

PLANPROGRAM TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Detaljregulering med konsekvensutredning

**Ny fiskehall i Ravnkloa og gang- og sykkelbru over
Kanalen**

Trondheim kommune

Innhold

Forord.....	3
1 Sammen drag.....	4
2 Mål og rammer	4
2.1 Hensikten med planarbeidet	4
2.2 Målsetninger og premisser.....	5
2.3 Problemstillinger	8
2.4 Planinitiativet	9
2.5 Krav om planprogram og konsekvensutredning	9
3 Planområdet og eksisterende situasjon	10
3.1 Planområdet.....	10
3.2 Eierforhold.....	11
3.3 Historisk utvikling	11
3.4 Omkringliggende kulturmiljø.....	12
3.5 Dagens situasjon.....	13
4 Overordnede planer og andre føringer	14
4.1 Gjeldende planer og retningslinjer	14
4.2 Tidligere utredninger av ny bru over kanalen	17
5 Behandling av alternativer.....	20
5.1 Dagens situasjon – 0 - alternativet	20
5.2 Alternativ 1 – planlagt situasjon – ny fiskehall og ny bru over Kanalen	20
6 Konsekvenser og utredningsbehov.....	23
6.1 Utredningstema.....	23
7 Planprosess og medvirkning	31
7.1 Medvirkning	31
7.2 Prosesser og fremdrift	32

Forord

Forslag til planprogram gjelder detaljert reguleringsplan for ny fiskehall og gang- og sykkelbru i Ravnkloa.

Forslagsstiller er Ravnkloa AS. Selskapet eies av Trondheim Havn, E. C. Dahls Eiendom og Koteng Eiendom.

PIR2 AS er plankonsulent.

Planprogrammet beskriver formålet med planarbeidet, premisser for planutarbeidelsen og tematiske utredninger som skal gjennomføres for å belyse virkninger av planforslaget. Planprogrammet redegjør for hvilke parter som har interesser i planarbeidet, og legger en plan for samråd og medvirkning.

Forslaget til planprogram skal legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring samtidig med varsling om planoppstart. Etter høringen vil planprogrammet bli bearbeidet på bakgrunn av innspill som kommer i høringsperioden, før det endelige planprogrammet fastsettes av Trondheim kommune.

Planprogrammet vil deretter danne grunnlag for utarbeidelse av planforslag og konsekvensutredning.

1 Sammendrag

Trondheim Havn, E. C. Dahls Eiendom og Koteng Eiendom har gjennom selskapet Ravnkloa AS, som mål å realisere en ny fiskehall i Ravnkloa. Dagens fiskehall skal erstattes av en ny, større og mer fleksibel bygning som skal gi rom for flere virksomheter for å sikre en bærekraftig drift. Det er et mål at fiskehallen skal bli en attraksjon i Midtbyen.

Planskissen er utviklet av PIR2 på grunnlag av et parallelloppdrag for ny fiskehall som ble gjennomført vinteren 2023/24. Forslaget innebærer et frittliggende bygg med litt mindre grunnflate enn dagens fiskehall, men i to fulle etasjer og en mindre tredjeetasje med tilgang til takterrasse. Bygningen er utformet som en paviljong med et åpent og transparent uttrykk.

PIR2 lanserte i sitt utkast i parallelloppdraget, en ny idé om plassering og utforming av ei gang- og sykkelbru over kanalen. Ny bru i Ravnkloa har ligget inne i kommunens planer i mange år, og er i dag et prosjekt i Miljøpakken. Ulike alternativer har vært utredet tidligere i regi av Trondheim kommune og Miljøpakken, senest i 2021, uten at saken har kommet til en konklusjon. Forslaget fra PIR2 vil kunne løse utfordringer med hensyn til kulturmiljøet og båttrafikken i kanalen. Bruløsningen vil også være vesentlig rimeligere enn alternativer som er utredet tidligere.

Regulering av en ny fiskehall er en anledning til å utrede bruforslaget fra PIR2 nærmere med sikte på en avklaring gjennom planprosessen. Forutsetninger for at brua og byrommet i enden av Munkegata tas med i reguleringsplanen er at det ikke stilles rekkefølgekrav knyttet til fiskehallen, og at Trondheim kommune/Miljøpakken fortsatt skal ha hovedansvaret for finansiering av brua og trafikkanlegg knyttet til den nye gang- og sykkelforbindelsen. Ettersom andre aktuelle alternativer nylig er utredet, er det også en forutsetning at planarbeidet kun skal omfatte utredning av det nye bruforslaget.

Planprosessen skal ivareta konsekvensutredning av relevante tema, og sikre god involvering av berørte parter og interesser i planarbeidet.

Samlet skal reguleringsplanen legge til rette for revitalisering av Ravnkloa som et levende bymiljø, samtidig som gang- og sykkeltrafikken skal styrkes i tråd med vedtatte mål for byutviklingen.

2 Mål og rammer

2.1 Hensikten med planarbeidet

Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for oppføring av en ny fiskehall der dagens fiskehall står. Eksisterende bygning forutsettes revet/demontert. Bygget skal tilrettelegges for fiskeutsalg, annet matutsalg og flere spisesteder, og bygge opp rundt Ravnkloas tradisjon som matmarked og møteplass.

Etter avtale med Trondheim kommune skal reguleringsplanen også legge til rette ny gang- og sykkelbru fra Ravnkloa til Vestre Kanalhavn. Ny gang- og sykkelbru over kanalen, som har ligget inne i kommunens planer i mange år, vil bli et viktig ledd i gang- og sykkelvegnettet i sentrum, og gi bedre tilgjengelighet til kollektivtrafikk for bebyggelse på Brattøra og Vestre kanalhavn. Brua skal styrke Munkegata og Ravnkloa som en naturlig ferdselsåre for myke trafikanter.

Reguleringsplanen skal legge til rette for revitalisering av Ravnkloa som et levende bymiljø, samtidig som gang- og sykkeltrafikken skal styrkes i tråd med vedtatte mål for byutviklingen. Til sammen skal tiltakene i planen være viktige bidrag til vitalisering av Midtbyen.



Kart, Trondheim kommune, lokalisering av planområdet

2.2 Målsetninger og premisser

2.2.1 Revitalisering Ravnkloa

Hovedmålet med reguleringsplanen er å legge til rette for at Ravnkloa kan utvikles til igjen å bli en attraktiv og pulserende møteplass i Midtbyen. Kvalitetene som ligger i vannrommet i kanalen og nærheten til fjorden skal styrkes, og hensynet til båttrafikken og det maritime miljøet skal ivaretas. Til sammen skal tiltakene øke opplevelsesverdien for byens innbygger og besøkende, og bidra til vitalisering av Midtbyen.

2.2.2 Ny fiskehall i Ravnkloa

Dagens fiskehall har stått tom siden årsskiftet 2021/2022 etter at Ravnkloa Fisk og Skalldyr la ned driften. Nye bygningstekniske krav gjør at fiskehallen, slik den framstår i dag, ikke kan benyttes til formålet uten betydelige investeringer. For å sikre en bærekraftig drift på lang sikt er det vurdert som nødvendig å utvikle en ny, større og mer fleksibel fiskehall med rom for flere virksomheter.



Askim Lantto/
Key Arkitekter



PIR2



HUS
Arkitekter



Bergersen
Arkitekter

Fire ulike forslag fra parallelloppdraget.

Ravnkloa AS gjennomførte vinteren 2023-24 et parallelloppdrag med fire inviterte arkitektteam som første fase i planleggingen av den nye fiskehallen. De fire forslagene fra parallelloppdraget har belyst oppgaven bredt, og gitt en rekke viktige innspill til det videre arbeidet med å utvikle en ny fiskehall i Ravnkloa. Planskissen er utviklet på grunnlag av PIR2's vinnerforslag i parallelloppdraget.

Planarbeidet skal ta utgangspunkt i følgende målsettinger:

- Ny fiskehall skal utformes med høy og varig arkitektonisk kvalitet, og skal kunne bli en attraksjon i seg selv.
- Utformingen skal ivareta hensynet til byrommet og kulturmiljøet omkring.
- Bygget og infrastrukturen skal være robust og fleksibelt for framtidige endringer og tilpasninger til ulike leietakere.
- Det skal legges vekt på målet om å skape et åpent og inviterende møtested som kan bidra til å skape liv og aktivitet i byrommet på dag- og kveldstid hele året.

Følgende premisser skal legges til grunn for planarbeidet:

- Ny fiskehall plasseres innenfor samme fotavtrykk som eksisterende fiskehall, men med større volum/høyde for å gi plass for flere utadrettede virksomheter og et variert tilbud.
- Planen skal legge til rette for at det fortsatt skal være fisk- og matutsalg, men også servering og annen publikumsrettet næringsvirksomhet. Aktuelle reguleringsformål iht. plan- og bygningslovens § 25 er forretninger, bevertning og tjenesteyting.

2.2.3 Gang- og sykkelbru over Kanalen

Ideen om en ny gang- og sykkelbru over kanalen skriver seg fra idékonkurransen «Byen søker vannet» fra 1993, hvor vinnerforslaget, utarbeidet av Pir II, lanserte forslag om ei høy gangbru fra Ravnkloa til St. Olavs pir. Bruforbindelsen har siden da vært innlemmet i vedtatte planer, bl.a. Kommunedelplan for havneområdet og Gatebruksplan for Midtbyen. Bruforbindelsen ble tatt inn i Miljøpakkens handlingsprogram for 2015-2018.



Overordnet gang- og sykkelvegnett

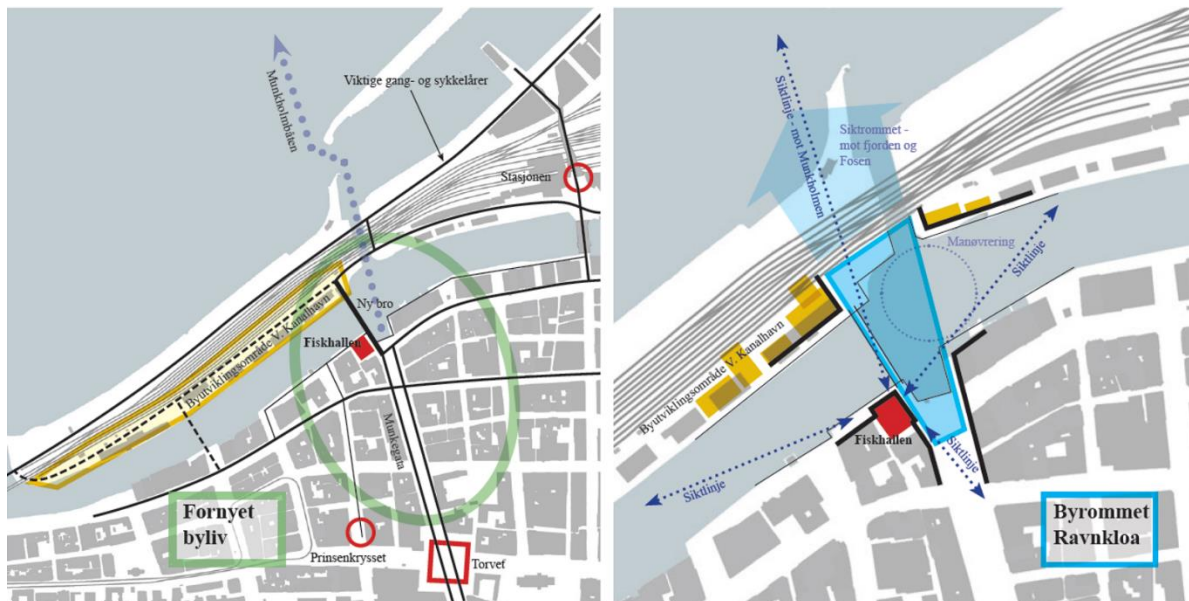
Behovet for en ny forbindelse over kanalen har økt etter at det overordnede gang- og sykkelvegnettet på Brattøra kom på plass. Begge bruene som i dag kopler dette vegnettet til Midtbyen ligger langt øst, og begge har smale fortau og mye bil- og busstrafikk. Ei ny bru i Ravnkloa vil gi en tilnærmet bilfri trasé fra Sentralstasjonen til Midtbyen, som også vil være en solrik og hyggelig ferdselsåre.

Ei ny gang- og sykkelbru vil derfor ha stor betydning for transportsystemet i Midtbyen. Brua vil føre til at Ravnkloa igjen blir et naturlig knutepunkt, og Munkegata en naturlig ferdselsåre for fotgjengere og syklister. Ei ny bru i Ravnkloa vil gi en kort og intuitiv forbindelse til Midtbyen fra Sentralstasjonen,

arbeidsplasser, boliger og publikumsfunksjoner på Brattøra. Besøkende som kommer med tog og båt, vil få en mer attraktiv og verdig ankomst til Midtbyen.

Det har i senere år vært gjennomført flere mulighetsstudier og utredninger av plassering og utforming av ny gang- og sykkelbru over kanalen, den siste i regi av Miljøpakken/Norconsult, gjennom en konseptutredning i 2021. Tidligere utredninger har imidlertid vist at ny bru over kanalen i Ravnkloa er utfordrende i forhold til båttrafikken og krevende å få til å passe inn i kulturmiljøet.

I parallelloppdraget om ny fiskehall ble det lagt til grunn at ei ny bru kan komme på østsiden av Ravnkloa-allmenningen, og at dette måtte hensyntas. Pir2 har i sitt forslag analysert problemstillingen videre og lansert en ny løsning som i større grad enn tidligere utredninger har vist, ivaretar hensynet både til båttrafikken og kulturmiljøet. Forslaget innebærer ei kort bru med åpningsmulighet på vestsiden av allmenningen. Plasseringen på vestsiden, vinkelrett på kanalen, frigjør manøvreringsareal for større båter i kanalen. Plasseringen og utformingen gir en enkel, stram og bymessig bruløsning som hensyntar siktrommet i Munkegata, byrommet og bygningsmiljøet. Ei slik bru vil ha en vesentlig lavere kostnad enn tidligere forslag.



Prinsippskisser ny bru.

Forslaget til plassering av ny bru vil ikke legge vesentlig føringer for framtidig byomforming på Vestre Kanalhavn. Planlegging av området på nordsiden av kanalen er bl.a. avhengig av avklaringer rundt jernbanens sporbehov når godsterminalen flyttes, og dette planarbeidet ligger fortsatt noe fram i tid. I mellomtiden vil ny bru koples på eksisterende kai og gatenett, dvs. til eksisterende bru over Ravnkløpet, via undergang langs Ravnkløpet, nordover til Brattørkaia. Forbindelsen østover vil naturlig gå langs Fosenkaia til Sentralstasjonen og Sjøgangen.

Planarbeidet skal ta utgangspunkt i følgende målsetninger:

- Ny gang- og sykkelbru skal binde sammen eksisterende gang- og sykkelruter og gi et mer finmasket og naturlig nettverk av forbindelser for myke trafikanter.
- Det skal legges vekt på at brua skal bli en attraktiv, trygg og opplevelsesrik ankomst til Midtbyen, som bygger opp om Munkegata som byens paradegate.
- Gang- og sykkeltrafikken gjennom Ravnkloa skal ta hensyn til, og underordnes, byrommets funksjon som oppholdssted og møteplass.

Følgende premisser skal legges til grunn for planarbeidet:

- Utredningen skal kun omfatte det nye forslaget for plassering av ny gang- og sykkelbru på vestsiden av Ravnkløpet. Det vises til at andre alternativer er utredet tidligere.
- Brua planlegges for gang- og sykkeltrafikk. Av hensyn til begrensningene som ligger i kulturminneverdier i Munkegata og byrommet i Ravnkloa og kanalen, skal fotgjengere prioriteres, og sykkeltraséen planlegges som en sekundær forbindelse.
- Brua skal planlegges som åpningsbru, og selingsløpet i kanalen skal sikres i reguleringsplanen.

- Det legges til grunn at ny bru ikke skal komme i konflikt med manøvreringsareal i sjøen eller fortsatt prøvedrift av autonom ferge.
- Det forutsettes at gang- og sykkelforbindelsen over kanalen knyttes til eksisterende gatenett på nordsiden, inntil det foreligger ny reguleringsplan for Vestre Kanalkai.
- Det forutsettes at Trondheim kommune/Miljøpakken skal ha hovedansvaret for realisering av ny gang- og sykkelbru med tilknyttede gang- og sykkelveganlegg, og at fiskehallen skal kunne realiseres uavhengig av brua.
- Det forutsettes at planområdet kan innskrenkes senere i prosessen til kun å omfatte fiskehallen med tilgrensende uteareal, dersom regulering av ny bru blir vanskelig å få avklart, eller at dette tar uforholdsmessig lang tid.

2.3 Problemstillinger

Planarbeidet berører viktige kulturhistoriske verdier i bystrukturen og bygningsmiljøet. Allmenningen i Ravnkloa har vært stedet for fisk- og torghandel i flere hundre år. Så lenge handelen foregikk fra lokale båter, var dette ei viktig havn og en pulserende møteplass. Allmenningen i enden av Munkegata, i aksene mellom Nidarosdomen og Munkholmen, er en av Trondheims severdigheter, og viktig for byens identitet. Vannrommet i kanalen, veteranbåtmiljøet og turistbåttrafikken representerer i dag en stor verdi ved å ivareta og synliggjøre byens historie knyttet til kystkulturen.

I dag går det ingen naturlige ferdselsårer gjennom Ravnkloa, og dagens fiskehall har de siste tiårene ikke vært nok til å tiltrekke et tilstrekkelig kundegrunnlag. Utfordringene i planarbeidet ligger både i å legge til rette for å styrke attraksjonsverdien og sikre ny og bærekraftig drift av fiskemarkedet på lang sikt, og å legge til rette for at byrommet igjen blir et naturlig sted å ferdes og oppholde seg. Samtidig skal tiltakene bygge opp under stedets historiske betydning, og hensynta det verdifulle kulturmiljøet det er en del av.

Viktige hensyn i planarbeidet er:

- Hensynet til kulturhistoriske verdier i bylandskapet
Munkegata og siktaksen i forlengelsen av hovedgata er klassifisert med særlig høy kulturhistorisk verdi. Det er spesielt viktig at nye tiltak underordnes dette elementet i bystrukturen, og i minst mulig grad endrer opplevelsen av gaterommet og siktrommet mot fjorden.
- Hensynet til båttrafikken
Ei ny bru vil påvirke båttrafikken i kanalen. Det er avgjørende at selingsløpet opprettholdes og at båttrafikken sikres tilstrekkelig manøvreringsareal. Utfordringene er særlig knyttet til større veteranfartøy med liten manøvreringsevne. Sikkerhet knyttet til påkjørsel er en viktig faktor som må ivaretas. Det er en generell utfordring knyttet til driften av åpningsbruaene i kanalen mht. koordinert åpning, åpningsreglement, driftssikkerhet og vedlikehold. Dette må belyses i planarbeidet.
- Hensynet til byrommene
Byrommene i Ravnkloa og kanalen er sårbare for inngrep. Tidligere utredninger av ny gang- og sykkelbru over kanalen i Ravnkloa har vist at trafikkanlegg utformet som høystandard hovedveg for sykkel, vil innebære omfattende fysiske inngrep i byrommet. Høy prioritet av framkommelighet for syklist vil også være konfliktfylt i forhold til Ravnkloas funksjon som markeds plass, møtested og seremonirom. Utfordringen i planarbeidet vil være å finne designmessige grep som sikrer at hensynet til Ravnkloa som historisk byrom og møtested blir godt ivaretatt.
- Hensynet til by- og bomiljøet
En fiskehall med større høyde enn dagens bygning vil påvirke utsikten fra boliger i nabobebbyggelsen. Konsekvenser for utsyn, dagslys og solforhold må utredes og dokumenteres. Romlige forhold mellom bygningene må vurderes med sikte på å skape gode uterom for opphold og aktivitet som kan bidra til å skape et attraktivt og trygt nabolag.

2.4 Planinitiativet

2.4.1 Planinitiativ og oppstartmøte og tilbakemelding fra Trondheim kommune

Planinitiativ, datert 19.12.2024, ble oversendt Trondheim kommune som grunnlag for oppstartmøte. Møtet ble avholdt 03.02.2025. Planinitiativet er vedlegg til planprogrammet. «Alternativ 1 – planlagt situasjon – ny fiskehall og ny bru over kanalen» i planprogrammet, samsvarer med planinitiativet.

2.4.2 Tilbakemelding fra Trondheim kommune

Trondheim kommune anbefaler at planarbeidet igangsettes. Kommunens tilbakemelding fra oppstartmøte, datert 24.03.2025, er vedlegg til planprogrammet.

Tilbakemeldingsbrevet fra Trondheim kommune gir bl.a. følgende føringer som er innarbeidet og ivare tatt i planprogrammet:

- Overordnede føringer: Ny KPA 2022 – 2034 skal legges til grunn selv om planen pr. i dag ikke er rettskraftig.
- Stedsanalyse: Det skal utarbeides stedsanalyse med grunnlag i bl.a. Framtidsbilder Trondheim sentrum med sentrumsstrategi, Gatebruksplan for Midtbyen, Bylivsundersøkelsen Folk i byen, Byromsstrategien og Designprogram med Byromsnorm.
- Planavgrensning: Planområdet mot nord skal omfatte tilstrekkelig areal for landing av bruforbindelse samt tilkoping til eksisterende fortau på Vestre Kanalkai. Mot sørøst skal planområdet omfatte eksisterende fortau langs Fjordgata. Det er avklart at andre mulige framtidige forbindelser og byromstiltak i området omkring, ikke skal inngå i planområdet, men avklares i andre planer og prosesser.
- Bru: Planarbeidet skal kun omfatte forslått plassering vest for Ravnkløløpet, hvor hensikten er å avklare om et slikt brualternativ er løsbart.
- Konsekvensutredning: Ny bru over kanalen kan komme i konflikt med verdifulle kulturminner og kulturmiljø. Det skal derfor utarbeides planprogram for utredningstemaene kulturminner, vannmiljø/hydrologi og naturmangfold.
- Andre utredninger: Følgende andre tema skal inngå i planprogrammet og utredes: Mobilitet (gående/syklende, konsekvenser for båttrafikken), byrom/landskapsvirkning, grunnforhold, friluftsliv/idrett, samfunnssikkerhet og anleggsgjennomføring.

2.5 Krav om planprogram og konsekvensutredning

Iht. plan- og bygningsloven §§ 4.1 og 4.2 skal det utarbeides planprogram og konsekvensutredning for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Spørsmålet om tiltak og planer kan ha vesentlig virkninger for miljø og samfunn skal vurderes etter Forskrift om konsekvensutredninger.

Planlagte tiltak faller ikke inn under planer og tiltak som, etter forskriftens § 6 og vedlegg I, alltid skal ha planprogram og konsekvensutredning.

Planlagte tiltak er nærmere vurdert etter forskriftens § 8 og vedlegg II, «Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for samfunn og miljø». Kriteriene for denne vurderingen framgår av forskriftens § 10.

Ny bru over kanalen vurderes å kunne ha en påvirkning på omgivelsene som kan komme i konflikt med verdifulle kulturminner og kulturmiljøer. Det skal derfor utarbeides konsekvensutredning.

Utredningsbehovet er nærmere beskrevet i utredningsprogrammet, kap. 6. Konsekvensutredningen skal legges fram sammen med planforslaget, og en oppsummering skal inngå i planbeskrivelsen, jf. plan- og bygningsloven § 4-2.

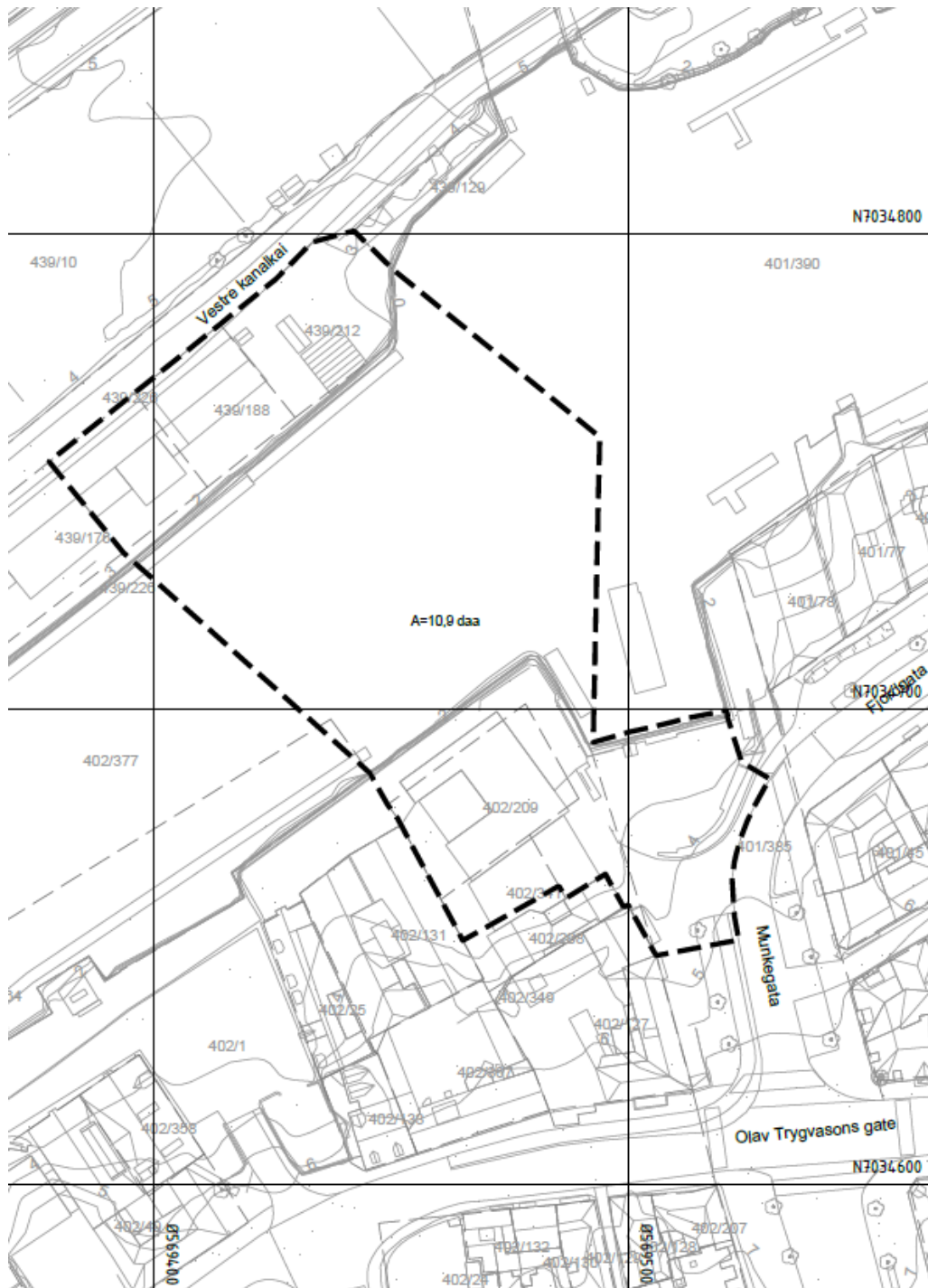
3 Planområdet og eksisterende situasjon

3.1 Planområdet

Planområdet omfatter dagens fiskehall med tilgrensende kaiareal, og avgrenses i vest og sør mot tilliggende bryggebebyggelse. Deler av byrommet i forlengelsen av Munkegata tas med for å sikre sammenheng i gang- og sykkelsystemet tilknyttet ny bru.

På Vestre Kanalhavn i nord avgrenses planområdet ca. 25 meter inn på kaia. Gang- og sykkelforbindelsen forutsettes koplet til eksisterende gatenett i påvente av planlagt omregulering av Vestre Kanalhavn.

Sjøareal i kanalen tas med i den utstrekning det vurderes nødvendig for seilingsløp og bru i åpen og lukket stilling.



Forslag til planomriss 31.03.2025, PIR2.

Influensområdet vil for noen utredningstema, bl.a. gang- og sykkeltrafikk, være større enn planområdets avgrensning.

3.2 Eierforhold

Foreslått planområde omfatter hele eller deler av følgende eiendommer:

<i>Gnr./bnr.:</i>	<i>Hjemmelshaver:</i>	<i>Formål/bruk:</i>
402/209	Ravnkloa AS	Fiskehall*
402/1	Trondheim kommune	Kai
402/341	Trondheim kommune	Gategrunn
401/385	Trondheim kommune	Gategrunn
402/208	Sameiet Munkegata 64B	Gategrunn
402/377	Trondheim kommune	Sjø
401/390	Trondheim kommune	Sjø
439/212	Nyhavna Eiendom AS	Kai
439/188	Nyhavna Eiendom AS	Kai
439/226	Nyhavna Eiendom AS	Kai
439/176	Nyhavna Eiendom AS	Kai

* Eksisterende fiskehall ligger delvis utenfor eiendomsgrensen for gnr. 402/ bnr. 209 mot nord (fasadelinje) og mot sør (takstikk). Det foreligger avtale med Trondheim kommune om at eiendomsgrensen skal søkes justert etter at reguleringsplan for ny fiskehall er vedtatt.

3.3 Historisk utvikling



Åfjordsbåter i Ravnkloa 1893 (Foto: Trondheim Byarkiv)

Ravnkloa er navnet på allmenningen i enden av Munkegata, fra Olav Tryggvasons gate til kanalen. Navnet er påvist i historiske kilder allerede i 1619, da en Peder Raffnklau er nevnt. Dette var før Cicignons barokke byplan fra 1681 som formet Munkegata som byens viktigste hovedgate i aksen mellom Nidarosdomen og Munkholmen, og som allmenningen i Ravnkloa er en del av. Ravnkloa er også navn på flere tidligere bygårder mellom Munkegata og fjorden, vest for allmenningen. Navnet finnes første gang brukt om selve allmenningen i begynnelsen av 1700-tallet.

Havna i Ravnkloa lå opprinnelig åpen mot fjorden. På 1860-tallet ble den første moloen, Olsenmoloen, etablert på sandørene nord for byen som beskyttelse for bryggene i Fjordgata. Moloen ble senere innlemmet i Stadsingeniør Dahls storstilte havneutbygging på 1880-tallet. Utbyggingen knyttet sammen Meråkerbanen i nord og Rørosbanen i sør, med en felles stasjonsbygning på Brattøra. Det ble da etablert bru over seilingsløpet til Ravnkloa, opprinnelig som svingbru, som omkring 1920 ble utvidet og gjort fast. Senere utbygginger av jernbane- og veganlegg på Brattøra begrenser i dag den visuelle kontakten mellom Ravnkloa og Munkholmen. Ravnkloeløpet er opprettholdt som kanal under bruene, og kan passeres av lave båter, bl.a. Munkholmbåtene. Større fartøy seiler inn til Vestre Kanalhavn, via Skansen.

Det har foregått fiskehandel i Ravnkloa fra gammelt av, og i 1841 begynte man også med torghandel. Bønder fra Frosta og fiskere fra Fosen la til med sine båter her, og solgte varer rett fra båtene og i Ravnklobakken. Etter at Olsenmoloen ble oppført fikk man også en god havn i Ravnkloa, og handelen tok seg sterkt opp.



Yrende liv på fiskemarkedet i Ravnkloa i 1882 til vestre, og i 1915 til høyre (Foto: Trondheim byarkiv).

I 1896 fikk Trondhjems Fiskeriselskab grunn til å anlegge et fisketorg nederst i Ravnkloallmenningen. I 1945 ble det oppført en midlertidig fiskehall, og handelen ble flyttet innendørs. Denne ble i 1960 erstattet av en ny fiskehall hvor flere fiskehandlere drev utvalg. «Fiskehallen», som var tegnet av arkitekt Knut O. Bergersen, utviklet seg til å bli en av byens store severdigheter. I 1999 ble den gamle fiskehallen revet, og en ny fiskehall sto ferdig i 2000. Selve byrommet i Ravnkloa ble opprustet til byjubileet i 1997.



Fiskehallen på 1970-tallet (Foto: Trondheim Havn)

Kilder: Trondheim byleksikon og Adresseavisen

3.4 Omkringliggende kulturmiljø

Ravnkloa og Kanalhavna er omgitt av bebyggelse fra ulike tidsepoker, som til sammen utgjør et bygningsmiljø med store kulturhistoriske verdier:

- Olav Tryggvasons gate 42, Thaulowgården, er et trepalé i empirestil med en monumental inngangsportale fra tidlig 1800-tallet. Thaulowgården henger sammen med en mindre tregård, som er et typisk eksempel på trehusbebyggelsen i Midtbyen.
- Bygget nærmest fiskehallen i sør, Munkegata 64, er en nytolkning av bryggebebyggelse, oppført tidlig på 1980-tallet.

- Bryggebebyggelsen vest for fiskehallen, Munkegata 66 E, er vesentlig endret/ombygget.
- Bygningen som avgrenser Ravnkloallmenningen i øst, Fjordgata 82, er en godt bevart tømmerbrygge, oppført etter bybrannen i 1841. Brygga utgjør en viktig portalfunksjon for bryggerekka i Fjordgata.
- Vestre Kanalhavn, nord for planområdet, er bebygd med lagerbygg og -skur uten verneverdi.
- Kaiskurene på Fosenkaia, nordøst for planområdet, er oppført i perioden 1903-10 og har preg av jugendstil.

3.5 Dagens situasjon

3.5.1 Eksisterende fiskehall og plassrom

Dagens fiskehall ligger som et frittliggende paviljongbygg på vestsiden av allmenningen. Fasaden mot øst definerer forlengelsen av byggelinja i Munkegata hvor byrommet utvider seg mot Kanalen og selve havna i Ravnkloa. Bygget som er oppført i 2000, er i en etasje med et større takoppbygg til bl.a. tekniske installasjoner og personalrom. Bygget karakteriseres av et flatt, nærmest flytende tak over transparente fasader mot sør, øst og delvis mot nord.

Inngang til varemottak og driftsfunksjoner er plassert på vestsiden. Fasaden mot vest er lukket og ivaretar brannskille mot nabobebyggelsen hvor avstanden mellom byggene er ca. 7 meter. Publikumsarealene er plassert mot sør og øst, og utgjør ca. halvparten av arealet i første etasje. Bygget har en total grunnflate på 525 m². Andre etasje har en grunnflate på ca. 120 m². Med takutstikket opptar bygget ca. 630 m² grunnareal.

Allmenningen er brolagt og rommer et amfi med sittebenker. I byrommet finnes en stor frittstående klokke, Ravnklokka, som kom på plass i 1904, og ble erstattet av en kopi i 1997. Her står også skulpturen «Den siste viking», utført av Nils Aas. Byrommet er et viktig sted for arrangementer, folkefester og seremonier.



Dagens fiskehall

3.5.2 Eksisterende havne- funksjoner og anlegg

I havnebassenget i Ravnkloa er det anlagt flytebrygger som i dag bl.a. brukes av Munkholmbåtene og turistbåter i regi av Trondheim By Boat. Det er etablert tilrettelagte anlegg på flytebrygger tilknyttet prøvedriften av NTNU's autonome ferge i Ravnkloa og på Vestre Kanalhavn.

Kystlaget Trondhjem driver fløtmannstrafikk mellom Fosenkaia og Ravnkloa i sommerhalvåret. Byfiskere driver sporadisk salg av reker direkte fra båt i Ravnkloa.

Ravnkloa har i tillegg en viktig funksjon som honnørbrygge.

3.5.3 Teknisk infrastruktur

Det ligger eksisterende ledningsnett for vann og avløp i planområdet som skal hensyntas i planleggingen.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme i Trondheim kommune. Det ligger fjernvarmetrasé langs kaisanten mot Kanalen. Denne må hensyntas ved planlegging av ny bru. Valg av energiløsninger skal vurderes nærmere.

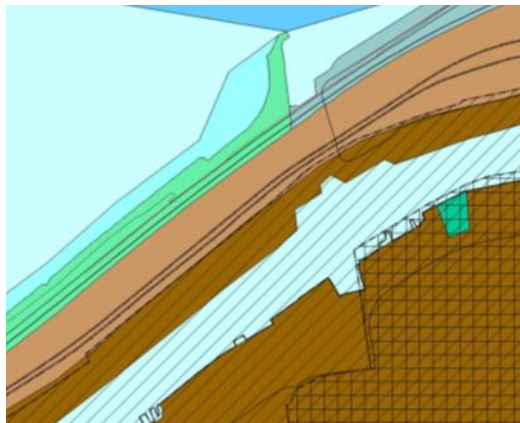
4 Overordnede planer og andre føringer

4.1 Gjeldende planer og retningslinjer

4.1.1 Kommuneplanens arealdel 2024 – 2034

Midtbyen og Vestre Kanalhavn er i KPA, vedtatt 26.09.2024 og 24.10.2024, vist som byggesone 1, S1. I bestemmelsene framgår det bl.a. at byggesone 1 skal utvikles med et mangfold av publikumsfunksjoner og et aktivt og levende bymiljø. Områdene skal utvikles etter bymessige prinsipper, med høy tetthet og kvalitet, og sammenhengende byromsnettverk.

Hele planområdet, inkl. sjøarealet i Kanalen, er vist som hensynssone kulturmiljø. Grense for båndlagt område for Trondheim middelalderby går på østsiden av allmenningen i Ravnkloa.



4.1.2 Stedsanalyse Trondheim sentrum

Stedsanalyse for Trondheim sentrum, utarbeidet av Trondheim kommune, Byplankontoret, i 2018, er en analyse som systematiserer kunnskap om den historiske utviklingen, dagens situasjon og muligheter for framtida.

Analysen er oppsummert i en overordnet stedsanalyse som viser viktige forbindelser, akser, landemerker, byrom og grønne verdier. Kanalen ved Ravnkloa er pekt på som en barriere.



4.1.3 Kulturhistorisk stedsanalyse nordøstre del av Midtbyen

DIVE, en kulturhistorisk stedsanalyse for nordøstre del av Midtbyen, er utarbeidet av Trondheim kommune og Asplan Viak i 2020. I analysen inngår allmenningen i Ravnkloa i delområde 1, Munkegata – Kongens gate (lilla farge), byrom med samlet særlig høy verdi og kategori A som tålegrense for endringer.

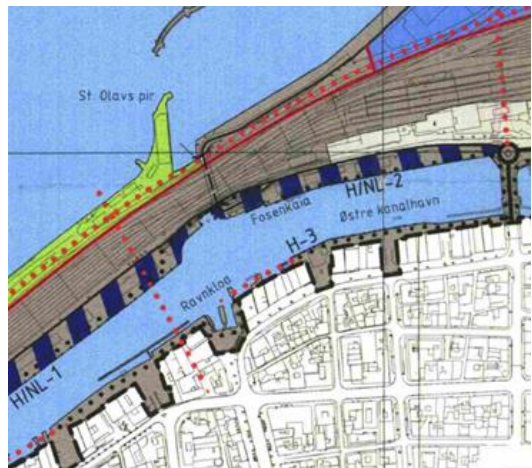
Fiskehallen og den øvrige bebyggelsen vest for allmenningen inngår i delområde 3B (rød farge), trehusmiljøet øst for Prinsens gate med samlet stor verdi og tålegrense for endringer, kategori B.



4.1.4 Kommunedelplan for havneområdet

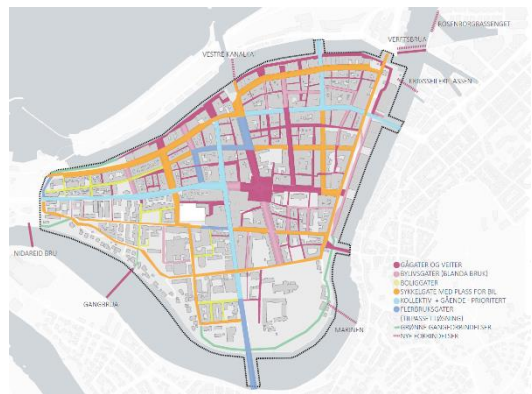
Kaiområdene i Ravnkloa og Kanalhavna inngår i kommunedelplan for havneområdet, vedtatt 2001.

Kaiarealene i Ravnkloa er avsatt til havneformål. Kaiarealene på nordsiden av kanalen, Vestre Kanalhavn og Fosenkaia, er i kommunedelplan avsatt til havneformål i kombinasjon med lett næringsvirksomhet. I planen inngår ny høy gangbru over kanalen og jernbanen, samt sammenhengende gangforbindelser på kaikanten på begge sider av kanalen.



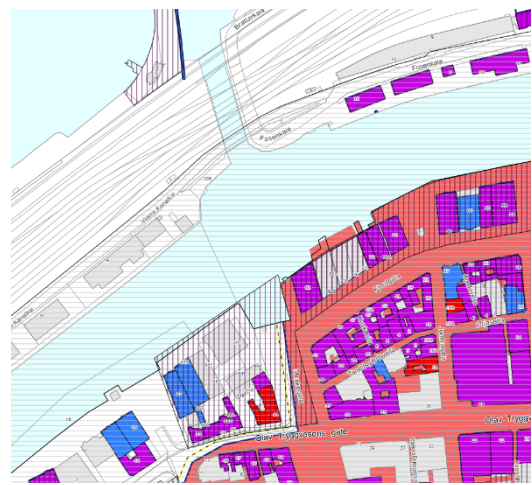
4.1.5 Gatebruksplan for Midtbyen

Målet med Gatebruksplan for Midtbyen mot 2030 og 2050, vedtatt 25.03.2021, er at langt flere skal gå, sykle og reise kollektivt, og at Midtbyen skal være attraktiv, levende og tilgjengelig. I planens anbefalte trafikksystem på kort sikt, dvs. fram mot 2030, inngår ny forbindelse over kanalen i Ravnkloa på østsiden av Ravnkløløpet. Det er vist hovedsykkelrute i Fjordgata og Sandgata. I Munkegata er det vist et sekundært sykkelnett. I gatebruksplan for Midtbyen er det pekt på at pilotprosjektet med autonom ferge bør evalueres før ny bru planlegges.



4.1.6 Aktsomhetskart kulturminner

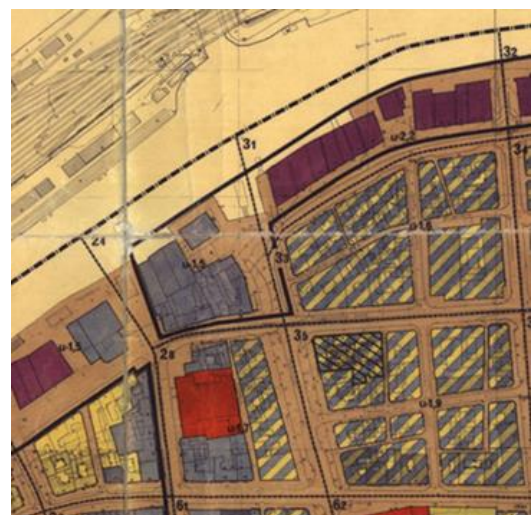
Eksisterende fiskehall er ikke vurdert som verneverdig på kommunens kulturminnekart. Med unntak av nabobygningene i sør (Munkegata 64B) og i vest (Munkegata 66E), er alle øvrige bygninger i nærområdet registrert som verneverdige. Bygg i verneklasse A, svært høy antikvarisk verdi (rød) omfatter hjørnegården i sør, Olav Tryggvasons gate 42 (Thaulowgården). Bygg i verneklasse B, høy antikvarisk verdi (lilla) omfatter samtlige bygninger på østsiden av allmenningen. Fredet middelaldergrunn, vist med rød bunnfarge i kartet, omfatter østre del av allmenningen. Bebyggelsen på Vestre Kanalhavn er ikke registrert med verneverdi, mens kaiskurene på Fosenkaia har høy verdi.



4.1.7 Midtbyplanen

Gjeldende reguleringsplan er Midtbyplanen fra 1981. Reguleringsplanen regulerer vern av gatenettet og kulturhistoriske verdier i bebyggelsen. Ravnkloa med fiskehallen og tilgrensende bebyggelse vest for Munkegata, inngår i spesialområde bevaring pkt. D: Bryggerekken i Fjordgata og Ravnkloa. Eksisterende bebyggelse skal bevares.

Arealbruksformålet er forretning og kontor.



4.1.8 Områdeplan for nordøstre kvadrant

Ny områdeplan for nordøstre kvadrant i Midtbyen er under utarbeiding, og et planforslag var på høring høsten 2022. Planforslaget er utarbeidet i to alternativer, med og uten parkeringskjellerer under Olav Tryggvasons gate. Alternativet med p-kjeller viser nedkjøring til p-kjelleren på allmenningen i enden av Prinsens gate, vest for Ravnkloa.

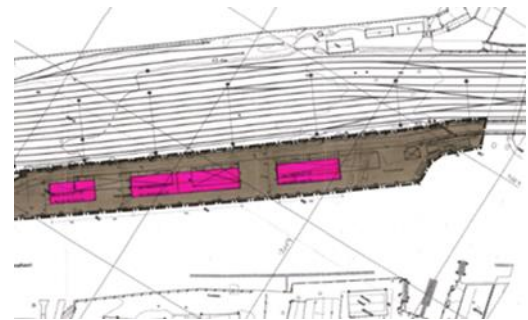
Byrommet vest for kjørevegen i allmenningen er vist som torg, mens kaiarealene rundt fiskehallen er vist som gatetun. Selve fiskehallen er vist som sentrumsformål. Hele planområdet foreslås regulert til hensynssone bevaring av kulturmiljø.



4.1.9 Bebyggelsesplan for Vestre Kanalhavn

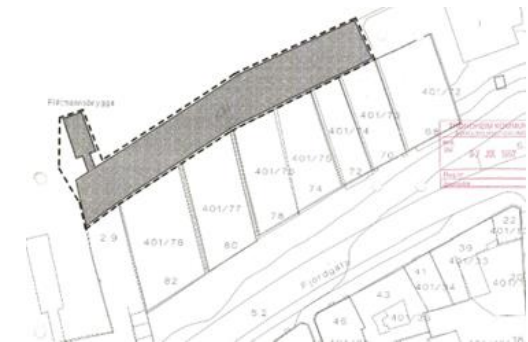
Gjeldende reguleringsplan for kaiområdet på nordsiden av kanalen er bebyggelsesplan for Vestre Kanalhavn, R384B, vedtatt 16.03.1999.

Byggeområdene er regulert til havnefunksjoner, industri, engros, verksteder og kontorer. Kaiflater og øvrige trafikkarealer er regulert til havneområde.



4.1.10 Detaljregulering for Fjordgata 70-82

Reguleringsplanen (r0118æ), vedtatt 23.09.1997, omfatter ny kai langs kanalen utenfor bryggene i Fjordgata. Tilgrensende reguleringsplan for ny bryggebebyggelse i Fjordgata 76, 78 og 80 (r201000024), vedtatt 26.01.2012, inneholder rekkefølgebestemmelse om at kaia skal være ferdig opparbeidet utenfor den enkelt eiendom før ny bebyggelse tas i bruk. Rekkefølgebestemmelsen er ikke oppfylt, og kaia er ikke bygget.



4.1.11 Arkitekturstrategi for Trondheim

Ny arkitekturstrategi, som er lagt fram til sluttbehandling i Bystyret, har mål om at Trondheim skal være en vakker, karakterfull, menneskevennlig og varig by. Åtte prinsipper forklarer hvordan dette kan oppnås gjennom god arkitektur, bl.a. med vekt på helhetlig utforming, estetisk kvalitet, opplevelseskvaliteter, egenart og stedstilpasning, attraktivt og aktivt byliv og miljøvennlige, holdbare og framtidsrettede løsninger. Prinsippene er konkretisert med eksempler og retningslinjer, samt henvisninger til relevant lovverk og kommuneplaner.

4.1.12 Andre relevante strategier og grunnlagsdata

Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi, vedtatt 30.09.2020, definerer elleve strategiske virkemidler for å få flere folk i sentrum. Dette omfatter bl.a. å ta vare på Midtbyens skala og historiske verdier, etablere nye og utvikle eksisterende kultur-, idretts-, handels- og opplevelsestilbud, bedre tilgang til og bruk av kanalen og Nidelva, bedre tilgjengelighet for persontransport og et mer urbant sentrum.

Utforming og utvikling av byrom er omfattet av Byromsstrategien med handlingsprogram (2016) og Designprogram med Byromsnorm (2025). Bylivsundersøkelsen Folk i byen og Midtbyregnskapet, som utarbeides årlig, omfatter viktige grunnlagsdata.

4.2 Tidligere utredninger av ny bru over kanalen

4.2.1 Parallell oppdrag, byplankontoret

Byplankontoret gjennomførte i 2013/14 prosjektet «Revitalisering av Ravnkloa» på bakgrunn av vedtak i Bygningsrådets 14.11.2012 (sak 104/12). Målet var å utvikle Ravnkloa som møtested for byens beboere og besøkende. Det ble pekt på muligheter for kortsiktige tiltak, samtidig som det ble bedt om at finansieringsmuligheter for mer omfattende opprusting av byrommet, og spesielt etablering av ny bru, ble undersøkt.

Arbeidet omfattet bl.a. et parallelloppdrag med tre arkitektgrupper og workshop med berørte parter. Forutsetningene som ble lagt til grunn var ei ny bru på østsiden av Ravnkløløpet med direkte forbindelse til eksisterende undergang til Brattørkaia. Det foreligger en evalueringsrapport, datert januar 2015, som viser utfordringer med omfattende grep i byrommet og kanalen. Evalueringen peker på at videre arbeid må legge vekt på at ei ny bru ikke blir for dominerende.

Resultatet av arbeidet ble lagt fram til som en orienteringssak i Formannskapet i juni 2015 (sak 159/15). Rådmannen anbefalte at en full opprusting av byrommet, inkl. etablering av ny bru, ble utsatt i påvente av nærmere vurdering av konsekvenser og mulige avbøtende tiltak. Bakgrunnen var at gjennomføringen ville bli svært kostnadskrevende, og at det hadde kommet innvendinger mot forslaget til ny bru fra veteranbåtmiljøet i kanalen.

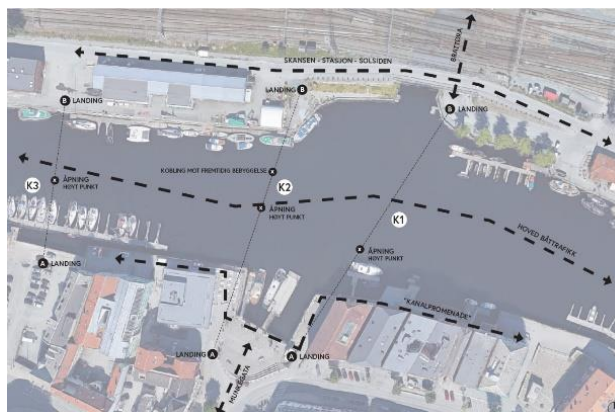


Illustrasjoner fra to av forslagene i parallelloppdraget, F.C. Møller, Dronninga Landskap og Zenisk (til venstre) og Agraff, Lab 71, Cowi og Sosiologisk poliklinikk (til høyre).

4.2.2 Tre gang- og sykkelbruer, konseptvurdering, Miljøpakken

Norconsult gjennomførte i 2021, på oppdrag av Miljøpakken, en konseptvurdering for tre nye gang- og sykkelbruer i Midtbyen; Nidarø, Kanalen og Rosenborgbassenget. Utredningen viser at av de tre brulokasjonene som ble vurdert, er ny bru over kanalen den som gir størst nytteverdi for gang- og sykkeltrafikken.

For ny bru over kanalen ble det utredet tre alternative plasseringer; øst i Ravnkloa (K1), vest i Ravnkloa (K2) og i enden av Prinsens gate (K3).





Illustrasjoner fra rapporten «3 G/S bruer Trondheim, Konseptvurdering», datert 12.03.2021.

Utredningen viser at ny bru over kanalen i Ravnkloa vil gi viktige tidsbesparelser for fotgjengere og syklistene både mot Brattøra, Midtbyen, Vestre Kanalhavn, Nedre Elvehavn og Ila.

Alle tre alternativene er vurdert som gjennomførbare med hensyn til teknisk byggharhet, geoteknikk, hydrologi og miljøgeologi. Alle alternativer forutsettes utformet som åpningsbruer for å ivareta hensynet til båttrafikken i kanalen.

Begge alternativene i Ravnkloa, K1 og K2, er imidlertid vurdert som svært konfliktfylte i forhold til kulturmiljøet. Forslagene, slik de er plassert og utformet som skråstilte lange bruer med ramper og stor bredde inn mot Ravnkloa, virker forstyrrende på det eksisterende kulturmiljøet. Ravnklobassenget blir innskrenket og den historiske situasjonen blir mindre lesbar. Begge alternativene i Ravnkloa griper inn i siktaksen i Munkegata.

Norconsult konkluderte med å anbefale alternativet i enden av Prinsens gate (K3) fordi dette er mindre konfliktfylt i forhold til kulturmiljøet. Dette alternativet er imidlertid ikke like naturlig tilknyttet det overordnede gang- og sykkelnettverket, og gir en omveg, særlig for fotgjengere. I tillegg vil alternativet i Prinsens gate kople gang- og sykkel forbindelsen over kanalen til Midtbyen i gatekrysset Olav Tryggvasons gate/Prinsens gate, som har smale fortau og stor buss- og biltrafikk.

Prinsens gate allmenning er i gjeldende reguleringsplan r20100050, vedtatt 27.09.2012, med innsigelse avklart 17.06.2015, regulert til nedkjøringsrampe til parkeringsanlegg. Alternativet for bru i enden av Prinsens gate er i konflikt med denne reguleringsplanen.

Utredningen ble behandlet i formannskapet 10.06.2022 (sak 102/22). Kommunedirektøren anbefalte å prioritere ny bru over kanalen foran Rosenborgbassenget og Nidarø, fordi ny bru over kanalen vil ha størst nytteverdi. Formannskapet i Trondheim gjorde vedtak om å ikke gå videre med planene for ny bru over kanalen. Begrunnelsen var hensynet til båttrafikken og ivaretagelse av kanalen som historisk miljø, jf. vedtak i Areal- og samferdselskomiteen 04.05.2022 (sak 30/22). Som alternativ til bru, mente Areal- og samferdselskomiteen at det burde sikres tilskudd til prøvedrift av autonom ferge over kanalen.

4.2.3 Autonom ferge, NTNU

Den autonome passasjerfergen «milliAmpere2» er utviklet av ei forskningsgruppe ved NTNU. Kanalen er testarena for den nyutviklede teknologien, og prøvedrift ble startet høsten 2022.

I testperioden var ferga tilgjengelig for publikum i tre uker. I løpet av denne perioden ble det gjennomført ca. 500 kryssinger av kanalen. Med en maks. kapasitet på 12 personer fraktet den i testperioden totalt ca. 1500 passasjerer. Det foreligger en evalueringsrapport (NTNU, 12.08.2024). Rapporten gir en gjennomgang av den teknologiske, operasjonelle og sosiale dimensjonen ved innføring av selvkjørende ferger. Studien konkluderer med at teknologien er moden for å implementeres i en selvkjørende fergetjeneste.



Foto: NTNU

Rapporten omfatter beregninger av reisetider mellom ulike utvalgte anløpssteder som belyser potensialet på korte og lengre transportstrekninger. Det er også gjort sammenligninger av reisetider med autonom ferge og gange mellom ulike anløpssteder. Evalueringsrapportens viktigste bidrag er imidlertid å gi innsikt og veiledning som kan brukes som grunnlag for utredning av en eventuell framtidig selvkjørende fergetjeneste i Trondheim eller andre byer og distrikter.

Evalueringsrapporten omfatter ikke en transportfaglig vurdering av ferge som alternativ til bru over kanalen. Det er imidlertid klart at ferge vil ha begrenset kapasitet, og vil ikke kunne dekke potensialet på denne strekningen som anslagsvis er på flere tusen fotgjengere og syklistene pr. døgn. Til sammenligning har Verftsbrua en døgntrafikk på totalt ca. 3 500 fotgjengere og syklistene (sept. 2019).

Kommunedirektøren har i forannevnte sak i Formannskapet (sak 102/22), redegjort for at autonom ferge ikke kan anses som reelt alternativ til bru for syklende pga. ventetiden. Av saken går det også fram at ferge ikke vil kunne erstatte behovet for bru over kanalen ved full utbygging på Vestre Kanalhavn.

5 Behandling av alternativer

5.1 Dagens situasjon – 0 - alternativet

0-alternativet defineres som dagens situasjon. Planområdet er bygget ut etter gjeldende regulering, og dermed er det tilsvarende eksisterende situasjon. Eksisterende bebyggelse og bruk av byrom, kaianlegg og sjøareal er nærmere beskrevet i kap. 3.5.

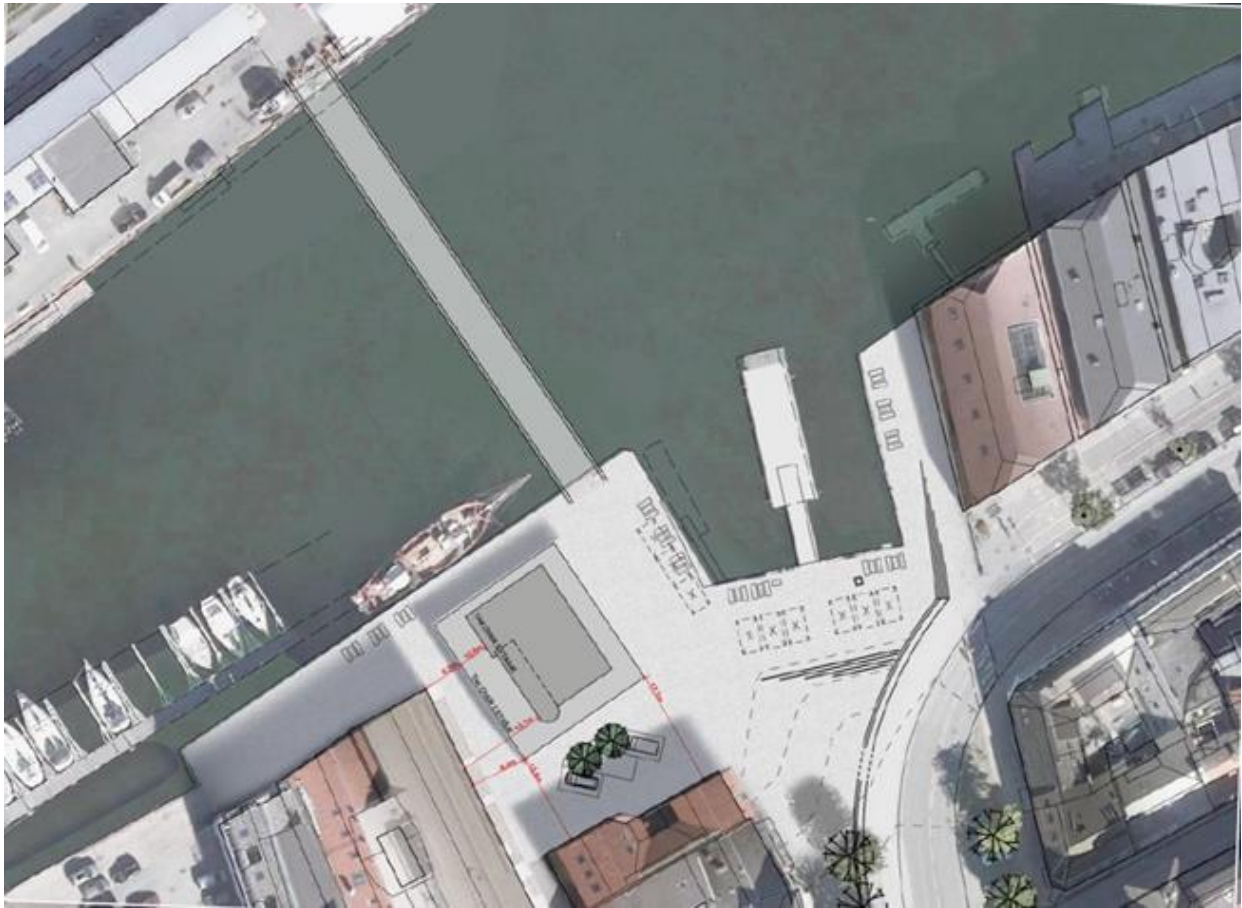


Ravnkloa dagens situasjon.

5.2 Alternativ 1 – planlagt situasjon – ny fiskehall og ny bru over Kanalen



Ravnkloa planlagt situasjon. Illustrasjon PIR2.



Foreløpig situasjonsplan

Ny fiskehall planlegges oppført i to etasjer og en inntrukket tredje etasje som gir tilgang til takterrasse. Foreløpig planskisse viser et bygg med noe mindre grunnflate enn eksisterende bygg, men i to fulle etasjer, samt en mindre tredjeetasje. Det skal i tillegg utredes mulighet for kjeller under hele eller deler av bygget. Samlet bruksareal over terreng utgjør ca. 1.100 m² BRA. Ny fiskehall planlegges som et fleksibelt bygg som enkelt kan tilpasses ulike leietakere uten omfattende ombygging. I valg av materialer, tekniske løsninger og energiløsninger vil det bli lagt vekt på robuste løsninger og høy miljømessig kvalitet. Hovedkonstruksjonen planlegges utført i tre. Bygget er utformet med sikte på å skape et åpent og inviterende møtested, og som ivaretar hensynet til byrommet og kulturmiljøet omkring.



Endring i forhold til dagens situasjon.

Byrommet rundt bygget skal tilrettelegges for opphold og gang- og sykkeltrafikk. Avkjørsel fra Munkegata opprettholdes som adkomst til eksisterende og ny bebyggelse. Varelevering og renovasjon til ny fiskehall skal skje på vestsiden av bygget. Noe offentlig besøksparkering og HC-parkering sør for fiskehallen foreslås opprettholdt. I tillegg skal det settes av areal for sykkelparkering. Forslag til løsninger for adkomst, bebyggelsens organisering er vist i foreløpig situasjonsplan.

Ny gang- og sykkelbru er plassert på vestsiden av Ravnkløpet, vinkelrett på Kanalen. Brua, som vist i foreløpig plangrunnlag, har en enkel, stram og bymessig utforming som er underordnet kanalen som byrom. Kort bru vil gi lavt materialforbruk, og særlig lavt forbruk av stål, vil ha positiv innvirkning på klimagassfotavtrykket.

Brua skal ha åpningsfunksjon som ivaretar selingsløpet i kanalen. Valg av type åpningsmekanisme skal utredes i planprosessen. Foreløpig planskisse viser gang- og sykkelbru med bredde på ca. 5,5 meter.



Foreløpig plangrunnlag, utklipp av modell sett fra Munkegata (til venstre) og fra Fosenkaia (til høyre).



Illustrasjonssnitt



Foreløpige fasadeoppriss av ny fiskehall som viser høyder på planlagt bebyggelse.

6 Konsekvenser og utredningsbehov

6.1 Utredningstema

B=Beskrivelse

R=ROS-analyse

U=Utredning (fagrapporter etter KU-metode eller andre metoder)

S=Stedsanalyse

For alle tema som skal utredes (U) skal 0-alternativet (dagens situasjon) sammenlignes med planforslaget.						
Hovedtema #1: Kulturminner og kulturmiljø						
Utredningstema	Problemstilling	Metode	Nivå			
			B	R	U	S
Ravnkloa	<p>Historisk utvikling, kulturmiljø og kulturminner.</p> <p>Grad av berøring og tålegrense for endring.</p> <p>Hvilke retningslinjer anbefales for preg og utforming av:</p> <ul style="list-style-type: none"> • paviljong/fiskehall • byrom • bru 	<p>Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse.</p> <p>Visuell dokumentasjon av virkning basert på kategorisering og verdisetting i DIVE, Kulturhistorisk stedsanalyse.</p>	x			x
Kystkultur Fosenkaia, på og i kanalen	<p>Historisk utvikling, kulturmiljø og kulturminner.</p> <p>Funksjoner på kaia og i kanalen.</p> <p>Grad av berøring, tålegrense for endring.</p> <p>Nødvendige hensyn for å unngå hindringer for drift av Kystkulturfunksjoner.</p>	<p>Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse.</p> <p>Dokumentasjon basert på kunnskap innhentet fra Disposisjonsplan for kanalhavna, antikvariske myndigheter, kystlaget og Trondheim Havn.</p> <p>Dokumentasjon båttyper, båtstørrelser, manøvreringsdyktighet, frekvens seiling for antikvariske fartøy. Dokumenteres på oppdaterte versjoner av kartillustrasjoner i Disposisjonsplan for Kanalhavna.</p>	x			x

Vestre kanalhavn	Status gjeldende og nyere planer / framtidsbilder / mulighetsstudier.	Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse.	x			x
Allmenningen i Ravnkloa og del av Munkegata – Kongens gate	Grad av berøring og tålegrense for endring inn mot byrom av særlig høy verdi. Anbefalinger for funksjoner, utforming og bruk av byrom.	Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse. Visuell dokumentasjon av virkning basert på kategorisering og verdisetting i DIVE, Kulturhistorisk stedsanalyse. Dokumentasjon av visuelle virkninger skal dokumenteres med bildemontasjer.	x			x
Siktakse Munkegata	Grad av berøring og tålegrense for endring inn mot byrom av særlig høy verdi. Avveining siktakse versus behov for lesbarhet og orientering i byrommet med ny bruforbindelse.	Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse. Tilnærming og undersøkelse av hvilke siktakser som vektlegges. Dokumentasjon av visuelle virkninger, testing alternativer, skal dokumenteres og drøftes med bildemontasjer.	x			x
Siktakser Kanalrommet	Siktakser som skal/kan bevares / forsterkes / endres. Grad av berøring og tålegrense for endring <u>inn</u> mot byrom av høy verdi.	Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse. Tilnærming og undersøkelse av siktakser som vektlegges. Dokumentasjon av visuelle virkninger, alternative konstruksjoner/åpningsprinsipp bru - skal dokumenteres og drøftes med bildemontasjer.	x			x
Hovedtema #2: Natur- og bylandskap						
Utredningstema	Problemstilling	Metode	Nivå			
			B	R	U	S
Naturmangfold	Registrering av områdets naturtyper og økologiske verdier. Tiltak for beskyttelse av naturverdier. Tiltak for beskyttelse av rødlistede arter (måser).	Vurdering av aktuelle beplantingstyper, sett i sammenheng med prinsipp for tretyper i Midtbyen. Viktig sted for fugler i viktig byrom - vurdering av tiltak som kan redusere konflikter.	x			x
Bylandskap, byen og vannet	Sammenhenger / kontakten mellom byrommene og kanalrommet (i tillegg til siktakser).	Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse. Vurdering av allmenningene på sørsiden av kanalen i sammenheng, konkretiser	x			x

		verdier og fremtidige funksjoner.				
Friluftsliv, blå strukturer og grønne områder	Rekreasjonsområder langs kanalen med tilhørende forbindelser. Rekreasjonsområder på vannflaten i kanalen (kajakk, roing, mm.) Overvannshåndtering.	Landskapsfaglig redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse. Innhente kunnskap fra Idrettsrådet om bruk av vannflaten og aktuelle hensyn. Hovedprinsipper for overvannshåndtering for å minimere offentlig nett, lokalt åpent nett, tre-trinns strategi.	x			x
Hovedtema #3: Byrom og byliv						
Utredningstema	Problemstilling	Metode	Nivå			
			B	R	U	S
Funksjoner og fasader	Funksjoner og fleksibilitet over tid. Skape byliv, gi areal til uteservering, aktiviteter og arrangementer (inkl. HC-parkering, taxi, varelevering, service og håndverkere). Hva som skjer inne i byggene, og hvordan det uttrykkes gjennom fasader.	Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse. Illustrasjonsvedlegg til planforslag med funksjoner og fasader.	x			x
Byrom og møteplasser	Lokale sammenhenger / kontakten mellom byrom og kanalrommet (i tillegg til siktakser). Ny bru over Kanalen i sammenheng med byrom, bylivssone og logistikk i Midtbyen.	Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse. Illustrasjonsvedlegg til planforslag med illustrasjonsplan.	x			x
Handel og servering	Riktig virksomhet på riktig sted. Hvorfor har det ikke lyktes over tid med tidligere fiskehaller / virksomheter?	Handels- / næringsanalyse <ul style="list-style-type: none"> • Beliggenhet, tilgjengelighet, størrelse • Synergi av andre utsalg – serveringsmuligheter • Generelle rammebetingelser i Midtbyen • Arealbehov og logistikk 	x			
Kriminalitetsforebygging	Utsatt område som krever forebyggende tiltak mot uønskede hendelser. Hindre dårlig oversikt i byrommet.	Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse og ROS-analyse. Kartlegging av tilsvarende områder i Trondheim (Trondheim Havn, Politiet).	x	x		x

	Kartlegging uønskede hendelser utløst av aktivitet langs kaifronter/bru tett på sjø. Mulige/effektive virkemiddel og sikkerhetstiltak som kan innarbeides uten å redusere kaienes funksjonalitet og preg.	Innhenting og vurdering av hvilke tiltak som virker. Avgrense utstrekning for tiltak. Innarbeiding av tiltak i utforming (for eksempel belyningsplan).				
Hovedtema #4: Mobilitet						
Utredningstema	Problemstilling	Metode	Nivå			
			B	R	U	S
Gange	Ny bru over kanalen som del av transportsystemet. Ny bru over Kanalen i sammenheng med byrom og logistikk. Økt andel gåing og sykling - Hva får folk til å gå/sykle hit?	Redegjørelse med prinsipper innarbeides som del av stedsanalyse. Baseres på undersøkelser og utredninger i: <ul style="list-style-type: none"> • Stedsanalyse Trondheim sentrum og planarbeid Nord-Østre Kvadrant. • Samferdselsplan for Trondheim (høringsutgave 2025). • Gatebruksplan for Midtbyen Tverrsnitt bru som viser tiltenkt bruk.	x			x
Sykkel	Ny bru over kanalen som del av transportsystemet. Ny bru over Kanalen i sammenheng med byrom og logistikk. Økt andel gåing og sykling - Hva får folk til å gå/sykle hit? Trafikksikkerhet mellom ulike trafikantgrupper.	Redegjørelse med prinsipper innarbeides som del av stedsanalyse. Baseres på undersøkelser og utredninger i stedsanalyse Trondheim sentrum og planarbeid for Nord-Østre Kvadrant i Midtbyen, og Samferdselsplan for Trondheim (høringsutgave 2025). Tverrsnitt bru som viser tiltenkt bruk.	x			x
Kollektivtransport	Naturlige forbindelser og annonsering som leder til båt-, tog- og busstilbud.	Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse. Baseres på undersøkelser og utredninger i stedsanalyse Trondheim sentrum, planarbeid for Nord-Østre Kvadrant i Midtbyen og Gatebruksplan for Midtbyen.	x			x

Biltrafikk	Adkomst og parkering til fiskehallen, med universell utforming (privatbil og drosje). Adkomst for boliger i området.	Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse. Baseres på Gatebruksplan for Midtbyen og Samferdselsplan for Trondheim (høringsutgave 2025).	x			x
Nyttetransport	Varelevering, renovasjon og tilgjengelighet for nødetater.	Redegjørelse innarbeides som del av stedsanalyse. Veg-/trafikkplan med kjøremønstre og sporingskurver. Baseres på: <ul style="list-style-type: none"> Gatebruksplan for Midtbyen. Samferdselsplan for Trondheim (høringsutgave 2025). 	x			x
Hovedtema #5: Hensyn til båttrafikk og havnefunksjoner						
Utredningstema	Problemstilling	Metode	Nivå			
			B	R	U	S
Fartøy i Kanalen: Fartøy med kulturverdi / begrenset manøvreringsevne Fartøy med kai plass i Kanalen Vedlikeholds-fartøy/lektere for havna Fartøy for publikum / besøkende: <ul style="list-style-type: none"> Autonom ferge Munkholmbåten Fløttmannen Byfiskere Turistbåter Gjesteplasser fritidsbåter Faste båtplasser 	Kartlegging ulike fartøy og manøvreringsevne. Kartlegging trafikkforhold i farled og manøvreringsområder. Sikring mellom konstruksjoner bru / kai og farled (strømforhold). Dimensjonerende seilingsdybde, bredde og høyde. Seilingstid mellom åpningsbruer. Naturgitte forhold.	Oppdatert beskrivelse og kartillustrasjon basert på: Disposisjonsplan Kanalhavna Involvering – intervju – seminar med Trondheim Havn, Kystlaget, Fiskarlaget, Båtforeningen, Seilforeningen, Fiskere, autonom ferge m.fl. Oversiktskart med registrering av virksomheter på kaier i kanalen. Strøm, vind og tidevann. Historiske data, aktsomhets- og farekart.	x		x	
Konstruksjonsprinsipp og designgrunnlag for å regulere bru	Vurdering av fordeler og ulemper for ulike åpningsprinsipper; a. Klaffebru b. Svingbru Vurdering åpningsklaffer; en eller to.	Design og konstruksjon bru – illustrasjonsvedlegg. Teknisk plan bru og veg inkl. vekt på drift og vedlikehold. Gjennomførbarhet; anslag, klimagassregnskap, usikkerhet, mv.	x		x	

	Vurdering overliggende eller underliggende løftemekanisme.	Innhenting erfaring fra Statens vegvesen og Vegdirektoratet.				
Styring av bru	Synkronisering med andre bruer. Åpningstider og frekvenser – samordning ansvar. Sikkerhetsperiode før og etter åpning. Reserveløsninger i anleggsfase, ved driftsstans og vedlikehold. Organisering av drift- og vedlikehold.	Innhenting erfaring fra Trondheim bydrift, BaneNOR, Statens vegvesen og Vegdirektoratet. Historiske data og utvikling. Teknisk plan bru og veg. Involvering Trondheim Havn	x		x	
Forholdet til eksisterende konstruksjoner, kaier og annen teknisk infrastruktur i Kanalen	Kartlegge havneanlegg, med kai og annen teknisk infrastruktur.	Registrering og beskrivelse av konsekvenser for eksisterende tekniske anlegg. Teknisk rapport – del av teknisk plan for bru og veg.	x		x	
Hovedtema #6: Grunnforhold						
Utredningstema	Problemstilling	Metode	Nivå			
			B	R	U	S
Grunnforhold i Ravnkloa for nytt bygg.	Kartlegging av eksisterende undersøkelser. Eventuelt supplerende undersøkelser. Kartlegging av forhold knyttet til kjeller og konstruksjoner (stag) for kai.	Geotekniske undersøkelser og vurdering fiskehall med kjeller.	x		x	
Grunnforhold fundamenteringspunkter for bru og sikringsverk på kaier og i kanalen.	Kartlegging av eksisterende undersøkelser. Eventuelt supplerende undersøkelser for fundamentering bru.	Geoteknisk rapport bru med nødvendige undersøkelser og vurderinger.	x		x	
Hovedtema #7: Virkninger som følge av klimaendringer						
Utredningstema	Problemstilling	Metode	Nivå			
			B	R	U	S
Flom og havstigning	Kartlegging av havstigningsnivå og stormflo 2050 – 2150. Hensyn i utforming for å forhindre skader på bygg	Notat flom og havstigning med nødvendige beregninger, vurderinger og forslag til sikringstiltak i anleggsperioden og i permanent situasjon.	x		x	

	og uterom, spesielt mtp. evt. kjeller.					
Hydrologi	Er det fare for flom som følge av havstigning innenfor planområdet?	Beregne og vurdere fare for flom, foreslå og beregne behov for avbøtende tiltak. Strømningsberegninger i 2D av erosjon og påkjenning på konstruksjonene, samt avklaring av farled.	x		x	
Klimagassutslipp	Oppnå betydelig redusert klimafotavtrykk sammenlignet med bygg etter gjeldende byggt teknisk forskrift.	Definere målsetninger for alle faser: <ul style="list-style-type: none"> • Ombrukskartlegging • Anleggsfase • Materialbruk • Energi-/effektbehov • Driftsfase Utarbeide LCA-livssyklusanalyse og klimagassregnskap.	x		x	
Hovedtema #8: Forurensning						
Utredningstema	Problemstilling	Metode	Nivå			
			B	R	U	S
Forurenset grunn	Kartlegge eksisterende undersøkelser og behov for nye. Avdekke problemstillinger, behov for tiltak der det skal etableres nytt bygg og konstruksjoner for bru.	Miljøfaglig rapport/notat som avdekker evt. risiko for forurensning i anleggsfaser og behov masseutskifting/andre tiltak. Baseres på kunnskap fra «Renere Havn»-prosjektet, og etterfølgende prøvetaking i kanalen.	x		x	
Vannmiljø	Hvilken påvirkning har tiltakene for vannmiljøet?	Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens etter Miljødirektoratets veileder M-1941. Vurdering etter vannressursloven.	x		x	
Hovedtema #9: Beredskap- og ulykkesrisiko						
Utredningstema	Problemstilling	Metode	Nivå			
			B	R	U	S
ROS-analyse Ravnkloa	Identifisere farer/uønskede hendelser med tanke på sannsynlighet og konsekvens: <ul style="list-style-type: none"> • Naturfare (stormflo, havnivåstigning og grunnforhold) 	ROS-analyse, basert på mal DSB Klimatilpasning skal inngå i alle ROS-analyser, jf. Temaplan for klimatilpasning 2021-2025.	x	x		

	<ul style="list-style-type: none"> • Tilgjengelighet (nødetater) • Samfunnsviktige objekter og virksomheter • Trafikksikkerhet • Fare i omgivelser og miljøfarer / miljøskader <p>Risikohåndteringstiltak</p>					
ROS-analyse bru over kanalen	<p>Risikoidentifisering – kontekst.</p> <p>Avgrensning av hva som inngår – andre ROS-analyser, særskilte faremomenter, vurdering sannsynlighet og konsekvens, dimensjoneringskrav for eksempel N100.</p> <p>Identifisere farer/uønskede hendelser med tanke på sannsynlighet og konsekvens:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Naturfare (stormflo, havnivåstigning og grunnforhold) • Tilgjengelighet (nødetater) • Samfunnsviktige objekter og virksomheter • Trafikksikkerhet • Fare i omgivelser og miljøfarer / miljøskader • Sikkerhet for trafikanter på bru • Sikkerhet for trafikanter i kanalen • Kraner og løft i nærheten av jernbane • Kraner og løft i nærheten av båter 	<p>ROS-analyse bru – etter V712. (SVV rapport 632, basert på DSB-veileder).</p> <p>Analyseseminar med tverrfaglig kompetanse.</p> <p>Beskrive planområdet og utbyggingsformålet.</p> <p>Identifisere mulige uønskede hendelser.</p> <p>Vurdere risiko og sårbarhet. Sannsynlighet, konsekvens, usikkerhet.</p> <p>Finne tiltak for å redusere risiko og sårbarhet.</p> <p>Dokumentere analysen og hvordan den påvirker planforslaget.</p> <p>Risikohåndteringstiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flom- og skredsikringstiltak • Skjerming og innbygging av tekniske installasjoner • Heving av bru/kai • Angi særskilte drifts- og vedlikeholdstiltak, samt beredskapsplaner • Tilrettelegging av anleggsområdet for å unngå miljøforurensing i anleggsfasen 	x	x		
Hovedtema #10: Anleggsfase						
Utredningstema	Problemstilling	Metode	Nivå			
			B	R	U	S
Utbyggingsrekkefølge	<p>Bygetrinn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny fiskehall 	Redegjørelse anleggsfase med kartanvisning for anleggs- og	x		x	

	<ul style="list-style-type: none"> Ny bru Bygge- og anleggsområde for hvert byggetrinn. Fremdrift for hvert byggetrinn.	riggområder for hvert byggetrinn.				
Fremkommelighet i byggeperioder	<ul style="list-style-type: none"> På landarealene I kanalen 	Redegjørelse anleggsfase – anleggstrafikk.	X		X	
Virknings for berørte brukere av området	<ul style="list-style-type: none"> Næringsdrivende Beboere Kystlaget Trondhjem Trondheim Havn Trafikanter 	Redegjørelse anleggsfase – anleggstrafikk.	X		X	
Støy	Støy i forhold til nærmiljø / boliger.	Støyfaglig analyse – anleggstrafikk og pelearbeider. Analysen skal gjøres i tråd med T1442, Retningslinjer for støy i arealplanleggingen.	X		X	

7 Planprosess og medvirkning

7.1 Medvirkning

Det skal legges opp til en åpen planprosess og bred medvirkning.

Det er i tidlig fase opprettet dialog med de nærmeste naboene, Kystlaget Trondhjem og NTNU's prosjekt med autonom ferge i Kanalen. Dette skal følges opp i den videre planprosessen.

Offentlige myndigheter, relevante lag og organisasjoner, samt berørte grunneiere og naboer blir varslet direkte om igangsetting av planarbeidet og høring av planprogram.

Innspill til planprogrammet, og behandlingen av disse, vil følge som eget vedlegg ved fastsetting av planprogrammet. De som har kommet med innspill skal få varsel fra kommunen om det fastsatte planprogrammet.

Samrådsmøter med relevante parter i forhold til ulike utredningstema skal avtales underveis i planprosessen. Det planlegges et eget seminar med brukere av Kanalhavna med sikte på å oppdatere en registrering som ble gjort i arbeidet med Disposisjonsplan for Kanalhavna. I forbindelse med utarbeidelse av ROS-analyse for ny gang- og sykkelbru skal det gjennomføres ROS-seminar med relevante myndigheter og organisasjoner.

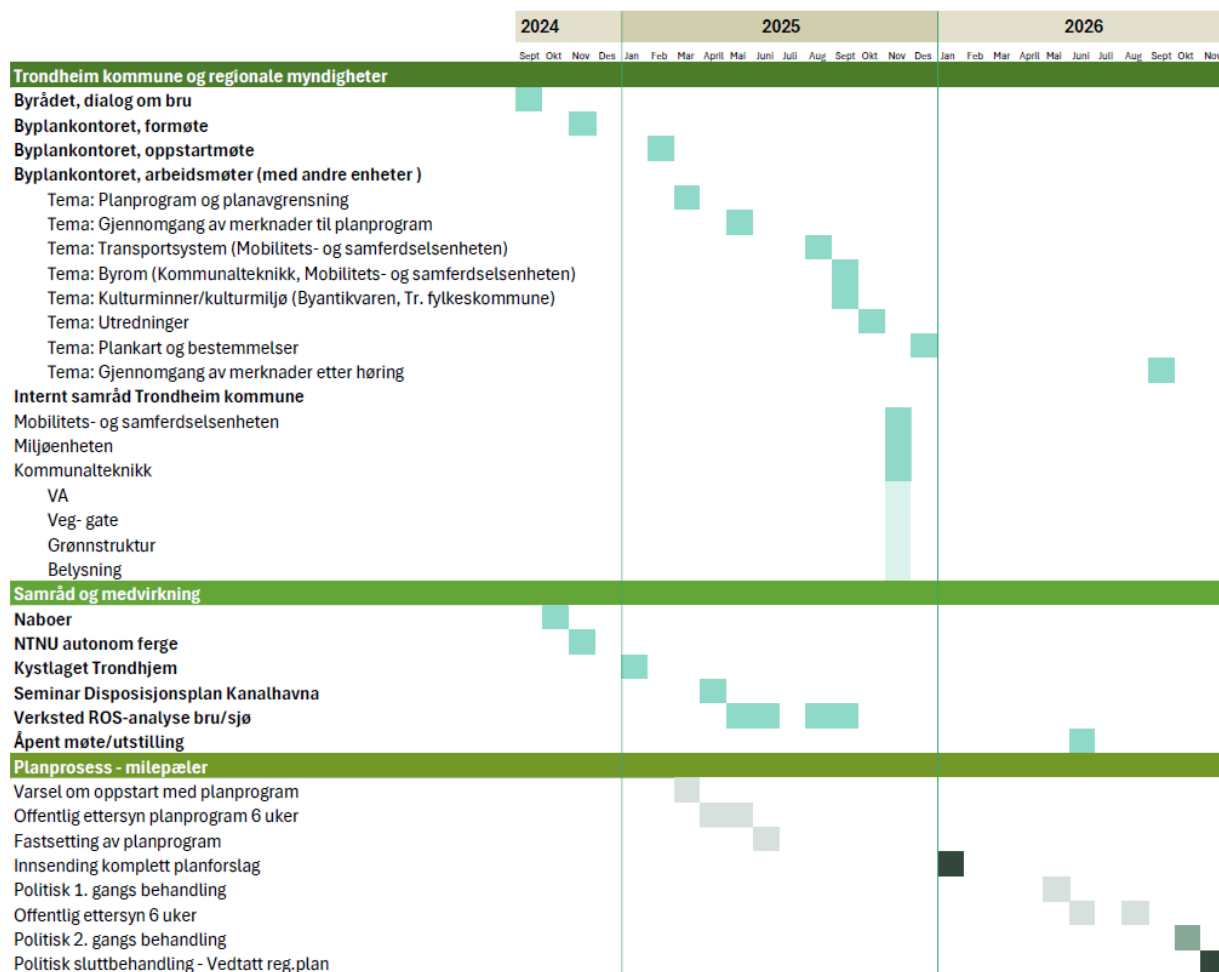
Når selve planforslaget foreligger, vil dette bli lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring i minimum seks uker. Oppsummering av innkomne merknader, og kommentarer om hvordan disse er ivaretatt i planforslaget, vil følge som eget vedlegg når planen legges fram til sluttbehandling.

Det planlegges et åpent møte i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planforslaget.

Det er opprettet en internettside hvor informasjon om prosjektet vil bli oppdatert fortløpende:

<https://nyeravnkloa.no/>

7.2 Prosesser og fremdrift



Foreløpig møte- og fremdriftsplan, 19.02.2025