

Byplankontoret 2018

Byplankontoret 2018

TRONDHEIM
KOMMUNE

INNHOOLD

4	Del 1: Innledning og bakgrunn
6	Del 2: Resultater og innspill
10	Del 3: Delområder og gater
12	Område Nord Vest
14	Område Nord Øst
16	Område Sør Vest
18	Område Sør Øst
20	Bispegata
21	Dronningens gate
22	Erling Skakkes gate
23	Fjordgata
24	Hospitalsløkkan
25	Kjøpmannsgata
26	Kongens gate
27	Munkegata
28	Nordre gate
29	Olav Tryggvasons gate
30	Prinsens gate
31	Sandgata
32	Søndre gate
33	Thomas Angells gate
34	Veitene
35	Evaluering av verkstedet



DEL 1: INNLEDNING OG BAKGRUNN

Formålet med verksted om byliv og gatebruk var å samle kunnskap om bylivet i Midtbyen, og diskutere ulike problemstillinger som:

- Hvordan påvirker bruken av gater og byrom bylivet i Midtbyen?
- Hvordan kan vi øke Midtbyens attraktivitet ved å tilrettelegge for opphold, gående og syklende?
- Hvordan kan vi få en trivelig og grønn bykjerne, som samtidig er effektiv å bevege seg i?
- Hvordan kan vi bevare og fremheve historien til Midtbyen, samtidig som vi skal legge til rette for ny gatebruk?
- Hvordan kan gatebruksplanen ivareta viktige kulturminner og kulturmiljø i Midtbyen?

De inviterte til verkstedet var deltakere fra gatebruksplanens arbeidsgrupper gange, sykkel og byliv og landskap, kultur og miljø, intern og ekstern ressursgruppe for Plan for sentrumsutvikling, og representanter fra Trondheim kommune.

BAKGRUNN

Denne rapporten skal brukes som et kunnskapsgrunnlag for arbeidet med gatebruksplan for Midtbyen. Formålet til Plan for sentrumsutvikling, der de tre planarbeidene [Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi](#), [Gatebruksplan for Midtbyen](#) og [Områdeplan for nordøstre kvadrant i Midtbyen](#) inngår, er flere folk i sentrum. Hovedmålet til Gatebruksplan for Midtbyen er at langt flere skal gå, sykle og reise kollektivt i Trondheim, og Midtbyen skal være attraktiv, levende og tilgjengelig.

For å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i Trondheim må fremkommeligheten for gående, syklende, kollektivreisende og vare- og servicetransport bedres. Gatebruksplanen skal vise hvordan prioriteringen av de ulike trafikant- og brukergruppene skal gjenspeiles i bruken av arealene i sentrum. Gatebruksplanen legger en prioriteringspyramide for transportmiddel i Midtbyen til grunn for arbeidet. Gående er prioritert høyest, før sykkel, kollektiv, varelevering og bylogistikk, og til sist privatbilene.

GJENNOMFØRING AV VERKSTED

Verksted om gatebruk og byliv ble holdt 26.06.18, med representanter fra blant annet Statens Vegvesen, Trøndelag Fylkeskommune, NTNU og ulike brukerorganisasjoner, i tillegg til Trondheim kommune. (Legge deltakerlisten inn i rapporten, vedlegg/til slutt? Dokumentet “deltakerliste til rapporten”, i mappen “Invitasjon, påmelding og deltakere”).

Deltakerne ble delt inn i sju grupper, som først jobbet med oppgaver og kart, med tema byliv og mobilitet. Gruppene ble sendt ut på befaring i ulike områder, før resultatene og erfaringene fra befaringen ble kartfestet. Verkstedet ble avsluttet med caféverksted (rullerende gruppearbeid) før oppsummering.

DEL 2: RESULTATER OG INNSPILL

Resultatene fra verkstedet er oppsummert i en tekstdel om ulike tema, og en del som tar for seg Midtbyens områder og enkeltgater. For en fullstendig samling av resultatene i kart, se: https://drive.google.com/file/d/10oeyCwSFFXrHKJED6I3g-we_QhgREyv/view

BYLIV I MIDTBYEN

Steder i Midtbyen som kan utvikles til å bidra mer til bylivet

- Nordsiden av bryggene i Fjordgata og Sandgata: Her kunne det vært en promenade med restauranter, grønt og benker. Det mangler en gangpassasje fra øst mot Ravnkloa. Allmenningene har potensiale, men i dag er det mye biler/containere osv. her.
- Marinen: Et viktig sted for barn i dag. Mellom Marinen og gangbrua til Trondheim spektrum føles området mot elva privat. Kan det åpnes opp her? Etablere flere lekeapparater og et serveringssted.
- Kalvskinnet: Kalvskinnet er et kulturhistorisk område med mange institusjoner som bør åpnes opp. Mange av fasadene er innadvendte, og området har potensiale for mer kontakt mot elva. En av fasadene som kan åpnes ut mot gaten er Vitenskapsmuseet sin fasade. Her kan det etableres mer benker og grønt. Flere små parkeringsplasser har potensiale for å bli parker.
- Leuthenhaven: Plassen kan bli et sted for arrangement eller en park for barn og unge.
- Ravnkloa: Flere benker, mer grønt, mindre bilparkering. Etablere gang- og sykkelbro over kanalen.
- Veitene: Fortsette oppgraderingen gjennom vitaliseringsprosjektet av veiter og gårdsrom.
- Byparkene: Etablere lekeplass i Stiftsgårdsparken, tilgjengeliggjøre og forbedre Lusparken, E.C.Dahls park, Tordenskioldparken, parken ved Rådhuset, Skansenparken og Museums plass.
- Allmenningene: Generelt ønskes mer grønt, vann og benker på allmenninger som ikke er tilrettelagt i dag.
- Etablere en båtforbindelse fra Skansen, via Kanalen og Solsiden, til Nyhavna.

Tiltak og ideer som er viktige ved valg av gårute/sykkelrute, og som bedrer forholdene for gående og syklende i Midtbyen:

Gående

- Prioritet av gående i alle kryss. Minst mulig signalregulering
- Sammenheng og lesbarhet i tiltak
- Brostein, kantstein, ujevne dekker og bratt tverrfall gjør universell utforming vanskelig.
- Lite biltrafikk og lite støy
- Snarveier, med skilting
- Estetisk gode og stimulerende omgivelser, som aktive fasader
- Brede fortau. 3 meter fortau er ikke bredt nok i sentrum. En del steder er det for smalt å passere for rullestol/barnevogn.
- Lyssetting

Syklende

- Prioritet av syklist i kryss
- Tydelige og sammenhengende sykkelfelt
- Godt underlag/dekke (minst mulig brostein).
- Gode kryssinger
- Tydelige sykkelbokser i kjørefelt
- Tilgjengelighet på sykkelparkering og plassering av sikker sykkelparkering/parkeringsanlegg
- Sykkelhotell plassert nært viktige målpunkt, med muligheter for vask og reparasjon.
- Syklister ulike behov bør kartlegges - om de er ute etter fart eller kos. Ved tilrettelegging må det tenkes på om det skal planlegges for shoppesyklisten og arbeidssyklisten.

BARN OG UNGE I MIDTBYEN

- Det er viktig å ha områder for barn i Midtbyen, både inne og ute. Gode områder for barn er gågater og områder med lite trafikk, som føles trygge. Det er bra med steder der det skjer ting, for eksempel et byrom med skulpturer som kan klatres på.
- Noen steder det er godt å være barn i Midtbyen: Marinen, Hospitalsløkkan, Museums plass, Torvet, Trondheim Torg, Skipakrok og Kongens gate allmenning.
- Midtbyen trenger flere lekeplasser for barn og mer fokus på opphold for ungdom. En ny lekeplass kan feks legges i parken bak Rådhuset/på Torvet/i Stiftsgårdsparken/ved Vår Frues kirke/i vestre del av Hospitalsløkkan eller byrommet ved biblioteket. Leuthenhaven- ungdom.
- Steder som bør tilrettelegges bedre for barn: E.C.Dahls park, Lusparken, Ravnkloa, Bruvakta, Stiftsgårdsparken, Nordre gate, området rundt Nidarosdomen og Vår Frue kirke.
- Områdene ved Vår Frue kirke og Stiftsgårdsparken føles utrygge på kveldstid. Her bør det være mer lyssetting.



LANDSKAP, GRØNT OG REKREASJON

Områder med potensiale for større innslag av vann/grønt?

- Generelt ønskes mer grønt, spesielt i nordøstre kvadrant. Midtbyen bør ha en blanding av ulike trær for å få helårs grønt, i tillegg til flere blomster. En idé er å skape “pocket-parks”, der det er mulighet (feks. ved Gunnerusbiblioteket på Kalvskinnet). Veitene kan ha mer beplantning langs husfasadene, feks. klatreplanter.
- Det er mange viktige siktlinjer til fjorden. Det bør være et mål å bevare disse, og få åpnet noen av de som er lukket.
- Åpne opp for “skjulte skatter” som parken bak Hornemannsgården, veitene og Stiftsgårdsparken.



KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Hvordan gatebruksplanen kan ivareta og fremheve viktige kulturminner og kulturmiljø i Midtbyen:

- Kulturminner og kulturmiljø bør gjøres synlige og tilgjengelige. Enkel informasjon og skilting er viktig. Kulturminner og kulturmiljøer er Midtbyen sin store fordel, og en viktig del av historien og byens identitet. Det bør åpnes opp for ”skjulte skatter”, som parken bak Hornemannsgården og Stiftsgårdsparken.
- Bebyggelsen på Kalvskinnet, mellom Kongens gate, Erling Skakkes gate, Voldgata og Kalvskinngata er et kulturhistorisk område som bør åpnes mer opp for folk. Flere av fasadene som er lukket mot gaten, og åpne i bakgårdene kan åpnes opp. På Kalvskinnet ligger en stor samling institusjoner, som Tukthuset, Lagmannsretten, Slaveriet, Synagogen og Misjonskirka.
- Kulturminnene under banksalen og bak biblioteket burde kobles bedre opp mot hverandre.
- Det er mange kvaliteter i gamle byområder, for eksempel Hospitalsløkkan. Vi kan lære noe av disse områdene når vi bygger nytt, for eksempel det å bygge i menneskelig skala.
- Veitene er kulturhistoriske miljøer som er spesielt viktige for identitet og byliv i Midtbyen.



GENERELLE INNSPILL OG IDEER

- Midlertidige tiltak, som sandkasse på Torvet er positivt.
- Vedlikehold er viktig.
- Tidsbegrenset varelevering kan etableres i noen områder. Plassene kan brukes til varelevering fram til kl.13.00, og parkering resten av dagen.
- Varetransport må planlegges tidlig i prosessen, før det planlegges for bilfrie plasser og torg.
- Se på mulighetene for etablering av et felles varemottak med park på toppen (ved kommunen/Trondheim Torg).
- Fartsgrensen bør senkes til 25 km/t i Prinsenkrysset, og flere andre steder i Midtbyen.
- Møblering er viktig for bylivet, og det trengs flere benker overalt. Benkene bør plasseres der det er mest sol, og de kan gjerne ha varme om vinteren. Det er viktig å dele opp møbleringssoner og gangsoner. En oppdeling vil danne naturlige ledelinjer.
- Belysning er viktig i en by hvor det er mørkt halve året.
- Byliv er ikke bare handel og kafèliv, men også lek og opphold. Aktiviteter er viktigere enn handel, og aktive og åpne fasader er bra for bylivet.
- Sikkerhetstiltak, og hvilken påvirkning dette får, må være et tema.
- For utrykningskjøretøy er adkomst og tilgjengelighet viktig. Møblering og beplantning må ikke komme i veien for brannbilers adkomst.
- Det er potensiale og behov for mer uteservering.
- Hva med et akvarium i Midtbyen?
- Store sykkelparkeringsplasser bør ha videoovervåkning.
- Det trengs mer kunst i byrommene.
- Alle fotgjengerkryssinger bør ha taktile heller, både på fortau og oppmerksomhetsfelt.
- Siktlinjer til fjorden som er lukket/sperret bør åpnes.

DEL 3: DELOMRÅDER OG GATER

Deltakerne kartfestet ideer og merknader på kart både i gruppearbeid og i forbindelse med befaring. De ulike gruppene fokuserte på ulike områder i forbindelse med befaring, men alle deltakerne fikk mulighet til å kommentere alle gruppenes kart i løpet av arbeidet.

Kartet på neste side viser en samlet oppsummering av resultatene fra kartleggingsdelen av verkstedet og befaringen. Her er resultatene fra de syv gruppene blitt digitalisert og samlet inn i ett kart. Det blir fokusert nærmere inn på delområder og gater, med tilhørende kommentarer.



OMRÅDE NORD VEST



Vest for Prinsensgate og nord for Kongensgate ligger et område som i stor grad er preget av gammel småhusbebyggelse og smale gater, ofte med brostein. Det er høy andel boliger i denne delen av sentrum, og dette preger også gatene. Det ligger også en del andre funksjoner i området, både offentlig og noe næring. Sandgata i nord kopler området mot kanalen både gjennom bryggebebyggelse og direkte adgang til kanalen. Kongens gate er en hovedåre for all trafikk fra Byåsen/Ila og er lite attraktiv for gående og syklende.

Smedbakken

Her bør det fjernes ett kjørefelt i sørgående retning. Det er en klar konflikt i krysset Erling Skakkes gate/Smedbakken, der den økende mengden fotgjengere og syklende kommer i konflikt med biltrafikk i krysset. Krysset er utflytende og bør strammes opp for å prioritere gående og syklende.

St. Olavs gate

Potensiale for butikker og mer byliv.

Tordenskiolds gate

Tradisjonell boligbygate, som oppleves som attraktiv og grønn med en rik historie (kulturminner). Det er smalt for gående, men det fungerer med sambruk da det er lite gjennomgangstrafikk.

Repslagerveita

Hyggelig og rolig veil, men kunne vært ryddet litt og mer grønt satt ut. Stort potensiale spesielt om det blir park på p-plass.

The map illustrates various urban planning challenges and potential improvements in a city district. Key features include:

- Challenges (Red icons):**
 - Bygg bryter siktlinje mot fjorden (Building breaks sightline to the fjord)
 - Trangt å gå (Crowded to walk)
 - Uoversiktlig kryss (Unclear intersection)
 - Smale fortau (Narrow sidewalk)
 - Lang ventetid i kryss (Long waiting time at intersection)
 - Mange kryssningsulykker (Many crossing accidents)
 - Smal/utrygg (Narrow/safe area)
 - Utfordrende kryss (Challenging intersection)
 - Smale fortau, mye trafikk (Narrow sidewalk, much traffic)
 - Bare bil nå. Åpne kajakutleie? Ny identitet? (Only car now. Open kayak rental? New identity?)
 - Dårlig dekke. Konflikt med varelevering (Poor pavement. Conflict with delivery)
- Potential Improvements (Green icons):**
 - Mer grønt (More green)
 - Oppruste hele gata (Renovate the whole street)
 - Potensiale strekning (Potential extension)
 - Fin byggate (Nice building)
 - Mer grønt i veitene i fasadene (More green in the streets in the facades)
 - Byens minste piazza (The city's smallest piazza)
 - Bygate (Building gate)
 - Sykkelhotell (Bicycle hotel)
 - Smale fortau (Narrow sidewalk)
 - Opparbeide byrom, mer grønt (Improve public space, more green)
 - Barnevennlig, vannspeil (Child-friendly, water mirror)
 - Smale fortau (Narrow sidewalk)
 - Mangler gangforbindelse (Missing pedestrian connection)
 - For mange bilramper (Too many ramps)
 - Vi har troa! (We have faith!)
 - Utnytte bibliotekets byrom (Utilize library's public space)
 - Oppgrader/åpne fasader (Upgrade/open facades)
 - Dårlig dekke. Konflikt med varelevering (Poor pavement. Conflict with delivery)
- Other Labels:**
 - Bro (Bridge)
 - Kveldsplass Uteservering (Evening terrace outdoor dining)
 - Lekeplass, oppruste (Play area, renovate)
 - Mer grønt (More green)
 - Oppruste hele gata (Renovate the whole street)
 - Potensiale strekning (Potential extension)
 - Fin byggate (Nice building)
 - Mer grønt i veitene i fasadene (More green in the streets in the facades)
 - Byens minste piazza (The city's smallest piazza)
 - Bygate (Building gate)
 - Sykkelhotell (Bicycle hotel)
 - Smale fortau (Narrow sidewalk)
 - Opparbeide byrom, mer grønt (Improve public space, more green)
 - Barnevennlig, vannspeil (Child-friendly, water mirror)
 - Smale fortau (Narrow sidewalk)
 - Mangler gangforbindelse (Missing pedestrian connection)
 - For mange bilramper (Too many ramps)
 - Vi har troa! (We have faith!)
 - Utnytte bibliotekets byrom (Utilize library's public space)
 - Oppgrader/åpne fasader (Upgrade/open facades)
 - Dårlig dekke. Konflikt med varelevering (Poor pavement. Conflict with delivery)

Området består av det mange oppfatter som handelskjernen i Midtbyen. Avgrensningen er satt i sør av Kongens gate, og i vest av Prinsensgate, med viktige adkomster via tre bruer; Jernbanebrua, Brattørbrua og Bakke bru. I kjernen av området finner vi gågatene Nordre gate og Thomas Angels gate. Området preges av høy aktivitet store deler av døgnet med handel, kontor, serveringsteder og besøkende, og bylogistikken er krevende. Det er relativt mye gateparkering, og flere parkeringshus. Bryggerekkene preger området mot Nidelva og Kanalen.

Jomfrugata

Bra/koselig.

Schultz gate

Åpne barnehageområdet til kafé og lek.

OMRÅDE SØR VEST



Fokusområdet består i stor del av Kalvskinnet, og avgrenses av Kongens gate i nord og Prinsensgate i øst. Området preges av viktige offentlige og halvoffentlige funksjoner som kirkebygg, skole- og universitetsbygg, museum og kino, de fleste med dagfunksjoner uten særlig utadrettet eller støyende virksomhet. Det er også en høy grad av boligbebyggelse i området i form av bygårder, samt flere mindre grøntområder. Bortsett fra de to hovedveiene som avgrenser området er det lite gjennomkjøring og funksjonsblanding, betyr at det er mange gående og syklende i området.

Elgeseter gate

Smalt tverrsnitt i deler av Elgeseter gate: 17 m

Elvegata

Kanskje det kan åpnes opp mot elva rett vest for Elvegata 17 (Fylkesmannsboligen/Artsdatabanken). Parkering og gjerder der i dag. Stenges for biler, og kun ha gang- og sykkelveg.

Kalvskinngata

Fjerne parkering på liten plass ved elva rett før brua over til spektrum. Flere benker på grøntarealer. Potensiale for "pocket park" ved Gunnerusbiblioteket. Brukes som snarvei av taxier. + Elvegata.

Schirmers gate

Vakker gate.

Sverres gate

Dette oppleves som en god gate, men det er mye trafikk til barneskolen, det mangler gangfelt ved hovedinngang til Atrium(?). Sykkelfeltet i gata ender i ingenting.

OMRÅDE SØR ØST



Det er Nidarosdomen som dominerer dette området, som avgrenses av Prinsens gate i vest og Kongens gate i nord. I sør ligger Marinen, som er et svært viktig rekreasjonsområde. området har mye biltrafikk og gjennomkjøring, samt mye gateparkering. I tillegg til en god del handel og serveringssteder, ligger det en rekke offentlige funksjoner/bygg her, som kommune og fylkesadministrasjon, helse og velferdsstjenester og bibliotek. Det er også noe boligbebyggelse. På grunn av Nidarosdomen, Vår Frues kirke og Torvet er det særlig i sommerhalvåret mye turister i området, både til fots og i busser. Området er viktig for gjennomfart av gående og syklende via Gamle Bybro og Elgeseter bru.

Kongsgårdsgata

Gata er en fin snarvei gjennom parken ved Nidarosdomen, fra Bispegata. Det er mye folk, både i bevegelse og opphold, og området er grønt og innbydende. Området er urbant med vestfrontplassen, og det er fint med hekk mot Vestfrontplassen, men denne må ikke bli høyere. Men gata er ikke tilpasset alle brukergrupper; trafikksituasjonen i Bispegata/ Kongsgårdsgata er uavklart, vedlikeholdet er dårlig og sykkelfeltet fungerer bare halvveis.

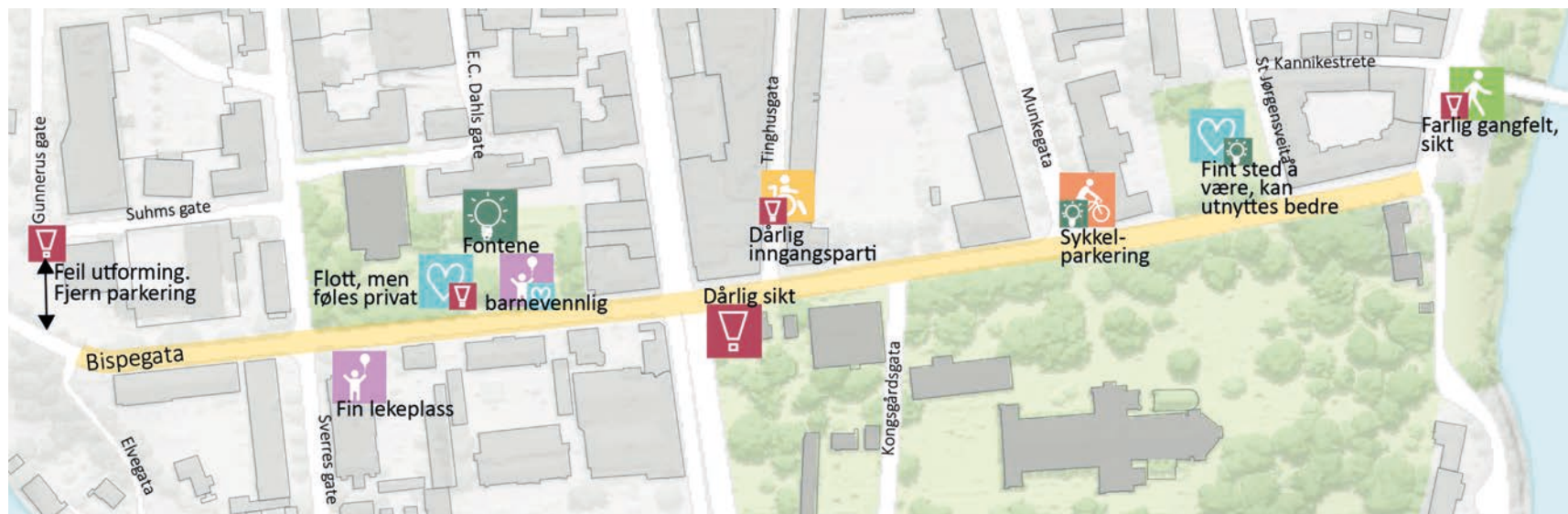
Tinghusgata

Gata kan gjøres mer barnevennlig- opp mot Nidarosdomen, og her bør det etableres sykkelparkering for besøkende (til ulike arbeidsplasser).

Vår Frue strete

Her er det trangt for gående og syklende, det mangler fortau og det er gateparkering i gata. Det er lite barnevennlig og lite byliv idag, men ellers er dette et stille område med potensiale for uteservering og opphold. Et forslag er å etablere byrom for barn der Presidentveita møter Vår Frues strete og Schultz gate.

BISPEGATA



Bispegata er en interessant gate, med mye historie. Men, bil- og turistbusstrafikk dominerer i øst. Det er mye støy og støv, spesielt rundt Katedralskolen og Nidarosdomen. Her er det og høy tetthet av turister. På nordsiden av Bispegata er fortauet for smalt. E.C.Dahls park (Bispegata 12-16) bør åpnes mer opp. Den føles privat i dag, med alle skilt og gjerder. Parken har potensiale for å bli et enda mer barnevennlig sted. Det er fint med en fontene her. Parkeringsplassen på Katedralskolen kan utnyttes bedre. Kanskje kan det bli en park/møteplass for unge.

DRONNINGENS GATE



Dronningens gate har mange fine strekninger, men lite byliv. Den vestlige delen, fra Hospitalsgata til St. Olavs gate har koselige gatetun, sandkasser for barn, fint kulturmiljø og gode byrom for opphold. Det er lagt mye omsorg i små utearealer utenfor inngangene.

Det er et område med småskala bygninger, med litt for mange biler. Det er for mye parkering i gaten. Dette gjør det også vanskelig med varelevering. Det bør etableres vareleveringslommer per kvartal.

Det bør tilrettelegges bedre for sykkel og gange i Dronningens gate. Kanskje gateparkering kan erstattes av sykkelfelt. Det kan vurderes sykkelheller (som på Bakklandet) østover fra St. Olavs gate. For å skape byliv kunne det vært tilrettelagt for uteservering flere steder. Dronningens gate allmenning har stort potensiale. De naturlige ledelinjene for gange og sykkel som ender i allmenningen bør forbedres, og kanskje kan det etableres en bru over Nidelva. I krysset mellom Nordre og Dronningens gate er det noe konflikt mellom bil og buss/flybuss og gående og syklende som går på Nordre.

ERLING SKAKKES GATE



Erling Skakkes gate preges av parkering i store deler av gaten, og mye biltrafikk i østre del. Det er stort sett god plass for gående, bortsett fra ved Teateret/Leuthenhaven. Fortauene må i stor grad deles med syklende der det er mest trafikk. Det er likevel kjedelige fasader, lite grønt og få gode steder for opphold. Fylkeshustrappa er eneste sittemulighet på et lengre strekk, og gata som helhet mangler en definert møbleringssone. Gata har ingen gjennomgående identitet, men fremstår som svært forskjellig på ulike steder, til tross for å være åpen og med gode siktlinjer. For syklende er deler av gata god, men Erling Skakkesgate bør ha sykkelløsning i begge retninger, da det i dag oppleves som spesielt utrygt å sykle mot kjøreretningen. Sykkelfelt kan etableres på bekostning av parkeringsplasser. Det er et klart konfliktpunkt ved fotgjengerkryssingen i Erling Skakkes gate/Prinsens gate, der gående og syklende kjemper om plassen på smale fortau. I Erling Skakkes gate/Smedbakken har den økte mengden fotgjengertrafikk de siste årene kommet i konflikt med biltrafikk i krysset.

Vitenskapsmuseet bør vende ut mot gaten. Det trengs mer grønt og benker foran hovedfasaden, og parkering bør fjernes ved Gunnerus gate Leuthenhaven: Dette kan bli en aktiv plass for torg/arrangement, feks. lukket med glass, med aktiviteter vinterstid også. Ulike forslag er å etablere en park for barn og unge, med et inngjerdet areal for de minste (med vannspeil)?. En park kan gjerne være "uprogrammert" og ha plass til tivoli. Her bør det også være plass til sykkelhotell.

Julius Paltiels plass: Der Erling Skakkes gate møter Voldgata og Elvegata i øst. Design med nytt "ugress" ser utstelt ut.

Museumsplassen (parken mellom Erling Skakkes gate, Hans Hagerups gate, Cissi Kleins gate og Kalvskinngata) bør åpnes opp for flere brukere. Veldig flott oppgradering, men litt mye besøkt av de som sliter.

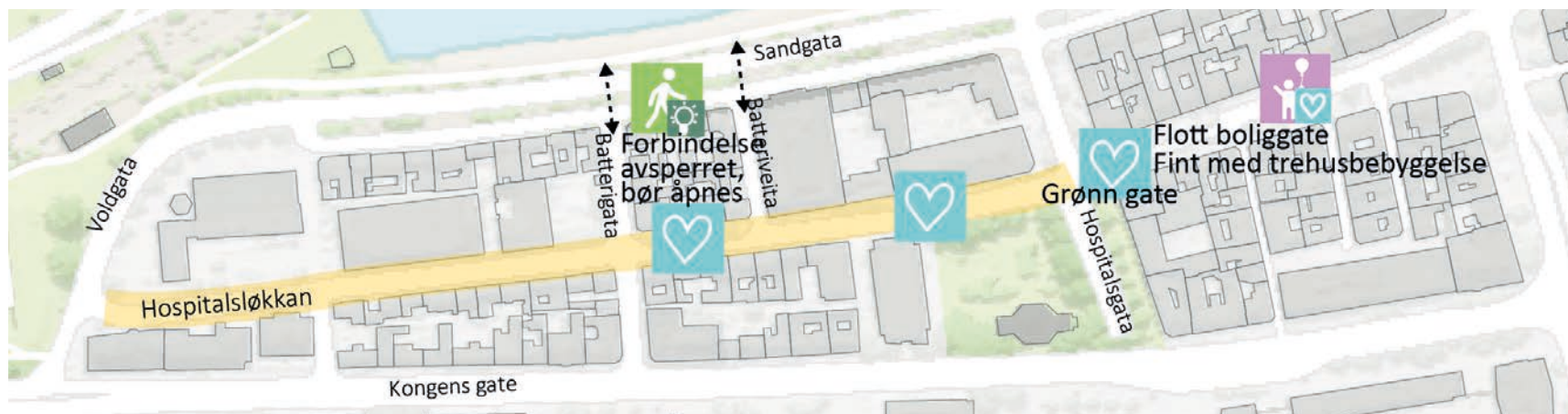
FJORDGATA



Fjordgata har mye biltrafikk og kombinasjonen av parkering og biler er påtrengende. Gata er en bred gate, men oppleves som trang for gående på grunn av parkering. Det bør etableres gang- og sykkelveg på strekningen, feks langs kanalen som en promenade på kanalsiden av Fjordgata, og videre Sandgata. Det mangler da en sammenheng siste del fra øst mot Ravnkloa. Det kunne også vært behov for enda en forbindelse over kanalen for gående mot Trondheim S. Fjordgata er vanskelig for syklende i dag, men kunne hatt et godt sykkeltilbud ved å etablere langsgående parkering og prioritere sykkel. Det er flere konfliktpunkter i gata; i fotgjengerkryssing Fjordgata/OT/Munkegata, over Jernbanebrua der det er trangt å gå/sykle, og i Søndre/Fjordgata som er et vanskelig, utflytende kryss for syklende og tungvint for gående.

Lusparken: Har potensial og bør vurderes om denne kan tilrettelegges bedre for barn.

HOSPITALSLØKKAN



Gata er koselig, stille og har lite trafikk, slik som familievennlige boliggate bør ha. Det er flott helheltlig arkitektur, gamle bygninger og grønne innslag både hos beboere og på fellesområder. Det er både lite biltrafikk og få syklende, mye brostein og "shared space", men benker og gatelys er dårlig vedlikeholdt. Det er likevel gater som ligger i en akse med mye trafikk fra Ila/Byåsen, og noe gjennomgangstrafikk med gående og syklende bør det være, men på beboernes premisser. Det er sykkelheller i brostein på Hospitalsløkkan (se på Asylveita).

Hospitalskirkeparken: kjempefin med miks av studenter og eldre.

KJØPMANNSGATA

Dette er en gate med mye identitet, og som det foregår planarbeid med parallelt til denne prosessen. Trafikkmessig er det en gate med to separate løp, der det i øvre gate er et sammensatt trafikkbilde med høyt innslag av gående og syklende, mens det i nedre er mye bil og varelevering og parkeringsplasser. Det er mye næring og handel i bryggene, inkludert flere restauranter. I øvre del er det lite/ingen utadrettet virksomhet bortsett fra Olavshallen i nord, og gata fremstår mest som en gjennomfartsåre for biltrafikk nord-sør, og for gående/syklende fra Bakklandet.

Området ved Gamle bybro er uklart for syklende. Krysset bør strammes opp og gi mer plass til gående. I parken rett nord for Gamle bybro (nedre plan) er det fine lekeapparat, men det bør gjøres mer tilgjengelig, feks med ny trapp ned til parken. Og det bør anlegges gangvei slakt på skrå fra øverste del av trappa ned til bryggerekka. Dersom det er mulig midtveis langs denne, kan det anlegges et horisontalt nivå med benk til siden for gangarealet. For gående kan stien bak trærne ved gangfeltet utvikles og utbedres. For gående er det videre noe smalt på østsiden, men bedre på vestsiden. Med tanke på universell utforming så er det for få benker, dårlig dekke og lite kontraster for svaksynte.

For å få mer byliv og aktivitet i området så bør barnehagen ved Gamle Bybro/Bruvakta fjernes og området åpnes for alle. Det kan etablere kafé, lekeareal og aktiviteter. På Krigsseilerplassen i nord kan det åpnes for aktiviteter som knyttes til vann, som kajakkutleie.



KONGENS GATE



Kongens gate strekker seg over hele Midtbyen fra øst til vest. I vest er gata hovedgate for trafikk fra Byåsen/ Ila, og omtales i arbeidet som en åre som prøver å være urban mot sentrum, og det kunne med hell vært åpnet mot veiter og grønne lunger. I områdene av Kongens gate med mye biltrafikk er det behov for vareleveringslomme per kvartal.

Over torvet og østover brukes området aktivt ved arrangementer i Midtbyen. Da kan den fremstå som lett kaotisk med taxi, varelevering, opphold (folk på benker), biler, folk, og Martnasboder etc. Det er også et stort potensial i forbindelsen kunsthall-bibliotek-vitensenteret-torget. Shared space kan utvides fra torget til Søndre gate, men varelevering og TBRT må ivaretas. Området fra Torvet til Søndre gate er en viktig kulturplass, med god tilgjengelighet og fine, grønne plasser i byrommet. Torvet er et viktig målpunkt/knutepunkt, og her må gående og syklende prioriteres. Sykkelparkering er herunder svært viktig, og behovet er svært synlig da det er sykler parkert overalt, noe som går utover UU. I aksen mellom torvet og Nordre bør det tilrettelegges bedre for rullestol.

Fjerne parkering i Kongens gate øst, utvide torget. - bort til Nordre gate. Kanskje lengre.

Gateparkering skaper lett kaos. HC-parkering og Taxi av/på kunne vært nok.

Kongensgate er utfordrende for syklister, både i vest der man er i direkte konflikt med bil, buss og trikk og på torget der det er mange hindringer som krever at farten holdes svært lav. I østre del er det konflikt med parkerende biler og gående på fortau. I vest er gata dårlig vedlikeholdt, det er smalt og dårlig dekke for UU.

Mange bygg har baksiden vendt mot Kongens gate.

Kongens gate allmenning- bra.

Skilte snarvei gjennom Lillegata til Sandgata og videre til brua på Skansen.

Viktig å ivareta siktlinjer nordover mot kanalen (gjennom Hospitalsgata, Batterigata osv).

Vår Frue kirke/Tordenskioldparken: fin kulturplass. Grønt og nærhet til mye, men skummelt på kveldstid. Kriminalitetsforebyggende tiltak. Bør legges bedre til rette for gangtrafikk gjennom St. Jørgensveita. Pokemon-Go spill = mye mer folk i Tordenskioldsparken (annet klientell enn til hverdags). 22. juli plassen: Byens fineste tre.

Skansenparken: bør tilrettelegges bedre.

Hornemannsgården: Tilrettelegge for flere aldersgrupper i gårdsrommet til Hornemannsgården.

Konfliktpunkt: fotgjengerkryssing Kongens gate/Prinsens gate, Kongens gate/Tordenskiolds gate.

MUNKEGATA

Bra med skilting. Fint med åpne bakgårder. God info om veiter.

Sykkelparkering brukes til reklame. Bøyer for trær brukes for sykler. Sykkelpumper virker ikke. Masse areal til sykkelparkering, men det må etableres (spesielt i øvre del).

Trivelig med trær. Etablere mer vann.

Utnytte bredt fortau- soneinndeling, gå/sitte/grønt/spise/(sykle).

Åpne sikt mot nord og sør, mot byens landemerker.

Vanskelig å levere varer.

Legge bedre til rette for opphold langs fasadene med benker og beplantning.

Sykling på fortau med gående kan være utfordrende.

Mye folk, varelevering, MC-parkering, Martnan, turister. Lite benker, for lite sykkelparkering, men overraskende mye grønt.

Masse aktiviteter, midlertidige tiltak som sandkasse på torvet. - Det bør være et permanent leketilbud på torvet.

Se til torg i Larvik (lekeapparat formet som et bøketre).

Konfliktpunkt: fotgjengerkryssing Fjordgata/OT/Munkegata.

Øverste del veldig preget av parkering. Lite utadrettet virksomhet. Trengs mer benker.

Nedre del av gata (ved Work-work): mye sol, trengs mer benker/uteservering.

Kan ha årtidsvariasjoner; fjern parkering om sommeren.

Ravnkloa: Etablere gang- og sykkelbro over kanalen. Men, jernbanen er en barriere på den andre siden. Flere benker, mer sykkelparkering og mindre bilparkering. Ravnkloa er fin for barn. Grått i dag, trenger mer grønt.

Gangbro over kanalen?

Stiftsgården: Bør ha en forplass i Munkegata, med annen belegning/dekke. Ramme inn og gjøre staselig.

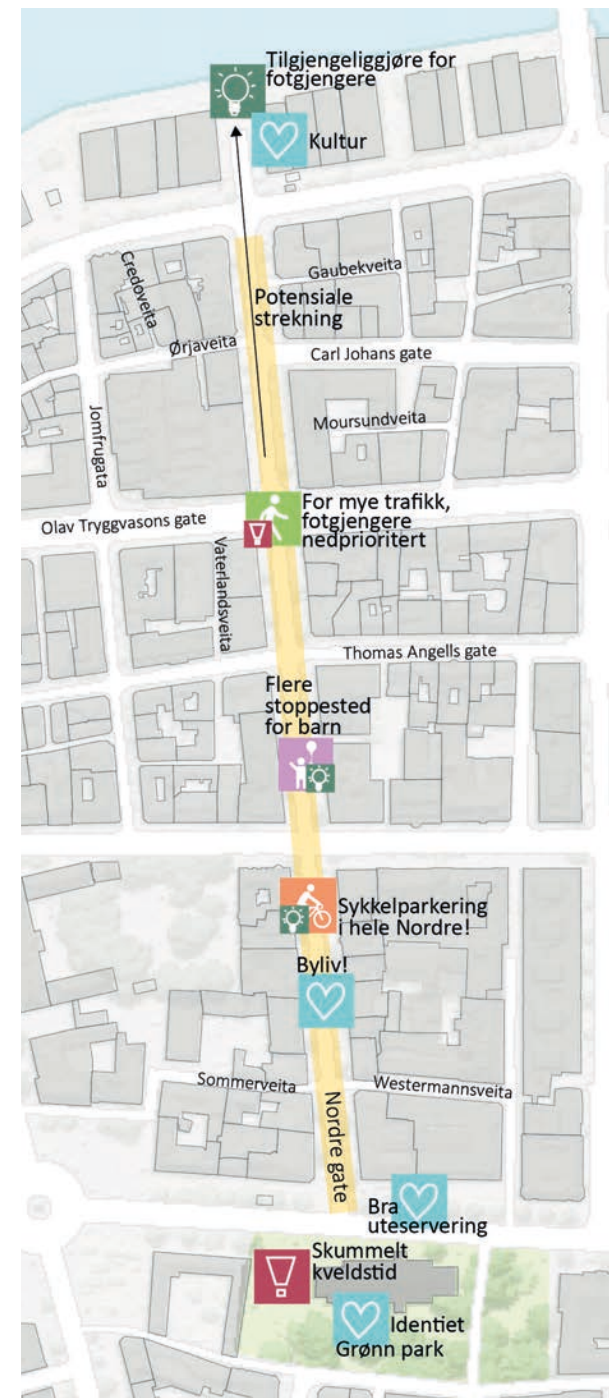
Stiftsgårdsparken: en mulig plass for barn, men trenger trygghet, farger, og mindre fuglebæsj og uteliggere. Lite som skal til her. Kan bli bra for barn. Den mest bymessige parken- bra. Fint med vann. Idé: Åpne opp mot fasader der det er mulig (feks gjennom bygg, som Cornelias Hus). Ta vekk busskur i Dronningens gate. Ta vekk gjerder. Trengs bedre belysning. Litt mørk plass, og dårlig forbindelse til Sommerveita. Dårlig dekke ved regnvær.

Parken bak Rådhuset: få vekk parkeringsplassene og åpne opp. Solsenger, benker mot Bispegata, mer aktivitet/ lek.



NORDRE GATE

Nordregate er hovedstammen i gågatenettet, og en god gate for gående hele året på grunn av både godt vedlikehold og beplantning, lyssetting og varme i bakken. Farten er lav, noe som gjør det til en god sambruksgate med mye folkeliv. Samtidig er det ingen tilrettelegging for barn i gata, eller i de tilgrensende gågatene. Nordre har potensiale til å forlenges nordover mot kanalen. Det er behov for mer sykkelparkering for å holde gangsonene ryddig og sikre attraktiviteten for syklende.



OLAV TRYGGVASONS GATE



Da verkstedet ble arrangert var det ca. en uke siden ombyggingen av Olav Tryggvasons gate startet. Etter befaringen har det skjedd en del i gaten, og prøveprosjektet skal evalueres månedlig utover høsten.

Under befaringen opplevdes Olav Tryggvasons gate som en trafikkert gate med støy, lite grønt og smale fortau på sørsiden. Men, gaten har mange flotte bygg. Bilen er prioritert, og fotgjengerne får restarealene. Bakke bru bør prioriteres for gående og syklende. Generelt er gaten vanskelig å ta seg fram i for de syklende.

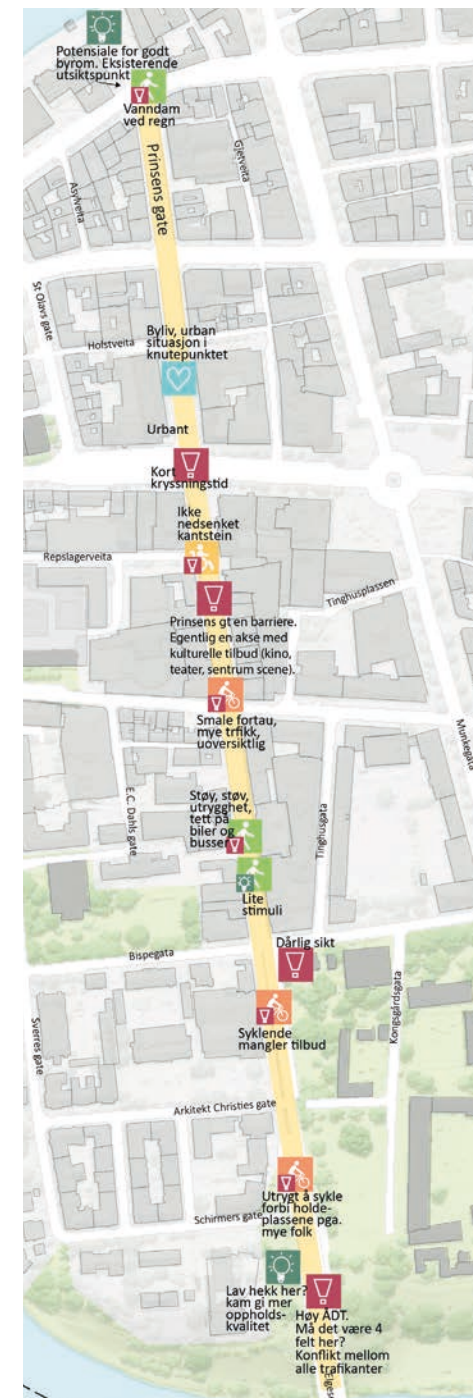
Konfliktpunkt: fotgjenger/sykelkryssing OT/Fjordgata/Munkegata, OT/Kjøpmannsgata, OT/Prinsens gate (lang ventetid, dårlige siktforhold).

PRINSENS GATE

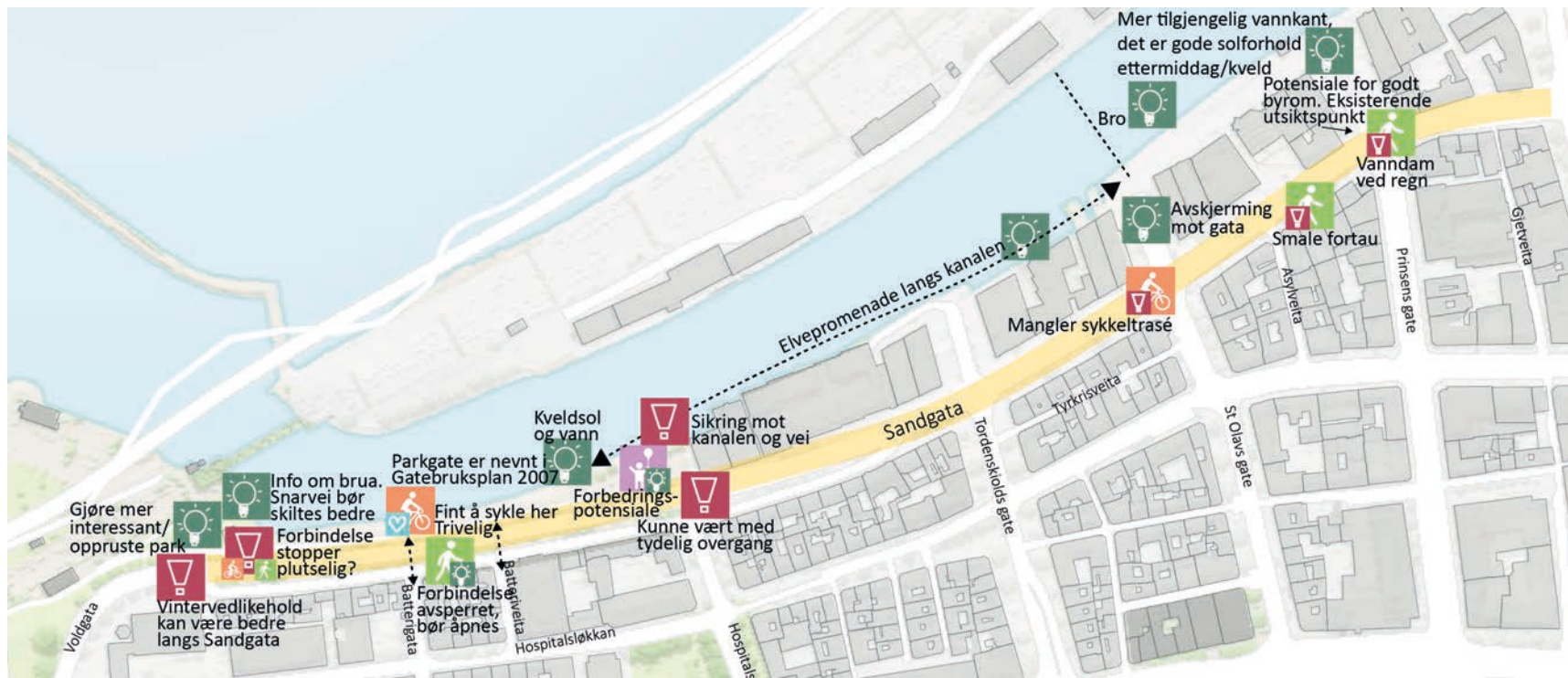
Prinsens gate går fra nordsiden av Elgeseter bru til krysset Sandgata/Olav Tryggvasons gate. Prinsens gate er en viktig hoved- og kollektivgate i Midtbyen, og vil bli enda viktigere når metabussene får sin trasé her. Arbeidet med reguleringsplan for Elgeseter gate er i oppstartsfasen.

Prinsens gate oppleves som en transportakse for busser og biler, hvor man ikke velger å gå. Men, det er mange vakre og rolige veiter og smågater i sidegatene. Gaten har flere flotte fasader, men fortauene er mange steder for smale. Prinsens gate er en barriere for myke trafikanter som krysser mellom øst og vest. For de gående føles gaten overdimensjonert og støyete, men med flere gode siktlinjer. Dekket er ujevnt flere steder, og skillet mellom fortau og veg er utydelig. Gaten mangler trær, benker, sykkeltilbud og utekafeer. Deler av gaten er en kulturell akse, med teater, kino og sentrum scene. Prinsenkrysset er et viktig knutepunkt for bussreisende. Her kan man handle mens man venter på bussen. Allmenningen mot kanalen i enden av Prinsens gate har potensiale. Her kan det etableres et torg, med fokus på barn, og med en sammenhengende promenade langs kanalen. Et sted det bør plantes mer grønt er ved St. Olav domkirke (den katolske kirke), og mot Prinsens gate.

Konfliktpunkt: fotgjengerkryssing Prinsens gate/Arkitekt Christies gate, Prinsens gate/Erling Skakkes gate (ikke sykkelløsning fra vest), Prinsens gate/Kongens gate, syklistene på fortau.



SANDGATA



Sandgata er sammen med nordre omkjøringsvei de eneste gatene for tilgang med bil til Byåsen og Ila. Samtidig er gata en viktig boliggate, og det er en viktig etappe for gående og syklende langs kanalen til og fra Midtbyen og Ila. Det bør derfor etableres gang- og sykkelveg langs kanalen for å prioritere trafikantgruppene og legge til rette for opphold. For syklende er det spesielt viktig at sykkel også får et sammenhengende sykkelnett fra Sandgata og inn andre gater som Prinsens gate, St. Olavs gate og Olav Tryggvasons Gate. I vest mot Ila i Voldgata/Sandgata (rett nord for Kongens gate) stopper plutselig forbindelsen for gående og syklende. I dette området smalnes gategulvet inn betydelig, og kjørende er prioritert, mens gående og syklende har et komplisert nettverk å forholde seg til og dårlig skilting feks mot snarveg ved Skansenbrua.

Trengs bedre vintervedlikehold- også videre østover i Sandgata. I dag er det vanskelig for fotgjengere å komme seg fra Sandgata (boliggate) til Sandgata (hovedgata) pga. en langsgående "mur".

Fotgjengerovergang ved kryss Sandgata/Hospitalsgata bør forbedres.
Byrom/allmenninger bør forbedres. Lite folk. Mer fokus på barn i by.
Noen har fine forhager i vest. Kan TK støtte etablering av flere?

Etablere utsiktspunkt ved inngang til kulturhuset Isak-bygget.
Uferdige byrom trenger skjerming mot gata.

Sandgata har mange allmenninger, som er rene/ryddige, noen med biler, men lite folk.

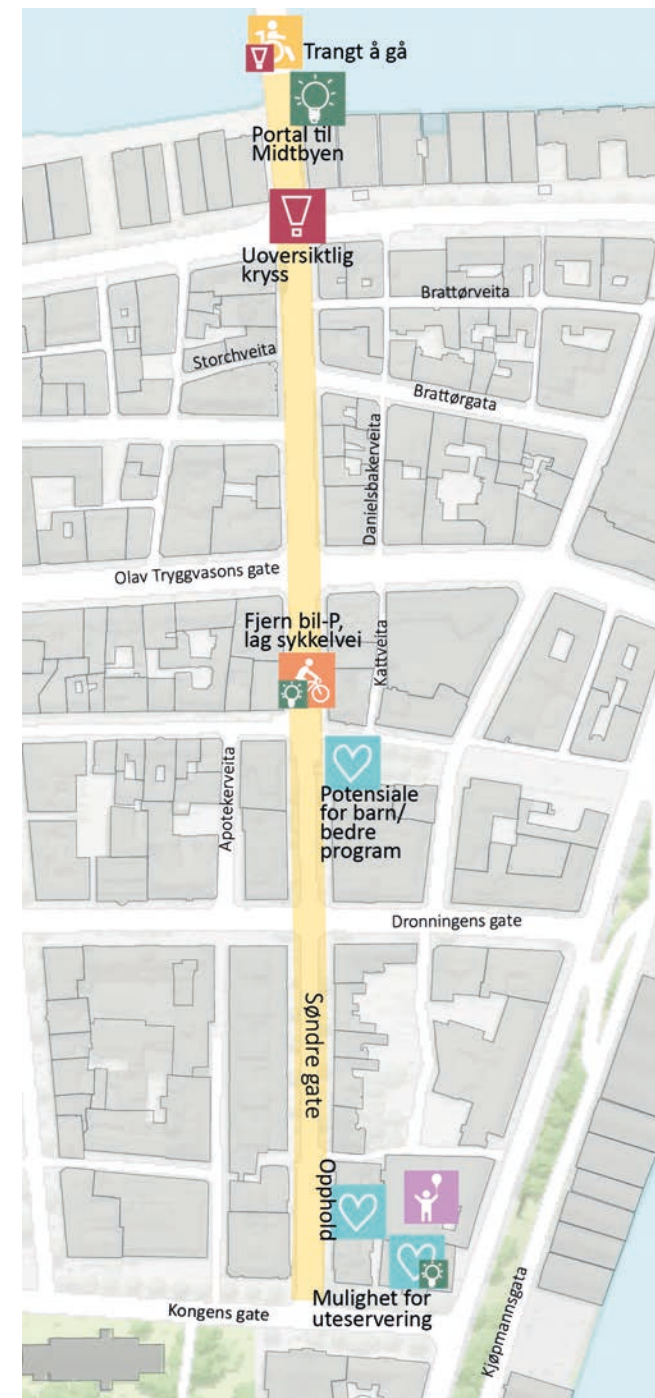
SØNDRE

Søndre er en anonym gate, men med potensiale. Det er idag mye parkering, både bil, MC og sykkel og lite utadrettet virksomhet, til tross for brede fortau og fint gategulv i sør. Det burde være mer kopling mot Cicignons plass, og mot den betydelig grønnere Kongensgate i sør, feks med utvikling rundt en ide om et Kulturkvartal. Med tanke på byliv kunne gata ha mer grønt, og mindre parkering. I nord har gata spesielt dårlig universell utforming, og det er små fortau. Sykkel kunne vært prioritert opp, men det er lite plass. Løsningen vil være å fjerne et kjørefelt. Varelevering må også ivaretas i gata, helst gjennom en vareleveringslomme per kvartal.

Jernbanebrua i nord er en dårlig presentasjon av byen for de som kommer via tog og båt.

Søndre/Fjordgata er et vanskelig kryss for syklende, utflytende, og tungvint for gående.

Krysset Dronningen gate/Søndre gate kunne ha vært strammet inn noe og gitt mer plass til byliv.



THOMAS ANGELLS GATE



Dette er en gågate, og er oppgradert betydelig de siste årene. Det er sikt til fjorden/elva/kanalen fra de fleste større tverrgående gater. Gata er hyggelig for gående og opphold, men det er mye tverrfall i vest som gjør det vanskelig å feks kjøre rullestol eller barnevogner. Det er behov for flere sitteplasser og det kunne med hell vært grønnere. Gata er solrik, men har et uutløst potensiale i å tilrettelegge bedre for barn. Da gata går i kjernen av Midtbyens handelssentrum er god varelevering essensielt. Det foreslås å sette ut heve/senke pullerter inn til Th. Angells gate fra Munkegata, slik at det blir mulig å kjøre inn og slippe rygging (varelevering).

Cicignons plass: Plassen fremstår som alt for grå. Det er fint med skøytebane.

Krambuveita: Potensiale som bør utnyttes. Det er utfordrende for varelevering og TBRT ved Comfort hotell

Skipakrok: (allmenningen i Krambuveita). Sjeldent innslag av vann i Midtbyen, som er positivt, men kan med hell bli grønnere.

VEITENE

- Byens fineste veit: St. Jørgensveita.
- Munkhaugveita har potensiale- den er litt trist i dag.
- Sommerveita (mellom torget og Nordre): bør oppgraderes i området San Sebastian/NMS Gjenbruk, og åpnes mot Stiftsgårdsparken.
- Veiter fra Torvet/Kongensgate har utfordrende dekke for UU og varelevering. Generelt utfordrende med dekket i veitene. Trange i tillegg.

DEL 4: EVALUERING AV VERKSTEDET

Hva var bra:

- Veldig positiv workshop
- positiv medvirkningsprosess, læring for alle
- forskjellige faggrupper
- bredt, ikke for styrt
- mange interessante tema og spørsmål
- fin størrelse på gruppen og passe antall deltakere
- Befaringen gir fin variasjon og ekstra påfyll til tiltak og hvor manglene er
- Bra med kart og klistremerker
- Godt organisert verksted
- Gøy å møte mange ulike aktører/etater
- Gode klistremerker og kart
- Bra med befaring
- Delaktighet og samling av mange aktører.
- Positivt med fysisk befaring
- Befaring gir virkelighetstilnærming
- Gågatene fungerer godt
- Åpne arealer som er godt utnyttet
- Fint med høyt tempo på speeddaten (cafeverksted), men det blir ikke så mange innspill...
- Fint å kombinere arbeid på kart og befaring
- Bra med variert gruppesammensetning
- Bra med innledning i plenum
- Bra at det er konkrete oppgaver gjennom dagen.
- Viktig med utprøving
- Bør prioritere 3-5 hovedpkl fra hver gruppe.
- Veldig bra med befaring og diskusjon underveis i en tverrfaglig gruppe
- Bra med befaring.
- Bra opplegg med kreative prosesser.
- Bra med tidsstyring-god nok til alt som er planlagt.
- Fint med bytur for å bli oppmerksom på hva som funker og ikke funker i byrommet. God ide med brillene, rullestol og barnevogn.
- Diskusjon rundt kartet var spennende, mange gode innspill og ideer.
- Befaring
- Tverrfaglig grupper
- Gruppearbeid
- Godt med tid
- Bra sammensetning av deltakere.
- Flott med klistremerker
- Fint kart
- Bra sammensatt gruppe
- Flott med befaring
- Bra styring av tid
- positivt med involvering for viktige temaer
- Fint å kunne bli invitert til denne typen aktiviteter.
- Fint med oppdeling av dagen med befaring
- Grundig
- Fint med befaring som et avbrekk
- Ser frem til referat og oppsummering
- Artig arbeidsform-Flerfaglig
- Fin variasjon i oppgaver, bra med befaring
- Morsom og lærerik arbeidsform
- God styring av dagen
- Fint med tur, kart og pikogram
- Bra antall folk per gruppe.

Forbedringspunkter:

- Litt for lang senase på slutten. Tok mye tid å gå innom alle bordene og tok for mye tid med oppsummering
- Manglet litt info for hvordan cafeverkstedet skulle gjennomføres
- Færre spørsmål
- Et spørsmål per figur, da blir kartene mer lesbare etterpå.
- Klistremerkene skaper mange punkter, lite arealer.
- Symbolene betegner flere spørsmål. Utfordring-må skrive i tillegg.
- kunne gjerne hatt litt mer inspirasjonsforedrag først eller underveis i dagen.
- Mer tid til oppsummering i gruppa.
- Manglende sykkelparkering, og sammenhengende sykkelåre sentralt.
- Rulleringen fungerte ikke så bra. Det var vanskelig å si noe om byrommene vi ikke hadde gått i.
- Kafeverksted-delen burde vært bedre forklart.
- Kunne droppet siste rullering med bord, ble litt mye gjennomgang.
- Kartoppgavene kunne vært digitalisert fra 1. sekund
- Runden der vi gikk fra gruppeleder til gruppeleder var litt unødvendig og tidkrevende med tanke på at vi fikk samme info når gruppeleder oppsummerte i plenum.
- Samme klistremerkene skulle brukes for å merke ulike punkter-kunne bli forvirrende. Viktig med supplerende tekst.
- Litt kaos med klistremerker og kategorier i kartleggingsøvelse før befaring.
- Litt forvirrende med klistremerkene. De ble brukt om mangel forskjellige ting.
- Kunne godt ha brukt flere markeringstusjer.
- Vanskelig å oppsummere.

TAKK TIL ALLE SOM DELTOK!

Det ble et givende verksted med stort engasjement og godt humør.

Innspill og tilbakemeldinger fra verkstedet vil i hovedsak bli brukt i forbindelse med Gatebruksplanen, men er også relevant i tilknytning til andre planer og videre sentrumsutvikling. Vi tar til oss de innsamlede tilbakemeldingene fra evalueringen, som igjen kan bidra til at framtidige verksted kan bli enda bedre!



TRONDHEIM
KOMMUNE