

Stokke kommune

# **Formingsrettleder for gater**

September 2007

COWI

Stokke kommune

## **Formingsrettleder for gater**

september 2007

Dokument nr. 1  
Revisjonsnr.  
Utgivelsesdato -

Utarbeidet nmr  
Kontrollert  
Godkjent

## **Innholdsfortegnelse**

<b>1</b>	<b>Formingsrettleder – Innhold og bruk</b>	<b>2</b>
1.1	Innledning	2
1.2	Overordnet målseting	3
<b>2</b>	<b>Bakgrunn og analyse</b>	<b>4</b>
2.1	Dagens situasjon	4
2.2	Styrende dokumenter/planer	4
<b>3</b>	<b>Utformingsprinsipper og tiltak</b>	<b>5</b>
3.1	Fremtidig trafikksituasjon	5
3.2	Møblering og utstyr	12

# 1 Formingsrettleder – Innhold og bruk

## 1.1 Innledning

Kommuneplan for Stokke kommune gir rom for endring og utbygging av sentrum. Planen legger opp til utvidelse av sentrum langs Industriveien. Reguleringsplanen Stokke sentrum øst har lagt opp til ca. 230 boliger, 6000 m<sup>2</sup> kontor og 6000 m<sup>2</sup> med forretning.

Formingsrettlederen for gater i Stokke sentrum øst er utarbeidet på oppdrag fra Stokke kommune Virksomhet eiendom og kommunalteknikk.

Formingsrettlederen er forankret i reguleringsplan for Stokke sentrum Øst (2003).

*..”Utforming av veger, gater og torg skal gis en bevist og helhetlig utforming og med tanke på gatebelegg, kantsteiner, bruk av vegetasjon, møblering (lyktestolper, skilt, benker, søppelkasser) etc. Det skal utarbeides en formingsrettleder for gater som skal godkjennes av Planutvalget og utforming av veger, gater og torg skal følge denne.”..*

Bakgrunn for denne rettlederen er:

- Reguleringsplan med bestemmelser for sentrum øst fra 2003
- Gatebruksplan fra februar 2002
- Prinsiplan for utforming 2002
- Tilgjengelighet for alle T-5/99B
- Trafikksikkerhetshåndboka 2001
- Håndbøker fra Statens Vegvesen:
  - 072 fartsdempende tiltak

- 017 Veg- og gateutforming

**Arbeidet har vært utført av:**

Tor Ivar Tollefsen      Virksomhet eiendom og kommunalteknikk

Frode Strange          Virksomhet eiendom og kommunalteknikk

Nils Magnus Ringnes   COWI AS

## **1.2    Overordnet målseting**

Utforming av veier, gater og torg skal gi en bevisst helhetlig utforming med tanke på gatebelegg, kantsteiner, bruk av vegetasjon, møblering (som lykte-/lysstolper, skilt, benker, søppelkasser, utendørs kabelskap m. m.) etc.

Offentlige anlegg skal ivareta brukernes behov, interesse og sikkerhet.

## **2 Bakgrunn og analyse**

### **2.1 Dagens situasjon**

Det etablerte trafikksystemet består vei og skulder ut til terreng. Arealer for gående og kjørende er ikke atskilt. Bærelag /veioppbygging er ukjent. Anleggenes plassering stemmer ikke helt med reguleringsplanen for området. Det etablerte veirommet må reetableres i henhold til den nye reguleringsplanen.

### **2.2 Styrende dokumenter/planer**

Det overordnede dokumentet for denne rettlederen er reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for sentrum øst fra 2003.

Det er utarbeidet to temaplaner for utdyping av kommuneplanens arealdel.

- Gatebruksplan
- Prinsippplan for utforming

### 3 Utformingsprinsipper og tiltak

#### 3.1 Fremtidig trafikksituasjon

Temaplanen Gatebruksplan antar en fremtidig trafikk ved full utbygging av sentrum øst på 3200 kjøretøy. Det vil være en stor andel personkjøretøy. De tunge kjøretøyene vil i hovedsak være til varelevering til forretningene.

Det er tre atkomster til sentrum øst. En fra Storgata og to fra Melsomvikveien. Gående har også atkomst ved siden av kjøreveiene samt en ekstra atkomst fra Melsomvikveien. Vei A, B, D og F er blindveier med vendehammer/snuplass.

Fortauet har en reguleringsbredde på 3 meter + 2,5 meter til grøntstruktur/parkeringslommer.

Storgata (mot Alles tunet) mellom jernbanen og Industrigata (Gate A) omfattes av reguleringsplanen. Prinsippene fra veiene inne på reguleringsområdet videreføres på denne delen av reguleringsplanen. Detaljutforming avtales med Statens vegvesen.

#### Normalprofil for vei med trær

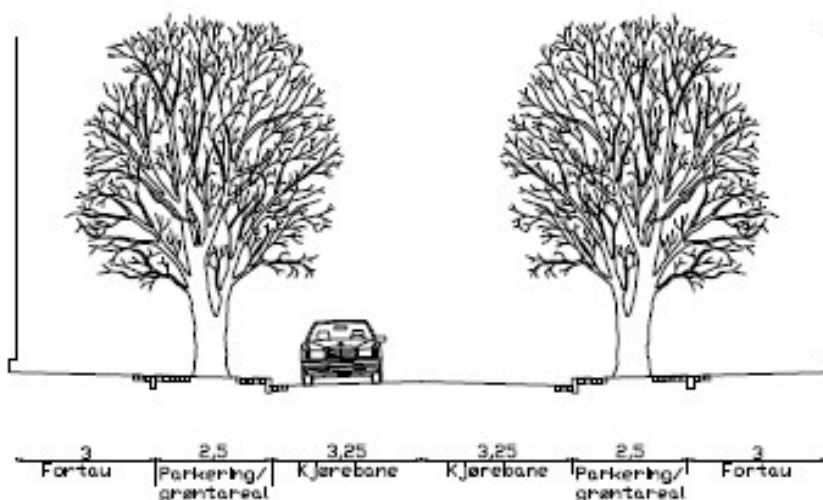


Fig 3.1 viser plassering av trær i gaterommet.

### Horizontalsnitt for plassering av trær.

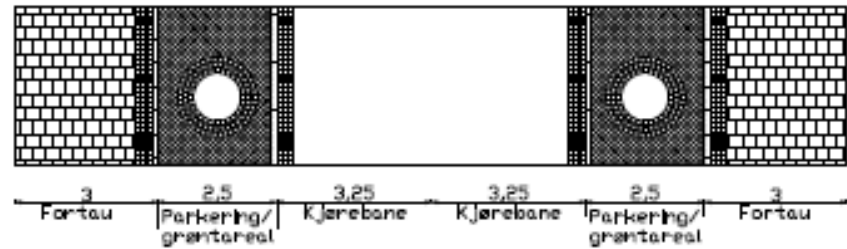
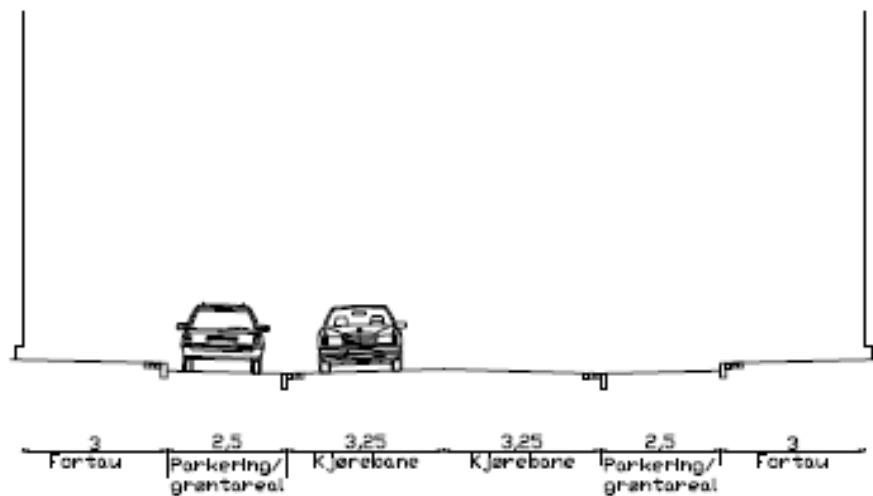


Fig 3.2 viser plass for plassering av trær. Belegning i asfalt i kjørebane, kantsteiner av naturstein, linjer og rammer i gatestein. Formålet "grøntareal" belegges med gatestein alternativt samme belegg av betongstein. Fortau belagt med betongheller.

### Gatesnitt med parkering.



Figur 3.3 viser Horizontalsnitt for vei med tosidig parkering.

### Horizontalsnitt med parkering

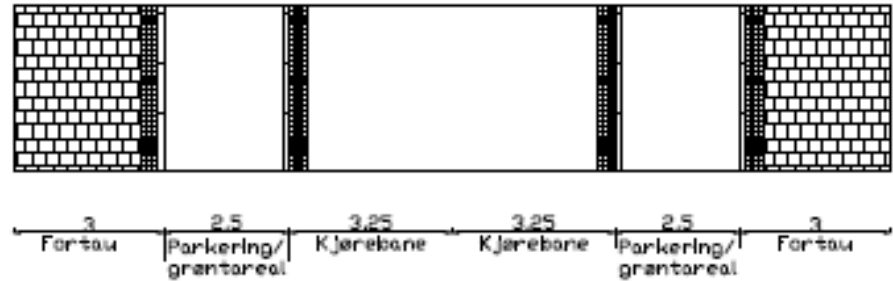


Fig 3.4 viser plass for parkering. Belegning i asfalt i kjørebane, kantstein av naturstein, linjer og rammer i gatestein. Parkeringsarealet belegges med asfalt. Fortau belagt med betongheller.

#### 3.1.1 Overgang parkering - grøntareal.

Overgangen mellom parkering og grøntareal bør utformes slik at linjeføringen mellom trafikkarealet og gangarealet blir minst mulig kantete. Arealene kan bytte formål som i figuren nedenfor. En skrå overgang vil lette vedlikeholdet av veien og bruk av parkeringsplassene.

#### Overgang mellom parkering- og grøntareal.

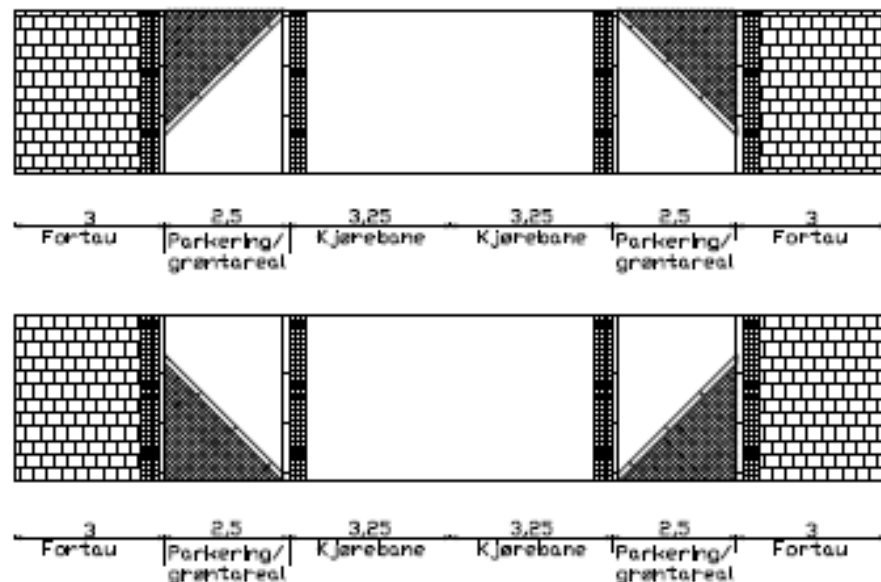


Fig 3.5 viser overgang mellom parkering og grøntområde. Kantsteinslinjen som følger grensen mellom formålene kan rundes av ved bruk av radiushugget kantstein.

### 3.1.2 Kryssområder

Kryssområdene bør utformes slik at de gir best mulig sikt for de kjørende, og høyest mulig sikkerhet for myke trafikanter. Innenfor kryssområdet bør det ikke plasseres sikthindrende elementer. Dersom det settes elementer innenfor sikt-trekantene bør Vegvesenets håndbok 017 følges.

Bevisst bruk av belegning og linjer for å lede trafikk i kryssområdet er viktig. Hellebelagt område på fig 3.5 er det primære arealet for myke trafikanter. Gatestein/kantstein som linjer skiller de ulike arealene. Sekundært trafikkareal for myke trafikanter belegges med gatestein.

#### Kryssområde

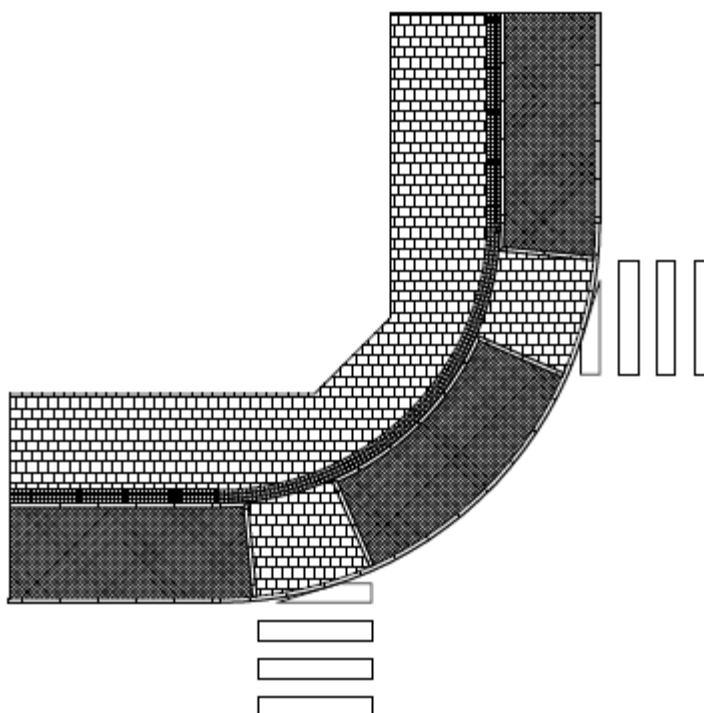


Fig 3.6 viser belegning og linjer i kryssområdet. Overgangen fortau fotgjengerovergang senkes til 1-2 cm vis. Fotgjengerovergang bør merkes med veimerking i plast/maling.

### Kantstein ved gangfelt

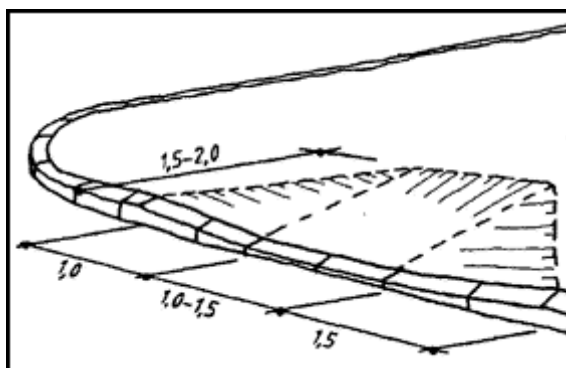


Fig 3.7 Kantsteinshøyden skal reduseres ved gangfelt. Kantstein senkes ned over en lengde 1-1,5 m (0-20mm kantsteinshøyde). Nedsenkingen forbindes med fortausnivå med skråplan med maks helling 1:6. For gangfelt ved kryss legges nedsenkingen i den enden av gangfeltet som er lengst bort fra krysset. Fra Vegvesenets håndbok 017 (1993).

### 3.1.3 Vannrenne av to/tre rekker med gatestein mot fortau.

Den optiske linjeføringen endres/gjøres smalere ved å ha rekker med gatestein på langs. Kjørebanelen blir visuelt smalere og bidrar til lavere fart. Sluk/sandfang plasseres i vannrennen.

#### Slukrist med ramme for rennestein/vannrenne



Fig 3.8 viser eksempel på slukrist fra Furnes AS.

### 3.1.4 Parkering

Parkering etableres i formålet som veksler mellom parkering og grøntstruktur. Strekningene det kan etableres parkering på er forholdsvis korte. Antallet p-plasser blir redusert ved etablering av gatetrær og gatemøbler. Gateparkeringen bør vurderes regulert for å sikre sirkulasjon. Figur 3.9 viser størrelse/dimensjoneringsgrunnlag for langsgående parkering.

Det er også avsatt eget areal til parkering på reguleringsplanen

### Parkering langs kantstein.

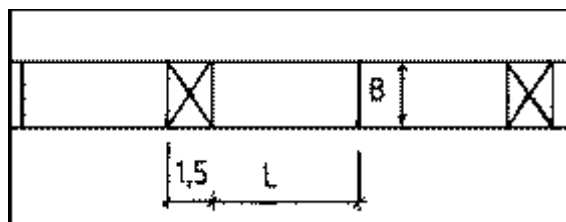


Fig 3.9 viser parkeringslommer med ulike variabler for ulike kjøretøy. For personbil er  $B=2,0$  meter og  $L=5,0$  meter. Fra Håndbok 017 (1993).

Innenfor planområdet er det regulert en offentlig p-plass på 2,6 daa. Denne skal dekke besøksparkeringen til forretninger, kontor og bolig. Denne burde vurderes regulert iht formålet med en parkeringstid på +/- 4 timer.

Gateparkering (parkering langs offentlig vei) bør i hovedsak prioritere plasser til bevegelseshemmede. Vanlig parkering bør reguleres med en parkeringstid på +/- 2 timer.

### 3.1.5 Grøntstruktur

Bruk av trær i bygater er et av de viktigste ”grønne” virkemidlene. De er praktiske og store, men tar liten plass på bakken. Det er lange tradisjoner for bruk av trær i planlegging av gater og alleer.

Trærne plasseres på begge sider av veien og de plasseres fortrinnsvis ved kanten av fortauet. Vegvesenets håndbok 017 (1993) gir i figur 3.10 anbefaling i forhold til valg av trær.

Bruk av trebeskyttere vil i stor grad kreve festing i ramme rundt treet. Rammen settes i egne prefabrikerte tregruber i betong.

Blomsterurner/kasser plasseres i ”grøntområdet” og kan settes i siktsoner dersom de ikke strider mot vegnormalen.

**Avstand til trær.**

	Fortausbredde	Avstand tre/fortauskant	Midtrabattbredde
Små eller formklippede trær	4 m (3)	1 m (0,75)	3 m (2)
Middels store trær	4,5 m (3,5)	1 m (0,75)	3,5 m (2)
Store trær	5 m (4)	1,5 m (1)	5 m (2,5)

\*) Ved stor gangtrafikk eller hvis fortauet også nyttes vesentlig av syklende, bør fortausbredden økes med ca. 0,5 m

Fig 3.10 viser anbefalinger for plassering av trær i forhold til størrelse. Minimumsmål i figuren (i parentes) skal bare nyttes når gaterommet mellom fasadene er smale. Fra Vegvesenets håndbok 017 (1993).

For de mest alminnelige gatetrærne som lind, lønn og hestekastanje skal trærne ved planting ha en minimum stammeomkrets på 20-25 cm, bjørk og svenskeasal tilsvarende stammeomkrets på 18-20 cm etter NS 4400-13.

**Forlag til treslag:**

Grønne områder	Aktuelle treslag / busker
Hovedgater. Trærne plasseres som for eksempel fig 3.1 og fig 3.2.	Tilia x.e. `Pallida` Tilia cordata - vanlig Lind Tilia c. `Greenspire` Aesculus hippocastanum Hestekastanje Acer pseudoplatans - Plantatlønn Acer platanoides - Spisslønn
Sidegate/andre arealer	Tilia x.e. `Pallida` Tilia cordata Tilia c. `Greenspire` Aesculus hippocastanum Acer pseudoplatanus Acer platanoides Sorbus aucuparia - rogn Crataegus monogyna `Stricta` - hagtorn  Crataegus laevigata `Paul`s Scarlet` - parkhagtorn

Fig 3.11 forslag til ulike trær/busker til bruk ved og langs offentlig vei.

## 3.2 Møblering og utstyr

Møbler og utstyr bør ha en helhetlig design med elementer som er kjente fra andre prosjekter i Stokke. Et av produktene som har vært brukt før er Urban serien fra Vestre AS. Plassering av møbler og utstyr gjøres ut fra normer og veiledning fra leverandør.

Farge som velges for skiltstolper, veilysmaster, armaturer, møbler og utstyr lakkeres i sort blank farge.

### 3.2.1 Sykkelparkering



Vestre Urban



Hags, Ramställ



Hags, Ellipse

### 3.2.2 Veilys/belysning

Belysning er et viktig element i en bydel. Den kan endre hvordan vi opplever bydelen etter at det har blitt mørkt. For å et best mulig resultat bør det utarbeides en egen belysningsplan for området.

Høyde på master tilpasses fremtidig bebyggelse. Det tas utgangspunkt i reguleringsplanenes område BFK1. Dersom belysningen reduseres settes mastene tettere.

Uttak av strøm til andre formål kan settes i kum i fortau, egne bokser eller ”pullerter”.

Eksempel på veilys:



AEC Lunoide fra Multilux AS



AEC Ecolo fra Multilux AS

### 3.2.3 Skilt

Plassering av skilt er viktig for synlighet. Det er også viktig med riktig plassering i forhold til skader og vintervedlikehold. Skilter kan monteres på veilysstolper eller egne stolper langs fasade. Det er viktig at ikke markiser og lignende skjermer skiltene.

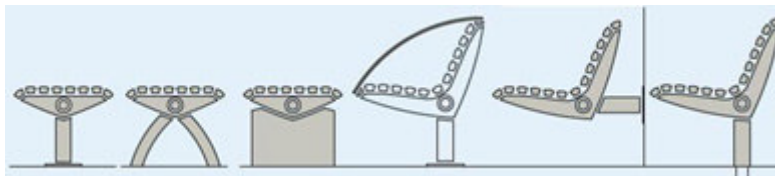
Det skal benyttes rammeskilt med tilhørende festemateriell. Parkeringsregulerende skilt bør gjøres tosidige.



Rammeskilt fra Botneskilt AS

### 3.2.4 Benker

Eksempel på møbler:



Urban fra Vestre AS



Porto fra Vestre AS



Gripenberg fra Hags

### 3.2.5 Avfallsbeholdere

Eksempel på avfallsbeholdere:



Urban fra Vestre AS



Ellipse fra Hags

### 3.2.6 Trebeskyttere



Nystrøm Design AS

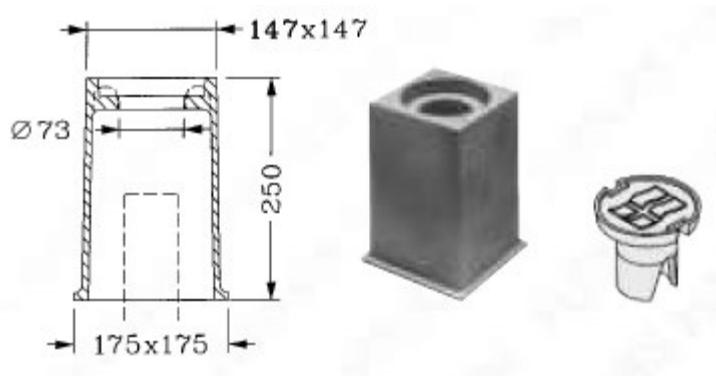
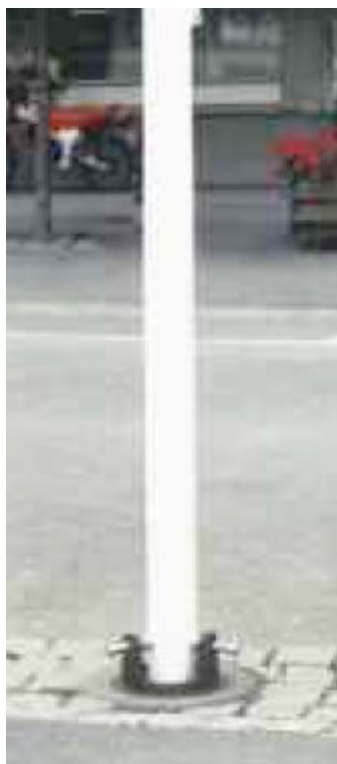


Vulkan Smith AS



### 3.2.9 Andre elementer

Flaggstangfeste:



Furnes AS

Blomsterurne i støpejern:



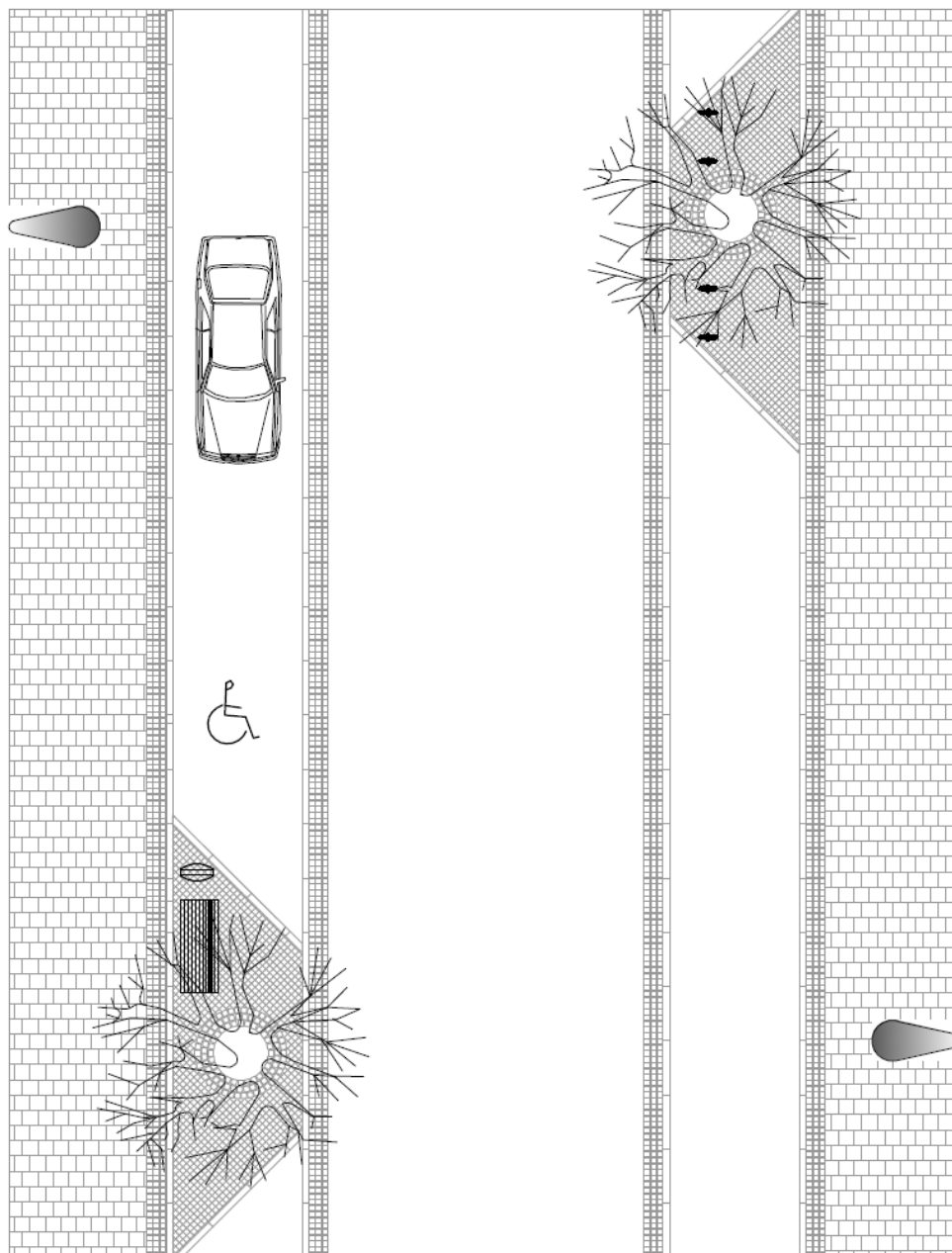
Furnes AS



Boboli planteurne fra Vestre AS

## Eksempel på gate strekning

Fig 3.9 Eksempel på plassering av veilys, trær og gatemøbler:



Veilys plasseres på begge sidene av veirommet. For å få mest mulig jevnhet i belysningen av veien settes lyspunktene slik at trærne skygger minst mulig. For eksempel slik som på fig 3.9.

Gatemøbler kan plasseres i nærheten av trærne, eller på et utvidet område.