



Til:

byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Vår saksbehandler:
Geir Arild Sivertsvik (styremedlem)
Tel 90177686

Saksref: 2024/1147 Trondheim, 14 mars 2025

Mobilitetsplan for Lade-Nyhavna

Spesielt vedrørende fritidsferdsel, natur- og miljøkonsekvenser

Innledning

Trondheims fremtidige Bynaturpark, Ladehalvøya nord for Lade allé, ligger inne i området for planen. Mobilitetsplanen må derfor også ivareta utfordringer ifht. fritidsferdsel (turdrag, stier mv), natur og miljø i Bynaturparken, sikre/forbedre grønne viltkorridorer med Estenstadmarka, og sikre at Bynaturparken kan utvikle seg berikende for byens befolkning og naturen selv.

I vårt «Foreløpig høringsinnspill til KPA» datert 24.01.2025 har vi også utdypet noen forhold for Ladalen og Østmarka som har sammenheng med mobilitetsplanen.

Vi mener *alle reguleringsplaner i Bynaturpark området* (ref. kart i vedlegg) som vil føre til økt mobilitetspress må settes på vent, inkludert sakene som har mobilitets innsigelse, inntil kommunen har kommet med sine utdypende retningslinjer og bestemmelser for Bynaturparken, ref. bystyrevedtak av 13.11.2023, sak PS 204/2023.

Overordnet

Planen må ivareta følgende på en klar og dokumenterbar måte:

- **Helhetlig miljø- og naturvurdering:**
Tverrfaglig analyse av hvordan mobilitetstiltakene påvirker lokale naturverdier, økosystemer og biologisk mangfold. En grundig miljøkonsekvensutredning bør gjennomføres.
- **Integrering med grønn byutvikling:**
Mobilitetsplanen bør i større grad knyttes opp mot byens overordnede planer for friluftsliv og grønne områder. Det må tydeliggjøres hvordan mobilitetstiltakene støtter bevaring og utvikling av friluftsliv og grønne, spesielt ifht. Bynaturparken, som *også ivaretar dyrenes mobilitets behov*.
- **Bilnøytral/reduserende utvikling i Bynaturparken**
Tiltak som eventuelt skjer i Bynaturpark området kan ikke være bilbasert med behov for parkeringskjeller. Det må være et tydelig fokus på gang- og sykkeltrafikk.
- **Forbedrede turdrag og alternative ruter:**
Oppgradering av eksisterende turdrag, med bedre skilting og opplysning av alternative ruter, er essensielt for å møte den økte belastningen i og mot Bynaturparken, spesielt på utfartsdager og ved badeplasser.
Ladestien mellom Nyhavna og Leangen må kobles sammen med alternative ruter, som gir mulighet for tur-ringer via Lade allé og Ladalen, med tverrforbindelser. Forsering av Haakon VII's gt bør kunne skje planløst i dens østre del (se kart).

Kommentarer til kjente planer i Bynaturparken med mobilitetsinnsigelse

Karisvingen 2-4

- **Innsigelse**
Planen har innsigelse som ennå ikke er løst. Vi mener planforslaget slik det foreligger i dag ikke er

forenlig med en fremtidsrettet utvikling av transportforholdene i Bynaturparken og ellers i planområdet.

- **Strategisk beliggenhet:**
Karisvingen 2-4 ligger midt i hovedinnfallsporten, Fagerheim allé nordre del, til den fremtidige Bynaturparken, Ringvebukta og Ladestien og har derfor en nøkkelposisjon for områdets utvikling. På utfartsdager er denne ikke dimensjonert for trafikk fra biler, syklende og gående (se bilde vedlagt).
- **Fremtidsrettet byutvikling:**
Tomta er under sterkt press for utbygging med blokker. Anledningen til å forme Bynaturparken til noe konstruktivt og fremtidsrettet må prioriteres over et ensidig fortetningsprinsipp. Utbyggingen bør bidra til en *by som møter vannet/fjorden på en oppløftende måte*.
- **Naturbevaring og reetablering:**
Utbyggingen (hus mv.) må tilpasses slik at opprinnelige treslag kan gjenopprettes med en rotsone langs Fagerheim allé på utvides til minst 4 meter bredde (ikke begrenset til 1,5 meter som plan legger opp til).

Lade allé 84

- **Innsigelse**
Planen har innsigelse som ennå ikke er løst. Vi mener planforslaget slik det foreligger i dag ikke er forenlig med en fremtidsrettet utvikling av transportforholdene i Bynaturparken og ellers i planområdet.
- **Strategisk beliggenhet:**
Tomta ligger i østenden av Lade allé med en grønn tomt som er sammenhengene med skogsskrenten ned mot Ladestien i Leangenbukta. Beliggenheten tilsier at den bør bevares helt eller delvis til grøntområde. *Et minimum må være å skape en bred og urørt kobling og mellom strandsonen, Ladestien skogen for de mange nye innbyggere på sørsiden av Lade allé.* Planlagt utbygging vil skape en «mur» mellom disse og strandsonen og Ladestien.
- **Fremtidsrettet byutvikling:**
Tomta er under sterkt press for utbygging med blokker. Anledningen til å forme Bynaturparken i dens østlige del til noe konstruktivt og fremtidsrettet må prioriteres over et ensidig fortetningsprinsipp. Utbyggingen bør bidra til en *by som møter vannet/fjorden på en oppløftende måte, fra toppen av skrenten er det en fantastisk utsikt over fjorden nord-østover.*
- **Naturbevaring og reetablering:**
Utbyggingen må tilpasses slik at mest mulig den urørte naturen kan bli deler av en grøntkorridor, dvs. flere av blokkene må droppes/endres.

Konklusjon

Mobilitetsplanen for Lade-Nyhavna, med fokus på fritidsferdsel, natur- og miljøkonsekvenser, krever en helhetlig og tverrfaglig tilnærming. Det må gjennomføres en grundig miljø- og naturvurdering som kartlegger påvirkningen på økosystemer og biologisk mangfold. Planen bør integreres med byens grønne utviklingsstrategi og legge til rette for bilnøytral utvikling i Bynaturparken, med prioritering av gang- og sykkeltrafikk samt alternative turdrag. Spesielt gjelder dette områdene Karisvingen 2-4 og Lade allé 84, der dagens forslag ikke sikrer naturvern og fremtidsrettet transport. Tiltakene bør settes på vent inntil kommunen utarbeider nærmere retningslinjer, jf. bystyrevedtak 13.11.2023 (sak PS 204/2023).

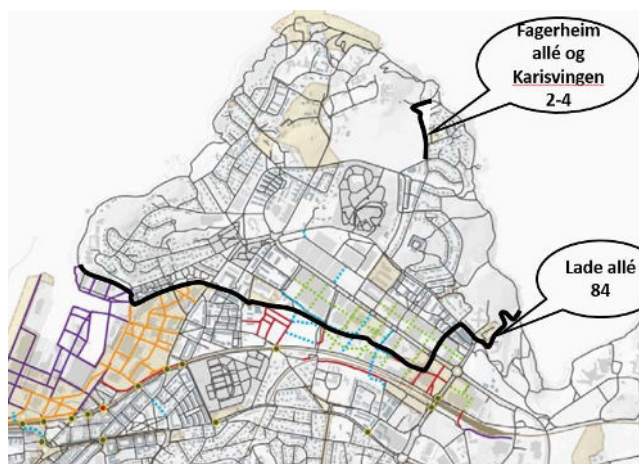
Med miljøvennlig hilsen

Naturvernforbundet i Trondheim



Gaute R. Dahl (leder)

Vedlegg: Kart og bilder



Figur 2: Kartet viser reguleringsplaner under arbeid. Grønne planer har vært på høring, røde har startet opp, men har enda ikke vært på høring.

Kart B vedlegg 2: Eksisterende og framtidig gangnett på Lade og Nyhavna. Linjer med svart farge er eksisterende gangnett, lilla er gangforbindelser vedtatt i kommunedelplaner, mørkerosa er detaljregulerte gangforbindelser som ikke er opparbeidet. Oransje strek viser gangforbindelser under pågående regulering. Lyseblå og lysegrønn stiplet strek illustrerer strekninger der det bør sikres gangmuligheter i forbindelse med eventuelle framtidige reguleringsplaner.

Akti
7.8.2023

I kart B er det inntegnet forslag til turforbindelse fra Nyhavna til Leangen via Ladebekken vei og Ladalen som knytter sammen Bynaturparkens del av ladestien i vest og øst, med ny tilgang til strandsonen og Ladestien i øst via Lade allé 84,

I tillegg er hovedinnfallsporten til Bynaturparken, strandsonen og Ladestien, via Fagerheim allé nord og Karisvingen 2-4 avmerket. Begge de nevnte adresse er i reguleringsplanprosesser som foreløpig inne har ivarettatt mobilitets innsigelser eller kommentarer som gitt i dette høringsinnspillet.

Ellers nevnes at alle reguleringsplaner i Bynaturparkområdet, nord for *Lade alle'*, i figur 2, må settes på vent inntil kommunen har utarbeidet nærmere retningslinjer, jf. bystyrevedtak 13.11.2023 (sak PS 204/2023).



Bilde privat. Fagerheim allé ved Karisvingen 2-4 en travel søndag. Bildet viser de over 100 år gamle allé trærne som er nedhugd, men som skal gjenopprettes. Regulering av Karisvingen 2-4 må ta hensyn til en fremtidsrettet løsning for Bynaturparken.