

Høring Lagmannsholmen, PLAN-23/00787

Vi viser til offentlig ettersyn av områdeplan for Lagmannsholmen, og her er innspill fra Næringsforeningen. Helt grunnleggende deler vi kommunens strategi i å ta denne prosessen todelte, der denne første høringen er overordnet. I det store og hele mener vi kommunen har utarbeidet en god plan. Politikerne i areal og miljøutvalget i tillegg har bedt om å få hørt flere viktige momenter ved saken. Vi kommenterer de fleste av disse.

Det er flyttingen av konteinerne til ny havn som er bakgrunnen for at området nå skal utvikles til byformål. Området er eid av kommunen, men inngår i det havne- og farvannsloven kaller havnekapitalen. Skal flyttingen være mulig, må havna ha inntekter fra dette området i årene som kommer. Vi støtter derfor at kommunen får en selvstendig vurdering av kostnadene knyttet havneflyttingen, for å få en klar idé om hvilke inntekter Lagmannsholmen må skape (og realismen i dette). I dette bildet ligger en mulig målkonflikt: behovet byen har for noe nytt, noe som tar Kristiansand et steg videre, og de inntektene som eiendomsutviklingen må skape. Særlig på kort sikt. Våre medlemmer er krystallklare på at utviklingen av Lagmannsholmen må tilføre byen noe nytt. Mer kontorer, servering og boliger er vel og bra, men utviklingen av området er en tapt mulighet hvis den ikke fører til noe som tar Kristiansand et steg videre. Det er fremmet ulike forslag som kan sies å ha dette i seg, men vi kommenterer ikke de ulike forslagene her i denne omgang.

Vi sitter med to sentrale utfordringer som er viktig for næringslivet:

- Den nye konteinerhavna må oppfylle bedriftenes behov. Selv om driften av selve konteinerhavna gir lite inntekter til havna, så er verdien av det skipes over kaifronten svært stor. Det er funksjonen havna har som må bevares og styrkes; hver meter havn som forsvinner må ikke nødvendigvis erstattes et annet sted.
- Det andre er byutviklingen av Lagmannsholmen, der høye kostnader for å komme i gang med utbyggingen, kan være en stor «show-stopper». Denne delen bygger på en sentral forutsetning: Bystyrets vedtak fra 2019. Vi er enige i premisset og støtter opp under at dette er basis for videre planlegging. Det kan være verd å minne om at vedtaket var et kompromiss etter heftig diskusjon, der mange forutsetninger fra ulike deler av politikken ble bakt inn.

Åpningen av Lagmannsholmen gir innbyggerne tilgang til et nytt vannspeil i byen. Dette skaper forventninger langt utover det som andre utbyggingsprosjekter i Kristiansand kan måle seg med. Vi mener næringslivet må være seg bevisst dette premisset, slik at de opplevde kvalitetene for innbyggerne kommer tidlig. Dette vil skape oppslutning om prosjektet og forebygge ønsker om omkamper om sentrale, strategiske forutsetninger i utviklingen av Lagmannsholmen. Derfor støtter vi central park-løsningen, og kommer tilbake til det senere i høringsinnspillet.



Målet med Lagmannsholmen er at den skal unngå utvikling som kannibaliserer på de etableringene og kvalitetene som Kvadraturen har. Et nøkkelspørsmål blir da hvordan utvikling av området kan tiltrekke byen nye etableringer og forsterke kvaliteter vi har, blant annet innen opplevelse, IT/tech og kreativ næring. Kristiansands høye tech-tetthet bør gi muligheter i et slikt område.

Her blir skvisen mellom tempo og de rette etableringene tydelig, mellom ønsket tempo (for å tjene penger til havneflytting) og nødvendig tålmodighet for å sikre kvalitet og tiltrekke seg de rette etableringene. Til tross for at planen skal være overordnet, så ser vi at kommunen i arbeidet med sitt eierskap, ser på området og er konkrete i hvordan for eksempel Knas kan komme i posisjon for hurtig igangsetting nær Caledonien (dette høres ikke områdereguleringsplanen, men nevnes fordi det er relevant). Markedssituasjonen fører til få igangsettelser innen eiendom. Vi frykter rask løsning for å komme i gang, gir løsninger av dårlig kvalitet.

Disse avveiningene er svært viktige, og krever god politisk involvering, da det kan føre til at kommunen må avlaste risiko i starten for å sikre at perspektivet er langt nok. Husk på at kvartalsutviklingen i Kvadraturen ikke er ferdig, så markedet kan like gjerne se på Lagmannsholmen som en reserve og ikke et sted man må gå i gang umiddelbart. Dette påvirker eierstrategien, fordi det kan påvirke utbyttet fra et selskap som Knas som må ha et lengre perspektiv i utviklingen.

**

I det påfølgende har vi forsøkt å omtale forslaget til områderegulering i form av noen enkeltsaker. Vi beskriver kort saken og kommer med vårt synspunkt.

- **Eierskapsmodell:**

For å klargjøre kostnadene ved å gå inn i området, må det opprettes et infrastrukturselskap (side 6 i sakspapirene). Kommunen eier to selskaper som kan ha en rolle på Lagmannsholmen: Knas og havna. I den grad havna kan ta risikoen som følger med, vil de kunne tjene mer på eiendomsutviklingen ved å ha en rolle. Det viktigste for næringslivet er at et selskap åpner opp området og sørger for nødvendig infrastruktur. Men god forvaltning av kommunens eierskap krever mer. Skal næringslivet kunne levere i tråd med Bystyrets bestilling (side 13), så kreves det dedikert kompetanse til en så stor og komplisert urban utvikling: allmennhetens interesser skal ivaretas, det skal utvikles variert by og arkitektur der man unngår privatiserende elementer. Området skal invitere til liv på gateplan. Dette vil kreve solid kunnskap. Liv skapes med en miks av næring, bolig og publikumsrettede aktiviteter. Hvordan kan man for eksempel legge til rette for scenekunst uten at det havner i konflikt med andre



interesser. Er en konsert eller en uteservering lyden av liv eller støy? Hvis kommunen kun har blikket rettet på infrastruktur og utvikling av arealer for rask avhending (for å sikre kapitalstrømmen), så forsvinner oppmerksomheten fra slike sentrale forhold. I dette ligger at en aktiv, kunnskapsbasert tilnærming til hva som skaper gode byrom – og bygulv – er viktigere enn en streng tolkning av blant annet fordelingen 60/40 mellom leiligheter og næring.

- **Høyder, kompakt vs åpen bebyggelse**

Kommunen legger opp til at byggehøyder i Kvadraturen skal videreføres. Areal og miljøutvalget vil særlig ha innspill til om byggehøydene ved Caledonien kan være høyere. Vi mener planen må være mer fleksibel enn som så. Valg av arkitektoniske løsninger kan forebygge mer vind på bakken. Utover Caledonien, mener vi særlig områdene ved parken kan tåle mer høyde på grunn av lyset parkene gir. Til bestemmelsene «4.1.13 Høyder» vil vi foreslå ordlyd:

«Felt SF1-SF2-SF3 tåler mer etasjehøyde, for eksempel 6-8 (SF1 og SF2) og 6-7 (SF3).»

Det skal uansett trappes ned inn mot park, som vil ivareta menneskelig skala/opplevelse. Da har du også mer fleksibilitet i forhold til variasjon i hvert delfelt, for å skape gode mikroklimatiske forhold.

Blant annet park og området rundt vannspeil vil sikre lys, noe som tilsier at utbyggingsområdene kan være kompakte og tåle høy utnyttelse.

Til dette bør det gjøres noen innledende og overordnede analyser av lokalklimaet, for å vurdere konsekvenser av f.eks. ulike høyder og få litt bedre kontroll på de klimatiske forhold, kan være et godt supplement til kunnskapsgrunnlaget.

- **Bil, parkering, transport mm**

Utover nødvendig infrastruktur ut mot Odderøya, så ber man i vedtaket 24. april 2025 om innspill til å gjøre området bilfritt. Vi mener det er lurt å se nærmere på dette, der parkering og infrastruktur inkludert varelevering, skjer under gateplan. Kostnadene til dette må frem. Blir det for kostbart, må kommunen se nytt på saken. Administrasjonen bør opprettholde kontakten med næringslivet her, blant annet gjennom ressursgruppen i Næringsforeningen der også Utbyggerforeningen, Kvadratur og Gårdeierforeningen er representert.

Paragraf 4.1.1.6 i bestemmelsene omtaler parkeringsnormene. Her legges det opp 0,2 pr bolig/pr 100 kvm næring. Vi er glade for at areal- og miljøutvalget hører en høyere parkeringsnorm enn det bestemmelsene åpner for: 0,5 p-plass for bolig og inntil 0,3 per 100



kvadratmeter kontor/forretning. Dette blir et avgjørende premiss. Også forslaget fra utvalget er for lite og vil gi Lagmannsholmen et svært dårlig utgangspunkt. Husk at kostnadene for å åpne området sannsynligvis vil være store. Normen bør være 0,7 for bolig og 1,0 for næring. Som argument for å begrense parkering, brukes normalt at det er et restriktivt tiltak som virker for å fremme kollektiv. Selv om parkeringsdekningen i Kristiansand er høyere enn andre byer, så ser vi at prisene for p-plass stiger sterkt. Begrensning her vil gi økt press på de plassene som er, samt i bo-områder rundt Kvadraturen. I en tid der bilparken i økende grad er nullutslipp, er viktigste argument at man vil forhindre for mye trengsel i sentrum. Utover bompenger og god kollektivdekning, så fungerer prisenivået som allerede er for parkering til å redusere trengsel.

Tallet vi beskriver er en maks, ikke et absolutt. Vil ikke markedet ha denne dekningen, blir mindre bygget ut. Området under bakken må graves ut i forkant av hvert del-område for å kunne betjene logistikk (biler, varelevering mv). Endrer behovet seg, kan områder under bakken transformeres til annen bruk.

Areal- og miljøutvalget ber om innspill til bildeling. På sikt kan dette kanskje bli mer utbredt også her, men til nå er dette primært et fenomen i større byer. Det kommer hvis markedet kan regne det hjem, men er ikke noe man kan bygge som en forutsetning for parkeringsdekning og vegløsninger.

- **Utbyggingsområder på Lagmannsholmen**

Planen foreslår en 3-deling av Lagmannsholmen med tanke på utbygging. Nærmest Caledonien og mot fiskemottak først. Helt ytterst sist. Vi er positive til oppdelingen, gitt at man er fleksibel nok til å endre ved behov. Dette sikrer områder for det uventa, noe som er sentralt her. Forholdet mellom bolig og områder med kultur/scenekunst må avklares spesielt.

- **Vannspeil**

Det er tre muligheter for å skape et vannspeil utover ytterst på holmen: Gjennomgående kanal, åpning (poll) som i dag og åpning fra Gravane. I tillegg kan pollen fylles helt igjen.

Vi mener det bør være vann inn i området. Fyller vi igjen, vil saken dukke opp igjen om noen år. For å sikre god vannkvalitet bør området mot ferjene stenges og heller ha åpning og forbindelse inn mot Gravane. Pollen kan gjøres smalere enn i dag uten at kvalitetene forsvinner, og dermed øke arealet som kan utvikles på Lagmannsholmen.



Vi kan ikke se at det er tenkt noe omkring kostnader for vannspeilet: Blir kostnaden ved dette delt på alle, eller kun detaljreguleringen i SF3? SF3 har i så fall noen elementer i rekkefølgekrav som kan bli fordyrende.

- **Park**

Det er to forslag til park som er lagt ut: en central park eller mer delt opp ulike områder, der mange vil komme sent i perioden (siden det ytterste området tas sist).

Vi anbefaler en central park. En havnepark kommer i all hovedsak sent i prosessen. Byen bør få opplevde gode kvaliteter tidlig i utbyggingen for å sikre oppslutning og forhindre omkamper. Parken gir også løsninger for høye bygg i starten samtidig som en sikrer lys for serveringsstedene som kan bli etablert i forlengelsen av fiskemottaket når veien legges om. I tillegg vil en central park skape en tydelig identitet for området. Vi tror derfor det ikke er nødvendig å gå videre med å utrede et tredje alternativ (diagonal) som areal og miljøutvalget ba om.

Selv om vi støtter central park-løsningen, så vil vi understreke betydningen av kvaliteten parken har. Vi tror ikke strekene må følges rigid; kvaliteten på parken er viktigst.

Løsningen med en central park gir også det beste forslaget til park i samspill med Krutthuset og løfte frem dette.

- **Byrom**

Planen foreslår en havnepromenade på 9 m. Fra side 5 i planen: «Byrommene med interne veier, forbindelser, torg og plasser utgjør bygulvet. Publikumsrettede virksomheter i 1. etasje i disse områdene er viktig for å sikre et aktivt byliv og variasjon i fasader og estetikk sikrer kvalitet i møtet mellom bebyggelse og bygulv.»

Vi er enige i dette, men tilnærmingen må kunne være fleksibel en del steder ved at første etasje bygges ut i etasjehøyde som åpner for publikumsrettet aktivitet, men ikke må brukes til dette fra starten hvis markedet ikke etterspør slike lokaler. Vi ser for mange eksempler på førsteetasjer som det tar lang tid å fylle, og som i realiteten gjør øvrige deler av bygget dyrere.

Dette styres i bestemmelsene, der vi foreslår justert ordlyd (understreket):

2.1.2 Bruk av første etasje

a. I første etasje mot sentrale gater og sentrale byrom skal det være utadrettet virksomhet, slik som handel, servering, tjenesteyting, kultur o.l.



- b. Det tillates ikke bolig i første etasje mot sentrale gater og sentrale byrom.
- c. Alle førsteetasjer skal ha etasjehøyde som åpner for publikumsrettet aktivitet.

- **Cruise**

Nesten 200 anløp av cruiseskip hvert år preger området. Det er ikke identifisert gode alternativer for cruise i Kristiansand. Besøkene gir besøkende til byen, men kan påvirke investeringsviljen og verdien av Lagmannsholmen. For havna er cruise en inntekt til drift, men kan påvirke hva de tjener på eiendomsutviklingen.

Vi mener det likevel ikke er behov for å ta stilling dette nå. Det bør ses i sammenheng med hva området ytterst skal brukes til. Dette området er det som er avsatt til det uventa. Kommer det for eksempel publikumsrettede aktiviteter her, kan de kanskje sameksistere med cruise.

Hvis eiendomsutviklingen i første del viser at cruise er et vesentlig hinder (reduserer verdi), må diskusjonen tas på ny.

- **Byferge**

Areal- og miljøutvalget ber om innspill til byferge. Et slikt kollektiv-tilbud har vært utredet, uten at det er gitt klare svar. Det er særlig distansen Dvergsnes – Kvadraturen som virker mest realistisk. Vi er positive til videre utredninger og/eller utprøvinger av dette. Gitt tidshorisonten for utbyggingen av Lagmannsholmen, kan et konsept være et tema for neste byvekstavtale. Infrastrukturen på Lagmannsholmen vil måtte håndtere større menneskemengder, slik at fergeanløp bør være kurant. I tillegg foreslås det en promenade på 9 meter. Vi kan ikke se at det vil være vanskelig å finne en lokasjon til en slik ferge om det blir aktuelt.

- **Midlertidighet (side 5 bestemmelser)**

Midlertidig bruk av arealer vil sannsynligvis bli viktig for å skape liv fort når konteinerne tas bort. Her kan man se hvilke konsepter som fungerer og ikke, samt gi mulighet til nye etableringer. Erfaring fra Carlsbergbyen i København, er at midlertidige tiltak må betale leie justert fra omsetning og ikke få bevare den lave leien de får fra start. Carlsberg tilbudte fast pris og fikk mye støy da det midlertidige skulle bort, fordi markedsleie i nybygg var mye høyere. Dette håndteres best av utbyggingsselskapet og må ikke inn i bestemmelsene.

Konkret til ulike bestemmelser:

Vi har noen konkrete spørsmål og forslag til endringer i dokumentet for bestemmelser:



I paragraf "2.1.8 Renovasjonsløsning " står det at det skal avsettes areal til en felles sentral for avfallssug til hele området.

Betyr det at første detaljregulering må ha denne i området sitt? Hvilke volum/mengde/størrelser snakker vi om? Skal sentralen ligge på Lagmannsholmen?

I paragraf "2.1.9 Overvannshåndtering" står det at overgangsløsningene skal formes slik at vannet gjennomgår "naturbasert rensing". Hva innebærer det, og er det realistisk å få til?

I paragraf "3.1 Krav om detaljregulering" er det to punkter vi stiller spørsmål ved:

- "Konkrete tiltak for å redusere risiko knyttet til skipspåkørsel" - hva ligger det i dette? Betyr det kostnadskrevenne tiltak for å øke robusthet i material tilfelle skipspåkørsel eller typ. fargesterke materialer?
- "Redegjøres for klimakonsekvenser og klimatilpasninger, herunder klimagassberegninger" - kostnadsøkende for prosessen med klimagassberegninger, har ikke vært vanlig i tidligere planer. Betyr det at kommunen kan sette noen føringer basert på hva klimagassberegningene viser (eks. materialvalg)?

I paragraf 4.2.4 siste setning har vi et forslag til tilføyelse (understreket): Det kan oppføres paviljonger og mindre bygg og innretninger som bygger opp under allmennhetens bruk av området. Det kan også oppføres lek, aktivitetsområder og kunst i arealene.

For mer informasjon, kontakt næringspolitisk leder Roar Vigeland Osmundsen, 412 44 323.

Kristiansand 15. august 2025

Trond M. Backer
Adm. dir.