



Fagnotat

Vår ref.
2024/38303

Dato
27.03.2026

| | |
|------|--|
| Til: | Kommunaldirektør, byrådsavdeling for byutvikling |
| Fra: | Ragna Fagerli, Byplankontoret |

Ravnkloa og Kanalhavna, detaljregulering – offentlig ettersyn

1. Hva notatet gjelder

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Pir II AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Ravnkloa AS. Selskapet eies av Trondheim Havn, E. C. Dahls Eiendom og Koteng Eiendom. Komplette planforslag forelå 13.2.2026. Det ble i samråd påpekt noen mangler i materialet, som siden har blitt supplert i løpet av saksbehandlingsperioden.



Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for oppføring av en ny fiskehall der dagens fiskehall står. Ny fiskehall skal gi rom for flere virksomheter for å sikre en bærekraftig drift. Det er et mål at fiskehallen skal bli en attraksjon i Midtbyen. Reguleringsplanen skal også legge til rette for en ny gang- og sykkelbru fra Ravnkloa til Vestre Kanalhavna. Brua vil kunne styrke Munkegata som en naturlig ferdselsåre for myke trafikanter, og tiltrekke flere folk til byrommet Ravnkloa.

Planforslaget legger til rette for tiltak som støtter ønsket byutvikling i Trondheim. Planforslaget

har gode kvaliteter og er i samsvar med kommunens overordnede mål for byutvikling.

Hovedutfordringene i planarbeidet har vært å legge til rette for revitalisering av Ravnkloa som et levende bymiljø og byrom. Kvalitetene som ligger i vannrommet i kanalen og nærheten til fjorden skal styrkes, og hensynet til båttrafikken og det maritime miljøet skal ivaretas. Byplankontoret mener tiltakene i planen kan bidra positivt til revitalisering av dette historisk viktige byrommet i Midtbyen.

Byplankontorets viktigste faglige råd er at det før sluttbehandling gjøres en tilpasning til et 2150-scenario for havnivåstigning, at det gjøres noen mindre justeringer av byggets utforming mot Kanalen, og at det sikres et fritt ferdselsareal på 5,5 meter langs kaien.

Byplankontoret anbefaler at planforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn.

Tidligere vedtak som angår saken

Planprogram for Ravnkloa og Kanalhavna, behandlet og fastsatt av Byutviklingsutvalget 5.11.2025, i sak 0330/25, ligger til grunn for arbeidet og gjennomførte utredninger.

Utredningene av en ny mulig bru over kanalen i Ravnkloa har vært en langvarig og utfordrende prosess, først påbegynt i 2013. Det har vært flere runder med avveininger mellom byutviklingsmål, mobilitet for myke trafikanter, og hensyn til byens veteranbåtmiljø, rammevilkår for kystkulturproduksjon, og eksisterende funksjoner. Disse prosessene har tydeliggjort kompleksiteten i Ravnkloa, spesielt avveiningen mellom å styrke gang- og sykkeltrafikken, og samtidig ivareta det verdifulle kulturmiljøet i og rundt Kanalen og funksjonaliteten for båttrafikken. Båtmiljøet har bidratt med viktig innsikt og erfaringer som danner grunnlag for dagens planarbeid med et nytt bruforslag.

Tidligere utredninger (utført i 2013–2022) har vist at en gang- og sykkelbru over Kanalen har stor nytteverdi for myke trafikanter i Midtbyen.

I Gatebruksplan for Midtbyen (vedtatt i 2021) er en ny forbindelse over kanalen mellom Ravnkloa og Vestre kanalhavn anbefalt som et av hovedgrepene for forbindelser over Nidelva og Kanalen. Testing og evaluering av autonome båter ble anbefalt før en eventuell etablering av bro.

Miljøpakken utredet i 2021 tre bruløsninger over Kanalen der to alternativer i Ravnkloa (K1 og K2) ble vurdert som svært konfliktfylte med kulturmiljøet, da de forstyrret det historiske byrommet og siktaksen i Munkegata. Et alternativ i Prinsens gate (K3) var bedre for kulturmiljøet, men dårligere for tilkoblingen til gang- og sykkelnettet, og hadde i tillegg reguleringskonflikter.



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

Formannskapet vedtok 10.06.2022 (sak 102/22) å stanse planene for ny bru, primært på grunn av hensynet til båttrafikken og ivaretagelse av kanalen som historisk miljø. De anbefalte heller å se på tilskudd til prøvedrift av autonom ferge som et alternativ.

Den autonome passasjerfergen «MilliAmpere2» er utviklet av ei forskningsgruppe ved NTNU, og Kanalen har vært testarena for den nyutviklede teknologien. Det foreligger en evalueringsrapport (NTNU, 12.08.2024) fra prøvedriften. Studien konkluderer med at teknologien er moden for bruk i en selvkjørende fergetjeneste, men at fergeren «MilliAmpere2» ikke kan brukes som et kommersielt transporttilbud over Kanalen. En kommersiell ferge må eventuelt utformes annerledes for å håndtere blant annet vintervær, vind, strøm, større passasjertall og bedre komfort for de reisende. Total reisetid med ferge inkluderer ventetid på brygge, ombordstigningstid, reisetid, tid til å legge til kai og ilandstigningstider, som gir en samlet reisetid som vil være betydelig lengre enn gangtid på en bru over Kanalen.

Kommunedirektøren har i 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. Formannskapet gjorde i saken 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).

2. Beskrivelse av planforslaget

| | |
|--------------------------|--|
| Tema | tallverdi |
| Formål | Sentrumsformål |
| Maks bebygd areal (BYA) | 580,5 m ² BYA |
| Planlagt BRA over bakken | Cirka 1100 m ² BYA |
| Antall arbeidsplasser | Arbeidsplasser for restaurantvirksomhet 25-35 årsverk Antall arbeidsplasser for fisk- /matutsalg 7-10 årsverk |

Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for at Ravnkloa kan utvikles til igjen å bli et attraktivt byrom, med en ny fiskehall. En ny bro over Kanalen er del av planforslaget, men sikres ikke gjennomført gjennom planforslaget. Tiltakene i planforslaget skal øke opplevelsesverdien for byens innbyggere og besøkende, og bidra til vitalisering av Midtbyen.

Utredningene som følger planforslaget, belyser virkningene av planforslaget. Forslaget er i stor grad i tråd med overordnet plan.

Om hovedgrepet

Ny fiskehall planlegges oppført omtrent på samme sted som dagens fiskehall, i to etasjer, med en inntrukket tredje etasje som gir tilgang til takterrasse. Forslagsstiller skal i tillegg utrede mulighet for kjeller under hele eller deler av bygget. Planlagt næringsareal er 970 m² BRA over bakken, en dobling av dagens areal på ca 520m².



Illustrasjonen viser foreslått ny fiskehall og ny bro over Kanalen sett fra nederst i Munkegata.

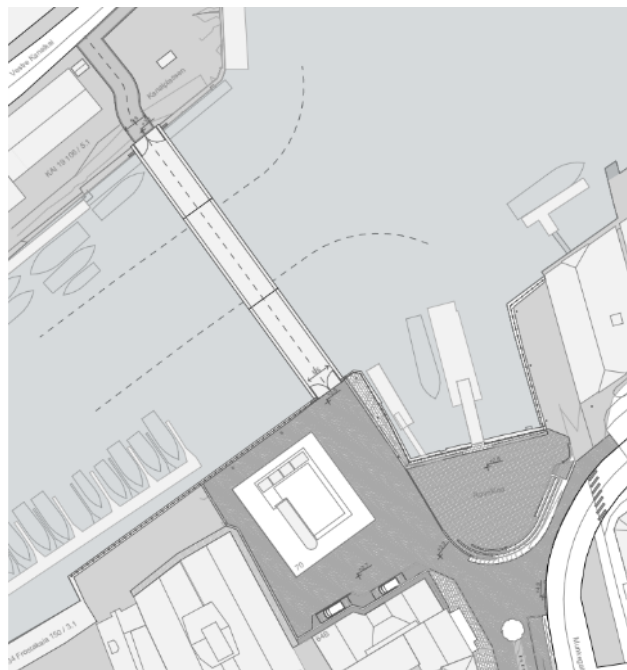
Hovedkonstruksjonen planlegges i tre. Bygget er utformet med mål om å skape et åpent og inviterende møtested, og som ivaretar hensynet til byrommet og kulturmiljøet omkring. Det arkitektoniske konseptet er ellers pedagogisk og godt redegjort for i planbeskrivelsen, fra side 30.

Kulturhistoriske verdier i bylandskapet

Munkegata og siktaksen i forlengelsen av hovedgata er klassifisert med særlig høy kulturhistorisk verdi og sikres i planen. Nye tiltak i planforslaget underordnes i stor grad dette elementet i bystrukturen og opplevelsen av gaterommet og siktrommet mot fjorden endres ikke.

Broens forhold til båttrafikken

Bruforbindelsen er sikret en enkel, stram og bymessig utforming som er underordnet kanalen som byrom i bestemmelsene. Brua skal lande på eksisterende kaier med kotehøyder +2,60 m i Ravnkloa og +3,10 m på Vestre Kanalkai (NN2000). Landkar og fundamenter skal ikke belaste eksisterende kaier. Fundamentering i kanalen skal ha slanke konstruksjoner.



Illustrasjonsplan av tiltaket

Seilingsløpet er opprettholdt gjennom at det sikres en åpningsbro. Båttrafikken er sikret tilstrekkelig manøvreringsareal, også for større veteranfartøy med liten manøvreringsevne. Sikkerhet knyttet til påkjørsel er en viktig faktor som er grundig vurdert. Koordinert åpning, åpningsreglement, driftssikkerhet og vedlikehold er en generell utfordring knyttet til driften av åpningsbruene i kanalen. Dette er grundig belyst i saksmaterialet.

Byrommet Ravnkloa

Byrommet reguleres til et torg for opphold og byliv, der de trafikale funksjonene underordnes torgfunksjonen. By- og landskapsrommene Ravnkloa og Kanalen er sårbare for inngrep. Planforslaget sikrer designmessige grep som sikrer at hensynet til Ravnkloa som historisk byrom, seremonirom og møtested ivaretas. Landskapsrommet Kanalen er ivaretatt og det er sikret at aktivitet og programmering i vannrommet skal medtas i videre utforming av byrommene.

By- og bomiljøet rundt fiskehallen

Fiskehallen får i planforslaget større høyde enn dagens bygning. Høyden vil påvirke utsikten fra boliger i nabobebyggelsen. Konsekvenser for utsyn, dagslys og solforhold er grundig dokumentert i illustrasjonsvedleggene. Det er også redegjort for støy fra ny virksomhet og avbøtende tiltak er innarbeidet.

Mobilitet over kanalen

Planforslaget åpner for en gang- og sykkelbro over kanalen, langs fiskehallens østre fasade. Mobilitetsutredningen for Ravnkloa, som følger dette planforslaget, vurderer et tilbud med autonom ferge som et lite attraktivt transporttilbud, som ikke vil være effektivt for gående og syklende sammenlignet med å krysse Kanalen på en gang- og sykkelbru. Videre vurdering av autonom ferge inngår ikke i mobilitetsutredningen for Ravnkloa.

3. Byplankontorets vurdering

Positivt ved planforslaget:

- Tiltaket kan bidra til å vitalisere en viktig historisk del av Midtbyen, med økt ferdsel, attraktiv utforming og økt handels- og næringsareal.
- Plassering av bru og bygg kommer ikke i konflikt med siktaksen fra Munkegata til Munkholmen.
- Planforslaget viser en broløsning som ivaretar muligheten til å snu større båter i Ravnkløløpet.
- Ny bro vil gi en kortere og mer attraktiv akse fra Midtbyen til Brattøra og Kanalhavna.
- Opprustning av Ravnkloa som en del av det sammenhengende byromsnettverket kan gi økt bruk og nye turmuligheter i sentrum.

Utfordrende ved planforslaget:

- Reduserer fremkommeligheten i Kanalen for større fartøy
- En mulig driftsmessig utfordring er at ny bro må kunne åpnes umiddelbart for å gi tilkomst for brannbåt
- Foreslått bebyggelse har flere etasjer og er større enn eksisterende fiskehall og påvirker viktig kulturmiljø, bryggerekkene og landskapsrommet i Kanalen
- Potensielt mer støy og aktivitet kan gi noe negative konsekvenser for naboer
- Tiltaket er ikke tilpasset sannsynlig 200-års stormflo i 2150
- Faglige uenigheter om utforming og plassering av bro

Byplankontoret mener at disse punktene må utredes og innarbeides i reguleringsplanen:

- Tiltakets fasader må justeres noe slik at bygningsvolum og uteservering underordner seg den historiske bryggerekka mot Kanalen i større grad.
- Tiltakets 1. etasje må justeres slik at planforslaget ivaretar et effektivt ferdselsareal på 5,5 meter mot Kanalen.
- Rekkefølgekrav til opparbeidelse av bestemmelsesområde #4 bør også gjøres gjeldende for ny fiskehall uavhengig av etablering av ny bro.
- Det må sikres hvordan tiltak og byrom kan tilpasses et 2150-scenario med hensyn til økt vannstand.
- Konsekvensutredning av vannmiljø må suppleres som grunnlag for kommunens vurdering av vannforskriften. Det må redegjøres for valg av broløsning og beskrives avbøtende tiltak for å forhindre spredning av forurensede masser ved gjennomføring.

De foreslåtte endringene medfører en mindre innskrenking av tiltaket. Planforslaget kan høres slik det er utformet, da det vil være tilstrekkelig å justere planforslaget til sluttbehandling.

Positive forhold ved planforslaget

Det er gjort et omfattende arbeid med å fremstille utredninger for forslaget til ny bro, i tråd med det fastsatte planprogrammet. Det er utført et grundig arbeidet med å ivareta mange viktige hensyn som følger av en svært sentral plassering i Trondheim by. Planforslaget har ambisjoner og potensial til å endre dagens (manglende) dynamikk og ferdsel i området, på en måte som også kan bidra til å endre opplevelsen av Trondheim og Midtbyens kontakt med vannet og fjorden på en svært positiv måte.

Planforslaget viser et bearbeidet vinnerforslag fra [Parallelløppdrag for Ravnkloa](#), og oppleves å være i tråd med Arkitekturstrategien. Prosjektet kan gjennom innhold og utforming berike både byrommet og Midtbyen, og gi et nytt målpunkt som spiller sammen med byrommet.



Illustrasjonen viser ny fiskehall fra foreslått bro over Kanalen, mot Munkegata.

Ny bro gir mulighet til opphold ute i Kanalrommet for gående, en helt ny posisjon til å betrakte byen og Ravnkloa fra, tidligere forbeholdt de som har kommet med båt. Tiltaket vil gi økt ferdsel, med nye sammenhenger mellom Midtbyen, Vestre Kanalhavn og Brattøra. Det kan styrke befolkningens, og særlig barn og unges forståelse av Trondheims nære forhold til fjorden. I medvirkningsprosesser etterlyser barn og unge steder å komme tett på dyre- og planteliv. Ravnkloa kan gjennom planprosessen styrkes til å bli et slikt sted å observere levende fisk.

Mange hensyn er tatt for at tiltaket skal lande godt i situasjonen. Samtidig er Byplankontorets vurdering at nevnte justeringer kan gjøre planforslaget enda bedre.

Utfordringer i planforslaget

Fiskehallen som paviljong

Foreslått bebyggelse er større enn dagens fiskehall. Både Byarkitekt og Byantikvar er positive til utformingen, men begge stiller spørsmål om foreslått materialbruk gjør konstruksjonen «lett nok» til at den fortsatt fremstår som en paviljong. Med paviljong menes her et frittstående bygg, som samtidig utgjør en del av et bygningsmiljø.

Byplankontoret mener også bebyggelsens avgrensning mot Kanalen og planlagt utnyttelse på toppetasjen vil ha betydning for om planforslaget fremstår som en paviljong.



Oppriss mot vest viser ny fiskehall i sammenheng med bryggebebyggelsen fra Sandgata.

Bebyggelsen står i sammenheng med bryggerekkene i Sandgata og i Fjordgata. Bryggerekkene er et viktig kulturmiljø, en viktig del av bybildet og byens fasade mot Kanalhavna. Det har ifølge Byantikvaren aldri vært bryggebebyggelse i Ravnkloa, men ulike typer pakkhus og fiskeutsalg har her vært lenge. Fiskehallen skal ikke være en del av bryggerekkene, men stå fritt i forhold til dem og fremstå som en paviljong.

Dagens bygg ligger lenger ut på kaia enn nabobryggene, men har en lav 2. etasje som ligger mer i byggelinje med bryggerekka i vest. Ny fiskehall benytter samme plassering på kaia, men foreslås med tre etasjer, der byggets tre etasjer har ulik byggelinje mot Kanalen. Bygget er høyere enn dagens bebyggelse, og 2. og 3. etasje krager ut over kaia. Foreslått bebyggelse fremstår derfor noe mer ruvende mot Kanalrommet.



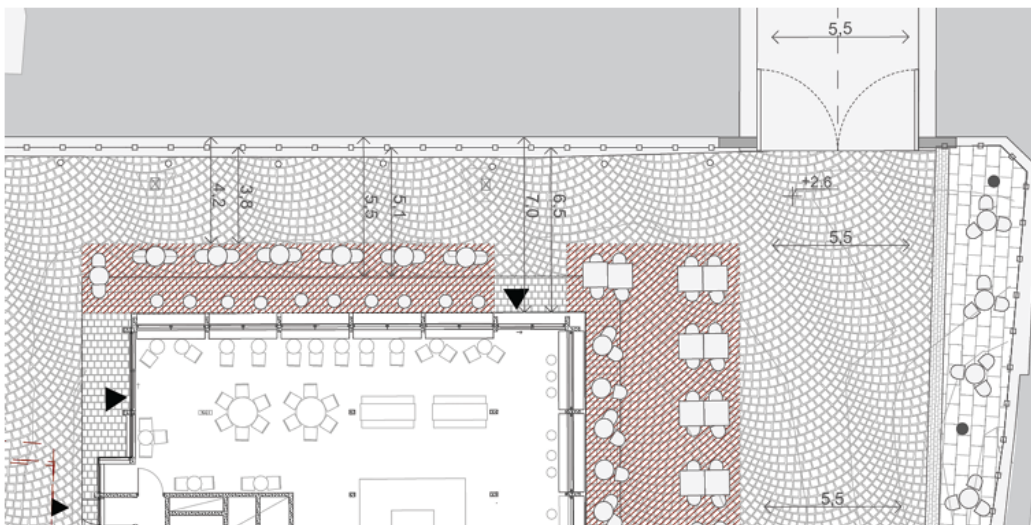
Illustrasjonene viser dagens situasjon til venstre, ny situasjon til høyre med rød skravur på den del av 3. etasje og overdekning på uteservering på tak som bør trekkes inn til rød stiptet linje.

Byplankontoret mener paviljongen i større grad bør underordne seg de historiske bryggerekkene. Det kan gjøres med en mindre justering, der byggelinje for 3. etasje trekkes tilbake til byggelinjen fra bryggebebyggelse i vest. Dette vil gi en bedre sammenheng med bryggene og en klarere avgrensning mellom kanalrommet og fremtidig uteservering på tak.

Byggelinje i 1. etasje bør vurderes trukket 2 meter inn. Det vil gi mer plass til ferdsel og bedre sammenheng vestover på kaia, samtidig som det opprettholdes et areal for uteservering. Mer om dette under.

Ferdsel langs Kanalen

Byplankontoret mener at det foreslåtte frie ferdselsarealet på 3,5 meter mellom nybygg og kai kan bli for smalt og skape utfordringer, siden det også planlegges uteservering på det tilgjengelige arealet. Det er satt av totalt 7,0 meter mellom kaikant og bygg. 2. etasje krager ut ca. 1,5 meter over dette. Den foreslåtte bredden er smalere enn den nye bruas frie ferdselsareal (5,5 meter), ivaretar ikke i tilstrekkelig grad funksjonaliteten som en attraktiv og viktig fremtidig ferdselsåre vestover, og heller ikke funksjonen som kai.



Illustrasjon fra planbeskrivelsen viser foreslåtte bredder mot Kanalen.

Med ny broforbindelse forventes en betydelig økning i antall gående og syklende vestover langs Kanalen. Hensynet til sikkerhet ved kaikanten (drukningsfare) tilsier også at ferdselsarealet må dimensjoneres raust. Samtidig bør det antagelig være en fleksibilitet i arealet som kan benyttes til uteservering. Vi tror dette vil være et veldig attraktivt og solbelyst areal på ettermiddager; det er derfor viktig at både ferdsel og opphold får nok plass.

Det må vurderes om forslaget kan følge dagens byggelinje når det nå planlegges for en ny broforbindelse her.

Byplankontoret har anbefalt fra oppstart av planarbeidet at det tilrettelegges for mer attraktiv ferdsel langs Kanalen vestover, og at dette blir en viktig del av det å revitalisere byrommet Ravnkloa. Byplankontoret anbefaler derfor at det sikres et fritt ferdselsareal på minimum 5,5 meter langs kaien, i tillegg til areal til uteservering, for å ivareta fremtidig ferdsel for gående og syklende, og sikre god funksjonalitet og en robust løsning. Dette er samme dimensjon som på brua.



Foto fra dagens situasjon tatt omtrent der foreslått bro møter kaikanten ved Fiskehallen viser en bredde på 4,4 meter ferdselsareal mellom eksisterende fiskehall og kai. Det viser også dagens parkering regulert av Trondheim Havn. Ny bro vil øke ferdselen også vestover langs Kanalen. (Foto: Saksbehandler)

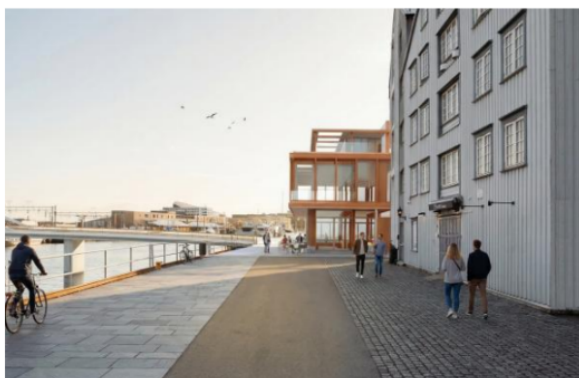
Ferdslinjen fra brua langs Kanalen vestover mot Prinsens gate vil få økt bruk i fremtiden, som følge av bru og ny fiskehall. Det er positivt og ønskelig. Olav Tryggvasons gate har begrenset kapasitet for gående og syklende i overgangen til Prinsens gate, og et tett nett av forbindelser her vil være et positivt og viktig bidrag til å avlaste og spre trafikken. Tiltaket kan slik være en start på en utvidelse av en sammenhengende promenade langs kanalen, slik gatebruksplan for Midtbyen foreslår i overordnet tiltakskart for gange og byliv mot 2050. I dag er mye av kaiarealet brukt til parkering regulert av Trondheim Havn.



Illustrasjon fra planbeskrivelsen som viser potensialet for allmenningene vestover og forbindelse mellom dem, langs kaia.



Dagens situasjon langs kaia mellom Prinsens gate allmenningen og Ravnkloa, foto PIR2



AI-generert framtidsbilde langs kaia mellom Prinsens gate allmenningen og Ravnkloa, PIR2

Illustrasjonen er KI-generert av plankonsulent og hentet fra planbeskrivelsen.

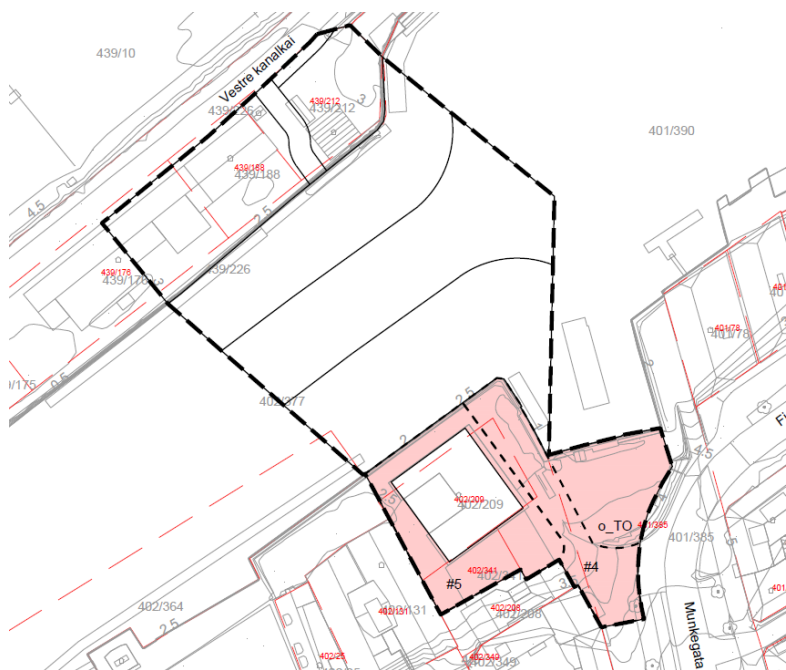
Ravnkloa som byrom

Planforslaget regulerer hele byrommet som et sammenhengende torg, også inn mot ny foreslått bebyggelse og langs Munkegata, oppover mot Olav Tryggvasons gate.

Området skal videre programmeres i tråd med [Trondheim kommunes byromsnorm](#). Det stilles krav til en helhetsplan som skal utforske potensialet og programmere torget for økt opphold, opplevelser for barn og unge, arrangement, samt tilpasning til attraktive og framtidige nye forbindelser for gående. Dette er nødvendig fordi endringene i bruk av torget vil være direkte

knyttet til endring av bevegelsesmønster som følge av ny bru og sammenheng med framtidig forbindelse langs Kanalen bort til Jernbanebrua.

Helhetsplanen skal også utforske muligheter for områder i sjø knyttet til båttrafikk og opplevelser nær vannet. Helhetsplanen skal utvikles i tett samarbeid med Trondheim kommune ved fagenhet for byrom og grønstruktur. Omforent helhetsplan skal ligge til grunn for detaljutforming, godkjenning og bygging av soner som direkte påvirkes av byggetiltaket. Planforslaget foreslår bestemmelsesområder for ulike deler av torget, som også skal sikre rekkefølge og krav til opparbeidelse.



Figur fra planbestemmelsene viser bestemmelsesområder, #4 foreslås sikret opparbeidelse i forbindelse med bro, #5 foreslås sikret opparbeidelse i forbindelse med ny fiskehall, resterende torgareal foreslås ikke sikret opparbeidelse som følge av tiltaket.

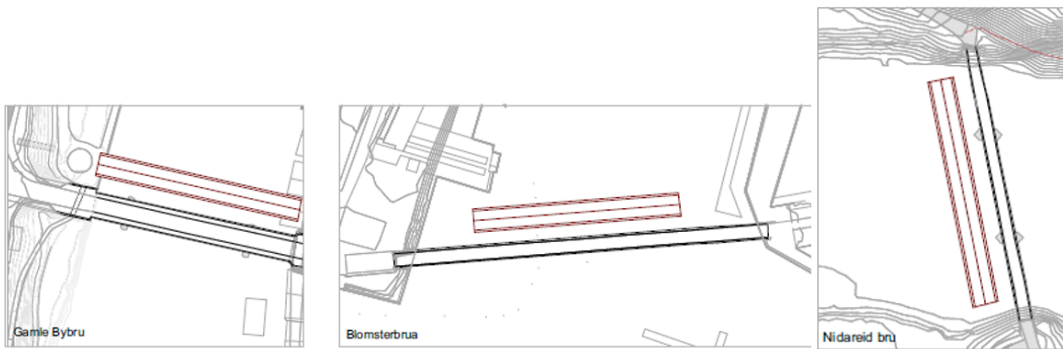
Planforslagets rekkefølgekrav knytter et bestemmelsesområde #4 til opparbeidelse av bro og bestemmelsesområde #5 til opparbeidelse av fiskehall. Det sentrale torgrommet i Ravnkloa er ikke sikret opparbeidelse gjennom rekkefølgekrav. Det bør vurderes mot sluttbehandling om også #4 bør sikres opparbeidelse i tilknytning til fiskehall og uavhengig av realisering av bro, da dette vurderes som et nødvendig areal også for den nye fiskehallen.

Byplankontoret vurderer at planforslaget med en slik justering sikrer grunnlaget for en god, videre prosess og et samarbeid for utvikling av byrommet i Ravnkloa.

Ravnklobrua som forbindelse

Mobilitetsutredningen anslår at den nye gang- og sykkelbrua i Ravnkloa vil kunne få 3.200 gangturer per døgn. Antall sykkelture er beregnet til cirka 800 sykkelture per dag. Samlet utgjør sykkelturene 20 % av de beregnede gang- og sykkelturene. Årsaken til at antall estimerte sykkelture ligger så lavt i forhold til gangturene, er basert på reisevaneundersøkelsen, hvor

Midtbyen har en sykkelandel på kun 12,6 % for turer til Midtbyen og 5,8 % for turer fra bosatte i Midtbyen.



Foreslått bro (rød strek) vist i forhold til bredde og lengde på eksisterende Gamle Bybro, Blomsterbrua og Nidareid bru (fra planbeskrivelsen).

Foreslått løsning viser ei bru for gående og syklende med et sambruksareal med bredde på 5,5 meter. Dette tilsvarer bredden på Gamle Bybro. Effektivt areal på Blomsterbrua (som også er hovedsykkelveg) er i dag 4,5 meter.

Ravnklobrua ligger ikke inne som hovedsykkelveg i overordnede planer og føringer, og planlegges ikke for en slik status.

Sammenligning med andre bru-er - gangturer

Gangturer 3.200 per døgn (inkl. gangturer til/fra kollektiv) beregnet for ny bru til/fra - år 2034

- Ny fiskehall i Ravnkloa - 100 gående
- Ny utbygging på Vestre Kanalhavn - 1.300 gående
- Ny utbygging på Trondheim Stasjonsenter inkl. kollektivreisende år 2034 - 1.200 gående
- Overført fra Jernbanebrua til/fra Brattøra / cruiseskip - 600 gående

- Beregnet antall per døgn på øvrige bru-er på grunnlag av registreringer 4 timer i rush fra Trondheim kommune, år 2023 og 2024.

AV 25.09.2025 / BN



Kartet viser beregnet antall gangturer per døgn over ny bru i Ravnkloa i fremtidig situasjon og beregnet antall turer i dagens situasjon på øvrige bru-er rundt Midtbyen (figur fra mobilitetsutredningen som følger planen)

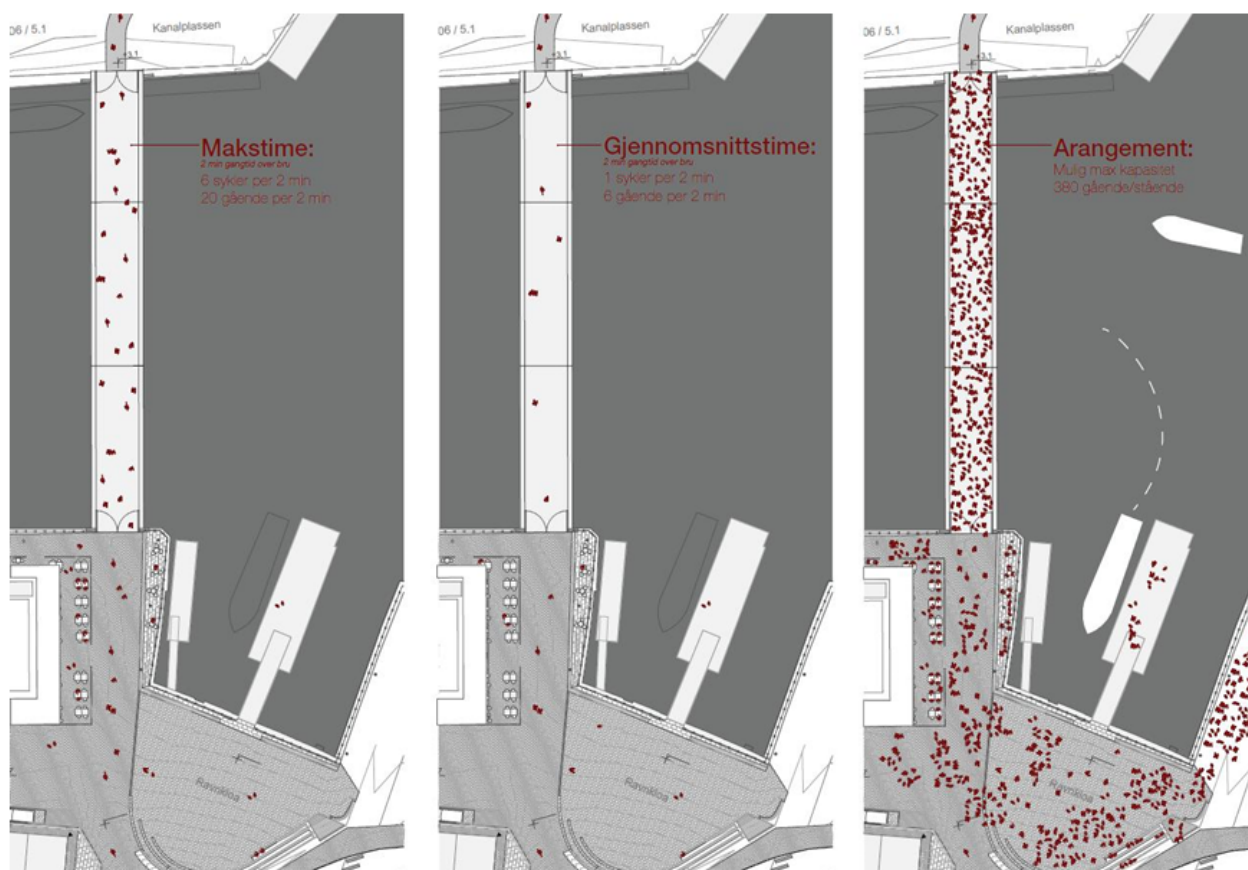
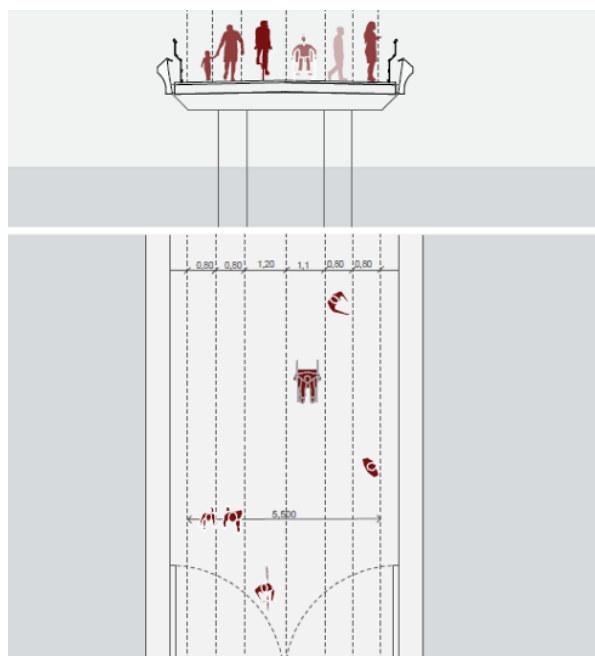


Diagram som illustrerer trafikk tall hentet fra Mobilitetsutredningen, Pir2.

Forslagsstiller mener brua bør utformes for sambruk, uten separering mellom gående og syklende. Broforbindelsen lander i det som foreslås som et sammenhengende torg og byrom i Ravnkloa. Med bredde 5,5 meter er det mulig å dele inn brua i 2,5 meter gangareal/fortau og 3 meter sykkelveg. Med tanke på torgplassen foran den nye fiskehallen i Ravnkloa, der brua lander, er det derimot ikke ønskelig. Fiskehallens hovedinngang mot øst vil få dårlige vilkår dersom brua skal ha et eget sykkeltilbud som innbyr til høy fart for syklister.

Mobilitets- og samferdselsenheten og Byplankontorets rådgiver for universell utforming mener brua må planlegges for å skille arealet mellom syklende og gående, for å øke tryggheten og forutsigbarheten for de gående.



Illustrasjon fra planbeskrivelsen som viser bruas kapasitet i bredden, med utgangspunkt i dimensjonerende mål for myke trafikanter.

Byplankontoret mener det vil være krevende å gi noen trafikanter fordeler i denne situasjonen, og at broforbindelsen bør utformes og forstås som en del av byrommet den lander i, der trafikanter ikke er adskilt, men utviser hensyn og beveger seg på fellesskapets premisser.

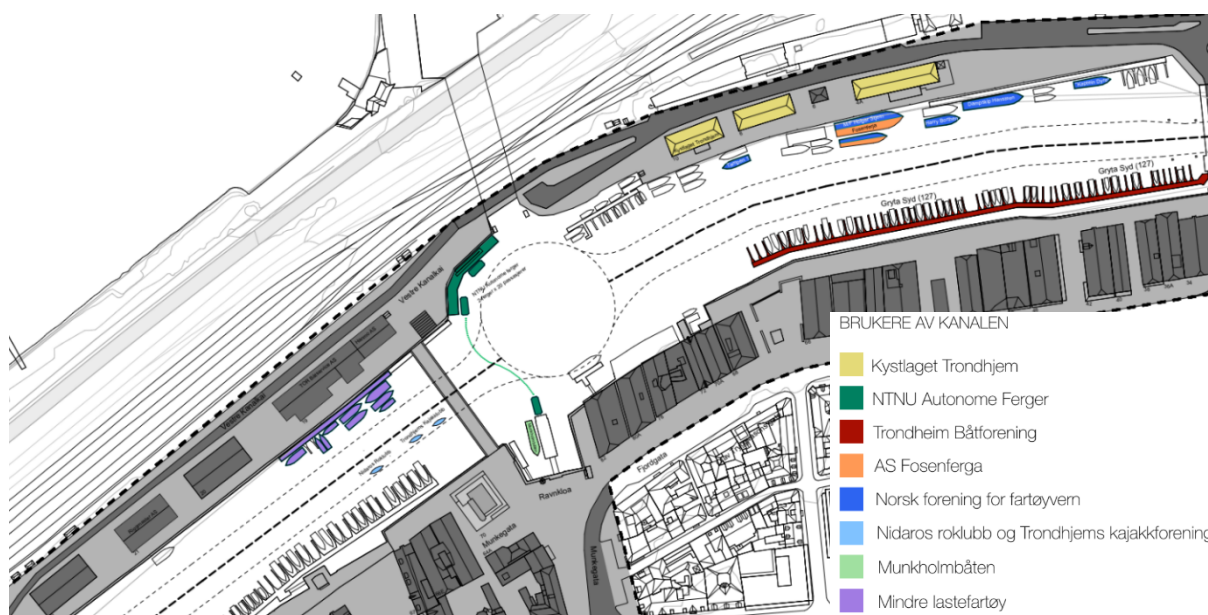
Byplankontoret anbefaler å legge foreslått løsning for bro på høring, og ønsker innspill i høringsperioden. Vi er åpne for endring etter innspill. Bestemmelser og utforming åpner opp for syklende på de gåendes premisser. Om høringsinnspill viser at brua bør planlegges med en separert sykkelløsning som beskrevet over, vil dette kunne skje innenfor den avsatte bredden på brua. En videre sykkelløsning bør i så fall vurderes videre vestover langs Kanalen og mot Prinsens gate. Dette fordrer igjen at det avsettes nok areal langs byggets kaikant mot Kanalen.

En eventuell breddeutvidelse av brua vil gi behov for en større brokonstruksjon og løftemekanisme. Da vil planforslaget måtte omarbeides av kommunen og en ny høring gjennomføres.

Ny bro som barriere for farleden

Forslaget får konsekvenser for dagens bruk av vannrommet i Kanalen.

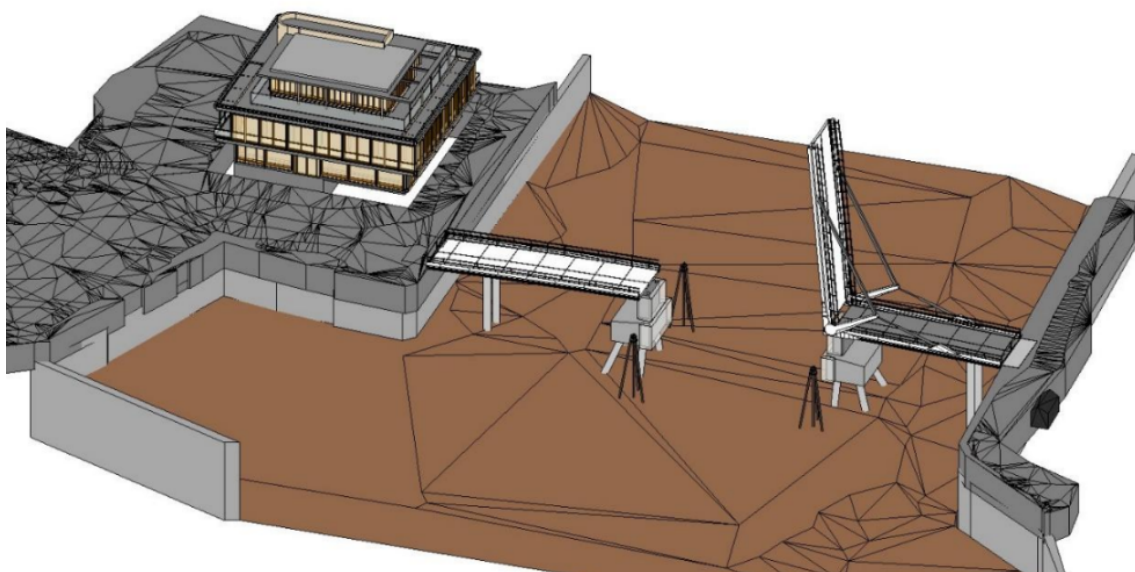
Dagens friseilingshøyde i Kanalen er 1,3 meter. Ny bru får 1,38 meter frihøyde. I lukket tilstand kan de fleste båter øst for brua passere ved vannstand opp til ca. 1/3 av middel høyvann. Høyere båter må be om åpning av den nye brua. Da må også begge bruene ved Skansen (1,3 meter og 1,0 meter) åpnes.



Illustrasjon fra revidert Disposisjonsplan Kanalhavna - vannflatebruk, fra innsendt materiale.

Broas plassering gjør at større båter vestfra er avhengig av åpen bro for å benytte Ravnkløpet for å snu, eller å snu ved kai. Større båter øst for brua kan manøvrere og snu ved Ravnkløpet også ved lukket bru. Rapporten beskriver at større båter som Harry Borthen og Hansteen snur ved kai. Det er ikke beskrevet hvordan Kystlagets største farkost, Holger Stjern, snur i Kanalen, men sannsynligvis skjer dette i dag ved Ravnkløpet.

Fire dykdalber planlegges ved fundamentene for å beskytte mot påkjørsel og lede båter inn i seilløpet. Dette sammen med broa representerer en innsnevring av farledene.



Illustrasjon av planlagt bru i åpen stilling. Dykdalber (pelegrupper) foran hvert brufundament beskytter fundamentene mot skipsstøt og beskytter båter mot skader ved sammenstøt mot fundamentene. Figur fra Bru- og båttrafikksanalyse (Norconsult).

Båtmanøvrering er en dynamisk øvelse som alltid må forholde seg til rådende og variable forhold som strøm, vind og andre farkosters adferd. Byplankontoret håper mer kunnskap om dagens bruk vil fremkomme i høringen, og at videre prosess gjør det mulig å både vurdere om det er justeringer som må gjøres i planforslaget, men også for å finne manøvreringsløsninger i den foreslåtte situasjonen.

Skansen jernbanebro og Svingbroa har i perioder hatt utfordringer med drift av åpningsmekanismene, som har ført til uforutsigbarhet for åpning for båttrafikken i Kanalen. Planen regulerer ikke fremtidig drift, men det kommer frem av prosessen at det vil være kritisk å sikre mulighet for umiddelbar åpning av broa slik at brannbåten kan nå bryggerekka i Fjordgata. Dette må hensyntas i videre driftsplanlegging for tiltaket.

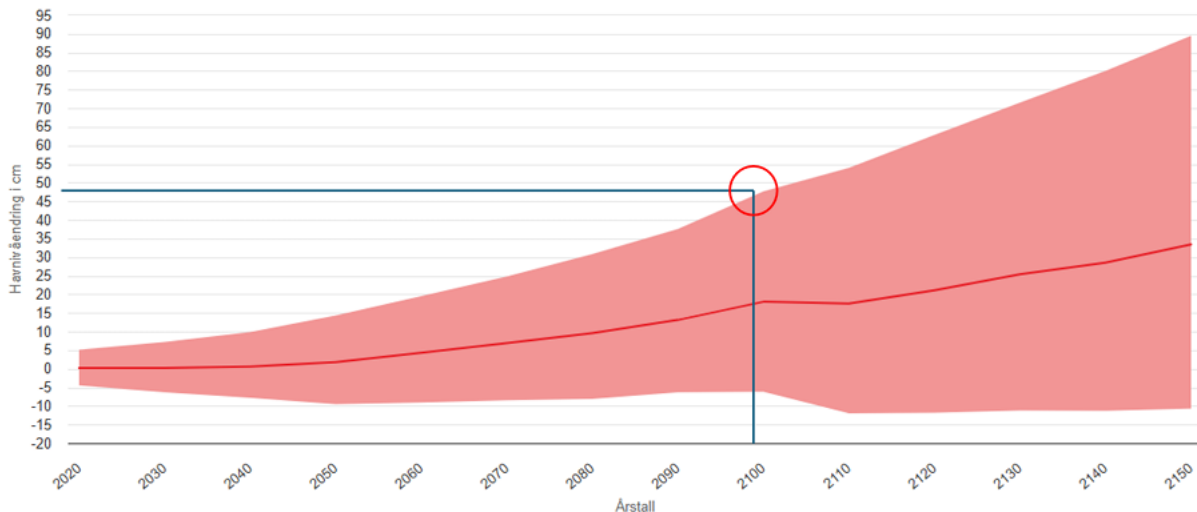
Havnivåstigning og hva som skal legges til grunn

Trondheim kommune ved Klima- og miljøenheten har nylig fått utarbeidet *Bølgepåvirkning Trøndelag* (Multiconsult, 07.02.2025). Kommunen legger denne til grunn for forventet havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning i Trondheimsfjorden. Forslagsstiller viser til egne utredningsarbeid (*Ravnkloa og Kanalhavna - Stormflo og bølger – konsekvenser for bygg* av Norconsult, datert 21.01.2026) og ønsker å fremme en alternativ beregning av havnivåstigning, samtidig som de kun legger et 2100-scenario til grunn for flomsikring.

Planforslaget tar utgangspunkt i år 2100 og stormflonivå kote 3.03 med et bølgetillegg på 12 cm. Planforslaget forutsetter derfor vanntette og vannsikre konstruksjoner opp til $3,03 + 0,12 \text{ m} = 3,15 \text{ m}$.

En 200-års stormflohendelse i 2150 er i kommunens rapport, ved Multiconsult, beregnet til kote 3.22. Med 12 cm ekstra for bølgepåvirkning er nivået 3.34.

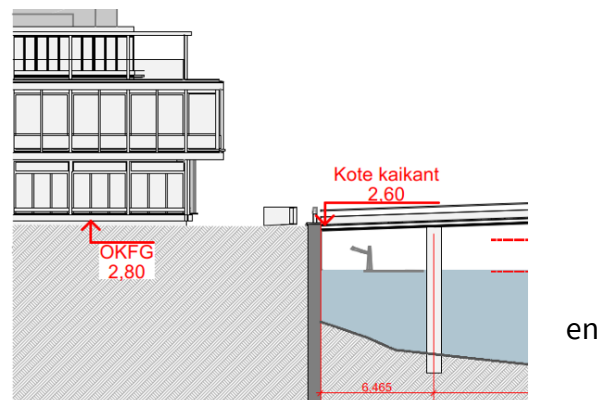
Norconsults beregningsmetode, som følger planforslaget, gir at en potensiell stormflohendelse i 2150 kan bli ca 20 cm høyere enn kommunens prognose. Det planlagte bygget vil med foreliggende forslag bli oversvømt ved en slik hendelse med begge beregningsmetoder.



Illustrasjonen fra utredningen som følger planen viser estimert utvikling i havnivåstigning 2020 - 2150. Tall fra «Sea level rise and extremes in Norway», utgitt i april 2024. TEK17 krever at man benytter øvre grense for det rosa feltet i 2100, markert med rød sirkel. Det rosa feltet viser utfallsrommet for framskrivinger av antatt klimascenario fram til 2150 og mest sannsynlige utfall som rød linje.

Prognosen for havnivåstigninger er en prediksjon som har usikkerheter. Estimater oppdateres jevnlig. Klima- og miljøenheten anbefaler å legge kotehøyde 3.34 til grunn for første etasje.

Både kommunens og forslagsstillers måte å beregne havnivåstigning på, vil gi oversvømmelse av planlagt fiskehall og bro i framskriving til 2150. Planforslaget er ikke tilpasset prognose for flomfare i framskrivingsåret 2150. Kommunen har ansvar for at planer og tiltak ivaretar hensynet til havnivåstigning, og mener det skal planlegges for et 2150-scenario.



Figur fra utredningen “Stormflo og bølger for bygg” (Norconsult) viser snitt gjennom bygget ved kaikant og kobling til (framtidig) gangbru. OKFG betegner kotehøyden som gulvnivå inne i fiskehallen vil ligge på.

Byplankontoret anbefaler at Klima- og miljøenhetens vurdering legges til grunn ved planlegging av byen.

Ravnkloas unike historiske kontekst, og sammenheng med tilgrensende kultur- og bymiljø, kan samtidig vurderes som ekstraordinær, og slik sett ikke skape presedens. Det kan argumenteres for at å planlegge for et predikert havnivå i 2150 i den lokale situasjonen i Ravnkloa vil gi uheldige virkninger for utforming av bygget i mange titalls år før en slik hendelse inntreffer.

Dersom tilpasning til 2150-scenariet ikke sikres i planen, vil fremtidige utfordringer for bebyggelse og tiltak knyttet til klimatilpasning kunne bli kommunens ansvar. Byplankontoret mener derfor at planen må sikre at tiltaket tilpasses et slikt fremtidsscenario. På hvilken måte en slik tilpasning kan gjøres samtidig som bygget ivaretar en utadrettet funksjon og tiltenkt samspill med byrommet er en utfordring som må løses nå, og må ivaretas bedre innen vedtak av planen.

4. Prosess og medvirkning

Det er gjennomført dialogmøter med naboer og med Kystlaget. Det er også gjennomført et eget ROS-seminar med relevante deltakere.

Det ble til oppstartsvarsel og høring av planprogrammet gitt 31 innspill til saken: 10 uttalelser fra overordnede myndigheter, 3 uttalelser fra kommunale samarbeidsparter, 1 uttalelse fra velforeninger, 11 uttalelser fra private og offentlige organisasjoner og 6 uttalelser og innspill fra berørte private parter. Oppsummering av innspill er vedlagt saken.

Det er lagt et stort arbeid i å etablere et kunnskapsgrunnlag og å belyse konstruksjon og konsekvenser av en ny bro over Kanalen. Høring av planen er en videre kunnskapsinnhenting og kvalitetssikring av dette grunnlaget. Kystlag og båtførere vil kunne påpeke nye problemstillinger og hva planmaterialet ikke fanger opp, og dette er ønskelig. Det er en kompleks situasjon, og ei ny bro innebærer en stor endring i Kanalen.

5. Kommunale enheter som har innspill/er uenig i saken

For innspill fra kommunale enheter, se vedlegg *Matrise med innspill fra internt samråd*.

Planforslaget legger ikke opp til å gi et separat tilbud til gående og syklende, verken på torget eller over brua. Dette er ønsket av Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), Kommunalteknikk-veg, samt rådgiver for universell utforming ved Byplankontoret.

MoS stiller spørsmål til lokalisering av broa og peker på en plassering i forlengelse av Prinsens gate. De mener forslaget ikke gir gode løsninger som ferdssåre for gående og syklende, og heller ikke for torgfunksjonen som vil få gjennomgangstrafikk. MoS mener brua bør få større bredde og reguleres som sykkelveg med fortau. De mener også planforslaget ikke bør fastslå konstruksjonsprinsipp (klaffbru betjent fra nordsiden), men at dette bør holdes åpent til videre prosess.

Byplankontoret anbefaler å legge planforslaget til forslagsstiller på høring, og gjøre en videre

vurdering etter innspill i høringen. Tidligere prosesser har vurdert flere alternative brukonstruksjoner og plasseringer, men ikke kommet til en løsning alle kan akseptere i en kompleks situasjon. Den foreslåtte brua ender i et byrom i Ravnkloa, og kan sies å være en utvidelse av byrommet ut i Kanalen. Ravnkloa er et mindre torg, og det fremstår konfliktfylt å etablere et eget sykkeltilbud gjennom byrommet. Forslaget imøtekommer samtidig andre hensyn i situasjonen.

6. Konsekvenser for sosial bærekraft

Et oppgradert og mer attraktivt offentlig byrom i Ravnkloa vil gi økt sosial bærekraft. Gjennom opprustning og tilrettelegging for mer byliv og flere oppholdskvaliteter får Midtbyen flere, bedre og tryggere møteplasser sentralt. Planforslaget vil også kunne stimulere til økt ferdsel og gange gjennom å tilrettelegge for ferdsel med en ny bro. Tiltakene vil kunne gi økt vannkontakt til byens befolkning og stimulere videre utvikling i området rundt Kanalen.

Økt opphold og ferdsel ved vannet vil også gi økt risiko for drukning og fallulykker. Planen sikrer en ny redningsleider til kai, men legger også opp til økt ferdsel og uteservering nært kaikanten. Drukningforebyggende tiltak må ivaretas og vurderes videre i utforming og helhetsplanleggingen av byrommet.

7. Konsekvenser for næring

Planforslaget bygger opp under kommunens overordnede mål om å styrke Midtbyen som kultur- og handelssentrum, at flere skal kunne jobbe i sentrum og flere skal ønske å handle og oppholde seg i sentrum. Planforslaget legger også opp til at ansatte innenfor planområdet skal gå, sykle og bruke kollektivtransport. Tiltaket vil være positivt for næringsinteressene i Midtbyen, ved å tilføre utleieareal. Planforslaget legger opp til nesten en dobling av dagens areal på ca 520m², og gjennom det utvidet kapasitet for service- og forretningslokaler.

8. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Planforslaget kan bidra til mer bruk av Midtbyen og tiltak som ny bro over Kanalen kan gi økt ferdsel og gange og virke positivt for folkehelse og miljøvennlig transport. Planforslaget legger ikke til rette for parkering ut over HC-parkering, og vurderes å stimulere til økt ferdsel til fots og på sykkel, og vurderes derfor å følge opp byvekstavtalen av 06.09.2023.

Det er sikret mål om at bygget skal oppnå minimum 20% reduksjon av samlet klimafotavtrykk fra material- og energibruk over livsløpet sammenlignet med referanseverdiene. Gang- og sykkelbrua skal oppnå minimum 20% reduksjon av klimafotavtrykk fra materialbruk over livsløp sammenlignet med referanseverdien.

Tiltaket skal gjennomføre ombrukskartlegging og vurdere ombruk av materialer i det nye bygget. Det skal minimum ombrukes materialer fra 1 bygningskategori og tilstrebes ekstern ombruk.

Riving av eksisterende fiskehall som kun har stått i litt over 20 år er uheldig, og det er ikke beskrevet noen mulighet for gjenbruk av dagens konstruksjon.

9. Økonomiske/administrative konsekvenser:

Planforslaget sikrer regulering av en ny bro over Kanalen, men det er ikke vurdert at tiltaket med ny fiskehall gjør det nødvendig å etablere broa, og den er derfor ikke sikret gjennom rekkefølgekrav. Planforslaget forutsetter at bro sikres gjennomføring gjennom andre prosesser. Planforslaget sikrer utarbeidelse av en helhetlig plan for oppgradering av byrommet Ravnkloa, men opparbeidelse av store deler av byrommet er ikke sikret gjennom rekkefølgekrav i planforslaget.

Planforslaget sikrer ikke en tilrettelegging av tiltakene ved en predikert 200-års stormflo i 2150. Dersom det ikke sikres tilpasning av tiltakene for dette i planen vil dette kunne få økonomiske konsekvenser for kommunen i fremtiden.

10. Byplankontorets anbefaling

Byplankontoret anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

11. Byplankontorets forslag til vedtak

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Ravnkloa og Kanalhavna ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Pir 2 AS, datert 10.2.2026, sist endret 19.3.2026, i bestemmelser sist endret 25.3.2026 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 25.3.2026.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Vedlegg som følger den politiske saken

- Vedlegg 1: Reguleringskart
- Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser med retningslinjer
- Vedlegg 3: Planbeskrivelse
- Vedlegg 4: Illustrasjonsvedlegg
- Vedlegg 5: ROS-analyse del 1 (land)
- Vedlegg 6: ROS-analyse del 2 (vann)
- Vedlegg 7: Utredning Stormflo og bølger for bygg
- Vedlegg 8: Utredning Bru- og båttrafikksanalyse
- Vedlegg 9: Utredning Mobilitet
- Vedlegg 10: Oppsummering av innspill og kommentarer ved varsling av oppstart
- Vedlegg 11: Matrise med innspill fra internt samråd med forslagsstillers kommentarer

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring (journalpost 2024/38303-30):

- Vedlegg 12: Stedsanalyse Ravnkloa
- Vedlegg 13: Perspektiver nærvirkninger naboer i Munkegata 66E
- Vedlegg 14: Perspektiver nærvirkninger naboer i Munkegata 64B
- Vedlegg 15: Grunnforhold, geoteknisk vurdering
- Vedlegg 16: Konsekvensvurdering Miljø - KU Vannmiljø
- Vedlegg 17: Overordnet VA-plan med tegninger
- Vedlegg 18: Utredning Klimagassberegninger tidligfase
- Vedlegg 19: Designgrunnlag og konstruksjonsprinsipper bru
- Vedlegg 20: Teknisk plan bru
- Vedlegg 21: Disposisjonsplan Kanalhavna - vannflatebruk
- Vedlegg 22: Utredning Fartøy og båter i Kanalen
- Vedlegg 23: Utredning Kystkulturmiljø Fosenkaia
- Vedlegg 24: Teknisk plan veg
- Vedlegg 25: Blågrønn faktor
- Vedlegg 26: Vindnotat Ravnkloa og Kanalhavna
- Vedlegg 27: Anleggsgjennomføring