FORMINGSVEILEDER

KOPERVIK

Gater og byrom på Karmøy
Utarbeidet av Dronninga landskap i samarbeid med Karmøy kommune.



INNHOLD

INTRODUKSJON

Forord 3
Formål og bruk 4
Overordnet plan 5

1. HISTORISK UTVIKLING

Historiske Kopervik 7
Historiske kart og flyfoto 8–11

2. IDENTITET & DAGENS SITUASJON

Identitet: Handelsbyen, den urbane småbyen 13
Gaterom og gatestruktur 14
Byrom 15
Sjøfront 16
Materialbruk 17
Vegetasjon 18–19
Møblering og utstyr 20
Belysning 21

3. KONSEPT

Grønne bygater mot sjøen 23
Overordnet prinsippkart 24

4. FORMINGSVEILEDER

Gaterom – gatebruksplan 26–31
Byrom – illustrasjoner 33–36
Sjøpromenade 37
Akser og siktlinjer 38
Materialbruk 39–41
Beplantning 42–45
Farger 46
Belysning 47
Utstyr og møblering 48–51



FORORD

Karmøy kommune har som del av arbeidet med kommuneplanens arealdel utarbeidet formingsveiledere for Kopervik, Åkrehamn og Skudeneshavn, som skal legge til rette for en helhetlig og stedstilpasset utvikling av byenes offentlige gater, plasser og parker.

Formingsveilederen for Kopervik er utarbeidet av Dronninga landskap på oppdrag fra Karmøy kommune. Arbeidet er utført i perioden august-november 2026.

Alle bilder og illustrasjoner er laget av Dronninga landskap, dersom ikke annet er oppgitt.

Oslo,

16. november 2026,

DRONNINGALANDSKAP



FORMÅL OG BRUK

Formålet med formingsveilederen er å sikre en helhetlig og gjenkjennelig utforming av byrommene, med løsninger som ivaretar og styrker byens identitet, funksjon og estetiske kvaliteter.

Veilederen bygger på Karmøy kommunes gatebruksplan, som legger føringer for gatenes overordnede funksjon og bruk. Formingsveilederen konkretiserer hvordan gatene og byrommene skal utformes gjennom prinsipper for gatesnitt, materialbruk, vegetasjon, møblering, belysning og universell utforming.

Formingsveilederen skal brukes som et styringsverktøy for kommunen og som grunnlag for videre planlegging, prosjektering og oppgradering av offentlige byrom. Prinsippene skal legges til grunn for videre arbeid, men tilpasses lokale forhold, funksjonelle behov og tekniske krav i det enkelte prosjekt.

PROSJEKTOMRÅDE

KOPERVIK



1 HISTORISK UTVIKLING



HISTORISKE KOPERVIK

Kopervik vokste fram som et strandsted ved den lune Vågen, der gode havneforhold la grunnlaget for fiske, sjøfart og handel. Sildefisket på 1800-tallet førte til sterk vekst, og i 1866 fikk Kopervik status som ladested. Byen utviklet seg etter hvert til et viktig handels- og administrasjonssentrum på Karmøy (Thorsnæs, 2024).

I motsetning til mange eldre kyststeder fikk Kopervik en mer planlagt bystruktur, med rette gateløp og regelmessige kvartaler. Hovedgata ble en sentral handelsåre, mens havna fortsatte å være et viktig tyngdepunkt for byens næringsliv. Den klassiske Byparken og kvartalsstrukturen vitner om ambisjonene om å utvikle Kopervik som en ordnet og moderne småby (Karmøy kommune, u.å.).

Selv om store deler av den eldre bebyggelsen er erstattet med nyere bebyggelse, er den historiske bystrukturen fortsatt tydelig. Gatenettet, Byparken, enkelte eldre trehus og den nære forbindelsen til Vågen er viktige spor etter byens utvikling (Karmøy kommune, u.å.). Disse kvalitetene danner et historisk grunnlag for videre utforming av Koperviks gater og byrom.



1805: «Kobbervigen på Carmøe». Akvarell av Catharina Hermine Kølle som viser Kopervik tidlig på 1800-tallet.



1968: Karmøystevnet samler musikanter og publikum på Festplassen i Kopervik. Foto: Tidsmaskinen.

1864

Kartet fra 1864 viser Kopervik i en viktig fase av byens utvikling, bare to år før stedet fikk status som ladested. Byen vokste fram rundt den lune Vågen, der havneforholdene la grunnlaget for fiske, sjøfart og handel. Bebyggelsen var i stor grad knyttet til sjøen, som fungerte som byens viktigste ferdselsåre og næringsgrunnlag. Utover siste halvdel av 1800-tallet utviklet Kopervik seg fra et mindre strandsted til en handelsby med en mer planlagt og regelmessig gatestruktur. Den historiske tilknytningen til Vågen er fortsatt tydelig i dagens sentrum, mens det karakteristiske gatenettet og kvartalsstrukturen vitner om byens videre vekst og utvikling (Karmøy kommune, 2008)..



1864: Historisk sjøkart over kysten fra Skudenes til Rambeskarfjell, oppmålt av T. Bang. Kilde: Kartverket, Museumskart 217-38, 1864.

1942

Kartet fra 1942 viser Kopervik som en etablert kystby, der havna fortsatt var et sentralt utgangspunkt for handel, sjøfart og næringsliv. Siden slutten av 1800-tallet hadde byen utviklet seg med en tydeligere og mer regelmessig kvartalsstruktur, med Hovedgaten som en sentral forbindelse gjennom sentrum. Byens gater og bebyggelse strakte seg nå lenger innover fra Vågen, mens havneområdet fortsatt utgjorde et viktig tyngdepunkt. Den planlagte bystrukturen, med rette gateløp og sammenhengende kvartaler, la grunnlaget for sentrum slik vi kjenner det i dag. Selv om mye av bebyggelsen senere er fornyet, er hovedtrekkene i gatenettet fortsatt gjenkjennelige og utgjør en viktig del av Koperviks identitet.



1942: Historisk sjøkart over kystområdet fra Kopervik og Utsira til Bømlahuk. Kilde: Kartverket, Kartblad 18, Norges Sjøkartverk, 1942.

1964

Flyfotoet fra 1964 viser Kopervik i en periode preget av modernisering og videre byutvikling. Den historiske kvartalsstrukturen med rette gateløp og Hovedgaten som sentral byakse er fortsatt et tydelig trekk ved sentrum. Samtidig hadde byen vokst utover den opprinnelige bebyggelsen rundt Vågen, med nye boligområder, veiforbindelser og en gradvis tilpasning til økt biltrafikk. Havna var fremdeles et viktig tyngdepunkt, men sentrum hadde utviklet seg til en mer sammensatt by med handel, offentlige funksjoner og boliger. Bystrukturen fra denne perioden danner i stor grad grunnlaget for dagens Kopervik.



1964: Historisk flyfoto av Kopervik som viser byens utbredelse og bebyggelsesstruktur. Kilde: Norge i bilder,

2026

Flyfotoet fra 2026 viser Kopervik som en konsentrert småby, der den historiske kvartalsstrukturen fortsatt preger sentrum. Hovedgaten utgjør en sentral byakse, mens Vågen og havnefronten fremdeles er viktige orienteringspunkter og identitetsbærende elementer.

Byen har gjennomgått betydelige endringer i bebyggelse og arealbruk, og biltrafikk og parkering opptar i dag store deler av sentrumsarealene. Samtidig har Kopervik viktige kvaliteter i den klassiske byparken, det regelmessige gatenettet og nærheten til sjøen. Disse strukturene gir et godt utgangspunkt for å videreutvikle et grønnere, mer sammenhengende og attraktivt sentrum, med bedre forbindelser mellom gater, byrom og havn.

Fra 1864 til 2026, fra havnebasert strandsted, via planlagt kvartalsby og bilbasert modernisering, til dagens sentrum med potensial for grønnere gater og sterkere sjøkontakt.



2026: Flyfoto av Kopervik som viser dagens bystruktur og utbygging. Kilde: Norge i bilder, 2026.

2 IDENTITET & DAGENS SITUASJON



IDENTITET

DEN URBANE SMÅBYEN VED SJØEN

Kopervik er en historisk handelsby med en tydelig urban struktur, formet av sjøfart, handel og byvekst. Det regelmessige gatenettet, de definerte kvartalene og Hovedgata som sentral handelsåre gir byen et karakteristisk småbypreg.

Rette gateløp skaper tydelige akser og siktlinjer, mens byparken, plassene og havna utgjør viktige møtesteder i sentrum. Den historiske bystrukturen danner grunnlaget for å videreutvikle Kopervik som en levende og grønn småby, med aktive gater, tydelige byrom og sterke forbindelser mellom sentrum og sjøen.



Akse med sikt mot sjøen.



Gågata.

GATEROM & GATESTRUKTUR

Kopervik har en tydelig kvartalsstruktur med rette gateløp og lange siktlinjer som gir sentrum et karakteristisk urbant småbypreg. Mange av gatene ender mot sjøen. Gågata har etablerte gatetrær, møblering og gode forhold for fotgjengere, mens flere av de øvrige gatene domineres av asfalt, parkering og biltrafikk. Lite varierende materialbruk og manglende vegetasjon svekker helheten i gaterommene. Flere viktige forbindelser mellom byparken, sentrum og sjøfronten mangler en tydelig grønn sammenheng.



Svakhet: gjerder og manglende byromskvaliteter gjør gaten til en barriere mellom gågata og sjøfronten.



Kvalitet: gågata har flotte, etablerte lindetrær og god plass til fotgjengere, som gir et grønt og romslig gatemiljø.



Svakhet: lukkede, avvisende fasader vender seg bort fra gaten og gir den preg av en bakside. Gaterommet fremstår grått og uten oppholdskvaliteter.

BYROM

Kopervik har flere sentrale byrom med ulike kvaliteter, fra den grønne byparken til urbane plasser og sjønære oppholdsarealer. Byparken er en viktig grønn kvalitet i sentrum, mens flere av de øvrige byrommene preges av harde flater, parkering og begrenset vegetasjon. Festplassen og områdene ved Vågen har potensial som attraktive møteplasser, men forbindelsene mellom byrommene er stedvis svake. Manglende sammenheng i materialbruk, vegetasjon og møblering gjør at byrommene i liten grad oppleves som deler av en helhetlig sentrumsstruktur.



Svakhet: amfi og scene over parkeringshuset bryter en viktig siktlinje og forbindelse mellom gågata og sjøen.



Svakhet: bredalmenningen har en attraktiv beliggenhet langs sjøkanten, men brukes i dag til parkering. Potensialet som sjønært byrom er uutnyttet.



Svakhet: Festplassen domineres av en stor asfaltert parkeringsflate, med lite vegetasjon og få oppholdskvaliteter til tross for den sjønære beliggenheten.

SJØFRONT

Kopervik har en sentrumsnær sjøfront med Vågen som et viktig historisk og identitetsskapende element. Havneområdet gir byen en tydelig maritim karakter, men sjøfronten preges flere steder av parkering, trafikkarealer og harde flater med få oppholdskvaliteter. Gangforbindelsene langs sjøen er stedvis lite sammenhengende, og kontakten mellom sentrumsgatene og sjøen kan styrkes. Sjøfronten har stort potensial for en sammenhengende kystpromenade med attraktive oppholdssteder, tydeligere forbindelser fra sentrum og bedre tilgjengelighet til vannet.





Svakhet: lite utnyttet næringsområde på odden øst for sentrum, med potensial for en sammenhengende sjøpromenade og nye sjønære oppholdssteder.



Svakhet: Manglende tilgjengelighet langs sjøfronten, der private installasjoner og bebyggelse helt ned til vannkanten hindrer sammenhengende ferdsel langs sjøen.

MATERIALBRUK

Materialbruken i Koperviks gater preges av store asfaltflater og utstrakt bruk av betongstein, som gir flere gater og byrom et grått, kaldt og ensformig uttrykk. Varierende dekker og detaljer svekker helheten i den ellers tydelige kvartalsstrukturen. Samtidig finnes kvaliteter i eksisterende natursteinsdekker, kantstein og murer som kan videreføres. En mer helhetlig materialpalett med varige materialer av høy kvalitet kan styrke Koperviks urbane småbypreg, mens overflødige harde flater gir rom for mer vegetasjon.



Svakhet: store asfaltflater preger sentrum, også på arealer uten tydelig funksjon. Overflødig asfalt har potensial for å omgjøres til grønne arealer.



Kvalitet: naturstein i trapper, kanter og murer tilfører varige materialkvaliteter og gir byrommene et solid og stedstilpasset uttrykk.



Svakhet: utstrakt bruk av betongstein av varierende kvalitet, kombinert med lite vegetasjon, gir sentrumsområdene et grått og lite helhetlig uttrykk.

VEGETASJON: GATETRÆR

Kopervik har enkelte gater med etablerte gatetrær og større enkelttrær som tilfører sentrum frodighet og romlige kvaliteter. Likevel er sammenhengende grønne gateløp i stor grad fraværende, og flere av kvartalsbyens gater preges av harde flater og lite vegetasjon. Eksisterende trær er viktige kvaliteter som må bevares og sikres gode vekstvilkår. Nye gatetrær og plantefelt kan fremheve byens rette gateløp og tydelige akser, samtidig som de skaper grønne forbindelser mellom byparken, sentrale byrom og sjøfronten. Slik kan vegetasjonen styrke både kvartalsstrukturen og den helhetlige grønnstrukturen i sentrum.



Kvalitet: etablerte lindetrær gir gågata et grønt preg, men trærnes vekstvilkår begrenses av trange plantehull og betongrister.



Kvalitet: et stort, etablert lønnetre tilfører frodighet og romlige kvaliteter i den smale passasjen mot Festplassen. Store, eldre trær er en viktig ressurs i sentrum.

VEGETASJON: GRØNTOMRÅDER

I Kopervik finnes verdifulle grøntområder som tilfører sentrum frodighet, rekreasjonsmuligheter og variasjon i den urbane kvartalsstrukturen.

Byparken er byens viktigste opparbeidede grøntområde, med store, gamle trær, lekeplass og lune oppholdssteder. Parken ble åpnet i 1918 og har dermed også en viktig kulturhistorisk verdi. Den grønne kollen mellom Ringsgata og Hans Holsts gate tilfører sentrum naturpreg og et utsiktspunkt med vidt utsyn over byen og sjøen. Ved Festplassen ligger en åpen, solrik gressbakke med stort potensial for å utvikles til et mer aktivt, sjønært parkområde.

Til tross for disse kvalitetene fremstår grøntområdene som enkeltstående lommer, med få grønne forbindelser mellom seg. En viktig oppgave blir derfor å bevare og videreutvikle eksisterende grøntområder, samtidig som grønne gater og nye plantefelt knytter byparken, utsiktspunktene, sentrale byrom og sjøfronten tettere sammen.



Kvalitet: Byparken ligger lunt til, i hjertet av Kopervik sentrum. Store, gamle trær skaper et frodig og skjermet parkrom med lekeplass og gode oppholdskvaliteter.



Kvalitet: den grønne kollen mellom Ringsgata og Hans Holsts gate er et verdifullt høydedrag med utsikt over Kopervik sentrum og sjøen. Et grønt pusterom med store landskaps- og opplevelseskvaliteter.



Den åpne gressbakken ved Festplassen har en attraktiv beliggenhet nær sjøen, men er i dag lite tilrettelagt for opphold og aktivitet. Området har stort potensial som et grønt byrom i tilknytning til Festplassen og sjøfronten.

MØBLERING & UTSTYR

Møblering og utstyr i Kopervik preges av varierende uttrykk, farger og materialbruk. I gågata er det hovedsakelig benker og utstyr i mørkegrønt metall, noe som skaper en tydelig sammenheng og et helhetlig, bymessig preg. I øvrige deler av sentrum er møbleringen mindre konsekvent, med blant annet røde benker og ulike typer søppelkasser. Variasjonen svekker den visuelle helheten mellom gater og byrom. Den etablerte mørkegrønne fargepaletten i gågata er en kvalitet som kan videreføres for å skape et mer sammenhengende og gjenkjennelig uttrykk i Kopervik sentrum.



Uteserveringen er avgrenset med inngjerdede soner som deler opp gågaten og gjør gaterommet visuelt smalere og mindre sammenhengende.









Svakhet: varierende møblering oppleves som rotete og uten sammenheng.

BELYSNING

Belysningen i Kopervik preges av stor variasjon i armaturtyper, farger, utforming og høyder. Tradisjonelle gatelys og høyere veibelysning benyttes om hverandre, noe som gir et uensartet og stedvis rotete uttrykk. Manglende sammenheng i belysningen svekker helheten i gater og byrom. En mer gjennomgående og stedstilpasset belysning kan bidra til å styrke Koperviks urbane småbypreg, fremheve viktige gateløp og skape et mer helhetlig og ryddig sentrumsuttrykk.









Svakhet: belysningen varierer mellom bymessige gatelys og teknisk veibelysning, med ulike armaturer, farger og høyder som gir et uensartet og rotete uttrykk.

3 KONSEPT



GRØNNE BYGATER MOT SJØEN

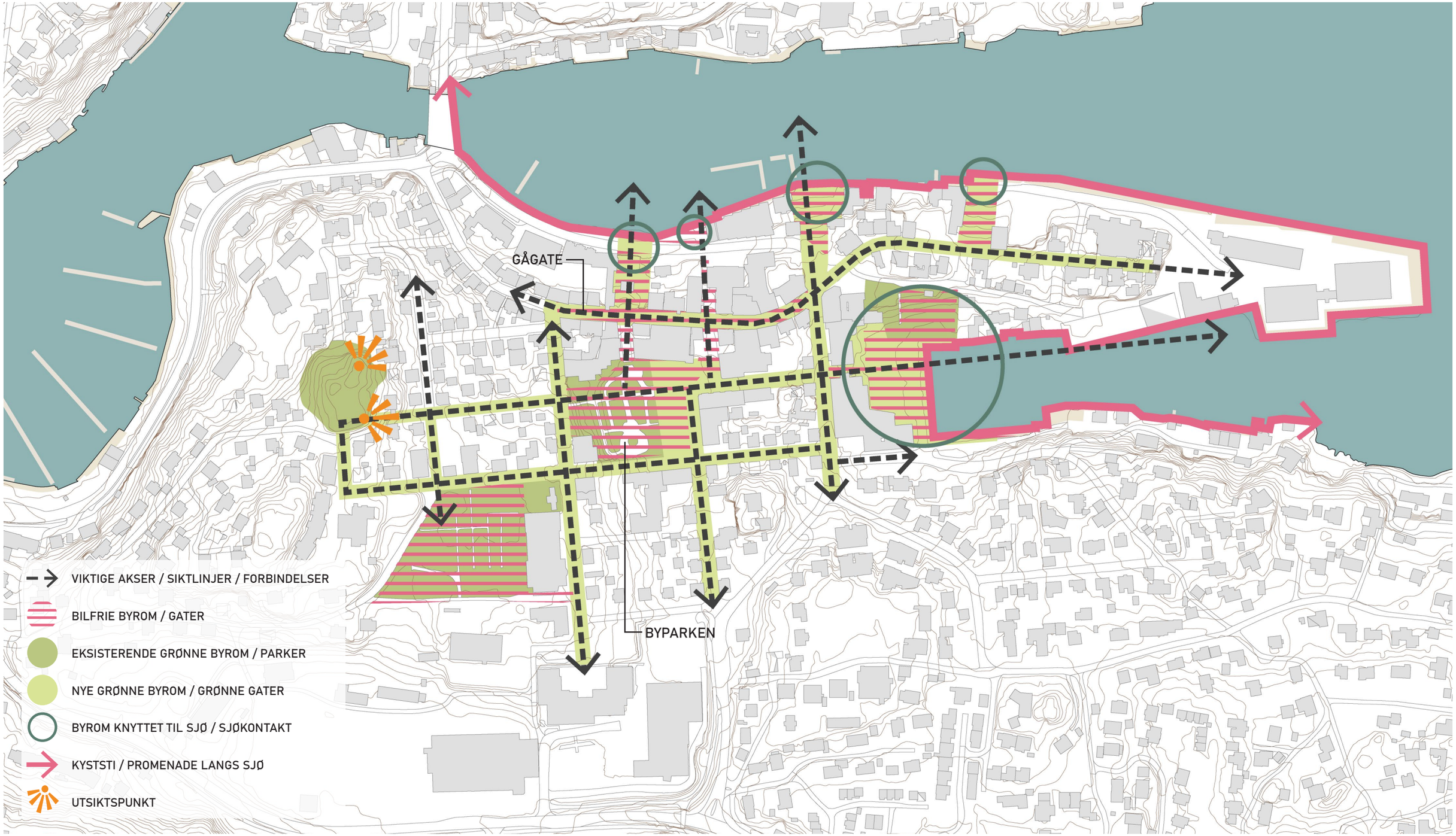
Koperviks tydelige gatenett videreutvikles med grønne forbindelser som binder sammen byparken, sentrale byrom og sjøfronten. Sammenhengende materialbruk, gatetrær og plantefelt styrker bypreget og tilfører sentrum en tydeligere grønnstruktur. Viktige akser og siktlinjer fremheves og leder mot sjøen, der en sammenhengende kystpromenade knytter sammen kaier og attraktive oppholdssteder. Slik forenes handelsbyens urbane karakter med nærheten til sjøen.

OVERORDNEDE PRINSIPPER

- Grønne forbindelser: Styrke og utvide grønnstrukturen gjennom gatetrær, plantefelt og grønne byrom.
- Tydelige akser og siktlinjer: Fremheve kvartalsbyens rette gateløp og viktige siktlinjer mot sjøen gjennom bevisst plassering av vegetasjon, møblering og dekker.
- Sammenhengende kystpromenade: Utvikle en helhetlig gangforbindelse langs sjøfronten, med varierte oppholdssteder og møteplasser langs vannet.
- Omgjøring av sjønære byrom: Eksisterende byrom langs sjøen som benyttes til trafikk eller parkering omgjøres til møteplasser med rom for opphold og aktiviteter.



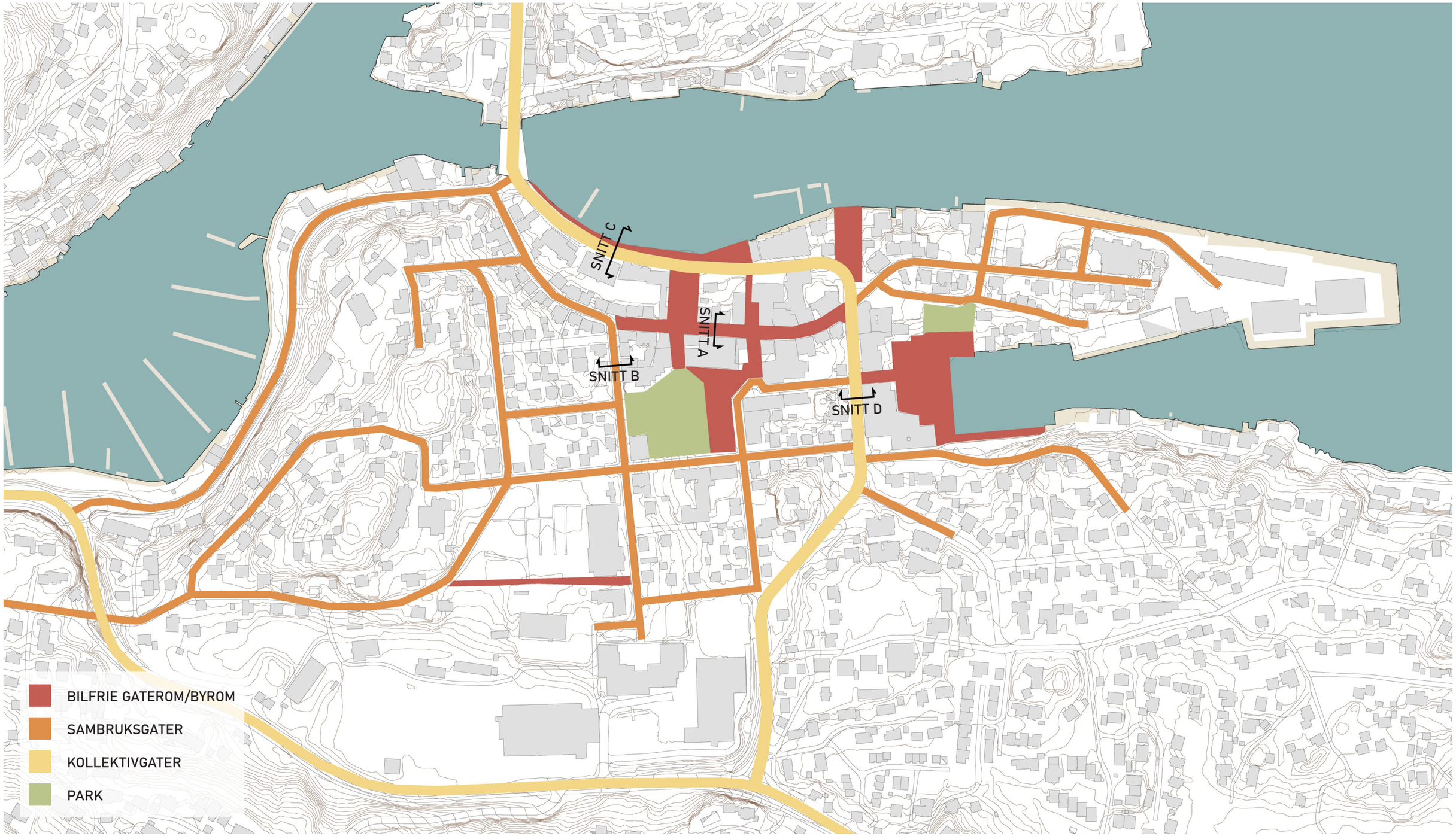
OVERORDNET PRINSIPPKART



4 FORMINGSVEILEDER



GATEBRUKSPLAN



Gatebruksplan utarbeidet av Karmøy kommune.

BILFRIE GATER

Snitt A – Hovedgata, gågate

Hovedgata er Koperviks sentrale gågate. Den følger parallelt med sjøfronten, men på et høyere nivå. Gata skal være bilfri, med tilgang kun for varelevering og utrykningskjøretøy.

Gaterommet er på 10-14 m bredde. Gaterommet deles inn i gangsoner på minimum 2,5 meter langs fasadene, en sentral kjørbar ferdselssone på 4 meter, plantefelt på minimum 2 meter og en møblerings- og oppholdssone på 1–3 meter.

Eksisterende kolla lindetrær skal bevares og gis bedre vekstvilkår gjennom større plantefelt og mulighet for økt rotvolum. Møblering og vegetasjon innpasses slik at gangsonene holdes frie og tilgjengelige. Hele gaterommet utføres med et helhetlig natursteinsdekke som binder sammen ferdsel, opphold og grønt.

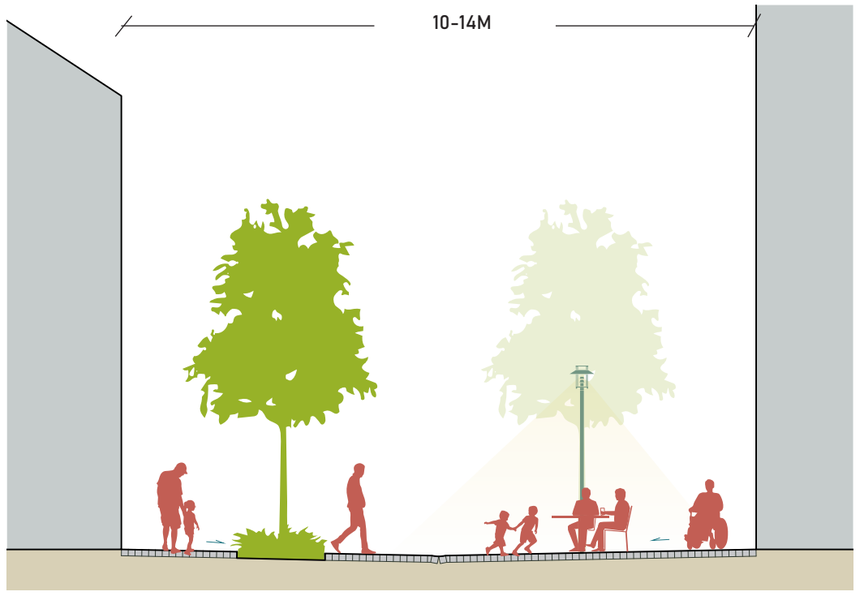




Foto av eksisterende gate prinsippet skal gjelde for.

SAMBRUKSGATE

Snitt B – Sambruksgate

Sambruksgatene tilrettelegges for gående, syklende og biltrafikk, med kjørebane på 3,5 meter i enveiskjørte gater og 5,5 meter i toveiskjørte gater. Syklister deler kjørebane med biltrafikken. Fortau etableres på begge sider, med minimum 2,5 meters bredde og 2 meter fri gangbredde. Der det er plass, utvides fortauene til 4 meter og suppleres med plantefelt på 2 meter med gatetrær.

Ved redusert gatebredde prioriteres kjørebane og fortau. Brede fortau reduseres først, deretter utgår plantefelt og eventuell gateparkering. Gatetrær kan i stedet etableres i gangbare tregruberister, mens klatreplanter langs fasadene kan tilføre grønt i de smaleste gatene. Fortau utføres i naturstein og kjørebanen i asfalt.

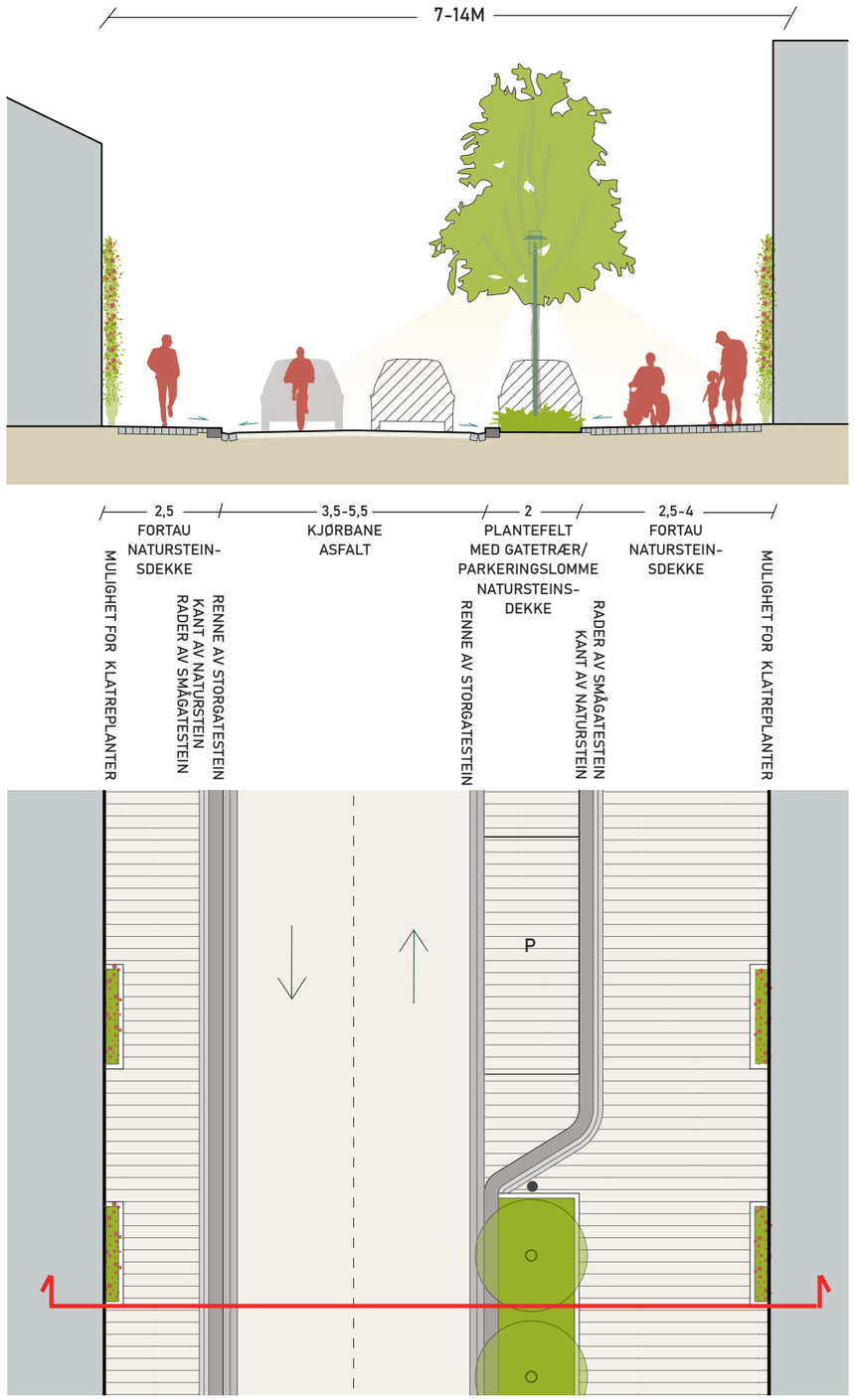




Foto av eksisterende gate prinsippet skal gjelde for. Her Statsråd Vinjes gate.

SAMBRUKSGATE

Perspektivillustrasjon av sambruksgate i Kopervik med gatetrær, frodige plantefelt og brede fortau i naturstein. Mulighet for kantparkering er utformet som lommer. Grønne soner og tydelig avgrensede gangarealer gir en mer attraktiv og bymessig gate med plass til gående, syklende og biltrafikk.



Eksisterende situasjon.



Illustrasjon av mulig fremtidig situasjon av Statsråd Vinjes gate.

KOLLEKTIVGATE: HAVNEGATA

Snitt C – Kollektivgate

Havnegata tilrettelegges for kollektivtrafikk, gående og syklende, med en kjørebane på 6,5 meter der syklister deler areal med biltrafikken. Mot kjørebanen etableres et fortau på 2,5 meter, mens motsatt side får et fortau på 2,5 meter og, der gatebredden tillater det, plantefelt på 2 meter med gatetrær, med mulighet for kantparkering i egne lommer. Langs sjøen etableres en promenade med varierende bredde, med en grønn buffersone og møbleringssone på minimum 1,5 meter. Vegetasjonen vil skjerme gangarealene mot trafikk og styrke den grønne forbindelsen langs sjøfronten.

Ved redusert gatebredde prioriteres kjørebane, fortau og sjøpromenade. Der det ikke er tilstrekkelig bredde, utgår parkeringslommer og plantefelt, mens gatetrær kan integreres i fortauet med gangbare tregruberister der bredden tillater det. Fortau og promenade utføres i naturstein og kjørebanen i asfalt.

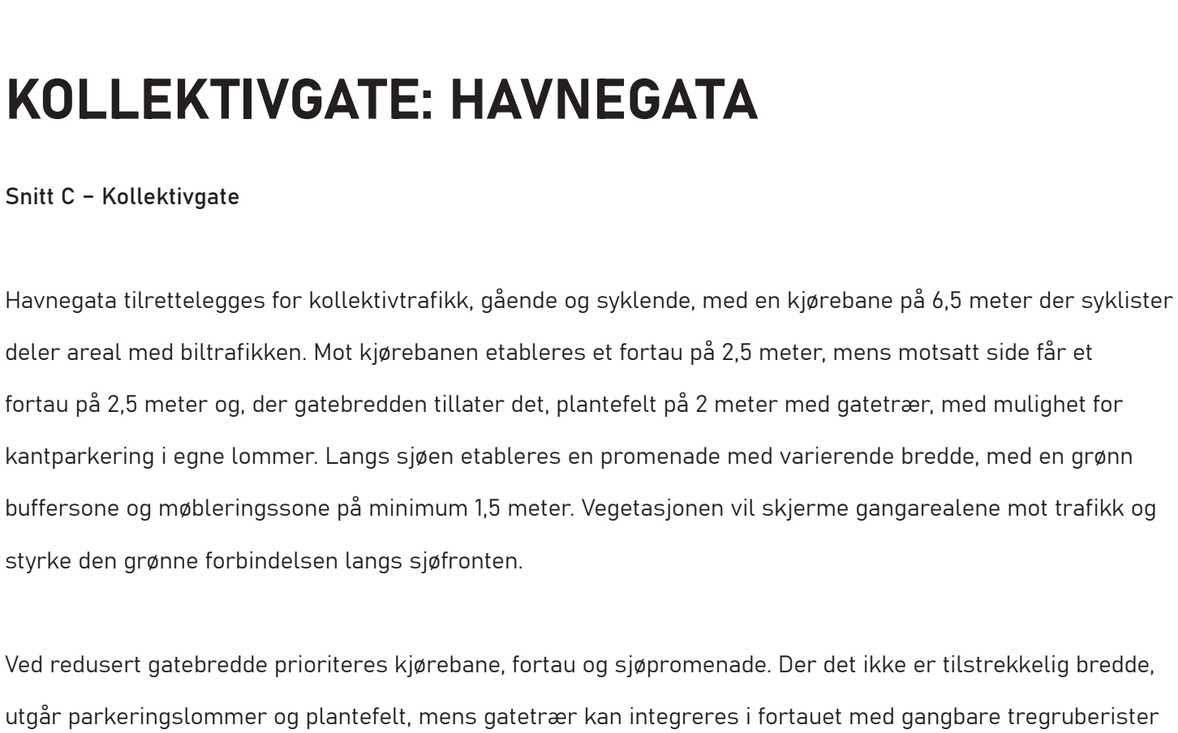
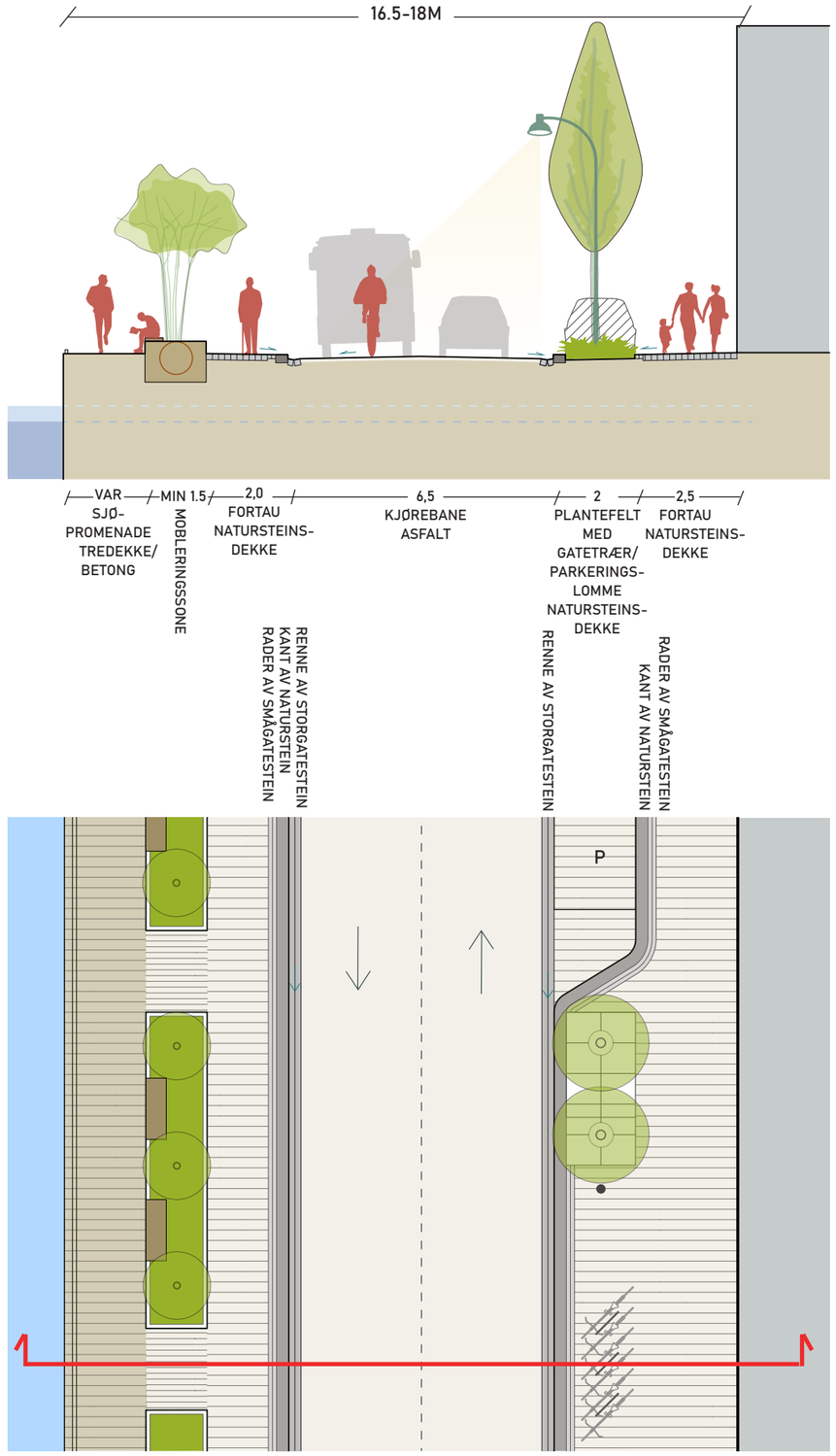


Foto av eksisterende gate prinsippet skal gjelde for.



KOLLEKTIVGATE: STANGALANDGATA

Snitt D – Smal kollektivgate

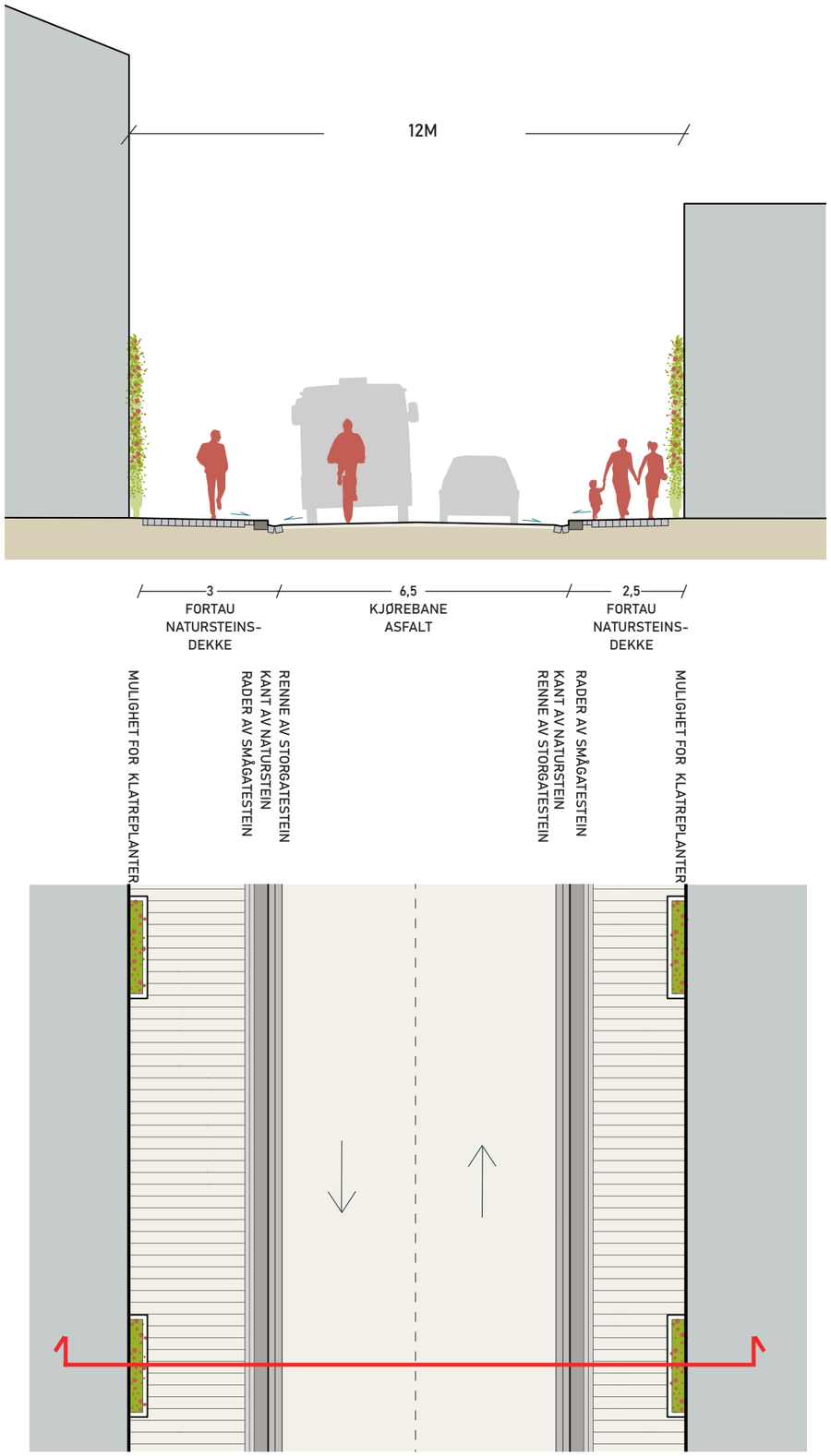
Stangalandgata tilrettelegges for kollektivtrafikk, gående og syklende, med en kjørebane på 6,5 meter der syklister deler areal med biltrafikken. Det etableres fortau på begge sider, med bredder på henholdsvis 3 og 2,5 meter og minimum 2 meter fri gangbredde. Den begrensede gatebredden (12m) gir ikke rom for sammenhengende plantefelt eller parkeringslommer.

Der det er plass, kan gatetrær etableres i tregruberister som integreres i fortauet. I smalere partier prioriteres kjørebane og frie gangsoner fremfor gatetrær. Klatreplanter langs fasadene kan tilføre grønt uten å beslaglegge vesentlig fortausareal.

Fortau utføres i naturstein og kjørebanen i asfalt.



Foto av eksisterende gate prinsippet skal gjelde for. Foto: Google maps.



GATEPARKERING

Store, asfalterte parkeringsarealer på sentrale tomter i Kopervik bør gradvis reduseres til fordel for grønne byrom for mennesker, opphold og aktivitet. Nødvendig parkering bør i større grad samles og løses gjennom gateparkering der dette er hensiktsmessig og i tråd med gatebruksplanen, samt i parkeringshus og parkeringskjellere.

Gateparkering etableres som langsgående parkeringslommer langs kjørebanen, gjerne i tilknytning til gatens grøntsoner. Parkeringsrekkene skal brytes opp av plantefelt med gatetrær og lav vegetasjon, som skaper en grønn rytme og reduserer bilenes dominans i gatebildet.

Parkeringen skal integreres i gatens helhetlige utforming, med tydelige avgrensninger og materialbruk som harmonerer med omgivelsene. Samtidig skal bedre tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport bidra til å redusere parkeringsbehovet. Slik frigjøres sentrale arealer til grønt, opphold og byliv.



Gateparkering ved Landmannstorget i Skien, der parkeringslommer integreres mellom trær og plantefelt og gir et grønnere og mer ryddig gaterom.

BYROM: TORG OG PLASSER

Kopervik har flere sentrale, solrike byrom med stort potensial for opphold og byliv. Tre sjønære områder peker seg særlig ut: torget ved gågata, parkeringsplassen langs sjøfronten nordvest for torget og Festplassen. I dag domineres disse områdene av asfalt, parkering og trafikkarealer. Den sjønære beliggenheten, gode solforhold og åpne utsikten over havna er viktige kvaliteter som skal utnyttes bedre.

Byrommene skal utvikles til en sammenhengende rekke av grønne møteplasser som trekker mennesker fra sentrum ned til sjøfronten. Tydelige gangforbindelser fra gågata og øvrige sentrum skal styrkes, mens viktige siktlinjer mot sjøen skal åpnes og holdes frie. Byrommene skal prioritere opphold, aktivitet og fleksibel bruk, med sitteplasser orientert mot sjøen, stedstilpasset vegetasjon og varige natursteinsdekker. Slik blir sjøfronten en mer tilgjengelig og aktiv del av sentrum, der kontakten med vannet er en bærende kvalitet.

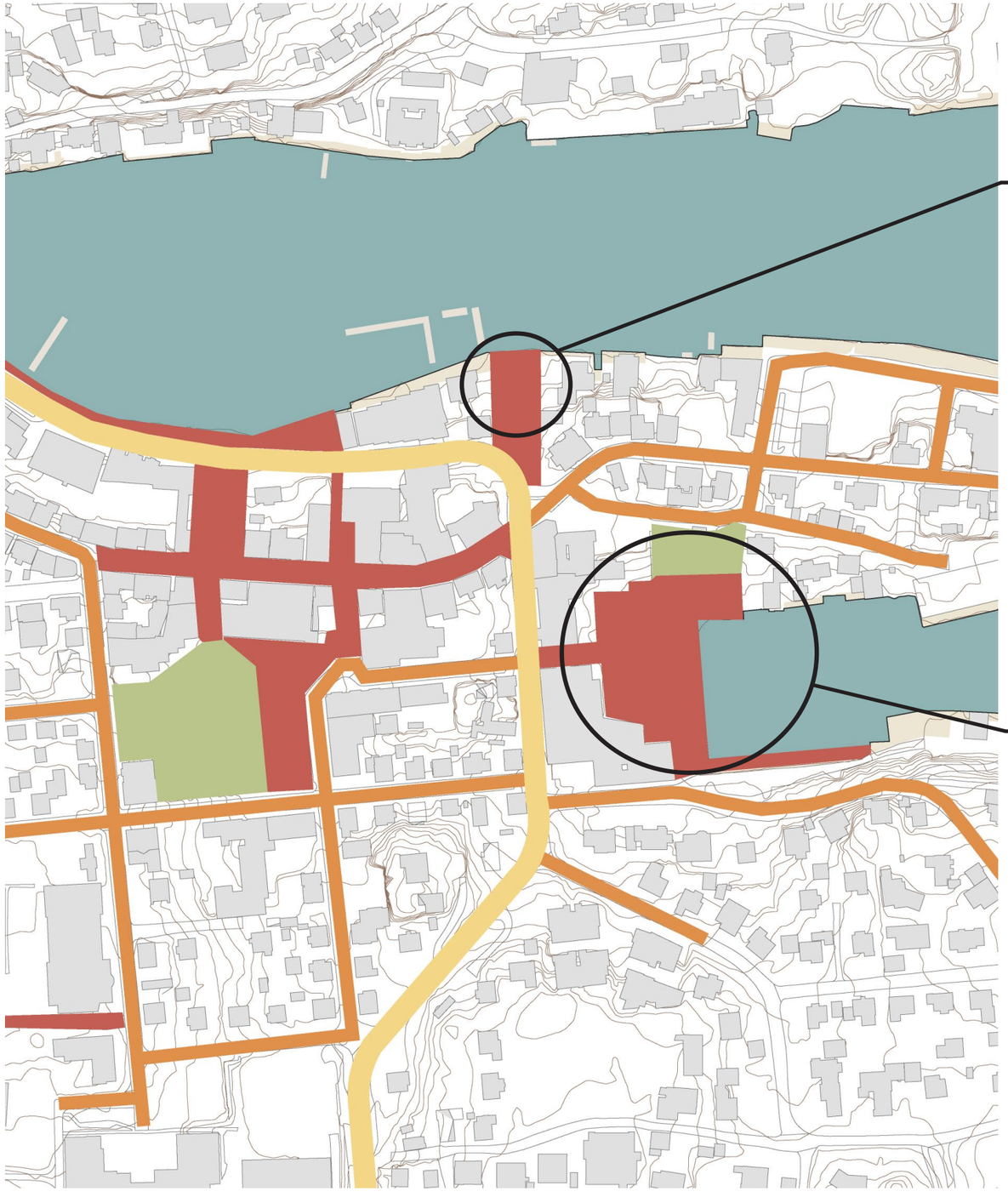


Festplassen i Bergen er et eksempel på et samlende byrom langs vann, med flere funksjoner og høy materialkvalitet. Prosjektert av landskap DESIGN og Arkitektgruppen CUBUS. Foto: landskap DESIGN.



Stortorvet i Fredrikstad viser hvordan et sentralt byrom kan åpnes mot vannet og skape en tydelig forbindelse mellom sentrumskjernen og vannfronten. Prosjektert av Henning Larsen. Foto: Fredriksstad Blad.

BYROMSSKISSER



Planskissene og perspektivene illustrerer mulige prinsipper for fremtidig utvikling av byrommene.

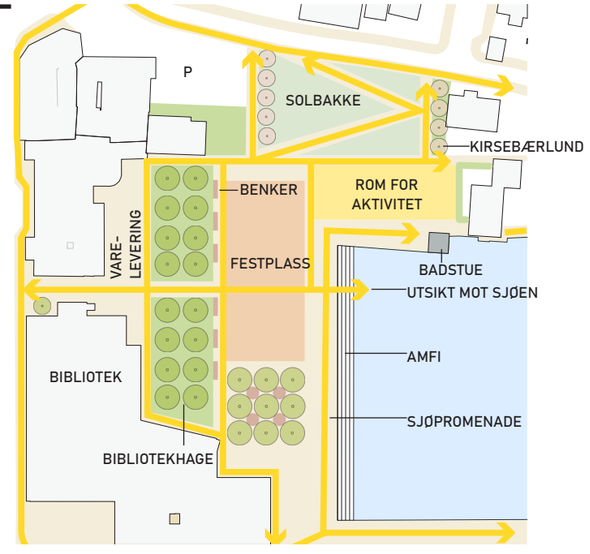
Illustrasjonene er konseptuelle og viser ikke vedtatte eller ferdig prosjekterte løsninger.

LANGS SJØPROMENADEN



Enkel prinsippskisse som viser et mulig forslag til hvordan allmenningen kan utvikles til et grønt parkdrag med slyngende, universelt utformede gangforbindelser, frodige oppholdssoner og trinn ned mot sjøen som styrker kontakten med vannet og gir sitteplasser med utsikt over sjøen.

FRA PARKERINGSPLASS TIL FESTPLASS



Enkel prinsippskisse som viser et mulig forslag til hvordan Festplassen kan utvikles fra parkeringsareal til et grønt og fleksibelt byrom for både hverdagsliv og arrangementer. Åpne aktivitetsflater, frodige oppholdssoner og tydelige forbindelser til sjøen og omkringliggende funksjoner kan gjøre plassen til et sentralt møtested.

BYROM – LANGS SJØPROMENADEN

Perspektivet illustrerer et mulig forslag til hvordan Bredalmenningen kan utvikles til et grønt byrom og parkdrag som forbinder sentrum med sjøen. En universelt utformet gangforbindelse kan slynge seg gjennom parken, mellom parktrær, frodige plantefelt og oppholdssoner med utsikt over vannet. Mot sjøen kan det etableres brede trinn med sittemuligheter. En flytebrygge kan gi direkte tilgang til vannflaten. Slik kan Bredalmenningen bli en attraktiv møteplass som trekker folk ned til sjøfronten og styrker kontakten mellom byen og vannet.



Bredallmenningen:
Eksisterende situasjon.



Illustrasjon av mulig fremtidig situasjon i Bredalmenningen.

BYROM: FRA PARKERINGSPLASS TIL FESTPLASS

Festplassen har en attraktiv beliggenhet ved sjøen, men benyttes i dag hovedsakelig til parkering. Perspektivet illustrerer hvordan plassen kan utvikles til et grønt og fleksibelt byrom med plass til arrangementer, aktivitet og opphold. Et sammenhengende dekke kan gi rom for variert bruk, mens grønne oppholdssoner, trær og frodig beplantning rammer inn plassen. Nye gangforbindelser og åpne siktlinjer mot sjøen kan styrke kontakten med vannet og gjør Festplassen til et sentralt møtested langs Koperviks sjøfront.



Festplassen:
eksisterende situasjon.



Illustrasjon av mulig fremtidig situasjon på Festplassen.

SJØPROMENADE

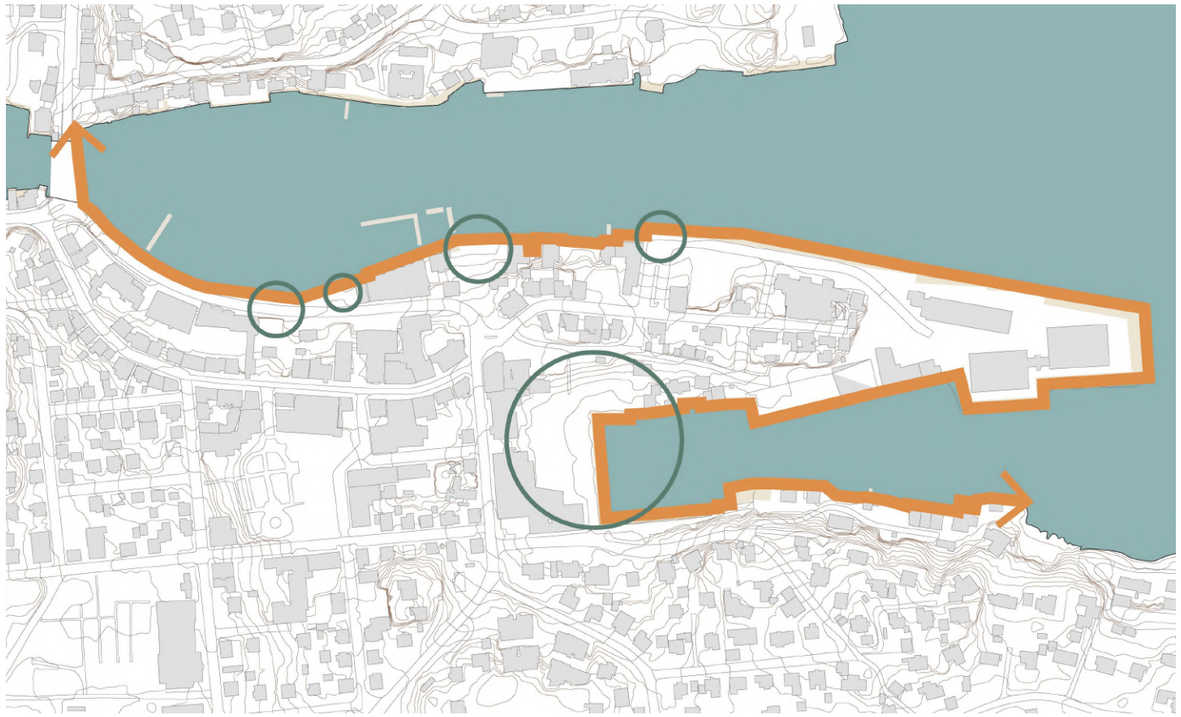
Kopervik skal åpnes mot sjøen gjennom tydeligere gangforbindelser, siktlinjer og attraktive sjønære byrom. En sammenhengende sjøpromenade skal knytte sentrum tettere til vannet og skape en naturlig rundtur mellom sentrum, sjøfronten og byens møteplasser.

Langs promenaden skal byrom og oppholdssteder danne «perler på en snor», med varierte opplevelser, gode solforhold og både visuell og direkte kontakt med vannet. Sjøfronten skal gjøres mer tilgjengelig og tilrettelegges for opphold, aktivitet og rekreasjon. Odden i øst, ved det tidligere industriområdet, foreslås utviklet til et nytt offentlig rekreasjonsområde og målpunkt langs promenaden.

Havnepromenaden i Oslo viser hvordan gjennomgående elementer, som de oransje detaljene, kan skape sammenheng og identitet. Kopervik bør utvikle et tilsvarende helhetlig, men stedstilpasset uttrykk som bygger på byens maritime særpreg.



Havnepromenaden i Oslo med gjenkjennelige elementer og farger. Foto: Arkitektur N (u.å.).



Dagens ferdsel langs sjøkanten er hindret, men det er potensial for en sammenhengende, offentlig tilgjengelig sjøpromenade rundt hele sentrumsodden.



Elvepromenaden i Sandvika, prosjektert av Dronninga landskap, viser hvordan attraktive gangarealer langs vannkanten kan styrke kontakten med vannet og skape gode opplevelser for gående.

AKSER & SIKTLINJER

Koperviks regelmessige kvartalsstruktur skaper tydelige gateløp, lange siktlinjer og viktige forbindelser gjennom sentrum. Disse aksene er en sentral kvalitet ved byens urbane småbypreg og skal bevares og fremheves i videre utvikling. Særlig viktige er forbindelsene mellom Hovedgaten, Byparken, sentrale byrom og sjøfronten.

Gateløpene skal styrkes som sammenhengende ferdselsårer med tydelig materialbruk, vegetasjon og møblering som understreker retningene uten å blokkere siktlinjene. Der aksene møter sjøen, bør de åpnes opp og avsluttes i attraktive oppholdssteder med utsikt og nærhet til vannet. Slik kan byens eksisterende gatestruktur bidra til å knytte sentrum tettere sammen og styrke kontakten med sjøen.



Allmenning i Bjørvika: Tydelig siktakse og åpen forbindelse mellom byen og sjøen. ' Prosjektert av SLA. Foto: NLA.



En av Koperviks sentrale siktakser, sett fra det grønne utsiktspunktet vest for sentrumskjernen. Siktlinjen følger byens gateløp og åpner seg mot sjøen.

MATERIALBRUK

Kopervik har allerede flere gode eksempler på materialbruk av høy kvalitet, særlig gjennom bruk av naturstein i kantstein, gatestein, trapper, murer og taktile markeringer. Disse kvalitetene danner et godt utgangspunkt for videre utvikling av sentrum.

Materialbruken skal videreføres og styrkes gjennom en helhetlig palett av robuste, varige materialer. Naturstein skal prioriteres, fortrinnsvis med lokal eller regional opprinnelse. Særlig gågata og de sentrale byrommene bør få et materialløft, med større innslag av naturstein og gjennomarbeidede detaljer.

En konsekvent materialbruk på tvers av gater, torg og plasser skal bidra til å binde sentrum sammen og understreke Koperviks urbane småbypreg. Materialer av høy kvalitet gir et ryddig og helhetlig bybilde, med et solid og varig uttrykk.



Skiferdekke med rette formater.

DEKKER

Dekker skal bidra til å skape sammenheng i sentrum og tydeliggjøre skillet mellom ulike trafikantgrupper og bruksområder. Materialbruken skal følge et gjennomgående hierarki, der de viktigste gang- og oppholdsarealene gis høyest kvalitet.

Fortau, torg, plasser og oppholdssoner beregnet for mennesker skal fortrinnsvis ha natursteinsdekker av skifer, gatestein eller større heller av naturstein. Dette skal særlig prioriteres i gågata og på sentrale byrom, der materialene bidrar til å understreke områdenes betydning og oppholdskvaliteter. I mindre sentrale gater kan asfalt benyttes på fortau, men med gjennomgående natursteinsdetaljer som kantstein og gatesteinsbånd.

Kjørebaner skal som hovedregel ha robust, mørkegrå asfalt med lyst tilslag. Egne sykkelfelt skal ha rød asfalt med rødt tilslag, slik at sykkelarealene fremstår tydelige og får en varig farge.
Et konsekvent skille mellom naturstein på gangarealer og asfalt i kjørebanen gir et lesbart, ryddig og helhetlig gatebilde.



. Eksisterende fortau i Kopervik sentrum med skiferdekke, brede kantsteiner i naturstein og karakteristiske striper av smågatestein langs kantene, et gjennomgående trekk i byens gategulv.

TERRENGMURER & KANTER

Terrengmurer skal utføres i naturstein, fortrinnsvis av lokal eller regional opprinnelse, med et gjennomarbeidet uttrykk som harmonerer med eksisterende natursteinsmurer i Kopervik. Der det er hensiktsmessig, skal murene utformes med integrerte sittekanter, slik at nødvendige terrengtilpasninger også tilfører byrommene attraktive oppholdssteder.

Kantstein skal utføres i lys naturstein, med brede platekantsteiner og to rader smågatestein langs kanten. Dette viderefører et karakteristisk trekk ved Koperviks gater og gir en tydelig og robust overgang mellom fortau og kjørebane.

Gjennomgående bruk av naturstein og konsekvent detaljering skal styrke sammenhengen mellom eksisterende og nye byrom og bygge videre på Koperviks særpreg.



Eksisterende brede kantsteiner i naturstein med bånd av smågatestein er et karakteristisk kvalitetsgrep som bør videreføres i Koperviks gater.



Terrengmur i Byparken med integrert sittekant i naturstein, som tilfører muren en oppholdsfunksjon.

TERRENGTRAPPER

Terrengtrapper skal utføres i naturstein, fortrinnsvis av lokal eller regional opprinnelse. Utformingen skal bygge videre på eksisterende trapper i Kopervik, med et robust og enkelt uttrykk.

Trappene bør ha råhogde opptrinn og gradete eller flammete inntrinn, slik det allerede finnes gode eksempler på i sentrum. Kontrasten mellom de ulike overflatebehandlingene gir trappene et tydelig og gjennomarbeidet uttrykk, samtidig som inntrinnene får en jevn og sklisikker overflate.





Eksisterende terrengtrapp i Kopervik, utført i naturstein med ulik overflatebehandling på opptrinn og inntrinn..

BEPLANTNINGPRINSIPPER

Kopervik har en tydelig urban karakter, men relativt få grønne gater og sammenhengende grøntstrukturer. Vegetasjonen skal få en større plass i bybildet og bidra til å binde sammen gater, byrom, parker og sjøfronten.

Gatetrær og frodige plantefelt skal danne grønne forbindelser som leder gjennom sentrum og inviterer til ferdsel og opphold. Vegetasjonen skal skjerme gående fra kjørearealer, gi le for vind, forbedre lokalklimaet og skape attraktive oppholdssteder. Sammenhengen skal skapes gjennom vegetasjonens plassering og romdannelse, med et variert planteutvalg tilpasset de enkelte gaterommene.

Beplantningen skal ha et frodig og urbant uttrykk, med variasjon i arter, høyder, bladverk og årstidsopplevelser. Planteutvalget skal tilpasses både det maritime kystklimaet og urbane belastninger som veisalting, trafikk og begrensede vekstarealer. Vind- og salttolerante arter prioriteres i utsatte områder, mens lune byrom gir rom for mer blomstrende og hagepreget vegetasjon.

Det skal legges vekt på artsmangfold og planter som gir mat og leveområder for pollinerende insekter gjennom sesongen. Planter med lokal stedstilhørighet bør vurderes. Der forholdene ligger til rette for det, skal vegetasjonen også bidra til lokal overvannshåndtering.



En flott bukett av store kristtorntrær nord for Festplassen og sør for Strandgata, er et sjeldent syn.



Den høye lønna troner som et landemerke mellom Festplassen og Byparken.

BY- OG GATETRÆR

Eksisterende trær er viktige kvaliteter i Kopervik og skal bevares. Særlig de etablerte kollede lindetrærne i gågata og de store, eldre trærne i sentrum bidrar med grønn karakter, romdannelse og identitet.

Det skal plantes flere gatetrær for å styrke de grønne forbindelsene gjennom sentrum. Trærne skal fremheve gateløpene, skjerme mellom gående og kjørende og bidra med skygge, le og gode oppholdskvaliteter. Plassering, kroneform og fullvoksen størrelse skal tilpasses gaterommets dimensjoner, frisikt og viktige siktlinjer.

Gode vekstvilkår under bakken er avgjørende for at trærne skal trives og utvikle seg over tid. Det skal sikres tilstrekkelig jord- og rotvolum, samt god tilgang på vann og luft til røttene. Trærnes vekstbehov skal være premissgivende for utformingen av plantefelt og tregruber, slik at de får plass til å utvikle både et sunt rotsystem og store trekroner.

Der det er plass, skal trærne stå i åpne, gjerne sammenhengende plantefelt sammen med bunndekkende stauder og busker. I trange situasjoner kan tregruberister benyttes, forutsatt at det etableres tilstrekkelig rotvolum under dekket. Eksisterende lindetrær i gågata bør få utvidet rotvolum og bedre vekstforhold.

Nye trær skal være robuste og tilpasset det værutsatte vestlandsklimaet med vind, saltpåvirkning og mye nedbør. Artsvalget skal bygge videre på Koperviks eksisterende trebestand, med blant annet lind, blodbøk, hestekastanje og kristtorn, supplert med ulike arter som gir større variasjon, biologisk mangfold og langsiktig robusthet.



Gatetrær i Tromsø med romslige plantefelt som gir gode vekstvilkår og tilfører gaten frodighet.



Tregruberister sikrer tilgjengelige ferdselsarealer inntil trestammen, samtidig som trærne får tilgang på luft og vann. Referanse fra Kongens gate, Skien

BUSKER, KLATREPLANTER & LAV BEPLANTNING

Busker og lav beplantning skal supplere gatetrærne og bidra til frodige, sammenhengende grøntområder i Kopervik. Busker skal brukes til å definere rom, skjerme mot trafikk og vind og skape lune oppholdssoner. Lavere vegetasjon som stauder, prydgress og bunndekkende planter skal tilføre variasjon i farger, teksturer og årstidsuttrykk, uten å hindre viktige siktlinjer.

Klatreplanter skal benyttes der det er begrenset plass på bakken. De tilfører grønt i vertikalplanet og kan gi fasader, murer og smale gater et frodigere uttrykk.

Beplantningen skal være stedstilpasset og variert, med robuste arter som tåler Koperviks kystklima og urbane vekstforhold. Plantefeltene kan ha ulik karakter og artssammensetning, tilpasset det enkelte byrommets funksjon og klimaforhold. Det skal legges vekt på variasjon gjennom året, lang blomstringssesong, vintergrønne innslag og arter som fremmer biologisk mangfold. Plantefeltene skal utformes med tilstrekkelig vekstvolum, god jordkvalitet og tilgang på vann, og være driftssikre.



Plantefeltet på Langbrygga i Arendal, prosjektert av Dronninga landskap, med lokale kystnære planter fra øyene utenfor dratt inn til sentrum.



Vegetasjon som romdannende element, der trær og beplantning skaper tydelige rom, grønne avgrensninger og varierte soner. Eksempel fra Kirkeparken i Tromsø, prosjektert av Dronninga landskap.

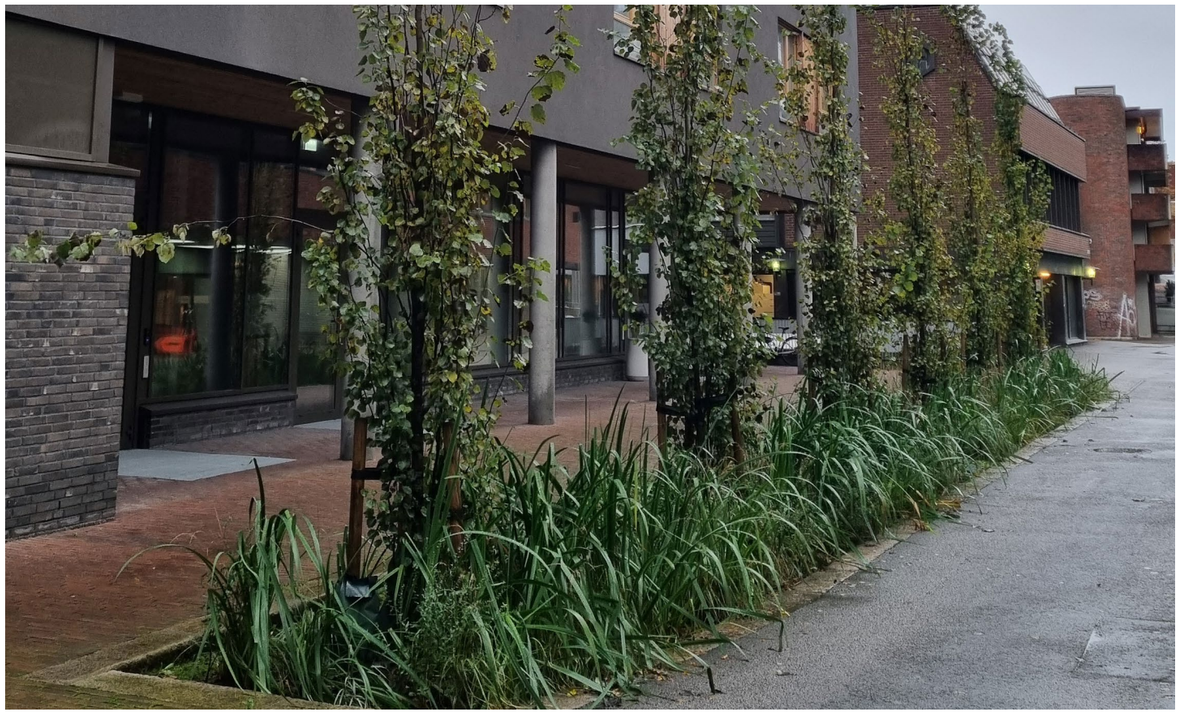
OVERVANNSHÅNDTERING

Overvann skal håndteres lokalt og integreres som en naturlig del av Koperviks gater og byrom. Regnvann fra harde flater skal, der forholdene ligger til rette for det, ledes til grønne plantefelt og regnbed, hvor vannet kan fordrøyes, infiltreres og renses før det eventuelt ledes videre.

Plantefelt og regnbed skal integreres i gater og på plasser, gjerne i kombinasjon med gatetrær, busker og stauder. Ved å senke plantefeltene og etablere åpninger i kantstein eller renner i dekket kan overvannet ledes fra fortau, kjørearealer og plasser til vegetasjonen. Slik blir overvannshåndteringen en del av grønnstrukturen og bidrar til frodigere og mer attraktive byrom.

Regnbed skal utformes som forsenkede plantefelt som samler opp, forsinker og renser overvann gjennom vegetasjon og jordmasser. Beplantningen må tåle vekslende forhold med både perioder med stående vann og lengre tørkeperioder. Det skal velges robuste arter med gode rotsystemer som bidrar til infiltrasjon, vannopptak og biologisk mangfold. Regnbedene skal utformes som frodige og naturlige deler av byens grønne gater og plasser, også når de ikke inneholder vann.

Overvannsløsningene skal være robuste, driftssikre og tilpasset det urbane gatemiljøet, med helhetlig materialbruk og kontrollert avledning av overskuddsvann. Plantevalg og utforming skal tilpasses lokale vekstforhold og bidra til varierte, frodige grøntmiljøer.



Regnbed utenfor Kverndalen bo- og dagsenter i Skien, prosjektert av Dronninga landskap.



Grønne plantefelt langs Kong Håkon 5.s gate i Oslo kan fordrøye og rense overvann fra harde flater før det ledes videre. Prosjektert av Dronninga Landskap.

FARGER

Det skal benyttes en gjennomgående fargepalett for møblering og utstyr i Koperviks gater og byrom. Fargebruken skal skape helhet og sammenheng i sentrum, understreke Koperviks karakter som urban småby og harmonere med bebyggelse, naturstein og vegetasjon.

Irrgrønn (RAL 6033) skal være gjennomgående farge på lakkerte metallflater i offentlige miljøer, herunder lysmaster og lysarmaturer, avfallsbeholdere, sykkelstativer, skilt, rekkverk, håndløpere og understell på benker. Fargevalget er inspirert av den karakteristiske irrgrønne patinaen som dannes på kobber over tid, og spiller på en subtil måte på byens navn, Kopervik. Fargen gir utstyret en særegen, stedstilknyttet identitet, samtidig som den harmonerer med byens vegetasjon og maritime omgivelser. Konsekvent bruk av samme farge og overflatebehandling skal skape en gjenkjennelig identitet og visuell sammenheng i sentrum.

Naturmaterialer som tre og stein skal beholde sine naturlige fargetoner. Langs sjøpromenaden kan en egen aksentfarge eller gjennomgående detalj bidra til å synliggjøre forbindelsen og gi de sjønære byrommene en felles identitet. Eventuelle avvik fra den gjennomgående fargepaletten skal være begrunnet i stedets karakter eller eksisterende utstyr som skal videreføres.

IRRGRØNN

RAL 6033



Utsnitt fra perspektivillustrasjon som viser lysarmaturer i den gjennomgående grønnfargen.

BELYSNING

Belysningen skal bidra til trygge, oversiktlige og attraktive gater og byrom, og styrke sentrums identitet også etter mørkets frembrudd. En helhetlig lyssetting skal skape sammenheng mellom gater, torg og plasser, samtidig som lysnivå og armaturer tilpasses stedenes funksjon og karakter. Belysningen skal gi en varm og behagelig atmosfære, fremheve viktige forbindelser og oppholdssteder og bidra til god orientering og universell utforming.

Lyset skal fordeles jevnt og målrettet, uten blending eller unødvendige kontraster. Armaturene skal være avskjermet og rette lyset mot ferdsels- og oppholdsarealer. Varmhvitt lys med fargetemperatur på normalt 2500–3000 K skal benyttes i sentrum. Lysforurensning skal begrenses, særlig langs sjøfronten og i grøntområder, av hensyn til naturmiljø, dyreliv og opplevelsen av nattemørket. Energieffektive lyskilder og styringssystemer med mulighet for nattdimming og behovsstyring skal redusere energibruken uten å svekke trygghet og tilgjengelighet.



Belysning som gir glød og mer intimt lys som ikke blender. Foto: Selux.

Belysningsutstyret skal ha en helhetlig utforming med gjennomgående material- og fargebruk. Mastehøyde, dimensjoner og plassering skal tilpasses gaterommenes skala og sikre god fremkommelighet. I mindre gater og byrom bør lavere master benyttes for å understreke menneskelig skala, mens større veier krever høyere og mer funksjonsrettet belysning. Fundamenter og tekniske installasjoner skal integreres diskret i omgivelsene.

I Kopervik skal belysningen ha et helhetlig, urbant og tidløst uttrykk som understreker Koperviks karakter som handelsby. Langs større veier benyttes slanke metallmaster på ca. 6 meter med enkle, avrundede armaturhoder, for eksempel Icon av Louis Poulsen. I sentrumsgater, parker og byrom benyttes lavere master på ca. 4 meter med sirkulære eller klokkeformede armaturer med rene, moderne detaljer, for eksempel Albertslund. Langs gangforbindelser, sjøpromenaden og sjønære byrom benyttes lave, sylindriske pullerter på ca. 1 meter, med avskjermet lys som gir trygg ferdsel uten å hindre siktlinjene og kontakten med sjøen, for eksempel Elo fra Selux. Armaturer og master skal ha en gjennomgående fargesetting som skaper et helhetlig sentrumsuttrykk.





For gate- og veibelysning skal det benyttes armaturer som for eksempel Icon eller Albertslund fra Louis Poulsen. Foto: Louis Poulsen.

BENKER OG SITTEMØBLER

Benkene skal ha et enkelt, moderne og tidløst uttrykk som harmonerer med Koperviks urbane bymiljø. Det foreslås benker med rene linjer, avrundede former og en slank konstruksjon i lakkert stål. Benkene skal utføres i en irrgrønn farge. Fargen gir møbleringen en tydelig identitet. En gjennomgående benkefamilie skal skape sammenheng mellom sentrumsgatene, Byparken og de sjønære byrommene. Et eksempel på en slik benk er April fra Vestre.

Benkene kan variere i lengde og utførelse etter plassering og behov. Benker med rygg- og armlener skal sikre god sittekomfort og universell utforming, mens benker uten rygglene gir fleksibel bruk og mulighet for å sitte vendt i begge retninger. Det kan også etableres integrerte sitteplasser i murer, kanter og andre konstruksjoner, gjerne med sitteflater av tre. Eksisterende sittemurer i Byparken er et eksempel på slike stedstilpassede løsninger.

Langs sentrale gater og fortau plasseres benker med jevne mellomrom, fortrinnsvis på steder med gode solforhold, utsikt og naturlige oppholdspunkter. På torg, i Byparken og langs sjøpromenaden kan benker samles i grupper og orienteres mot sjøen, aktivitet og møteplasser. Plasseringen skal sikre fri ferdsel og tilgjengelighet for alle.



Eksisterende sittekanter integrert i terrengmurer og andre konstruksjoner videreføres, gjerne supplert med sitteflater av tre for økt komfort.



Benk med slanke stålprofiler, avrundede former og irrgrønn lakkering. Foto: Vestre.

SYKKELPARKERING OG AVFALL

Sykkelstativer og avfallsbeholdere skal ha et enkelt, robust formspråk som harmonerer med benker og øvrig møblering. Utstyret skal ha en gjennomgående farge og materialbruk, slik at det fremstår som en naturlig del av sentrumsområdets helhetlige utforming. Eksempelvis sykkelstativ og avfallsbeholdere i serien Vroom fra Vestre.

Sykkelparkering skal plasseres strategisk ved handelsgater, torg, kollektivholdeplasser og viktige møteplasser. Stativene skal gi god støtte og mulighet for sikker fastlåsing av sykkelrammen, uten å hindre gangforbindelser eller viktige siktlinjer.

Avfallsbeholdere skal ha en diskret utforming og plasseres ved naturlige oppholdssteder og ferdselsårer. Det skal legges vekt på god kapasitet, enkel drift og mulighet for kildesortering der det er hensiktsmessig.



Smale, elegante sykkelstativ som også ser fine ut når de er tomme. Foto: Vestre.



Avfallsbeholdere i samme formspråk og farge. Foto: Vestre.

HÅNDLØPER & REKKVERK

Håndløpere og rekkverk skal sikre trygg ferdsel ved trapper, ramper, kaikanter og øvrige nivåforskjeller. Håndløpere skal være sammenhengende og gripevennlige, med gode avslutninger og høyder tilpasset universell utforming. Rekkverk skal gi nødvendig fallsikring uten å hindre fremkommelighet eller viktige siktlinjer og utsyn mot sjøen.

De skal ha et enkelt, moderne og tidløst uttrykk med slanke, runde stålprofiler, avrundede hjørner og presise innfestinger. Metalloverflatene kan utføres i ubehandlet rustfritt stål med naturlig metallfarge, eller lakkeres i Koperviks gjennomgående irrgrønne farge (RAL 6033). Utformingen skal harmonere med Koperviks natursteinsdetaljer og øvrige møblering.



Eksisterende metallhåndløper.

SKILT

Skiltingen skal bidra til god orientering og styrke forbindelsene mellom Koperviks handelsgater, torg, parker og sjøfront. Det skal benyttes en gjennomgående skiltfamilie med felles formspråk, typografi og materialbruk. Skiltene skal utføres i grøntlakkert metall og ha et enkelt, urbant uttrykk med slanke stolper og rektangulære skiltflater, med lys, lettlest tekst og tydelige retningspiler.

Retningsskilt skal være den gjennomgående skilttypen i sentrum og vise vei til sentrale målpunkter som Hovedgaten, Byparken, Festplassen, havna, sjøpromenaden og offentlige funksjoner. Skiltene utformes som smale, horisontale visningsskilt montert på felles stolper, med én tydelig pil og målpunkt per skiltflate. Informasjonstavler med kart og stedsinformasjon samles ved viktige ankomstpunkter og sentrale møteplasser.

Skiltene plasseres strategisk ved gatekryss, viktige gangforbindelser og overganger mellom sentrum og sjøfronten. Langs sjøpromenaden skal gjennomgående retningsskilt gjøre forbindelsen lett å følge. Antall stolper begrenses ved å samle flere visningsretninger på samme stolpe. Skiltingen skal plasseres utenfor frie ganglinjer og ikke hindre siktlinjer mot sjøen eller viktige byrom.



Veivisningsskilt som viser vei til viktige steder og attraksjoner i sentrum. Referanse fra Oslo sentrum.

KILDEHENVISNING

- Karmøy kommune. (2008). Kulturminneplan 2008–2012. https://www.karmoy.kommune.no/_f/p-1/i90a1ba48-cc30-42fb-bffa-5e7ab896aff0/kulturminneplan-temaplan-2008-2012.pdf
- Karmøy kommune. (2008). Kulturminneplan Karmøy kommune 2008–2012. https://www.karmoy.kommune.no/_f/p-1/i90a1ba48-cc30-42fb-bffa-5e7ab896aff0/kulturminneplan-temaplan-2008-2012.pdf
- Thorsnæs, G., & Lauritzen, P. R. (2026, 2. mars). Kopervik (tettsted). Store norske leksikon. https://snl.no/Kopervik_-_tettsted

FOTO:

- Dale, N. P. (2015). Havnepromenaden, Oslo [Fotografi]. Arkitektur N. https://old.arkitektur-n.no/prosjekter/havnepromenaden
- Kølle, C. H. (u.å.). Kobbervigen paa Carmøe [Maleri]. Universitetsmuseet i Bergen, Universitetet i Bergen. https://marcus.uib.no/instance/collection/decac5d3-2533-4c6f-9c5d-b58d08f96b78/100
- landskap DESIGN (u.å.). Festplassen i Bergen [Fotografi]. https://www.landskapdesign.no/portfolio/edvard-griegs-plass/
- Louis Poulsen. (2026). Produktbilder av belysningsarmaturer [Fotografier tilsendt av leverandør].
- Norske landskapsarkitekters forening. (u.å.). Bjørvika allmenninger [Fotografier]. https://landskapsarkitektur.no/prosjekter/bjorvika-allmenninger
- Nystrand, W. (u.å.). Harbour, Norrtälje, Sweden [Fotografi]. Selux. https://www.selux.us/usa/en/cases/harbour-norrtalje
- Tidsmaskinen. (u.å.). Karmøystevnet på Festplassen i Kopervik, 1968 [Fotografi]. https://tidsmaskinen.no/
- Vestre. (u.å.). Bildegalleri [Fotografier]. https://vestre.com/no/

KART:

- Bang, T. (1864). Specialkart over den Norske Kyst fra Skudesnæs til Rambeskaarfjeld [Kart, Museumskart 217-38]. Den Geografiske Opmaaling. Kartverket.
- Norge i bilder. (1964). Kopervik [Historisk flyfoto]. https://www.norgeibilder.no/
- Norge i bilder. (2026). Kopervik [Flyfoto]. https://www.norgeibilder.no/
- Norges Sjøkartverk. (1942). Fra Kopervik og Utsira til Bømlahuk [Sjøkart, kartblad 18]. Kartverket.