

Fra
Jan Henning Røisland
Kari-Anne Røisland
Nils Røisland
Enghavgata 1
4950 RISØR

Til
Risør Kommune
Rådmannens stab
v/ Sigrid Hellerdal Garthe

Risør 4.des 2014

Ref. arkivsak 2014/1289-2
Etablering av steinmolo i Strandgata og utfylling bak Dampskipsbrygga

1. Innledning

Vi viser til overnevnte sak og ønsker å gi innspill til planprosessen. Se punkter nedenfor.
Vi ønsker også å være informert og involvert i den videre planprosessen.
Standardisert nabovarsel prosedyrer må overholdes i forbindelse med bygging.

2. Steinmolo

Vi har forståelse for at man ønsker å etablere en molo som kan fungere som en bølgebryter for båtplassene innenfor. En steinmolo vil ligge der for alltid, slik at en riktig plassering og utforming for fremtiden er viktig. Det er også viktig å ta i betraktning at en slik molo vil ligge i vernesonen og således må passe inn.

Men er en steinmolo nødvendig for båtturistene i forhold til betongflytebrygge? Det var vel kun 9 August i løpet av sommersesongen 2014 at båteiere på utsiden av flytebrygga måtte forhale båtene sine på grunn av uvær med kraftig vind.

Vi foreslår at det bygges en molo, flytende eller ikke, som utformes slik at den gir plass til mange båter og med båser som letter fortøyning og kan gi flere båter i gjestehavnen enn dagens utnyttelse.

3. Forslag til beliggenhet og utforming på ny gjestemolo

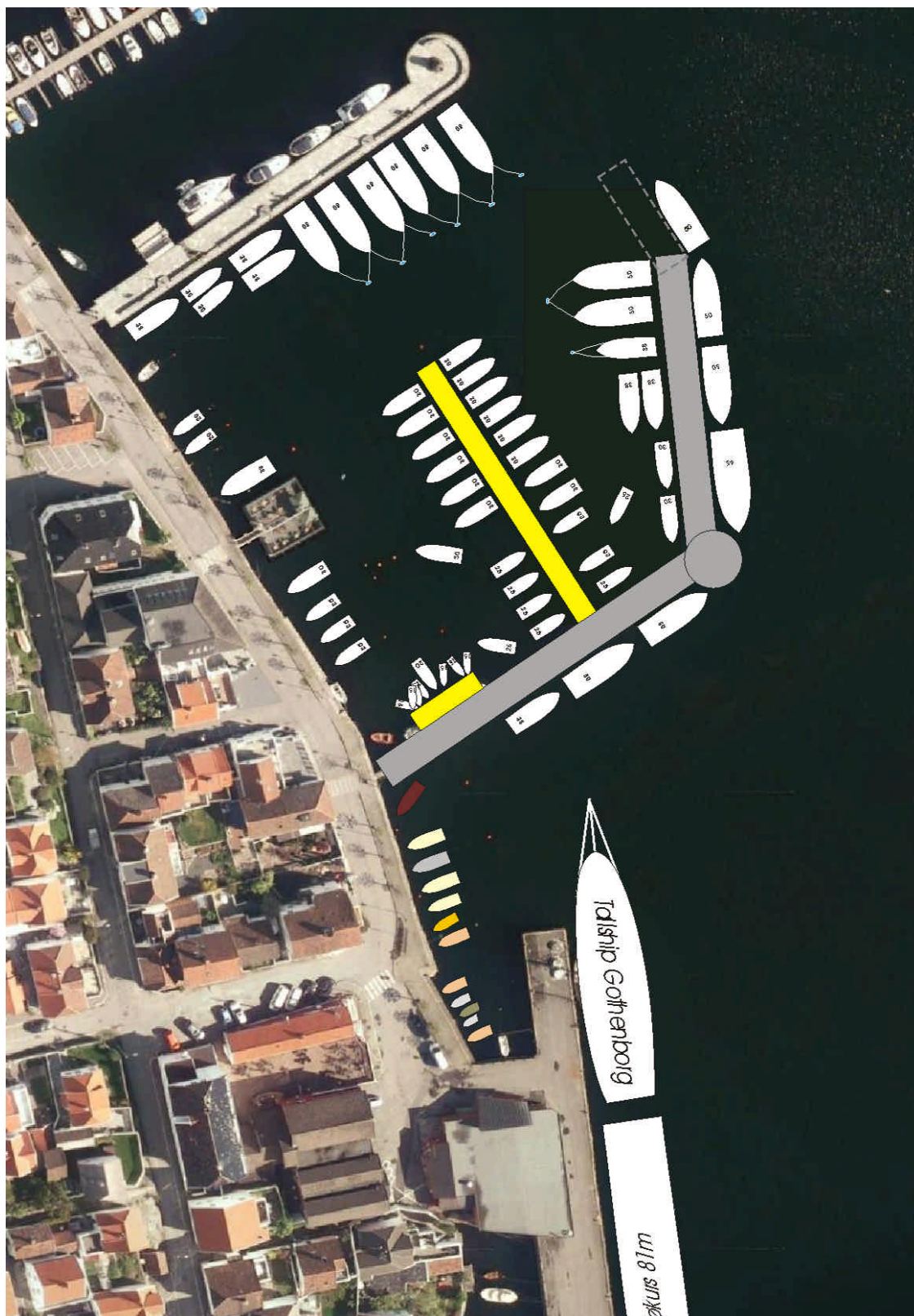
Vi har tatt utgangspunkt i at den nye moloen plasseres der nåværende flytemolo for gjestehavn ligger. Dette samsvarer med Skisse 3 (Risør Kommunes Sak 2014/1289-2). Dette synes å være beste utgangspunkt, og vi ser det viktig med avstand fra Dampskipsbrygga for at denne best skal kunne utnyttes.

Vår skisse av ny molo kan gi plass opp til ca 50 båter (fra 20 fot til 65 fot).

Se vedlagte skisse på side 3.

Den nye moloen foreslås å gå noen meter lengre ut i sjøen enn i dag, men ikke så mye. Vinkelen på den ytterste delen er viktig for at trafikk sørover ikke må kjøre rundt gjestebrygga, og bør være noenlunde parallell med Dampskipsbrygga. Gjestemoloen bør heller ikke komme så mye lengre ut i sjøen enn dagens steinmolo ved Hukken. Se satellitt bilde nedenfor som viser hvordan dagens flytemolo ligger perfekt i forhold til båttrafikk sørover mot Stangholmen.





Skissen ovenfor viser én mulighet med steinmolo eller betong flytemolo med bredde 6m (grå) i lengde seksjoner 75m +60m. Denne er kombinert med en enklere flytebrygge (gul) med bredde 3m og lengde ca 60m (båser med forskjellig bredde). En mindre småbåt brygge er også heftet på innerst for å kompensere med tidevannshøyde for en evt steinmolo. Båter som ligger med akterenden inn mot eksisterende steinmolo og ny molo, kan benytte utlagte bøyer slik som de gjør inne ved Torvet. Alternativt kan også den gule flytebryggen forlenges nordover for å øke kapasitet. Også forlengelse av hovedbryggen (grå) kan gjøres som i dag (stiplet).



Tegningen ovenfor viser forslaget på strek-tegning der eksisterende flytebrygge ligger stiplet i bakgrunnen.

Vi mener det er et poeng at Dampskipsbrygga bør ligge alene som i dag, og ikke bygges sammen med en steinmolo. Dette for å kunne ha plass til store båter som også må kunne legge til for egen maskin. Det er helt vanlig at kaianlegg har frigang på hver ende, nettopp for gjøre buksering av båter enklest mulig uansett vær.

Avstanden mellom dagens gjestemolo og Dampskipskaia vurderes å være nødvendig og må opprettholdes. Påkobling av gjestemolo mot Strandgata bør derfor være ved dagens punkt.

Eksempel som er tegnet inn ovenfor er treskuta Götheborg (58m) som var her under trebåtfestivalen 2009, og den gamle skolebåten Sjøkurs (81m) som gjestet med Sommeråpent i 2013. Bilder nedenfor viser noen båter under besøk på Dampskipskaia.



Göthenborg 58m



MS Sjøkurs 81m



Christian Radich, 73m



Dampskipskaia er full av skuter, som ligger forbi enden av brygga. 2014



Gjestebrygga 13 Juli 2014, dagen med antatt mest båter til kai sist sommer.

4. Utfylling av Bryggeholla

Vi ønsker ikke at Bryggeholla fylles igjen.

Vernesone

Området som Bryggeholla ligger i er midt i Vernesonen, der eksempelvis alle gamle eiendommer som restaureres må følge gjeldende verneregler.

Om arealer på utsiden av bryggekannten (i sjøen) ved Bryggeholla ikke omfattes direkte av Verneplanen, føler vi at et slikt inngrep som å igjennfylle Bryggeholla ville være i strid med intensjonene i Verneplanen.

Bryggekannten – som i sin tid ble bygget av lokale håndverkere – består av granittstein, en stor andel rød granitt, hentet fra nærområdet. Denne granitt bryggekannten bidrar til å forsterke inntrykket av den verneverdige bebyggelsen.

For noen år siden ble bygget ved Dampskipsbrygga (Akvariet) utvidet for å gi plass til dusjer og toaletter for båtfolket. Dette sanitærbygget resulterte i at man ikke lenger kan se ut til Stangholmen når man spaserer sørover i Strandgata. Slike siktlinjer var viktige da byen ble planlagt etter bybrannen. Eksemplet viser at man skal være forsiktig med å gjøre store endringer i disse områdene. En gjenfylling av bukta utenfor Risør Hotel er derfor svært uheldig sett i et verneperspektiv.



Vannspeilet

Området, med vannspeilet utenfor Risør Hotel er et en viktig del av det offentlige rom, og gir plass til en rekke mindre båter. Bryggeholla gir også rom for småfisking for barn og bading uten å være særlig eksponert for strøm eller båttrafikk.

For oss beboere i Enghavgata 1 vil utfylling av Bryggeholla slik som Skisse7 viser (Risør Kommunes Sak 2014/1289-2) gi ca 16m lengre avstand til bryggekannten og sjøen. Avstanden vil øke ca 2,7 ganger. Idyllen med bolig ved sjøkannten slik som ellers i Strandgata og Solsiden, vil forringes.

For gjester på Risør Hotel, særlig opphold på serveringsområdet "Hotelltaket", vil vi anta begrepet "Hotell ved sjøkannten" og føling med sjøen for disse vil være svekket. For gjester som ikke bor nære sjøen til vanlig, vil føle nærheten til sjøen ved besøk ved Risør hotell som en sjarmerende. Ved gjenfylling av Bryggeholla vil dette viskes ut og småbåtene bli borte. Om Bryggeholla skulle bli en utvidet parkeringsplass for buss og biler, vil også dette stå midt i synsfeltet for disse gjestene som ellers kunne nyte av havutsikt.

Trafikk og parkering

Strandgata er en av byens mest besøkte gater om sommeren. Her ligger restaurantene tett, og gata er, selv om den er fylkesvei, stengt for vanlig biltrafikk etter klokken fire. Høst, vinter og tidlig vår, er det stille i området, og svært liten trafikk.

Behovet for å utvide trafikkarealet utenfor Risør Hotel synes derfor ikke å være stort. En sjelden gang får hotellet besøk av en buss, men virker ikke å skape trafikale problemer. Oppmerking for kortvarig lovlig parkering av buss foran hotellet kunne være en løsning. Oppmerking av skråstilte parkeringsfelt i bryggebakken vil kunne øke effektiviteten av parkering også for hotellets gjester.

Opprustning

Vi ønsker å se på Bryggeholla som en viktig del å ta vare på, og heller velge opprusting rundt Bryggeholla. Herunder

- Ta frem gammel rød granittstein under utslitt "utenpå støp" og reparere evt skader på den gamle bryggefronten.
- Oppruste badetrapp
- Reparasjon av trebrygga med nytt understell og tredekke.

Det må tillegges at det i dag går ut kloakksrør (evt overvannsrør) fra septiktanker i Bryggebakken (Enghavgata) som ender rett ut i sjøen. Dette røret ligger synlig ca 4m nord for badetrappa i Bryggeholla. Det er synlig utsig av kloakk, spesielt gjennom hele sommerhalvåret, med tilhørende luktsjenanse.

Kloakk utløpet i seg selv bør sees i sammenheng med evt arbeider på Strandgata brygge 3.

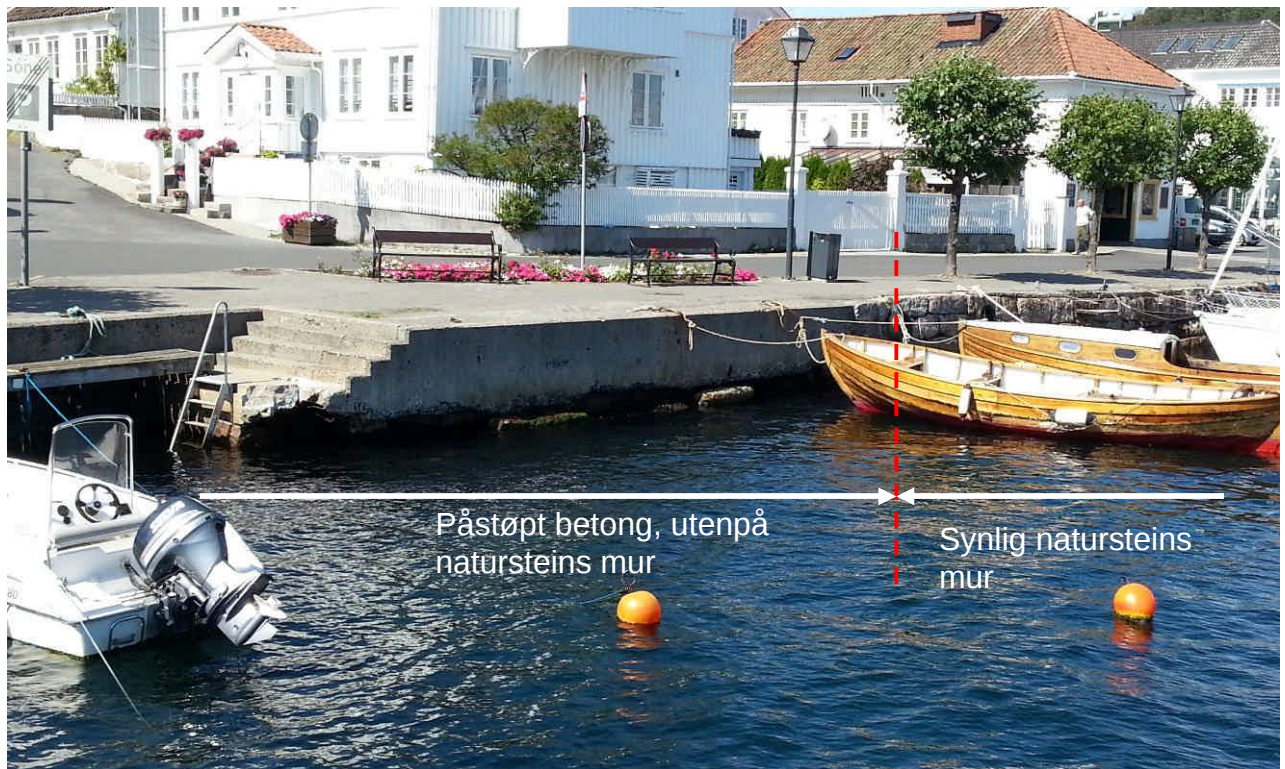
5. Bilder Bryggeholla



Bryggeplassen foran Risør Hotel. Deler av Bryggeholla i høyre kant.



Strandgata brygge-3 og deler av Bryggeholla i 1950-årene



Siste strekk av Strandgata brygge-3, med påstøpt betong utenpå gammel natursteins bryggekant.



Zoom og kontrastjustert av bilde ovenfor. Viser rød granittmaur fra gamle dager under betongstøp. Betongstøp har blitt defekt av sjøvann og is, men mesteparten av gammel steinmur fremdeles står.



Bryggeholle, med original granittsteins mur fra gamle dager synlig under trebrygga.





Bryggehollas natursteinmur med defekter i trebryggas dekke, bjelker og jernkonstruksjon. Men stålstøttene med støp har klart mange tiår med sjø og is.

6. Steinmasser

Det står å lese i Risør Kommunens dokumenter at det er 100.000m³ med fjell som skal sprenges bort i forbindelse med Fv-416. Når fjell blir sprengt øker volumet med 1.6 som skal fraktes.

Om 50.000m³ av dette er tenkt til strandgata og steinmolo må om lag 80.000m³ fraktes med lastebil, tilsvarende 8000 lastebillass.

Det vil være en omfattende operasjon og veinettet gjennom sentrum og Strandgata vil få stor belastning. Det kan være uttykt for setningsskader for eiendommer, spesielt langs vannkanten.

Vunder utfylling av steinmolo vil det vanligvis måtte gjøre sprengninger på steinfyllingen underveis for å få steinen til å "sette seg". Disse sprengningene vil kunne gi vibrasjoner inn mot eksisterende eiendommer i Strandgata og evt Dampskipskaia.

Før evt igangsetting med utfylling av steinmolo, må fare for setnings skader i utsatte områder kartlegges.

7. Ansvar

Risør Kommune må være fullstendig ansvarshavende for evt setningsskader og andre skader på bygningsmasse og eiendom i Enghavgata 1 forbundet med bygging av steinmolo, under og i etterkant av arbeidet. Om ikke ytterligere spesifisering av dette avtales, anses dette herved som samtykket ansvarsforhold av Risør Kommune.

8. Alternativ bruk av sprengstein fra Fv-416

- Betong moloen i Buvika begynner å merke tidens tann. Kan det være aktuelt å fylle ut ny steinmolo her for mer båtplasser og erstatnings for denne?
- Det ligger i dag en steinmolo i Flisvika. Denne fungerer som en bølgebryter for båter som ligger på innsiden av denne. Moloen er i dag noe skadet av is. Sprengstein fra Fv-416 kan kunne brukes på denne moloen for å gi mer og forbedret båtplasser i Flisvika og evt forbedret parkeringsområde.

9. Oppsummering

- Vi er positive til utbedring av gjestehavna i Strandgata.
- Det bør vurderes nøye om steinfylling (fast løsning) eller betong-flyteelementer (endringsbar) er beste løsning for fremtidig molo.
- Det bør vurderes å bruke uteliggere (båser) for å øke kapasiteten og forenkle tillegging for gjestene.
- Det frarådes å koble sammen ny molo med Dampskipsbrygga.
- Ny molo bør påkobles Strandgata ved dagens sted og gi god avstand til enden av Dampskipsbrygga.
- Ny molo foreslås å ha hovedformasjon som dagens molo, alternativt forlenges litt østover.
- Bryggehollla må absolutt ikke fylles igjen, men området bør renoveres med ny trebygge, reparasjon av gammel granittfasade ect.