



Utgitt i samarbeid med

Norsk institutt for by- og regionforskning, Nycoveien 1, Oslo 4. Tlf. 02/15 53 10

0 GENERELT

01 Bladet behandler gatetun i eldre, sentrumsnære boligområder. Det tar for seg hva gatetun er, hvor gatetunprinsippene kan brukes og viser eksempler.

Gatetunet er ett av flere tiltak som kan nyttes for å bedre trafikk- og bomiljøet.

(Gatetun kan også være et alternativ i nye områder. Dette behandles ikke her).

02 Bladet er skrevet for planleggere, arkitekter og konsulenter og byboere som skal finne fram til gatetunløsninger for ulike områder.

03 Henvisninger

Byggforskserien:

Planløsning

Gruppe A 316 om vegetasjon i byggeområder

Gruppe A 322 om parkeringsplasser

Gruppe A 333 om utearealer i småhusbebyggelse

Gruppe A 382 om lekeplasser

Gruppe A 388 om utemøblering i bymiljø

Byggdetaljer

Gruppe A 517 om belegg på gangveger og mindre plasser, om trapper og støttemurer i grøntanlegg, om skjermvegger og fundamentering av stolper og gjerder.



Nåværende situasjon



Ny situasjon med gatetun

1 GATETUNPRINSIPPENE

11 Gatetunet

I gatetunet er kjørende og gående blandet på fotgjengerens premisser.

Krappe kurver og humper får kjørehastigheten ned under 10 km/t. Deler av gata tilplantes og møbleres slik at det blir hyggelig å være ute. Enkelt sagt, gatetun er litt hage, litt veg og litt plass.

Gatetun er et kompromiss i områder der et fullstendig skille mellom kjørende og gående ikke er mulig. Målet er å skape brukbare uteområder for beboerne.

For mange eldre boligområder er gatetun eneste mulighet til forbedring av trafikkmiljøet. (Bomiljøet for øvrig kan bedres gjennom gårdsromsforbedring og rehabilitering av boligene).

12 Forutsetninger

Ved etablering av gatetun er det forskjellige forhold som må vurderes, og kriterier som må oppfylles.

1. Boliger bør ha den dominerende funksjonen i området.

2. Trafikkforholdene må være tilfredsstillende eller slik at de kan legges om etter gatetunprinsippene.

3. Områdets størrelse og form må vurderes med hensyn til egnethet som gatetun.

4. Ved opprettelse av gatetun bør beboerne medvirke i planleggingen.

Bruk av gatetun i blandede forretnings- og boligstrøk er lite utprøvd i Norge.

Ettertrykk forbudt

13 Boligandelen

Det bør ikke settes en grense ved et bestemt prosenttall, fordi det som avgjør om et område egner seg til gatetun er

- om de andre virksomhetene skaper mye biltrafikk
- hvor i området de ulike virksomhetene ligger
- om virksomhetene eventuelt kan flyttes til et annet sted.

Et bomiljø kan bedres ved at det finnes andre virksomheter i området. En blanding av virksomheter, boliger, forretninger, institusjoner osv. gir flere møteplasser og bedre mulighet for voksne og barn til å oppleve og forstå samfunnet. Det må brukes skjønn ved vurdering av mulighetene for etablering av gatetun i boligområder.

14 Trafikkforholdene

Gater med stor trafikk egner seg ikke for gatetun. I gater med kollektivtrafikk kan en gatetunløsning tilpasses over kortere strekninger.

Gjennomfartsgater kan bli gatetun, men trafikken må i så fall føres over til andre gater. Dette kan eventuelt gjøres ved endringer i hovedvegssystemet samtidig som utformingen av gatetun ikke innbyr til gjennomkjøring. Om nødvendig kan enkelte gater stenges. Biltrafikken i gatetun bør være minst mulig. I enkelte gatetun vil det likevel være en del trafikk, bl.a. som følge av trafikkskapende virksomheter.

Skiltforskriftene krever at området (gatetunet) ikke skal ha gjennomgangstrafikk. Blir hastigheten for høy og trafikkmengden for stor, må det vurderes en større grad av stenging av enkelte gater.

Parkeringsbehovet må være rimelig dekket. Underdekning fører lett til feilparkering og hindrer ferdsel og lek. Overdekning gir fremmedparkering som trekker med seg unødvendig trafikk.

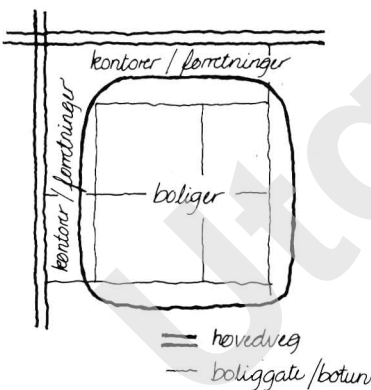


Fig. 14
Hovedveger kan avgrense gatetun [822].

15 Størrelse og form

Gatetunets størrelse har betydning for beboernes identifikasjon med området, mulighet for gjennomgangstrafikk og beboernes vilje til å kjøre sakte over lengre strekninger. Enkeltgater kan være aktuelle for etablering av gatetun. I Norge er gatetun hittil hovedsakelig anlagt i enkelte gater. Gatetunløsninger sees ofte sammen med annen trafikksanering.

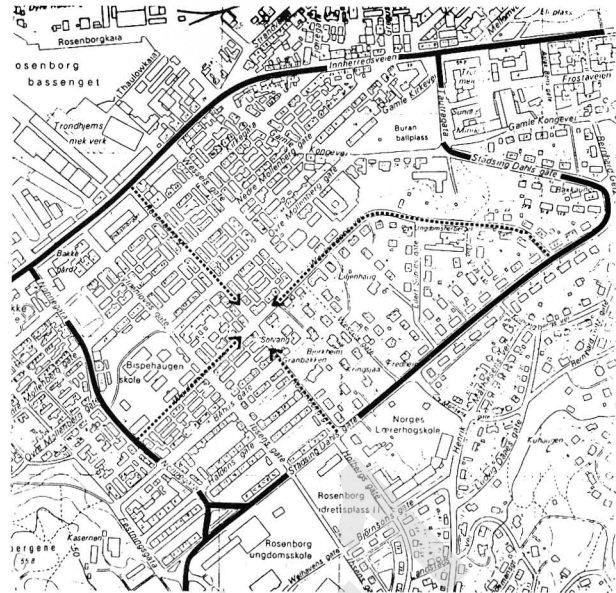


Fig. 15
Møllenberg/Rosenborgområdet i Trondheim er et område som egner seg godt for omlegging til gatetun bl.a. ut fra størrelse og form [822].

16 Registrering av forholdene i gata

Før planlegging og etablering av gatetun bør en klargjøre endel forhold i gata:

- *boliger*, antall, størrelse og standard, antatte endringer
- *virksomheter*, skoler, barnehager, forsamlingshus, dagligvarebutikk, bank, post, forretninger, kontorer, lager, industri- og håndverkbedrifter, vurder påvirkning på gatetunet, positiv/negativ (mangfold/trafikk, – støy)
- *trafikk*, trafikkmengden i gata/området, antatte endringer, antall parkeringsplasser (med beleggsprosent) andel fremmedparkering, vurder behov i før- og ettersituasjon
- *lek- og oppholdsareal*, sol- og vindforhold, vurder før- og ettersituasjon (behov, muligheter)
- *ledningsnett*, beliggenhet og standard for ledninger og kabler
- *kommunal/offentlig tjenesteyting*, størrelse og type utstyr (brannvern), brøyting, renovasjon, ambulanse, lege, politi, vurdering av bruk av tilgjengelig utstyr.

17 Drøfting av standard

- *Møbleringen*
Naturstein og stedlige materialer kan være alternativ til innkjøpte pæler, betongkasser m.v.
- *Materialer i gatedekket*
For markering av gaterommets ulike funksjoner kan en steinsette gang- og kjøreareal med ulike steinlag og farger, benytte heller og asfalt eller nytte enklere materialer (vurderes etter slitasje, snømengder etc.).
- *Avrenningssystemet*
Eksisterende sluk kan benyttes eller legges om (gatetunet tilpasses situasjonen). Sluk bør etableres ved snølagringsplasser.
Kjellere må eventuelt sikres mot innsig av vann fra snøsmelting langs husveggene i gatetunet.

2 EKSEMPLER PÅ UTFORMING

21 Inn- og utkjøringspartier

Inn- og utkjøringspartiene må utformes slik at de er lette å gjenkjenne. Figur 21 viser to måter å utforme disse på. Hvis tilførselsvegen er en adkomstveg i samme boligområde og har liten trafikk, kan gatetunet begynne ved fortauskanten som vist i det første eksemplet. Fortauskanten må være nedsenket og fungere som en hump. Hvis tilførselsvegen er av type samleveg med relativt stor trafikk, kan gatetunet begynne i kort avstand fra tilførselsvegen som det andre eksemplet viser. Vegen som ligger mellom gatetunet og tilførselsvegen, blir da av samme type som tilførselsvegen. Også her må fortauskantene være sammenhengende og nedsenket.

Inn- og utkjøringspartiene må skiltes godt slik at trafikantene klart ser at de beveger seg inn i eller fra et område der spesielle regler gjelder.

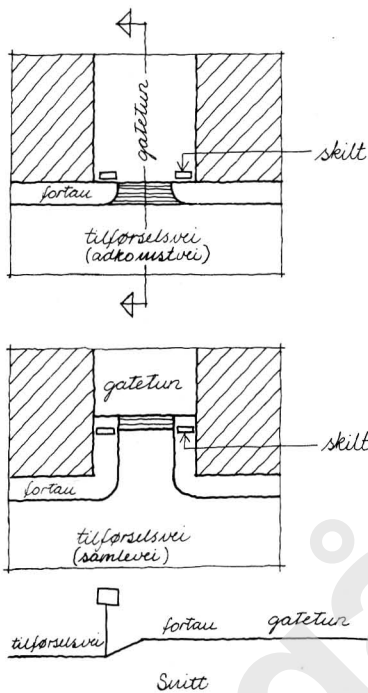


Fig. 21
Utforming av inn- og utkjøringspartier, prinsipp – fortau – atskilt nedsenket kant – gatetun – snitt – tilførselsveg [822]

22 Kjørearealet

Inntrykk av at fotgjengere og biltrafikk er atskilt i ulike ferdssårer, må unngås. Gatetunet skal være fotgjengernes område hvor de kan benytte hele gatearealet, også kjørebane. Skiltforskriftene krever at vegene i gatetunet skal være utformet uten oppdeling av kjørebane og gangbane (fortau). Vegens tverrprofil kan ikke ha noen gjennomgående høydeforskjell, f.eks. rennestein.

Gatens møblering og markering i gategrunn skal gi inntrykk av nødvendig atskillelse slik at bilistene gis entydig veiledning og holder bilene borte fra særskilt oppholdsareal.

Kjørebane må ha en bredde på 3,0-3,5 m.

Hastighetsreducerende tiltak kan være

- tverrforskyvninger av kjørebane minst hver 25.-50. meter
- smal kjørebane
- humper

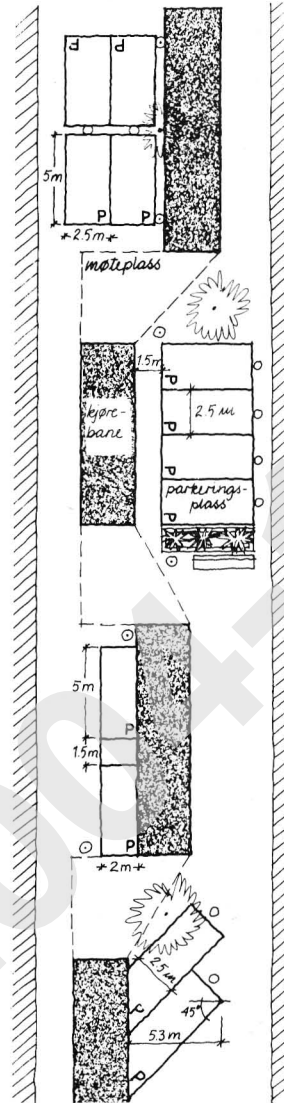


Fig. 22 a
Plassering av kjørebane og parkeringsplasser, prinsipp [822]

Hastighetsreducerende tiltak må ikke plasseres slik at trafikken tvinges inntil bebyggelsen. Minimumsavstand fra kjørebane til hus er satt til 1,0 m. Hastighetsreducerende tiltak må ikke utformes slik at de representerer noe faremoment for kjørende eller gående.

Oppmerking og dekke skal vise hvor bilene skal kjøre/parkere. Kjørebane kan f.eks. markeres med asfalt, heller eller brostein lagt i høyde med vegdekket. Oppmerkingen må ha sammenheng med møbleringen og andre markeringer slik at parkeringsplasser og kjørebane er tydelige også under vinterforhold.

Møting av kjøretøy kan skje i kryss eller i tverrforskyvninger.

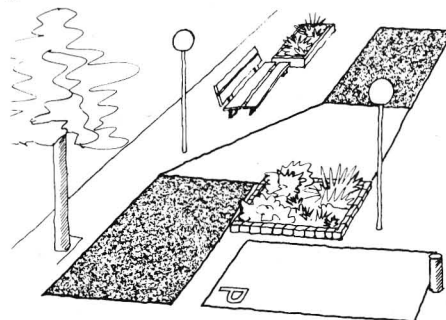


Fig. 22 b
Atskillelse ved møblering og markering, prinsipp [822]

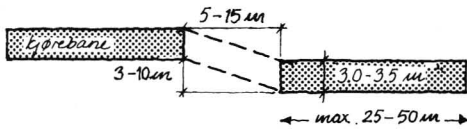


Fig. 22 c
Tverrforskyvning i kjørebane, prinsipp [822]

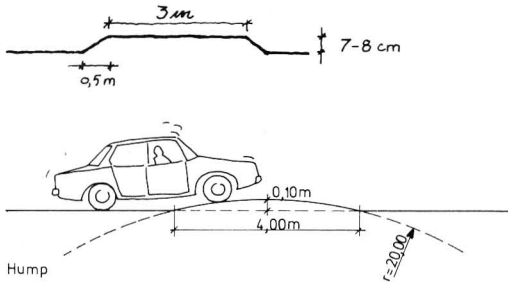


Fig. 22 d
Utforming av humper, prinsipp [822]

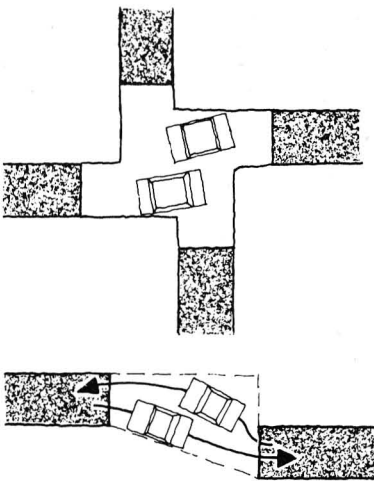


Fig. 22 e
Møteplass i kryss og ved tverrforskyvning i kjørebane, prinsipp [822]

23 Parkering

Bilene skal bare parkeres på merkede parkeringsplasser. Det kan benyttes skilt, oppmerking i gategrunn og fysiske markeringer (pæler, stein o.a.)

Parkeringsplassene bør helst stå vinkelrett på kjørebane. De parkerte bilene vil gjøre gaten mer oppstykket og virke hastighetsregulerende.

Parkeringsbehovet vil variere fra gatetun til gatetun. Utforming, plassering m.v. vil avhenge av hvor mange P-plasser som må etableres. I enkelte områder (sentrumsnære) er det aktuelt med strenge reguleringer for å hindre fremmedparkering.



Fig. 23
Tverrparkering, prinsipp [822]

Ved gatetun med et høyt antall leiligheter bør parkeringsplassene samles i en del av gaten for å få et større, sammenhengende oppholdsareal i en annen del.

Biltetthet og parkering i gatetunet må vurderes nøye slik at man kan finne fram til en realistisk planløsning.

24 Møblering

Til hjelp ved oppdelingen av gaterommet og for å gjøre dette triveligere, brukes beplantning i blomsterkasser eller busker og trær. Beplantning kan markere humper eller kurver i kjørebane, men må da ikke være høyere enn 0,75 m pga. sikten.

Sittegrupper er nødvendige i gatetunet. Sittegrupper kan f.eks. kombineres med leskur. Benker må stå på steder der det er godt å sitte, hvor det er gode solforhold, ved innganger, osv.

Sykkelboder og sykkelstativ kan også plasseres ute i gaten.

Mindre lekeområder/sandkasse for barn kan være i gaten, men de må klart skille seg ut fra bilarealer, f.eks. ved hjelp av påler, benker eller gjerder.

Man må ikke skape inntrykk av en barnefri gate.

Gatebelysningen må sikre at gjenstander, nivåforskjeller, kurver osv. er fullt synlige. Lyktestolper med høyde 4 m og gjennomsnittlig avstand på ca. 25 m er tilstrekkelig for å imøtekomme disse kravene.



Fig. 24
Møblering og beplantning [822]

25 Materialbruk

Materialbruken i gatetun har tre viktige sider:

1. Ulike materialer brukes bevisst for å gi et visuelt inntrykk av at gata har flere funksjoner. Kjørebane kan ha ett materiale, f.eks. asfalt eller brostein, tverrforskyvninger et annet, og resten av arealet et tredje materiale. Parkeringsplasser markeres særskilt.
2. Materialene må velges ut fra situasjonsbestemte forhold med hensyn til slitasje, trafikkmengde, antall leiligheter og virksomheter, klimapåkjennning m.v. Gatetunet skal beholde sin kvalitet og miljømessige standard gjennom flere år og gjennom skiftende årstider. Materialene har avgjørende betydning for drift og vedlikehold. Generelt sett gir senket standard økt vedlikehold.
3. Gatetunets materialbruk må ha sammenheng med det øvrige gatebildet. Gatetunet bør bevare og forsterke byens rom. Møbleringen i gata og materialet i gatelegemet er arkitektoniske elementer i gaterommet. Utforming av gatetun er en del av byutforming. Materialene må være "bymessige", en del av byens formspråk.

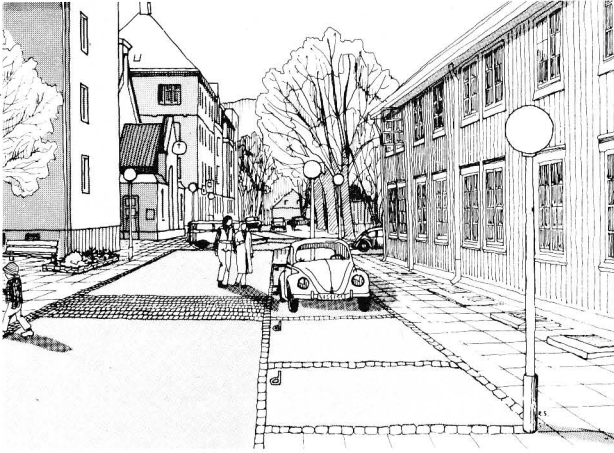


Fig. 25
Materialbruk [822]

26 Framkommelighet for funksjonshemmede

261 *Høydeforskjeller* må utformes slik at rullestolsbrukere kommer fram. Passasjer mellom møbleringselementer må gi plass til rullestolsbrukere.

262 *Gatetun* skal i prinsippet anlegges i ett plan uten kantstein og dype renner. Ved innkjøring til gatetun vil det være nivåforskjeller. Tilsvarende i en del tilfeller ved konsentrerte parkeringsløsninger, opphøyet gangfelt o.a.

263 For *blinde og svaksynte* må en ta særlige hensyn ved utforming av gatetun.

Det kan anlegges ledende, gjennomgående kontraststriper med avvikende overflate og farge. Markering av kjørebanelen kan f.eks. legges med avvikende materiale, eller en kan legge opp avrenningssystemet med vannrenne som kontraststripe. Hindringer - pæler, plantekasser, avvisere o.a. - kan varsles med eget materiale, dekke, lagt i en avstand på minst 1 m. Utformingen av gatetunet legges opp slik at det er enkelt å orientere seg.



Fig. 263
Eksempel på gatetun hvor det er lett å orientere seg [822]

27 Eksempel på utforming

Deichmans gate i Oslo, planlagt av Hindhamar, Sundt og Thomassen, landskapsarkitekter MNLA

Fig. 27 a viser plan av Deichmans gate, og fig. 27 b og c viser gata før og under anlegg.

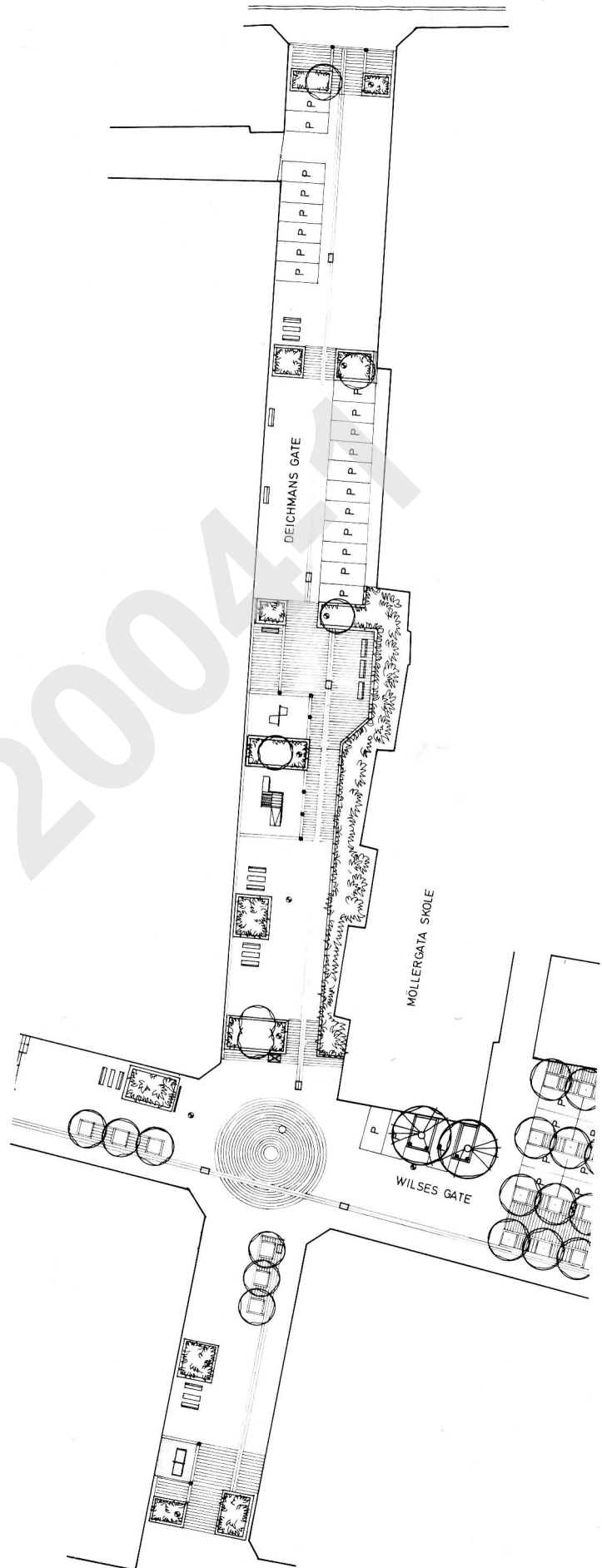


Fig. 27 a
Plan av Deichmans gate [822]
(Tegning: Hindhamar, Sundt og Thomassen, landskapsarkitekter MNLA)



Fig. 27 b
Deichmans gate før opparbeidelse til gatetun (Foto: Tom Dyring)



Fig. 27 c
Deichmans gate etter/under opparbeidelse (Foto: Tom Dyring)

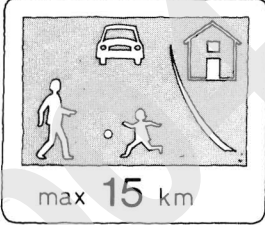
Hensikten med prosjektet er å gi beboerne et bedre uteareal, å etablere en grønn korridor gjennom hele Deichmans gate og å bedre atkomsten til Møllergata skole. Kjørertraseen er svinget, men ikke spesielt markert i dekket. En gjennomgående overvannsrenne og treplantninger understreker linjeføringen. Hovedmaterialet i dekkene er asfalt. Overvannsrenner, tværbånd og en sirkel i gatestein deler opp asfaltflatene. Ved inngangen er det anlagt sittegrupper med «halvoffentlig» preg. Parkeringsplassene er lagt til anleggets ytterkanter.

28 Trafikkregler

281 **Skilt og regler.** Gatetun skiltes med opplysningsskilt, se fig. 281, henholdsvis "Gatetun" og "Slutt på gatetun".

For ferdsel i gatetun gjelder spesielle regler: Trafikkreglene, kap. II, § 7:

1. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder for ferdsel innenfor område som er avgrenset av offentlige trafikkskilt som angir gatetun.
2. Det er tillatt å oppholde seg og leke på tunet i hele dets bredde.
3. Kjøring må bare skje med meget lav fart (normalt under 15 km/t). Når gående er i nærheten, må det ikke kjøres fortere enn i gangfart.
4. Kjørere skal vise særlig hensyn overfor gående og skal ikke hindre deres ferdsel. Kjørere har vikeplikt overfor gående som skjærer hans kurs.
5. Gående må ikke unødig hindre kjørende å komme fram.
6. Parkering er forbudt utenfor særskilt anviste plasser. Dette gjelder ikke sykkel.



Størrelse
100 x 72
Utforming:
M 1980

Bordbredde:
15 mm

Vedtaksmyndighet:
Rv vegsjefen
Fv vegsjefen
Kv formannskapet
Pv vegsjefen

Skiltet angir grense for område hvor trafikreglenes bestemmelser om gatetun gjelder. Skiltet angir dessuten at utformingen av området er slik at kjøring bare kan skje forsvarlig med meget lav hastighet. Hindringer er ikke spesielt merket eller varslet.

Skiltet gjelder til det blir opphevet av skilt 542 "Slutt på gatetun".

Anvendelse
Skiltet er forbeholdt boligområder hvor det iverksettes spesielle fysiske tiltak for å etablere et uteareal for alle trafikantkategorier hvor all kjøring skjer på fotgjengernes vilkår.

Før skiltet kan tas i bruk, skal følgende betingelser være tilfredsstillt:

1. Området skal ikke ha gjennomgangstrafikk.
2. Ingen bolig innenfor sonen bør ha lengre kjøreavstand enn 300 mm langs den mest hensiktsmessige vegen ut av sonen.
3. Vegene i området skal være utformet uten oppdeling i kjørebane og gangbane (fortau). Det skal derfor ikke være noe gjennomgående høydeforskjell i vegens tverrprofil.
4. Fartsdempende tiltak som tillater passasje av alle kjøretøykategorier som har behov for å kjøre i området, må etableres.
5. Biloppstillingsplasser skal være spesielt oppmerket.
6. Inn-/utkjøringsstilknytning til vegnettet utenom området skal skje ved kryssing av kantstein.

Anbefalinger for utforming av området vil bli gitt av Vegdirektoratet. [821]

Fig. 281
Skiltforskrifter for gatetun [822]

Fortsettes Del II, s. 7.

Fortsettelse fra Del I

3 PLANLEGGING, ANSVARSFORHOLD OG ORGANISERING

31 Initiativ

Forslag og initiativ til gatetun i eksisterende områder kan komme fra

- beboere og brukere (velforening, borettslag, enkeltpersoner)
- kommunens administrasjon (kommuneing., bygningssjef o.a.)
- politikere (bygningsrådsmedlemmer, kommunestyremedlemmer, bydelsutvalgmedlemmer o.a.)

32 Ansvar

Kommunen er ansvarlig for planlegging av gatetun i kommunale bolig-gater. Berører planene fylkes- eller riksveg, må fylkesvegvesenet trekkes inn i arbeidet. Beboere o.a. kan legge fram forslag i samarbeid med kommunen.

33 Organisering

Etablering av gatetun berører mange. Organisering av planarbeidet må ta hensyn til dette.

Parter som berøres er f.eks.

- beboerne (ønsker, behov)
- næringsvirksomheter (eiere, ansatte)
- kommunale etater/avdelinger (reguleringsavd., kommunalteknisk avd. (veg, vann og avløp, anleggs- og vedlikehold, parkvesen, brannvesen, elvesen)
- Politi
- Televerket (kabler)
- Forretningsdrivende (vareleveringsplass, behov for transport, kundeatkomst, utendørssalg)
- Fylkets vegvesen (trafikkspørsmål, skiltmyndighet)
- Kommunens kulturkontor/sosialkontor (beboermedvirkning, aktivitetstilbud)

Organiseringen må legges opp etter forholdene i kommunen. I en liten kommune hører planarbeidet under teknisk etat. I en større (by)kommune vil det være naturlig å etablere en prosjektgruppe med fagfolk fra forskjellige etater. Planleggerne må ha god kontakt med andre berørte, særlig beboere i området. Beboerne kan trekkes inn i planarbeidet gjennom arbeidsgrupper, prosjektråd, folkemøter osv.

4 OPPARBEIDING, DRIFT OG VEDLIKEHOLD

41 Opparbeiding

Kommunen har også ansvaret for opparbeiding av gatetun. Anleggsavdelingen/ingeniørvesenet vil stå for gjennomføringen. Arbeid som kan bli nødvendig, er bl.a. opprivning av kantstein og asfalt, setting av brostein, legging av asfalt og omlegging av sluk.

Beboerne kan trekkes inn i deler av opparbeidingen (forhager, blomsterkasser, lekeapparater o.a.).



42 Drift og vedlikehold

421 *Vedlikeholdet* må tilpasses gatetunløsningen. Utformingen av gatetun må ta hensyn til kommunens vedlikeholdsutstyr og rutiner så langt dette ikke går ut over gatetunprinsippene.

Vedlikeholdsoppgavene:

- søppeltømming
- renhold, snøbrøyting og strøing av gater og plasser
- vedlikehold av beplantning og gatetunets møblement
- vedlikehold av trafikkskilt og oppmerking
- vedlikehold av gatebelysning.

Søppeltømmingen blir ikke vanskeligere dersom kjørebannen dimensjoneres for kjøretøytype "L" (lastebil). Mindre utstyr kan brukes hvis kommunen har det.

Enkelte steder er det størrelsen på brannvesenets utrykningskjøretøyer som er avgjørende for dimensjonering av kjørebanner (kontakt det lokale brannvesenet).

Brøyting av gatetun må gjøres med traktorer, vegskrapere eller snøfresere. Erfaringene i Norge til nå er positive, men en del steder må rutinene legges om. Gatetunet bør utformes med sikte på enklest mulig brøyting og godt planlagte snølagringsplasser. Strøing kan gjøres med samme utstyr som før gatetunetablering.

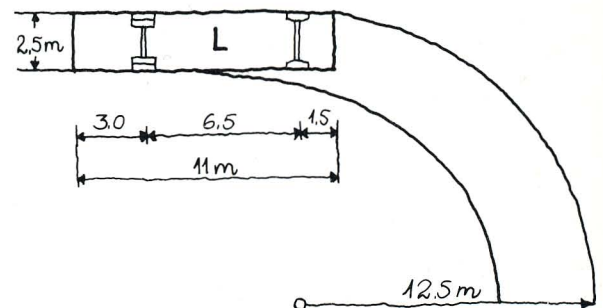


Fig. 421
Dimensjoner og svingradius for kjøretøy av type "L" [822]

Ettertrykk forbudt

Renholdet må legges om. I tillegg til maskinelt utstyr vil en gatetunløsning som regel kreve mer manuelt arbeid enn tradisjonelle gater.

422 *Ansvar for vedlikeholdet.* Brøyting, renhold og strøing av gater og fortau vil være regulert gjennom politivedtekter. En vanlig ordning er at kommunen er ansvarlig for gatene, mens gårdeierne er ansvarlig for fortauene.

Ved drift og vedlikehold av gatetun kan en

1. la ansvarsfordelingen mellom det offentlige og gårdeierne være som den er i dag,
2. la kommunen stå for alt vedlikehold (Gårdeierne betaler avgift til kommunen), eller
3. la velforeningen e.l. stå for alt vedlikehold i gata (Gårdeierne betaler avgift til velforeningen).

Snørydding utenom kjørebane må gjøres slik at den ikke hindrer ferdselen (siktforholdene) eller skaper problemer for brøyting av kjørebane. Parkeringsplassene vil være vanskelige å brøyte samtidig, og beboerne kan gjøre dette selv, eller en beboerorganisasjon kan leie hjelp til felles brøyting.

Om gatetunet er stort nok, kan en ha en permanent vaktmestertjeneste som står for brøyting, renhold, beplantning, utsetting av benker, lekestativ etc.

Kommunen er ansvarlig for søppeltømmingen.

Beboerne kan være ansvarlig for deler av beplantning og møblering, eller kommunale etater kan i enkelte tilfeller overta hele arbeidet.

Kommunen er skiltmyndighet og ansvarlig for oppsetting og vedlikehold av trafikkskilt i kommunale gater. Statens vegvesen er ansvarlig for riks- og fylkesvegene.

Gatebelysningen er det kommunale elverkets ansvar.

5 JURIDISKE BINDINGER

51 Planframstilling

Plan for gatetun kan framstilles og behandles som reguleringsplan etter bygningsloven eller som gatebruksplan/illustrasjonsplan.

Hvis gjennomføringen krever inngrep på privat eiendom, kan reguleringsplan være nødvendig.

Ved en ren om-disponering av gata (eksisterende reguleringsformål) er det tilstrekkelig med en gatebruksplan.

Planene bør framstilles slik at de er lette å forstå for beboerne (skisser, modeller o.a.).

52 Saksgang

Ved bruk av reguleringsplan følger saksbehandlingen reglene i bygningsloven.

For en gatebruksplan kan intern kommunal behandling være tilstrekkelig, men beboerne og andre berørte må trekkes inn.

53 Gjennomføring

Gjennomføring av gatetun kan skje etter vedtatt reguleringsplan eller gatebruksplan. I begge tilfeller er kommunen ansvarlig for gjennomføringen. Gjennomføring etter reguleringsplan gir kommunen anledning til å få dekket sine utgifter til opparbeidingen gjennom refusjon fra grunneierne (ikke brukt i praksis).

54 Gårdeiernes plikter

Kommunene har ulik praksis. Gårdeiers plikter er regulert gjennom politivedtektene. En fordeling av vedlikeholdsansvar i gatetun kan innarbeides i politivedtektene.

6 KOSTNADER OG FINANSIERING

61 Kostnadselementer

Kostnadene ved gatetun er knyttet til:

1. Planlegging
2. Opparbeiding (anlegg)
 - møblering av gaterommet (blomsterkasser, belysning, benker osv.)
 - forandring av gatelegemet (fjerning av asfalt, steinsetting, bygging av humper osv.)
 - forandring i gategrunnen (omlegging av sluk, rør og kabler o.a.)
3. Drift og vedlikehold

611 *Planleggingskostnadene* er lave. Beboermedvirkning kan organiseres uten store økninger i planleggingskostnadene.

612 *Opparbeidingskostnadene* varierer med standard, gatebredde osv. Utgiftene pr. bolig enhet avhenger av antall leiligheter, bebyggelsestype osv.

Opparbeidingsstandarden er avgjørende for kostnadene. Utskifting av asfalt, flytting av sluk, omlegging av rør og kabler osv. og utstrakt bruk av brostein og heller gir høy standard og høye kostnader. Setting av brostein er ca. fem ganger dyrere pr. m² enn legging av asfalt (1983).

Enklere løsninger og tilpassing til lokale muligheter reduserer kostnadene. Opparbeidingskostnadene må ta hensyn til slitasje på gatetunet (antall leiligheter, brukere, biler osv.).

Kostnadene varierer erfaringsmessig fra kr. 30 til kr. 600 pr. m² (1982- priser).

613 *Vedlikeholdskostnadene* varierer med standard, t.eks. fra minimal vinterbrøyting til varmekabler i hele gata. Ved valg av vedlikeholdsstandard må det legges vekt på at gatetunet skal virke hele året.

62 Finansiering – låne- og tilskuddsordninger

Staten har låne- og tilskuddsordninger rettet mot tiltak i nærmiljøet. Det er ingen spesiell ordning for gatetun.

Ordningen kan deles i fire grupper:

1. lån til bygg/anlegg
2. tilskudd til bygg/anlegg
3. tilskudd til drift
4. tilskudd til planlegging

Låne- og tilskuddsordningene formidles av fylkene og kommunene. Teknisk etat i kommunene og fylkeskommunenes utbyggingsavdelinger kan gi nærmere opplysninger. Kostnadene kan fordeles mellom

- boligene/beboerne (søkerne)
- kommunen
- staten (lån og tilskudd).

621 *Refusjon.* Kommunene kan kreve refusjon for opparbeiding av gatetun dersom dette fremmes og gjennomføres etter reguleringsplan. Kfr. pkt. 53.

622 *Andre finansieringsmuligheter.* Kommunene kan ta opp lån i Kommunalbanken eller i private finansinstitusjoner.



Fig. 725 b
Rathkes gate, Sofienberg, Oslo [822]



Fig. 725 c
Dybwads gate, Oslo [822]

- 726 Sandefjord. Kongens gate/Jernbanealléen, et gågate- og gatetunanlegg i bysenteret (Anlegg)
- 727 Stavanger. Oscars gate og Tomsahagen vel. Begge er i småhusområder (Anlegg).
- 728 Trondheim. Dronningens gate (anlegg), Østersundsgata/Ulstadløkkveien (anlegg), Båhus gate (under opparbeidelse)
- 729 Skien. Bakken (anlegg), Brekkeby/kleiva (under arbeid)



Fig. 727
Tomsahagen vel, Stavanger [822]

8 REFERANSER

- 81 Dette bladet er skrevet av Trond Skjefstad, NIBR. Tegningene er ved siviling. Ragnhild Strugstad. Bladet er i hovedsak basert på NIBRs arbeidsrapport 8/79. Redaksjonen avsluttet november 1983.
- 82 Litteratur
- 821 Statens vegvesen:
- STATENS VEGVESEN. Vegutforming i byer og tettsteder: Oppbygging av veg- og gatesystemet. Veg- og gategeometri. Bylandskap, vegetasjon, miljøforhold. Vegutstyr m.m. Oslo 1983. (Statens vegvesen. Håndbok, 019)
 - STATENS VEGVESEN. Hovedveg i tettsted: prioritering av lokalsamfunnet. Oslo 1979. (Statens vegvesen. Håndbok, 058)
 - STATENS VEGVESEN. Fartsdempende tiltak i boligområder. 2. opplag. Oslo 1981. (Statens vegvesen. Håndbok, 72)
 - Trafikksanering: tiltak og planlegging. Oslo 1982. (Bedre nærmiljøer) (Statens vegvesen. Håndbok, 101)
- 822 Norsk institutt for by- og regionforskning:
- NORSK INSTITUTT FOR BY- OG REGIONFORSKNING. Gatetun: et bedre bomiljø. Oslo 1979. (Norsk institutt for by- og regionforskning. Arbeidsrapport, 1979, 8)
 - Gatetun: håndbok i trafikksanering. Oslo 1982. (Bymiljøkampanjen 1980/81)
 - Ekspedisjon: Norsk institutt for by- og regionforskning
- 823 TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT. Medvirkning i planlegging: metoder og opplegg. Oslo 1981. (Transportøkonomisk institutt. Prosjektrapport)
- 824 Miljøverndepartementet:
- Planlegging for bedring av nærmiljø. Oslo 1983. (Miljøverndepartementet. T 2/83)
 - Tilskott til forsøk i nærmiljøet. Oslo 1983. (Miljøverndepartementet. Rundskriv T-3/83)
- 825 FUGLUM, Ingerd Auvi. Økonomiske og juridiske forhold ved etablering og drift av gågater og gatetun. Oslo 1980. (Transportøkonomisk institutt. TØI-notat, 509)
- 826 TRÅD: ALMÄNNA RÅD FÖR PLANERING AV STADENS TRAFIKNÄT. Stockholm 1982.
- Utgitt av Statens planverk i samarbeid med Naturvårdsverket, Trafiksäkerhetsverket og Vägverket.
- 827 MALMÖ STADSBYGGNADSKONTOR. Den nya bostadsgatan: idébeskrivning och förslag till gatumiljöförbättringar. Malmö 1980.
- 828 Ny udforming av lokalgader: en nordisk oversigt. København 1980. (Nordisk vejteknisk forbund. Rapport, 1980, 7)
- 829 Paragraf 40 gaden: lidt have, lidt en vej, lidt en plads. København 1977. (Dansk byplanlaboratorium. Skrift, 1977, 16)