

GATUSEKTIONER I KALMAR KOMMUN



Kalmar kommun

Plan- och
investeringsberedningen
2023-02-28

Förord

Att bygga en stad med alla dess funktioner och komplexitet är inte helt enkelt. Att kommunens olika enheter tillsammans arbetat fram standarder skapar effektiviseringsvinster. Att processer effektiviseras är något vi alla tjänar på i samhällsbyggnadsprocessen, då det skapar en ökad förutsägbarhet och kostnadsbesparing.

Denna standard är främst till för att kommunen ska kunna planera, bygga ut och långsiktigt förvalta nya vägar och gång- och cykelbanor. Standarden kan även användas av privata exploitörer för att grovt kunna planera kommunens behov av plats i nya exploateringsområden samt kunna användas när en privat aktör bygger ut vägar och gator som sedan ska överlämnas till kommunen.

Standarden är en nivå för vad kommunen förväntar sig, att frångå standarden är möjligt om det finns speciella förutsättningar eller behov som behöver hanteras separat. Dessa behov eller förutsättningar ska dock vara tydliga och självklara, annars ska standarden användas i högsta möjliga mån.

Medverkande

I arbetet har tjänstepersoner från Mobilitetsenheten, Planeringsenheten, Mark- och exploateringsenheten, Serviceförvaltningen produktion samt Projekt- och byggenheten tillsammans tagit fram standardiserade sektioner för flertalet typologier. Förslaget har beredits och beslutats om i Plan- och investeringsberedningen

Innehållsförteckning:

1 Inledning	
1.1 Syfte	6
1.2 Hur funkar den?	6
1.3 Avgränsning	6
1.4 Avsteg	6
1.5 Miljöaspekter	6
1.6 Fortsatt arbete	6
2 Gatusektioner	
2.1 300-003 - Bostadsgata utan trottoar	8
2.2 300-002 - Bostadsgata med enkel eller dubbel trottoar	10
2.3 300-001 - Verksamhetsgata	12
2.4 300-007 - Uppsamlingsgata	14
3 Gång- och cykelsektioner	
3.1 100-003B Lokal gång- och cykelbana	16
3.2 100-002B Huvud gång- och cykelbana	18
5 Parkering	20
6 Sammanfattning	
6.1 Exempel på sammansatta sektioner	21
Bilagor:	
Sektioner i pdf	

1.1 Syfte

Tanken med dokumentet är att skapa förutsägbarhet för både kommunens olika förvaltningar samt för privata exploaterare. Historiskt har olika exploateringsprojekt i Kalmar kommun byggts ut med olika utförande och måttkedjor vilket skapar problem för dels skötsel, samt en väsentlig skillnad i investeringsmedel mellan olika områden i kommunen. De fastlagda standarderna ska användas så långt det är möjligt i kommande projekt.

1.2 Hur funkar den?

I arbetet med att bestämma vilken typ av sektion samt vilka funktioner som vägområdet ska innehålla behöver Mobilitetsenheten rådfrågas. Bedömningen görs exempelvis utifrån trafikmängd, områdets behov av kopplingar till övriga nätet, trygga skolvägar, tillkommande bostäder osv.

De olika sektionerna och måtten adderas för de funktioner som exploateringen eller området i stort saknar eller kräver, exempelvis [bostadsgata+huvudcykelnät+kantstensparkering]=Xmeter.

1.3 Avgränsning

Att Kvarnholmen och Gamla stan som är av vikt för den riksintressanta kulturmiljön kräver en egen utökad standard är självklart. Ytterligare delområden såsom Tullbron, Sveaplan, Stagg och Fredrikskans knyter an till kulturmiljön och bör ges en högre standard. Dessa stadsdelar/områden omfattas därför inte av detta dokument. En utökad standard för dessa områden får arbetas fram i det enskilda projektet.

Inte heller någon standard för "huvudgata" det vill säga de större infartslederna Södra vägen, Norra vägen, Erik Dahlbergs väg och liknande infarter inryms. Huvudgatorna är helt enkelt unika och behöver hanteras i separata utredningar och projekteringar.

1.4 Avsteg

Denna standard är avsedd att användas där kommunen står för utbyggnad eller för framtida skötsel och underhåll. Eventuella avsteg från standarden ska dels komma från ett tydligt behov och dels förankras genom plan och investeringsberedningen.

1.5 Miljöaspekter

Standarden innehåller listor på material och uppbyggnad, där det är möjligt, ska det material som anses vara mest fördelaktigt för miljön väljas.

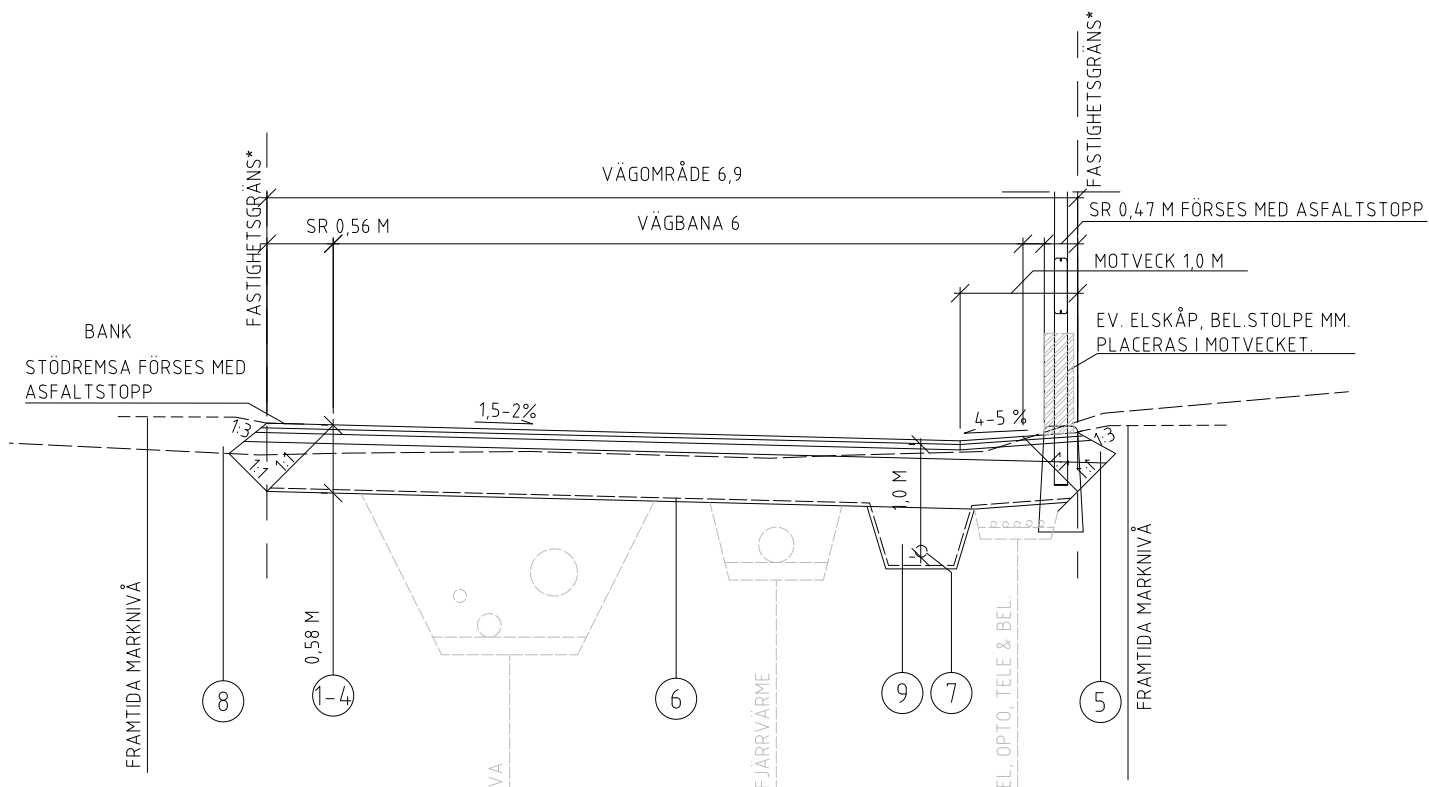
1.6 Fortsatt arbete

I framtida exempel kan med fördel en standard för exempelvis hantering av dagvatten i gatumiljön tas fram. Dessa mått för en standardiserad dagvattenhantering kan då adderas till sektionen. Ytterligare delar att arbeta vidare med är exempelvis planteringar och träd som även de kan följa standardiserade mått eller specificera vilka arter som är lämpliga att plantera vid gator.



Område där utökad standard behövs

2.1 BOSTADSGATA UTAN TROTTOAR LOKALVÄGNÄT



NR	BENÄMNING	MATERIAL	MM	ANM.	AMA-KOD	MÄNGD	ENHET
1	SLITLAGER	ABT 11 100/150	40		DCC.24.111		
2	BUNDET BÄRLAGER	AG 16 160/220	40		DCG.21		
3	FÖRSTÄRKNINGSLAGER	KROSSAT MATERIAL	420		DCB.212		
4	OBUNDET BÄRLAGER	KROSSAT MATERIAL	80		DCB.312		
5	JUSTERING MED BÄRLAGER	KROSSAT MATERIAL					
6	GEOTEXTIL	BRUKSKLASS N3	-	VID BEHOV	DBB.131		
7	DRÄNERINGSLEDNING	PLAST	110		PBB.531		
8	FYLLNING	JORDMATERIAL	-	OMFATTN ENL PLANRITN	CEB.11		
9	DRÄNERANDE KRINGFYLLNING	AMA ANL. TABELL CEC/1	-		CEC.3112		

FAKTA

Sektionen är tänkt att användas för exempelvis villagator eller hela villakvarter/områden. Gatan är en del av lokalnätet som sedan kopplas ihop med en uppsamlingsgata eller annat huvudvägnät.

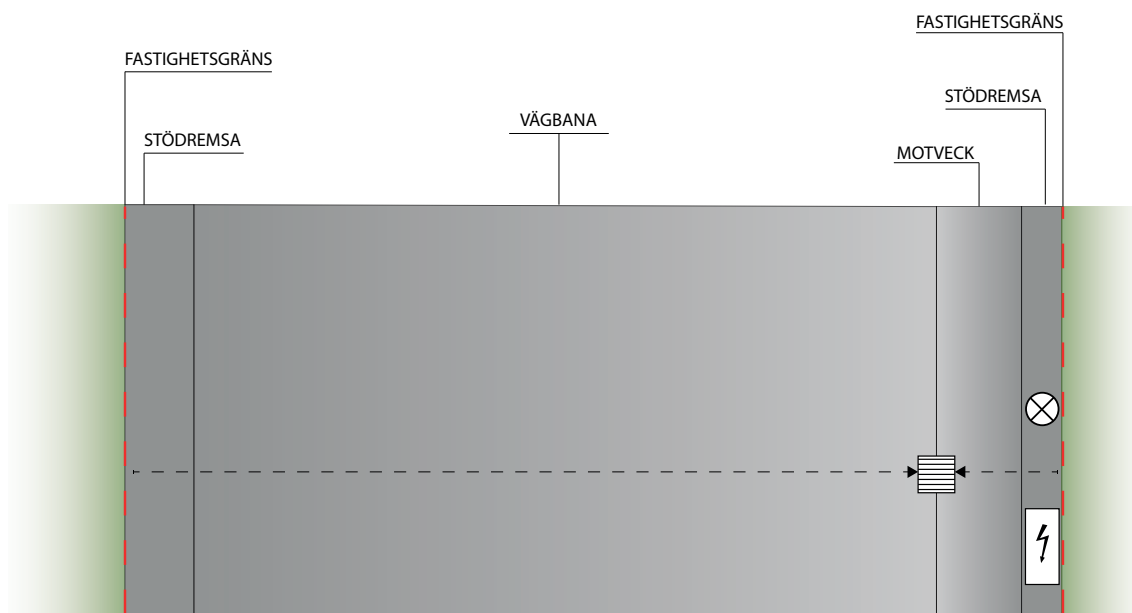
Sektionen ger möjlighet för två större fordon att mötas. Bredden på vägbanan är 6 meter, totalt är sektionen mellan fastighetsgränser (vägområde) 6,9 meter. Det går enkelt att anordna utfarter med få korsande hinder. Om längsgående parkering ska ordnas ska detta ske på sidan med motveck, då tillkommer ytterligare 2,3 meter vägområde. Om området har större nivåskillnader kan måttet för vägområdet utökas men måttet för vägbanan bibehålls.

Gatan erbjuder ingen anvisad yta för gående eller cyklister då detta är tänkt att ske i blandtrafik. Sektionen klassas som ett "mjuktrafikrum" och rekommenderad hastighet är maximalt 30km/h.

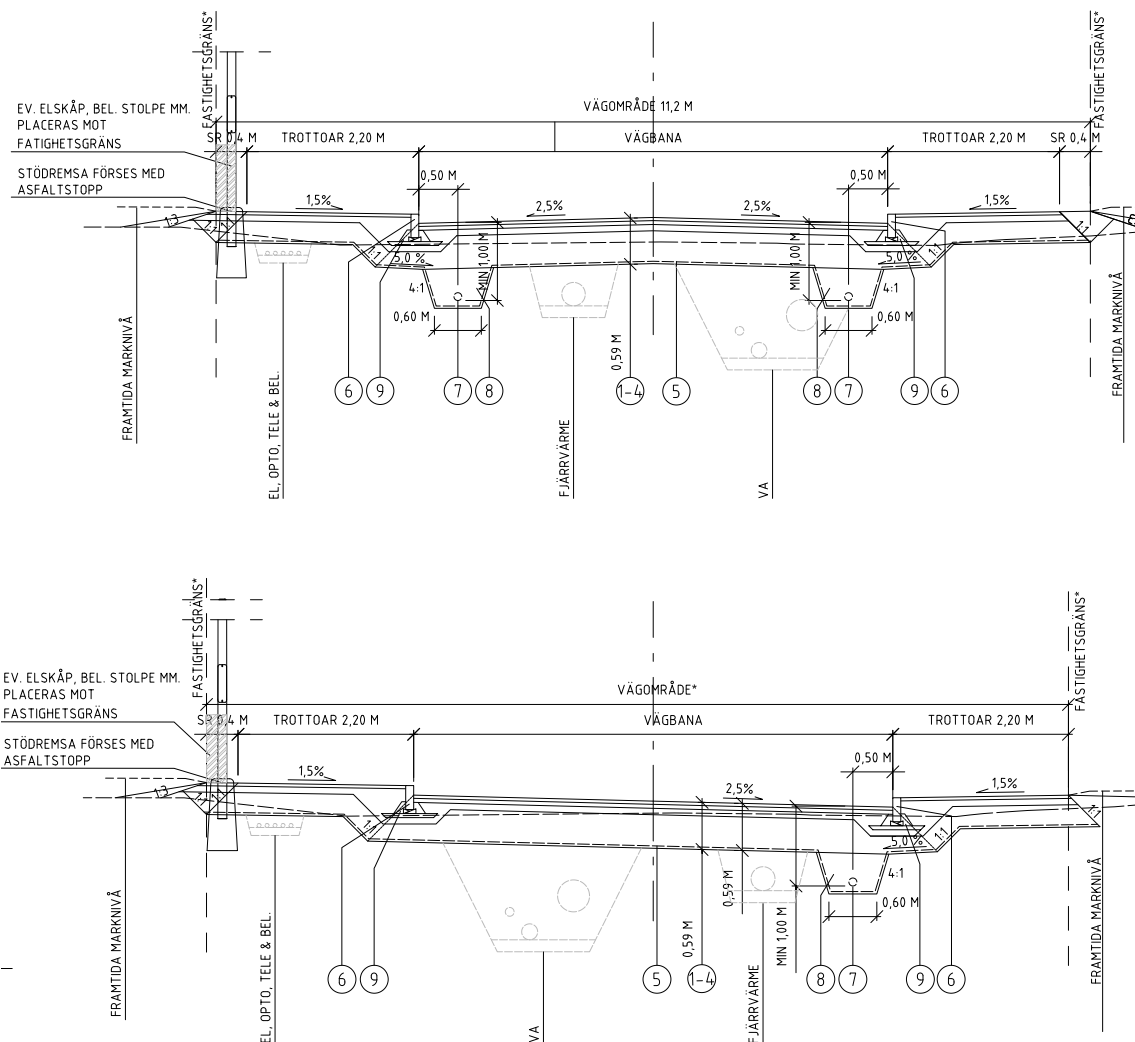
Belysning placeras i motveckssidan i det hårdgjorda området för stödremsa. Fundamentet sätts med 6 (4-8) centimeters visning. Belysningsstolpens höjd ska vara samma mått som vägbanans bredd det vill säga 6 meter.

Verkliga exempel av denna typ av gata finns i bland annat på Havrevägen i Ljungbyholm eller på Silkesvägen i Karlssons äng.

ILLUSTRATION



2.2 BOSTADSGATA MED TROTTOAR LOKALVÄGNÄT



NR	BENÄMNING	MATERIAL	MM	ANM.	AMA-KOD	MÄNGD	ENHET
1	SLITLAGER	ABT 11 100/150	40		DCC.24111		
2	BUNDET BÄRLAGER	AG16 160/220	50	×	DCG.21		
3	OBUNDET BÄRLAGER	KROSSAT MATERIAL	80		DCB.312		
4	FÖRSTÄRKNINGSLAGER	KROSSAT MATERIAL	420		DCB.212		
5	GEOTEXTIL	BRUKSKLASS N3	-	VID BEHOV	DBB.131		
6	KANTSTÖD	SV. GRANIT RV4	-	VISNING 12 CM	DEC.12		
7	DRÄNERINGSLEDNING	PLAST	110		PBB.531		
8	DRÄNERANDE KRINGFYLLNING	AMA ANL. TABELL CEC/1	-		CEC.3112		
9	MOTSTÖD INKL AVJÄMNING	ASFALTSKROSS	-				

FAKTA

Denna sektionen är tänkt att användas för exempelvis bostadsgator med flerbostadshus eller med flertalet radhus. All typ av bebyggelse med begränsad andel förgårdsmark eller där många entréer är placerade ut mot gatan är lämpliga. Denna gata är mer stadsmässig än föregående bostadsgata med motveck. Gatan är en del av lokalnätet som sedan kopplas ihop med en uppsamlingsgata eller annat huvudvägnät.

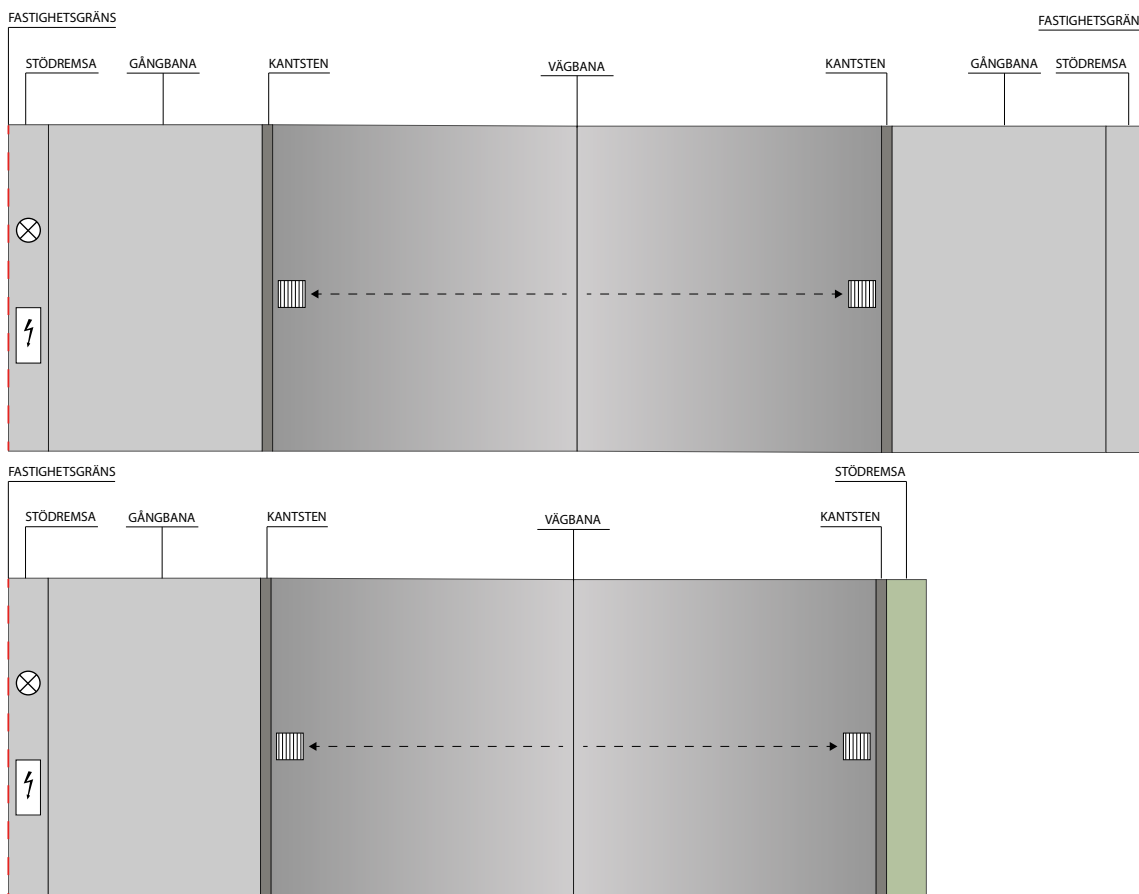
Sektionen ger möjlighet för två stora fordon att mötas utan hinder. Bredden på vägbana är 6 meter, totalt är sektionen mellan fastighetsgränser (vägområde) 9,1 meter med enkelsidig trottoar. Detta kan vara användbart om det exempelvis finns bebyggelse på ena sidan vägen, eller om flerbostadshus och enbostadshus blandas på olika sidor av vägen. Med dubbelsidig trottoar blir måttet på vägområdet 11,2 meter. Syftet med trottoaren är att boende ska ha möjlighet att gå ut från flerbostadens entré och landa säkert på en trottoar.

Om långsgående parkering ska ordnas ska detta ske på sidan med trottoar, då tillkommer ytterligare 2,3 meter vägområde eller 4,6 meter för dubbelsidig parkering (se separat sektion för parkering) Om området har större nivåskillnader utökas vägområdet men måttet för vägbana och trottoar bibehålls.

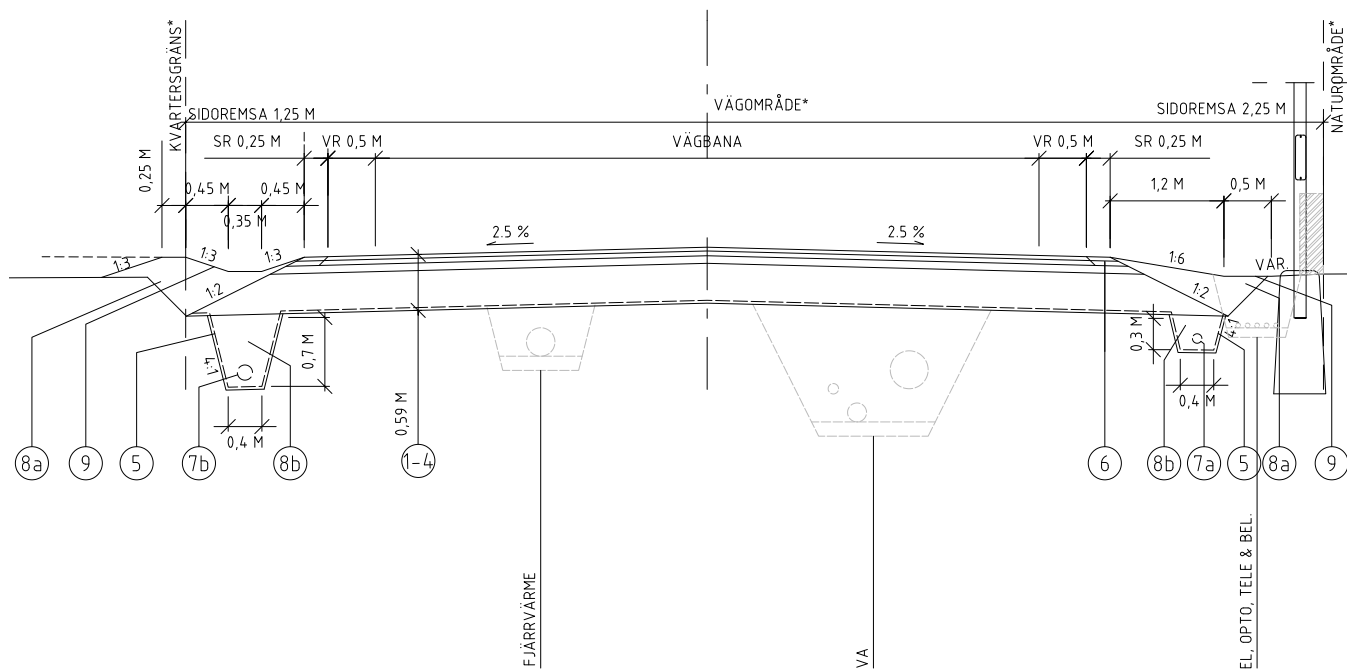
Gatan erbjuder ingen anvisad yta för cyklister då detta är tänkt att ske i blandtrafik. Sektionen klassas som ett "mjuktrafikrum" och rekommenderad hastighet är maximalt 40km/h. Denna sektion kan kompletteras med en cykelväg vilket gör att trottoaren på ena sidan slopas till förmån för ett lokalt- eller huvudcykelnät. Belysning placeras i stödremsan på sida med trottoar. Fundamentet sätts med 6 (4-8) centimeters visning. Belysningsstolpens höjd ska vara samma mått som vägbanans bredd det vill säga 6 meter.

Verkliga exempel av denna typ av gata finns i bland annat i Snurrom på Lupinvägen och Malörtsvägen.

ILLUSTRATION



2.3 VERKSAMHETSGATA LOKALVÄGNÄT



NR	BENÄMNING	MATERIAL	MM	ANM.	AMA-KOD	MÄNGD	ENHET
1	SLITLAGER	ABT 11 70/100	40	ÅDT.-GRÄNS?	DCC.24111		
2	BUNDET BÄRLAGER	AG 16 100/150	50	ÅDT.-GRÄNS?	DCG.21		
3	OBUNDET BÄRLAGER	KROSSAT MATERIAL	80		DCB.312		
4	FÖRSTÄRKNINGSLAGER	KROSSAT MATERIAL	420		DCB.212		
5	GEOTEXTIL	BRUKSKLASS N3	-	VID BEHOV	DBB.131		
6	STÖDREMSA	SLITLAGERGRUS 0-18 BÄRLAGERGRUS	40 40		DCB.622 DCB.612		
7a	DRÄNERINGSLEDNING	PLAST	110	FROSTFRITT DJUP?	PBB.531		
7b	DRÄNERINGSLEDNING	PLAST, TOPPSLITSADE	160		PBB.531		
8a	FYLLNING	JORDMATERIAL	-	OMFATTN ENL PLANRITN	CEB.11		
8b	DRÄNERANDE KRINGFYLLNING	AMA ANL. TABELL CEC/1	-		CEC.3112		
9	GRÄSSÅDD	ÄNGSFRÖBLANDNING	-		DDB.111		

FAKTA

Verksamhetsgatan är tänkt att användas för exempelvis industriområden eller områden för exempelvis lättare tillverkning, lager eller liknande. Gatan är en del av lokalnätet som sedan kopplas ihop med en uppsamlingsgata eller annat huvudvägnät.

Sektionen ger möjlighet för två stora fordon att mötas utan hinder. Bredden på vägbanan är 8 meter, totalt är sektionen mellan fastighetsgränser (vägområde) 12-14 meter beroende på om verksamheter vid gatan är enkel eller dubbelsidig.

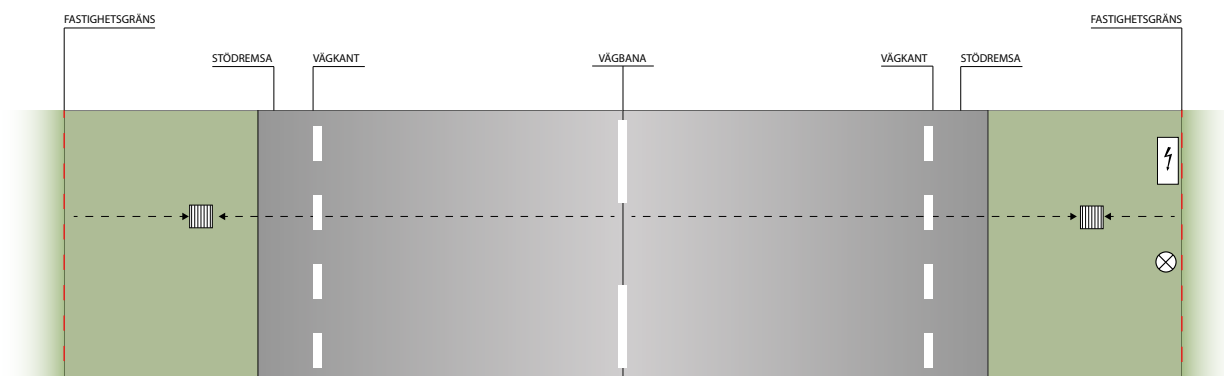
Om längsgående parkering ska ordnas tillkommer ytterligare 2,3 meter vägområde eller 4,6 meter för dubbelsidig parkering (se separat sektion för parkering) Om området har större nivåskillnader utökas vägområdet men måttet för vägbanan bibehålls.

Gatan erbjuder ingen anvisad yta för cyklister då detta är tänkt att ske i blandtrafik. Sektionen klassas som en transportgata och rekommenderad hastighet är maximalt 60km/h. Om det finns behov beroende på kopplingarna i området eller på grund av kringliggande verksamheter kan denna sektion kompletteras med en gång- och cykelväg. Detta sker genom att ett lokalt- eller huvudcykelnät anledas till sektionen (se separat sektion för gc-nät)

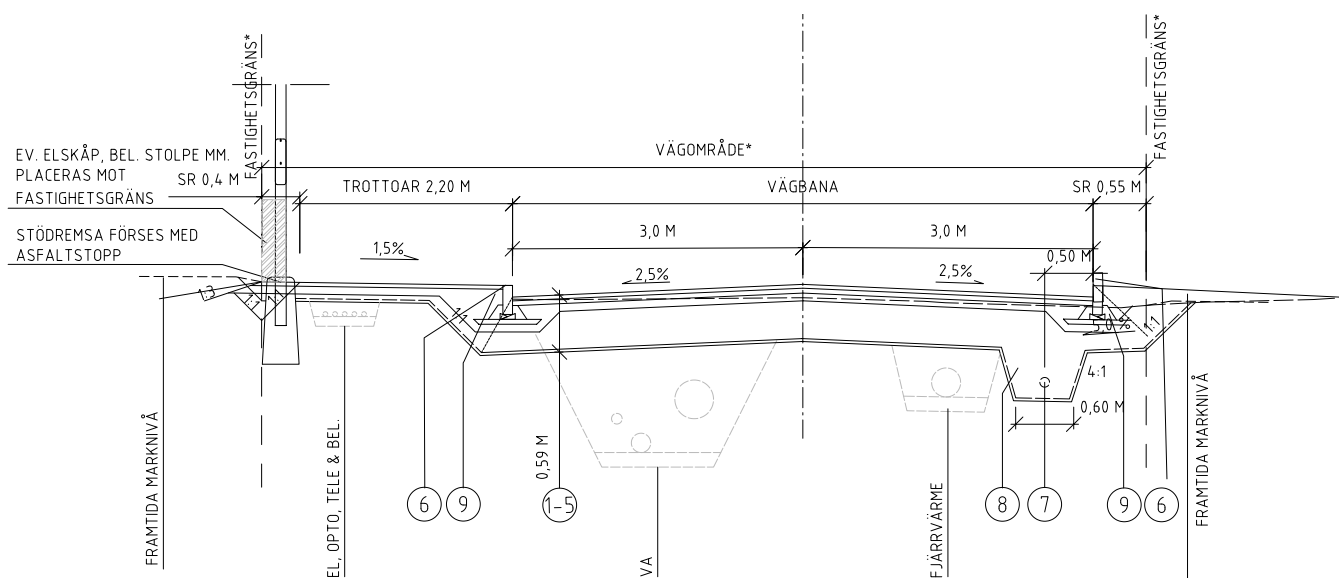
Belysning placeras i stödremsan, fundamentet sätts med 6 (4-8) centimeters visning. Belysningsstolpens höjd ska vara samma mått som vägbanans bredd det vill säga 8 meter.

Verkligt exempel av denna typ av gata finns i bland annat i Flygstaden på Sigillvägen.

ILLUSTRATION



2.4 UPPSAMLINGSGATA HUVUDVÄGNÄT



NR	BENÄMNING	MATERIAL	MM	ANM.	AMA-KOD	MÄNGD	ENHET
1	SLITLAGER	ABT 11 100/150	40		DCC.24.111		
2	BUNDET BÄRLAGER	AG16 160/220	50		DCG.21		
3	OBUNDET BÄRLAGER	KROSSAT MATERIAL	80		DCB.312		
4	FÖRSTÄRKNINGSLAGER	KROSSAT MATERIAL	420		DCB.212		
5	GEOTEXTIL	BRUKSKLASS N3	-	VID BEHOV	DBB.131		
6	KANTSTÖD	SV. GRANIT RV4	-	VISNING 12 CM	DEC.12		
7	DRÄNERINGSLEDNING	PLAST	110		PBB.531		
8	DRÄNERANDE KRINGFYLLNING	AMA ANL. TABELL CEC/1	-		CEC.3112		
9	MOTSTÖD INKL AVJÄMNING	ASFALTSKROSS	-				

FAKTA

Uppsamlingsgata används för att samla trafik från eller mellan områden. Gatan är en del av huvudvägnätet som sedan kopplas vidare med andra huvudvägnät.

Sektionen ger möjlighet för två stora fordon att mötas utan hinder. Bredden på vägbanan ska anpassas genom särskild utredning beroende på beräknad dygnstrafik, bredden kan då variera mellan 6 till 7,5 meter. Totalt är sektionen mellan fastighetsgränser (vägområde) mellan 9,2 till 10,7 meter inklusive trottoar.

Om gatan ska trafikerats med busstrafik behöver körbanan vara minst 6,5 meter.

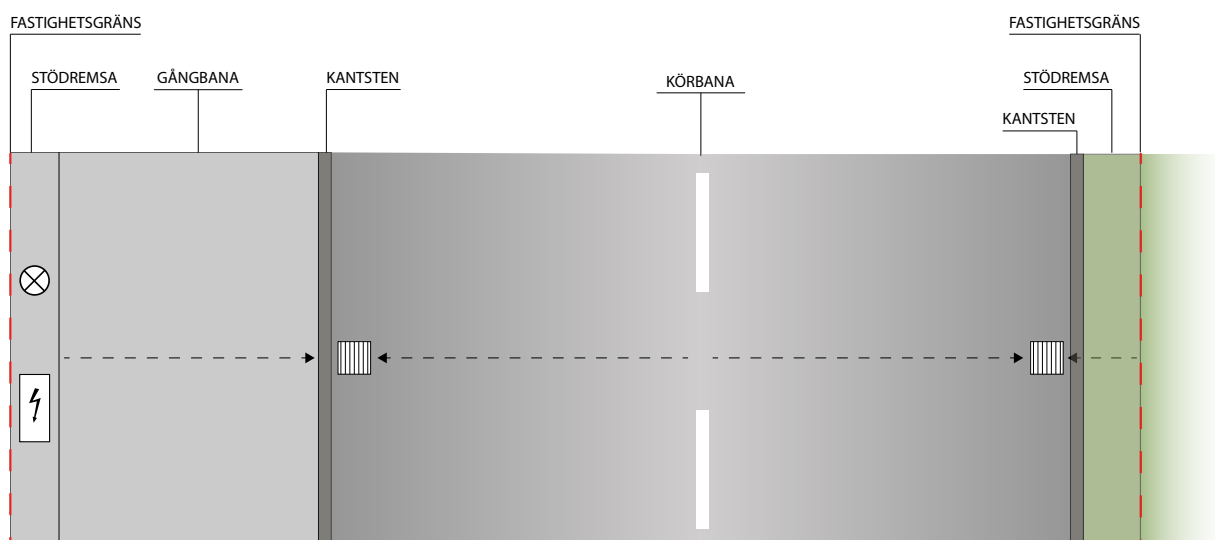
Längsgående parkering anses inte lämpligt förutom vid speciella förutsättningar eller behov. Exempel på sådana förutsättningar kan vara korttidsparkeringar vid publika verksamheter. Parkeringar ska då ordnas på sidan med trottoar. Vid parkering tillkommer ytterligare 2,3 meter vägområde (se separat sektion för parkering) Om området har större nivåskillnader utökas vägområdet men måttet för vägbanan och trottoar bibehålls.

Gatan erbjuder ingen anvisad yta för cyklister då detta är tänkt att ske i blandtrafik. Sektionen klassas som en transportgata och rekommenderad hastighet är maximalt 60km/h. Om det finns behov beroende på kopplingarna i området eller på grund av kringliggande verksamheter kan denna sektion kompletteras med en gång- och cykelväg. Detta sker genom att trottoaren utgår till förmån för att antingen ett lokalt- eller huvudcykelnät adderas (se separat sektion för gc-nät)

Belysning placeras i stödremsan vid trottoar, fundamentet sätts med 6 (4-8) centimeters visning. Belysningsstolpens höjd ska vara samma mått som vägbanans bredd det vill säga 6-7,5 meter.

Verkliga exempel av denna typ av gata finns i bland annat på Stenmursvägen i Jakobsberg eller i Karlsons äng på Ostindievägen.

ILLUSTRATION



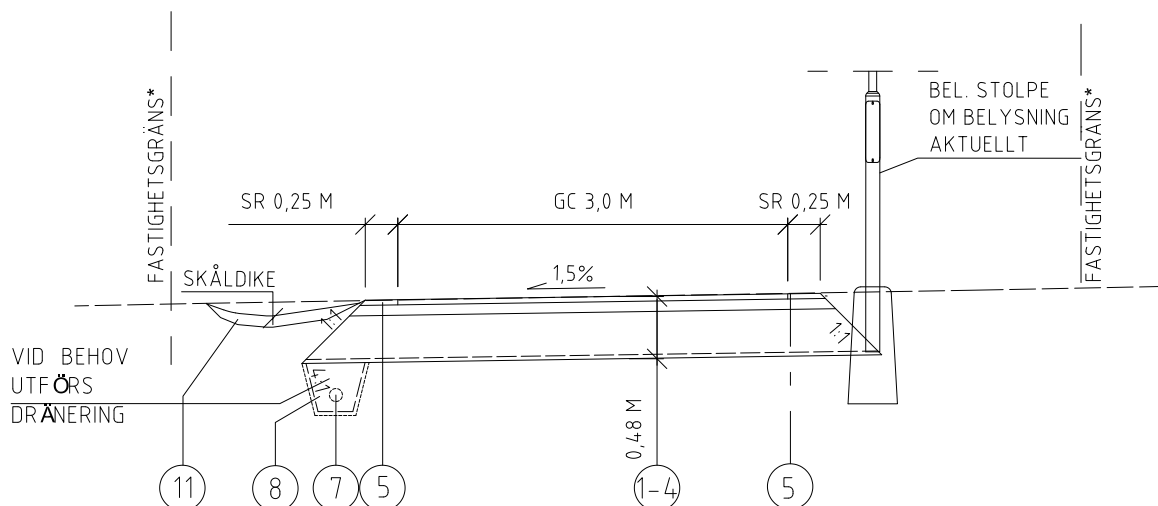
3.1 LOKAL GÅNG- OCH CYKELVÄG

LOKALNÄT

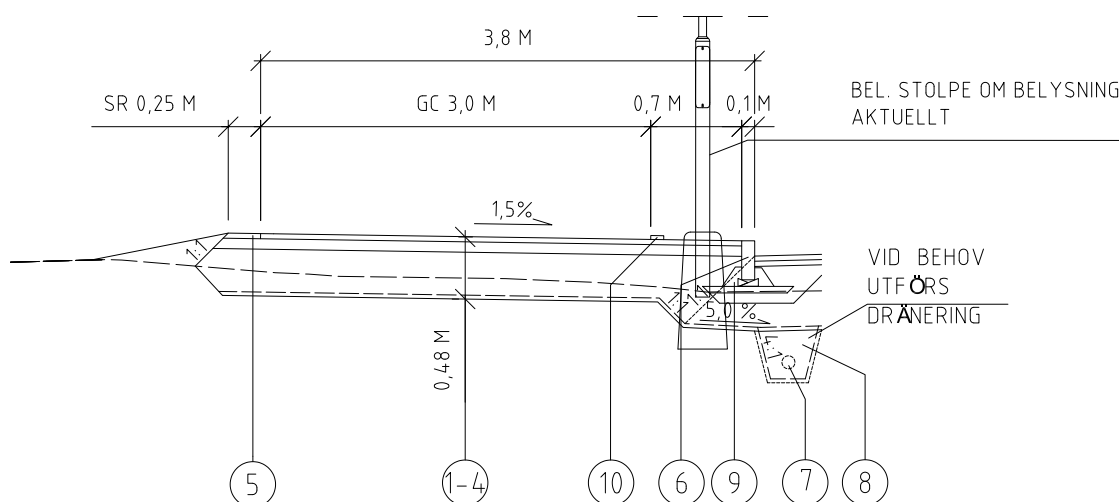


LOKALVÄGNÄT

FRILIGGANDE



UTMED GATA



NR	BENÄMNING	MATERIAL	MM	ANM.	AMA-KOD	MÄNGD	ENHET
1	SLITLAGER	ABT 11 160/220	40		DCC 24 111		
2	OBUNDET BÄRLAGER	KROSSAT MATERIAL	80		DCB 312		
3	FÖRSTÄRKNINGSLAGER	KROSSAT MATERIAL	360		DCB 212		
4	GEOTEXTIL	BRUKSKLASS N3	-	VID BEHOV	DBB 131		
5	STÖDREMSA	SLITLAGERGRUS 0-18	40		DCB 622		
6	KANTSTÖD RAK	SV. GRANIT RV4	-	VISNING 12 CM	DEC 12		
7	DRÄNERINGSLEDNING	PLAST	110		PBB 531		
8	DRÄNERANDE KRINGFYLLNING	AMA ANL. TABELL CEC/1	-		CEC 3112		
9	MÖTSTÖD INKL AVJÄMNING	ASFALTSKROSS	-				
10	VAGMARKERING	EXTR. MARKERINGSMASSA	3	H(0,1)	DEE 111		
11	FYLLNING SAMT VÄXTBÄDD	SCHAKTMASSOR, MATJORD	-		CEB 122, DCL 1		

FAKTA

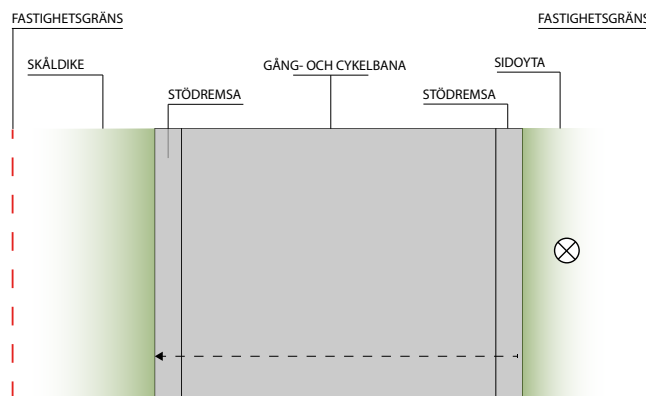
Lokal gång- och cykelväg (LGC) används för att skapa en separerad och i vissa fall prioriterad framkomlighet för oskyddade trafikanter. LGC samlar upp oskyddade trafikanter från exempelvis gator med blandtrafik eller i områden med flerbostadshus. Sektionen kan användas för att skapa säkra skolvägar i nya områden samt i andra viktiga lokala stråk. Bredden på LGC varierar beroende på om den är friliggande med 3,5 meter vägområde eller om den är placerad utmed gata med 4,05 meter i vägområde. Faktisk hårdgjord yta som är far- och gångbar är den samma, 3 meter bred.

Lämplig placering av fasadliv är 1 meter in från fastighetsgräns, detta bör eftersträvas. Om entréer ska ordnas direkt ut mot gång och cykelbanan i fastighetsgräns ska dessa markeras tydligt med annan markbeläggning, som standard används marksten av betong. Markeringen kan göras genom andra beläggningar för att passa in i miljön och husets gestaltning. Syftet med markeringen är att förhindra konflikter mellan personer som går ut från entréer och cyklister som cyklar nära fasaden. Dörrpartier kan med fördel skjutas in i fasaden, dörrar ska öppnas inåt. Minsta mått mellan fasadliv och fastighetsgräns är 0,3 meter.

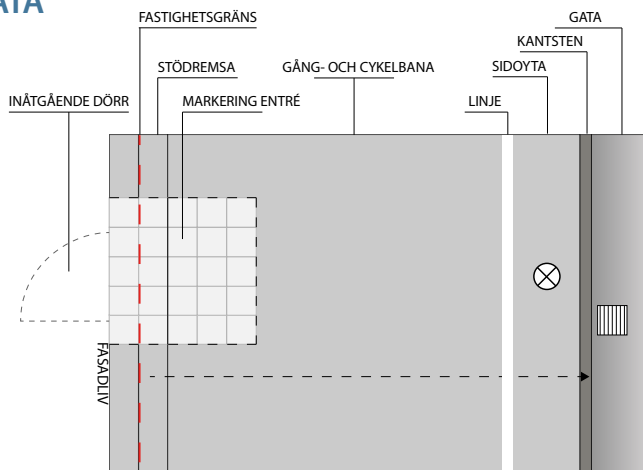
Belysning placeras i stödremsan vid cykelbana, fundamentet sätts med 6 (4-8) centimeters visning 60 centimeter från hårdgjord yta vid friliggande. Belysningsstolpens höjd ska vara 5 meter, rak stolpe med ett stolpavstånd på 25 meter. Stolpen placeras utanför hårdgjord yta vid friliggande LGC och i sidoyta utmed gata. I varje ände av LGC ska skylt D6 Påbjuden gång och cykelbana sättas upp, upprepning ska ske vid korsningspunkter.

Verkliga exempel av denna typ av gata finns i bland annat i Snurrom utmed Bredavägen eller mer friliggande vid Norrlidshemmet.

ILLUSTRATION FRILIGGANDE



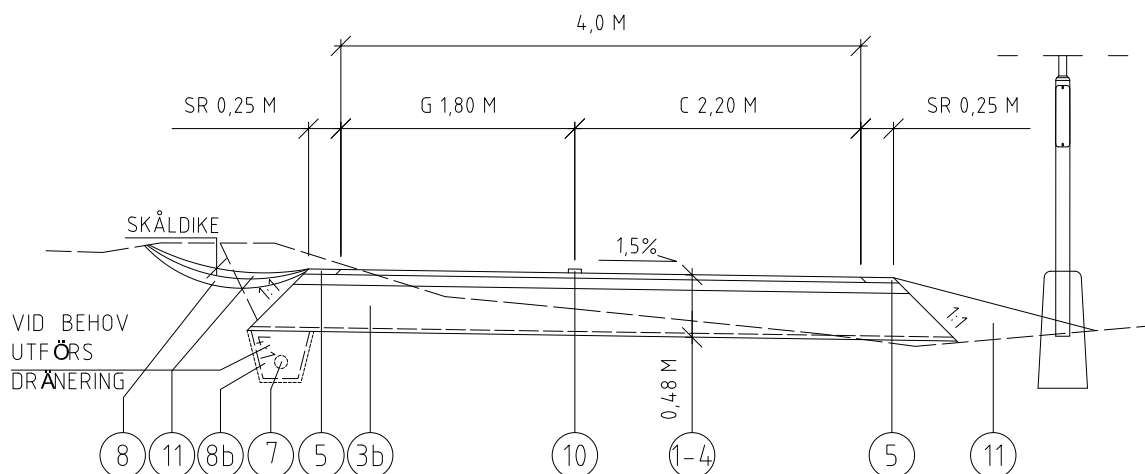
UTMED GATA



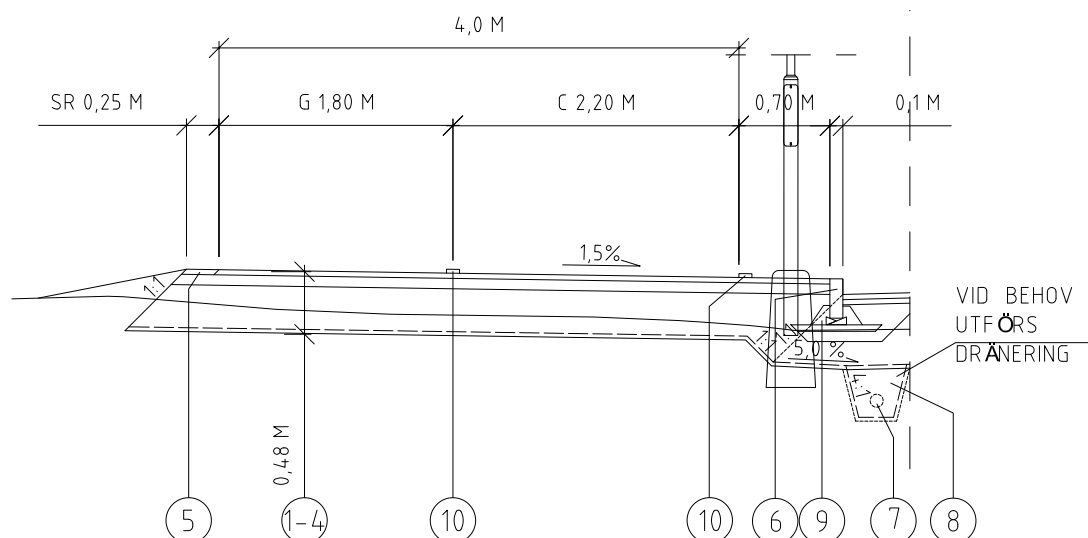
3.2 HUVUD GÅNG- OCH CYKELVÄG HUVUDNÄT



FRILIGGANDE



UTMED GATA



NR	BENÄMNING	MATERIAL	MM	ANM.	AMA-KOD	MÄNGD	ENHET
1	SLITLAGER	ABT 11 160/220	40		DCC.24.111		
2	OBUNDET BÄRLAGER	KROSSAT MATERIAL	80		DCB.312		
3	FÖRSTÄRKNINGSLAGER	KROSSAT MATERIAL	360		DCB.212		
4	GEOTEXTIL	BRUKSKLASS N3	-	VID BEHOV	DBB.131		
5	STÖDREMSA	SLITLAGERGRUS 0-18	40		DCB.622		
6	KANTSTÖD RAK	SV. GRANIT RV4	-	VISNING 12 CM	DEC.12		
7	DRÄNERINGSLEDNING	PLAST	110		PBB.531		
8	DRÄNERANDE KRINGFYLLNING	AMA ANL. TABELL CEC/1	-		CEC.3112		
9	MOTSTÖD INKL AVJÄMNING	ASFALTSKROSS	-				
10	VÄGMARKERING	EXTR. MARKERINGSMASSA	3	H(0,1)	DEE.111		
11	FYLLNING SAMT VÄXTBÄDD	SCHAKTMASSOR, MAT JORD	-		CEB.122, DCL.1		

FAKTA

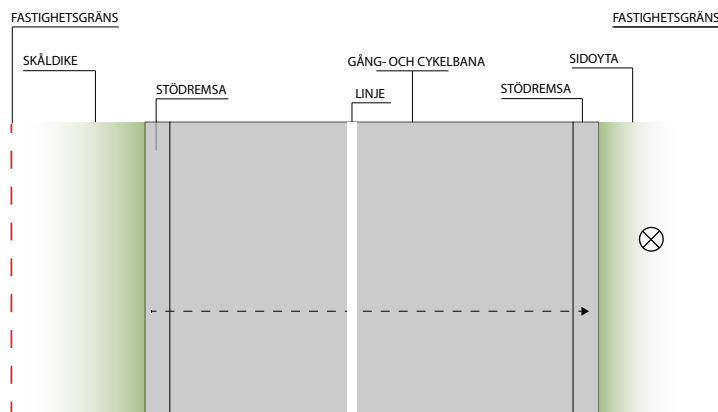
Huvud gång- och cykelväg (HGC) används för att skapa en prioriterad framkomlighet för oskyddade trafikanter. HGC samlar upp oskyddade trafikanter från exempelvis gator med blandtrafik och från lokala gång- och cykelbanor. Sektionen kan användas för att tillskapa prioriterade stråk mellan områden eller till viktiga målpunkter såsom skola, sjukhus eller centrum. Bredden på HGC varierar beroende på om den är friliggande med 4,5 meter vägområde eller om den är placerad utmed gata med 5,05 meter i vägområde. Faktisk hårdgjord som är far- och gångbar är den samma, 4 meter bredd. De olika trafikslagen gång och cykel separeras genom målad linje där gångbanan är 1,8 meter och cykelbanan är 2,2 meter.

Lämplig placering av fasadliv är 1 meter in från fastighetsgräns, detta bör eftersträvas. Om entréer ska ordnas direkt ut mot gång och cykelbanan i fastighetsgräns ska dessa markeras tydligt med annan markbeläggning, som standard används marksten av betong. Markeringen kan göras genom andra beläggningar för att passa in i miljön och husets gestaltning. Syftet med markeringen är att förhindra konflikter mellan personer som går ut från entréer och cyklister som cyklar nära fasaden. Dörrpartier kan med fördel skjutas in i fasaden, dörrar ska öppnas inåt. Minsta mått mellan fasadliv och fastighetsgräns är 0,3 meter.

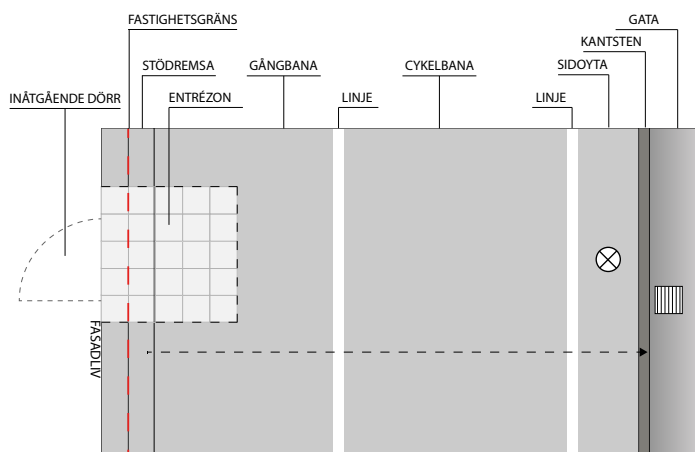
Belysning placeras i stödremsan vid cykelbana, fundamentet sätts med 6 (4-8) centimeters visning. Belysningsstolpens höjd ska vara 5 meter, rak stolpe med ett stolpavstånd på 25 meter. Stolpen placeras utanför hårdgjord yta vid friliggande HGC och i sidoyta utmed gata. I varje ände av HGC ska skylt D7-1/ D7-2 Påbjuden gång och cykelbanor ska sättas upp, samt vägmarkering M26 cykel och M27 gående målas på asfaltyta i början och slut. Upprepning ska ske vid varje korsningspunkt.

Verkliga exempel av denna typ av gata finns i bland annat på Funkabovägen.

ILLUSTRATION FRILIGGANDE

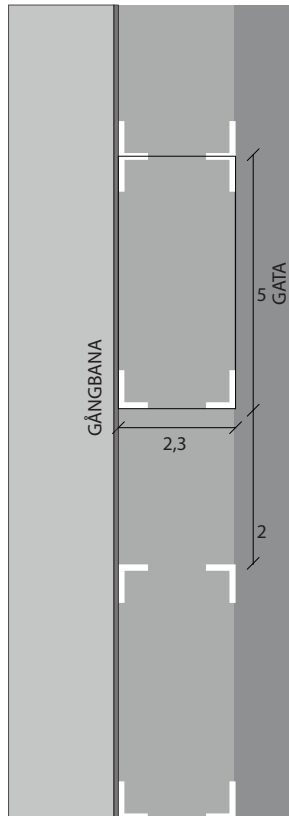


UTMED GATA



5 PARKERING

Personbil - Fordon 5 meter



FAKTA

Ytan som krävs för parkering av personbil är 2,5 bred och 5 meter lång. Vid kantstensparkering kan bredden minskas till 2,3 meter. Parkeringsplatser som skapar backande rörelser över gång och cykelbanor ska så långt som möjligt undvikas.

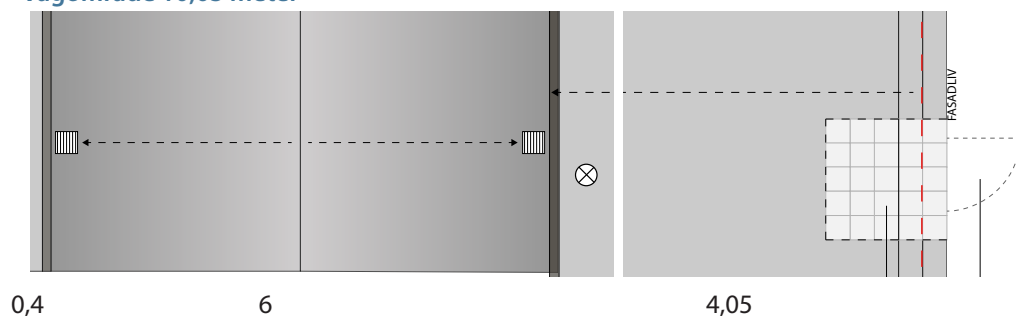
6 SAMMANFATTNING

För att använda standardsektionerna måste först en analys av behovet göras tillsammans med mobilitet. Efter att den är genomförd går det att sätta samman de standardsektioner som platsen har behov av. Summan av sektionernas bredd ger ett vägområde som går att använda som mått i planeringen, ytterligare bredd kan behövas vid ett större tvärfall. Nedan finns exempel på sektioner som satts samman av både parkering olika typer av gator samt LGC och HGC.

6.1 Exempel på sammansatta sektioner

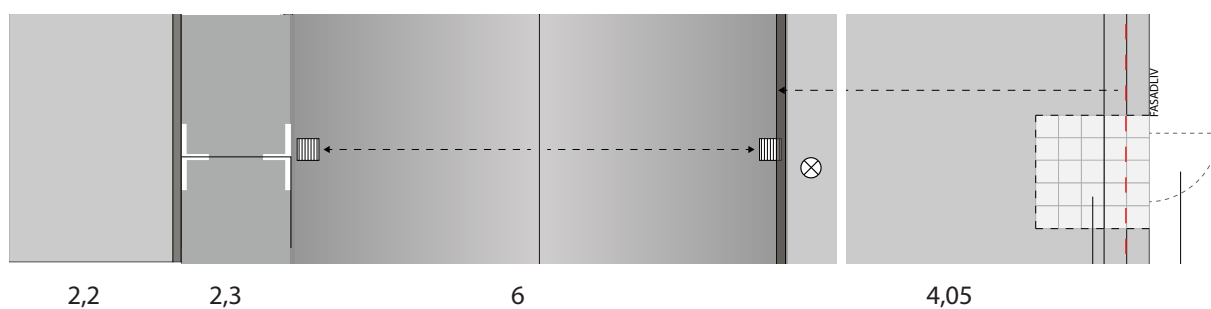
Bostadsgata med lokal gång- och cykelbana

Vägområde 10,05 meter



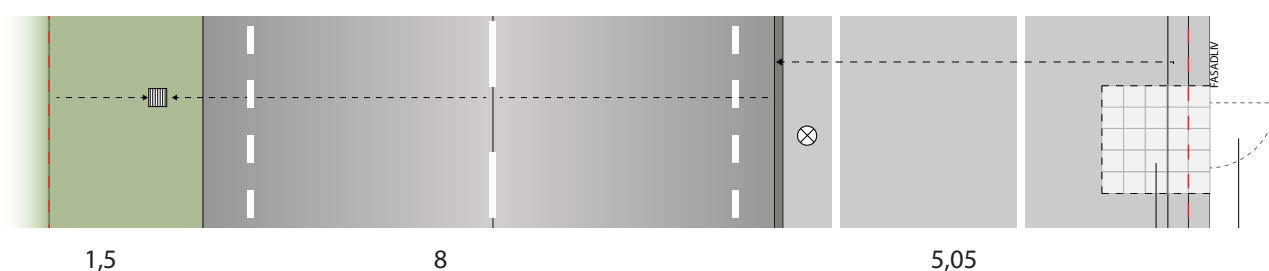
Bostadsgata med längsgående parkering samt lokal gång- och cykelbana


Vägområde 14,55 meter




Verksamhetsgata med huvud gång- och cykelbana

Vägområde 14,55 meter



 Kalmar kommun, Box 611, 391 26 Kalmar

 0480-45 00 00

 kommun@kalmar.se

