

Andølingen Vel

Adresse:
c/o styreleder Bente K. Kristensen
Jøransberg 25
3770 Kragerø

Kragerø kommune
Enhet for Bygg og areal
Postboks 128
3791 KRAGERØ

Kragerø, 14. mai 2006

REGULERINGSPLAN FOR KRAGERØ HAVNEOMRÅDE/KIRKEBUKTA – HØRINGSUTTALELSE

Vi viser til brev datert 28. mars 2006 vedrørende ovennevnte sak, der det gis frist til 15. mai 2006 med å innlevere merknad/innsigelse.

Innledning og bakgrunnen for vårt engasjement

Det foreliggende utkastet til reguleringsplan er endret i betydelig grad, noe Kragerø kommune har tatt konsekvensen av ved å innse at forslaget må behandles på nytt. Vi er av den oppfatning at Kragerø kommune også burde tatt seg tid til å følge de nye reglene som nå gjelder etter at Plan- og bygningsloven ble endret på dette punkt, og som har gjort seg gjeldende for den nå varslede reguleringsplanen for Stilnestangen-området. Vi kan ikke se hvorfor man må ha slikt hastverk med denne saken at man ikke kunne ta seg tid til tilsvarende konsekvensutredninger for Kragerø Havnefront, som omfatter så store, sentrale og viktige områder.

Selv om planene om byplanlokk med overliggende bebyggelse fra Jøransberg ned mot Dampskipskaia nå er fjernet, er det nye utkastet til reguleringsplan nærmest uendret hva gjelder alvorlige konsekvenser for eksisterende siktlinjer og helheten i småbymiljøet og det historiske kulturlandskapet. Reguleringsplanen står fortsatt på flere punkter i grell kontrast til intensjonen om å bevare Kragerøs særpreg - først og fremst fordi bygningsmassenes foreslåtte høyde og omfang nødvendigvis vil endre inntrykket av eksisterende trehusbebyggelse sett fra sjøen, Øya og bryggeområdene.

Gjennom en egen reguleringsplan for Andølingen (bevaringsplan) vedtatt i 1982 har Kragerø kommune besluttet å bevare Andølingens preg for ettertiden. Som beboere i denne bydelen er vi lojale mot disse bestemmelsene. Vi har forståelse for at også relativt små bygningsmessige endringer må omsøkes og behandles av både Andølingenutvalget og Fylkeskonservatoren, fordi vi ser at det tjener allmennhetens interesser og fordi vi ser nødvendigheten av å bevare denne viktige delen av Kragerøs kultur og historie. Vi opplever det som et hån mot denne lojaliteten at det nå foreslås nærliggende bygningsmasser som vil redusere bydelens karakteristiske kontakt med sjøen og endre byens historiske og bevaringsverdige profil. Vi mener Andølingens karakteristiske kontakt med og nærhet til sjøen og Jøransbergs framskutte plassering som en del av Kragerøs ansikt også må bevares.

Vi vil gjerne få fram at vi forstår nødvendigheten av utvikling i de aktuelle områdene, men at utviklingen må skje på Kragerøs premisser og ikke på utbyggernes. Vi mener utvikling av Kragerø må skje uten bygg som er så høye og massive at de vil avskjære kontakt og siktlinjer mellom sjøen og gamle, vernede bydeler, som i seg selv representerer kulturminner.

Andølingen har også beboere som ikke har utsikt til sjøen fra hus eller hage. Vi uttaler oss som et samlet styre, lovlig valgt av velforeningens medlemmer. Det er selvsagt også et moment i saken at enkelte beboere i området samtidig får forringet sin utsikt mot fjorden og bysundet og sin verdifulle kontakt med sjøen. I den forbindelse forutsetter vi at berørte naboers egne merknader og innsigelser selvsagt må høres og tas i betraktning på selvstendig grunnlag.

I et eget brev til Regionaletaten i Telemark Fylkeskommune 2. mai 2006 med gjenpart bl.a. til Kragerø kommune, har vi beskrevet og dokumentert hvordan viktige, gjenværende siktlinjer til sjøen fra veier, smug, trapper eller stier med fri ferdsel på Andølingen og Jøransberg vil bli berørt av de enkelte bygningsmassene i reguleringsplanen. Vi forutsetter at disse forholdene tas i betraktning når man skal vurdere hvilke konsekvenser den framlagte reguleringsplanen vil ha for bakenforliggende områder som er regulert til bevaring. Brevet følger i sin helhet som vedlegg til denne høringsuttalelsen.

Flere av våre beboere har selv opplevd trusselen om sanering av Andølingen i 1960- og 70-årene. Få takker i dag de som protesterte mot denne trenden og som derved bidro til at området ble bevart. Som følge av dette kan Kragerø fortsatt være stolt av - og markedsføre - kulturminner av så vel lokal som nasjonal verdi. Nå trues området indirekte av vår tids trender – boligbygging i sjøkanten i tettbebygde områder som er unntatt fra byggeforbudet i 100-metersbeltet.

Generelle merknader til planen

Den framlagte planen og dens utnyttelsesgrad bærer etter vårt syn betydelig preg av utbyggeres ønske om eiendomsutvikling i form av boligbygging for privat salg. Dette skjer på bekostning av kommunale behov og allmenne interesser. Det kan synes som om samtlige av Kragerø kommunes arealer i hele reguleringsområdet allerede er ervervet av utbygger. Dersom det er slik at Kragerø kommune gjennom sin utviklingsavtale med Kragerø Utvikling allerede har forpliktet seg til slike bygningsvolumer som det her legges fram forslag om, kan det etter vårt syn reises spørsmål omkring meningen med den pågående høringsrunden og hvorvidt høringen i det hele tatt er reell. Vi mener imidlertid at Kragerø kommune, på tross av sin skjebnesvangre utviklingsavtale med Kragerø Utvikling, fortsatt både kan og bør forbeholde seg en mer allmennvennlig utnyttelse av reguleringsrådets mest attraktive arealer.

Det har vært forsøkt å gi inntrykk av at bygningshøyder er betydelig redusert i forhold til forrige planutkast (høringen våren 2005). Vi kan ikke se at dette er tilfelle. Selv om planene om byplanlokk med overliggende bebyggelse fra Jøransberg ned mot Dampskipskaia nå er fjernet, er det nye utkastet til reguleringsplan nærmest uendret hva gjelder alvorlige konsekvenser for eksisterende siktlinjer og helheten i småbymiljøet og det historiske kulturlandskapet. Reguleringsplanen står fortsatt på flere punkter i grell kontrast til intensjonen om å bevare Kragerøs særpreg - først og fremst fordi bygningsmassenes foreslåtte høyde og omfang nødvendigvis vil endre inntrykket av eksisterende trehusbebyggelse sett fra sjøen, Øya og bryggeområdene.

Planen foreslår dramatiske bygningsvolum og –høyder i forhold til Kragerøs målestokk. Bli disse forslagene stående, vil det være ødeleggende for småbypreget, for Kragerøs ansikt mot sjøen og for eksisterende siktlinjer. I særlig grad planlegges bygningsmassen ut mot vannet altfor høy – både på Dampskipskaia og i Kirkebukta. I stedet for en gradvis avtrapping av bygningenes høyde mot sjøen, foreslås høye bygg langs vannet.

Dokumentene som foreligger til høringen i denne saken er omfattende. Reguleringsbestemmelsene er ikke oppdatert i forhold til de vedtak Bygningsrådet allerede gjorde i sin innledende behandling av saken 22.03.2006. Under Arealer og antall på saksframleggets side 160 vedgås det da også at tolkningen av arealoversikten har vært vanskelig og at dette har ført til misforståelser. Når selv kommuneadministrasjonen har problemer med å tolke arealoversikten, er det ikke vanskelig å forstå at det er vanskelig for folk flest å sette seg inn i denne reguleringsplanen.

Som vi har erfart i løpet av høringsperioden, har det vært misforståelser omkring framleggelse og utstilling av tredimensjonale modeller. Selv om en modifisert modell viste seg å være utstilt på Servicesenteret, kan vi ikke se at modellutsnitt er framlagt slik det er forutsatt i høringspapirene (side 150).

Vi mener det fortsatt er viktige avvik mellom modellens framstilling av både virkeligheten (eksisterende bebyggelse og proporsjoner) og plankartet. Følgende eksempler er ikke ment å representere noen uttømmende liste over slike avvik:

1. Modellen er i et så lite format at det er vanskelig å forholde seg til høyder og volum av bygningskroppene og de alvorlige konsekvensene for eksisterende siktlinjer, særlig på bakkenivå.
2. For flere eksisterende bygninger i umiddelbar nærhet til reguleringsområdet er de relative dimensjonene feil. Dette gjelder for eksempel for sjøbodene langs Blindtarmen, hvor den nærmeste (Frithjof Johnsens "Ovnsbua") til overmål synes å mangle. Feilframstillingene bidrar relativt sett til å avdramatisere konsekvensene foreslåtte bygningsvolum og –høyder på/ved Dampskipskaia.
3. På tilsvarende måte er flere eksisterende hus/bygninger i Andølingen-området utelatt og/eller innplassert i feil høyder i modellen. Vi mener dette bidrar til å villedde ved å avdramatisere de alvorlige konsekvensene som de foreslåtte bygningsmassene vi ha for eksisterende siktlinjer, det historiske kulturlandskapet som omkringliggende områder er en del av og ikke minst det inntrykket man vil få av Kragerøs ansikt mot sjøen.
4. På modellen brytes tilsynelatende den mye omtalte og vektlagte siktlinjen fra Torget via Torggata til fjorden av bygningskomplekset B13 med sine 1750 kvm grunnflate og foreslåtte høyde på C+14 meter.
5. Vi kan ikke se at bryggeanleggene som er lagt inn er dimensjonert til å gi plass for de 675 båtplassene som ifølge sakspapirene er innarbeidet i planen (oversikt over arealer og antall, side 160-161).

Vi savner en framstilling av hvordan utformingen av bygningsmassene er tenkt. Av saksvurderingen (side 159) går det fram at det åpnes for å fravike Sentrumsplanens høydebegrensninger på Dampskipskaia, forutsatt at "det arkitektoniske uttrykket i de senere planlagte bygningene synes vellykket og riktig for området". Problemet er at det arkitektoniske uttrykket ennå ikke er tilgjengelig for vurdering, ettersom det simpelthen ikke foreligger sammen med reguleringsplanen. På denne måten foreslås det altså å fravike

Sentrumspanens tilgrunnliggende begrensninger under forutsetninger som ikke er klart definert.

Med Bygningsrådets vedtatte "begrensninger", vil Havnelagerets nåværende mønehøyde kunne overskrides for samtlige foreslåtte bygg langs kaia, fra eksisterende "Bjarnes Gatekjøkken" mot sørvest til og med B-14, som foreslås oppført på utfylling i sjøen nordøst for eksisterende "Havnelageret". Selv uten et eventuelt scenetårn på inntil C+19 meter, vil bygningsmassene her dominere voldsomt både i forhold til Kragerø kirke og hele småhusbebyggelsen på Andølingen og Jøransberg, samtidig som vesentlige, eksisterende siktlinjer vil brytes for all framtid.

En antydning "åpning" mot sjøen mellom B-14 og B-15 vil effektivt blokkeres av B-13, som har en grunnflate på hele 1750 kvm og en foreslått tillatt mønehøyde på inntil C+14 meter.

På toppen av bygningene må det ifølge reguleringsbestemmelsenes § 2.5 i tillegg påregnes "ventilasjonsrom og andre takoppbygg" på inntil 10 % av takflaten for hver enkelt bygning. Med de arealene det her er tale om, vil tekniske takoppbygg med andre ord kunne utgjøre arealer på størrelse med en stor enebolig for flere av de foreslåtte bygningene.

Det er gjennomgående i planen at intensjonen er å tøye begrensningene i volum og bygningsmasser, bare man holder seg innenfor Sentrumspanens rammer. Vi forstår at dette er i utbyggers interesse av profittsyn, hvilket er legitimt nok sett fra utbyggers ståsted. Men hva med Kragerø kommune og Kragerøs innbyggere? Hva med lokalpolitikere som representerer innbyggerne og som i framtida skal stå til regnskap for disse alvorlige endringene i bybildet? Er vi tjent med at vi bruker krefter på å strekke denne strikken lengst mulig? Vi tror ikke det. Vi er redd utbyggingsiveren i denne planen vil ta fra Kragerø det særpreget som vi allerede er så glad i å markedsføre og som turister og sommergjester kommer hit for å se.

Slik planene foreløpig framstår i denne saken, er allmennhetens reelle tilgjengelighet til forslagenes realiteter begrenset. Spesielt er det vanskelig å forholde seg til høyder og volum av bygningskroppene og de alvorlige konsekvensene for eksisterende siktlinjer, særlig på bakkenivå.

Planen representerer sannsynligvis det største inngrepet i Kragerøs utseende noensinne. En utbygging av slike dimensjoner representerer en trussel mot byens historiske kulturlandskap og vil ha betydelige konsekvenser for eksisterende siktlinjer. Bygningskroppene vil, med foreslåtte høyder og volum, ikke ha mulighet for å underordne seg eksisterende småhusbebyggelse.

Etter hva vi forstår, er det alt regulert til godt over 1000 nye boliger i Kragerø kommune. Mange av disse boligprosjektene ligger i de by-nære områdene (for eksempel Øya (Tolema), Meieritomta, Løkka, Utsikten, Østland, Kilen Brygge, Skrubben, Kalstad). Nå foreslås altså ytterligere 272 (19050 kvm) boliger i Kragerøs havneområde (Dampskipskaia og Kirkebukta). Vi spør oss hvem som skal bo i alle disse boligene. Er det ønske om en forflytning av kommunens innbyggere? Hva med boplikten dersom det viser seg at Kragerøfolk selv ikke har råd til eller ønske om å bo i disse boligene? Burde man ikke se slike utbygginger i sammenheng med diskusjonene om framtidig lokalisering av skolene? I folkemøtet i Rådhuset 7. mars 2006 opplyste utbyggers representant på direkte forespørsel at man ennå ikke hadde tatt stilling til om det skulle søkes fritak fra boplikten for Havnefrontens planlagte, nye boliger. Lar Kragerø kommune seg forføre av bakenforliggende motiver om å

bygge fritidsboliger? Mangel på arbeidsplasser er tilsynelatende en utfordring og et potensielt framtidig problem for kommunen. Vi tror ikke dette problemet løses langsiktig av å bygge flere boliger. Vi kan heller ikke se at bruksverdien av de aktuelle områdene for folk flest øker ved at det bygges private boliger.

I planen inngår forslag om etablering av 4200 kvm næringsareal, det aller meste av dette (3400 kvm) på området ved Dampskipskaia. Samlet, foreslått næringsareal i planen er med andre ord nærmere 6 ganger grunnflaten av eksisterende "Havnelageret" (Byggmakker Fossen). For å få plass til slike bygningsmasser ønsker man å flytte eksisterende Byggmakker Fossen, som i dag altså bare beslaglegger en brøkdel av det arealet de nye planene innebærer.

Hva vil skje med eksisterende næringsvirksomhet i sentrum når 4200 kvm næringsareal skal tas i bruk? Ønsker man eksisterende næringsvirksomhet flyttet til Dampskipskaia med den konsekvens at nåværende sentrumsgater blir liggende øde så vel sommer som vinter? I planens oversikt over arealer og antall (side 160-161) er det samlet anført beskjedne 84 plasser til "Parkering næring". Vi tror ikke det er vanskelig å forutse at en nesten 6-dobling av næringsarealet i et område midt i Kragerø sentrum og fortsatt mangel på parkeringsplasser sannsynligvis vil måtte skape trafikkaos i området. I denne situasjonen er det for oss et paradoks at villige investorer og næringsdrivende nektes å etablere næringsvirksomhet på Kalstad, under henvisning til bestemmelser som skal beskytte eksisterende næringsvirksomhet i Kragerø sentrum mot konkurranse. Vi mener dette er uttrykk for en dobbeltmoral som i tillegg strider mot innbyggernes forbrukerinteresser og mot prinsippet om at konkurranse sikrer lavest mulig priser og best mulig kvalitet.

Vi understreker at vi ikke er motstandere av utvikling. Ei heller en fornuftig bruk av det aktuelle havneområdet. Tvert imot. Våre gater og hus ble bygget i en tid da folk ikke hadde biler. Følgelig var det heller ikke behov for å legge til rette for parkering. Våre daglige erfaringer på dette området setter oss godt i stand til å innse at byen trenger et betydelig netto tilskudd av parkeringsplasser. Vi ser også at utvikling og næringsliv er viktig for Kragerø og for byens framtid. Spørsmålet vi likevel stiller oss er hvordan og i hvilken grad utvikling og utbygging skal skje, og om det må skje på bekostning av de kulturverdiene vi ønsker å bevare.

Andølingen vel ser for seg et Kragerø med sin eksisterende "Havnefront" bestående av reell, autentisk, småskala trehusbebyggelse slik den allerede ligger der. Det er dette vi allerede liker å markedsføre og som sommergjester og turister kommer for å se. I tillegg trenger vi infrastruktur i havneområdet for å ivareta den store tilstrømningen av besøkende om sommeren. Vi mener dette lar seg gjøre uten å la overdrevet nærings- og boligbygging i sjøkanten få anonymisere Kragerø til et hvilket som helst "Aker brygge".

Merknader og innsigelser til foreslåtte bygningsmasser i området mellom Blindtarmen og Kragerø Kirke

Generelt

Selv om planene om byplanlokk med overliggende bebyggelse fra Jøransberg ned mot Dampskipskaia er fjernet i de nye planene, er det nye utkastet til reguleringsplan nærmest uendret hva gjelder utnyttelsesgrad og alvorlige konsekvenser for eksisterende siktlinjer og helheten i småbymiljøet og det historiske kulturlandskapet. Reguleringsplanen står fortsatt på flere punkter i grell kontrast til intensjonen om å bevare Kragerøs særpreg - først og fremst fordi bygningsmassenes foreslåtte høyde og omfang nødvendigvis vil endre inntrykket av eksisterende trehusbebyggelse sett fra sjøen, Øya og bryggeområdene.

En utbygging av slike dimensjoner som her foreslås representerer en trussel mot byens historiske kulturlandskap og vil ha betydelige konsekvenser for eksisterende siktlinjer. Vi mener høyden på foreslåtte bygningsmasser må reduseres drastisk for å unngå at verneområdet Andølingen sin karakteristiske kontakt med og nærhet til sjøen forringes.

Det uroer oss at Bygningsrådet i forbindelse med sin første behandling av det nye forslaget 22.03.2006 kun har lagt antydningvisse begrensninger på bygningshøyder langs Dampskipskaia i forhold til utbyggers dramatiske forslag i utkastet til reguleringsplan. Tar man reguleringsforslagets kotehøyder i betraktning, utgjør de vedtatte begrensningene kun 1-2 meter i forhold til utbyggers framlagte forslag om mønehøyder på C+14 meter.

Om bebyggelsen i området er følgende beskrevet: ”*All bebyggelse i planområdet må vektlegges med den høyeste grad av estetiske og arkitektoniske kvaliteter. Det må prioriteres frodighet, kreativitet og attraktivitet.*” Vi kan ikke se at en slik generell formulering sikrer ivaretagelse av tiliggende kulturminner, verken i størrelser, utforming eller materialvalg, slik det etter vårt syn burde forutsettes i Kragerøs tilfelle. Vi vil påpeke at nye bygningsmasser i dette området må forutsettes å underordne seg eksisterende landskap, bebyggelse og inntrykk. Bygningene bør utformes i småskala med spisse møner og med tradisjonell materialbruk.

Forslagene for Dampskipskaia og området innenfor (B-13, B-14, B-15, B-16 og B-17) er for uklare og for lite gjennomtenkte i forhold til konsekvensene de vil ha for byen. Andølingen vel foreslår derfor å utsette reguleringsvedtak om dette området til konsekvensene av foreslåtte høyder, volum og funksjoner er nærmere utredet og vurdert. På denne måten vil reguleringen i dette området kunne ses i sammenheng med reguleringen av Stilnestangen-området. Alternativt bør det for hele denne delen av reguleringsområdet forutsettes en generell, absolutt, øvre begrensning i tillatt bygningshøyde, *inklusive tekniske takoppbygg*. Denne generelle høydebegrensningen må etter vårt syn settes så lavt at selv de lavest liggende husene på Jøransberg (i/ved Martinis Trapper og videre vestover til biblioteket) fortsatt er synlige i sin helhet fra Øya, Bysundet og Bærøyfjorden. Vi minner om at deler av bebyggelsen i dette området ligger enda lavere enn på C+12 meter, som representerer nedre, fremre kant av Jøransberg.

Utfyllinger i sjøen

Planen beskriver en utvidelse av byggearealet i nord-østlig retning med utfylling i sjøen. I og med at planen beskrives å ha til formål å ”retablere forbindelsen mellom Kragerøs sentrumsområder og sjøen”, opplever vi forslag om ytterligere utfylling i sjøen som et paradoks. Nærheten til og kontakten med sjøen representerer noe av det karakteristiske ved bevaringsområdet Andølingen og andre, gamle byområder i Kragerø. At denne nærheten og kontakten ble betydelig forringet som følge av jernbaneutbyggingen for snart 100 år siden, er neppe et godt argument for ytterligere utfylling. Vi er generelt imot ytterligere utfylling i havneområdene fordi det etter vårt syn strider mot intensjonen om å retablere forbindelsen mellom (de etablerte) sentrumsområdene og sjøen.

Gjennom egne observasjoner og i lokalpressen (KV 12. mars 2005) har vi merket oss at utfyllingen nordøst for Havnelageret i noen grad allerede er gjennomført med overskuddsmasser fra veiutbyggingen. Utkastet til reguleringsplan synes å mangle en nøyaktig beskrivelse av hvor store arealer som tenkes etablert ved utfylling, og vi mener at man på denne måten risikerer at utfyllingen kommer ut av kontroll.

B-11 ("Trikotasjen")

Vi merker oss at Bygningsrådet i sin behandling av saken 22.03.2006 vedtok en høydebegrensning på C+8 meter, og legger dette til grunn. Store høyder i dette området vil komme i konflikt med den eneste frisiktlinjen til sjøen fra Skippergata og Kirketrappa, og vil også berøre tilsvarende siktlinjer til sjøen fra Jøransberg.

B-13

Det planlagte området B13 innenfor Dampskipskaia, mellom eksisterende Vinmonopolet og fergeleiet, har en grunnflate på hele 1750 kvadratmeter – nesten 2,5 ganger så stort som eksisterende Havnelageret. Til overmål er høyden foreslått til C+14 meter, som er hele 2 meter høyere enn fremre, nederste del av Jøransberg (hagenivå i Jøransberg 11 er på C+12 meter). Dette tilsvarer mønehøydene på bygningskompleksene som i forrige runde var foreslått på byplanlokkene foran Jøransberg. Vi konstaterer at de katastrofale høydene som den gang ble foreslått, og som ble frarådet av bl.a. Regionaletaten i Telemark Fylkeskommune, her tilsynelatende er opprettholdt i det nye forslaget for B-13. At det er etablert en "frisone" mellom Jøransberg og nye bygningsmasser endrer ikke konsekvensene dette bygningskomplekset vil ha for siktlinjer mellom sjøen og Andølingen.

Vi minner om at vi i forrige høringsrunde stilte spørsmål ved hvorfor det i det initiale planforslaget var beskrevet at "tapt areal" ved eventuelle høydereduksjoner måtte "kompenseres" for i den resterende delen av boliganlegget. Vi får her til fulle bekreftet hvordan utbygger, i sin behandling av regulerings-saken på kommunen vegne, forsøker å ta igjen bygningsvolum som "gikk tapt" som følge av bl.a. fylkeskommunale myndigheters varsel om innsigelser mot konsekvenser for verneverdige kulturminner. Dette forsterker vårt inntrykk av at Kragerø kommune uten hemninger og reservasjoner synes å ville imøtekomme utbyggers målsetting om bolig- og næringsarealer for kommersielt salg, som om utviklingsavtalen med Kragerø Utvikling allerede har til hensikt å sikre utbygger tilstrekkelig profitt i den foreslåtte utbyggingen.

Dersom det er slik at Kragerø kommune gjennom sin utviklingsavtale med Kragerø Utvikling allerede har forpliktet seg til slike bygningsvolumer som det her legges fram forslag om, kan det etter vårt syn reises spørsmål omkring meningen med den pågående høringsrunden og hvorvidt saksbehandlingen i reguleringsplanen i det hele tatt er lovlig.

I reguleringsbestemmelsene § 12.1 er det videre foreslått at parkeringsbehov i henhold til kommunens norm skal dekkes på egen tomt i nedsenket parkeringsanlegg *som ikke er medregnet i tillatt BRA*. Skal kommunen, etter først å gi avkall på verdifulle tomtearealer til fordel for utbygger, selv og for skattebetalernes regning påta seg å bygge det nødvendige, netto tilskudd i parkeringsplasser?

Bygningsrådet vedtok i sin behandling av saken 22.03.2006 en anbefaling om nedprioritering av boliger til fordel for trafikkterminal, kontorer og allmenntilgittige formål for B-13. Vi slutter oss til dette, men forutsetter samtidig at høyden reduseres betraktelig for ikke å komme i konflikt med siktlinjer til Jøransberg og Andølingen fra Bærøfjorden.

B-14 – Spydspissen i Kragerøs hjerte

Dette er bygningskomplekset som ønskes etablert på utfylling mot nord-øst i østre ende av Dampskipskaia, og som representerer det ene av planens to alternativer til kulturhus/-senter.

Bygningskomplekset har blitt foreslått gitt en fremskutt posisjon og en ekspressiv utforming som en "logo" for Kragerøs nye "storstue" og en "spydspiss" i det nye bybildet.

For en slik eventuell "Kragerø storstue" har Bygningsrådet 22.03.2006 godtatt unntak i høydebegrensning når det gjelder scenetårn. Vi legger derfor til grunn at plandokumentenes foreslåtte høyder på inntil 19 meter her vil gjøre seg gjeldende.

Høydeangivelsene er i reguleringsbestemmelsene (§13.1) foreslått til C+19 meter for hele 30% av grunnarealet og C+16 meter for hele 40% av grunnarealet. Disse foreslåtte høydene er avgjørende for forståelsen av de alvorlige konsekvensene planen vil få for Kragerø som helhet og de bakenforliggende områdene som er regulert til bevaring.

Vi har merket oss at det ifølge reguleringsbestemmelsenes § 2.5 i tillegg må påregnes "ventilasjonsrom og andre takoppbygg" på inntil 10 % av takflaten for hver enkelt bygning. Vi tolker dette dit hen at høyden på C-14 vil kunne bli nærmere 22 meter inklusive tekniske takoppbygg.

Forslaget innebærer riving av eksisterende Havnelageret og flytting av Byggmakker Fossens virksomhet – på tross av at trelasthandel i havneområdet er å betrakte som en tradisjon.

Andølingen vel støtter det *alternative* forslaget om kultursenter med utspring i eksisterende Kragerø Biograf, og forstår Bygningsrådets vedtak 22.03.2006 dit hen at vedtatte unntak for overskridelse av generelle høydebegrensninger for B-14 derved *ikke* kommer til anvendelse. Vi mener de høydene som foreslås tillatt for dette bygningskomplekset står i grell kontrast til ønsket om å bevare Kragerøs særpreg med trehusbebyggelse og småbymiljø. Dersom man mener alvor med å bevare Kragerøs særpreg for ettertiden, må man la Jøransberg og Andølingen, med sin karakteristiske, gamle bebyggelse, beholde sin framskutte posisjon som "logo"- for Kragerø og byens ansikt mot sjøen. Dersom man likevel ønsker å legge kultursenteret til B-14, mener vi det må forutsettes at de samme høydebegrensningene må gjelde her som for resten av Dampskipskaia.

Vårt alternative forslag for B-14 er å la Havnelageret stå og i stedet gjennomføre nødvendige tiltak for å harmonisere og forskjønne bygningen og omkringliggende arealer.

B-15, B-16 og B-17 (langs Dampskipskaia)

Disse bygningskompleksene, som foreslås langs Dampskipskaia, vil framstå som en "mur" mellom sjøen og eksisterende bebyggelse i sentrum og på Andølingen. De foreslåtte bygningsmassene vil bryte viktige, eksisterende siktlinjer mellom Galeiodden, Øya og innseilingen til Kragerø på den ene siden og de gamle sentrumsbydelene på den andre. Fra området ved rundkjøringen mellom Blindtarmen og Vinmonopolet vil vi ikke lenger kunne se over til Øya, og kontakten med fjorden vil bli borte.

For disse bygningskompleksene slår Bygningsrådets vedtatte "begrensninger" inn med maksimale bygningshøyder "10 meter total høyde over bakken". Som anført ovenfor, uroer det oss at Bygningsrådet i forbindelse med sin første behandling av det nye forslaget 22.03.2006 kun har lagt antydningvisse begrensninger på bygningshøyder for Dampskipskaia i forhold til utbyggers forslag i utkastet til reguleringsplan. Tar man reguleringsforslagets kotehøyder i betraktning, utgjør de vedtatte "begrensningene" kun 1-2 meter i forhold til utbyggers framlagte forslag om mønehøyder på C+14 meter.

Av saksvurderingen (side 159) framgår at det åpnes for å fravike Sentrumsplanens høydebegrensninger på Dampskipskaia, forutsatt at "det arkitektoniske uttrykket i de senere planlagte bygningene synes vellykket og riktig for området". Problemet er at det arkitektoniske uttrykket ennå ikke er tilgjengelig for vurdering, ettersom det simpelthen ikke foreligger sammen med reguleringsplanen. På denne måten foreslås det altså å fravike Sentrumsplanens tilgrunnliggende begrensninger under forutsetninger som ikke er klart definert.

Vi har merket oss og slutter oss til Bygningsrådets vedtak 22.03.2006 om at turist- og publikumsrettet virksomhet ikke kan defineres som tradisjonelle ferieleiligheter, og mener dette bør innebære at ferie- og fritidsboliger ikke kan aksepteres.

Vårt alternative forslag for ovennevnte arealer (B-15, B-16 og B-17) er å tenke Kragerøs egne behov, ikke utbyggers. La oss lage den åpne "Rådhusplassen" i stedet for "Aker Brygge". Fjern eksisterende bygg mellom Bjarnes Gatekjøkken og Havnelageret til fordel for attraktive, allmenntilgittige utendørsformål i kontakt med Bysundet mot Øya. I lokalavisene har det vært foreslått å lage maritimt museum i Kirkebukta – "Kragerø Maritime Park" med småhusbebyggelse og utendørs utstillingsobjekter. En slik løsning på kaia ville kunne kombineres med attraktivt beliggende og lett tilgjengelig turistkontor, samt handlebrygger for båtturister og skjærgårdsfolk, både fritids- og fastboende. På denne måten ville dette attraktive området få det løftet det fortjener med sin sentrale og fantastiske beliggenhet. Med slike enkle løsninger ville man også bevare Kragerøs kontakt med sjøen og eksisterende siktlinjer til både Øya, sentrumsbebyggelsen med Tollboden i front mot Blindtarmen, Andølingen, Jøransberg og Kragerø kirke.

Andre merknader og tilrådninger

Blokkbebyggelse i Kirkebukta (på lokk over tunnelåpningen)

Slik denne massive blokkbebyggelsen er framstilt i modellen, framstår den som et drabantbyinnslag som etter vårt syn er uverdlig for Kragerø. Uansett bygningsutforming, oppdeling, materialvalg og byggestil er vi tvilende til at så store bygningsvolumer og –høyder kan tilpasses Kragerøs målestokk på en tilfredsstillende måte.

Innkjørsel med sjøutsikt

Bygningskompleksene i sjøkanten langs nordlige del av Kirkebukta bidrar til å stenge det fantastiske utsynet til Bærøyfjorden fra innkjøringen til Kragerø. Denne bygningsrekken bør begrenses tilsvarende den sørlige begrensningen av lokket som foreslås etablert foran/over eksisterende tunnelåpning. På denne måten vil utsynet til fjorden kunne opprettholdes, samtidig som hensynet til siktlinjer mellom fjorden og bakenforliggende, vernet bebyggelse i Parkveien kan bevares. Vi mener slike hensyn også er forenlig med våre nedenstående forslag til opp-prioritering av marina- og andre servicefunksjoner i dette området ved at nødvendige bygg oppføres i mindre enheter og i bare én etasje .

Parkering

Moderne boliger krever 1-2 parkeringsplasser. Selv om parkeringsplasser til boliger åpenbart synes å være prioritert i planen, er det bare beregnet 1,25 parkeringsplasser til hver planlagte bolig (totalt 342 parkeringsplasser til 272 boliger). Det mest alvorlige er likevel at planen

tilsynelatende ikke tar høyde for den netto tilvekst av vanlige parkeringsplasser som Kragerø trenger. Hvordan skal Kragerø sikre seg at dette problemet blir løst dersom det ikke skal gjøres gjennom denne reguleringsplanen? Vårt forslag er å redusere volumet av bolig- og næringsarealer i hele reguleringsområdet, slik at parkeringsarealer i mindre grad beslaglegges til slike formål.

I tilknytning til eventuelt kulturhus må det tas høyde for et betydelig, ekstra parkeringsbehov i tilknytning til arrangementer for å unngå kaos i området. Den framlagte planen løser i liten grad byens eksisterende behov for ordinære, "frie" parkeringsplasser – langt mindre det økte behovet som vil melde seg i forbindelse med større kulturarrangementer. Netto tilvekst i parkeringsplasser må derfor økes betraktelig.

Slik vi forstår utviklingsavtalen mellom Kragerø Kommune og Kragerø Utvikling, skal Kragerø Kommune selv bekoste bygging av "frie" parkeringsplasser. I den forbindelse vil vi påpeke at de foreslåtte løsninger med parkering i/under havnivå på Dampskipskaia vil være relativt kostbare for kommunen, samtidig som de vil kunne innebære betydelige ulemper ved høy/ekstrem vannstand.

På bryggene er det ikke først og fremst parkeringsplasser Kragerø trenger, men båtplasser. Vi foreslår derfor parkeringsproblemen løst ved å kombinere tidligere planer om øst/vest-forbindelse med tilliggende parkeringsplasser i fjell. På denne måten vil man samtidig unngå å belaste sentrum og havneområdene med unødvendig trafikk og parkering, og man vil legge mulighetene til rette for et mest mulig "bilfritt" sentrum.

Båtplasser

Kragerø har knapphet på båtplasser – både handlebrygger for beboere og feriefolk i skjærgården, gjestebrygger med tilhørende fasiliteter for gjestende båtturister og båtplasser for beboere i sentrum og øvrige bydeler. Vi leser at dagens knapphet på båtplasser allerede fører til "handelslekkasje" til Valle. Det framgår ikke tydelig av planen hvordan disse utfordringene er tenkt løst. Hvis ikke Kragerø tar grep i forhold til disse problemstillingene i forbindelse med denne reguleringsplanen, vil Kragerø i all framtid lide under kapasitetsproblemer på dette området.

Det er i planen antydning 675 båtplasser (med 100 tilhørende parkeringsplasser). En betydelig del av dette er lagt til Kirkebukta. Det er imidlertid ikke tydelig spesifisert hvordan disse båtplassene skal fordeles, plasseres eller disponeres. Det er nærliggende å anta at en stor del av planlagte båtplasser er tiltenkt planlagte, private boliger.

Kragerø Kommune har definert seg som turistkommune, og politikere og innbyggere har avfunnet seg med at det er hytteturistene og båtturistene vi skal leve av i fremtiden. Dette krever også at vi legger forholdene til rette for disse. Igjen mener vi derfor at hensynet til Kragerøs egne interesser må prioriteres opp i forhold til utbyggerens ønske om boligbygging i sjøkanten. Reduksjon av foreslåtte boligmasser i sjøkanten vil redusere beslaglegging av båtplasser til private boliger og frigjøre arealer til allmenntilgjengelige formål og turistformål. Dette vil bidra til å løse byens behov for båtplasser i både nær og fjern framtid.

Andølingen vel foreslår at det tilrettelegges for en større service-enhet for båtgjester i Kirkebukta. Dette anlegget bør inneholde et stort antall gjestebrygger for båter av ulike størrelse, tankanlegg og anlegg for septiktømming (nærhet til eksisterende renseanlegg) under bakkenivå, dusj- og vaskerifasiliteter for tilreisende, marina og drivstoffsalg for båt, etc., og

vil på en effektiv måte kunne betjene båtturistene uten å skape kaos for resten av bryggeområdene. Drivstoffsalg kan eventuelt kombineres med bensinstasjon for biler. Området ligger lett tilgjengelig for de transportbehov som er knyttet til tankbil-leveranser for slike anlegg. Anlegget bør utformes med lav og oppdelt bebyggelse i området der B6 nå planlegges til bl.a. boligformål, og bør på denne måten kunne ivareta siktlinjer fra sjøen til bakenforliggende, vernet bebyggelse og tilsvarende i Fermansbakkens retning mot sjøen.

For å imøtekomme det store og økende behovet for handlebrygger, vil vi foreslå frigjøring av flest mulig eksisterende (offentlige) bryggeplasser helt fra Dampskipskaia til Gunnarsholmen til handlebrygger for skjærgårdens hyttegjester og fastboende.

Øst/vest-forbindelse

Det har i mange år vært snakket om øst/vest-forbindelse i Kragerø for å løse et økende trafikkproblem i sentrum. Dette bør etter vår mening tas med i planleggingen og ses i sammenheng med reguleringsplanen for havneområdet. Behovet for en slik forbindelse vil bli enda mer presserende i og med utbyggingen på Skrubben, hvor det kommer det 150 nye boenheter som vil øke trafikkpresset gjennom sentrum og over Thomesheia og Bjørneveien. Nå bør Kragerø gripe muligheten til å videreføre ideer som allerede har vært påtenkt og ønsket i mange år, samtidig som det skapes helhetlige løsninger og god infrastruktur for framtiden.

Som nevnt ovenfor, vil en øst/vest-forbindelse i fjell gi mulighet for tilliggende parkeringsplasser i fjell, som igjen vi bidra til å redusere parkeringspresset langs bryggeområdene og i sentrum. En annen effekt av en slik forbindelse vil være muligheter for å legge restriksjoner på bilbruken i selve sentrum ("bilfritt" sentrum?).

Kulturhus / kultursenter

Et kulturhus er både areal- og høydekrevende. Slik vi forstår Bygningsrådets vedtak 22.03.2006 vil et eventuelt kulturhus ("Kragerø storstue") rettferdiggjøre høyder som ellers ikke kan forsvares i dette området. En slik løsning vil videre kreve betydelige arealer til parkering. "Spydspissen" som dette bygningskomplekset er foreslått å representere, vil stikke midt i Kragerøs gamle hjerte og komme i konflikt både med eksisterende småhusbebyggelse og Kragerø kirke.

Vi mener reguleringsplanens forslag om kulturkvarter med utspring i Kragerø Biograf, tilrettelagt i området ved Kragerøveien, Fermansbakken og Fermannstrappa, er et bedre alternativ for kultursenter enn Dampskipskaia. Med denne lokalisasjonen vil også parkeringsbehovet kunne løses i fjell (eventuelt kombinert med en øst/vest-forbindelse) med ubegrensede utvidelsesmuligheter, uten å belaste de attraktive bryggearealene til dyre parkeringsløsninger i/under havnivå.

Energi

Med kloakkrensaneanlegget som allerede ligger i Kirkebukta og sjøen liggende rett ved, har Kragerø nå mulighet for å gå foran og være framtidsrettet når det gjelder energiforsyning og enøk-tiltak for de nye utbyggingsområdene. Kragerø kommune bør legge føringer for moderne og framtidsrettede løsninger for energigjenvinning fra rensaneanlegget og varmeutvelskig fra sjøen, og på denne måten kombinere framtidsrettet planlegging med økonomiske fordeler i en stadig mer energiknapp framtid. Gjenvunnet energi kan brukes til

oppvarming av nærliggende bygninger, og returvannet kan på vinterstid benyttes til å løse problemer med is og snø i gater og på fortau.

Bil og ferge (TF – Ferge- og taxibåtområde)

Bygningsrådet vedtok i sin behandling av saken 22.03.2006 at det må legges inn en fergelem i tillegg til den eksisterende. Vi tror det er framsynt å forutsette dette.

På dager med stor utfart ser vi allerede lange bilkøer til fergeleiet – til enkelte tider helt tilbake til rundkjøringen. Det er grunn til å anta at pågående, store utbygginger i skjærgården (for eksempel Bærøy, Levangsheia, Lille Skagen) vil øke biltrafikken med ferjene. Av denne grunn bør det planlagte trafikkområdet for fergetrafikken utvides for å sikre mulighet for framtidige utvidelser. Areal til dette bør ikke etableres ved utfylling i sjøen, men kan sikres på bekostning av B-13, som med foreslått grunnflate på hele 1750 kvm legger beslag på svært store arealer midt i dette sentrale trafikkområdet.

Strandpromenaden

Den foreslåtte strandpromenaden langs hele reguleringsområdet er et positivt tiltak. Det er imidlertid verd å merke seg at det fra bryggene og den planlagte strandpromenaden på sjøsiden av de planlagte bygningene på Dampskipskaia ikke lenger vil være mulig å se inn til de gamle bydelene, slik man kan fra disse bryggeområdene i dag.

Den foreslåtte strandpromenaden må gjøres attraktiv, og må forventes å bli betydelig trafikkert av både gående og syklister. Etter framstillingen i plantegningen å dømme, er strandpromenaden flere steder altfor smal. Dette gjelder særlig i den sentrale delen som passerer B-15, B-16 og B-17, som sannsynligvis også vil være den mest attraktive delen.

Dersom strandpromenaden skal bli en vellykket arealdisponering, må vi her koste på oss betydelig bredde for atskilt gang- og (toveis) sykkeltrafikk, videre må det være god plass til belysning/lyktestolper, benker, sykkelstativer, avfallsbøtter, plantebed og trær.

Det er viktig å forutsette at eventuell utendørs servering ved restauranter langs strandpromenaden ikke må gå på bekostning av strandpromenadens disponible bredde.

Miljøhensyn i byggeperioden

Den omfattende utbyggingen som vil komme dersom den framlagte reguleringsplanen vedtas, vil føre betydelig støy og annen forurensning i en utbyggingsperiode som vil måtte strekke seg over flere år. Miljøhensyn i den forbindelse er ikke bare av betydning for tilgrensende boligområder (Sentrum, Øya, Andølingen, Jøransberg, Stilnestangen), men for store deler av Kragerø og omegn. Likeledes vil transportvirksomheten under utbyggingen føre til økt trafikk med påfølgende støy og forurensning langs innfartsveiene til byen. For ordens skyld henstiller vi derfor til kommunen å legge inn generelle restriksjoner på byggeaktiviteter på kvelds- og nattetid, og at dette formaliseres i den videre planprosessen og ved kontraktsinnngåelser. Slike hensyn gjelder også alle de tilreisende og ferierende som Kragerø skal ta imot i løpet av byggeperioden.

Konklusjon

Den framlagte reguleringsplanen er stor, uoversiktlig og risikabel for Kragerøs særpreget og kulturminner. De vanskeligste og mest følsomme forholdene i reguleringsplanen er knyttet til Dampskipskaia, som også er det mest attraktive området i planen. Planene for dette viktige området er etter vårt syn så uklare og lite gjennomtenkte at det vil være uklokt å binde seg til bygningsvolum og –høyder før slike forhold er grundig konsekvensutredet og vurdert.

Andølingen vel foreslår at man utsetter avgjørelse om regulering og salg av arealene på og innenfor Dampskipskaia og i stedet prioriterer å komme i gang med Kirkebukta. På denne måten vil utnyttelsen av Dampskipskaia bedre kunne ses i sammenheng med den varslede reguleringen av Stilnestangen-området, noe som også vil gi bedre mulighet for å oppnå en mest mulig hensiktsmessig fordeling av funksjoner. En slik løsning vil også gi mer tid til å finne en løsning på problemstillingen omkring Byggmakker Fossens fortsatte benyttelse av Havnelageret og tilliggende, kommunale arealer.

Vårt forslag innebærer at man satser på det spennende alternativet for ”Kulturkvarter” med utgangspunkt i Kragerø Biograf, slik at man snarest mulig kan komme i gang med å få dekket dette viktige behovet for Kragerø.

I gjennomføringen av utbyggingen vil det være behov for styring av rekkefølgen av de enkelte utbyggingsprosjektene. Vi mener å ha mange med oss i synet på at tiltakene i Kirkebukta-området bør prioriteres. Ved en utsettelse av vedtak om regulering av Dampskipskaia vil man samtidig kunne sikre at Kirkebukta får nødvendig prioritet og unngå at hele Kragerøs havneområde blir et sammenhengende, samtidig anleggsområde.

La Dampskipskaia bli Kragerøs mulighet til å ”sette kronen på verket” når resten av havneområdet er utviklet! På denne måten kan Kragerø gi seg selv muligheten til å utvikle en plan for Dampskipskaia som skaper entusiasme i stedet for opprivende stridigheter – en plan som kan vedtas uten den kampvotering som var nødvendig da det skjebnesvangre vedtaket om utviklingsavtalen med utbygger ble fattet i Kommunestyret.

Med vennlig hilsen
Styret i Andølingen vel

Bente K. Kristensen

Mads Morten Nøjd

Renate Wilberg Schulze

Tone Seim

Øyvind Kristensen

Vedlegg: Brev til Regionaletaten i Telemark Fylkeskommune 2. mai 2006

Gjenpart: Telemark Fylkeskommune v/Fylkeskonservatoren, Fylkeshuset, 3706 Skien
Fylkesmannen i Telemark, Statens Hus, 3708 Skien