



# Kystlaget Trondhjem

Fosenkaia, Gulskuret, 7010 Trondheim



Til:

Trondheim Kommune v/Rådmann  
Trondheim Kommune, Byplankontoret

Kopi:

- Byantikvaren
- Bystyregruppene for de forskjellige partiene
- Eiendomsbesitter Bjørn Lunde
- Forbundet Kysten
- Fortidsminneforeningen DTA
- Norsk Forening for Fartøyvern
- Riksantikvaren
- Stiftelsen Hansteen
- Sør Trøndelag Fylkeskommune v/Konservator Knut Wik
- Trondheim Havn
- Trondhjems Historiske Forening
- Trondhjems Sjøfartsmuseum

Trondheim, 21. mars 2014

## ***Levende - eller død - Kanalhavn?***

### **Manglende konsekvensutredning ny bro over Kanalen fra Ravnkloa til Fosenkaia**

Kystlaget Trondhjem, et lokallag av Forbundet Kysten, ser med stor bekymring og uro på det pågående arbeidet for en ny bro over Kanalen mellom Ravnkloa og Fosenkaia. Selv om intensjonene er gode, vil konsekvensene være ødeleggende for Kanalen som levende Kanalhavn og for Fosenkaia som aktiv havn for fartøy som er vernet og fredet av Riksantikvaren, samt for andre veteranfartøy.

En bro over Kanalen vil gjøre det (nærmest) umulig å ha større fartøy med mast ved Fosenkaia og området øst for den foreslåtte broen. Samtidig vil den gjøre det svært vanskelig for større tradisjonsfartøy å gå inn Skansenløpet og inn i Kanalen, da området omkring Ravnkloa og Ravnkloeløpet er det eneste stedet i Kanalen der en kan få snudd et større fartøy på en sikker måte. Kystlaget Trondhjem frykter at et nytt stengsel over Kanalen vil være spikeren i kista for en virkelig levende kanalhavn.

Med ei bro vil det store vide utsynet og åpne siktelinjene fra statuen av Carl Adolf Dahl og ned til Sanden, Ila og Skansenbrua bli stengt. Med nok en bro vil Kanalen bli oppstykket og delt, og Fosenkaia vil bli et basseng kun for småbåter, akkurat som Gryta øst for Jernbanebroa. Vi minner om at Fosenkaia med sine historiske fartøy faktisk er et av de mest fotograferte områdene i byen, visstnok det tredje etter bl.a. Nidarosdomen.

### **Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2013-2025**

Trondheim kommune har nylig vedtatt «Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2013–2025» (vedtatt i Trondheim bystyre 31. oktober 2013). Konsekvensene av en bro over

Kanalen vil undergrave målsettingene som er fastlagt i denne planen. Den kulturhistoriske verdien av Kanalen og Brattøra, og det kulturhistoriske miljøet og veteranbåtmiljøet på Fosenkaia omtales på følgende måter:

**«Kanalene og Brattøra - Et havne- og samferdselshistorisk miljø uten sidestykke»**

Kanalen og Brattøra omhandles i et eget delkapittel, kap. 3.19. Kommunedelplanen slår her fast at «*området er et havne- og samferdselshistorisk miljø uten sidestykke*», med en «*spesiell plass i byens havne- og samferdselshistorie: Gjennomføringen av stadsingeniør Dahls havneplan på 1870-tallet, der Kanalen og Brattøra inngår, er trolig den største anleggsentreprise i Trondheim noen sinne, og ga i sin tid byen et av landets største og mest moderne havneanlegg.*»

Samtidig peker kommunedelplanen på at området, som opprinnelig rommet hovedjernbanestasjon, godsterminaler og havnearealer, i senere år er blitt tilført stadig flere byfunksjoner, og at «*miljøets kvaliteter som byens historiske havneområde er i dag under økende press.*»

Kommunedelplanen konkluderer slik: «*Registrere og beskrive havnemiljøets historiske kvaliteter, med særlig vekt på Kanalhavnen; og ut fra dette foreslå en strategi for bevaring av videre utvikling av de viktigste kvalitetene.*» (s.59–60)

Også «*Kommuneplanens arealdel 2012–2024, (vedtatt i Bystyret 21.03.2013) slås det fast at Vestre og Østre Kanalhavn somer et område «med meget høyt krav på bevaring som samlet kulturmiljø.*» (Fra «*Hensynssoner utvalgte kulturmiljø*»)

***Sikre gode vilkår for veteranbåtmiljøet på Fosenkaia***

Betydningen av fartøyvern og veteranbåtmiljøet på Fosenkaia omhandles i Kommunedelplanen kap.3.18 Samferdsel - veier, jernbane, broer, kjøretøy, og fartøyer. (s.58) «*Fartøyvernet har lenge vært på fremmarsj, men er så langt ikke godt etablert innenfor lokal kulturminneforvaltning. I Trondheim har det en del år eksistert et livskraftig veteranbåtmiljø knyttet til Fosenkaia i Østre kanalhavn. Dette miljøet bidrar til å fylle 'den historiske byen' med innhold og liv.*»

Kulturminneplanen fastsetter som mål å «*Sikre gode vilkår for videre utvikling av veteranbåtmiljøet på Fosenkaia.*»

**Kanalen er en av de tryggeste og beste havnene i landet**

For veteranfartøyene er Fosenkaia og Kanalen den beste plassen å ligge på grunn av brakkvannet som effektivt forhindrer rust/tæring på stålfartøy og hindrer pølemark å angripe trefartøy. Av de 23 fartøyene som ligger ved Fosenkaia har hele 7 fartøy nasjonal vernestatus «*de flytende kulturminnene*» hos Riksantikvaren. Det eldste av disse er seildampskipet Hansteen (bygd 1866) som har Fosenkaia som base. Hansteen er unikt. Så vidt vi vet er Hansteen verdens eldste seildampskip som fortsatt er i drift. Skipet har svært høy verneverdi også i nasjonal sammenheng, og Riksantikvaren har gitt sterke signaler om at Hansteen vil bli fredet i 2015. Med ei gangbro vil det bli omtrent umulig å få manøvrert Hansteen inn til Fosenkaia.

Skurene på Fosenkaia har stor antikvarisk verdi. De er klassifisert med antikvarisk verdigradering klasse B og dermed gitt høyere verneverdi enn flere av bryggene på sørsiden av Kanalen. Fosenkaia med veteranfartøyene har stor antikvarisk verdi når det gjelder skur og tilknytning til båttrafikk og fraktfart. Ravnkloa har en viktig kulturhistorisk funksjon og minner oss om tida da Kanalen var fylt av tradisjonsbåter og færingar som førte varer og folk til byen.

Veteranbåtmiljøet på Fosenkaia danner derfor en viktig kulturhistorisk ramme for Ravnkloa som sammen med Fosenkaia utgjør et historisk minne om bindeleddet mellom by og land. Fosenkaia er ett av få, og kanskje eneste område i Norge, som faktisk har intakte skur for gods fra for rundt 100 år siden. En eventuell bro over kanalen vil være til en så stor ulempe at motivasjonen for å ha tradisjonsbåter ved Fosenkaia rett og slett forsvinner. Forsvinner de større fartøyene fra Fosenkaia, vil verdien av dette historiske trafikkmessige knutepunkt forringes kraftig. Kystlaget med verksteder er en del av et levende miljø. Større veteranbåter og de flytende kulturminnene er avhengig av dette, og disse fartøyene er avgjørende for nettopp å skape dette levende miljøet.

### **Et broprosjekt på sviktende grunnlag - Konsekvensutredning mangler**

Forslaget om bro over Kanalen er lagt inn som del av et prosjekt om å revitalisere Ravnkloa som byrom. Initiativet kom opprinnelig fra en av eiendomsbesitterne i området våren 2011. På bakgrunn av dette initiativet satte TrhK (rådmannen) i gang en prosess for å revitalisere Ravnkloa. Det resulterte i en prosjektskisse (Ravnkloa, mulig tiltak til revitalisering av byrommet, Arkivsak 12/46314) som ble behandlet i bygningsrådet 20.11.2012. Den omfattet for det første tiltak for å oppruste selve byrommet rundt Ravnkloa (bl.a. bedre belysning, ny brolegging og ny møblering, med mer.) For det andre et forslag om å anlegge en gang- og sykkelbro over Kanalen mellom Ravnkloa og Fosenkaia.

Vi kan ikke se at målsettingene som er fastlagt i «Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2013–2025» er fulgt opp i planarbeidet som ligger til grunn for revitaliseringen av Ravnkloa.

Kystlaget Trondhjem ser positivt på intensjonene om å oppruste Ravnkloa som er et område med stor kulturhistoriske verdi og miljømessig betydning for Trondheim. Vi er positive til foreslåtte tiltak som kan bidra til å bedre kvaliteten på selve Ravnkloa som byrom, men opprustning av Ravnkloa kan ikke gjøres på bekostning av Kanalen som helhetlig kulturmiljø. Uten større fartøy vil verdien av Kanalen som helhetlig kulturmiljø forringes kraftig. En levende Kanalhavn ikke bare rundt Kanalen, men også i Kanalen. Manger ferdes også fortsatt i Kanalen, og opplever det som fantastisk. Forhåpentligvis vil ferdselen øke enda mer med tiden.

Fartøyene som ligger til kai er ikke stilleliggende kulisser. De er, og de bør være, fartøy i bruk. Da er både tilgang til sjøen/fjorden og tilstrekkelig og sikkert/trygt manøvreringsrom når fartøyene skal legges til og fra kai av helt avgjørende betydning.

Det er ikke foretatt noen undersøkelse eller analyse av hvilke konsekvenser ei ny bro over Kanalen vil få for det maritime miljøet/fartøyhistoriske miljøet ved Fosenkaia, eller for manøvreringsmuligheten til større fartøy i Kanalen. Kystlaget Trondhjem er forundret over at en slik analyse ikke er foretatt. At en ny bro ble lagt inn som et premiss for en revitalisering av Ravnkloa er for oss helt uforståelig.

Kystlaget Trondhjem har i brev, datert 17. januar til Trondheim Kommune (prosjektledelsen) som svar på presentasjonen av broprosjektet, gjort rede for hvorfor og hvordan den foreslåtte gangbroen vil bli ødeleggende for større fartøy. De viktigste momentene i dette brevet er gjengitt i vedlegg 1.

Trondheim Kommunes saksframlegg om bro framstilles som et tiltak som skal styrke det maritime miljøet ved Fosenkaia. Betegnende for dette er bl.a. at Nyhavn i København, en havn for større veteranskip og seilskip, omtales som eksempel og forbilde. Det som derimot ikke bemerkes er at fartøyene i Nyhavn ikke er stengt inne av en eneste bro. Fra Nyhavn er det helt fritt løp ut til sjøen.

## **Strategi for å styrke Kanalhavna som helhetlig kulturhistorisk miljø og forbindelsen mellom Midtbyen og Brattøra**

Kystlaget Trondhjem etterlyser en helhetlig plan og strategi for utvikling av Kanalen som helhetlig kulturhistorisk miljø (og Ravnkloa som en del av denne) i tråd med Kommunedelplanens målsetting.

Kystlaget Trondhjem mener at andre tiltak som allerede er vedtatt, og også igangsatt, vil bidra til å styrke både Ravnkloa og hele Kanalhavna som attraktivt kulturmiljø for både byens befolkning og for turister.

Med den nye gang og sykkelbroen over Skanseløpet (som er under bygging) er det nå lagt grunnlag for en helhetlig og opplevelsesrik rundtur rundt Kanalen fra Skansen til den gamle Jernbanebroa. Den naturlige aksen/forbindelseslinjen ut til Brattøra-området er i forlengelsen av Jernbanebrua, der det nå er bygd en bred gangbro «Sjøgangen» – med spektakulær utsikt – over hele jernbaneområdet. I forlengelsen av den nye broa kommer man nesten rett på den nye hurtigbåtterminalen, men man må bevege seg videre østover for å komme til bl.a. Rockheim, Clarion Hotel, Pirbadet og turistskipskaia, og enda lengre østover for å komme til bl.a. Pirsenteret og hurtigrutekaia.

Forbindelseslinjene går altså østover. En gangbro over Kanalen mellom Ravnkloa og Fosenkaia vil dermed ikke korte inn på distansen mellom Ravnkloa, eller andre steder i Midtbyen, og de attraktive områdene på Brattøra. Det ligger således ingen direkte kommunikasjonsgevinst i ei gangbro over Kanalen. Videre arbeid med å forbedre forbindelsen mellom Brattøra og Midtbyen, og Ravnkloa, bør ta utgangspunkt i traseen over den nye «Sjøgangen» og videre over Jernbanebroa.

Med den allerede innregulerte kaia utenfor bryggene i Fjordgata 70-82, vil det bli en sammenhengende gangforbindelse langs Kanalen fra Ravnkloa til Jernbanebroa, en avstand på knappe 400-500 meter. Med relativt enkle tiltak kan dette kaiområdet bli både mer attraktivt og lett tilgjengelig. Fra denne sida av Kanalen vil man ha orkesterplass til en fortsatt levende Kanalhavn. Sammen med en opprusting av kaiområdene også vest for Ravnkloa (mot Frostakaia) vil dette tilrettelegge for økt ferdsel langs kaikanten på sørsiden av kanalen og øke antall besøkende til Ravnkloa. Ei gangbro over til Fosenkaia kan vel så sannsynlig virke mot sin hensikt. Den vil drenere folk forbi Ravnkloa og ut på Brattøra. En gangbro kan bli et mislykket (og kostbart) forsøk på revitalisering av Ravnkloa på bekostning av dagen levende og gode miljø på Fosenkaia.

Også i saksframlegget for opprustning av Ravnkloa framheves betydningen av sammenhengende kaiområder fra Ravnkloa både østover og vestover, og det potensiale som ligger i en opprustning av kaiområdene. Det konkluderes med at «*Kanalrommet vil kunne bli en av de flotteste turistattraksjonene i sentrum*». Da er det tragisk at det i samme dokument fremmes et forslag om en bro som nettopp vil ødelegge dette åpne kanalrommet, både visuelt og som levende kanalrom.

For Kystlaget Trondhjem og gruppen Levende Kanalhavn

Sign.

Audun Podsada

Høvedsmann/Styrets leder

2 vedlegg

## Vedlegg 1

### Konsekvenser av ny bro over Kanalen

#### ***Manøvreringsrom forsvinner***

Området omkring Ravnkloa og Brattøraløpet er det eneste stedet i Kanalen der en kan få snudd et større fartøy på en sikker måte. En bro i dette området vil være til stor ulempe også for Munkholmbåten og andre større fartøy.

Fartøyene ved Fosenkaia har lengde mellom 30 og 100 fot (9 – 33 meter) og har en typisk mastehøyde fra 10 – 15 meter. Når en skal legge fra Fosenkaia, må en vende fartøyet ute i Kanalen like øst for der broa er tiltenkt. Strømmen bærer hele tiden vestover i dette området, og en bro vil gjøre en slik snuoperasjon meget risikabel. Det er derfor nødvendig med en sikkerhetssone i farleden. Vedlegg 2 viser en skisse over de områdene som er viktige i forbindelse med manøvrering av større fartøy.

#### ***Problem i forbindelse med koordinasjon av bruåpning***

Med den nye sykkelbroa som bygges utenfor Skansen bro, må en med ytterligere en gangbru fra Ravnkloa til Fosenkaia, ha i alt 3 bruåpninger som skal koordineres før en kan komme ut i sjøen. Strømforholdene i Kanalen vil gjøre dette til en meget krevende øvelse for større fartøy da man ofte må ligge på vent i lang tid.

Båttrafikken er på det største i sommerhalvåret og følger bruåpningstidene til Skansen bro innenfor følgende klokkeslett: 06:00–06:45, 10:15–14:00, 17:00–20:00 og 22:15–23:45. I de mest populære tidsrommene på dagtid må en regne med 15 – 20 passeringer i hver tidsluke, og dette vil kreve hyppige bruåpninger. Det er lett å forestille seg at dette blir en krevende samkjøring med Skansen bro og den nye sykkelbroa som kommer på utsiden.

Det tar ca 5 - 10 minutter å forflytte seg med båt mellom Ravnkloa og Skansen. Hvis en ikke innenfor dette tidsrommet kan få bruåpning på Skansen, vil en risikere at det blir liggende mange fartøy og bakke opp mot strømmen i hele strekningen fra Ravnkloa til Skansen. Dette vil representere et betydelig sikkerhetsproblem spesielt med tanke på de "myke" trafikantene (småbåter, kajaker etc). Tilsvarende vil fartøy som kommer inn Skansen risikere å måtte ligge å vente på ytterligere en bruåpning like ved Ravnkloa. Dette vil være meget krevende i de strømforholdene som er her. Mange fartøy liggende på vent vil representere et betydelig hinder og kollisjonsrisiko for Munkholmbåtene som vil komme på kryssende kurs.

#### ***Fosenkaia stenges inne***

Ny bro vest for Fosenkaia vil stenge Fosenkaia inne, i det utløpet østover langs Kanalen i praksis er stengt ved at en her må passere fem broer: to i kanalen og tre i elva. Vanskelige strømforhold i elva og Kanalen gjør det tilnærmet umulig for eldre fartøy som har mindre motorkraft og manøvreringsevne enn moderne fartøy, å passere bro og brokar på en betryggende måte.

#### ***Fløtmannsbåten forsvinner***

Fløtmannsbåten som har en lang historisk tradisjon vil bli sterkt skadelidende med en ny gangbro midt i Kanalen. Historien til Fløtmann strekker seg over 120 år tilbake, og har sitt opphav i oppføringen av Brattøra og anlegget rundt jernbanen i begynnelsen av 1880-årene. En ny gangbro vil fjerne grunnlaget for denne trafikken og vil bety slutten for Fløtmann. Mer info om Fløtmann kan leses på [www.kystlaget-trh.no/flotmann](http://www.kystlaget-trh.no/flotmann)

I saksframlegget hevdes det at en ny bro over Kanalhavna vil gi turister en spektakulær ankomst til byen. Men hva er mer spektakulært, eksotisk og unikt for en turist enn en å bli rodd over Kanalen med Fløtmannen? Gangbroer finnes i mange byer, bare Trondheim har Fløtmann, og minst en åpen og levende Kanalhavn!