



TRONDHEIM KOMMUNE

Byutvikling

Designprogram for Midtbyen



Trondheim februar 2008

Innholdsfortegnelse

1. Forord	5
2. Designpolitikk og strategi	7
Designprogrammets målsetting	7
Forståelse og samarbeid	9
Universell utforming	9
3. Generell del	11
Hvor skal designprogrammet brukes?	11
Midtbyens gatenett	13
Hovedgater og “praktgater”	14
Inndeling i gaterommets tverrsnitt	17
Hovedelementer / prinsipper / policy	27
4. Drift og vedlikehold	31
5. Litteratur og referanser	33
6. Produktkatalog	35

I.

Forord

”Designprogram for Midtbyen” er en oppgradering av ”Designprogram for trafikktutstyr og gatemøbler i Trondheim, høringsutgave mai 1996”. Designprogram for Midtbyen er todelt, med en overordnet del og en produktdel. Den overordnede delen tar for seg designpolitikk og strategi, hvordan gaterommet inndeles og opparbeides og vedlikeholdes.

Produkt delen tar for seg utstyr og møbler som er ønsket brukt i Trondheim. Endel av produktene er utviklet spesielt for Trondheim. Andre er katalogvare fra ulike leverandører. Vurdering av katalogens elementer skal være en prosess som pågår kontinuerlig.

Designprogrammet for Midtbyen er utarbeidet av representanter fra Statens vegvesen Region Midt og Trondheim kommune:

- Trondheim kommune, Stabsenhet for byutvikling
- Trondheim kommune, Byplankontoret
- Trondheim kommune, Byggesakskontoret
- Trondheim kommune, Byantikvaren
- Trondheim kommune, Trondheim Bydrift
- Trondheim kommune, Rådmannens fagstab
- Statens vegvesen Sør-Trøndelag, Vegkontoret

Underveis har programmet vært drøftet med enkelte brukerorganisasjoner. Selberg Arkitektkontor AS har vært sekretær i den innledende fase av revideringsarbeidet. Bearbeidelse etter høringsrunden er utført av Trondheim kommune.

Trondheim våren 2008

2. Designpolitikk og strategi

Designprogrammets målsetting

Trehusene i to etasjer, bryggene og andre epokers bebyggelse utgjør et historisk bygningsmiljø som skal bevares. Til det historiske miljø hører også gategulvet. Det bør være en samhörighet mellom hus og gategulv. Utformingen av de gamle gatene i Midtbyen er lagt til grunn for designprogrammet.

Den tradisjonelle bygaten framsto som offentlig, verdig og funksjonell. Gaten hadde en klar oppdeling med et begrenset antall gatemøbler. Gategulvet var robust med få materialer. Bruken av gategrunn og gaterom har økt. Mange funksjoner har kommet til og det kommer stadig nye. Etterspørselen og kampen om gaterommet har økt.

Målet er å opprettholde kvaliteten og videreutvikle den tradisjonelle bygate.

Formannskapet vedtok 24.01.05 saken ”Trondheim – en funksjonsvennlig by”. Universell utforming skal legges til grunn for planlegging og utførelse i Trondheim kommune.

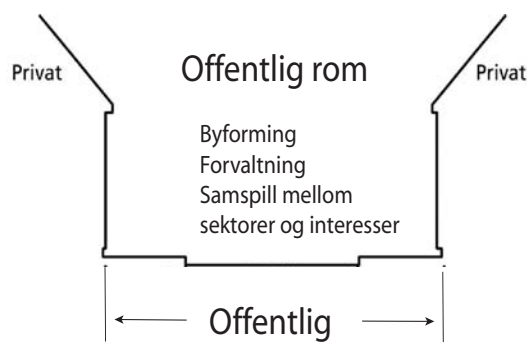


Bildet viser Olav Tryggvasons gate i Trondheim for ca. 100 år siden. Beleggbruk, bruk av møblering og beplantning var i denne periode meget konsekvent gjennomført og hadde en høy standard visuelt såvel som teknisk.

Målsettingen med dette designprogrammet er å skape en felles basis for planlegging av gater, elementer i gaterommet, og gjennom samordning oppnå visuelle og økonomiske gevinster. I utgangspunktet skal private aktører og alle offentlige etater følge dette programmet når de skal møblere byens offentlige uterom innenfor det området designprogrammet gjelder.

En konsekvent bruk vil på sikt medføre:

- Enhetlig og harmonisk bruk av trafikkutstyr, gatemøbler og gatebelegning.
- Forenkle planlegging, drift og vedlikehold.
- Økonomiske og funksjonelle løsninger.
- Bygge inn kostnadshensyn i formgivingsprosessen.
- Kontinuitet i kunnskap og erfaring.



Vellykket steds- og byforming stiller krav til samarbeid mellom offentlige og private interesser såvel som mellom ulike faggrupper. Det offentlige miljø er resultat av dette samspill.

Designprogrammet representerer en kollektiv kunnskap basert på byens tradisjoner.

En generell målsetting må være å bruke et minimum antall elementer på en ryddig og strukturert måte.



De enkle og gjennomførte løsninger er ofte også de vakreste. Detalj av nedløp og renne i en vei.

Forståelse og samarbeid

Allmennhetens bruksrett til gater og torg er grunnfestet i bytradisjonen. For å få en rasjonell og trygg avvikling må kjøretrafikken reguleres, men retten til å gå og oppholde seg i det offentlige byrom er grunnleggende. Ferdselen på fortau og over plasser og torg er styrende for annen bruk og aktivitet.

Hele gatebildet tilhører allmennheten. Det offentlige rom avgrenses av gategulv og bebyggelse. Gategulvet må framstå som allmennhetens og være forvaltet av det offentlige. Bebyggelsen er i stor grad privat, men som avgrensning av det offentlige rom er fasadene et offentlig anliggende. Lyd, lys og farge inngår i det offentlige rom. Som grunnregel må en ha at forvaltning av det offentlige rom skal ivareta allmennhetens rettigheter og ikke være til sjenanse for allmennheten.

Samtidig som den grunnleggende allemannsrett skal ivaretaes, skal det gis rom for positive elementer i bybildet som gatesalg, uteservering, demonstrasjoner, opptog og arrangement. Det er ønskelig å klargjøre private, offentlige og allmene interesser, avveie interessene og komme fram til politiske vedtatte prinsipper for bruk av det offentlige rom.

Universell utforming

Universell utforming tar hensyn til krav bevegelsehemmede, synshemmede, orienteringshemmede, hørselshemmede og miljøhemmede har til å ferdes og bruke det offentlige miljø. Ved å ta hensyn til disse brukergruppers krav, vil det øke brukbarhet for de fleste.

Designprogrammet har lagt vekt på følgende:

- Forutsigbarhet
Utformingsprinsippene er felles for samme kategorier av gate
- Utforming av gangfelt og kryssinger er konsekvent
- Gatehjørner har liten radius for å gi god retningsstyring for gående, og lav hastighet på kjøretrafikk
- Beleggbruk - materiale, struktur og farge er

konsekvent slik at ulike overflater er gjenkjennbare

- Gatemøbler og utstyr er funksjonelle

Universell utforming er en integrert del av Designprogrammets løsninger.

Gatebruksplanen fastlegger hvilke hovedfunksjoner gatesystemet må ivareta. I en beskrivelse av de funksjoner gaten skal ha, beskrives også det grensesnitt vi definerer mot det øvrige gatenettet.

Dimensjonering og tekniske krav er i stor utstrekning fastlagt i normer og retningslinjer.

Referanser for universell utforming er gjengitt bak i rapporten.

3. Generell del

Hvor skal designprogrammet brukes?



Kart som viser gyldighetsområde til Designprogrammet.

Designprogrammet gjelder for et begrenset område i Trondheim. Området har tett og bymessig bebyggelse med en ytre grense som markert på kartskissen.

Dette området rommer gater, plasser og parker med svært ulik karakter og funksjon. Det er derfor naturlig å differensiere noe, både i standard og gjennomføring.

Sentrale deler av Heimdal sentrum defineres også som tradisjonelt bystrøk.

Nye bydeler

Prinsippene og produktene fra katalogen kan med fordel også benyttes utenfor designprogrammets gyldighetsområde. Kommuneplanen forutsetter bymessig utvikling av Tiller, Tempe og Lade. Ny utbygging i Ila og på Brattøra har bykarakter. Designprogrammets anvendelse i disse områdene bør gjennomgås. Også ved opparbeidelse av plasser med mer urbant preg og små sentrumsdannelser, som på Ranheim, kan katalogen gi en god pekepinn på ønsket standard og produktutvalg.

Midtbyens gatenett

Gatenettet i Trondheim sentrum skriver seg fra 1681, da general Cicignon fikk gjennomført en radikal ny reguleringsplan etter en nær altødeleggende brann samme år. Gatenettet og kvartalsstrukturen er derfor i seg selv et betydningsfullt kulturminne, og et sett historiske spor som gir stor tidsdybde til byen som helhet. Midtbyplanen stadfestet i 1981 at den 300 år gamle gate- og kvartalsstrukturen fortsatt skal være gjeldende plan for sentrum.

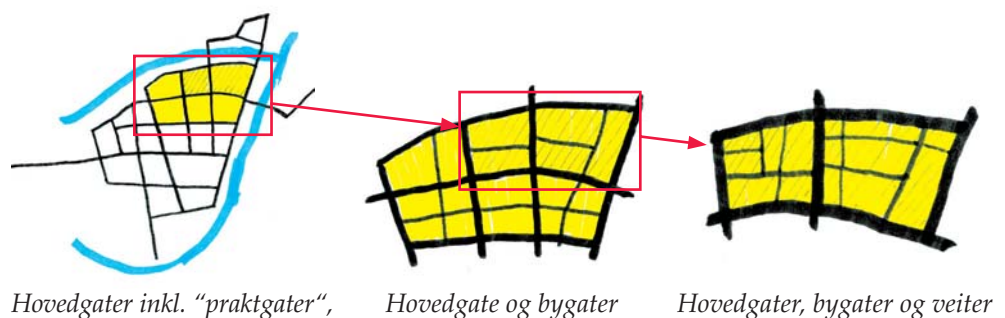


Figur: "Cicignons byplan 1681"

Gatene i en bystruktur danner et funksjonelt og formalt hierarki. Dette hierarkiet bør så langt mulig gjenspeiles i utforming og valg av standardtyper for så vel gatemøbler som for trafikkutstyr.

Dagens gatenett.

Det kan være hensiktsmessig å dele Trondheims gatenett i tre nivåer:



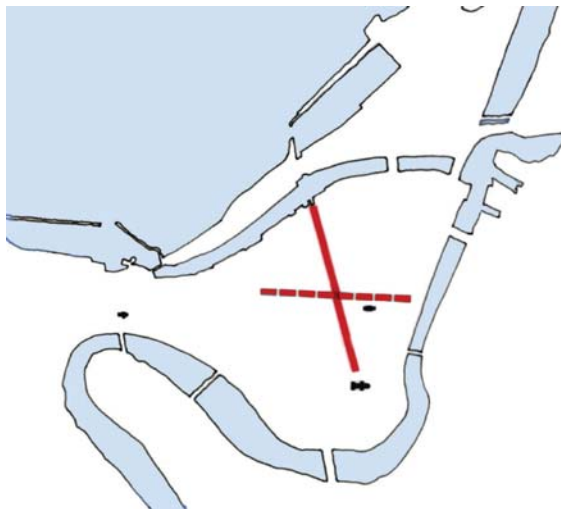
Hovedgater og “praktgater”

Hovedgatene avgrenser de store kvartalene. I disse gatene finner vi stort sett de viktigste forretningsstrøkene, jevnlig de tallrikeste folkemengdene og (når unntas at enkelte hovedgatestrekninger i nyere tid er blitt stengt) den største konsentrasjonen av kjøretrafikk. Hovedgatene beskriver og definerer den overordnede bystrukturen slik den ble etablert i 1681.

En gate har en helt spesiell karakter og betydning i Trondheim: Munkegaten er både den desiderte hovedakse i Cicignons byplan, og den gate som tjener som prosesjonsarena ved de store anledninger. Domkirken i fonden bidrar dessuten sterkt til å gi Munkegaten en helt unik karakter. Det er derfor grunnlag for å si at Munkegaten står i en klasse for seg som hovedgate - en såkalt “praktgate”.

Kongens gate øst for Torvet - den strekningen der gaten passerer trepaleene ved Torvet og Vår Frue kirke i vest, frem til byens gamle rådhus og Norges banks tidligere hovedsete i øst kan med en viss rett også beskrives som en praktgate på omtrent samme nivå.

De to praktgatene møtes i Torvet. Dette er byens fremste og mest sentrale plassdannelse, og i gateutstyrssammenheng naturlig å behandle på tilsvarende måte og nivå som de to gatene.



Skisse som viser praktgatene der de møtes på Torvet



Munkegaten og Torvet under prinsesseblylluppet 25. mai 2002. Foto: Adresseavisen.

Det som fremfor noe kjennetegner hovedgatene er gate- og gateromsbredden. Dette gir mulighet for fysisk avstand mellom arealet for kjørende og for gående, og for å anlegge de såkalte “trottoarer” - en sammenhengende sone mellom kjørebane og fortau. På trottoarene er det rom for beplantninger og for å utplassere gatemøbler, trafikkutstyr, salgsboder m.m. Fortaussonen kan ved dette holdes helt åpen - fri for alt som kan hindre ferdsele.

Bygater og veiter

Generelle bygater gir en oppdeling av de store kvartalene. Disse gatene har i hovedsak lokal- og adkomsttrafikk. Sammen med hovedgatene utgjør bygatene den overordnede gatenettstruktur i Trondheim.



Skisse som viser både praktgater, hovedgater, bygater og veiter.

Nettet av veiter deler opp kvartalene og har stor betydning for tilgjengeligheten til det indre av kvartalene.

I tillegg til Cicignons brede gater, har Trondheim et nettverk av veiter som betjener det indre av de store kvartalene. De er i stor grad fotgjengernes domene, og er som regel så smale at gående, syklende og kjørende deler det samme gategulvet.

Veitene er som regel så smale at det ikke er særlig plass til trafikkutstyr, gatemøbler eller vegetasjon. Dette bør derfor begrenses til et absolutt minimum, og utstyr bør fortrinnsvis være montert på fasadene, eller plassert i forbindelse med utvidelser, f.eks. ved kryss.

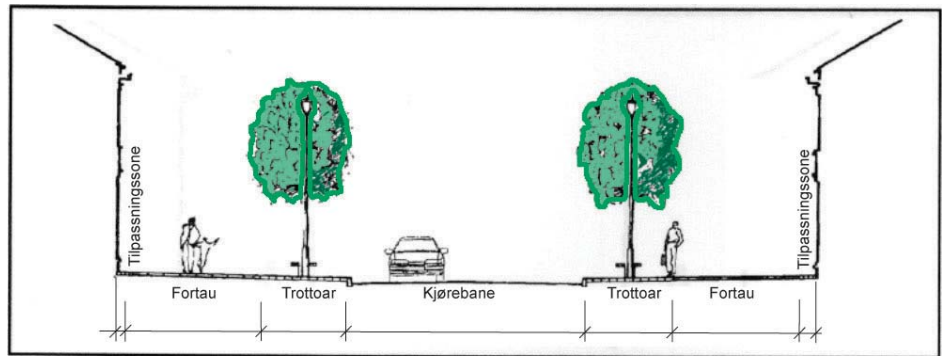


I veitene er belegget vegg til vegg uten vertikale sprang.

Inndeling i gaterommets tverrsnitt

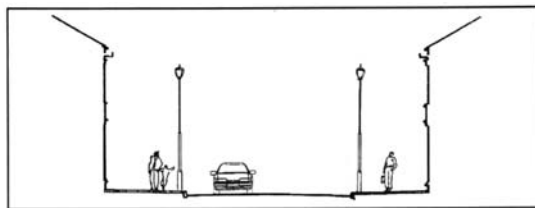
Takket være Cicignons plan har Trondheim sentrum brede gater i forhold til mange andre norske byer. Dette har gitt mulighet for en inndeling av tverrsnittet i ulike soner, som hver har sin funksjon og spesielle utforming. Et typisk tverrsnitt er symmetrisk og består av:

- kjørebane
- trottoar/buffersone (praktgater og hovedgater)
- fortau
- bebyggelse
- gatekryss
- skillelinjer



Prinsippskisse.

Snitt og aksonometri av typisk hovedgate med de ulike sonene påført. Buffersonen mellom fortau og gate er her møblerings-sonen. Det er frihet til å plassere utstyr i tverrsnittet innen buffersonene, men utstyret skal stå aksialt på linje.



Snitt og aksonometri av typisk bygate, her er det fortau og gaten som dominerer. Møblering finner sted langs kantstein og fungerer som en buffer mellom gående og kjørende.



Skisse av typisk veit. Møblerings-sonen i veiter er på og inn mot veggene da det ikke er plass til møblering i selve gategulvet.

Kjørebanen

Transportfunksjonen ligger i det sentrale gateløp med frakt av personer og varer. I trafikkplanlegging kan kjørebanen gis spesielle funksjoner som kollektivfelt, sykkelfelt, gågate m.m. Den historiske oppdeling av gatetverrsnittet opprettholdes med tilpasning til gatens spesielle bruk. Kjørebanen skal ha enhetlig behandling i gateløpet. Sykkeltrafikk skal legges i kjørebane, eventuelt i sykkelveg med fortau, i samsvar med Statens vegvesens veiledning, sykkelhåndboka.

Aktuell materialbruk i kjørebanen:

- Asfalt
- Storgatestein
- Smågatestein



Gateløp på Bakklandet med storgatestein og heller for sykling i kjørebanen..

Trottoar

Trottoar er et viktig visuelt element i tverrsnittet, som deler gaterommet i soner. Det gir mulighet for fleksibel bruk av gaterommet. Trottoaret kan være en utvidelse av fortau eller en utvidelse av gaten med f.eks parkering. I gater med trottoar bør all møblering ligge i trottoaret. Det er i hovedgatene og praktgatene en finner de brede trottoarene.

Trottoar-sonen er et fysisk og visuelt skille mellom gående og kjørende, gjerne med trebeplantning.

Trottoaret defineres med annet belegg enn både fortauet og kjørebanen. Alt trafikkutstyr og alle gate-møbler plasseres med jevn rytme langs gaten, helst parvis på tvers av gaten. Lyktestolper f.eks. må settes ut parvis eller i forbandt i forhold til trær.

Trottoar-sonen kan benyttes til en rekke ulike formål, busstopp, parkering, utvidelse av fortau med opphold eller som sone for handel og servering.

Trebeplantning står som regel i trottoarsonen, i buffer-sonen mellom parkeringsplasser eller på fortauet ut mot kantsteinen (bare unntaksvis inn mot husvegg). Beplantningen gir allerede en inndeling i ulike rom eller soner i gatetverrsnittet. Det er da naturlig å forsterke denne inndelingen ved etablering av trottoar

Aktuell materialbruk i trottoar

- Heller i naturstein eller betong
- Asfalt
- Smågatestein
- Storgatesten

Det er viktig ikke å endre på belegget i trottoar-sonen enten den er på gatenivå (parkering, busstopp) eller på fortausnivå (utvidelse fortau, uteservering eller handelsboder).

Trottoaret skal ha en ensartet opparbeiding langs en gitt gate.

I trottoar-sonen mot gate anbefales:

- Hvis trottoar-sonen er steinsatt benyttes storgatesten.
- Hvis trottoar-sonen er asfaltert skal det etableres en renne mellom trottoar-sonen og gaten.

Fortau



Bilde av fortau der hellene definerer gangsonen, noe som gjør orientering for alle brukere av det offentlige rom lettere. Bilde er fra Kjøpmannsgata.

Fortauet er gulvet alle beveger seg på. Dette stiller krav til en rekke forhold som:

- Jevnhet – godt å bevege seg på
- Fall – vann skal renne av
- Visuelt lede gangtrafikk
- Enkelt å vedlikeholde og reetablere etter gravearbeid

Fortau skal være uten sprang og hinder. Lysstolper og trafikkskilt plasseres mot kjørebane.

Materialbruk

På fortau anbefales følgende materialbruk:

- Betongheller i forbandt på tvers. Standardformatet på hellene skal være 30 x 30 cm. Det velges varierende lengder på hellene, og de legges slik at gjennomgående rette linjer langs fortauet (gatas lengderetning) i størst mulig grad unngås. Betonghellene skal følge NS-EN 1339.
- Asfalt
- Skiferheller
- Granittheller

De to siste benyttes foran bygg av spesiell historisk betydning.

Fortau avgrenses mot kjørbane med lys grå kantstein og tre skift smågatestein. Kantsteinen er ledelinje for svaksynte. Valørforskjell mellom kantstein og asfalt skal være min. 40%.

Mot bebyggelse avsluttes fortauet med en tilpasnings-sone. Denne gir mulighet for på en ryddig måte å justere for skjevheter eller sprang i fasadelivet, utbygg, nedløp, etc mot fortauet.



Bilde av typisk tilpasningssone

En tilpassnings-sone markeres i belegget. Her er smågatestein et velegnet materiale, da steinens karakter og dimensjon på en god måte tar opp slike ujevnheter og kan tilpasse seg ulike geometrier. En smal sone kan utformes med bare et par skift smågatestein. En bredere sone kan romme trapper, ramper, lysgraver, etc. Markeringen i belegget vil her vise at sonen nærmest fasaden er en roligere sone, som nærmest hører huset til, og den ubrutte ganglinjen for fotgjengerne ligger lengre ut på fortauet.

I noen bolig-gater i Trondheim sentrum kan man ennå finne rester av forhagene. Her er tilpassnings-sonen mot fasadene, mellom trapper og kjellernedganger, utviklet til en halvprivat sone, en «glidende» overgang fra offentlig til privat areal. Disse forhagene er ofte frodige, arealet tatt i betraktning, og rommer blomster, busker, trær, eller kanskje en benk. Forhagene kan bety mye for gatens karakter, men er en privatisering av offentlig areal og bør ikke anlegges kritikk-løst.



Sanden har tatt opp den gamle tradisjonen med forhager som tilpassnings-sone mot boliger.

Materialbruk

I tilpassnings-sone mot bebyggelse anbefales:

- Hvis tilpassnings-sone er steinsatt benyttes smågatestein. 10 x 10 x 10, granitt.
- Hvis tilpassnings-sonen er en forhage skal den beplantes og vedlikeholdes av gårdeier. Forhager kan ikke etableres enkeltvis, men samlet for den enkelte boliggate.

Bebyggelse

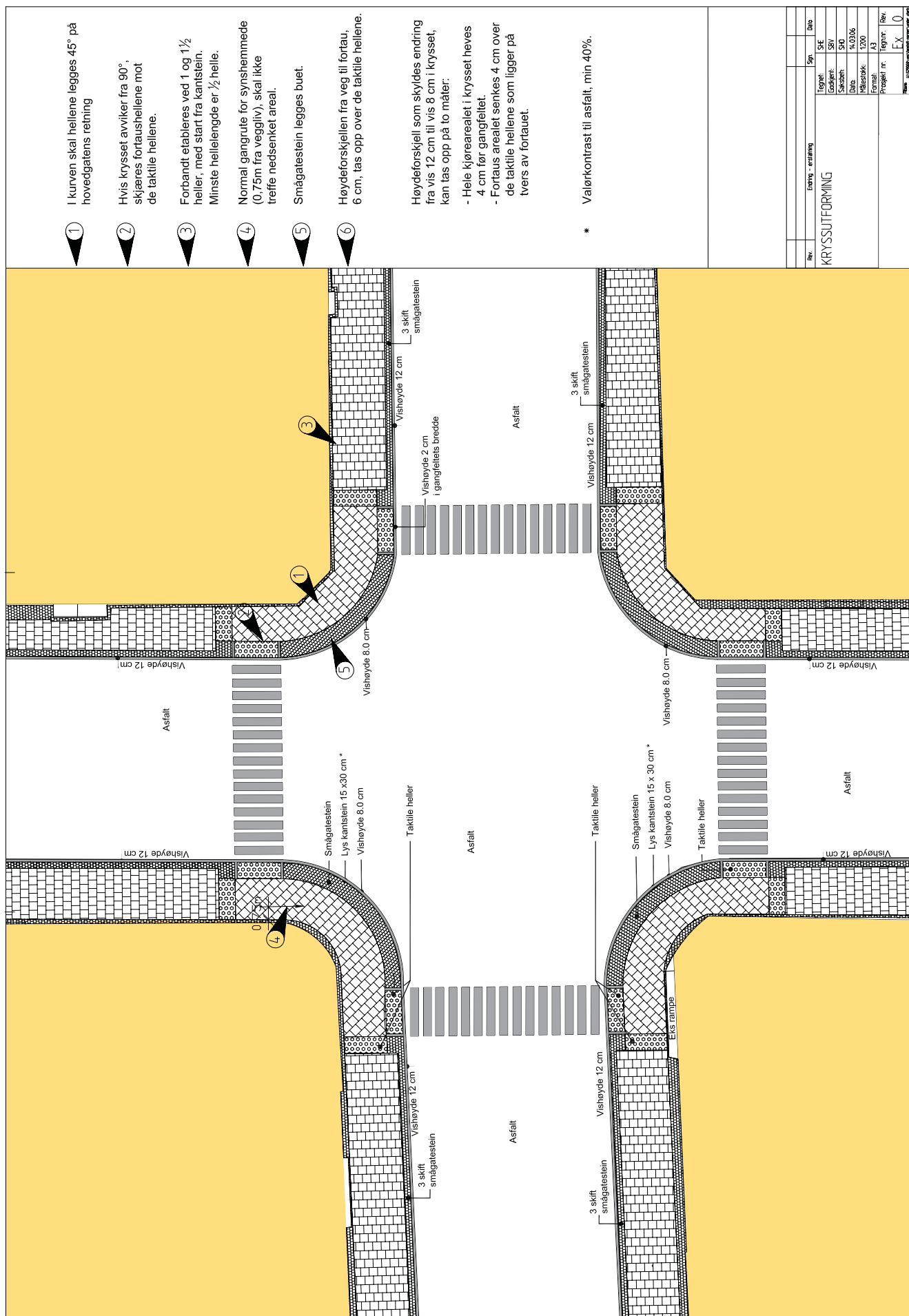
Det skal være trinnfri atkomst fra fortau og inn i bygning. Atkomstrampe legges inne i bebyggelsen. Hvor det er brede fortau kan verneverdige bygg ha ramper på fortau langs fasade.

Gatekryss

I tradisjonell tankegang betraktes gatekryssene som egnede steder for fotgjengerkryssing av kjøreveg. Men med fotgjengertrafikkens betydning i bykjernen kan en like gjerne si at i gatekryss skal biltrafikken krysse fotgjengerårer. Den sammensatte arealbruk mellom kjøretøy og fotgjengere er utgangspunktet for utforming av kryss. Det er vedtatt at universell utforming skal legges til grunn for planlegging i Trondheim. Med det utgangspunktet er det logisk at kryssområdene legges i et nivå tilpasset fotgjengerne.

I gatekryss er det behov for informasjon for blinde og svaksynte. Enkel taktil informasjon må gi beskjed om kryss. Samtidig som belegget gir taktil informasjon bør belegget bidra til en estetisk utforming av krysset, beskrive og styrke krysset som byrom.

Blindeforbundet har et krav til at kantstein langs fortau har minst 8 cm vis. Det legges til grunn for nivåforskjellen mellom fortau og kjørebane i kryssområder. Høydeforskjellen tas opp i definerte soner.



Rev.	Erörtrng - estimating	Spn	SFE	Date
		Togent	SPV	
		Gordant	SAD	
		Sarabon		
		Date	14.03.06	
		Milemark	1200	
		Forecast	4.3	
		Prospelt m.	tegnr	Rev
			Ex	0

Skillelinjer

Kantsteinen er skille mellom kjørende og gående, samt et viktig skille visuelt og funksjonelt. Fortauet er differensiert fra gaten gjennom kantsteinen både i avstand og i høydeforskjell. Kantsteinsvis skal i Midtbyen være 120 mm. Ved bussholdeplasser skal kantsteinshøyden være 160 mm.

Kantstein ved avkjørsler. Ved avkjørsler senkes kantsteinshøyden til 40-50 mm.

Generelt bør asfalt og kantstein ha 40 % fargeforskjell.

Materialbruk:

Kantsteinen består alltid av granitt. Steinen skal følge Norsk Standard's kvalitetskrav (NS-EN 1343).

I Midtbyen anbefales følgende type kantstein 150 x 300, med fas, finhugget grad 1.

Farge: lys grå.

Smal type 12 x 25 cm. Benyttes i vanlige bygater og hovedgater.

Bred type 15 x 30 cm benyttes i praktgater, dvs Trondheim Torg, Munkegaten, og deler av Kongens gate.



Kantstein u/fas

Rennestein, i motsetning til kantstein, er en skillelinje i samme nivå kjøregate/parkering - fortau/trottoar. Rennestein drenerer vann fra fortau og gate.



Bildet viser rennestein som består av 4 skift storgatestein satt forbandt.

Materialbruk

Rennesteinen er bygd opp av 4 skift storgatesteiner satt forbandt

Hovedelementer / prinsipper / policy

Møblering

Vi har konsentrert oss om de elementer som Trondheim kommune og Statens vegvesen har hånd om.

Katalogen danner en "database" der de ulike typene elementer er spesifisert. Noen produkter er laget spesielt for Trondheim og skal benyttes i gitte situasjoner, f.eks. Trondheims-gjerdet. For andre elementer, f.eks. benker, gir katalogen valget mellom en del ulike modeller. Katalogen skiller mellom faste og valgbar møblering og utstyr.

Produktarkene sier noe om materialer, farge og plassering av ulike produkter.

Belegg

Gategulvets belegg forholder seg til:

- Tverrsnittet med ulike belegg og prinsipper i ulike soner
- Hierarkiet med ulike prinsipper i ulike gatetyper
- Områder
Ulike deler av Midtbyen får ulik behandling
- Funksjon
Belastning av trafikk, egnethet for fotgjengere, rullestol, barnevogn, sykkel, sklisikkerhet, kontraster for svaksynte.

Alle disse forhold er samordnet inn i programmet.

Trafikkutstyr

Trafikkutstyr er definert som:

- skilt og informasjonstavler
- signallys
- sykkelstativ
- veg- og gatelys
- ledegjerder, pullerter
- gråkasser, bokser, P- automater, etc.

Gatemøbler

Gatemøbler er definert som:

- toalett
- leskur
- miljøstasjoner
- avfallskasser
- benker
- plantekasser, ampler og trebeskyttere
- kiosker, telefonkiosker, etc.
- skulpturer, klokker, vannposter, fontener, etc.
- avgrensing av uteservering
- markiser

Beplanting

Beplanting omhandler følgende:

- Prinsipp
Hvordan plassere i gatetverrsnittet
- Arter
hvilke trær, busker og planter skal benyttes
- Utplassering
hvilke ampler, plantekasser mm skal benyttes

Belysning

Belysning er den største og mest brukte møblering i det offentlige rom. Belysning bygger på tidligere studier over gatelys i Trondheim. Utgangspunktet er dagens bruk og typer med særlig vekt på Trolla-armaturen som er unik for Trondheim. Designprogrammet tar utgangspunkt i typer som kommuniserer med Trolla-armaturen.

Belysningsprinsippene tar hensyn til funksjonskrav som definert i veg- og gatenormalene såvel som visuelle krav som kommer ut av gaterommets bredde og bebyggelsens høyde.

Belysning omhandler følgende i Midtbyen og de bymessige områder:

- Gatehierarkiet
- Parker
- Vannfront

I tillegg så ser en også på nye nærings og boligområde:

- Gater av alle typer
- Parker
- Vannfront

Gatetype/område	Valg av belysning
Veiter - bygater	5 m mast alt. veggfeste med Trolla-armatur
Hovedgater (historiske)	8 m, 10 m historisk mast med utkrager og "Københavnearmatur"
Nye nærings-/boligområder med moderne bebyggelse	5 m, 8 m, "RiT" mast med utkrager og "Københavnearmatur"
Vannfront	3.5 m mast med "Tollbod-armatur". Pullerter "Sterke Louis"
Parker (historiske)	5 m mast med Trolla-armatur
Produkt angitt i hermetegn angir et tilfredstillende produkt. Produkter fra andre produsenter av tilsvarende kvalitet og uttrykk kan benyttes.	

Trafikkskilt

Trafikkskilt skal følge skiltnormalene og plasseres langs kjørebane. Det skal være små størrelser, og færrest mulig.

Kunst

Kunst er individuelle prosjekt og må behandles særskilt i hvert enkelt tilfelle. Sitat fra Bygningsrådet jan 2005, ang designprogrammet står det bl.a: ”Videre pekes det på at kunst i byrommet krever spesielle hensyn. Kunstverk er ikke bare objektet, men også rommet som omgir det. Skal et kunstverk overleve i byrommet må hensynet til kunstverket være bestemmende for resten av møbleringen.”

Privat utstyr

Privat utstyr skal i hovedsak stå på privat eiendom utenfor det offentlige gatearealet.

Privat utstyr skal ikke hindre ferdsel, og skal skjøttes av grunneier.

Salgsutstillinger og uteservering er privat utstyr, men på offentlig areal skal utstyr framstå som møblering av det offentlige rom og ikke privatisere området. Utstyr fjernes når det ikke er i bruk.

Bruk av offentlig areal må avtales, leies fra kommunen. (Stabsenhet for byutvikling, Trondheim parke-ring).

4.

Drift og vedlikehold

Det er forståelse for og vilje til å ruste opp det offentlige rom, plassere ut gode og pene produkter og skape orden i gaterommet. Hvis ikke vedlikeholdet følger opp, vil gatene forfalle. Avskallet maling, skakke stolper, brukne betogheller, skadete rør, etc., gir et slitt og forfallent inntrykk.

Disponible midler til vedlikehold går stadig ned. Det er derfor viktig å bygge nyanlegg med så god kvalitet at behovet for vedlikehold går ned! Dette gjøres først og fremst ved å velge enkle gode, solide produkter, robuste overflater, og ikke minst ved å gjøre skikkelig arbeid med én gang. Den egentlige kvaliteten på et anlegg vises etter 3-5 år. Alt nytt ser (som regel) bra ut, men etter noen år ser man forskjellene mellom gode og robuste anlegg og de som ikke står seg over tid.

Hvert produkt må fungere og tåle sin plassering og bruk. Vi kan ikke velge produkter som skades av normalt bruk og drift. Elementer som er til beskyttelse (ledegjerder, trebeskyttere, etc.), må påregnes skadet; det er jo derfor de er der. Elementer som ikke på en enkel måte lar seg reparere eller demontere for utskiftning, er et dårlig valg.

Trondheims-rekkverket er et slikt vedlikeholds-krevende element. Det er likevel ønskelig å benytte dette innen Midtbyen, fordi valg av produkter også har med stedets tradisjon og identitet å gjøre. Man må akseptere noen slike elementer i byens viktigste uterom, Midtbyen. Men det er viktig å styre og begrense dette, slik at ikke hvert prosjekt har sine egne krevende løsninger. Valgene må være begrunnet ut i fra en helhetstankegang for byen.

Drift handler også om lagerhold og det å holde antall varianter av reservedeler nede til et håndterbart minimum. Få enkle element som går igjen gir økonomi, men også en konsekvens i utforming og identitet- det som skaper og blir Trondheim.

Generelt ser man at et godt nivå på vedlikeholdet har preventiv virkning. Folk har tydeligvis en høyere terskel for å være førstemann til å drive bevisst hærverk. Men straks det kommer et lite forfall, som en overfylt søppelkasse, fungerer det som en invitasjon til mer. Ved å jobbe preventivt, heves dermed standarden på våre gaterom.

5. Litteratur og referanser

Universell utforming over alt!, Planlegging og utforming av uteområder, bygninger, transport og produkter for alle. Sosial- og helsedirektoratet. Artikkelsamling. Bestillingsnummer IS-1141, ISBN: 82-8081-033-1, Utgitt : November 2003.

Kommunalteknikk nr 3/2005, Universal utforming: En strategi og tenkemåte.

Tilgjengelige uteområder, Kommunal planlegging og fysisk utforming, Veileder 1998. Norges Handikapforbund. ISBN: 82-7651-011-6

Tilgjengelige bygg og uteområder, full deltakelse og likestilling, Norges Handikapforbund. ISBN: 82-7651-025-6

Ledelinjer i gategrunn, Rapport 1, Norske og Europeiske erfaringer, SINTEFF Bygg og miljø, Veg og samferdesel. Desember 2002. Liv Øvstedal og Terje Lindland.

Gaten som by- og stedsformer, Knut A. Selberg, Statens vegvesens fagbokserie, 2002. ISBN 82-7207-536-9

Statens vegvesen (1993) Håndbok 017, Veg og gateutforming. Veidirektoratet. Norge. ISBN 82-7207-328-5

Statens vegvesen (2002) Håndbok 233, Sykkelhåndboka. Utforming av sykkelanlegg.

Estetisk plan for Oslo, Del 1. Gategulvet i Oslo sentrum. Plan og Bygningsenheten, Oslo kommune, desember 1992

Tilpasning av gatemiljøet for Funksjonshemmede i Trondheim, Juni 2000, Utbyggingskontoret. Trondheim Kommune

Gatelys i Trondheim, valg, bruk og utplasseringsprinsipper for gateutstyr i Trondheim midtby. Erik Selmer i samarbeid med Knut Selberg. Trondheim kommune og Statens vegvesen Sør-Trøndelag.

6. Produktkatalog

Produktkatalogen består av produktark for trafikkutstyr og gatemøbler. Dels er produkt utviklet av Trondheim kommune, og dels er produkt (hyllevarer) på det åpne marked.

Kommunens egne produkt er beskrevet og avbildet. For trafikkutstyr og gatemøbler som forutsettes dekket fra det åpne marked er det laget eksempel på aktuelt produkt med beskrivelse og bilde av produkt fra navngitt produsent. De produkt som kjøpes på det åpne marked blir ikke entydige ”Trondheimsmodeller”. Av hensyn til anbud og krav til konkurranse mellom produsenter må det gis rom for noen variasjon. Produkt som er avbildet er vurdert som tilfredstillende funksjonelt og visuelt. Produkt fra andre produsenter av tilsvarende kvalitet og uttrykk kan benyttes.

Katalogen er ikke komplett, den har ikke med alle gatemøbler som er i bruk og som fortsatt er aktuelle. Trondheim kommune er åpen for å vurdere nye produkt til produktkatalogen. For spesielle situasjoner, hvis spesielle hensyn tilsier det, kan designprogrammet fravikes.

Produkter skal oppfylle gjeldende normer og standard til kvalitet og kriterier for miljøvennlige innkjøp.