

Til: Kragerø kommune  
 Enhet for bygg og areal  
 PB 128, 3791 Kragerø

Fra: Tor V Dønvik  
 3780 Skåtøy

Dato 14.05.2006

**Sak: Reguleringsplanen for Kragerø havnefront rev datert 27.02.06.**

***Reguleringsplanen må i større grad ta hensyn til: Tilrettelegging for og å ta vare på eksisterende virksomheter; Sørge for effektive løsninger for trafikk og parkering; Mulighetene for å åpne byen mer mot sjøen; At Kragerøs egenart videreføres og ikke forringes ved denne omfattende utbyggingen.***

Generelt:

Utfordringen er at Kragerøs egenart bør videreføres. Kragerøs egenart er i stor grad gitt av topografien, i den gamle byen var det ingen flate partier. All bebyggelse startet ved sjøen og klatrer oppover fjellknausene der husene ble plassert der det var mulig å bygge. De alle fleste hus var små hus på en til to etasjer. Dette gir et visuelt inntrykk av et herlig rot sett både fra sjø og land og selv om husene står tett så er det godt med utsyn og innsyn mot sjø. Et skrekkelig eksempel på dårlig tilpasning til Kragerøs egenart er brygga mat komplekset. Forretningsmessig og markedsmessig er dette bygget trolig en suksess, de nye lokalene på toppen av bygget markedsføres jo som "like attraktive som Aker brygge".

Jeg tror ikke Kragerøs befolkning ønsker seg eller trenger noe som ligner på Aker brygge og derfor blir folk skremt når planene med arkitektskisser for Kragerø Havnefront blir presentert. Det er også skremmende å høre utbygger si " Vi bygger ut for 2,5 milliarder i havneområder i byer i Norge i året, vi kjenner markedet og vet hva folk vil ha" Hva er folk i denne sammenheng? Folk i denne sammenheng avgrenses trolig til utbygger, næringsdrivene og potensielle boligkjøpere. Hvem tar og hvordan tas det hensyn til alle andre beboere og gjester i Kragerø kommune ? Det er en stor risiko for at helheten og samspill mellom gammelt og nytt ikke vektlegges i stor nok grad i en slik utbygging. For første gang i historien skal Kragerø gjennomføre en omfattende utbygging på et område som er flatt, hvordan skal en da ivareta Kragerøs egenart? Og hvordan skal en legge slike føringer inn i en reguleringsplan.

#### **Forslag generelle retningslinjer:**

En må unngå at fasader mot sjø fortøner seg massive (ref brygga mat komplekset). Bebyggelsen bør framstå som "luftig" og med godt innsyn og utsyn mot sjø.

Høyder på bygg må begrenses slik at eksisterende bebyggelse, parker ikke i vesentlig grad forringer innsyn og utsyn mot sjø. Fasadene mot sjø bør variere mellom en og to etasjer (områdene B1, B2, B6, B13) og fasadene må være oppstykket (max bredde ca 15 m) med åpninger (små) på minimum ca 1,5 m. Åpninger, bredder og høyder på fasadene mot sjø bør være vekslende slik at det gir et inntrykk av mangfold. Fasader og bygg bør også gi inntrykk av mangfold ved varierende form, varierende vinkel for byggkropper, materialbruk og farge. Der hvor bakenforliggende topografi er slik at det kan bygges i høyden uten å hindre innsyn og utsyn til sjø fra eksisterende bebyggelse, parker og offentlige områder kan bebyggelse trappes opp etasje for etasje fra fasaden mot sjøen og innover med intervaller (ca 10 m).

Det bør etableres flere frisiktlinjer ikke bare mot sjø, men også fra offentlige områder i dampskipskai området mot Tangen og mot andre bakenforliggende gamle byområder. Det må oppfordres til bruk av moderne arkitektur og byggeteknologi, men innenfor grenser som som ivaretar Kragerø bys kvaliteter og egenart.

Disse generelle retningslinjene kan tallfestes, beskrives og implementeres i reguleringsplanen og dermed gi et bedre grunnlag for å styre detaljutformingen av byggene slik at ønsket om å ivareta Kragerøs egenart, sikre innsyn og utsyn mot sjø og mot gamle bydeler kan ivaretas.

Detalj kommentarer (se etterfølgende skisse):

1. Vei og parkering:

Målsetning er å sørge for mange sentrumsnære parkeringsplasser som plasseres slik at trafikken i sentrum reduseres.

Problemet med foreliggende forslag er det er flere større og mindre parkeringsområder som vil føre til unødvendig mye trafikk (evig jakt etter parkeringsplass i høysesongen). Utfordringen er å finne areal og en løsning som kan ta i mot biltrafikken i et effektivt parkeringssystem.

#### **Forslag 1 område B13:**

Område B13 flyttes og utvides østover til å omfatte arealet (eksisterende vei) mot Andølingen. Det anlegges et parkeringshus under bakkenivå. Veien flyttes så langt inn som mulig mot Andølingen og gjøres enveiskjørt over parkeringshuset. Det lages ramper for inn og utkjøring mot innfartsveien (Nord) slik at mest mulig trafikk stoppes i dette parkeringsanlegget. Det lages en gangvei ut av parkeringshuset mot Jernbanetorget for å knytte parkering så direkte som mulig til det gamle sentrum.

Dersom det trengs mer parkeringsareal (eks TP 4) bør dette anlegges under gatenivå og i alle fall henge sammen med og ha samme inn/utkjøring som hovedparkeringsanlegget. Det foreslåtte areal er ca 3500-4000 kvm. (mot ca 5600 kvm i reguleringsplanen) Det er mulig å benytte 1 etg i deler av B13 til parkering eller utvide under gateplan (vei) nord for B13. Øvrig parkering på gateplan bør kun være for varetransport og korttids kundeparkering.

Byggenes plassering over parkeringshuset trekkes tilbake fra sjøen og det etableres en frisiktlinje slik at en fra parkområdet syd for B13 har utsikt til Tangen rett nord på utsiden av admiralbygget. Frisiktlinje fra Torggata beholdes og parkområdet utvides på sjøsiden (vest) for byggene i B 13.

#### **Forslag 2 område B15, 16, 17**

Enhver mulighet for å åpne opp gamle byen mot sjøen må benyttes. Likeså er det ønskelig å etablere offentlige rom nær sjøen. Derfor må B17 ikke utvides og B 15 og 16 må ikke bebygges. Areal behovet dekkes med foreslått utvidelse i B13.

#### **Område B14 (indrefileten)**

Eksisterende bebyggelse og virksomhet bør beholdes. Det er viktig å unngå at en utbyggingen ikke resulterer i at store områder blir liggende "døde" uten "tradisjonelle" by og sjø aktiviteter. Langs strandpromenaden vil vi få en marina et ferge og trafikkområde og en trelasthandel som leverer varer rett til båt. En trelasthandel på brygga viser også at Kragerø har et levende øysamfunn med helårsaktiviteter. Kragerø har jo historisk sett også en forankring i handel med trelast sjøveien. Havnelageret kan vel aldri bli noen arkitektonisk perle, men bygget er likevel typisk den epoken da sjøtransport og havneaktiviteter var en viktig faktor i kystbyene og bygget har i så henseende også en historisk verdi. Området kan relativt enkelt rustes opp og forskjønes i forhold til slik som det fremstår i dag. Selv om havnevesenet flytter sin virksomhet til Tangen bør dypvannskaia beholdes som kai. Kaiene på Tangen har ikke nok dybde for å ta imot de anløp av større som det selv i dag av og til er behov for. Det er heller ikke utenkelig med fremtidig anløp av cruisebåter. Det betyr at kaifunksjonen med de nye krav til sikkerhet ifm internasjonal skipstrafikk må være intakt. Dette er ikke omtalt og tatt hensyn til i foreliggende reguleringsplan.

#### **Forslag 3 område B14 (indrefileten)**

Havnelagerbygget beholdes. Salg av trelast i smått og butikkvirksomheten med byggvarer beholdes. Sommerbutikken i telt fjernes eller flyttes til f.eks B13. Det må forhandles om og foretas en opprydning i skur og utelager og det må vurderes om beslaglagt uteareal kan reduseres. Området rundt havnelagerbygget bør generelt forskjønes og opprustes og det bør vurderes om det kan etableres en slags park der en kan presentere gammelt utstyr og historie om Kragerø som trelast og havneby. Utfyllingen vest for havnelagret kan reduseres og arealet bør brukes til allmenne og maritime formål, eventuell bebyggelse må være små hus med kun en etasje.

Med hilsen

Tor V Dønvik

## Utsnitt av hovedkart for Kragerø Havnefront

