i eit slikt idestudium som dette. Det er heilt klart at det kan bli eit flott nær-turmål med ein bålplate eller liknande og kanskje ei ballslette eller andre aktivitetselement, ute på øyane. Det vil også forkorte avstanden svært mykje for fotgjengarar og syklistar mellom sentrumskjerna og verksemdene nede på Glitre, å få til eit slikt samband som illustrert i figuren under.



Figur 6: Illustrasjonsfigur for ønska utvikling av Gol sentrum med grønne møteplassar og samanhengen mellom desse i fokus. Hovudtyngda av ein tverrakse er tenkt frå eksisterande parkområde, via ein grøn tverrakse over Sentrumsvegen og til nytt parkområde nedanfor Smedvegen.

Sentrumparken fungerer godt som den gjer, og bør ha ungdomsfokus slik den ligg til. Men den kunne med fordel hatt element som også tiltrekkjer seg jenter, i større grad enn i dag. Dette kan til dømes vere ein form for større klatreanordning, og gjerne også ein type møteplass under tak med ladestasjon for mobiltelefonar.

Når det gjeld innhaldet eit slikt nytt parkområde vil ein kunne tenke seg at den bør kunne utfylle funksjonane i den allereie eksisterande parken. Det ein kan si manglar er aktivitetselement for alle, altså type treningspark for større born/ungdom/vaksne. Dette ville også kunne kombinerast godt med leikeapparat og element for mindre born slik at foreldre og born kan trivast der saman og bli aktivisert på same staden.



Bilete 7: Frå Ål skulepark; klatrenettet er svært så populært, også for ungdom.



Bilete 8: Døme på multifunksjons treningsapparat for store born/ungdom /vaksne. Biletet er henta frå [inspiria.no](http://inspiria.no)



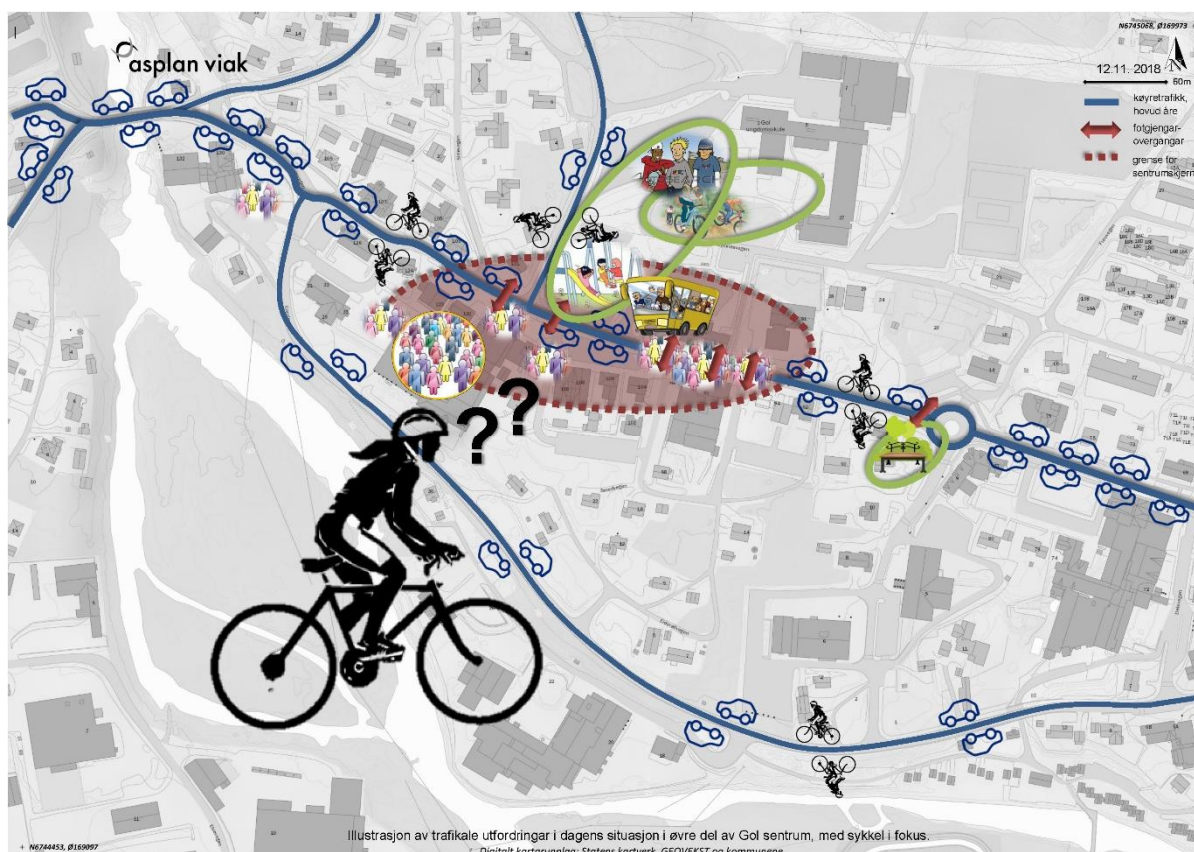
Bilete 9: Døme på enkeltvis treningsapparat langsmed turstig ved Ål skulepark.

## 4. TILRETTELEGGING FOR SYKKEL

Sykling blir meir og meir relevant som ein del av eit frisklivs- og miljøretta fokus i samfunnet. Med nye syklistgrupper aukar relevansen for sykkeltilrettelegging også i våre bygdесentrum. Hallingdal og Gol som terrengsyklingsdestinasjon, og el-sykkelen som framkomstmiddel er nye ting som truleg er komne for å bli, og vekse.

### 4.1. Analyse

Syklistane brukar slik det er i dag, dei same ferdselslinjene som bilistane og fotgjengarane. Med auka sykkeltrafikk skaper dette svært raskt konflikstar og trafikkfarlege situasjonar. Dette tiltar sjølvsagt dess nærare ein kjem dei mest trafikkerte områda i sentrum, det me her har kalla kjerneområdet. Sentrumsvegen med køyretrafikk i begge retningar, saman med all gangtrafikk på kryss og tvers i dette området, ispedd busstrafikk ut og inn frå skystasjonen og ut og innkøyring frå parkeringsareal og sidevegar gjev eit uoversiktleg og til dels kaotisk trafikkbilete. Det er ikkje lett å planlegge kvar det er best å sykle trygt og raskt i dette området til ei kvar tid.



Figur 7: Illustrasjon av trafikale utfordringar. Det er tett trafikk på kryss og tvers i kjerneområdet på travle dagar i tillegg til den jenne straumen av trafikk som går opp og ned Sentrumsvegen. Syklisten som skal til denne delen av Gol sentrum vil slik det er i dag, lure på kvar det er lettast og tryggast å ta seg fram.

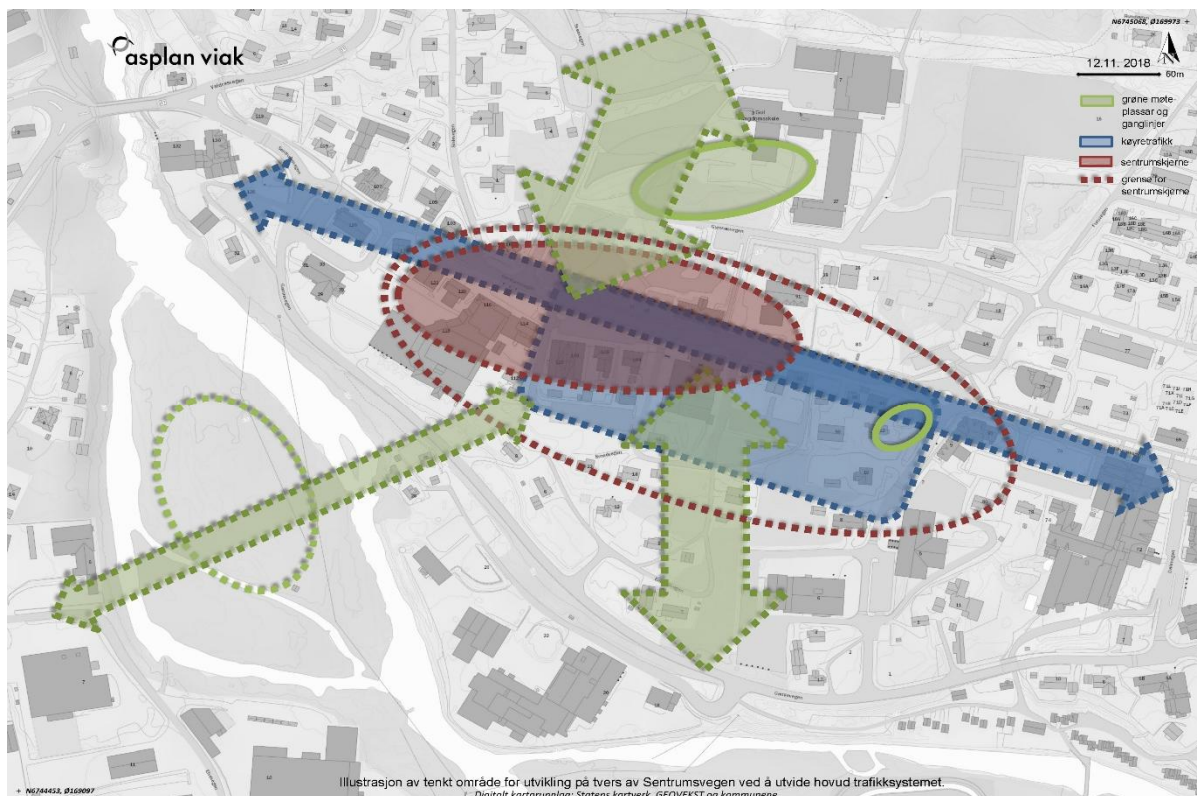
### 4.2. Syntese

I Oslostandarden for sykkeltilrettelegging heiter det om god sykkelmobilitet at: *God mobilitet til fots og på sykkel oppstår i samspillet mellom mennesker, deres gjøremål, kvalitetene i gata og*

landskapet, sammen med den teknologien som er i bruk. (\*1) I denne nye, ambisiøse planen for sykkeltilrettelegging i hovedstaden, er prisnippet at dess meir trafikk og fart, dess tryggare sykkeltilrettelegging skal det byggast. Det er altså slik heilt riktig å byrje med sykkeltilrettelegging i det mest trafikkerte området av Gol sentrum. Sentrumsvegen i kjerneområdet er å kategorisere som ei samlegate med handlegatefunksjon. I Oslostandarden (\*) vil det vere i kategorien av gater som treng sykkelfelt for ei meir effektiv og trygg trafikkavvikling.

Eigne sykkelfelt er i utgangspunktet (etter Oslostandarden) 2,2m breie, på sida av vanlege køyrefelt for bil. Det betyr at det er krevjande å få plass til slike i det allereie etablerte gatetverrsnittet. Utfordringa gjev oss eit springbrett til å sjå på til liggjande gatestruktur, slik Oslostandarden oppfordrar til å sjå på fleire gater i eit større område under eitt, i planlegging av sykkeltilrettelegging.

I området for dette studiet er det særleg den planlagte Smedvegen som blir interessant for å gjere noko med den etablerte «linjestrukturen» i sentrum som konsentrerer seg om Sentrumsvegen som ferdelsåre. Ein kan tenke seg denne nye vegen som ei ny side på «eit kvartal» sør for Sentrumsvegen. Ei slik utvikling vil truleg kunne fremje ein mogelegheit for ei utviding av det etablerte kjerneområdet, på tvers av den sterke linjestrukturen.



Figur 8: Illustrasjon av tankar om utvikling på tvers av Sentrumsvegen. Eit auka fokus på tvers av linjestrukturen vil truleg gje meir relevans til tanken om å etablere grønne tverraksar, enn tilfelle vil vere utan.

#### 4.3. Konkluderande tankar

Dersom ein ser tanken om ein kvartal struktur i dette området saman med trongen for plass til sykkelfelt i gata, blir det interessant å sjå nytt på trafikkavviklinga her. Tenker ein seg at ein «deler» trafikken i Sentrumsvegen i to, slik at trafikken oppover går i Sentrumsvegen og trafikken nedover går i den nye Smedvegen, vil det gje plass til sykkeltilrettelegging i begge desse gatene. Dette vil i tillegg til å løyse sykkelutfordringa her kunne «tvinge fram» ei positiv, konsentrert næringsutvikling i dette området ved å «trafikkere opp» området rundt den planlagte Smedvegen. Det vil i sin tur vere det



Ei slik trafikalløysing har sine utfordringar, og treng sine detaljløysingar, men som ein start på ein tanke om ei utvikling av noko på tvers av sentrumsgata vil det truleg vere avgjerande. Det kan også ta oss over i neste kapittel på ein god måte, for det å starte med sykkeltilrettelegging i sentrumskjerna vil uttrykke at ein ønskjer nye og «gamle» sykkelgrupper velkomne til Gol. Det vil på den måten kunne vere med å skape medvite og blest omkring Gol som sykkeldestinasjon, og slik vere med som eit nytt og identitetsskapande element.

## 5. IDENTITETSSKAPANDE TILTAK

Identitet er eit uttrykk for den ein er, personlegheit. I psykologien brukar ein ordet identitet om den del av sjølvoppfatninga til ein person som er særleg sentral, ekte eller typisk for vedkomande. (\*2) For ein stad vil identitet vere summen av faktorar som gjer staden til det den er. Identiteten vil kunne pregast av ulike faktorar som blir lagt merke til i dei fysiske omgjevnadane våre. Slik kan ein tenke seg at til dømes sykkeltilrettelegging kan prege identiteten til Gol sentrum over tid, og dermed vere «identitetsskapande».

### 5.1. Sykkeltilrettelegging

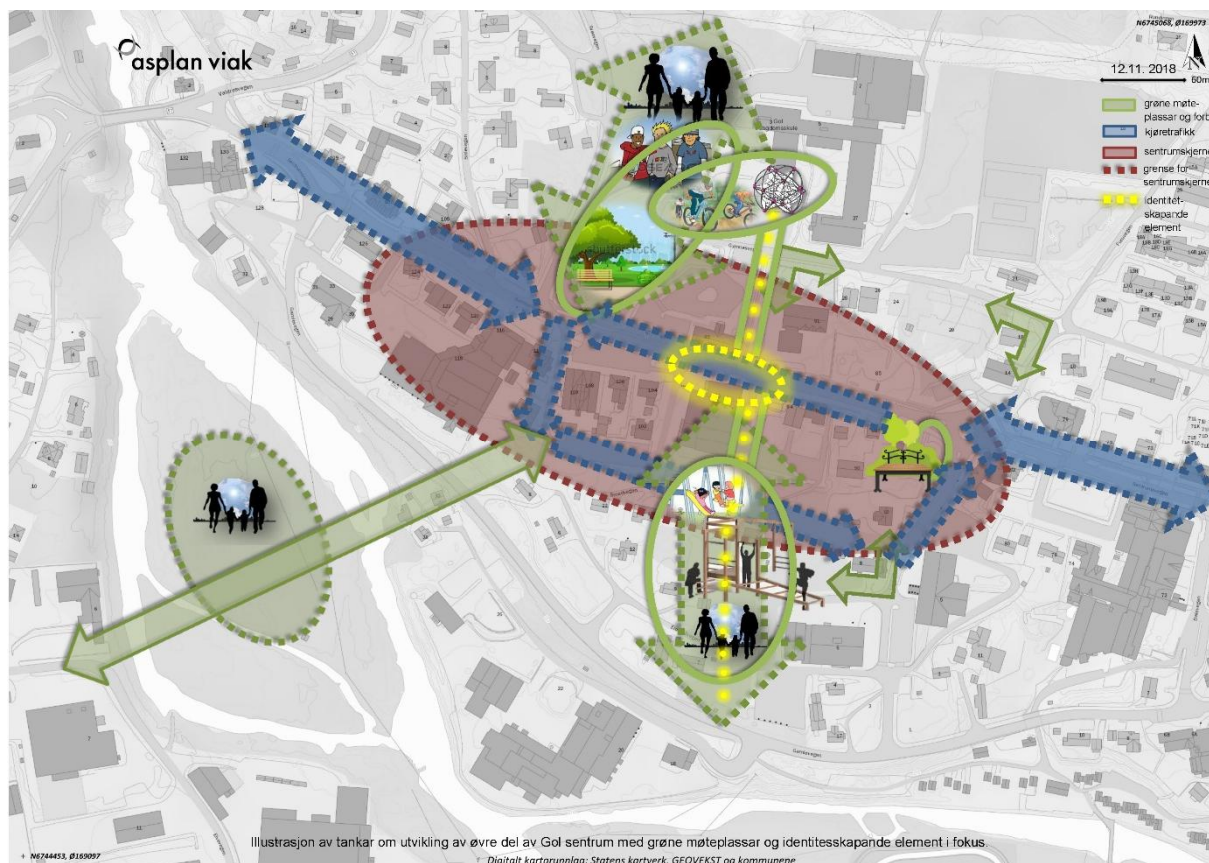
Det å legge til rette for sykkel i det mest trafikkerte sentrumsområdet er ein god start på noko som kan vidareutviklast og forsterke identiteten til Gol som sykkeldestinasjon og frisklivskommune. Med auka satsing på terrengsykkel vil det også forhåpentlegvis synast i sentrum ved at det blir fleire syklistar, også der. Kanskje bør det til dømes, leggast til rette for spylemogelegheit, for å understreke at denne gruppa av syklistar også er velkomne i sentrumskjerna? Det ville også skapa ein naturleg møteplass for denne gruppa. Alle syklistar vil vere opptatt av at det ikkje berre er tilrettelagt for framkomlegheit men også for sykkelparkering, særleg nær inngangar og i parkmiljø. El-syklisten vil i tillegg vere opptatt av i lademogelegheiter. Ein plan for desse tinga må med i tilretteleggingsarbeidet. Til saman vil slike tiltak over tid gje viktige signal, og skape ein identitet som seier noko om at Gol sentrum ønsker å vere ein sykkelvenleg stad å bu, eller besøke.



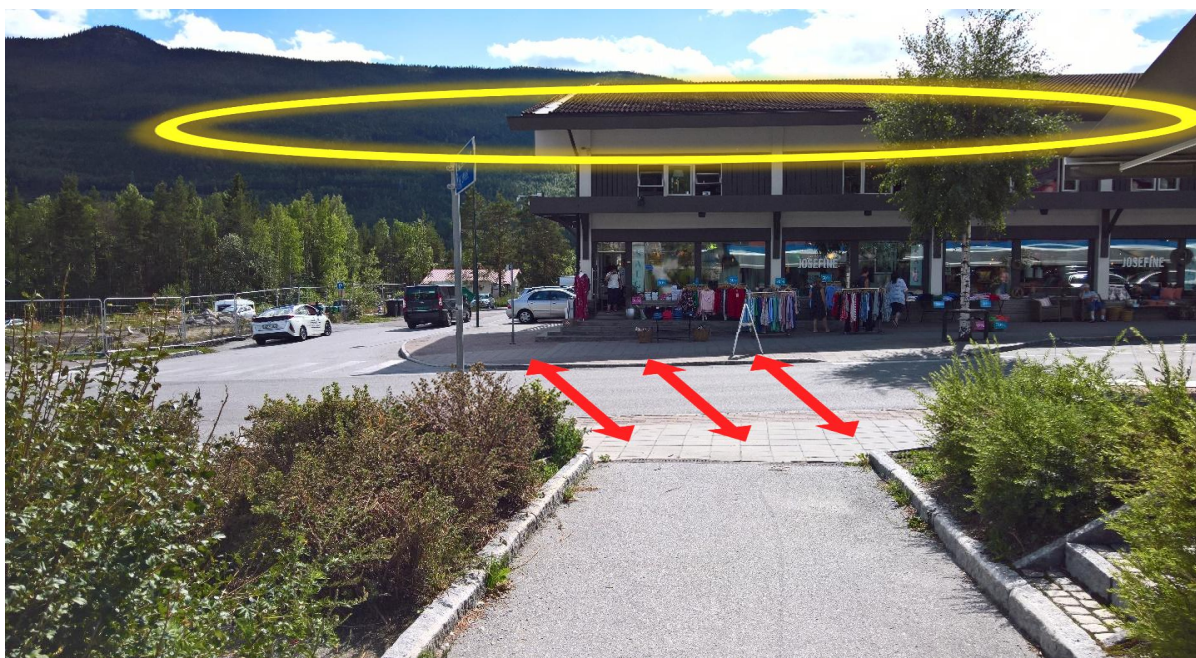
### 5.2. Grøn tverrakse med identitetsskapande element

Det å etablere ein tydeleg grøn tverrakse frå sykkelparkområdet og ned til nytt parkområde sør for nye Smedvegen vil vere eit nytt innslag som vil vere med og skape ein grønare identitet for Gol sentrum enn det har i dag. Eit slikt tydeleg tverrsamband vil gje signal om at grønne møteplassar er prioritert og ønska. Ein kan tenke seg at eit slikt tverrsamband for gåande og syklande med effektar som spesiell lyssetjing og/eller spesiell vegetasjon vil kunne forsterke denne «parkidentiteten», også om vinteren når det ikkje er så grønt.

På staden der den grønne aksa kryssar Sentrumsvegen ligg eit av dei mest brukte om ikkje det aller mest brukte fotgjengarfeltet over gata. Dette er særleg om sommaren, ein svært trafikkert og dermed risikofyllt stad å ferdast. Dette kan kallast ein «hot spot» og treng særleg omtanke i gatestrukturen. Ei einvegskjørt bilgate vil hjelpe mykje på situasjonen, og halvere trafikken her. Det bør likevel vurderast om ein skal gjere noko med denne kryssinga i form av til dømes eit større opphøgde fotgjengarfelt. I tillegg kan dette med fordel kombinerast med eit forsterkande visuelt verkemiddel som til dømes spesiell lyssetjing. Ein kan sjå litt til større veganlegg der kryss eller nødstasjonar inne i tunnellar får ekstra merksemd og visuelle verkemiddel for å «vekke opp» sjåføren langsmed den elles rette vegen.



Figur 10: Illustrasjon av tenkt ny situasjon med ekstra identitetsskapande element langsmed den grønne tverraksen, kanskje også med forsterkande visuelle effektar i «hot spot»/ i kryssinga av Sentrumsvegen.



Bilete 11: Pilene på biletet syner aktuell stad for å gjere fotgjengersituasjonen tryggare på gateplan, og samstundes understreke den grønne tverraksen som kryssar her. Her er også aktuell stad for å bruke visuelle verkemiddel som til dømes lyssetjing, for å framheve dette kryssingspunktet i gata enda meir. Slik vil den grønne tverraksen kunne vere med å skape ein ny og grønare identitet til denne delen av Gol sentrum.





Bilete 12: Døme på identitesskapande «lyshimmel» i Carl Johans gate i Trondheim (bilete er henta frå trondheim2030.no)



Bilete 13: Døme på blått lys som verkemiddel for å poengtere nødstasjon i tunnel (bilete henta frå thornlightening.no)

### 5.3. Konklusjon

Dette arbeidet er til endes og ein samla konklusjonen finst i oppsummeringa i kapittel 2. Arbeidet er berre ein spe start på noko som kan bli til nye Gol sentrum i dette området, forhåpentlegvis då både grønare, tryggare for alle trafikantar og meir interessant for næringsdrivande.

01	30.11.18	Nytt dokument	ML	
VERSJON	DATO	SKILDRING	SKRIVEN AV	KS

## KJELDER

- 1) Oslo kommune, Byetaten: *Oslostandarden for sykkeltilrettelegging* (utkast av. 27.feb. 2017)
- 2) Store Norske Leksikon (nettutgåve, sist oppdatert 20.02.2018)