

# Saksfremlegg

---

## Ravnkloa og Kanalhavna - detaljregulering til offentlig ettersyn

2025/24071

---

### Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

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

Rammesøknaden for byggeprosjektet *Fiskehallen* skal legges fram for politisk behandling, og det skal foreligge detaljtegninger ved søknaden.

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.

### Sammendrag

Saken gjelder forslag til detaljregulering for Ravnkloa og Kanalhavna. Planforslaget legger til rette for å erstatte dagens ubrukte og tomme fiskehall med en ny, større og mer fleksibel bygning for fiske- og matutsalg og servering, for å sikre bærekraftig drift og styrke Ravnkloa som attraksjon i Midtbyen. I tillegg tilrettelegger planforslaget for en ny gang- og sykkelbru over Kanalen til Vestre Kanalhavn, og en helhetlig oppgradering av byrommet.

Det er i utgangspunktet en gladsak å få til en utvikling i Ravnkloa. Saken blir imidlertid kompleks med en gang man tar inn en bru. For byrådet er det viktig å skille de to prosjektene – bru og bygg – slik at det ene ikke er avhengig av det andre. Byrådet er svært positive til at Ravnkloa revitaliseres som allmenning, fiskeutsalg og møteplass. Samtidig er byrådet opptatt av at den arkitektoniske utformingen av fiskehallen sikrer et vakkert og varig uttrykk. Til tross for noen usikkerheter knyttet til brua og konsekvenser for det maritime kulturmiljøet i Kanalen, mener byrådet at planforslaget er modent for å sendes på høring slik at vi får innspill fra byens befolkning og berørte parter. Byrådet anbefaler at planforslaget legges på høring og offentlig ettersyn.

### Bakgrunn

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. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen og det vedlagte fagnotatet.

Planprogram for Ravnkloa og Kanalhavna ble behandlet og fastsatt i byutviklingsutvalgets møte 05.11.2025 i sak 0330/25. Planprogrammet ligger til grunn for planarbeidet og utredningene som ligger til grunn for planforslaget, som nå kommer til førstegangs politisk behandling.



*Ravnkloa har vært viktig både i kraft av sin historikk og sin beliggenhet i enden av Munkegata. Bildet er fra 1893 og viser at allmenningen opp gjennom tiden har fungert som et handels-/fisketorg og møtested ved vannet. Foto: Jørgen Wickstrøm/ Trondheim byarkiv*

Ravnkloa er historisk sett en viktig forbindelse mellom byen og fjorden, og har vært en plass for fiskehandel i flere hundre år. Opprinnelig var Ravnkloa ei strand der fiskerne trakk opp båtene sine, med trekai på sidene, og havna lå åpen mot Trondheimsfjorden. Etter at Olsenmoloen ble bygget i 1860 ble Ravnkloa en svært brukbar havn. I 1896 ble det anlagt et fisketorg i Ravnkloa, og dette ble flyttet innendørs i en midlertidig fiskehall i 1945. På 1960-tallet ble fiskehallen erstattet med en ny, midlertidig fiskehall. Dagens fiskehall ble åpnet i 2000, men den har stått tom siden årsskiftet 2021/2022, og bygget tilfredsstillende ikke lenger tekniske krav til bærekraftig drift. Det er derfor ønsket fra forslagsstiller at dagens fiskehall kan rives og erstattes av en større og mer fleksibel bygning med plass til flere virksomheter.

Cicignons barokke byplan fra 1681 pekte ut Munkegata som byens viktigste hovedgate i aksene mellom Nidarosdomen og Munkholmen, og allmenningen Ravnkloa er en del av aksene. Ravnkloa har vært et seremonirom der man tar imot prominente og kongelige gjester som kommer sjøveien til byen. Ravnkloa ble opprustet til byjubileet i 1997 med brusteiner og amfi med sittebenker. Den store frittstående Ravnkloklokka, fra 1904, ble også erstattet av en kopi i 1997. Skulpturen «Den siste viking», av Nils Aas, står i Ravnkloa.

Det har i mange år vært et ønske om å utvikle og revitalisere Ravnkloa som møtested for byens beboere og besøkende. Bygningsrådet vedtok i sitt møte 20.11.2012 i sak 104/12 å sette i gang prosjektet «Ravnkloa, mulig tiltak for revitalisering av byrommet». På bakgrunn av bestillingen ble det utredet opprusting av byrommet og etablering av ei ny gang- og sykkelbru over Kanalen, og det ble arrangert et parallelloppdrag som ga tre forskjellige idéprosjekt for Ravnkloa.

Spørsmålet om en bruforbindelse over Kanalen i Ravnkloa har senere vært utredet og vært til politisk behandling flere ganger, og det har vært en langvarig og utfordrende prosess. Det har

vært flere runder med avveininger mellom byutviklingsmål og mobilitet for myke trafikanter, og hensyn til byens veteranbåtmiljø, kystkulturproduksjon, og eksisterende funksjoner.

Bystyret vedtok sitt møte 30.09.2020 i sak 94/20 sluttbehandling av Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi "Planen bør være tydeligere på fremtidens mobilitetsløsninger, hvordan man bruker vannveien som transportåre må belyses bedre i strategien. Det finnes gode alternativer til broer, arbeidet som foregår med en autonom passasjer og sykkelferge som skal gå fra Ravnkloa til Vestre kanalkai som vil redusere barrierer og fungere som en "bru" over Nidelva er ett god eksempel på dette."

Formannskapet vedtok i sitt møte 09.06.2020 i sak 156/20 Gatebruksplan for Midtbyen - høring at "Vannveien kan være et godt alternativt for mobilitet, og NTNU og Trondheim kommune har startet et samarbeid for å vurdere om en autonom byferge kan være et realistisk og interessant alternativ til gang og sykkelbruer i for å krysse vannveier i kommunen. Vi ønsker at dette også synliggjøres i høringsutkastet, og ber at dette tas inn i det endelige høringsdokumentet." I Gatebruksplan for Midtbyen, vedtatt av bystyret 25.03.2021 i sak 35/21, er en ny forbindelse over kanalen mellom Ravnkloa og Vestre kanalhavn anbefalt som et av hovedgrepene for forbindelser over Nidelva og Kanalen, og testing og evaluering av autonome båter ble anbefalt før en eventuell etablering av bru.

Kommunen utredet i 2021 tre bruløsninger over Kanalen der to alternativer i Ravnkloa ble vurdert som svært konfliktfylte med kulturmiljøet, da de forstyrret det historiske byrommet og siktaksen i Munkegata. Et alternativ i Prinsens gate var bedre for kulturmiljøet, men dårligere for tilkoblingen til gang- og sykkelnett, og hadde i tillegg reguleringskonflikter. Formannskapet vedtok i sitt møte 10.06.2022 i sak 102/22 å stanse planene for ny bru, på grunn av hensynet til båttrafikken og ivaretagelse av kanalen som historisk miljø, og anbefalte heller å se på tilskudd til prøvedrift av autonom ferge som et alternativ.

Et pilotprosjekt med autonom elektrisk ferge, «MilliAmpere2», ble utviklet av en forskningsgruppe ved NTNU, og Kanalen var testarena. En evalueringsrapport fra prøvedriften ble laget av NTNU i 2024. Den konkluderte med at teknologien er moden for bruk i en selvkjørende fergetjeneste, men at «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. Samlet reisetid med ferge inkluderer ventetid på brygge, ombordstigningstid, reisetid, tid til å legge til kai og ilandstigningstider, noe som vil være betydelig lengre enn gangtid på ei bru over Kanalen.

Tidligere utredninger har vist at en gang- og sykkelbru over Kanalen har stor nytteverdi for myke trafikanter i Midtbyen, men har også 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.

Det er et mål i Leangenerklæringen at byen skal utvikles innenfra og ut, og baseres på konseptet om ti-minuttersbyen. En ny gang- og sykkelbru vil kunne være svært viktig i en mulig, framtidig

byutvikling og utbygging på Vestre kanalhavn. Trondheimsløftet, kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032, fremhever at den kompakte byen gir nærhet til arbeid, tjenester og kultur, reduserer transportbehovet og klimagassutslippene. Samtidig fastslår byrådet i Leangenerklæringen at vi må ta vare på kvalitetene som gir Trondheim identitet og historisk preg, og sørge for at fortetting skjer på en hensynsfull måte overfor omgivelsene.

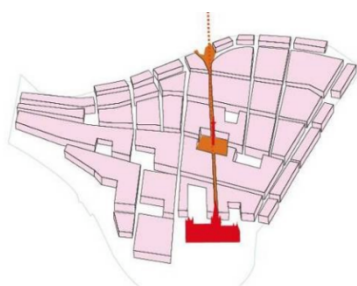
Ravnkloa er et av byens viktigste historiske byrom i den sentrale akse mellom Nidarosdomen og Munkholmen. Trondheimsløftet peker også på at attraktive byrom, uformelle møteplasser og tilgang til sjø er essensielt for innbyggernes livskvalitet, og Ravnkloa er et av de prioriterte byrommene i byromsstrategien. For byrådet er det avgjørende at utviklingen av Ravnkloa skjer i tråd med den nye Arkitekturstrategien for Trondheim, som slår fast at Trondheim skal være vakker, karakterfull, menneskevennlig og varig by.

## Fakta



### Formålet med planen

Formålet med planen er å legge til rette for ny fiskehall der dagens fiskehall står. Eksisterende bygning forutsettes revet/demontert. Bygget skal kunne inneholde fiske- og matutsalg, spisesteder og bygge opp rundt Ravnkloas tradisjon som matmarked og møteplass. Planen skal legge til rette for gang- og sykkelbru fra Ravnkloa til Vestre Kanalhavn. Bruforbindelsen skal styrke Munkegata og Ravnkloa som en naturlig ferdselsåre for myke trafikanter. Byrommet rundt ny fiskehall og området som leder til brua skal utformes som en velfungerende møteplass.



### Planområdet

Allmenningen Ravnkloa ligger i enden av paradegata Munkegata i nord, i Midtbyens viktigste akse som går mellom Nidarosdomen, Torvet, Ravnkloa og Munkholmen i Trondheimsfjorden. Illustrasjonen til venstre er hentet fra saksframlegget om Revitalisering av Ravnkloa fra 2012, i sak 104/12, og viser Munkegata-aksen markert i rødt. Planområdet er på 10,6 dekar.

### Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget legger opp til et nytt bygg med sentrumsformål oppført på omtrent samme sted som dagens fiskehall, i to etasjer, med en inntrukket tredje etasje som gir tilgang til takterrasse. Maks tillatt utnyttelse av sentrumsformålet er et bebygd areal på 580,5 m<sup>2</sup> BYA og 1 1000 m<sup>2</sup> BRA over bakken. Dette er en dobling av dagens areal på cirka 520m<sup>2</sup> BRA. Bygget skal romme

fiskeutsalg, servering og publikumsrettet virksomhet. Fiskehallen skal utformes som en frittstående paviljong med transparente fasader mot plassen og kanalen. Forslagsstiller skal i tillegg utrede mulighet for kjeller under hele eller deler av bygget.

Planforslaget er et resultat av et parallelloppdrag hvor fire team så på utformingen av fiskehallen, byrommet og en slank klaffebru over kanalen i sammenheng for å løse de tidligere konfliktene knyttet til forslag om ny bru. Klaffebrua over kanalen planlegges som en bevegelig åpningsbru med et 5,5 meter bredt ferdselsareal regulert til gang- og sykkelveg. Allmenningen reguleres til torgformål, der trafikale funksjoner underordnes byrommets funksjon som oppholdsareal.



*Illustrasjonen viser forslaget til ny fiskehall og ny bru over Kanalen sett fra nordligste del av Munkegata.*

Ei ny gang- og sykkelbru over Ravnkloa kan potensielt bli en viktig forbindelse for myke trafikanter ut mot Nyhavna, Brattøra i øst og Ila og Ilsvika i vest. For både gående og syklende vil denne forbindelsen kunne være tidsbesparende og redusere kanalen som en barriere mellom Midtbyhalvøya og viktige nåværende og framtidige utviklingsområder på Brattøra. Forbindelsen er også viktig med tanke på den koblingen den har til havnepromenaden for de som jogger, rusler eller sykler seg en søndagstur. Ei ny bru kan koble Midtbyen mot hovedsykkelruta langs Nordre avlastningsveg, noe som gjør brua til en viktig sykkelforbindelse, og dermed bør vurderes finansiert av Miljøpakken.

Etter varsel om planoppstart og i internt samråd av plansaken har det kommet fram viktige innspill. Kulturminnemyndigheter, Kystlaget og veteranbåtmiljøet på Fosenkaia har i sine innsendte høringsinnspill uttrykt stor bekymring for at brua blir et seilingshinder, og at ansvaret for koordinering av bruåpninger med eksisterende bruer på Skansen blir svært krevende. Problemet med seilingshinder mellom fjorden og kanalen/elva, vil ikke løses med å ikke bygge

bru, men løses heller med et bedre system for å koordinere hvordan bruene skal åpnes. Kommunalteknikk og Mobilitets- og samferdselsenheten (MoS) har i uttalelser til internt samråd av plansaken på sin side vært skeptiske til at brua ikke separerer gående og syklende, og foreslått at den reguleres som sykkelveg med fortau for å unngå konflikter. Både Byarkitekten og Byantikvaren har i uttalelsene sine til internt samråd pekt på viktigheten av at fiskehallen bevarer et lett og transparent paviljongpreg.

### **Byrådets vurdering**

Ravnkloa er en svært viktig del av byen, og for byrådet er det viktig at det skjer noe her. Trondheim preges av vakker og varig arkitektur som beriker omgivelsene og danner gode rammer for byliv i tråd med Arkitekturstrategi for Trondheim. Byrådet mener at Ravnkloa er et viktig byrom og at den arkitektoniske utformingen av den nye fiskehallen i Ravnkloa og byrommene rundt er svært viktig. Slik forslaget til ny fiskehall ser ut i dag, har det et litt "midlertidig" preg som byrådet mener burde forbedres før bygget kan realiseres.

Byrådet støtter uttalelsene fra Byantikvaren og Byarkitekten om viktigheten av et enkelt og lett paviljonguttrykk på bygget. Selv om treverk er et flott hovedmateriale, må man unngå at massive trekonstruksjoner ødelegger for det transparente og lette uttrykket et slikt bygg bør ha. På grunn av prosjektets store betydning for byens identitet, ønsker byrådet et eget vedtakspunkt om at den endelige utformingen av bygget skal opp til politisk behandling av rammesøknaden til byggetiltaket, og at det skal foreligge detaljtegninger ved søknaden.

Byplankontoret har pekt på at fiskehallen bryter med byggelinjen til den historiske bryggerekka. Forslagsstiller mener imidlertid at dagens bygg heller ikke ligger i denne byggelinja, og at bygget utgjør et brudd også i dag. Byplankontoret anbefaler i fagnotatet at fiskehallens fasader må justeres noe slik at bygningsvolum og uteservering underordner seg den historiske bryggerekka mot Kanalen i større grad. Første etasje må justeres slik at planforslaget ivaretar et effektivt ferdselsareal på 5,5 meter mellom nybygg og kai mot Kanalen, i stedet for 3,5 meter som det i planforslaget, fordi det kan bli for smalt og skape utfordringer siden det også planlegges for uteservering på det tilgjengelige arealet. Det er satt av totalt 7 meter mellom kaikant og bygg. Andre etasje krager cirka 1,5 meter ut over dette. Byplankontoret er opptatt av at det sikres en bred nok passasje mot Kanalen. Forslagsstiller ønsker uteservering mot kaikanten for å utnytte kveldssola. Med planlagt uteservering og gjerde langs Kanalen, blir ferdselsarealet på 3,8 meter. Det er ikke ønskelig med en hovedåre for syklistene her, men det er en viktig gangakse langs Kanalen. Byrådet mener disse utfordringene må ses nærmere på og avklares fram til sluttbehandling av planforslaget.

Byrommet Ravnkloa er et av Midtbyens viktigste byrom, og er prioritert i byromsstrategien Byrom i sentrum. I tråd med Arkitekturstrategien og Leangenerklæringens mål om en levende by, er det positivt at byrommet nå reguleres for å fremme opphold og byliv. Torget skal utformes og detaljeres i tråd med kommunens designmanual for byrom, for å sikre at møblering, dekker og funksjonalitet henger sammen med resten av Midtbyen.

Byrådet anbefaler at planforslaget legges på høring og offentlig ettersyn, selv om vi registrerer at det fremdeles er usikkerhet rundt brua i planforslaget og forholdet til kulturmiljøet for båter i Kanalen. Båtmiljøet frykter for manøvreringsplass og koordinering av bruåpninger. Konsekvensutredningen i planen viser imidlertid at det vil være plass nok til å manøvrere, og farleden holdes åpen. Utredningene viser at brua kan åpnes smidig ved innseiling av seilbåter og veteranfartøy med høye master, slik at Kanalen forblir en levende havn.

Ei bru over Ravnkloa vil være svært viktig i en mulig framtidig byutvikling og utbygging på Vestre kanalhavn. Brua ligger som en mulighet for byen, men det er helt avgjørende å kunne gjennomføre bygging av fiskehallen uavhengig av brua. Båtmiljøet frykter for manøvreringsplass, men det har vært dialog med Kystlaget underveis. Sammenhengen mellom østre og vestre kanalhavn er viktig, men det påpekes også at det er jernbanebrua på Skansen som utgjør den reelle begrensningen for båttrafikken i dag, spesielt dersom togene får økt frekvens.

Mobilitets- og samferdselsenheten (MoS) har i sine innspill pekt på at det vil være vesentlig enklere å oppnå god separering av syklist og et gangbasert byrom i Ravnkloa dersom brua heller etableres i forlengelsen av Prinsens gate. MoS anbefaler også å øke bredden på brua til for eksempel 7 meter, med 3 meter midtstilt sykkelareal, for å unngå utvidelser senere, og advarer mot bruk av glatte metallplater på brua, da folk kan skli og skade seg. Byrådet er skeptisk til Mobilitet- og samferdselsenhetens forslag om å etablere en sykkelveg med atskilt fortau over brua, i stedet for gang- og sykkelveg som ligger inne i planforslaget. Ravnkloa er et viktig torg og en allmenning, og det kommer til å være mange gående i området. En eventuell bru bør være 5,5 meter bred, slik planforslaget legger opp til, men det må gå an å dele på arealet mellom gående og syklende uten fysiske skiller. Dette harmonerer best med fotgjengernes prioritet og bylivet på selve torget. Til sammenligning er Verftsbrua 4,5 meter, og erfaring viser at med så mange fotgjengere, elsparkesyklist og syklist burde den vært 6-7 meter bred.

### **Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Klimaendringene utgjør en stor utfordring for Trondheim. Det er positivt at planen i tråd med kommunens klimamål har innarbeidet konkrete krav om minimum 20 prosent reduksjon av samlet klimafotavtrykk fra material- og energibruk over livsløpet sammenlignet med gitte referanseverdier.

Byplankontoret og Klima- og miljøenheten peker på at bygget og flomsikringen i planforslaget er dimensjonert for år 2100, men at kommunen krever sikring opp mot forventet 200-års stormflo i år 2150. Byrådet mener det bør legges fram en løsning som viser at bygget og byrommene rundt har varige løsninger som tåler en 200-års stormflo i år 2150 før sluttbehandling av planforslaget.

Klima- og miljøenheten peker i tillegg på at det er en svakhet ved konsekvensutredningen at det ikke er gjennomført prøvetaking for å dokumentere den kjemiske og økologiske tilstanden i vannmiljøet i forkant. Det påpekes også at det mangler risikovurderinger og tiltak for å forhindre spredning av forurensede sjøbunnsmasser i forbindelse med anleggsfasen av brua.

Konsekvensutredning av vannmiljø må suppleres som grunnlag for kommunens vurdering av vannforskriften. Det må redegjøres for valg av brøløsning og beskrives avbøtende tiltak for å forhindre spredning av forurensede masser ved gjennomføring.

### **Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling**

Arealplanlegging skal sikre bærekraftig verdiskaping og rett virksomhet på rett sted i tråd med føringer i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel. Det er et uttalt mål i Trondheimsløftet om å styrke Trondheims posisjon som en attraktiv mat- og arrangementsby.

En ny og større fiskehall svarer direkte på disse føringene og vil tilføre et svært positivt løft for handels- og næringslivet i Midtbyen. En ny fiskehall har potensial til å bli en pulserende matdestinasjon og uteserveringstilbud i møtet mellom byen og vannet i Ravnkloa.

Etableringen av en ny fiskehall kan føre til over 40 nye arbeidsplasser, anslagsvis 25-35 årsverk knyttet til restaurantvirksomhet og 7-10 årsverk knyttet fisk-/matutsalg, noe som vil gi et høyt ønsket kommersielt og sosialt tyngdepunkt i enden av Munkegata.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Fiskehallen er et privat prosjekt og bygging vil finansieres av forslagsstiller Ravnkloa AS.

Planforslaget vil også regulere ei ny bru over Kanalen, men brua anses ikke som nødvendig for å bygge fiskehallen, og er derfor ikke sikret gjennom rekkefølgekrav. Investeringsprosjektet med ny gang- og sykkelbru kan finansieres gjennom Miljøpakken, men må driftes av Trondheim kommune. Bygg og bru kan realiseres uavhengig av hverandre, og det gir kommunen økonomisk og framdriftsmessig fleksibilitet.

Planforslaget sikrer en helhetlig plan for oppgradering av byrommet Ravnkloa, inkludert det offentlige arealet ned mot brua, men opparbeidelse av store deler av byrommet er ikke sikret gjennom rekkefølgekrav i planforslaget. Byplankontoret anbefaler at rekkefølgekrav til opparbeidelse av bestemmelsesområde #4, som er en del av byrommet Ravnkloa, også bør gjøres gjeldende for ny fiskehall uavhengig av etablering av ny bru. Byrådet mener dette må avklares til sluttbehandling av planforslaget.

### **Byrådets konklusjon**

Byrådet ser med forventning fram til å revitalisere Ravnkloa. Planforslaget svarer godt ut byrådets ambisjoner om å styrke Midtbyen, gi bedre rammer for fotgjengere og syklister, og skape møteplasser for befolkningen. Byrådet er opptatt av den arkitektoniske utformingen til fiskehallen og ønsker at rammesøknaden for byggeprosjektet skal legges fram for politisk behandling, og at det skal foreligge detaljtegninger ved søknaden, for å sikre et vakkert, varig og lett paviljongbygg i dette viktige byrommet i Midtbyen.

Gjennom en offentlig høring vil vi få innspill fra naboer, innbyggere, offentlige aktører og de berørte maritime miljøene for å belyse brukonseptet enda bedre. Byrådet anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Byrådet i Trondheim, 22.04.2026

Kjetil Ovrud Reinskou  
byrådsleder

Trond Grønli Åm  
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Ravnkloa og Kanalhavna, detaljregulering -fagnotat
- 2 Vedlegg 1 -r2025005 Plankart Ravnkloa\_samlet 19.03.2026
- 3 Vedlegg 2 - r20250005\_Ravnkloa\_planbestemmelser med retningslinjer\_25.03.2026.pdf
- 4 Vedlegg 3 - r20250005\_RAVNKLOA\_Planbeskrivelse 25.03.2026
- 5 Vedlegg 4 - Illustrasjonsvedlegg 19.03.2026
- 6 Vedlegg 5 - ROS-analyse del 1 På land\_Safetec\_Ravnkloa 19.12.2025
- 7 Vedlegg 6 - ROS-analyse del 2 Kanalen\_Safetec\_Ravnkloa 19.12.2025
- 8 Vedlegg 7 - Stormflo og bølger for bygg v2
- 9 Vedlegg 8 - Bru- båttrafikksanalyse\_Norconsult\_Ravnkloa 02.02.2026
- 1 Vedlegg 9 - Mobilitet - trafikk\_Asplank\_Viak\_Ravnkloa 05.12.2025
- 1 Vedlegg 10 - Oppsummering av innspill og kommentarer\_Ravnkloa 04.06.2025
- 12 Vedlegg 11 - 260323\_Matrise internt samråd Ravnkloa\_forslagstillers kommentar.docx