

## Høringsuttalelse – Sak 20/26 i Bystyret: Områderegulering Lagmannsholmen (PLAN-23/00787)

### Innledende betraktninger

Kristiansand er regionhovedstad for Agder – en region med over 320 000 innbyggere – og er samtidig ett av Norges mest populære reisemål. Et uttalt mål er å etablere Kristiansand som en helårsdestinasjon, der anerkjennelsen av Kunstsilo var et viktig steg på veien.

Denne posisjonen som regionhovedstad og nasjonal turistdestinasjon av rang må ligge til grunn for byplanlegging på Lagmannsholmen. Områdets beliggenhet – sentralt i byens vannfront, mellom Gravanekanalene, Kilden og Kvadraturen – gjør den til det viktigste enkeltprosjektet i Kristiansands utvikling for de neste tiårene. Planens ambisjoner og rammer må stå i samsvar med byens faktiske regionale og nasjonale rolle.

Næringsforeningen i Kristiansandsregionen representerer 1200 bedrifter og en stor bredde i interessenter i denne saken. Utbyggere er en av disse, men også aktører innen reiseliv, handel, kultur, kreativ næring og fremvoksende næringer knyttet tech – for å nevne noen. Vi mener det er gjort mange gode grep i planen og vil berømme kommunen for god involvering underveis. I foreningen har vi hatt flere medlemsmøter for å få innspill, og i den fortløpende saksgangen har saken vært forankret i vårt fagråd for byutvikling og infrastruktur foruten forankring i foreningens styre. Saken har i en årrekke vært en av de viktigste vi arbeider. I tillegg har NIKR fasilitert en ressursgruppe for ulike organisasjoner – Kvadraturen, Gårdeierforeningen og Utbyggerforeningen foruten NIKR – som har gitt innspill underveis.

Innledningen er ment for å vise hvor viktig denne saken er, og hvor mange som kjenner eierskap til saken. I praksis gjelder det langt utover innbyggerne og næringslivet i Kristiansand. Men det er én aktør (Kristiansand Næringssselskap – Knas) som skal forvalte arealene og sørge for inntekter til havna, som igjen trenger disse for å betale flytting av dagens havnedrift på Lagmannsholmen. Først dreier dette seg om konteinerne, men også andre funksjoner etter hvert.

Vi vil kommentere flere av punktene Bystyret ber om innspill til, men stresser her punktet om parkering. Hvis Kristiansand Næringssselskap som skal utvikle området, skal gjøre det med så strenge krav som administrasjonen foreslår, tar Bystyret en enorm risiko for å måtte finne inndekning for tapet. Vi anser at få private vil ønske å bygge ut med disse begrensningene.

Vi viser ellers til vårt forrige innspill da saken var til høring første gang. Vi støtter de grunnleggende grepene som en sentral park og tanken om å bevare et område for det uventa.



## 1. Ja til kanal, men med krav om kunnskapsgrunnlag for vannkvalitet

Vi støtter forslaget om en kanal på Lagmannsholmen, selv om dette øker kostnadene. En kanal vil skape nye vannspeil, forsterke områdets maritime identitet og gi rom for aktivitet, rekreasjon og byliv på en måte som åpne gater og parker alene ikke kan. Kanalen henger uløselig sammen med det overordnede byplangrepet og ambisjonene om utsmykning av området. Vann er en av de sterkeste kvalitative driverne for attraktivitet i moderne byer, og et sammenhengende blått-grønt nettverk (sentralpark og kanal) vil være en nøkkelfaktor for at Lagmannsholmen skal bli et sted folk søker seg til.

Kanalen utvider også byens samlede «vannspeil» på en måte som passer særlig godt for en by med Kristiansands maritime karakter og turistprofil. Kunstig eller naturlig vann i byrommet er i internasjonal forskning konsekvent trukket frem som en av de viktigste attraksjonsverdiene i byliv.

Vi støtter primært et ønske om gjennomgående kanal, men vedtaket bør lages slik at man har mulighet til å lage kun halv kanal, hvis kostnadsbildet ellers blir for høyt for å starte utbyggingen.

Vi savner imidlertid et grundigere kunnskapsgrunnlag for vannkvalitet, særlig hvis løsningene gjør at kanalen ikke får gjennomstrømning.

## 2. Byggehøyder: Større variasjon og høyere bygg, særlig mot Caledonien

Vi mener det er grunnlag for å vurdere konsekvenser av høyere byggehøyder enn det som følger av administrasjonens forslag. Byutvikling har lenge blitt styrt av teori om «den menneskelige skalaen» og «middelalderbyen» for å sikre kvalitet i byrom og gater.

Etter hvert som vi har fått flere mega-cities i verden, blant annet London og New York, ser vi at teorien ikke holder mål om at høyder henger tett sammen med en levende, god by.

Andre fagmiljø har pekt på at byggehøyder må økes i sentrum for å oppnå tilstrekkelig tetthet og konsentrasjon av boliger, arbeidsplasser og besøkende. I sum skaper dette et levende sentrumsmiljø – et miljø som gir mangfold i tilbud, nok brukere av området, aktivitet døgnet rundt og sikrer en bærekraftig byutvikling.

En levende og god by skapes av sammenheng mellom kontroll på mikroklima og solforhold, kvalitet i gater og uterom, aktiv førsteetasje, aktivitet døgnet rundt (bolig, kontor og så videre). Differensiering i aktiviteter i uterom/gater «drar» mennesket rundt. Stikkord er vann, kunst og kultur, grøntstruktur og hvordan bebyggelsen møter byen på bakkenivå.

Å kun forholde seg til elementet byggehøyde vs kvalitet i byen blir for rigid. Høyder bør derfor ikke vurderes isolert på dette byutviklingsprinsippet. Likevel må disse kvalitetene som listes opp ivaretas, og det bør være rom for å vurdere noen større høyder som et virkemiddel for å styrke kritisk masse og videre utvikling av sentrum.



En områdeplan bør legge opp til fleksibilitet, slik at detaljreguleringen kan sikre den ønskelige kvaliteten i neste steg.

Vi ber derfor om at det åpnes for høyere bygg i utvalgte soner og at dette kommer inn på en fleksibel måte i bestemmelsene. Vi mener dette kan kombineres med en BYA på 70 prosent.

Dette gjelder særlig inn mot Caledonien. Høyere bygg kan:

- Muliggjøre en større bolig- og næringsportefølje innen de planlagte kravene til BYA, uten at dette skalerer ned ambisjonene for fellesarealer.
- Gi utbyggere bedre forutsetninger for investeringslønnsomhet, noe som er en direkte forutsetning for at prosjektet i det hele tatt gjennomføres

Utviklingen av Lagmannsholmen vil kreve store investeringer i starten. Området ved Caledonien blir først bygget ut og vil være avgjørende for finansieringen videre.

### **3. Bru til Kilden/Kunstsilo: Nødvendig for aktivering,**

Vi støtter forslaget om å bygge gangbro mellom Lagmannsholmen og Kilden/Kunstsilo-siden. Dette er ikke et perifert infrastrukturtiltak, men avgjørende for at to av byens viktigste kulturinstitusjoner knyttes fysisk til den nye bydelen og at menneskelige strømmer kan flyte naturlig gjennom hele kulturaksen. Å knytte nettverks-linjer sammen i by og bygd er noe av det beste, mest kvalitetsriktige elementet du kan gjøre for å skape bedre flyt for dem som bruker byen. Dette åpner også for mer midlertidighet i arealene ytterst.

Uten en slik bro risikerer man at Lagmannsholmen forblir en enhet for seg selv, heller enn å bli del av et helhetlig sentrumsområde. Broen vil gi direkte tilgang fra den nye bydelen til Kunstsilo, Kilden og det planlagte kulturmiljøet, og omvendt. Dette er en forutsetning for at investering i servering og næring på Lagmannsholmen er kommersielt bærekraftig.

Vi mener likevel at broen ikke bør inngå som et rekkefølgekrav fordi kostnadene ved oppstart vil være høye. Utbygging av en slik bru er så viktig for byen, at det må finnes annen inndekning av denne enn å legge kostnadene på utbyggerne.

### **4. Varelevering**

Varelevering til Kunstsilo er komplisert allerede i dag med sin nærhet til Knuden. Hvis man planla byen på nytt, ville varelevering til Markens gate vært løst på en annen måte. Disse erfaringene må tas på alvor.



Planforslaget for Lagmannsholmen bør eksplisitt adressere:

- Egne varemottaksløsninger for næringsbygg og kulturinstitusjoner, atskilt fra gater og gåsonene
- Tilstrekkelig dimensjonerte lastesoner for større leveranser, særlig i randsonen mot de planlagte arealene for det uventa.

Dette er en infrastrukturell forutsetning for at daglig drift av næring og kultur faktisk fungerer, og kan ikke overlates til detaljreguleringsplaner i neste fase.

## 5. Parkering: Kravet om 0,2 dekning er altfor lavt og truer gjennomførbarheten

Administrasjonens forslag om en parkeringsdekning på 0,2 plasser per bolig og pr 100 kvadrater næringsareal, er etter vår vurdering det enkeltgrepet som i størst grad truer mulighetene for en vellykket gjennomføring av Lagmannsholmen. Vi ser også at ViaNova som har laget mobilitetsplanen, utredet for makskrav til kommuneplanen. De har ikke vurdert hvordan området påvirkes av å kutte på parkering, utenom tabellen under, hvor de viser til antall parkeringsplasser, avhengig av krav. De skriver ikke et avsnitt om 0,2 i parkering, og hvilke effekter dette vil få for området. Verken for bolig eller tjenesteyting.

Tabell 2: Antall parkeringsplasser for bil på Lagmannsholmen.

Formål	Størrelse	Kommuneplanens krav (maks)	Antall parkeringsplasser		
			Makskrav	2/3 av maks	1/3 av maks
<b>Bolig</b>	1 000 boenheter	0,5 pr. boenhet	500	333	167
<b>Kontor</b>	40 000 m <sup>2</sup>	0,3 pr. 100 m <sup>2</sup>	120	80	40
<b>Tjenesteyting*</b>	10 000 m <sup>2</sup>	0,6 pr. ansatt	180	120	60
<b>Totalt</b>			<b>800</b>	<b>533</b>	<b>267</b>

\* Antall ansatte pr. 100 m<sup>2</sup> varierer mye. Antas 3 ansatte pr. 100 m<sup>2</sup>, noe som er ca. halvparten av tettheten i planlagte kontorer.

Kristiansand er regionhovedstad, ikke en Oslo-bydel. Med 0,2 parkeringsdekning legger man implisitt til grunn at alle fremtidige besøkende er bosatt langs bussmetro og kan klare seg uten bil. Man legger også til grunn at de som skal bo der, får sine behov løst langs samme bussmetro.

Dette er ikke realistisk i en by som betjener et fylke med 320 000 mennesker, der svært mange er avhengige av bil for å nå sentrum, og der turisme er en bærende næring.



Investeringslønnsomhet og boligkvalitet:

Forslaget om en maksimal parkeringsdekning på 0,2 biloppstillingsplasser per boenhet, inkludert gjeste- og HC-parkering, fremstår etter vårt syn som markedsmessig urealistisk. En slik dekning innebærer i praksis at et klart flertall av beboerne ikke vil ha tilgang til parkering, noe som er vanskelig å forene med planlagt boligtypologi og leiligheter i øvre prisklasse.

Erfaring tilsier at kjøpere i dette segmentet har klare forventninger til tilgang på parkering, både for egen bil og for besøkende. For lav parkeringsdekning vil dermed kunne svekke prosjektets salgbarhet, gjennomførbarhet og samlede økonomi.

Med 0,2 dekning vil utbyggere i praksis måtte kompensere ved å justere bygningsmassen: færre store boliger, mindre variasjon i leilighetsstørrelser og en skjevfordeling mot de minste enhetene som ikke krever parkering av de kjøperne man kan forvente.

Dette er ikke nærmere vurdert i planforslaget, men er en nærmest uunngåelig konsekvens.

Tilsvarende gjelder for næringsarealer, hvor utilstrekkelig parkeringskapasitet vil kunne redusere attraktiviteten for leietakere og verdiskapingen i området. Historiske krav om maks 1 parkeringsplass per 100 m<sup>2</sup> næring er allerede svært strengt: Kontorarealer blir i dag benyttet intensivt på grunn av høye kostnader. Altså er det mange som skal dele på få p-plasser. Majoriteten av de ansatte må da enten ta buss, sykle eller gå, eller gå ut i et allerede svært presset marked for å leie p-plass.

Vi holder fast på vårt tidligere innspill og mener næring må kunne ha 1 p-plass pr 100 kvadratmeter. For bolig er 0,8 pr bolig kurant. I en boligmiks med små og store boliger for ulike aldersgrupper, vil ikke ha alle be om p-plass. Imidlertid må ikke bestemmelsene nå legge begrensninger for hva slags boligkonsepter som kan utvikles for å skape lønnsomhet i utbyggingen, noe strammere regler vil føre til. Det er kostbart å bygge p-plasser under bakken, og utbyggerne lager ikke flere enn markedet vil kjøpe.

Forslaget om 0,2 p-plass påfører utbyggingen av Lagmannsholmen stor finansiell risiko for kommunen. Prosjektet forutsetter betydelige investeringer i infrastruktur og tomteerverv fra kommunalt eid selskap. Det er sannsynlig at prosjektet ikke vil klare å ivareta ønskede tidslinjer, salgstakt, og forventede salgspriser som følge av svake/urealistiske rammebetingelser. I praksis kan dette medføre ett betydelig økonomisk tap som indirekte belaster både kommunens økonomi og forutsetningene for havnefinansiering.

Det er samtidig viktig å understreke at parkering på Lagmannsholmen i all hovedsak må løses under bakken. Når reguleringsplanen først er vedtatt og utbygging igangsatt, vil parkeringsløsningene i praksis være irreversible. Eventuelle feilvurderinger knyttet til parkeringsdekning kan da ikke korrigeres



i ettertid uten svært store kostnader eller omfattende inngrep. Dette tilsier at parkeringskravene må fastsettes på et realistisk og robust nivå allerede i planfasen.

Når saken legges frem til politisk behandling etter høringer, ber vi om at denne vurderer konsekvensene av det strenge kravet om 0,2 sammenlignet med 1,0/0,8:

- Konsekvenser for boligsammensetning (størrelse og type)
- Markedsrisiko for Kristiansand Næringssselskap og havna
- Om parkeringsnormen er reflektert i eksisterende takstgrunnlag for arealsalg
- Sammenheng mellom byens regionale rolle og valgt parkeringspolitikk

## **6. Lagmannsholmen: Magnet for kompetansearbeidsplasser – betydningen for tech og kompetansearbeidsplasser**

En attraktiv by er ikke bare et mål i seg selv. Det er et konkurransefortrinn i kampen om talentene. Dette er særlig relevant for Kristiansand og Agders voksende tech og kompetansenæring.

Menon Economics dokumenterer i sin analyse «IKT og kompetansenæringen på Sørlandet» (publikasjon nr. 75/2024, utarbeidet for IKT-klyngen Digin) at næringen har en solid tyngde i Agder: en samlet verdiskaping på drøyt 3 milliarder kroner og om lag 2 200 sysselsatte i privat sektor, i tillegg til over 600 IKT-profesjonelle i offentlig sektor. Næringen kjennetegnes av høy arbeidskraftsproduktivitet. Ansatte i IKT bidrar i snitt med 1,4 millioner kroner i verdiskaping, mot 1 million for øvrig næringsliv i Agder. Kristiansand er navet i denne næringen og står for nesten halvparten av regionens IKT-omsetning, verdiskaping og sysselsetting.

Rapporten peker imidlertid på et kritisk hinder for videre vekst: tilgangen på kompetent arbeidskraft. Næringen sliter med å tiltrekke seg nye talenter utenfra, og konkurransen om de som allerede er i regionen driver lønningene opp og svekker bedriftenes bunnlinje.

Her er byutviklingen på Lagmannsholmen direkte relevant. Kunnskapsintensive virksomheter – slik som techbedrifter – lokaliserer seg gjerne der de finner attraktive byområder med et aktivt byliv, høy estetisk kvalitet og variert bolig- og møteplassstruktur. Byer som lykkes med å tiltrekke seg teknologiselskaper gjør det i dag gjennom å tilby urbane kvaliteter som gjør det attraktivt å bo og jobbe der for høyt utdannede.

Lagmannsholmen, med sitt nye vannspeil, kanal, kulturinstitusjoner i umiddelbar nærhet og potensial for variert og høykvalitets bebyggelse, er den fremste muligheten Kristiansand har til å løfte seg som etableringssted for kompetansenæringen. Dersom planen realiseres med tilstrekkelige ambisjoner – riktig høyde på byggene, god miks av boliger, næringsarealer og offentlig rom – kan



Lagmannsholmen bli den utløsende faktoren som gjør Kristiansand mer konkurransedyktig i kampen om IKT-talenter, ikke bare lokalt, men nasjonalt.

Omvendt: Dersom planens rammer settes for stramt, for eksempel lave byggehøyder, lav parkeringsdekning, lite næringsfleksibilitet, risikerer man at Lagmannsholmen blir et gjennomsnittlig boligområde i stedet for et urbant kraftsentrum. Det ville vært en tapt mulighet for Kristiansand og Agder.

### **Oppsummering: Planene må være gjennomførbare**

Lagmannsholmen er den viktigste byutviklingsoppgaven Kristiansand har stått overfor på generasjoner. Potensialet er stort, men det realiseres bare dersom planens rammer er ambisiøse nok, og gjennomføringen er praktisk mulig for de aktørene som skal investere. Vi støtter visjonen om kanal, bru og gode byrom, men ber om at bystyret utfordrer administrasjonens forslag på byggehøyder og parkeringsnorm, og at det stilles tydelige krav til varelevering og vannkvalitet.

Det er avgjørende at planene er gjennomføre i praksis. Denne planen vil fort leses som en overordnet plan av fylkeskommune og statsforvalter. Er den for lite fleksibel, vil det fort komme innsigelser og annet i detaljreguleringene. Vi foreslår derfor denne formuleringen under bestemmelser, punkt 3 krav om detaljregulering:

«Ved utarbeidelse av detaljregulering kan det vurderes løsninger som avviker fra områdereguleringen, forutsatt at dette er faglig begrunnet og dokumenter til å gi en samlet sett bedre løsning for Lagmannsholmen og delfeltet. Det må begrunnes med hensyn til gjennomførbarhet, funksjon, kvalitet og hensynet til omgivelsene. Dette må begrunnes særskilt i detaljreguleringen».

For mer informasjon, kontakt næringspolitisk leder Roar Vigeland Osmundsen, 412 44 323, [roar@nikr.no](mailto:roar@nikr.no)

Kristiansand 10. april 2026

Trond M. Backer

Adm dir