

Horten havn - tredje fergeleie

Alternative utviklingsretninger



Oppdragsnr.: 5157288 Dokumentnr.: Versjon: 01
2016-06-10

Oppdragsgiver: Horten Havnevesen
Oppdragsgivers kontaktperson: Espen Eliassen
Rådgiver: Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika
Oppdragsleder: Svend Arntzen
Fagansvarlig: Marianne Rye Beck
Andre nøkkelpersoner: Ivar Martinius Skyberg

01	2016-06-10	Rapport til kommentarer	MARBE	IVS	SA
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Innledning	4
1.1	Bakgrunn	4
1.2	Om området	4
	Kommunedelplan for sentrum (Sentrumsplanen)	5
1.3	Om prosjektet	6
1.4	Styrende elementer for området	6
1.5	Viktige kriterier for utvikling	9
2	Alternativ 1 – flytte oppstillingsplasser	10
2.1	Trafikkavvikling	10
2.2	Potensial for utvikling av restarealer	11
2.3	Relokalisering av Bastø Fosen sine lokaler	14
2.4	Fordeler ved alternativ 1	14
2.5	Ulemper / begrensninger ved alternativ 1	15
2.6	Utfordringer/muligheter ved alternativ 1	15
3	Alternativ 2 – beholde dagens oppstillingsplasser	17
3.1	Trafikkavvikling	17
3.2	Beskrivelse av potensial for byplan	18
3.3	Relokalisering av Bastø Fosen sine lokaler	18
3.4	Fordeler ved alternativ 2	18
3.5	Ulemper / begrensninger ved alternativ 2	19

1 Innledning

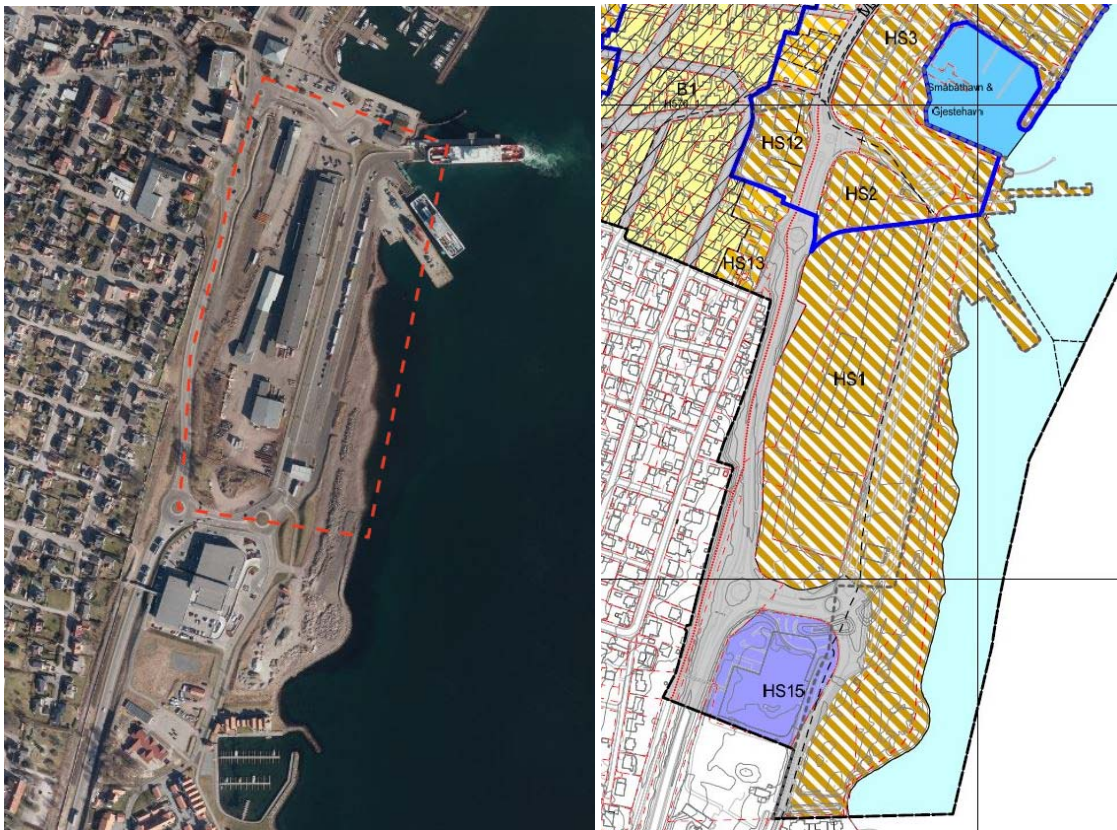
1.1 Bakgrunn

I dag har Horten mange «grå» områder med fravær av bymessig karakter som ligger som barrierer mellom byen og vannet. I kommunedelplanen (KDP) for sentrum, Sentrumsplanen, er det et hovedmål at Horten skal knytte seg sjøen. Dette skal blant annet gjøres gjennom *trinnvis utvikling av sjønære områder, utvikle og fortette grå områder og gjennom å stimulere til flere boliger i sentrum*¹. Sjøfront øst er definert som utviklingsområde i Sentrumsplanen.

Bastø Fosens fergeforbindelse mellom Horten og Moss legger til kai innenfor Sjøfront øst. På grunn av kapasitetsøkning på forbindelsen, skal et nytt, tredje fergeleie etableres sør for dagens fergeleier. Dette krever tilpassing av logistikken for av- og påkjøring og kostnader forbundet med omlegging av veiarealet. Samtidig gjør etableringen av nytt hotell nord for området at Bastø Fosens kontorlokaler vil bli borte, og må erstattes.

I henhold til Sentrumsplanen skal «*helhetlige planer avklare viktige premisser som havnespørsmål og Oslofjordkryssing, og danne grunnlag for konkretutvikling av sjøfront øst*». Før investeringene i forbindelse med økt fergeavvikling er det derfor behov for å beslutte en fremtidig utviklingsstrategi for området, slik at nye investeringer kan gjøres med et langsiktig perspektiv.

1.2 Om området



Figur 1: Flyfoto og utsnitt fra kommunedelplan for sentrum.

¹ Kommunedelplan for sentrum, Horten kommune 2015.

Tomten for prosjektet avgrenses av det nye hotellet i nord og Linden park i sør, sjøen i øst og Midgardsveien i vest, og omtales som HS1 og HS2 i Sentrumsplanen. Det er avsatt til kombinert formål utviklingsområder.

I dag inneholder området fergekaier, trafikkareal og biloppstillingsplasser for Bastø Fosen, samt noe næringsbebyggelse, og eies av Horten kommune, Horten Havnevesen, Rom Eiendom og Jernbaneverket. Området ligger i dag som en barriere mellom Horten by og sjøen, og fremstår som slitt og lite tilgjengelig. Hele tomten ligger innenfor «10-minuttersbyen», definert i Sentrumsplanen.

Kommunedelplan for sentrum (Sentrumsplanen)

Tomten er en del av Sjøfront øst og «konsentrert bebyggelse med høy tetthet, skal primært skje i disse og andre utviklingsområder i sentrum» iht. Sentrumsplanen.

Området er definert som sone 2, der «det åpnes for flere formål inkludert boliger. Sone 2 omfatter” områder for byutvikling” hvor det kan etableres utadrettet virksomhet på gateplanet».

Kommunedelplan for sentrum, utdrag fra planbeskrivelse kapittel 6:

6.1 Sjøfront øst (HS1- HS6,HS15)

Ref Mål & strategier

Trinnvis utvikling av sjønære områder

- Styrke mål om et konsentrert og levende sentrum
- Gjestehavna prioriteres
- Utvikle og fortette ”grå” områder
- Vektlegge menneskelig skala og opplevelse i ”øyehøyde”
- Småbyurbanitet

Generelt for området

Området strekker seg fra Fyllinga i nord til Linden Park i sør og benyttes i dag til industri, næring, havneformål og trafikkareal primært.

Det er noen viktige premisser som må avklares før kommunen kan planlegge bruk av området nord og syd for Gjestehavna:

1. Havnespørsmålet
2. Ny Oslofjordkryssing
3. Antall ferjeanløp i kort og langt perspektiv.

Premisser, bruk og rammer skal avklares strategisk i en helhetlig plan, før en reguleringsplanprosess igangsettes. Avklaringene kan gjøres gjennom et program eller veiledende plan som vedtas av kommunen. Det anbefales bruk av parallelle oppdrag for idé – planer for området.

Sentrum er definert som avvikssone for støy. Dette kan gi muligheter for å tilrettelegge for også boliger. Det stilles i så fall krav om avbøtende tiltak, jfr. planbestemmelser.

Det helt sentralt at strandsonen i hele sjøfront øst, skal opparbeides som friområde og tilrettelegges for bruk med kyststi.

Forklaring til planen

Området er delt opp i syv delfelt: HS1-HS6 og HS15. For HS1, HS5 og HS6 stilles det krav til overordnede avklaringer i form av et program eller veiledende plan for hele sjøfronten (HS1-HS6, HS15), før områdene HS1 og HS5 kan områdereguleres.

1.3 Om prosjektet

Flere prosjekter i havneområdet, særlig knyttet til Bastø Fosens bygging av et tredje fergeleie i Horten, har skapt et behov for å se på disponeringen av landarealene mellom gjestehavna og Linden kjøpesenter. Horten Havnevesen og Horten kommune har tatt initiativ til å undersøke om deler av området ved en omdisponering av bruken, også kan utvikles med bymessig karakter.

Området er det det første møtet med Horten for de 3,5 millioner passasjerene som årlig reiser med Bastø Fosen, og det fremstår i dag som slitt og dødt. En utvikling av dette område vil kunne være en ny fasade for Horten, som både kan være en attraksjon for Hortens befolkning og nye og gamle besøkende.

Vi har i prosjektet sett på mulige løsninger for biloppstillingsplasser og trafikkareal for Bastø Fosen, og hvilke utviklingsmuligheter for restarealene de forskjellige løsningene gir. Dette skal være grunnlag for et retningsvalg for området, slik at de nærstående investeringene i trafikkareal for fergeren, gjøres med langsiktig perspektiv.

For å bredt belyse hvilke utfordringer og muligheter dette området gir, har vi samlet aktuelle aktører og grunneiere i området til to verksteder for å gi innspill i arbeidet. Området er komplekst med mange funksjoner som skal fungere sammen innenfor et lite område, og det har derfor vært avgjørende å ha god kjennskap til alle aktørenes behov. Verkstedene er oppsummert i egne vedlegg. De som har deltatt på verkstedet er:

- Horten Havnevesen (HH)
- Horten Kommune (HK)
- Rom Eiendom (ROM)
- Bastø Fosen (BF)
- Statens vegvesen (SVV)
- Norlandia Eiendom (NE)

Rapporten beskriver to hovedkonsepter for valg av løsning for trafikk og biloppstillingsplasser på tomten, og viser hvilke konsekvenser hver av løsningene har for utvikling av området med bymessig karakter. Vi har sett på fordeler, ulemper, utfordringer og muligheter for hvert av alternativene.

1.4 Styrende elementer for området

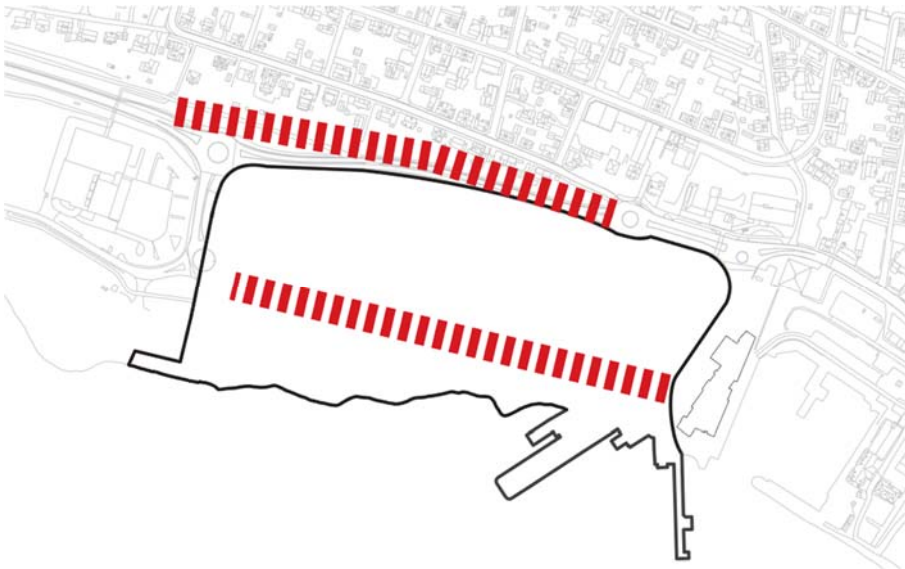
Området fremstår i dag som slitt og lite tilgjengelig, og brukes ikke av Hortens befolkning, annet enn Kyststien som går langs oppstillingsplassene gjennom området. En utvikling her kan gi Horten en ny fasade mot vannet, som vil markedsføre Horten for de 3,5 millioner reisende som Bastøfergen frakter hvert år. I tillegg vil en utvikling gi Hortens befolkning et mulighet for kontakt med sjøen, i et havneområde som stort sett ligger som en barriere mellom sjøen og byen.

Området er noe preget av støy og programmering av området må reflektere dette. I begge alternativene må man aktivt bruke bygninger som støyskjerm. Boligutvikling er mest aktuelt sør i området, lengst vekk fra fergestøyen, mens næringsarealer kan ligge i nord, nærmere støykilden.

Det har vært diskutert om området trenger en katalysator for å tiltrekke turister og fastboende. Dette kan være en aktivitet som badeland, vitensenter i mikroteknologi, vikingmuseum, skatearena eller kultur- og opplevelsessenter. Å lokalisere for eksempel teknologibaserte bedrifter eller statlige bedrifter som skal desentraliseres er en annen strategi for å aktivisere området. Dette må det jobbes mer med i den videre prosessen.

Tre forhold har vært spesielt viktige for utforming av hovedkonseptene, i tillegg til trafikkavviklingen:

1. Eksisterende barrierer



Figur 2: Sterke barrierer i området.

Hele området ligger i dag som er barriere mellom byen og vannet. I tillegg er Midgardsveien, som går i traséen til den gamle jernbanelinjen en betydelig barriere. Byen på oversiden «vender ryggen til» veien og resten av havnetomten. Oppstillingsplassene for fergetrafikken er en sterk barriere, både opplevelsesmessig og fysisk, mellom byen og vannet.

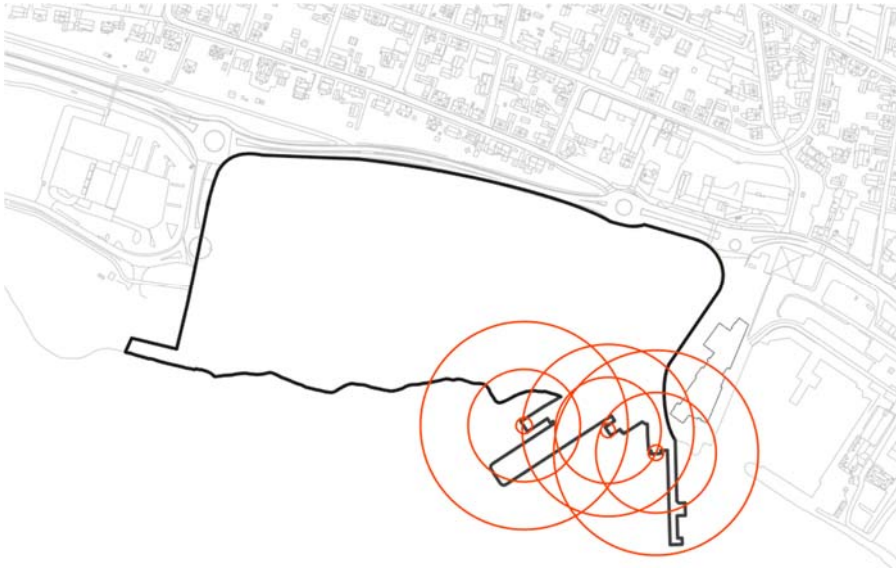
2. Viktige forbindelser og siktlinjjer



Figur 3: Gangforbindelser til området og viktige akser for utvikling av bystrukturen

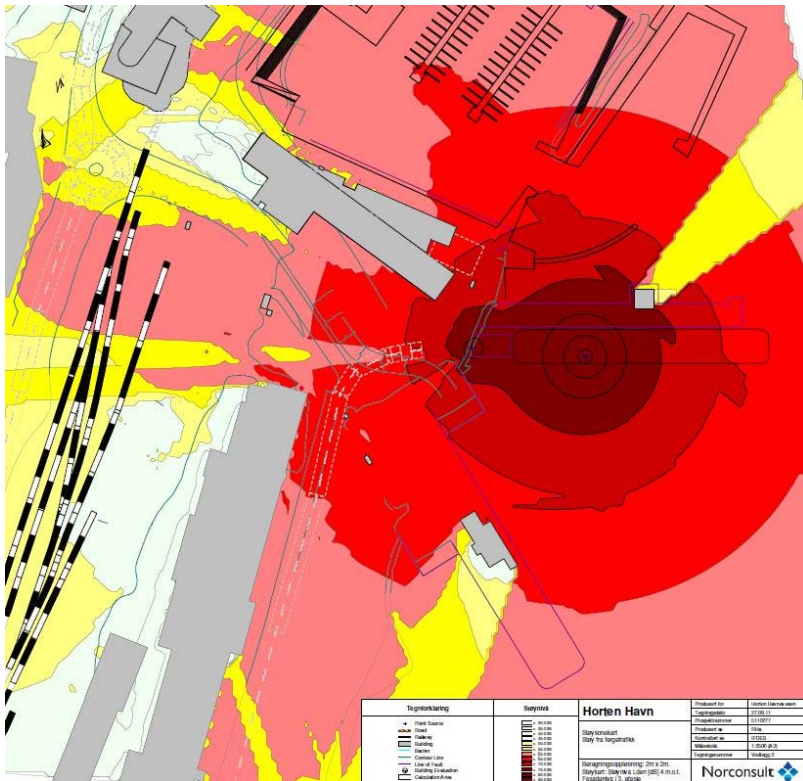
På grunn av dagens barrierer ligger området ganske isolert fra resten av byen. I begge alternativene har bystrukturen vest for området vært styrende for plassering av gater, slik at siktlinjene fra bygatene vest for området videreføres ut til sjøen. Dette gir gevinst både på kort og lang sikt og forenkler jobben med å «sy sammen» byen, dersom virksomheten til Bastøfergen skulle bli flyttet, eller erstattet med bro i fremtiden.

3. Støy

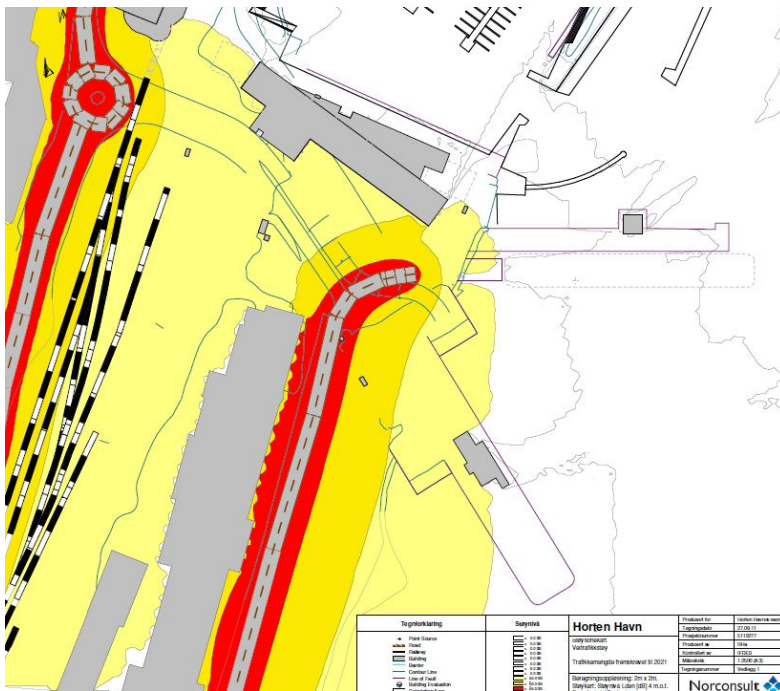


Figur 4: Støy fra fergekaier.

Området er belastet med støy både fra veitrafikk, oppstillingsplasser og fra fergebommen ved av- og påkjøring (figur 3-4). Utvikling av området til boligformål vil kreve aktiv bruk av bebyggelsen som støyskjerm. Ved boligutvikling i gul sone er det i KDP krav om en stille side og uteareal i stille sone. Det er ikke lov å bygge boliger i rød sone. Sentrum (sone 1) er i planen definert som avvikssone for støy, det vil si at det kan bygges boliger i rød sone, forutsatt avbøtende tiltak. HS1 ligger ikke i Sone 1, HS2 ligger i sone 1 og er definert som avvikssone. Se detaljer i planbestemmelsene kap.1.6.6 i KDP for sentrum. Det foreligger ikke støykrav ved utvikling av næringsbebyggelse og kontorer.



Figur 5: Støy fra ferger (viftestøy) og fra fergebommen ved av- og påkjøring.



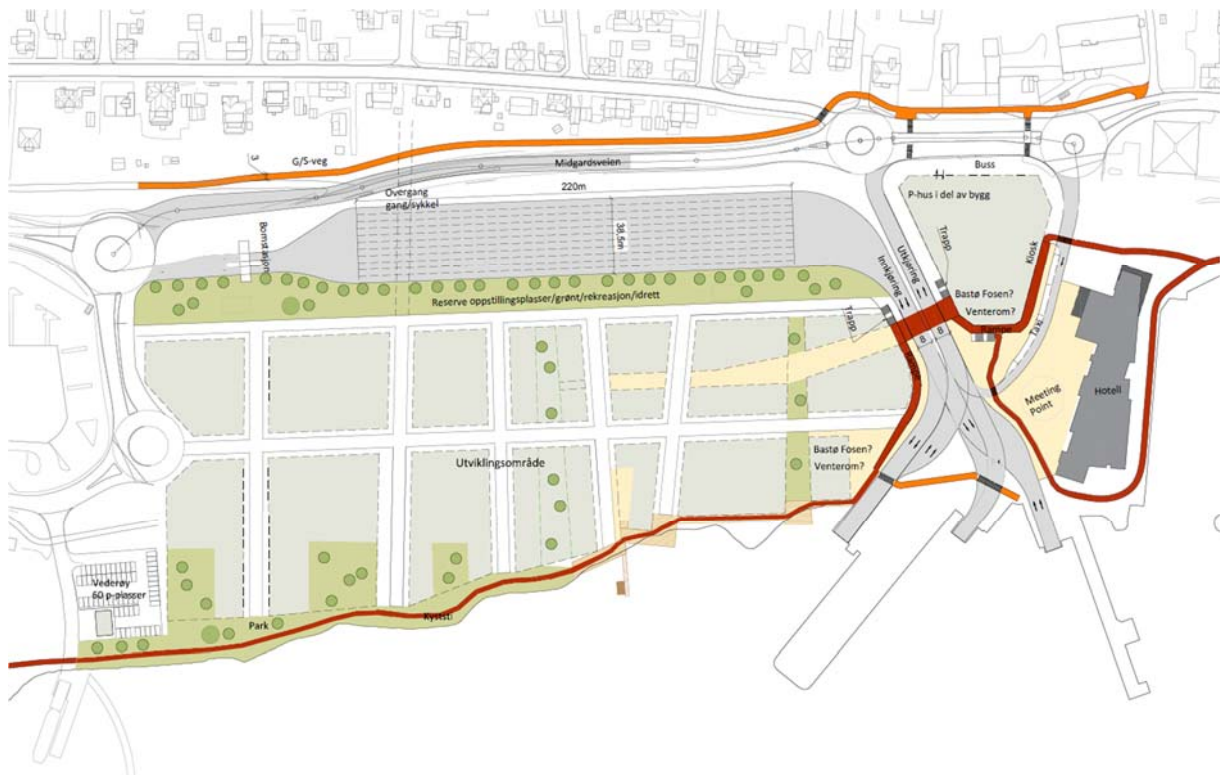
Figur 6: Støy fra fergetrafikken og Midgardsveien.

1.5 Viktige kriterier for utvikling

Kompleksiteten i området er noe av hovedutfordringen for en vellykket utvikling. Symptomatisk for området er at mange funksjoner skal foregå på samme sted til samme tid, noe som kan føre til motstridende interesser. Det har derfor vært viktig å kartlegge alle aktørenes interesser og ønsker, for best mulig å kunne ivareta alles behov i området. I første verksted ble alle deltakere bedt om å beskrive hva de mente var den viktigste faktoren for dem, for at utviklingen av området skulle være vellykket. Svarene ga følgende liste:

- Løse infrastruktur for fotgjengere (BF)
- Løse situasjonen for gående og syklende trafikanter (HH)
- At situasjonen for fotgjengere løses uten store barrierer (ROM)
- Koblingen til sentrum blir ivarettatt (ROM)
- Bylivet til sjøkanten (HK)
- Boliger i sjøfronten, næring og bebyggelse i havnefronten (HK)
- Riktige formål som forsterker hverandre (HH)
- Utnytte potensiale i 3 millioner reisende (HH)
- Infrastruktur på kaier og broer (BF)
- God avvikling i rundkjøringene (SVV)
- God trafikkavvikling for fergetrafikk og annen trafikk (SVV)
- Tilstrekkelig areal til fergetrafikk til at vanlig trafikk ikke blokkeres (SVV)
- Løsningene har langtidsperspektiv 30-50 år (SVV)
- At det blir attraktivt for hotellet å ligge der (NE, lagt til i etterkant)

2 Alternativ 1 – flytte oppstillingsplasser



Figur 7: Alternativ 1- flytte oppstillingsplasser.

2.1 Trafikkavvikling

Det henvises til figur 7 og vedlagte tegning «Oversiktsplan alternativ 1».

Innkjøring skjer i sør-vestre del av feltet, med avkjøring direkte fra dagens rundkjøring i Midgardsveien. Denne rundkjøringen har i dag tre veiarmen. For å få plass til den fjerde veiarmen, må rundkjøringen bygges om ved å forskyve tilfarten fra nord (Midgardsveien) og utvide rundkjøringens sirkulasjonsareal. Herfra går bilene gjennom en autopass bomstasjon med to gjennomgående kjørefelt.

Selve oppstillingsområdet er plassert lengst i vest og parallelt med dagens vei. Oppstillingsområdet vil få en total kapasitet på ca. 2600 lengdemeter fordelt på 11 felt i bredden. Feltene er tegnet med bredde på 3,5 m. Dette tilsvarer dagens kapasitet. Det vil være mulig å øke kapasiteten ved å legge til flere felt i bredden, slik som antydnet på tegningen. Tegningen viser trafikkarealet for kjøring inn på fergene ved de tre fergebåsene og tilsvarende for kjøring inn på land. Kjøring fra fergen og inn på land er forskjellig fra i dag, ved at man har to kjørefelt fram mot den eksisterende rundkjøringen i Midgardsveien. Rundkjøringen bygges om med en ny veiarm inn i krysset.

Biltrafikk som ikke skal inn på fergen går på en enveiskjørt sidegate langs det planlagte hotellet og «trekanttomta». Fra denne gata blir det adkomst til hotellet, taxi og av- og påstigning for private biler. Sidegata kobles til kjørefeltene fra fergen på vei ut til rundkjøringen i Midgardsveien. Busstopp og innkjøring til P-hus foregår langs Midgardsveien, vest for den nye «trekanttomten» mellom de to nordligste rundkjøringene.

Det er utført beregninger av kapasitet i krysset der trafikken fra fergen møter krysset ved Midgardsveien. Det er gjort en del antagelser om trafikkmengde i en fremtidig situasjon og

kjøremønster, med basis i maksimalt antall biler som det er plass til på de nye fergene. Beregningen tar utgangspunkt i dagens trafikkmengder og en situasjon der fergene skal tømmes i løpet av ca. 7 minutter. For at tømningen skal skje effektivt, er man avhengig av flyt i trafikken og ingen tilbakeblokkering fra det nærmeste krysset. Det er ikke fotgjengerkryssing over denne veiarmen, noe som vil gi best kapasitet for bilene. Beregningene viser likevel at ved maksimal belastning vil det oppstå kø for trafikken som skal kjøre ut av fergen. Hvis man setter opp trafikkløys for trafikken fra sør i Midgardsveien vil man kunne oppnå tilfredsstillende trafikkavvikling for fergetrafikken. Signalanlegget vil bare være i funksjon i korte perioder når det kommer så mye trafikk fra fergen at bilkøen gir blokkering tilbake til fergen.

Gående og syklende

Det settes av plass til gående og syklende rundt kvartalet ved det planlagte hotellet og «trekanttomta». Det anlegges en planskilt kryssing over eller under kjørebanelene til og fra fergen. Planskilt kryssing over kjørebanelene kan skje ved at gående og syklende ledes opp via ramper og trapper fra begge sider og at kjørebanelene senkes forbi kryssningspunktet. Det antas at den planskilte kryssingen for gående og syklende vil ligge omtrent 3,5 m høyere enn eksisterende terreng.

Planskilt kryssing under kjørebanelene kan skje ved ramper og trapper ned til en undergang under kjørefeltene. I dette tilfellet foreslås å heve kjørefeltene ca. 1,5 m.

Denne planskilte kryssingen vil være hovedforbindelsen fra eksisterende sentrum til utviklingsområdet og benyttes både av fotgjengere/syklister til fergene og alle andre som besøker, bor eller jobber i utviklingsområdet. Det er derfor svært viktig at denne forbindelsen får en god, bymessig karakter. Kyststien vil også krysse fergetrafikken i denne over-/undergangen.

2.2 Potensial for utvikling av restarealer

I alternativ 1 flyttes oppstillingsplassene vest på tomten, så de ligger parallelt med Midgardsveien. Med dette får vi samlet støykildene fra trafikk og frigjort arealene mot sjøen for byutvikling. Horten kan dermed bygges ned til vannet, som er en uttalt strategi for byen.

Flytting av oppstillingsplassene vil også samle de store barrierene i området. Barrieren ved Midgardsveien/oppstillingsplasser vil da bli forsterket, men det vil være kun én barriere, i motsetning til to i dag. Denne kan eventuelt bedres med å bygge en gangbro på tvers av oppstillingsplassene.

Det er foreslått en kvartalsstruktur som er fleksibel i forhold til innhold og trinnvis utvikling av området. Den gir også et fleksibelt trafikksystem som kan tilpasses type program, bruk og ønsket utvikling. Siktlinjene fra byen vest for området er videreført ut til sjøen og i tillegg er kontakten mellom oppstillingsplassene og sjøen er ivaretatt ved å legge inn ytterligere «gløtt» og siktlinjer i øst-vest retning.

Kyststien er flyttet fra dagens trasé og ned til sjøen. Det er tenkt at sjøkanten kan utformes som havnepromenade, som endrer karakter gjennom området fra en urban bryggekanalsituasjon nærmest fergen, og fortsetter som en sti gjennom grøntområdet i sør. På strategiske punkter underveis finner man attraksjoner knyttet til sjøen, som for eksempel, sjøbadebrygge med badstu, fiskeplass, strand man kan kaste steiner, lekeplass, pikniksted, bryggetorg med serveringssted, utsiktspunkt for «fergespotting», utsiktstårn etc.

Hovedgaten gjennom området bør ha aktive fasader i 1. etasje. Kvartalene kan enten være homogene, eller ha en blanding av bolig og næring, avhengig av forhold som støy, sol og utsikt. Enkelte tomter har god eksponering for gjennomfartstrafikken, og vil derfor være attraktive for enkelte næringsaktører.

Det er tilrettelagt for fortau langs alle bilgater, samt flere både grønne og urbane bilfrie forbindelseslinjer gjennom området som binder byrommene sammen. Byrommene er plassert slik at

de fremstår som varierte, at det gis skjerming for vær og støy og at de har gode solforhold. Det er tenkt at de skal ha forskjellig karakter og program, med varierende innslag av grønt.

Boliger bør plasseres med tanke på solforhold, utsikt og støy.



Figur 8: Konsept alternativ 1- flytte oppstillingsplasser. Grønne piler viser tilkoblingspunkter til området, blå piler viser siktlinjer mellom oppstillingsplasser og sjøen, og grå piler viser siktlinjer. Havnepromenaden er markert i rødt.

Kryssing av fergetrafikken

Avgjørende for utvikling av restarealene i alternativ 1 er en god løsning for fotgjengere og syklister mellom eksisterende by og utviklingsområdet, nærmere bestemt der biltrafikken fra fergene krysses. Ved å heve eller senke biltrafikken noe (1,5 meter), kan man bygge en overgang eller undergang for gående og syklende som ikke oppleves som en stor barriere. Dette mener vi er mulig med omtensksom utforming, der byrommet foran og etter kryssningen brukes til å bevege seg opp eller ned. Vi mener det er lurt å planlegge dette helhetlig, slik at ramper, byrom og bygg kan integreres som en helhet. Se eksempler figur 9-13.



Figur 9: Undergang Glasgow, 7N Architects.



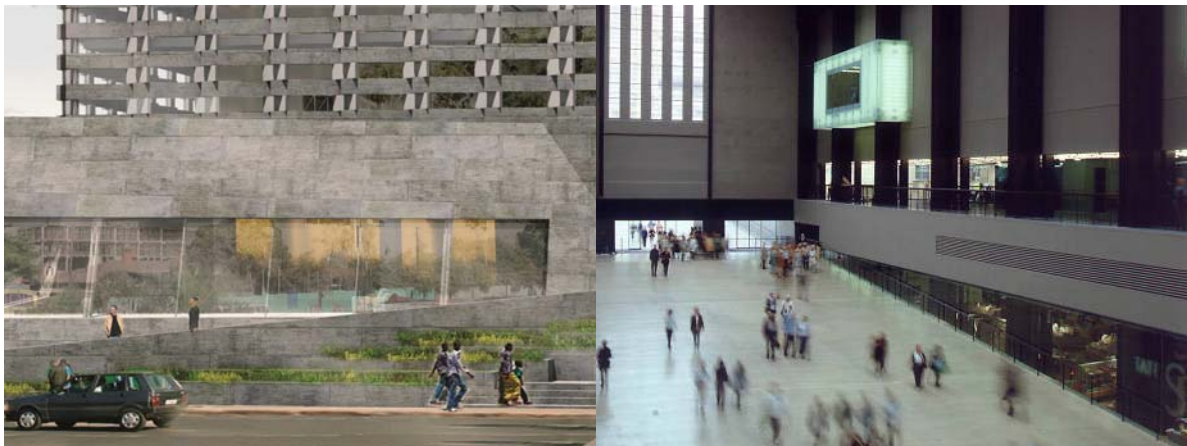
Figur 10: Undergang Jessheim, Haptic Architects (til venstre) og Pir II Oslo (til høyre).



Figur 11: Bro som fungerer som en gate, Benthem-Crouwel.



Figur 12: Bro i Nederland, DHV Royal Haskoning.



Figur 13: Ramper integrert i bebyggelsen.

2.3 Relokalisering av Bastø Fosen sine lokaler

Det finnes flere alternativer for relokalisering av Bastø Fosens lokaler og disse er tegnet inn tegningen for «Alternativ 1». Det er også tegnet inn alternativer for lokalisering av venterom og WC for reisende med fergene.

Bastø Fosen ønsker lokaler som ligger nær fergene, for å ha god kontakt mellom mannskapet på fergene og administrasjonen. Dette vil lette fergeavviklingen for deres del. Det er også et stort behov for nye venterom og toaletter for de reisende. Et venterom kun for Bastø Fosens passasjerer ønskes plassert nærmest mulig punktet for påstigning på fergene. Dersom man velger å bygge et venterom for hele kollektivknutepunktet med båt, busser og taxier, vil det være naturlig å vurdere en lokalisering på plassen mellom hotellet og fergene.

Den første tomten som utvikles vil sannsynligvis være «trekantstomten», da utvikling av denne tomten ikke stiller krav til ny områderegulering. Det vil derfor være naturlig å løse nye lokaler for Bastø Fosen som en del av dette prosjektet. Alternativt kan de ligge midlertidig legges rett på sørsiden av fergekaiene (se tegning). Dette kan også være en permanent løsning, men må avklares i forhold til krav om områderegulering.

2.4 Fordeler ved alternativ 1

- Knytter Horten til vannet, får bylivet ned til sjøkanten, og nye rekreasjonsarealer for byens befolkning.
- Frigjøring av sjøkanten gir et attraktivt areal for utvikling ved sjøen.
- Gir større areal for utvikling da man kan utnytte området helt ned til sjøen, samt at Jernbanelinjen avgir areal til deler av de nye oppstillingsplassene.
- Tomter ved sjøen er markedsmessig mer attraktive, særlig for boligutvikling, og området vil derfor være mulig å bygge ut raskere enn ved alternativ 2.
- Man samler støykildene i området (vei og oppstillingsplasser), som kan gi attraktive tomter for boliger dersom støyen fra fergene håndteres på en god måte. Gir mulighet for boligutvikling i området.

- Forenkler av- og påstigning for gående på fergen, som kan benytte gangbru/undergang og slipper dermed å krysse fergetrafikken i plan på fergebommen som i dag.
- Kyststien kan gå langs kysten.
- Horten får en ny fasade mot fjorden, som er det første fergepassasjerene ser når de kommer i land, og som kan fungere som reklame for Horten.
- Gir en bedre kontakt med utviklingsområdet sørover enn alternativ 2.

2.5 Ulemper / begrensninger ved alternativ 1

- Flytting av oppstillingsplasser vil medføre kostnader.
- Forbindelsen i gangbru/undergang over fergetrafikken vil medføre kostnader.
- Man får en stor barriere mot byen, da oppstillingsplassene ikke kan krysses. Det vil bli få koblingspunkter fra det nye utviklingsområdet til byen for øvrig (kun i nord og i sør, eventuelt via en gangbro mot vest).
- Mindre areal å fordele bilene som kjører av fergen på, da de ledes rett ut i rundkjøring, som kan medføre kø. Dette kan imidlertid løses med en lysregulering i rundkjøringen.
- Dersom et behov for å utvide antall oppstillingsplasser skulle komme, finnes det få muligheter for å utvide kapasiteten, da tilstøtende tomter er blitt bebygget. Økt kapasitet på fergetrafikken vil føre til mindre kø på oppstillingsplassene, men det er likevel usikkert hvordan trafikkutviklingen vil være i årene fremover. Problemet kan løses ved å avsette tilstrekkelig grøntareal som buffer mellom omstillingsplasser og ny bebyggelse, som kan omdisponeres til omstillingsplasser ved behov. Arealet som avsettes bør være stort nok til at man på sikt kan utvikle det til annet bruk, dersom behovet for flere oppstillingsplasser ikke melder seg.
- Lite kontakt mellom oppstillingsplasser og fergemannskap. Kompliserer påkjøring for Bastø Fosen at fergemannskapet ikke har visuell kontakt med oppstillingsplassene.
- Ventende passasjerer på oppstillingsplassene ser ikke at fergen kommer. Det er forsøkt å bedre denne situasjonen med mange «gløtt» fra oppstillingsplassene mot vannet.

2.6 Utfordringer/muligheter ved alternativ 1

- Forbindelsen mellom sentrum og det nye området må krysse fergetrafikken, og det kan ikke skje i plan. Det må derfor bygges en planskilt forbindelse på tvers av av- og påkjøringsfeltene. Dette kan løses på to måter:
 1. Biltrafikken senkes noe (ca. 1,5 m), og man bygger en bro for gang- og sykkeltrafikk. Rampesystemer må løses som en integrert del av bebyggelsen på hver side, for å få en helhetlig og bymessig løsning.
 2. Biltrafikken heves noe (ca. 1,5m), og gang- og sykkeltrafikk passerer under gjennom en bred undergang, der byrommet fortsetter under fergetrafikken. Byrommene på hver side brukes til å komme ned den nødvendige høydeforskjellen.

Begge disse alternativene krever en helhetlig utvikling, der byggene på hver side av gangbro/undergang ses i sammenheng med transportsystemet. Dette gir en mer krevende

start på utviklingsprosjektet. Alternativt kan man bygge midlertidige løsninger for bro/undergang på begge sider i første fase, men det er da viktig at disse ikke blir permanente. Løsningen krever en god, integrert forbindelse på sikt.

- Støyen fra fergebommen vil være førende for hva slags virksomhet som skal foregå på området. Ved å bruke bebyggelsen som støyskjerm, mener vi det kan legges til rette for boligutvikling sør på tomten, men dette er avhengig av bebyggelsen nærmere fergen og må utredes mer detaljert.

3 Alternativ 2 – beholde dagens oppstillingsplasser



Figur 14: Alternativ 2- beholde dagens oppstillingsplasser.

3.1 Trafikkavvikling

Det henvises til figur 14 og vedlagt tegning, «Oversiktsplan alternativ 2».

Innkjøring til fergen er i prinsippet som i dagens situasjon. Betjent billettbod erstattes med autopass bomstasjon med to gjennomgående kjørefelt. Oppstillingsområdet har en total feltlengde på ca. 2600 meter, fordelt på 12 felt med varierende lengde. Dette tilsvarer dagens kapasitet. Det vil være mulig å øke kapasiteten ved bygge flere felt i bredden. Tegningen viser trafikkarealet for kjøring inn på fergene ved de tre fergebåsene og tilsvarende for kjøring fra fergene og inn på land. Kjøring inn på land er som i dag med to kjørefelt fram til første rundkjøring.

Annen kjøring til området går her på en gjennomgående U-formet vei med trafikk i begge retninger. Her blir det adkomst til hotellet, parkeringshus, busser og taxi. Gående og syklende kommer også inn her, i tillegg til av- og påstigning for private biler.

Det er ikke utført trafikkberegning for trafikk som kommer ut fra fergen. Her har man en lang strekning med oppstillingsområde og buffer før bilene møter annen trafikk som kan tenkes å gi redusert trafikkflyt. Det vil derfor være mindre risiko for at denne bufferen fylles opp og at bilkøen gir blokkering tilbake til fergen.

Gående og syklende

I dette alternativet har man valgt å la gående og syklende til og fra fergene krysse kjørebanelene i fotgjengerfelt. Gående og syklende til fergen blir ledet fra et sentralt «meeting point». Annen gangtrafikk ledes gjennom området på gang- sykkelvei eller fortau. Kyststien blir liggende omtrent som i dag.

3.2 Beskrivelse av potensial for byplan

I alternativ 2 beholdes oppstillingsplassene med dagens plassering. Det gjør at utviklingsområdet blir liggende mellom to barrierer og støykilder, og utvikling av området må ta hensyn til dette. Spesielt gjelder dette for boligutvikling, som vil kreve en stille side. Dette kan skapes ved å lage store kvartaler med indre gårdsrom som er beskyttet for støy.

Alternativet gir en god forbindelse til sentrum for alle trafikantgrupper og god mulighet til å «sy sammen» området med byen vestover. Man får imidlertid ikke utviklet sjøkanten for rekreasjon og aktivitet. Kyststien vil gå på innsiden av oppstillingsplassene som i dag, men i et grøntbelte, som også fungerer som en buffer mellom oppstillingsplassene og utviklingsarealet.

Det er også her foreslått en kvartalsstruktur som er fleksibel i forhold til innhold og trinnvis utvikling av området. Den gir et fleksibelt trafikksystem som kan tilpasses type program, bruk og ønsket utvikling. Siktlinjene fra byen vest for området er videreført ut til sjøen.

Dersom man åpner for en forbindelse (gjørne en gangforbindelse) gjennom trekanttomta i nord, får man en siktlinje fra gjestehavna og helt gjennom det nye området. Dette gir en god kobling mellom sentrum og nytt utviklingsområde. For øvrig er det tilrettelagt for fortau langs alle bilgater, og forslaget gir mulighet for både grønne og urbane bilfrie forbindelseslinjer gjennom området som binder byrommene sammen.

3.3 Relokalisering av Bastø Fosen sine lokaler

Det finnes også i dette alternativet flere muligheter for relokalisering av Bastø Fosens lokaler, som er tegnet inn tegningen «Alternativ 2». Begge alternativene møter Bastø Fosens behov om lokalisering nær fergene. Det er også tegnet inn foreslått lokalisering for venterom og WC for reisende med fergen. I alternativ 2 er det foreslått felles venteromsfasiliteter for hele knutepunktet med båter, busser og taxi, som en del av en utviklingen på «trekanttomta». Parkering for Bastø Fosen er også foreslått løst på denne tomten, i et P-hus på deler av tomten eller integrert i annen bebyggelse på tomten.

I likhet med alternativ 1 har tomten for lokalisering av Bastø Fosens lokaler sør for kaiene krav om områderegulering (HS1). «Trekanttomten» har ikke krav om områderegulering, og vil sannsynligvis bli utviklet først.

3.4 Fordeler ved alternativ 2

- God forbindelse mellom eksisterende sentrum og nytt utviklingsområde for alle trafikantgrupper, og enkelt å løse rent praktisk.
- Flere muligheter til å koble det nye området til eksisterende by mot byen mot vest.
- Forenkler trinnvis utvikling av området, da man ikke trenger store infrastrukturelle grep for å komme i gang (gangbro / undergang)

- Rimeligere løsning, slipper kostnaden ved å flytte oppstillingsplassene og man unngår å bygge på områder som har vist seg å ha store setninger og høye fundamenteringskostnader.
- Forenkler avvikling av påkjøring for mannskapet på fergene, da oppstillingsplassene ligger nærmere fergene og med god visuell kontakt til å vinke biler frem.
- Avvikling av fergetrafikken skjer i stor grad separert fra annen trafikk og reduserer faren for kø.

3.5 Ulemper / begrensninger ved alternativ 2

- Får ikke koblet Horten til vannkanten, oppstillingsplassene blir liggende som en barriere mellom byen og vannet.
- Utviklingsområdet får veistøy fra to kanter. For å kunne bygge boliger må man ha uterom mot stille side vekk fra støyen (indre uterom i kvartalene).
- Støyforhold og barrieren mot sjøen gjør at tomtene ikke er like attraktive til boligutvikling.
- Kyststien kan ikke gå langs kysten, men må gå på innsiden av oppstillingsplassene.
- Passasjerene med Bastø Fosen må krysse kjørefeltene over fergebommen ved av-påstigning på fergene. Kompliserer av- og påkjøring for Bastø Fosen.