

## Detaljregulering; «Ny fiskehall i Ravnkloa og gang-sykkelbru over Kanalen» PlanID r20250005

### Oppsummering og kommentarer etter varsel om planoppstart og høring av planprogram.

Varsling om planoppstart og høring av planprogram ble sendt ut 07.04.2025, med frist for innspill og uttalelser innen 21.05.2025.

Det har kommet 31 innspill til saken: 10 uttalelser fra overordnede myndigheter, 3 uttalelser fra kommunale samarbeidsparter, 1 uttalelse fra velforeninger, 11 uttalelser fra private og offentlige organisasjoner og 6 uttalelser og innspill fra berørte private parter.

Kopi av innspill følger vedlagt.

#### Uttalelser og innspill fra overordnede myndigheter:

1)	Statens vegvesen, 10.04.2025	Kommentar	Til planprogram
	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Statens vegvesen betrakter trafiksikkerhet og framkommelighet som vitale parameter i planarbeidet sammen med bærekraftig utvikling. Statens vegvesen ser positivt på en gang- og sykkelbru.</li><li>2. Det må legges til rette for myke trafikanter i tråd med prinsippene for universell utforming.</li><li>3. Snu- og adkomstmuligheter for renovasjons- og utrykningskjøretøy må også ivaretas.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Tas til orientering</li><li>2. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas, jf. plan- og bygningslovens § 1.1, femte ledd.</li><li>3. Tilgjengelighet for renovasjons- og utrykningskjøretøy inngår i utredningstabellen, hovedtema #4 Mobilitet, undertema Nyttetransport.</li></ol>	

2)	DSB, 10.04.2025	Kommentar	Til planprogram
	<p>1. Uttalelsen er generell, og viser til at det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnsikkerhet er ivaretatt i plansaker. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglige innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig. Dersom plansaken gjelder anlegg omfattet av storulykkesforskriften, bes det om at saken sendes DSB på nytt.</p>	<p>1. Planlagte tiltak omfattes ikke av storulykkesforskriften. Hensynet til samfunnsikkerhet er ivaretatt i utredningstabellen, hovedtema #9 Beredskap og ulykkesrisiko.</p>	
3)	Fiskeridirektoratet, 25.04.2025	Kommentar	Til planprogram
	<p>1. Fiskeridirektoratets rolle er å fremme lønnsom og verdiskapende næringsaktivitet gjennom bærekraftig forvaltning av marine ressurser og marint miljø. Direktoratet skal medvirke i planleggingen i kyst- og sjøområder når fiskeri- og akvakulturinteresser, inkl. marint miljø og biologisk mangfold, blir berørt.</p> <p>2. Det vises til Fiskeridirektoratets generelle planveiledning. Direktoratet har pr. i dag ikke innspill til varsel om planoppstart ut over dette.</p> <p>3. Fiskeridirektoratet ber om å bli hørt når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Veiledningen følges opp i planutarbeidelsen.</p> <p>3. Fiskeridirektoratet vil få planforslaget til uttalelse når dette legges ut på offentlig ettersyn.</p>	
4)	NVE, 28.04.2025	Kommentar	Til planprogram
	<p>2. NVE viser til deres generelle kartbaserte veileder for reguleringsplan og NVE's nettsider for arealplanlegging. Forslagsstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. Geotekniske grunnundersøkelser skal meldes inn til NGU via NADAG.</p> <p>3. Når det gjelder NVE's oppfølging av planarbeidet, er det kommunen som må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser i forhold til NVE's saksområder, og ta stilling til om NVE skal ha planen tilsendt ved offentlig ettersyn.</p>	<p>2. Tas til orientering.</p> <p>3. Tas til orientering.</p>	

5)	Tensio, 30.04.2025	Kommentar	Til planprogram
	<p>1. Strømforsyningen i dette området er anstrengt. Ved større effektbehov enn i dag, vil det kunne bli behov for en ny nettstasjon. Plasseringen skal godkjennes av Tensio.</p>	<p>1. Spørsmålet om økt effektbehov følges opp og avklares i planutarbeidelsen.</p>	
6)	Bane NOR, 07.05.2025	Kommentar	Til planprogram
	<p>1. Planområdet ligger rett ved Trondheim S, som det er knyttet nasjonale jernbaneinteresser til. Rammebetingelsene for jernbanen er i endring, og det kan derfor være vanskelig å forutsi hvilke behov som kan oppstå. Bane NOR er derfor opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling.</p> <p>2. Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. De viser til veileder for nasjonale interesser i arealplanleggingen og Bane NOR's tekniske regelverk, og ber forslagsstiller sette seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Veiledningen følges opp i planutarbeidelsen, og i ROS-analyse for brua.</p>	
7)	Statsforvalteren, 12.05.2025	Kommentar	Til planprogram
	<p>1. For statsforvalteren som miljømyndighet vil ivaretagelse av nasjonalt og regionalt viktige interesser innen klima, naturmangfold, landskap og friluftinteresser være sentrale tema. Problematikk knyttet til forurensning som støv og støy er også viktig.</p> <p>2. <u>Vannmiljø i Nidelva</u>: Konsekvensutredningen må inneholde utredning for vannmiljø og hydrologi for Ilabassenget og Brattøra (0320040900-6-C). Vannforekomsten har moderat økologisk tilstand og kjemisk dårlig tilstand med mål om god økologisk tilstand. Dersom miljøtilstanden vil kunne forringes eller miljømålet ikke nås som følge av et planlagt tiltak, kan det i tråd med vannforskriften §§ 4-6, som hovedregel ikke gjennomføres. Det gjøres oppmerksom på at det kan være forurensning i bunnen av kanalen, og at det må redegjøres for hvordan etablering av bru er tenkt gjennomført med hensyn til</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Påvirkning på vannmiljø inngår i utredningstabellen, hovedtema #8 Forurensning, undertema Vannmiljø. Forurensning i bunnen av kanalen i forbindelse med tiltak der det skal etableres konstruksjoner for bru, inngår i undertema Forurenset grunn.</p> <p>3. Kartlegging av naturtyper og økologiske verdier, og vurdering av tiltak for beskyttelse av naturverdier og rødlistede arter inngår i hovedtema #2 Natur- og</p>	<p><i>Vedr. pkt. 7: Utredningstabellen, hovedtema #2 Natur- og bylandskap, undertema Naturmangfold, suppleres til å omfatte registrering av fremmede arter, og vurdering av behov for tiltak for å hindre/fjerne disse.</i></p>

<p>dette. Evt. tiltak i sjø som kan medføre forurensning vil kreve egen tillatelse fra Statsforvalteren.</p> <p>3. <u>Naturmangfold</u>: Det er registrert rødlistede truede arter i og nær planområdet, som kritisk truet hekkemåke og sterkt truet dvergdykker. Naturmangfold må beskrives. Det må tilrettelegges for hekkende måker og vurderes tiltak for å redusere konfliktpotensial mellom opphold i byrommet og fugler.</p> <p>4. <u>Forurenset grunn</u>: Det må vurderes om det kan være forurensning i grunnen innenfor planområdet. Dersom det er grunn til å tro det, må det gjennomføres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen. Ved forurensning, må det utarbeides tiltaksplan som skal godkjennes av Trondheim kommune.</p> <p>5. <u>Overvann og klimatilpasning</u>: Det må utarbeides VA-plan. Overvann bør løses på overflaten og ikke gjennom overvannsnett. I hht. statlige planretningslinjer for klima og energi skal det vurderes hvordan hensynet til endret klima kan ivaretas, bl.a. åpne vannveger, blågrønne strukturer og forsvarlig overvannshåndtering. Naturbaserte løsninger skal vurderes, og evt. andre løsninger skal begrunnes.</p> <p>6. <u>Redusere klimagassutslipp</u>: Det anbefales at det lages et klimagassregnskap som omfatter både arealbruk, utslipp i forbindelse med anleggsarbeider og materialer som brukes i prosjektet.</p> <p>7. <u>Fremmede arter</u>: Det skal sikres at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forb. med tiltak. Hvis det oppdages fremmede arter, bør disse bekjempes.</p> <p>8. <u>Massehåndtering</u>: Overskytende jord- og steinmasser fra anleggsarbeid vil normalt være å anse som næringsavfall. Forurensningsloven inneholder regler om håndtering av slike</p>	<p>bylandskap.</p> <p>4. Forurensning i grunnen og vurdering av behov for tiltak er dekket i hovedtema #8 Forurensning, undertema Forurensning i grunnen.</p> <p>5. Iht. Trondheim kommunes krav til planmaterialet, skal det utarbeides overordnet VA-plan i tråd med kommunens egne retningslinjer.</p> <p>6. Klimagassregnskap, inkl. livssyklusanalyse skal utarbeides, jf. hovedtema #7 Virkninger som følge av klimaendringer, undertema Klimagassutslipp.</p> <p>7. Kartlegging av evt. fremmede arter bør inkluderes i utredningen.</p> <p>8. Massehåndtering er inkludert i hovedtema #8 Forurensning.</p> <p>9. Rigg- og anleggsområder inngår i hovedtema #10 Anleggsfase, undertema Utbyggingsrekkefølge.</p> <p>10. Avløpshåndtering vil være en del av overordnet VA-plan.</p> <p>11. Virkninger for beboere inngår i hovedtema #10 Anleggsfase, undertema Virkninger for berørte</p>	
---	---	--

	<p>masser.</p> <p>9. <u>Rigg- og anleggsområder</u>: Planforslaget må vise hvor midlertidige rigg- og anleggsområder skal være. Disse bør ikke legges ved vassdrag.</p> <p>10. <u>Avløp</u>: Avløpshåndtering skal være en del av høringsdokumentene.</p> <p>11. <u>Bygge- og anleggsfasen</u>: Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Det bør stilles krav om at det skal utarbeides en plan for bygge- og anleggsperioden iht. kap. 6 i T-1520 og kap. 6 i T-1442.</p> <p>12. <u>Barn og unge og helse og omsorg</u>: Det er positivt at det legges til rette for et byrom som åpner for å etablere gode sosiale møteplasser med muligheter for ulike typer arrangementer. Det må redegjøres for hvordan trafikksikkerheten for myke trafikanter ivaretas ved ny bru, særlig mtp. evt. utfordringer knyttet til blandet trafikk ved landingspunktene.</p> <p>13. <u>Universell utforming</u>: Det minnes om at bruk av brostein bør unngås/begrenses pga. utfordringer for rullestol- og rullatorbrukere, og at møblering kan gjøre framkommeligheten dårligere for synshemmede.</p> <p>14. <u>Samfunnssikkerhet</u>: Planprogram viser at det skal utarbeides ROS-analyse, og det er bra. Det vises til DSB og NVE's veiledere. Evt. avdekket risiko skal møtes med tiltak som gjøres juridisk bindende.</p>	<p>brukere av området.</p> <p>12. Problemstillingene rundt trafikksikkerhet mellom ulike trafikantgrupper inngår i hovedtema #4 Mobilitet, undertema Sykkel. Hensynet til byrommet i forhold til framkommelighet for sykkel er beskrevet som en hovedproblemstilling, jf. planprogrammets kap. 2.3.</p> <p>13. Plan- og bygningslovens og gjeldende forskrifter vedr. universell utforming skal legges til grunn. Hensynet er ivaretatt i planprogrammet kap. 1.4.12 Andre relevante strategier og grunnlagsdata, Designprogram med Byromsnorm (2025).</p> <p>14. ROS-analyser skal utarbeides iht. gjeldene veiledere og Trondheim kommunes temaplan for klimatilpasning, jf. hovedtema #9 Beredskap og ulykkesrisiko.</p>	
<b>8)</b>	<b>Kystverket, 14.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Kystverket ber om at det utredes hvilke virkninger åpningsmekanismen vi ha for eksisterende og framtidig ferdsel i kanalen.</p>	<p>1. Temaet er dekket i utredningstabellen, hovedtema #5 Hensynet til båttrafikk og</p>	

		havnefunksjoner, undertema Styring av bru.	
<b>9)</b>	<b>NTNU Vitenskapsmuseet, 21.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Saken er oversendt fra Trøndelag fylkeskommune og gjelder spørsmålet om evt. kulturminner under vann. Det har ikke tidligere vært gjennomført marinarkeologiske undersøkelser i dette området, og det kan derfor eksistere kulturminner under vann som ikke er kjent. I forb. med fysiske inngrep i sjøbunnen (brufundament), må det påregnes at NTNU Vitenskapsmuseet vil måtte gjennomføre marinarkeologisk registreringsundersøkelse med dykking som metode, jf. kulturminnelovens § 9. Kostnadene med befaringen må dekkes av tiltakshaver, jf. kulturminnelovens § 10. Krav om marinarkeologisk registreringsundersøkelse kan enten tas inn i planprogrammet, hovedtema #1 Kulturminner og kulturmiljø, eller at dette gjøres som en tilleggsutredning etter forskriftens § 27 eller etter kulturminnelovens § 9.</p>	<p>1. Forslagsstiller anser det som mest hensiktsmessig at krav om marinarkeologisk registreringsundersøkelse tas inn i planbestemmelsene, og at dette stilles som vilkår for gjennomføring av tiltak i sjøen.</p>	
<b>10)</b>	<b>Trøndelag fylkeskommune, 22.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. <u>Overordnet plan:</u> Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i KPA 2022-2034. Byromsstrategien og designprogram med byromsnorm (februar 2025) skal legges til grunn.</p> <p>2. <u>Ombruk og gjenbruk:</u> Fylkeskommunen oppfordrer til at man så langt det lar seg gjøre, etterstreber ombruk og gjenbruk av byggematerialer som rives. Føringer bør ivaretas i planbestemmelsene.</p> <p>3. <u>Blågrønne kvaliteter og fordrøying av overvann:</u> Planen bør legge føringer for å håndtere overvannet lokalt i åpne løsninger.</p> <p>4. <u>Vegfaglig uttalelse:</u> Som vegeier og en del av Miljøpakken, syns fylkeskommunen at planen tar et veldig positivt grep når det skal legges til rette for etablering av gang- og sykkelbru over kanalen. Gang-/sykkelbrua vil være et viktig tillegg for gående</p>	<p>1. Byromsstrategien og designprogram med byromsnorm (februar 2025) Skal legges til grunn. Dette framgår av planprogrammet, kap. 4.1.12.</p> <p>2. Ombrukskartlegging inngår i utredningene, hovedtema #7 Virkninger som følge av klimaendringer, deltema Klimagassutslipp.</p> <p>3. Iht. Trondheim kommunes krav til planmaterialet, skal det utarbeides overordnet VA-plan i tråd med</p>	

<p>og syklende i byen. Trafikksikkerhet og framkommelighet vil best ivaretas ved at gående og syklende adskilles. Brua vil kunne bli et målpunkt for mange, og fylkeskommunen mener derfor det er momenter som taler for anleggelse av ei bred bru som gir mulighet til å oppholde seg på brua. Dette må imidlertid avveies mot andre hensyn som kulturminnefaglige interesser og ivaretagelse av siktakser.</p> <p>5. <u>Nyere tids kulturminner:</u> Det vises til at planområdet ligger innenfor KPA's hensynssone for kulturmiljø (Vestre og Østre kanalhavn og Midtbyen). Ravnkloa har endret seg de siste 100 år fra brygger med front mot kanalen til utvidet kaikant og fiskehall i ulike utforminger. Ravnkloa har sterk historisk forankring som allmenning og fisketorg, og det vurderes som positivt at det søkes tiltak for å tilbakeføre funksjonen som fiskehall og torg. Foreslått høyde på fiskehallen vurderes som maksimal for plassering og funksjonen bygget er tenkt å inneha. Det vises til ønsket om å berike «strandpromenaden», skape flyt rundt bygget og dermed berike allmenningen med liv og røre og tilrettelagt for opphold. Fylkeskommunen er tildelt ansvar for fartøyvern i Trøndelag. 16 fartøy har pr. i dag status som vernet. De fleste av disse har kaiplass ved Fosenkaia. Det pekes på viktig innsats fra eiere og drivere for å ta vare på vår maritime og nautiske kulturhistorie, og viktigheten av denne aktiviteten som kulturmiljø i bybildet. Fylkeskommunen har vært i samtale med eiere og brukere av verneflåten, som uttrykker bekymring over forslaget om ny bru over kanalen. Frykten er særlig knyttet til erfaringer og vansker med å få til gode åpningstider for Skansen jernbanebru. En ny bru vil kunne komplisere forflytning ut av kanalen. Fylkeskommunen, ved kulturminneseksjonen, anser at fordelene ved ny bru ikke oppveier negative konsekvenser for verneflåten ved Fosenkaia.</p> <p>6. <u>Eldre tids kulturminner:</u> Det vil være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredede kulturminner.</p>	<p>kommunens egne retningslinjer.</p> <p>4. Innspillet tas med i videre planarbeid. Bredde på brua må avveies i forhold kulturminneverdier, hensynet manøvreringsareal i sjøen. Bredde på brua vil også være et kostnadsspørsmål.</p> <p>5. Forslagsstiller vil peke på at høringen gjelder planprogrammet, og at spørsmålet i denne fasen er om utredningene som er beskrevet, i tilstrekkelig grad dekker relevante problemstillinger. Nærmere kartlegging og utredning skal gi mer konkrete svar om foreslått plassering av ny gang- og sykkelbru kan ivareta hensynet til manøvreringsareal for båttrafikken, og spesielt de vernede fartøyene ved Fosenkaia. Hensynet er beskrevet i planprogrammet som en hovedproblemstilling i kap. 2.3 og dekket i utredningsprogrammet, hovedtema #5 Hensyn til båttrafikk og havnefunksjoner.</p> <p>6. Det vises til kommentar til uttalelse fra NTNU Vitenskapsmuseet, uttalelse nr. 9.</p> <p>7. Påvirkning på vannmiljø inngår i utredningstabellen, hovedtema #8 Forurensning, undertema</p>	
--	--	--

	<p>Aktsomhetsplikten etter kulturminneloven § 8 bør tas inn i planbestemmelsene. I planprogrammet, hovedtema #1 Kulturminner og kulturmiljø, bør kulturminner i sjø og del av middelalderbyen, tas med som utredningstema, der hhv. NTNU Vitenskapsmuseet og Riksantikvaren er fagmyndighet.</p> <p>7. <u>Vannforvaltning</u>: Fylkeskommunen er vannregionmyndighet, og følger opp regional vannforvaltningsplan. Denne innehar miljømål hjemlet i vannforskriften. Tiltaket berører vannforekomsten Ilabassenget og Brattøra (0320040900-6-C), med moderat økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand, med mål om god tilstand. Det er forbudt å gjennomføre tiltak som kan forringe vannkvaliteten eller som er til hinder for å nå miljømålet. Videre er det viktig å ivareta miljøhensyn i avløp- og overvannshåndteringen.</p>	<p>Vannmiljø. Forurensning i bunnen av kanalen i forbindelse med tiltak der det skal etableres konstruksjoner for bru, inngår i undertema Forurenset grunn.</p>	
--	---	---	--

### Uttalelser fra kommunale samarbeidsparter:

Tilbakemelding fra internt samråd er oppsummert og kommentert før varsel om planoppstart. Det vises til «Matrise fra internt samråd – Ravnkloa og Kanalhavna» med forslagsstillers kommentarer, datert 28.03.2025.

11)	TBRT, 24.04.2025	Kommentar	Til planprogram
	<ol style="list-style-type: none"> <li>TBRT anbefaler at tiltakshaver tidlig involverer et foretak med god kompetanse innenfor fagområdet brann, og at den branntekniske rådgiveren følger prosjektet til ferdigstilling.</li> <li>Det må legges til rette for effektiv rednings- og slukkeinnsats med kjørbar adkomst for utrykningskjøretøyer.</li> <li>Det må sikres vannforsyning til brannslukning. Det må ikke forutsettes at tankbil skal dekke brannvesenets behov for slukkevann.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Brannteknisk rådgiver vil bli engasjert til utarbeidelse av helhetlig brannkonsept og innspill til ROS-analyse.</li> <li>Tilgjengelighet for nødetaer inngår i utredningstabellen, hovedtema #4 Mobilitet, undertema Nyttetransport.</li> </ol>	<p><i>Vedr. pkt. 4.: Utredningstabell, hovedtema #5 Hensyn til båttrafikk og havnefunksjoner, suppleres ved at TBRT's brannbåt nevnes spesielt i oversikt over fartøy i kanalen.</i></p>

	<p>4. Det vises til TBRT's retningslinjer for rednings- og slukkeinnsats, og det gjøres spesielt oppmerksom på følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiltaket må ikke redusere tilgjengelighet og vannforsyning til andre bygg.</li> <li>- Det er avgjørende at dagens krav til brannsikringstiltak innad i hver bygning, mellom bygningene og mellom kvartal blir ivaretatt, og at brannsikringstiltakene er pålitelige over tid.</li> <li>- Evt. p-kjeller eller andre rom under bakken som strekker seg utenfor bygningskroppen må tåle belastningen av utrykningskjøretøy.</li> <li>- Dersom brannvesenets kjøretøy kun kan stille opp på faste plasser, må disse merkes med skilt.</li> <li>- Evt. solcelleanlegg vil være et risikomoment, og må monteres slik at brannvesenet kan gjøre effektiv slukkeinnsats.</li> <li>- Evt. batterirom må planlegges med ekstra sikkerhetstiltak og plasseres over bakken.</li> <li>- Framkommelighet og tid til innsats til tilliggende bygninger og båter for TBRT's brannbåt må planlegges ved prosjektering av brua. Båten er 18,85 m lang, 5 m bred, 4,9 m høy (med nedsenket mast) og går 1,2 m dypt.</li> </ul>	<p>3. Utredning av slukkevann vil inngå i overordnet VA-plan. Dette følger av Trondheim kommunes krav til planmaterialet.</p> <p>4. TBRT's retningslinjer legges til grunn. Hensynet til tilgjengelighet for TBRT's brannbåt bør nevnes spesielt i utredningstabellen.</p>	
<b>12)</b>	<b>Trondheim Havn, 19.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Trondheim Havn er grunneier i området og deleier i Ravnkloa AS som står bak planen. Trondheim Havn ivaretar også forvaltningsmessige oppgaver knyttet til ferdsel på sjø. Innspillet gjelder dette ansvarsområdet.</p> <p>2. <u>Parkering</u>: Det er inngått avtaler om parkering i området, og Trondheim Havn ønsker dialog om dette.</p> <p>3. <u>Gang- og sykkelbru</u>: Etablering av gang- og sykkelbru vil kreve søknad etter havne- og farvannsloven. Kystverket er myndighet</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Dialog om eksisterende parkering følges opp i planarbeidet.</p> <p>3. Tas til orientering. Søknad etter havne- og farvannsloven vil være en del av senere gjennomføringsfase.</p>	

	<p>for bruer, mens Trondheim Havn vil få søknaden på høring som lokalt forvaltningsorgan. Planarbeidet må ivareta de hensyn som loven stiller.</p> <p>4. <u>Havnetrafikk:</u> Det er viktig for å ivareta forutsigbarhet og tilgjengelighet at ny bru kan åpnes, og at det etableres minimum samme seilingsbredde, høyde (også i lukket posisjon) og frekvens, som Skansen bru og Skansen svingbru. Det bør presiseres hvordan driftsansvar og regularitet skal ivaretas og beskrives i en evt. søknad om bru. I tillegg er det viktig at plasseringen ivaretar manøvreringsareal til veteranbåtene ved Fosenkaia. Slik det er tegnet inn nå, mener vi dette er ivaretatt.</p>	<p>4. Det forutsettes at seilingsløpet opprettholdes med samme høyde og bredde som eksisterende bruer vestover kanalen til Skansen.</p> <p>5. Det legges opp til tett dialog med Trondheim Havn som lokal forvaltningsmyndighet når det gjelder planlegging av brua.</p>	
<b>13)</b>	<b>Nyhavna Utvikling AS, 20.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Selskapet Nyhavna Utvikling AS er stiftet med formål å utvikle og gradvis legge til rette utbygging av tidligere havneeiendommer i Trondheim kommune. Dette gjelder store deler av Nyhavna og eiendommer langs Vestre kanalkai. Selskapet er gjennom datterselskapet Nyhavna Eiendom AS grunneier av de fire tomtene som ligger innenfor planområdet på nordvestsiden av kanalen.</p> <p>2. Nyhavna Utvikling støtter planinitiativet i sin helhet og særskilt ønsket om bru over kanalen. Området på Vestre kanalkai vil med dette få en vesentlig bedre tilkomst for myke trafikanter og dermed påkopling mellom gatenettet i Midtbyen og den nye bydelen på Brattøra. De mener bru vil være et riktig grep for å bryte barrieren som skapes av kanalen, samtidig som brua, gjort riktig, kan forsterke kanalen som det attraktive byrommet det er i seg selv. Dette vil komme hele byen til gode. De håper den videre prosessen vil vise at ei ny bru er forenelig med det verdifulle kulturmiljøet.</p> <p>3. For Nyhavna Utvikling er det viktig at bruløsningen ikke er til hinder for videre utvikling av deres eiendommer. Løsning på nordvestsiden av kanalen må planlegges med fokus på det som</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Tas til orientering.</p> <p>3. Løsning på nordsiden skal planlegges med sikte på å legge minst mulig føringer for framtidig utvikling på Vestre kanalkai, og forutsettes koplet til eksisterende gatenett inntil det foreligger ny reguleringsplan for dette området.</p> <p>4. Forslagstiller vil legge til rette for videre dialog i planprosessen.</p>	

	<p>skal komme og med høy bymessig kvalitet.</p> <p>4. De ønsker god dialog i den videre prosessen, og har ingen kommentarer til innholdet i planprogrammet.</p>		
--	---	--	--

Uttalelser fra velforeninger:

14)	Sanden og Løkkan velforening, 22.05.2025	Kommentar	Til planprogram
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Velforeningen har ikke tatt stilling til utforming av selve bygget.</li> <li>2. For velforeningen er det viktig at det sannsynligvis ikke vil bli økt trafikkbelastning for dem.</li> <li>3. Velforeningen håper parkeringsmengden langs kanalen fra Ravnkloa vestover kan reduseres, og hvert fall ikke økes som følge av aktiviteten som det nye bygget måtte skape.</li> <li>4. Sykkelvegen og fortauet på oversida av Ravnkloa må utvides. Her oppstår det farlige situasjoner mellom fotgjengere og syklist.</li> <li>5. Velforeningen ønsker ei ny bru over kanalen velkommen. Den vil korte inn spaserturen til sentralstasjonen og føre dem vekk fra trafikkerte gater. Den vil også åpne for nye spaser- og sykkelruter.</li> <li>6. De forutsetter at hensynet til veteranbåtene blir ivaretatt.</li> <li>7. I forb. med den nye brua, ønsker de at det også kommer ei ny gang- og sykkelbru over Ravnkløløpet som kan komme rett inn mot tunnellopet under jernbanen og forkorte avstanden. De</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Det er lite sannsynlig at planforslaget vil medføre økt biltrafikk da det ikke legges til rett for parkering. Planforslaget vil legge til rette for økt gang og sykkeltrafikk. Virkninger for trafikksystemet skal utredes, jf. hovedtema #4 Mobilitet.</li> <li>3. Parkering i Ravnkloa vil bli redusert som følge av foreslåtte tiltak innenfor planområdet. Bruk av kaiene vestover inngår ikke i dette planarbeidet, og trafikktema vil hovedsakelig omhandle gang- og sykkeltrafikk.</li> <li>4. Det aktuelle arealet inngår i planområdet, og ny utforming av gang- og sykkelanlegg skal vurderes som følge av ny gang- og</li> </ol>	

	<p>mener en slik bru kan utformes som en bue for å ivareta seilingsløpet. De mener for øvrig at eksisterende bru over Ravnkløløpet ikke er vakker.</p>	<p>sykkelbru.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Tas til orientering.</li> <li>6. Hensynet til veteranbåtene skal utredes, jf. hovedtema #5 Hensyn til båttrafikk og havnefunksjoner.</li> <li>7. Det er en forutsetning i dette planarbeidet at gang- og sykkel forbindelsen fra ny bru knyttes til eksisterende gatenett og eksisterende bru over Ravnkløløpet inntil det foreligger ny reguleringsplan for Vestre kanalkai. Dette framgår av planprogrammet kap. 2.2.3. Innspillet om forbindelse/snarveg ned fra bru over Ravnkløløpet til tunnel under jernbanen, kan være interessant for framtidig planarbeid på Vestre kanalkai.</li> </ol>	
--	--	--	--

Uttalelser fra private og offentlige organisasjoner:

15)	Syklistenes landsforbund i Trondheim, 07.04.2025	Kommentar	Til planprogram
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Syklisteforeningen er positiv til planen om ny gang- og sykkelbru som knytter den nederste delen av Munkegata til Vestre Kanalkai, spesielt om den blir videre knytta til undergangen under jernbanen. Dette kan bli en viktig forbindelse for de som ønsker å unngå de høyt trafikkerte bruene i Søndre gate og Kjøpmannsgata.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering. Forbindelse til undergangen under jernbanen vil skje via eksisterende bru over Ravnkløløpet inntil det foreligger en ny reguleringsplan for Vestre kanalkai. Dette er beskrevet i planprogrammet.</li> </ol>	

	<p>2. Det pekes et «hull» i nettverket hvor sykkelvegen i dag blir til et smalt fortau mellom Munkegata og Fjordgata. De vil oppmuntre myndighetene til å inkludere denne strekningen i planen ved å inkludere et fortau og tovegs sykkelveg. Det vises til at den aktuelle strekningen inngår i planområdet og at den foreløpige planskissen viser en løsning.</p>	<p>2. Den aktuelle strekningen langs Munkegata inngår i planområdet, og løsninger for gang- og sykkelvegnettet vil bli vurdert i hht. utredningstabellen, hovedtema #4 Mobilitet.</p>	
<b>16)</b>	<b>Norges Handicapforbund Trøndelag 09.04.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Forbundet er positive til at Ravnkloa gjøres mer attraktiv for byens befolkning. For funksjonshindrede er Ravnkloa i dag svært utfordrende pga. brosteinsdekket. Det vises til byggeforskriften og forutsetninger om at opparbeidede uteareal for allmennheten skal være universelt utformet. Gangsone til brygge, bru og det nye bygget må derfor etableres med egnet material, men de anbefaler at hele plassen gis universell utforming.</p>	<p>1. Plan- og bygningslovens og gjeldende forskrifter vedr. universell utforming og Trondheim kommunes byromsnorm og brusteinsveileder skal legges til grunn.</p>	
<b>17)</b>	<b>LUKS, 12.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Det vises til at det legges opp til varemottak på vestsiden av bygget, og at dette er på samme sted som sykkelveg/forbindelse til ny bru. Ved en slik kombinasjon må det være fysisk skille mellom sykkelveg og varemottak.</p> <p>2. Kjøretøy som leverer varer må kunne kjøre rundt bygget da rygging ikke vil være forsvarlig i et slikt område. De ber om at det utarbeides en vareleverings- og logistikkplan. Det vises til regelverk, bl.a. arbeidsmiljøloven og vareleverandørenes bransjestandard.</p>	<p>1. Det stemmer ikke at varelevering og sykkelforbindelse er tenkt plassert på samme sted. Gang- og sykkelforbindelse til ny bru vil ligge på østsiden av bygget.</p> <p>2. Løsning for varelevering skal utredes og inngår i utredningstabellen, hovedtema #4 Mobilitet, undertema Nyttetransport.</p>	
<b>18)</b>	<b>Forbundet Kysten, 15.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Forbundet peker på at kanalen er et kulturhistorisk miljø som det er viktig å ta vare på, og at bystyret i 2020 vedtok å jobbe for etablering av et kystsenter eller -museumshavn på Fosenkaia. Det er viktig for veteranbåtmiljøet ved Fosenkaia at</p>	<p>1. Det er bred enighet om at veteranbåtmiljøet på Fosenkaia og i kanalen representerer viktige kulturhistoriske verdier som må</p>	

	<p>de har frie seilingsløp/farled og funksjonelle havnefasiliteter der båter kan brukes. Ellers er det fare for at båter og miljø kun blir staffasje med lav autentisitet. «Vern gjennom bruk» er forbundets og Riksantikvarens retningslinjer for ivaretagelse av slike kulturmiljø. Det er en bekymringsfull utvikling nasjonalt at stadig flere havnemiljø, kaikanter og synlige uttrykk for vår maritime kulturarv, forsvinner. For Trondheim er Fosenkaia med kanalen, skurene og veteranbåtene et slikt miljø.</p> <p>2. Forbundet har stor forståelse for at byen må utvikle seg, men man må ikke sette gode formål opp mot hverandre, og viser til at det har blitt lansert gode løsninger for å krysse kanalen i området brua er tenkt.</p>	<p>ivaretas. Det er også en forutsetning at seilingsløpet i kanalen skal opprettholdes og at plassering av ny bru skal sikre tilstrekkelig manøvreringsareal. Dette er omtalt i planprogrammet i kap. 2.2 «Mål og rammer» og 2.3 «Problemstillinger». Krav til utredning og dokumentasjon av virkninger framgår av utredningstabellen, hovedtema #1 Kulturminner og kulturmiljø, deltema Kystkultur Fosenkaia, på og i kanalen, og hovedtema #5 Hensynet til båttrafikken og havnefunksjoner, deltema Fartøy i kanalen.</p> <p>2. Det skal gjennomføres konsekvensutredning som skal dokumentere hvordan ulike hensyn kan ivaretas.</p>	
<p><b>19)</b></p>	<p><b>Nidaros Roklubb, 19.05.2025</b></p>	<p><b>Kommentar</b></p>	<p><b>Til planprogram</b></p>
	<p>1. Innspillet gjelder ny bru. Klubben holder til på Skansen og bruker Nidelva og kanalen som idrettsanlegg i perioden april – oktober. Klubben representerer også en del av det kulturhistoriske vannmiljøet i Trondheim. Klubben har i underkant av 30 medlemmer og hadde 128 loggførte turer i 2024. Robåtene utgjør en bredde på ca. 8 meter fra åretipp til åretipp.</p> <p>2. Det er avgjørende at seilingsløpet opprettholdes og at båttrafikken sikres tilstrekkelig manøvreringsareal. Målsetningen bør være at siktaksen opprettholdes og at bredden</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Det er en forutsetning at seilingsløpet opprettholdes og nødvendig manøvreringsareal sikres. Dette er beskrevet i planprogrammets kap. 2.2. «Mål og rammer».</p> <p>3. Sikkerhet mot påkjørsel er beskrevet som en viktig faktor i kap. 2.3 «Problemstillinger». Når</p>	

	<p>på seilingsløpet og klarering under brua ikke reduseres.</p> <p>3. Sikkerhet knyttet til påkjørsel av båter og framkommelighet for utrykningskjøretøy/brannbåt er en viktig faktor som må ivaretas.</p> <p>4. Ravnkloa er et trafikkert område, og ei ny bru vil redusere sikkerhet for myke vanntrafikanter. Det må legges til rette for å unngå at båttrafikk og myke aktører på vannet må dele samme seilingsrom. Det bes om at hensynet til idrett og rekreasjon på vannet blir omtalt som viktige hensyn i planarbeidet i planprogrammets kap. 2.3.</p>	<p>det gjelder framkommelighet for brannbåt, vises det til kommentar til innspill fra TBRT, uttalelse nr. 10).</p> <p>4. Hensynet til roere og padlere inngår i utredningstabellen, hovedtema #2 Natur og bylandskap, deltema Friluftsliv, blå strukturer og grønne områder. Sikkerhet for trafikanter i kanalen inngår i utredningstabellen, hovedtema #Beredskap og ulykkesrisiko, deltema ROS-analyse bru over kanalen.</p>	
<b>20)</b>	<b>Trondhjems Kajakklubb, 19.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Innspillet gjelder ny bru. TKK har klubbhus på Skansen og padler primært i Nidelva. Klubben har 540 medlemmer og hadde i 2024 totalt 2685 loggførte turer. Aktiviteten er daglig gjennom hele året. De fleste padler havkajak, men de har også både voksne og barn som trener til konkurranse i flattvannskajak.</p> <p>2. De mener planprogrammet mangler inkludering og vurdering av myke aktører på vannet, og ønsker at dette tas inn i kap. 2.3 som et viktig hensyn. De mener foreslått plassering av bru kan gi økt fare for kollisjon mellom padlere og Munkholdbåten. De ønsker at sikkerheten til myke aktører skal tas hensyn til både med tanke på generell båttrafikk og passasjerbåter.</p> <p>3. De ber om at Trondhjems Kajakklubb, Nidaros Roklubb og Trondhjems Roklubb involveres.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Det vises til kommentar til uttalelse nr. 19.</p> <p>3. Forslagsstiller vil legge til rette for dialog med klubbene som representerer myke trafikanter i kanalen.</p>	<p><i>Til pkt. 3: Kap. 7.2 Prosesser og fremdrift, oppdateres med temamøter, bl.a. om båttrafikk i kanalen (myke trafikanter).</i></p>

21)	AS Fosenferja, 21.05.2025	Kommentar	Til planprogram
	<p>1. AS Fosenferja eier veteranferga «M/F Holger Stjern» som ble bygd i Trondheim i 1958, og som betjente sambandet Skansen – Vanvikan i perioden 1958 – 1980. Ferga representerer et stykke lokalhistorie fra nær fortid. Før ferga kom tilbake til Trondheim, var den i turisttrafikk i Finland. Ferga har fått status som vernet skip hos Riksantikvaren og er under restaurering. Målet er at ferga skal få passasjersertifikat for å gå turer på Trondheimsfjorden. En forutsetning for å lykkes er at ferga kan ha mulighet til å seile ut og inn av kanalen på en regulær og forutsigbar måte.</p> <p>2. AS Fosenferja mener at ei ny bru fra Ravnkloa til Vestre kanalkai vil representere et betydelig seilingshinder og utgjøre et stort risikomoment når ferga skal manøvrere pga. strømningsforhold.</p> <p>3. Brua vil i praksis føre til at ferga og andre større veteranfartøy som «M/F Stoksundferja», blir innestengt store deler av tiden med svært begrensede muligheter til å seile. De mener alternative plassering i Brattørabassenget er utilgjengelig fordi stadig mer av sjøarealet blir omdisponert til andre formål, Skansen industrihavn er ikke spesielt attraktiv, og Nyhavna vil miste sine kaiplasser i takt med transformasjon til boligformål. De mener videre at ei bru vil sette en effektiv stopper for utvikling av framtidig reiseliv og opplevelsestilbud basert på fjordturer med større veteranfartøy i Trondheim.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Det er et premiss at hensynet til manøvrering av større veteranfartøy skal ivaretas i planarbeidet jf. planprogrammet kap. 2.2.3. Det vil i planarbeidet være behov for en nærmere kartlegging, jf. Utredningstabellen, hovedtema #5 Hensynet til båttrafikken og havnefunksjoner, deltema Fartøy i kanalen.</p> <p>3. Åpningstider/-frekvenser for bruene i kanalen begrenses av jernbanetrafikken på Skansen jernbanebru. Driften av bruene skal utredes, jf. hovedtema #5 Hensynet til båttrafikken og havnefunksjoner, deltema Styring av bru. Forslagsstiller vil legge til rette for dialog med aktørene som representerer større fartøy i kanalen.</p>	<p><i>Til pkt. 3: Kap. 7.2 Prosesser og fremdrift, oppdateres med temamøter, bl.a. om båttrafikk i kanalen (større fartøy).</i></p>
22)	Kystlaget Trondheim 21.05.2025	Kommentar	Til planprogram
	<p>1. Kystlaget Trondheim med 460 medlemmer har base på Fosenkaia og arbeider for å ta vare på kystkulturtradisjoner, veteranfartøy og tradisjonsbåter med særlig tilknytning til Trondheim: Kystlaget er knyttet til Forbundet Kysten.</p> <p>2. Kystlaget er positive til revitalisering av Ravnkloa og at det bygges ny fiskehall der. Revitaliseringen bør videreføre</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Et viktig mål med planarbeidet er å styrke Ravnkloas historiske tilknytning til sjøen.</p>	<p><i>Se uttalelse nr. 21.</i></p>

<p>Ravnkloas historiske tilknytning til sjøen og legge til rette for at fartøy av ulike slag kan bruke Ravnkloa aktivt.</p> <p>3. Kanalhavna er et unikt, men sårbart maritimt kulturmiljø. Kanalhavna framstår som et autentisk og historisk byrom som er i funksjonell bruk. Området ved Ravnkloløpet og Vestre kanalkai er et av få områder der Midtbyen har visuell kontakt med fjorden og Fosenalpene. Det vises til at kanalhavna er aktsomhetsområde i kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø, og identifisert som maritimt kulturmiljø i fylkeskommunens regionale kulturminneplan. Kystlaget mener etablering av gangbru over kanalen vil svekke kvaliteten på, og opplevelsen av, dette maritime byrommet.</p> <p>4. Kystlaget mener brua vil representere et betydelig seilingshinder for fartøy i kanalen. De har påpekt i tidligere høringsinnspill at det er krevende manøvreringsforhold for store båter i kanalen pga. strømforhold og små områder å manøvrere på.</p> <p>5. <u>Kompliserte ansvarsforhold ved bruåpning:</u> Kystlaget viser til møte med forslagstiller i januar 2025, hvor særlig utfordringene rundt driften av bruene ble understreket. De mener det vil være krevende å koordinere bruåpning med Skansen bru og Svingbrua som opereres av hhv. Bane NOR og Statens vegvesen. Det er mest nærliggende av ei ny bru vil styres av Trondheim kommune, og dette vil forsterke problemet med samkjøring av bruene. De viser også til at andre hensyn enn båttrafikken, f.eks. økt frekvens på tog, vil kreve stadig høyere prioritet. I tillegg vil ei ny bru kreve lengre åpningstid.</p> <p>6. Kystlaget mener videre at trafikkgrunnlaget for gangbru er overdrevet, og viser til at det i planprogrammet er oppgitt en døgntrafikk på 3500 på Verftsbrua. De mener området på Vestre kanalkai og Brattøra, også med full utbygging, ikke vil ha i nærheten så stort trafikkgrunnlag som Solsiden.</p>	<p>3. Hensynet til kulturminneverdier knyttet til kanalhavna er en hovedproblemstilling i planarbeidet, jf. planprogrammets kap. 2.3. Temaet er dekket i utredningsprogrammet, hovedtema #1 Kulturminner og kulturmiljø.</p> <p>4. Hensynet til båttrafikken, og spesielt større veteranfartøy med liten manøvreringsevne, er en annen hovedproblemstilling, jf. kap. 2.3. Temaet er dekket i hovedtema #5 Hensynet til båttrafikk og havnefunksjoner.</p> <p>5. På bakgrunn av innspill fra Kystlaget i januar 2025, er utfordringene knyttet til driften av åpningsbruene tatt inn planprogrammet og skal belyses, jf. hovedtema #5 Hensynet til båttrafikk og havnefunksjoner, deltema Styring av bru.</p> <p>6. Trafikkgrunnlaget for ny gang- og sykkelbru skal utredes, jf. hovedtema #4 Mobilitet, deltema Gange og Sykkel.</p> <p>7. Alle fartøy i kanalen inngår i arbeidet med kartlegging og utredning av konsekvenser for båttrafikken, jf. hovedtema #5 Hensynet til båttrafikk og havnefunksjoner, deltema fartøy i</p>	
--	---	--

	<p>7. De mener også at næringslivet på Vestre kanalkai vil bli lidende. Området huser i dag bl.a. bedrifter som HANMO AS, Tors Båtservice og Riggmaster, som er viktig kompetanse og servicetilbud for både fritidsflåten og kommersielle fartøy. Etablering av gangbru vil båndlegge landareal og fjerne kaiplasser som er viktige for utvikling av framtidige næringer og rekreasjonstilbud tilknyttet sjøen.</p> <p>8. Kystlaget ber om at gang- og sykkelbrua tas ut av planprogrammet.</p>	<p>kanalen. Arbeidet omfatter ikke utredning av framtidig utvikling av Vestre kanalkai.</p> <p>8. Hensikten med høringen av planprogrammet er å avklare om utredningene som er beskrevet, i tilstrekkelig grad dekker relevante problemstillinger. Nærmere kartlegging og utredning skal gi mer konkrete svar om foreslått plassering av ny gang- og sykkelbru kan ivareta hensynet til båttrafikken og det maritime kulturmiljøet.</p>	
<b>23)</b>	<b>Norsk forening for fartøyvern, 21.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Foreningen er en interesseorganisasjon for verneverdige, vernede og fredede fartøy, og representerer rundt 200 av fartøy i landet. Fartøyene driftes hovedsakelig av frivillige organisasjoner og ideelle eiere. Norsk forening for fartøyvern er en akkreditert NGO (Non-Governmental Organization) i UNESCO. Foreningen har 13 medlemsfartøy i Trøndelag, og mange av disse ligger enten fast eller er en del av miljøet på Fosenkaia. Miljøet i kanalhavna er en uvurderlig motor i fartøyvernet i Midt-Norge og i landet for øvrig. Kulturmiljøer av denne typen bidrar til varige verdier for byen, og bl.a. et bidrag til folkehelsen gjennom styrket sosial kapital. De minner om at Ravnkloa og bryggene er et kulturmiljø av nasjonal interesse. De viser videre til Trondheim kommunes temaplan for kulturminner og kulturmiljøer.</p> <p>2. Foreningen mener enda ei bru over kanalen vil forringe opplevelsen av et sammenhengende kulturmiljø, og redusere</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Det er bred enighet om at veteranbåtmiljøet på Fosenkaia og i kanalen representerer viktige kulturhistoriske verdier som må ivaretas. Krav til utredning og dokumentasjon av virkninger framgår av utredningstabellen, hovedtema #1 Kulturminner og kulturmiljø, deltema Kystkultur Fosenkaia, på og i kanalen, og hovedtema #5 Hensynet til båttrafikken og havnefunksjoner, deltema Fartøy i kanalen.</p>	<p><i>Se uttalelse nr. 21.</i></p>

	muligheten for vern av fartøyene gjennom bruk. De fraråder at det etableres enda ei bru over kanalen.		
<b>24)</b>	<b>NTNU Fagmiljø autonome ferger, 21.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Forskningsmiljøet ved NTNU har utviklet og testet verdens første autonome ferge i urbant miljø, inkl. testfergene milliAmpere1 og milliAmpere2 i kanalen i Trondheim. Testfergen har kapasitet til 12 passasjerer. Fergeteknologien har siden sommeren 2023 vært i drift i Stockholm, via den kommersielle fergen Estelle, operert av Torghatten. Forskerne mener f.eks. to ferger med kapasitet på 20 passasjerer, kan oppnå hyppige avganger og dekke de fleste behov. Drift kan utvides til «on-demand» døgnkontinuerlig trafikk. De har sammenlignet ferge og bru, og mener ferge gir 5-gangers størrelsesforskjell i både investering og driftskostnader, og at fergeløsningen er fleksibel, miljøvennlig og reverserbar.</p> <p>2. De viser til at planprogrammet konkluderer med at autonom ferge ikke kan dekke transportbehovet, og mener dette er en forhastet konklusjon basert på en tidlig evalueringsrapport. De viser til at det ikke har vært en detaljert dialog med forskningsmiljøet om kapasitet, teknologiutvikling eller framtidig drift. De påpeker videre at også bru vil medføre ventetid ved bruåpning, og at forbindelsen ikke er vesentlig kortere enn dagens forbindelse via eksisterende bruer og Fjordgata. De mener henvisningen til kommunaldirektørens vurdering i formannskapssak 102/22, er foreldet i og med at teknologien er i drift i Stockholm og demonstrert i Trondheim i flere omganger etter dette.</p> <p>3. NTNU ønsker ikke å bidra til en polarisert og ensidig debatt om bru versus ferge. De ser at det kan finnes en balanse og at både bru og ferge kan ha en plass i et helhetlig mobilitetssystem. Det mener imidlertid at beslutningen om bru ikke bør fattes nå, før en reell og framtidsrettet vurdering av det autonome fergesystemet er fullført, og før konsekvenser for kystmiljø og</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Planprogrammet viser til det evalueringsmaterialet som foreligger, og kommunedirektørens vurdering i formannsskapssak 102/22, som konkluderer med at ferge ikke vil kunne erstatte behovet for bru ved full utbygging på Vestre Kanalhavn.</p> <p>3. Det presiseres at høringen gjelder planprogrammet, og at det ikke skal tas beslutninger om brua nå, før konsekvenser bl.a. for kystmiljø og sjøtrafikk er utredet iht. utredningsprogrammet.</p> <p>4. Hensikten med planarbeidet er å utrede om ei ny åpningsbru over kanalen, vest for Ravnkløpet som skissert i planinitiativet, kan ivareta hensynet til båttrafikken og det maritime kulturmiljøet. Forslaget om bru er tatt inn i planarbeidet for ny fiskehall fordi dette gir en anledning til å få avklart om dette brualternativet er mulig. Det er ikke aktuelt å utsette planarbeidet til etter at en lengre testperiode med flere autonome</p>	

	<p>sjøtrafikk er grundigere vurdert.</p> <p>4. Forskningsmiljøet anbefaler at det gjennomføres en transportfaglig sammenligning av bru og autonom ferge. Planprogrammet bør revideres slik at det inkluderer autonom ferge som reelt alternativ til under hovedtema #4 Mobilitet. Dersom en slik analyse viser at ferge kan dekke det forventede mobilitetsbehovet, bør det iverksettes en fasevis implementering av en autonom fergetjeneste, først med en ferge, deretter to ferger. De mener bru ikke bør inngå i reguleringsplanen med mindre dette viser seg nødvendig etter at autonom ferge er etablert og evaluert etter 1-2 års drift.</p>	<p>ferger evt. er gjennomført. Beslutninger om realisering av brua vil være opp til Trondheim kommune når reguleringsplanen evt. er vedtatt.</p>	
<b>25)</b>	<b>Trondheim Båtforening, 21.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Trondheim Båtforening (TBF) er den største båtforeningen i Trondheimsområdet og forvalter over 1000 båtplasser på 14 forskjellige steder i Trondheim sentrum og på Grilstad marina. TBF tilbyr båtplass til fritidsbåter opptil 15 meters lengde som ikke er sertifikatbelagt. I kanalen har de totalt 282 plasser fordelt på «kanal vest» (79), «Gryta syd» (127) og «Gryta nord» (76). Plassene i kanalen er godt beskyttet for vær og vind og egner seg for båter opp til ca. 13 meters lengde.</p> <p>2. TBF er positive til ny fiskehall i Ravnkloa, men ønsker ikke en ny gang- og sykkelbru over kanalen. De mener brua vil gi store begrensninger for et aktivt båtliv for deres medlemmer og andre interessenter i kanalen. De viser til at mange fartøy har behov for å gå østover og bruke «Ravnklobassenget» som snuplass før de setter kursen vestover mot Skansen bru. Her er det vanskelig å manøvrere pga. strømningsforholdene. Ei ny bru vil gjøre denne operasjonen krevende.</p> <p>3. Videre peker de på Skansen bru og Svingbrua som driftes av hhv. Bane NOR og Statens vegvesen, og at medlemmer opplever at åpning ikke alltid er koordinert, ved f.eks. vedlikehold eller tekniske utfordringer. De peker på at ei ny bru</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Hensynet til manøvringsareal for båttrafikken er hovedproblemstilling i planarbeidet, jf. kap. 2.3. Temaet er dekket i utredningsprogrammet hovedtema #5 Hensynet til båttrafikk og havnefunksjoner.</p> <p>3. Utfordringene knyttet til driften av åpningsbruene tatt inn planprogrammet og skal belyses, jf. hovedtema #5 Hensynet til båttrafikk og havnefunksjoner, deltema Styring av bru.</p>	<p><b>Se uttalelse nr. 21.</b></p>

	<p>ikke vil gjøre koordineringen enklere, og stiller spørsmål ved hvem som får ansvar for ei ny bru.</p>		
--	--	--	--

Uttalelser og innspill fra berørte private parter:

26)	Knut Aalberg 15.05.2025	Kommentar	Til planprogram
	<p>1. Området må bli tilgjengelig slik at byfiskerne og fiskere fra Trøndelagskysten kan ligge ved kai og selge fisken sin. Dette har tidligere vært en viktig del av Ravnklomiljøet og for hele bymiljøet.</p>	<p>1. Det er en forutsetning at kaier i Ravnkloa fortsatt skal være offentlige og tilgjengelige, og at manøvreringsareal for båttrafikken i kanalen skal sikres. Hensynet til byfiskerne inngår i utredningstabellen, hovedtema #5 Hensyn til båttrafikken og havnefunksjoner.</p>	
27)	Thaulowgården AS v/Lars Haakon Nordby 21.04.2025	Kommentar	Til planprogram
	<p>1. Thaulowgården AS ønsker lykke til med prosjektet, og mener det ser ut til å bli en fantastisk oppgradering av Ravnkloa, spesielt hvis det blir mulig å bygge bru samtidig.</p> <p>2. Planområdet grenser til Thaulowgården, Olav Tryggvasons gt. 42, som benyttes av kafeen «Vi fire» på gateplan. Terrasse med uteservering til kafeen ligger ser ut til å ligge innenfor planområdet. Areal for uteservering ønskes utvidet innenfor planområdet. Det bes om at dette hensyntas i dialog med Thaulowgården AS.</p> <p>3. Det vises til dialogmøter med berørte naboer, og påpeker at Thaulowgården ikke har fått invitasjon til slike møter, men</p>	<p>1. Innspillet underbygger behovet for oppgradering av området og ny gang- og sykkelbru over kanalen.</p> <p>2. Innspillet følges opp i planarbeidelsen.</p> <p>3. Dialogmøter som det vises til i planprogrammet, gjaldt den nærmeste boligbebyggelsen sør og vest for fiskehallen. Forslagsstiller vil ta initiativ til møte med</p>	

	<p>forventer at dette kommer. De ønsker å følge prosjektet underveis, og spør om første mulighet til å møtes.</p> <p>4. Det vises til at Byplankontoret nevner i sitt tilbakemeldingsbrev en mulig ny forbindelse til baksiden av bygget (side 8). Denne går over eiendommen Olav Tryggvasons gt. 42 hvor det i dag er parkering og fremtidige planer om bebyggelse. Dette arealet ligger utenfor planområdet, men det understrekes at en slik sti/gjennomgang ikke må inngå i prosjektet. Det vil i så fall stride mot eiers egne planer og vil da utløse krav om erstatning.</p>	<p>Thaulowgården AS etter høringen av planprogrammet.</p> <p>4. Forslagsstiller er enig i at en sti gjennom en privat eiendom ikke kan inngå i planarbeidet.</p>	
<b>28)</b>	<b>Knut Drange, Munkegata 64B, 15.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Drange påpeker at illustrasjon av eksisterende bygg er vist med takutstikk, og mener en mer presis skisse ville vært å bruke dagens yttervegger. Det ville gjort det lettere å se hvordan plassering av nytt bygg blir i forhold til dagens yttervegger.</p> <p>2. Planprogrammet inneholder ikke betraktninger rundt støy som følge av aktivitet i bygget ut over ordinær arbeidstid. Han viser til at arrangementer i fiskehallen under VM førte til at det ikke var mulig å bo hjemme. Ber om at det bygges med minst mulig åpning ute på tak/takterrasse og at det settes inn tiltak for å redusere støy.</p> <p>3. Høyden på bygget vil medføre at han mister mye av dagslys og utsyn. Foreslått høyde vil medføre forringelse av livskvalitet og verdi.</p>	<p>1. Det skal utarbeides nøyaktige illustrasjoner og 3D-modell av planforslaget i tråd med Trondheim kommunes krav til planmaterialet. Illustrasjonene skal vise endring i forhold til dagens situasjon.</p> <p>2. Ro og orden på offentlig sted reguleres av politivedtektene, bl.a. bestemmelser om nattero. Trondheim kommunes retningslinjer for skjenkebevilling omfatter regler for uteservering og hensyn til nabolaget skal tas. Støyforhold i forhold til eksisterende boliger skal vurderes i videre planarbeid. Det foreslås at temaet synliggjøres bedre i utredningsprogrammet.</p> <p>3. Konsekvenser for utsyn fra eksisterende boliger skal illustreres. Det foreslås at temaet</p>	<p><b>Vedr. pkt. 2 og 3:</b>  <b>Utredningstabell, hovedtema # 3</b>  <b>Byrom og byliv suppleres med nytt deltema Bomiljø, der hensyn til nabolaget vurderes (støy, dagslys, sol-skyggevirkning og utsyn).</b></p> <p><b>Kap. 7.2 Prosesser og fremdrift, oppdateres med temamøter, bl.a. om Bomiljø naboer.</b></p>

		synliggjøres bedre i utredningsprogrammet.	
<b>29)</b>	<b>Sameiet Munkegata 64B v/Torgrim Melhuus, 19.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. De er i utgangspunktet positive til at Ravnkloa utvikles og vitaliseres, og ser verdien av å styrke både næringsliv og bymiljø i denne delen av sentrum. Samtidig er det viktig at dette skjer på en måte som ivaretar hensynet til eksisterende bomiljø.</p> <p>2. <u>Bygningsvolum og utsiktsforhold:</u> Tre etasjer framstår som for dominerende og vil i betydelig grad blokkere utsikt fra nærliggende boliger. De ber om at bygningshøyden reduseres eller at byggets utforming justeres. Om det er slik at behovet for tredje etasje er begrunnet med behov for heishus, bør annen heisløsning brukes.</p> <p>3. <u>Sol- og lysforhold:</u> Høy bygningsmasse vil redusere tilgang på sol og lys, gjøre nærliggende boliger mindre attraktive og medføre en reell verdiforringelse.</p> <p>4. <u>Innsyn og personvern:</u> En takterrasse i tredje etasje vil skape innsyn til private boliger og svekke beboernes personvern. De mener all utendørs aktivitet på taket og uteservering som vender mot boliger, ikke bør tillates.</p> <p>5. <u>Støy og nattero:</u> Det vises til tidligere arrangement, bl.a. under VM, der fiskehallen ble brukt som festlokale som medførte at enkelte beboere valgte å flytte ut midlertidig. Det er derfor avgjørende at all uteservering avsluttes senest kl. 23.00, og at det stilles strenge krav til støydemping, både ved utendørs servering og evt. takrestaurant.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Bygningsvolum/-høyder og virkninger for nærliggende boliger skal utredes og dokumenteres. Det vises til kommentar og forslag til supplering av planprogram til uttalelse nr. 28.</p> <p>3. Det vises til kommentar og forslag til supplering av planprogram til uttalelse nr. 28.</p> <p>4. Det vises til kommentar og forslag til supplering av planprogram til uttalelse nr. 28.</p> <p>5. Det vises til kommentar og forslag til supplering av planprogram til uttalelse nr. 28.</p>	<p><i>Se uttalelse nr. 28.</i></p>
<b>30)</b>	<b>Ravnkloa Borettslag, 21.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Ravnkloa Borettslag består av 25 enheter, og utgjør de tre øverste av i alt fem etasjer i Munkegata 66E. 12 leiligheter har</p>	<p>1. Tas til orientering.</p>	<p><i>Se uttalelse nr. 28.</i></p>

<p>fasade mot fiskehallen. Ravnkloa Borettslag viser til at det har vært flere utgaver av fiskehall i Ravnkloa, men at det de har hatt til felles er at bruken har begrenset seg til fiskeutslag- og mottak. Fiskehallen har skapt luft i byrommet ved å være kun en etasje. Dette har gitt grunnlag for et stille og fredelig hjørne i Midtbyen der nabobyggene har kunnet utvikles til leiligheter med utsikt til et rolig byrom.</p> <p>2. Hvorvidt økt aktivitet vil øke bokvaliteten i området, vil avhenge av hvilken type aktivitet området vil preges av framover. De peker på at Ravnkloa har blitt en mindre trivelig plass for uteservering, opphold og fotgjengere etter at Fjordgata ble gjort til hovedveg for biltrafikk for noen år siden. Planarbeidet vil være med å løse flere av områdets utfordringer. Ny bru og økt aktivitet vil trolig bidra til å skape et tryggere område for beboere, noe som verdsettes av borettslaget. Ved utbygging så nær boligenes fasade (mindre enn 8 meter), forventes det imidlertid at utbygger gjør tilpasninger, bl.a. mht. støy og innsyn. De peker særlig på foreslått uteservering på taket. De viser videre til erfaringer med mye støy fra arrangementer i forbindelse med VM i 2025. De peker også på at uteservering og festliv kan medføre større risiko for forsøpling og økt plage fra måker. De bemerker at utbygger tar opp tap av utsikt og støy i byggeperioden, men at det ikke i tilstrekkelig grad nevnes ulemper i forbindelse med drift av bygget.</p> <p>3. Borettslaget ønsker ethvert forslag til å utnytte Ravnkloa på en bedre måte velkommen. Forslaget bidrar til å løfte området, men på en måte de mener er uakseptabel, mht. utsikt, innsyn og støy. De ser fram til samarbeid med utbygger om den endelige utformingen på bygningen, men kan ikke akseptere et bygg som har uteservering ut over vanlige regler for støy, eller som gir økt innsyn eller strekker seg utenfor det som i dag utgjør fiskehallen i Ravnkloa.</p>	<p>2. Hensynet til eksisterende boliger skal vurderes nærmere, jf. kommentar og forslag til supplering av planprogram til uttalelse nr. 28.</p> <p>3. Det legges opp til videre dialog med naboer i plan- og utredningsfasen. Se for øvrig kommentar og supplering av planprogram til uttalelse nr. 28.</p>	
--	---	--

31)	<b>Helle Hedegart og Abdelrahman Mohamed, Munkegata 64B, 21.05.2025</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Til planprogram</b>
	<p>1. Hedegart og Mohamed bor i tredje etasje, og mener nybygget vil gjøre nesten hele deres stue til utstillingsvindu for fiskehallen, og at det fjerner fjordutsikt og lys. De har veranda som vender mot fiskehallen som ikke vil bli noe hyggelig uteareal med innsyn fra fiskehallen. Dette vil senke verdien på leiligheten ved evt. salg. De ber om at høyden på bygget reduseres.</p> <p>2. De viser også til erfaringene fra arrangementer under VM, og problemer med støy, fyll og forsøpling. De er svært negative til en utvikling som kan føre til mer ferdsel av berusede mennesker. De ber om at uteservering på taket revurderes, og heller legge til rette for uteservering, kafé o.l. på bakkenivå.</p>	<p>1. Det vises til kommentar og forslag til supplering av planprogram til uttalelse nr. 28.</p> <p>2. Det vises til kommentar og forslag til supplering av planprogram til uttalelse nr. 28.</p>	<p><b><i>Se uttalelse nr. 28.</i></b></p>