



Åpent møte, Bispehaugen skole, 14.06.2022

Gyldenløves gate



Trondheim - en bærekraftig by - et godt sted å leve?





Trondheimsløftet

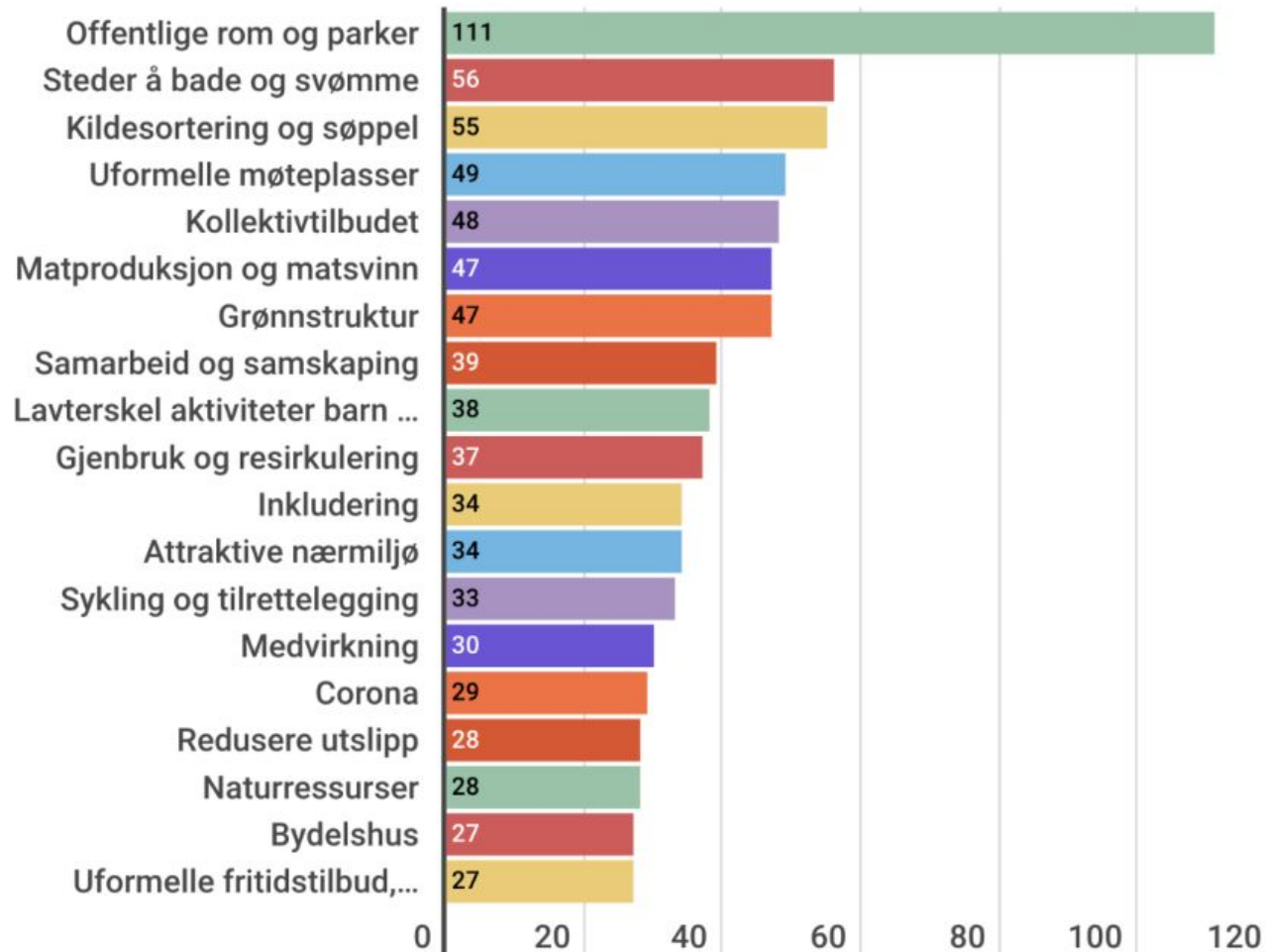
Ny samfunnsplan 2020-2032





Hva er viktig for god livskvalitet?





Livskvalitet for alle aldre

I Trondheim kjenner eldre seg verdifulle, opplever tilhørighet og føler seg trygge, uavhengig av om man bor hjemme, i aldersbolig, helse- og velferdssenter.



I 2032 bidrar både kommunen og nærmiljøet til å skape god livskvalitet for alle aldre

Være til nytte

Nye og andre boformer

Mye kan skje utenfor kommunens tjenester

Mindre forskjeller

Trondheim har inkluderende bydeler med felleskap og møteplasser som bidrar til å utjevne sosiale forskjeller og som motvirker utenforskap.

Styrke nærmiljøene

Nye former for møteplasser

Investeringer fra næringslivet

I 2032 bidrar felleskapet i nærmiljøet til mindre forskjeller



Mobilitet og transport

Det skal være trygt, lett, helsefremmende og inkluderende å reise i Trondheim

I 2035 er transportsystemet vårt bygget på menneskets premisser

10-minutters byen reduserer reisebehovet

En reise skjer fra der man bor, til dit man skal.

Et inkluderende mobilitetstilbud



Forbruk og gjenbruk

I Trondheim har alle tilgjengelig kunnskap om hvordan man lever bærekraftig, og tilgjengelige løsninger for det. Næringslivet og kommunen samarbeider for å fremme klimavennlige løsninger

Tilrettelegging

Kunnskapsdeling

Næringslivssamarbeid

I 2032 bidrar hele byen til at vi ikke forbruker mer enn det planeten tåler



Målstruktur:

Bærekraftsmålene

Utgangspunkt for all
kommunal planlegging

→ **Hovedmål**

Her skal Trondheim
være i 2032!

→ **Delmål**

Ulike delmål for å
oppnå hovedmål

→ **Strategier**

Dette må vi gjøre
for å komme dit!





Klimanøytral

1.1: Trondheim er en klimanøytral by



Smart
ressursbruk

1.2: Vi bruker ressursene våre smartere i Trondheim



Bymiljø

1.3: Trondheim har et grønt og attraktivt bymiljø



Leve
miljøvennlig

1.4: Det er lett å leve miljøvennlig i Trondheim



Styrke
naturen

1.5: Naturen i Trondheim er livskraftig og robust



Målstruktur:

Bærekraftsmålene

Utgangspunkt for all
kommunal planlegging

→ **Hovedmål**

Her skal Trondheim
være i 2032!

→ **Delmål**

Ulike delmål for å
oppnå hovedmål

→ **Strategier**

Dette må vi gjøre
for å komme dit!



Trondheim skal ta ansvar for et grønnere og mer sirkulært samfunn.

1 Det er lett å reise miljøvennlig i Trondheim

Målet handler om at flere innbyggere skal ha reell mulighet til å bruke andre transportmidler enn personbilen, og velger ofte å benytte seg av tilbudet. Færre skal kjøre bil og flere skal gå, sykle og reise kollektivt. Målet følger av nullvekstmålet, Trondheim kommunes mål om kutt i klimautslipp fra transport, kommuneplanens mål om at Trondheim tar ansvar for et grønnere samfunn, og Trondheim kommunes mål om 20 prosent reduksjon i biltrafikken.

Å endre reisevaner har erfaringsmessig vist seg å være utfordrende. Noe av grunnen til dette er at bilen har et stort konkurransefortrinn, både med tanke på fremkommelighet, fleksibilitet, komfort og å få hverdagen til å gå opp. For å nå målene som Trondheim kommune har innen mobilitet er det derfor viktig å både bedre tilbudet for gående, syklende og kollektivreisende, og samtidig gjøre grep som begrenser konkurransefordelen til personbilen. I tillegg vil det være avgjørende at arealutviklingen skjer i sentrum, lokale sentra og langs viktige kollektivstrekninger.

Befolkningen må også bidra ved å prøve ut andre former å transportere seg på enn ved bruk av bilen. Derfor er holdningsskapende arbeid fra kommunen, arbeidsgivere og andre aktører som skoler, barnehager, organisasjoner, foreninger, venner, familie og naboer også viktig.

2 Befolkningen har gode mobilitetstilbud

Mål 2 handler om viktigheten av kvaliteten på den fysiske utformingen av mobilitetstilbudene i Trondheim kommune. Dette gjelder både hvordan anleggene er utformet og hvor god driften og vedlikeholdet av anleggene er. Kommuneplanens samfunnsdel viser til at omgivelsene skal være tilrettelagt for deltakelse og aktivitet for alle³. Tilgjengelighet og universell utforming er derfor et viktig kriterium for å oppnå kvalitet i mobilitetsløsningene.

Kvalitet innenfor mobilitet handler også om at anleggene er sikre og gir en opplevelse av trygghet. Sikkerhet kan defineres som det faktiske antallet trafikkulykker, skadde eller risiko for ulykker, mens opplevelse av trygghet er følelsen av sikkerhet eller hvordan folk opplever risikoen for trafikkulykker⁶. Opplevelsen av trygghet handler derfor også om følelsen av kontroll for brukeren. Å sikre at flest mulig opplever anleggene som trygge er avhengig av god tilrettelegging som reduserer kompleksiteten i trafikkbildet.

Selv om løsningene er tilgjengelige, sikre og opplevd som trygge ved etablering, avhenger også kvaliteten av hvor godt tilbudet er over tid og at kvaliteten ikke reduseres av ytre forhold. Derfor er vedlikehold og drift også en del av kvalitetsmålet for mobilitetstilbudet.



Trondheim skal være en by med sterke fellesskap.

3 Befolkningen har gode og trygge møteplasser

Målet handler om at sentrumsområder, lokale sentrum og boligområder er attraktive steder å bo og oppholde seg i, og bidrar til en god folkehelse. Målet er i tråd med byutviklingsstrategien for Trondheim, som har som strategi at byen, og spesielt sentrumsområder og boområder, skal utvikles i øyehøyde, være attraktive og av god kvalitet. Møteplasser kan være små og store torg, parker, lekeplasser og noe så enkelt som benken på gatehjørnet. I disse områdene er det ofte knapt med arealer, og det må derfor gjennom planlegging velges løsninger som sikrer gode områder for opphold og fremkommelighet i ett og samme areal.

For mobilitet betyr dette at man blant annet må redusere trafikkstøy og luftforurensning i form av svevestøv. Støykartleggingen som ble gjennomført i 2017 viser at antall husholdninger som ligger i støysoner øker ⁷. Årsaken til dette er først og fremst at det bygges nybygg i støyutsatte områder, men kartleggingen viser også til at trafikken på lokale veier har økt siden kartlegging i 2012. Det er flere tiltak man kan gjøre for å avbøte på støy i et område. Likevel er det også viktig å se til selve kilden av trafikkstøy, nemlig trafikken. Med lavere fart, og færre biler gjennom sentrums- og boområder kan man både redusere støyen og samtidig unngå fordyrende kostnader på avbøtende tiltak.

4 Trafikken skaper færre barrierer mellom boligområder, skoler og sentrumsområder

Trondheim kommune skal satse enda mer på fortetting i og rundt sentrum og lokale sentrum. I dag bor omtrent 30 prosent av befolkningen innenfor 500 meter fra nærmeste sentrum eller lokalsentrum, og andelen vil øke. En av utfordringene i dag er at det ofte går mye trafikk gjennom slike områder, med veier som både er plasskrevende, støyende og som legger føringer for hvordan folk som bor i området kan ferdes til fots og på sykkel. Trafikken blir barrierer for å skape gode sentrum. Dette målet handler derfor om at innbyggerne i Trondheim skal ha en attraktiv og effektiv tilgang til sine målpunkt, der sentrumsområder, skoler og tilleggende boligområder ikke har barrierer mellom seg. Det kan gjennomføres tiltak som begrenser opplevelsen av veien som en barriere. Dette kan være gjennom å dempe hastigheten på trafikken, hindre eller redusere gjennomkjøring i bolig- og sentrumsområder eller gi gående og syklende høyere prioritet i sin fremkomst og kryssing.

I tillegg til fysiske barrierer er det også mange som opplever økonomiske barrierer når det kommer til å reise. Lav pris på kollektivtransport og ordninger som gjør innkjøp av sykkel og elsykkel mulig for flere er viktig for å gi alle tilgang på rimelig mobilitet.



Målstruktur:

Bærekraftsmålene

Utgangspunkt for all
kommunal planlegging

→ **Hovedmål**

Her skal Trondheim
være i 2032!

→ **Delmål**

Ulike delmål for å
oppnå hovedmål

→ **Strategier**

Dette må vi gjøre
for å komme dit!





Prosjekter





Midtnorsk debatt

Send din mening

Forsiden Kommentar Debatt Kronikk Leder

FARISKE



Politikerne må følge opp det de har lovet på Møllenberg

Adresseavisen Lederartikkel

LEDER: Politikerne i Trondheim sier de vil snu hybelutviklingen på Møllenberg

Forbereder seg på Møllenberg-bråk: – Vi har lagt planer

Studenter, utlelere og kommuneansatte er alle enige om at Møllenberg må bli et trivligere nabolag. Fredag møtes de for å planlegge flere tiltak.



Møllenberg har blitt et av de mest omdiskuterte nabolagene i Trondheim. FOTO: MORTEN ANTONSEN

EMELIE KJÆRNLI KRISTIANSEN
40 94 12 85

Publisert: 11. august 2022 kl. 06:46
Oppdatert: 11. august 2022 kl. 06:46

Aksjon på Møllenberg: – Vi vil gi tilbake til byen

Studenter brukte søndagen på å pynte Thornesparken på Møllenberg.



Her maler studentene regnbuer i Thornesparken. FOTO: OASIS SPORTS

VERONICA FARESHOAN

CHRISTINE SCHEPTE
Fotograf

Publisert: 9. oktober 2022 kl. 19:29
Oppdatert: 9. oktober 2022 kl. 22:28



Tiltaket har også blitt foreslått av en studentgruppe i forbindelse med faget Eksperter i team (EiT) ved NTNU. Oppgaven gikk ut på hvordan man kan oppnå økt framkommelighet på Møllenberg, i tråd med FN's bærekraftsmål nr. 11. Studentene gjennomførte våren 2019 en spørreundersøkelse for gatene Nonnegata, Gyldenløves gate og Rosenborggata. Blant 123 respondenter var det 80 % som oppga at de i hovedsak går, mens 7,5 % kjører bil, og de øvrige sykler. Undersøkelsen gikk også ut på en kartlegging av hvor fornøyde folk var med drift og vedlikehold, og hva de ønsket/savnet i de enkelte tre gatene.

Som et supplement til studentenes undersøkelse, har Strindheim hjemmetjeneste bidratt inn i EiT-prosjektet. De oppgir at beboere i området opplever nedsatt psykisk og fysisk helse vinterstid, og at ca. 10 % av brukerne av hjemmetjenestetilbudet pådrar seg lårhalsbrudd om vinteren. Av fallskader i området oppgir 70 % av pasientene til St. Olavs hospital at skadene skyldes glatte overflater. For staten innebærer det en årlig kostnad på ca. 800.000 kr per skadetilfelle.





Gjøre Gyldenløves gate mer

- **attraktiv**
- **fremkommelig**

for gående - hele året.









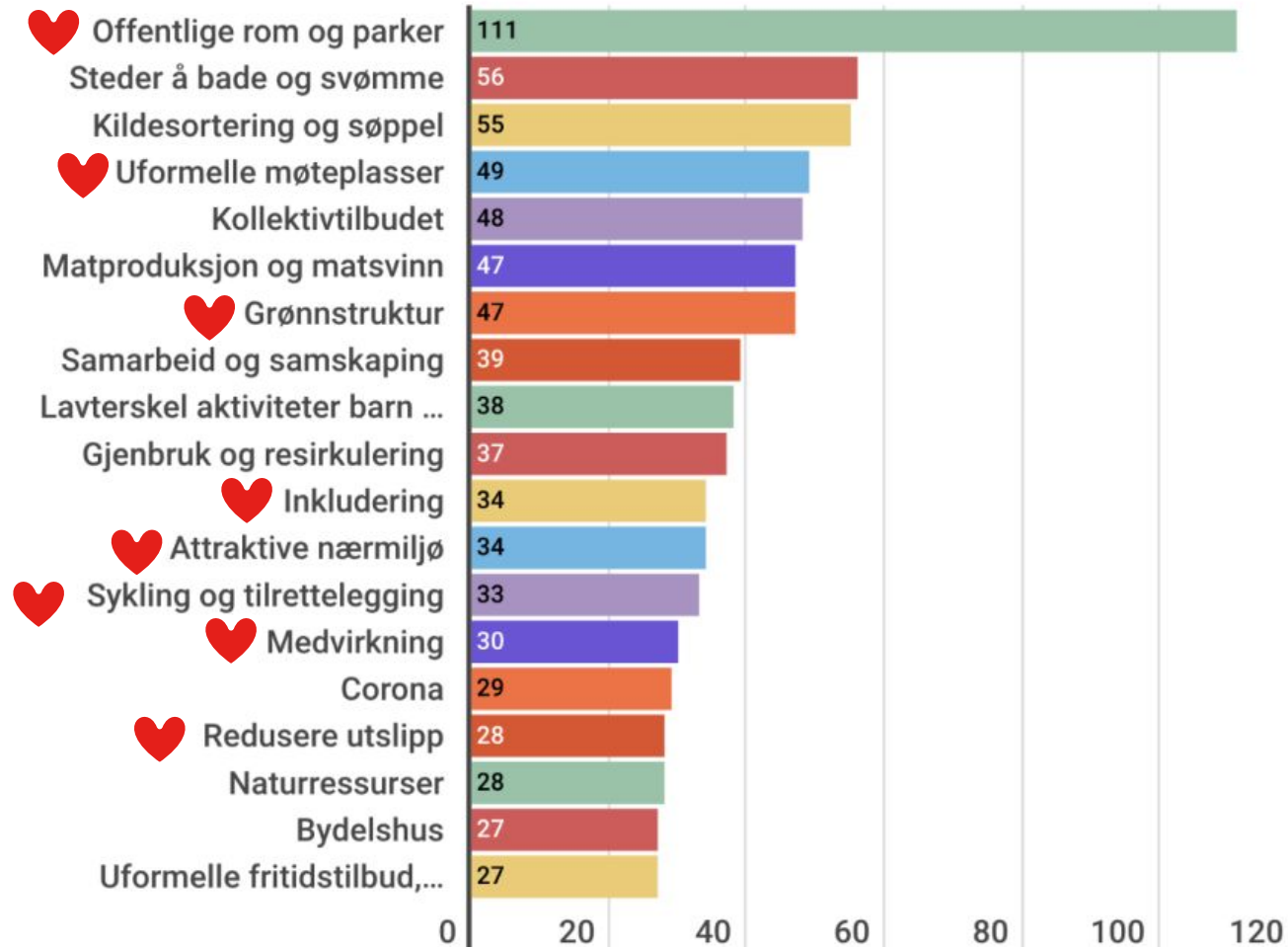
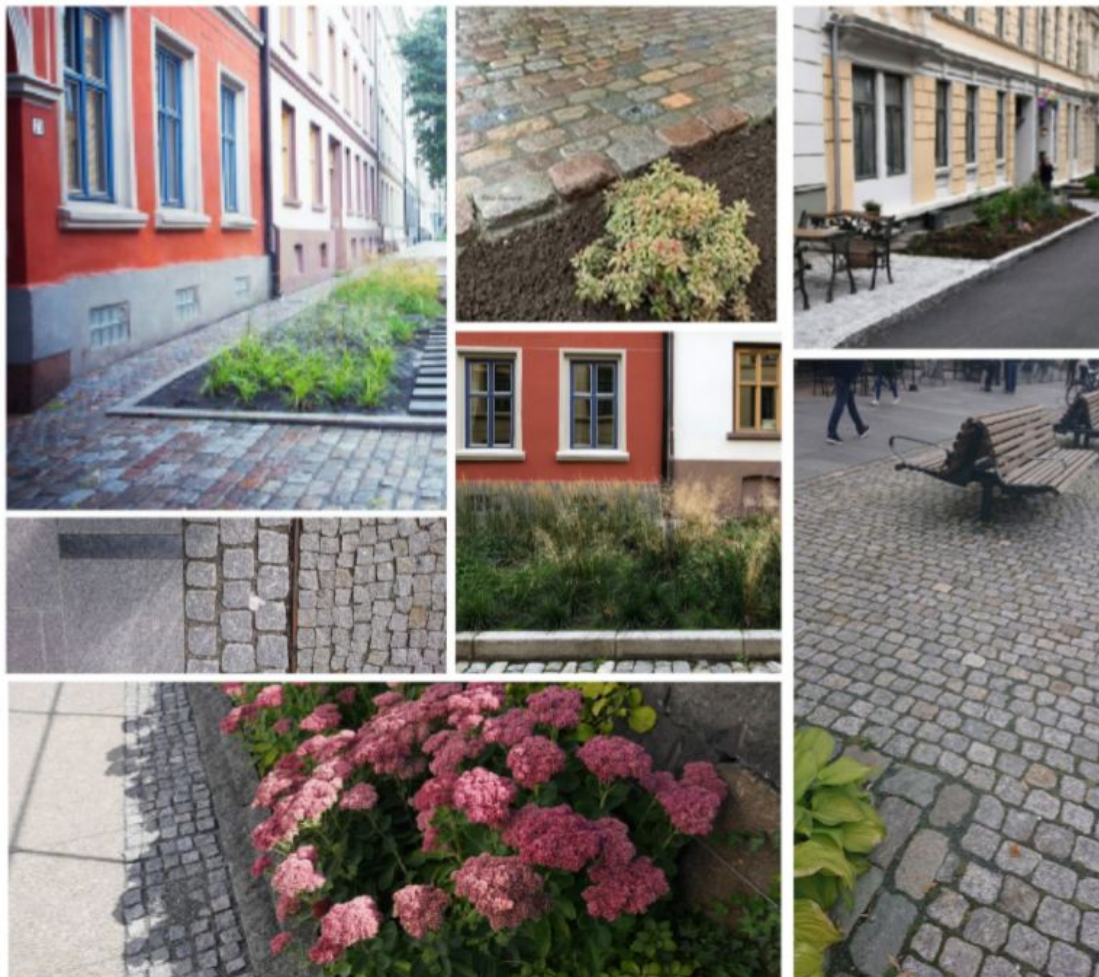




Foto: Knut Opeide, SVV





Figur 9 Eksempler på bruk av veggsoner med beplantning og steinsetting, fra bla. Deichmannsgate i Oslo (Asplan Viak), Huitfeldts gate i Oslo og Torvet i Trondheim.



Asfalt



Lys granitt



Smågatestein



Storgatestein



Treverk



Vegetasjon



Lakkert stål





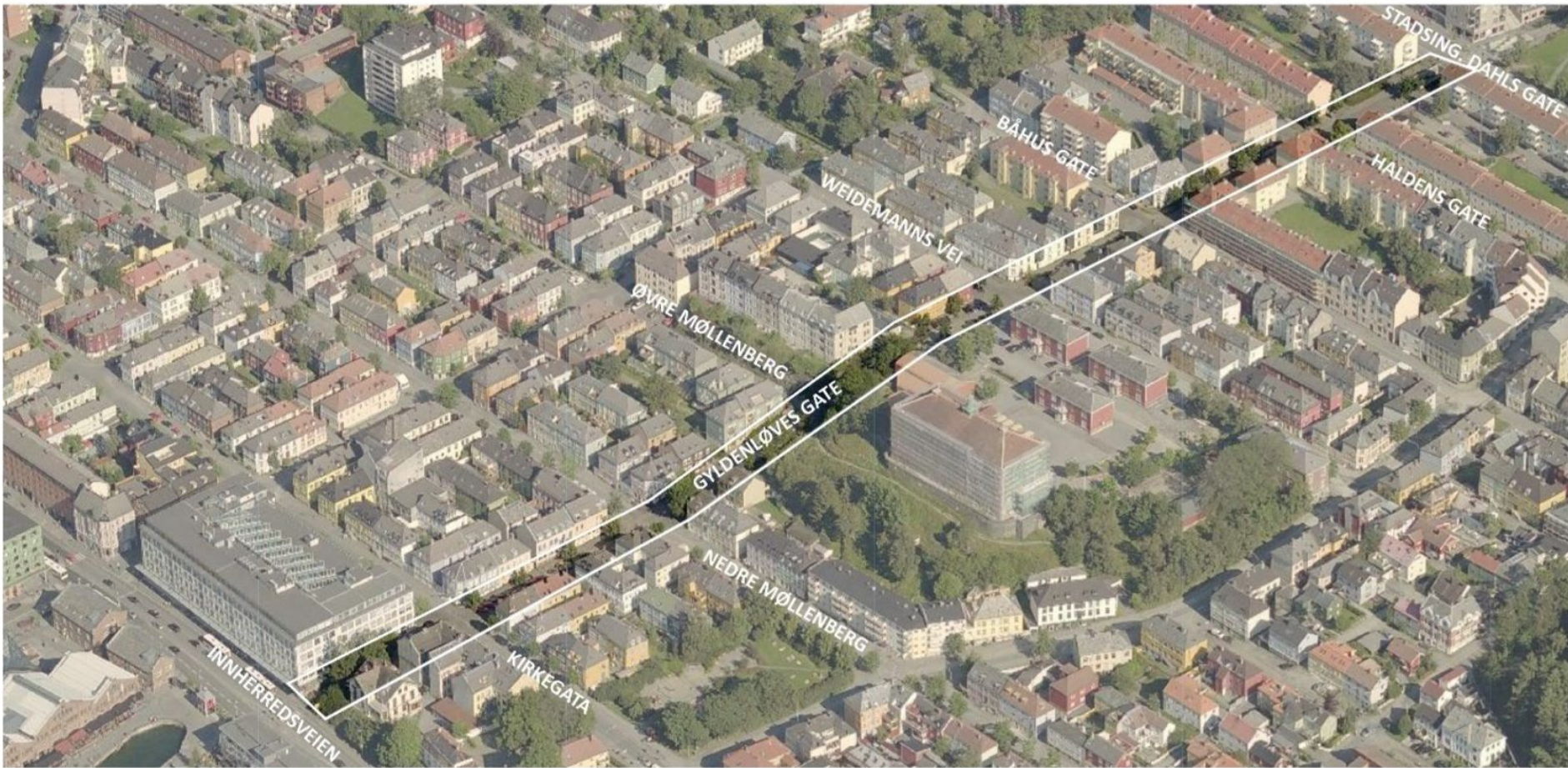


Foto: Glen Musk



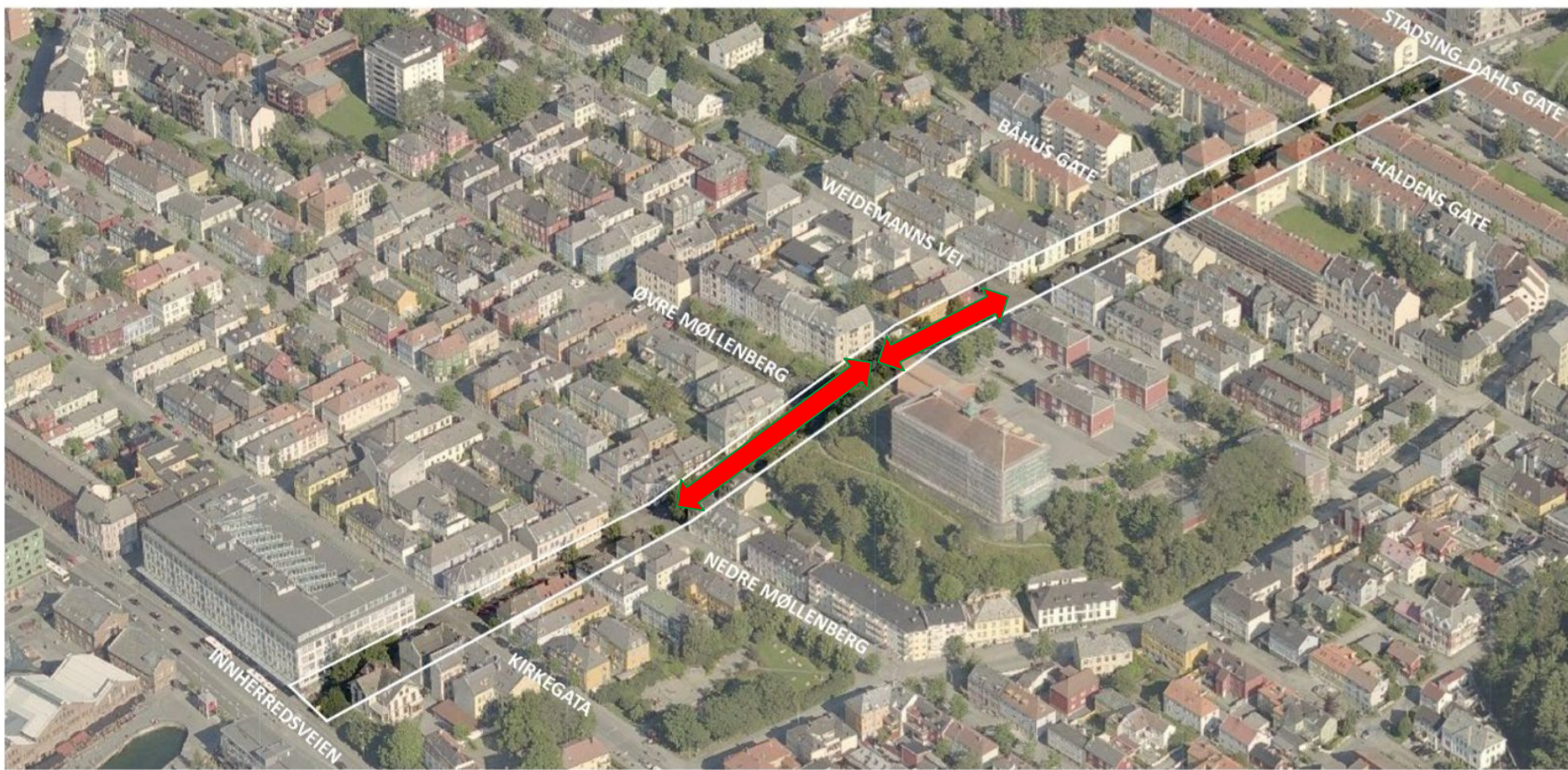






Figur 3 Gyldenløves gate i sin helhet strekker seg mellom Rosenborg (Stadsing, Dahls gate) og Solsiden (Innherredsveien)





Figur 3 Gyldenløves gate i sin helhet strekker seg mellom Rosenborg (Stadsing, Dahls gate) og Solsiden (Innherredsveien)

Andre prosjektutvikling: Fokus på delstrekning 4 (ved Bispehaugen skole) og 5 (bratt parti)

Alternativ 1



Veggsone

Ferdselsone

Møbleringssone

Kjørebane

Alternativ 2



Gatetrær!
parkering











1 UTRYDDE FATTIGDOM

2 UTRYDDE SVØT

3 GOD HELSE

4 GOD UTDANNING

5 LIKESTELLING MELLOM KJØNNENE

6 RENT VANN OG GOD SANITÆRFORHOLD

7 REN ENERGI FOR ALLE

8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST

9 INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR

10 MINDRE ULIKHET

11 BÆREKRAFTIGE BYER OG SAMFUNN

12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON

13 STOPPE KLIMAENDRINGENE

14 LIV UNDER VANN

15 LIV PÅ LAND

16 FRED OG RETTFERDIGHET

17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE