TRONDHEIM KOMMUNE

# NYHAVNA

## Rapport fra workshop

# Forord / innholdsfortegnelse

*Pir II AS har på oppdrag fra Trondheim kommune og i samarbeid med byplankontoret utarbeidet en rapport fra en workshop som fant sted 28.mars 2012 der temaet var fremtidig utvikling av Nyhavna. Workshopen inngår i arbeidet med ny kommunedelplan for Nyhavna.*

*Rapportens første del gir en beskrivelse av dagens situasjon. Deretter presenteres de fire løsningsforslagene som ble utarbeidet i nevnte workshop. Løsningsforslagene er konkretisert og i begrenset grad endret i etterarbeidet for å klargjøre forskjeller og tydeliggjøre hovedgrep, men er i essens de samme som ble utarbeidet på workshopen. I tillegg er det beregnet arealutnytting for de 4 forslagene.*
*Rapportens siste del er en sammenstilling av de 4 forslagene for å se på likhetstrekk og forskjeller som kan være interessante for det videre arbeidet. Helt til slutt gis noen egne faglige kommentarer omkring studieområdet og planarbeidet.*


bakgrunn for rapporten ..... side 3

nyhavna idag ..... 4

oppgave formulering workshop ..... 10

scenario 1 / REGIONALE ATTRAKSJONER ..... 12
scenario 2 / ARBEIDSINTENSIV NÆRING ..... 14
scenario 3 / SENTRUMSUTVIDELSE ..... 16
scenario 4 / BOLIGBYEN ..... 18

sammenstilling ..... 20

betrakninger ..... 25

## POLITISK BESTILLING:

06.03.2007; vedtak om utlegging av kommuneplanens arealdel;

*"Nyavna:...Bygningsrådet ber om at det i samarbeid med bl a havna utarbeides en langsiktig plan for området i en separat prosess".*

## MANDAT:

*"Kommunedelplanen skal vise en fremtidig byutvikling av Nyhavnaområdet der områdets status som nasjonalhavn og samvirket mellom en byutvikling og havnefunksjoner må ivaretas i henhold til:*

- *fremtidig utvikling av Trondheimsfjorden Interkommunale Havn*
- *Trondheim kommunes strategier for byutvikling*

# Nyhavna idag

Nyhavna brukes idag som industrihavn og er preget av lager- og produksjonslokaler med stor grunnflate og lave byggehøyder. Dora I og II skiller seg ut som dominante strukturer. I tillegg finnes det flere mindre kjente krigsminner, og noe nyere bebyggelse med høy bygningsteknisk verdi. Nye bygg (brannstasjon, Trondheim maritime senter og tilbygg til Dora 1 er planlagt.

**AREALER EKSISTERENDE, OVERSLAG**
*(Det er tatt utgangspunkt i 4m brutto etasjehøyde for alle formål)*

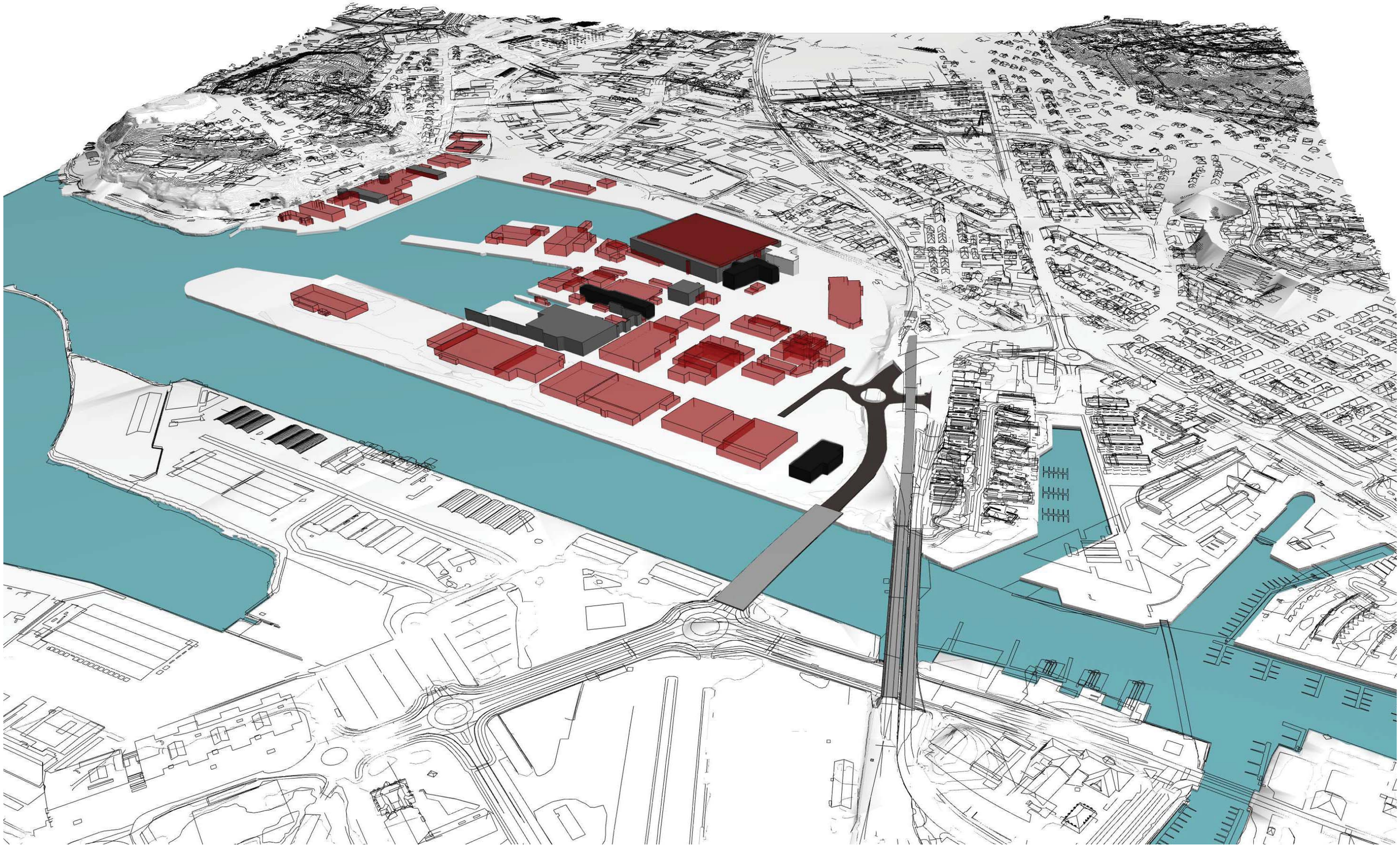
**BEBYGGELSE**

Bevaringsverdig bebyggelse .....97.000 kvm BRA
Bebyggelse med høy bygningsteknisk verdi .....4.800 kvm BRA
Omsøkt, ikke oppført bebyggelse.....7.300 kvm BRA
Øvrig bebyggelse .....152.000 kvm BRA
**SUM BEBYGGELSE ..... 261.000 kvm BRA**

**AREAL BYDEL**
NYHAVNA .....325.daa
**= beregningsgrunnlag for %BRA..... 325.000 kvm**

**% BRA FOR HELE OMRÅDET: 80 %**

# Nyhavna idag



# Premissgivende bygg og prosjekter

Ny brannstasjon

Dora II

Sentralkjelhus

Garderobebygg

Luftverntårn I

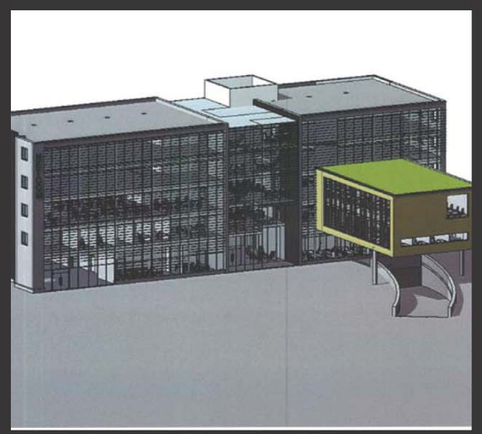
Trondheim Maritime Senter

Fyringsbunker

Surstoff- og pressluftbygg

Lagerbygg

Luftverntårn II



Utvidels Dora I

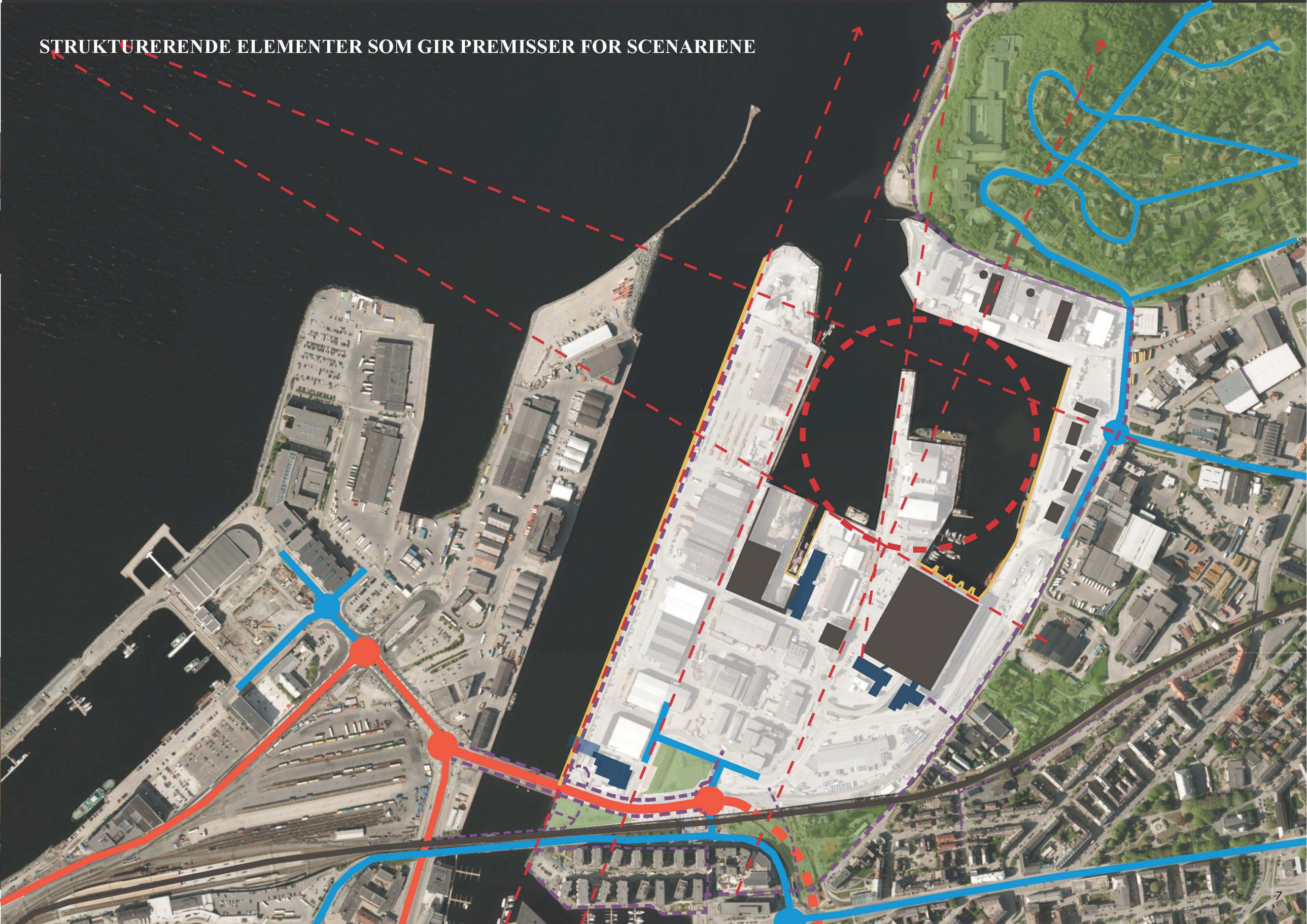
Dora I

Hjelpekjelhus

Mekanisk verksted

Artelleriverksted

# STRUKTURERENDE ELEMENTER SOM GIR PREMISSER FOR SCENARIENE



# Områder

1 Transittkaia

2 Ny E 6

3 Kjellsberg

4 Dora II

5 Tollpost-Globe

6 Dora I

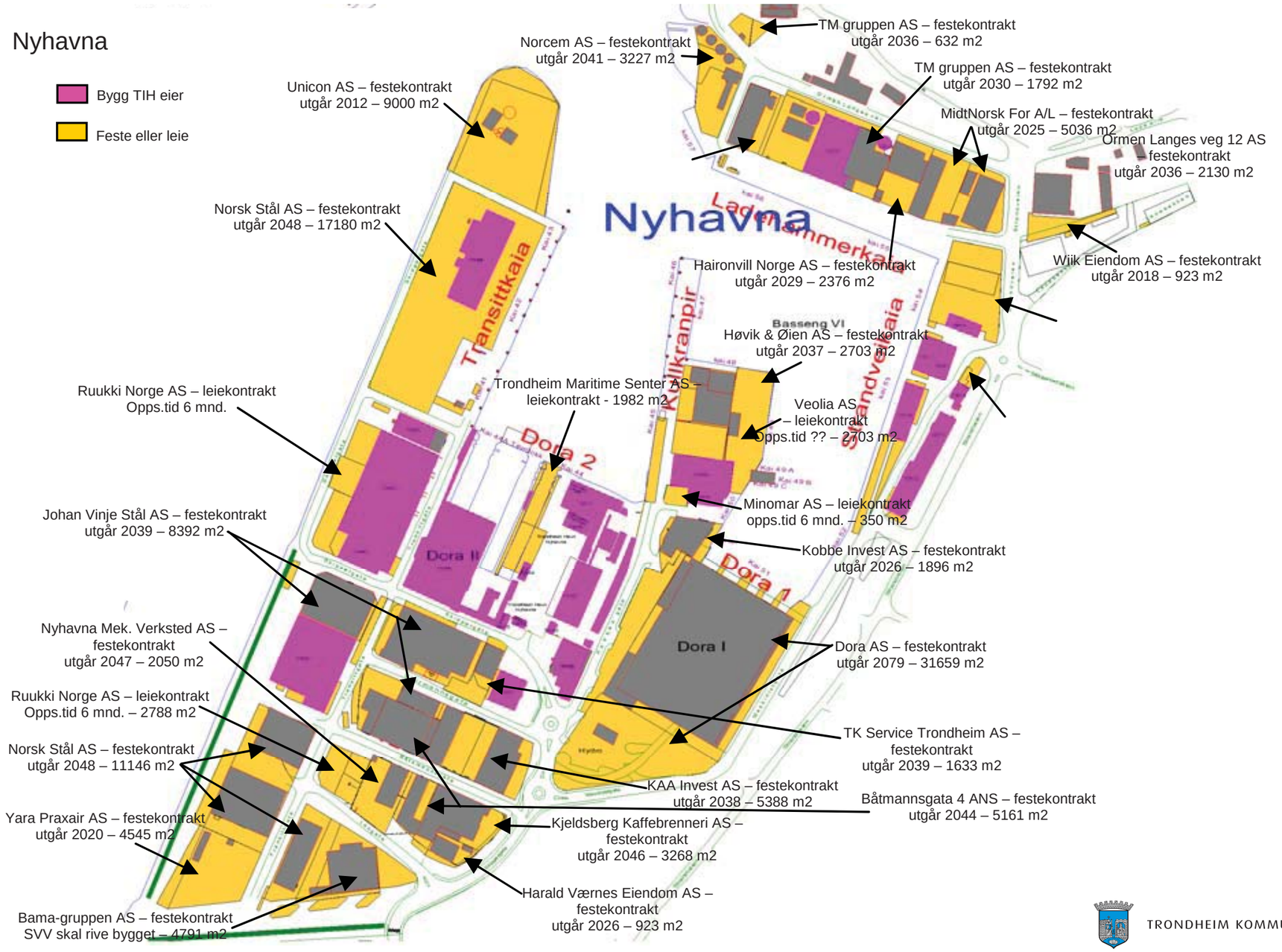
7 Kullkranpiren

8 Mellom
Dora og Svartlamon

9 Strandveikaia

10 Ladehammerkaia

# Eierstruktur og festekontrakter




TRONDHEIM KOMMUNE

# Workshop 28.mars 2012:

**Mål:** Skissere noen tanker om hva Nyhavna kan være, og se hvordan ulike funksjoner kan forme området på forskjellige måter.

**Hvem:** Aktører fra Trondheim kommune innen byplanlegging, trafikk, miljø. Representanter fra Trondheim Havn.

**Hvordan:** 4 ulike scenarioer ble gitt til 4 grupper sammensatt av folk med ulik fagbakgrunn. Gruppene ble gitt et ulikt funksjonsinnhold (havn, næring, bolig, attraksjoner etc) for å fylle Nyhavna med.

**Produkt:** Hver av gruppene presenterte en fysisk modell og noen temakart, samt en muntlig presentasjon.

# Oppgaven/workshop28.mars2012:

## scenario 1

- Store publikumsrettede programmer med et regionalt nedslagsfelt, for eksempel kultur, idrett, byhall/ messeområde, akvarium osv
- Fortsatt havnedrift i deler av området

## scenario 2

- Område for innovasjon, kunnskapsbasert næring og kontorvirksomhet. (Gjerne innen offshore/ maritim sektor)
- Fortsatt havnedrift i deler av området

## scenario 3

- Maksimal blanding av handel, kultur, arbeidsplasser og boliger
- Ingen havnedrift

## scenario 4

- Maksimal utnyttelse til bolig
- Skole, barnehage, sykehjem, omsorg, dagligvare etc
- Ingen havnedrift

# Scenario 1 / regionale attraksjoner

### Oppgaveformulering
Delvis transformasjon. En publikumsrettet bydel; område for store programmer innen kultur, idrett og andre allmennyttige formål. Fortsatt havnevirksomhet på deler av området.

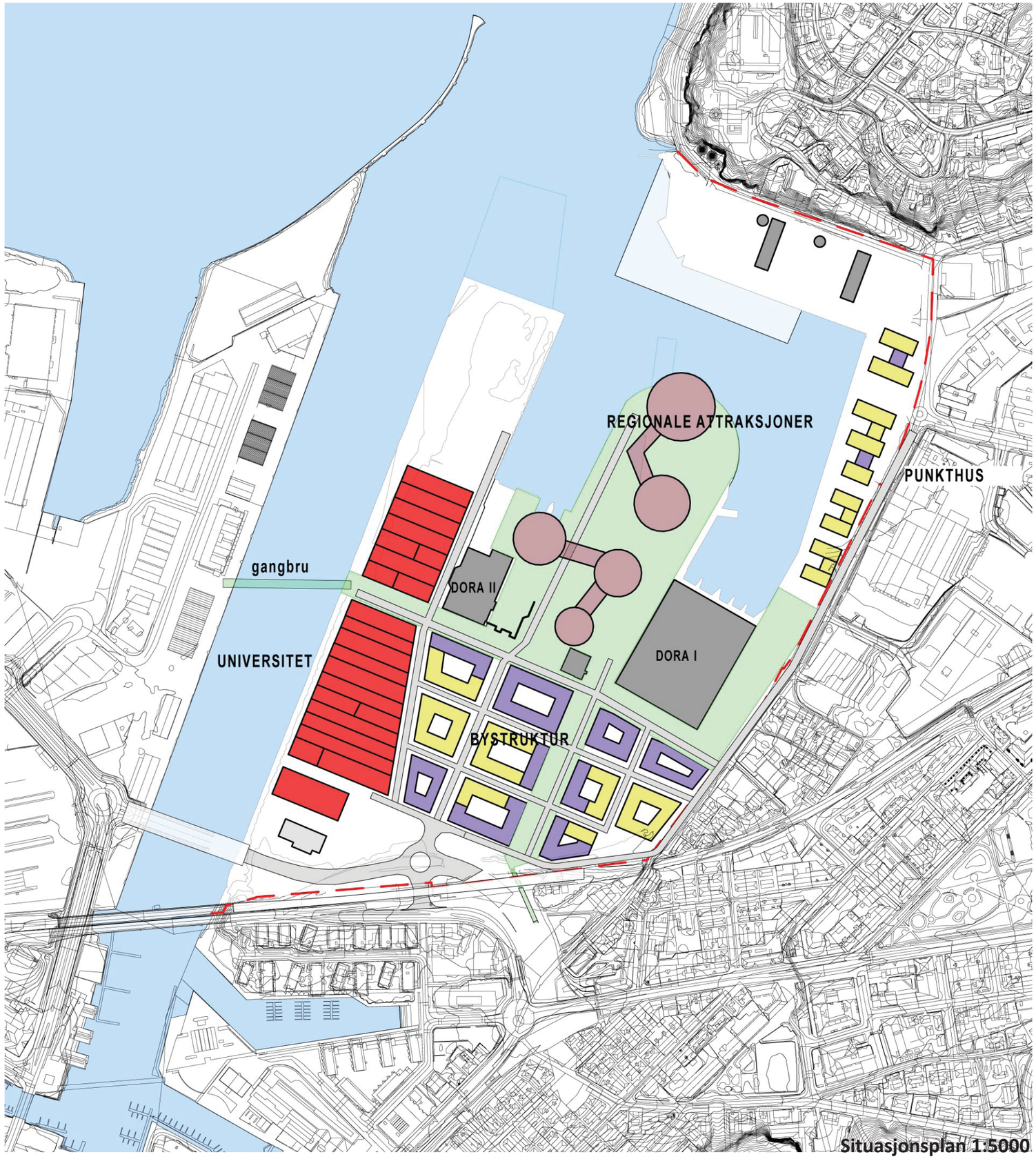
### Aktuelle problemstillinger:
- Mulige programmer - hvilke funksjoner kan være aktuelle i et langsiktig regionalt perspektiv?
- Hvordan skape en robust og fleksibel struktur - hvilke tomtestørrelser bør avsettes og hvordan skal infrastrukturen betjene disse?
- Hvordan unngå konflikter mellom havnevirksomheten, tungtrafikken og nye publikumsrettede attraksjoner?
- Hvordan organisere parkering for store publikumsmasser?

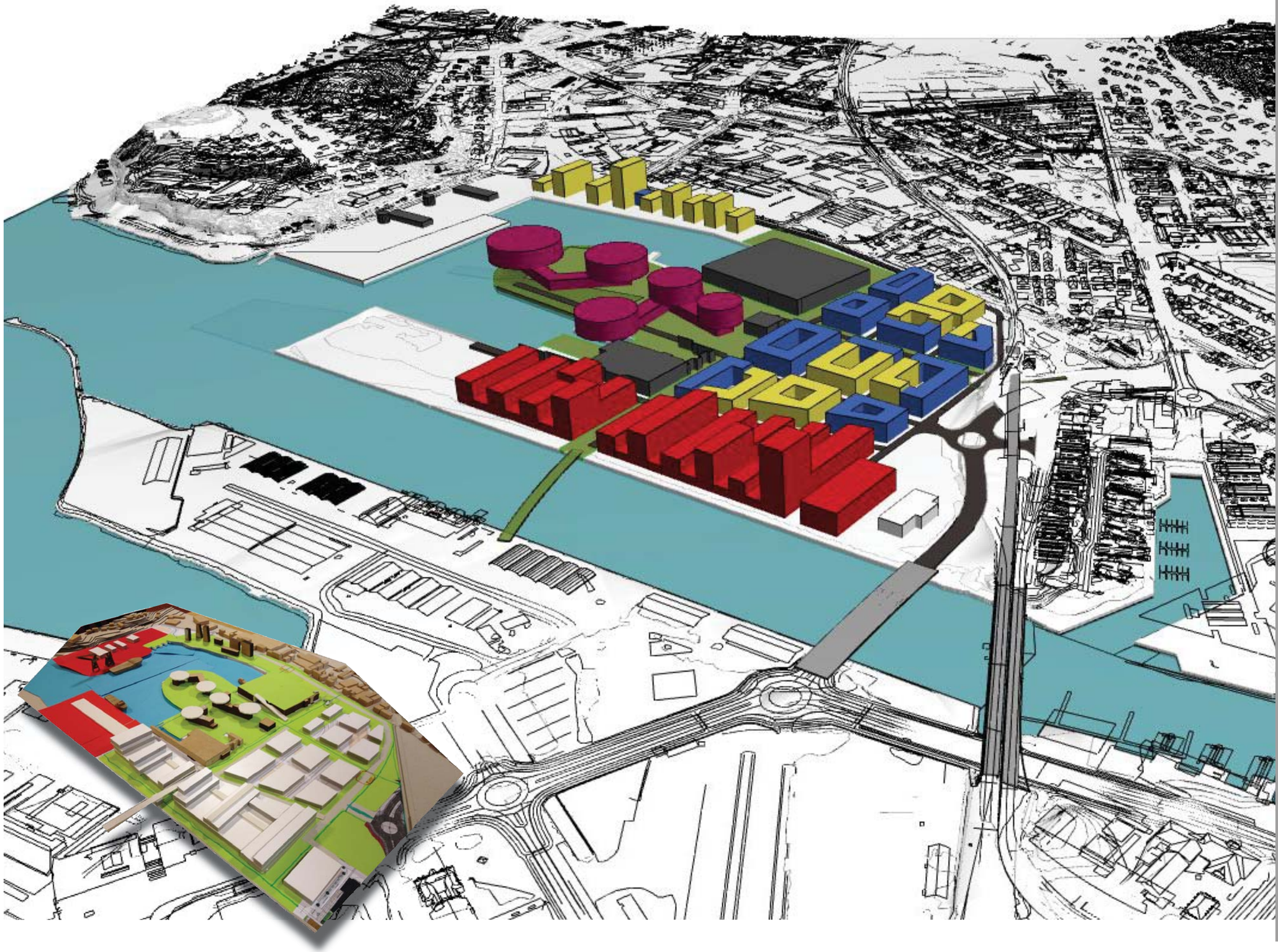
### Løsningsforslag
Gruppen foreslår å flytte Dragvoll til Nyhavna. I bakkant av universitetet legges en bystruktur bestående av næring og (student-) boliger. På Kullkranpiren er det avsatt plass til en struktur av delvis frittliggende paviljongbygg omgitt av en park. Disse ble ikke gitt et definert program, men var tenkt som utadrettede funksjoner med et regionalt nedslagsfelt, f.eks forskningsinstitusjoner, idrett, messe, akvarium e.l.
På Strandveikaia er det lagt inn en boligstruktur av punkthus med noen mellombygg.
Transittkaia og Ladehammerkaia er beholdt som havn.

### Arealer

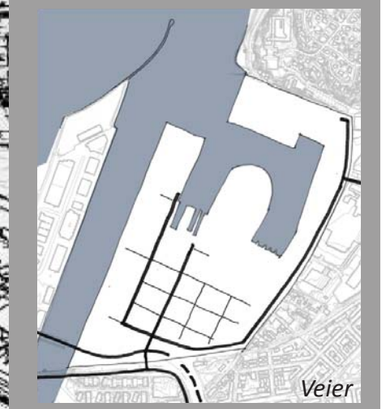
| | | |
|---|---|---|
| | **BEBYGGELSE** | |
| | Næring | 70.000 kvm BRA |
| | ”Regionale attraksjoner” | 93.000 kvm BRA |
| | Offentlig | 141.000 kvm BRA |
| | Bolig | 98.000 kvm BRA |
| | Eksisterende bebyggelse forutsatt bevart | 94.000 kvm BRA |
| | **SUM BEBYGGELSE** | **496.000 kvm BRA** |
| | *andre formål (landareal)* | |
| | GRØNNE AREALER | 30.000 kvm |
| | HAVN | 70.000 kvm |
| | **AREAL BYDEL** | |
| | NYHAVNA | 325.000 kvm |
| - | HAVN | 70.000 kvm |
| - | tilbakeført til sjø | 12.000 kvm |
| + | ervervet fra sjø | 39.000 kvm |
| = | **beregningsgrunnlag for %BRA** | **282.000 kvm** |

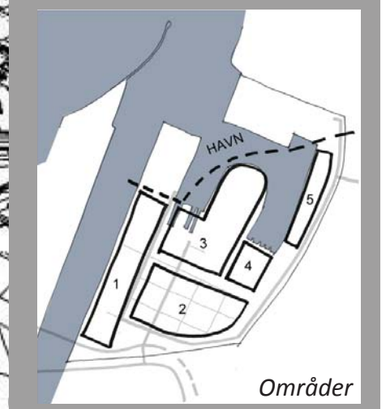
**%BRA FOR NYHAVNA UNNTATT HAVN:** **176 %**





Helhetsgrep


Veier



Områder

Ganglinjer & offentlige rom

# Scenario 2 / arbeidsintensiv næring

### Oppgaveformulering
Delvis transformasjon. En arbeidsintensiv bydel; område for innovative næringer, særlig innenfor maritim virksomhet. Fortsatt havnevirksomhet på deler av området.

### Aktuelle problemstillinger:
- Mulige virksomheter - aktuelle nøkkelprosjekter?
- Hvilke tomtestørrelser bør avsettes og hvordan skal infrastrukturen betjene disse?
- Hvordan unngå konflikter mellom havnevirksomheten, tungtrafikken og nye næringer?
- Hvordan organisere parkering og optimalisere kollektivtrafikken?

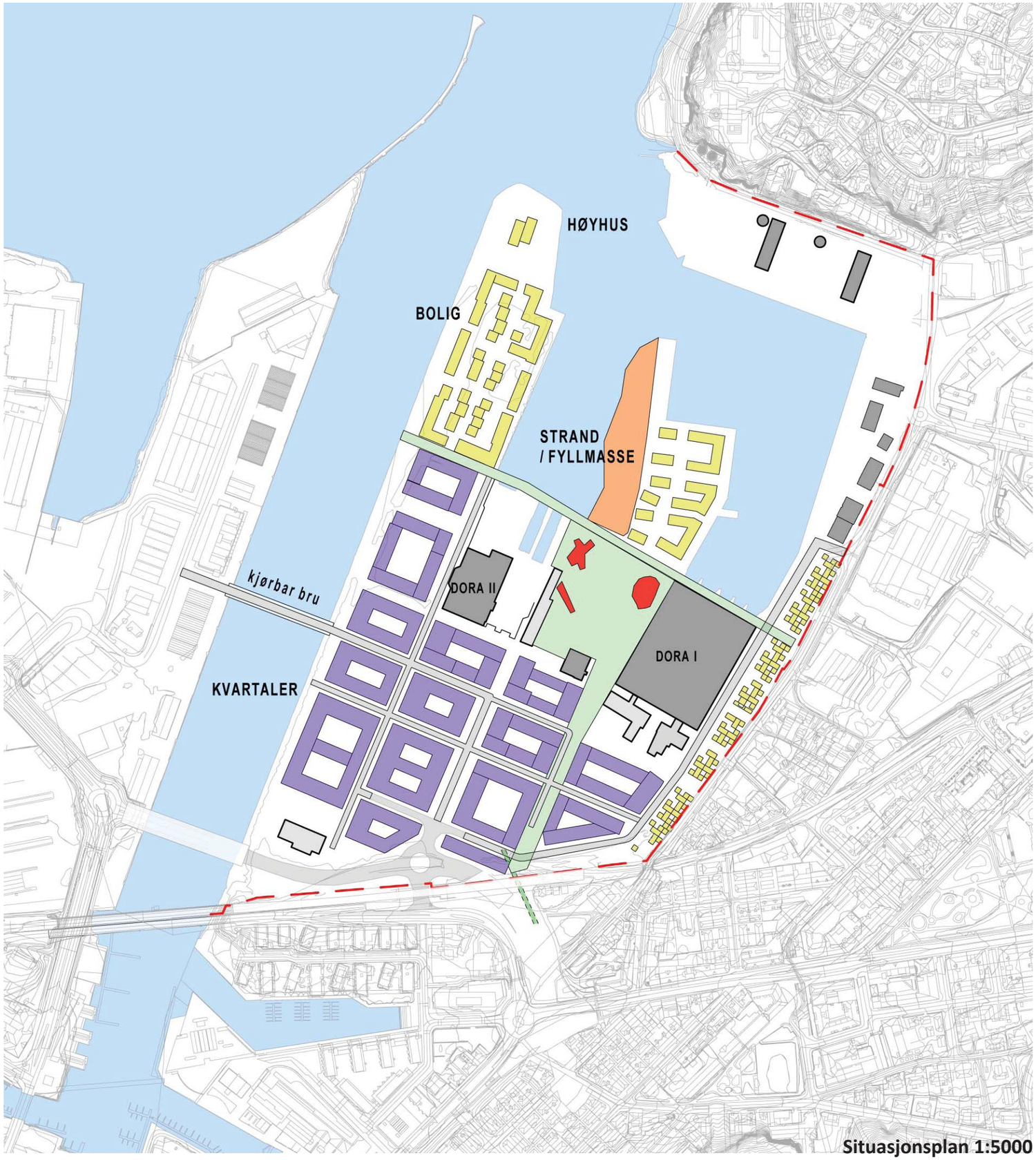
### Løsningsforslag
Gruppen har lagt hovedtyngden av næring i en kvartalsstruktur lengst sør på området med grunnlag i at det er her kollektivtrafikken er best og nærheten til byen er størst. På sidesporene til jernbanen mot Svartlamoen har gruppen lagt en "selvgrodd" småskala bebyggelse som kan inneholde både små næringsarealer (atelier, verksted, småbedrifter etc.) og boliger. På kullkranpiren og transittkaia er det lagt en boligtypologi inspirert av Bo01 i Malmø med en løs/dynamisk gatestruktur og varierte volumer. Et høyhus legges ytterst på transittkaia ved Nidelvens utløp.

Strandveikaia og Ladehammerkaia beholdes som havn.

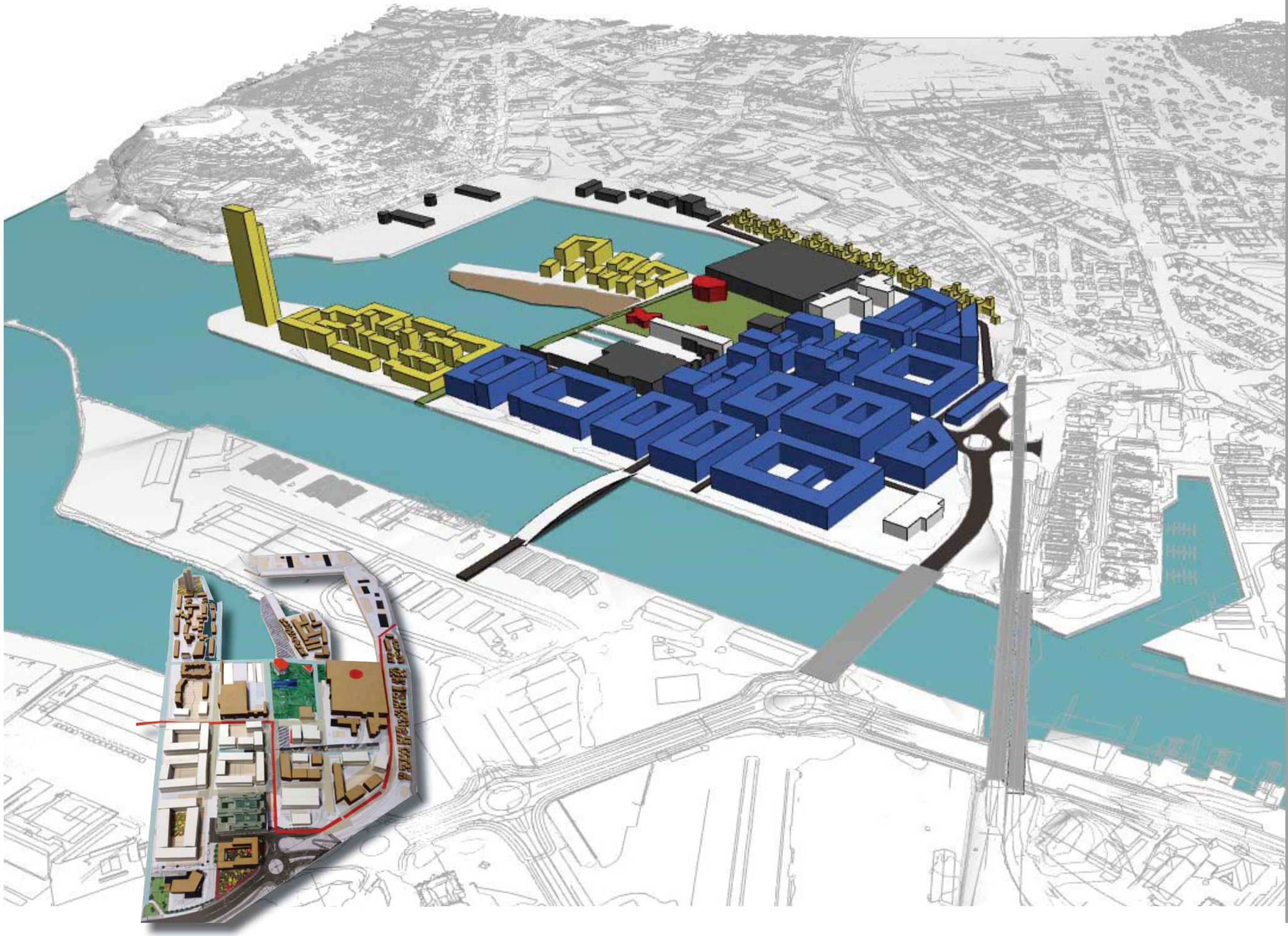
### Arealer

| | | |
|---|---|---|
| | **BEBYGGELSE** | |
| | Næring | 257.000 kvm BRA |
| | Offentlig | 5.000 kvm BRA |
| | Bolig | 76.000 kvm BRA |
| | Eksisterende bebyggelse forutsatt bevart | 117.000 kvm BRA |
| | **SUM BEBYGGELSE** | **455.000 kvm BRA** |
| | *andre formål (landareal)* | |
| | GRØNNE AREALER | 26 .000 kvm |
| | HAVN | 54.000 kvm |
| | **AREAL BYDEL** | |
| | NYHAVNA | 325.000 kvm |
| - | HAVN | 54.000 kvm |
| - | tilbakeført til sjø | 0 kvm |
| + | ervervet fra sjø | 9.000 kvm |
| = | **beregningsgrunnlag for %BRA** | **280.000 kvm** |

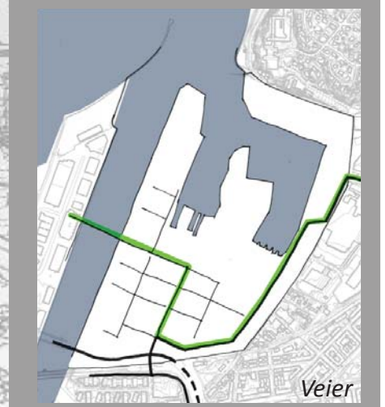
**%BRA FOR NYHAVNA UNNTATT HAVN: 163 %**

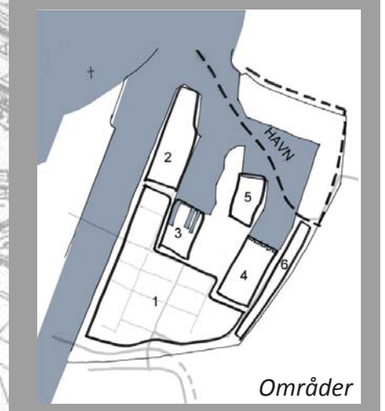



**Situasjonsplan 1:5000**

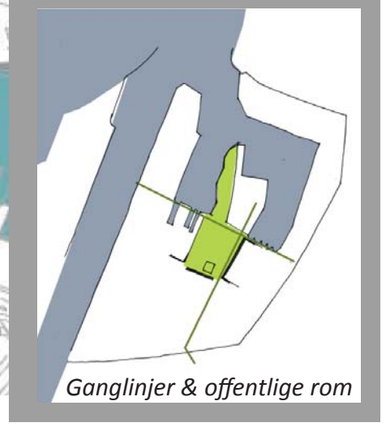


Helhetsgrep


Veier



Områder


Ganglinjer & offentlige rom

# Scenario 3 / sentrumsutvidelse

### Oppgaveformulering
Full transforamsjon. En tett urban bydel; sentrumsutvidelse med størst mulig miks av handel, kultur, arbeidsplasser og boliger. Forutsetter flytting av av alle eksisterende industribaserte virksomheter.

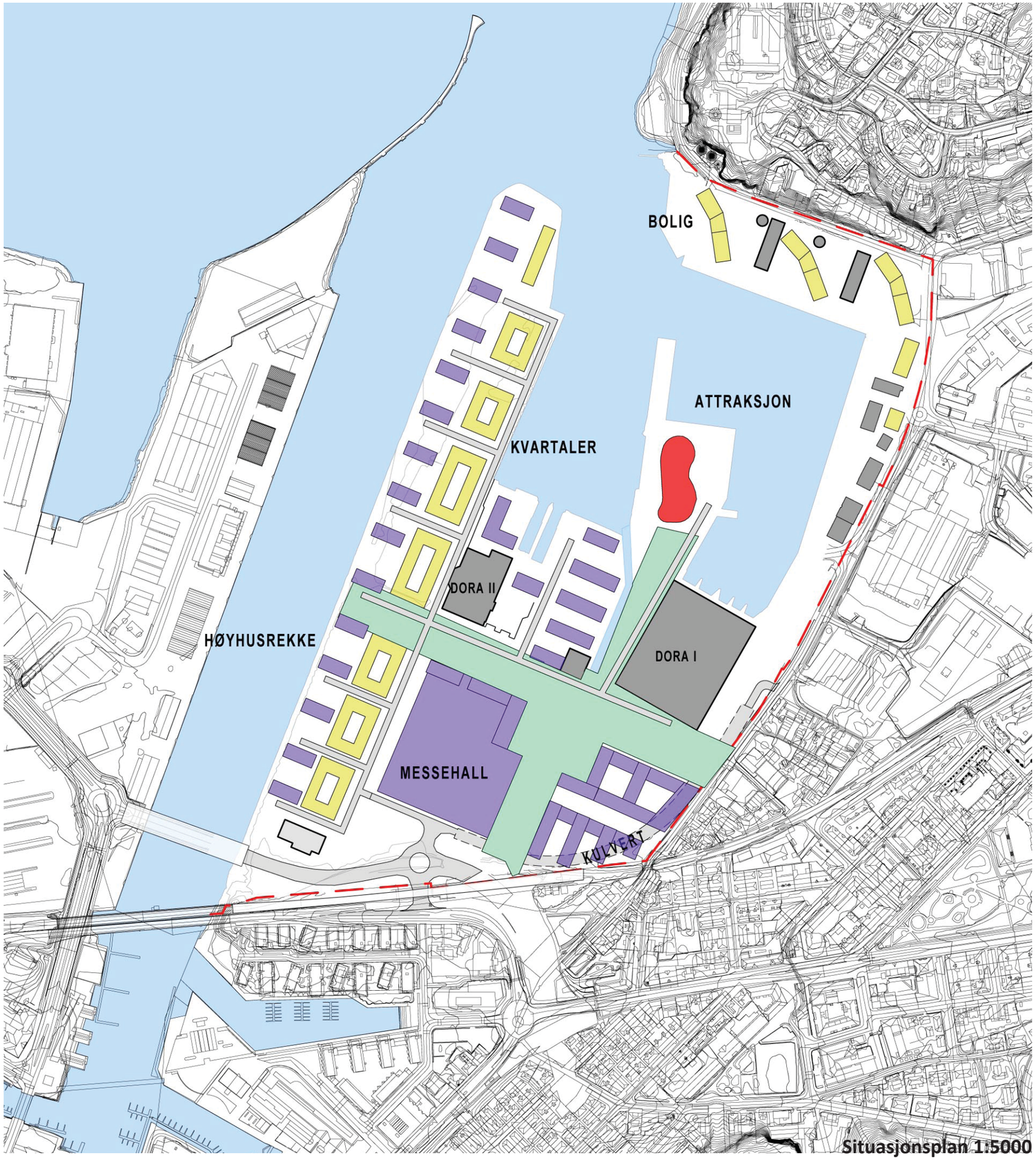
### Aktuelle problemstillinger:
- Ambisjon om like mye aktivitet overalt - eller en tematisering og hierarki av delområder i forhold til tetthet, funksjoner, plassdannelser etc?
- Hvilke bebyggelsesstrukturer og typologier er mest egnet i et slikt scenarie?
- Hvordan skal parkering ordnes i en slik "bysituasjon"?

### Løsningsforslag:
Gruppens hovedfokus ligger på aksene fra Nedre Elvehavn til kullkranpiren og aksen fra Svartlamoen til Nidelva. I møtepunktet mellom disse aksene legger gruppa en stor plass som skal kunne benyttes ved store arrangementer. En stor messehall legges også i tilknytning til plassen.
En høyhusrekke skal markere innseilingen til Trondheim og Nidelvas utløp. Bak denne legges en urban struktur.
På Ladehammerkaia har gruppen lagt inn store frittliggende boligblokker.

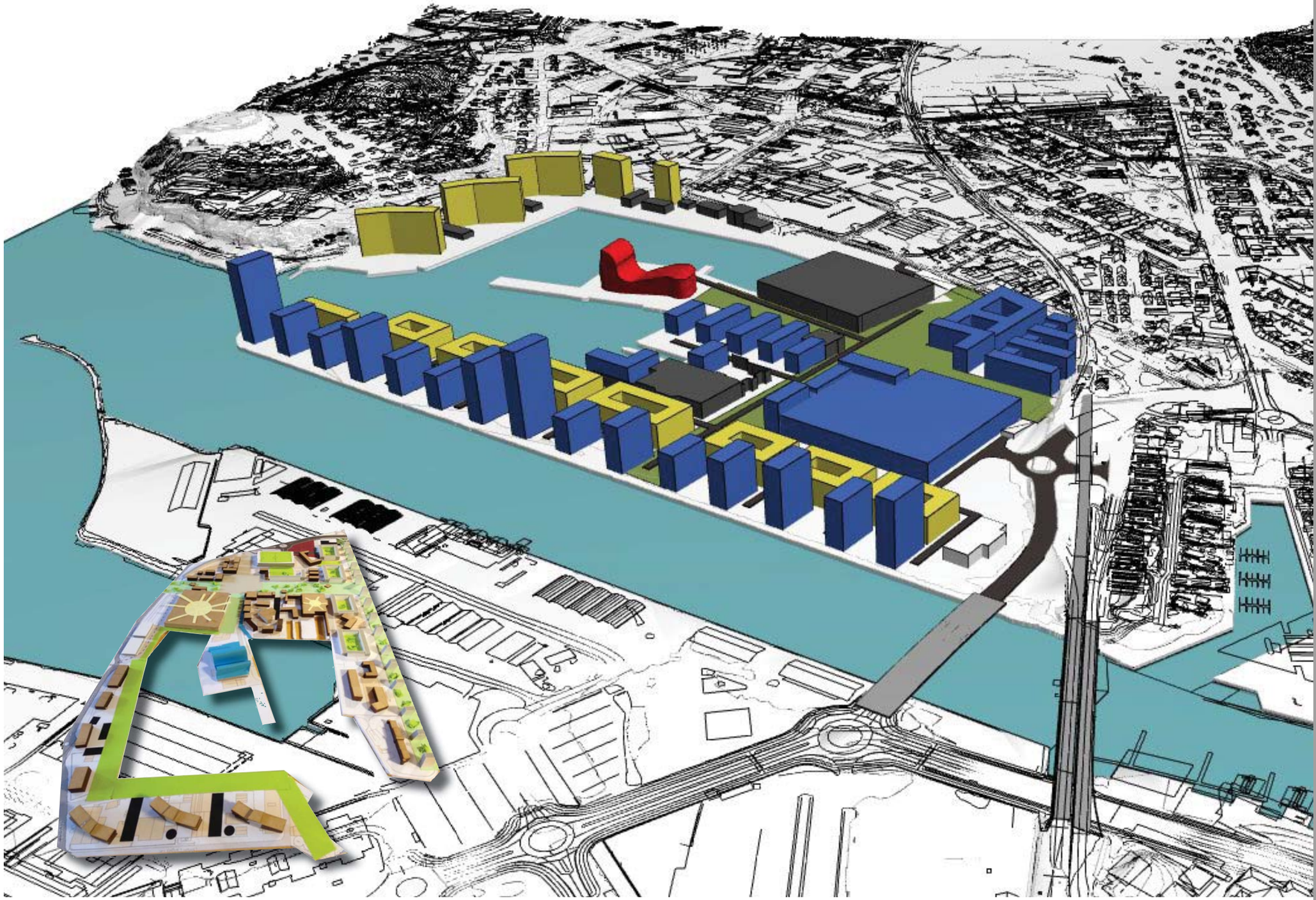
### Arealer

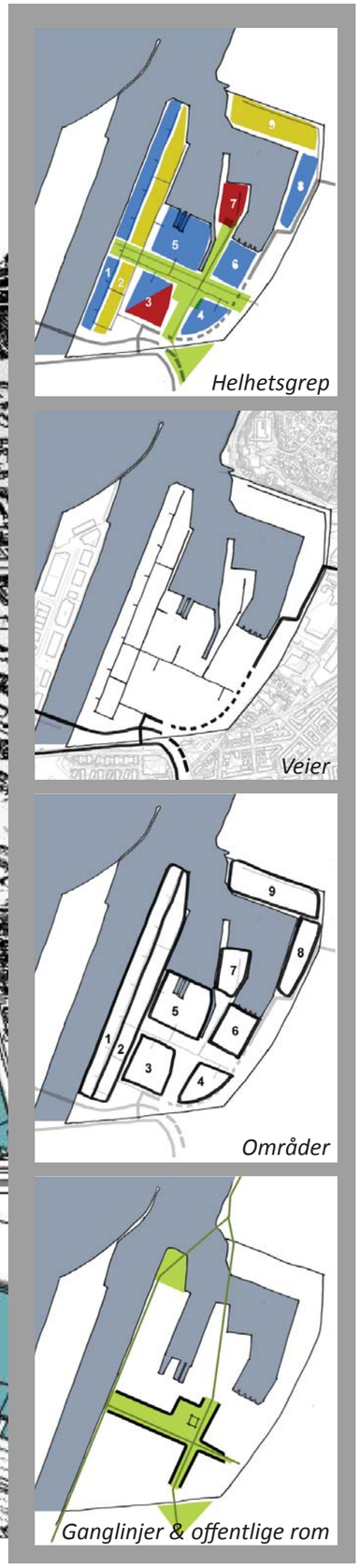
| | | |
|---|---|---|
| | **BEBYGGELSE** | |
| | Næring | 275.000 kvm BRA |
| | Offentlig | 19.000 kvm BRA |
| | Bolig | 166.000 kvm BRA |
| | Eksisterende bebyggelse forutsatt bevart | 109.000 kvm BRA |
| | **SUM BEBYGGELSE** | **569.000 kvm BRA** |
| | *andre formål (landareal)* | |
| | GRØNNE AREALER | 42.000 kvm |
| | HAVN | 0 kvm |
| | **AREAL BYDEL** | |
| | NYHAVNA | 325.000 kvm |
| - | HAVN | 0 kvm |
| - | tilbakeført til sjø | 1.300 kvm |
| + | ervervet fra sjø | 0 kvm |
| = | **beregningsgrunnlag for %BRA** | **323.700 kvm** |

**%BRA FOR NYHAVNA UNNTATT HAVN:** **176 %**



Situasjonsplan 1:5000




Helhetsgrep
Veier
Områder
Ganglinjer & offentlige rom

# Scenario 4 / boligbyen

## Oppgaveformulering

Full transformasjon. Flest mulig boliger i området samt tilhørende service, skole, barnehage, dagligvare etc.
Forutsetter flytting av av alle eksisterende industribaserte virksomheter.

## Aktuelle problemstillinger:

- Hva er grensesnittet mellom krav til høy utnytting/urbane boliger og krav til bokvalitet mht lys, luft, grøntstruktur etc?
- Hvilke bebyggelsesstrukturer og typologier er mest egnet i et slikt scenarie?
- Hvor er møtepunktene og senteret/fellesfunksjonene i et slikt scenarie?

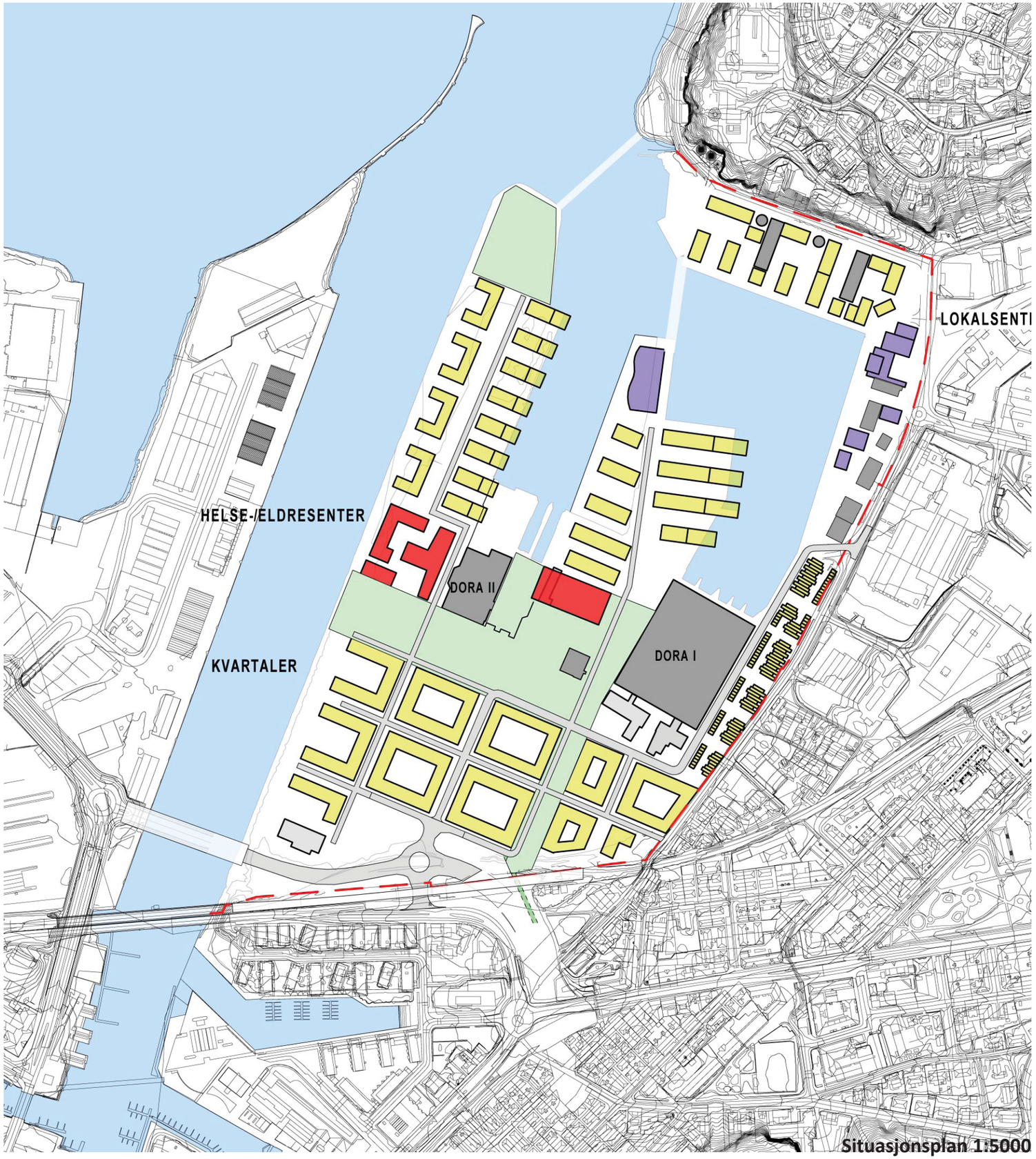
## Løsningsforslag:

I sør legges boliger i en kvartalstruktur, mens det på Kullkranpiren og Transittkaia benyttes en lamellstruktur som gir frie siktlinjer mot vannet på begge sider. På de smale pirene beholdes én kai ubebygd slik at man kan gå langs vannet, mens langs den andre lar man boligene komme ut i vannet. Skole og helsesenter legges sentralt i området med tilgang på store grøntarealer. Øst for Dora 1 foreslås en tett-lav parsell struktur (rekkehus) med tilknytning mot Lademoen.
Gruppen vurderer kundegrunnlaget for et evt lokalsenter innenfor bydelen alene som for lite. Lokalsenter legges derfor nærmere Lade slik at det kan betjene dette området i tillegg. Boliger på pirene knyttes til lokalsenteret ved hjelp av nye gangbroer.

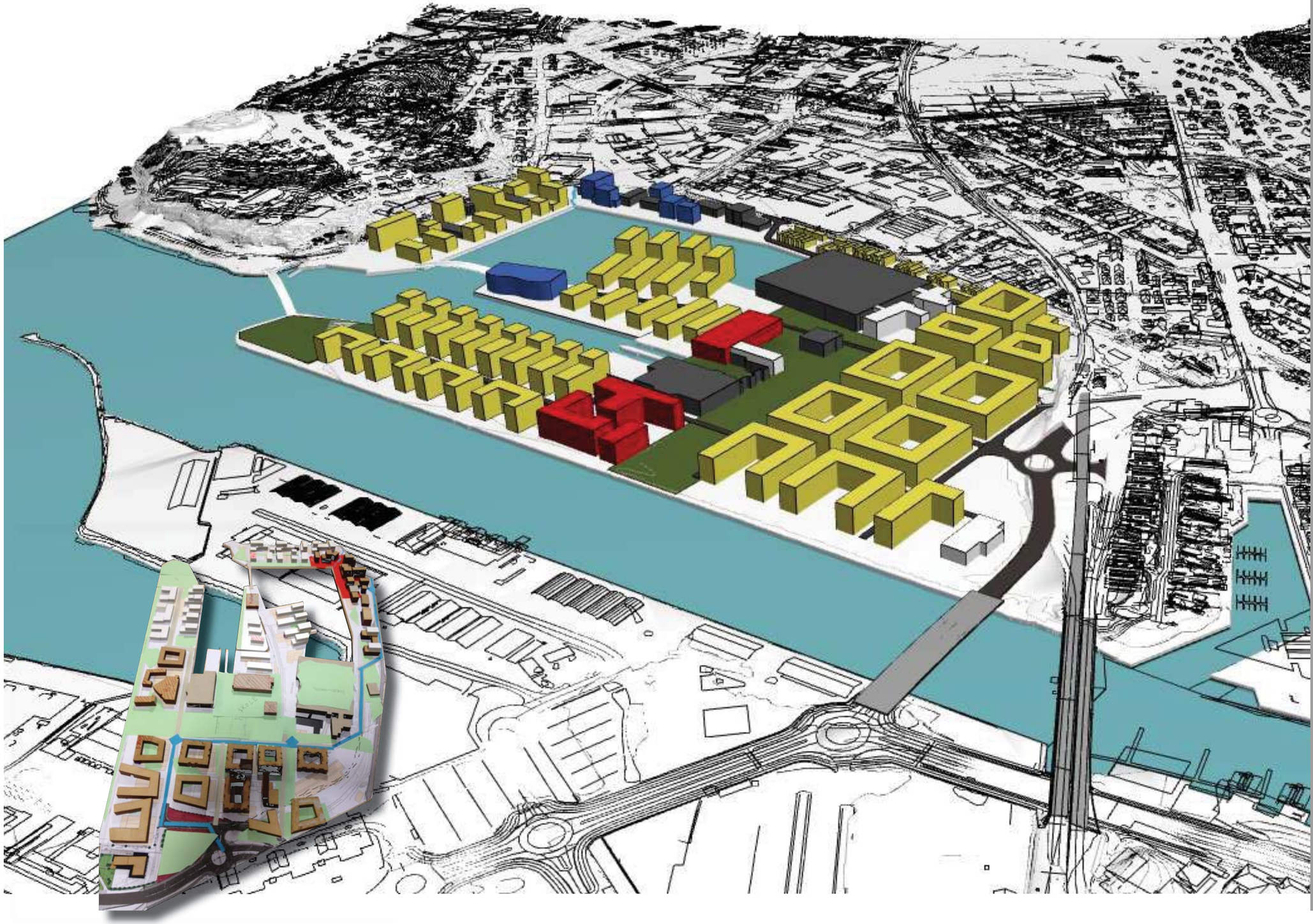
## Arealer

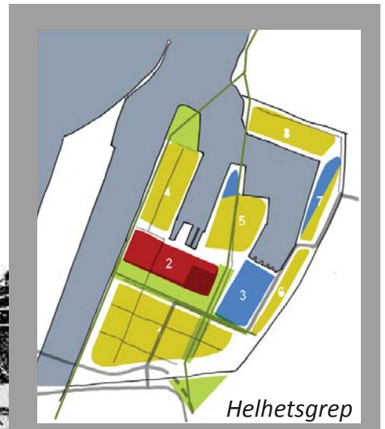
| | | |
|---|---|---|
| | **BEBYGGELSE** | |
| | Næring | 24.000 kvm BRA |
| | Offentlig | 37.000 kvm BRA |
| | Bolig | 317.000 kvm BRA |
| | Eksisterende bebyggelse forutsatt bevart | 117.000 kvm BRA |
| | **SUM BEBYGGELSE** | **495.000 kvm BRA** |
| | *andre formål (landareal)* | |
| | GRØNNE AREALER | 42 .000 kvm |
| | HAVN | 0 kvm |
| | **AREAL BYDEL** | |
| | NYHAVNA | 325.000 kvm |
| - | HAVN | 0 kvm |
| - | tilbakeført til sjø | 0 kvm |
| + | ervervet fra sjø | 11.000 kvm |
| = | **beregningsgrunnlag for %BRA** | **336.000 kvm** |

**%BRA FOR NYHAVNA UNNTATT HAVN: 147 %**

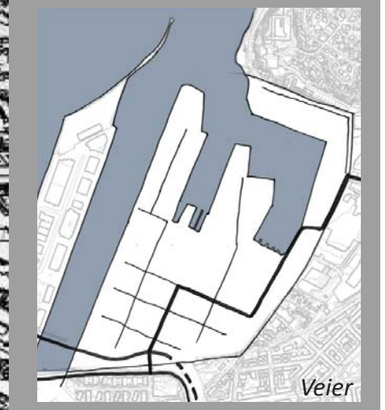


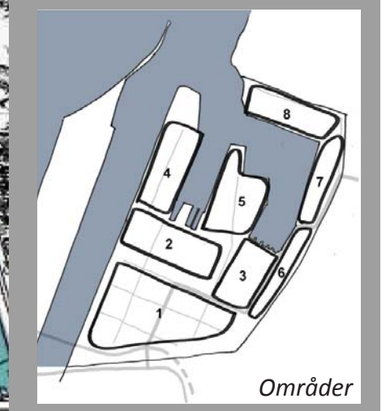

Situasjonsplan 1:5000



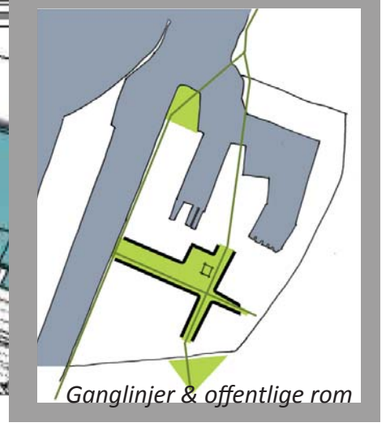


Helhetsgrep


Veier



Områder


Ganglinjer & offentlige rom

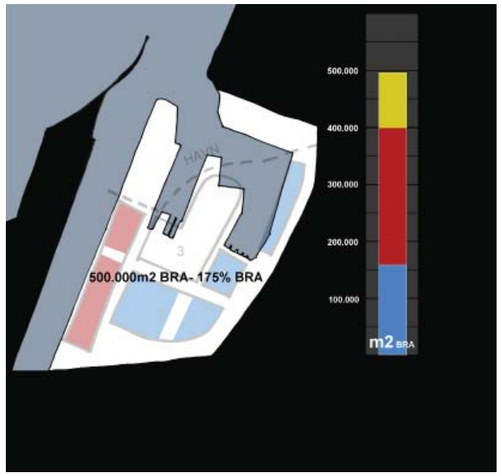
# Sammenstilling / helhetsgrep

**Scenario 1 / regionale attraksjoner:**

| | |
|---|---|
| Næring | 70.000 kvm BRA |
| Offentlig | 141.000 kvm BRA |
| ”Regionale attraksjoner” | 93.000 kvm BRA |
| Bolig | 98.000 kvm BRA |
| Eks. bebyggelse | 94.000 kvm BRA |
| **SUM** | **496.000 kvm BRA** |

| | |
|---|---|
| Boliger antall: | 1.000-1.400 |
| Nye arbeidsplasser, antall: | 7.000-15.000 |

**%BRA: 176 %**

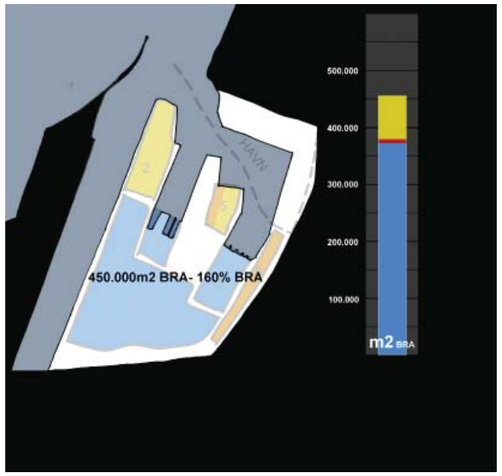


**Scenario 2 / arbeidsintensiv næring:**

| | |
|---|---|
| Næring | 257.000 kvm BRA |
| Offentlig | 5.000 kvm BRA |
| Bolig | 76.000 kvm BRA |
| Eks. bebyggelse | 117.000 kvm BRA |
| **SUM** | **455.000 kvm BRA** |

| | |
|---|---|
| Boliger antall: | 750-1.100 |
| Nye arbeidsplasser, antall: | 8.500-13.000 |

**%BRA: 163 %**

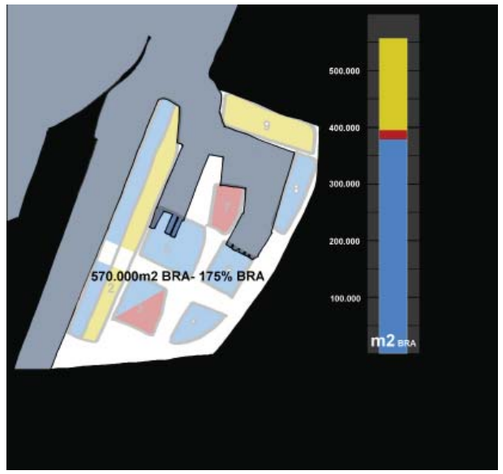


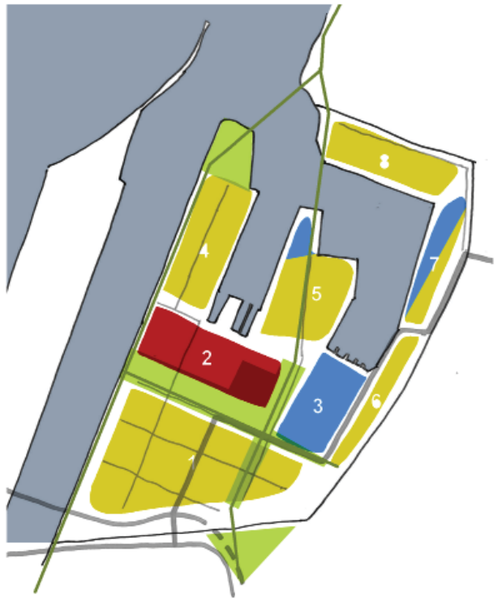
**Scenario 3 / sentrumsutvidelse:**

| | |
|---|---|
| Næring | 275.000 kvm BRA |
| Offentlig | 19.000 kvm BRA |
| Bolig | 166.000 kvm BRA |
| Eks. bebyggelse | 109.000 kvm BRA |
| **SUM** | **569.000 kvm BRA** |

| | |
|---|---|
| Boliger antall: | 1.600-2.400 |
| Nye arbeidsplasser, antall: | 9.000-14.000 |

**%BRA: 176 %**



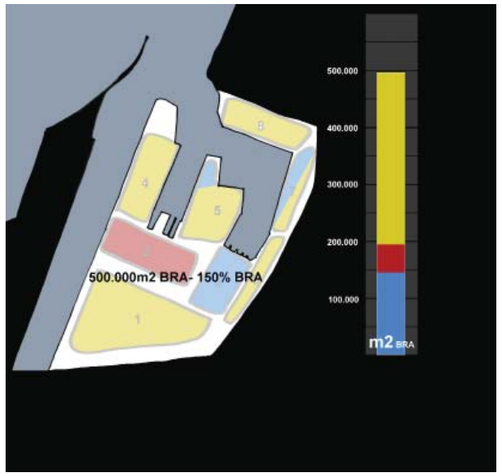




**Scenario 4 / boligbebyggelse:**

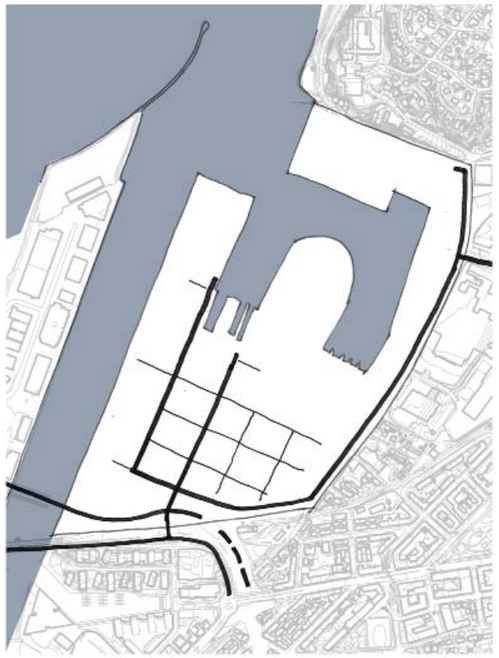
| | |
|---|---|
| Næring | 24.000 kvm BRA |
| Offentlig | 37.000 kvm BRA |
| Bolig | 317.000 kvm BRA |
| Eks. bebyggelse | 117.000 kvm BRA |
| **SUM** | **495.000 kvm BRA** |

| | |
|---|---|
| Boliger antall: | 3.200-4.500 |
| Nye arbeidsplasser, antall: | 1.600-2.200 |

**%BRA: 147 %**



# Sammenstilling / veger

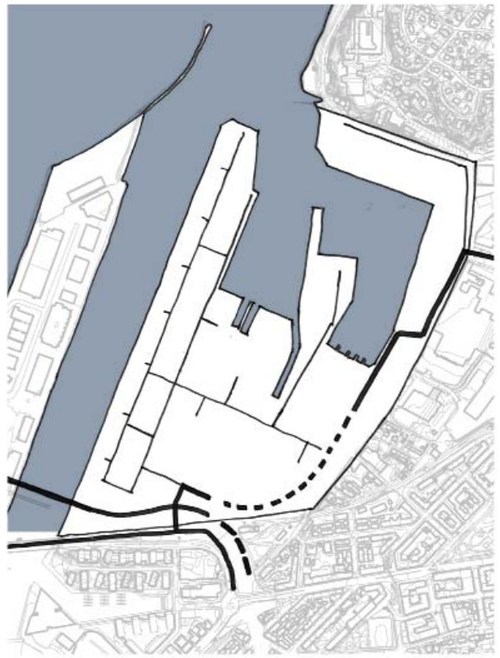


**Scenario 1 / regionale attraksjoner:**

Strandveien og Maskinistgata samles i ett felles gateløp. Havnearealer på transittkaia betjenes fra gater gjennom kvartalsstrukturen.
Havneareal på Ladehammerkaia kan betjenes fra Stiklestadveien og Lade, slik at tungtrafikk herfra ikke ledes gjennom området.

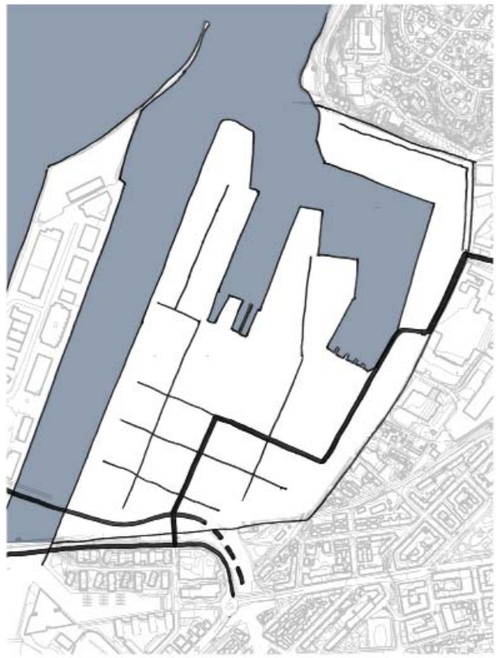
**Scenario 2 / arbeidsintensiv næring:**

Egen kollektivtrase fra Brattøra ved hjelp av ny bro. Hovedkjørevei følger dagens Maskinistgata.
Havneareal på Ladehammerkaia kan betjenes fra Stiklestadveien og Lade, slik at tungtrafikk ikke ledes gjennom området.



**Scenario 3 / sentrumsutvidelse:**

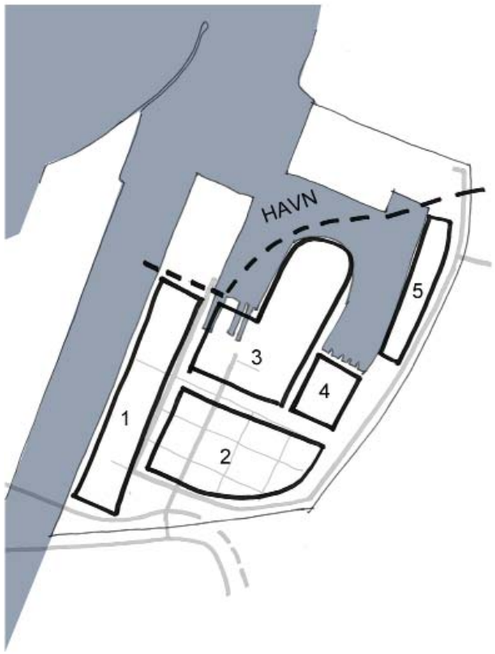
Makinistgata legges i kulvert for å bedre integreringen mellom Nyhavna, Svartlamoen og Nedre Elvehavn og for å frigi mulig byggeareal over.



**Scenario 4 / boligbyen:**

Hovedkjørevei legges gjennom kvartalstrukturen istedet for utenfor. Kollektivtrafikk kommer mer sentralt i området og integreringen mellom Nyhavna, Svartlamoen og Nedre Elvehavn kan bedres.

# Sammenstilling / områder



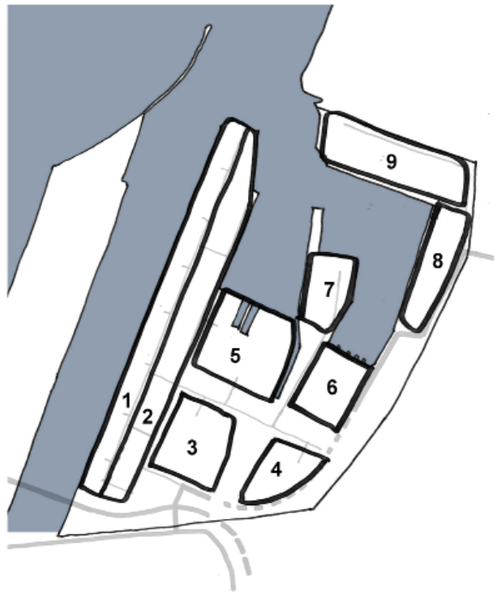

**Scenario 1 / regionale attraksjoner:**

-

1. Universitet
2. Generell bystruktur
3. Regionale attraksjoner (akvarium,
4. Dora I
5. Boliger

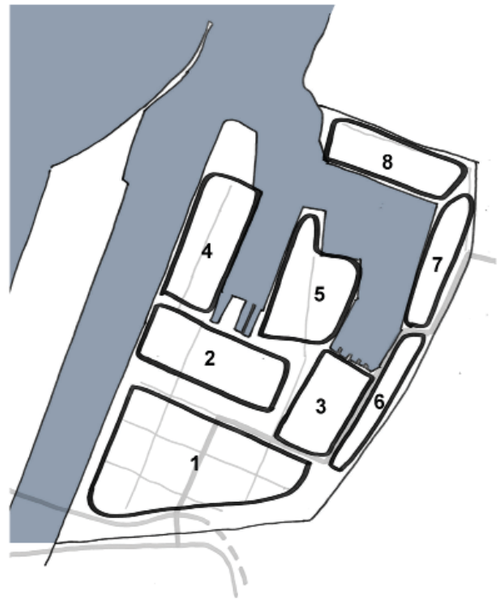
**Scenario 2 / arbeidsintensiv næring:**

1. Næringsbebyggelse
2. Småskala bolig og næringsbebyggelse + høyhus
3. Dora II
4. Dora I
5. Småskala nærings og boligbebyggelse




**Scenario 3 / sentrumsutvidelse:**

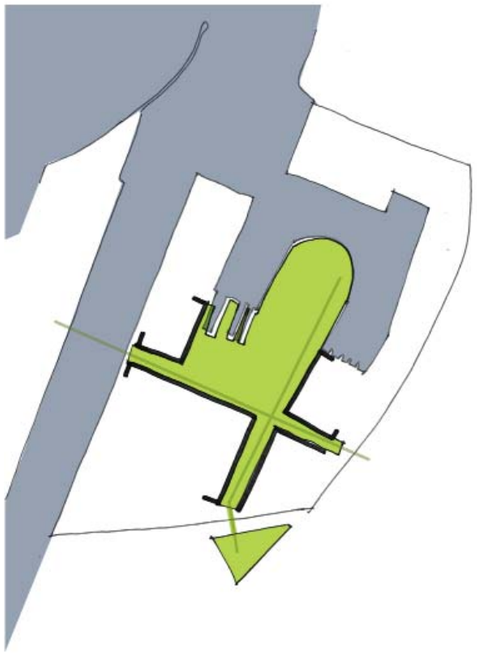
1. Punkthus/ høyhus
2. Bolig
3. Messehall
4. Bystruktur
5. Bystruktur
6. Dora I
7. Park
8. Infill bolig
9. Storskala, frittliggende boligbebyggelse




**Scenario 4 / boligbyen:**

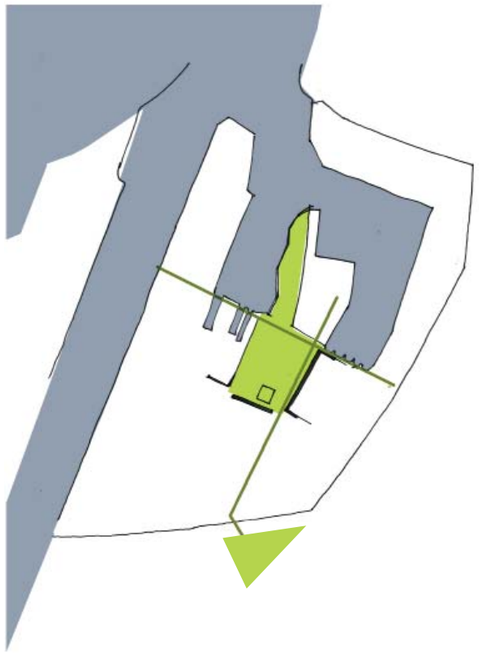
1. Kvartalsstruktur
2. Offentlige funksjoner
3. Dora I
4. Boliglameller
5. Boliglameller
6. Rekkehus
7. Lokalsenter
8. ”Infill” kvartalsstruktur

# Sammenstilling / ganglinjer & offentlige rom
(parker / plasser / friområder / akser)



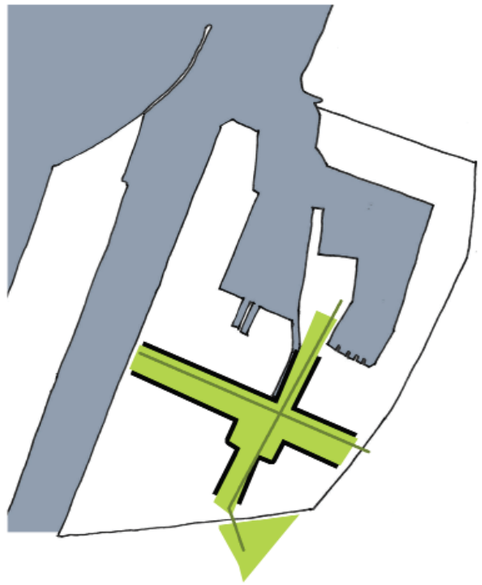
**Scenario 1 / regionale attraksjoner:**

*Store offentlige rom med integrert bebyggelse, sammenhengende grøntdrag.*
*Gang- /kollektivbro til piren/Brattøra*



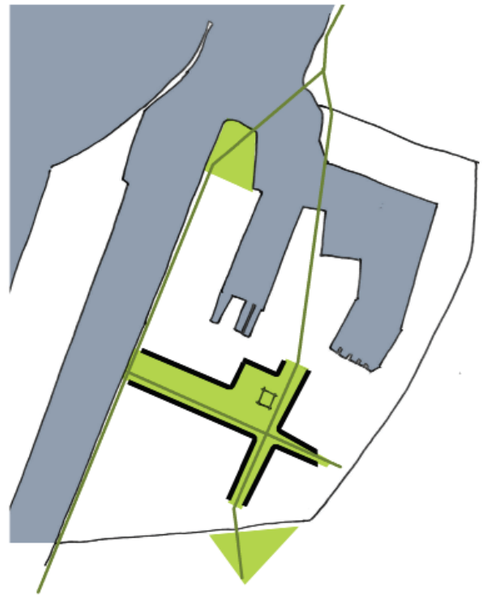
**Scenario 2 / arbeidsintensiv næring:**

*Konsentrerte ubebygde plassrom og friarealer sentralt i planområdet.*



**Scenario 3 / sentrumsutvidelse:**

*Offentlige rom langs to tydelige akser. Et sentralt urbant rom*



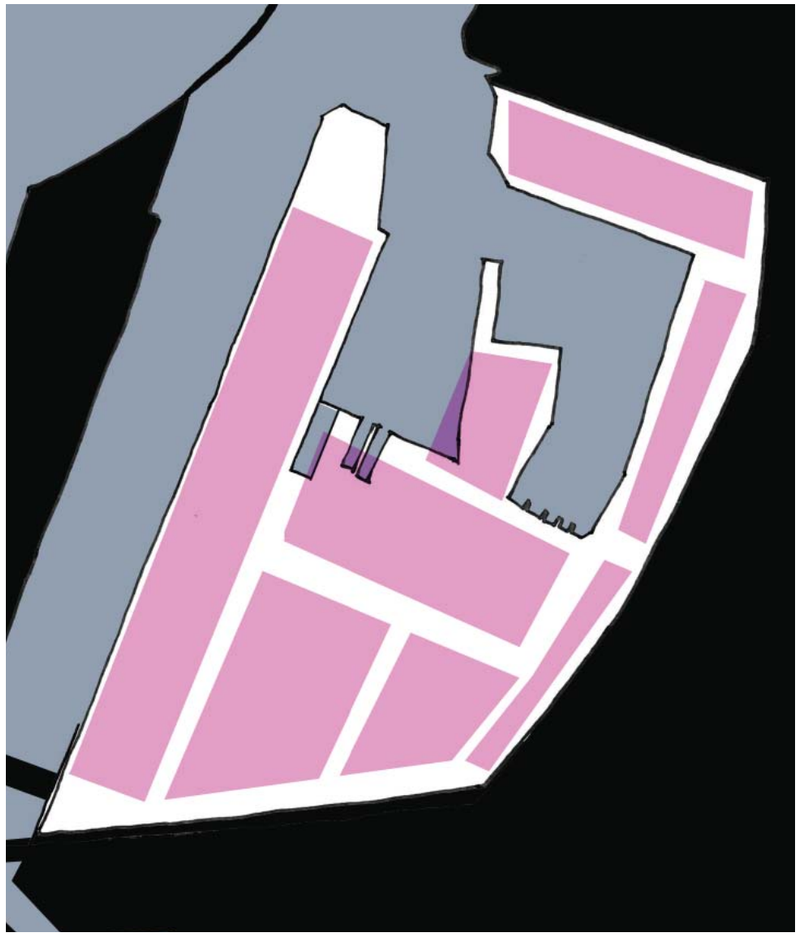
**Scenario 4 / boligbyen:**

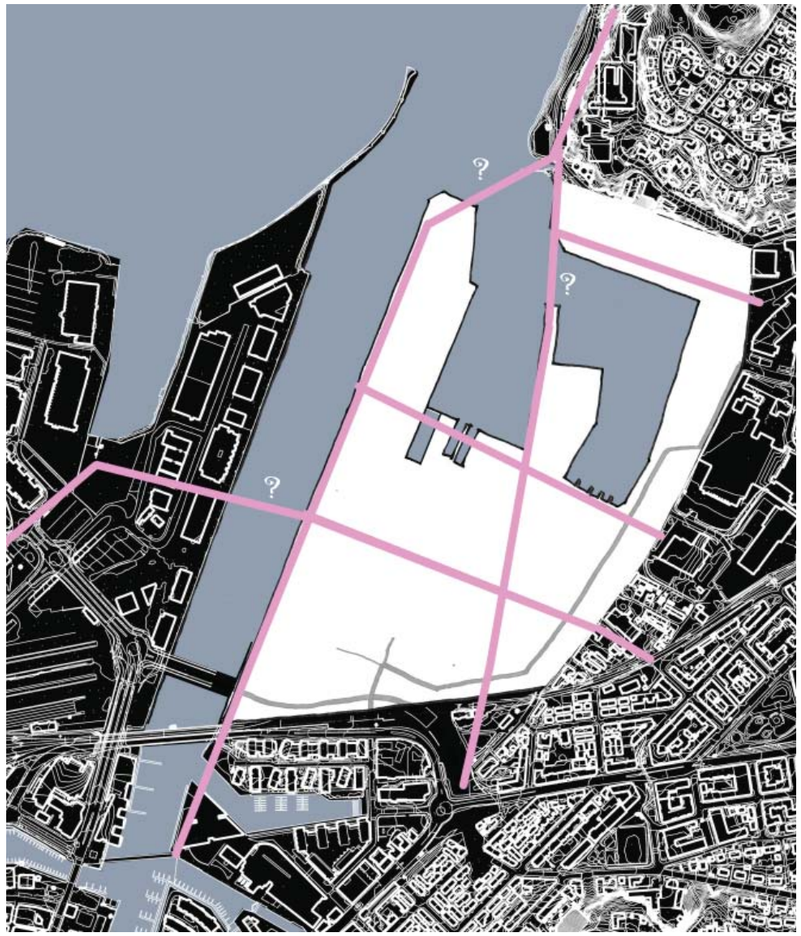
*Offentlige rom langs to akser. Et sentralt rom ved skoleanlegg.*
*Friområde ytterst på Transittkaia.*
*Gangbroer mot Ladehammeren*

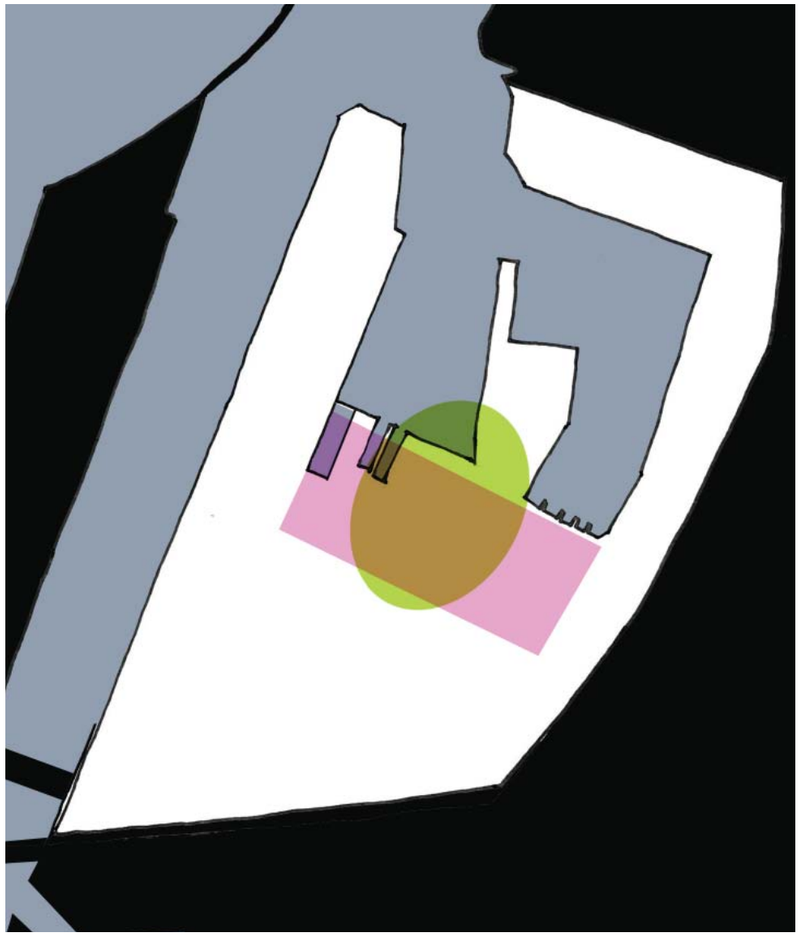
**Underinndeling av området**

**Grønt, gang & sykkel**

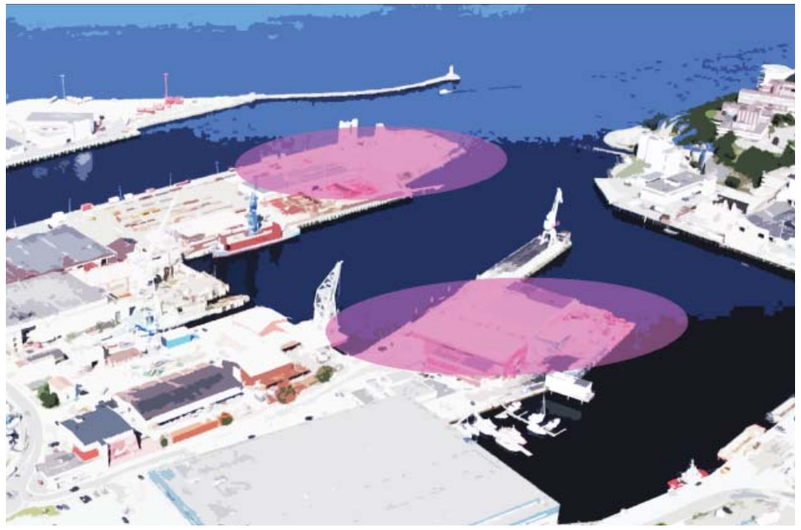
**Karaktersterke bygninger og byrom**



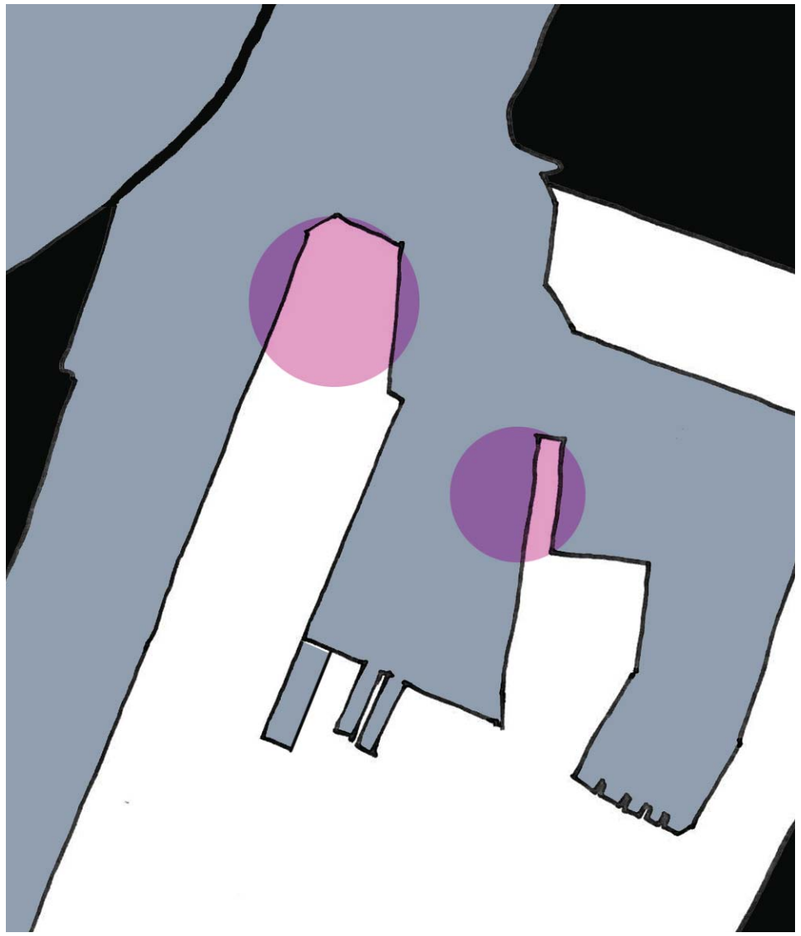




# Betraktninger



**Særlig attraktiver tomter**



Workshopen har vist at Nyhavna har et stort potensiale for fortetting. Dagens bebyggelse, anslått til ca 260.000m2 (ca utnyttelse 80% BRA), består for en stor del av bygninger av lav økonomisk verdi/ med behov for oppgradering på kortere eller lengre sikt. Utnyttelsen vil anslagsvis kunne dobles ved fullstendig transformasjon av området. Våre grove estimater viser en potensiell kapasitet opp mot hele 15.000 arbeidsplasser eller over 4000 boliger i området. (Vi understreker at dette er grove overslag som bør etterprøves i mer detaljerete studier). Sett i lys av endringer i næringssektoren, befokningsvekst, knapphet på arealer og den forbedrete tilgjengeligheten Nyhavna får med E6 øst, er vi overbevist om utviklingspresset i området vil øke i tiden framover.
Samtidig vil transformasjonen av Nyhavna måtte skje over tid. En rekke spørsmål knytta til havnedriften, relokalisering av virksomheter mv, gjenstår å løse. Vår oppfatning er derfor at kommunedelplanen ikke må bli for detaljert, men begrenses til å fastsette hovedgrep som er gjennomførbare, men samtidig nødvendige for områdekvalitet og helhet i løsningene. Helhet betyr ikke at man behøver å bestemme alt, men å definere noen rammer som utviklingen skal innenfor.
Vi mener å ha fått dette synet bekreftet gjennom bidragene som ble presentert i workshopen. Alle bidragene kan tolkes i lys av noen få temaer som vi mener det vil være verdifullt og nyttig om planen gir tydelige føringer for:

**Delområder**
En underdeling i delområder på kommunedelplannivå, kan gi utgangspunkt for områdeplaner, eventuelt plankonkurranser. Videre planlegging og utbygging kan komme som svar på press og aktuelle problemstillinger og med nærmere fastsatt funksjonsinnhold. Områdeavgrensningene vi antyder er basert på eksisterende bebyggelses- og infrastruktur, men bør også vurderes opp mot eksisterende virksomheters permanens.

**Forbindelser: Hovedveisystem, gang- og sykkelveier**
Plassering av trasé for forbindelsen til Lade gir følger for utviklingspotensialet for tilliggende eiendommer og områder og bør derfor etter vår mening skje i kommunedelplanen.

Tilsvarende bør planen avsette traséer for det fremtidig overordnete gang- og sykkelveinettet gjennom området. Workshopen viste hvordan Nyhavna kan bli bindeledd for en sammenhengende trasé langs fjorden gjennom hele byen (fra Killingdal til Ranheim).

**Karaktersterke byrom og bygninger**
Området mellom Dora 1, Dora 2 og Fyringsbunkeren ble i workshopen synliggjort som et område der tilgjengeligheten for allmennheten bør styrkes. De fredete krigsminnene vil i kraft av størrelse og uttrykk danne karaktersterke vegger i et offentlig rom. Potensialet for etablering av ny virksomhet og ny bebyggelse i og rundt bunkersene er stort. Sannsynligvis er dette det området på Nyhavna der gamle og nye strukturer sammen - og i samspill med kaier og havnebasseng - kan danne det mest karaktersterke og fortettete bymiljøet.

**Særlig attraktive tomter**
I tillegg framstår to tomter som spesielt attraktive. Begge er omgitt av vann på tre kanter, og de er særlig eksponert mot omgivelsene.
Kullkranpiren ligger midt i havnebassenget og ble i workshopen synliggjort som en aktuell tomt for en publikumsrettet attraksjon. Tomten ligger dessuten i enden av den naturlige (hoved)adkomsten til Nyhavna fra syd.
Nordspissen av Transittkaia ligger ved Nidelvas utløp i fjorden, i overgangen mellom den tette byen og naturlandskapet langs Ladehammeren. Tomta har panoramautsikt mot Munkholmen, fjorden og Fosen. I workshopen ble tomta synliggjort både som ubebygget friområde og som tomt for høy/ ekspressiv bebyggelse.
Vi mener kommundelplanen ikke nødvendigvis trenger å konkludere tomtenes fremtidige utforming og bruk, men at planen bør legge en strategi for hvordan dette skal avgjøres når avvikling av dagens virksomheter aktualiseres.