

Hamar seilforening - Hamar båtforening

FORSLAG TIL UTVIDELSE AV SMÅBÅTHAVN PÅ TJUVHOLMEN, HAMAR

Beskrivelse og landskapsvurderinger av alternativt forslag

Innledning

Hamar båtforening (HBF) og Hamar seilforening (HSF) har i samarbeid med Hamar kommune bedt om landskapsmessige vurderinger av nye momenter og innspill i forbindelse med utvidelse av småbåthavna og jollehavn på Tjuvholmen i Hamar. Småbåthavna på Tjuvholmen vil være hovedtyngdepunktet for småbåthavn i Hamar-regionen, og det er behov for å øke kapasiteten her. I forprosjektet for utviklingsplan for Tjuvholmen, utarbeidet av Feste Lillehammer AS januar 2006, er det vurdert en etappevis utbygging av småbåthavna. Vurderingen av utvidelsen er sett i sammenheng med bruken av Tjuvholmen som rekreasjonsområde som helhet og i forhold til planlagt ny boligbebyggelse i strandsona. I forprosjektet fra januar 2006, er det lagt vekt på å forene funksjonelle hensyn og landskapsmessige tilpasninger.

Seilforeningen og båtforeningen har i samarbeid, på bakgrunn av forprosjektet og vurdering av kapasitetsbehov, utarbeidet et bearbeidet forslag til utvidelse av småbåthavna. Dette forslaget ønsker Hamar kommune illustrert og vurdert i forhold til konklusjoner gitt i forprosjektet, som et sammenligningsgrunnlag for politisk behandling i kommunen. HBF/HSF sitt forslag vil være å betrakte som et alternativ 2 i forhold til forslaget i forprosjektet, og tar for seg en samlet flytting av moloen og utvidelse av småbåthavna. Dette alternativet fokuserer på småbåthavna og kapasitet og utforming av denne.

En mer generell bruk av Tjuvholmen som rekreasjonsområde som helhet er ikke en del av de foreliggende vurderingene. Vi antar at de overordnede mål om videre utvikling av Tjuvholmen som friområde ikke kommer i konflikt med HSF/ HBF sitt forslag ved tilpasninger.

Beskrivelse av HSF/ HBF sitt planforslag

Forslaget til HSF/ HBF går ut på å flytte dagens molo ca. 80 m mot nordvest, dvs. ca. 30-35 m lengre ut enn forutsatt i forprosjektet. Den nye moloen er også lagt med en vridning på ca. 10° mot nord i forhold til forprosjektet. I forslaget vises ikke tilleggsareal for forming av (deler av) moloen og ytre strandsone til allmenne friområder, da det fra forslagstiller er uttrykt usikkerhet til nødvendigheten og omfanget av denne funksjonen. Båtforeningene ønsker heller å se på alternative måter for tilrettelegging i mindre målestokk. De mener det ikke er ønskelig ut fra en trafikkmessig og sikkerhetsmessig vurdering å tilrettelegge for ferdsel langt ut på selve moloen hvor det periodevis er til dels stor båttrafikk.

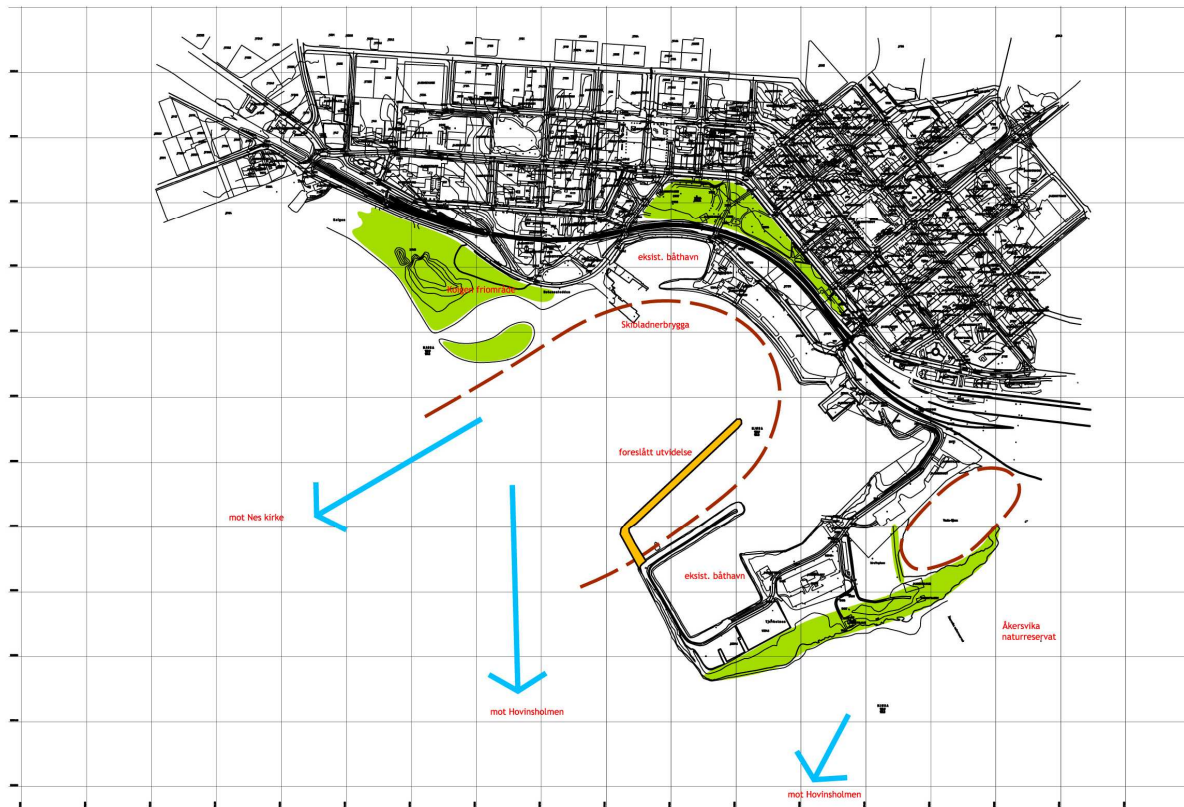
Flere båt plasser internt i småbåthavna foreslås løst ved å forlenge dagens flytebrygger, samt å legge ut to nye flytebrygger vinkelrett på kaia ved båtforeningens lokaler (dvs. på skrå i forhold til eksisterende flytebrygger). Dette vil gi ca. 660 m med nye flytebrygger. I vinkelen mellom eksisterende, forlengede brygger og nye brygger foreslås det lagt ut en ny flytebrygge for gjestebåter. Dette vil gi besøkende båter uten fast plass en sentral plassering i anlegget.

Båtforeningene har vurdert at en bølgebryter i PVC-rør ikke vil ha tilstrekkelig virkning, og ønsker derfor en steinmolo. Dybdemålinger i havnebassenget har vist at en unngår den største vanndybden ved å flytte moloen langt ut som vist i forslaget, noe som vil redusere kostnader ved anleggelse av forlenget molo vesentlig. Dessuten er den nordre delen av moloen slanket noe i forhold til dagens størrelse/ bredde.

Plassering av jollehavn må ut fra funksjonelle hensyn (dybdeforhold) plasseres lengre vest enn vist i forprosjektet. Det er ønskelig at jollehavna skal inneholde bryggeplass for kjøljoller, flytebrygge for rigging og utsetting og et skråplan for utsetting av jollene. Det er dessuten behov for et større jollehus, og plasseringen av dette foreslås inntil parkeringsplassen. Detaljert utforming og plassering av de ulike funksjonene i jollehavna er ikke vist på plankartet, men det er vist en mulig form/ avgrensning av arealet. Detaljering må komme i en senere fase. Ut fra en landskapsmessig vurdering er det viktig at ny jollehavn tar tak i og viderefører overordnede terrengformer på Tjuvholmen, og ikke innføre nye, fremmede terrengformer.

Landskapsvurderinger

Ut fra en landskapsmessig vurdering, blir det viktig å ta stilling til hvor langt ut (mot nord) moloen kan ligge uten å beslaglegge for mye av landskapsrommet som Hamars havnebaseng utgjør. Forprosjektets landskapsanalyse peker på viktige romlige oppfatninger og utsiktsretninger. Sett fra Hamars sjøside, dagens Skibladnerbrygge og fra Tjuvholmen ser en tydelig hvordan Mjøsa danner "gulvet" i den karakteristiske skålformen som bykjernen og Mjøsa danner i en overordnet landskapsammenheng. Det er vanskelig å fastsette noen eksakt tålegrense for hvor langt inn i dette landskapsrommet en kan bevege seg uten at landskapsopplevelsen i landskapsrommet endrer seg vesentlig, men vi mener at denne grensa kan være overskredet ved det viste forslaget. Vi tror landskapsrommet etter hvert vil kunne oppfattes som trangt og langsmalt. Dette vil ikke forklare skålformen og den måten byen møter Mjøsa på like tydelig som i dag. Dette må imidlertid sees i sammenheng med hvilke plangrep resten av strandsonen planer å åpne for, og hvordan disse kommer til utførelse med videre byutvikling mot dagens sjøfront, jernbanebro osv.



Over: Landskapsanalyse basert på dagens situasjon, og med foreslått utvidelse av båthavna lagt inn (gul farge)

I forhold til forslaget om vridning av moloen, mener vi, ut fra en landskapsmessig vurdering, at moloens retning bør forholde seg til formen på båthavna, slik at denne får en klart oppfattelig form. Havna oppfattes visuelt som nær kvadratisk slik den ligger i dag. Ved flytting av moloen parallelt vil formen bli noe mer rektangulær, men likevel ha en klar form. Ved å parallellføre den nye moloen, vil også havnebassenget inn mot byen åpnes noe mer.

Forprosjektet forutsatte at alle (også nye) flytebrygger skulle ligge parallelt med dagens brygger i indre havn. I det viste forslaget er 2 nye flytebrygger lagt på skrå i forhold til eksisterende brygger. Vi tror at det har liten visuell betydning om noen flytebrygger ligger med annen vinkel. Bryggene er ingen romdannende elementer i seg selv, terrengformer har en større visuell betydning som definering av landskapsrom/ vegger.

Selv om det viste forslaget fra båtforeningene i liten grad tar stilling til andre friluftaktiviteter enn dem knyttet til småbåthavna, ønsker kommunen å diskutere dette på et overordnet nivå. I hvor stor grad, hvilken plassering og hva slags tilrettelegging for andre friluftslivsaktiviteter enn dem knyttet til småbåthavna (utsiktspunkt, oppholdsplasser o.l.) er aktuelt? Hvilke punkter bør bearbeides? Utgangspunktet i strandsonenplanen, som ble videreført i forprosjektet, er at en større del av Tjuvholmen skal sikres til allmenne rekreasjonsområder, sett i sammenheng med planlagt byutvikling på Espern og på dagens jernbanearealer. Forprosjektet anbefaler at framtidige nye rekreasjonsområder bør knyttes sammen med de eksisterende for å skape et helhetlig og variert tilbud basert på de landskapskvaliteter Tjuvholmen har i dag. Det bør etter vår vurdering ikke være vesentlig konflikt med dette målet og båtforeningenes forslag, da dette forslaget hovedsakelig fokuserer på utforming og kapasitet på selve båthavna. Det er imidlertid knyttet noe usikkerhet til hva slags form for aktiviteter det er hensiktsmessig å tilrettelegge for på utsiden av moloen(e) i forhold til kostnader ved opparbeidelse, ønsker

og behov. Det er dessuten signalisert at det kan være aktuelt på sikt med nytt anløpsted for Skibladner i forbindelse med utvikling av Tjuvholmen.

Vi tror derfor det er hensiktsmessig å fokusere på mindre, utvalgte punkter hvor det kan detaljeres og tilrettelegges for ulike aktiviteter for å kanalisere disse. Aktuelle punkter kan være der hvor det blir en sammenheng med flere funksjoner som kan videreutvikles til en helhetlig opplevelse. Eksempler kan være nytt anløpsted for Skibladner, viktige utsiktspunkter/ fokuspunkter i landskapet, miljøet rundt jollehavna og det maritime miljøet i småbåthavna, osv. Det er viktig ut fra en landskapsmessig vurdering at forming av nye fokuspunkter ikke hindrer viktige siktlinjer fra havnebassenget. Det bør ikke innføres nye, fremmede terrengformer, men bygge på dagens landskapskvaliteter.

Aktuelle tilretteleggingstiltak må sees i sammenheng med hvilke tilgrensende funksjoner det er eller skal bli på stedet. Forslag til tiltak kan være sitteplasser med bord og benker, grillplasser, fiskeplass, utsiktspunkt o.l. Det kan være hyggelig på noen punkter å kunne komme helt ned til vannet, dette kan løses ved en form for brygge/ rampe, som også bør være handicapvennlig.

Tiltak bør få et helhetlig uttrykk med bevisst materialbruk og terrengtilpasning i detaljeringen. Slike avgrensede fokuspunkter kan gjerne få en høyere grad av materialstandard og opparbeidelse med tanke på belegg, eventuelle murer, kanter, rekkverk, møblering og annet utstyr. For øvrig foreslår forprosjektet å etablere en sentral hovedplass som et attraktivt møtepunkt på Tjuvholmen. Dette er tenkt lokalisert til arealet ved Kroa, noe som gir muligheter for å videreutvikle og knytte funksjonene i Kroa opp mot det maritime miljøet på Tjuvholmen.

K o s t n a d e r

Planforslaget er utarbeidet på et overordnet nivå, og er ment som et innspill for valg av prinsipielle løsninger som må detaljeres ut nærmere for å kunne si noe bestemt om mengder og priser. Forprosjektet av januar 2006 har lagt inn en høy usikkerhetsprosent (40%) i samråd med kommunen. De prinsipielle løsningene vil gi overordnede føringer for videreutvikling og gjennomføring av delprosjekter på Tjuvholmen.

Vi har tatt utgangspunkt i de to forslagene, dvs. forprosjektet av januar 2006 og forslaget fra HSF/ HBF m.fl. , og vurdert antatte konsekvenser kostnadsmessig på et overordnet og prinsipielt nivå. Vurderingene er kun knyttet til småbåthavna og området for joller, og ikke inkludert tilrettelegging for andre friområder for øvrige deler av Tjuvholmen, slik forprosjektet viser.

Forslaget fra HSF/ HSB viser en vesentlig økning av løpemeter nye flytebrygger for båter, og dette vil ha innvirkning på kostnader. Moloen er lagt lenger mot nord i dette forslaget, slik at en unngår den største vannedybden en ellers ville få dersom moloen i forprosjektet skulle forlenges til erstatning for bølgebryteren. På denne måten økonomiseres behov for fyllmasse. Moloen er foreslått lagt smalere, med minimum tverrsnitt, slik at behovet for fyllingsmasser reduseres vesentlig i forhold til en bredere molo med tilgjengelighet for folk. Dette må føre til at det opparbeides alternative friområder i andre deler av strandsona. Kostnader til slik opparbeiding er ikke vurdert.

Området for joller vist i forslaget fra HSB/ HSF er økt vesentlig i omfang i forhold til planforslaget i forprosjektet av januar 2006. Det kreves mer fyllmasse og større grad av

detaljering/ opparbeidelse for et anlegg for joller, utsetting, flytebrygger, robåter osv. enn forslaget vist i forprosjektet. Forslaget fra HSF/ HSB er imidlertid vist på et overordnet og prinsipielt nivå, og kan ved tilpasninger muligens økonomiseres med tanke på utførelse. Dette må detaljeres ut i nært samarbeid med HSF/ HBF.

Det er ønskelig med kvalitet på utførelse og håndverksmessige avslutninger i detaljeringen i begge forslagene. Dette gjelder bl.a. hvordan plastringen skal utføres, terrengforming, tilsåingsarealer, avslutning/ overganger mellom ulike flater osv. Postene på dette er sannsynligvis ikke de mest utslagsgivende i totalkostnadene, men er viktig å ta høyde for ved anleggelse av anlegget for at helheten i anlegget skal fremstå med kvalitet og ha en høy vedlikeholdsstandard.

Kostnadsdifferansen for de to alternativene, med samme utførelse, er vesentlig knyttet til løpemeter molo. Den utvidede havna får ca. 300 lm molo, mens havna i forprosjektet får ca. 200 lm molo. Differansen oppstår ved at den flytende bølgebryteren erstattes med en bygd molo. De økte kostnadene gir også anlegget en helt annen kvalitet og stabilitet. Den utvidede havna får totalt ca. 1.100 lm flytebrygge, mens havna i forprosjektet viser ca. 940 lm flytebrygger.

Under følger en sammenlignende oppstilling av anslått kostnad, med 40% usikkerhet:

	Forprosjekt	Utvidet prosjekt
Flytting av molo	150 lm/ 6.3 mill	150 lm/ 6.3 mill
Bygging av ny molo, alle masser tiltransportert	50 lm/ 7.0 mill	150 lm/ 21.0 mill
Utvidelse av flytebrygger	160 lm/ 5.4 mill	300 lm/ 10.2 mill
Samlet	25.7 mill	48.5 mill