

GATEBRUKSVEILEDER JEVNAKER SENTRUM







Utsikt over Randsfjorden

FORORD

Gatebruksveilederen for Jevnaker sentrum er et dokument som ser overordnet på hele sentrumsområdet og er tenkt benyttet i fremtidig gateopprustning. Planen har stort fokus på trafiksikkerhet, særlig myke trafikanter og deres opplevelse av trygg ferdsel i trafikken.

Med utgangspunkt i en analysering av eksisterende forhold har det blitt utviklet nye gateprofiler for å tydeliggjøre gatehierarkiet og gjøre sentrum mer lesbar og oversiktlig. I tillegg økes materialkvaliteten i hele området og vegetasjon bidrar til å myke opp der det ellers er mange harde flater.

Forsidebilde: Storgata ca. 1948, Normanns Kunstforlag AS, Oslo. Øvrige bilder uten kildehenvisninger er tatt av Jevnaker kommune eller tegn_3.





INNHold

FORORD.....	3
INNHold.....	5
1. INNLEDNING.....	6
1.1 Mål for prosjektet	
1.2 Organisering av arbeidet	
1.3 Føringer for gatebruksveilederen	
1.4 Trafikksikkerhet	
1.5 Omfanget av gatebruksveilederen	
2. ANALYSE AV DAGENS SITUASJON.....	9
2.1 Enkel stedsanalyse	
2.3 Kvaliteter som ønskes ivaretatt og fremhevet	
2.4 Karakteristikk av dagens gateløp	
2.3 Kvaliteter som ønskes ivaretatt og fremhevet	
2.4 Eksisterende situasjon gatenett	
Følgende punkter er i tillegg identifisert som trafikksikkerhetsutfordringer i dagens gatenett.	
2.5 Eksisterende situasjon gater	
2.4 Karakteristikk av dagens gateløp	
3. PRINSIPPER FOR UTFORMING.....	17
3.1 Overordnede prinsipper	
3.2 Hovedgrep	
3.3 Tema: Fotgjengere	
Prinsipper	
3.4 Tema: Syklister	
3.5 Tema: Bilister	
Prinsipper	
3.6 Tema: Grøntstruktur og byrom	
4. GATEPROFILER OG OMRÅDER.....	23
4.1 Gateprofiler - inndeling av gater	
4.1 Gateprofil; Hovedgate	
4.2 Gateprofil - Adkomstgate	
4.3 Gateprofil - Boliggate	
4.4 Kryssløsninger	
4.5 Torg	
4.6 Kollektivterminal	
5. MATERIALER, MØBLERING OG VEGETASJON.....	35
5.1 Materialbruk	
5.2 Møblering	
5.3 Vegetasjon	
6. VEDLEGG.....	39
6.1 Kostnadsoverslag	
6.2 Trafikksikkerhetsvurdering	
6.3 Kartkompendium	



1. INNLEDNING

Stedsutvikling av Jevnaker sentrum er et prioritert satsingsområde i Jevnaker kommune. Satsingen er nedfelt som et hovedmål i kommuneplanens samfunnsdel:

«Fra tettsted til småby – med identitet og trivsel, skal Nesbakken være et naturlig valg for innbyggere og tilreisende.»

Ett ledd i denne satsingen er å få Jevnaker sentrum til å fremstå som et helhetlig og attraktivt sentrumsområde med bymessig preg. Gatebruksveilederen for Jevnaker sentrum skal være et verktøy for å utvikle gaterommene slik at sentrum blir trafiksikkert og universelt utformet, samtidig som den skal bidra til forskjønning.

1.1 Mål for prosjektet

Gatene i Jevnaker sentrum skal gradvis rustes opp og fornyes som et ledd i en generell og estetisk opprustning av sentrum. Gatebruksveilederen skal bidra til å gjøre sentrum til et mer attraktivt sted å oppholde seg og på den måten bidra til at Jevnaker blir et mer levende sentrum. Dette er et viktig ledd på veien mot å utvikle Jevnaker fra et tettsted til en småby.

Følgende delmål har vært retningsgivende for planen:

- Gaterommene skal bidra til en positiv markedsføring av Jevnaker
- Gaterommene skal ha et tilstrekkelig tilbud for alle brukergrupper (kjørende, gående, syklende, vareleveranse, bevegelseshemmede)
- Gatene skal utformes med hensyn til stedets karakter og målestokk
- Det skal tilrettelegges spesielt for myke trafikanters opplevelse og trivsel
- Utformingen av gatene skal bidra til å heve den estetiske kvaliteten i sentrum
- Anlegget skal utformes med solid materialbruk og detaljering som tåler slitasje og vedlikehold
- Gaterommene skal utformes med fokus på god trafiksikkerhet



Storgata mot sørøst fra kryss ved Storgata -Engata



1.2 Organisering av arbeidet

Jevnaker Kommune har engasjert konsulentfirmaet tegn_3 for å utarbeide gatebruksveilederen for Jevnaker sentrum. Det har blitt arrangert jevnlike arbeidsmøter.

Informasjon om planoppstart ble lagt ut på kommunens nettside 10. november 2016 og ble i tillegg formidlet til kommunens politiske partier, Einar Michael Borch (eier av 148/1), Nesbakk vel, Jevnaker næringsdrivende, Oppland fylkeskommune og Statens vegvesen, region øst. Det ble i denne sammenheng åpnet for innspill til gatebruksveilederen. Det ble i tillegg arrangert et åpent informasjonsmøte den 12. desember på samfunnshuset.

Følgende personer har vært involvert i utviklingen av denne gatebruksveilederen:

Jevnaker kommune:

- Sigrí Rosø - (Arealplanlegger)
- Johnny Heen - (Virksomhetsleder, Plan og miljø)
- Lars Flekkerud - (Virksomhetsleder, Drift og forvaltning)

tegn_3:

- Kristin Spradbrow Treloar - Landskapsarkitekt
- Linn Løvik Francis - Landskapsarkitekt
- Ida Therese Grande - Landskapsarkitekt
- Kai-Arne Riersen - Vei ingeniør

1.3 Føringer for gatebruksveilederen

Reguleringsplan for Nesbakken ble vedtatt av kommunestyret den 31. mai 2006 med endringer den 26. april 2007. I reguleringsplanen pkt. 5 står det følgende: «For vegnettet skal det utarbeides en helhetlig gatebruksplan som beskriver og ivaretar de enkelte gaters funksjon og standard, herunder veglinjer, profiler, eventuelle fortau, kantparkering mv. Løsninger for gående og syklende skal inngå i planen, og i Storgata kan en MPG-løsning med opphøyde fotgjengerkryssinger vurderes.»

Som følge av dette ble en gatebruksplan for Storgata utarbeidet i samarbeid med Norconsult. Denne ble ferdigstilt i 2008 og var grunnlaget for opprustningen av Storgata som ble gjennomført i 2010 – 2011. Denne ligger som et grunnlagsdokument for det videre arbeidet med den helhetlige gatebruksveilederen for Jevnaker.

I 2006 ble det også utarbeidet en estetisk veileder for utforming av bebyggelse og utomhusområder på Nesbakken i samarbeid med Sjøtil & Fornæss. Denne ble vedtatt av kommunestyret den 16. juni 2006. I sammenheng med utarbeidelse av gatebruksveilederen blir også denne estetiske veilederen oppdatert.

Det er viktig at de valgte løsningene er av solid kvalitet og basert på tradisjonsbåren materialforståelse. Løsningene skal tåle bruk og slitasje og eldes med verdighet, samtidig som de skal være lette å vedlikeholde.

Utomhusanleggene i Jevnaker sentrum er delt inn i ulike ambisjonsnivåer for standard og design. De høyeste kravene stilles til publikumsarealer som er knyttet til forretninger og viktige bygninger i sentrumsområdet. Andre gater og gangveier har middels krav til standard og utforming, mens områdene lengst vekk fra sentrum har lavest krav. I det høyeste standard nivået skal rimeligere materialer som asfalt og betong kombineres med granittkantstein og gatestein. Universell utforming skal ivaretas i størst mulig grad i alle anlegg for myke trafikanter.

Klassifiseringen av de enkelte gateløp vil presenteres i denne delen av gatebruksveilederen. Avhengig av lokalisering og funksjon vil enkelte gater kunne deles inn i soner med ulike krav til standard og utforming. De overordnede prinsippene for utforming med tilhørende gateprofiler som presenteres i dette dokumentet vil nødvendigvis måtte tilpasses noe i enkelte områder.

1.4 Trafikksikkerhet

Jevnaker kommune arbeider for bedre trafikksikkerhet blant annet gjennom vedtatt trafikksikkerhetsplan med tilhørende handlingsplaner. I tillegg er Jevnaker sertifisert som trafikksikker kommune. Dette har derfor vært et gjennomgående tema i utforming av planen. Dette fremgår blant annet av retningslinjer for bedre forhold for gående og syklende og i form av en omstrukturering og opprydding i dagens sentrale gater sammen med en tydeliggjøring av kryss og overganger.

1.5 Omfanget av gatebruksveilederen

Gatebruksveilederen består av følgende dokumenter:

- Hoveddel og funksjonsbeskrivelse
- Vedlegg 1 - Kostnadsoverslag
- Vedlegg 2 - Trafikksikkerhetsvurdering
- Vedlegg 3 - Kartkompendium

Til sammen utgjør disse dokumentene grunnlaget for investeringer på vei for de enkelte delstrekningene. Hoveddelen beskriver føringer og overordnede prinsipper for utforming, samt redegjør for hvilke gate profiler som skal benyttes i gaterommene i Jevnaker sentrum. Kostnadsoverslaget gir et bilde av behovet for investeringer for de ulike gatene. Med utgangspunkt i gatebruksveilederen kan man dermed gradvis ruste opp gatebildet i Jevnaker sentrum til et mer urbant og helhetlig uttrykk på en forutsigbar måte.



Gatebruksveilederens virkeområde omfatter hele Nesbakken halvøya med eksisterende gatestruktur med unntak av dagens E16. I planen inngår arealer for kjørende og gående, samt disponering av arealet mellom husene i gaterommene.

Det er ønskelig å samordne opprusting av de enkelte gateløpene med rehabilitering av vann- og avløpsstruktur for å unngå unødvendig dobbeltarbeid med graving og påfølgende asfaltering. Hvilke gateløp som prioriteres bør derfor samordnes med vann- og avløpsetatens behov. Det er ikke foretatt innmålinger i gatene i forbindelse med gatebruksveilederen så gateløpene vil muligens måtte tilpasses noe i forhold til de overordnede prinsippene når de fysiske arbeidene tiltar.



Geografisk avgrensning for gatebruksveilederen (kilde kart: Google maps)



2. ANALYSE AV DAGENS SITUASJON



Til venstre: illustrasjon som viser kvartalstrukturen i Jevnaker (kilde kart: Google maps), øverst til høyre viser Storgata, nederst til høyre viser holdeplass ved busstasjon

2.1 Enkel stedsanalyse

Jevnaker kommune ligger langs to sider av Randsfjorden med Nesbakkenhalvøya i midten. Jevnaker sentrum ligger idyllisk til på Nesbakken i sørenden av Randsfjorden med utsikt over fjorden, de lave skogkledde åsene og kulturlandskapet på Hadeland.

Sentrumsområdet var opprinnelig en liten sandbakke ved utløpet av Randsfjorden. Området er avgrenset av Randselva på den ene siden og innsjøen Hermannstjern på den andre.

Jevnaker sentrum er karakterisert av en tydelig kvartalsstruktur med langsgående hovedgater og tverrgater som ender mot fjorden. Storgata ligger noe skrått i forhold til de andre gatene i kvartalsstrukturen. Gata er forankret i bruene på begge sider. Storgata forbinder på den måten de to dalsidene i kommunen. Fra gatene er det siktakser mot landskapet rundt, og mot fjorden.

Nåværende E16 er lagt utenom sentrum (omkjøringsvei). Oftest benyttes Brugata eller Storgata som atkomst til sentrum.

Bebyggelsen i Jevnaker sentrum er forholdsvis homogen med småskala trehus i to etasjer fra århundre skiftet, og etterkrigsbebyggelse bestående av lavere

forretningsgårder i mur eller betong. I sentrale deler av Storgata ligger bebyggelsen relativt tett og danner vegger i gaterommet. Den nyere bebyggelsen er nokså homogen i størrelse, men representerer ulike stilperioder.

På enkelte tomter er den gamle bebyggelsen borte uten at ny bebyggelse har kommet til og disse fremstår som hull i bylandskapet. Det er en tendens til at den nyere bebyggelsen er planlagt i større volumer, noe som vil bidra til å endre skalaen i tettstedet.

Parkerte biler dominerer flere steder gatebildet, og til tider oppleves parkeringssituasjonen som kaotisk. Dagens parkeringsforhold representerer enkelte steder en trafikkfare fordi det står parkerte biler i siktlinjen mot kryssene, og fotgjengere kan være skjult bak bilene.

Noen av de ubebygde tomtene fungerer i dag som parkeringsplasser. Parkeringssituasjonen kan bli en utfordring i framtiden når disse tomtene bebygges, hvis ikke løsninger med parkering i kjeller el.lign. etterstrebes. Det er generelt lite oppmerket areal for parkering utenfor Storgata og torget. I Storgata og deler av tilstøtende gater har opprustningen som ble gjort i 2010 / 2011 bidratt til bedre struktur og oversikt.



2.2 Kort historisk oversikt

Sentrum på Jevnaker var i eldre tid lokalisert på østsida i området rundt Jevnaker kirke og langs den gamle Kongeveien som ble bygget i 1818. Tettstedet lå ikke langt fra Hadeland glassverk som ble etablert i 1765. Nesbakken var den gang et utkantsområde.

Nesbakkens første bebyggelse bestod av tre husmannsplasser. Storgata ble anlagt som en forbindelseslinje mellom øst- og vestsida. Til å begynne med endte gata i et fergeleie, der ferdselen til vestsiden foregikk med båt over Randselva. Ved åpningen av Randsfjordbanen i 1868, ble det bygget en stasjon på vestsiden. Som kompensasjon ble det bygget bru over Randselva. Storgata ble forlenget til brustedet og fungerte som tilførselsveg til stasjonen. Etter krigen ble en ny gate etablert i fortsettelsen av brua.

Denne gaten fikk naturlig nok navnet Brugata, og avlastet Storgata for gjennomgangstrafikk. I 1959 ble veien til Eggemoen og videre til Hønefoss bygget, og på 1970-tallet ble riksvegen lagt utenom sentrum på Nesbakken. Den nye omkjøringsvegen (dagens E16) ble lagt mellom tettstedet og Hermannstjern, og har beslaglagt et tidligere friområde ned mot tjernet.

Før overgangen til 1900-tallet hadde Jevnaker utviklet seg til et levende lokalsamfunn med flere industriarbeidsplasser i tillegg til landbruket. Kvartalsstrukturen for Nesbakken ble utarbeidet i en reguleringsplan fra 1898 som la grunnlaget for utbyggingen på Nesbakken.

Storgata ligger skrått i strukturen, på samme måte som Broadway ligger skrått i kvartalsstrukturen ved Central Park på Manhattan, og denne ble på den tiden etablert som en handlegate med toetasjes trehus i sveitserstil. Sentralt i gata lå forsamlingshuset Glimt, omtrent der torget ligger i dag. Mange av trehusene ble revet i etterkrigstiden og erstattet med mindre murgårder. Bygningen som i dag huser Coop Extra var det første varehuset som ble bygget i kommunen. Denne skilte seg også ut som den første bygningen som ikke fulgte den etablerte byggelinjen i gaten, ved at bygningen er trukket tilbake fra gaterommet. Dette er fortsatt det eneste bygget som skiller seg ut på denne måten.

Med økt andel biltrafikk har Jevnaker i senere år vært utsatt for handelslekkasje til Hønefoss og Gran, og handelsstanden i sentrum har i lengre tid slitt. Det har siden år 2000 vært en stabil befolkningsvekst i kommunen, og dette er et godt utgangspunkt for å reetablere et vitalt sentrum på Nesbakken. De kommende investeringene på vei og bane som ligger for tur vil antagelig bidra til en ytterligere vekst og utvikling i Jevnaker.



Bilde av bebyggelsen på Nesbakken på trettitallet. Fotballbanen ligger midt i bildet og ny bru er under konstruksjon. Kilde: Kulturhistorisk vurdering Nesbakken, 2014.



Ny riksveg 35 anlegges langs Hermannstjern og Nybrua bygges over Randselva. Kilde: Kulturhistorisk vurdering Nesbakken 2014.



2.3 Kvaliteter som ønskes ivaretatt og fremhevet

Jevnaker har flere kvaliteter som man vil ivareta og fremheve i denne gatebruksveilederen. Dette er spesielt:

- Nærheten til Randsfjorden
- Et konsentrert sentrum
- Småskala bebyggelse, menneskelig skala
- Ta tak i torgets potensiale
- Materialbruk - videreutvikling og forsterking av stedets egenart

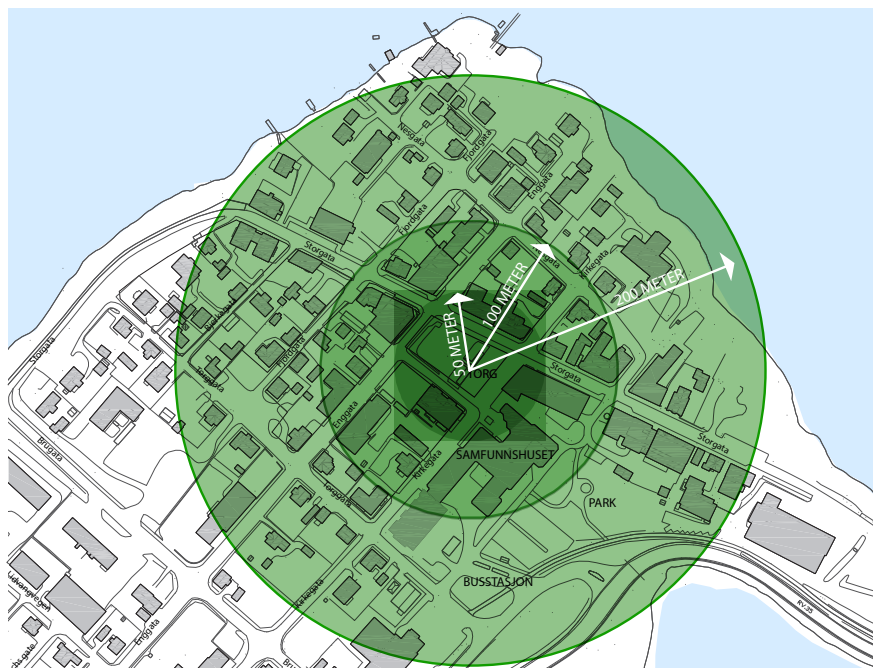
2.4 Eksisterende situasjon gatenett

Det foreligger ikke trafikktegninger for gatene i sentrum, men det er tydelig at Storgata, Enggata og Brugatene er de hyppigst trafikerte gatene. Øvrig gatenett er vurdert til å ha en relativ beskjeden trafikkmengde. Fartsgrensen er gjennomgående 30 km/t i sentrum.

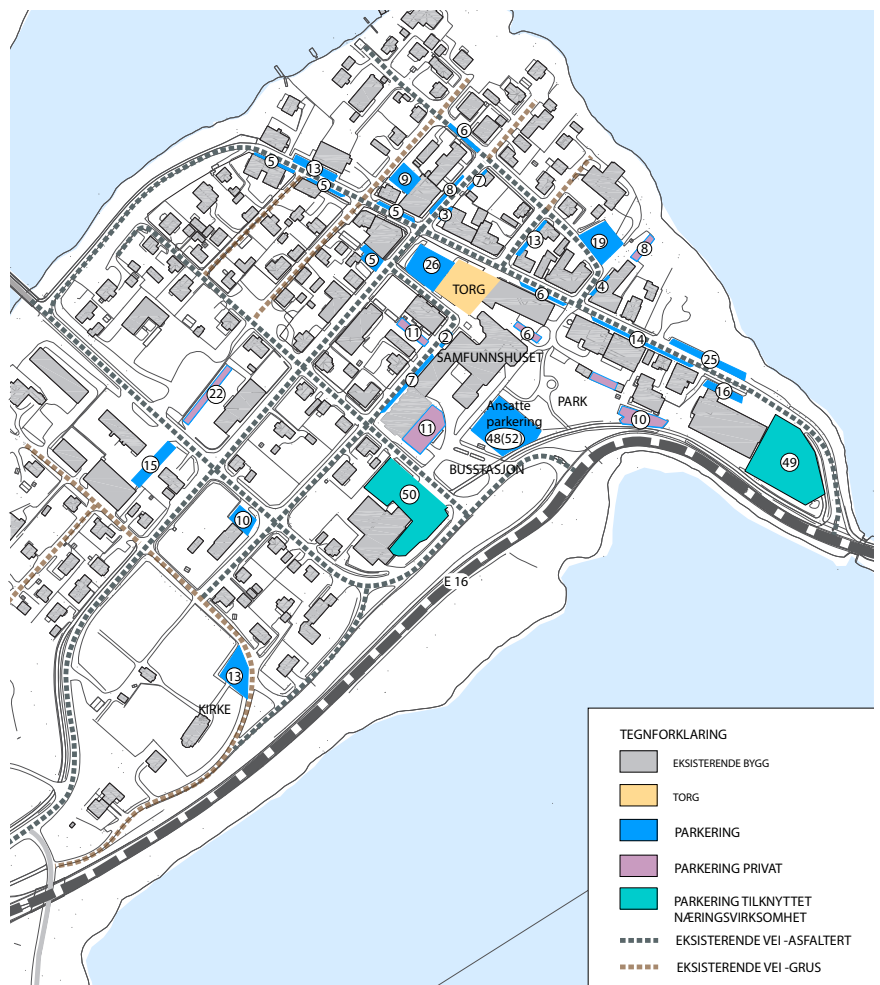
Eksisterende gate standard og parkering

Gatenettet er delvis asfaltert og delvis gruslagt. Med unntak av Storgata og Glimstubben som er nylig oppgradert, har flere av gatene en lavere standard med gruset skulder uten kantstein.

Det er mange tilgjengelige parkeringsmuligheter, både i form av gateparkering og parkeringsplasser tilknyttet sentrum. Det er registrert 274 offentlige og private plasser innenfor 250 meters avstand til torget. Parkeringsdekningen oppleves derimot som mangelfull spesielt i tilknytning til Storgata og for butikkene langs denne. Til tross for tidsbegrensninger for gateparkering (offentlig plasser) på 2 timer flere steder benyttes plassene ofte til langtidsparkering, noe som gir lite fleksibilitet og flyt i parkeringen. Det er en underdekning på parkering for ansatte i sentrum, mens det er overdekning på parkering i ytterkant av sentrum tilknyttet dagligvarebutikkene.



Kart som illustrerer avstander i sentrum



Parkering og veidekker, eksisterende

Trafikksikkerhet

Det foreligger ikke ulykkestall for området, men med lav hastighet og lite trafikk påregnes det at det generelt i sentrum er lav risiko for ulykker for kjøretøy. Fokus for trafikksikkerhet i denne planen er derfor i forhold til myke trafikanter. Etter en helhetlig vurdering er det identifisert tre områder i sentrum som har spesielle utfordringer med tanke på trafikksikkerhet. Disse punktene er tilknyttet kryss der det i dag mangler tilrettelegging for myke trafikanter og trygge krysningpunkter. Det er gjennomført en enkel trafikksikkerhetsanalyse med vurdering og forslag til tiltak som er nærmere beskrevet i vedlegg 2.

Følgende punkter er i tillegg identifisert som trafikksikkerhetsutfordringer i dagens gatenett.

- Utflytende arealer mellom parkeringsplasser og gater
- Lite definerte og brede avkjørsler
- Parkerte biler gateparkering som hindrer sikt og / eller fremkommelighet for myke trafikanter
- Dårlig sikt i enkelte kryss
- Manglende gangforbindelser og gangfelt trygge krysningpunkt

Fotgjengere

Det er i dag flere gater som har opparbeidet fortau på en eller begge sider av gatene. Andre steder mangler det fortau eller er manglende koblinger mellom eksisterende fortau. Dette kombinert med mangelfull avgrensning av gateparkering gjør at fremkommeligheten for myke trafikanter ikke oppleves som prioritert.

Syklister

Det er i dag ikke et definert hovednett for sykkel i Jevnaker sentrum. Det er gang- og sykkelvei langs E16, men denne har enkelte manglende koblinger. Sykling forøvrig i gatenettet foregår i blandet trafikk med lite trafikk og oppleves som lite problematisk. Det er videre begrenset med tilrettelagt sykkelparkering i Jevnaker sentrum.



Oversikt over eksisterende fortau og områder med trafikksikkerhetsutfordringer.



Eksisterende grøntstruktur

Jevnaker sentrum har et sentralt plassert torg mellom Storgata, Enggata og Glimtstubben, som er stedets største byrom og grenser til samfunnshuset i øst. Torget har noe beplantning i form av trær, busker og plantekasser, men hovedsakelig er det harde dekker som preget rommet. Torget avgrenses i vest av en parkeringsplass. Parkeringsplassen stenges når det avholdes større arrangementer som for eksempel Ringeriksmaraton.

På samfunnshusets østre side ligger en park med lekearealer for barn. Her er det i hovedsak plen, en del busker og lekeapparater.

Utover parken og torget er det anlagt gatetrær langs Storgata. Det er i tillegg flere fine trær i sentrum på private eiendommer.

Det er et belte med naturlig vegetasjon langs strandsonen. Terrenget ned mot vannet er relativt bratt og det er i dag ikke tilrettelagt for bruk. Plastringstiltak er utført rundt hele halvøya for å forebygge erosjon som følge av at Randsfjorden er regulert.



Oversikt eksisterende grøntstruktur



2.5 Eksisterende situasjon gater

Storgata - sentrumsgate

Storgata er hovedgaten- og handlegaten i Jevnaker og også området lengste gate. Gaten gjennomgikk en oppgradering i 2010 / 2011 i henhold til 'Gatebruksplan for Storgata. Nesbakken på Jevnaker. Januar 2008'. Kjørebredden er lik på hele strekket: 5,2 meter med storgatestein på hver side med bredde 0,4 meter. Storgata er delt opp i tre soner; Sone I har ensidig langsgående gateparkering, sone II har ikke gateparkering (disse er lagt i sidegatene) og sone III har tosidig parkering. Det er asfaltert dekke med granittkantstein av typen 'Oslo kantstein'. I nord og sør er gangveien i betongheller. Dette arbeidet ble utført før den siste oppgraderingen. Gatetrær er plantet langs deler av veien.



Enggata - hovedgate

Denne gaten ligger vinkelrett på Storgata; opp mot Jevnakers torg og bibliotek. Vest for Brugata er det et boligområde. I 2016 ble gaten oppgradert med nytt ledningsnett og trekkerør for nye lysmaster. Gaten har vært asfaltert og er planlagt oppgradert i 2017.



Brugata - hovedgate

Brugata blir i dag brukt som en forbindelse mellom E16 og Fv 245. Langs denne gaten ligger Nesbakken barnehage. Det er noe næringsvirksomhet, taxiholdeplass og verkstedsvirksomhet her.



Glimtstubben - sentrumsgate

En kort gate som strekker seg mellom samfunnshuset og biblioteket og ligger inn mot torget. Gaten ble oppgradert i 2010.



Kirkegata - adkomstgate

Gaten strekker seg fra Randsfjorden i øst og ned til Randsfjord kirke i vest. Gaten krysser Storgata og går forbi torget og samfunnshuset.



Torggata - adkomstgate

Her er det både asfaltert og gruslagt vei. I sør ble Torggata oppgradert i 2015 med ny granittkantstein. Gaten har en blanding av næringsbygg og boliger langs Torggata.



Nesgata - boliggate

Nesgata fungerer som en bakside til Storgata der det blant annet er varelevering og parkeringsplass, men det er først og fremst en boliggate. Deler av gaten har asfaltert dekke, andre deler består av grus.



Fjordvegen - boliggate

Veien er gruslagt og brukes som adkomstvei til boliger og parkeringsplass tilhørende Brørby sko.



Bjerkegata - boliggate

Veien er gruslagt og brukes som adkomstvei til boliger



Lidvangvegen - boliggate

Veien er gruslagt og brukes som adkomstvei til boliger og bordtennishall. Gaten går også forbi Randsfjord kirke og Nesbakken barnehage.



E. G. Borchs gate - boliggate

Veien er gruslagt og brukes som adkomstvei til boliger.



3. PRINSIPPER FOR UTFORMING

3.1 Overordnede prinsipper

Gaterommet skal disponeres for å ivareta ulike funksjonskrav og trafikantergrupper. Det er tilstrebet en estetisk oppgradering av eksisterende gater basert på utformingen gitt Storgata, Glimtstubben og deler av Kirkegata, som følge av gatebruksplanen for Storgata. Følgende prinsipper legges til grunn for utformingen av gatene i Jevnaker sentrum:

- Fortsatt variabelt tverrgatesnitt tilpasset eksisterende situasjon
- Gatene deles med definerte normalprofiler basert på gaterommets funksjon
- Lik bredde på kjørearealet gjennom hele gata
- Gateparkering i definerte soner
- Trær skal plasseres i gatene definert som tregater, det skal i tillegg plasseres trær i øvrige gater der det er hensiktsmessig
- Høy standard på materialbruk
- Forbedre trafikksikkerheten
-

Universell utforming

I sentrumsgater skal fremkommelighet for personer med nedsatt funksjonsevne vektlegges i henhold til estetiske retningslinjer, lovfestede krav og normer for universell utforming. Med universell utforming menes utforming for alle. Det vil si at gaterommet skal være tilgjengelig for alle brukergrupper; gamle som unge og folk med nedsatt funksjonsevne. I Jevnaker sentrum er det en høy andel eldre og relativt mange rullatorbrukere. I tillegg kommer mødre med barnevogner og små barn, som også har behov for god tilrettelegging for enkel framkommelighet. Virkemidler som ledelinjer eller kontraster i fager, samt planfrie krysningpunkter er virkemidler som bør videreføres i den videre opprustningen av området. Det må påregnes omfattende tiltak ved en del inngangspartier dersom disse skal utbedres i henhold til kravene for universell utforming (der manuell rullestolbruker er dimensjonerende). Det bør i det videre arbeidet vurderes hvilke bevegelseshemmete grupper det skal tilrettelegges for.

Drift og vedlikehold:

Materialer er definert som skal være holdbare og sikre lang levetid. Det er i tillegg definert fribredder som sikrer fremkommelighet for snøbrøyting og generelt drift.

Trafikksikkerhet

Det skal være et gatenett med trygge forbindelser og krysninger for myke trafikanter. Det skal være en ryddig og oversiktlig utforming av gatenett som bidrar til økt trafikksikkerhet. Følgende er definert som hovedtiltak i gatebruksveilederen for økt trafikksikkerhet.

- Definere mellom og avgrense mellom og sideareal, spesielt ved parkeringsplasser der det foregår inn- og utkjøring
- Opprydding og avgrensning av avkjørsler
- Definerer av gateparkering, begrensning der det hindrer sikt eller fremkommelighet for myke trafikanter
- Forbedre siktforhold til kryss
- Tilrettelegge der det er manglende gang og / eller sykkelforbindelser



3.2 Hovedgrep

Gatebruksveilederens hovedgrep er å:

- Tydligere definere gatehierarkiet ved bruk av ulike materialer
- Definere gateprofiler som implementeres i de ulike gatene og som gjør gatene mer lesbare

Illustrasjonen under viser en oversikt over hvilke gater som er dekket av denne gatebruksveilederen. Gatene deles opp i tre kategorier som har ulik kvalitet og utforming.

Kategoriene er som følger:

- Hovedgate
- Adkomstgate
- Boliggate

I tillegg inngår forslag til tiltak for torget som en viktig del av planen, og utforming av dette både på kort og lang sikt. Videre er det viktig å tilrettelegge i større grad enn i dag for gående og syklende i sentrum, herunder koble sammen gangveier og fortau der dette mangler, bedre forhold for opphold i sentrum med møblering og belysning, samt øke trafikksikkerheten i sentrum.



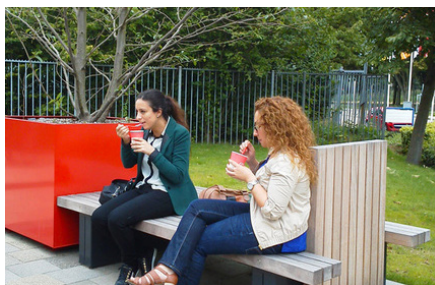
Oversikt over gatehierarki på Jevnaker



3.3 Tema: Fotgjengere

Prinsipper

- Bedre tilrettelegging for gående i sentrum
- Økt trafiksikkerhet og tilgjengelighet for gående med etablering av fortau der dette mangler
- Invitere til økt opphold i sentrum med mer møblering, belysning og tilrettelegging av torg
- Formalisere og tilrettelegge for bruk av eksisterende gangakser
- Bedre adkomst / tilgjengelighet til busstasjon
- Gode forhold for myke trafikanter i kryss



Temakart med ny hovedstruktur:

Det skal etableres fortau der det er manglende koblinger og de eksisterende gangveiene skal formaliseres og oppgraderes for økt tilrettelegging for gående.

Det skal i tillegg tilrettelegges for eksisterende og nye gangveier som er uavhengig av gatenettet. Dette inkluderer tiltenkt strandpromenade og forbindelser fra gatenettet til denne.

Det skal på sikt etableres ny strandpromenade som gir tilgang langs vannet. Gangforbindelser til promenaden fra gatenettet etableres.

Inspirasjonsbilder - tilrettelegging for gående



Gangforbindelser; eksisterende og nye



3.4 Tema: Syklister

Prinsipper

- Bedre tilrettelegging for syklende i sentrum
- Økt trafikksikkerhet for syklende og en tydeligere gatesituasjon for syklende
- Invitere til økt opphold i sentrum gjennom bedre tilrettelegging for sykkel med sykkelparkering
- Bedre adkomst/tilgjengelighet til busstasjon

Temakart: Ny struktur

Jevnaker sentrum er i liten grad tilrettelagt for sykkel og det finnes i dag få sykkelparkeringsplasser i sentrum. Dette ønskes forbedret ved at det legges mer tilrette for økt bruk av sykkel.

Det er lav trafikkmengde og løsningen med blandet trafikk er valgt for gatenettet i sentrum. Gang- og sykkelvei langs E16 opprettholdes og det etableres ny gang- og sykkelvei der dette mangler i bakken langs Brugata mot kollektivterminalen.

Engata og Storgata defineres som hovednett for sykkel. Disse kan tilrettelegges med skilting. Fremkommelighet for sykkel kan forbedres i Enggata med reduksjon av avkjørsler og tydeligere definering av gatebruksveilederen. Der Storgata er enveiskjørt skiltes det med tillatt sykling mot enveisskjøring.



Inspirasjonsbilder - tilrettelegging for syklende



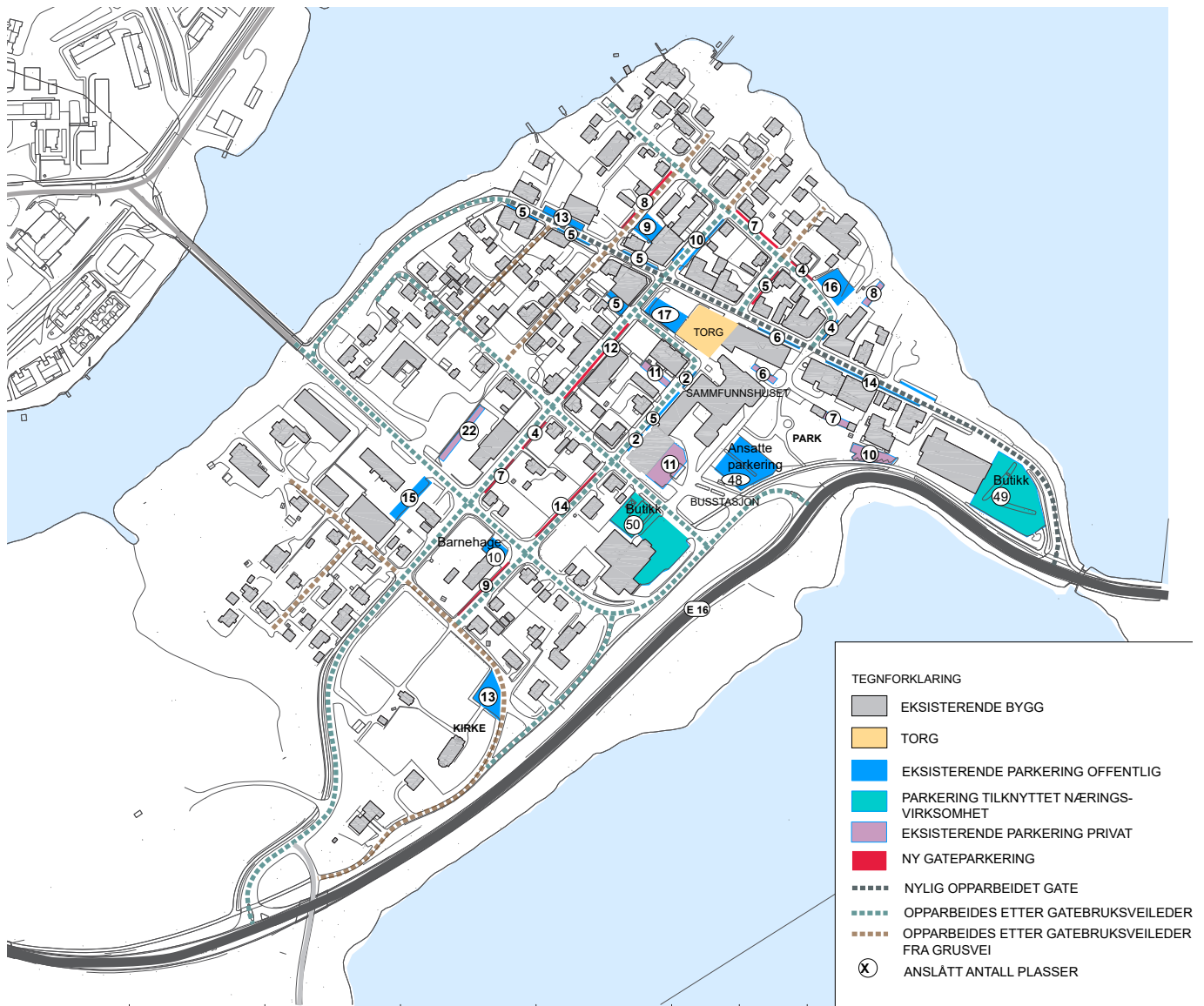
Sykkelforbindelser med definert hovednett



3.5 Tema: Bilister

Prinsipper

- Fartsgrense på 30 km/t forutsettes videreført i hele sentrumsområdet.
- Etablering av ladepunkter for elbil sentralt i sentrum på Jevnaker (2 stk ved samfunnshuset i dag)
- Parkering langs gate defineres.
- Parkering for lengre opphold bør samles i utkanten av sentrum for å frigi areal på torget og sentrale sentrumsgater
- For nye prosjekter bør etablering av parkeringskjeller etterstrebes.
- Korttidsparkering håndheves for parkering i sentrum
- For å sikre god parkeringsdekning i sentrum, bør det vurderes å inngå avtale med grunneier der det er overdekning på parkering (f.eks. til næringsvirksomhet) for å dekke behov for langtidsparkering.



3.6 Tema: Grøntstruktur og byrom

Prinsipper

- Enggata og Storggata defineres som tregater
- Trær etableres i ytterkant av fortau Brugata for å bedre definere gaterommet
- Det forsterkes gangakser og forbindelser mellom torget og parken
- Torget tilrettelegges på sikt for flere aktiviteter for å styrke dette som byrom
- Fremtidig strandpromenade forsterker tilknytning mot fjorden

Temakart: Grøntstruktur

Det kan flere steder være aktuelt å forsterke eller understreke gangsoner i gaten med trerekker. Trekker i gaten kan også benyttes for å bryte opp i lange rekker med kantparkering der dette er aktuelt. En innføring av trær vil forsterke siktakser fra byen mot fjorden. Dette gjelder spesielt Enggata og Kirkegata.



Inspirasjonsbilde - Gatetrær og byrom



Grøntstruktur; eksisterende og nye



4. GATEPROFILER OG OMRÅDER

4.1 Gateprofiler - inndeling av gater

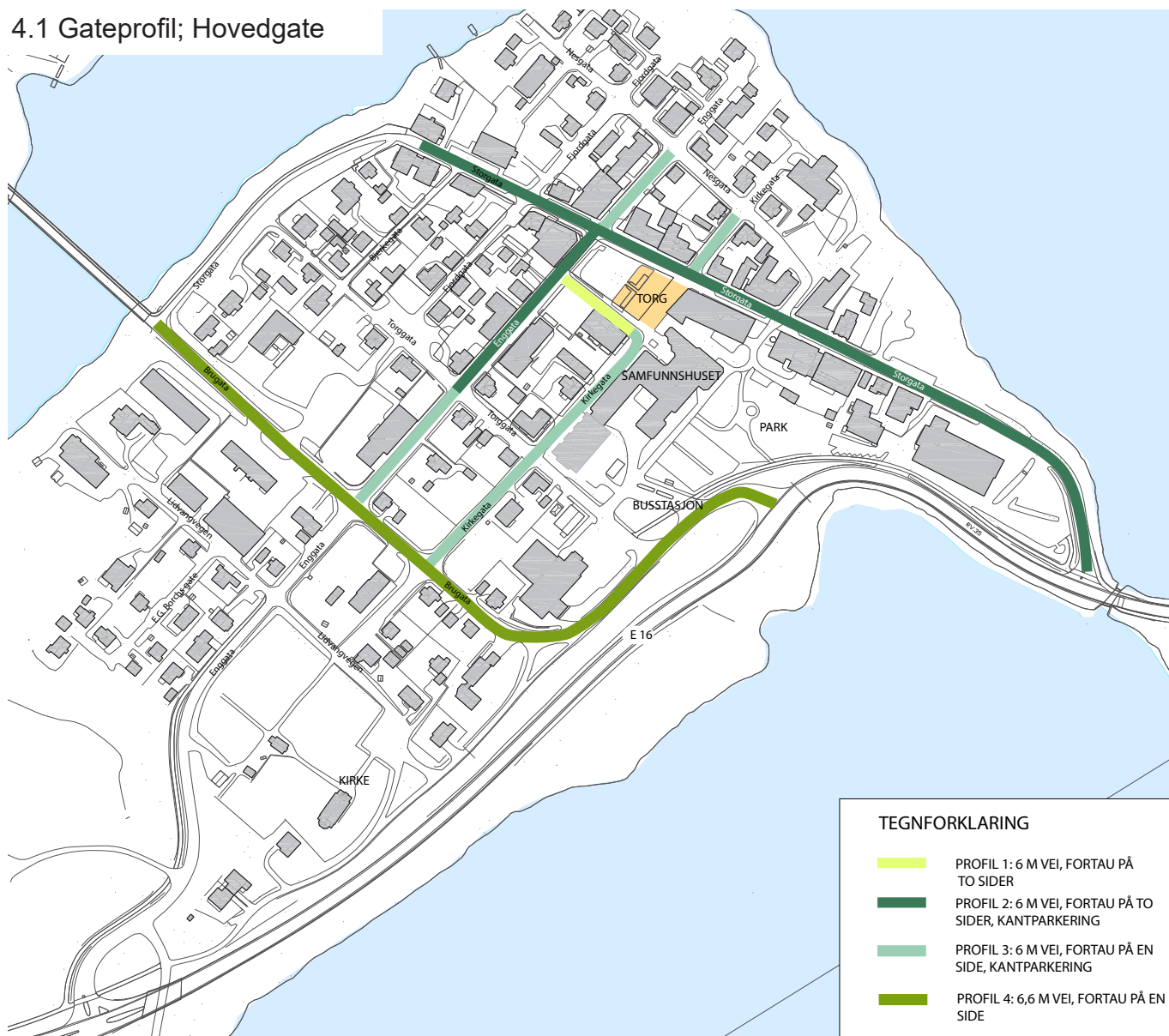
Gatene er delt inn i et hierarki med følgende kategorier: hovedgate, adkomstgate og boliggate. For hver gatetype er det definert et sett med profiler som skal benyttes for opparbeidelse av gatene. Samtlige gater i sentrum er inkludert, og en langsiktig plan er lagt for hvert enkelt gateløp. Dette vil bidra til å skape et ryddig trafikksystem og gatehierarki i fremtiden. Til grunn for valg av de ulike profilene ligger hvilket system de skal knytte seg til og hvilke funksjoner de ulike gatene har. For den enkelte profil er det gitt beskrivelse av opparbeidelse slik som veibredder, skråning, kantlinjer og vannrenne. Materialene som skal benyttes er videre beskrevet i kap. 5.



Oversikt over gatehierarki på Jevnaker



4.1 Gateprofil; Hovedgate



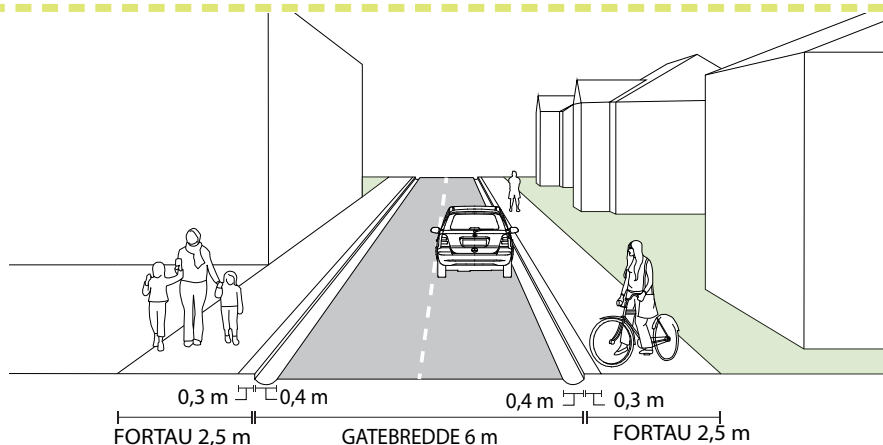
TEGNFORKLARING

- PROFIL 1: 6 M VEI, FORTAU PÅ TO SIDER
- PROFIL 2: 6 M VEI, FORTAU PÅ TO SIDER, KANTPARKERING
- PROFIL 3: 6 M VEI, FORTAU PÅ EN SIDE, KANTPARKERING
- PROFIL 4: 6,6 M VEI, FORTAU PÅ EN SIDE

Oversikt over hovedgateprofiler

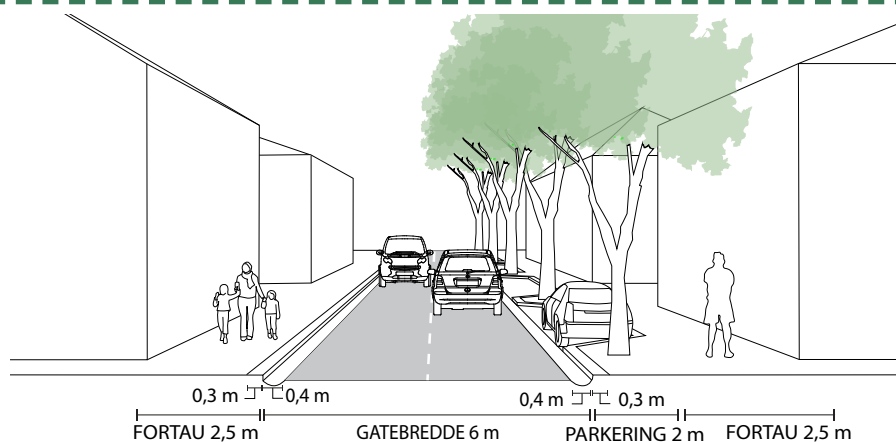
Hovedgateprofil 1:

- Gatebredde 6 m
- Fortau på begge sider
- Rennestein med tre rader storgatestein, bredde 40 cm, med avslutning mot kantstein
- Oslokantstein bredde 30 cm



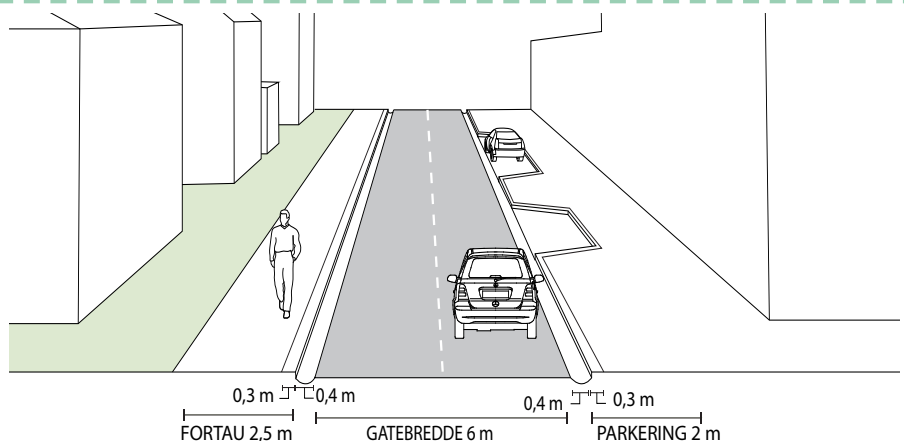
Hovedgateprofil 2:

- Gatebredde 6 m med kantparkering på en side
- Trerekke på en side mellom kantparkering
- Fortau på begge sider
- Rennestein med tre rader storgatestein, bredde 40 cm, med avslutning mot kantstein



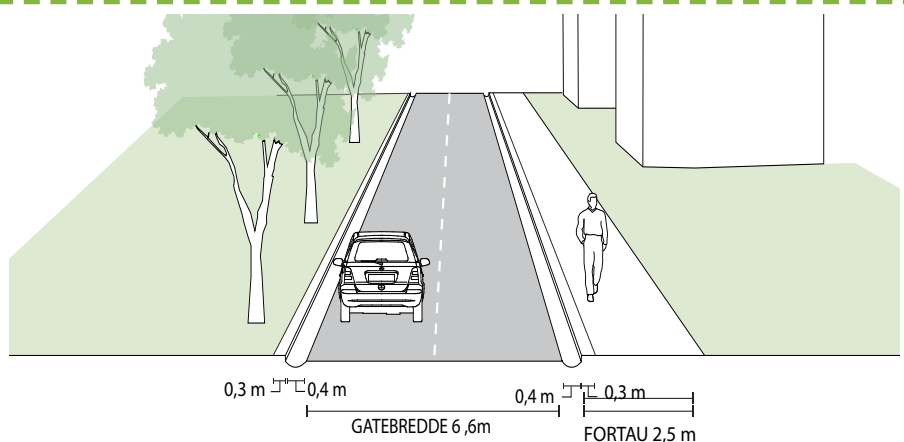
Hovedgateprofil 3:

- Gatebredde på 6 m med kantparkering på en side
- Fortau på en side
- Rennestein med tre rader storgatestein, bredde 40 cm, med avslutning mot kantstein
- Trerekke på en side mellom kantparkering
- Unntak i Enggata mot kryss til Nesgata der deler av kantparkering vil være skråparkering.

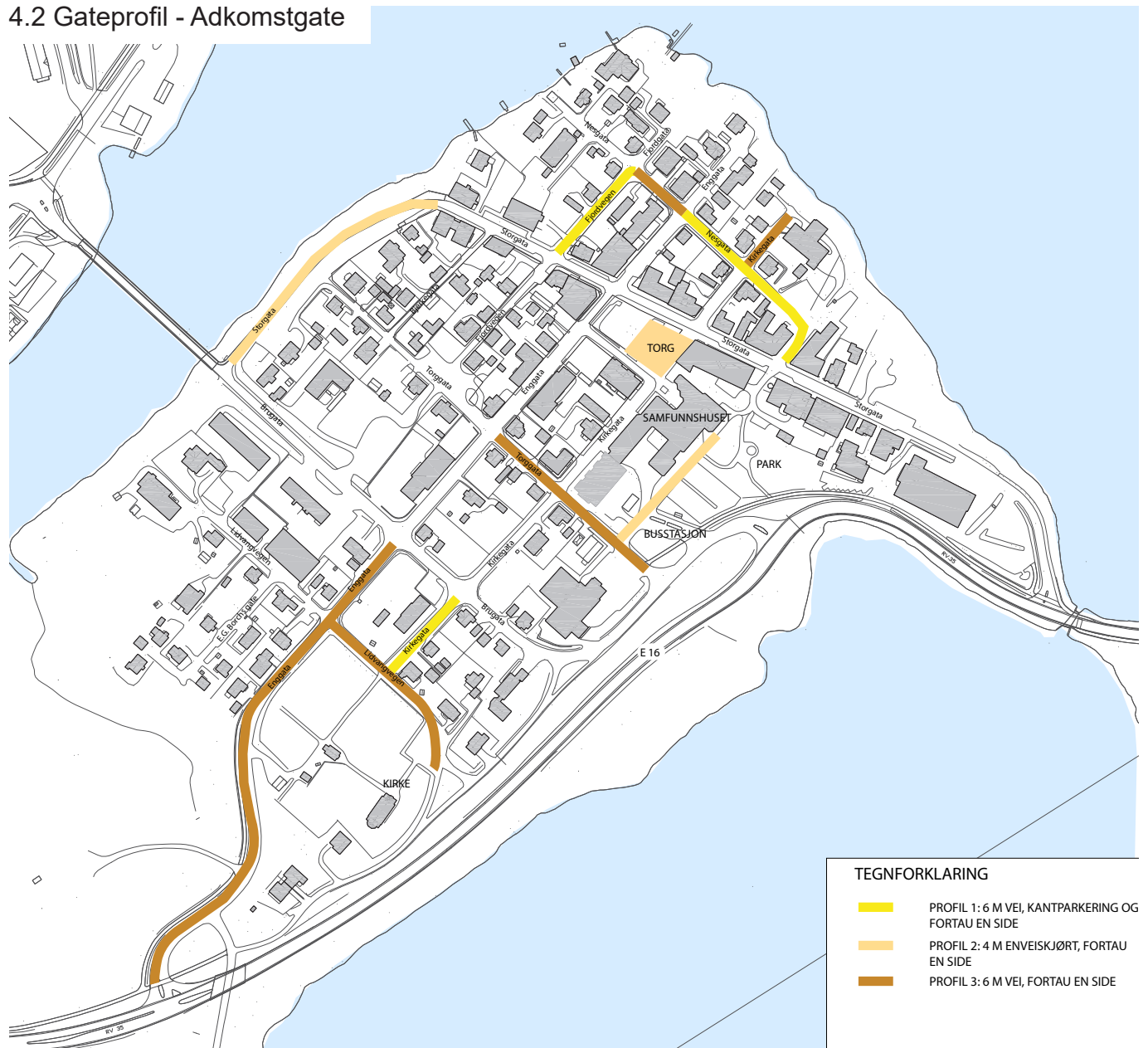


Hovedgateprofil 4:

- Gatebredde på 6,6 m
- Fortau på en side
- Rennestein med tre rader storgatestein, bredde 40 cm, med avslutning mot kantstein
- Trerekke på en side i grøntskråning/veiskulder



4.2 Gateprofil - Adkomstgate

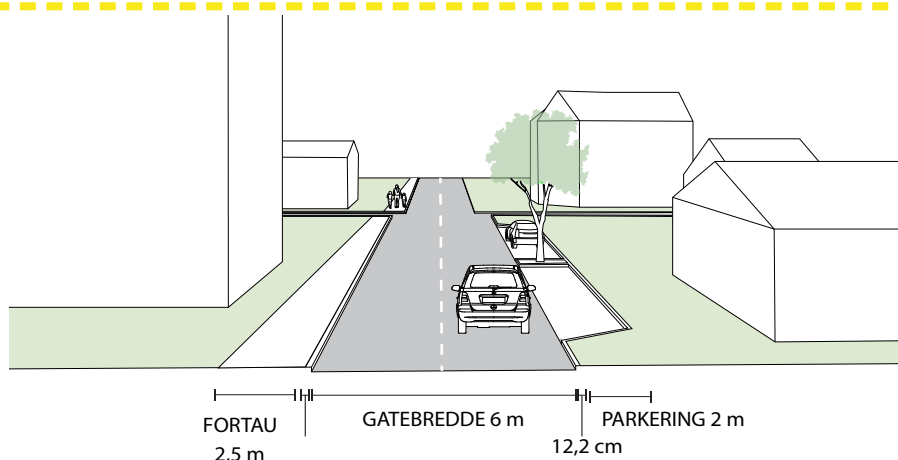


Oversikt over adkomstveiprofiler



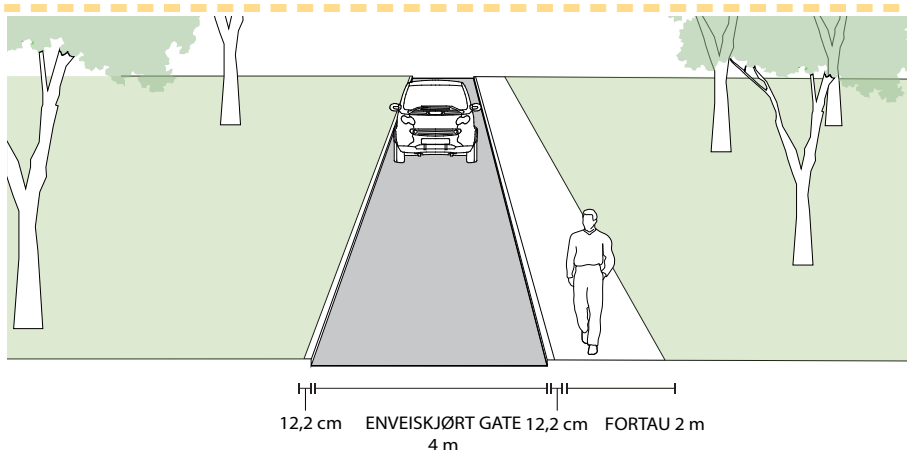
Adkomstgateprofil 1:

- Gatebredde 6 m
- Kantparkering på en side
- Fortau på en side, med unntak av Nesgata fra Storgata til privat parkeringsplass der det opprettholdes fortau på begge sider



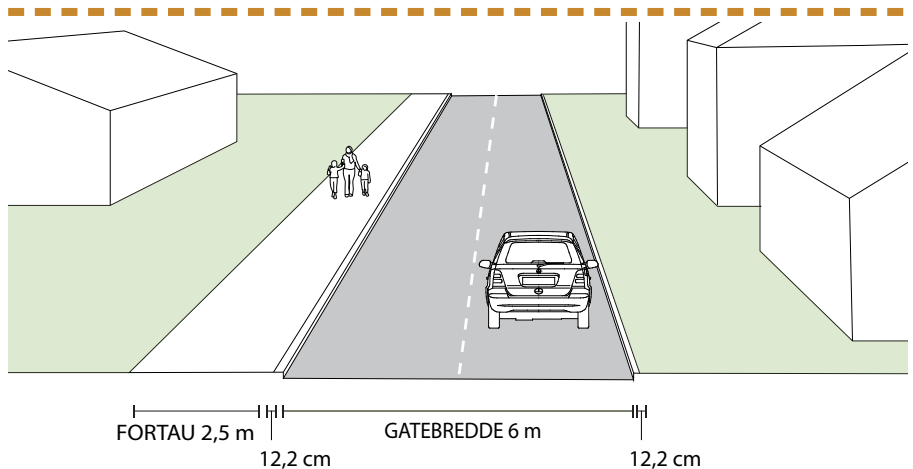
Adkomstgateprofil 2:

- Gatebredde 4 m, enveiskjørt gate
- Fortau langs en side

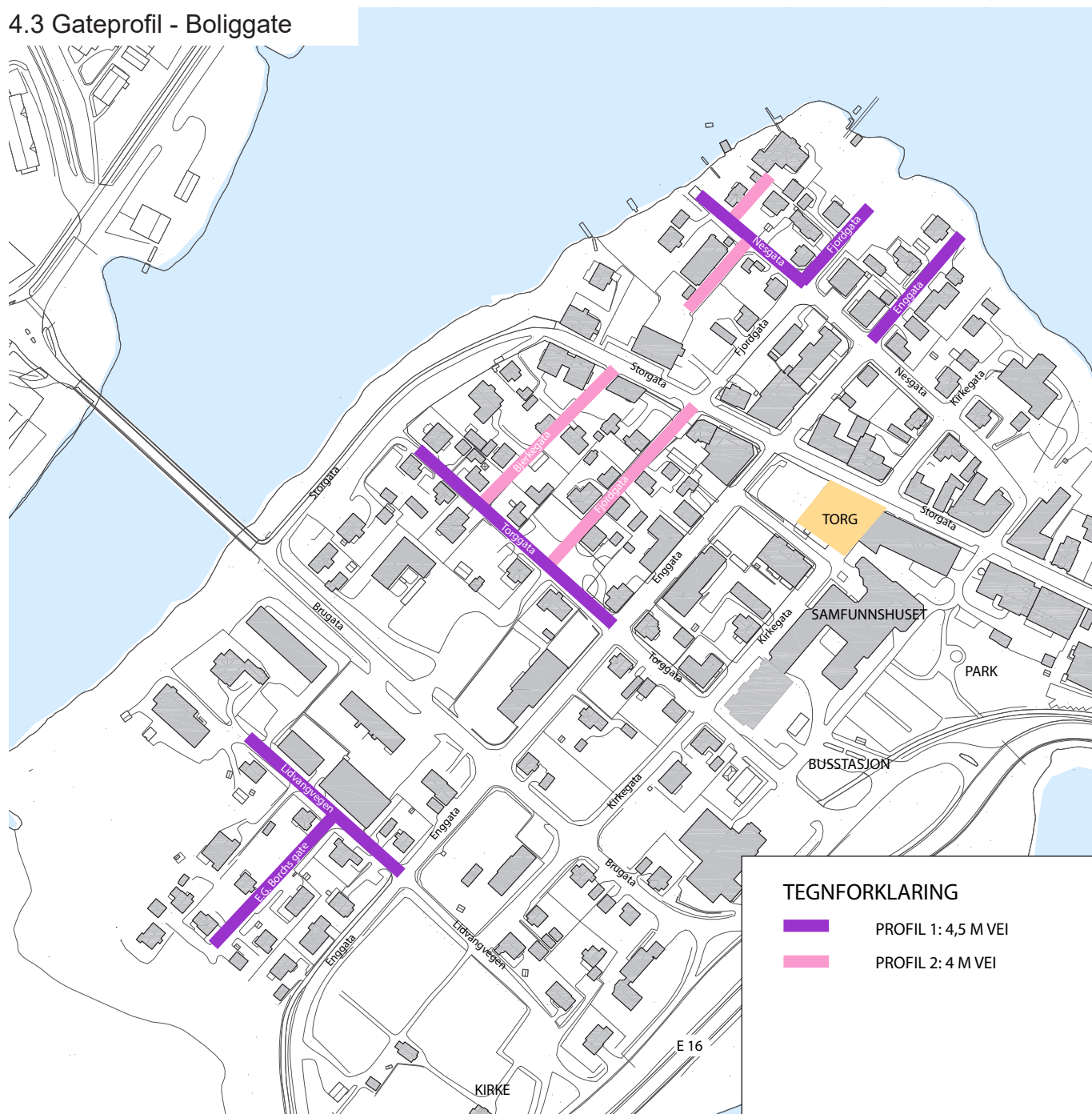


Adkomstgateprofil 3:

- Gatebredde 6 m
- Fortau på en side



4.3 Gateprofil - Boliggate

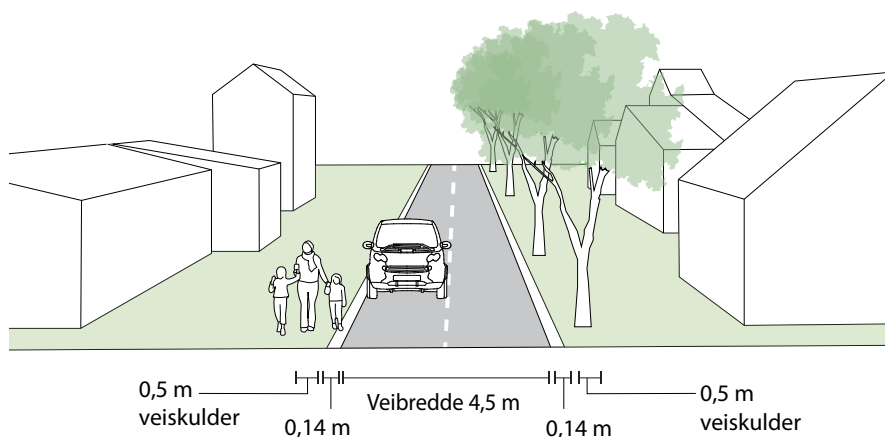


Oversikt over boliggateprofiler



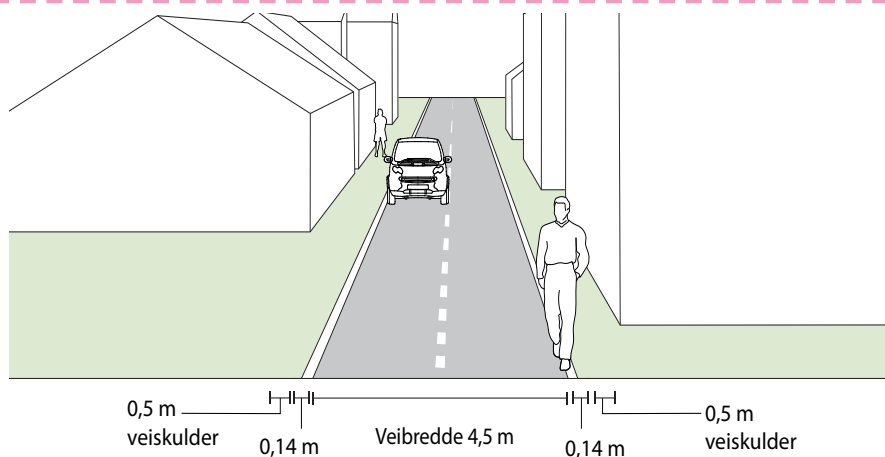
Boliggateprofil 1:

- Gatebredde 4,5 m
- Kantsteinsavgrensning mot sideterreng
- Trekke / vegetasjon på en side



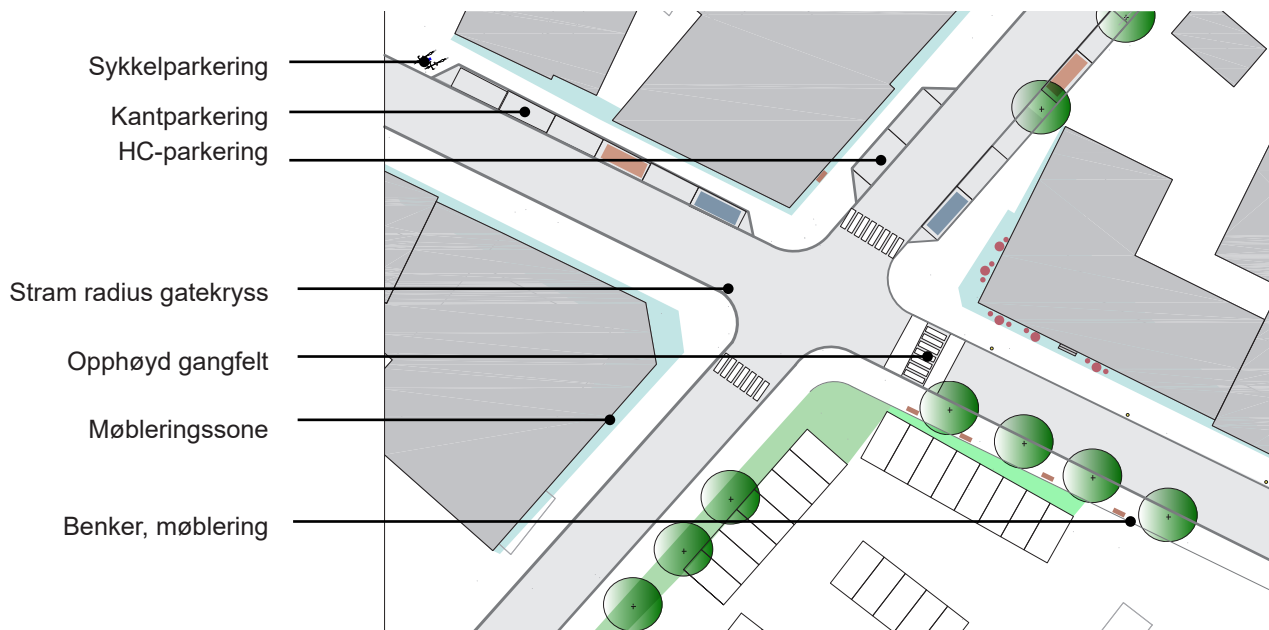
Boliggateprofil 2:

- Gatebredde 4 m
- Kantsteinsavgrensning mot sideterreng



4.4 Kryssløsninger

Kryss skal ha en stram utforming. Myke trafikanter skal prioriteres ved at gangfelt legges i en naturlig gangakse fra fortau. I hovedgater er det anbefalt opphøyd gangfelt for å prioritere trygge krysninger for gående og sikre lav hastighet mot kryss. Hvert kryss har individuelle forhold som gjør at det ikke kan fastsettes et eksakt krav til radius, men det anbefales en radius på 4 meter. Beplantning må vurderes i forhold til siktlinjer, både i kryss og i forhold til gangfelt.



Prinsippkisse for kryssløsning

Avgrensning mot sideareal

Der det er parkering som grenser inntil gaten skal det anlegges grøntrabatt. Grøntrabatt bør ha en minimumsbredde på 2,0 meter for å ha tilstrekkelig plass til beplantning (2,5 meter dersom det skal etableres trær). Rabatter vil definere avkjørsler og det skal minimeres antall avkjørsler for å oppnå mål om trafikksikkerhet.



Prinsippkisse for adkomst parkeringsplass med grøntrabatter



4.5 Torg

Torget består i dag av mange harde flater og har et stor potensial for økt- og mer variert bruk. Gatebruksveilederen omhandler ikke forslag for permanent ombygging av torget, men inkluderer en analyse av eksisterende situasjon, beskrivelse av mål, potensial for fremtidig bruk og anbefaling av tiltak som kan sees på ved en senere anledning. Torget som helhet vil være en del av en videre diskusjon i kommunen. Endring av torget vil kreve en egen prosess, med en definering av program gjennom brukermedvirkning.

Mål for Torget

Torget er det sentrale byrommet i Jevnaker. Følgende er hovedmål som skal tilstrebes ivare tatt når tiltak utføres på torget:

- Torget skal kunne benyttes for større arrangementer som for eksempel Ringeriksmaraton
- Det skal være gode oppholdsmuligheter med benker med skjerming og plassert i forhold til sol / skygge
- Beplantning er et viktig element for å øke trivselen på stedet og gi bedre romfølelse
- Det tilrettelegges for bruk for varierende aktiviteter og brukergrupper. Etablering av elementer for lek for ulike aldre som innbyr til opphold
- Forbindelser mellom torget, gatenettet og parken skal ivaretaes og forsterkes
- Torget skal utformes helhetlig og med fokus på stedegne kvaliteter og identitet

Eksisterende situasjon

Torget er opparbeidet med betongheller, møblering, beplantning og et større amfi i stein som grenser mot parkeringsplassen. Det er lite variasjon i elementene gir ensformet bruksmuligheter for torget. Steinamfi, med sin høydeforskjell, oppleves som en barriere mellom torget og resten av gatenettet samtidig som det skjærer for parkeringsplassen. Harde granittflater på amfi gjør at det er lite egnet til opphold.

Plantekasser settes ut på våren/ sommeren. Det er noen benker i ytterkant av torget. Torget avgrenses i nordvest av en offentlig parkeringsplass.

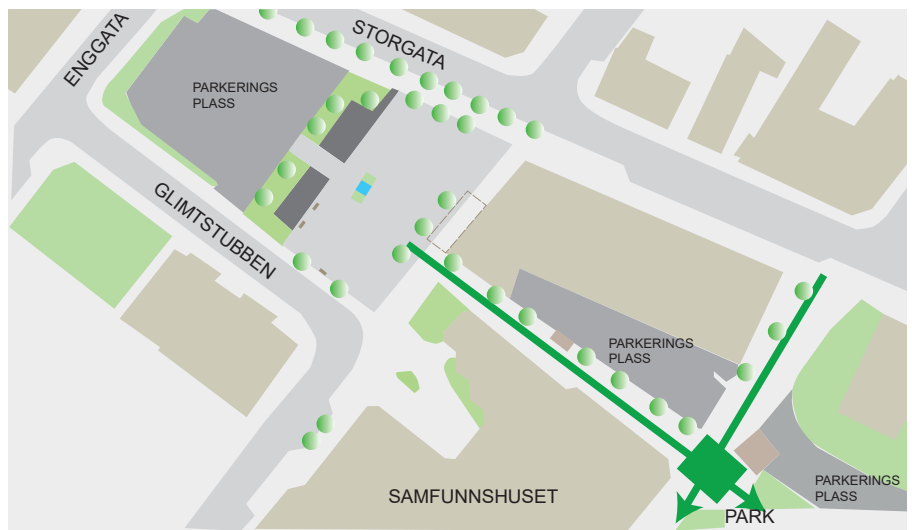
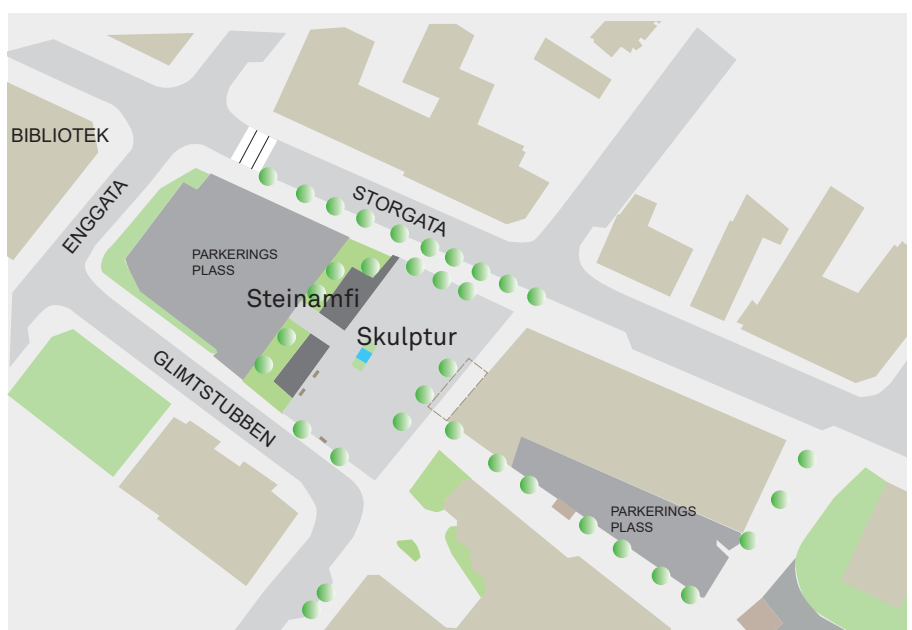


Diagram som viser forbindelse mellom torget og park



Vurdering eksisterende situasjon



Organiseringen av parkeringsplassen vurderes som noe ineffektivt med en rad av 5 p-plasser i midten. Dette krever mye sirkulasjonsareal for få plasser.

Forslag til strakstiltak

Strakstiltak er enkle tiltak som kan implementeres for å forbedre forhold på torget uten å måtte igangsette en større ombygging av infrastruktur. Strakstiltak kan implementeres enkeltvis.

Anbefalt strakstiltak

- Fjerne steinamfi i midten for å åpne opp plassen
- Forbedre belysning
- Aktivitetsområder med elementer som bidrar til varierende bruk og lek
- Flere sitteplasser for å skape aktivitet på plassen

- Mer beplantning for å få mer grønt inn i området
- En effektivisering av parkering med fjerning av parkeringsrad i midten (tiltaket vil kreve en nærmere vurdering av organisering av parkering, antall og inn / utkjøring)

Elementer strakstiltak

- Oppsett av bord og stoler / sitteplasser
- Sette opp midlertidige skulpturelle elementer
- Sette opp lekeelementer og benker som innbyr til lek
- Forbedre dekker for eksempel med fargebruk med termoplast maling på eksisterende dekke for å skape liv
- Plantekasser, enkeltstående og integrert med benker
- Belysningsarmaturer og møblering med integrert belysning

Fjerning av amfi, nye møbleringselementer og beplantning

Aktivitetssoner med lek

Benker og plantekasser

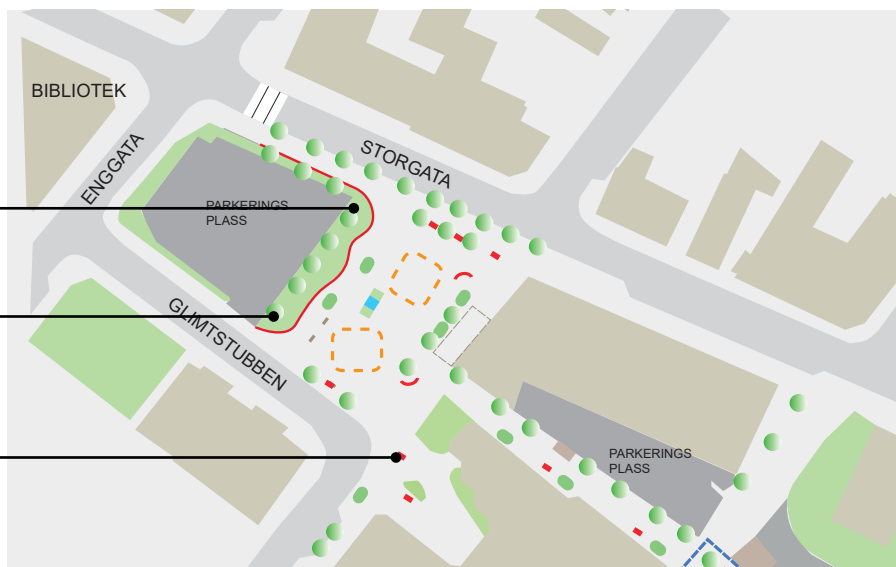


Diagram strakstiltak

Skjerming mot parkering, plantekasse med integrert benk

Effektivisering av parkeringsplass

Fjerning av amfi, nye møbleringselementer og beplantning



Diagram effektivisering av parkeringsplass



Elementer som kan inngå i strakstiltak

Markering av dekke

Dekke markeres med termoplast



Markering på dekke



Markering av forbindelser mellom park og torg

Benker og plantekasser

Benker og plantekasser som kan settes ut uten behov for fundamentering. Flyttbare benker og stoler for events og sesongbruk.



Benk integrert med plantekasse

Lek og aktivitetssoner

Lek og møbleringselementer som innbyr til lek.



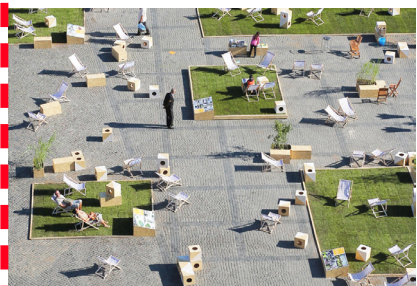
Skulpturelle elementer for lek og opphold



Benker som innbyr til lek



Benk med plantekasse som ikke har krav til fundamentering



Flyttbare benk og stoler

Belysning

Forbedre belysning med flere belysningselementer.



Belysning integrert i benker



Nye armaturer og lyskilder



Benk som skulpturell element



4.6 Kollektivterminal

Kollektivterminalen ligger i dag i tilknytning til Brugata og grenser til parkeringsplassen ved samfunnshuset. Adkomst til samfunnshuset og parkeringen er i dag utflytende og det parkeres langs gaten. Avkjøring til bussterminalen ligger parallelt med Brugata og skaper en utydelig situasjon for bilister. Videre mangler det fortau i området som sikrer trygg ferdel for gående mellom kollektivterminal og andre funksjoner.

Anbefalt prosess og tiltak

På kort sikt anbefales det å tilrettelegge for gående med nytt fortau langs samfunnshuset med opphøyde avkjøringer. Videre anbefales det en oppgradering av gaten til parkering med tydelig kantsteinslinje og pullerter i enden ved dagens park. Grøntrabatter bør etableres langs gaten mot parkering for å gi en tydeligere avgrensning mellom parkeringsareal og adkomstgate.

På lengre sikt anbefales det å se på kollektivterminalens utforming i sin helhet i samarbeid med ansvarlig myndighet og vurdere en ny utforming som er bedre tilrettelagt for gående og syklende til terminalen.



Eksisterende kollektivterminal i Jevnaker sentrum, sett fra Brugata.



Prinsippkisse for utbedret løsning for parkeringsplass og kollektivterminalen



5. MATERIALER, MØBLERING OG VEGETASJON

5.1 Materialbruk

Det er lagt opp til enkel og robust materialbruk. Denne skal ha et uttrykk som er tilpasset det eksisterende formuttrykket og understreker gatenes funksjon. Materialbruk fra Storgata videreføres i tilsvarende hovedgater og i noen av adkomstgatene. Boliggatene får et enkelt uttrykk, men får en opprustning i denne gatebruksveilederen fra grusdekke til asfalt. Ved valg av løsninger er det lagt vekt på løsninger som tåler slitasje og vedlikehold. For å sikre et helhetlig uttrykk anses det som hensiktsmessig å videreføre denne materialbruken.

Granitkantstein – liggende Oslokantstein

Materialer: Grå granitt. 'Oslokantstein'. 31/23 x fallende lengder

Kriterier: Benyttes i veiprofilene for hovedgate. Legging og plassering ihht Statens Vegvesens Håndbok N100 / N200. Se gjerne på veilederen 'Steinhåndboka – naturstein Utemiljø'.

- Ved gangfelt bør vis være 2 cm
- I gater med 30 km/t bør vis være 4 – 10 cm
- Ved bussholdeplasser bør vis være 16 / 18 cm

Granitkantstein – skråstilt kantstein

Materialer: Grå granitt.

Kriterier: Benyttes i veiprofilene for hovedgate der biler skal krysse kantstein. Legging og plassering ihht Statens Vegvesens Håndbok N100 / N200. Se gjerne på veilederen 'Steinhåndboka – naturstein Utemiljø'.

Granitkantstein – smal

Materialer: Grå granitt. 12 / 25 cm med fas.

Kriterier: Benyttes i veiprofilene for adkomstgate. Legging og plassering ihht Statens Vegvesens Håndbok N100 / N200. Se gjerne på veilederen 'Steinhåndboka – naturstein Utemiljø'.

- Ved gangfelt bør vis være 2 cm
- I gater med 30 km/t bør vis være 4 – 10 cm
- Der biler skal krysse kantstein skal kantsteinen gradvis senkes mot vis 2 cm over et strekk på 0,5 m



Granittnedsenkselementer - fotgjengeroverganger

Materialer: Grå granitt.

Kriterier: Benyttes i veiprofilene for hovedgate der fotgjengere skal krysse veien. Overganger skal ha taktile heller i topp.



Smågatestein – avgrensning / kant

Materialer: Grå granitt. 9 / 11. Råsplittet. Settes i knas.

Kriterier: Smågatestein plasseres i tre rader mellom asfaltfortau og fasader og i en rad rundt trær som er plassert i fortau. Legging og plassering ihht Statens Vegvesens Håndbok N100 / N200. Se gjerne på veilederen 'Steinhåndboka – naturstein Utemiljø'.



Storgatestein – renne i vei

Materialer: Grå granitt. 14 / 20 / 14 cm. Råsplittet. Settes i knas.

Kriterier: Storgatestein legges som renne mellom asfalt og kantstein i veiprofilene for hovedgate og adkomstgate. Legging og plassering ihht Statens Vegvesens Håndbok N100 / N200. Se gjerne på veilederen 'Steinhåndboka – naturstein Utemiljø'.



Storgatestein – dekke

Materialer: Grå granitt. 14 / 20 / 14 cm. Råsplittet. Settes i knas.

Kriterier: Storgatestein brukes som dekke i manøvreringsareal tilknyttet gateparkering i veiprofilene for hovedgate og adkomstvei. Legging og plassering ihht Statens Vegvesens Håndbok N100 / N200. Se gjerne på veilederen 'Steinhåndboka – naturstein Utemiljø'.



5.2 Møblering

Det er ikke krav til at alle typer utemøbler kommer fra samme leverandør, men sammen skal de gi inntrykk av enhetlig møblering av uterommene. Stål skal pulverlakeres med RAL farge ihht estetisk veileder.

Benker

Type: Vestre 'Bloc' / 'Urban' / 'April' eller tilsvarende produkt

Materialer: Stål med sitteflate i tre.

Kriterier: Benker bør ha standard avstand fra dekke til sitteflate; 45cm.

Plasseres i områder der det oppholder seg en del folk, bla. på torget, i parken og ved bussholdeplassen. Ved utplassering av enkeltstående benker bør disse ha armlene og ryggstøtte. Dersom det står flere benker i samme området bør noen av disse ha armlene og ryggstøtte. Fundamenteres under dekke og skal være enkle og solide.

Sykkelstativer

Type: Vestre 'Vroom' / 'Forum' eller tilsvarende produkt

Materialer: Stål.

Kriterier: Sykkelstativer skal utplasseres ihht Statens Vegvesen Håndbok N100, se bilde under. De skal ikke være til hinder for forbipasserende. Plasseres i områder der det oppholder seg en del folk, bla. på torget, i parken og ved bussholdeplassen.

Belysning

Type: Siteco bell house eller tilsvarende

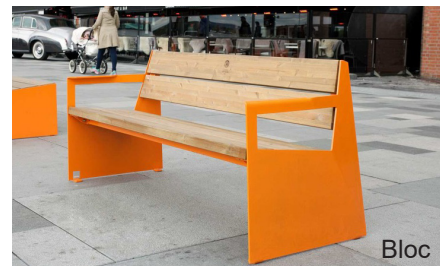
Materialer: Stål mast med armatur som vist i bildet.

Kriterier: Mast plasseres i tilstrekkelig avstand fra kantstein, ihht gjeldende normer. Ny belysning skal tilpasses ulike områdekategorier for Jevnaker sentrum. Det skal være en synlig forskjell i belysning av prioriterte byrom; Plasser, hovedgate, adkomstgate og boliggate.

I prioriterte byrom skal belysningsarmaturer ha en mer urban karakter, og gjerne med integrerte LED-løsninger i dekker og indirekte belysning fra vegger, forstøtningsmurer ol. Anbefalt høyde på lysmaster i boligstrøk er 4 m.

I sin helhet skal Jevnaker sentrum bestrebe seg på å utarbeide en langsiktig plan for modernisering og differensiering av belysningsutstyr. Lyssettingen er et viktig signal for stedets egenart og opplevelsen av det. Ny belysning skal gi inntrykk av et lys- og designmiljø hvor lysfarger og lysarmaturer gir et helhetlig preg. Differensiering av belysning karakteriseres etter følgende grupperinger:

- Fortau / gå- / handlegater
- Plasser
- Grøntanlegg / parkanlegg / terreng
- Boliggater, kjøreveger, parkeringsplasser
- Bygningsfasader
- Dekorativ/skulpturell belysning



5.3 Vegetasjon

Hensikten med å bruke vegetasjon er å:

- Understreke en estetisk bevissthet
- Forsterke og definere plasser, gateløp og siktakser
- Skape sammenheng mellom sentrum og kulturlandskapet

Ved bevisst vegetasjonsbruk vil de ulike områdene på Jevnaker bli tydeligere. Busker, hekker og trær må søkes anlagt slik at det ikke dannes isolerte og mørke plasser som medvirker til fare for rusmisbruk og kriminalitet. Beplantning skal heller ikke være til hinder for trafikkale siktlinjer.

Ut i fra disse forutsetningene skal man bestrebe seg på en tilrettelegging av beplantning som virker frodig og variert, og som gir flotte opplevelser i seg selv. Det skal benyttes stedegen vegetasjon. Det skal tas hensyn til eksisterende vegetasjon og å innlemme denne i den framtidige vegetasjonen som skal prege Jevnaker sentrum. Det skal ikke benyttes arter som anses å være allergifremkallende.

Trær

Type: Trær skal være hardføre, tåle salt, være tilpasset stedet og bruk og i tillegg ha blader / frukt / blomstring som bidrar positivt i bybildet, de skal ha fine kvaliteter i løpet av de forskjellige årstidene.

I Jevnaker sentrum kan det være aktuelt å bruke prydkirsebær, blodlønn eller rogn. Begge artene understreker en viss urban karakter. Andre steder hvor det vil være aktuelt å bruke store trær kan det benyttes f.eks. spisslønn, som har vakre høstfarger.

Som avgrensning mellom fortau og parkering foreslås mindre trær. Her foreslår vi en konsekvent bruk av frukttrær; kirsebær eller eple. En slik beplantning tydeliggjør skiftninger i årstid, og er samtidig en 'gave' til innbyggerne når frukten er moden.

Kriterier: Gatetrær ønskes brukt i alle veiprofilene nevnt i gatebruksveilederen. Se Statens Vegvesens Håndbok N100 / N100 / V271 Vegetasjon ved trafikkårer for prinsipper for utplassering av trær tilknyttet gater.

Der gatetrær utplasseres i harde dekker (fortau), skal dekket holdes unna i en sone på min. 1,5 x 1,5 m for å tillate vann å infiltrere. Disse sonene rammes inn med en rad med smågatestein.

Trærne vil ha behov for oppstøtting de første årene. Det skal brukes tradisjonell oppbinding med 2 stk. rundstokker per tre.

Busker

Type: Busker skal være tilpasset sted og bruk og i tillegg ha blader / frukt / blomster som bidrar positivt i bybildet, og som har fine kvaliteter i de forskjellige årstidene.

Kriterier: Busker foreslås i enkelte skråninger, og er for øvrig aktuelt å bruke som innramming av parkeringsplasser. Buskene bør ha en naturlig karakter, dvs. arter som vil være vanlig å finne i det omkringliggende landskapet eller være arter med lignende karakter. Dette kan være f.eks. surbær, syrin og buskrose.



Spisslønn



Prydkirsebær



Rogn



Syrin



Surbær



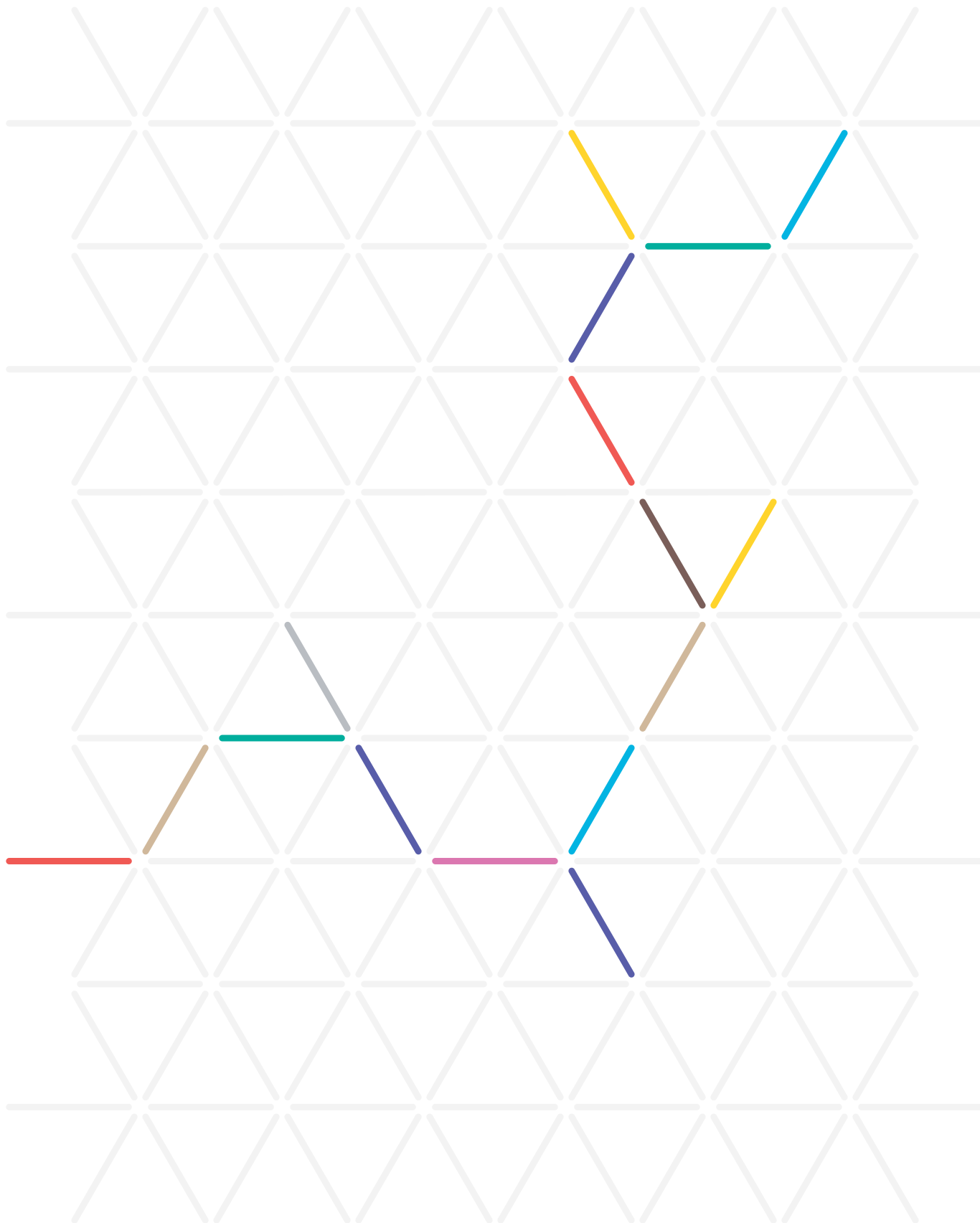
6. VEDLEGG

6.1 Kostnadsoverslag

6.2 Trafikksikkerhetsvurdering

6.3 Kartkompendium





tegn_3
+47 08 346
www.tegn3.no

Trondheim
Leiv Eiriksson Senter
Postboks 6380 Sluppen
7492 Trondheim

Oslo
Lilleakerveien 8
Postboks18
0216 Osloom