

Stedsanalyse for Ravnkloa

Ved detaljregulering av Ravnkloa og Kanalhavna

Dato: 19.03.2026



Trondheim. Ravnkloa.

42
Enerett Mittet & Co.

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Innledning, bakgrunn	2
2	Gjeldende planer og andre føringer	3
2.1	Gjeldende planer og retningslinjer	3
2.2	Tidligere utredninger av ny bru over kanalen	8
2.3	Andre supplerende opplysninger	11
3	Kystkulturmiljøet ved Fosenkaia	12
3.1	Problemstilling / Tematikk	12
3.2	registreringer	13
3.2	Vurderinger	14
4	Ravnkloa og Cicignonplanen	15
4.1	Problemstilling / Tematikk	15
4.2	Registreringer	18
4.3	Vurderinger	20
5	Området forstått som byrom og arkitektur	21
5.1	Problemstilling / Tematikk	21
5.2	registreringer	22
5.3	vurderinger	33
6	Områdets bruk; byliv og bomiljø i Ravnkloa	41
6.1	Problemstilling / Tematikk	41
6.2	registreringer	42
6.3	Vurderinger	44
7	Området forstått som natur og (by-)landskap	47
7.1	Naturverdier	47
7.2	Rekreasjonsverdier	49
7.3	Overvann	50

1 Innledning, bakgrunn

Bygging av ny fiskehall i Ravnkloa og ny bro over Kanalen er tiltak med begrenset omfang og geografisk utbredelse. Samtidig er dette tiltak som påvirkes av, og påvirker, bymessige problemstillinger godt utenfor Ravnkloa. Stedsanalysen tar sikte på å belyse disse og slik bli en støtte for beslutningen om og hvordan utbyggingen bør skje, som jo er kjernespørsmålene i planarbeidet.

Det foreligger et bredt tilfang av dokumenter med informasjon som vil ha verdi som kunnskapsgrunnlag for reguleringsplanarbeidet. Blant disse er det også analysearbeid som er utført tidligere. Stedsanalysen for Ravnkloa tar ikke mål av seg å være en detaljert og uttømmende generell stedsanalyse i seg selv, men henviser til det foreliggende materialet og bygger videre på dette i drøftingen av temaer som er relevante for planarbeidet. Problemstillingene som belyses, er gitt i planprogrammet som i kap. 6 anviser de temaene om skal utredes, herunder hvilke som skal besvares i stedsanalysen. Det har vært vår ambisjon å svare ut planprogrammet fullstendig, men vi gjør oppmerksom på at stedsanalysen ikke følger planprogrammets disposisjon slavisk.

Når vi i analysen bruker begrepet «området» mener vi både selve planområdet, dets nære omgivelser og relevante deler av omkringliggende områder (Ravnkloa > Kanalen > Midtbyen > Trondheim).

Stedsanalysen har fått følgende hoveddisposisjon, der planforslagets, det vil si fiskehallens og bruas, påvirkning på og tilpasning til de enkelte temaene, belyses:

- Områdets utvikling og historiske betydning
- Området forstått som byrom og arkitektur
- Områdets bruk; byliv og bomiljø i Ravnkloa
- Området forstått som natur og landskap

Gangen i analysen kan oppsummeres slik:

- Beskrive tematikk/problemstillinger overordnet; hva gjør temaet aktuelt?
- Fremheve enkeltforhold av betydning (registreringer) gjerne med henvisning til eksisterende kunnskapsgrunnlag.
- Verbal drøfting/ vurdering av foreslåtte tiltak, gjerne supplert med visuell fremstilling.

Der det i andre plandokumenter er gitt mer utførlig dokumentasjon eller gjort mer utdypende vurderinger, henvises det til disse, eventuelt med en enkel oppsummering.

2 Gjeldende planer og andre føringer

Kapitel 2 er hentet fra planprogrammet for detaljreguleringen av ny fiskehall i Ravnkloa og gang- og sykkelbru over Kanalen (rev. 13.11.2025.) Det er gjort enkelte suppleringer i teksten.

2.1 GJELDENE PLANER OG RETNINGSLINJER

KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2022-2034

Midtbyen og Vestre Kanalhavn er i KPA 2022-34 vist som byggesone 1, S1. I bestemmelsene framgår det bl.a. at byggesone 1 skal utvikles med et mangfold av publikumsfunksjoner og et aktivt og levende bymiljø. Områdene skal utvikles etter bymessige prinsipper, med høy tetthet og kvalitet, og sammenhengende byromsnettverk.

Ravnkloa inngår i hensynssone H570 Bevaring kulturmiljø. KPA viser til vedlegg til arealdelen "Kulturmiljø og antikvarisk bebyggelse" som gir retningslinjer og beskrivelse av to soner som berører planområdet:

1.33 Vestre og østre kanalhavn der retningslinjer er gitt på s. 9, beskrivelse på s.36). Særlig relevante retningslinjer er:

Fotavtrykk og høyder på ny bebyggelse bør ikke være større enn eksisterende bebyggelse, og ikke større enn at den grønne karakteren og landskapstrekk ivaretas.

Den stedege byggeskikken skal være retningsgivende for utforming, materialbruk og farger, og må derfor beskrives.

Estetikk og kvalitet skal vektlegges, inkludert grønt.

4. Midtbyen der retningslinjer er gitt på s. 9-10, beskrivelse på s. 71-77. Særlig relevante retningslinjer er:

Midtbyens historiske særpreg skal bevares og foredles. Følgende elementer skal særskilt ivaretas:

- Den historiske bystrukturen med Cicignons byplan, veitene, allmenningene, plassrom og parker

Utforming av ny bebyggelse skal fastsettes etter følgende hensyn:

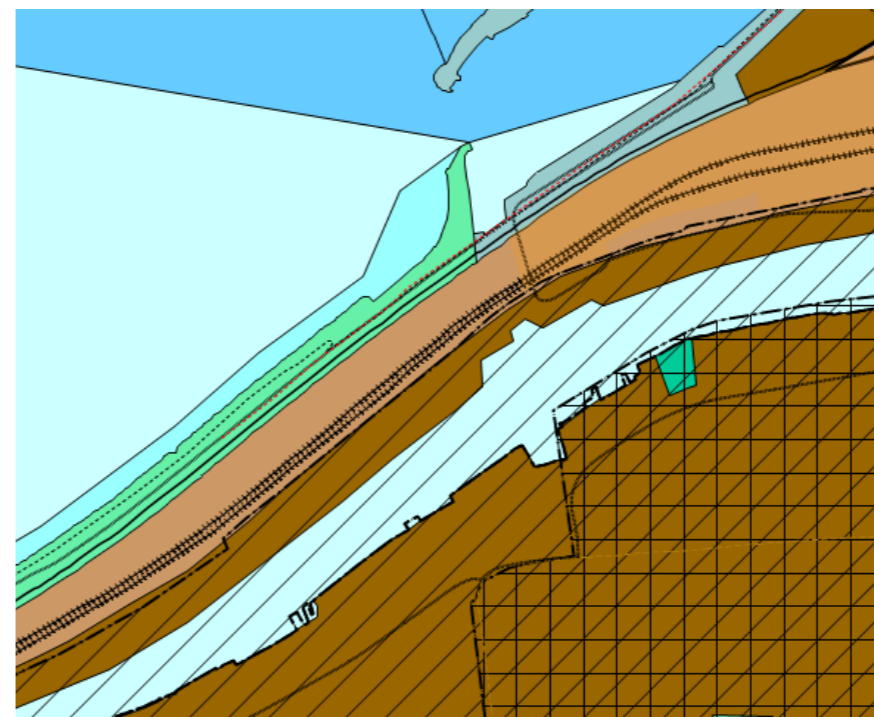
- For å sikre gode gaterom og videreføring av de offentlige rommenes karakter, skal virkninger i gatebildet vurderes, herunder særlig første etasje

Grense for båndlagt område for Trondheim middelalderby går i KPA på østsiden av allmenningen i Ravnkloa.

STEDSANALYSE TRONDHEIM SENTRUM

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

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



KULTURHISTORISK STEDSANALYSE NORDØSTRE DEL AV MIDTBYEN

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

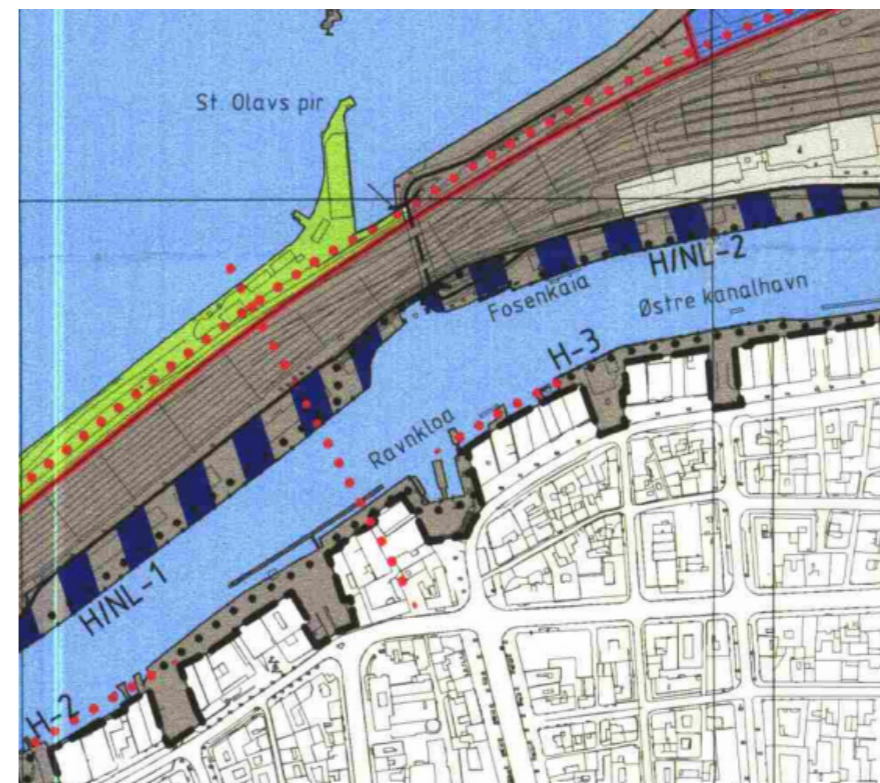
Fiskehallen og den øvrige bebyggelsen vest for allmenningen inngår i delområde 3B (rød farge), trehusmiljøet øst for Prinsens gate med samlet stor verdi og tålegrense for endringer, kategori B.



KOMMUNEDELPLAN FOR HAVNEOMRÅDET

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

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



GATEBRUKSPLAN FOR MIDTBYEN

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



AKTSOMHETSKART KULTURMINNER

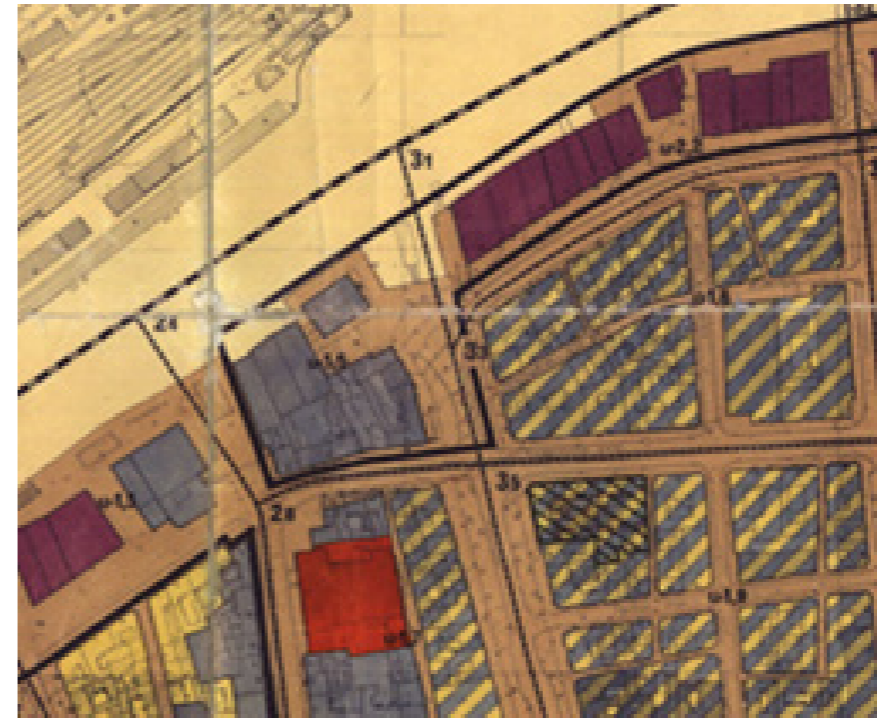
Eksisterende fiskehall er ikke vurdert som verneverdig på kommunens kulturminnekart. Med unntak av nabobygningene i sør (Munkegata 64B) og i vest (Munkegata 66E), er alle øvrige bygninger i nærområdet registrert som verneverdige. Bygg i verneklasse A, svært høy antikvarisk verdi (rød) omfatter hjørnegården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



MIDTBYPPLANEN

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

Arealbruksformålet er forretning og kontor.



OMRÅDEPLAN NORDØSTRE KVADRANT

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

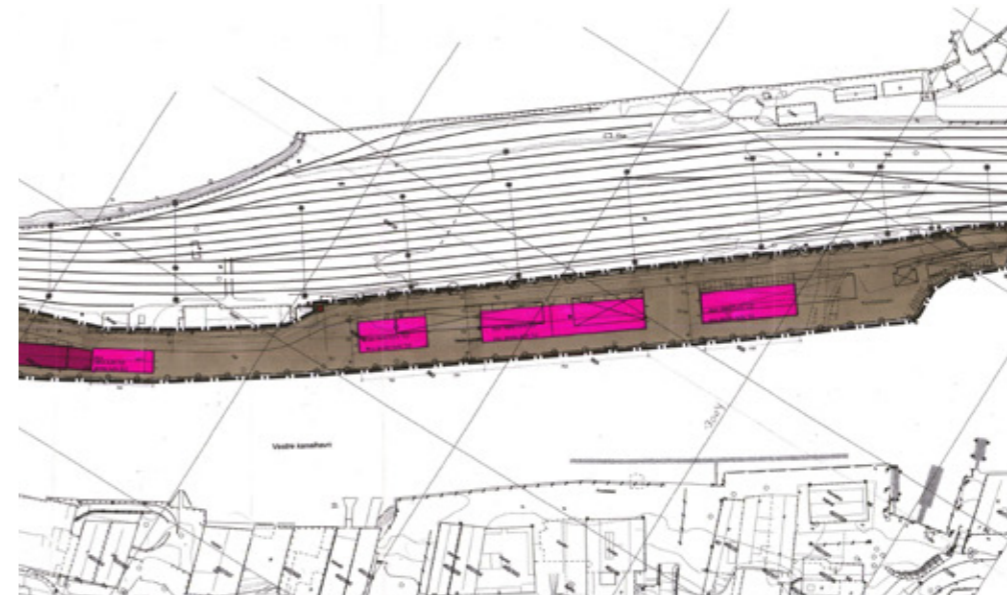
Byrommet vest for kjørevegen i allmenningen er vist som torg, mens kaiarealene rundt fiskehallen er vist som gatetun. Selve fiskehallen er vist som sentrumsformål. Hele planområdet foreslås regulert til hensynssone bevaring av kulturmiljø.



BEBYGGELSESPAN FOR VESTRE KANALHAVN

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

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



DETALJEREGULERING FOR FJORDGATA 70-82

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



ARKITEKTURSTRATEGI FOR TRONDHEIM

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

ANDRE RELEVANTE STRATEGIER OG GRUNNLAGSDATA

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

2.2 TIDLIGERE UTREDNINGER AV NY BRU OVER KANALEN

PARALELLE OPPDRAG, BYPLANKONTORET

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

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

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



Illustrasjoner fra to av forslagene i parallelloppdraget, C.F. Møller, Dronninga Landskap og Zenisk



Agraff, Lab 71, Cowi og Sosiologisk poliklinikk

TRE GANG- OG SYKKELBRUER

Konseptvurdering, Miljøpakken

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

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

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

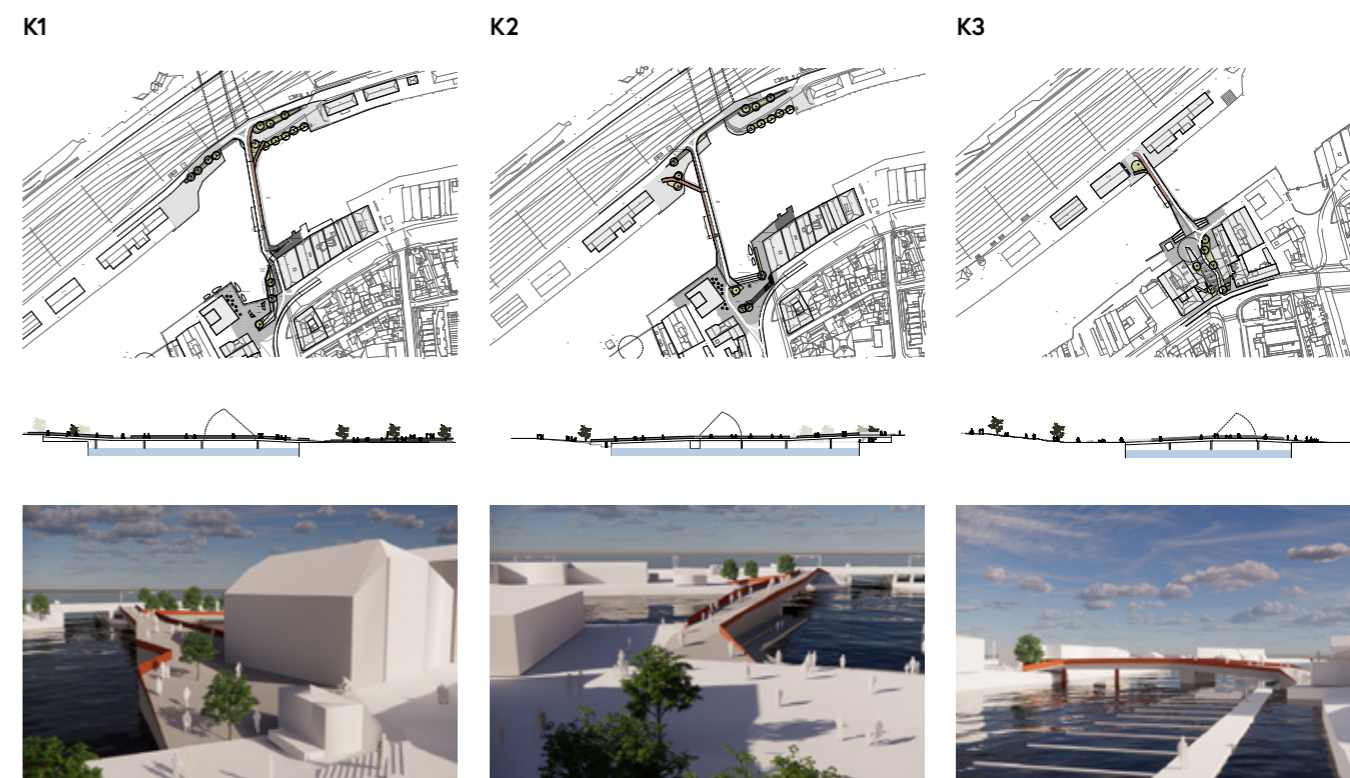
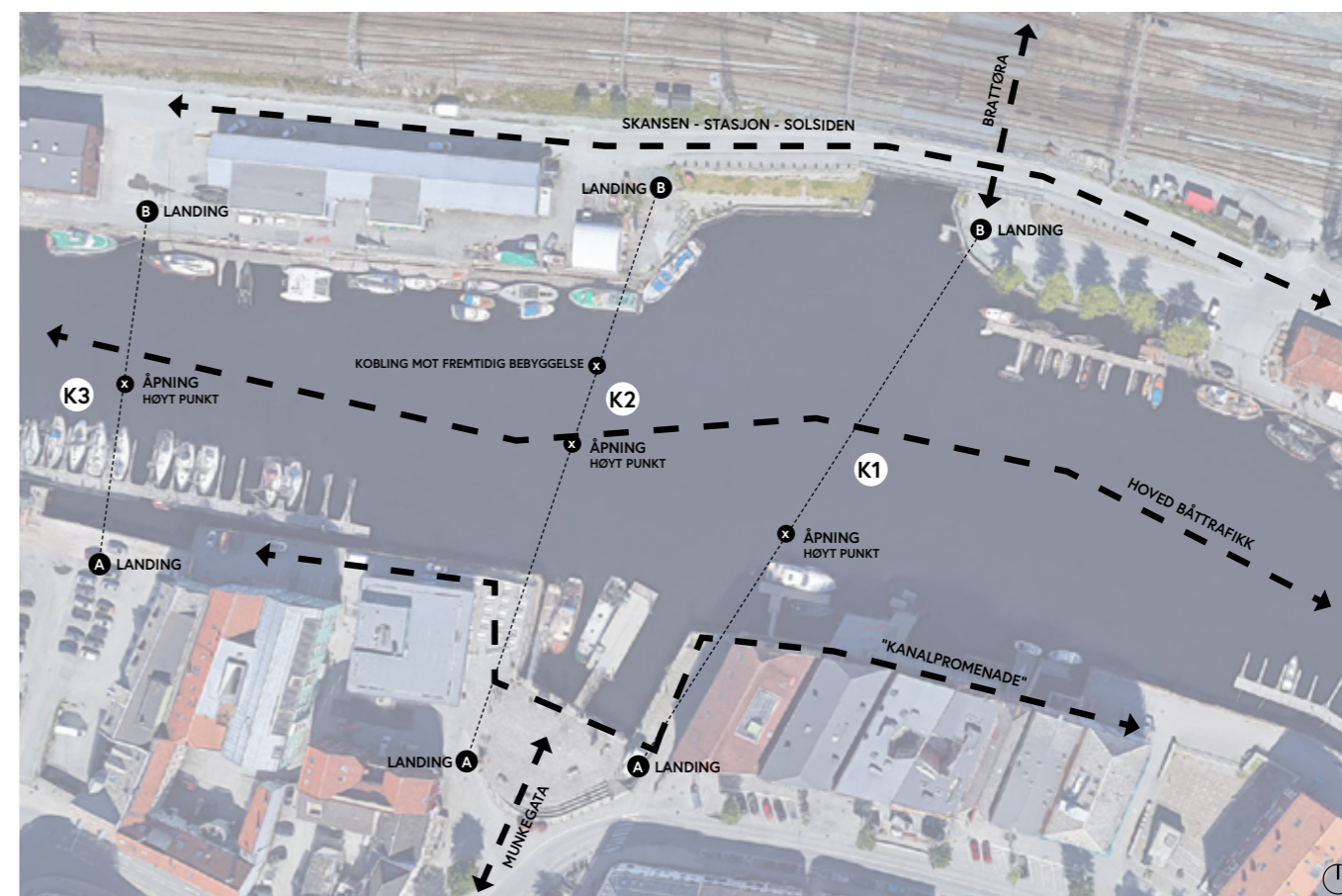
Alle tre alternativene er vurdert som gjennomførbare med hensyn til teknisk byggharhet, geoteknikk, hydrologi og miljøgeologi. Alle alternativer forutsettes utformet som åpningsbru for å ivareta hensynet til båttrafikken i kanalen.

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

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

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

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



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

AUTONOM FERGE, NTNU

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

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

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

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

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



milliAmpere2 ved flytebrygge i Ravnklobassenget. Foto: Kai T. Dragland/NTNU

2.3 ANDRE SUPPLERENDE OPPLYSNINGER

VESTRE KANALHAVN

I tilknytning til prosjektarbeidet Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 (ref. planprogrammet 4.1.12) la PIR2 fram skisser for framtidig byutvikling i Vestre Kanalhavn. Tilsvarende skisser for dette området er tidligere også lagt fram av arkitekt Ole Wiig. Felles for disse er at de illustrerer ny bybebyggelse med et vesentlig innslag av boliger på Brattørsiden av Kanalen.



Illustrasjon: PIR2

3 Kystkulturmiljøet ved Fosenkaia

3.1 PROBLEMSTILLING / TEMATIKK

Trondheim var fra starten av en sjøfartsby og kaupang, og et knutepunkt mellom kystleden utafjords og bygdene i Gauldalen og på Innherred. Handelsvekst og kjøpmannsprivilegier under eneveldet ga byvekst og store inntekter fra eksport av fisk, trelast og kobber. Havna lå opprinnelig i Nidelva med handelsbrygger langs Kjøpmannsgata, mens Midtbyen i nord lå åpen mot fjorden.

Dette tyngdepunktet flyttet seg gradvis vestover etter hvert som kjøpmannsprivilegiene ble svekket og byen fortsatte å vokse samtidig som seilingsforholdene i elva forverret seg. Bryggerekka langs Fjordgata kom til, og med Brattøra-utfyllingen, stadsingeniør Dahls storstilte infrastrukturprosjekt på sandørene nord for byen, fikk byen i 1880-årene både en skjermet kanalhavn og ny felles jernbanestasjon der Rørosbanen og Meråkerbanen ble knyttet sammen.

Langs Kanalen har kystkulturen satt tydelige spor i form av kaier, havneskur og brygger, og synliggjøres i dag ikke minst av fartøyvernmiljøet der Kystlaget har gamle båter og skip liggende ved Fosenkaia og foreningslokaler i Gulskuret. Kystlaget driver vedlikehold og arrangerer kurs og et mangfold aktiviteter knyttet til kystkulturen. Fløtmannen somror folk fra Ravnkloa til Fosenkaia, er en av tradisjonene Kystlaget holder i hevd.

Fiskehall og bro i Ravnkloa bør

- fremme forståelsen av Trondheim som kyst- og sjøfartsby
- ivareta Kanalens funksjon som samlingspunkt for kystkultur og fartøyvern.



Fosenkaia. (Foto: Felix Seifert/Trondheim Havn)



Åfjordsbåter i Ravnkloa 1893 (Foto: Trondheim Byarkiv)

3.2 REGISTRERINGER

For utdypende informasjon vises det til rapportene "Fartøy og båter i kanalen" (Pir2 feb. 2026) og "Kystkultur Fosenkaia - fagrapport for kulturmiljø" (Pir2 feb. 2026)

FOSENKAIA; AKTIVITETER, BYGNINGER OG FARTØY

Beskrivelse hentet fra: <https://www.kystlaget-trh.no/fosenkaia/> :

Fosenkaia er Kystlaget Trondhjems base. Ved siden av selve kaiarealet disponerer kystlaget tre av de gamle skurene som ligger på kaia. Gulskuret inneholder møtelokaler, kjøkken, scene og baren til Kafé Skuret. I Grønnskuret er det motorverksted, snekkerverksted, dreieverksted, sveiserom, og lagerplass som kan leies av kystlagets medlemmer. I Blåskuret er det rom for metallarbeid, handverksrom og smie. Langs kaia ligger flere verneverdige fartøy som eies av kystlagets medlemmer eller kystlaget selv.

Fosenkaia var tidligere knutepunktet for lokalbåttrafikken til Fosen, Orkanger, Innherred, og øyene langs Trøndelagskysten. I dag er Fosenkaia havn for veteranbåter og tradisjonsbåtene til Kystlaget Trondhjem. Kystlagets medlemmer ivaretar og formidler vår rike kystkultur gjennom å arrangere møter, kurs og seminarer, vedlikeholde og restaurere veteranfartøy, seile og ro med tradisjonsbåter, og ved å videreføre tradisjonelle håndverksaktiviteter. Flere av fartøyene ved Fosenkaia har status som vernet skip hos Riksantikvaren. Vedlikehold og restaurering av fartøy foregår på kaia og gir en unik og autentisk opplevelse av å «være på kaia» og være en del av et maritimt miljø. Her kan en kjenne lukten av tjære, studere båter og arbeidet med tau og rigg, se og høre gamle båtmotorer, og ikke minst slå av en prat med kystlagsmedlemmene over en kopp kaffe.



1. Tampen 1



2. Holger Stjern



3. Stoksundferja



4. Harry Borthen



5. DS Hansteen



6. Kaptein Dyre



Gulskuret



Grønnskuret



Blåskuret

Foto: Norsk forening for fartøyvern og Kystlaget Trondhjem

3.2 VURDERINGER

Vurderingene er hentet fra *Kystkulturmiljø ved Fosenkaia - Fagrapport og ROS-vurdering/gjennomgang (Pir2 februar 2026)*

I fagrapporten vurderes konsekvenser og virkninger av planforslagets bru over kanalen for Kystkulturmiljøet som i dag er etablert på Fosenkaia. Tilhørende ROS-analyse/vurdering inngår i rapporten.

Brua er vurdert å kunne gi positive virkninger for 7 temaer knyttet til kystkulturmiljøet ved Fosenkaia. Alle temaene berører mulighetene for å vitalisere og berike det historiske Kanal-miljøet.

- Skurene på Fosenkaia.
- Bryggerekkene.
- Kaiene
- Båter i Kanalen
- Virksomheter langs Kanalen
- Byliv og ferdsel langs Kanalen
- Fremtidig utvikling for kystkulturmiljøet

For 9 temaer er brua vurdert å kunne gi en negativ virkning, men med lav risiko:

- Utforming av tiltak som påvirker kystkulturmiljøet
- Kaiplasskapasitet for vernede fartøy i Kanalen
- Kontakt mellom Fosenkaia og Vestre Kanalhavn
- Kystlagets større arrangementer
- Skaderisiko ved kollisjon med ny bru
- Periode med anleggsvirksomhet
- Endring av trafikkmønster i Kanalen
- Økt ferdsel på Fosenkaia
- Siktaksen Nidarosdomen - Munkholmen

Risikoen er dog vurdert som lav for de nevnte 9 temaene.

Ett tema, ny bru som trafikkhinder, er vurdert å ha middels høy risiko. Risikoen består av sviktende styring av brua eller ikke-planlagte stans. Risikoen med ny bru i Ravnkloa vil være mindre enn dagens risiko med bruene over Skansenløpet. Især Skansen jernbanebru som er over 100 år gammel, vil ha en betydelig større risiko enn ny bru ved Ravnkloa.



4 Ravnkloa og Cicignonplanen

4.1 PROBLEMSTILLING / TEMATIKK

Ravnkloa er navnet på allmenningen i enden av Munkegata, fra Olav Tryggvasons gate til kanalen. Navnet er påvist i historiske kilder allerede i 1619, da en Peder Raffnklaue er nevnt. Dette var før Cicignons barokke byplan (1681) anla Munkegata som byens viktigste paradegate i aksen mellom Nidarosdomen og Munkholmen. Torvet er formet som byens midtpunkt der aksen krysser Kongens gate (innfartsåren vestfra), mens Ravnkloa ligger der aksen møter fjorden. Navnet finnes første gang brukt om selve allmenningen i begynnelsen av 1700-tallet, men Ravnkloa var også navn på flere tidligere bygårder mellom Munkegata og fjorden, vest for allmenningen.

Den opprinnelige Cicignonplanen antyder riktignok fortifikasjoner mot fjorden, men vi antar disse aldri ble realisert og at den åpne stranden og vistet mot Fosen preget allmenningen i flere hundre år. Det har foregått fiskehandel i Ravnkloa fra gammelt av, og i 1841 begynte man også med torghandel. Bønder fra Fosta og fiskere fra Fosen trakk båtene opp i fjæra, og solgte varer rett fra båtene og i Ravnklobakken. På 1860-tallet ble Olsenmoloen, etablert på sandørene nord for byen som beskyttelse for bryggene i Fjordgata. Denne første moloen beskyttet også Ravnkloa, og handelen tok seg sterkt opp.

I 1896 fikk Trondhjems Fiskeriselskab grunn til å anlegge et fisketorg nederst i Ravnklo-allmenningen, og gjennom tidene har det stått både åpne og lukkede markedshaller her. I 1945 ble handelen flyttet innendørs i en midlertidig fiskehall som i 1960 ble erstattet av en ny hall hvor flere fiskehandlere drev utvalg. «Fiskhallen», som var tegnet av arkitekt Knut O. Bergersen, utviklet seg til å bli en av byens store severdigheter. I 1999 ble den gamle fiskehallen revet, og en ny fiskehall sto ferdig i 2000. Driften i den eksisterende fiskehallen er nedlagt, men det er fortsatt sporadisk salg av reker og fisk ved kaia.

Olsenmoloen ble innlemmet i Stadsingeniør Dahls storstilte havneutbygging på 1880-tallet. Utbyggingen knyttet sammen Meråkerbanen i nord og Rørosbanen i sør, med en felles stasjonsbygning på Brattøra. Det ble da etablert bru over seilingsløpet til Ravnkloa, opprinnelig som svingbru, som omkring 1920 ble utvidet og gjort fast. Ravnkloeløpet framstår i dag som en lukket kulvert under de store jernbane-, havne- og veganleggen som har kommet til på Brattøra. Seilingsløpet trafikeres av lave båter, bl.a. Munkholmbåtene. Større fartøy seiler inn til Vestre Kanalhavn, via Skansen.



Cicignons Byplan



Ravnkloa og Olsen-moloen 1875 eller 76, fotograf; Knud Knudsen, kilde/ eier; Universitetsbiblioteket i Bergen, <https://marcus.uib.no/instance/photograph/ubb-kk-1318-1262.html>

I dag ligger allmenningen mot Kanalen, men Ravnkloa er fortsatt Midtbyens viktigste kontaktpunkt med sjøen. Sikten fra Ravnkloa mot Munkholmen er nå sperret, men Fosen-silhuetten er synlig over øra og man aner Ytre Basseng gjennom seilingsløpet. Ved krysset Munkegata x Olav Tryggvasons gate er tårnet på Munkholmen synlig.

Ravnkloa har gjennom historien også hatt betydning som et seremonirom der man tar imot prominente gjester som kommer sjøveien til byen. Selve byrommet i Ravnkloa ble opprustet til byjubileet i 1997.

Kilder: Planprogrammet/ Trondheim byleksikon og Adresseavisen

Fiskehall og bro i Ravnkloa bør

- ikke komme i veien for opplevelsen eller forståelsen av eksisterende kulturminner og kulturmiljø,
- ivareta byrommets historiske funksjon som (fiske)marked og seremoniarena i framtiden.



Fiskhallen på 1970-tallet (Foto: Trondheim Havn)



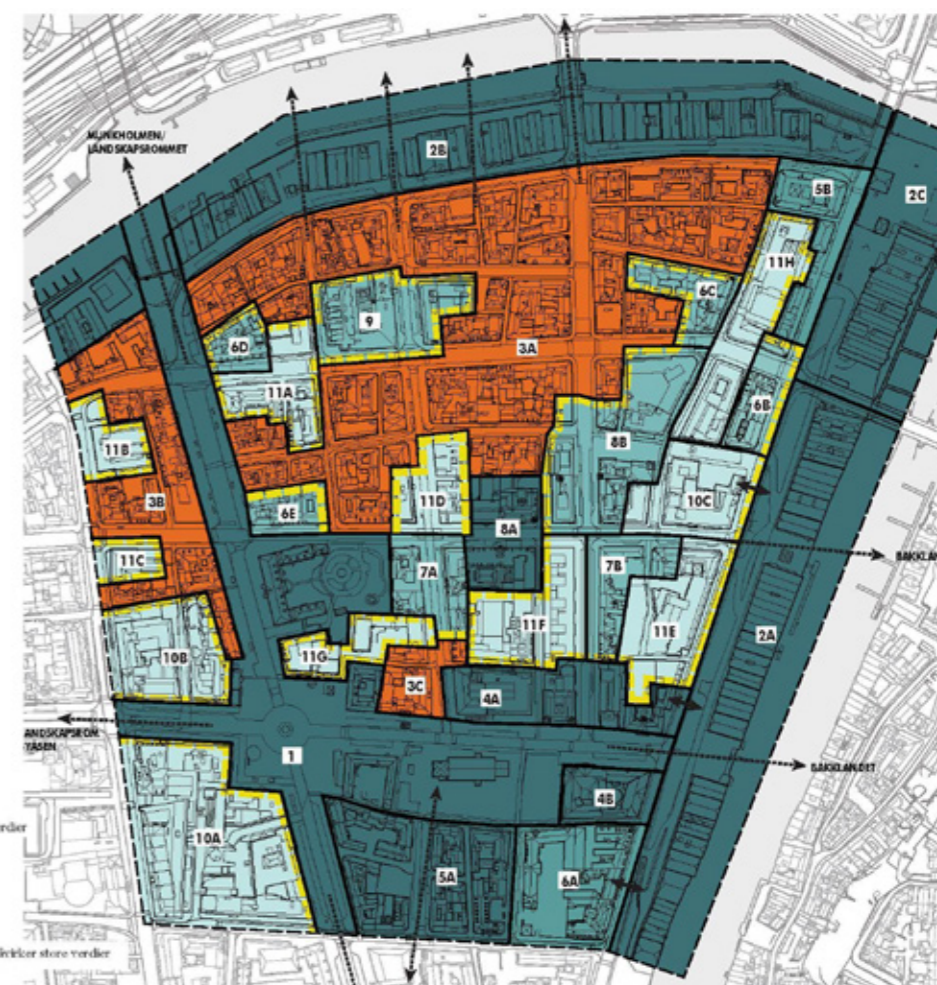
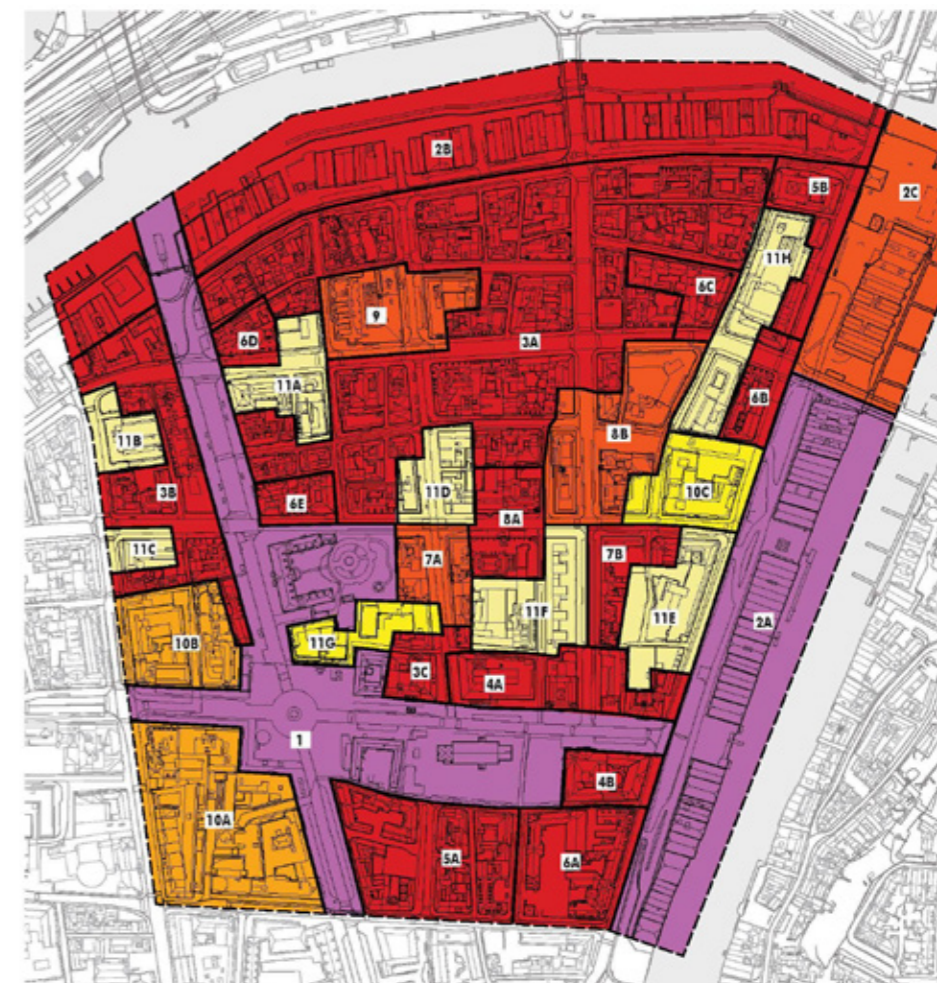
Yrende liv på fiskemarkedet i Ravnkloa i 1882 øverst, og i 1915 nederst (Foto: Trondheim byarkiv).

4.2 REGISTRERINGER

SIKTA KSEN I MUNKEGATA

Munkegata-aksen er strukket fra Nidarosdomen til Munkholmen (og videre til fjellet Munken på Fosen). Langs aksen ligger Torvet, og Ravnkloa og flere institusjoner og monumentalbygg bl.a. Stiftsgården (Kongens residens i Trondheim).

Aksens betydning kan avleses i gatebredden (hele 36 m), gatens funksjon som fest- og seremonirom, og de mange samfunnsinstitusjonene som har adresse her. Betydningen er bekreftet i en rekke plandokumenter, bl.a. Stedsanalyse Trondheim sentrum og Kulturhistorisk stedsanalyse nordøstre del av Midtbyen.



BYGNINGER MED ANTIKVARISK VERDI

Kommunens kulturminnekart viser byantikvarens graderte vurdering av bygningenes antikvariske verdi.

Bygninger og kulturminner som er formelt fredet av riksantikvaren er også vist. Grunnen i Midtbyen er et slikt fredet kulturminne.

I Midtbyplanen (reguleringsplan fra 1981) er Ravnkloa og bryggene i Fjordgata regulert som bevaringsområde. Bestemmelsene er gjengitt under.

D. Byggerekken i Fjordgata, Ravnkloa

Reguleringsbestemmelser for området Kanalen - Brattørparken - Fjordgata - Munkegata - Olav Tryggvasons gate - Prinsens gate.

§ 30

Spesialområdet er på planen avgrenset med svart, tykk strek.

§ 31

Området kan nyttes til lager, engrosvirksomhet, kontor og detaljforretninger som vist på reguleringskartet. Bygningsrådet kan tillate endret bruk der forholdene tilsier det.

§ 32

Eksisterende virksomhet

1. Eksisterende bebyggelse skal bevares.
2. Antatt opprinnelige bygningsdeler, så som vinduer med oppranninger, porter, panel osv. skal mest mulig bevares.
3. Ved fornyelse og reparasjoner, herunder skifting av vinduer, panel, takteking osv. skal bygning så vidt mulig tilbakeføres til opprinnelig utseende.
4. Alle bygningsarbeider nevnt i bygningslovens § 93 skal forelegges Riksantikvaren eller den han bemyndiger, før byggetillatelse blir gitt.







§ 33

Dersom en bygning brenner eller av annen grunn i sin helhet må erstattes av nybygg, skal nybyggets plassering, utstrekning i høyde og bredde samt utvendig materialbruk mot kanal, gate og eventuell almenning være lik den bygning som erstattes.

§ 34

Bygningsrådet skal utarbeide en samlet plan for fargebruk og reklameskilt på bryggene.



-  Bevaringsområde i reguleringsplan
-  A: Svært høy antikvarisk verdi
-  B: Høy antikvarisk verdi
-  C: Antikvarisk verdi
-  Freda bygning
-  Freda kulturminner

BYROMS-ELEMENTER MED KULTURHISTORISK VERDI I RAVNKLOA

Etter vår vurdering har følgende elementer (utover bygningene) en kulturhistorisk verdi som det må ses hen til når man vurderer virkningene av tiltakene som hjemles i reguleringsplanen:

- «Ravnklobassenget», her forstått som det lille rettvinklede havnebassenget som ligger i avslutningen av Munkegata. Bassenget ser ut til å ha blitt anlagt omkring år 1900. Kaikantene her består av grov kvaderstein og er i hovedsak i behold. I midten av bassenget har en flytebrygge siden starten tjent som honnørbrygge (anløpssted for sjalupper med prominente gjester). Anlegget har en relativt enkel, men symmetrisk og vakker utforming.

- Brosteinsdekket på plassen og granittamfiet som tar opp høydeforskjellen til Fjordgata. Disse kom på plass til byjubileet i 1997. Materialbruken er i samklang med eldre brolegning i byens gater og veiter.

- Kaikantene har ellers rekkverk av «Trondhemstypen» som bidrar til sammenheng og visuell ro i den historiske bykjernen.

- Båttrafikken til Munkholmen fra Ravkloa har lange tradisjoner, og Munkolmbåtene er i seg selv et verdifullt innslag i bybildet.

- Uret ved kaikanten er en nyere kopi av «Ravnklo-klokka» som kan ses på historiske fotografier.

- Bronseskulpturen «Den siste viking» fra 1990 av kunstneren Nils Aas som henspiller på Johan Bojers roman av samme navn. (Boka fra 1920 skildrer kystmiljøet rundt Rissa og hvordan fiskerne fra enkle kår reiser på lofotfiske.)

4.3 VURDERINGER

Vi viser til vurderingene gjort i neste kapitel.

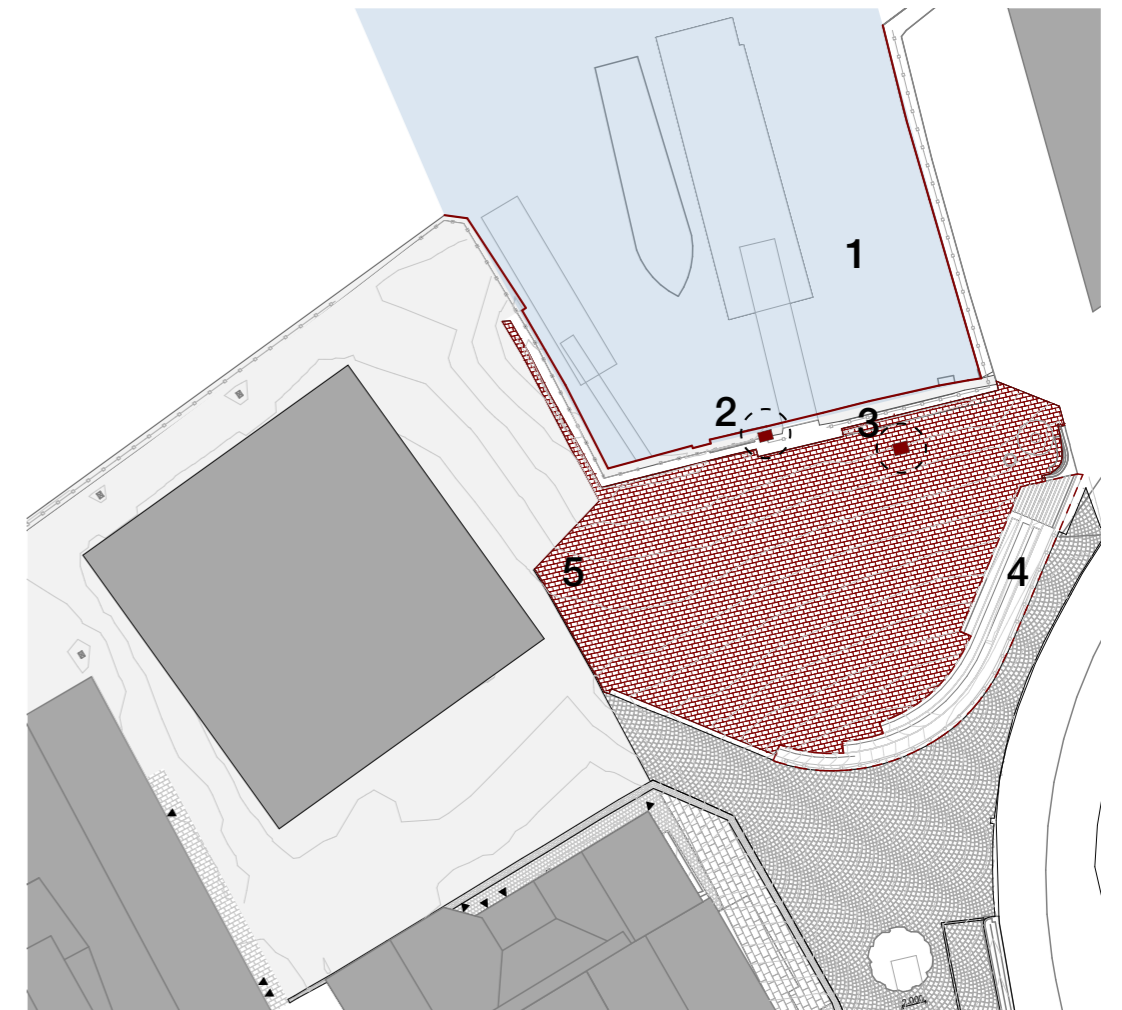


Foto: Sofie Brovold

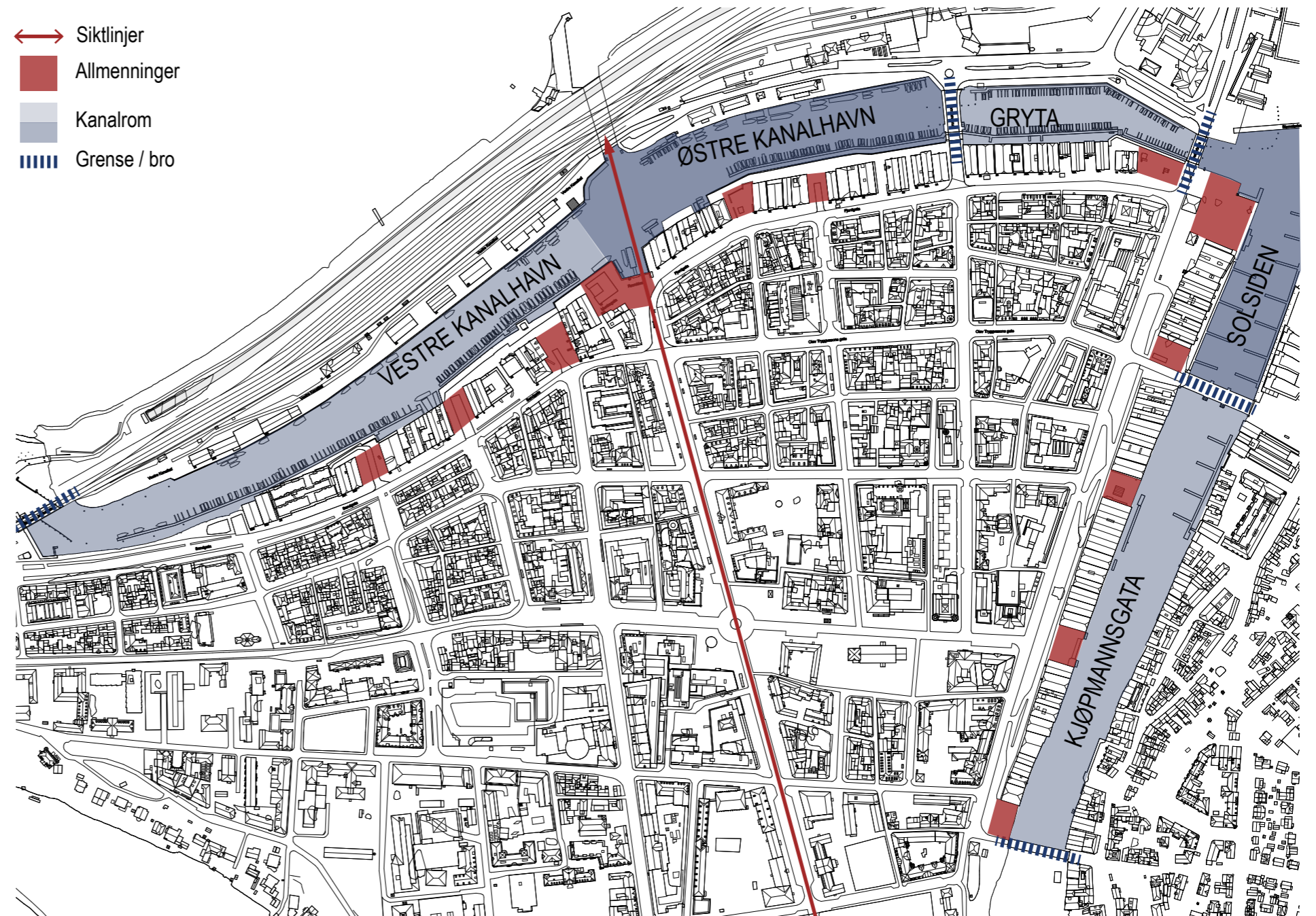
5 Området forstått som byrom og arkitektur

5.1 PROBLEMSTILLING / TEMATIKK

Under dette temaet vektlegges de rent fysiske og romlige egenskapene ved området. Det er slike ting som siktlinjjer, romdannelser, monumenter og andre romavgrensende elementer, bebyggelses- og eiendomsstruktur. Også den arkitektoniske utformingen av bygninger, bygulv, gatemøblering etc. tas med. Alle disse bidrar sterkt, enkeltvis og samlet, til et områdes karakterer. Samtidig er de i all hovedsak menneskeskapt og gir slik uttrykk for en (mer eller mindre bevisst) vilje til å gi omgivelsene form.

Fiskehall og bro i Ravnkloa bør

- ivareta og styrke byrommets form og karakter
- ikke komme i veien for viktige siktakser
- i seg selv utgjøre positive bidrag til området gjennom en vakker og varig utforming



5.2 REGISTRERINGER

KANALEN SOM BYROM.

Vår tilnærming er å forstå Kanalen og Nidelvas nedre del som byrom definert av langsliggende bebyggelse og kaier og av broene som kutter rommene på tvers. Mellom Vestre og Østre Kanalhavn er det dog ingen romdefinerende bro i dag, men utvidelsen av kanalen her, Ravnkloøpet, bruddet i bebyggelsesstrukturen på Brattøra mv. gir etter vår mening en klar opplevelse av dette som to ulike strekk av kanalrommet.

ALLMENNINGENE

Langs kanalen og elva ligger allmenningene i bygatenes forlengelse som en særegen byromstype karakteristisk for Midtbyen. Cicinonplanen tegnet opp allmenningene langs Kjøpmannsgata og prinsippet ble senere viderført langs Fjordgata. Allmenningene var både brannskiller som sikret verdiene i bryggene og adkomst til byhavna for allmenheten. Ravnkloa inngår i denne rekken av typiske "Trondhjemske" byrom der by og vann møtes.



Ravnkloa Allmenning



Kongens gate Allmenning

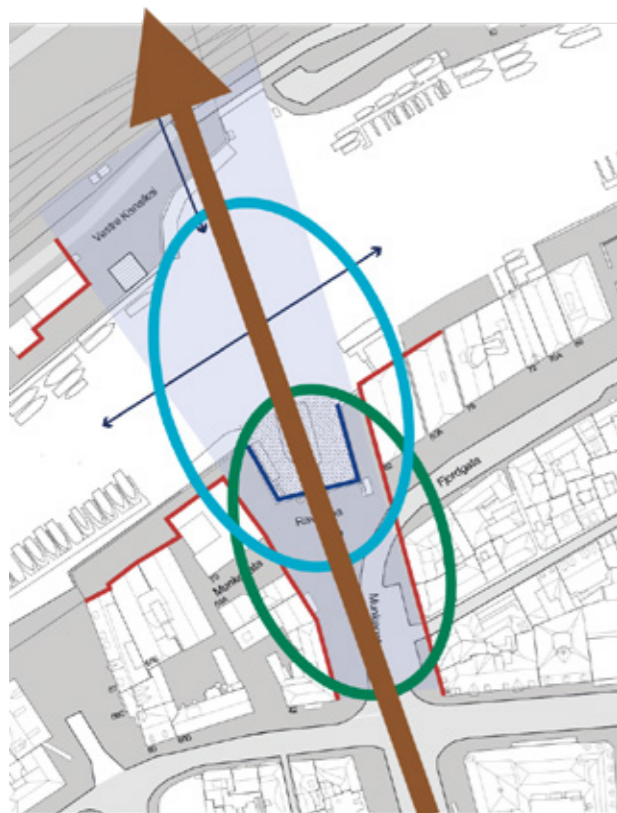


Bybroplassen

RAVNKLOA SOM BYROM

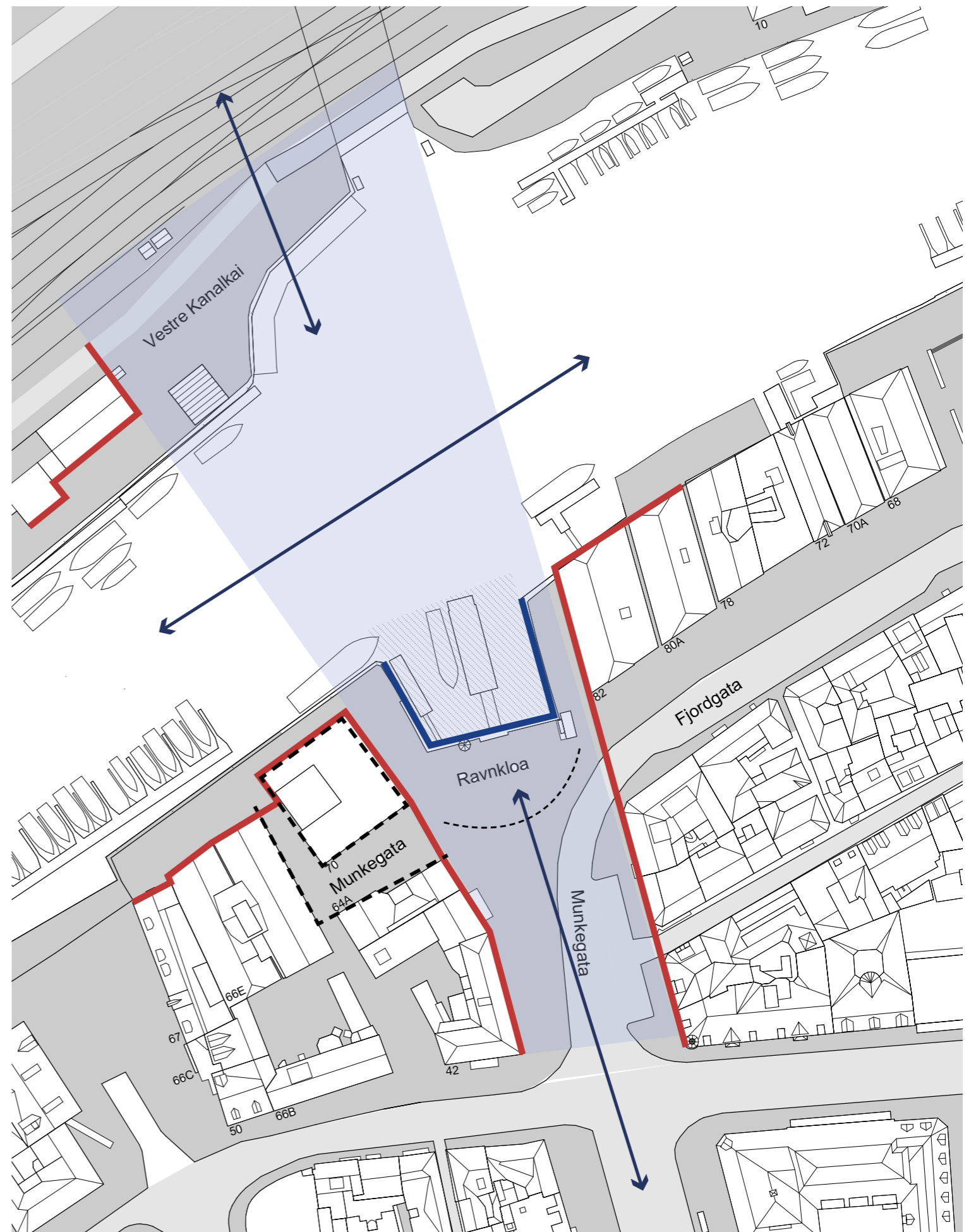
Ravnkloa er både en del av byens monumentalakse langs Munkegata og et eget byrom. Avhengig av hva man vektlegger kan byrommet avgrensnes som rommet mellom Olav Tryggvasons gate og Kanalen eller det kan inkludere vannspeilet i Kanalen. Man kan også med noen rett avgrense Ravnkloa sørover omtrent ved bakkanten av amfiet. Videre kan dagens fiskhall oppfattes både å avgrense byrommet mot vest eller å ligge i byrommet med den høyere bygningsmassen som bakvegg. Poenget her er ikke å gi en eksakt definisjon, men å peke på hvordan ulike elementer virker romdannende. De viktigste av disse er i vår forståelse:

- Bygningsfasadene i øst og vest
- Kailinja mot Kanalen, herunder det lille bassenget som kaikanten danner i Ravnkloa
- Kaier og infrastruktur på Brattørsiden.
- Amfiet (og terrengstigningen sørover mot Olav Tryggvasonsgate).



Ulike byromstolkninger

- ↔ Siktlinjer
- Romdannende elementer
- Byrommet



SIKTAKSER

De fire øverste bildene til høyre beskriver siktaksen (monumentalaksen) i Munkegata sett i ulike retninger og fra ulike standpunkter.

De to nederste bildene viser siktlinjene i selve kanalen (disse bildene er fotografert med drone)

Flere bilder langs siktlinjene er vist i Illustrasjonsvedlegget som følger planforslaget.

Siktakse Munkegata Nord:



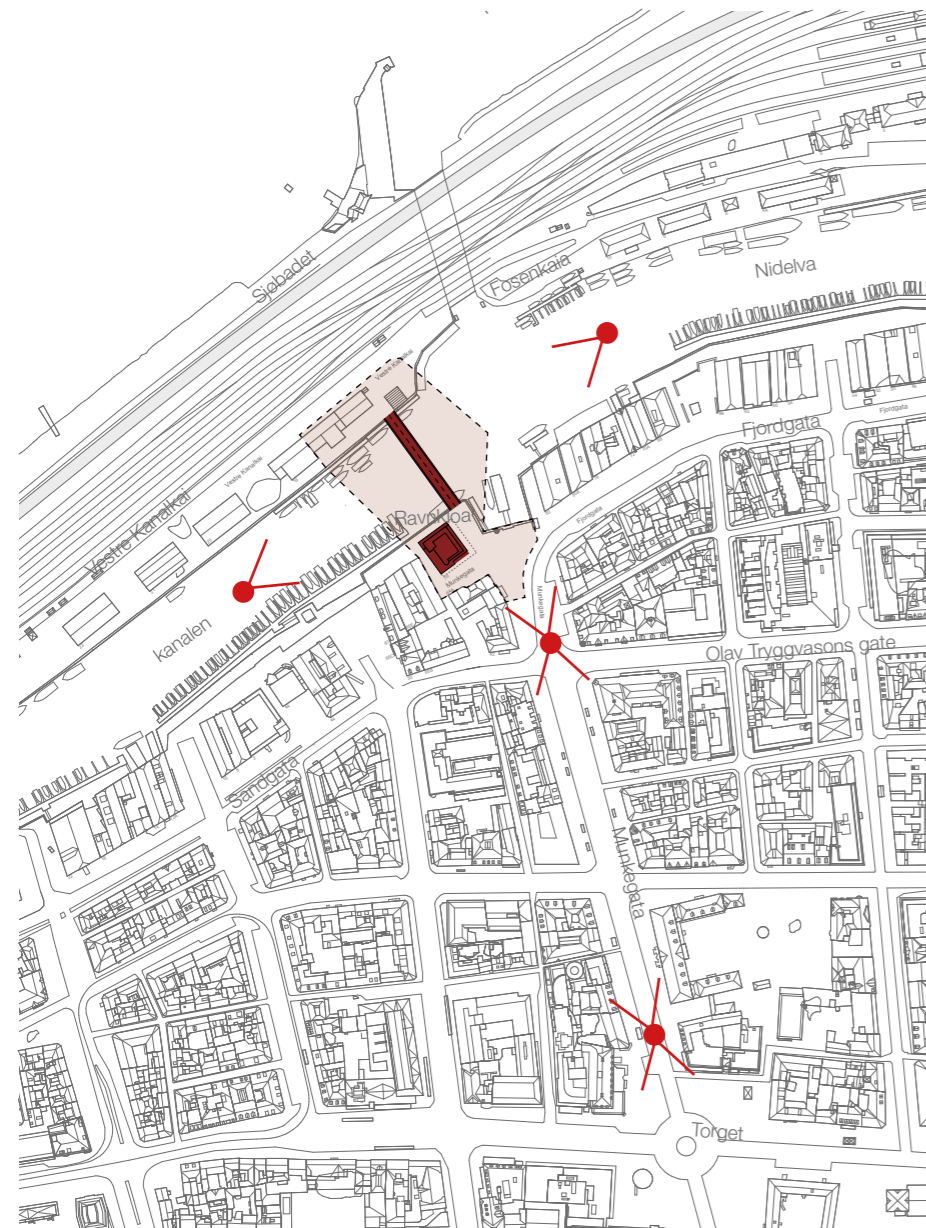
Siktakse Munkegata SØR:



Siktakse KANALROMMET:



Foto: Sofie Brovold



BYSTRUKTUR, BYGNINGSTYPOLOGI

De dominerende bygningstypene rundt Ravnkloa er:

Bryggene som ligger "skulder ved skulder" med gavlfasaden vendt mot kanalen og Nidelva. I sin opprinnelige form var dette lagerbygninger (pakkhus) for varer som kom sjøveien før de ble distribuert videre (og omvendt). Bryggene hadde lav etasjehøyde og var bygget i tre. I nyere tid er mange erstattet av "brygger" med andre funksjoner (kontorer, leiligheter mv.), annen materialbruk, etasjehøyder og byggemåter, men som inngår i samme bystruktur og delvis har bevart det tradisjonelle uttrykket.

Bygårdene (kjøpmannsgårdene) danner den elste lave kvartalsbebyggelsen som følger både Cicignons store rutenettsplan og veitene som skjærer gjennom denne. Bygårdene har en hovedbygning med langfasade mot gata og fløyer eller uthus i bakgården. Beboelsesrommene lå typisk i 2. etasje. Bygårdene er i all hovedsak laftede trebygninger.

Det ble innført murtvang i Midtbyen i 1845, men det er først nærmere år 1900 byen fikk et større innslag av "moderne" **murgårder** /leiegårder. Murgårdene har gjerne 4 (3-5) etasjer; én forretningsetasje på gateplan og leiligheter i etasjene over. I blant var det også beboelsesrom på loftet. "Klüvergården" (Olav Tryggvasjonsgate 40) er nærmeste eksempel på bygningstypen ved Ravnkloa.

Et særegent trekk ved Midtbyens bystruktur er hvordan Fjordgata og Kjøpmannsgata skiller bryggerekkene fra kjøpmannsgårdene selv om de (opprinnelig) tilhørte samme eier/ eiendom. Gatene og allmenningene ble anlagt som brannskiller som begrenset skadevirkningene av storbrannene som gjentatte ganger herjet byen.

I Olav Tryggavsonsgate, rett vest for Ravnkloa ser vi i kartet likevel hvordan brygger og bygårder ligger samlet på samme tomteparsell (tilsvarende som på Bakklandet). Formodentlig er dette et spor av at eiendommene har ligget utenfor kjøpstadens jurisdiksjon.



Brygger og kjøpmannsgårder langs Fjordgata og Kjøpmannsgata.



Brygger og kjøpmannsgårder rundt Ravnkloa



Brygger ved Kanalen



Fjordgata er også et brannskille



Murgården "Klüvergården"



Bygårder langs Fjordgata

Foto: Sofie Brovold

ARKITEKTONISKE UTTRYKK

Bygningenes arkitektoniske uttrykk har utspring i en rekke forhold som

- byggehøyde
- materialbruk og konstruksjonsmåte
- fargebruk
- fasadekomposisjon
- ornamentikk og detaljer

Den eksisterende fiskehallen (1 - med sitt modernistiske paviljong-uttrykk) og Klüvergården (6 - i kraft av sin størrelse og nybarokke motiver) er de bygningene som klart skiller seg fra den typiske og tradisjonelle bebyggelsen rundt Ravnkloa, representert ved de lave bygårdene og bryggerekka.

"Nye Thaulowbrygga" Munkegata 64 (3 - med sin collageaktige nytolkning av motiver fra bryggene) og Munkegata 66E-F (2 - med bryggeformen i behold, men avvikende materialbruk, vindusformater og enkel, industrialisert detaljering) kan sies å representere nyere tiders tilpasningsarkitektur på godt og vondt.

- 1 Eksisterende Fiskhall
- 2 Munkegata 66E-F
- 3 "Nye Thaulowbrygga" Munkegata 64
- 4 Smithbrygga Fjordgata 82
- 5 Thaulowgården Olav Tryggvasonsgate 42
- 6 Klüvergården Olav Tryggvasonsgate 40
- 7 Bygårder i Fjordgata



Materialbruk:

Trondheim og Midtbyen har et betydelig innslag av murbebyggelse (med både murpuss og eksponert teglstein), men tre er likevel det dominerende materialet i både bryggerekkene og den eldste kvartalsbebyggelsen. I nyere bygninger finner man gjerne både andre konstruksjonsmetoder (betong og stål) og andre fasadematerialer som betong(elementer), metallplater, glassfasader («curtainwalls»). I Ravnkloa dominerer trebebyggelsen mens «grønnbrygga» Munkegata 66E-F og særlig den eksisterende fiskehallen bryter materialmessig med denne.



Skurene på Fosenkaia

De karakteristiske havneskurene på Fosenkaia «Blåskuret», «Grønnskuret» og «Gulskuret». Skurene ligger i en jevn rekke langs kanalen, men er samtidig frittliggende mindre byggverk (paviljonger) som kan minne om den første fiskehallen i Ravnkloa i bygningsform, skala, konstruksjon og detaljering.

Fra byantikvaren anbefales generelt at blå farger forbeholdes bygningsdetaljer. Vår vurdering er at blåfargen her, brukt på en bygning i liten skala, tilfører området liv og karakter selv om den faller utenfor malen.



Havneskurene på Fosenkaia med fargeregistreringer

Foto: PIR2

Farger

Bypaletten domineres av de mer dempede jordfargene i et mangfold av nyanser mellom gult og rødt, og med innslag av hvite og grønne farger. Fargebruken rundt Ravnkloa samstemmer med paletten. Den eksisterende fiskehallen har dog en turkisblå «boks» på taket som faller utenfor, men den er såpass liten at den ikke oppleves som et vesentlig brudd.

S 2040-Y20R	S 2030-Y10R	S 2020-Y10R	S 1510-Y20R	S 1005-Y20R	S 0502-Y20R
S 2030-Y20R	S 2030-Y30R	S 2020-Y20R	S 1515-Y20R	S 1510-Y30R	S 1002-Y20R
S 3040-Y20R	S 3030-Y30R	S 3020-Y20R	S 3010-Y20R	S 2010-Y20R	S 1505-Y20R
S 4030-Y30R	S 4030-Y20R	S 4020-Y20R	S 4010-Y10R	S 2010-Y10R	S 2005-Y20R
S 4030-Y50R	S 4020-Y40R	S 4020-Y30R	S 4010-Y30R	S 3010-G90Y	S 1505-G50Y
S 4030-Y60R	S 3020-Y70R	S 3020-Y60R	S 4010-Y10R	S 3005-G80Y	S 3005-G
S 4030-Y70R	S 3020-Y80R	S 3010-Y70R	S 4010-Y30R	S 4010-Y20R	S 3010-G50Y
S 4020-Y80R	S 4020-Y60R	S 4010-Y50R	S 4010-G70Y	S 4020-G70Y	S 5010-G30Y
S 4030-Y80R	S 5030-Y80R	S 6020-Y80R	S 6005-G50Y	S 6010-G50Y	S 6020-G50Y
S 4550-Y80R	S 5040-Y80R	S 7010-Y90R	S 7005-G50Y	S 7010-G50Y	S 6020-G30Y

Trondheims-paletten



NCS- registreringer i nærområdet på Ravnkloa

Foto: PIR2

Fasader og detaljer

Fasadene rundt Ravnkloa har i hovedsak et rolig preg og tradisjonell oppbygning, med vertikale vindusformater fordelt i en noenlunde jevn takt over fasadene. Første etasje har ofte, men ikke alltid, åpnere butikkfasader mot gaten.

De fleste vinduer er skiftet gjennom årene og bare et fåtall har beholdt opprinnelig inndeling med krysspuster og sprosser.

Andre detaljer som vindusinnramming og gesimsprofiler er oftere bevart eller gjenskapt.

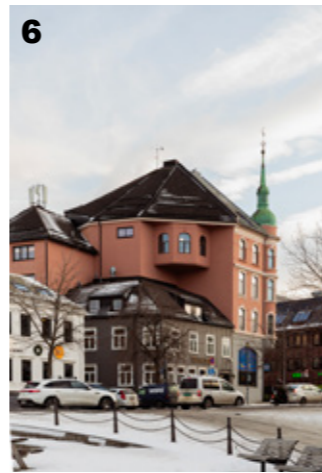
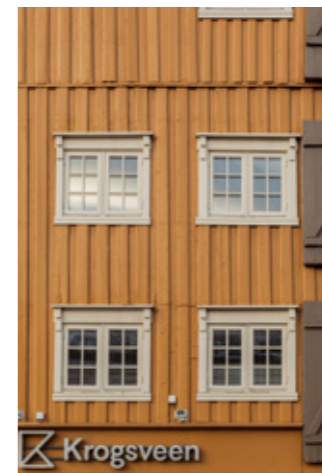
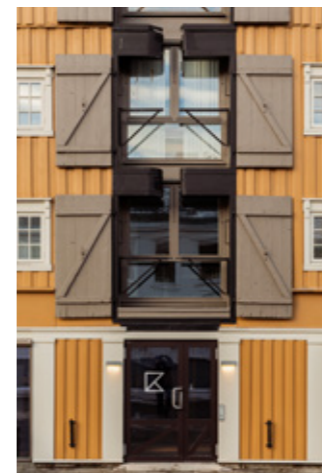
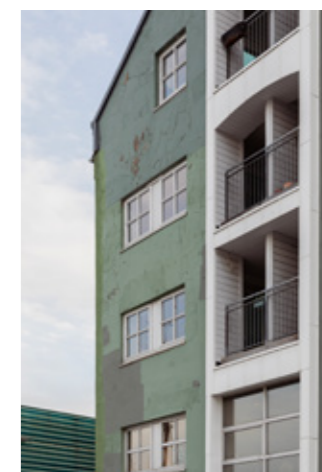
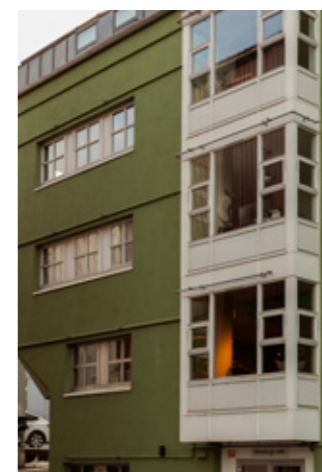


Foto: Sofie Brovold



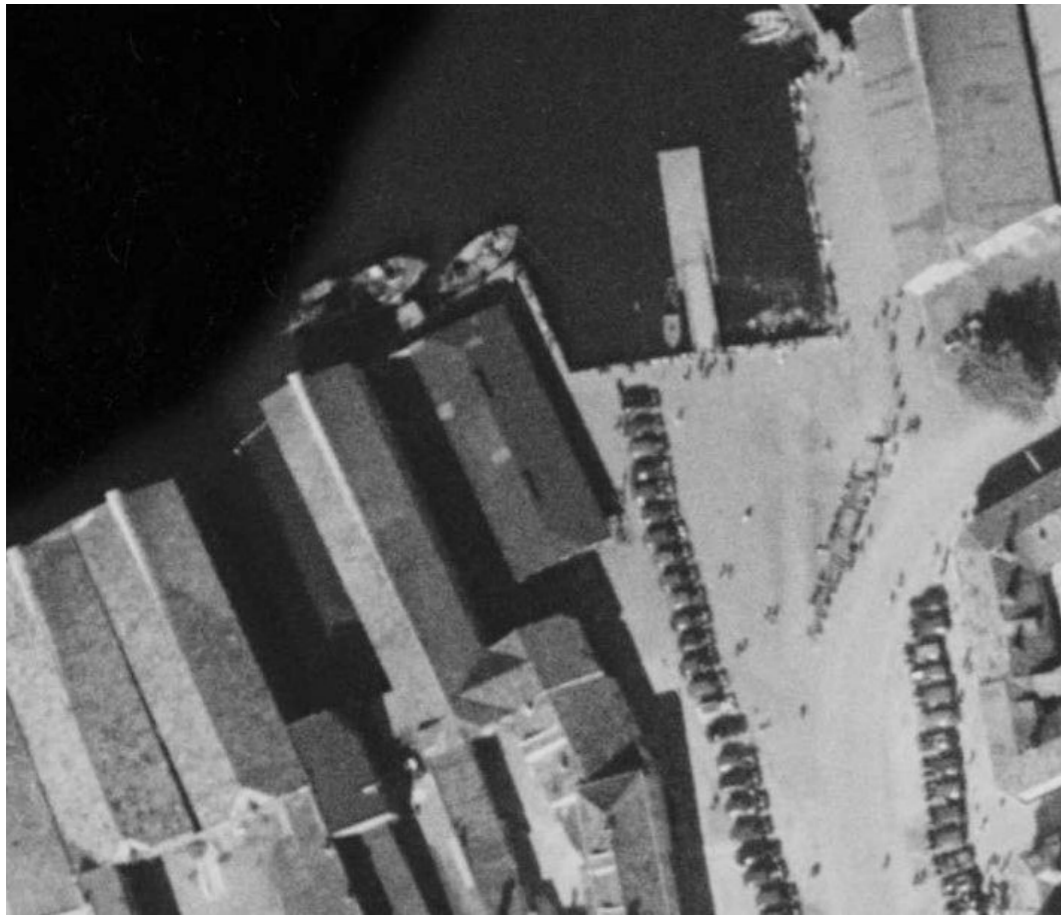
Bilde fra 1888, før det eksisterte noen egen fiskehall i Ravnkloa. Fiskebåtene er trukket opp i fjæra. Poteter fra traue og sild fra tønne selges i strandbakken. Det handles også på stolpekaia foran den svære Thaulowbrygga som dels ligger der fiskehallen ligger i dag. Av skiltet ser vi at Johan Wolds Sild- og fiskeutsalg hadde lokaler inne i brygga. Fotograf; Knud Knudsen, kilde/ eier; Universitetsbiblioteket i Bergen, <https://marcus.uib.no/instance/photograph/ubb-kk-1622-08420.html>

FISKEHALLER GJENNOM TIDENE

Som grunnlag for vurderingen av egnet framtidig bebyggelse, er det på de neste sidene samlet fotografier av tidligere (fiske-)markedshaller i Ravnkloa. Bygningene er til dels svært ulike i arkitektonisk uttrykk og konstruksjonsmåte, men har også noen fellestrekk:

De skiller seg fra omkringliggende bygninger ved at de er lavere, frittliggende og av relativt beskjeden utstrekning. De har videre en helt eller delvis åpen planløsning og en systematisk konstruktiv oppbygning. Vi velger å omtale dette som «paviljongbygg» for å skille mellom fiskehallene, bryggene og bygårdene/ kjøpmannsgårdene som bygningstyper.

En viktig endring for opplevelsen av Ravnkloa som byrom skjedde da Thaulowbrygga forsvant omkring annen verdenskrig. Dette går fram av flyfotoene på de neste sidene. Tomtearealet for fiskehallen ble dermed utvidet, og hallene som kom etterpå har hatt litt ulik plassering og henvendelse - med ulike romdannende effekter i byrommet.



Flyfoto 1937



Den første fiskehallen oppført rundt 1900 var en åpen konstruksjon i tre med blikktak



Hallen ble senere lukket med bordkledning



Flyfoto 1964



I 1945 stod en ny hall klar.



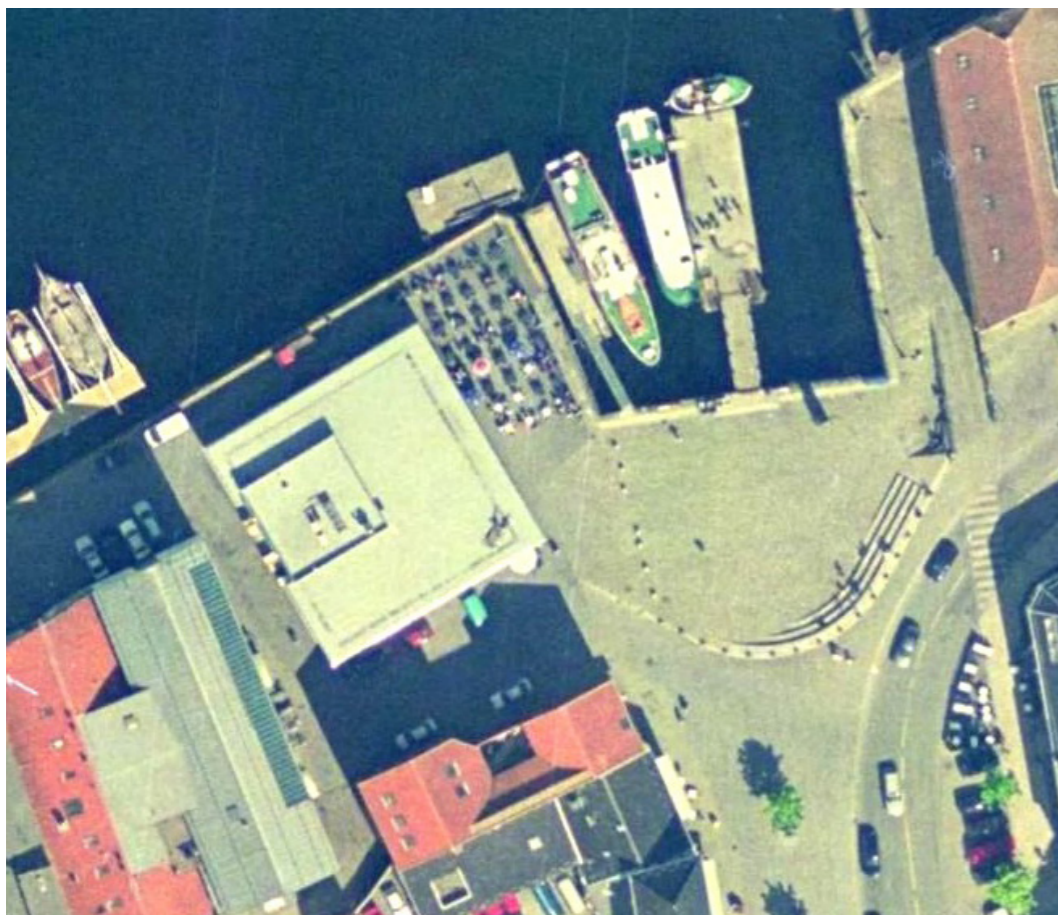
Flyfoto 1971



Etter en brann i xx ble det oppført nok en fiskhall , denne gang i betong.



Dagens fiskhall med glassvegger fra gulv til tak åpnet i 2000.



Flyfoto 2003



Foto: PIR2

5.3 VURDERINGER

Ravnkloas betydning som antikvarisk verdifullt kulturmiljø henger så tett sammen med området positive verdier som byrom og arkitektur at vi behandler disse temaene under ett.

Temaene som behandles her er:

Virkninger for siktaksene langs Munkegata og langs Kanalen

Virkninger for opplevelsen av byrommene

Valg av bygningstype

Byggets arkitektonisk uttrykk

Bruas konstruktive prinsipp og uttrykk

VIRKNINGER FOR SIKTAKSENE LANGS MUNKEGATA OG LANGS KANALEN

Illustrasjonsvedlegget som følger planforslaget inneholder en mengde illustrasjoner av fiskehallen og av brua, både fasadeoppriss, snitt, plantegninger og perspektivtegninger sett fra en rekke ulike posisjoner før og etter gjennomføring. Bare noen av disse er tatt med her, og vi viser til illustrasjonvedlegget.

Illustrasjonene viser at både bru og fiskehall plasseres utenfor siktlinjen mellom Nidarosdomen og Munkholmen slik at denne ikke blir berørt.

Synligheten av de nye tiltakene vil ellers variere fra ulike ståsteder i bylandskapet.

Hallen er foreslått i samme posisjon som eksisterende fiskhall, men med større høyde (2 etasjer + inntrukken 3.etasje) slik at synligheten øker som følge av dette. Bakenforliggende bebyggelse, Munkegata 66E-F og Munkegata 64A-C blir dermed mindre synlig sett fra Brattøra, og Kanalen og byrommet Ravnkloa. Dette er imidlertid nyere bygninger, og de er ikke klassifisert med antikvarisk verdi.

Sett fra kanalkaiene vest for Ravnkloa, på sørsiden av kanalen, vil den nye fiskhallen grunnet høyden stenge noe mer for sikten mot Smithrygga (gulbrygga, Fjordgata 82) enn dagens fiskhall. Vi anser dette som en relativt liten negativ konsekvens som kan avbøtes ved vakker utforming av det nye bygget.

Brua vil bli godt synlig i kanalrommet. Virkningen vurderes likevel som moderat basert på illustrasjonene som viser en slank bjelkekonstruksjon langs brubanen og en relativt beskjeden løfteanordning. På nært hold, der løftebommen kommer i silhuett mot himmelen, trer brua straks tydeligere fram fra omgivelsene. Sett fra Østre Kanalhavn, vil Byåsens grønne silhuett ikke forstyrres av brua. Opplevelsen av vannspeilet i Kanalen blir i noen grad brutt av de nye brustolpene.

For de gående, blir brua ellers et nytt standpunkt for utsynet langs Kanalen. Usikten både østover (mot bryggerekka og Fosenkaia) og vestover (mot Skansen, Ila og Byåsen) går mot viktige kjennemerker i bybildet.

VIRKNING FOR SIKTAKSENE

FØR



ETTER



FØR



ETTER



Foto: Sofie Brovold

VIRKNING FOR SIKTAKSENE

FØR



ETTER



FØR



ETTER



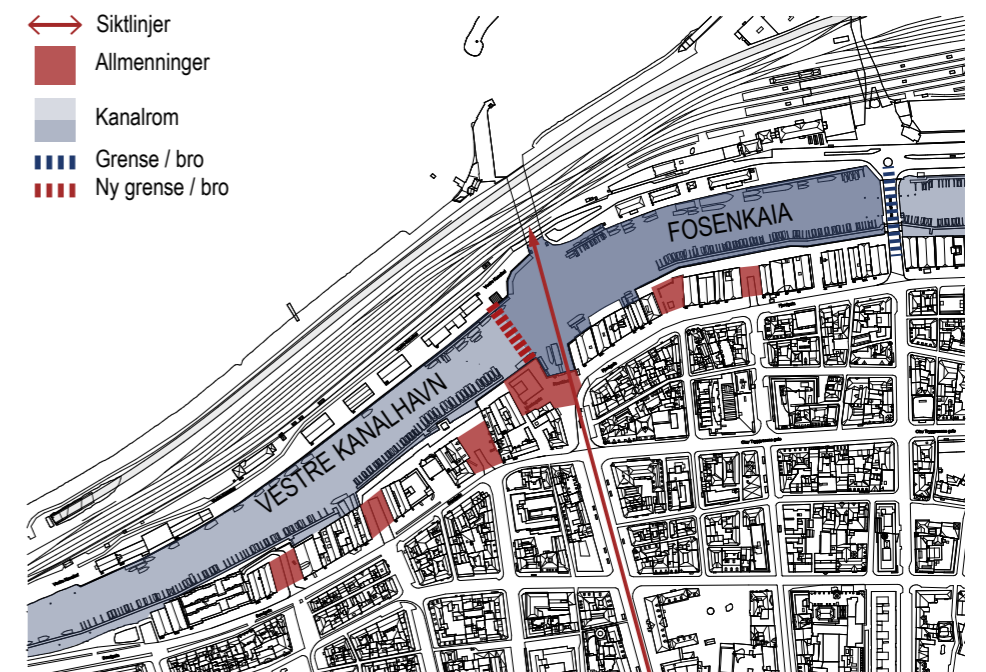
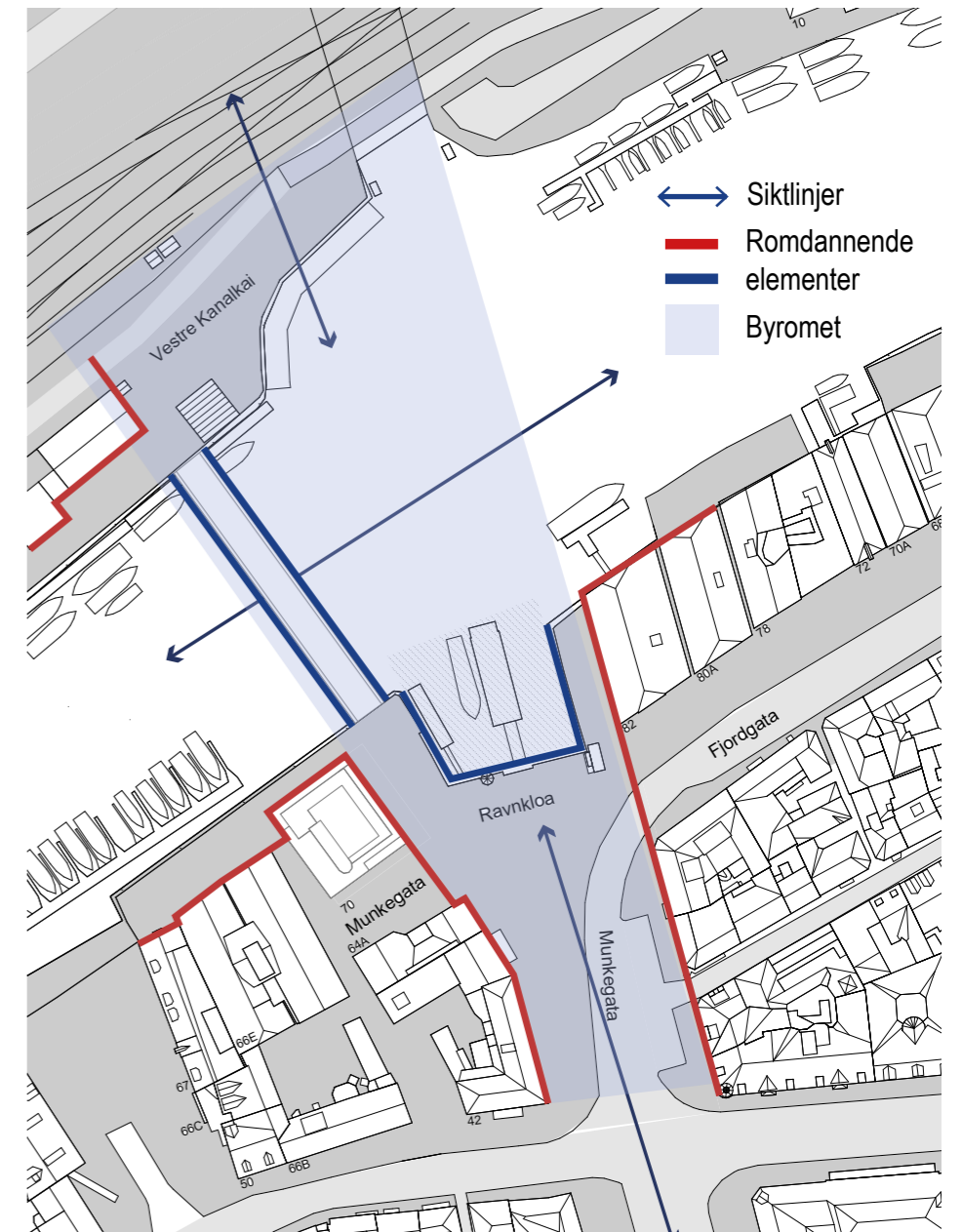
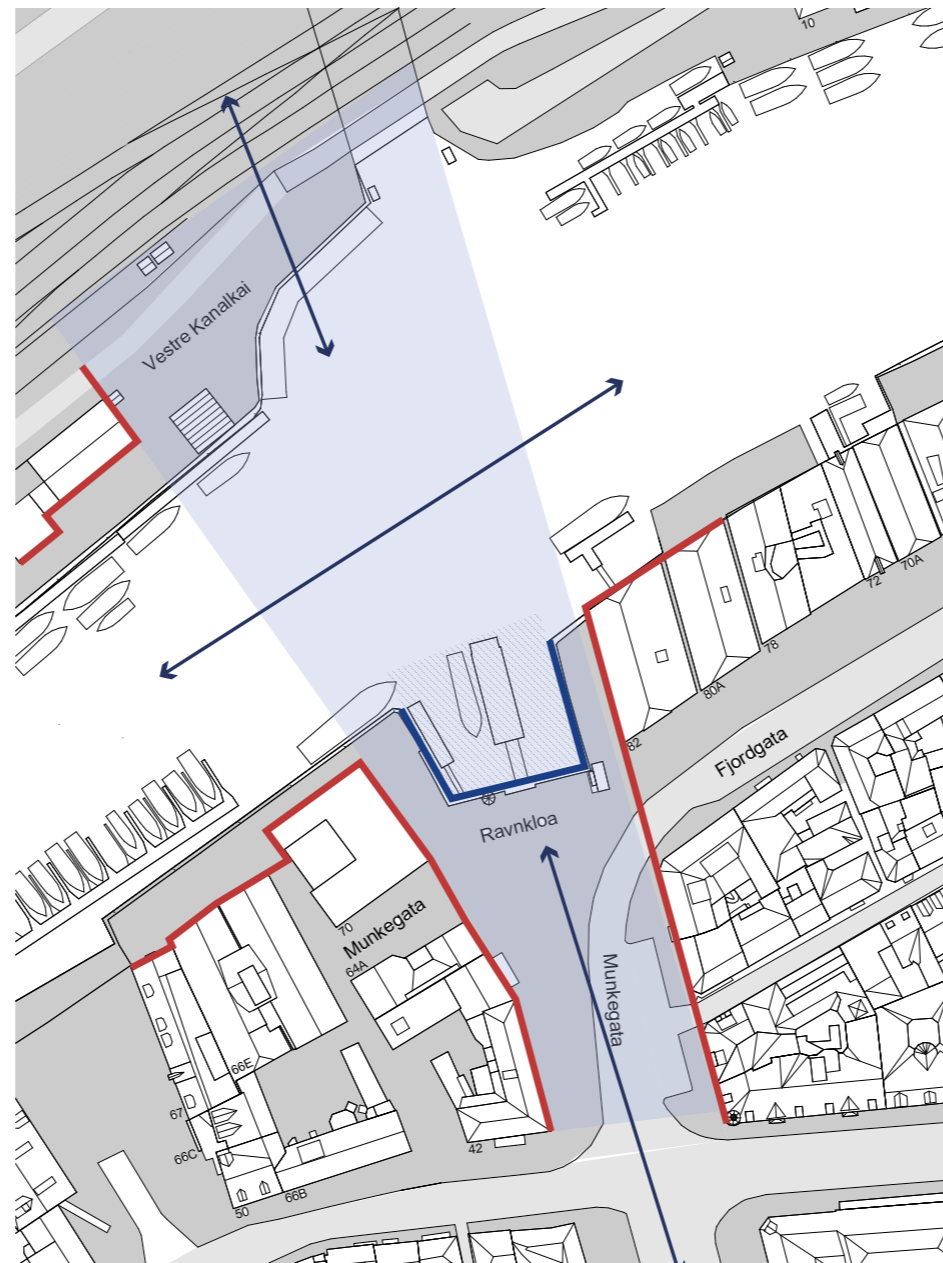
Foto: Sofie Brovold

VIRKNINGER FOR OPPLEVELSEN AV BYROMMENE

Brua vil gi et tydeligere romlig (fysisk og visuelt) skille mellom Vestre og Østre Kanalhavn. Byens øvrige bruer har den samme virkningen der de krysser Nidelva og Kanalen, og det er vanskelig å vurdere dette som enten klart negativt eller klart positivt. Skillet sammenfaller imidlertid med hva vi i dagens situasjon allerede oppfatter som to delvis adskilte landskapsrom, og vi oppfatter bruas retning vinkelrett på Kanalen som avdempet og logisk. Som beskrevet over, tilbyr brua nye vistaer og opplevelser av by- og landskapsrom, dvs. av både Ravnkloa og av Kanalhavna.

Vi har også vært inne på hvordan Fiskehallen, grunnet økt byggehøyde, har en innvirkning på opplevelsen av byrommet. I større grad enn i dag vil hallen oppleves som del av fasaderекken vest for alleningen og være med å tegne byrommet Ravnkloa som en fortsettelse, og varsom utvidelse, av Munkegata. «Grønnbrygga» Munkegata 66E-F mister mye av sin virkning som fasadevegg i byrommet og «backdrop» for fiskehallen.

Den historiske gjennomgangen (ref. flyfotoene over) viser ulike plasseringer av fiskehallen gjennom tidene og gir etter vår mening få holdepunkter for en bestemt «historisk korrekt» plassering. Vi oppfatter det likevel som positivt at hallen bidrar til å forsterke symmetrien i byrommet og langs Munkegateaksen.



VALG AV BYGNINGSTYPE.

Under arkitektkonkurransen om ny fiskehall gjorde forslagsstiller en vurdering av om nybygget burde nærme seg bryggene i form og uttrykk eller om det burde gis en paviljongkarakter, forstått som en frittliggende og relativt lav bygning med en åpen planløsning, åpne fasader og en avtegnert systematisk konstruktiv oppbygning. Valget falt på det siste.

Gjennomgangen av historiske bilder og flyfotos gir etter vår mening ikke holdepunkter for at fiskehallen burde gjenoppstå som «brygge»: For de historiske bryggene er plasseringen vegg i vegg et like sterkt kjennetegn som saltaket og gavlfasaden mot vannet. Nabobyggene er imidlertid etablert med vinduer i fasadene mot Ravnkloa, og det lar seg ikke gjøre å føye nybygget inn i bryggerekka på tradisjonelt vis. Alle de tidligere fiskehallene har dessuten vært frittliggende, lave bygninger.

Det nye bygget legges i likhet med eksisterende fiskehall noe lenger ut i kanalrommet enn bryggerekka. Det frigjøres dermed formmessig og inntrykket av en selvstendig paviljong forsterkes.



BYGGETS ARKITEKTONISK UTTRYKK

Bygningen som legges til grunn for reguleringen, er resultat av en videreutvikling av vinnerforslaget fra arkitektkonkurransen.

Bygget er utformet med sikte på å skape et åpent og inviterende møtested som ivaretar hensynet til byrommet og kulturmiljøet omkring. Hovedkonstruksjonen planlegges utført i tre. Arkitekturen henter inspirasjon fra, men kopierer ikke, både den første fiskemarkedshallen i Ravnkloa og markedshaller i inn og utland. Inspirasjonen kommer til syne i de åpne fasadene og den stringente konstruksjonen. Bruken av stolpe-/bjelkekonstruksjoner i tre finner man også langs kysten, i brygger, naust, kaier, notgjell osv. Glasspaviljongkarakteren er også valgt med utgangspunkt i restaurantfunksjonen bygget skal ha, slik at publikum kan være ly for vær og vind og samtidig oppleve å "være i byrommet".



BYGETS ARKITEKTONISK UTTRYKK (FORTS.) Bidragene i arkitektkonkurransen viste ulike tilnærminger til å gi bygget form, innenfor et nåtidig formspråk:



Askim Lantto arkitekter og Key arkitekter



HUS arkitekter



Bergersen arkitekter



PIR2



Jepp Holter leverte i 2024 sin diplomoppgave ved NTNU der et forslag til ny fiskehall i Ravnkloa er vist i nybarokk stil. Illustrasjon: Jepp Holter

BYGGETS ARKITEKTONISKE UTTRYKK (FORTS.)

Valgte prinsipper for utformingen:

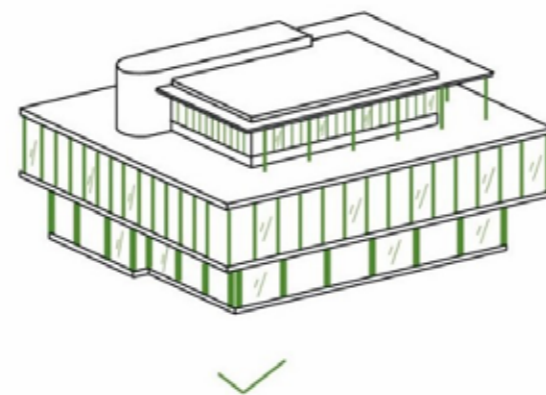
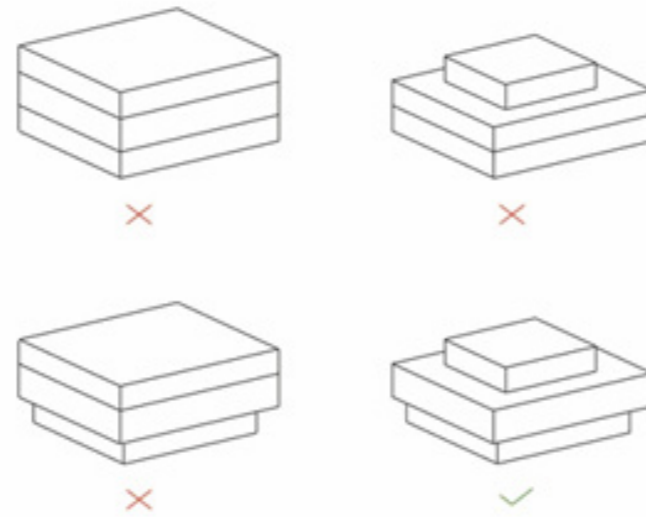
Horisontal inndeling: Ny fiskehall er planlagt i tre etasjer:

På gateplan skal fasadene være tydelig inntrukket med en møblerbar veggsove.

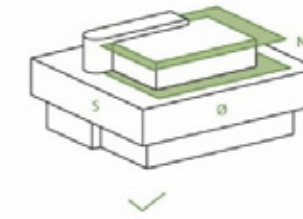
Andre etasje skal ha en horisontal karakter, og gi inntrykk av at etasjen «svever».

Tredjeetasjen er ytterligere inntrukket for bevare dette uttrykket og for å dempe høydevirkningen.

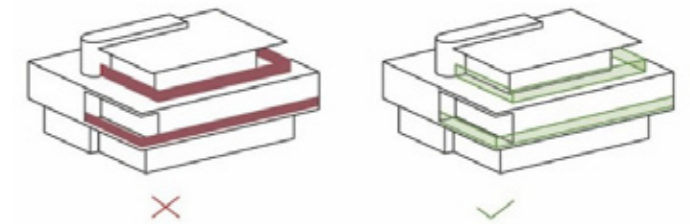
Fasader: Fasadene skal ha store vindusflater, en vertikal inndeling og søylerekker som gir rytme og romlighet.



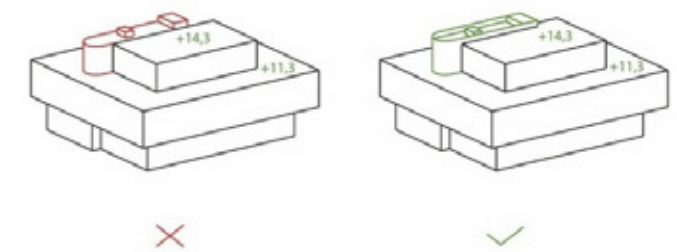
Takterrasser: Det tillates takterrasser med overdekninger mot sør, øst og nord.



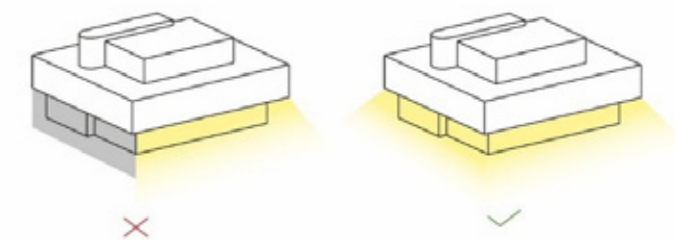
Rekkverk/skjerm: Over de regulerte byggehøydene på andre etasje tillates skjerm/rekkverk for takterrasser. Terrasser skal ligge innenfor etasjens hovedform. Rekkverk skal være transparente.



Oppbygg på tak: Over de regulerte byggehøydene på tredje etasje tillates ett teknisk oppbygg. Gesimsen på oppbygget skal trekkes opp slik at den skjuler tekniske anlegg.



Belysning: Fiskehallen skal ha fasadebelysning som gir jevn belysning av alle veggsover langs bygget og inntilliggende del av byrommet. Armaturer skal være skjermet og utformet som del av utvendig himling.



Se illustrasjonsvedlegget for flere illustrasjoner.

BRUAS UTFORMING, VALGTE PRINSIPPER

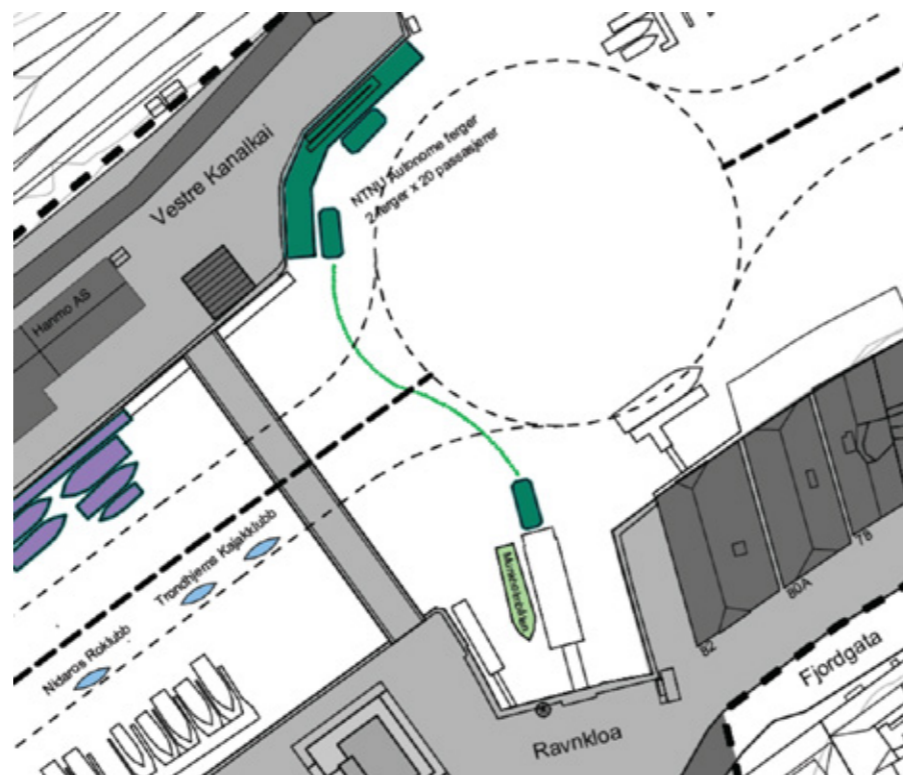
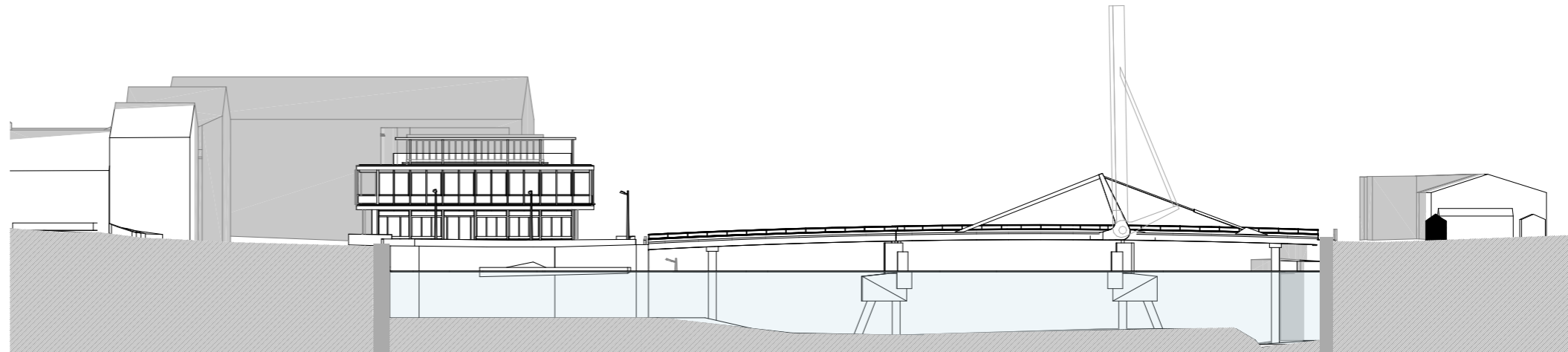
Bruforbindelsen har en enkel, stram og bymessig utforming. Hensikten er at brua skal underordnes kanalen som byrom. Bru skal være en hevbar klaffebru for å slippe gjennom båttrafikk i kanalen. Bruklaffen skal være styrt og betjent fra nordsiden. Løftekonstruksjonen trekkes dermed unna Ravnkloa. Bestemmelsene stiller krav til arkitektonisk utforming:

Løfte- og bærekonstruksjoner skal fremstå som logiske konstruksjoner og nedtonede elementer i bruas helhetlige utforming. Fundamenteringen i kanalen skal ha slanke konstruksjoner.

Brua skal ha et horisontalt preg.

Stålkonstruksjonens overbygning skal overflatebehandles med brunlig metallisk farge (kobber). Søylefundamenter av stål og betong under brua og dykdalber skal ikke overflatebehandles.

Treverk med overflatebehandling som fiskehallen skal inngå i rekkverkets utforming. Rekkverket skal gi et tydelig preg til brua.



Se illustrasjonsvedlegget for flere illustrasjoner.

6 Områdets bruk; byliv og bomiljø i Ravnkloa

6.1 PROBLEMSTILLING / TEMATIKK

Et av de viktigste spørsmålet i en reguleringsplan, er hvilken bruk planområdet skal ha i framtiden. Bruken både påvirker og påvirkes av omgivelsene, og kunnskap om nåværende og historisk arealbruk er en forutsetning for at planen kanalisere rett virksomhet til rett sted.

Rundt Ravnkloa finner vi i dag både boliger, kontorer, tjenesteyting, servering og forretninger spredt rundt i bygningsmassen, uten en klar sammenheng mellom bygningstype og funksjon: Bryggerekkenes funksjon som byhavn der man tok imot skipslaster, er et tilbakelagt stadium. Nye virksomheter har overtatt arealene i de gamle bryggene. Det er også mange nyere «brygger», oppført etter brann eller riving, som fra starten av er spesialbygget for nye bruksformål, deriblant til boliger. I den lave eldre trehusbebyggelsen er et gjennomgående trekk at den opprinnelige bofunksjonen de typisk hadde i 2. etasje, har opphørt.

Over har Ravnkloas historiske funksjon som fiskemarked vært nevnt. Av mange grunner viste det seg vanskelig å drive fiskhallen tilstrekkelig lønnsomt og rasjonelt, og i dag er denne aktiviteten borte. Det ligger imidlertid som en forutsetning (klausul på eiendommen) at et nybygg skal romme handel med fisk. Forslagsstiller ønsker å kombinere dette med supplerende serveringsvirksomhet og utelivstilbud.

- For å lykkes med oppbyggingen av nye Ravnkloa, må man både sørge for best mulige driftsbetingelser for virksomhetene
- Man må forebygge mulige konflikter med naboskapet som består av både boliger og ulike næringsdrivende.
- Man må forebygge mulige ulykker og kriminalitet
- Offentlighetens interesser knyttet til aktiviteter i byrommet må ivaretas.
- I den grad det er mulig, bør de ulike aktivitetene styrke hverandre.

RAVNKLOA SOM DESTINASJON OG ARENA FOR OPPLEVELSER

Ravnkloas tiltrekningskraft vil være sammensatt og subjektiv. Vi har ingen fasit, men trekker fram noen forhold:

- Handel og servering: Gjennom historien har fiskemarkedsfunksjonen i tillegg til å være en pragmatisk hverdagsaktivitet også vært en attraksjon. Det er imidlertid lenge siden Ravnkloa var en naturlig og rasjonell landingsplass for fisk rett fra båt. Kafédrift med uteservering ble etablert som supplerende tilbud de siste årene hallen var i drift, og var med å trekke folk til stedet. Nå som fiskhallen står tom, gir den derimot ingen nevneverdig opplevelsesverdi.

- Ravnkloa som utgangspunkt for reisen til Munkholmen. Vi oppfatter at det har en egenverdi at reisen starter i et vakkert, historisk byrom, tett på Midtbyen (og ikke fra en hvilken som helst brygge f.eks. i Brattørbasenget eller fra Skansen). Billettsalget, folkeansamlingen og ombordstigningen blir en integert del av Munkholmenbesøket og gir samtidig liv til byrommet.

- Ravnkloas byhistoriske betydning (omtalt i andre avsnitt)

- Kontakten mellom Ravnkloa og kanalrommet (omtalt i annet avsnitt)

6.2 REGISTRERINGER

AREALBRUKEN I MIDTBYEN

Midtbyen er Trondheims sentrum og har derav en mangefasettert arealbruk, med offentlige institusjoner, boliger, forretninger, kontorer, bevertnings- og utelivssteder. Ulike funksjoner kan ligge i samme kvartal, på samme eiendom og i samme bygning. Nordøstre kvadrant er særlig sammensatt og utgjør det viktigste nedslagsfeltet for detaljvarehandel utenom kjøpesentrene. Området har et vesentlig innslag av serveringssteder og utelivsplasser av ymse slag. Det er en målsetting å opprettholde dette mangfoldet i en miljø- og fotgjengervennlig by. Ravnkloa ligger i utkanten av denne kvadranten og de publikumsrettede funksjonene tynnes raskt ut etter hvert som man beveger seg vestover fra Ravnkloa.

I Midtbyeregnskapet fra 2024 pekes det blant annet på at Midtbyen er det mest miljøvennlige handelsområdet i Trondheim, at hotell og restaurantbransjen har oppgang mens handel er preget av konkurranse fra kjøpesentre rundt byen og har nedgang i Midtbyen.

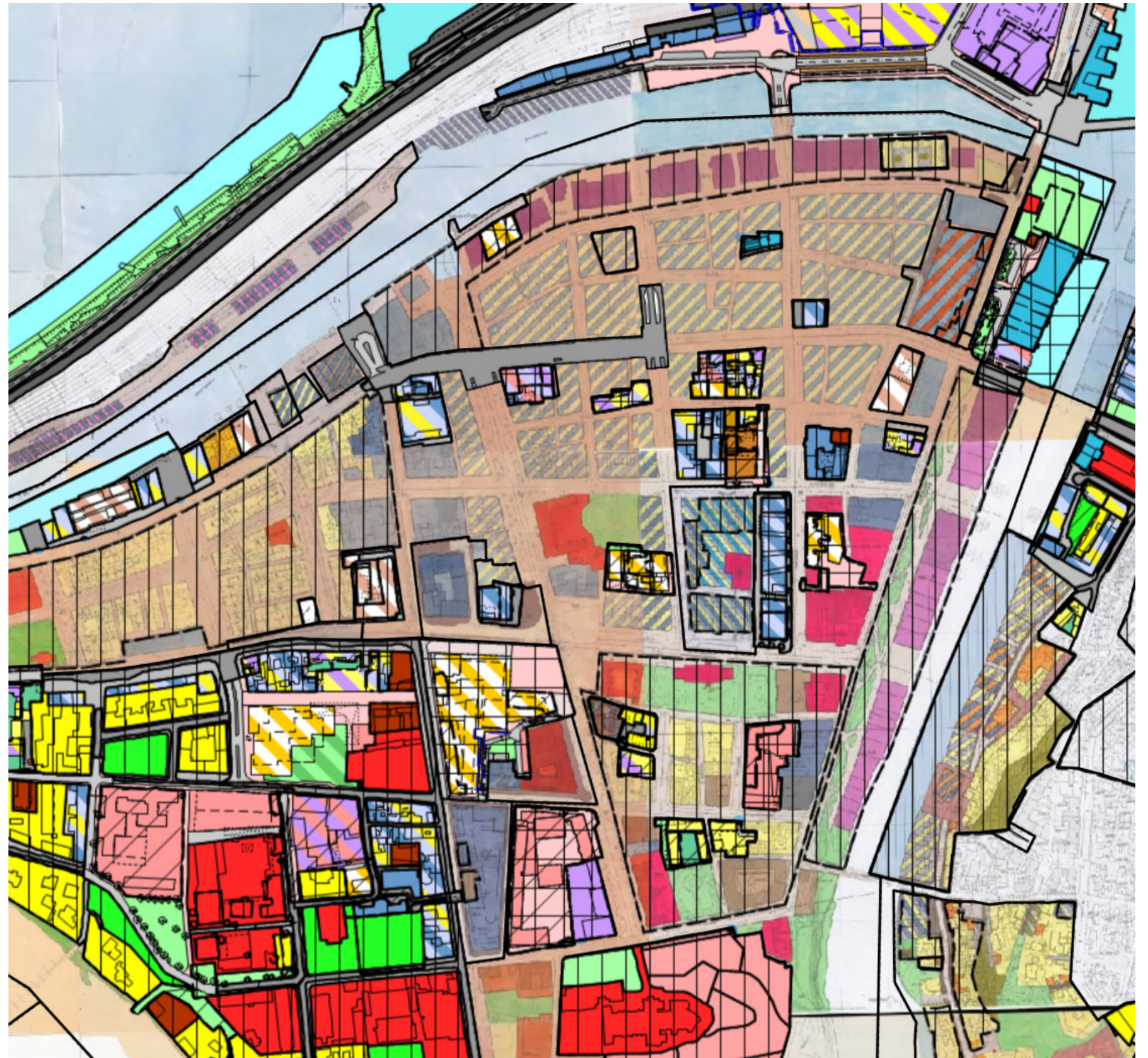
EKSISTERENDE HAVNEFUNKSJONER OG ANLEGG

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

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

Ravnkloa har i tillegg en viktig funksjon som honnørbrygge.

Vestre kanalkai brukes i dag av verksted- virksomhet, vedlikehold og opplag av fritidsbåter



Kartet over gjeldende reguleringsplaner i Midtbyen gir en god indikasjon på sammensetningen i eksisterende arealbruk

AREALBRUKEN I RAVNKLOA

Arealbruksregistreringen for førsteetasje i bebyggelsen rundt Ravnkloa viser at detaljhandelen ikke er like fremtredende her som lenger øst.

Ravnkloa har ellers et ikke ubetydelig innslag av folkelige serverings- og utesteder.



Munkholmbåten Foto:



Autonom ferge Foto: Kai T. Dragland/NTNU



Krogsvveen kontorer



Vi fire café



Kilimanjaro Restaurant



Josef Akademi



PPM Prosjekt kontorer



Robata og Bybroen bolig



Røde Kors



Sing sing karaoke

Arealbruksregistrering for førsteetasje, nåsituasjon

6.3 VURDERINGER

HANDEL OG SERVERING - DRIFTSBETINGELSER

Driften i Fiskhallen opphørte ved utgangen av 2021. Forslagsstiller (EC Dahls eiendom, Koteng og Trondheim Havn) ønsker å gjenvinne Ravnkloas posisjon som en levende del av Midtbyen. Som profesjonelle eiendomsutviklere og -besittere i Midtbyen, har de kunnskap om hvilke forutsetninger som må på plass for å sikre ny bærekraftig drift. Her er noen stikkord:

- Publikumsrettede virksomheter må ligge der folk ferdes. Ny bru over kanalen vil bidra til økt publikumstrafikk gjennom Ravnkloa. Noe offentlig parkering bør finnes i nærområdet.
- Man må skape og utnytte cluster- og synergieffekter (dvs. gi rom for flere utsalg og serveringssteder nær hverandre): Fiskeutsalget er en forutsetning (klausul på eiendommen), men er neppe bærekraftig alene. Det må understøttes av andre virksomheter i bygget.
- For å sikre dette bør arealet økes i forhold til dagens nivå, og det må legges til rette for flere leietakere.
- Bygningens planløsning og fasader må ha fleksibilitet for tilpasning til nye virksomheter og funksjoner over tid.
- Lokasjonen må tilby effektiv logistikk (varelevering og renovasjon tilpasset virksomhetenes behov)

Skisseprosjektet viser et fleksibelt nybygg. Nytt bygg er har areal 970m2 BTA , mens eksisterende har areal 525 m2 BTA, dvs 87 % økning. Nytt bygg er tilpasset 6-7 virksomheter, mens eksisterende er tilpasset 1-2.



Arealbruksregistrering for førsteetasje, framtidig situasjon

ALLMENNE HENSYN

Allmennhetens og myndighetens interesser skal ivaretas i planforslaget, herunder

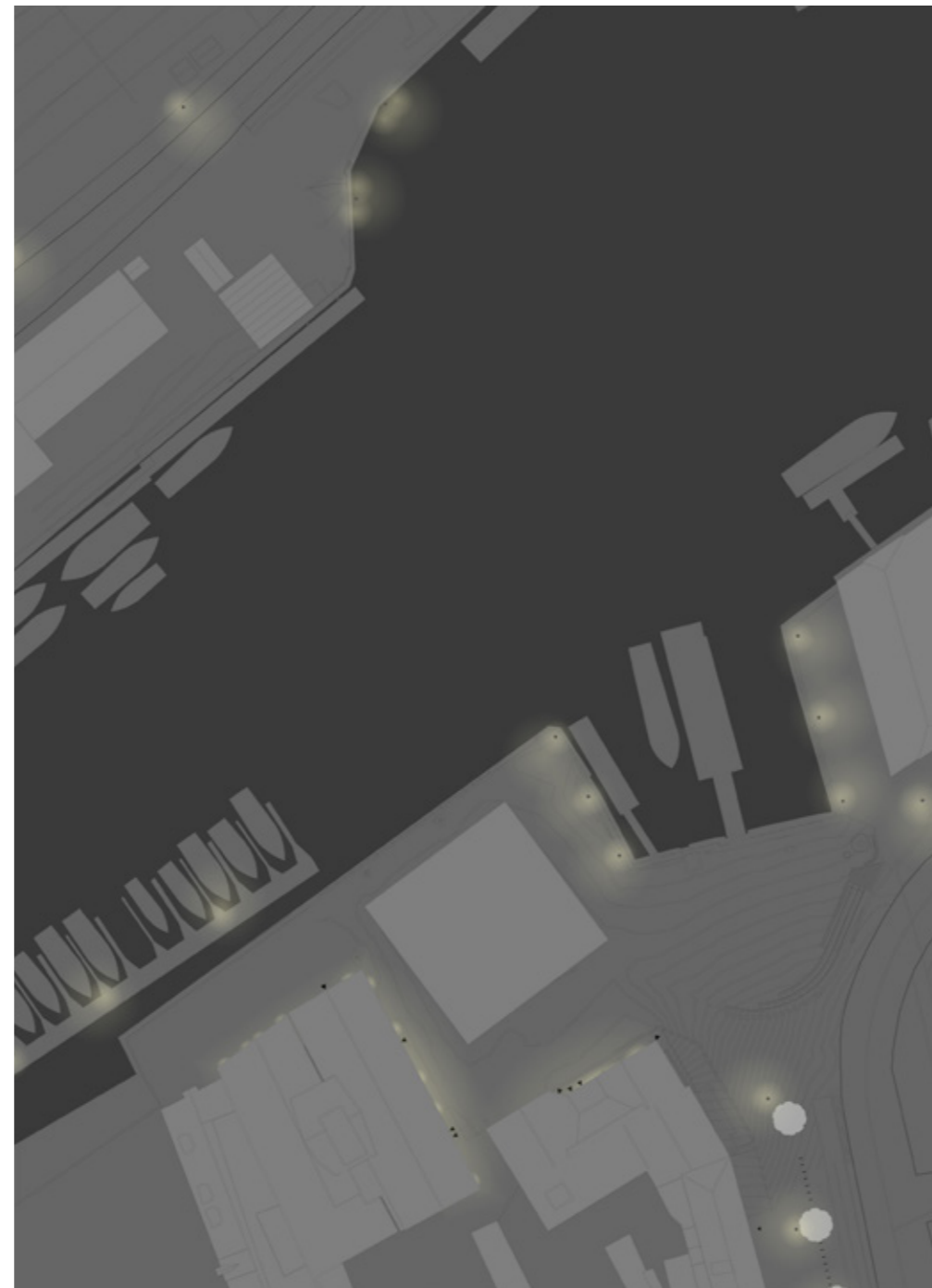
- gi plass til utendørs arrangementer i allmenningen.
- HC-parkering, universell utforming, adkomst for taxi
- sikre gode driftsvilkår og framkommelighet for nød- og serviceetatene.

Utenom brua medfører planforlaget relativt små endringer fra dagens situasjon. Det vises til illustrasjonsvedlegget som dokumenterer hvordan forholdene er ivaretatt.

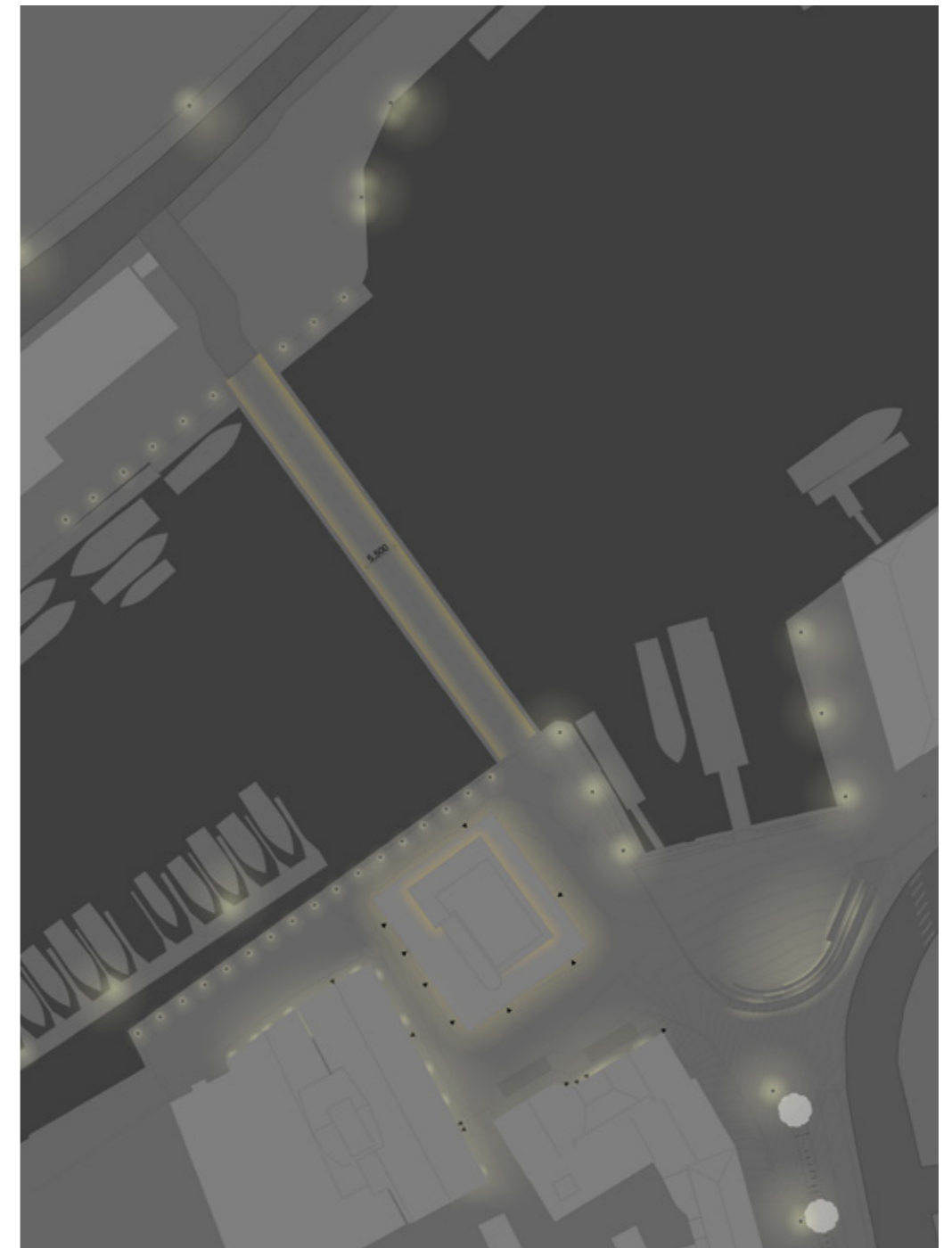
UØNSKEDE HENDELSER

Videre må man unngå uønskede hendelser som sammenstøt mellom syklister og fotgjengere, fall i sjø og andre personulykker, forsøpling, vold og annen kriminalitet mv. Disse er behandlet i ROS-analysen og det vises til denne.

Risikoreduserende tiltak er foreslått i ROS-analysen. Blant disse er det nevnt fysiske barrierer eller møblering som reduserer sykkelhastighet, rekkverk, utplassering av livbøyer og informasjonsskilt, god belysning og oversiktlig utforming.



Belysningsplan, dagens situasjon, PIR2 (del av illustrasjonsvedlegg)



Belysningsplan, planlagt situasjon, PIR2 (del av illustrasjonsvedlegg)

HENSYN TIL EKSISTERENDE BOLIGER I NABOBYGGENE

Utsikt

Den vesentligste ulempen for naboene vurderes å bli tap av utsikt mot nord (for Munkegata 64a-c) og mot øst (for Munkegata 66e-f). Det vises til egne illustrasjonsvedlegg som dokumenterer utsynstapet for disse eiendommene.

Dette vil være en negativ virkning av planforlaget. Vi legger dog til at man i en bysituasjon over tid må påregne noe fortetting rundt egen eiendom.

Støy, orden, forsøpling

Det er lite som etter vår vurdering tilsier at naboene vil bli vesentlig plaget av støy som følge av planforslaget. Støy fra nye tekniske installasjoner skal tilfredstille kravene i byggt teknisk forskrift.

Trafikkstøy fra vareleveranser osv, kan vanskelig bli særlig mer sjenerende enn da Fiskhallen fortsatt var i drift.

Med etableringen uteservering kan det følge noe støy i form av stemmebruk, klirring med glass etc.. Dette er behandlet av støy rådgiver og det er gitt egne planbestemmelser til temaet.

Ved etableringen av et bar- og restauranthus er det dog en viss mulighet for høyrøstede gjester i julebordsesongen o.l. Forslagsstiller har per i dag ikke til hensikt å etablere noe diskotek eller lignende. Det skal ikke installeres høyttaleranlegg utendørs på bygget. Ved eventuell bruk av tekniske installasjoner som f.eks. høyttaleranlegg innendørs, må lydnivå ved naboer tilfredstille relevante grenseverdier. Forstyrrelser av den alminnelige ro og orden forutsettes ellers håndtert av politiet.

Forebygging av eventuell forsøpling forutsettes løst gjennom gode driftsrutiner.

Vi legger til at boliger midt i byens sentrum må påregne noen flere ulemper av denne typen enn man opplever i rene boligområder.



Det er laget egne vedlegg som illustrerer utsiktstapet

for naboene (før - etter)

7 Området forstått som natur og (by-)landskap

Dette avsnittet omhandler følgende temaer:

Naturverdier, dvs. vegetasjon, fugler og fisk.

Rekreasjonsverdi dvs

- Vannet som rekreasjonsarena
- Kontakten mellom Ravnkloa og kanalrommet.
- Integrasjon i gatenett og turveinett. Forbindelse med andre rekreasjonsområder
- Kontakten mellom byrommene og kanalrommet. Vannet som rekreasjonsarena

Overvann

Bylandskapsfaglige vurderinger utover disse anses dekket i andre avsnitt.

7.1 NATURVERDIER

Det vises til innledende miljøvurderinger utført av DMR Miljø og Geoteknikk AS (oktober 2025). Rapporten er vedlagt planforslaget. I rapporten gis en oversikt over naturtyper, arter og økologiske verdier, samt vurderer tiltakets påvirkning på vannmiljøet.

Her gjentas kun de sentrale funnene i rapporten:

- Det er registrert forekomster av fiskemåke på eksisterende bebyggelse på Vestre kanalkai – kai 19. Fiskemåke som er vurdert som en sårbar art (VU) på den nasjonale rødlisten.
- I nærområdet er det registrert en rekke arter av nasjonal forvaltningsinteresse, herunder dvergdykker, gråmåke, stær, tårnseiler, gråspurv, havelle, storskarv, ærfugl, sothøne og makrellterne. For de fleste av artene vil området i hovedsak fungere som matsøk og opphold (vannet, bygninger og trær).
- I tillegg påpeker rapporten at Kanalen kan fungere som en viktig vandringsvei for laks fra Nidelva.
- Det er ikke identifisert utvalgte eller spesielt verdsatte naturtyper innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet.
- Sjøbunnen i Kanalen tidligere er mudret og tildekket med rene masser for å isolere forurensning, og at bevaring av dette tildekkingslaget er sentralt for områdets økologiske verdi.

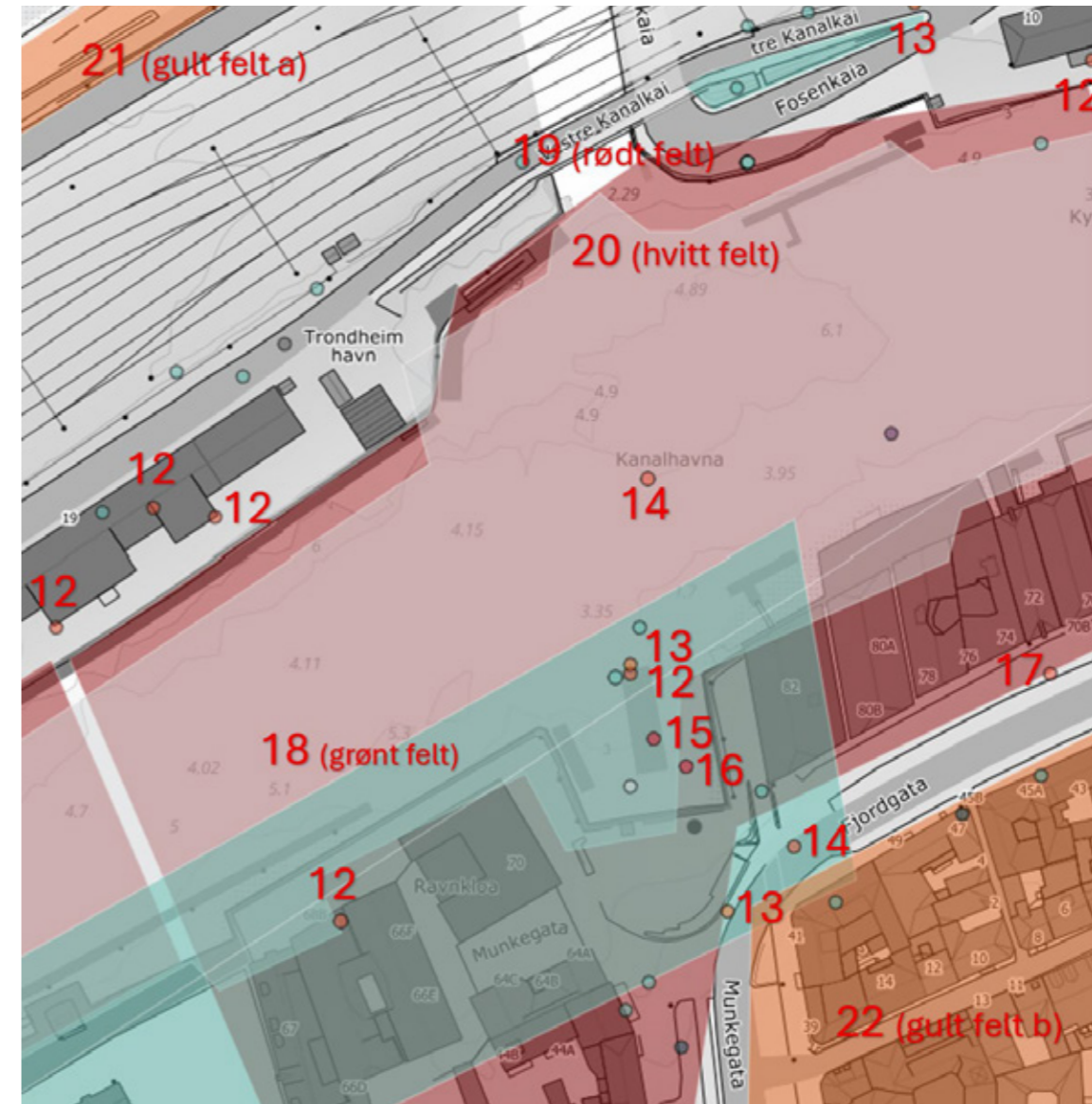
VURDERINGER OG KONKLUSJON:

I rapporten gjøres en vurdering etter naturmangfoldloven som konkluderer med at etablering av ny fiskehall med fotavtrykk bygg og tilhørende uteareal samt ny bru over Kanalen i svært liten grad vil ta i bruk areal som er verdifulle for naturmangfold i ny situasjon. Det er vurdert at tiltaket ikke utgjør en så stor samlet belastning på økosystemene slik at de lenger ikke vil kunne opprettholde sin funksjon. Arealbehovet i bygge- og anleggsfasen vil også i liten grad påvirke naturverdier, men det er denne fasen som kan gi forstyrrelser og som kan stilles krav til nødvendige beskyttelsestiltak. (Det vises til rapporten for nærmere beskrivelse av disse)

REGISTRERTE PLANTER



REGISTRERTE DYREARTER



1. Blåklokke	<i>Campanula rotundifolia</i>	Lav risiko
2. Geitrams	<i>Chamaenerion angustifolium</i>	Lav risiko
3. Ryllik	<i>Achillea millefolium</i>	Lav risiko
4. Leirsoleie	<i>Ranunculus hederaveus</i>	Lav risiko
5. Vårskrinneblom	<i>Arabidopsis thaliana</i>	Usikker risiko?
6. Bakkestjerne	<i>Erigeron acris</i>	Lav risiko
7. Rødkløver	<i>Trifolium pratense</i>	Ingen risiko
8. Burot	<i>Artemissa vulgaris</i>	Ikke risikovurdert
9. Hybridlirekne	<i>Reynoutria x bohemia</i>	Svært høy risiko
10. ??		
11. Silkebygg	<i>Hordeum jubatum</i>	Potensiell høy risiko

12. Fiskemåke	<i>Larus canus</i>	Nær truet
13. Gråspurv	<i>Passer domesticus</i>	Nær truet
14. Ærfugl	<i>Somateria mollissima</i>	Nær truet
15. Krykkje	<i>Rissa tridactyla</i>	Sterk truet
16. Ål	<i>Anguilla anguilla</i>	Sterk truet
17. Gråmåke	<i>Larus argentatus</i>	Sårbar
18. Vanlig messinglav	<i>Xanthoria parietina</i> (grønt felt)	Lav risiko
19. Hettmåke	<i>Chroicocephalus ridibundus</i> (rødt felt)	Kritisk truet
20. Vade-, måke- og alkefugler	<i>Charadriiformes</i> (hvitt felt)	
21. Stær	<i>Sturnus vulgaris</i> (gult felt a)	Nær truet
22. Tjeld	<i>Haematopus ostralegus</i> (gult felt b)	Nær truet

7.2 REKREASJONSVERDIER

VANNET SOM REKREASJONSARENA

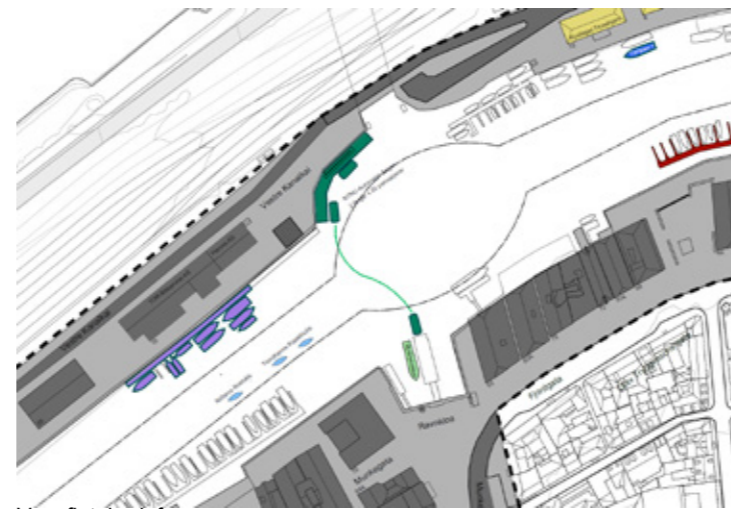
Kanalen har en direkte funksjon som rekreasjonsarena for roere og padlere samt for fritidsbåtmiljøet. Seilingsløpet før og etter etablering av fiskehall og bru går fram av Disposisjonsplan Kanalhavna – vannflatebruk (PIR2 februar 2026), og det vises til denne.

Vurdering: Bruksmuligheten vil ikke bli nevneverdig forringet.

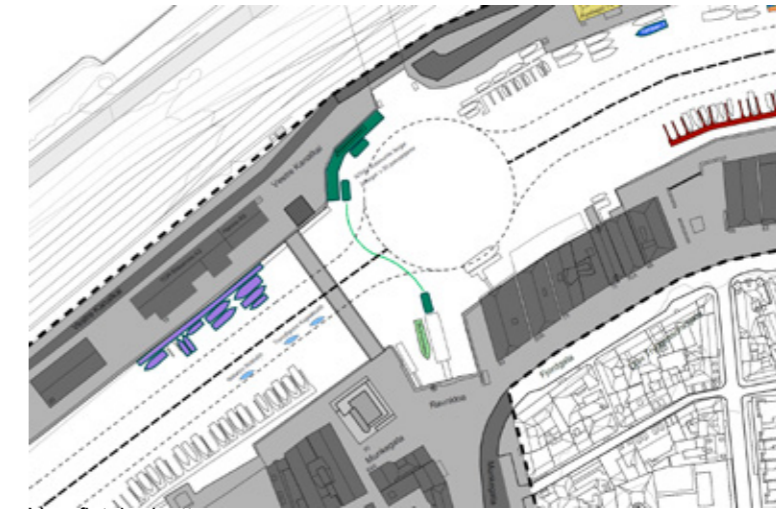
KONTAKTEN MELLOM RAVNKLOA OG KANALROMMET.

I Ravnkloa kan publikum oppleve vannets egenkvaliteter i tillegg til kystkulturmiljøet, fugleliv og utsikt – tett på bysentrum. Uten at vi har gjort systematiske undersøkelser, må vi anta at både turister og fastboende bruker denne muligheten, særlig i sommerhalvåret. Amfiet, tre fastmonterte benker og noen løse, utplasserte bord inviterer til opphold. Honnørbrygga er en flytebrygge som lar publikum komme helt ned til vannflaten. Den er dog i praksis reservert reisende med Munkholbåten når båten går i turistsesongen.

Vurdering: Kontakten med kalanalrommet endres ikke vesentlig fra landsiden. Ny visuell kontakt med kanalen etableres på brua.



Vannflatebruk før



Vannflatebruk etter

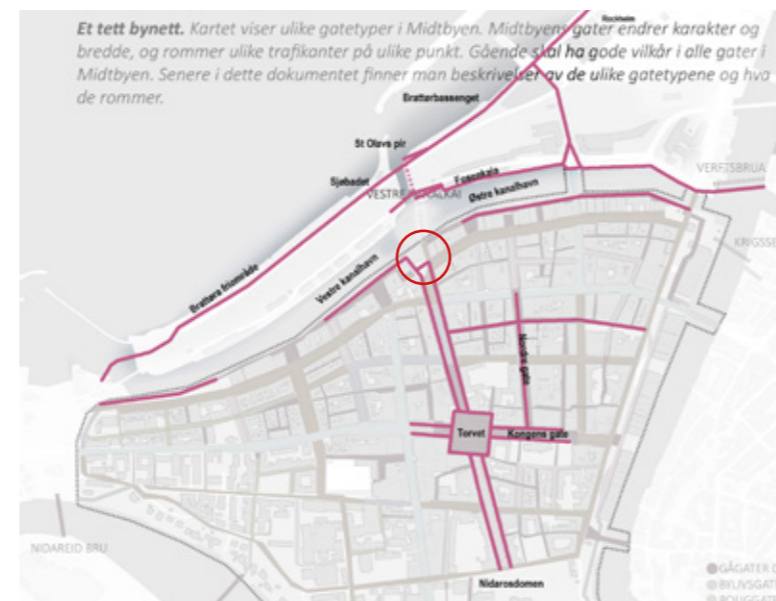


Visuell kontakt med kanalrommet fra den nye brua.

INTEGRASJON I GATENETT OG TURVEINETT. Forbindelse med andre rekreasjonsområder

Kartdiagrammet over nåsituasjon viser at Ravnkloa har god forbindelse sørover til Munkegata og derfra mot Torvet, Thomas Angellgate og Nordregate. Ravnkloa ligger i ytterkanten av dette gågatesystemet, som et slags endepunkt.

Vurdering: Med bru over Kanalen og gjennomføring av øvrige tiltak i gatebruksplanen, forsterkes forbindelsene nordover, østover og vestover. By-attraksjoner over et større område knyttes tettere sammen, eller sagt i et enklere språk; de kan besøkes i løpet av den samme spaseraturen. Ravnkloa får en mer sentral beliggenhet i dette nettverket av gangforbindelser.



Gang- og turveiforbindelser før (tegnet på grunnlag av Gatebruksplanen for Midtbyen)



Gang- og turveiforbindelser etter

7.3 OVERVANN

Overflatevann dreneres i dag mot kanalen, i tråd med fallretningen i eksisterende terreng.

Vurdering

Dette prinsippet er tenkt viderført med bruk av åpne løsninger, basert på kommunens retningslinjer.

