

## Detaljregulering; «Ravnkloa og Kanalhavna» PlanID r20250005






### Oppsummering og kommentarer av innspill etter dialog med båtmiljøet og Kystlaget.

Som følge av vedtaket i byutviklingsutvalget 13.05.2026 har forslagstiller invitert båtmiljøet og Kystlaget til dialogmøte. Møtet ble gjennomført den 02.06.2026, og deltagerne ble oppfordret til å sende skriftlige innspill i etterkant av møtet.

Møtet er referatført og referatet har vært gjennom kommentarrunde hos deltagerne.

Det foreligger 5 uttalelser og innspill fra båtmiljøet og Kystlaget.

Kopi av innspillene følger vedlagt.

-  05-06-2026 Trondheim båtforening\_Fritidsbåter i Kanalen
-  08-06-2026 Kystlaget\_Kommentarer til rapport 6.2 Kystkulturmiljø Fosenkaia
-  08-06-2026 Kystlaget\_Fakta om fartøy i kanalen
-  15-06-2026 Trondheim By Boat\_Merknader etter dialogmøte
-  26-03-2026 Kystlaget\_Kommentarer til rapport 6.5 Stormflo og båttrafikk i kanalen

1)	Kystlaget Trondhjem Merknader til «komplett plan» – brev til byplankontoret 26.03.2026	Kommentar	Før høring / offentlig ettersyn
	Merknader gjelder rapport vedlegg 6.5 Bru- båttrafikkanalyse. Norconsult AS (Gang- og sykkelbru ved Ravnkloa – stormflo og effekt på skipstrafikk rev 02)		

	<p>1. Munkholmbåten <b>Nidarholm</b> har ikke baugthruster slik det oppgis i rapporten og vil normalt bakke lenger bak for å snu enn det som oppgis på bilde figur 8 side 10. Det er også nødvendig med sikkerhetsavstand for snumanøver. Kystlaget har vist snumanøver for Nidarholm på bildemontasje i situasjon med ny bru. Manøveren benyttes også av andre fartøy.</p> <p>2. Fosenferga <b>Holger Stjern</b>. Her vises det til at det i rapporten er gitt feil informasjon om hvordan ferga manøvreres fra Fosenkaia og snus i Ravnklobassenget. Informasjon om dagens snumanøver er illustrert i figur A, B, C, D, E.</p>	<p>1. Informasjon i merknad 26.03.2026, dialogmøte 02.06.2026 og etterfølgende innspill om snumanøver og plassbehov for Nidarholm/Munkholmbåten innarbeides som kunnskapsgrunnlag i revidert rapport.</p> <p>2. Informasjon i merknad 26.03.2026, dialogmøte 02.06.2026 og etterfølgende innspill om snumanøver og plassbehov for Holger Stjern innarbeides som kunnskapsgrunnlag i revidert rapport.</p>	<p>1. Rapport 6.5 Bru- båttrafikkanalyse korrigeres og oppdateres.</p> <p>2. Rapport 6.5 Bru- båttrafikkanalyse korrigeres og oppdateres.</p>
<b>2)</b>	<b>Trondheim båtforening info om fritidsbåter 04.06.2026</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Før høring / offentlig ettersyn</b>
	<p>Trondheim båtforening (v/daglig leder) har gjennomgått alle sine <b>båtplasser og båttyper i Kanalen (Kanal Vest, Gryta Syd og Gryta Nord)</b> med formål å gi et realistisk og forsvarlig estimat på hvor mange båter som har høyde over 2,2meter.</p> <p>1. Analyse 05-06-2026 Trondheim båtforening_Fritidsbåter i Kanalen, inneholder kart som angir hvor plassene ligger. Samlet for Kanalen er det 281 båtplasser. 116 båter (41%) har høyde over 2,2 meter.</p> <p>2. Liste over båter: plass-ID / bredde / lengde / type / dybde "Havner TBF - Status pr 4 juni 2026 - Kanalen størrelse båter" Er tall hentet fra registrerte båttyper i "Havneweb», faktiske mål</p>	<p>1. Analysen fra Båtforeningen gir nøyaktig, ajour oversikt. Vedlegg 6.18 Fartøy og båter i kanalen oppdateres, og rapport 6.5 Bru- båttrafikkanalyse får analysen som vedlegg.</p> <p>2. Liste i 6.18 Fartøy og båter i kanalen oppdateres.</p>	<p>1. Opplysninger fra rapporten innarbeides og analysen følger revidert rapport 6.5 Bru- båttrafikkanalyse som vedlegg og i revidert oversikt 6.18 Fartøy og båter i kanalen.</p> <p>2. Oversikt 6.18 Fartøy og båter i kanalen revideres.</p>

	for de vanligste båttypene, visuell kontroll. Del av 05-06-2026 Trondheim båtforening_Fritidsbåter i Kanalen		
<b>3)</b>	<b>Kystlaget info om båter 08.06.2026</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Før høring / offentlig ettersyn</b>
	<p>1. Kystlaget (Egil Eide) levert 08-06-2026 Kystlaget_Fakta om fartøy i kanalen med oversikt over 27 fartøy som tilhører Kystmiljøet og andre relevante fartøy. Listen opplyser om navn på fartøy, type, LOA, bredde, dypgang, høyde, motortype, ytelse HK, reversering, ant propeller, baugthrustrer, mannskap. Ingen av disse båtene kan benytte Ravnkløløpet.</p>	<p>1. Oversikten fra Kystlaget er viktig kunnskap og opplysningene må vurderes nærmere og vedlegges revidert rapport 6.5 Bru-båttrafikkanalyse og innarbeides i vedlegg 6.18 Fartøy og båter i Kanalen oppdateres.</p>	<p>Følgende dokumenter revideres: 6.5 Bru- båttrafikkanalyse 6.18 Fartøy og båter i Kanalen</p> <p>1. Oversikten følger revidert rapport 6.5 Bru- båttrafikkanalyse som vedlegg, og innarbeides i revidert vedlegg 6.18 Fartøy og båter i Kanalen.</p>
<b>4)</b>	<b>Kystlaget Kommentarer 08.06.2026</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Før høring / offentlig ettersyn</b>
	<p><b>Merknader gjelder fagrapport og ROS-vurdering 6.2 Kystkulturmiljø Fosenkaia, PIR2 AS</b> Merknadene er sendt i etterkant av dialogmøte 02.06.2026, mellom Kystlaget og båt miljøet, forslagstillere og rådgivere.</p> <p>1. <b>Hensynet til båttrafikken</b> (ref kapittel 1.3 Utfordringer med planen) Viktig anliggende for Kystlaget.</p> <p>2. <b>Kystkulturmiljøets sårbarhet</b> (ref. kapittel 2.5) Påpeker at Kanalhavna ikke er begrenset til kystlagets virksomhet Fosenkaia. Kanalhavna er en av <b>landets beste havner for veteranskip</b>. Mener dette ikke er tilstrekkelig vektlagt (ref kapittel 2.5 Kystkulturmiljøets sårbarhet)</p> <p>3. <b>Skurene på Fosenkaia</b> (ref kapittel 2.7.1). Bru har ingen direkte virkning på skurene. Deres bruk og funksjon er knyttet til båt miljøet. Bru kan gi mer aktivitet på land på bekostning av aktivitet i kanalen. Bru er isolert sett positivt, men gir risiko for mindre levende båt miljø (ROS-vurdering).</p>	<p>1. <b>Hensynet til båttrafikken</b> skal sikres i planen. Kunnskap fra båt miljøet innarbeides i fagrapporter.</p> <p>2. <b>Kystkulturmiljøets sårbarhet</b> - kunnskap om kystmiljøet ut over Fosenkaia innarbeides i fagrapporter.</p> <p>3. Risiko for <b>skurene på Fosenkaia</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som positiv.</p>	<p>Følgende dokumenter revideres: 6.2 Kystkulturmiljø Fosenkaia 6.5 Bru- båttrafikkanalyse 6.14 Anleggsgjennomføring 6.18 Fartøy og båter i Kanalen</p> <p>1. <b>Hensynet til båttrafikken</b> Utfyllende kunnskap fra båt miljøet innarbeides i rapport 6.5 Bru-båttrafikkanalyse og 6.18 Oversikt over fartøy og båter i Kanalen.</p> <p>2. <b>Kystkulturmiljøets sårbarhet</b> - kunnskap om kystmiljøet ut over Fosenkaia innarbeides i rapport 6.2 Kystkulturmiljø Fosenkaia.</p> <p>3. Risiko for skurene på Fosenkaia beholdes som <b>positiv</b>.</p>

<p>4. <b>Bryggerekkene</b> (ref kapittel 2.7.2). Bryggene vil få økt verdi dersom de får sammenhengende promenade langs kanalen. Bru kan lede mer ferdsel til nordsiden av kanalen og gi mindre byliv langs bryggerekkene. Jernbanebrua burde ha bredere fortau for å lede ferdsel til promenaden. Anser bru som negativt tiltak for bryggerekkene (ROS-vurdering).</p> <p>5. <b>Kaiene</b> (ref kapittel 2.7.3). Bru vil være hinder for båter. Bru vil begrense kystlagets og næringslivets virksomhet på Vestre Kanalkai. Brattørabassenget har begrenset plass / egnethet. Anser bru som negativt tiltak (ROS-vurdering).</p> <p>6. <b>Båter i kanalen</b> (ref kapittel 2.7.4). Påpeker at brua over Ravnkløpet har større fri høyde enn Skansenbruene, og at planlagt bru med fri høyde lik Skansen bru vil påvirke en del av båtene i Vestre Kanalhavn. Byfiskerne er ønsket til Ravnkloa via kanalen, de er allerede hindret av Skansenbruene og enda en bru kan gjøre det verre (spør Fiskarlaget). Gjesteplasser i kanalen vil ikke bli attraktive. S/Y Anne Margrete som ligger ved kai i Ravnkloa mister plassen. Ny bru vil kreve at 3 aktører koordineres (Trondheim bydrift, Statens vegvesen og BaneNOR). Bru er negativt tiltak (ROS-vurdering).</p> <p>7. <b>Virksomheter langs kanalen</b> (ref kapittel 2.7.5). De maritime bedriftene Hanmo, Riggmaster, CrazyCoyote og Tor Båtservice vil miste kaiplasser og landarealer, og bru vil gjøre det vanskeligere for dem å betjene kunder. Kanalen er det eneste maritime byrommet som er tilgjengelig for denne typen bedrifter. Kystlaget arbeider for vern gjennom bruk (ikke kulisser). Bru anses som negativt tiltak (ROS-vurdering).</p> <p>8. <b>Byliv og ferdsel langs kanalen</b> (ref kapittel 2.7.6). Positivt med menneskemylder. Antar at hurtigbåt-passasjerer vil ta korteste veg (Sjøgangen – Jernbanebrua) Komplettering av promenade langs bryggerekkene vil være meget gunstig. Kystlaget ivaretar ett helhetlig maritimt historisk miljø. Bru vil gi mindre aktivitet i Kanalen. Dette kan redusere det autentiske særpreget og gi redusert attraktivitet for turister. Bru vil kunne få negativ</p>	<p>4. Risiko for <b>bryggerekkene</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som positiv.</p> <p>5. Risiko for <b>kaiene</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som positiv.</p> <p>6. Risiko for <b>båter i kanalen</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som positiv.</p> <p>7. Risiko for <b>virksomheter langs kanalen</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som positiv.</p> <p>8. Risiko for <b>byliv og ferdsel langs kanalen</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som positiv.</p>	<p>4. Risiko for bryggerekkene beholdes som <b>positiv</b>.</p> <p>5. Risiko for kaiene beholdes som <b>positiv</b>.</p> <p>6. Risiko for båter i kanalen beholdes som <b>positiv</b>.</p> <p>7. Risiko for virksomheter langs kanalen beholdes som <b>positiv</b>.</p> <p>8. Risiko for byliv og ferdsel langs kanalen beholdes som <b>positiv</b>.</p>
--	---	--

<p>innvirkning på opplevelsen av et autentisk maritimt miljø (ROS-vurdering).</p> <p>9. <b>Fremtidig utvikling for kystkulturmiljøet</b> (ref kapittel 2.7.7). Indre del av Brattørabassenget brukes i dag som næringskai og er full (delvis disponert til kajakk og badstuer) Gjestehavna er ofte full. Landaktiviteter vil komme i konflikt med gående og syklende og er opparbeidet med tredekker som ikke tåler jekketalle e.l. Foreslåtte tiltak i rapporten er ikke gjennomførbart, kostbart og kan gi store negative konsekvenser. Fartøy, kaier og skur må henge sammen i ett system / sammenhengende miljø for å drifte fartøyene. Kai plasser utenfor Ravnkløløpet er utsatt for bølger, vind, strøm, konflikt med hurtigbåtene. Evt. etablering av nye anlegg – hvem skal finansiere? Logistikk, snuing av større kjøretøy, lager blir umulig. Tiltak foreslått i rapporten er kostbart, ikke gjennomførbart og får store negative konsekvenser for kystmiljøet (ROS-vurdering).</p> <p>10. <b>Utforming av tiltak som påvirker kystkulturmiljøet</b> (ref kapittel 2.7.8). Kanalen som sammenhengende og autentisk kystkulturmiljø forutsetter åpen farled og åpen siktlinje langs Kanalen. En diskret bru utgjør ett seilingshinder som vil påvirke kystkulturmiljøet. Ny bru vil ha stor negativ konsekvens for kulturmiljøets funksjon og autensitet (ROS-vurdering).</p> <p>11. <b>Kaiplasskapasitet for vernede fartøy i Kanalen</b> (ref kapittel 2.8.1). Reduksjon av kaiplasser (50-60 meter ref 2.7.3) vil påvirke næringsliv og redusere plasser for større fartøy. Kystlaget kan ikke disponere Kai 19 og 20 uten å komme i konflikt med næringslivets behov. Bru med fri høyde lik Skansenbruene vil gjøre kaiene langs Vestre Kanalhavn mer innesperret for båter som i dag benytter Ravnkløløpet. Foreslått tiltak i rapporten om at TrHavn kan forfordle Kystlaget er ikke troverdig og kan bidra til økt konfliktnivå mellom brukere av Kanalen (ROS-vurdering).</p>	<p>9. Risiko for <b>fremtidig utvikling for kystkulturmiljøet</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som lav risiko.</p> <p>10. Risiko for <b>utforming av tiltak som påvirker kystkulturmiljøet</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som lav risiko.</p> <p>11. Risiko for <b>kaiplasskapasitet for vernede fartøy</b> i Kanalen er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som lav risiko.</p>	<p>9. Risiko for fremtidig utvikling for kystkulturmiljøet beholdes som <b>lav risiko.</b></p> <p>10. Risiko for utforming av tiltak som påvirker kystkulturmiljøet beholdes som <b>lav risiko.</b></p> <p>11. Risiko for kaiplasskapasitet for vernede fartøy i Kanalen beholdes som <b>lav risiko.</b></p>
--	---	--

<p>12. <b>Ny bru som trafikkhinder</b> (ref kapittel 2.8.2). Koordinerte bruåpninger er avgjørende. Lang åpningsprosedyre er nødvendig av hensyn til sikkerhet for gående/syklende. Dette innebærer konflikt med gående/syklende. Å vektlegge teknisk kvalitet er OK. Kystlaget tror ikke planlagt organisatorisk ansvar og sanksjonering vil fungere. Risiko for opphopning av båter (på godværsdager). Hvem skal håndheve rutiner for trafikkavvikling i Kanalen? Brua og organiseringen av åpning representerer et trafikkhinder (ROS-vurdering).</p> <p>13. <b>Kontakt mellom Fosenkaia og Vestre Kanalhavn</b> (ref kapittel 2.8.3). Avtale om ferdsel med bruåpner vil ikke gi bedre snuforhold. Båter i Vestre Kanalhavn vil ha behov for bruåpning østover for å komme ut Ravnkløpet. Hvem organiserer og prioriterer mellom ferdsel på land og i kanalen? Hvem finansiere bruvakt? Hva koster det å drifte bru? Bru vil gi betydelig reduksjon av brukskvaliteten på begge sider (ROS-vurdering).</p> <p>14. <b>Kystlagets større arrangementer</b> (ref kapittel 2.8.4). Arrangement som Trøndelagsstevnet, Landsstevne 2029 planlegges. Landsstevne har behov for fritt seilingsløp. Alle arr. Planlegges i samarbeid med TrHavn. Bru vil begrensninger mulighetene for arrangementer (ROS-vurdering).</p> <p>15. <b>Skaderisiko ved kollisjon med ny bru</b> (ref. kapittel 2.8.5). har kommentar til «Brua er plassert med rimelig god avstand til snuområdet og vil være utstyrt med fendere og dykdalber». Kystlaget vurderer at bruas dykdalber vil spise med av snuarealet. Store fartøy med motorstans kan drive på tvers av seilingsløpet og hindre bergingsfartøy. Vestgående strøm vil kreve at snuarealet er elliptisk og strekkes vestover. Redusert snuareal kan gi store konsekvenser ved uhell, og tilhørende vegring mot å bruke Kanalen (ROS-vurdering).</p> <p>16. <b>Periode med anleggsvirksomhet</b> (ref kapittel 2.8.6). Lang anleggsperiode 1,5-2 år vil være drepene for båtvirksomheten til kystlaget og næringsdrivende. Er i konflikt med planlagte</p>	<p>12. Risiko for <b>ny bru som trafikkhinder</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som middels risiko.</p> <p>13. Risiko for <b>kontakt mellom Fosenkaia og Vestre Kanalhavn</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som lav risiko.</p> <p>14. Risiko for <b>Kystlagets større arrangementer</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som lav risiko.</p> <p>15. <b>Skaderisiko ved kollisjon med ny bru</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som lav risiko. Evt endring av geometri på seilingsled/snuareal bør avventes til etter høring/offentlig ettersyn.</p> <p>16. <b>Periode med anleggsvirksomhet</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som lav risiko. Av</p>	<p>12. Risiko for ny bru som trafikkhinder beholdes som <b>middels risiko.</b></p> <p>13. Kontakt mellom Fosenkaia og Vestre Kanalhavn beholdes som <b>lav risiko.</b></p> <p>14. Risiko for Kystlagets større arrangementer endres til <b>middels risiko.</b></p> <p>15. Risiko for skaderisiko ved kollisjon med ny bru beholdes som <b>lav risiko.</b></p> <p>16. Risiko med periode med anleggsvirksomhet beholdes som <b>lav risiko.</b> Rapport 6.14</p>
--	--	--

	<p>arrangementer. Hva med mekaniske vedlikeholdsperioder for ny bru? Vurderer at ny bru kan gi betydelig negativ påvirkning (ROS-vurdering).</p> <p>17. <b>Endringer i trafikkmonster i Kanalen</b> (ref kapittel 2.8.7). Munkholmbåten vil få problemer med å snu pga strøm og behov for sikkerhetsavstand. Prioritering av kystlagets båter og rutegående båter vil være i strid med Sjøveisreglene. Ny bru vil få betydelig negativ påvirkning (ROS-vurdering).</p> <p>18. <b>Økt ferdsel på Fosenkaia</b> (ref kapittel 2.8.8). Økt aktivitet anses som positivt. Fartøyene må være i bruk for å opprettholde kulturmiljø-verdien. Bru vil gi risiko for at båtene blir mindre brukt (ROS-vurdering).</p> <p>19. <b>Siktlinjen langs kanalen har stor kulturhistorisk verdi, og er ikke tilstrekkelig vektlagt.</b> (ref kapittel 1.3 Utfordringer med planen og 2.9.1 Siktlinje). Viktig anliggende for Kystlaget som mener siktlinjen blir påvirket på en negativ måte (ROS-vurdering).</p>	<p>anleggsperiodens 1,5 – 2 år vil seilingsleden være åpen det meste av tiden. Det er bare når bruklaffen heises på plass det er behov for å stenge.</p> <p>17. <b>Endringer i trafikkmonster i Kanalen</b> er vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som lav risiko.</p> <p>18. <b>Økt ferdsel på Fosenkaia</b> vurdert iht Riksantikvarens verdiskala som lav risiko.</p> <p>19. <b>Siktlinjen langs kanalen</b> har kulturhistorisk verdi. Den er del av i planens stedsanalyse (vedlegg 6.1) og opprettes som nytt undersøkelsestema i rapport 6.2 om kystkulturmiljøet.</p>	<p>Anleggsgjennomføring revideres med mer detaljert redegjørelse.</p> <p>17. Risiko ved endringer i trafikkmonster i Kanalen beholdes som <b>lav risiko</b>.</p> <p>18. Risiko ved økt ferdsel på Fosenkaia beholdes som <b>lav risiko</b>.</p> <p>19. Siktlinje langs kanalen legges inn som <b>nytt undersøkelsestema</b> i ROS-vurdering / fagrapport 6.2 Kystkulturmiljø Fosenkaia. Risiko for siktlinje langs kanalen er satt til <b>middels risiko</b>.</p>
<p><b>5)</b></p>	<p><b>Trondheim By Boat Innspill og merknader 15.06.2026</b></p>	<p><b>Kommentar</b></p>	<p><b>Før høring / offentlig ettersyn</b></p>
	<p>Innspill og merknader er utarbeidet i etterkant av dialogmøte 02.06.2026, mellom Kystlaget og båtmiljøet, forslagstiller og rådgivere. Innspill er skrevet på bakgrunn av PIR2`s møtereferat og møtepresentasjon (utsendt for kommentar 10.06.2026). Trondheim By Boat driver med passasjertransport og formidler kystkultur i sin virksomhet i Nidelva, kanalen og på Trondheimsfjorden.</p> <p>1. <b>Ny bru som trafikkhinder</b> (ref møtereferat pkt. 3.4). Mener samlet effekt av ny bru er undervurdert. Brua reduserer tilgjengelig sjøareal/manøvreringsrom, i tillegg kommer dykdalber, fendring, oa. sikkerhetsinstallasjoner) Savner redegjørelse for bruas virkning for <b>beredskap og utrykning</b> på sjø.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Har TBRT vært involvert?</li> </ul>	<p>1. Spørsmålene om <b>bru som trafikkhinder</b> er vurdert i rapport 6.7 Bru. Designgrunnlag og konstruksjonsprinsipper, der løsninger for bru er beskrevet. Det er gjennomført Risikovurdering for bru over</p>	<p>Følgende dokumenter revideres:</p> <p>6.2 Kystkulturmiljø Fosenkaia 6.5 Bru- båttrafikkanalyse 6.18 Fartøy og båter i Kanalen</p> <p>1. Spørsmålene er besvart i plandokumentene.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er politiet, havnevakta oa relevante konsultert?</li> <li>• Hvordan påvirker brua responstid?</li> <li>• Vil beredskapsfartøy kunne passere under brua i lukket tilstand?</li> <li>• Fri passasje gjennom alle 3 bruer – hvordan?</li> <li>• Driftsstans – hva er konsekvensen i beredskapssituasjon?</li> </ul> <p>2. <b>Dykdalber og brukarbeskyttelse</b> er ikke bare detaljer (ref møtereferat pkt 3.4.1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvor høye blir dykdalbene over vannspeilet?</li> <li>• Hvor langt stikker de ut fra brukonstruksjonen?</li> <li>• Hva blir faktisk fri bredde mellom beskyttelsesanleggene?</li> <li>• Hvordan påvirkes snuareal og manøvrering når hele anlegget etableres?</li> </ul> <p>3. <b>Snuareal og maritim funksjon</b> (ref møtereferat pkt 3.4.2) Viser til daglige observasjoner av ulike fartøy som vender i Ravnklobassenget, og anbefaler at planleggingen må ta utgangspunkt i faktisk bruk av vannrommet.</p> <p>4. <b>Kontakt mellom Østre og Vestre Kanalhavn</b> (ref møtereferat pkt 3.5). Er plassering av bru tilstrekkelig vurdert – kunne den ligget lenger vest av hensyn til Ravnklobassenget?</p>	<p>kanalen inkl. seilingsløpet/manøvreringsområde t under og rundt brua er systematisk gjennomgått i rapport 6.16 ROS – SAFETEC. Avbøtende tiltak er vurdert og sikret i planen. (Politiet, TrHavn, Trh. bydrift, m.fl deltok i arbeidsmøte) Det er gjennomført egne møter med TBRT og med BaneNOR.</p> <p>2. Spørsmålene knyttet til <b>dykdalber og brukarbeskyttelse</b> er besvart i teknisk plan bru, vedlegg 6.8 viser foreløpig posisjon for dykdalber. Brukarbeskyttelse er redegjort for i rapport 6.7 Bru. Designgrunnlag og konstruksjonsprinsipper. Brua skal ikke prosjekteres før senere faser.</p> <p>3. Snuareal og maritim funksjon er vurdert. Nye opplysninger fra Kystlaget vurderes og innarbeides i revidert rapport 6.5 Bru-båttrafikkanalyse.</p> <p>4. Kontakt mellom Østre og Vestre Kanalhavn er vurdert og en åpningsbru som gir fri seilingsbredde 20m kan opprettholde kontakten. Det er avklart tidlig i planprosessen (høst 2024) med politikere og adm. i kommunen, og vedtatt</p>	<p>2. Spørsmålene som tilhører reguleringens detaljnivå, er besvart i plandokumentene.</p> <p>3. Utfyllende kunnskap fra båtmiljøet innarbeides i rapport 6.5 Bru-båttrafikkanalyse og 6.18 Oversikt over fartøy og båter i Kanalen.</p> <p>4. Spørsmålene er utredet i plandokumentene iht vedtatt planprogram.</p>
---	---	--

<p>5. <b>Er behovet for brua dokumentert?</b> (ref møtereferat pkt 3.5.1) Er behovet for bru i Ravnkloa tilstrekkelig dokumentert?</p> <p>6. <b>Virkninger for opplevelsen av byrommene</b> (ref planens vedlegg Stedsanalyse) Illustrasjoner bør inkludere dykdalber, brukar, tekniske installasjoner, visuell virkning fra vannspeilet. Viktig at fremkommelighet, sikkerhet og treningsforhold for mindre fartøy, Nidaros Roklubb og NTNUI Roing vurderes.</p> <p>7. <b>Kystkulturmiljø Fosenkaia.</b> Stiller seg bak Kystlaget som vektlegger at forholdende må være tilrettelagt for aktiv bruk for at kystkulturmiljøet skal være levedyktig.</p> <p>8. Har tilføyelse; Bylgja 30fot, Himinglæva 30 fot, Frøya 29 fot og uttrigger -robåter som ønskes tilføyd i <b>oversikt over båter i Kanalen.</b></p> <p>9. Det grunnleggende spørsmålet er ikke om Trondheim trenger en ny bru, men <b>hvor</b> den bør plasseres for å gi størst mulig samfunnsnytte med minst mulig tap av kulturhistoriske og maritime verdier.</p>	<p>planprogram (22.12.2025) at reguleringsarbeidet bare utreder ett alternativ for bruplassering.</p> <p>5. Behovet for brua er dokumentert i plandokumentene og er i tråd med kommunens overordnede planer. Redegjørelse følger i vedlegg 6.3 Mobilitetsutredning.</p> <p>6. Virkninger for opplevelsen av byrommene / Siktlinjen langs kanalen har kulturhistorisk verdi. Den er del av i planens stedsanalyse (vedlegg 6.1) og opprettes som nytt undersøkelsestema i rapport 6.2 om kystkulturmiljøet.</p> <p>7. Det skal tilrettelegges for at <b>kystkulturmiljøet både i Vestre og Østre kanalhavn</b> skal bevares og kunne utvikles. Rapport om kystkulturmiljøet på Fosenkaia kompletteres basert på Kystlagets innspill om samspillet mellom dem.</p> <p>8. Ny kunnskap er levert og innarbeides i 6.18 Fartøy og båter i Kanalen.</p> <p>9. Andre plasseringer er grundig vurdert i tidligere utredninger. Bru i Ravnkloa er det alternativet som knyttes best til byens viktigste plassrom og ferdselsårer for</p>	<p>5. Spørsmålet er utredet i plandokumentene iht vedtatt planprogram.</p> <p>6. Visuelle virkningene for byrommene – inkludert Kanalen er godt dokumentert i planens vedlegg 5.0 Illustrasjonsvedlegg. Det er vist virkninger, før og etter, på dronebilder sett fra vannflaten i Kanalen (side 30, 31, 32). Fagrapport 6.2 Kystkulturmiljø Fosenkaia revideres.</p> <p>7. Det redegjøres nærmere for samspillet mellom Vestre og Østre del av kanalen i revidert fagrapport 6.2 Kystkulturmiljø Fosenkaia. Siktlinjen langs kanalen legges inn som <b>nytt undersøkelsestema</b> i rapportens ROS-vurdering</p> <p>8. Utfyllende kunnskap fra båt miljøet innarbeides i 6.18 Oversikt over fartøy og båter i Kanalen.</p> <p>9. Det vises til vedtatt planprogram og det er bru i Ravnkloa som skal utredes.</p>
---	---	--

		<p>gående/syklende. Brua skal være en åpningsbru som kommunen kan åpne/lukke uavhengig av bruene på Skansen. Manøvreringsarealet i Ravnklobassenget og åpningsbredde skal fungere for fartøyene som hører til i Kanalen.</p>	
--	--	--	--