

ARKHAUS

SKISSEPROSJEKT

moglegheitsstudie

HAMMERFEST SENTRUM

02/05-16

FORORD

I samband med revisjonen av reguleringsplanen for Hammerfest Sentrum har arkitektkontoret ARKHAUS laga ei vurdering av den noverande strukturelle og arkitektoniske situasjonen i det ramma området, og på dette grunnlaget utarbeida forslag til forskjellige tiltak som den nye reguleringsplanen burde take omsyn til.

Det skal understrekast at resultatet ikkje kan vere uttømmende med blick på prosjektomfanget og avgrensa kapasitet/tid i denne arbeidsfasen. Utgreiinga kan sjåast som skisseprosjekt og burde ved oppfylgjande interesse førast over til eit kvalitetssikra forprosjekt.

TILTAK

Moglegheitsstudiet har fokusert på temaa GÅGATE, TRAFIKK, HØGHUS og FORTETTING, og har endt opp i 4 konkrete tiltak til endring/utviding av den eksisterande situasjonen i og kring Hammerfest Sentrum:

1. Bru frå Sentrum til Fuglenes ("Fuglenes Bru")
2. Nytt buareal i nordvest ("Vestend Bustadar")
3. Høghus ("Hamnefyr"), storleik og plassering
4. Gågate ("Arkade")



Hammerfest sentrum vs. bilfritt sentrum

Byplanlegging i etterkrigstida og fram til 80-tallet har vore prega av bilsentristiske synspunkt. Enkelte byer som Amsterdam etablerte allereie før 2. verdskrig ein type sentral gågate, men dette kan sjåast som eit (positivt) unntak. Det er ikkje vanskeleg å finne eksempel på byar som har vorte kvalt av biltrafikk. Men det er svært vanskeleg å oppdage byar som har døydd etter biltrafikken vart fjerna i sentrale område. Denne erkjenninga ser ut til å spreie seg blant stadig fleire planleggjarar og ikkje minst byråd.

Fleire europeiske storbyar har allereie la m til eller er i ferd med å leggje til rette for bilfritt sentrum. I Skandinavia skal Helsinki satse på kollektivtransport og sykkelbruk framover, København sentrum er allereie bilfri og har i tillegg eit fantastisk sykkelnettverk, og Oslo sentrum skal vere bilfritt innan 2019. Ikkje minst vår nærmaste naboby mot sør har stengt ute trafikken frå bykjernen...

Faktumet er at dei meist attraktive områda i byene er bilfrie. Den danske arkitekten Jan Gehl, som har forska på transformasjon av urban omgjevnad i meir enn 40 år, ser fire sentrale eigenskapar som avgjørende for vellykka byplanlegging: livleg, trygg, berekraftig og sunn. Gehl oppfordrar til å vurdere det urbane landskapet gjennom de fem menneskelige sanser og oppleve bystrukturen med gåhastigheit i staden for å køyre. Denne opplevinga i småskala vert jf. Gehl ofte neglisjert i moderne byplanleggingsprosjekt (Jan Gehl, *Cities for People*, 2010).

Ut frå desse tankane har Hammerfest Sentrum fleire problem: Trafikken i alle sentrumsgater fører med seg akustisk (støy), fysisk (støv) og ikkje minst kemisk forureining (eksos). Dette er rett og slett ein trussel mot det lokale og ikkje minst globale klimaet og neppe eit døme for berekraftig byplanlegging eller sunt bumiljø: På (kvar)dagstid er det som regel ikkje mogleg å føre ei samtale i Strandgata i meir enn 1 minutt utan å verte forstyrta og irritert av trafikken. Det er heller ikkje trygt å bevege seg gjennom sentrum utan å vere sær oppmerksam på køyretøy, som stort sett er overalt. Born kan her nemnast som den nok meist sårbare og utsette brukargruppa av byen.



København "Strøget"

foto: commons.wikimedia.org

Alta sentrum



foto: altaposten.no

Under slike vilkår er det svært vanskeleg å kunne etablere eit livleg område i Hammerfest sentrum. Den pågåande transformasjonen av rådhusplassen er i dette sambandet gledeleg, men kan med blikk vind og vêr og dermed redusert moglegheit til opphald året rundt berre sjåast som fyrste skritt av fleire tiltak for å skape “liv i byen”.

Hammerfest Strandgata, 22.april 2016 kl.1512



Hammerfest Strandgata, 22.april 2016 kl.1507

GÅGATE

Eit bilfritt sentrum vil som ovanfor framstilt vere grunnlaget for å kunne skape eit triveleg og godt nærmiljø for befolkninga. Som Gehl skriv er det altså viktig å gjeve folk moglegheit til å gå og sykle. Vidare peiker han på den positive effekten av å leggje til rette for møteplassar i dei bilfrie sonane (Livet mellom husene, Jahn Gehl 2003), som vil vere positiv for utviklinga av kulturen i slike område. Dette aspektet er særskild viktig å ta til etterretning i dette prosjektet, sidan Hammerfest Sentrum er “fullt” med kulturelle aktørar (Kulturhus, Galleri, Kunstforeininga, Filmklubben, Bootleg) og utestadar (Jernteppet, Kaikanten, Niri, Stage) som bør støttast: Å kunne “flyte rundt” mellom dei ulike plassane utan at trafikken tek over oppmerksamda og stemninga ville vere ei stor oppgradering av tilhøva for å drive med kultur i sentrum.

Byrom

Gehl skriv at “omsynet til den menneskelige målestokk kan av og til verte overskygga av vyar om storslagne løsinger. Men for å oppleve det store og overveldende byrommet, må éin òg ha ein referanse til det tette, lukkede og intime.” Vårt forslag er å definere Strandgata mellom rådhusplassen og kultursenteret som uttalt by- og møterom ved å spenne eit tak over arealet, open på begge to endane. Med dette ville karakteren av “Arkaden” skifte frå gate til møteplass og opne opp for mangfaldig ny bruk: flanering mellom butikkane og uformell samkome, gjennomføring av “utandørs” arrangement og direkte handel på gate.

Det overordna forslaget vårt for å oppnå dei omtalte måla jf. Gehl er å stenge (eller deltidsstenge) Hammerfest Sentrum for biltrafikk. Det skal vere gågate i heile Sjøgata frå torget opp til Strandgata, og derfrå vidare forbi Arktisk Kultursenter fram til Molla.



fotomontasje gågate "ARKADE"

Utfordringer

Kort om utfordringer dvs. fordommer:

- Vandel i handel: Reiser til sentrum i mindre byer foregår i større grad med bil enn i store byer. MEN selv om bilister ofte i gjennomsnitt handler for mest per handletur i sentrum, vil andre trafikanter ofte handle hyppigere og dermed legge igjen mer penger per måned eller år (TØI rapport 1400/2015). Handelen blomstrar ikke i gater med mye biltrafikk.

Undersøkinga vart laga i større byar, men kan i mindre målestokk òg gjelde for mindre byar. Uansett finst det eit sentrumsnært parkeringshus, desutan er det i samband med Salentunellen planlagt sentral parkering i fjellet. Dermed er parkeringssituasjonen i Hammerfest "sikra" for å støtte sentrumsnær handel inkludert privattransport.

- Varelevering kan organiserast på ein ukritisk måte før eller etter kjernearbeidstid

- Uttrykningskjøretøy har lov til å bryte trafikkreglane og køyre i gater kvar bilkjøring i utgangspunktet ikke er tillatt

AVLASING TRAFIKK

Som planlagt skal tungtrafikken sendast til Salentunellen direkte til industriområdet Fuglenes, utan å måtte krysse Hammerfest sentrum. Dersom Strandgata er stengt for privatbilar (og resten av parallelgataene ikke open for gjennomkjøring unntake naboane) ville tunellen òg vere eit alternativ for bilister for å kome seg vidare mot Fuglenes. Dette kan skje direkte frå Storsvingen eller via inn-/utkjøringa i sentrum (Øvre Hauen). Alternativet til (bruk av) tunellen kunne vere ei ny bru mellom sentrum og Fuglenes.

Fuglenes Bru

Ei ny sentrumsbru ville vere til stor fordel for sentrumstrafikken. Denne ville skape eit direkte samband til andre sida av bukta og kunne ta opp privattrafikken som i dag ferast via Strandgata og Fuglenesveien. Som fullverdig alternativ til tunellen kunne det i tilfellet vurderast å sende tungtrafikken via denne brua òg.

Universell utforming

Brua burde utformast slik at både syklistar og fotgjengarar kan krysse bukta. Multifunksjonkonstruksjon ville auke bruksverdien og oppdatere potensialet med signalfunksjon. Sjølsagt burde brua få ei utforming dvs. høgd slik at all skipstrafikk vil kunne passere.



fotomontasje "Fuglenes Bru"

HØGHUS

Eit anna bygg med potensial til signaleffekt kunne oppstå ved Hurtigrutekaia. Ut frå bystrukturen er plassen tilrettelagt for å reise ein torn på 15 etasjar eller fleire. Herifrå ville "Hamnefyret" vere synleg over heile sentrum, på Fuglenes og forbi sjukehusområdet. Det ville verke som "naturleg" motvekt mot tornet på andre sida av Salen: Tyven.

Hamnefyret ville òg vere det fyrste synlege sentrumsbygget for folk som nærmar seg frå sjøsida og verte til ein attraksjon ikkje berre for turistar, gjerne med eit offentleg lokale øverst i bygget, til dømes restaurant. Elles ville tornet vere tilrettelagt både for busetnad og/eller kontor.



fotomontasje høghus "HAMNEFYR"

FORTETTING

Som alternativ til vertikal fortetting skulle alt tilgjengeleg verdifullt areal i sentrum vurderast til etablering av busetnad. Eit sikt område er Parkeringsarealet Batteriet: Etter vår vurdering er tomte ikkje utnytta optimalt, ikkje minst sidan det finst tilstrekkeleg annan plass til parkering sentralt i byen. Alternativ bruk her kan vere busetnad i mindre skala, men på høgt nivå - eksklusive einebustadar og/eller rekkjehus. Plasseringa ville vere sentral og likevel avskjerma, med opne husfasadar mot sørvest og inkludert fantastisk utsikt rett ved sjøkanten.



fotomontasje "Vestend Bustadar"



fotomontasje Hammerfest panorama