

REFERAT |KRS| Byutviklingsstyret (2007-2011) d. 12-06-2008

Mødedato Torsdag d. 12. juni 2008 kl. 09:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 22.05.08.....	3
Forslag til reguleringsplan for meieritomten, sluttbehandling.....	5
Lokalisering av båtsportbedrifter.....	24

Punkt 167/08: Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 22.05.08



Dato: 23.05.08
Saksnr.: 200800007-33
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
12.06.2008

Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 22.05.08

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret godkjenner protokollen fra møte i byutviklingsstyret 22.05.08

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

Punkt 168/08: Forslag til reguleringsplan for meieritomten, sluttbehandling

Bilag

Saksprotokoll

hør_debatten-sak119-08

Planer 1-3 etg.

Vedlegg 18 Tilknytning parkanlegg

Vedlegg 17 Gateperspektiv 2

Vedlegg 16 Fugleperspektiv

Vedlegg 15 Gateperspektiv

Vedlegg 14 Sol skygge diagram mars september

Vedlegg 13 Sol skygge diagram juni

Vedlegg 12 Gateoppriss

Vedlegg 11 Snitt - Fasader

Vedlegg 10 Planer - U1 til U3

Vedlegg 9 Planer - 4.etg og 5.etg

Situasjonsplan med grunnplan

Situasjonsplan

Ny 4. etg

Vedlegg 2 Reguleringsbestemmelser 2008-06-03

situasjonskart

Vedlegg 23 Møte parkeringselskapet 20080527

Vedlegg 24 ViaNova Sluttrapport 30 05 08

Vedlegg 1 Meieritomten Reg_plan_rev.23.05

Revidert reguleringsforslag 30.mai 2008, merknader

Status fra parkeringsselskapet



Dato: 30.05.08
Saksnr.: 200704486-65
Arkivkode O: PLAN:
Saksbehandler: Hanne Katinka Hofgaard

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
12.06.2008
18.06.2008

Forslag til reguleringsplan for meieritomten, sluttbehandling

Sammendrag

Kristiansand Næringssselskap as, med planfaglig konsulent Rambøl Norge as, har fremmet forslag om reguleringsendring for å tilrettelegge "meieritomten" for offentlig formål/kontor, samt utvidelse av eksisterende parkeringshus på tomten. Planområdet består av deler av kvartal 21 avgrenset mellom Skippergata, Gyldenløves gate og Festningsgata. Samlet romprogram er ca 12.500 m². Dette skal romme ca 420 arbeidsplasser og ca 500 daglig besøkende.

Planprogram for konsekvensanalyse ble vedtatt 8.11.07, og 6.12.07 ble reguleringsplanforslag vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. I tillegg ble det vedtatt at drift av P-sener, bortfall av P-plasser, reduserte inntekter for kommunen samt inn- og utkjøring i anlegget skulle drøftes i høringsrunden.

I gjeldende *Kommunedelplan for Kvadraturen* er planområdet avsatt til bybebyggelse, forretning, kontor og bolig med byggehøyde 8,5 meter over gjennomsnittlig terreng. Det er også førende at det skal legges opp til forretning mot gate i kvartalet. Fremlagt prosjekt er vesentlig redusert i forhold til høringsutkastet, men er fremdeles ikke i tråd med kvadraturens høyderammer. Det avviker med 3.3 meter i fasadelivet ved Gyldenløves gate og Skippergata, 6.9 meter for den inntrukne 4 etasjen og 10.5 meter i totalhøyde (lamellen ut mot Festningsgata). Prosjektet har også en høy utnyttelse i forhold til ordinær karrebebyggelse. Hovedformål med reguleringsplanen er etter plan og bygningsetatens syn ikke i tråd med overordnede retningslinjer for byutviklingen. Ut fra kommune- og kommunedelplanens føringer, legges det vekt på økt offentlig parkering og økt utvikling av "handelssentrum" for dette kvartalet. Planforslaget legger opp til økt offentlig parkering i kvartalet med ca 100 plasser og handel i første etg mot Skippergata. Det resterende volum skal i det alt vesentlige benyttes til arbeids- og velferdsforvaltning (arbeidsmarkedstiltak og trykdetjenester) og helse- og sosials øvrige tjenester.

Høringsinnspillene har i hovedsak vært opptatt av volum, høyde og trafikk. Statens veivesen, Fylkesmann og Fylkeskommune fraråder utbyggingen og anmoder om å finne annen plassering. Fylkeskommunen har varslet innsigelse til planforslaget vedrørende volum og høyder relatert til kvadraturen som bevaringsverdig byplan. Alle innspill har uttalt at volum og

høyde er for stort. De nærmeste naboene påpeker tap av sol og utsikt. Ellers har noen stilt spørsmål ved om samordningen og utnyttelsen av den offentlige parkeringen i denne del av byen er godt nok ivaretatt, og hvorvidt valgt løsning gir for stor ulempe for de myke trafikanter. Parkeringsselskapet har vært i dialog angående både drift og utforming av anlegget, men oppfatter at det fremdeles er noen tekniske forhold som må på plass. Ellers er det ikke funnet alternative plasser for de 226 eksisterende som utgår i anleggsperioden på 2-3 år. Også naboene uttrykker bekymring for denne perioden i forhold til støy og støv.

Det siste punktet som tas opp av flere er spørsmålet om hvordan kommunen kan tillate en utbygging i strid med foreliggende planer og påpeker den presedens dette vil gi for private eiendomsbesittere og utbyggere.

Plan og bygningsetatens vurdering

Plan og bygningsetaten har gjennom reguleringsprosessen påpekt at det kunne vært mulig å få frem et konsept mer i samsvar med kommunedelplanen hvis større del av kvartalet ble disponert til NAV, et ønske forslagstiller ikke har evnet å imøtekomme.

Det er likeens etter etatens syn uheldig at en reguleringsplan som innebærer større endringer av kommunedelplan kommer i forkant av en revisjon av kommunedelplan, spesielt i forhold til spørsmål om presidens.

Plan og bygningsetaten er med utgangspunkt i gjennomgang av de planmessige forhold sterkt i tvil om hvorvidt dette planforslaget bør anbefales vedtatt. Det bør i så fall stilles vilkår om at planforslaget omarbeides med større inntrekning av 4 etasje mot Gyldenløvesgate og Skippergata. Fylkeskommunen har gitt uttrykk for at inntrekning mot Wergelandsparken ikke er optimal, det må legges vekt på å forbedre dette forhold.

Planforslaget må også vise løsninger for eventuelle påkoblinger av eksisterende nabogarasje, samt mulig fremtidig garasje under torget i bestemmelse og tegning. Til sist vil etaten som konsekvens av planprosessen foreslå at tilliggende tomter som ikke inngår i løsning for parkeringskjeller og NAV- senter tas ut av planen.

Plan og bygningsetaten ønsker å påpeke at planprosessen har vært underlagt et tidspress som kan medføre at viktige elementer ikke har blitt ivaretatt på tilstrekkelig god måte.

Teknisk direktørs vurdering og prioritering

Teknisk direktør vil påpeke at ideelt sett så kommer denne planen for tidlig. Kommundelplan for Kvadraturen er under revisjon, og foreliggende plan utfordrer gjeldende Kvadraturplan, særlig i forhold til byggehøyder. Denne konflikten er redusert gjennom prosessen og etter høring ved at bebyggelsen langs Festningsgata er redusert til 5 etasjer, ved at bebyggelsen mot Gyldenløvesgate og Skippergata er redusert til 3 etasjer, med inntukken 4 etasje. Planen fanger nå overgangen til lavere bebyggelse i disse gatene på en bedre måte.

Festningsgata er under transformasjon, og det er teknisk direktørs vurdering at gaterommet tåler større byggehøyder. Av omkringliggende bebyggelse er Skippergt 55 og Kunstnergården allerede 5 etasjer.

Når det gjelder formålet er NAV-senteret et viktig samfunnsformål der kommunen har en forpliktelse til å finne egnet lokalisering. Bruken er i gjeldende plan vist til offentlig formål, med tanke på tidligere lokalisering av kulturhus. Når dette ikke lenger er aktuelt møtes to av de andre overordnede retningslinjene i Kvadraturplanen. Handelssentrum skal utvikles opp mot Festningsgata, noe som kun er ivaretatt i 1.etg mot Skippergata. Men det kan også sees som et svar på kvadraturplanens intensjon om å styrke kvadraturen som offentlig adminstrasjonssentrum rundt Øvre Torg/Tinghuset. NAV senteret blir godt tilgjengelig og parkeringsdekningen blir bedre da det ikke legges opp til kontor plasser i kjeller. Forflytning av eksisterende rampe gir ryddigere avkjørsler og parkeringsforhold enn dagens, samt bedre kapasitet i krysset Festningsgaten/Skippergaten.

Imidlertid er det viktig at fylkeskommunens forbehold og bemerkninger i tilstrekkelig grad blir imøtekommet og teknisk direktør anbefaler følgelig at inntrekningen av 4 etg plan følger de grenser mot Skippergaten og Gyldenløves gate slik de fremsto i plan av 22.04.08 som gir bedre lysforhold for disse gatene. Planen må underlegges Sosi- sjekk på vanlig måte.

Mulige viderekoblinger av parkeringskjeller er ikke godt nok løst og må sikres i bestemmelsene.

Grunnlaget for utvidelse av planområdet med fordeling av volum for NAV bygget innover i kvartalet er ikke benyttet. Bevaring av Skippergaten 30 er ikke god nok grunn til å regulere midtre del av kvartalet, når dette ikke er gjort ut fra en reell vurdering av disse tomtenes utvikling/bevaring. Teknisk direktør anbefaler følgelig å ta ut disse tomter fra reguleringsplanen.

Forslag til vedtak:

- 1 Bystyret vedtar reguleringsplan for Meieritomten, plan 1151, sist datert 23.05.08, med bestemmelser sist datert 3.06.08 med følgende endringer:
 - a. Kombinerte områder til bolig/forretning tas ut av planen, samt tilhørende fortau. Reguleringsbestemmelsene rettes tilsvarende. Planen oppgraderes til riktig Sosi-format.
 - b. Regulering under bakken sikres mulige påkoblinger til parkeringskjeller under Norske folk gården og tilknytning til eventuell parkeringskjeller under torget. Dette forhold sikres i bestemmelser, plankart og illustrasjon.
 - c. Grenser for inntrukket 4 etasje mot Skippergaten og Gyldenløvesgate skal følge planforslaget datert 22.04.08.
 - d. Sjøpølsebehandling skal løses innenfor byggets fasadelinje fortrinnsvis i forbindelse med innkjøring til parkeringskjeller.
- 2 Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å fremlegge en utbyggingsavtale.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygnings sjef

Trykte vedlegg

1. Situasjonsskart med avmerket naboer som protesterer/har kritiske merknader jamfør høringsinnspill.
3. Forslag til reguleringsplan for Meieritomta, sist datert 23.05.08
4. Forslag til reguleringsbestemmelser for Meieritomta sist datert 3.06.08.
5. Forslagsstillers kommentering av merknader og endring av plan datert 30.05.08
6. Illustrasjoner, slik som sol/skygge, utsiktsillustrasjoner, støyrapport m.v. Snitt som inneholder eksisterende, planert og regulert terreng samt eksisterende bebyggelse
7. Møtereferat av 27.05.08 fra parkeringsselskapet
8. Status skriv fra parkeringsselskapet
9. Redegjørelse for trafikk og parkeringsspørsmål, ViaNova sluttrapport 30.05.08
10. Plan for inntrekning av 4. etasje datert 22.04.08

Utrykte vedlegg: Sakspermen

1. BAKGRUNN FOR SAKEN

Kristiansand Næringssselskap as, med planfaglig konsulent Rambøll Norge as, har fremmet forslag om reguleringsendring for å tilrettelegge tomten for offentlig formål/kontor, samt utvidelse av eksisterende parkeringskjeller på tomten.

Intensjonen bak reguleringen er ønske om realisering av nybygg som skal romme "ny arbeids- og velferdsforvaltning":= NAV, samt helse og sosials øvrige tjenester som i dag i hovedsak befinner seg rundt i byen: Helsestasjonstjeneste sentrum/Lund er etter høring tatt ut av prosjektet sammen med familiesenter og barnefysioterapitjenesten. De gjenstående er; samfunnsmedisinsk enhet, EBT - bolig-tjenesten, RISK rusomsorg, barneverntjenesten, flyktningtjenesten, DuViTo servicesenter, PPT, LOS tjenesten, vikarsentralen, kvalifiseringstjenesten, og administrasjon for utviklingshemmede, sentrum. De tjenester som ligger tettest i forhold til et samarbeid med NAV-senteret vil bli prioritert.

Samlet romprogram er etter høring redusert til ca 12.500 m² fra 14.500 m². Dette skal romme ca 420 arbeidsplasser og ca 500 daglig besøkende. I henhold til rammene for de statlige reformer skal bygget være innflyttingsklart i løpet av 2010.

I tillegg innebærer planen ny parkeringskjeller i tillegg til den eksisterende.

Det har jamfør forslagsstiller vært en lang prosess for å finne egnede lokaler sentralt i Kristiansand, men som ikke har ført frem for andre lokaliteter.

Tidligere saksgang,

Saken var til behandling 8.11.07 da planprogram for konsekvensutredningen ble fastsatt. Byutviklingsstyret vedtok i tillegg følgende punkt: "Tidlig i prosessen vurderes nærmere eventuell endring av plangrense."

Planen ble deretter behandlet 6.12.07 med følgende vedtak:

1. Byutviklingsstyret legger forslag til reguleringsplan for Meieritomta, datert 26.11.07 med bestemmelser datert 26.11.07 ut til offentlig ettersyn.
2. Tittelfeltet rettes opp før utsendelse.
3. Konsekvenser for drift av P-senter, bortfall av P-plasser, reduserte inntekter for kommunen samt inn- og utkjøring i anlegget drøftes i høringsrunden.

Ved årsskiftet ble planen lagt ut på høring og det kom inn 14 merknader. Siden har det med utgangspunkt i vedtak og høringsinnspill, vært en rekke møter der parkering- og trafikk forhold har vært tema, samt byggets volum og uttrykk.

Planens innhold

På bakgrunn av de innkomne merknader besluttet Kristiansand Næringssselskap as å redusere utbyggingens størrelse. Det har vært en lengre prosess med utprøving av forskjellige utbyggingsformer, volum og høyder i første rekke for å unngå at det vil bli fremmet innsigelse til Riksantikvar. Samtidig har det vært viktig for forslagsstiller å oppnå en rasjonell utnyttelse for å få plass til et NAV-senter med tilhørende tjenestefunksjoner.

Bygget er redusert med en etg, fra 6 til 5. etg, ut mot Festningsgata. Mot Gyldenløvesgate er bygget redusert med to etasjer mot Norske Folk gården og med en etasje frem mot Wergelandsparken og eksisterende kvartal. Mot Skippergata er bygget 3 etasjer med kun tilbaketrasket 4. etasje. Ved reduksjon av etasjehøyden i 1 etasje er i tillegg hele bygget redusert med 0.5 meter.

Dette gir følgende endringer i byggehøyder:
Høydereduksjon Festningsgata: 4m
Høydereduksjon Gyldenløvesgate ved Norske Folk: 4-7,9m
Høydereduksjon Gyldenløvesgate ut mot Wergelandsparken: 4,4m
Høydereduksjon Skippergata: 0,9m generelt 4-4,4m for toppetasjer
Reduksjon i utbyggingsareal: ca. 1.200m² BTA

Reguleringsforslaget består i hovedsak av område utlagt til forretning/kontor/offentlig bebyggelse (kombinert område) med innlagt forretning i etg. plan ut mot Skippergata. Tilliggende bebyggelse innenfor planområdet er foreslått opprettholdt til bolig/forretning (kombinert byggeformål), hvorav Skippergata 30 (150/1161) er regulert til bevaring. Ellers er Gyldenløves gate foreslått til gatetun foran nybygget med tanke på en trinnfri forbindelse mellom byparken og bygget. I tråd med innspill vil dette tas stilling til og detaljeres i senere fase i teknisk plan/utomhusplan.

I gårdsrommet er det innregulert en mindre fellestase, og under bygget en utvidet parkeringsgarasje i tre etg. Parkeringkjelleren legger opp til ca 320 p-plasser. Dette tilsier en økning av dagens tilbud med 100 plasser, men 120 færre plasser enn det mulighetsstudiet fra 2004 la opp til. Grunnen til dette er andre bygningstekniske løsninger i parkeringshuset og at NAV bygget har behov for tekniske rom/felles rom under bakken. Imidlertid vil mange av plassene som i dag er bortleid bli frigjort for benyttelse til korttidsplasser og følgelig øke kapasiteten ytterligere.

Dette gir nå et samlet byggeområde innenfor plangrensen på 5,45 da hvorav 3.15 da til det foreslåtte NAV bygget. Sentrum/ Lund helsestasjon er etter høring helt eller delvis tatt ut. De tjenester som ligger tettest i forhold til et samarbeid med NAV-senteret vil bli prioritert. Nybygget er tenkt som en blanding av celle og teamkontorer og åpent kontorlandskap med ca 4.000 m² service/felles-areal for publikum og ca 420 arbeidsplasser (med unntak av forretningsareal).

Bruksarealet BRA er over bakken satt til 11.080 m² for nybygget. Inklusive parkering (7.050 m² nybygg og 4.390m² eksisterende og 1.500 m² andre rom) under bakken, blir det 24.020 m² BRA totalt. Det er foreslått fellesarealer i form av møte-, undervisningsrom, kantine, kafé og utstillingsarealer integrert i bygget. Disse er imidlertid ikke bekreftet juridisk i reguleringsplan.

Bygget er planlagt med kjøreadkomst til parkeringkjeller fra Skippergata. De tekniske løsningene er nå gjennomgått med parkeringsselskapet. Varelevering og renovasjon er tenkt løst fra gateplan i Skippergata. Containere bringes opp via heis fra søppelrom i kjeller. Nærmere spesifisering av oppstilling og avhenting vil skje i forbindelse med rammesøknad. Hovedinngang er lagt mot Gyldenløvesgate. Planforslaget er vist med inndratt arkadeløsning mot Gyldenløvesgate fra inndratt inngangsparti ca midt på.

Dagens situasjon

Meieritomten ligger innenfor Kvadraturen i Kristiansand og er nordre del av kvartalet som er omkranset av Festningsgata i nord, Skippergata i vest og Gyldenløves gate i øst. Rett sørøst for planområdet ligger Wergelandsparken. Tomten har en sentral plassering mellom Festningsgata som innfartsåre/ kollektivgate og handlestrøket i Kvadraturen.

Hoveddelen av planområdet er ubebygget og består av en større asfaltert parkeringsplass og nedkjøring til offentlig parkeringsplass under bakken. Det er noen enkeltstående trær og planterabatter ved bussholdeplassen i nordre del av planområdet. Planområdet består videre av bebyggelsen i Skippergata nr. 30, 32, 34, 36 og eksisterende bebyggelse nr. 15, 17, 19 og 21 i Gyldenløvesgate.

2. TEMATISK VURDERING AV PLANFORSLAGET

Nedenfor vurderes hovedkonsekvensene av planforslaget, samt de forhold som er spesielt viktige i forhold til kommuneplanens satsningsområder.

Forhold til kommuneplanen

I gjeldende *kommuneplan* er planområdet avsatt til senterområde.

Satsingsområder i kommuneplanen:

o *Landsdelsenter og regional utvikling*: Planforslaget har ikke spesiell betydning i forhold til dette satsningsområde utover at det vil bevirke til en styrking av Kristiansand som tyngdepunkt for offentlige tjenester. Til en viss grad kan prosjektet også sies å kunne gi befolkningen et rikere hverdagsliv gjennom samling av kommunale og statlige helsetjenester i et bygg med sentral beliggenhet opp mot metroaksen.

o *Vekst og verdiskapning*: Planforslaget har ikke spesiell betydning i forhold til dette satsningsområdet, da det i stor grad dreier seg om relokalisering av tjenester. Forslaget kan sies å være en styrking av bysenterets tyngdepunkt for handel og service, da det gir nye sentrale parkeringsplasser og fordi det vil være enklere med en samlokalisering for brukere av helse og sosialtilbudene. Imidlertid vil bygget markere seg mer som et kontorbygg enn et forretningsbygg i forhold til antall besøkende og antall arbeidsplasser. Bygningen har fremdeles størrelser i seg både som kontor og parkeringsbygg som kan bevirke til en barriæreeffekt for videreutviklingen av Skippergaten som utvidet handlegate helt frem til Festningsgaten.

o *Levekår og livskvalitet*: Planforslaget vil bevirke til å synliggjøre folkehelsebyen Kristiansand ved å sentralisere plasseringen av arbeids- og velferdsforvaltning", samt helse og sosials øvrige tjenester. Dersom byggets ambisjon om å være en møteplass lykkes, vil dette også kunne bli positivt for byens befolkning. Det har vært jobbet med å endre byggets volum slik at de sentrale byrommenes identitet i kvadraturen ikke skal forrykkes ved at kvartalet bygges ut med så høye vegger at himmelrommet blir vesentlig mindre for Byparken. Dette vil også ha betydning for opplevelsen av Skippergaten som småskala handlegate, og lokalt, for omkringliggende bebyggelse som Norske folk gården.

o *Bærekraftig utvikling*: Planforslaget kan sies å være bærekraftig i forhold til at brukerne lett kan benytte offentlige transportmidler for å nå bygget. Planforslaget har ikke benyttet definert planområde eller en utvidelse av dette aktivt. Det ville vært mer bærekraftig å utnytte hele kvartal 21's potensial for å komme frem med et helhetlig plangrep som i større grad forholdt seg til eksisterende planer og verdier i eksisterende tilsluttende byrom. Dette har ikke reguleringsforslaget lyktes med.

o *Overordnede retningslinjer for arealbruk:*

o *-Senterstruktur*: er definert gjennom kommunedelplan for kvadraturplanen. (se punkt om kommunedelplan og kommunedelplanens retningslinjer) Planforslaget er i hovedsak ikke i tråd med kommunedelplanen.

o *-Næringsareal*: Arbeidsplassintensive kontor og servicenæringer med stort arealbehov skal primært lokaliseres til kvadraturens randsone; forslaget kan fremdeles ikke sies å være i tråd med dette.

o *-Utbyggingspolitikk*: Forslaget legger opp til en fortetting av tomt nær opp mot metroaksen som er i tråd med utbyggingspolitikken i sentrum. Forslaget bidrar også noe i form av nye forretningslokaler mot Skippergaten og større parkeringshus, til tilrettelegging av infrastruktur som vil ivareta en bærekraftig utvikling og etablere kjøpers marked.

o *Grønnstrukturutredningen*: For området gjelder treplantingsplan for kvadraturen. Forslaget viser så langt ingen beplantning. Alle større trær og planterabatter i området må fjernes som følge av planens realisering.

o *Miljøvern*: Tomten er støyutsatt i forhold til trafikken i Festningsgata. Arbeidstakere og brukere av senteret og parkeringsplass som velger bil som transportmiddel, vil føre til økt støy og forurensning. Det er ikke redegjort klart for hvordan ressursforbruket skal minimaliseres, men fjernvarmeanlegg skal legges til grunn. Det må imidlertid forutsettes at dette følges opp.

o *Kulturminner*: Forslaget følger opp kulturminnevernplanen i forhold til å gi vernestatus til Skippergaten 30. Byggets egentlige vernestatus i sammenheng med sine omgivelser er ikke aktivt vurdert og ligger ikke inne som en premiss for kvartalets utvikling og framtid. Plan og bygningsetaten oppfatter Wergelandsparken som kulturminne i sammenheng med tilsluttende bygninger og byens torv. Etaten har kritisert reguleringsprosessen i forhold til å planmessig forfølge hvilke muligheter som ligger i kvartal 21 som helhet, og hvilke muligheter

som ligger i utviklingen av et samlet gateløp der fasaderekken i Gyldenløves gate kan utvikles videre som "vegg" mot byens mest sentrale uterom.

Etaten har hele tiden pekt på at nybygget har dimensjoner i seg som vil føre til endret innramming (vegg) rundt byens mest sentrale byrom. Verdien av eksisterende merkebygninger og deres betydning i bybildet kan lett forringes dersom disse omringes med stadig høyere bygninger. Prosjektet har imidlertid modulert seg betraktelig siden høringsforslaget, spesielt i forhold til Wergelandsparken.

o *Estetikk*: Planforslaget har gjennomgått mange runder i etterkant av høringen i forhold til modulering av byggets høyder og volum. Forslaget er grundig illustrert i forhold til hvordan bygningen vil fremstå i bybildet. Bygget fremstår nå med 5 etg mot Festningsgata og 4 innover mot kvartalet. Det er benyttet fasadeoppriss, gate- og fugleperspektiv. Plan og bygningsetaten har ment at bygget har vært for stort i forhold til de nærmeste omgivelser i forhold til størrelser og proporsjoner. Bygget er nå modulert vesentlig ned i skala mot tilsluttende kvartal, men vil likefult fremstå som et vesentlig tyngre bygg enn sine omgivelser. Bygget fremstår mer som et signalbygg som dominerer tomten og som reiser seg opp over nabobyggene, tross inntrekkninger som gjør overgangene mer harmoniske. Plan og bygningsetaten mener det ikke er relevant å ta utgangspunkt i tidligere drøftelser for kulturbygg på tomten. Selv om et NAV/helse og sosial bygg vil ha betydning for fellesskapet, konkluderes at bygget er i strid med de estetiske retningslinjene for kvartalet.

o *Universell utforming*; ligger inne som premiss også for dette planforslaget.

o *Transport, infrastruktur*: Prosjektet legger opp til økt offentlig parkering, samt sykkelparkering i planforslaget, i tråd med kommunedelplan. Ut fra konsekvensutredningen vil avvikling av russtrafikken på ettermiddag være det mest prekære, men ikke overgå anbefalte verdier. I og med at planområdet ligger direkte opp mot en av hovedtraseene for inn/utmatning av biltrafikk til sentrum, samt en av de mest sentrale gatene for kollektivtrafikken, er det avgjørende at verken gater eller fortau blokkeres. Et så stort kontorkompleks vil også kreve omfattende varelevering og renovasjonssystem i form av søppelavhenting. Plan og bygningsetaten er fremdeles urolig for at volum i leveranser og søppel kan skape barrierer i byrommet og i trafikkavviklingen. Helt konkrete løsninger for oppstilling m.m skal foreligge ved behandling av rammeplan.

I kommunedelplanen for kvadraturen`s retningslinjer for dette området, står det at kvadraturen som helse-, sosial og omsorgssentrum skal nedtones, at handelssentrum skal prioriteres, og at større kontorenheter skal ligge i kvadraturens randsone og ikke sentralt i kvadraturen. Sentrum skal gjøres mer tilgjengelig for besøkende og handlende på bekostning av arbeidstakere. Det står også at Kvadraturens offentlige administrasjonssentrum skal videreutvikles ved Øvre torg. Planforslaget er i hovedsak ikke i tråd med disse retningslinjene, med unntak av offentlig parkeringsgarasje.

I kommunedelplan er planområdet avsatt til bybebyggelse, forretning, kontor og bolig med byggehøyde 8,5 meter over gjennomsnittlig terreng. Det er også førende at det skal legges opp til forretning mot gate i kvartalet. I tillegg legges det opp til nytt offentlig parkeringsanlegg på tomten. Planforslaget er ikke i tråd med kommunedelplan hva gjelder høyde og bare delvis hva gjelder formål. Festningsgata er utlagt til utviklingsområde i kommunedelplanen over 5 kvartal, inklusive kryssende gater, hvorav deler av Skippergaten og Gyldenløvesgate inngår, samt eksisterende rampe til parkeringskjelleren i Norske folk gården.

I forbindelse med oppstartet revisjon av kommunedelplanen, samt endrede vedtekter, skal en mer overordnet samordning i Kvadraturen i forhold til kjøremønster, kollektivutvikling og parkering legges til grunn. Foreliggende planforslag har ikke fulgt opp ønske om utredning i et større omfang, der forskjellige scenarier for Festningsgata som utviklingsområde er trukket inn. Imidlertid er dette temaet drøftet i forbindelse med mulighetsstudiet for parkeringsanlegg under Meieritomta, som denne reguleringsplanen støtter seg til. Se vedlegg angående utredning av trafikk/parkering.

Forhold til andre gjeldende planer og/eller utredninger:

– **Risiko- og sårbarhetsvurdering**: er gjennomført og har ikke påvist annet enn evt. forurensning i grunnen.

– **Utbyggingsavtale** er varslet men ikke inngått.

- Konsekvensutredning

Konsekvensutredning er foretatt for reguleringsplanen og resultatene ble presentert og kommentert i tidligere saksfremlegg.

Her repeteres kort hovedpunktene i konsekvensutredningen

-eksisterende bebyggelse

Planforslaget innebærer riving av Gyldenløvesgate 21, eksisterende trappehus til parkeringskjeller, busstur og et skur i bakgården.

-tiltakets forhold til byen

-Generelt peker utredningen på at planforslaget i hovedsak består i en samling av eksisterende tjenester og vil derved føre til frigjøring av eksisterende lokaler rundt i kvadraturen og ikke påvirke balansen mellom "åpne" handelsfasader og "lukkede" kontorfasader i kvadraturen. -Utredningen peker på at den planlagte videreutviklingen av *Rådhuskvartalet* betyr en styrking av den offentlige administrasjon og service mot Torget. Dette vil føre til enklere tilgjengelighet til tjenestene og enklere for tjenestene å nå publikum. Dersom sambruk og økt aktivitet skal oppnås er det avhengig av at disse institusjonene ikke lukker seg inne og at en lykkes med en fleksibel og utvidet bruk og utvidet åpningstid utover ordinære kontorer.

-*Skippergaten* er sentral for utvidelse av handelsområdet for småbutikker. Innkjøring til utvidet parkeringsanlegg vil gi et brudd i handelsfasaden, men planforslaget legger opp til forretningsvirksomhet i 1.etg langs dette gateløpet.

-*Festningsgata* er i dag blandet med hensyn til høyder og grad av åpenhet i fasadene. Konsekvensutredningen konkluderer med at gaten ikke er spesielt sårbar i forhold til foreslåtte utbyggingstiltak og at veibredden vil være romslig nok for integrering av nytt kollektivfelt når dette skulle bli aktuelt. Dette er ikke bekreftet fra kollektivinteressene.

-*Gyldenløvesgate* vil få størst funksjonsendring i forhold til dagens. Her vil det komme ca 500 daglig besøkende pr. fot eller med avstigning fra bil, samt de av de 420 arbeidstakerne som kommer med kollektiv eller til fots. Konsekvensutredningen konkluderer med at dette er et kritisk punkt i forhold til å unngå konflikter og peker på en del mulige avbøtende tiltak: Ophøyet fotgjengerplass, inntrukket arkadeløsning for deler av fasaden er de teknisk sett viktigste grepene. Funksjonsmessige tiltak som nevnes er; oppbygging av byggets inngangsparti som møteplass med utadvendte servicefunksjoner og kafe. Det pekes også på muligheten for å utvide/omlegge parkens stiforbindelse mot byggets hovedinngang. De funksjonsmessige tiltakene er ikke forfulgt nærmere i fremlagte reguleringsforslag.

Konsekvensanalysen tar også opp diskusjonen om hvorvidt formålet vil stride mot en av de overordnede målsettingene i kommuneplane om *sentrum som møteplass*. Forslagsstiller peker på bakgrunnen for den statlige reformen og viser til at Kristiansand kommune nettopp definerer dette prosjektet som en møteplass for Kristiansands befolkning.

-byggehøyder og utnyttelse

Analysen drøfter hvordan høyden kan moduleres gjennom inndragninger og nedtrappinger for å tilnærme seg tilliggende bebyggelse. Hvordan lys vil endres og vekselvirke mellom bygg og omgivelser drøftes også ut fra foreslåtte benyttede virkemidler som indre gårdsrom, ytre gårdsrom, inntrukket inngangsparti, fasade/vindusbruk osv. Avbøtende tiltak er foreslått i forhold til en best mulig detaljering for å begrense de negative virkningene, samt å få frem et "inviterende bygg".

-trafikk og parkering

ViaNova har ved vurdering tatt utgangspunkt i "mulighetsstudie for parkeringsanlegg på Meieritomta". Planforslaget følger opp anbefalinger fra denne rapporten. Nedkjørsel flyttes 40 meter innover i Skippergaten og får innkjøring fra gate gjennom portrom. Utvidelse av

offentlig parkeringsplass vil føre til økt trafikk. Samlingen av tjenester på Meieritomta gir ikke direkte mer trafikk, da disse stort sett finnes andre steder i sentrum. Det er foretatt trafikkteiling og kapasitetsberegning som tilsier at forslaget ikke vil overstige anbefalt belastningsgrad på maks 0.85. Den mest kritiske trafikkavviklingen vil være fra den nye parkeringsgarasjen ut mot Baneheia etter ordinær arbeidstid. Det er beregnet at forslaget ikke vil påvirke evt. nytt kollektivfelt i Festningsgata kritisk. Prosjektet vil ikke føre til vesentlige endringer i støybildet. Stengning av parkeringskjelleren i anleggsperioden beregnet fra 2008-2010 vil ha stor negativ innvirkning på parkeringstilbudet i denne del av sentrum.

Det er også konkludert med at det er mulig å knytte eksisterende kjeller i Norske Folk gården til den nye kjelleren. Dette vil føre til færre plasser og lengre fremkjøring enn dagens, samt at driftkjøring i forbindelse med søppelavhenting ikke lenger blir mulig. Også påkobling av evt nytt parkeringsanlegg under torget ansees å være mulig. Men dette vil føre til lang fremkjøringsvei, samt at kapasiteten i Skippergaten etter hvert vil overstiges i forhold til hva krysset med Festningsgaten kan absorbere.

-kulturminner og kulturmiljøer

Skippergaten 30 er foreslått regulert til bevaring fordi den er unik med eksteriør fra 1800 tallet.

-forurensning i grunnen

Dersom det er forurensede masser vil det utarbeides tiltaksplan for å håndtere disse.

-grøntmiljø og vegetasjon

All vegetasjon forutsettes fjernet.

-barn og unges interesser

Konsekvensutredningen konkluderer med at planforslaget ikke har konsekvenser for barn og unge.

-tilgjengelighet for alle/universell utforming

Det legges vekt på at bygget skal ha fokus på dette i alle ledd.

-anleggsfasen

Det legges opp til at riggplan utarbeides før anlegg starter. Anleggsperiode er tenkt fra sommeren 2008 til ut 2010. Det er foreslått å benytte nabobygg og fortausareal i tillegg til egen tomt. Det er ikke mulig å opprettholde parkeringstilbudet i anleggsfasen og det er usikkert hvorvidt det blir mulig å få frem erstatningsplasser.

-økonomiske konsekvenser for kommunen

Konsekvensutredningen konkluderer med at forslaget ikke vil medføre vesentlige økonomiske konsekvenser for kommunen, utover tap av parkeringsinntekter.

-oppsummering konsekvensutredning

Det er forslagsstillers oppfatning at et bygg som foreslått med et vidt servicespekter, rettet mot brede lag av byens befolkning, supplert med tilleggsfunksjoner og formet som et åpent og inviterende bygg ikke vil være i strid med intensjonen om å utvikle sentrum som et handels- og møtested. Forslagsstiller peker videre på at bygget vil føre til en videreføring av økt utnyttelse og høyde som til en viss grad har funnet sted langs Festningsgata i de senere år. Prosjektet oppfattes å være et tiltak som skal fremvise fellesskapet og derfor kunne markere seg i bylandskapet ut over det generelle.

3. INNSPILL TIL PLANARBEIDET

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 14.12.07 – 04.02.08. Det kom inn 14 merknader. Forslagsstiller har gitt sine kommentarer til høringen i notat av 14.04.08

(vedlegg). Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og Plan- og bygningsetatens vurdering:

Fylkesmannen v/ miljøvernavdelingen, brev datert 21.01.08:

Oppsummering: Fylkesmannens miljøvernavdeling gir kommunen faglig råd om å stanse regulering av meieritomta og finne alternativ plassering av bygget. De mener planen strider med føringene i kommunedelplanen ut fra konseptet; helse-, sosial og omsorgssentrum skal nedtones, ut fra formål; større kontorbygg skal ikke ligge sentralt, og ut fra generering av biltrafikk.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

Plan og bygningsetaten er planmessig enig i at reguleringen strider mot overordnede planer og innstilte på at høringsutkastet skulle avvises. Prosjektet er nå vesentlig begrenset i omfang, men fortsatt større enn kommunedelplanen legger opp til, samt har et avvikende hovedformål for dette kvartalet, jamfør gjennomgang i utredningens punkt 1 og 2.

Vest-Agder Fylkeskommune v/ regionalavdelingen, brev datert 24.01.08:

Reguleringsplanen strider mot følgende vedtatte planer som ligger til grunn for Kvadraturen:

- Kvadraturen som bevaringsverdig byplan

Bygningene rundt torget har, med et par unntak, et enhetlig preg både med hensyn til utforming og byggehøyde. Den fremlagte reguleringsplanen bryter totalt med dette og Fylkeskonservatoren anbefaler at fylkeskommunen reiser innsigelse mot hele planen. Kvadratens betydning som nasjonalt kulturminne betyr også at saken krever Riksantikvarens godkjenning om kommunen skulle ønske å gå videre med saken.

- Kvadraturen som landsdelssenter for Sørlandet

Etter fylkeskommunens mening feil å bebygge Meieritomten med offentlige kontor som kan ligge nesten hvor som helst. Tomten bør forbeholdes et landsdelssenter.

- Trafikkbelastning og tilgang til kollektivtrafikken

Ved å plassere kontorbygget her vil man trekke unødvendig mye trafikk inn i Kvadraturen.

På bakgrunn av disse punkter fremmer fylkeskommunen innsigelse til det fremlagte planforslaget.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

Gjennom politisk behandling i fylkeskommunen er innsigelse vedrørende punktene kvadraturen som landsdelssenter for Sørlandet og trafikkbelastning og tilgang til kollektivtrafikken frafalt.

Innsigelse vedrørende kvadraturen som bevaringsverdig byplan opprettholdes. Det har vært diverse drøftelser og forslag med forskjellige moduler for utbyggingsform som underlag for drøftelser etter høringen om hvilke rammer som kan aksepteres uten at innsigelsen til planforslaget med innsendelse til Riksantikvar for videre behandling, blir opprettholdt.

22.05 sendte fylkeskonservatoren følgende tilbakemelding:

"Fylkeskonservatoren godtar rammene slik de nå foreligger og er vist på siste utlevert materiale:

- 5 etasjer langs Festningsgaten, med en mindre inntrekking/markering av femte etasje
- 3 etasjer mot Skippergaten og Gyldenløvesgate, med intrukket fjerde etasje

- Etasjehøyde i første etasje er oppgitt til 4 meter, de øvrige etasjer maks. 3,6 meter, med de byggehøyder dette gir. Vi vil stille spørsmål ved om etasjehøyden i kontoretasjene kan reduseres noe, for med det å kunne redusere høydene totalt. Vi ber PB-etaten sjekke dette og gi tilbakemelding til Fylkeskonservatoren.

- Reguleringsplanen må åpne for forskjellige løsninger av den tilbaketrukne fjerde etasjen. Nåværende løsning er ikke optimal. Her skal hensynet til Wergelandsparken og torvområdet veie tyngst. Dette må nedfelles i reguleringsbestemmelsene.

Vi vil når vi får revidert plan på høring, gjennomgå reguleringsbestemmelsene mer detaljert, og tar forbehold om at vi vil kunne ha bemerkninger til disse.”

Plan og bygningsetaten har undersøkt mulighetene for ytterligere reduksjon av etasjehøyder, men forslagsstiller mener dette i for sterk grad vil redusere byggets fleksibilitet, noe etaten kan være enig i. Plan og bygningsetaten mener de inntrekkninger som vist på møte var å oppfatte som absolutte rammer, i tillegg til at det ble gitt et forbehold fra fylkeskommunen om ytterligere inntrekning mot parken. Planforslaget slik det nå er fremlagt har ikke tatt tilstrekkelig hensyn til dette. Etter etatens oppfattelse er tilbaketrekningen av 4 etg. vesentlig mindre enn ønskelig hva gjelder ut mot Gyldenløves gate og Skippergata. Tilbaketrekningen av 5 etg er i siste forslag redusert til en fasadedetaljering og ingen reell inntrekning.

Statens vegvesen, brev datert 4.02.08:

Statens veivesen fraråder foreslåtte utbygging inntil trafikk- og parkeringsforhold er vurdert i en større sammenheng for Kvadraturen. De mener det er uheldig å ikke utrede i en større sammenheng, da forslaget ikke er i tråd med kommuneplanens retningslinjer for lokalisering av større kontorbygg, eller kommunedelplanens rammer for utvikling når det gjelder dimensjonering/størrelse på bygg. De er ellers positive til flytting av inn/utkjøring til parkeringsanlegg lenger innover i Skippergata, og at det ikke skal legges til rette for arbeidsreiseparkering i parkeringsanlegget. Imidlertid viser de til reguleringsbestemmelsen i §2.3 og anbefaler at parkeringskrav her endres til maksimumskrav.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

Plan og bygningsetaten er enig i at det hadde vært ønskelig at utredninger i forhold til den generelle parkering- og trafikksituasjonen for kvadraturen burde ha ligget til grunn for planen. Imidlertid skal dette bygget basere seg på å benytte det offentlige parkeringsanlegget, og ikke ha egne plasser. 40 plasser vil bli utleid til byggets leietakere og deres virksomheter. Utover det skal bygget i all hovedsak være tilgjengelig for korttidsplasser. Videre vil bilmengden totalt ligge under det nivå som mulighetsstudiet (2004) konkluderte med som kapasitetsgrense.

Aqder Energi Nett, dat. 11.12.2007

Eksisterende nettstasjon innenfor planområdet. En eventuell flytting må bekostes av utbygger og ny plass for denne må stilles til rådighet.

Plan og bygningsetatens kommentar

Etaten forventer at dette forholdet ivaretas.

Telenor Networks Engineering, dat. 20.12.2007

Bekrefter å ha mottatt plan og forventer å bli varslet i god tid før graving vil bli påbegynt.

Parkeringssselskapet, Kristiansand kommune, dat. 01.02.2008

Parkeringssselskapet har fremlagt saken for sitt styre: De samlede merknader er følgelig høringsbrev av 1.02 i tillegg til saksutredning til parkeringssselskapets styre 22.01 og saksprotokoll sak 02/08. Det har senere vært flere arbeidsmøter mellom forslagsstiller og parkeringssselskapet. Plan og bygningsetaten har i etterkant mottatt et statusskriv av 5.05 (vedlagt) der de redegjør for hvordan de oppfatter planforslaget nå.

Merknadene går på eiendomsforhold og disposisjonsrett, riving og ombygging/reetablering av parkeringshus og fremtidig drift og eierskap, bortfall av parkeringsplasser i byggetiden og økonomiske konsekvenser, konkrete innspill angående nytt parkeringshus og krav til atkomst, ramper, utnyttelsesgrad, kjøresystem, siktforhold, adkomstkontroll og betalingsssystem, samt innspill til reguleringsbestemmelsene i forhold til parkeringsantall,

utforming og plasser for forflytningshemmede.

I statusskriv pekes på noen tekniske forhold som ikke oppfattes godt nok løst i reguleringsplanen, eventuelt ikke redegjort godt nok for; deriblant svingradius og stigningsforhold i rampene, påvirkning fra andre tekniske rom og lagerrom i kjeller, og kvalitet på betong og konstruksjon i forhold til korrosjon. I tillegg etterspør parkeringsselskapet hvilke konsekvenser det vil ha for parkeringshuset dersom Norske Folk kjelleren og ny kjeller under Øvre torg knyttes til.

Plan og bygningsetatens kommentar;

Plan og bygningsetaten oppfatter videreføringen av drøftelsene rundt parkeringshuset å være i samsvar med vedtakspunkt 3 i Byutviklingsstyrets møte og forutsetter at eierforhold og organisering av parkeringskjelleren løses med fokus på at dette skal være et offentlig parkeringsanlegg. Parkeringshuset skal fremstå som et helhetlig anlegg for publikum der parkeringsselskapet skal stå for driften. Plan og bygningsetaten er enig med parkeringsselskapet i at det må prioriteres god standard fremfor antall plasser for å sikre at et så sentralt anlegg oppfattes som attraktivt og blir et førstevalg for besøksparkering til handel-service- og offentlige tilbud i denne del av sentrum. Det skal følgelig legges fokus på sikkerhet, renhold, lyssetting, romslighet og gode kjøreforhold både i forhold til oversiktighet, radier og stigning.

Økonomiske konsekvenser i forhold til gjenoppbygging og frafall av inntekt i anleggsfasen forutsettes klarlagt. Plan og bygningsetaten erkjenner at bortfall av 226 sentrale plasser vil føre til dårligere tilgjengelighet til omkringliggende senterområde, større press på gateparkering og økt letetraffikk i anleggsperioden som kan strekke seg over 2-3 år. Det er viktig at forskjellige strategier for å dempe ulempene med dette arbeides med parallelt med selve byggesaken. Plan og bygningsetaten forutsetter likeledes at spørsmålene rundt siktforhold, luktfri søppelhåndtering i parkeringshuset, plassering av nettstasjon og tilstrekkelig korrosjonsbeskyttelse svares for snarest, og senest i forbindelse med rammesøknad.

Samfunnsmedisinsk enhet, i notat av 15.01.08

Sier at tjenestetilbudet innen helse-, sosial-, trygdetjenester og arbeidsmarkedstiltak vil få en betydelig bedret tilgjengelighet for befolkningen. Det antas at tjenestetilbudet vil bli på et høyt nivå ved samling av tjenestene.

Plan og bygningsetatens kommentar;

Plan og bygningsetaten er enig i at samling av et tjenestetilbud generelt sett er et gode. Imidlertid er det mange tilbud som ikke direkte kan nyttiggjøre seg nærheten til hverandre. Etaten mener det er viktigere at bygget inngår i de størrelser og volum som er lagt for dette kvartalet, enn at alle helse- og sosial- og trygdetjenester legges inn sammen med det nye velferdssenteret (NAV).

Nordøstkvadraturens Vel påpeker i sitt brev av 1.02.08 at følgende punkter er i strid med kommuneplanens målsettinger:

- * Byggehøyde
- * Plassering av kontorarbeidsplasser
- Byggets formål i forhold til å nedtone helse, sosial- og omsorgsfunksjoner
- Bygget har ingen betydning som landsdelssentrum i forhold til regional utvikling
- Bygget har ingen verdi i forhold til vekst og verdiskapning
- Forrykking av byrommets identitet med i hovedsak små enheter
- Gir trafikale barrierer for handlende og andre bybrukere
- Bygget er ikke tilpasset sine omgivelser i forhold til størrelse og proporsjoner.
- Bygget kan hemme en naturlig utvikling av Kvartal 21 i et samlet grep, der handlegaten fra Markens via skippergaten til Festningsgaten bør være førende.
- Bygget vil legge øde et areal som kan brukes til opplevelsaktiviteter store deler av døgnet.

Velet mener Meieritomten bør benyttes i en strategisk satsing på Kvadraturen som senter for opplevelse, handel, kultur og fellesskap og være en del av opprustningen av Torvet, Wergelandsparken og kvartalene rundt og oppfordrer Bystyret til å avvise planforslaget i sin nåværende form og lojalt følge kommuneplan.

Plan og bygningsetatens kommentarer;

Det er en realitet at utbyggingen strider med overordnede rammer for dette kvartalet. Det er imidlertid redegjort for at trafikkutredningen tilsier at kapasiteten i tiliggende kjøresystem skal kunne fange opp den aktuelle trafikkmengden. Når det gjelder størrelser, er disse nå modulert slik at det i hovedsak blir Festningsgaten som fanger opp de største høydene. Prosjektet er imidlertid fremdeles høyere enn det tomtens planmessige (kommunedelplan) begrensning legger opp til; for tredje etasje ut mot fasadelivet i Gyldenløves gate og Skippergaten med 3.3 meter og i forhold til totalhøyde med 10.5 meter.

Gyldenløvesgate 17 v. Beboere og eiere Elisabeth Strandskogen, Gunnar Gundersen og Hilda Fraser har i brev av 15.01.08

påpekt at utbyggingen blir for massiv og ruvende i forhold til tomtens størrelse og omkringliggende bebyggelse. De undres over at et NAV-bygg der ønsket er samling av alle tjenester, foreslås bygd på en tomt hvor det ikke er plass nok for alle. De mener det ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til trafikkaviklingen til og fra området, og er bekymret for byggeperioden på ca. 2 år i forhold til støy, støv og trafikk i anleggsperioden.

Plan og bygningsetatens kommentar;

Etaten deler naboenes syn og mener i utgangspunktet at prosjektet ville ha tjent på en annen plassering. Prosjektet er imidlertid vesentlig redusert i omfang, men er likevel høyere enn rammene i kvadraturplanen. Anleggsvirksomhet vil alltid være en belastning for naboene, men dette er likevel en realitet i et sentrum i utvikling.

Sameiet Skippergaten 55, datert 21.01.08

har under forutsetning av at byggehøyden reduseres og at ned/oppkjørsel endres, ikke store innvendinger til planen. De påpeker at ny parkeringsinnkjørsel må bli mest mulig økonomisk, effektivt og skånsomt for myke trafikanter, og foreslår en innkjøring og en utkjøringsrampe fra midtrabatten i Festningsgaten. Byggehøyde må tilpasses omgivelsene; ikke etasjeantall.

Plan og bygningsetatens kommentar;

Etaten er enig i at rampeløsninger i Festningsgaten ville spare sidegatene for ulempene med inn og utkjøring og den konflikten dette skaper for de gående. Festningsgaten er imidlertid hovedinnmatingsgaten til sentrum og må få en samlet vurdering i forhold til kapasitet for ordinær trafikk og kollektivtrafikk før eventuelle parkeringsinnkjøringer vurderes lagt hit. Byutviklingsenheten, har sterkt frarådet at man binder kapasiteten på denne gaten før en har kommet frem til hvordan Festningsgata skal fornyes.

Gyldenløvesgate 13 v. Heca invest, dat 24.01.08

De synes ikke foreslått inn- og utkjøring er optimal, og mener parkeringskjelleren bør sees i sammenheng med Øvre torg, Norske folk-gården og Domkirken og andres behov for mer parkeringsareal. De mener høy utnyttelse er riktig, men at tilgjengelighet og parkeringsforhold må legges godt til rette.

Plan og bygningsetatens kommentar;

Parkeringshus under torvet skal utredes som egen sak. Det er imidlertid fysisk mulig å koordinere dette gjennom nytt parkeringshus på Meieritomta evt også samordnet med Norske Folk gården. Det vil imidlertid komme til et punkt der kapasiteten i Festningsgata/Skippergaten kollapser. Det er heller ikke ønskelig med for lang kjøring i parkeringshus før en kommer frem til ledig plass.

Skippergaten 59 ved Bent Brøvig, dat 30.01.08

Eier av nr. 59 er positive til parkeringshus og NAV som nabo, men kan ikke akseptere byggets volum og høyde. Hovedmengden av nabobygg er på 2 etg. Høyden vil redusere trivsel for naboer og trivselen i gateløpene. De peker også på at en slik høyde vil skape

presidens for fremtidige byggeprosjekt. De påpeker at Skippergaten 36 og 59 har utviklingspotensial og kan være villig til å forhandle slik at byggevolumet kan spres på tilstøtende arealer. De påpeker videre at tomten i første rekke bør benyttes for å bygge et stort parkeringshus.

Plan og bygningsetatens kommentar;

Etaten er i prinsippet enig i fremlagte synspunkter, og har tilbakemeldt til forslagsstiller ønske om at større deler av kvartalet skulle benyttes aktivt til foreslåtte formål. Større parkeringshus er i tråd med overordnede planer for kvartalet.

Skippergaten 36; Ivar Mjåland Eiendom as, dat 29.01.08

Skriver på vegne av seg selv som nabo, som aktører som har tilbudt lokalitet til NAV og eiendomsutviklere i Kvadraturen. De etterspør

1. hvordan det er mulig at kommunen får delregulere et kvartal, når private aktører må regulere hele kvartalet.
2. at om høydene som avviker fra vedtatt plan får gjennomslag, må det også gjelde for private aktører.
3. samordning av mulige parkeringshus i området og mener dette ikke er ivaretatt i planforslaget. Dette området (Meieritomten/Torget) bør utvikles slik at det kan håndtere størst mulig del av handelparkeringen i byen.
4. De påpeker videre at det ikke kan aksepteres at kommunen kommer foran i reguleringskøen fordi de unnlater å ta stilling til helhetlige sammenhenger gjennom planmessig utvikling av et fullstendig kvartal.
5. De stiller til slutt spørsmål ved den særbehandling KNAS ønsker begrunnet i viktigheten av samlokalisering av NAV, både i forhold til hvilke samlokaliseringer som er fornuftige, og i forhold til hvilke tilbud fra private aktører som evt var gode nok, men kravene fra kommunen var for omfattende (størrelser og tidspunkt for levering av tomt). De konkluderer med at det ikke er et holdbart argument for særbehandling at NAV er nødt til å legges til Meieritomta.

Plan og bygningsetatens kommentar;

Plan og bygningsetaten har i denne reguleringsprosessen vært tydelig på at overordnede rammer for tomten skal være førende for hva som bør bygges her, og at hele kvartalet burde vært planlagt samlet. Dette er imidlertid ikke imøtekommet da forslagsstiller ikke har funnet utvidelse av planområdet relevant, vurdert ut fra tidsaspekt og et økonomisk aspekt. Den utvidelsen som ble imøtekommet er ikke benyttet til utvidelse av formålet.

Reguleringsforslaget oppfattes som ubearbeidet for den delen av planområdet som ikke omhandler bygget. Etaten mener derfor at det på dette tidspunkt vil være mest konsekvent å ta ut den delen av planområdet som ikke har blitt bearbeidet ut fra en aktiv planprosess, tross at Skippergaten 30 da også utgår av planen.

Plan og bygningsetaten har ellers påpekt at påkoblinger til andre parkeringshus og konsekvenser av slike påkoblinger skal klargjøres i planforslaget.

Når det gjelder høyder har plan og bygningsetaten bedt om at disse skal reduseres og konkret bedt om tilpassing til naboeiendommer. For Festningsgata, har etaten tatt utgangspunkt i at det er definert som utviklingsområde langs denne gaten, slik at en her lettere kan vurdere høydeavvik i forhold til for kvadraturen ellers.

Det er også påpekt fra rådmannen at det er viktig for kommunen å få til en plassering av NAV- senteret innenfor de rammer staten har gitt.

"Parkgården/Norske Folk Gården ved Kambrium as, brev datert 1.02.08, i tillegg til møtereferat med plan og bygningsetaten 10.01.08

De peker på at de har 31 parkeringsplasser i egen parkeringskjeller/rampe fra Festningsgata og at dersom disse legges med tilgang gjennom nytt parkeringsanlegg på Meieritomta vil dette føre til store ulemper for leietakerene; de 8 plassene i rampen vil utgå, søppelhåndtering som i dag skjer nede i rampen må opp på gateplan med de ulempene dette fører med seg, rullestolbrukere mister trygg og kort tilgang til bygget, dagens ventilasjon vil bli for dårlig da den i stor grad er basert på den store portåpningen/rampen, og eksisterende nivå og høydeforskjeller vil gjøre det komplisert å bli påkoblet annen kjeller uten

tap av plasser og vanskeligere, samt lenger innkjøring. Det påpekes også at 31 ekstra plasser vil kunne påvirke kapasiteten i Skippergaten negativt. De mener løsninger for koordinering mellom de to anleggene, inklusive søppelhåndtering bør fremkomme nå og ikke i senere planfaser.

Videre reagerer de sterkt på omfang og størrelse av bygget og setter spørsmål om hvorvidt det bør tillates høy bebyggelse i "hertet" i Kristiansand der folk møtes ved arrangement og høytider. Videre peker de på at leilighetene ut mot Gyldenløves gate vil miste sine gode sol og lysforhold, samt utsikt mot Baneheia. De synes det er vanskelig å forstå at kommunen kan tillate en utbygging i strid med foreliggende planer og påpeker den presedens dette vil gi for private eiendomsbesittere og utbyggere ellers. De anfører videre at planen ikke tar tilstrekkelig inn over seg de trafikale problemer et slikt nybygg i denne dimensjonen vil innebære og mener en grundigere trafikkutredning må kreves.

Plan og bygningsetatens kommentar;

Plan og bygningsetaten har gitt tilbakemeldinger i forhold til at bygget bedre må tilpasses sine omgivelser. Planforslaget slik det nå fremstår har prioritert møte med byens åpne rom; Wergelandsparken og er redusert vesentlig i omfang på dette punkt med fasade med gesims cote 20 med inntrukne 4 etg. på cote 23.6. Når det gjelder høydene mot Parkgården ellers, er disse generelt redusert med en etg. Parkgårdens tilbaketrunkne toppetasje er på cote 24.3, mens ny høyde mot Festningsgata er på cote 27.5. Bygget vil fremdeles virke ruvende mot Parkgården, men de inntrukne etasjene vil mildne inntrykket noe og gi mer lys til gaterommet. Når det gjelder samkjøring av garasjer, er dette fysisk mulig, men vil om det blir aktuelt, medføre dårligere løsninger for Parkgårdens brukere enn i dag. Dette må veies opp mot evt gevinster ved videreutvikling av Festningsgaten. Reguleringsplanen legger ikke opp til samkjøring med Parkgården i forhold til varelevering eller søppelhåndtering, men dersom det blir andre løsninger som søppelsug i fremtiden, bør enhetlige løsninger tilstrebtes.

Boligsameiet Festningsgata 34 datert 4.02.08

Sameiet protesterer på planforslaget i forhold til byggets størrelse og volum, i forhold til at bygget ikke er i tråd med overordnede retningslinjer for byutvikling i dette kvartalet, at 500 arbeidstakere og 500 besøkende vil føre til et uholdbart trafikkmønster, at bygget vil stenge for sol og lys i de nærmeste gatene i Gyldenløvesgate, Skippergaten og Festningsgaten.

Plan og bygningsetatens kommentar;

Bygget er vesentlig redusert, men fremdeles høyere en overordnede rammer for kvartalet. Utredning i forhold til trafikk tilsier at omkringliggende veinett skal kunne håndtere brukere av bygget. Bygget vil redusere lys og utsikt for de nærmeste naboene.

Høringsuttalelsene kan i sin helhet leses som uttrykt vedlegg i sakspermen.

Samarbeidsgruppen for bydelen

Samarbeidsgruppa gjennomgikk innsendt planmateriale før 2. gangsbehandling i møte 30.04 Her gjenngis kommentarer og innspill jamf. referatet:

- "Prosjektet er redusert i volum i forhold til plan som var på høring. Gruppa støtter plan og bygnings vurdering : Volumet er fremdeles for stort. Dersom kommunens egen prosjekter ikke forholder seg til Kvadraturplanen hva da med private utbyggers forslag?
- Trafikkvurderingene er noe enkle, må gås igjennom med byutviklingsstaben, vegkontoret.
- Riggplan må sendes inn sammen med planen. Midlertidig flytting av busstopp må avklares med Vest Agder kollektivtrafikk.
- Varelevering må vises.
- Det må stilles rekkefølgekrav til den teknisk plan mellom Kirkegata og Festningsgata og gjennomføring i henhold til denne. Planen må bla omfatte, belegning, belysning inkl. fasadebelysning og beplantning.
- Gyldenløvesgate reguleres til kjørevei med fortau. Detaljering av gaten avklares i teknisk plan.

- Ved avkjørsel må det må tegnes inn sikt til fortau. Sikt måle 2 m inn fra vegg liv og 5 m parallelt med vei til begge sider.
- Avkjørsel skal ha max stigning 25 ‰ de 5 siste meterne mot fortau.
- Er antall sykkelparkering korrekt ? Bør ha 2 plasser pr 100 m².
- Det må skilles mellom sykkelparkering for besøkende og for ansatte (kjeller)
- Parkeringsplasser for bevegelseshemmede skal ha bredde 3.8m
- BUR påpekte at det er uheldig at det ikke lages en samlet plan for kvartalet. Man kunne da bla lagt til rette for gangpassasjer gjennom kvartalet og utvidet NAV bygget i flate i stedet for å bygge i høyde”.

Det har ikke vært større uenighet i gruppens syn. Praktiske påpekninger er imøtekommet i planforslaget. En del forhold vises ikke i reguleringsfasen som ønsket, men skal svares for i rammesøknad. Trafikkvurderingene er redegjort for med utgangspunkt i mulighetsstudiet og reguleringen på Tangen, se sammenstilling i vedlegg fra ViaNova. Påpekte ønsker om en mer utvidet dialog rundt overordnede forhold for kollektiv og trafikkutvikling i Festningsgaten og reelle konsekvenser ved eventuell tilslutning av tilliggende kjellere er ikke imøtekommet.

4. PLAN- OG BYGNINGSETATENS SAMLEDE VURDERING

Planforslaget, slik etaten ser det, kommer for tidlig i forhold til at Kommunedelplan for Kvadraturen er under revisjon. Foreliggende plan utfordrer gjeldende kvadraturplan både i forhold til formål, men særlig i forhold til byggehøyder. Plan og bygningsetaten mener fremdeles at endringer i kvadraturen i forhold til nye rammer for høyder og volum bør skje etter en overordnet drøftelse gjennom revisjon av kommunedelplanen og ikke i forhold til ønskede enkeltprosjekt på tilgjengelige tomter. Et annet moment er at tidspresset denne reguleringsprosessen har forholdt seg til, åpner for at viktige elementer ikke blir ivaretatt på en god nok måte.

Plan og bygningsetaten har vært i en løpende dialog med forslagsstiller i etterkant av høringen for å få gjennomslag for benyttelse av større deler av tomta og generelt reduksjon av omfang. Dette var utgangspunktet for utvidelse av planområdet. Forslagsstiller har ikke maktet å imøtekomme dette.

Planforslaget er fremdeles større enn rammene i kommunedelplanen, men har gjort klarere valg i forhold til hvordan bygget møter de omkringliggende byrom. 6. etasjen er fjernet. Hovedvolumet med 5 etasjer legges ut mot Festningsgaten, som oppfattes å ha en bredde som lettere kan fange opp varierende høyder, og som er definert som utviklingsområde. Dette innebærer at gaten er inne i en transformasjonsprosess som vil kunne lede til større byggehøyder. Kunstnergården blir det kvartalet som mest nærmer seg de foreslåtte dimensjoner med tilsvarende etasjeantall, men mindre totalhøyde (boligetasjer har mindre høyde enn kontoretasjer).

Det er lagt vekt på at ikke byggets høyder skal stikke fram mot Wergelandsparken slik at denne oppfattes mørk. Her er rammene satt til cote 20 (3 etg) med inntrukket 4 etg (cote 23,6). Mot Skippergata er 4 etg også trukket tilbake, men ikke like langt. Etaten mener at foreslått bygg nå tilpasser seg sine omgivelser med mer rimelige volum, selv om det (med unntak av for Festningsgaten), generelt sett ligger en etasje over rammene for området. Etaten er bekymret for om inntrekningen på hjørnet ut mot Festningsgaten er tilstrekkelig for å opprettholde det lyse himmelrommet som gir trivsel til Skippergata i dag. Etaten mener også at sist fremlagte forslag med inntrukket løsning for 4 etasje ikke ivaretar lysforhold og tilpasninger til tilsluttende bygg så godt som tidligere løsning datert 22.04.08 gjorde. Fylkeskommunen har også presisert at utforming av inntrukket 4. etasje skal prioritere tilpasning mot Wergelandsparken. Plan og bygningsetaten kan ikke se at siste forslag datert 30.05.08 innebærer noen endring som tar hensyn til dette. Forslaget innebærer en totalt sett mindre inntrekning enn forutgående forslag (22.04.08). Etaten mener planforslaget nå har endt opp med inntrekning av 4 etasje mot Skippergata og Gyldenløvesgate som ikke er i samsvar med forventet resultat etter drøftelser, noe etaten tillegger tidspresset i denne saken. Etaten vil følgelig foreslå at inntrekning av 4. etasje ut mot disse gatene legges til grunn for reguleringsplanen som bør revideres deretter.

Det har også vært et tema om kvartalets kapasitet i forhold til ny bruk. Det har i denne anledning vært diskusjoner om søppel og varelevering. Prinsipper er nå valgt med søppelrom i kjeller og heis opp til gateplan. Dette vil innebære at containere må føres ut mellom forretninger i fasaden mot Skippergata og oppstilles på fortau. Dimensjonering av evt oppstillingsrom og rutiner for avhenting (regulering av tidssoner) må endelig klargjøres i byggesaksbehandlingen for å sikre at ikke Skippergatas fortau blokkeres. Plan og bygningsetaten foreslår i tillegg at dette påpekes i vedtaks form.

En del forhold har ikke endret seg som konsekvens av høringsprosessen, og etaten er følgelig fortsatt skeptisk til prosjektet både i forhold til formål og til hvilke attraksjon bygget vil tilføre bypark og torgområde. Forretningsvirksomhet i første etasje ut mot Skippergata er nå sikret gjennom reguleringsplanen, men formål utover NAV, helse- og sosial tjenester er ikke sikret ut mot Gyldenløvesgate. Tidligere innlagte kafe er nå tatt ut. Hvorvidt byggets generelle bruk gir ønsket aktivitet i tilstrekkelig omfang ut mot parken er avhengig av hvordan driften legges opp og hvilken attraktivitet som blir etablert. Dette bør det være fokus på ved videre detaljering. Plan og bygningsetaten er fremdeles av den oppfatning at formålet ikke er i tråd med planmessig ønsket utvikling for kvartalet. Det har stor betydning for sentrums utvikling, at det på denne tomten ikke blir liggende et mørklagt bygningskompleks på ettermiddager og helger opp mot byens viktigste uterom. Hvorvidt bygget vil ha fleksibilitet til å kunne gi et innhold utover arbeidstid gjenstår å se. Dette er et sårbart område der et attraksjonspunkt kan heve kvaliteten og bruken av tilsluttende områder. Tilsvarende kan en mindre heldig etablering føre til at tilsluttende områder oppfattes mørkere og mindre attraktive.

Planen innebærer følgelig en avveing av forskjellige hensyn. Etaten legger også vekt på at NAV utgjør viktige samfunnshensyn med et mangfold av kommunale helse og sosiale velferdstjenester. Formålet med NAV er å få flere i arbeid og aktivitet og færre på stønad. Tomten med korte avstander fra busstopp, sykkeltraseer og kjørehovedgate, vil gi klare fordeler for brukere av tilbudene. Plan og bygningsetaten vil imidlertid påpeke at reguleringsplanen ikke er et lokaliseringsvalg mellom forskjellige tomter og at tilsvarende god plassering av formålet kunne blitt imøtekommet på annet sted.

De trafikale løsninger bygger i stor grad på mulighetsstudiet for parkeringanlegg på Meieritomta fra 2004, og med ytterligere underbygging fra utredninger i forbindelse med Tangenutbyggingen, se ViaNova's samlede fremstilling i vedlegg 30.05.08. Det konkluderes med at det trafikalt er god margin i forhold til krysset Festningsgata/Skippergata. Hvorvidt kapasiteten bryter sammen vil være avhengig av utenforstående forhold i tillegg til evt parkeringsplasser andre steder som skal betjenes via rampen. Kapasitetsgrensen er satt til belastningsgrad på 0,85, som ikke nås ved en dobling av dagens trafikk i Skippergata. Det konkluderes videre med at det fysisk lar seg gjøre å betjene parkeringskjeller under Øvre torg, samt eksisterende kjeller under Norske Folk bygget, men at kjøremønsteret innenfor anleggene da blir svært uoversiktlig. Det anbefales derfor separate hovedinnganger. Realitetene utover dette er ikke fulgt opp i denne reguleringsplanen. Plan og bygningsetaten mener at reguleringsplanen konkret må ta hensyn til at påkoblinger fra de to mulige garasjene gjennom fremvisning av reelle løsninger. Dette bør settes som et vilkår for vedtak av reguleringsplanen.

Det har ikke vært diskusjoner rundt videreutviklingen av Festningsgaten og trafikk- og kollektivavvikling. Dette overlates til kommende revisjon av kommunedelplanen, men det påpekes i ViaNovas rapport at det skal være mulig å få frem et kollektivfelt. Plan og bygningsetaten konkluderer med at omleggingen av rampens plassering og utforming som foreslått, vil gi bedre avvikling av trafikken enn dagens, og at forretningene i første etasje vil bidra til at nye attraksjonen i denne gaten vil dempe ulempen med nedkjøringsrampen som barriere.

Detaljering av gategulvet/fortau/gatetun er avkrevd til teknisk plan/utomhusplan som skal følge rammesøknad, det samme gjelder fordeling av sykkelplasseringsplassene i og rundt

bygget. Det er nå stilt rekkefølgekrav til dette som kan bidra til å finne optimale løsninger for utforming av fortau/plassdannelser/gatetun og plassering av skilt, møblement og vegetasjon.

Plan og bygningsetaten har ønsket at riggplan skulle leveres som del av dokumentasjonen til reguleringsplanen, for å sikre at rigg ikke skal stenge for trafikk eller legges til Wergelandsparken (se vedlegg fra ViaNova). Riggplan legges nå til rammesøknad, men forslagsstiller mener at påpekte hensyn skal etterkommes.

Potensialet i en helhetlig planmessig vurdering av kvartal 21`s samlede muligheter er ikke imøtekommet i denne planprosessen. Forslaget forholder seg nå utelukkende til eiendomsgrense for offentlig eid tomt. Plan og bygningsetatens ønske om at mer av kvartalet skulle benyttes var for å sikre en åpnere og mindre massiv løsning, samt få en planmessig vurdering av kvartalets eksisterende verdier og potensial i forhold til tilsluttende byrom. Planen legger ikke opp til noen endringer eller inngående drøftelser for gjenværende eksisterende bebyggelse i kvartalet, og tar ikke til orde for å la flere eiendommer inngå i planlagt utbygging. Som konsekvens av dette vil det være mest hensiktsmessig å innskrenke planområdet til det som gjelder utbygging av parkeringsgarasje og NAV/helse-og sosialogg. Plan og bygningsetaten foreslår at gjenværende bygningsmasse tas ut av planforslaget. Ulempen ved dette er at bevaringsverdig bygning ikke blir regulert til bevaring i denne planen. Imidlertid vil innregulering av et vern gi tilsvarende føring for ny reguleringsplan som vil ha fokus på hvordan det resterende kvartalet bør bevares/utvikles.

Plan og bygningsetaten er med utgangspunkt i gjennomgang av de planmessige forhold sterkt i tvil om hvorvidt dette planforslaget bør anbefales vedtatt. Det bør i så fall stilles vilkår om at planforslaget omarbeides med større inntrekning av 4 etasje mot Gyldenløvesgate og Skippergata. Fylkeskommunen har gitt uttrykk for at inntrekning mot Wergelandsparken ikke er optimal. Planforslaget må også vise løsninger for eventuelle påkoblinger av eksisterende nabogarasje, samt mulig fremtidig garasje under torget i bestemmelse og tegning. Til sist vil etaten foreslå at tilliggende tomter som ikke inngår i løsning for parkeringskjeller og NAV-senter tas ut av planen.

Punkt 169/08: Lokalisering av båtsportbedrifter

Bilag

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Reguleringsstatus

kartskisse

Rapport 04.02.08



Dato: 19.05.2008
Saksnr.: 200708606-2
Arkivkode E: 611 L01
Saksbehandler: Tone Iglebæk

Saksgang	Møtedato
Småbåthavnutvalget	02.06.2008
Byutviklingsstyret	12.06.2008
Kommunalutvalget	10.06.2008
Formannskapet	18.06.2008

Lokalisering av båtsportbedrifter

Sammendrag:

Teknisk direktør har fått i oppgave å vurdere mulige lokaliseringer for Sørlandets Sylinder-service AS, Sjø-sport service AS og HK motorservice AS. Alle bedriftene må på sikt flytte. Kristiansand Eiendom vurderer at kommunen ikke har noen forpliktelse til å finne ny tomt, men kommunen har et ønske om å hjelpe å finne en ny lokalisering. Kommunens rolle består i å bistå i søk etter egnede tomter. To andre bedrifter ønsker også å få muligheten til å etablere seg sammen med bedriftene. Det har også tidligere vært henvendelser fra bedrifter innen båtbransjen som har ønsket å etablere seg i Kristiansand, uten at kommunen har kunnet tilby tomt.

Sak vedr. relokalisering ble behandlet i formannskapet 11.04.07, som vedtok en lokalisering i Narviga. Saken ble stanset av byutviklingsstyret på grunn av konflikt med friluftsinnteresser. Det fremmes nå ny sak. De områdene som er vurdert denne gang er Ronsbukta småbåthavn, Hånes småbåthavn, Hattesteinen på Flekkerøya og Holskogen.

Når det gjelder Holskogen så har KNAS sendt inn reguleringsplan til behandling. I dette planforslaget er det regulert inn båtlagre som rommer 1000 alternativt 1500 båter, etter samtale med bedriftene som synes dette er en god løsning. Teknisk direktør er enig.

KNAS har utarbeidet en mulighetsstudie for å illustrere hvordan de tre bedriftenes behov kan innpasses på de tre områdene Ronsbukta, Hånesbukta og Hattesteinen. Mulighetsstudien er vedlagt saken. Bedriftene har angitt sitt arealbehov samlet og prognose for arealbehov i 2015. Verken byggene i Hånesbukta eller Ronsbukta svarer til arealbehovet i 2015. Etter høringen må det gjøres en vurdering av om tomtene er for små, prognosene for optimistiske, om funksjoner må deles på flere områder (gjelder både salg og vinteropplag av store båter). Dette er avgjørende for om vi klarer å relokalisere bedriftene i Kristiansand kommune.

Aktørene har uttrykt et ønske om Hånesbukta eller Ronsbukta som lokalisering. Det legges vekt på gode profileringsmuligheter i forhold til salg, samt god tilgjengelighet med både bil og båt begge disse stedene. Hattesteinen anses som for usentral som lokalisering for butikk-, utstillings-, service- og verkstedslokaler, og ingen av de tre aktørene har til nå sagt seg villig til å investere i lokaler på denne tomten. De mener at man vil tape kampen om kundene i forhold til båtutvalgene i for eksempel Sørlandsparken. De kan eventuelt vurdere båttopplag for større båter på denne tomten dersom behovet for denne type opplag overstiger det avsatte arealet i foreslått løsning i Hånesbukta eller Ronsbukta. Dette alternativet med båtlagre på Hattesteinen og butikk, verksted i Rona eller Hånesbukta inngår derfor som et alternativ i høringen.

Kristiansand Eiendom som har ansvar for småbåthavnene i kommunen er meget skeptiske til blanding av denne typen industriområde og småbåthavn, og ønsker å understreke at en småbåthavn er et familie- og rekreasjonsområde. I en fellesløsning vil det være barn- og ungdom uten nært oppsyn som ferdes på kaianleggene blant olje, trucker og tungtransport. Kristiansand Eiendom anbefaler ikke en løsning som går ut over verken eksisterende eller planlagte båtplasser. Slik det fremkommer av mulighetsstudien vil alternativ Ronsbukta ha minst innvirkning for de kommunale småbåthavnene. Opprettholdelse av antall planlagte båtplasser er også mulig. Velges alternativ Ronsbukta vil det sannsynlig medføre forsinkelser for ferdigstilling av småbåthavnen. Kristiansand Eiendom mener vider arbeid bør se nærmere på løsninger i Marviga og i Korsvikfjorden.

Teknisk direktør synes dette er en vanskelig sak. Arealer ved sjøen er svært verdifulle og tilgjengelige arealer er en mangelvare. Det må gjøres en klar prioritering for hvilke funksjoner som må ligge ved sjøen. Mange alternative lokaliseringer er vurdert, og ingen av dem er enkle. Ut fra reguleringsmessig status og egnethet mener teknisk direktør at Hattesteinen er den beste lokaliseringen. Området er regulert til næring, eier er positive til lokaliseringen, kai er etablert og det er god plass. Ulempen er det vil ta noe tid å få hele området byggeklart på grunn av hytter som er etablert. På den annen side synes et fellesanlegg å blir for stort og ruvende uansett lokalisering. Det er derfor viktig å diskutere lokaliseringalternativene i ulike størrelser. Når det gjelder Rona mener teknisk direktør man kan vurdere et mindre bygg 2, men kan ikke anbefale bygget slik det er illustrert i mulighetsstudien av hensyn til landskap, kulturlandskap og friluftinteresser.

Teknisk direktør anbefaler at saken legges ut på høring med saksfremstillingens drøftinger.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet vedtar å legge sak vedr. lokalisering av båtsportbedrifter ut til offentlig ettersyn.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Tone Iglebæk
Saksbehandler

Trykte vedlegg: 1. Mulighetstudie utarbeidet av Rambøll, 04.02.08
2. Kart som viser byggenes plassering (Ronsbukta og Hånesbukta)
3. Utsnitt gjeldende regulering (Rondbukta, Hånesbukta og Hattesteinen)

Utrykte vedlegg: Saksfremstilling og protokoll formannskapet 11.04.07

1. Bakgrunn for saken

Teknisk direktør har fått i oppgave å vurdere mulige lokaliseringer for Sørlandets Sylinderservice AS, Sjø-sport service AS og HK motorservice AS. Alle bedriftene må på sikt flytte. Kristiansand Eiendom vurderer at kommunen ikke har noen forpliktelse til å finne ny tomt, men kommunen har et ønske om å hjelpe å finne en ny lokalisering. Kommunens rolle består i å bistå i søk etter egnede tomter.

Sørlandets Sylinderservice AS

Sørlandets Sylinderservice AS driver eget båtsenter på Tangen der man selger nye og brukte båter, motorer, deler og utstyr, samt driver eget motorverksted. Det tilbys innendørs opplag i haller lokalisert på Tangen, samt utendørs båttopplag i forbindelse med deres lokaler langs Otra. Bedriften har festeavtaler med TUAS som løper ut i 2015 og 2018, men i løpet av 2009 mister bedriften tilgangen til elva. I praksis vil det si at verksteds-, service- og båttopplagsvirksomheten blir vanskelig å opprettholde etter dette tidspunktet.

Sjø-sport Service AS

Sjø-sport Service AS har egen butikk med tilhørende verksted i Nodeviga. Bedriften selger et stort utvalg av båter og driver også salg og service av utenbordsmotorer. I tillegg tilbys både utendørs og innendørs opplag av båter, da henholdsvis i utomhusområdet utenfor butikk- og servicelokaler og i hall på 1.000 m². Bedriften har kun ettårige leiekontrakter med Kristiansand Havn. Bystyret skal den 14.05.08 behandle reguleringsplan for Odderøya. Arealene i Nodeviga reguleres til museumshavn og bedriften må flytte. I mulighetsstudien antydes det flytting i 2010-2011. Tidspunkt er usikkert fordi det ikke foreligger noen klar timeplan for etablering av museet.

HK Motorservice AS

HK Motorservice AS er lokalisert på Kongsgård. De forhandler båter, motorer og deler. Bedriften har også eget verksted for service og reparasjoner med mulighet for slipp fra egen kai. Det tilbys utendørs og innendørs opplag. Bedriften mistet sitt verksted, dellager og båtutstillingslokaler i brann. De sitter på korte leiekontrakter (med Kristiansand Havn) og er derfor avhengig av en rask avgjørelse angående lokalisering av nye lokaler. HK Motorservice AS har fått en midlertidig kontrakt for sine opplagshaller til juni 2011.

I etterkant av avisoppslag om mulig lokalisering har ytterligere to bedrifter henvendt seg til kommunen med ønske om å bli medaktør i et fellesanlegg. Den ene bedriften er Randesund Allsidige Service AS som i dag holder til på Støodden i Krosvikfjorden. Randesund Allsidige driver med reparasjon av fritidsbåter, og er Kristiansands eneste plastreparasjonsverksted. Bedriftens leieavtale går ut i 2009, og grunneier ønsker ikke å fornye kontrakten da de har planer om utbygging til andre næringsformål. Den andre bedriften er Gumpen bildrift AS som holder til i Sørlandsparken. Bedriften driver med salg av båter og båtmotorer. De har behov for servicepunkt ved sjøen, lagring av kundenes båter og servicepunkt som kan benyttes til testkjøring, problemløsning samt muligheter for montering og demontering av innenbords motorer i båter. De ønsker også kursfasiliteter i tilknytning til verkstedet. Det har også tidligere vært henvendelser fra bedrifter innen båtbransjen som har ønsket å etablere seg i Kristiansand, uten at vi har kunnet tilby tomt.

2. Prosess

Formannskapet behandlet lokaliseringssak for de tre bedriftene (HK-service, Sjø-sport service og Sylinderservice) i møte 11.04.07. De områder som da ble vurdert var:

- Vraget (Flekkerøya), området er for lite og har vanskelig adgang.
- Lumber – området utbygd. Oppstart av reguleringsarbeid skjer snart. Dypvannskai bør forbeholdes for produksjonsbedrifter.
- Kyresund/ Andøya – arealet er stort nok. Kai må etableres. Området er i privat eie. Saken har ikke vært diskutert med nåværende eiere.
- Hannevika – ikke ledige arealer.

- Gamle KMV – containerhavna skal etableres her og trenger arealene. Det vil også være konflikt mellom havnetrafikk og småbåter.
- Containerhavna og Lagmannsholmen – fremtidig arealbruk er ikke avklart. Transformasjon av arealene ligger langt frem i tid. Behovet som er skissert her er ikke forenelig med dagens drift, og sannsynligvis ikke fremtidens bruk.
- Silokaia – området er under regulering for utbygging av konserthus, boliger og kontor. Behovet som er skissert her passer ikke inn i områdets nye profil.
- Marvika – arealene er store nok og området har kai, men arealene bør reserveres til fremtidig lokaliseringer av bedrifter eller institusjoner som trenger attraktiv lokalisering. KNAS er ikke positiv til lokalisering av båtbedriftene her.
- Narviga – området ble vurdert som stort nok av bedriftene, men stanset på grunn av konflikt med viktige friluftinteresser.
- Kongsgårdbukta – havnevesenet har behov for arealene. Havna påpeker mulig konflikt mellom småbåter og havnetrafikk.
- Vrånes i Randesund – området er ikke ledig.

Formannskapet vedtok lokalisering i Narviga. Det ble varslet oppstart av planarbeid, men saken ble avsluttet på grunn av konflikt med viktige friluftinteresser. Førrige ordfører og varaordfører tok høsten 2007 initiativ til en ny runde i saken. Det ble da sett på følgende områder: Hattesteinen på Flekkerøya, Ronsbukta og Hånesbukta, Stødden (Korsvikfjorden) i Randesund og Kvevika i Ålefjærfjorden. Av disse alternativene ble Hattesteinen, Hånesbukta og Ronsbukta sett på som mest aktuelle å se videre på. På Stødden er det ubebygde arealer, det er regulert kai, men den er ikke bygd. Området er i privat eie. Kvevika eies av Forsvaret og er ikke lenger for salg og dermed uaktuell.

KNAS har engasjert Rambøll til å lage en rapport som synliggjør mulighetene på de tre alternative lokaliseringene. I tillegg har de illustrert muligheter for båttopplag i Holskogen. Denne saken handler om disse alternativene. Saken anbefales sendt på høring før det fattes et lokaliseringsvedtak.

3. Bedriftenes arealbehov

Virksomhetene disponerer i dag følgende areal:

- Butikk/utstilling og verksted: ca 4000 m²
- Opplagshaller: ca 8000 m² med plass til ca 400 båter innendørs
- Tomt 10 mål

Bedriftene har blitt bedt om å spesifisere sine arealbehov, og har oppgitt følgende: De er avhengige av lokalisering i umiddelbar nærhet av sjø for driften av både verksted, butikk og opplagshaller for større båter. Det er en fordel å kunne drive alle disse aktivitetene på én tomt. Samlokalisering av bedriftene vil kunne gi betydelig arealeffektivisering da bedriftene kan benytte felles trucker og Traverskraner for båttopptak, samt ha et felles tomteareal og opplagshaller for lagring av båter. De trenger servicekapasitet med flytebrygger og dypvannskai.

For å ta høyde for utvidelsesmuligheter har de sammen laget en prognose for fremtidig arealbehov (2015):

- Butikk/utstilling og verksted: ca 8000m²
- Opplagshaller: ca 12 400 m²

Bedriftene har anslått at det i sommerhalvåret kan være opp til 100 enkeltkunder i butikken (i en fellesløsning) pr. dag. Videre anslås det ca. 1,5 lastebil pr dag med leveranser til butikk og verksted.

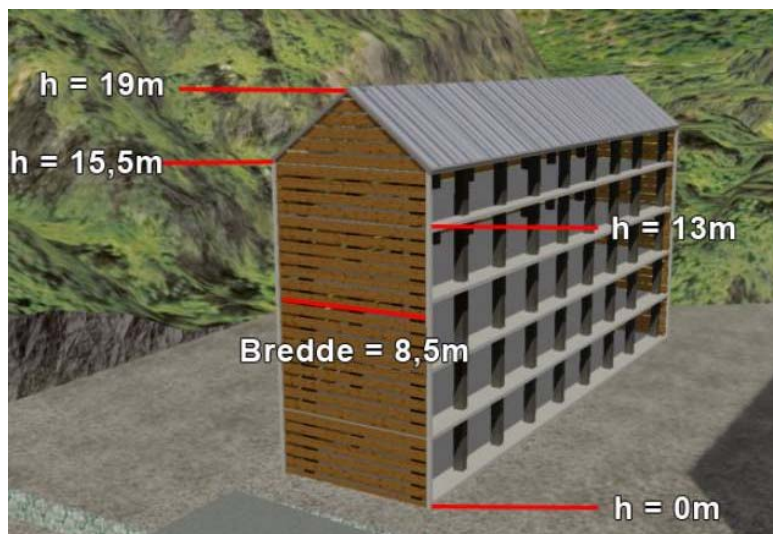
4. Kort beskrivelse av mulighetsstudien

Her gis en kort oppsummering fra mulighetsstudien og administrasjonens faglige vurdering av den.

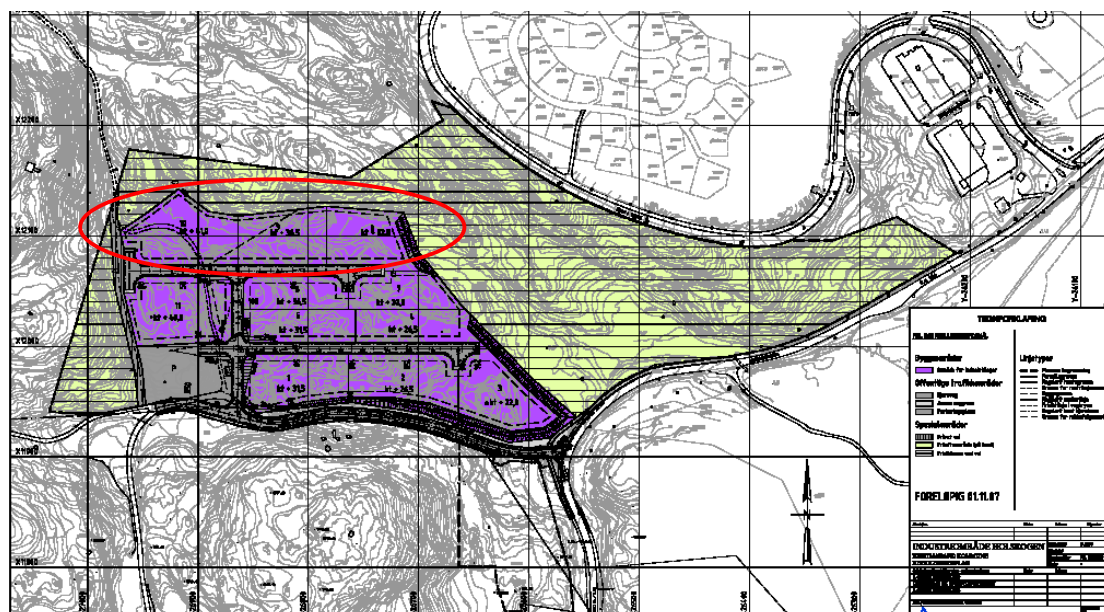
Holskogen - båttopplag for mindre båter

Båter opp til 26 fot kan transporteres på vei uten problemer. Båter over denne størrelsen blir bredere enn maks tillatt bredde og er mer problematisk. Både KNAS og båtservicebransjen ønsker å etablere båttopplag for båter opp til 26-28 fot i dette området.

Løsningen er tenkt slik at man foretar all transport av båter utendørs og enkelt kan bruke truck til å løfte båtene inn på de ulike nivåene fra begge sider av bygget. En truck kan løfte opptil 13 meter. Dette gir en maksimal takhøyde på 19 meter, se illustrasjon av bygg med mål oppgitt under.



Aktørene i bransjen har selv antydnet at man bør dimensjonere for et behov på 1.500 plasser for opplag av båter i denne størrelsen. KNAS, som eier området, har stilt seg positiv til at en større del av det regulerte området disponeres til båtlager. Dette søkes løst gjennom bestemmelser til reguleringsplan. Forslag til reguleringsplan er under behandling og forventes vedtatt i løpet av året. Område for båtlagre er merket med rødt på kartet under.



Vurdering:

Å legge båtlagre i Holskogen er etter teknisk direktørs mening en svært god løsning. Det som kreves av øvrige fasiliteter er å avsette noen plasser for opptak og utsetting i Auglandsbukta som ordres i samarbeid med småbåthavnkantoret.

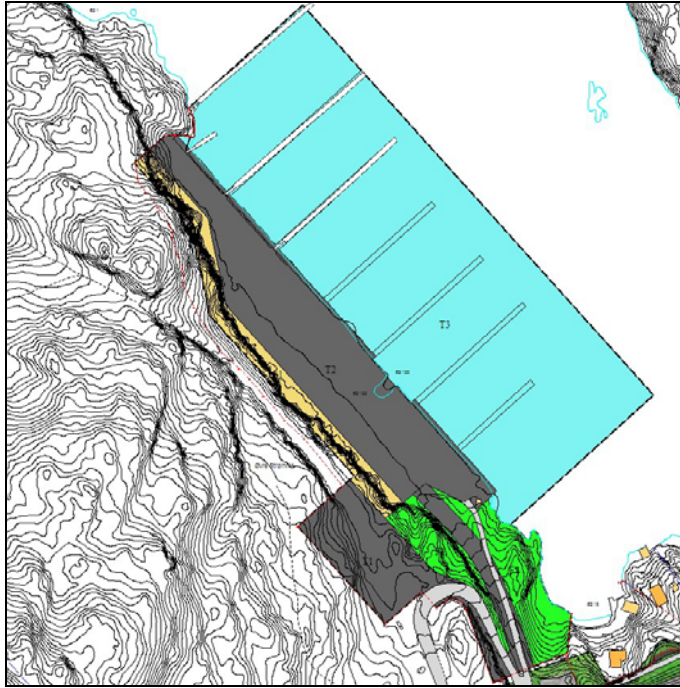
Hånesbukta



Bygget er på 150m x 32m og har en byggehøyde på 14,5 m (3 etasjer). Båtopplag, verksted, og service i 1. etg, båtopplag i 2.etg. og butikk, utstilling i 3.etg. Butikk og utstilling er til sammen 4800 m², opplag og verksted er på 9600m². Det foreslås å sprengte ut et areal i nordenden for å skaffe tilveie opplag for båthavna (illustrert til høyre i bildet over). Dette arealet er ca 4 daa. Det påpekes også muligheten for å sprengte i bakkant av bygningen for å oppnå en dekningsgrad på 40% for båtopplag på land for eksisterende småbåthavn.

Arealene som er satt av til båtopplag (i bygget) kan benyttes som parkeringsplasser om sommeren. Arealene til båtopplag i 1. etasje kan også benyttes som servicehall om sommeren, noe som kan øke produktiviteten for aktørene. Med de viste målene på bygningen kan man få plass til for eksempel 80 båter av typen Scand 36.

Planstatus: Området er regulert til båthavn med opplag. Det åpnes ikke opp for bebyggelse i planen. Det vil være behov for omregulering til verksted, lager og forretning. Området eies av Kristiansand kommune.



Vurdering:

Det er bygg av store dimensjoner som skal plasseres. Bygget vil bli dominerende i landskapet. For å få et sammenligningsgrunnlag kan nevnes at forsvarers hangar på Kjevik 36m x 90m og har en byggehøyde på 15 m (vist i bildet under).



Heia (Ronsheia) har sitt høyeste punkt på cote 82. Høyde på bygg vil ikke være problematisk av den grunn, det er mer størrelsen i seg selv som er stor og ruvende. I dag er det en stor skjæring på 13 m (utsprengt for å lage opplagsplass), som det er gjort tiltak for å dempe. Bygget vil skjerme denne fjellskjæringen, og stikke opp 1,5 meter ved stien i bakkant. Store deler av Ronsheia er avsatt som fremtidig byggeområde for boliger i kommuneplanen. Viktig i denne sammenheng vil være å sikre boligene adkomst til sjøen og ta vare på den etablerte stien som går ved toppen av skjæringen. Det påpekes også muligheten for å sprengne i bakkant av bygningen for å oppnå en dekningsgrad på 40% for båttopplag på land for eksisterende småbåthavn. Sti i bakkant må i så fall flyttes og kommunen må gå i dialog med grunneier mtp. kjøp av grunn etter regulering har avklart arealbruk. Løsningen må i så fall forutsette at bygget trekkes bakover for å unngå at vi får et stort bygg pluss en stor skjæring.

På andre siden av bukta ligger det et boligområde. Mange av beboerne protesterte på etablering av båthavn. Å etablere et fellesanlegg for bedriftene vil trolig ikke påvirke dem støymessig, men visuelt.

Adkomstforholdene er ikke problematiske.

Ved å etablere bedriftene her forsvinner en stor del av det kommunale opplaget som er tilknyttet havnen. De har i dag en dekning på 40%. De 4 daa som foreslås sprengt ut i nordenden dekker ikke dagens opplag. Teknisk direktør er skeptisk til dette terrenginngrepet.

Kristiansand Eiendom har gjort følgende vurdering:

Hånesbukta er nylig ferdigstilt som den flotteste, mest miljøriktige og moderne småbåthavn i Kristiansand. Det har vært en vanskelig prosess for å nå dette målet, og Kristiansand Eiendom ønsker ingen endring av den situasjonen. Foreslåtte løsning vil være svært negativt i forholdt til dagens virksomhet i Hånesbukta.

Omregulering av området må til for oppføring av bygg. Det foreslås i den forbindelse å redusere krav til opplagsareal for å få innplassert ønsket bygningsmasse. Parkeringsplasser kan opprettes i bygget, men opplagsplasser slik de fremstår i dag blir redusert. Løsningen skissert er å erstatte utendørs opplagsplasser med innendørs (evt sprengte seg inn i fjellet i bakkant). Innendørs lagring vil garantert blir en betydelig høyere kostnad for båteierne, hvor en kan forvente obligatorisk service i tillegg til opplagspris. En slik løsning kan ikke Kristiansand Eiendom anbefale mht til tilbudet vi i dag har til båt plasskundene og tatt i betraktning behovet for opplagsareal i Kristiansand.

Planene vil også gå på bekostning av antall båt plasser på vann. Da det ikke vises til hvordan aktørene ønsker å finne erstatningsplasser må vi se på dette som en reduksjon i forhold til dagen situasjon med minst en pir (ca 60 plasser).

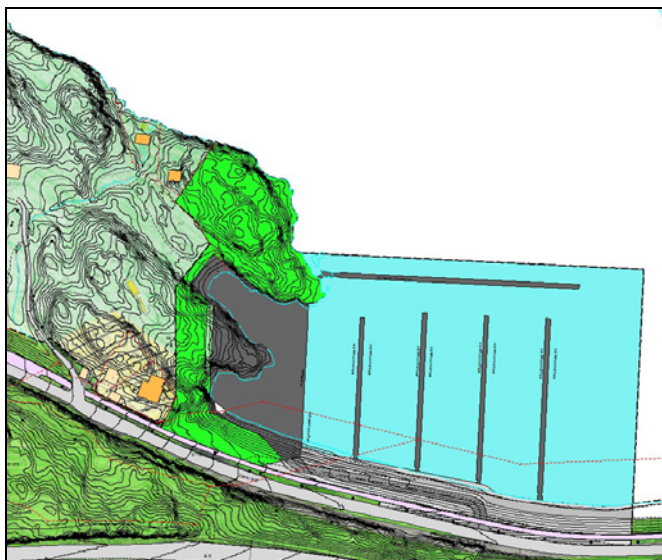
Ronsbukta



For å få plass til alle funksjonene i Ronsbukta er det vist to bygg; ett bygg for butikk, utstilling, service og verksted som er på 70m x 40m og har en byggehøyde på 9 meter (2 etg.). Det andre bygget er for båtopplag og er på 100m x 35 m. Byggehøyde er 12 m (2 etg.). Første etasje kan benyttes som verkstedhall om sommeren. Andre etasje kan benyttes til parkering om sommeren. I den forbindelse foreslås det å anlegge en adkomst fra andre etasje i bygget i bakkant av tomten og ned til bølgebryteren.

Byggene kan til sammen gi butikk, utstilling, service på totalt 5600 m² og et opplag for store båter på 7000m². Atkomst til flytebryggene skjer via strandpromenaden som delvis må legges om på ny fylling utenfor atkomstveien.

Planstatus:



Området er regulert til båthavn med opplag. Bygg nr 2 ligger i område regulert til jordbruk/gartneri og vist som LNF-område med spesielle naturvern- og friluftsinnteresser av særlig høy verdi. Området der det er vist marina er regulert som friområde. Det vil være behov for omregulering for alle deler av virksomheten. Området eies av Kristiansand kommune.

Vurdering:

Bygg 1 som er plassert på arealer regulert til opplag (mørk grå farge på kartet over) ligger også inntil en skjæring, dog ikke så høy som den i Hånesbukta. Dette er også et stort bygg selv om det ikke har båtlagring. Det vil ikke være synlig fra Topdalsfjorden, men vil være godt eksponert mot Rona senter og E18. Søndre del av bygg 2 ligger kilt inn mellom to fjellformasjoner og kunne ligget ganske diskret hadde det ikke vært for at det presser seg langt inn i det flotte landskapsrommet/kulturlandskapet som ligger rundt gårdsbebyggelsen på eiendommen. Det vil bli svært synlig sjøen og beslaglegger viktige friluftsområder. Videre sperrer det adkomsten fra gården og ned til sjøen på nordsiden (kart i vedlegg 2 viser bygningens plassering). Teknisk direktør kan ikke anbefale at det jobbes videre med bygg 2 i denne dimensjonen. Et mindre bygg kan vurderes.



Adkomstveien krysser del av hovedgang/sykkelnettet. Med den trafikken som er antydnet bør løsningen være akseptabel.

Kristiansand Eiendom har gjort følgende vurdering:

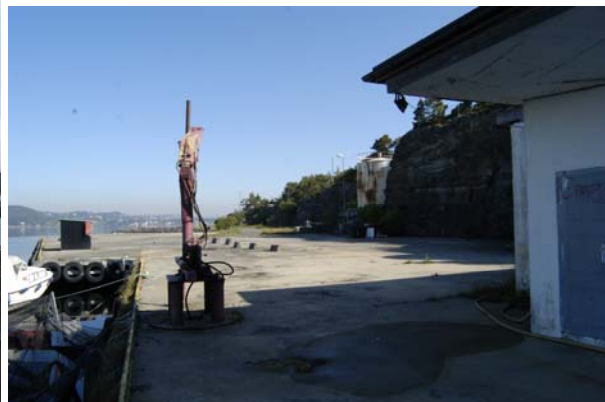
Ronsbukta er for tiden eneste store kommunale planlagte utbygging av båtplasser. Ronsbukta er i følge HP09-11 tenkt ferdigstilt 2010 med 300 std båtplasser, samt tilhørende opplagsareal. Det er ikke andre reelle alternativ for å imøtekomme den økende etterspørselen de neste årene. Ett nytt reguleringsarbeid for å innplassere båtservicebedrifter i Ronsbukta kan gå ut over både antall båtplasser og fremdrift for ferdigstillelse av båtplasser.

Diskusjon fra Hånesbukta rundt type- og kostnad for vinteropplag gjelder også for Ronsbukta.

Alternativ for Ronsbukta går ut over areal avsatt til småbåthavn. Planlagt småbåthavn berøres i hovedsak arealmessig kun av det minste bygget, som skal inneholde areal for utstilling, salg, service og verksted. Må man begrense seg til kun dette bygget, vil parkeringsløsningen forsvinne. Det vil da ikke være tilgjengelig nok parkeringsplasser eller vinteropplagsplasser for småbåthavna.

Fremdriften er for øvrig usikker, og avhenger av teknisk rapport om bunn- og grunnforhold, som for tiden er under slutføring. Signaler gitt i forhold til denne er både større fyllingsvolum og lenger konsolideringstid (setningstid) enn tidligere antatt. Det understrekes at for denne rapporten er det ikke tatt hensyn til eventuell annen utnyttelse enn parkeringsplass/opplagsareal. Hvis det skal innplasseres bygningsmasse på fyllingen må det gjennomføres nye beregninger, og forsinkelser for ferdigstillelse av småbåthavna må forventes.

Hattesteinen:



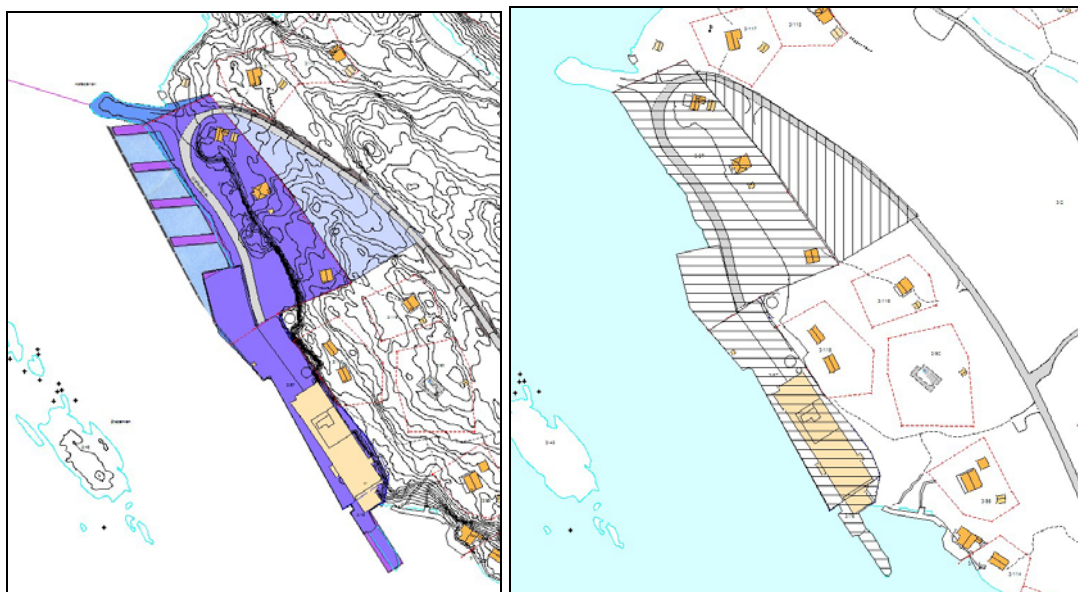
For dette alternativet er det ikke laget noen illustrasjoner for bygningsmasse, men området er vurdert slik: Bygget som ligger der i dag er lite fleksibelt og kan vanskelig benyttes til foreslått formål. Man anbefaler derfor at bygget rives og at det bygges et nytt, fleksibelt bygg tilsvarende det som er skissert i Hånesbukta. Også her vil det gjelde at innendørs opplag primært vil være rettet mot de større båtene som ikke kan kjøres på vei.

Kaien som ligger der i dag må forsterkes, eventuelt rives og bygges opp igjen for å kunne tas i bruk i forbindelse med båtopplag. Et annet alternativ er å bygge en ny kai sør for dagens kai.

Dersom man velger å legge hele virksomheten til dette området må man ta i bruk store deler av tomt med gnr 3 og bnr 87, altså på tomten der hyttene ligger. Forholdet til hytteeierne, må derfor avklares. Dette området er avsatt som fremtidig næringsområde i kommunedelplan for Flekkerøy.

Planstatus: Deler av området er regulert til industri/ lager der dette skal nyttes til virksomhet knyttet til mottak og bearbeiding av fisk. Det står også at ny bebyggelse kan oppføres i inntil 2 etasjer med utnyttelsesgrad inntil 0,5 (gml. beregningsmåte). Den delen av tomten som ikke er planert/ bebygd tillates ikke nytt til lager uten spesiell tillatelse fra bygningsrådet. Omregulering til båtopplag vil ikke ha behov for formålsendring, kun bruksendring. Butikk og verksted må reguleres inn i tillegg. Område i bakkant er avsatt som fremtidig næring i Flekkeøyplanen (lys blå på kartet under). Eiendommen som er tilknyttet fiskemottaket eies av et firma som er positive til etablering av bedriftene her. Både her og i småbåthavnene vil leie være det mest aktuelle. Fremtidig næringsområde eies av en privatperson. Området er uregulert.

Vannrett skravur er eiendommen til fiskemottaket (tidligere Reinhartsen).



Vurdering:

Dagens bygg er på ca 1400m² i grunnflate. Den ubebygde, men utsprengte delen av tomten er på 5,7 daa. Bygningens høyeste punkt er cote 15. Heia i bakkant har høyeste punkt på cote 22. Forholdet til hyttene kan være en begrensende faktor for høyder. Bildet under er hentet fra en rapport om Hattesteinen. Det er tegnet inn en strek på ca cote 13 hvilket tilsvarer byggehøyde på 12m (2 etasjes opplagsbygg) for å illustrere hvordan høyde for båtlager kan bli på Hattesteinen. I muligelsesstudien pekes det på forholdet til hyttene som ligger i arealer avsatt til næring. Dette er en viktig problemstilling. Dersom arealene skal tas i bruk må hyttene avvikles. Å utnytte hele arealet som er avsatt til næring innebærer også større terrenginngrep uansett hva som skal etableres her. Næringsarealet er til sammen 16,5 daa, og kan romme det samme volum som Hånes og Ronsbukta. Innvendinger mot bebyggelsen vil være den samme som for de forrige alternativene – bygningsmassen blir for dominerende.



Dersom Hattesteinen velges som lokalisering må bedriftene gå i dialog med eier for å starte prosess med regulering, utbygging m.m. Eierne er interessert i at eiendommen skal brukes. De har hatt problemer med å skaffe leietakere. Kommunen anser dette som et verdifullt næringsområde både på grunn av størrelse og at det har dypvannskai. Den endringen som har skjedd i næringsutviklingen tvinger kommunen til å være mer forsiktig med omdisponering av arealer til annet formål enn næring.

I mulighetsstudien er adkomst pekt på som et problem fordi veien går igjennom et boligområde, og at den er så smal (ca 4,7 m) og bør utvides ved økt trafikk. Det er fysisk mulig å utvide veien. Dette krever en reguleringsplan. Den økte trafikken er håndterbar /akseptabel på en boligvei. Teknisk direktør kan også nevne at det ikke ligger noen begrensinger på transport av båter gjennom Flekkerøytunnelen.

Delt løsning Hånesbukta og Ronsbukta

Rapporten sier:

Dersom arealbehovene ikke kan møtes samlet verken i Hånesbukta eller i Ronsbukta, er det sett på et alternativ som er å legge de tre aktørenes verksted-, service-, butikk- og utstillingslokaler i Ronsbukta med innendørs opplag for større båter i Hånesbukta. Det må nevnes at det i denne løsningen ikke er tilstrekkelig utendørs opplag for båtplassene til småbåtshavnen som er regulert inn Ronsbukta. Man må også her vurdere en utspredning i bakkant av tomten for å oppnå 40% dekningsgrad.

Et neste alternativ kan være at to av aktørene etablerer et komplett tilbud, inkluderte opplag, i Hånesbukta og den tredje aktøren et tilsvarende tilbud i Ronsbukta. Man vil da møte de samme utfordringene i forhold til dekningsgrad for utendørs opplag på land.

Vurdering:

Teknisk direktør mener denne løsningen er et mindre aktuelt alternativ fordi man her ikke har noen arealbesparinger ved å samlokalisere i tillegg til at begge båthavnene mister deler av sine tilbud. I en delt løsning bør også deling mellom Hattesteinen, Rona ev. Hånesbukta vurderes. Se ellers teknisk direktørs samlet vurdering med tanke på arealbehov.

Kristiansand Eiendom har gjort følgende vurdering:

Det foreslås salg/service/utstilling/verksted i Ronsbukta, og opplagshall i Hånesbukta. En slik løsning er skissert til å måtte ha noen doble funksjoner, eller at det ikke blir samarbeid mellom alle tre bedriftene.

Overnevnte innstilling for Hånes og Ronsbukta vil også være gjeldende her. Man må være spesielt oppmerksom på at parkeringssituasjonene for småbåthavna i Ronsbukta ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til ved denne løsningen. Opprinnelig skulle lagerhall brukes som parkeringsplass om sommeren, i denne løsningen legges den til Hånesbukta.

5. Aktørenes vurdering

Aktørene har selv åpnet opp for en samlokalisering og ønsker én eller to lokaliseringer for sine samlede virksomheter. De anser det som viktig å ha verksted og butikklokaler på samme sted ettersom man har dellageret for verkstedet i butikklokalene. Det er og en fordel å kunne bedrive service i forbindelse med båttopplag. I tillegg kan man på sommeren benytte båttopplaget som verkstedshall.

Aktørene har uttrykt et ønske om Hånesbukta eller Ronsbukta som lokalisering for felles båttopplag for større båter, verksted-, service-, butikk- og utstillingslokaler. Det legges vekt på gode profileringsmuligheter i forhold til salg, samt god tilgjengelighet med både bil og båt begge disse stedene. I alternativet Ronsbukta stilles det som forutsetning fra aktørene at småbåtshavn etableres, for å kunne finansiere utbyggingen.

Hattesteinen anses som for usentralt som lokalisering for butikk-, utstillings-, service- og verkstedlokaler, og ingen av de tre aktørene er villige til å investere i lokaler på denne tomten. De anser lokaliseringen som så lite sentral og at man vil tape kampen om kundene i forhold til båtutvalgene i for eksempel Sørlandsparken. Aktørene kan eventuelt vurdere båttopplag for større båter på denne tomten dersom behovet for denne type opplag overstiger det avsatte arealet i foreslått løsning i Hånesbukta eller Ronsbukta.

Alle aktørene er positive til båttopplag for mindre båter i Holskogen og mener dette tiltaket bør iverksettes uansett.

6. Teknisk direktør sin vurdering:

Det er ca 10 000 båter i Kristiansand. I kommunale båthavner er det til sammen ca. 3500 plasser. Av disse er 600 plasser 3,5 m bredde eller større, dvs. båter fra 28 fot og oppover.

I arbeidet med lokalisering av bedriftene har vi fått fastlagt at båter opp til 26-28 fot uten problemer kan fraktes med lastebil til et båtlager som ligger på arealer som ikke ligger ved sjøen. Båter som er større er mer problematiske å flytte på grunn av høyde og bredde. Båtlageret for store båter rommer ca 80 plasser og dekker en liten del av behovet. Sett i forhold til kommunale plasser dekker det bare i overkant av 10 % av båt plassene for store båter, sett i forhold til antall båter i kommunen dekker det enda mindre. Dersom vi skal dekke behovet trenger vi mange store båthus i strandkanten.

Verksted for reparasjon av båter og motorer er den delen av disse bedriftenes virksomhet som må ligge ved sjøen. Forretning og utstillingslokaler trenger ikke det. Gumpen Bildrift AS har butikk i Sørlandsparken i dag, men ønsker å ligge ved sjøen. Aktørene avviser Hattesteinen som lokalisering for båtforretning og viser til konkurranse med båtforretning i Sørlandsparken (se side 21 i mulighetsstudien). Dersom forretning i Sørlandsparken vurderes som mer konkurransedyktig enn på Hattesteinen tolker teknisk direktør at sentralitet er viktigere enn sjøtilknytning. Det bør derfor vurderes om forretning i det hele tatt bør ligge ved sjøen.

Bedriftene har i dag 4000 m² bruksareal og mener behovet vil dobles. I illustrasjonene i mulighetsstudien er butikkdelen 4800m², verksted og opplag er til sammen 9600 m² i Hånesbukta, og butikk, verksted og service er til sammen 5600 m² i Ronsbukta. Dette svarer ikke til prognosen for arealbehov i år 2015. Dersom prognosene viser seg å stemme vil tomten bli for liten før det har gått 10 år. Etter høringen må det gjøres en vurdering av om tomtene er for små, prognosene for optimistiske, om funksjoner må deles på flere områder. Dette er avgjørende for om vi klarer å relokalisere bedriftene i Kristiansand kommune.

Dersom kommunen ønsker å gå videre med Ronsbukta eller Hånesbukta som lokalisering vil neste steg være regulering. Eieform og utbygging må også vurderes. Teknisk direktør mener utleie er det mest aktuelle alternativet. Kristiansand Eiendom vurderer at kommunen ikke har noen forpliktelse til å finne ny tomt, men kommunen har et ønske om å hjelpe å finne en ny lokalisering. Kommunens rolle består i å bistå i søk etter egnede tomter. Dette forklarer hvorfor det kun er Sylinder-service, HK-Service og Sjø-sport Service som omfattes av denne sak og hvorfor disse bedriftene prioriteres fremfor andre ved ev. utleie av arealer. Det vil uansett ikke være plass til flere bedrifter i et fellesanlegg.

Båtforretning omfattes av rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre som er på høring. Ikrafttredelse er så snart den er vedtatt. Det ligger begrensning på 3000 m² forretning utenfor vedtatt senterstruktur. Dette kan ha betydning for hvor mye forretning som kan etableres.

Kristiansand Eiendom har gjort følgende vurdering:

KE uttaler seg i henhold til småbåthavnutvalgets interesse, og utvalgets ansvarsområder som direkte blir berørt av denne mulighetsstudien. KE er meget skeptisk til blanding av foreslått industriområde og småbåthavn, og ønsker å understreke at en småbåthavn er et

familie- og rekreasjonsområde. I en felles løsning vil det være barn- og ungdom uten nært oppsyn som ferdes på kaianleggene blant olje, trucker og tungtransport.

I følge mulighetsstudien vinkles plasseringen av båtservicebedriftene kraftig inn mot aktørenes høyeste ønsker, Ronsbukta og Hånesbukta. Vi må derfor stille spørsmål om hvorvidt dette arbeidet alene kan være grunnlaget for en videre behandling og beslutning om lokalisering? Det er for tiden et meget stort behov for båt plasser, og disse må befinne seg ved sjøen i motsetning til salg- og servicebedrifter. KE kan ikke anbefale en løsning som går ut over verken eksisterende eller planlagte båt plasser.

Slik det fremkommer av mulighetsstudien vil alternativ Ronsbukta ha minst innvirkning for de kommunale småbåthavnene. Småbåthavna er ikke utbygd, og dette gir frihet til en gunstigere innplassering enn f.eks i Hånesbukta, spesielt med hensyn til separering av industri- og rekreasjonsområde. Opprettholdelse av antall planlagte båt plasser er også mulig. Oppstart av detaljprosjektering for småbåthavna ventes vinter 08/09, med påfølgende utfyllinger i sjø. Velges alternativ Ronsbukta vil det sannsynlig medføre forsinkelser for ferdigstilling av småbåthavnen.

Videre arbeid bør se nærmere på løsninger i Marviga og i Korsvikfjorden.

Konklusjon

Teknisk direktør synes dette er en vanskelig sak. Arealer ved sjøen er svært verdifulle og tilgjengelige arealer er en mangelvare. Det må gjøres en klar prioritering for hvilke funksjoner som må ligge ved sjøen. Mange alternative lokaliseringer er vurdert, og ingen av dem er enkle. Ut fra reguleringsmessig status mener teknisk direktør at Hattesteinen er den beste lokaliseringen. Området er regulert til næring, eier er positive til lokaliseringen, kai er etablert og det er god plass. Ulempen er det vil ta noe tid å få hele området byggeklart på grunn av hytter som er etablert. På den annen side synes et fellesanlegg å blir for stort og ruvende uansett lokalisering. Det er derfor viktig å diskutere lokaliseringalternativene i ulike størrelser. Når det gjelder Rona mener teknisk direktør man kan vurdere et mindre bygg 2, men kan ikke anbefale bygget slik det er illustrert i mulighetsstudien av hensyn til landskap, kulturlandskap og friluftinteresser.

Teknisk direktør anbefaler at saken legges ut på høring med saksfremstillingens drøftinger.

Tone Iglebæk
19.05.08