



TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjelte

KOTENG EIENDOM AS
Travbanevegen 2
7061 TRONDHEIM

Vår saksbehandler	Vår ref.	Deres ref.	Dato
Øystein Ask	2024/38303 oppgis ved alle henvendelser		24.03.2025

Tilbakemeldingsbrev etter oppstartsmøte Ravnkloa fiskehall og gang- og sykkelbru over kanalen

Anbefaling om oppstart av privat reguleringsplanarbeid

Adresse	Munkegata 70	Gnr./bnr. 402/209 og deler av 402/1, 402/341, 401/385, 402/208 og 439/226.
Planens navn/planident	Ravnkloa og Kanalhavna	Planident: r20250005
Mottatt planinitiativ	20.12.2024	
Oppstartsmøte	03.02.2025	

16185/2025

Postadresse:	Besøksadresse:	Telefon:	Organisasjonsnum mer:
Trondheim kommune Byplankontoret Postboks 2300 Torgarden 7004 TRONDHEIM	Holtermanns veg 7	72 54 25 00	NO 942 110 464
	E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no		
	www.trondheim.kommune.no		



Rolle	Navn	Org./firma	Kontaktinfo
Forslagsstiller	Ingrid Sætherø	Ravnkloa AS	ingrid@koteng.no
Plankonsulent	Maryann Tvenning	PIR2 AS	maryann.tvenning@pir2.no
Saksbehandler	Øystein Ask	Trondheim kommune byplankontoret	oystein.ask@trondheim.kommune.no
Partner	Mari Hage Basberg	Trondheim kommune byplankontoret	mari.hage.basberg@trondheim.kommune.no
Annen kontaktperson	Maria Meland Christensen	Trondheim kommune mobilitet- og samferdsel	maria-meland.christensen@trondheim.kommune.no

Forslagsstillers planinitiativ

Hensikten med planinitiativet er å erstatte dagens fiskehall med en ny fiskehall med rom for flere virksomheter. Eksisterende bygning er forutsatt revet/demontert. Nybygget skal tilrettelegges for fiskeutsalg, annet matutsalg og flere spisesteder, og bygge opp rundt Ravnkloas tradisjon som matmarked og møteplass. Reguleringsplanen skal i tillegg legge til rette for ei ny gang- og sykkelbru fra Ravnkloa til Vestre kanalkai.

Forslagsstiller ønsker gjennom planen å legge til rette for revitalisering av Ravnkloa som et levende bymiljø og byrom, samtidig som forholdene for gang- og sykkeltrafikk skal styrkes i tråd med vedtatte mål for byutviklingen.

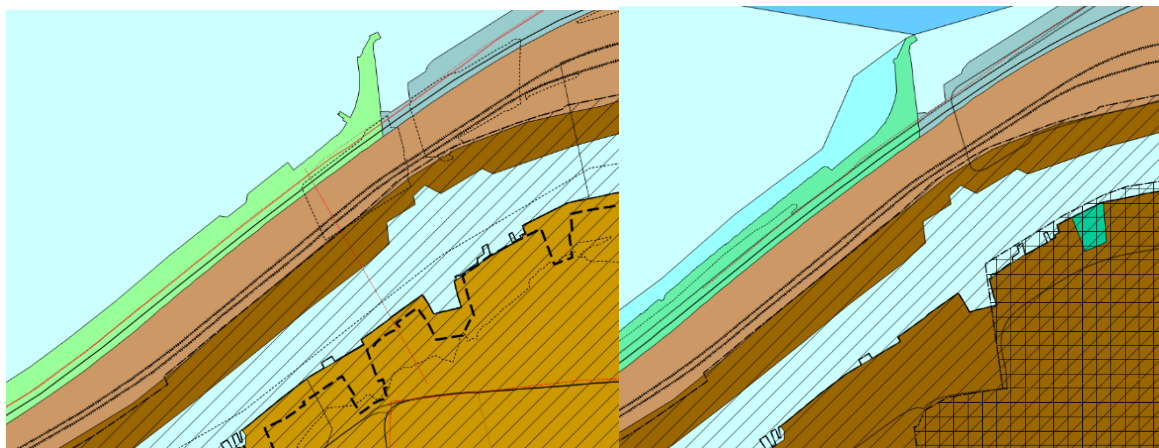


Foreløpig situasjonsplan og illustrasjon av tiltaket sett fra Munkegata.

Er planinitiativet i tråd med overordnet plan?

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i både gjeldende kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024 og ny KPA 2022-2034, som ennå ikke er rettskraftig. Planområdet ligger innenfor byggesone 1 S1 i ny KPA. Områder innenfor denne byggesonen skal ha høy tetthet og kvalitet, og utvikles etter bymessige prinsipper, med næringslokaler i første etasje mot offentlige byrom.

I utforming av planforslaget må [Byromsstrategien med Handlingsprogrammet](#), samt [Designprogram med Byromsnorm](#) (publiseres februar 2025) legges til grunn.



Til venstre er gjeldende KPA, til høyre vises forslag til ny KPA.

Ny KPA 2022-2034

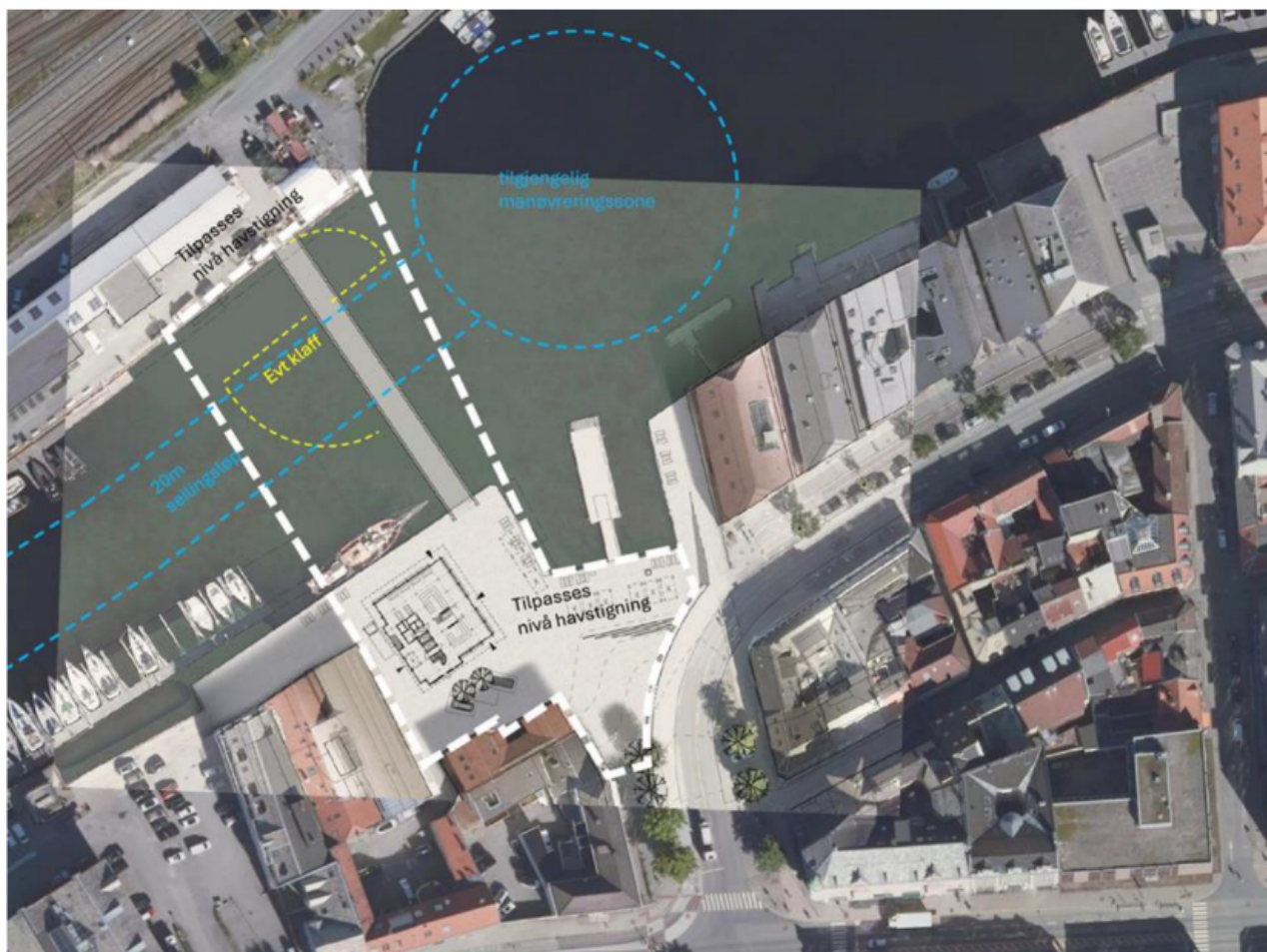
Byplankontoret anbefaler at [ny KPA 2022-2034](#) legges til grunn for planarbeidet.

Ny KPA 2022-2034 ble vedtatt i bystyremøtet 26.09.2024. Det er nylig gjennomført mekling, og oppfølging av resultatene krever en ny bystyrebehandling før KPA blir rettskraftig. Byplankontoret planlegger behandling i bystyret i løpet av første kvartal 2025.

Siden planprosessen for *Ny fiskehall i Ravnkloa og gang- og sykkelbru over Kanalen* er i tidlig fase, anbefaler vi at dere allerede nå forholder dere til ny KPA og intensjonene i denne. Vi mener at ny KPA mest sannsynlig vil være rettskraftig før det blir aktuelt med vedtak om høring og offentlig ettersyn. Dette kan vi imidlertid ikke garantere. Det er derfor en liten risiko for at planen må behandles etter KPA 2012-2024.

Planavgrensning

Planavgrensning bør inkludere tilstrekkelig areal for landing av broforbindelse på vestre side av Kanalhavna og tilknytting til eksisterende fortau. Forslagsstiller bør også vurdere å inkludere fortausarealet langs Fjordgata i planområdet, fordi dette kan arealet er vesentlig for å sikre god sammenheng mellom Fjordgata og byrommet.



Forslagsstillerens utkast til planavgrensning, med Olav Tryggvassons gate i sør, og Vestre kanalhavn i nord.

Oppstart av arbeid med reguleringsplan anbefales

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med reguleringsplan for planområdet.

Reglene for planprogram og konsekvensutredning gjelder for dette planarbeidet. Det skal være fastsatt planprogram og det skal utarbeides konsekvensutredning fordi tiltak i planen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Planprogram og utredningstema

Vi vurderer at en ny bru over Kanalen kan ha påvirkning på omgivelsene, og kan komme i konflikt med verdifulle kulturminner og kulturmiljøer. Det skal derfor utarbeides et enkelt planprogram og konsekvensutredning med følgende utredningstema:

- Kulturminner
- Vannmiljø/hydrologi
- Naturmangfold

I tillegg må følgende tema utredes og fremgå som tema i planprogrammet:

- Mobilitet (gående/syklende, konsekvenser for båttrafikk)
- byrom/landskapsvirkning
- grunnforhold
- friluftsliv/idrett
- samfunnssikkerhet
- anleggsgjennomføring.

Forslag til planprogram skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet fastsettes av byutviklingsutvalget.

Råd for videreutvikling av planinitiativet

Stedsanalyse

Ifølge ny KPA skal stedsanalysen fra Sentrumsstrategien, [Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi - Midtbyen](#) og [Gatebruksplan for Midtbyen](#) legges til grunn. Det finnes mye godt grunnlag som beskriver Ravnkloa. Vi ber om at dere utarbeider en enkel sammenstilling av relevante forhold, og et kunnskapsgrunnlag som belyser situasjonen også med hensyn til tiltak i kanalen. Se gjerne til [Sandnes kommune](#) sin stedsanalyse for inspirasjon.

Hele byrommet og tilgrensende kvartaler bør være med i analyseområdet. I tillegg til gangforbindelser, sykkelnett og viktige byrom, må parkering, inn- og utkjøring for privatbiler og renovasjon inngå. Bruk gjerne resultater fra [Bylivsundersøkelsen Folk i byen](#) i både stedsanalysen, og det videre planarbeidet.

Byrommet Ravnkloa

Ravnkloa er byrommet der Munkegata møter vannet. Den er avslutningen på byens viktigste gate og visuelle hovedakse, fra porten på Nidarosdomen til porten på Munkholmen. Byrommet er historisk viktig, både som ankomst til byen for reisende med båt fra Trondheimsfjorden, og

som fiskemarked for hele byen.

Endring i transportformer og handelsmønster har med årene endret byrommets funksjon og dynamikk. En ny bruforbindelse til byrommet kan gi økte transportstrømmer i denne delen av sentrum og vitalisere byrommet. Dette kan også gi bedre grunnlag for ny fiskehall.

Sammenhengen mellom fiskehallen og byrommet er viktig for å oppnå de gode målene forslagsstiller beskriver for utviklingen. Ravnkloa som byrom har et stort potensial som byrom for arrangementer, konserter og annen formidling.

En ny broforbindelse vil trekke folk til byrommet, og kan bidra til å skape sosial trygghet. Men, forbindelsen kan også gi begrensninger for plassering av uteservering langs det nye bygget.

Ny fiskehall utformes som en paviljong i byrommet, det tror vi er positivt. Deler av dagens byrom med eksisterende fiskehall har i dag karakter som bakside, som følge av nødvendig bylogistikk, men også som følge av mye parkering langs kanalen, på Trondheim Havns arealer. Skal tiltaket med ny fiskehall i Ravnkloa lykkes, mener Byplankontoret det også er viktig å ta tak i denne situasjonen. Dette løses ikke gjennom regulering. Trondheim Havn har som eier og driver av arealet, god anledning til å ta tak i situasjonen etter gjeldende plan, og vi oppfordrer forslagsstiller til god dialog med dem.

Det bør i tillegg planlegges for økt ferdsel for myke trafikanter og økt oppholdskvalitet langs kanalen fra Ravnkloa og vestover. Dette er i tråd med elvepromenaden vedtatt i [Gatebruksplan for Midtbyen](#). Bylogistikk og renovasjon for tiltaket og tilliggende kvartal bør planlegges i sammenheng.



Foto av dagens situasjon ved kanalen, vest for Ravnkloa.



Foto av dagens situasjon ved kanalen, sørvest for Ravnkloa.

Langs den sørvestre delen av planområdet bør det i andre prosesser enn denne reguleringsplanen utredes en forbindelse fra Olav Trygvassons gate til Ravnkloa.. Det er gjerder her i dag, men i den gjeldende Kommunedelplan for Havna (2001) er det stiplet en mulig forbindelse her, riktignok da i forlengelse av en mulig broforbindelse. En åpning her ville kunne sette byrommet i større sammenheng med kvartalet i sør, og gi en styrket offentlig ramme rundt tiltaket.



Den røde pilen på fotoet viser en mulig ny forbindelse fra Olav Trygvassons gate, som kan fungere både som snarvei og en god siktakse. Den kan også bidra til flere gående på det som er fiskehallens bakside i dag.

Ravnkloa er møtet med vannet, og det gir også funn av en rekke rødlistede sjøfuglarter i Kanalen. Fiskehallen bør tilrettelegges for hekkende måker, med bakgrunn i at hekkingen vil inntreffe uansett. Tiltak som kan redusere konfliktpotensialet mellom opphold og bespising i byrommet og fuglene må vurderes.

Fjordgata og Sandgata er en del av det vedtatte hovednettet for sykkel (vedtatt i Sykkelstrategi for Trondheim og i Gatebruksplan for Midtbyen). I tråd med disse planene, og

Formingsveilederen for hovedsykkelruter i Trondheim, skal løsningen være adskilt sykkelveg med fortau. Bredden på tverrsnittet mellom Munkegata 41-kvartalet og amfiet er smalt. Fortauet langs amfiet er bare knappe to meter bredt, og det er ikke sykkelveg her. Dette er et utfordrende punkt som vi anbefaler at dere vurderer - i sammenheng med ny gang- og sykkelbro, og adkomst til den. Lengre sør i byrommet går løsningen for syklende i et eget brosteinsfelt. Vi anbefaler at brosteinsløsningen sikres som en gjennomgående løsning forbi hele Ravnkloa.

Sjørommet Ravnkloa

Planinitiativet viser en foreløpig situasjonsplan med ny broforbindelse. Situasjonsplanen viser at en vendesirkel for fartøy kan opprettholdes i kanalrommet der kanalen har en forbindelse ut til Brattørbassenget. Det er positivt. Dere må i planprosessen utrede og klargjøre de behov som knytter seg til bruken av kanalhavna i dag og hvilke begrensninger som følger av tiltak som gjøres i planen.

Kystkulturmiljøet på Fosenkaia er en viktig del av bymiljøet og bybildet som det er viktig å ivareta de praktiske forutsetningene for. Ulike broalternativer i området har vært drøftet de siste 30 år i ulike prosesser, og vi er glad denne kunnskapen inngår i de vurderingene som nå gjennomføres.

Det ble etter Kommunedelplanen for Havna utarbeidet en disposisjonsplan for Kanalhavna. Denne bør omtales og planforslaget vurderes opp mot denne. Vi tror et medvirkningsverksted med relevante aktører for å få fram kunnskap og sammenhenger om dagens bruk vil være lurt. Flott om dere kan lage en skisse til et opplegg. Vi bidrar gjerne!

Bebyggelsens utforming

Forslagsstiller har gjennomført et parallelloppdrag i forkant, og planinitiativet har gjennom det fått en gjennomarbeidet og god arkitektonisk utforming. En bearbeidet versjon av vinnerforslaget utgjør grunnlaget for planprosessen. Ny bebyggelse plasseres innenfor fotavtrykket til eksisterende/tidligere fiskehall som var ferdigstilt i 2001. Planinitiativet viser et høyere bygg enn dagens bebyggelse, men det ser ut til at den viktige siktaksen i Munkegata og de tilliggende boligene i nabobebyggelsen ivaretas på en akseptabel måte. Det er bra.

Bruken av byrommet og bru må vektlegges i den videre arkitektoniske utformingen og programmeringen av bygget og byrommet, slik at aktivitet i bygget og i byrommet vil påvirke hverandre positivt. Ravnkloa representerer for mange muligheten til å komme tett på vannet og et sted for å observere levende fisk. Et mer attraktivt målpunkt vil berike byrommet og byen.

Broforbindelsen over kanalen

Ulike prosesser, over lang tid, har undersøkt flere alternative forbindelser over Kanalen, både båt og bro, med ulike plasseringer. I 2021 laget Norconsult en [konseptvurdering](#) for Mobilitets- og samferdselsenheten i Trondheim kommune, med tre bualternativer over Kanalen. Sommeren 2024 gikk den autonome passasjerfergen [Milliampere](#) mellom Ravnkloa og Vestre Kanalkai.

En bro over kanalhavnen vurderes ikke som nødvendig for å realisere en ny fiskehall, men vil

utvilsomt gjøre fiskehallen til en mer sentral lokasjon i byen, gitt dagens transportmønster. Vi vurderer det som hensiktsmessig for byen å få utredet om en bru her er løsbart, og bra at utformingen av fiskehallen hensyntar en slik mulighet. Hvorvidt denne eller andre broforbindelser over Kanalen skal realiseres kan vurderes og besluttes i andre prosesser, uavhengig av planprosessen.

Byplankontoret mener forslagsstiller legger opp til en ryddig prosess der man kan få avklart om et broalternativ med illustrert plassering er løsbart i denne lokale situasjonen. Ved å utrede broforslaget slik det er vist i planinitiativet; hvilke endringer av dagens bruk av kanalrommet det innebærer og hvilke tiltak som kan kompensere disse endringene og hva som eventuelt må sikres i planen, vil man få et godt beslutningsgrunnlag.

Planmaterialet bør inkludere vurdering av hvordan en bruløsning kan ivareta behovene til både ferdsel med båt, gående og syklende, med separat areal og trygghet for gående som grunnprinsipp.

Planforslaget bør redegjøre for alternative åpningsmekanismer, med tanke på arealbehov, høyde på konstruksjonen, driftssikkerhet og konsekvenser for tiliggende byrom og kulturmiljøet, herunder aktivitet i tilknytning til kystbåtmiljøet.

Utredninger og vurderinger samt dimensjonering av brua må skje i henhold til gjeldende forskrifter, veiledere og normaler, herunder NVEs veileder Sikkerhet mot flom (03/2023) og SVVs Vegnormal N400 Bruprosjektering.

Planforslaget må utrede, og sørge for medvirkning, med hensyn til fremtidig drift, hvilken type åpningsmekanisme det skal være på brua. Ulike erfaringer med bruk og drift av andre åpningsbruer i byen må synliggjøres gjennom prosessen. Innebygd sperreutstyr, for enklere drift av brua bør være et premiss for utforming av brua.

Andre råd

- Det må fortsatt være mulig for Trondheim Renholdsverk å hente husholdningsavfall innerst på Ravnkloa (402/131, 402/208). Renovasjonsbilen kjører inn fra Fjordgata, ut langs kaia foran Ravnkloa, før bilen rygger bak til beholderne. Derfor ser det ut til å bli konflikt med møblering av uterommet 402/341, ettersom renovasjonsbilen rygger inn her.
- Mulig behov for å utbedre kaikant må utredes, både med hensyn til sikring av tiltaket, byrom og en eventuell broforbindelse.
- Utforming av byrom ved vann må ivareta sikkerhet og og begrense sannsynligheten for at folk faller i vannet ved økt ferdsel og mer opphold. Tiltak må ivareta dette gjennom dimensjonering og utforming, slik at kaifunksjon også kan opprettholdes.

Tilbakemelding fra internt samråd

Internt samråd består av kommunale enheter. Vi har lagt fram planinitiativet der og har fått tilbakemeldinger derfra. De er vedlagt i et eget skjema, vedlegg 3 *matrise fra internt samråd*. Se i tillegg vedlegg 4 *Innspill fra Kommunalteknikk VA*.

Planprosessen

Det er enighet i oppstartsmøtet om at planprosessen skal gjennomføres i samsvar med [Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker](#).

Byplankontoret anbefaler at alle naboer i kvartalet og tilknyttet byrommet inviteres til medvirkning om planforslaget, både bygg og byrom. Det bør gjennomføres egen medvirkning for Kanalrommet og disponeringen av vannarealet. Prosjektet vil være av stor interesse for folk i byen, og vi vurderer det som klokt å gå inn for en åpen planprosess som dere beskriver i planinitiativet.

Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget. Vi har som mål å ha en effektiv planprosess og om å være mest mulig omforent før planforslaget legges ut på offentlig ettersyn.

Planforslag som sendes inn som komplett kan ikke påregnes endret eller supplert underveis i saksbehandlingen hos byplankontoret, da dette vil forsinke saksbehandlingen og kunne medføre brudd på frister.

Avtale om foreløpig framdrift

Forslagsstiller har til oppstartsmøte fremlagt følgende forslag til fremdriftsplan. Byplankontoret har klippet i arket for bedre lesbarhet.

FREMDRIFT REGULERING																							
År												2025											
												Sept	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug
Måned												Sept	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug
1. Oppstartsfase																							
Premissavklaring ny gang- og sykkelbru																							
Utarbeide planinitiativ																							
Oppstartsmøte - byplankontoret - referat																							
Varsling/kunngjøring oppstart med planprogram																							
Motta innspill/merknader, oppsummere																							
2. Utredning																							
a) UTREDNING FASE 1 Ravnkloa fiskehall og bru (PIR2 med RIB)																							
By- kultur- elve- miljø, transport, veg, bru, kai, arkitektur, kostnader, CO2																							
Oppsummering med anbefalt alternativ og grunnlag til FASE 2																							
b) UTREDNING FASE 2 (PIR2 med RIB og øvrige tekniske rådgivere)																							
Kulturminner/kulturmiljø By-/form/-rom/landskap																							
Tekniske fag																							
Plan for bygge- og anleggsfasen (på land og i sjø)																							
3. Møter samråd / medvirkning																							
Møter- / kommunikasjon byplankontoret / andre parter og myndigheter																							
Møter																							
Medvirkning																							
Utstilling/åpent møte																							
4. Plandokumenter																							
Plandokumenter, utredninger, virkninger, KS																							
Innsending komplett planforslag																							

2025												2026											
Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des						

Saksbehandling planforslag i Trondheim kommune											
Saksbehandling i kommunen (maks 12 uker)											
Politisk 1. gangs behandling											
Offentlig ettersyn 6 uker											
Bearbeiding/ saksbehandling 2. gang											
Politisk 2. gangs behandling											
Politisk sluttbehandling - Vedtatt reg.plan											

Forslag til planprogram er gjennomgått i møte 11/3/25. Vi opplever et godt samarbeid om dette. Videre prosess vil være å sende forslag til planprogram på høring og legge ut til offentlig ettersyn, samtidig med varsling av planoppstart. Foreslått fremdriftsplan må oppdateres noe, viktige punkter videre blir:

- Fastsetting av planprogrammet i byutviklingsutvalget (samt merknadsmøte i etterkant av høring)
- Vi gjennomfører også gjerne noen arbeidsmøter i prosessen mot komplett planforslag og imøteser forslag for disse fra dere. Videre medvirkning med naboer og muligheter ved kvartalet i sør samt ved kaiarealene og byrommet Ravnkloa, samt gjennomføring av et verksted for disponering i kanalrommet er tema vi ser for oss kan være aktuelle.
- Utkast til kart- og bestemmelser sendes inn 2 uker før kart- og bestemmelsesmøte
- Kart- og bestemmelsesmøte, gjennomgang før innsending av komplett planforslag
- Vi ønsker varsel fra dere senest tre uker før dere sender inn komplett planforslag slik at vi kan planlegge den videre behandlingen på best mulig måte.
- Komplette planforslag sendes inn og førstegangsbehandling har en frist på 12 uker.
- Høring minimum 6 uker. Vi anbefaler at dere følger med på postlista og svarer på merknader fortløpende
- Merknadsmøte
- Andregangsbehandling.

Krav til komplett planmateriale

Komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med [Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker](#). Byplankontoret jobber for tiden med en ny pilot for hvordan komplett plansak dokumenteres, og vi kan snakkes nærmere om det er ønskelig å prøve ut dette i denne saken.

Planmaterialet må være entydig for at planen skal kunne regnes som komplett. Det vil si at beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plan og bestemmelser. Se vedlegg 1 Krav til komplett materiale.

Vi minner samtidig om at Arkitekturstrategien sannsynligvis vedtas innen kort tid, og det vil være aktuelt å vurdere plansaker opp mot denne. Vi anbefaler derfor på generell basis at dere gjør dere kjent med innholdet i dokumentet.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte følgende tema: grunnforhold/stabilitet, klimaendringer (havnivåstigning,

ekstremvær, overvannsflom, erosjon), vannforsyning, avløpsnett og annen teknisk infrastruktur, miljøforurensing, trafikksikkerhet, brannsikkerhet og framkommelighet for utrykningskjøretøy.

Det vil bli utarbeidet en egen ROS-analyse for ny gang- og sykkelbru. Viktige tema vil være sikkerhet for fotgjengere og syklister knyttet til bruåpning, sikkerhet mot påkjørsel av båter og framkommelig for brannbåt.

Illustrasjoner

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår illustrasjonsveileder for plansaker.

Behandlingsfrist

Fristen begynner ikke å løpe før det er levert materiale i samsvar med kravene i vedlegget *Krav til komplett materiale*. Byplankontoret jobber for tiden med en ny pilot for hvordan komplett plansak dokumenteres, og vi kan snakkes nærmere om det er ønskelig å prøve ut dette i denne saken.

Det er enighet om at 12 ukers fristen skal gjelde. Det er fint at dere har tatt høyde for sommerferie i framdriftsplanen, da det ikke er politiske møter medio juni – medio august.

Dere må varsle saksbehandler og partner senest tre uker før dere sender inn komplett planforslag, slik at vi får satt av tilstrekkelig tid til å gå gjennom materialet raskt når det kommer.

Gebyr

Kommunen fakturerer behandlingsgebyret til forslagsstiller i samsvar med kommunens gebyrreglement. Kommunen sender faktura etter avholdt oppstartsmøte og etter førstegangs behandling av planforslaget.

Kommunen sender faktura etter avholdt oppstartsmøte og etter førstegangs behandling av planforslaget.

Med hilsen

Trondheim kommune

Ragna Fagerli
byplansjef

Øystein Ask
byplanlegger

Dette er et digitalt dokument og har derfor ingen signatur

Vedlegg:

- 1 Vedlegg 1_ Krav til komplett materiale - Ravnkloa og Kanalhavna
- 2 Vedlegg 2_ Adresseliste - Ravnkloa og Kanalhavna
- 3 Vedlegg 3_ Matrise fra internt samråd - Ravnkloa og Kanalhavna
- 4 Vedlegg 4_ Ravnkloa_internt samråd 2025.1.27_innspill fra Kommunalteknikk VA
- 5 Vedlegg 5_ Ravnkloa AS Oppstart planarbeid_Innspill fra MOS_MMC