

Høringsuttalelse: Kvalitetsprogram Lagmannsholmen, saksnr PLAN-23/00787

Litt om Næringsforeningen

Næringsforeningen i Kristiansandsregionen (NiKR) er en medlemseid og partipolitisk nøytral organisasjon som aktivt jobber for å fremme næringslivets interesser. Næringsforeningen representerer ca. 1200 medlemsbedrifter i alle typer bransjer. NiKR skal være en motor for vekst og utvikling i regionen, og være en pådriver for at Sørlandet blir Norges mest attraktive bo- og næringsregion.

Bakgrunn for saken

I 2019 ba daværende bystyre rådmannen om en strategi for havnearealene på Lagmannsholmen. Vedtaket ble gjort etter at et flertall av Bystyret åpnet for å flytte kontainerdriften til Kongsgård/Vige (havneavsnitt nord). I flertallskonstellasjonen etter valget i 2019, ble dette en sak man satte på pause i valgperioden. Vedtaket fra 2019 er altså fortsatt gyldig. Dette gir tydelige rammer for arbeidet som vi alle må forholde oss til: «Strategien bør inneholde føringer som sikrer allmennhetens interesser, samt en by- og arkitekturutvikling som er variert og egnet for å skape godt byliv. Området skal planlegges slik at gater, parker, promenader og offentlige rom skal fremstå som inviterende for allmennheten og privatiserende elementer må unngås». Videre forutsetter man i vedtaket at flyttingen skjer på en økonomisk, bærekraftig måte.

Det er i dag et politisk flertall for flytting, men ikke gitt noen nye føringer som endrer på vedtaket fra 2019. Vedtaket den gang var et kompromiss for å sikre flertall i denne viktige saken og danner rammevilkårene som vi her vil forsøke å gi innspill og løsninger på.

Oppsummering av vårt synspunkt

Det er få saker som vekker større engasjement bredt i medlemsmassen vår, enn denne. Saken har mange sider som hver for seg er like viktige. Den mest underkommuniserte etter vår mening, er vareeierens behov for ny containerhavn. Dagens havn har for lav seilingsdybde og Lagmannsholmens utforming samt grunnforhold, gjør den uegnet for å betjene eksportbedriftene i fremtiden. Byutvikling av Lagmannsholmen har flere sider som må vurderes opp mot hverandre: regionen har solide aktører innen eiendom som bør og må være sentrale for å utvikle området. Samtidig skal byen og regionen tiltrekke seg nye investeringer, arbeidsplasser, helårsturister og styrke sine tilbud til befolkningen. I næringslivssammenheng betyr dette blant annet å utvikle steder for servering og kultur- og kreativ næring. Det siste kalles ofte lyden av liv, fordi med rette ører er det urban lyd, for andre støy og tap av nattesøvn. Området bør tømmes fort, men planleggingen av hva som kommer, må være preget av tålmodighet for å sikre kvalitet og bærekraftige løsninger i langsiktig horisont.



Det haster å flytte havna for at Kristiansandsregionen skal opprettholde et konkurransedyktig havnetilbud, og kunne utvikle nye havnefunksjoner for å møte næringslivets fremtidige behov. Kvalitetsprogrammet bør oppgi en tidsfrist utover det politisk uforpliktende “i løpet av valgperioden”, som er ordlyden Havnestyret har lagt seg på. Alle vet at slike løfter har liten verdi når nytt valg nærmer seg; da er det tid for å “se med nye øyne” og “oppdatere kunnskapen”. Tall Ship Races i 2025 er et naturlig tidspunkt: da må konteinerne bort uansett. Det er nok tid til å avklare utfordring nr. 1: finansiering. Som det vil fremgå, mener vi KNAS må ha en rolle her, men i en godt kommunisert og avklart rolle inn mot næringslivet og de private eiendomsutviklerne. Hensynet til sunn økonomi, tilsier at området utvikles over tid, fordi tiden arbeider for lønnsomheten i prosjektet.

Nåsituasjon

Kvalitetsprogrammet må altså ende ut i et forpliktende tidspunkt for flytting. Vi mener havna ikke i tilstrekkelig grad har tatt inn over seg de store utfordringene de har med driften i dagens havn. I 2022 spurte vi vareeiere, speditører og transportører om hvordan dagens containerhavn fungerer. Noen er svært fornøyde, andre er svært misfornøyde. Stikkord: lang ventetid. Havna er trang, særlig atkomsten. Hver dag skaper havna cirka 180 turer med trailere inn i et kompakt sentrum. Når vanntoget ankommer, gir det enda mer ventetid. Driften av konteinerne utgjør en liten andel av havnas drift, og i en tid der debatten handler om utbytte fra havna, har ikke havna nødvendigvis en grunn til å haste med en flytting. Mens håndteringen av konteinerne er en liten inntekt, så er verdien av innholdet kolossal. En undersøkelse havna selv fikk utarbeidet, viser at denne er over 2 milliarder. Årsaken er enkel: innholdet videreføres og finner sin vei i el-biler og mobiltelefoner over hele verden, unike oppfinnelser havner på skip som seiler over alt og teknologi brukes videre på fabrikker over hele verden. For næringslivet i regionen representerer en funksjonell havn med kort ventetid betydelig verdiskaping, og det blir for snevert å se isolert på selve driften av havnen.

Regionens industri og øvrig næringsliv er avhengig av en fungerende havn. Helt uavhengig av hva området skal brukes til etterpå, så tilsier det en flytting til et sted som oppfyller moderne krav og muligheter for å introdusere autonome løsninger (som lokalt næringsliv er i stand til å levere). Legg til behovet for seilingsdybde, der skip allerede må passere fordi de ikke kan ankomme Kristiansand. Som en sentral by og i noen tilfeller vertskap for hovedkvarterene til verdensledende industri, burde dette skape nok engasjement i seg selv. Og gi den nødvendige følelsen av hastverk. Verken havna, kommunen eller politikerne har adressert dette behovet tilstrekkelig. Men det er basisen for å få til flyttingen fort, og ikke sent.

Legg til at etablering av biltrafikk i Havnegaten for å gjøre Vestre strandgate til bussgate, kommer i konflikt med jernbanesporet til Lagmannsholmen (jernbanesporet må på et tidspunkt uansett bort). Fjernes konteinerdriften i god tid før Gartnerløkka er ferdig, gir det alle muligheter til å se på hvilke løsninger som er best for Havnegata (inkludert tunnel-alternativet).



Eiendomsbransjen er naturlig nok interessert i hva man kan gjøre med Lagmannsholmen. Byen trenger en større reserve for kontorer av høy kvalitet, samtidig som vi ser at leiligheter i sentrum selger godt (også i 2023, med noen unntak). Tiden for å åpne dette vannspeilet og slik kople sammen blant annet kulturinstitusjonene på Odderøya med sentrum, er overmoden. Hundrevis av trailerturer hver uke passer dårlig inn i dette bildet.

Nåsituasjonen er også preget av endringer i regionens næringsliv. Kunnskapsarbeidsplasser vokser. Byens IT-miljø kunne ansatt flere på dagen. Fra å ha vært en by du måtte reise fra for å ta karrieresteg innen IT, kan du nå gjøre dette i egen landsdel. Strategien om å ta en ledende rolle innen fornybar energi (inkl. havvind og hydrogen), fører til flere etableringer. Vi må anta at behovene for å skape moderne, levende kontor-clustre innen IT vil vokse. Dette er bransjer som søker områder med lyden av liv, noe som tilsier en tydelig strategi for kultur og kreativ næring. Vi har i tillegg allerede en av Europas beste internettforbindelser som kommer inn på Odderøya (Havfrue). Forutsetningene for at området kan gå fra å håndtere containere, til å være en arena for kunnskap, IT og kreative næringer, er kort, men krever et strategisk valg om at det er dit man vil. Utvikling av disse arealene vil være kostbart og krever leietakere med betalingsevne og ønske om å tenke nytt for å bruke plassen effektivt. Det vil disse miljøene ha.

Dette vil samtidig utfordre eiendomsaktørene til nytenkning. Det vil være viktig for å sikre konkurransekraften til en bransje som er svært viktig for Agders fastlandsøkonomi (bygg/anlegg er ved siden av varehandel største private arbeidsgiver, viser agdertall.no).

Det store bildet er avgjørende for å vise hva som er dagens situasjon, hvilke problemer vi må løse på kort sikt, hvilke næringer vi kan bygge på og hvor man vil. I sum skal dette hjelpe oss til å øke byens attraktivitet langs tre akser: bosteds-, besøks- og næringsattraktivitet. Dette er en etablert programteori for attraktivitet etablert av Telemarkforskning som definerer en helhetlig ramme for vekst.

I henhold til investeringsevneanalyse Kristiansand Havn IKS utarbeidet av PwC, er verdi ved overtakelse og oppgjør i 2023 mellom 620-690 millioner. Videre poengteres det at denne verdien vil være 1000 mill/ 1 mrd i 2030. Denne økning viser at tiden jobber for prosjektet, da verdiene det er snakk om vil øke betraktelig med tiden.

Arealet fra Caledonien til Lagmannsholmen benyttes i dag til containerhavn, diverse former for lager og cruisehavn. Det er et område med store avstander. Hvis vi flyttet Lagmannsholmen opp i kvadraturen, ville den utgjort store deler av Kvadraturens sørvestlige del (bilde neste side).



Forslag til plangrense for områdeplanen for Lagmannsholmen med grønn strek

Summen av disse observasjonene tilsier at KNAS kan ha en tydelig rolle i å utvikle prosjektet. Det er vrient å se at havna har løfteevne som i Kanalbyen, til å utvikle området selv i samarbeid med en privat aktør. Vi utdyper dette lenger nede.

Rammer

Politiske rammer

Vi har vist til vedtaket i 2019. Konkretiseringen av dette, har administrasjonen foreslått slik, som del av vedtaket som følger høringen av kvalitetsprogrammet:

«Kvalitetsprogrammet foreslår fem strategiske virkemidler som skal legges til grunn for en sosial, miljømessig og økonomisk bærekraftig utvikling av Lagmannsholmen:

1. Foredle sjøfronten for næring, bolig, tjenesteyting og opplevelser
2. Styrke Lagmannsholmens identitet gjennom arkitektur, kunst og kultur sammen med aktivisering av områdets kulturminner
3. Tilrettelegge for et godt hverdagsliv ved at gater, parker og offentlige rom skal fremstå som inviterende
4. Tilrettelegge for nullutslipp, velge robuste løsninger mht. vær og klimaendringer
5. Styrke de grønne kvalitetene for rekreasjon og artsmangfold.»



Vi er i all hovedsak enige i disse rammene. Det vil ta lang tid å utvikle området, og mener man prinsipielt bør legge inn noe om dette her. Et tillegg under punkt 3 kunne vært:

«Da utviklingen av Lagmannsholmen vil vare over flere tiår, er det naturlig å se på midlertidighet som en måte å skape liv, tiltrekke aktivitet og teste ut hva som fungerer samt sikre at lyden av liv er et etablert element fra første stund.»

Vi utdyper midlertidighet i kapittel om mulighetsrom.

Ytre rammer

Lagmannsholmen skal utvikles for å styrke og utvikle Kristiansands sentrum. Langs aksen med det gamle bryggeriet i nord til Lagsmannsholmen i sør skal det skapes nytt liv. I midten skal ferjetrafikken fortsette og styrkes i årene som kommer. Infrastrukturen tilpasses ferjetrafikken og byutviklingen gjennom Gartnerløkkaprosjektet og utvikling av havnegata til biltrafikk.

Havnearealene er dyrebare, og ganske tidlig i fasen bør man se på muligheten for å legge deler av Havnegaten i en tunnel. Dette vil gjøre bruken av området for alle myke trafikanten langt mer friksjonsfri og åpne områder for allmennheten. En avklaring av denne muligheten bør foreligge tidlig for å få oversikt over de samlede kostnadene ved å utvikle hele Lagmannsholmen.

Lagmannsholmen skal kople seg på byrommet. Vi mener man må se grundig på hvordan dette skal skje. Det er i tiden etter covid utviklet seg et yrende liv på torvet (i alle fall på solskinnsdager) og det er naturlig å se aksen torvet, Rådhusgata og ut mot Lagmannsholmen. På veien dit skal det skapes nytt liv i Tollboden, det er investert i publikumsrettede tilbud i Vestre strandgate og det er diskusjoner om midlertidig bruk av Pir 6.

Selv om dette ikke er nevnt spesifikt i de strategiske rammene for programmet, så må dette tas hensyn til i denne planen og i byutviklingen ellers.

Videre skal området ved det gamle bryggeriet utvikles. Også dette er et stort område som innebærer en utvidelse av sentrum. Man bør ser denne i en sammenheng med Lagmannsholmen.

Indre rammer

Lagmannsholmen skal styrke en næringsvennlig kommune. Her er det viktig at etableringene ikke fører til en kannibalisme inn mot tilbud som finnes, særlig innen varehandel. Å forvente et stort utvalg butikker på Lagmannsholmen er neppe realistisk, men bør ikke utelukkes helt gitt den lange utviklingstiden for området. Her vil det være naturlig med innslag av handel, mat/ uteliv, kunst/ kultur, grøntarealer og hotell.

Åpne publikumsrettede tilbud vil være viktig for å trekke folk til området, som kan gi beboere, arbeidende og besøkende i området det de trenger i det daglige (f.eks. serveringstilbud til lunsj og etter jobb, og kort vei til dagligvare).. Her har nok også det offentlige en rolle ved å tilby tilbud som supplerer det man har. Krutthuset er et urørlig fastpunkt bygget på fjell, det er naturlig å tenke åpne tilbud til allmennheten.



Vi skal ikke her begi oss inn på veldig konkrete forslag til allmenne tilbud, men vise til at det finnes noe etablert kunnskap som må hensyntas:

- Ferjetrafikken gir en kvalitet på sjøvannet som ikke inviterer til bading, rekreasjon. Sannsynligvis må dagens containerhavn mot nord lukkes, og heller bygge åpning mot sør og kople seg på Gravane.
- Vindforhold tilsier at man beholder en kanal i midten med publikumsrettede tilbud (ref 3. punkt i strategiske virkemidler).
- Fremtidig lokasjon for cruise må diskuteres allerede nå. Den gir mye trafikk til byen, men gir også konflikt mot annen utbygging ytterst på holmen. Det betyr ikke at cruisebåtene flyttes med en gang, men det må inn i det store bildet. Kanskje kan dette også ses i sammenheng med en utvidelse av ferjeterminalen?

Det er viktig med sunn miks mellom kontor og bolig. På kort sikt er bolig mest lønnsomt sett med utbyggerøyne, men er også mer privatiserende. Et overordnet mål med utbyggingen må være at livet mellom byggene på gateplan oppleves inviterende og innbyr til opphold. Boligprisene vil bare øke og flere vil folk velge mindre bo-enheter. Mer liv vil leves i byrommet. Da er kvaliteten på uteområdene helt avgjørende. Dette stopper ikke nødvendigvis høyden på bygg: et høyt bygg kan utformes slik at gatemiljøet fortsatt har lys. Særlig inn mot Caledonien er det naturlig å tenke høyere bygg enn det som er normen inne i Kvadraturen.

Det bør – slik politiske vedtak legger opp til – stilles høye krav til arkitektur og bærekraftige løsninger, men i god dialog med bransjen uten at man på forhåndsbestemmer krav om for eksempel type byggemateriale. Det meste bærekraftige valget finner man best i dialog. Her skjer det også stor utvikling i ny teknologi (materialtyper, 3D-printing med mer), noe man ikke vil klare å fange opp i et øyeblikksbilde i en plan.

Kommunens rolle/mer om rollen til Knas

Rapporten som PwC har laget for Kristiansand havn, viser at verdien av Lagmannsholmen øker kraftig over tid. I 2023 er prislappen mellom 620-690 millioner i 2023, mens den øker til en milliard i 2030. Kristiansand havn er avhengig av gode inntekter fra Lagmannsholmen for å kunne flytte havneaktiviteten. Det synes derfor avgjørende å ha lang horisont i utviklingen av området, i alle fall på 20-40 år.

En modell for å kunne kombinere begge behovene – havnas behov for mye midler på kort sikt og utvikling i langt perspektiv – kan løses ved at KNAS har en rolle i åpne området, herunder å fastsette infrastrukturkostnader for å sikre forutsigbarhet, før man skritt for skritt involverer private aktører når kvartalene skal realiseres, uten at Knas har en videre aktiv involvering.



Ved å legge opp til en kombinasjon av å gi KNAS, som er Kristiansand kommunes redskap når det kommer til eierskap over tid, en tydelig rolle i «åpningen» av området, og deretter involvere private aktører, vil det styrke næringslivets ønske om å bygge det «Kristiansandske». Videre vil det føre til økt mangfold ved at flere aktører vil ha anledning til å delta i utbygging, som kan være med å fremme arkitektoniske forskjeller over tid, ved at området utvikles kvartal for kvartal, for eksempel ved at det gjennomføres «auksjoner» for enkeltområder.

Forutsetningen for å lykkes med en helhetlig utvikling er infrastruktur. Både gatestruktur, men også avklare bilfrie soner, kollektivtransport, tilgang fra sjøen og varelevering (til for eksempel en dagligvarebutikk). Tilstrekkelig strøm for fremtidens behov samt tilgang på internett, er avgjørende. I hvilken grad for eksempel IT-miljøer skal kunne benytte seg av Havfrue-tilkoplingen må avklares med eier før man bygger noe.

Mulighetsrom

Lagmannsholmen har et stort potensial

Midlertidighet kan benyttes som et verktøy for å etablere Lagmannsholmens identitet, og dette på en organisk måte over tid. Det kan gjøres ved hjelp av kunst og kultur, mat og uteliv, samt å åpne området for publikum. Dette er et område som lenge har vært stengt for offentligheten og kan være svært interessant for byens innbyggere å få anledning til å utforske.

Når det kommer til midlertidighet ses det ofte til København eller andre storbyer, men her stilles det spørsmål om man kan klare å dyrke «det Kristiansandske». Det kristiansandske i dette område kan være å benytte seg av containere, til kunst/ kultur, mat og uteliv etc. Dette vil bevare et kjent uttrykk i bybilde, og samtidig fremme noe nytt, som kan være med på å styrke besøksattraktivitet.

Slik det sees i dag er det stort mulighetsrom når det kommer til midlertidighet. Midlertidig bruk av arealet på Lagmannsholmen kan også være å fortsette bruk av deler av eksisterende bygningsmasse som lagerareal. Iht. PwC sin rapport vil det bygges om lag 10.000 Kvm lagerareal, fordelt på kjøll, frys og tørrlager. På Lagmannsholmen er det i dag om lag 30.000 kvm lagerareal som opererer på kapasitet. Havnedrift vil fremdeles ha behov for diverse typer lager, hvor eksisterende bygningsmasse kan benyttes i en tid selv etter flytting av konteinerne. Her vil det være verd å nevne at cruisehavna som ligger ytterst på Lagmannsholmen har iht. Kristiansand Havn 115 anløp årlig, med om lag 285 500 passasjerer.

Når det kommer til planlegging av Lagmannsholmen, vil det være viktig med en fordeling mellom bolig og næring på området. Bør det som tidligere nevnt reflekteres rundt etablering av Lagmannsholmen som et tech senter, bør Kristiansand Kommune rette seg til tech-næringen for å skape et miljø som man F.eks har etablert på Fornebu i Oslo?



Videre bør det reflekteres rundt graden av publikumsvennlig næring i første etasje, for å gjøre det attraktivt å besøke området. God balanse mellom bolig og kontor kan være med å sikre aktivitet i området både på dag- og kveldstid. Restauranter og utesteder kan utvide attraktiviteten til å inkludere natt, som kan føre til en økonomi som går store deler av døgnet. Utover dette kan som nevnt mat og uteliv være med på å skape Lagmannsholmens identitet på veien til et ferdig utbygd område.

I stikkordsform kan følgende punkter reflektere mulighetsrommet.

- Midlertidighet
- Helårsturisme
- Dag/kveld og natt
- Opplevelsesbasert næring- kreativ næring
- Tech
- Publikumsrettet næring i første etasje
- Kulturaksen
- Lokale tilbud

Målkonflikter og mulighetsrom

Det er mange ønsker for et så stort område, som i all vesentlighet kan brukes til det man vil. Uten å gå i detaljer, kan det være en nyttig øvelse å se hvilke målkonflikter som kan oppstå:

- Havn, cruise vs bolig/kontor (hvem ønsker å ha en cruiseturist kikkende inn på soverommet?)
- Grønne fellesområder vs lønnsomhet
- Boliger ytterst vs. etablert industri, bl.a. Glencore
- Tid (Horisont) vs. lønnsomhet (Tiden jobber for lønnsomheten)
- Handel vs etablert handel i Kvadraturen
- Offentlig vs privat
- Striglet og pent vs røft og urbant (kanskje har byen nok striglete områder, kan området by på noe mer røft)
- Lyden av liv vs støy (for eksempel konserter, uteliv)
- Midlertidighet vs permanente løsninger (hvordan håndtere det midlertidige på en lønnsom måte, og sørge for at det noen ganger forsvinner, eller blir permanent)

Avsluttende merknad

Arbeidet med å utvikle byens nye store utviklingsområde, er foreløpig i støpeskjeen, men det mangler ikke på innspill. Som forening har vi også gjort vårt, med ett eget mulighetsstudie. Ulempen med forslagene, er at man ganske fort hopper inn i konklusjoner, uten å ha stilt de riktige spørsmålene. Vi har her forsøkt å problematisere flere sider og samtidig peke på hvordan dette kan gjøres innenfor økonomisk bærekraftige dimensjoner. Det er lett å mene mye, men skal man åpne for allmennheten –



noe man bør – må andre deler av Lagmannsholmen planlegges slik at totalsummen gir økonomisk gevinst. Det kan bety å utfordre byggehøyder.

Vi har som nevnt innledningsvis, stort engasjement blant medlemmene. Dette går bredt fra dem som arbeider med eiendom til aktører innen kultur og kreativ næring. Alle skal selvsagt tjene penger, men vi opplever at det er risikovilje for et prosjekt som har potensial til å løfte Kristiansand opp et nivå. I dag nevnes de fire største byene, dernest Kristiansand. Vi må tro på at de fem største skal nevnes sammen i fremtiden. Grepene som er tatt fra før og som kan tas her, har potensial til å løfte byen. Som allerede nevnt vil utviklingen av området skje over flere tiår. Byens demografi og behov vil være i endring. Ser man til Oslo, kom det store publikumsrettede etableringer i det tidligere havneområdet, som man ikke så for seg i starten. Dette må vi også ta høyde for her.

Vi bidrar gjerne i det videre arbeid i styringsgruppen for prosjektet, men også med medlemsmøter, spørsmål i våre undersøkelser eller workshop. Vi har også en ressursgruppe – byutvikling og infrastruktur – som kommer til å følge prosessen tett.

For utfyllende kommentar, kontakt næringspolitisk leder Roar Vigeland Osmundsen, roar@nikr.no

Kristiansand 1. november 2023

Trond M. Backer
Adm dir

Linker:

- <https://politiskagenda.kristiansand.kommune.no/vis?id=dc3be34f-588e-444e-9122-76dd6bfbe459&punktid=5386e268-d858-4497-acd4-9ff402f7d9ee>

Programteori for attraktivitet – Distriktssenteret