



KRISTIANSD
KOMMUNE



KOMMUNEDELPLAN

FOR KVADRATUREN OG VESTRE HAVN, DEL 1 2011-2022

Vedtatt i bystyret 12.02.2014

INNHOOLD

SAMMENDRAG	4
Om kommunedelplanen	4
Forholdet til overordnede planer	4
Fra fysisk plan til funksjonsplan	4
Hva er hovedfokus	4
Nærmere om enkelte konklusjoner i planforslaget	5
Oppsummering av konklusjoner i planforslaget	6
Reguleringsplaner som fortsatt gjelder	10
Bestemmelser til kommuneplanen for Kvadraturen og Vestre havn, del 1.....	11
Planens mål	15
 KVADRATUREN SOM LANDSDELSENTER	15
 HISTORIKK.....	16
Byplanen	16
Historisk utvikling	16
 NÆRINGSLIV OG SYSSELSETTING	17
Handel	17
Kontor	18
Konferansesenter	19
Kulturtilbud og kulturliv	19
Bylivsone	20
Kunnskapsby	22
 BYFORM OG ESTETIKK	23
Byggeform og bystruktur	23
Planform, plankrav og rekkefølge	24

Å BO I BYEN	25
Boligbygging	25
De som bor i Kvadraturen	25
Barnehage	25
Grunnskolen	27
Barn og unge	28
 GRØNNSTRUKTUR	29
Urban grønnstruktur; park, bymiljø og friluftsliv	29
Park- og aktivitetsanlegg	29
Treplanting i Kvadraturen	31
Gater med store trær grønn hovedramme	31
Gater med små/middels store trær.....	32
Kunst i det offentlige rom	32
 SAMFERDSEL	33
Trafikk inn til Kvadraturen – reisemiddelfordeling	33
Trafikksystemet i Kvadraturen	33
Tilrettelegging for myke trafikanter.....	36
Parkering.....	38
 BYEN FOR ALLE	40
Universell utforming	40
Trygg by.....	40
Kulturtilbud for barn og unge	40
Helse- og sosialtilbud	40

BÆREKRAFTIG UTVIKLING	41
Lokal luftforurensning	41
Grunnforurensning	41
Vannforurensning	41
Klima	41
Biologisk mangfold	42
 UTVIKLINGSOMRÅDER	43
Containerhavna og Lagmannsholmen	43
Konkurransområdet «byen møter sjøen», Smiths kai	44
Ny containerhavn og ferjeterminal på kmv-området ...	46
 ALTERNATIVE PLANFORSLAG	45
Administrasjonens alternative planforslag	45
Formannskapet vedtok 06.04.11 å legge følgende tillegg på høring	46
 ROS	48
 PROSESS	48

VEDLEGG 1, KONSEKVENSEUTREDNING	50
 VEDLEGG 2, BYHISTORIE OG ANALYSER	54
 VEDLEGG 3, TEMAKART	58
 VEDLEGG 4, KONSEKVENSEUTREDNING AV BYSTYRETS VEDTAK 20.06.2012	63
 VEDLEGG 5, FYLKESKOMMUNENS BEHANDLING AV KOMMUNEDELPLAN FOR KVADRATUREN OG VESTRE HAVN	66
 VEDLEGG 6 VEDTAK I BYSTYRET, 22.06.2012, SAK 106-12, KOMMUNEDELPLAN FOR KVADRATUREN OG VESTRE HAVN	69
 VEDLEGG 7 VEDTAK I BYSTYRET, 12.02.2014, SAK 23-14, KOMMUNEDELPLAN FOR KVADRATUREN OG VESTRE HAVN	75

SAMMENDRAG

Om kommunedelplanen

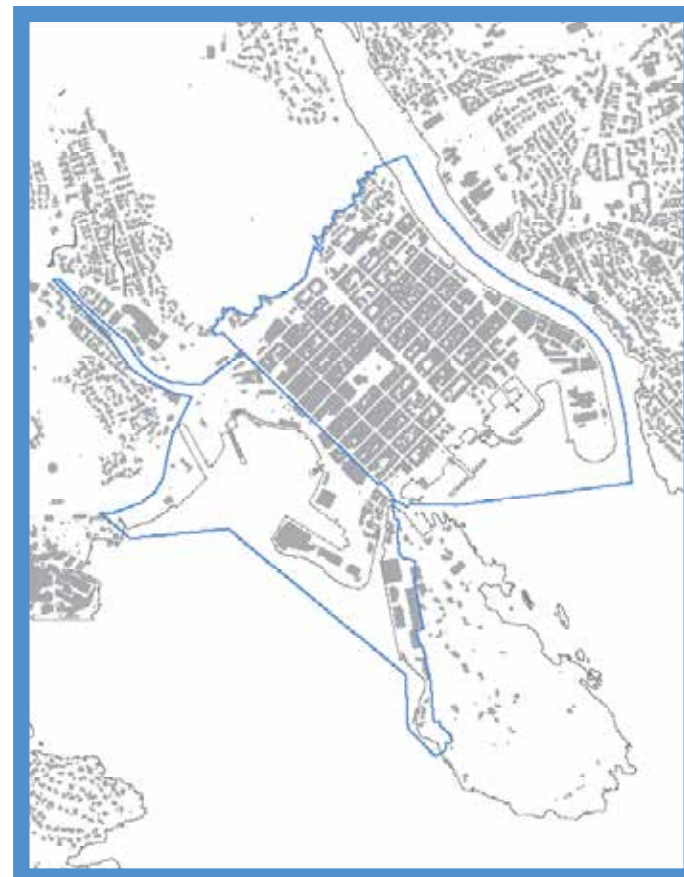
Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn erstatter de to kommunedelplanene for Kvadraturen og Havna. Begge planene er i slutten av sin virkningsperiode som er 12 år. Ny havnestruktur gjør at store deler av Havneplanen er utdatert. Store deler av Kvadraturplanen foreslås videreført, men det er behov for justeringer.

Etter høringen av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn i 2010 var det en del uavklarte forhold rundt arealbruken i Vestre havn, og planen ble derfor delt i to; del 1 – Kvadratur-delen, og del 2 – Vestre havn-delen. Bystyret gjorde et endelig vedtak for del 1 den 12.02.2014.

Det er satt i gang et arbeid med å fullføre del 2 våren 2014. Bystyret gjorde nytt vedtak om havnestruktur våren 2013. Dette, samt utredninger og vurderinger gjort i del 1, danner grunnlaget for planarbeidet med del 2.

4

Tekst i planbeskrivelsen som omhandler Vestre havn er ikke tatt ut i revisjonen av dette dokumentet.



Planen består av en skriftlig del som redegjør for planarbeidet, planens innhold og konsekvenser og plankart med bestemmelser. Kommunedelplanen har samme detaljeringsnivå som gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen. Vedtatte reguleringsplaner opprettholdes og vil gjelde foran kommunedelplanen. Denne planens konklusjoner vil dermed være gjeldende ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner og omreguleringer.

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn er en oppfølging og konkretisering av føringer som gis i kommuneplanforslag for 2011-2022. Planen er utarbeidet med utgangspunkt i fastsatt planprogram. I dette planarbeidet har det vært mye fokus på å skape en felles forståelse for Kvadraturens utfordringer og diskutere hva slags utvikling man ønsker å legge til rette for.

Forholdet til overordnede planer

Det arbeides med mange overordnede planer samtidig. Regionplan for Agderfylkene, felles arealplan for Kristiansandsregionen og revisjon av kommuneplanen i tillegg til denne kommunedelplanen. Både i plan for Kristiansandsregionen og i ny kommuneplan trekkes viktigheten av å styrke Kristiansand som landsdelsenter frem.

En viktig føring for alle planene er samordnet areal- og transportplanlegging, og i denne sammenheng fokuseres det på viktigheten av å lokalisere kontorarbeidsplasser i Kvadraturen.

Fra fysisk plan til funksjonsplan

Den nye kommunedelplanen er i større grad en funksjonsplan, enn gjeldende kommunedelplan. Denne planens fokus er å legge til rette for og skape aktivitet, og foreslå tiltak som kan bidra til å oppnå de ønskede effektene. Det settes særlig fokus på tiltak som stimulerer til handel, etablering av kontorvirksomhet og økt fokus på betydningen av å ha gode byrom. Planen synliggjør behovet for en tett oppfølging fra kommunens side både som aktør og eiendomsbesitter.

Hva er hovedfokus

Planarbeidet har bidratt til en ny forståelse av hva utfordringene i sentrum er. Ved oppstart av planarbeid var fokus særlig rettet mot trafikk- og køproblemer og konflikter mellom bolig og støy fra arrangementer og utesteder. Nytt datagrunnlag viser at trafikken har gått ned i sentrum. Kartlegging av forretninger sommeren 2010 synliggjorde at det var få ledige lokaler, men det er stor lokal flytting av butikker, noe som delvis er en konsekvens av overetablering av handelsvirksomhet i stor-Kristiansand. Endringen som er mest markant er at Sørlandsparken er størst i volum, mens Kvadraturen utvikler en større bredde i nisje- og spesialbutikker, og mister en del av dusinvaretilbudet. For å styrke Kvadraturen må byen fylles med flere mennesker både på dagtid og kveldstid. Arbeidsplasser, boliger og byliv er derfor svært viktig. Å sikre god kvalitet på byrommene og ivaretagelse av bymiljø er et annet svært viktig tema i planforslaget.

Mest vesentlige endringer fra gjeldende Kvadraturplan. Det lages en samlet plan for Kvadraturen og Vestre Havn. Byen får igjen kontakt med sjøen i Vestre Havn. Områdene containerhavna og Lagmannsholmen vil ikke bli utviklet før ny havn er etablert på KVMV-området, og dette vil skje i slutten av planperioden. Det har likevel vært viktig å sette fokus på bruken av disse områdene for å skape en entusiasme og engasjement rundt utviklingen. Arkitektstudenter fra NTNU har laget fremtidsbilder for området og på denne måten vist det spennet av muligheter som ligger der. Planforslaget fokuserer også på betydningen av området, sett i forhold til at funksjonene som etableres der skal bygge opp om utviklingen av Kvadraturen og ikke minst Kilden. Gjeldende Kvadraturplan består av to deler, byutvikling og gatebruk. Gatebruksdelen har i for liten grad vært bestemmende for utviklingen av gatenettet. Ved å samle de to delene forventes det at gatebruksdelen får en bedre forankring.

De store utviklingsområdene i sentrum medfører behov for bedre veikapasitet. Havnegata har lenge vært et viktig tema i utviklingen. Havnegata er lagt inn som ny forbindelse i kommuneplanen og utredet på overordnet nivå. I planforslaget til ny kommunedelplan settes det av arealer for ny havnegate. Det er laget en skisse som viser hvordan ny Havnegate kan utformes, og hvor den kobles til overordnet veinett med en delstrekning i tunnel der rådhusgata møter havna. Tunnelstrekningen er utredet i forhold til konstruksjon, kostnader og grunnforhold. Havnegata har ikke bare en kapasitetsmessig funksjon. Havnegata gir muligheten til å



Illustrasjonene viser mulige fremtidsbilder for utvikling av Vestre Havn og er hentet fra studentoppgaver, NTNU 2009.

skape bedre bussfremkommelighet i Vestre Strandgate, noe som gir en lavere trafikkbelastning og en kvalitetsmessig heving av forbindelsen mellom Nedre Torv og sjøen. Et annet alternativ som følger planforslaget er en løsning med *shared space* istedenfor tunnel. I en slik løsning er alle trafikanter likestilte ved at det ikke lages trafikkregulerende tiltak. Bilene må ferdes på de gåendes premisser og omvendt. Valg av løsning treffes ved regulering av Havnegata.

I gjeldende kommunedelplan for Havna er det lagt inn en park i Rådhusgatas forlengelse (Smiths kai). Denne plassen opprettholdes som byrom, men foreslås utvidet både i forhold til størrelse og bruk.

Elevtallene på Tordenskjoldsgate skole har holdt seg ganske jevnt, selv om antall bosatte har økt. De siste år ser man at det skjer en endring ved at barnetallet stiger. Prognosene viser økning i slutten av planperioden som medfører behov for utvidelse av skolen. Private boliger foreslås avsatt som utvidelsesareal for skolen (offentlig/privat tjenesteyting). Bystyret vedtok i forbindelse med regulering at det skal innpasses en barnehage på Tangen. Denne er nå tatt inn i kommunedelplanen og foreslått lokalisert ved Tangen videregående skole.

Gjeldende plan sa «farvel til city». Med det menes at kontorarbeidsplassene lokaliseres til randsonen for å kunne skape større bygningsmessige enheter. Dette planforslaget flytter kontorene tilbake til handelsstrøket (city), på grunn av nærhet til parkering, buss og restaurant, servering og handel. Ved å åpne opp for gjenbygging av indre gårdsrom i flere etasjer skapes det mulighet for å lage større sammenhengende kontorflater. Det er en utfordring å konkurrere med Sørlandsparken i forhold til utleiepris (m2) og parkering.

I løpet av de 12 årene som har gått siden Kvadraturplanen ble vedtatt har kultur- og arrangementsdelen av delen av bylivet, tatt seg opp. Gjeldende plan la tilrette for en større miks ved å tillate boliger i alle kvartaler i Kvadraturen, også i de gatene der det er mye restauranter og servering. Mer liv i sentrum medfører konflikt mellom beboere og annen aktivitet. Det innføres derfor en sone hvor det ikke etableres flere boliger, for å på sikt minimere konflikter.

Nærmere om enkelte konklusjoner i planforslaget

Høyder i karré og indre gårdsrom

Opprinnelig plan for Kristiansand regulerte ingen bebyggelse utenfor de 54 kvartalene. I dag oppfatter vi kvartalene som særpregede, med variert bebyggelse fra ulike byggeperioder. Forholdet mellom byggehøyde og gatebredde i Kvadraturen gir kvaliteter som gjør at Kristiansand skiller seg positivt ut fra andre sammenlignbare bykvartaler i eksempelvis Oslo, Stockholm og København.

Prinsippet med karré bebyggelse i fire etasjer og en tilbake-trukket femte. ble første gang vedtatt i mellomkrigstiden og har i hovedsak vært fulgt senere, men med tydelige brudd ved enkelt-utbygginger som eks. Tinghuset. I forslag til ny plan er karré-prinsippet videreført, men justert opp når det gjelder maksimale gesims- og mønehøyder (pluss 1,1 m). Høydejusteringen anses nødvendig for å ivareta dagens krav til innvendig netto etasjehøyde. I tilegg foreslås at tilbaketrekingen skal skje innenfor en definert ramme; 45 grader, fremdeles med muligheten for enten skrått eller flatt tak. Høyhus foreslås ikke i Kvadaturesens opprinnelige kvartaler.

Av hensyn til lys og trivsel i sentrale gater og plasser et det i enkelte kvartaler langs Markensgates vestside foreslått at dagens lave høyder skal beholdes, også for hus som ikke er definert som verneverdige.

I gjeldende plan kan noen kvartaler bygges ut 100% i en etasje, i sin tid vedtatt for å tilrettelegge for nye, hensiktsmessige butikkarealer langs gågata. I ny plan foreslås at disse kvartalene også kan bygge høyt inne i kvartalet, som gjennomført i kvartal 38 (Sandens). Endret eier/eiendomsstruktur, behov for flere kontor- og forretningsarealer sentralt i Kvadraturen for å styrke bylivet, begrunner dette.

Parkering i Kvadraturen

Kvadraturen er det klart beste stedet å lokalisere handel, kontor og boliger, med god tilgjengelighet for alle trafikanter. Det er et mål å styrke Kvadraturen med arbeidsplasser og bosatte. Vi har lykkes med boligbyggingen, men ikke med arbeidsplassene. Trafikk inn og ut av Kvadraturen har stagnert og til dels minket de siste 10 årene. Å hindre stor trafikkvekst i Kvadraturen har vært en villet politikk, for å skape et godt bymiljø (reducere utslipp og trafikk) i Kvadraturen. Samtidig har trafikken på hovedveiene rundt byen hatt en kraftig økning.

Kvadraturen har ca 3500 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i parkeringshus og løkker, i tillegg til ca. 1000 gateparkeringsplasser. Parkeringsbelegget på enkelte plasser driftet av parkeringsselskapet, viser variasjon i belegg fra 58% til 84% i tidsrommet kl 1200 – 1500. Dette viser at det i dag er tilfredsstillende parkeringsdekning i Kvadraturen. I tillegg er det regulert omtrent 2400 nye parkeringsplasser som ikke er bygd ennå. 1400 av disse er i eller nær handelsstrøket. Dette er kraftig økning av parkeringsdekningen. Selv om parkeringsdekningen er god, utredes nytt parkeringshus under torvet. Symbolverdien av å kunne kjøre rett fra hovedveinettet inn i et stort parkeringsanlegg i hjertet av Kvadraturen er høy, og kan være med på å styrke Kvadatures konkurranseevne som tjeneste- og handelssenter.

Hvordan jobbe videre med byliv

Bylivsonen er hvor attraksjoner, kulturarrangementer, gatesalg og servering foretrekkes lokalisert. Bakgrunnen er å samle (ute)aktiviteter, bidra til «liv og røre», og samtidig redusere konflikter med bosatte i Kvadraturen.

Bylivsonen kan føre til opplevd utrygghet og spent konfliktnivå i deler av døgnet. Kommunen må fortsatt jobbe med å minimere dette og videreføre prosjektet «trygg by». Gater og plasser må oppleves trygge og være gode rammer rundt alle slags aktiviteter både for besøkende og fastboende. Færre gateparkeringsplasser og mindre gjennomgangstrafikk kan være ett virkemiddel, kombinert med andre trivselsfremmende tiltak både av tidsbegrenset og permanent

karakter. Planlegging, finansiering og gjennomføring av nye tiltak, gjerne i samarbeid med andre aktører, er kommunens ansvar og må prioriteres i kommende handlingsplaner. Utvikling av byrommene, og etablere nye, er helt sentralt i denne sammenheng.

Kampen om havnefronten

Endring av havnefronten i Vesterhavna er startet opp ved å planlegge nytt område til containerhavn og fergeterminal på KVMV området. Som del av dette skal første trinn av ny havnegate og dens kopling til europaveien bestemmes.

I resten av Vesterhavna, solsiden av Kvadraturen, vil havneflyttingen komme innen 10-15 år. Allerede i dag er det klart at området er svært attraktivt, hvor nær sagt alle ønsker å etablere seg.

Sentralt i vårt bilde av Vesterhavna er sjøfartsbyen Kristiansand, vår historie, framvekst og tradisjonelle orientering ut mot Europa. To tiltak; økt tilrettelegging for cruise-båter og synliggjøring av Kristiansands maritime kulturarv slik prosjektet Porto Franco – nasjonal museumshavn beskriver, er i så måte viktige. Porto Franco er av Riksantikvaren tillagt nasjonal betydning. For begge er det først og fremst sjøarealer de må disponere, med nødvendige landbaserte servicefunksjoner. I sjø kan også tenkes flere brygger og båtplasser og badestrender med tilhørende parkareal. Vannkvaliteten i Havnebassenget har blitt betydelig bedre og kan snart friskmeldes i forhold til forurensing og vannkvalitet. .

Kvadaturesens «nye» møteplass med havn og sjø i forlengelsen av Rådhusgata blir vår viktigste nye plass, som tilrettelegges for en aktiv og variert bruk. Det foreslås å arrangere konkurranse for området og en sentral oppgave vil være å få vurdert om frilagerbygningen (dagens fergeterminal) skal være en integrert del av ny festplass, eller ikke.

Dagens containerhavn og Lagmannsholmen har store utbyggingsarealer. Her kan nye publikumsattraksjoner som eksempelvis kunst og kulturinstitusjoner og akvarium være ønsket, omkranset av parkarealer og promenader. Andre landsdelsdekkende funksjoner kan lokaliseres her, sammen med ulike næringsvirksomheter. Forholdet mellom bylivsone, butikker og kontorer kontra nye boliger må avklares tidlig.

Samsen og lokaliseringsstrategi

Dersom Samsen må flytte som følge av utbygging av E39, er det viktig at den får en sentral lokalisering i forhold til buss fordi Samsen samler ungdom fra hele kommunen. Ved eventuell ny lokalisering er det naturlig å vurdere kommunens egne bygg i sentrum (Agder Teater, St. Josephs, Kongensgate skole, kulturskolen). Siloen på Odderøya vurderes også. Lokaliseringen må også sees i forhold til foreslått bylivsone.

Oppsummering av konklusjoner i planforslaget

6



Tilrettelegge for handel

- Handelssonen er som i dag, med små justeringer.
- Planforslaget opprettholder krav til publikumsrettet virksomhet i første etasje.
- For å bedre tilrettelegge for handel foreslås ulike tiltak som brede fortau, endrede parkeringsvilkår (gratis parkering, etterskuddsbetaling, bedre kapasitet).



Kontorer

- Kontorer lokaliseres primært i city-delen av Kvadraturen.
- Planforslaget åpner for gjenbygging av indre gårdsrom i 5 etasjer for å skape mer arealer.
- Aktuelle tiltak for å øke attraktivitet vurderes i oppfølging av planarbeidet (felles bilordninger, markedsføring for å trekke bedrifter til sentrum).



Promenade

- Det planlegges en sammenhengende strandpromenade rundt sentrum. Ny promenade i Vestre Havn kobles til Østre Havn og Elveparken.
- Det settes fokus på og anbefales at eksisterende promenade opprustes.
- Det foreslås nytt program i tilgrensende grøntarealer.



Ny Havnegate

- Ny Havnegate foreslås for å skape bedre kapasitet på adkomstene til Kvadraturen.
- Havnegata kobles til Dronningensgate og Skippergata. Veien ligger under bakken ved nytt bytorg som knytter torvet til sjøen på en kvalitetsmessig god måte.
- Ny Havnegate gir mulighet til å bedre fremkommelighet for buss i Vestre Strandgate.
- Sykkeltraséer kobles sammen i torgområdet.



Nytt bytorg, satsing på byrom

- Oppgradering av byrom er et viktig element ved satsing på sentrum, i konkurranse med øvrige sentra.
- Nytt bytorg på Smiths kai foreslås etablert, og vil bli et nytt arrangementsted.
- Bytorget gir byen kontakt med sjøen i Vestre Havn.
- Kvalitetsmessig heving av Vestre Havn.
- Oppgradering av eksisterende parker og plasser.



Utbyggingspotensial i sentrum

- Utbygging i sentrum er en viktig satsing i forhold til samordnet areal- og transportplanlegging.
- Både boliger og arbeidsplasser er viktig for å styrke sentrum.
- Arealreserven i randsonen er stor. Det er viktig å benytte arealreserve i Vestre Havn på en måte som styrker Kvadraturen som landsdelsenter.
- Planforslaget åpner for mer intensiv utnyttelse av kvartalene i city. Det ligger et stort potensiale i gjenbygging av indre gårdsrom i 5 etasjer.
- Prinsippet om at randsonen skal bygges ut med en annen struktur enn Kvadraturen opprettholdes.



Bylivsone

- Bylivsone opprettholdes, og er justert i forhold til nye etableringer.
- Bylivsone skal styre lokalisering av aktivitet for å skape tetthet mellom aktivitetene. Ved å fylle strekningen mellom torvet og Kilden med aktivitet reduseres oppfattelsen av avstanden mellom målpunktene.
- Restauranter, serveringssteder og kulturbygg skal lokaliseres i bylivsonen.



Parkering i sentrum

- Gratis parkering vurderes for å gi mer like rammevilkår med resten av kommunen.
- Etterskuddsbetaling på anleggene anbefales
- Parkeringsbestemmelser (i kommuneplanen) og vedtatte planer legger til rette for en økning av parkeringskapasitet. Dersom man ønsker å vurdere en mer restriktiv politikk prioriteres det å opprettholde anlegg i kontorsonen.



Klima

- Brederer fortau åpner opp for trær i gatene.
- Grønne tak vurderes for å bedre det grønne uttrykket av byen. Det har en positiv effekt på overvannshåndtering og økologi.
- Det legges tilrette for bedre bussfremkommelighet.
- Bedrede vilkår for gående og syklende ved innføring av fartsgrense på 30 km/t, bredere fortau i handlegater, videreføring av promenade, oppfølging av tiltak i sykkelplan med mer.



Tydeligere sonedeling

- For å minimere konflikter etableres det ikke flere boliger i enkelte kvartaler der det er mange restaurant- og arrangementer.
- Ved utvikling av containerhavna må boliger vurderes i forhold til dette.



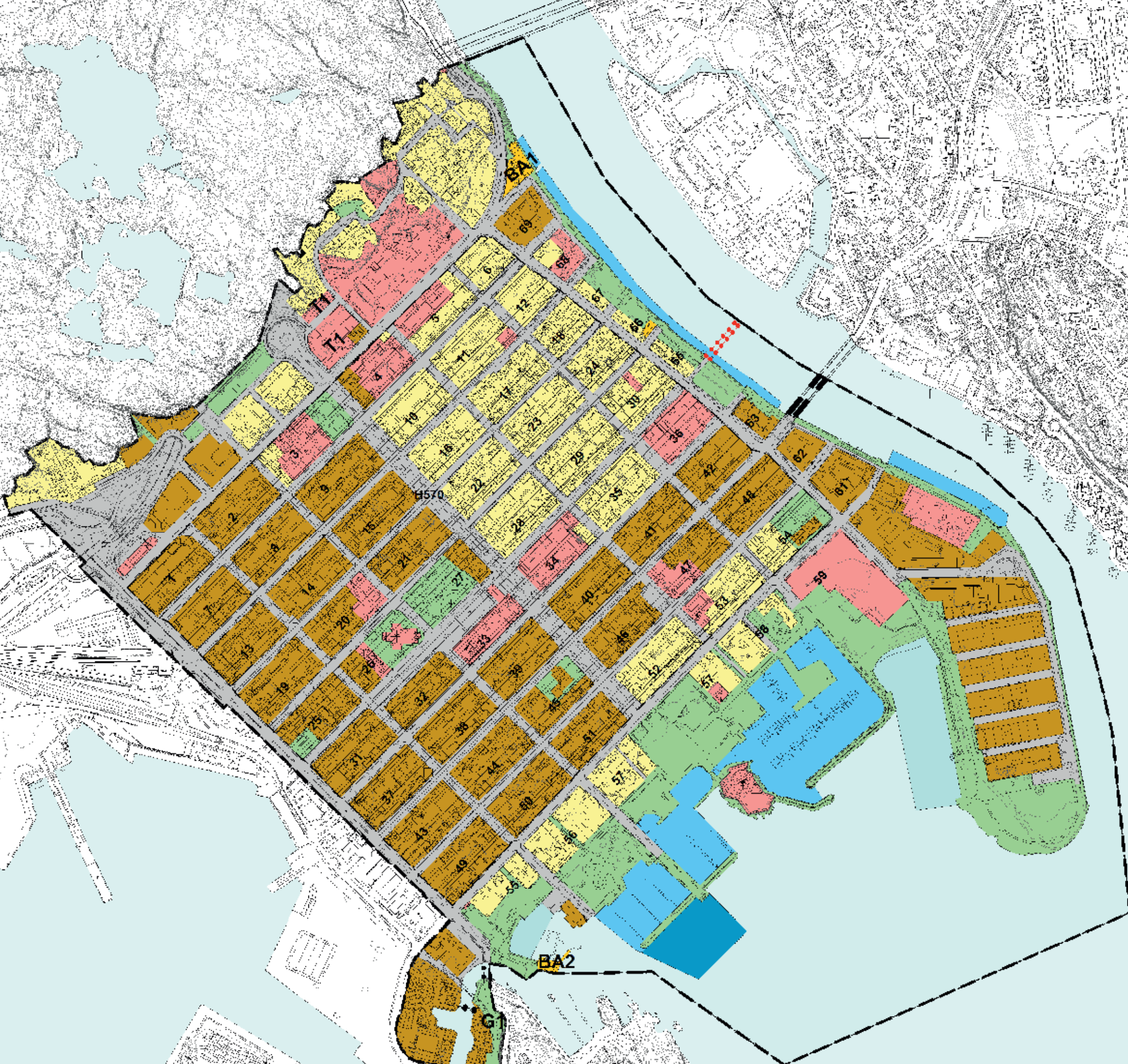
Tilrettelegging for kollektivtrafikk

- Traséene for buss opprettholdes.
- Det foreslås en standardutforming av gate ved bussholdeplasser.
- Nye gatestrekninger foreslås som bussgater. Den viktigste er deler av Vestre Strandgate.
- Kryss forslås utbedret for å få bedre bussfremkommelighet og trafikksikring.



Bevaring

- Å bevare byplanen ligger som overordnet premiss.
- Siktakser opprettholdes.
- En lik høyde på bebyggelsen i Kvadraturen opprettholdes, tårnbygg anbefales ikke.
- Bevaringsplaner videreføres.
- Bevaringsverdige bygg er vist på temakart og er retningsgivende ved regulering.
- Heidens stykke og noen enkeltbygg er lagt inn i temakartet for bevaring.
- Kulturminner i havna utredes nærmere i områdeplan for utviklingsområdene.



TEGNFORKLARING

1. Bebyggelse og anlegg (Pbl. §11-7, 1. ledd))

Eks

Nye

Bebyggelse og anlegg

Sentrumsformål

Offentlig eller privat tjenesteyting

Bolig

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Pbl. §11-7, 2. ledd)

Samferdsel

3. Grønnstruktur (Pbl. §11-7, 3. ledd)

Grønnstruktur

6. Bruk av vern av sjø og vassdrag (Pbl. §11-7, 6. ledd)

Småbåthavn

Farleder

Friluftsområde

Bruk og vern av sjø og vassdrag

Linjesymbol

Planens begrensning

Formålsgrænse

G/S vei, bro, eksisterende

G/S vei, bro, fremtidig

Hovedvei, bro, eksisterende

Grænse for Hensynssone

Hensynssoner

Bevaring av kulturmiljø

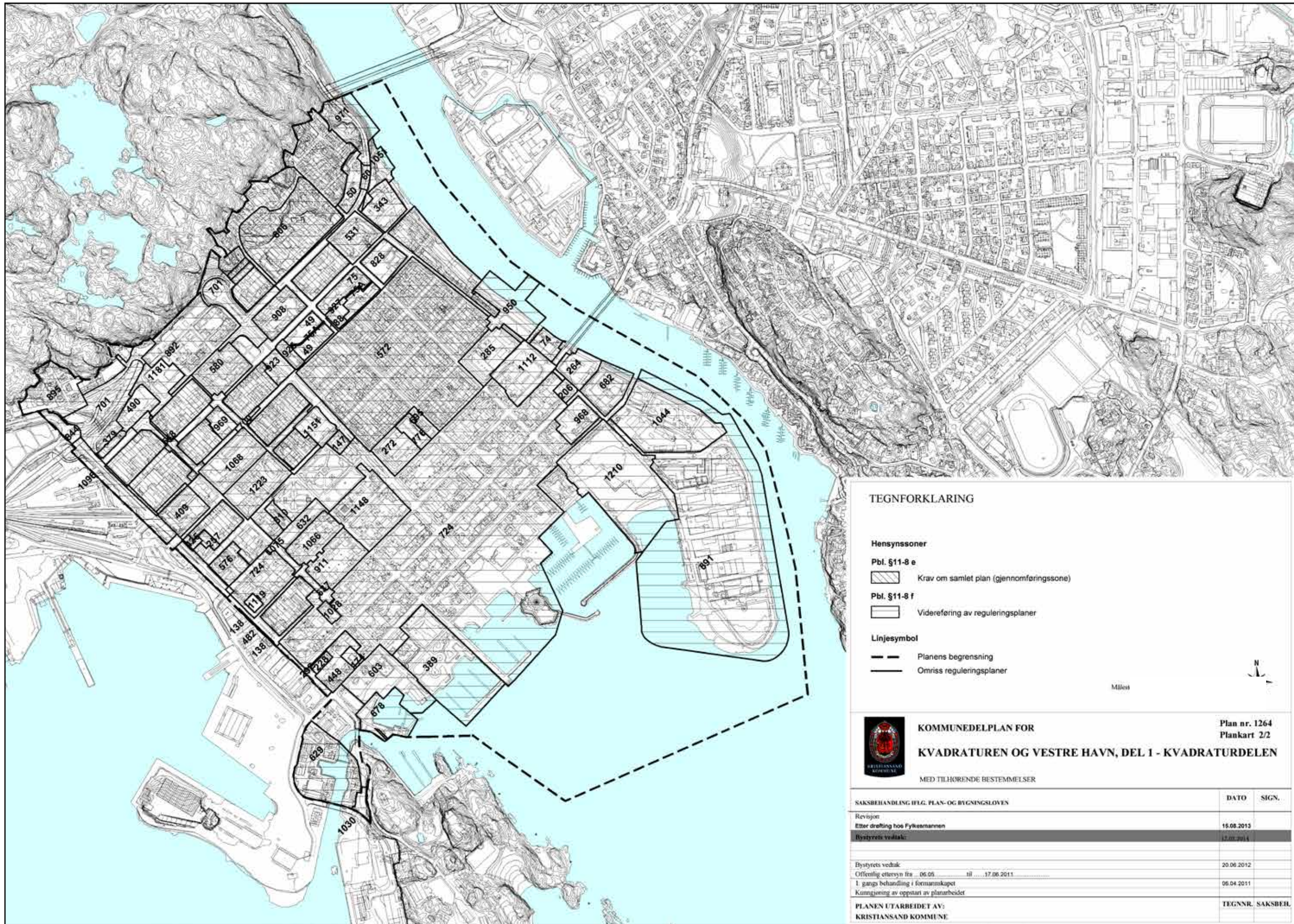
Målestokk

1:5000, Format A2

KOMMUNEDELPLAN FOR
KVADRATUREN OG VESTRE HAVN, DEL 1 - KVADRATURDELEN.
MED TILHØRENDE HESTEMMELSER

Plan nr. 1264
Plankart 1/2

SAKSBEHANDLING B.T.G. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	DATE	SIGN.
Revisjon		
Etter drøfting hos Plankomiteen	16.08.2013	
Bystyrets vedtak:	12.02.2014	
Drøytens vedtak	20.08.2012	
Offentlig ettersyn fra 06.05.2011 til 17.06.2011	06.05.2011	
Utgitt i høringssaker i kommunestyret	06.04.2011	
Kommisjonen av oppsett av planarbeidet		
PLANEN UTARBEIDET AV:	TEGNNR	SAKSBEH.
KRISTIANSAND KOMMUNE		



TEGNFORKLARING

Hensynssoner

Pbl. §11-8 e

 Krav om samlet plan (gjennomføringssone)

Pbl. §11-8 f

 Videreføring av reguleringsplaner

Linjesymbol

 Planens begrensning

 Omriss reguleringsplaner

Målest



KOMMUNEDELPLAN FOR

KVADRATUREN OG VESTRE HAVN, DEL 1 - KVADRATURDELEN

MED TILHØRENDE BESTEMMELSER

Plan nr. 1264
Plankart 2/2

SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

	DATO	SIGN.
Revisjon		
Etter drøfting hos Fylkesmannen	15.08.2013	
Bystyrets vedtak:	17.03.2014	
Bystyrets vedtak	20.06.2012	
Offentlig ettersyn fra 06.05 til 17.06.2011		
1. gangs behandling i formannskapet	06.04.2011	
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet		
PLANEN UTARBEIDET AV:	TEGNNR.	SAKSBEH.
KRISTIANSAND KOMMUNE		

Reguleringsplaner som fortsatt gjelder, jfr. plankart 2/2, videreføring av reguleringsplan

Oversikt over vedtatte detaljplaner som gjelder pr. 23.12.2010

Plan-id	Plannavn	Godkjent dato
49	Kvartal 10, ekspropriasjon	27.05.1952
50	Tordenskjoldsgt. 71-89, Egsv. 1	29.07.1954
60	Egsveien	11.10.1954
74	Dronningengt.-Elvegt.-Tollbodgt.	09.01.1957
75	Kvartal 11 og 12	04.06.1957
75A	Kvartal 10,11 og 12	11.01.1982
138	Vestre Strandgt. 19 a,b, 21, 23	02.06.1964
147	Kvartal 27	10.04.1965
174	Østre Strandgt. 3	29.07.1967
188	Kvartal 11	09.04.1968
206	Kongensgt. 75–77	01.09.1969
228	Kongensgt. 2 og 2A	02.09.1971
257	Gyldenløvesgt. 1C	02.03.1973
264	Elvegt. 4, endr. reg	09.05.1974
272	Kvartal 34 (del av) Tinghuset	17.06.1974
285	Kvartal 36, Kr.sand Yrkesskoler	12.03.1975
292	V.Strandgt./Ø.Strandgt./Vesterhavnen/Dronningensgt.	16.07.1975
310	Kvartal 26 og 20	04.11.1976
343	Kvartal 069	27.06.1979
379	Gartnerløkka ved Tordenskjoldsgt. Trafo.	27.04.1981

Plan-id	Plannavn	Godkjent dato
389	Østre Strandgt. 20, 22, 26, 28	29.12.1981
409	Kvartal 13, del av	21.07.1983
425	Kvartal 19, Vestre Strandgt. 24A og 26	08.10.1984
448	Kvartal 49	29.05.1985
482	Vestre Strandgt. 21	04.03.1987
490	Slottskvartalet	29.04.1987
531	Kvartal 6	14.12.1988
548	Markensgt. Forlengelse av gågate til slottet	29.03.1989
572	Kvartal 16, 17, 18, 22, 23, 24, 28, 29, 30, 35	29.08.1990
576	Kvartal 25, Børskvartalet	20.06.1990
580	Kvartal 3	19.12.1990
603	Østre Strandgt. 2, 6, 8 ,12 og 12A	25.09.1991
607	Odderøya renseanlegg	11.12.1991
608	E 18 Fidjane syd, atkomst og støyskerm	11.12.1991
609	Gnr. 63, bnr. 1, del 2. Hånesbukta	29.01.1992
629	Gravane kanalen m/ tilstøtende havnearealer	03.03.1993
632	Torvområdet, alt. 1	16.06.1993
637	Markensgt., mellom Dronningensgt.-Tollbodgt.	03.11.1993
678	Østre Strandgt. 2–2A (Nodeviga Marina)	10.04.1996

Plan-id	Plannavn	Godkjent dato
682	Kongens Verft (Elvegt. 2A / Østre Strandgt. 67)	19.06.1996
695	Kvartal 34. Del av Tollbodgt. 13,15,17. Tollbodgt. 61	25.06.1997
700	Kirkegata - Miljøsone	29.10.1997
710	Holskogen hytteomr., Paltorsken, endr.	25.06.1997
724	Murbyen	17.06.1998
776	Tinghuskvartalet, resterende del	14.06.2000
806	Kvartal 71 - Fylkeshuset	05.09.2001
828	Kvartal 12	12.06.2002
844	Euroterminalen	10.04.2002
849	Vestre Strandgt. 23,27 og 29	29.01.2003
891	Tangen	16.06.2004
891A	Delfelt B2-1, Beb.plan	23.02.2006
891B	Delfelt B2-2, Beb.plan	22.11.2007
891C	Delfelt B2-3,B2-4,B2-5	13.03.2008
892	Kvartal 72, Nybyen. Revidert plan	16.11.2005
895	Setesdalsv. 24A-Frobusdalen	25.04.2007
908	Kvartal 4	08.09.2004
911	Kvartal 38	14.09.2005
923	Kvartal 9	06.11.2002
926	Kvartal 10, del av (Gamle Salem)	07.12.2005

Plan-id	Plannavn	Godkjent dato
927	Kvartal 11, del av (Holbergsgt./H.W.gt.)	19.10.2005
950	Christian Quartbroa - Otra gang- og sykkelbro	17.11.2004
968	Kvartal 54, Kaserna	23.01.2008
969	Kvartal 8	04.12.2002
971	Egsveien 3-7	20.01.2010
1028	KVARTAL 43, Nord-østre hjørne, Markensgt. 9	25.01.2006
1030	Teater og Konserthus for Sørlandet.	15.11.2006
1044	Tangen, Delområde B1	01.11.2006
1051	Øvre Fergested 8	20.06.2007
1066	Kvartal 32	26.01.2011
1068	Kvartal 14 (Dalanegården)	18.03.2009
1075	Markensgt.mellom Tollbodgt.- Rådhusgt.	13.09.2006
1082	Silokaja	15.092010
1096	Euroterminalen, Del 1, Felt B1,B2,del av T2 og deler av tilliggende trafikkarealer	15.09.2010
1112	Kvartal 42	24.01.2007
1119	Vestre Strandgt. 16	26.09.2007
1148	Rådhuskvartalet/ Kvartal 39	25.11.2009
1151	Kvartal 21-Meieritomta	18.06.2008
1181	Nybyen A	27.102010
1210	Marinetomta	25.11.2009
1223	Kvartal 20	26.01.2011

Bestemmelser til kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre havn, Del 1 - Kvadraturen 2011–2022

§1 Planer og status (pbl § 1-5 2.ledd nr. 4)

1.1 Vedtatte reguleringsplaner og bebyggelsesplaner gjelder foran kommunedelplanen. Kommuneplanen og kommunedelplanens bestemmelser gjelder for regulerings- og bebyggelsesplaner som ikke har bestemmelser om tilsvarende tema.

1.2 Murbyplanen gjelder ved motstrid mellom planene.

§2 Plankrav (pbl § 11-9 nr. 1 og 11-8 e)

2.1 Tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens § 20-1 første ledd bokstav a, b, e, g, k, l og m kan ikke finne sted før det foreligger godkjent reguleringsplan.

2.3 Innenfor områder der det stilles krav om samlet plan for flere eiendommer skal det lages planprogram. Planprogrammet skal bidra til å avklare overordnede rammebetingelser og valg av grep for det videre planarbeidet.

§ 3 Forhold som skal avklares og belyses i reguleringsplanene

3.1 Rivingstillatelse for eksisterende bebyggelse skal ikke gis før igangsettingstillatelse for nye tiltak foreligger.

3.2 Kriminalitetsforebygging og forebygging av ulykker (pbl §11-9 nr. 5 og 11-9 nr. 8) Ved utarbeidelse av reguleringsplaner i kvartalene 1-3, 7-9, 13-15, 19-21, 25-27, 31-33, 37-39, 43-45, 49-51 skal det beskrives hvordan planen forebygger kriminalitet.

3.3 Ved regulering av kvartaler skal en forholdsmessig andel av gategrunn tas med i plan. Bruken av trafikkområder skal være som gjengitt i temakart gatebruk.

3.4 Der støynivået utenfor boligfasade har en døgnkvivalent på mer enn 55 dB(A) skal leilighetene være gjennomgående.

Struktur

3.5 Formålsgrense på plankartet viser takutspring. Ved regulering skal bygningenes veggliv måles inn og byggelinje følge denne.

3.6 Offentlig tilgjengelige passasjer og smug skal opprettholdes.

3.7 Den eksisterende oppdeling av fasadene som gjenspeiler den tradisjonelle eiendomsstrukturen skal videreføres. Kvartalets variasjon i fasadeuttrykk skal opprettholdes og videreutvikles. Byggene skal arkitektonisk framstå som selvstendige bygg. Det skal være brudd i gesims fra bygg til bygg.

Bevaring (pbl §11-9 nr. 7)

3.9 Tilpasning til bevaringsverdig bebyggelse: Ved oppføring av nybygg mot gater, skal fasadene ved form, dimensjoner og utseende, tilpasses eksisterende verneverdig bebyggelse.

3.10 Nye bygg som oppføres på bruksnummer inntil bevaringsverdig bygning skal ha gesims- og mønehøyde som er middelverdi av høyeste og laveste tilstøtende bygg, og maksimalt 3 m over bevaringsverdig bygnings høyder.

Høyder og form (pbl §11-9 nr. 5)

3.11 Kvartalene (1, 2, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 19, del av 20, 21, 25, 26, 31, 32, 37, 38, 39, 43, 44, 50) har maksimal gesimshøyde på 15,5m og maksimal mønehøyde på 20,1 m. Bebyggelse i indre gårdsrom har en maksimal byggehøyde på 20,1 m. Høydeangivelsene er forutsatt å romme 4 etasjer og tilbaketrukket 5. etasje innenfor en vinkel av 45 °. Bestemmelsen gjelder for den delen av kvartal 20 som er avsatt til sentrumsformål.

Unntak fra denne bestemmelsen er: For eiendommer som grenser inntil Markensgates sør-vestside skal ha maks møne- og gesimshøyde slik disse er i dag. Gesims- og mønehøyder i Murbyplanen gjelder ved motstrid mellom planene.

Det er knyttet vesentlige verneverdier til følgende gateløp/fasaderekker:

Kvartal 2:

Ved regulering skal gatemiljøet mot Kirkegata ivaretas gjennom en vurdering av antikvarisk verdi, skala og uterom. Hjørnebygget Kirkegata/ Kristian IV'sgt. skal bevares ved regulering.

Kvartal 9:

Ved regulering skal gatemiljøene og de autentiske bakgårdene mot Henrik Wergelandsgt ivaretas gjennom en vurdering av antikvarisk verdi, skala og uterom. Hjørnebygget Kirkegata/ Kristian IV'sgt. skal bevares ved regulering.

Kvartal 15:

Ved regulering skal gatemiljøene og autentiske bakgårdene mot Henrik Wergelandsgt og Skippergata ivaretas, gjennom en vurdering av antikvarisk verdi, skala og uterom.

Kvartal 21:

Ved regulering skal gatemiljøene og autentiske bakgårdene mot Skippergata ivaretas gjennom en vurdering av antikvarisk verdi, skala og uterom.

3.15 Ved regulering av kvartalene 65-68 skal eksisterende byggeform, areal og høyde beholdes.

3.16 Utbygg eller karnapper skal ikke krage ut over byggelinjen. Balkonger kan tillates inntil 1,2m ut mot gate.

3.17 På tak skal det kun være mindre oppbygg for ventilasjon, heis e.l., maksimalt 10% av byggets flate, og trekkes inn fra veggliv minimum 2 m eller innenfor 45 grader. Ventilasjonsavtrekk skal føres over tak i gatebebyggelsen, ikke i lavere høyde i kvartalenes indre.

3.18 Nedkjøring til parkeringskjeller skal ikke trekkes inn i kvartalene, men gå rett ned fra portrom.

Utnyttelsesgrad (pbl §11-9 nr. 5)

3.19 I det indre av kvartalene 1, 2, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 19, del av 20, 21, 25, 26, 31, 32, , 37, 38, 39, 43, 44, 50 er BYA inntil 100%, dog ikke i dagens grøntområder.

Grønnstruktur

3.20 I område G1 skal det opparbeides gang/sykkelveiforbindelse gjennom område for grønnstruktur som vist i gjeldende regulering.

3.21 Sandlekeplass skal normalt reguleres som grønnstruktur, underformål friområde og lokaliseres på bakkeplan og inntil andre offentlige arealer i reguleringsplaner. I eksisterende lukkede karéer uten offentlig tilgang kan lekeplass reguleres som bebyggelse og anlegg med underformål lekeplass.

§4 Funksjonskrav og utbyggingsvolum (pbl §11-9 nr. 5, 6, 7 og 8)

Parkering på rivings-/ branntomter tillates ikke.

Kriminalitetsforebygging og forebygging av ulykker

4.1 Ved etablering av restaurant og serveringssted som nevnt i pbl §20-1 d) skal plassering av inngangsdør, parkering i gate, bruk av fortau og bredde på fortau utformes slik at ulykker forebygges.

Universell utforming

4.2 Ved tiltak som nevnt i pbl §20-1 d skal det tilrettelegges for universell utforming i henhold til den enhver tid gjeldende teknisk forskrift. Bestemmelsen gjelder for bebyggelse og anlegg - sentrumsformål.

§5 Bebyggelse og anlegg (pbl § 11-7 nr. 1)

5.1 Område BA 1 kan benyttes til bolig og kontorformål. Område BA 2 kan benyttes til marina og bevertning.

Sentrumsformål (pbl §11-9 nr. 5)

5.2 I formålet sentrumsbebyggelse inngår parkeringsanlegg. En nærmere spesifisering av tillatte formål for de enkelte områder er angitt i tabell 1.

5.3 Lokaler på gateplan skal forbeholdes forretningsvirksomhet, servering eller publikumsrettet servicevirksomhet mot angitte gater, som vist i temakart (krav til publikumsrettet virksomhet i 1 etasje).

5.4 Alle butikker i første etasje skal ha egen inngang fra gate. Heldekkende folie på glassflater er ikke tillatt.

5.5 I kvartalene 19, 25, 26, 27, 31, 32, 33, 37, 38, 43 tillates det ikke etablert nye boenheter.

5.6 I kvartalene 1, 2, 3, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 20, 21, 39, 44, 45, 49 og «fiskebrygga» skal boligandelen ikke overstige 30 % av totalt byggevolum i kvartalet.

§6 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl §11-10 nr. 2 og §11-9 nr. 5 og 8)

6.1 Ramper i gate tillates ikke.

6.2 Ved regulering eller endring av gateutforming skal det etableres nye trær i tråd med normalprofiler for aktuell gate, vist i kommunedelplanen. Eksisterende trær i gater og parker skal bevares ved nye tiltak. Dersom dette ikke er mulig kan nye trær gjenplantes på stedet eller innen rimelig nærhet av planområdet.

§ 6.3 Parkeringsbestemmelser vedtatt i kommuneplan kan fravikes i detaljregulering. Hele kvartalet skal tas inn i vurderingen.

§7 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (pbl §11-11 nr. 3)

7.1 Anlegg og innretninger i eller ved sjøen skal ikke hindre fri sikt fra gatene i Kvadraturen.

7.2 Østre havn skal forbeholdes friluftaktiviteter.

7.3 I områder avsatt som småbåthavn langs Otra skal det ikke anlegges flytebrygger.

RETNINGSLINJE FOR DISPENSASJONSBEHANDLING

Boligformål (pbl §11-9 nr. 5)

Når spesielle forhold tilsier det, kan kommunen tillate at deler av bebyggelsen på den enkelte eiendom nyttes til mindre butikker, kontorer, sosiale institusjoner, småverksteder o.l. som ikke er til ulempe for beboerne eller særlig trafikkskapende, og vilkårene for dispensasjon i pbl §19-2 for øvrig er oppfylt.

RETNINGSLINJE KULTURMILJØ

Formålet med hensynssone kulturmiljø er å ivareta renessansebyen og dens kvaliteter, større sammenhengende bygningsmiljøer og historiske elementer.

- Følgende elementer er viktige og skal ivaretas ved regulering- og byggesaker:*
- Gateløpenes siktakser skal holdes åpne*
 - Historiske parker og plasser og bevaringsverdige bygg som vist i temakart bevaring*
 - De større sammenhengende bygningsmiljøene i Posebyen og Murbyen*

Godkjent av Bystyret i Kristiansand den 12.02.2014 som sak nr. 23. Retting av Korrekturfeil: Kvartal 49 ut av § 3.11 og 3.19 – 18.03.2014, AL



Kartet viser hvor det er krav om publikumsrettet virksomhet og registrering av butikker

Formål i plankartet

Følgende arealbruk ligger til grunn for videre regulering:
S = sentrumsformål, T = offentlig/privat tjenesteyting,
B = bolig, G = grønnstruktur, BA = bebyggelse og anlegg generelt, H = havn.

Kvartal (område)	Formål i planen	Tillatt arealbruk
1	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
2	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
3	S/T/G	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ Bevertning
4	T/S/B	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ Bevertning
5	B/T	Bolig/tjenesteyting
6	B	Bolig
7	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
8	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
9	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ Bevertning
10	B	Bolig
11	B/T	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting
12	B	Bolig
13	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
14	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning

Kvartal (område)	Formål i planen	Tillatt arealbruk
15	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ Bevertning
16	B	Bolig
17	B	Bolig
18	B	Bolig
19	S	Forretning/kontor/ tjenesteyting/hotell/ Bevertning
20	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
21	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ Bevertning
22	B	Bolig
23	B	Bolig
24	B	Bolig
25	S/G	Forretning/kon- tor/tjenesteyting/ hotell/bevertning/ grønnstruktur
26	S/T/G	Forretning/kon- tor/tjenesteyting/ hotell/bevertning/ grønnstruktur
27	S/G	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyt- ing/bevertning/ grønnstruktur
28	B	Bolig
29	B	Bolig
30	B	Bolig
31	S	Forretning/kontor/ tjenesteyting/hotell/ Bevertning

Kvartal (område)	Formål i planen	Tillatt arealbruk
32	S	Forretning/kontor/ tjenesteyting/hotell/ Bevertning
33	T	Forretning/Kontor/ tjenesteyting/bevertning
34	B/T	Bolig/tjenesteyting
35	B	Bolig
36	T	Tjenesteyting
37	S	Forretning/kontor/ tjenesteyting/hotell/ Bevertning
38	S	Forretning/kontor/ tjenesteyting/hotell/ Bevertning
39	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
40	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
41	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
42	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
43	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
44	S/T	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
45	S/G	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ Bevertning
46	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ Bevertning

Kvartal (område)	Formål i planen	Tillatt arealbruk
47	S/T	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ Bevertning
48	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
49	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
50	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/Bevertning
51	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ Bevertning
52	B	Bolig
53	B/T	Bolig/tjenesteyting
54	B/S/G	Kontor/bolig/ tjenesteyting/ grønnstruktur
55	B/G	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ bevertning
56	B/G	Bolig/kontor/ grønnstruktur
57	B/G	Bolig/kontor/ grønnstruktur
58	B/G	Bolig/grønnstruktur
59	T/G	Forretning/kon- tor/tjenesteyting/ hotell/bevertning/ grønnstruktur
61	S	Forretning/kontor/ bolig
62	S	Forretning/kontor
63	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting
64	G	Grønnstruktur

Kvartal (område)	Formål i planen	Tillatt arealbruk
65	B/G	Bolig/grønnstruktur
66	B/G	Bolig/kontor
67	B/G	Bolig/grønnstruktur
68	B/T	Bolig/tjenesteyting
69	S	Forretning/kontor/ bolig
Øvre fergested	BA 3	Forretning/kontor/ bolig
Ferjefjellet	B	Bolig
71 Fylkeshuset	T	Kontor/bolig/tjen- esteyting
Todda	T1	Tjenesteyting
72 Nybyen	B/S	Forretning/kontor/ bolig
Slottet	S	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ Bevertning
Banehaven og Frobusdalen	B/S	Kontor, forretning, tjenesteyting
Euroterminalen	KOMB S/SAMF	Sentrumsbebyggelse og samferdsel
Hans Johnsen- bygg	S	Forretning/kontor/ hotell/bevertning
Tollbodkvartalet	S	Forretning/kontor/ hotell/bevertning
Caledonien	S	Forretning/kontor/ tjenesteyting/hotell/ bevertning
Gravane	S	Kontor
Fiskebrygga	S	Forretning/kontor/ bevertning
Kilden	T	Tjenesteyting
Silokaia	BA5	Forretning/kontor/ bolig/tjenesteyting/ hotell/bevertning

Kvartal (område)	Formål i planen	Tillatt arealbruk
Tankanlegg Odd- erøya	BA2	Næringsbebyggelse tankanlegg og tjen- esteyting
Tankanlegg Vester- veien	BA1	Næringsbebyggelse og havneformål
Ny containerhavn	H	Havneformål



Planens mål

Ved oppstart av planarbeid ble mål for planarbeidet definert. Planen skal bidra til følgende:

- 1. Legge tilrette for en ønsket utvikling med Kvadraturen som et attraktivt og vitalt landsdel- og regionsenter innen næring, kultur, kompetanse i tråd med de føringer som legges i kommuneplanen.
- 2. Kvadraturen som et godt sted å bo.
- 3. Avklare balansen mellom å skape bedre vei-kapasitet og bedre tilgjengelighet, restriktive tiltak med tanke på miljøhensyn, sikkerhet og parkering.
- 4. Sikre at det etableres nye grøntarealer i forbindelse med den videre utviklingen av Kvadraturen.
- 5. Avklare nødvendig behov for areal til havn, ferjeadkomst, adkomst vei og jernbane.
- 6. Kvadraturen skal fungere som et godt sted å være for barn.

I planprogrammet er de største utfordringene definert slik:

- 1. Tilrettelegge for flere landsdelsinstitusjoner og viktige regionale kulturinstitusjoner. Langsiktig arealberedskap for disse funksjoner og en oppfølging av overordnede avklaringer i ny kommuneplan.
- 2. Videreutvikling av Kvadraturen som et attraktivt og vitalt sted innen handel, kultur og underholdning, samt å legge til rette for gode boligområder i sentrum.
- 3. Nye offentlige byrom (parker, plasser, aktiviteter, kunst/utsmykning).
- 4. Legge fysisk tilrette for en videre utvikling av byens kulturtilbud.
- 5. Legge til rette for nye offentlige tilbud.
- 6. Styrking av sentrums rolle i forbindelse med Kristiansand som universitets- og utdannings- og forskningsby.
- 7. Diskutere viktigheten av arbeidsplasser i sentrum og konkretisere den rollen kommuneplanen gir Kvadraturen i forhold til øvrige deler av kommunen i denne sammenheng.

- 8. Hvordan skape en trygg by.
- 9. Utvikle en balanse mellom fremkommelighet, kollektivtrafikk, gangtrafikk, sykkeltrafikk, miljø og sikkerhet. Utvikling av gatenettet avveies mot bruk av trafikkbegrensende tiltak. Dette sees i sammenheng med føringer som kommuneplanen gir for klimavennlig byutvikling.
- 10. Hvordan sikre en fornuftig bruk av arealene i Vestre Havn. I dette ligger også å sikre de infrastruktur-behov som havna har. Vurdere behov for å la områder ligge som reserve for fremtidig bruk.
- 11. Forming av Vestre Havn – arealbruk, høyder, struktur og estetikk, grønne og blå forbindelser.
- 12. Tilrettelegge for barn i Kvadraturen.

KVADRATUREN SOM LANDSDELSENTER

Kristiansand er landsdelsenteret på Sørlandet. I løpet av en periode på 15-20 år skal byen utvikle områder som tilsvarer 2/3 av Kvadratures areal, som det har tatt mange hundre år å bygge ut. Dette er en unik mulighet for Kristiansand når sentrum skal videreutvikles. Utviklingen som er i gang på Tangen og i Nybyen og nye utviklingsområder i Vestre Havn skal bidra til styrking av landsdelsenteret. Det kan gjøres på flere måter. Utfordringen er å finne de gode løsningene.

Et av Kristiansands store fortinn er de ulike fysiske kvalitetene: den lange sjølinjen som er utviklet som promenade, Bystranda, nærheten til Baneheia og Odderøya, samt en spennende historie som gjenspeiles i bygninger og i bystrukturen. Disse kvalitetene må dyrkes og synliggjøres for flere. Innramming av Kvadraturen med blått og grønt er en kvalitet som få andre byer har.

Innholdsmessig preges byen av mangfold. Kristiansand er en studentby, universitets- og forskningsby, miljøby, kulturby, teknologiby, blomsterby, sommerby, helseby, hjertet i Agderbyen, havnebyen – og fremtidens by. Dette mangfoldet gjør Kristiansand til et landsdelsenter. At Kristiansand bygger Kilden, ishallen på Idda og Aquarama viser at byen klarer å ta de store løftene som kreves for å videreutvikle hovedstaden i landsdelen.

I den videre utviklingen av Kvadraturen er det en viktig oppgave å sikre at alle sider av det å være landsdelsenter blir ivaretatt. Gjennom kommunedelplanen skal det tilrettelegges for utbygging av attraktive boliger, kontorarbeidsplasser og handelsarealer. Å sikre gode kommunikasjonsmuligheter for alle trafikanter er av stor betydning. Videre skal Kvadraturen styrkes som kulturelt og historisk senter med stort fokus på bruk og utvikling av byrommene.

Ta vare på det vi har

For å utvikle, må man ha en bevissthet om hva man har i dag og hva det er viktig å ta vare på. Kommunen har vært gjennom en periode der funksjoner har blitt flyttet ut av Kvadraturen. Dette har bidratt til å svekke sentrum. Dersom sentrum skal styrkes må denne utflyttingen stoppe, og kanskje noen av funksjonene flyttes tilbake. I første omgang settes det fokus på de ulike rollene Kvadraturen har som landsdelsenter. Euroterminal-området er byens og landsdelens viktigste transportknutepunkt både for

mennesker og varer. I dette navet møtes jernbane, ferje, og buss og lasteskip. God kommunikasjon internt i regionen bidrar til et felles bo- og arbeidsmarked. Gode forbindelser ut fra landsdelen og landet øker attraksjonsverdien for bedrifter og er en forutsetning for reiselivet.

Rådhuset, tinghuset, fylkeshuset er noen av mange sentrale bygg for offentlig virksomhet. I fylkeshuset er det i dag samlet omkring 500 offentlige arbeidsplasser på både statlig og regionalt nivå. Her finner man bl. a. fylkeskommunen, fylkesmannen, Statens kartverk. Tinghuset huser både politi, domstolene og fengselet. Andre etater og embeter som Agder Bispedømme, Domkirka, Fiskeridirektoratet, NAV, NOKAS, Skatteopplysningen, Vernepliktsverket, KS-Agder er spredt rundt i byens kontorlokaler. Det er viktig å beholde offentlige kontorer i sentrum, spesielt de med høy besøksfrekvens. Videre er det viktig å sikre muligheter for utvidelse for offentlig virksomhet på fylkeshuset ved utarbeidelse av reguleringsplan.

Studenthuset Pir 6 er en ny etablering i byen. Både UIA og BI ligger like utenfor sentrum. Studentenes tilstedeværelse i sentrum er viktig, og utflyttingen av universitetet var svært merkbar. Ved etablering av Pir 6 får studentene et synlig tilholdssted i byen og det skapes en arena for møte mellom studentene og byens øvrige innbyggere. Det er også viktig å legge forholdene til rette for de utdanningsinstitusjonene som er i byen og beholde de her, som for eksempel NOROFF instituttet, SONANS, Kvadraturen og Tangen videregående skoler.

Kilden blir hjemmebanen til Agder Teater, Kristiansand Symfoniorkester og Opera Sør. Men samtidig skal det være plass for en rekke andre kulturelle uttrykksformer. Både populærkultur og ungdomskultur vil ha en naturlig plass i Kilden, og det skal gi rom for gjestespill, med nasjonale og internasjonale artister– både profesjonelle og amatører. Arrangementer i Kilden og andre kulturrangementer i Kristiansand har et publikum som strekker seg ut i hele landsdelen. Andre viktige kulturinstitusjoner og bygg er Sørlandets kunstmuseum, Kristiansand folkebibliotek, Agder kunstnersenter, Cinemateket, Norsk forfattersentrum SØR, Vest-Agder Museet og Festivalplassen på Odderøya. Kristiansand kino Fønix og et bredt utvalg av festivaler er også kulturaktiviteter som trekker publikum utenfor

kommunens grenser. Stiftelsen Cultiva har en viktig funksjon ved nyskapning, utvikling og kompetansebygging ved kreative miljøer i Kristiansand.

Aquarama blir et moderne senter for idrett og folkehelse, med et svømme- og badeanlegg med 50 meters svømmebasseng, stupetårn og andre badeinnretninger, helse- velværefasiliteter i tillegg til idrettshall. Både Aquarama og ishallen som bygges på Idda, er anlegg som har et regionalt omland.

NRK, Fædrelandsvennen og andre medias tilstedeværelse i sentrum er viktig. Likeledes er det viktig at næringslivs-organisasjoner er sterkt representert. Både NHO Agder, Kunnskapsparken og EVA senteret ligger på akse mellom sentrum og universitetet, og har dermed en nærhet til sentrum.

Kommunens rolle

Som største by i landsdelen og blant landets storbyer, innehar Kristiansand kommune en særlig rolle i forhold til utviklingen av næringsliv, kultur og kompetanse. Kommunen skal både være pådriver og tilrettelegger, døråpner, samarbeidspart og nettverksbygger. Kommunen kan påvirke for å få nasjonale etableringer. For å få til det må det skapes en bevissthet om rollen både blant politikere og i administrasjonen for når vi ønsker å påvirke for etablering i vår by, og når vi skal støtte opp om aktuelle i regionen. Vi som kommune må markedsføre Kvadraturen og dens kvaliteter bedre for å få flere kontorbedrifter til å se kvalitetene med kontorer i sentrum, konferanser til å velge Kristiansand, turister til å dra på byferie mm. Kommunen må være observant og agere raskt proaktivt ved søknad om bruksendringer / salg / utflyttinger m. m., enten for å bidra for bedre tilrettelegging slik at viktige funksjoner blir værende i Kvadraturen eller ved å vurdere om kommunen bør være aktør i å få «riktige funksjoner» inn på ledig sted. Det viktigste er hva kommunen som aktør og eiendomsbesitter kan gjøre gjennom tilrettelegging for konkret arealbruk, utvikling av egne eiendommer, hvordan vi prioriterer investeringer i nye bygg og veier, parker og drift/vedlikehold. Aktuelle tiltak er opprusting av sentrum, ha reservearealer, gi plass i egne bygg (eks rådhuset), og styring gjennom eierskap.

HISTORIKK

Byplanen



Grunnlaget for den fysiske form Kristiansand har i dag ble lagt allerede da Christian IV grunnla byen i 1641. Byplanene ble utformet etter datidens renessanse-idealer, men uten de forsvarsverker som ofte omga denne type byer. Gatene var like brede og likeverdige og de 54 kvartalene skulle være like store. Mindre endringer er gjort underveis og ikke alle deler av planen er gjennomført, men i store trekk er mønsteret fra byens grunnleggelse beholdt. Det spesielle er opplevelsen av husrekkene og gateperspektivet i forhold til byens nære omgivelser; åskanten, sjøen og elva.

Historisk utvikling

Et tilbakeblikk på Kristiansands byutvikling gjennom historien vil raskt lede inn på epokegjørende byutvidelser, og hvordan områder etter hvert har blitt vekstsoner omkring Kvadraturen. Hvert utviklingstrinn har også endret Kvadraturens rolle som sentrum.

1641–1700-tallet

I den første epoken etter byens grunnleggelse skjedde det en gradvis utparsellering og bebyggelse innenfor rutenetts-reguleringen. Borgerne oppførte sine hus langs regulerte byggelinjer, og skulle samtidig bidra til opparbeidelse av gatene, noe de nødig gjorde. «Sandflugten» var et stadig tilbakevendende problem. Utenfor de 54 kvartalene var det avsatt allmenning på alle sider. Der skulle det være plass for aktiviteter som ikke kunne være inne i bebyggelsen på grunn

av størrelse eller fare. Det var skipsverft, «industri», lagerplasser og lagerhus m. v., selv om det i utgangspunktet ikke var tillatt med bebyggelse i allmenningene.

1800-tallet

I løpet av et par hundre år var det opparbeidet diverse rettigheter til virksomhet i allmenningsarealene, og store deler var blitt å betrakte som områder tilhørende eiendommene i Strandgatene bak. Den gryende industrialiseringen krevde mer plass, og nye virksomheter som dampager, raffineri og lignende fikk plass i de tidligere allmenningene. Samtidig var presset på kvartalene stor og med en voksende bybefolkning ble derfor allmenningene som jo ved bydannelsen hadde vært felles areal, utparsellert til bygrunn i 1883. Det egentlige allmenningsareal ble med dette begrenset til gateløpenes forlengelse til sjøen. Vestre Havn ble kommunalt havneareal.

1900-tallet til 1960

Byens vekst fortsatte og innbyggertallet økte, gjenreisningen etter den store bybrannen i 1892 tok ca 15 år. Kvadraturen hadde ved begynnelsen av århundret ca 15 000 innbyggere og var å regne som fullt utbygd. Fremdeles hadde byen en jevn befolkningsøkning. Behovet for byutviklingsareal vokste og ved byutvidelsen på Lund på 1920-tallet ble presset på boliger i sentrum mindre. Boligutviklingen kunne skje i en hageby-sone i rimelig gangavstand til arbeidsplassene i Kvadraturen og randsonen rundt hvor industri og lagervirksomhet var lokalisert. Dette gav Kvadraturen en rolle som «sentrum» i byen. I årene før første verdenskrig ble de første planer for sanering av boligkvartalene i sentrum fremmet. Senere, i midten av 1950-årene ble dette gjennomført i 6 kvartaler.

1965-1995

Etterkrigstidens store behov for boligutvikling ble etter sammenslåingen med nabokommunene lokalisert til områder lengre bort fra sentrum. Presset på Kvadraturen ble avlastet ved at næringsvirksomheter og institusjoner også ble forutsatt flyttet ut til de nye bydelene. For å fylle sin rolle som sentrum etter kommunesammenslåingen i 1965 ble det vedtatt at Kvadraturen skulle beholdes de mest naturlige senterfunksjoner, i en konsentrert senterdannelse. Man la vekt på Kvadraturens funksjon som knutepunkt. Kvadraturen fremstod etter hvert som administrasjon, kontor, rekreasjons- og handelssenter, i mindre grad som boligsenter. I 1997 bodde det ca 4300 i sentrum.

1995-2010

I de siste 15 år er deler av Kvadraturens bevaringsområder sikret gjennom Murbyplanen og innarbeidet i kvartalsvise

planer. Den aktive byutviklingen, spesielt nye boliger, er samtidig styrt til randsonen: Tangen, Nybyen, deler av Østre Strandgate og etter hvert Silokaia. Samtidig har enkelte kvartaler inne i Kvadraturen fått en vesentlig høyere næringsutnyttelse ved å bygge sammen hele kvartalet opp til 5 etasjer. Behov for større handels/kontorarealer i konkurranse med Sørlandsparken og endrede eierforhold har ført til at en vesentlig høyere utnyttelse enn i gjeldende plan er akseptert. Tiltakene forutsettes å være i samsvar med intensjonen om et styrket bysentrum.

Kvadraturens kvaliteter

Kvadraturens identitet må tas vare på og sikres. Kvadraturens historiske identitet er renessansebyplanen med sine rette gater og bebyggelse samlet i rektangulære kvartaler og med utsikt til hav og hei. De likestilte kvartalene med karrébebyggelse og lik eiendomsstruktur brytes av fellesarealer som torv og parker. Posebyen og murbyen, gamle, velholdte bygninger og de like breie gatene er av Kvadraturens største aktiva og synliggjør byens historikk. Nye bygg og anlegg må gis en god estetisk utforming og ta hensyn til omgivelsens karakter.

Naboskapet til sjø, hei og elv er sterke identitetsskapende naturelement for Kvadraturen.



NÆRINGS- LIV OG SYSSELSETTING

Handel

Handelsvirksomhet har vært en av hovedfunksjonene til Kvadraturen fra byen ble grunnlagt og frem til i dag. Kvadraturen har frem til det siste tiåret vært hovedsenteret for handel på Sørlandet, slik det er definert i senterstrukturen. Dette er nå i ferd med å endre seg, med fremveksten av store handelsarealer i Sørlandsparken. Det er et tidsspørsmål når Kvadraturen mister sin status som det ledende handels-senteret på Sørlandet, hvis ikke det er gjort allerede. Denne situasjonen gjør at Kvadraturen er i en historisk helt ny situasjon. Handelsvirksomheten i Kvadraturen må konkurrere med andre handelssentre som har andre rammebetingelser.

Det er svært viktig at Kvadraturen fortsatt er et vitalt handels-senter med et bredt varetilbud. Kvadraturen har cirka 400 butikker i dag. Til sammenligning er det 155 butikker i Sørlandssenteret og det nye Thon-senteret vil ha 300 butikker. Det er stor omskiftning av butikker i sentrum; antallet ledige lokaler varierer, men var lavt ved registrering sommeren 2010. Utleieprisene har vært svært høye i Markens. Det er derfor viktig å sørge for at det er et stort utleiemarked i sentrum. I kommunedelplan for Kvadraturen stilles det krav om publikumsrettet virksomhet i første etasje i bygg city-delen. Dette er en måte å sikre at det er et bredt utvalg lokaler. Dette prinsippet videreføres i denne planen. Det er ønskelig å utvikle et handlestrøk som består av flere likeverdige gater for handel, og det er lagt til grunn ved definering av kvartaler hvor man stiller krav til publikumsrettet virksomhet i første etasje.

For at Kvadraturen skal øke sin konkurransekraft, må det gjøres flere grep. Det viktigste er å videreutvikle Kvadraturens identitet og særpreg, samt å markedsføre Kvadraturens kvaliteter. Det Kvadraturen kan tilby handlende er et større mangfold og variasjon i varer og typer butikker. Ikke bare kjedebutikker. Det er mangfoldet av kjedebutikker og spesial-butikker som gjør at en by er en by. I denne forbindelse er det viktig å ta vare på det miljøet som er i Skippergata i dag. Møteplassene er også svært viktige fordi vi gjerne kombinerer handling med kafébesøk. Opplevelser i bymiljøet og byrommet er kanskje den viktigste forskjellen på bysentre og kjøpesentre og derfor er det så viktig å satse på utvikling av byrommene i Kvadraturen.

Tiltak som kan styrke handel i sentrum:

1. Etablere brede fortau på solsiden med mulighet for gatesalg, beplantning, bord og benker, sykkelparkering.
2. Parkering skal finnes i nærheten. Pris skal være lavere enn øvrige steder, tidsramme tilpasset kundeparkering (ikke arbeidsreiser), etterskuddsbetaling, gratisparkering. Parkeringsselskapet bør vurdere informasjonstavler som opplyser om hvor anleggene finnes og ledige plasser. Sistnevnte ble vedtatt i gjeldende Kvadraturplan, men er ikke gjennomført.
3. Bestemmelser som ivaretar opprinnelig eiendoms-struktur (for å hindre lange sammenhengende fasader), hindre tildekking av vinduer, krav om inngangsdør fra gate til alle butikkenheter.
4. Tilrettelegging med utsmykning og lekeaktiviteter for barn som skal lokaliseres til disse områdene før de etableres i andre områder (lekeplassene i boligstrøk er unntak).
5. I prioriterte handlegater skal det være forretning i første etasje. Unntak for kafé, restaurant og kulturinstitusjoner med høy publikumsfrekvens.
6. Bestemmelser om høyder som ivaretar solinnfall og bygningsmiljø.
7. Krav til samordnet varelevering og søppel.
8. Koordinerte åpningstider.

Kommunen kan gjennom plan styre og tilrettelegge for deler av denne tiltakslisten. De resterende må handelsstanden i Kvadraturen løse selv, ev. i samarbeid med kommunen. Særlig viktig er det å koordinere åpningstider og sørge for å ha et bredt tilbud type butikker. For eksempel savnes en stor matvarebutikk. Det må være rom for at små nisjebutikker kan være relativt sentralt plassert, for å sikre et mangfold, og for at det samlede handelstilbudet blir bra. Videre kan man innføre etterskuddsbetaling på private parkeringsplasser og man kan fortsette det gode arbeidet med å skape «liv og røre» i byen.



Kartet viser hvor det er krav om publikumsrettet virksomhet og registrering av butikker

Hvordan løses dette i kommunedelplanen?

- Krav om publikumsrettet virksomhet opprettholdes.
- Det er laget en liste med aktuelle tiltak som kan brukes for å styrke handel.
- Oppfølging fra kommunens side er viktig.

Kontor

Sett i forhold til samordnet areal- og transportplanlegging er den beste lokaliseringen for kontor i sentrum. Det er i dag ca 15 000 personer som arbeider i Kvadraturen. Dette tallet har ikke endret seg vesentlig de siste 10–15 år. Pr. i dag vet vi ikke hvor stor andel av dette som er kontorarbeidsplasser.

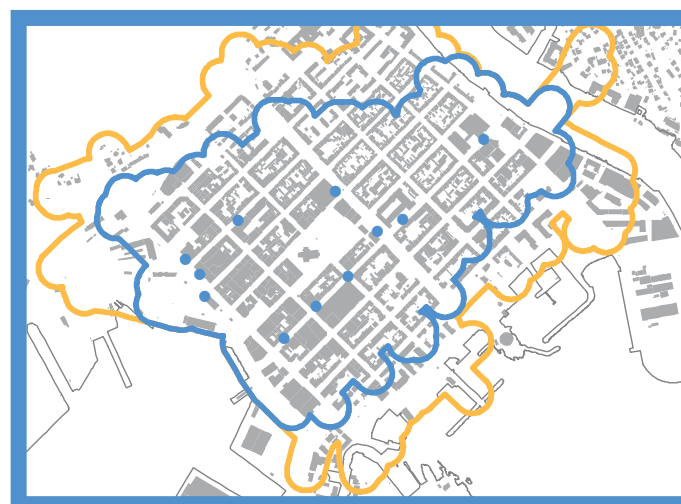
I kommunedelplan for Kvadraturen (1998-2010) lokaliseres kontorer til randsonen. I denne planen foreslås det å lokalisere kontorer til city-delen den sentrale handelssonen og kveldssonen.

I planarbeidet er ulike lokaliseringer av kontorarbeidsplasser vurdert i forhold til parkeringsdekning, nærhet til buss, urbane kvaliteter og fleksible lokaler (store enheter på en flate). Når det gjelder nærhet til buss så vil hele Kvadraturen ha en akseptabel avstand til busstopp. Sett i forhold til utsikt og fleksibilitet så er det lettere å skape denne typen lokaler i transformasjonsområdene enn inne i kvartalene. De urbane kvaliteter er knyttet til restaurant, pub, kafélivet og handel. Kombinasjon av kontorer og utelivsaktivitet er så godt som konfliktfri.

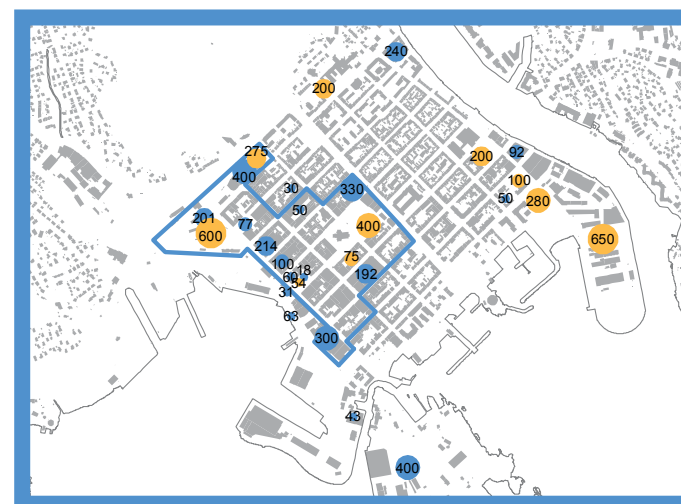
I vurdering av de ulike alternativene er nærhet til bylivs-området vektlagt fordi arbeidsplasser er kunder til forretning og restauranter og avhengig av nærhet. Det er ønskelig å minimere konflikter med bolig og uteliv. Kontorene ligger nær opptil bussringen. Det er definert en kontorsone i planen som avgrenset på figuren under. Innenfor denne sonen skal kontor prioriteres høyere enn boliger, og tilsvarende prioriteres boliger høyere enn kontorer i randsonen.



Sone sett i forhold til restauranter og serveringssteder.



Sone sett i forhold til avstand fra buss. Blå: 300 m fra busstopp. Gul: 500 m fra busstopp.

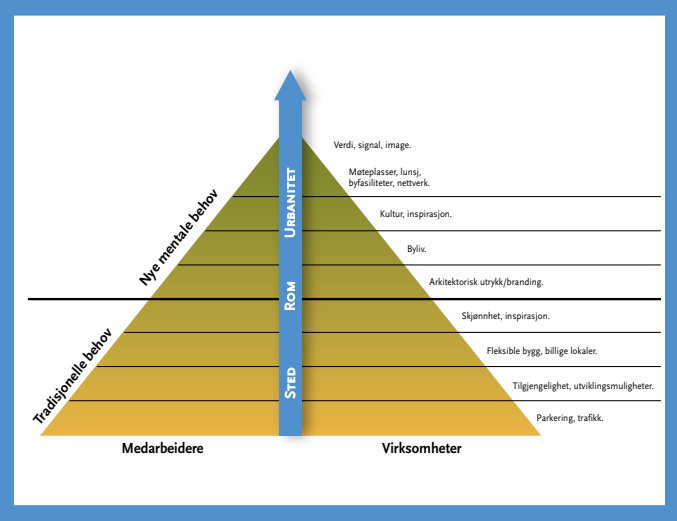


Sone sett i forhold til parkering. Gul: planlagte. Blå: eksisterende.



Forslag til definisjon av kontorsone.

I nyere reguleringsplaner er det regulert et betydelig areal med nye kontorer. Tilbakemeldinger fra gårdeiere er at bedriftene velger bort sentrum som lokalisering til fordel for Sørlandsparken, Lund m. m. Intervjuer med de store firmaene viser at mange prioriterer parkering for de ansatte og fleksible lokaler høyere enn det urbane bymiljøet ved valg av lokalisering. Sannsynligvis vil man etter hvert tenke annerledes om kontorlokalisering. Erfaringer fra andre større byer viser at man i større grad etterspør image og byliv. Samtidig vil de unge etterspørre disse kvaliteter når de velger arbeidsplass, og lokalisering vil være et fortrinn i konkurransen om arbeidstakere. Figuren under illustrerer denne utviklingen.



Figuren er hentet fra det fjerde stadsrum: Riisom og Sørensen 2009.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

- Kontorsone er definert og vil ha innvirkning på fordeling mellom bolig og kontor i kvartalene.
- Gjenbygging av karré muliggjør større sammenhengende kontorflater.
- Krav til parkering for kontor harmoniseres med krav ellers i kommunen (fastlegges i kommuneplanen).
- Bedre tilrettelegging for syklist og kollektivtransport.

Kommunens rolle

Kommunen må være med å markedsføre byens kvaliteter ved å arbeide i sentrum, gjerne sammen med andre aktører (carpool-ordninger, omgivelsene, kafé og restaurantmulighetene). Kommunens egen kontorvirksomhet kan brukes som et godt eksempel. KNAS kan brukes som virkemiddel for å kjøpe opp eiendommer og etablere gode kontorlokaler.

En viktig utfordring i sentrum er å få realisert utbyggingspotensialet. Kommunen kan innta en mer aktiv rolle i denne utviklingen. Likeledes er kommunens rolle som eiendomsbesitter og utvikler viktig.

Konferansesenter



Blå prikker er eksisterende hoteller, gule prikker er mulige lokaliseringer av konferansesenter.

Kartet viser hotellene i byen. I tillegg vurderes det å bygge hotell på tomta i kvartal 7. Hotellene har i dag et godt belegg. I høysesong er belegget opptil 80 %. For øvrig er kapasiteten rundt 60%. Kapasiteten kunne med fordel økes for å ha god dekning til konferanser.

Det er et sterkt ønske om å etablere gode konferanselokaler i sentrum. Det har vært mye diskusjon om størrelser og hvorvidt man ønsker konferanse eller kongress. Ifølge reiselivsnæringen er kongressmarkedet smalt og flytrafikken på Kjevik er en begrensende faktor som har avgjørende betydning. Konferanser er mer tilpasset de behov byen har. Det er ønskelig å få til et konsept som kan ta konferanser på 7-800 personer med utstillingslokaler og grupperom. Anlegget bør ha mest mulig fleksibilitet slik at man kan rigge til ulike behov og få stor bruk av konferanselokalene.

Ingen av hotellene i sentrum har disse fasilitetene. I 2005 behandlet bystyret lokaliseringssak, som konkluderte å arbeide videre med Caledonien og Hans Johnsenbygget, gjerne i et samarbeid med Kilden. Noen nye forslag har kommet fra grunneiere: Kvartal 42 med kombinert menighetssal og konferanselokaler, siloen i kombinasjon med Kilden og Euroterminalen.

De ulike prosjektene er forskjellige på den måten at kvartal 42 er det som er mest nær realisering. Det er det alternativet som ligger lengst fra eksisterende hoteller og lengst fra kollektivknutepunktet. Et konferansesenter i siloen vil være positivt for Kilden ved at de kan booke forestillinger og leie saler. Konferanseanlegg på Euroterminalen vil ha en bra beliggenhet både i forhold til nærhet til kollektiv og eksisterende hoteller. Euroterminalen har også den fordel at man kan starte fra bunnen av og bygge inn den fleksibiliteten man ønsker i bygget.

Kommunens rolle er å være tilrettelegger gjennom saksbehandling av plan- og byggesaker.

Kulturtilbud og kulturliv

Kommunens rolle i forhold til byens kulturtilbud og kulturliv er (først og fremst) å være tilrettelegger. Ved å legge til rette og ellers gi gode nok rammebetingelser for ulike kulturytringer og –uttrykk kan disse i heldigste fall befestes seg som arenaer innfor de lokaliseringer man tilstreber. Det ligger i et mangfoldig kulturlivs natur at ikke alt lar seg fange i konsertteater- eller kinosalen, eller på andre, nærmere anviste plasser.

Kvadraturen er Sørlandets kulturelle hovedstad. Midt i Kvadraturen ligger Kristiansand fylkesbibliotek; Agders best besøkte kulturinstitusjon med over en halv million besøkende per år. Nærmeste nabo er Kristiansand domkirke hvis betydning understrekes av at domprosten her er stedfortreder for biskopen i Agder og Telemark. Like ved kirken finner vi Sørlandets Kunstmuseum – etablert av Staten som knutepunktinstitusjon med ansvar for begge Agderfylkene. De øvrige kulturelle landsdelsinstitusjonene Agder Teater, Kristiansand Symfoniorkester og Opera Sør vil i Kilden prege bybildet i betydelig grad i årene som kommer. Like i nærheten på Odderøya finner vi hovedkontoret til Vest-Agder-museet, og det er vedtatt reguleringsplan for området som legger til rette for også å utvikle den museale formidlingen her. I denne delen av Kvadraturen finner vi også landsdelens viktigste scene for rytmisk musikk (Kick Scene) og ikke minst det klart største kinosenteret; Fønix kino med 7 saler. I Kvadraturens syd-østre hjørne realiseres nå en svømmehall med 50-meters basseng og idrettshall som tilfredsstiller nasjonale krav til en moderne arena for basket-,

volley- og håndball. Ved eventuell relokalisering og samlokalisering av Samsen kulturhus og Kulturskolen sentralt, for eksempel i nærheten av Kilden teater- og konserthus vil også landets tøffeste kulturhus for barn og unge sette sitt preg på Kvadraturen.

Alle de nevnte institusjonene har sentrale regionale og til dels landsdelsfunksjoner. For flere av disse institusjonene har byrommet omkring bygningsmassen stor og til dels avgjørende betydning for den videre utviklingen av kulturtilbudene og mulighetene for økning i publikumstallene.

Kvadraturplanen vil få stor betydning for at at byrommet mellom husene stimulerer til folkeliv, blir attraktive oppholdsarealer og kan tas i bruk som arenaer for en mangfoldig formidling av kunst og kultur. Ikke minst gjelder dette for det nye byutviklingsområdet i Vestre Havn/Lagmannsholmen. I dette området åpner det seg muligheter for å skape utearealer med urbane kvaliteter.

Nasjonal museumshavn i Kristiansand (Porto Franco) Museumshavnen har som ett av sine formål å gjøre den maritime kulturarven til en publikumsattraksjon. Museet skal bestå av flere lokaliteter med forskjellig type virksomhet. I Nodeviga kobler man seg opp mot Vest-Agdermuseet med småbåter. Bragdøya og Bredalsholmen blir base for skip som er under restaurering. I sentrum ønsker man plasser til Fullriggeren Sørlandet og Hestmanden. Gamle Oksøy foreslås benyttet som transportskip mellom lokalitetene, og skoleskipet Sjøkurs som hotell / kafé / restaurant ved ulike arrangementer. Riksantikvaren mener man må ta høyde for at det kan bli behov for å plassere andre vernede skip i Nasjonal museumshavn. Dette vil i så fall være skip som er istandsatt og presentable for publikum. Målet er å få til en representativ samling av fartøyer fra norsk fartøykultur.

De primære behov er kaiplasser og den infrastruktur som skal til for at skip og båter kan ligge i havn, dvs. kai/brygger, fortøyningsfester, strøm, vann, avfallshåndtering og servicearealer/tilkomst knyttet til proviantering, forsyninger og utstyr for de fartøyene som også seiler. Alternative lokaliseringer er Silokaia (cruisehavna) og på arealet mellom Lagmannsholmen og Containerhavna. I planforslaget viser vi de ulike to alternativene for å få innspill i høringen.



Alternativ lokalisering av museumsbåter.

Det er ønskelig med plasser til gjestende fartøy. Med Kristiansands beliggenhet ligger alt til rette for at byen kan bli «den foretrukne havn» i Skagerrak for anløp av båter og skip på vei til og fra havnefestivaler og kystkultur-arrangementer andre steder. Dette er som oftest skip med stor attraksjonsverdi og spennende kulturelle aktiviteter om bord (Jfr. Tall Ships Races). Denne oppgaven må løses i etterkant av planarbeidet.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

- Planen setter fokus på byrom og viktigheten av kulturtilbud i sentrum.
- Planen synliggjør mulige lokaliseringer for museumsbåter.

Bylivsone

I gjeldende kommunedelplan er det vist en bylivsone som definerer hvor attraksjoner ønskes lokalisert, samt styrer lokalisering av gatesalg og uteservering. Bakgrunnen for denne bylivsonen er å samle aktivitet og skape puls i byen. Dette er et prinsipp som videreføres i ny plan.

Bevertning

I arbeidet med kommunedelplanen er alle kafeer, restauranter, puber og nattklubber i byen registrert. Sammenligner vi bylivsonen med registreringskartet for restauranter, pub, kafé ser vi at de fleste ligger enten i sonen eller tett opptil. De som har uteservering er i hovedsak restauranter knyttet opp mot gågatenettet, som ligger inne i sonen. Man har erfart at det som er et yrende handleliv og kaféstrøk, ikke nødvendigvis er det samme området som yrer av folk på kveldstid.



Registrering av kafé og bevertning. Blå prikker er steder åpent dagtid, gule prikker er steder å pent kveldstid.

Denne forskjellen tar man hensyn til ved definering av ny bylivsone.

Vestre Strandgate og Tollbodgata fra Markens til Vestre Strandgate er det mest sentrale kveldsstrøket. Her ligger mange av de kveldsåpne restaurantene, puber og diskotek/nattklubbene. Byens konsertscener ligger her – Leopold, Pir 6, Havana, Charlies, Hjørnet. Kick ligger like i nærheten. Det er også i denne gaten mange av byens gatekjøkken ligger. Taxi og buss er lokalisert til dette strøket

Nedre torv (og Markens fra Torvet til Dronningensgate) og fiskebrygga er de områdene som utmerker seg med aktivitet både dag og kveld. Fiskebrygga har liten aktivitet på vinteren.

Bruk av arrangementsplassene i Sentrum og på Odderøya (antall pr 2009)

Areal	Antall arrangementer	Antall dager	Brukes til
Øvre Torv	49	121	Byfest, konserter, politiske møter, div. aksjoner; stor variasjon.
Nedre Torv	50	99	Konserter, markeder, profilering av arrangementer
Odderøya ; Amfiet Bendiksbukta, Odden	23	111	Konserter, Russefest, events. på Odden, tivoli på Amfiet
Tresse inkl. Strandpromenaden og Bystranda	5	Var.	17.mai, Volleyballturnering, byfest (vannfestival, Palmesus)
Andre åpne arealer, eks.; Gjestehavn, Tangen, Otterdals-parken m.fl.			Andre områder kan brukes mer tilfeldig til ulike arrangementer, eks seilaser (TSR), båtmesse mv.

Etableringen av Kilden forventes å gi en positiv effekt på restaurantlivet. Torvet har etter hvert fått mange arrangementer på sommertid, og bruken er mer jevnt fordelt utover døgnet enn på kveldstid. Utviklingen som har skjedd i de siste årene med etablering av en restaurant-rekke har hatt en svært positiv effekt på torvet. Sommerkonsertene gir torvet en ekstra dimensjon.

Utendørs arealer til arrangementer og utleie

Bruk av utendørs arealer i kommunen til arrangementer og annen utleievirksomhet er hjemlet i vedtak i Byutviklingsstyret, 07.02.2002. Her er en oppstilling av aktuelle arealer, bruk av disse, samt problemstillinger rundt dagens bruk. For helhetens skyld tar en i denne sammenhengen også med de bynære arrangementsarealene på Odderøya.

Hvis en inkluderer bynære arrangementsplasser på Odderøya, dekker sentrumsområdet en stor del av behovet for utearealer til en rekke typer arrangementer og annen utleie. Men kommunen mangler sentrumsnær plass til sirkus og tivoli.

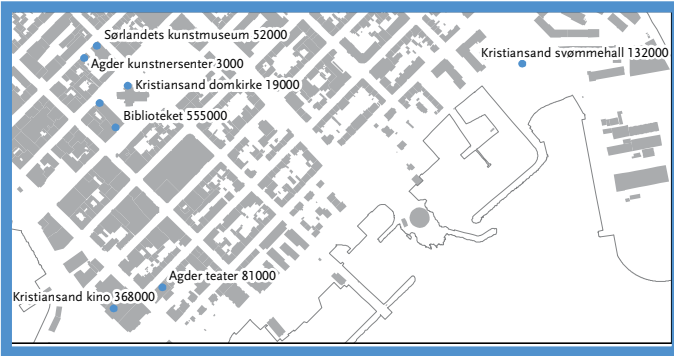
En satsing på Kvadraturen bør inkludere at vi legger til rette for flest mulig arrangementer i, eller tett ved bykjernen, og dette kan inkludere sirkus og tivoli. Denne typen arrangementer krever minimum 5-6 daa, må lokaliseres til et område med lite boliger og moderate begrensninger for støy, og plassen må være noenlunde flat, fleksibel og robust. Ny veileder om arrangementer der det brukes musikkanlegg retningslinjer/forskrifter for støy, gjør at vi ikke kan bruke Tresse eller andre typisk bolignære arealer til arrangementer som støyer mye – over lang tid, mer enn 6 dager per år. Dersom antall arrangementsdager overstiger 6 per år, så utløser det krav om støymåling innendørs i utsatte boliger.

Tresse egner seg derfor ikke til arrangementer som genererer høye lydnivå. En bør derfor finne et nytt og bedre egnet areal i byutviklingsområdet i Vesterhavna, der en begrenser boligbebyggelse i nærområdet til plassen.

Nytt bytorg på Smiths kai vurderes i forhold til tilrettelegging for slike arrangementer. En stor plass her vil i tillegg kunne huse de mer konfliktfylte og arealkrevende arrangementene som av plasshensyn må plasseres i Tresse i dag, og en kan også tenke seg at enkeltkonserter som har det noe trangt på Øvre Torv kan arrangeres her.

Det er naturlig at en flerbruksplass ved Vesterhavna inngår i parkstrukturen for vestre del av byen, og videre utformes som et vakkert møte med byen for alle tilreisende.

Publikumsbygg og sammenheng med bylivsone



Kartet viser besøkstall på sentrale kulturbygg.



Skissen viser aksen fra torvet til sjøen, kulturbygg er markert med blått.

Kristiansand folkebibliotek er landets femte største folkebibliotek og er Kristiansands mest besøkte kulturinstitusjon. Biblioteket sammen med restauranter/kafeer, kirken, torg-handlere og arrangementer gjør torvområdet til det største tyngdepunktet for besøkende i byen. Kilden sammen med museet på Odderøya vil bli det nye tyngdepunktet som trekker folk i sørlig retning av byen, men ligger helt i utkanten av sentrum. Et sentralt punkt er å minske opplevelsen av avstanden fra torvet til Kilden. Det gjøres ved å fylle strekningen med aktiviteter og opplevelser for å unngå at det blir en transportetappe. To utviklingsscenarier ble vurdert:

• **Fra torvet til sjøen:**

Spørsmålet om flytting av kinoen til torvet dukket opp i forbindelse med utvikling av kvartal 32 som ligger ved Nedre torv. I utgangspunktet er det en spennende tanke, fordi kinoen ville ligge i hjertet av byen og kunne tilføre mer aktivitet til torvet, liggende ved en bussgate og med god parkeringsdekning kunne dette bli en bra løsning.

På sikt kan man se for seg en utvikling av serveringssteder i kveldsolen ved havnebassenget som sammen med utvikling av containerhavna ville gi en flott akse fra torvet mot sjøen og bort til Kilden. Det kan skapes et nytt bytorg ved Smiths kai og Pir 6. Arrangementer som skaper konflikt med boliger kan flyttes vekk fra Østre Havn. Det ligger tilrette for etablering av kafeer og restauranter med ettermiddags- og kveldssol. Kryssing av Vestre Strandgate må gjøres som gatetorg e.l. Det er en forutsetning at Havnegata legges under bakken. Rådhusgata kan vurderes som gågate. Vannet som element trekkes mot torvet og det grønne trekkes mot vannet. I et slikt scenario kan teaterkvartalet utvikles som et helt vanlig bykvartal.



Skissen viser aksen fra torvet til gravane, kulturbygg er markert med blått

• **Fra torvet til Gravane:**

Torvene er fremdeles hjertet i byen og styrkes med attraksjoner og knyttes sammen med Sørlandets kunstmuseum. Området får en mer helhetlig utforming.

Kinoen blir der den er i dag. Gata utenfor kinoen utformes mer som et bytorg, der forgjengere prioriteres høyere enn biltrafikk. Det bør også vurderes å oppruste Kongensgate slik at den blir triveligere. I området rundt kinoen prioriteres det å etablere kafeer, restauranter og annen publikumsrettet virksomhet i førsteetasje. Eventuelle nye boliger må vurderes i forhold til uteservering og restauranthvirksomhet.

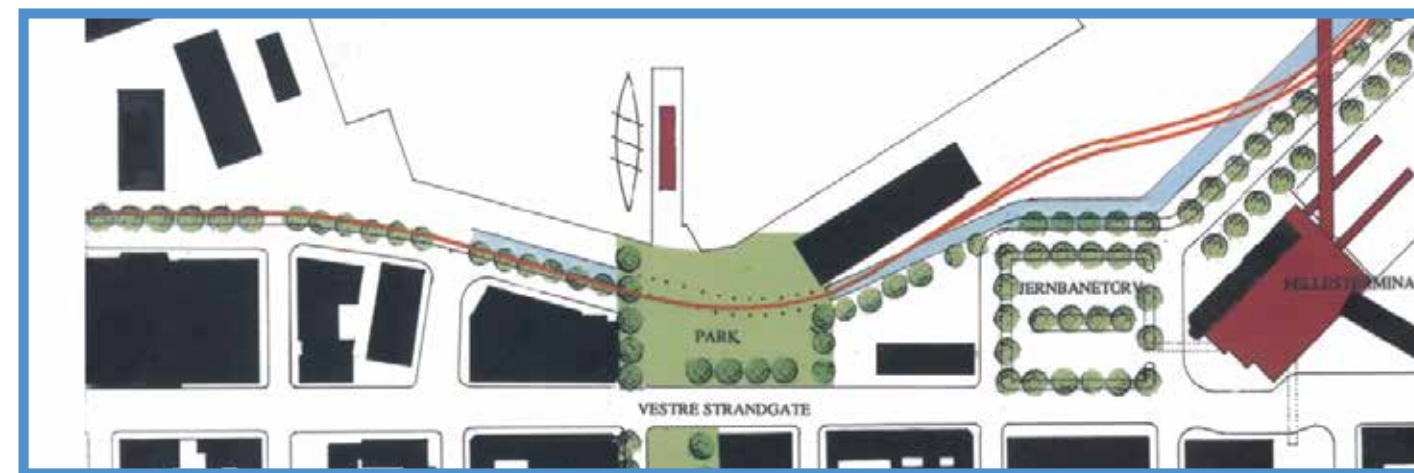
Konklusjon som ligger til grunn for ny bylivsone

Tidsperspektiv og planhorisont spiller en viktig rolle i vurdering av de to alternativene. De nye byutviklingsområdene skal først realiseres når ny containerhavn er etablert om 10 til 15 år, mens Kilden står på plass om kort tid. I denne planens tidshorisont skal vi derfor legge til rette for å fylle aksen fra torvet via Gravane til Kilden. Kinoen har en sentral beliggenhet i aksen fra torvet til Kilden og skal ikke flyttes.

På lengre sikt kan man trekke seg ut i Vestre Havn. Dette legges inn som premiss i planarbeidet for containerhavna. Nye boliger i containerhavna må vurderes i forhold til dette. Det som er mulig i denne planperioden er å skape det nye bytorget på Smiths kai. Vi kan fjerne asfaltpreget og skape noe nytt i Vestre Havn som byen kan være stolte av. Bytorget vil ikke være optimalt før rutebilstasjonen er flyttet til jernbanestasjonen, Havnegata er under bakken og man kan redusere trafikken i Vestre Strandgate. I kommunedelplan for Havna er det vist en park i dette området. I planforslaget utvides arealet størrelsesmessig og gis en mer fleksibel bruk.



Kartet viser ny bylivsone. Gul markering er dagsone, blå markering er kveldssone.



Bildet er hentet fra gjeldende kommunedelplan for Havna.

Klarere sonedeling

Som et resultat av at byen får et høyere aktivitetsnivå oppstår konflikter knyttet til bokvalitet og byliv. Gjeldende kommunedelplan legger opp til at det i city-delen av Kvadraturen kan etableres boliger og bevertning i alle kvartaler. Dette sammen med økt aktivitet i de offentlige uterom i form av konserter og arrangementer har synliggjort at det er behov for å skille dette mer ad. Man må forvente mer støy og aktivitet når man bosetter seg i en by, men innenfor visse rammer. Et klarere skille mellom boliger og restaurantstrøk i byen, kombinert med et nytt regelverk for arrangementer i offentlige byrom gir en større forutsigbarhet, men man vil aldri kunne løse denne typen friksjoner i en by.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

- Bylivsone opprettholdes og justeres for å ivareta en bedre kobling mot Kilden
- I planforslaget defineres en sone hvor det ikke legges til rette for ytterligere boligbygging. Dette legges inn i bestemmelsene til planen og trer i kraft ved ny regulering.

Kunnskapsby

Kvadraturens rolle for utvikling av kunnskapsbyen – universitetsbyen

Kristiansand har en viktig rolle som vertskapskommune for universitetet og høyskoler. Forskning og modeller fra andre universitets- og kunnskapsbyer viser at i byer der campus-områder og utdanningsinstitusjoner ligger spredt og utenfor byen satses det mer og mer på nettverksmodeller som skal bidra til en mer dynamisk interaksjon mellom kunnskapsinstitusjonene og byen. For å videreutvikle Kristiansand som en attraktiv kunnskaps- og studentby må universitetet, kunnskapsinstitusjonene og byen bli integrert og mer synlig for hverandre. I arbeidet med å tilrettelegge Kvadraturen som et attraktivt, vitalt og identitetsbærende senter må dette ha særlig oppmerksomhet. Det er en sammenheng mellom samfunnsform og byform. Når Kristiansand skal planlegge og tilrettelegge for å bli en kunnskapsby står en ovenfor nye utfordringer i forhold til hvilke krav dette stiller. Dette gjelder både samhandlingen om byutvikling, utvikling av byliv og ulike tilbud, og design av det offentlige rom. De fleste kunnskaps- og universitetsbyer er opptatt av dette i dag. Foreløpig finnes flere spørsmål enn svar. Kunnskapsinstitusjonene er opptatt av at det skal bli mer liv i sentrum, bedret kollektivtilbud og utvidet boligtilbud. I konkurransen om studenter vil studentenes trivsel på studiestedet bli helt avgjørende for fremtidig rekruttering til byens

kunnskapsinstitusjoner. Den mest grunnleggende faktor er tilfredstillende tilgang på egnede boliger for studenter. Det bør derfor legges til rette for utbygging av nye studentboliger og rimelige utleieboliger i sentrale strøk, også i Kvadraturen. Dette kan skje gjennom aktiv tomte- og eierpolitikk, boligpolitikk, aktiv bruk av lovverk og økonomiske virkemidler og gjennom å utvikle gode dialogprosesser og samarbeid.

Å tilrettelegge for mer studentliv krever at kommunen må ta en aktiv rolle som pådriver for å knytte academia, byliv og næringsliv mer sammen. Aktiviteter og nye innspill kan skje gjennom at studenter og kunnskapsinstitusjonene kan inviteres inn som brukere og deltagere på kommunens arenaer og ved at byen kan tas mer aktiv i bruk for ulike vertskapsarrangementer. F. eks. ved ta i bruk kunst- og kulturstudenters skaperevner på nye områder i byen, utvikle en kultur for nyskaping og entreprenørskap i samarbeid med kunnskapsbedrifter og næringsliv. Viktige elementer kan være å bidra i arbeidet med å videreutvikle studentenes hus og lokalisering av et fremtidig «universitetets hus» i sentrum.

I tillegg til å utvikle Kvadraturen er en god og bymessig og attraktiv utvikling av aksene Gimlemoen – Kvadraturen viktig. Arbeidet med mer detaljerte prosjekter for hvordan en kan videreutvikle Kvadraturen og utvikle attraktive korridorer og gode gang- og sykkelvei forbindelser og infrastruktur mellom Kvadraturen, UiA og de andre kunnskapsinstitusjonene, er forutsatt å følges opp gjennom et eget prosjekt.

I tillegg til høyskolene har Kvadraturen i dag 5 videregående skoler, som til sammen har ca. 2400 elever. Elevene bidrar til byliv og mangfold i sentrum. Det er viktig å ha fokus også på denne delen av undervisningen som skjer i byen.

Foto: Anders Martinsen fotografier



BYFORM OG ESTETIKK

Byggeform og bystruktur

Spesielt i de senere år har Kvadraturens særpreg blitt viet oppmerksomhet og historikeren Munksgaard har oppsummert det slik:

Kristiansands idé

1. Byen ble stukket ut og formet etter terrenget som en stor firkantet struktur.
2. Kvadraturen ble gjennomskåret av parallelle gater som skapte et rutenett med 54 like kvartaler.
3. Kvartalene fikk en sluttet, sammenhengende bebyggelse langs firkantens gater med stor åpning i midten, kalt karré bebyggelse.
4. Torget var opprinnelig tenkt lagt i Festningsgatas akse, sør for sentrum av byen, men ble senere flyttet til byen.
5. To kirker var planlagt, henholdsvis iden vestlige og østlige del av byen og dannet en symmetrisk oppbygd plan.
6. Kristiansand ble ikke planlagt med sammenhengende festningsmur. Resultatet ble at Kristiansand fikk en byplan med åpen struktur.

Skal vi oppsummere byens særpreg må det bli: enhet, monumentalitet, og symmetri vist gjennom Kvadraturen, rutemønsteret, rette gater, like kvartaler, karrébebyggelse og åpenhet.

Kvadraturen

Åpne gateløp som gir sikt fra hav til hei og elv til sjø er en viktig kvalitet med byen. Opprettholdelse av siktaksene og karrébebyggelse er et overordnet styrende element som skal ligge til grunn for videre utvikling av Kvadraturen. Inne i denne kvartalstrukturen finner man enkelte smug eller passasjer, åpne eller overbygde, som er offentlig tilgjengelige. Disse passasjene er med på å skape positive brudd i en ellers så lik struktur, og binder sammen områder på tvers av kvartaler. De skaper snarveier og gir et blikk inn i gårdsrommene som ellers er lukket for innsyn. De som finnes bør opprettholdes, og det kan med fordel etableres flere. Det er laget en bestemmelse om dette i planen.

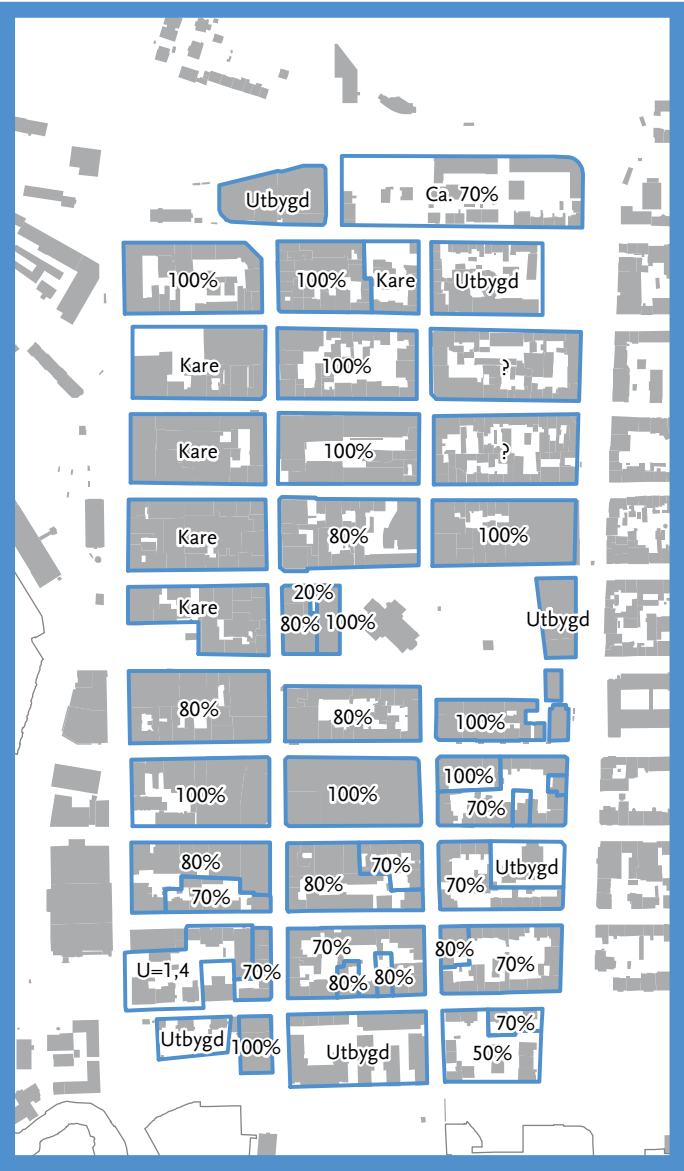


Kartet viser eksisterende og mulige smug.

Randsonen

Gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen påpeker viktigheten av å etablere en annen struktur i randsonen enn Kvadraturen, for å understreke Kvadraturens særegne form. I løpet av planperioden har man hatt flere brudd på dette prinsippet, utbygging av Marinetomta er ett. De åpne arealene som gir åpenheten mot sjøen bygges igjen og man etablerer småkvartaler langs Kvadraturens sider. I arbeidet med reguleringsplan for Tangen ble det diskutert hvorvidt man skal fortsette med kvartalstruktur og vende gatene i samme retning som Kvadraturen. Her ble det konkludert med at man ønsker å understreke Kvadraturens struktur ved å bygge annerledes. Det samme har man gjort på silokaia og Euroterminalen. Dette prinsippet bør videreføres på fylkeshustomta i kvartal 71, Containerhavna og Lagmannsholmen. Gateløpene må holdes åpne som siktakser, men utover det må områdene finne sin egen struktur. Etablering av en diagonal gangpassasje fra Smiths kai i retning Kilden og å holde arealet på Smiths kai åpent er første skritt i å lage en annen struktur.

Grad av gjenbygging i kvartaler og indre gårdsrom



Kartet viser hva gjeldende planer tillater av gjenbygging i kvartalene.

Kartet over viser hva gjeldende planer hjemler av grad av gjenbygging i kvartalene vest for Festningsgata (vist som %-fotavtrykk eller karré med byggedybde 15 m). I kvartalene der utnyttelse ikke er oppgitt, er utnyttelse angitt i maksimal BRA, eller er fullt utbygd. I mange av kvartalene åpnes det for full gjenbygging av indre gårdsrom. Begrunnelsen for å akseptere gjenbygging av indre gårdsrom er å kompensere for at man ikke bygger høyt mot gate, og at en slik utbygging skaper større og mer fleksible forretningslokaler.

Det er forutsatt at kvartalene 7, 13, 19 og 25 skal bygges i karré med byggedybde 15 m. Denne bestemmelsen har liten betydning fordi bakgårdene og kvartalene er gjenbygd i dag. Kvartal 25 har en annen struktur som er viktigere å ivareta (parken og passasjen ved Handelens hus). Det foreslås å gi kvartalene 7, 13, 19 og østre del av 25 BYA på 100%.

Reguleringsplan for Posebyen har virket i 20 år, og erfaringen i dag er at deler av bestemmelsene er moden for ny gjennomgang. Spesielt gjelder det mulige næringsvirksomheter i boområdet, utnyttelse (utbygging) til den enkelte eiendom (planen åpner for 50% utbygging) og mulige miljøtiltak i gater, kombinert med alternativ løsning til søppelhåndtering, tilgjengelighet og renhold. I kommunedelplanen foreslås det derfor å revidere reguleringsplan for Posebyen for å løse disse problemstillingene.

Murbyen gjenspeiler den variasjon som alltid har preget de mange kvartalene, fra bortimot rene boligområder til blandingskvartaler med mange ulike formål. Endringsbehov har ført til at enkeltkvartaler er blitt omregulert, som oftest med en høyere arealutnyttelse enn i gjeldende plan. I stedet for å vurdere hele planen på nytt er det fornuftig å videreføre innarbeidet praksis med kvartalsvise omreguleringer.

Høyder

Dagens krav til ventilasjon og byggeteknikk medfører behov for større etasjehøyder. Forretningsetasjer er ofte 4,1 meter og kontor har økt fra 3 til 3,5. I vurderingen av nye byggehøyder er dette forhold lagt til grunn.

Sol i gatene er et av de viktigste kriteriene ved vurdering av høyder i Kvadraturen. Sol i gater og de byggehøyder vi har i Kvadraturen er kvaliteter som gjør at Kristiansand skiller seg fra hvilken som helst annen by. Det gir letthet og lys som må ivaretas. Markensgate og Rådhusgata mellom fra Vestre Strandgate til Festningsgata er vurdert som de viktigste gatene. Deretter kommer Skippergata. Disse gatene prioriteres fordi de er viktigste handlegater. Torvene er i en særstilling, både historisk og som åpent solrikt areal. De er hjertet i byen. I Markensgate er det sør-vestsiden som beholdes lav. I Rådhusgata og Skippergata er det bebyggelsen mot sør, som vist i figuren under.



1 og 2 prioritert gater beholdes som i dagens plan. Snittet under viser dagens høyder på sør-vestsiden av Markensgate. Både kvartalene 19 og 25 har bygg med kun 2 og 3 etasjer. For disse kvartalene beholdes gesimshøyde som i dag. Man kan bygge tilbaketrunkne etasjer.

I resten av kvartalene som grenser inntil Markensgate justeres gesimshøyden opp 1,1 meter slik at man kan få inn en forretningsetasje og 3 kontor/boligetasjer. Dersom man ønsker to høye forretningsetasjer må det vurderes tilsvarende tilpasninger.

Idet man åpner for gjenbygging av indre kvartal tvinges det frem felles løsninger for håndtering av søppel, varelevering, sykkelparkering, som vanligvis har vært løst i bakgård. For å ta vare på åpenheten i gatene og bevare solinnfall anbefales det derfor å øke til 5 etasjer inne i karéen (mønehøyde 20,1 meter). Dette må imidlertid vurderes i forhold til boliger og uteareal. Felles for alle er at tilbaketrekking av etasjer følger en vinkel på 45 grader, noe som gir minst innvirkning på solforhold i gate. I kvartaler der det er bevaringsverdig bebyggelse skal tilstøtende bygg tilpasses høydemessig ved å ha en midlere høyde.

Det dukker tidvis opp ønsker om å lage tårnbygg, enten for å markere bygget arkitektonisk eller fordi det innehar en funksjon man ønsker å markere i bybildet. I dag har vi noen tårnbygg som fungerer som landemerker, men som ikke innehar en funksjon som tilsier at de skal være det. Tinghuset er det man først tenker på. Det finnes andre høye punktbygg: sykehusblokka i kvartal 6, Caledonien, Slottet, boligblokka i kvartal 48. Videre et vedtatt, men ikke realisert hotell på Euroterminalen.

Et viktig preg med Kvadraturen er at man har en noenlunde ens høyde på bebyggelsen, i tråd med renessansebyplanens intensjon. Høydene varierer kvartalsvis og har størst innbyrdes ulikheter langs Markens. Ens høyde er en kvalitet som ønskes ivaretatt, sett både i lys av de tårnbygg som er bygget, og foreslåtte som ikke er reist. Av den grunn åpnes det ikke for etablering av nye tårnbygg selv om det ønskes for å understreke en bygnings betydning. I randsonen er det mer akseptabelt å utfordre høydene til de likstilte kvartalene, da man er utenfor selve Kvadraturen. Det bygget som uansett skal rage høyest i Kvadraturen er domkirken som på toppen av tårnet har cote 38 (før spiret).

Bevaring versus utvikling

Trehusbebyggelse med butikk i første etasje har vært karakteristisk for handel i Kvadraturen fram til bybrannen i 1892. Å handle i slike butikker kan gi opplevelse som skiller seg fra å handle i moderne varehus og kjøpesentre. Deler av Kristian IV gate, Henrik Wergelandsgate og Skippergata er sidegater til Markensgate som fremdeles har sammenhengende trehusrekker. Særlig viktig er hjørnebyggene når disse er del av et bygningsmiljø.

Kvartalene 9, 15 og vestre del av 21 er kvartaler med blanding av bevaringsbygg og nyere bygg, og representerer på sin måte

byens historie. Det er åpne bakgårder på flere av eienommene. Handelsmiljøet i Skippergata (kvartal 15 og 21) supplerer de andre og gir byens handel et større mangfold. Dette er av de kvaliteter som skiller byen fra Sørlandsparken. I Henrik Wergelandsgate mellom Kirkegata og Festningsgata, er det bevaringsverdige lave husrekker på begge sider (kvartal 9 og 15). Kvartal 9 har større variasjon med tanke på høyder. Nybygget mot Festningsgata er i 4 etasjer. Det lave hjørnebygget i krysset Kirkegata/Kristian IV gate er viktig å bevare, sammen med de tre andre lave hjørnebyggene i krysset.

I kvartal 2 er nord/østre del av kvartalet forutsatt bevart i gjeldende plan. Dette opprettholdes, men det er også reist spørsmål om ikke den resterende lave bebyggelse i kvartalet skal beholdes som i dag. Inne i kvartalet er en stor del av arealet bygd ut i 1. etasje, mens boligblokka mot Tordenskjoldsgate viser gitt byggehøyde i karéen i gjeldende Kvadraturplan. Bebyggelsen i syd/vestre del av kvartal 2 har ikke samme bevaringsstatus som nord/østre del, bortsett fra hjørnet Markensgate/Tordenskjoldsgate.

Gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen åpner for utvikling av kvartal 2 i 4 etasjer, tilbaketrunket 5 og gjenbygging av indre gårdsrom. Planen gir ingen føringer for kvartalene 9,15 og 21. Gatemiljøene er vurdert i forhold til hverandre, og Skippergata og Henrik Wergelandsgate er gitt en høyere verdi av hensyn til både bygningsvern og gatemiljø. Kvartal 9, 15 og vestre del av 21 foreslås videreutviklet med dagens høyder og utnyttelse ved at BYA holdes lavt, kombinert med regulering til bevaring. Kvartal 2 opprettholdes som et utviklingskvartal.

Prinsipper for utvikling av byrom

Hvordan vi utformer våre byrom har stor betydning for integrering av mennesker og bruken av byrommet. Det gjelder både trygghet, fysisk tilgjengelighet og mangfold av aldersgrupper og etnisitet. Viktige faktorer for å utforme gode byrom er trygghet, skala/dimensjonering, klima (sol/skygge, vind), materialbruk og utforming. Alle disse faktorer må tillegges betydning ved utvikling av byens uterom. Videre er det svært viktig hvordan byen møter byggene. Byggenes første etasje har avgjørende betydning for livet i byens rom. Det er her man går til og fra byggene, her kan livet inne og ute møtes. Studier viser at man får 7 ganger mer byliv foran aktive fasader (Byer for mennesker: Jan Gehl).

Lange ensformige fasader oppleves som kjedelige og monotone. Det er derfor laget bestemmelser som sikrer at den tradisjonelle eiendomsstrukturen videreføres. Kvartalets variasjon i fasadeuttrykk skal opprettholdes og videreutvikles. Byggene skal arkitektonisk framstå som selvstendige bygg. Det skal være brudd i gesims fra bygg til bygg. Ved riving og nybygging får man en oppdeling av fasadene. Jan Gehl operer

med en «normal» på 15-20 butikker pr. 100 m gate. I gatene i Kvadraturen ligger man noe under. De gatene med størst tetthet har 12, hvilket tilsier at vi må opprettholde dagens struktur.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

- I city- delen av Kvadraturen åpnes det for gjenbygging av indre gårdsrom i 5 etasjer.
- Etasjeantall i karéen langs Markens gate beholdes som i dag, men det tas høyde for etasjeøkning.
- Det åpnes ikke opp for etablering av høye bygg i den opprinnelige Kvadraturen.
- Randsonen skal ha en annen struktur enn de 54 kvartalene for å skape kontrast til kvartalstrukturen for å understreke Kvadraturen
- Skala og dimensjon opprettholdes som i dag i kvartalene 9, 15 og vestre del av 21 for å ivareta det handelsmiljø som er der i dag.
- Det må settes mer fokus på hvordan byggene møter byrommene. Dette gjøres ved å stille krav til inngangsparti til gate, hindre blanding av vinduer, krav om at fasade skal gjenspeile opprinnelig eiendomsstruktur.

Planform, plankrav og rekkefølge

Planstatus

Prinsippet om at vedtatte reguleringsplaner gjelder foran kommuneplanen videreføres. I alt er det 76 reguleringsplaner som fortsatt skal gjelde i Kvadraturen. En liste over planene følger planen og er et eget plankart som viser reguleringsplanene. Kommunedelplanens bestemmelser vil gjelde ved ny regulering og omregulering.

Krav til nye planer

Det er særlig i nord-vestre del av Kvadraturen som er uregulert pr i dag. Kvartalene 1, 2, 7 og 8 er områder med potensiale for en større utbygging sett i forhold til dagens situasjon. Kvartalene kan gjenbygge indre gårdsrom og dermed må finne felles løsninger for flere eiendommer. Videre har vi kvartalene 9 og 15 som heller ikke er regulert. Det stilles

krav om samlet plan for hvert kvartal i alle kvartaler som ikke er regulert.

Nye utviklingsområder er avgrenset i plankartet. Følgende områder er lagt inn som utviklingsområder:

1. Ny containerhavn på KVM-området
2. Nytt bytorg, plass på Smiths kaiområdet
3. Containerhavna og Lagmannsholmen
4. Havnegata på strekningen fra E39 til ny bro ved silokaia

Øvre del av Havnegata reguleres av vegvesenet, men kun som midlertidig løsning. Det er derfor behov for en samlet plan for hele Havnegata. Det stilles også krav om samlet plan for videreutvikling av Tordenskjoldsgate skole.



Å BO I BYEN

Boligbygging

Befolkningstallet i Kvadraturen er 5757 (pr 01.01.2010). I 1998 var befolkningstallet 4334, en økning på 25% i løpet av 12 som er planperioden for Kvadraturplanen. Det bygges i snitt ca 60 boliger årlig i Kvadraturen. Antall varierer mye fra år til år fordi utbyggingen består av større boligkomplekser. Til sammen er det regulert i mellom rundt 2500 boliger i Kvadraturen. I tillegg kommer boliger på containerhavna og Lagmannsholmen. Vi står dermed overfor en mulig doubling av befolkningen i sentrum på lang sikt.

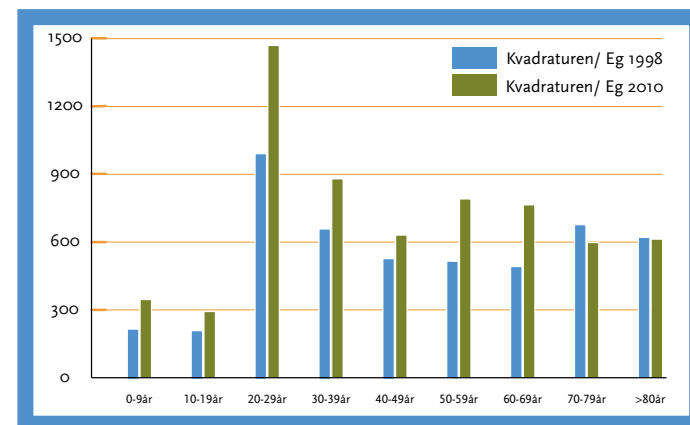
De som bor i Kvadraturen

Bosetting i Kvadraturen sikrer liv i sentrum til ulike tider. Større innslag av barnefamilier vil bidra til å opprettholde og styrke bosettingen i Kvadraturen. Å bo i Kvadraturen innebærer mange valgmuligheter og korte avstander til de fleste gjøremål. Et godt bomiljø engasjerer beboernes interesse for å ta vare på omgivelsene og representerer således en viktig ressurs i Kvadratur-utviklingen.

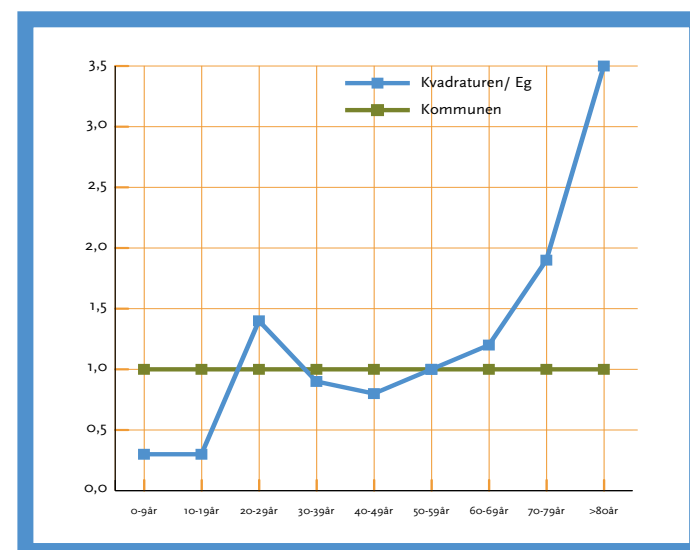
Kvadraturen skiller seg fra kommunesnittet på flere måter. Andelen barn fra 0 til 19 år er vesentlig lavere. Andelen unge mennesker i alderen 20-29 og pensjonister er vesentlig høyere enn kommunesnittet. Det skyldes nok at mange unge flytter til byen når de flytter hjemmefra, i tillegg kommer studentene som i stor grad er bosatt i Kvadraturen og på Lund. Ser man på utviklingen de siste 12 år (Planhorisonten for kommunedelplan Kvadraturen) er det aldersgruppene unge voksne og godt voksne som øker mest. Kvadraturen er også spesiell på den måten at husholdningene er mindre. Andelen eneforsørgere er høyere, og det er flere barn av foreldre med ikke-vestlig bakgrunn.

Dersom ønsket er å styre befolkningssammensettingen i Kvadraturen i retning av utjevning av sosial ulikhet i helse, barnefamilier og husholdningsstørrelser, trengs aktive grep i forhold til boligpolitikk, utforming av byrom og fokus på møteplassene.

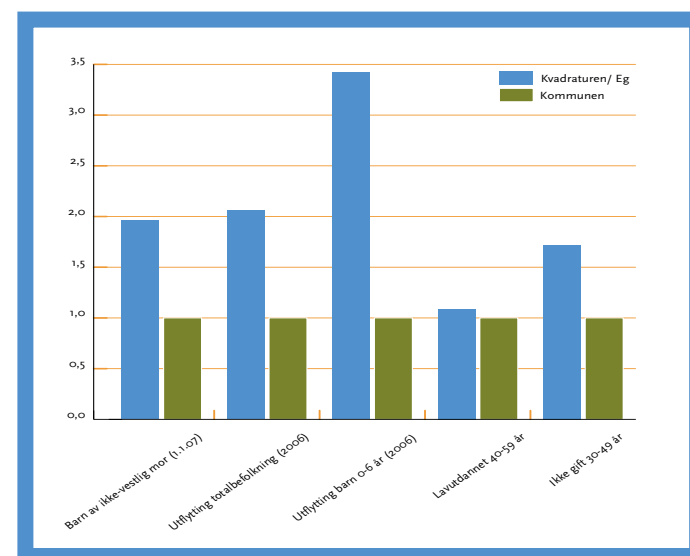
Det finnes en rekke flerkulturelle møteplasser – både offentlige og private – i Kvadraturen og dens nære tilknytning. Samsen, biblioteket, kafeer og møtesteder, kino og konsertarenaer, flere utendørs anlegg for lek og samvær er eksempler på slike møtesteder i utvikling av Kvadraturen må det legges opp til et stort mangfold i funksjoner som gir rikdom og variasjon i aktiviteter gjennom døgnet, uka og året.



Figuren viser befolkningssammensetning i Kvadraturen.



Figuren viser befolkningssammensetning i Kvadraturen sett i forhold til kommunen som gjennomsnitt.



Figuren viser utvalg av tema sett i forhold til kommunen som gjennomsnitt.

Det må stimuleres til flerbruk av arealer og bygninger slik at en blanding av funksjoner kan støtte opp om hverandre. Det kommer til å finnes nok av muligheter. Utfordringen er i større grad å få det store, sammensatte publikum til å bruke dem.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

I kommuneplanen ønsker man å gjøre grep som sikrer at personer med spesielle behov og/eller har vanskeligheter med å skaffe seg bolig klarer det. Dette gjelder særlig studenter, unge i etablererfasen, enslige forsørgere, personer utenfor arbeidslivet. Disse gruppene er tydelig tilstede i sentrum og bor i mange tilfeller i boliger med lav kvalitet. Det er derfor svært viktig å ha fokus på dette i Kvadraturen. I kommuneplanen foreslås følgende tiltak:

- Styrke kommunens rolle som aktør i boligutviklingen.
- Utvikle et variert og godt boligtilbud med tanke på lokalisering, eier/leie og type og en balansert blanding av rimelige og dyre boliger i alle boområder.

I Kvadraturen bør fokus særlig være rettet mot muligheter for leie, blanding av små og store leiligheter med bra standard, krav til livsløpsstandard og universell utforming.

Kommunens rolle

- Stille krav til boligtyper i utviklingen av nye boligprosjekter
- Oppfordre til å bygge utleieboliger, muligens bør kommunen selv også gjøre det i større grad enn i dag.

Barnehage

På kort sikt har vi overkapasitet av barnehager i Kvadraturen. Erfaringsmessig er behovet for barnehageplasser i sentrum større enn det barnetallsprognosene viser. Dette skyldes at flere ønsker å ha barnehageplass i byen p.g.a. nærhet til arbeidssted/skole fremfor barnehage i nærområde.

Barnetallsprognosene viser økning i perioden fremover for Kvadraturen pga økt boligutbygging. Det er usikkerhet vedrørende videre drift for de minste barnehagene. Andelen for 1-2 åringer med barnehageplass er økt til 80%,

og da de små barnehagene kun tilbyr plass til aldergruppen 3-5 år er rekrutteringen av barn vanskeligere for disse. Økt konkurranse i barneopptak og minimumskrav til godkjent bemanning etter barnehageloven tilsier også større økonomiske utfordringer for små barnehager fremover. Det anslås derfor at de små barnehagene i Kvadraturen vil bli faset ut på sikt, noe som eventuelt øker behovet for nye plasser. Samtidig er det viktig å opprettholde et variert tilbud i Kvadraturen, både hva gjelder type barnehage og størrelse, og Kvadratur-strukturen tilsier at det ikke er enkelt å få innpasset større barnehager i forhold til arealbehov ute og inne. Det bør derfor være et mål å legge best mulig til rette for at eksisterende barnehager skal kunne få bestå, samt legge flere tilbud for barn opp mot gode og stimulerende lekeplasser og turområder som kan benyttes i fellesskap.

Eksisterende barnehage tilbud

Kvadraturen/Eg utgjør et delområde i kommunen, og i selve planområdet er det totalt 5 barnehager. En velger også å ta med Odderøya barnehage som ligger i direkte tilknytning til Kvadraturen, selv om det er utenfor planområdet. I tillegg gir Sentrum lekesenter og Sentrum åpne barnehage et pedagogisk tilbud til barn i følge med en voksen.

Fremtidig barnehage tilbud

Det er ønskelig å lage et oppvekstsenter med barnehage og skole, og det er ulike alternativer for dette. Det er vurdert å utvide antall plasser og overføre plassene fra Sløyden barnehage, og å rive de kommunale byggene i Lømslandsvei nr 17, 19 og 21 for å sikre nok uteområde for de nye plassene. Da disse byggene vil bli vedtatt verneverdige i ny kommuneplan, anses dette ikke som et realistisk alternativ.

Alternativ 1 – Erstatte Fergefjellet og Sløyden ved å utvide eksisterende areal til Tordenskjoldsgate skole østover på tomten til det «gamle sykehuset» inkludert tomten der «Vaskeriet» er plassert.

Alternativ 2 – Utvide Tordenskjoldsgate skoles område ytterligere nordover, slik at området totalt sett har plass til både barnehage (Erstatte Fergefjellet og Sløyden) og skole. Dette vil berøre den bratte randsonen til Baneheia og det blir vanskelig å få nok uteareal uten vesentlige terrenginngrep.

Silokaia

Den regulerte barnehagen på silokaia er tenkt å erstatte Odderøya barnehage med inntil 70 plasser. Den bør vurderes å komme som et ytterligere supplement til Odderøya barnehage, da behovet for plasser er økende og usikkerhet vedrørende driften av de små barnehagene kan gjøre det vanskelig å kunne beholde disse.

Tangen

Det vises til bystyrets vedtak vedrørende barnehage på Tangen. Det har vært et politisk ønske å etablere barnehage på Tangen, og det er nedfelt mulighet for etablering både i reguleringsplanen og oppfølgende bebyggelsesplanen for området. Det er utredet mulighet for barnehage for inntil 70 plasser på tomten til Sylinderservice. Tomten anses som et realistisk alternativ, selv om sol og uteområde ikke er optimalt. Tomten har god nærhet til Bystranda, Elvepromenaden, og en direkte trafikkfri gangforbindelse ut til Tangen Park.

Det ytterst kvartalet kunne vært et arealmessig alternativ, men anses ikke egnet grunnet beliggenheten som gir mye gjennomkjøring, da den blir liggende helt i ytterkant av bebyggelsen, Tomten har klimatiske utfordringer i vinterhalvåret med lang avstand til beskyttede naturarealer.



Arealet vil også være særs attraktiv for andre formål. På lengre sikt er det behov for å avsette tomt til ny barnehage. Det foreslås ut fra gjennomgangen ovenfor at dette ses i sammenheng med utvidelse av Tordenskjoldsgate skole i retning fylkeshuset eventuelt i «kvartalet» opp mot Baneheia. Dette må ivaretas ved regulering av fylkeshuset.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

- Fremtidig barnehetilbud løses ved å sette av tomt for barnehage på Tangen, og ved etablering av barnehage ved fylkeshuset/Tordenskjoldsgate skole.

Kløvergården barnehage

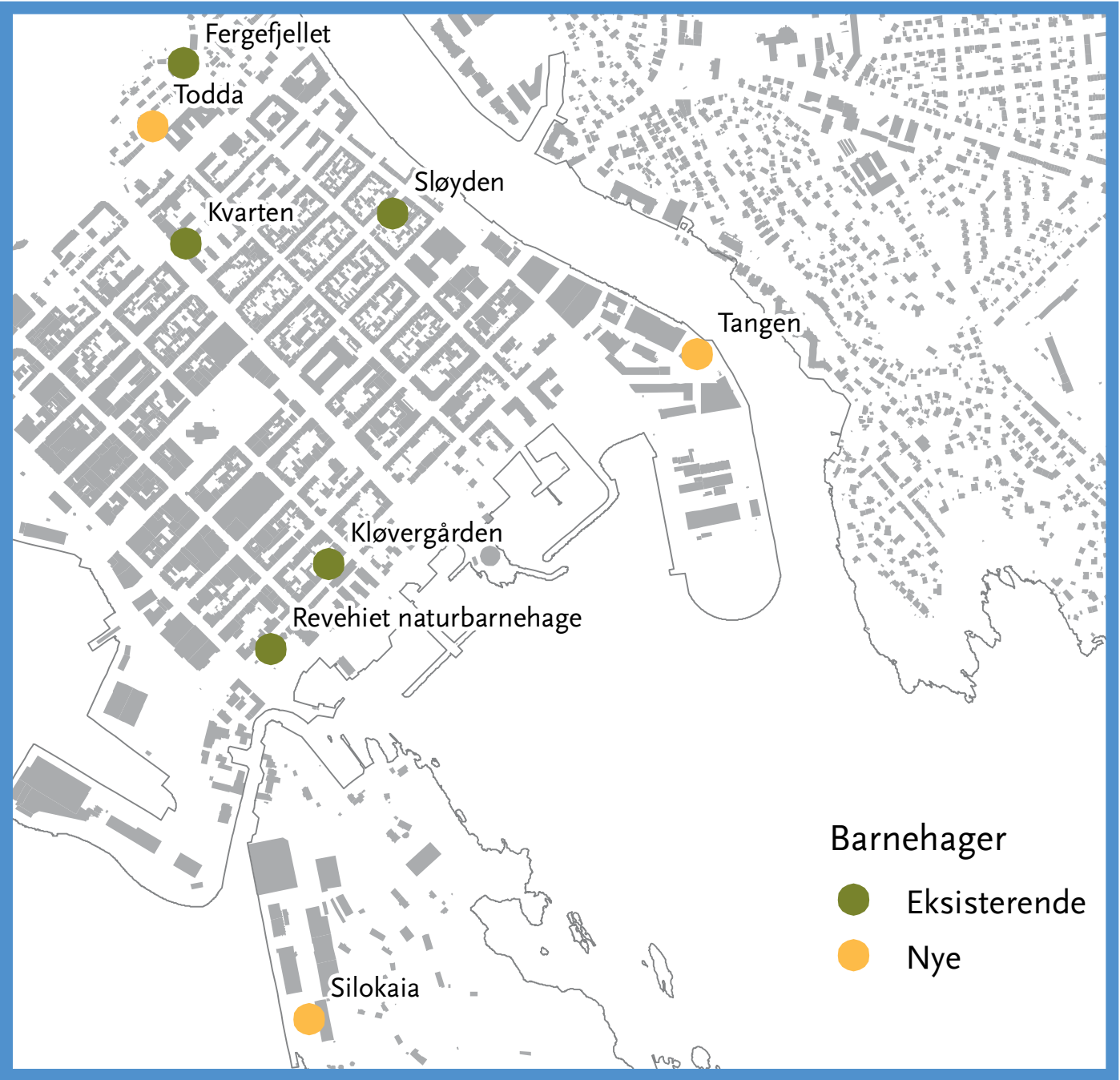
Barnehagen er kommunal med plass for 50 barn og er sentralt plassert i Østre Strandgate. Den har nærhet til Strandpromenaden og Odderøya. Det er viktig å beholde denne relativt store barnehagen.

Kvarten barnehage

Barnehagen er privat og har 18 plasser. Uteområde er lagt til offentlig park som ligger direkte inn mot indre grøntareal med sandlekeplasser i Kvadraturen, og har kort vei til Baneheia.

Kvadraturen / Eg							
pr.1.1.-	0 år	1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	0-5 år
2010	69	44	29	37	23	24	229
2011	61	62	37	23	31	17	232
2012	61	54	54	31	17	25	242
2013	63	54	46	48	25	11	246
2014	65	55	46	40	42	19	266
2015	67	57	47	40	34	36	282
2016	67	59	49	41	34	28	279
2017	69	59	52	43	36	28	286
2018	69	61	51	46	37	30	294
2019	68	61	53	45	40	31	299
2020	68	61	53	47	39	33	301
2021	69	60	53	47	41	33	303
2022	69	61	52	47	41	35	305

Diagrammet viser barnetall sett i sammenheng med vekst



Sløyden barnehage

Barnehagen er kommunal med plass til 24 barn og har i dag et dårlig uteområde for en ordinær barnehage. Den er flere ganger foreslått nedlagt pga økonomiske innsparinger, og tilhører samme enhet som Fergefjellet barnehage. Det er ønskelig å overføre disse plassene til Fergefjellet, for å sikre videre drift. Sentrum Lekesenter ønsker å overta disse lokalene, og vil ved en slik plassering styrkes som rekrutteringsarena for minoritetspråklige barn i Kvadraturen. Dette er et viktig tilbud også for å gi Kvadraturen flere møteplasser for innvandrere og for å lette integrering i samfunnet generelt.

Fergefjellet barnehage

Barnehagen er kommunal med plass til 50 barn og er i dag den største barnehagen i Kvadraturen. Plasseringen er optimal med tilgang til Kvadraturen, Baneheia, Tordenskjoldsgate skole, i tillegg til at den er lett tilgjengelig til det overordnede vegnettet og til offentlig transport. Utfordringen er et noe lite uteområde.

Revehiet naturbarnehage

Barnehagen er privat med plass til 18 barn og har en god plassering i Østre Strandgate med nærhet til Strandpromenaden og Odderøya. Dette er en nærmest ren naturbarnehage som bruker Odderøya daglig som sitt uteområde. Det er både spennende og viktig å beholde og videreutvikle dette tilbudet i Kvadraturen, og det må legges vekt på å legge forholdene til rette for fortsatt drift og ekspansjon.

Grunnskolen

Tordenskjoldsgate skole

Kvadraturen og Eg utgjør en barneskolekrets. Tordenskjoldsgate skole er den eneste offentlige barneskolen i området. Skoleåret 2011 /12 har skolen 144 elever og 20 ansatte. Skolen ble bygd i 1831 og har i dag en bygningsmasse med kapasitet til 173 elever. Tomten er på 4 dekar. Til sammenligning bør en skoletomt i dag normalt være på 25 dekar. For øvrig er Tordenskjoldsgate skole godt plassert i forhold til boligområdene der elevene bor. Elevene har kort vei til skolen og kan gå eller sykle.

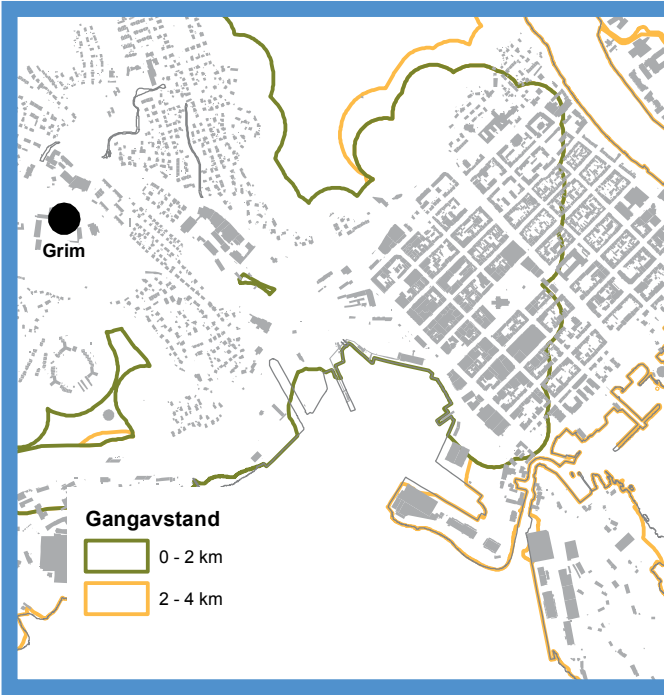
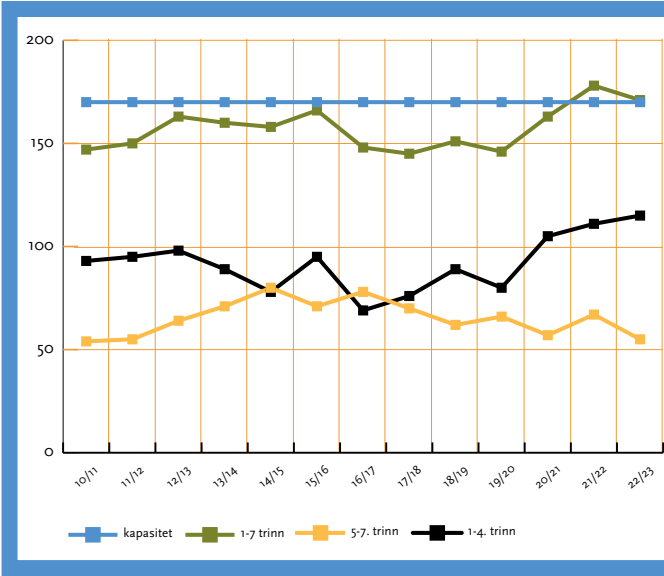
Grim skole

På ungdomstrinnet går elevene sammen med ungdom fra Grim, Tinnheia og Hellemyr på Grim skole. Skolen holder til ved Idda med idrettshall, kirke, barneskole og barnehage som naboer. Skoleåret 2011 /12 har skolen 443 elever og

65 ansatte. I 1955 stod skolen klar og har i dag kapasitet til 568 elever. Hele tomten, sammen med kirken og barnehagen, er på 54 dekar. 12 % av elevene får skoleskys, men det gjelder ikke ungdom fra Kvadraturen. De har godt under 4 km. til skolen.

Kvadraturens demografi – elevtallsprognose.

På tross av bygging av store leilighetskomplekser de siste år, har barnetallet holdt seg påfallende lavt og stabilt i Kvadraturen/ Eg (0,03 6-12 år pr. bolig, 0,01 i Kv. Sørøst og -Sørvest, 0,20 i hele KRS). I 1994 var det 101 barn 6-12 år i Kvaraturen/Eg, i 2007: 112. Fra 2008 skjer det en rask og markert vekst, først og fremst i Posebyen (Kvadraturen Nordøst) og Eg, til 164 barn 6-12 år. I august 2011 er antallet nede i 151, noe som kan tyde på at økningen kulminerer.



Skoler i Kvadraturen

Skole	Type	Ansatte	Elever / Studenter
Tordenskjolds gate skole	Grunnskole	20	130
Samfundets skole	Privat grunnskole		210
Tangen videregående skole	Videregående skole	175	1000
Sonans privatgymnas	Allmennfag		200
Norsk fot-terapeutskole	Privat videregående skole	5	30
Kvadraturen skolesenter	Videregående skole	260	1200

Skolen som møteplass

Kristiansand kommune har i sine planer lagt vekt på at skolen skal være møteplass for nærmiljøet. Både skolebygningen og skolegården utvikles slik at de som bor i området kan møtes der å drive med ulike type aktiviteter, organisert eller uorganisert. Det legges til rette for at skolebygninger og skolegårder skal være åpne og tilgjengelige for befolkningen i nærmiljøet.

Skolegårder skal utvikles til nærmiljøparker som skal være trivelige og inspirerende aktivitets- og møteplass for alle i nærmiljøet. I skolegården skal det være muligheter til kunnskapstilegnelse, skapende aktivitet, sosial aktivitet og fysisk aktivitet. Skolegård som nærmiljøpark skal normalt ikke være mindre enn 25 dekar. Det er da beregnet 7 dekar til skolebygning, 15 dekar utendørs bruksareal og resterende til adkomst, parkering og lignende.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

- For å møte økt barneantall i Kvadraturen, foreslås å utvide arealet til skole nordover, i tillegg til at hele kvartalet må tas i bruk til skole. Det planlegges et oppvekstsenter der også en barnehage kan innpasses.



Barn og unge

Barn og unges interesser berøres i tillegg innenfor de fagtemaer dette er naturlig, som transport, grønstruktur og levekår.

Kvadraturen som arena for barn og unge

Byen med sin dynamikk har større omløpshastighet på det meste; endringer skjer raskere. Nye trender, tanker, kultur- og underholdningstilbud manifesterer seg raskt og får sitt uttrykk i byene. De endres så, forsvinner eller blir erstattet av nye. Byens sentrum har stor tiltrekningskraft. Den trekker til seg underholdnings- og kulturtilbud, butikker, spisesteder, puber og barer – som igjen trekker til seg innbyggere. Offentlig ungdomspolitikkk hadde lenge som uttalt strategi å gi tilbud til de unge bare i boområdene, både fordi det var viktig å styrke nærmiljøenes identitet, men også fordi det var viktig å holde de unge borte fra «det farlige bysentrum». Disse holdningene er nå mye mer nyanserte.

De større byene har gjennomført sentrumstiltak for unge, enten gjennom etablering av ungdomshus, allaktivitetshus eller ved andre tiltak. Tiltakene tar utgangspunkt i de unges egne kulturuttrykk og -oppfatninger. Sentrum trekker også til seg mindre positive elementer, atferd og virksomheter, men en må samtidig fokusere på de spennende mulighetene et levende og mangfoldig bysentrum kan være, særlig med de unge som sentrale aktører.

Vi har en internasjonalsert ungdomsbefolkning: I byene vokser ungdom opp i et mer internasjonalt samfunn, hvor jevnaldrende med ulik etnisk bakgrunn utgjør en stadig større del. Formidling av ungdomskultur har ingen grenser og vi ønsker at Kvadraturen skal være en samlende arena. Ungdom fanger raskt opp tendenser i samfunnsutviklingen. Trender og kunstneriske uttrykk kan oppstå og spres på et øyeblikk.

Vi ser at barn som bor i og nær sentrum, gjerne får et nært forhold til Kvadraturen og de tilbud som finnes her. Det kan synes som at disse barna benytter kino, bibliotek og byens leketilbud mer enn andre barn, også etter at de slutter skolen. Stadig yngre barn drar også på «shopping» til Kvadraturen alene. Tilbud til barn og ungdom som legges til Kvadraturen eller dens nære randzone, vil samtidig kunne styrke Kvadraturen; Idda arena med ishall, curlinghall, dojo, danserom, idrettshall med mer vil virke positivt inn. Det samme vil Aquarama med svømme- og idrettshall og en videreført Bystrand og ny bydelspark på Tangen.

Nærhet og identitet til et bysentrum bygges opp gjennom hverdagsmøter. Kvadraturen som arena for barn og unge må derfor ikke svekkes. Tilbud til barn og unge må prioriteres på alle nivå. Utflytting av barn- og ungdomsskoler fra Kvadraturen, er et negativt trekk i denne sammenheng og bør ikke fortsette. Byens 17. mai feiring befester en tenkemåte

som kan være en inspirasjon for videre satsing: Hele Kristiansands befolkning reiser til Kvadraturen nettopp for å se på og hedre den kommende generasjon.

Hva kan kommunen gjøre:

- Byen må gjøres tilgjengelig og attraktiv for den unge befolkningen, både i innhold og utseende.
- Ungdom må få beholde, samt få tilbud om nye arenaer for kulturell og fysisk aktivitet i Kvadraturen; Kulturskolens tilbud til barn og unge bør styrkes i Kvadraturen og det må legges til rette for nye aktører.
- Samsen som aktivitetshus flyttes til Kvadraturen.
- De tradisjonelle kulturarenaene som kulturhus, teater og konserthus må aktivt satse på ungdomskultur.
- Museum og gallerier bør øke satsningen rettet mot barnefamilier og ungdom.
- Mønstringer av ungdommens mangfoldige, egne kulturelle uttrykk må være en kontinuerlig prosess som må settes i system.

Barn og unge i by

Andelen av barnefamilier er i dag forholdsvis lav i Kvadraturen, men vil likevel stige parallelt med byens vekst. Imidlertid er det en kjensgjerning at en stor andel barnefamilier flytter ut av Kvadraturen hvert år. Det legges nå spesielt til rette for barnefamilier i nye boområder i Kvadraturen, noe som ventelig vil endre rekrutteringsbildet. I en urban grønstruktursammenheng, vil et tilbud tilrettelagt for barn og voksne sammen, være viktig uansett om det er besteforeldre eller barnefamilier som dominerer boligområdene i Kvadraturen.

Pilotprosjektet barn og unge i by ble fremlagt i 2007, og var utført som bakgrunnsstudium for endring av vedtekt for å sikre tilstrekkelig uteareal for barn og unge i Kvadraturen. Arbeidet er fulgt opp i kommuneplanens bestemmelser. Bestemmelsene gir funksjonskrav om sol og kvalitet på leketilbud (kommunens normal for kommunale utearealer). De gir krav om lokalisering; avstand og god tilgjengelighet fra bolig. Det settes krav til minimumsareal som skal avsettes for forskjellige rekreasjon/leketilbud og hvor mange boenheter som kan tilknyttes hvert leketilbud. For Kvadraturen skal det legges spesielt vekt på å utvikle nærmiljøparker der allmenn park, kvartalslek- og sandlekeplassestilbud integreres. I pilotprosjektet bidro barnefamilier og elever for å få frem syn på hvordan de bruker Kvadraturen og på nye ønsker og behov. Barn i byen er fysisk aktive og blir i liten grad kjørt rundt av sine foreldre. Det fremkom at det er viktig med tilstrekkelige

og gode nok areal for uteopphold og tilstrekkelig sikkerhet i gatene, spesielt å ha sikker tilgang fra bolig til lekeoppholdsområdene. Trygghet i forhold til kriminalitet, trafikk og elv er styrende for barnas mulighet til å velge både leke- og oppholdsarealer. Barnefamilier påpeker at parkering og gjennomgangstrafikk ønskes redusert. Spesielt Vestre Strandgate fremstår i dag som en barriere for barn både pga trafikksituasjonen, men kanskje også fordi at konsentrasjonen av skjenkesteder gir grobunn for et miljø som kan føles utrygt for mange på kveldstid. Ut fra barn- og unges interesser vil enkle tiltak som å sikre oversiktighet ved brede godt belyste fortau i Vestre Strandgate være viktig.

Familier og ungdom/barn har gjerne egne løyper eller «rundturer» de ofte benytter gjennom Kvadraturen, gjerne flere familier sammen. Alle opparbeidede lekeplasser benyttes i all hovedsak. Noen gateløp benyttes også, og ungdom bruker i tillegg uformelle møteplasser rundt matbutikker, kiosker og benker. Biblioteket er mye brukt. Eldre barn er opptatt av både aktivitet og opphold; det å ha en plass å kunne møtes. Kombinasjonen av mulighet for fri lek med en sosial profil, samtidig med et tilrettelagt tilbud i form av ballplasser og/eller variert lekeutstyr har appell for alle aldersgrupper. Velholdte og godt opparbeidede fysiske miljøer skaper tilhørighet og glede.

Hva gjør kommunen videre (se detaljer under Grønstruktur):

- Videreutvikler nærmiljøparker rundt Kvadraturen.
- Sikrer attraktive sandlekeplasser i Kvadaturens kvartalsstruktur.
- Gir aktivitet og innhold rettet mot barn i byens urbane grønstruktur; på plasser og i parker.
- Opprettholder krav om uteareal for boliger i Kvadraturen.
- Sikrer plass for nye nærmiljøparker i transformasjonsområder.
- Sikrer trygge og trivelige ferdselsveier til plasser, parker og leketilbud med brede fortau, trær og trygge kryssoverganger.
- Sikrer trygge «Skoleveier» gjennom Kvadraturen.
- Vestre Strandgate opparbeides som spesiell lysgate med brede fortau.



GRØNNSTRUKTUR

Urban grønstruktur; park, bymiljø og friluftsliv

En by skal være noe mer enn en samling bygninger og trafikk. Byrommene skal være våre møteplasser og gi grobunn for trivsel. Ofte har park og plassdannelser lengre levetid enn bygg. Byens grønne lunger eller pusterom oppleves som helt nødvendige, et supplement og kontrast til det travle bylivet ellers.

Urban grønstruktur defineres her som byens nett av parker, torg, oppholds- og lekeplasser, samt viktige gangforbindelser mellom disse. Byens trær og planter er også en del av denne strukturen.

I fremtidens byer vil bruk av natur få større betydning, blant annet i forhold til økologisk kretsløp, CO₂-produksjon og drenering og rensking av vann (se ellers kapittel bærekraftig utvikling). Plantebruk vil bli viktigere både med dyrkingshager og benyttelse av «grønne» vegger og tak. I Danmark og Sverige er dette allerede godt innarbeidet i byutviklingsområder med konkrete krav til etablering av vekster. Løsningene gir spennende arkitektur og frodige uteareal på tak. Det bør vurderes å sette inn bestemmelser for eksempelvis hvor stor andel av flate tak i Kvadraturen som skal gjøres om til «grønne» vekstflater.

I byen er naturens rolle mer enn «bare» natur. Det er dokumentert at vegetasjon har positiv innvirkning på folks helse, spesielt i forhold til mestring av stressrelaterte tilstander. I Kvadraturens uterom skal «grønne virkemidler» benyttes aktivt sammen med oppholds- og aktivitetstilbud for å dyrke frem et pulserende byliv.

Det er behov for å oppgradere eksisterende grønstruktur. De ubebygde områdene som allerede finnes, har rom for endring, men det er også behov for nye areal. Dette gjelder spesielt for transformasjons- og utviklingsområdene i Kvadraturens hjørner og ut mot Vestre havn. Utviklingen må stå i forhold til grad av boligetablering, men det vil uansett være behov for en ny park i Vestre Havn.

Kvadraturens grønstruktur kan gjennom bedre design og innpass av spennende elementer få ny attraksjon. Alle Kvadraturens plasser bør ha sin egen identitet med et variert innhold. Det er et viktig mål å ta vare på det storslagne og etablerte, som Wergelandsparken og byens store trær. Kvadraturen skal fremstå med en grønstruktur som har kvaliteter utover det en forventer i kommunen ellers.

Kommunens normaler og bydesignprogram skal ligge i bunn. Gode, fleksible byrom vil være i stand til å fange opp også fremtidens behov.

I Kvadraturen må det være fokus på hierarkiet mellom de nære anlegg, «byanleggene» og vekselvirkning mellom privat og offentlig. Utforming og samarbeid mellom flere aktører kan gi mulighet for flerbruk av arealer og større aktivitet, noe vi ser eksempler på i nye urbane boområder som Tangen og Nybyen, og i hvordan torg og gågater benyttes.

Det er i tillegg et mål at Kvadraturen skal være et trygt og godt sted å bo, også for barnefamilier. Derfor er det viktig å knytte byens uterom og friluftstilbud sammen med etablerte, tradisjonelle friluftstilbud i nærmeste randsoner, spesielt Baneheia og Odderøya. Tilbudet skal bestå av trygge gangtraseer med ulike park, leke- og oppholdsrom knyttet til. Elvepromenade og Kyststi/strandpromenade må videreføres også mot vest.

Satsingen på de felles sentrale uterommene; plasser, parker og torg vil gjenspeile en kommune i vekst og bekrefte Kvadraturens betydning som landsdelssenter og et interessant besøkssted for alle.

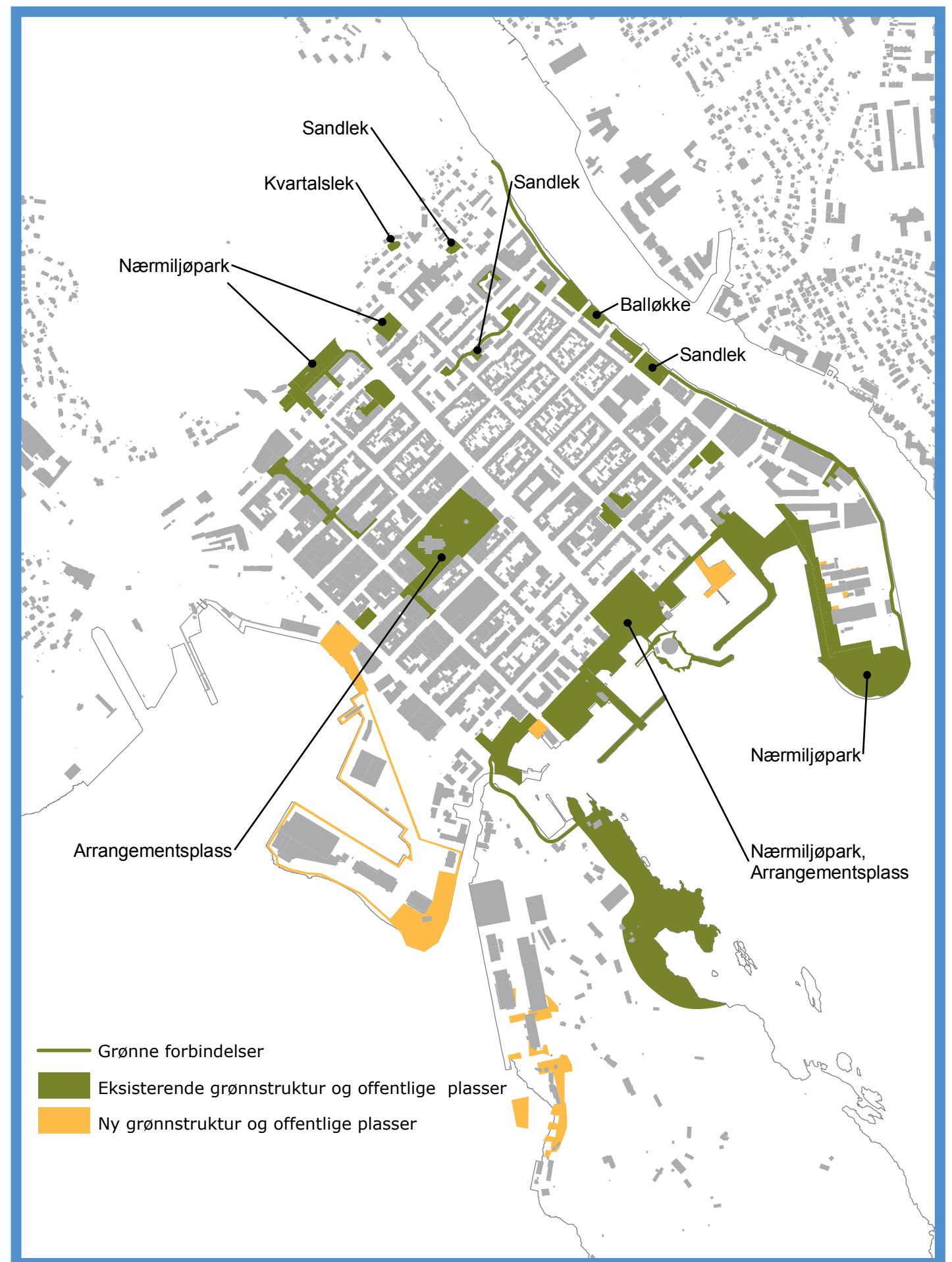
Park og aktivitetsanlegg

Nærmiljøpark: Bruksareal på minimum 4.25 daa for alle aldersgrupper. For Kvadraturen skal arealer for rekreasjon, lek og evt idrett samlokaliseres i nærmiljøparken, slik at både sandlek og kvartalsleketilbudet inngår i tillegg til den allmenne parkdelen.

Kvartalslek: Bruksareal på minimum 2.25 daa tilpasset større barn i alderen 6–12. Den skal ligge maksimalt 300 meter fra bolig og være tilknyttet maks 600 boenheter uten trafikkbarriere større enn samlevei.

Sandlekeplass: Bruksareal på minimum 250 m² tilpasset barn i alderen 0–6 år med foreldre. Den skal ligge maks. 100 meter fra bolig uten trafikkbarriere større enn adkomstvei. Maks. 100 boenheter kan være tilknyttet en sandlek.

Uteoppholdsareal til bolig: Minimum uteoppholdsareal pr. boenhet i Kvadraturen på egen tomt eller fellesareal er 25 m².



Nærmiljøpark og kvartalsleketilbud

I Kvadraturens rand skal eksisterende kvartalslekeplasser integreres i nærmiljøparker der både sand og kvartalsleketilbud inngår. I Kvadraturens senter i handel og kontorområder, er det behov for leketilbud selv om de ikke kan defineres til ordinære sand- eller kvartalslekeplasser, men må inngå som en andel av en plass, park eller torg. Lekeplass i sentrum opp mot byens kirke og torg vil være et viktig supplement for byens attraksjonsverdi som handels- og besøkssted.

Figur på neste side viser eksisterende arealer til kvartalslek og nærmiljøparker med et dekningsområde på 300 meter fra hver lekeplass. De eksisterende arealene dekker bare en del av Kvadraturen. Ved å lage nye leketilbud i Kirkeparken ved Nedre Torv, på Langfelds allmenning inn mot Bystranda, ved stranda i Gravane og langs Otra elvepark, samt oppgradere Tresse og Nybyen, vil hele Kvadraturen være tilstrekkelig dekket. På samme måte må det også innpasses nærmiljøpark med kvartalslek på Lagmannsholmen.

Sandlekeplasser

Det er i dag underdekning på sandlekeplasser i Kvadraturen. Sandlek er opparbeidet i kvartal 71, 10, 11, 12 og i Elveparken ved Kvadraturen videregående skole. I de store utviklingsområdene (Nybyen, Tangen, Silokaia og Euroterminalen) er sandlekeplasser innarbeidet i regulerings- og bebyggelsesplaner, og vil ferdigstilles etter hvert som områdene bygges ut. I kvartal 61 er lekeplass løst som privat anlegg på taket. Utbygging av sandlekeplasser til småbarnslek/møteplasser, videreføres for å sikre at Kvadraturen fortsatt kan tilby nære uteoppholdsplasser. Det er et mål at alle kvartaler med boliger skal ha sandlekeplass. Dette må også søkes innpasset i regulerte kvartaler hvor sandlek ikke inngår. I en urban sammenheng, vil boligsammensetningen i et kvartal skifte over tid. Plassene kan da omformes i takt med endrede behov, og fremstå som en «pocketpark». Der det ikke er mulig å plassere disse på bakkeplan, må de integreres på tak.

Innspill og tiltak

Det er laget planskisser for revitalisering og opparbeidelse av flere av byens lekeområder og parker, se vedlegg. Det har også kommet innspill fra beboere. Disse legges til grunn for videre prioritering og planarbeid;

- **Balløkken ved Otra elvepark;**
lekeapparater, spesielt for de minste, flerbruksbane.
- **Bystranda; flere aktiviteter i form av arenaer og tilbud;**
sklier, stupemuligheter, mer terreng trampoline.
- **Tresse;**
ønskes utvidet mot Festningen og båthavnen; flere og mer spennende lekeapparater, spesielt viktig at området har tilbud til alle aldersgrupper og at det skiller seg ut fra andre steder.

- **Stener Heyerdals park;**
støyskjerming; vannfall, sambruk med omsorgssenter.
- **Børsparken;**
oppfattes som blomsterpark; viktig bindeledd fra torg til havn.
- **Olav V plass;**
bedre tilgang, annet innhold og bedre sambruk mellom bygg – og plass.
- **Strandpromenaden;**
generelt mer aktivitet langs promenaden; kano, kajakk, seiling fremfor bare småbåthavn.
- **Domkirkeparken;**
større leketilbud
- **Wergelandsparken;**
mer aktivitet

En ny arrangementsplass for enden av Rådhusgaten ned mot havnen vil være et spennende møtested for alle aldersgrupper og gi naturlige påkoblinger videre i alle retninger. Det er viktig at dette punktet prioriteres som en attraktiv byplass mellom by og hav.





Kartet viser eksisterende kvartalslekeplasser og nærmiljøparker med et dekningsområde på 300 meter fra hver lekeplass.

Treplanting i Kvadraturen

Trærne i Kvadraturen har mange funksjoner. De gir trivsel og renser luften. I tillegg til å berike det biologiske mangfold og understreke årstidsvekslingen, er trærne også formelementer i uterommene: De benyttes for å gi en egen visuell effekt, til avgrensning som «vegger» eller «tak» i uterommene. I takt med at hushøydene har økt, oppfatter mange at vi er i ferd med å få en «gråere» by. Trær i gater og parker kan effektivt dempe denne virkningen, og det er viktig at ny kommuneplan legger klare premisser for at byen også i framtida kan fremstå grønn og vennlig.

Kommunedelplanen for Kvadraturen 1998–2010 hadde en egen temaplan for treplanting i gater. Temaplanen har i realiteten ikke hatt stort gjennomslag i forhold til intensjonen når det gjelder plantinger i gater. I ny kommuneplan er derfor treplantinger i ulike typer gater vist i prinsipper og normalprofiler, og det er gitt juridisk bindende bestemmelser for å sikre gjennomføring av planen.

Gater med store trær (grønn hovedramme)

Vestre Strandgate

- Vestre strandgate skal ha store trær i midtribatt eller kantsone. Trærne i midtribatt skal kunne bli minimum 15 meter høye i utvokst tilstand, i kantsone min 10 meter. Planteavstand normalt 8–10 meter

Festningsgata

- Festningsgata fra Tordenskjoldsgate til Tollbodgata skal ha trær i midtribatt eller kantsone. Trærne skal kunne bli minimum 15 meter høye i utvokst tilstand. Planteavstand normalt 8-10 meter. Fra Tollbodgata til Østre Strandgate skal det være allé i grønn rabatt med planteavstand normalt 6 meter

Østre Strandgate

- Østre Strandgate skal ha trær i fortou/kantsone mot sydøst. Trærne skal kunne bli minimum 10 meter i utvokst tilstand. Planteavstand jf. veiledende planteplan

Hva gjøres i kommunedelplanen?

- Parkeringsplassene ved Langfeldts allmenning, ved Sjøhuset og helt sør i Vestre Strandgate ved Gravane som i dag ligger på sjøsiden av strandpromenaden, omprioriteres til friområder, jamfør alternative planforslag og fig. Ny grønnstruktur.
- Lekeplass integreres i Kirkeparken og opparbeides mellom torg, kirke og bibliotek.
- Aquarama og Bystranda videreutvikles mot vest med bade- og stupeanlegg (koblet til alternativt planforslag) ved at deler av båthavnen gjøres om til friområde.
- Grønstrukturen gjennom Rådhusgaten videreutvikles fra Nedre Torg til havnen.
- Det anlegges ny fest/arrangementsplass for enden av Rådhusgaten ut mot havnen på minst 6 daa.
- Tilstrekkelig nye arealer for lek og opphold sikres i Vestre Havn og Lagmannsholmen, med god tilgang mellom disse:

- Nærmiljøpark etableres på Lagmannsholmen, dersom boliger etableres i området.
- Kyststi etableres rundt Lagmannsholmen.
- Ny 7-er bane integreres i nærmiljøpark i Vestre havn eller på Odderøya.
- Arealene langs Elvepromenaden oppgraderes til nærmiljøpark for Posebyen.
- Tresse videreutvikles som nærmiljøpark og festplass.
- Kvartalslek anlegges ytterst på Silokaia integrert mot friområdene på Odderøya.
- Høye kvalitetskrav for Kvadraturens urbane infrastruktur tilsier at det skal legges vekt på design med særpreg, integrert utsmykning og godt utformede oppholdsplasser i tillegg til kommunens normaler for teknisk infrastruktur og utomhus-anlegg og bydesignprogrammet.
- Løsninger med grønne tak/vegger etableres i Kvadraturen.



Tordenskjolds gate (se gatesnitt nr 1, Hovedsykkelnett)

- Tordenskjoldsgate fra Elvegata til Festningsgata skal ha trær i rabatt mot GS-vei. Trærne i rabatt skal kunne bli minimum 10 meter og planteavstand normalt 8–10 meter. Fra Festningsgata til Vestre Strandgate skal det være små trær med maksimum høyde 6 meter og maksimum bredde 2 meter opp til 4,5 meters høyde.

Havnegata

- Havnegata skal ha store trær som kan bli minimum 15 meter i utvokst tilstand i midtrabatt eller kantsone. Planteavstand normalt 10-12 meter

Gater med små/middels store trær

Rådhusgata

- Rådhusgata skal ha mellomstore trær som kan bli minimum 6 meter. Planteavstander normalt 8-10 meter
- Elvegata, mellom Tordenskjoldsgate og Dronningensgate.
- Fortau skal ha små trær med maksimal høyde 6 meter og maksimal bredde 2 meter opp til 4,5 meters høyde mot gate og fortau.
- Eksisterende treplanting skal skiftes ut ved nye tiltak i området.

Tollbodgata

- Fortau skal ha små trær med maksimal høyde 6 meter og maksimal bredde 2 meter opp til 4,5 meters høyde mot gate og fortau. Trær plasseres i møbleringsfelt ved busstopp, og i øvrig fortau i fortau med normalavstand 8-10 meter.

Gågater

- Gågater skal ha små og middels store trær.

Andre gater med trær

- Fortau skal ha små trær med maksimal høyde 6 meter og maksimal bredde 2 meter opp til 4,5 meters høyde mot gate og fortau. Planteavstand normalt 8-10 meter

Hva gjøres i kommunedelplanen?

- Kommunedelplanen definerer hvilke gater som skal ha trær i gategrunn
- Gateprofiler viser plassering av trær i gatesnittet
- Det gis prinsipper for størrelser og normal-avstander for trær i definerte gater eller gatetyper.
- Det lages bindende bestemmelser om treplanting i gater for å sikre at tiltak gjennomføres.
- Kommunedelplanens bestemmelser og veiledende treplantingsplan legges til grunn for detaljplaner. med god tilgang mellom disse:

Prinsipper for treplanting i Kvadraturen som helhet:

- Parker og definerte hovedgater som er definert i temakart gatebruk skal ha store, i hovedsak frikrona, trær.
- Små grønne lunger og ubebygde restarealer skal ha store eller små trær, avhengig av areal som er til rådighet.
- Gågater, hovedsykkelnett, handlegate og kollektiv-terminal skal ha små eller middels store trær.
- Eksisterende trær i Kvadraturen skal som prinsipp bevares eller gjenplanter på stedet eller annet sted i Kvadraturen. Det kan gis unntak for mindre trafikksikringstiltak
- Normalavstander for treplantinger kan fravikes ved større hindringer, eksempelvis større ledningsnett, siktsoner, manøvreringssoner samt utkjøringer. Kabler i grunnen kan kreves flytta for å gjennomføre treplanting i tråd med kommuneplanen
- Normaler for kommunale utearealer legges til grunn for treplantinger på offentlige arealer.

Prinsipper for valg av trestørrelser, plassering og planteavstander; se vedlegg 4.

Kunst i det offentlige rom

Kartlegging av kunst i Kvadraturen

En kartlegging av all kunst i uterom viste 57 kunstverk. Kvadraturen som område er avgrenset til følgende; området fra bystranden/Gravene til Nybyen, fra Otra på sentrumssiden til havneområdet og jernbanetomta. Kunstverk på Odderøya, Kristiansand kirkegård og langs Vesterveien er ikke tatt med i temakartet. Det viser seg at mye kunst er plassert langs Strandpromenaden, i Gravane og rundt torvområdet, mens det er lite i Murbyen og Posebyen.

Definisjonen av kunstverk er alle verk laget av en kunster, og alle som er tilgjengelig for beskuelse i offentlige rom er medregnet, uavhengig av eierforholdet.

Kunstverkene i Kvadraturen domineres spesielt av figurative bronseskulpturer, i alt 26 av de 57 verkene. Av de nyere verkene vises et større spenn i materialvalg: eksempelvis av tre, keramikk og betong. Majoriteten av det totale antall verk stammer fra etterkrigstida, og siden år 2000 er samlingen utvidet med 9 verk. Det er totalt 5 fontener i Kvadraturen.

Av tematikk og motiver er det en overvekt av det vi kan kalle representerende hedersskulpturer dvs. markering av bestemte historiske menn og kvinner, med 13 skulpturer av denne typen. Det er få abstrakte kunstverk og det er lite av integrert kunst i arkitektur og uterommet for øvrig. Det er også lite av annen fasadekunst med grafitti-kunst og større veggmalier.

Retningslinjer for kunst i offentlige rom

Kunst i offentlige rom tillegges en større vekt enn tidligere. Kunstbegrepet er utvidet og det er en større bevissthet om og forståelse av betydningen av kunst i offentlige rom. Kunsten er blant annet med på å uttrykke en identitet og samhörighet i et samfunn. Med bakgrunn i dette er det nødvendig med en bevisstgjøring i forhold til hvilke kunst og kunstprosjekter man ønsker skal vises i det offentlige rom. Kunstverkene i Kvadraturen viser en tydelig overvekt av tradisjonelle figurative skulpturer, og samtidens uttrykk og materialer er lite fremtredende.

Plassering av kunst i uterommet handler ikke lenger utelukkende om det tidløse og evige, men også om det forbigående og tidsavgrensede. Kristiansand kommune har i økende grad hatt fotoutstillinger og temautstillinger i uterommet, innenfor en begrenset tidsperiode. Både det temporære og permanente har sin plass i bybildet og kan bidra med å skape nye møteplasser, liv og aktivitet i Kvadraturen.

Kunst i det offentlige rom i Kristiansand kommune skal ha høy kvalitet og være vektlagt kunstnerisk variasjon, mangfold og nyskaping. Kommunen ønsker et bredt spekter av profesjonelle kunstnere og det er derfor utarbeidet retningslinjer for hvordan kunstprosjekter i offentlige rom skal gjennomføres og behandles.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

- Nytt forslag til retningslinjer foreslås (vedlegg 2).

SAMFERDSEL

Trafikk inn til Kvadraturen – reisemiddelfordeling

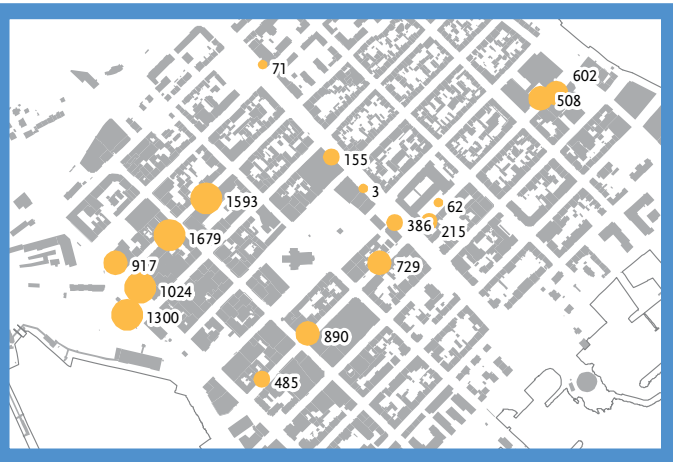
Nedenfor er vist en oversikt over persontrafikken ut og inn til Kvadraturen i gjennomsnitt på en vanlig virkedag i dag. Hver person som fraktes ut og inn medfører to reiser.

Gang og sykkel



5.000 personer går eller sykler til og fra Kvadraturen med 55% syklist og 45% gående. Fordelingen er vist på illustrasjonen. En bør merke seg Lundsbroa som dekker nesten halvparten av den totale trafikken.

Buss



AS BUSSEN frakter i gjennomsnitt 9.400 personer ut og inn hver dag. De øvrige bussene inkludert ekspressbussene frakter i tillegg ca 1.300 personer.

Bil



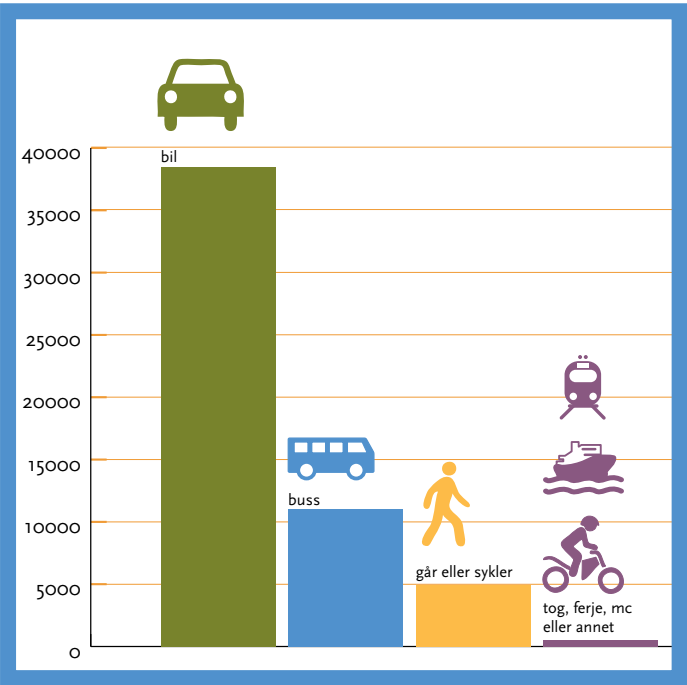
Ca 55.000 biler kjører ut og inn til Kvadraturen fordelt på Vestre Strandgate, Festningsgata, Dronningensgate og Egsveien. Bilene har et belegg på 1,35 personer/bil slik at 38.500 personer fraktes. Fordelingen er vist på illustrasjonen.

Annet

Tog, ferje (gående over landgangen), MC og annet frakter ca 1.000 personer ut og inn.

Personer totalt

Totalt fraktes 55.000 personer inn og ut. 70% fraktes i bil, 20% i buss, 9% går eller sykler, 1% ankommer med tog, ferje, MC eller annet.



Utvikling over tid

1980 til i dag:

Trafikken ut og inn av Kvadraturen har vært registrert i 1981 som del av en modellstudie for nordisk ministerråd, i 1990 som del av TP10, i 1998 i Kvadraturplanen og i år i forbindelse med revisjonen av Kvadraturplanen. Nedenfor er vist en tabell som viser persontrafikken ut og inn til Kvadraturen på en virkedag og måten de reiser på. Det er også gjort et anslag for situasjonen i 2020.

Transport-måte	1980	1990	2000	2010	2020
----------------	------	------	------	------	------

Bil	38.000	47.000	38.500	38.500	44.500
-----	--------	--------	--------	--------	--------

Buss	13.500	11.000	11.000	10.700	14.000
------	--------	--------	--------	--------	--------

Gang	2.000	2.000	1.900	2.250	3.100
------	-------	-------	-------	-------	-------

Sykkel	3.000	3.000	3.500	2.750	3.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------

Tog, ferje, MC, annet	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
-----------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Sum	57.000	65.000	56.000	55.000	66.000
-----	--------	--------	--------	--------	--------

Begivenheter som har påvirket situasjonen i Kvadraturen sterkt, er flytting av sykehuset på 80-tallet, flytting av UiA i 2001 og fallende andel av total sysselsetting fra ca 50% i 1980 til under 40% i dag. Belegget har vært fallende fra 1,52 personer til 1,35 personer pr bil registrert i år.

2010 til 2020

Frigjøring av arealer på Tangen, Vestre havn, Nybyen, og Jernbanestasjonen gir grunnlag for betydelig vekst både av bosatte og sysselsatte. Veksten i antall personer knyttet til Kvadraturen vil resultere i økt trafikk.

For 2020 viser modellberegningene en økning til 75.000 biler ut og inn. Veksten er basert på en årlig vekst i aktiviteten i Kvadraturen på 150 bosatte og 140 sysselsatte. Dette utgjør ca 30 % vekst i bosatte og 10 % vekst i sysselsetting over perioden. En har antatt at personer ut og inn øker med ca 20% som følge av dette. Gang- og sykkel og kollektiv anslås til å øke med 30% grunnet befolkningsvekst, bedret tilbud og endring i holdning ettersom nye generasjoner vokser til .Ut fra dette forventes at biltallet blir noe lavere enn modellens beregning selv om passasjerbelegget pr bil sannsynligvis vil falle med økende bilhold.

Trafikksystemet i Kvadraturen

Kvadraturen er preget av en enhetlig gatestruktur. Gatenettet er rettvisklet og består av 14,5-15 meter brede gater, som gir rektangulære kvartaler på 60 x 120 meter. I kommunedelplanen er det forsøkt å standardisere gatesnittene slik at gater med lik funksjon får lik utforming. Når det er behov for istandsetting av fortau, skal nye snitt benyttes. Det skal stilles krav om detaljplan der både teknisk infrastruktur, kvalitetsnivå i overflateløsning og evt. vern av vegetasjon eller historiske kvaliteter avklares.

Hovedvegnett



Festningsgata og Dronningens gate beholdes som hovedgater som i dag. Nettet suppleres med ny havnegate fra E39 til Østre strandgate. Vestre Strandgate kan da stenges for gjennomfart syd for Skippergata med unntak for buss

Vesterveibroa og nordre del av Vestre Strandgate bør bygges ut med fire ordinære felt og kollektivfelt i hver retning.

Stenging av Lundsbroa for annen trafikk enn kollektivtrafikk har vært vurdert i trafikkmodell. Resulterende økning av trafikken i Baneheitunnelen skaper avviklingsproblemer. Stengingen bør derfor vurderes som et mulig tiltak etter at omkjøringsvei er etablert.

Festningsgata

Strekningen Henrik Wergelands gate–Tollbodgata er en del av kollektivnettet for østgående busser. Det er planlagt kollektivfelt på deler av strekningen. Ytterligere tiltak for å bedre framkommeligheten for buss bør vurderes i sammenheng med sikring av krysningspunkt for myke trafikanter.

Dronningens gate

Det er forventet økt trafikkbelastning i Dronningens gate når Havnegata forlenges til Østre Strandgate. Havnegata og Dronningens gate vil i en periode inntil omkjøringsvei er bygd bli en del av omkjøringsvei for E18 ved hendelser i Baneheitunnelen. Økt trafikkbelastning vil medføre behov for tiltak for å bedre kapasiteten og samtidig sikre kryssingene. Det er ikke tatt stilling til hva slags tiltak som er aktuelle.

På strekningen mellom Vestre Strandgate–Havnegata vil det bli nødvendig å ta i bruk hele gatearealet. Deler av dette er i dag brukt til bensinstasjon. Bensinstasjon må derfor fjernes ved etablering av ny Havnegate.

Eksisterende parkeringshus ved Vestre Strandgate har en god plassering med unntak av atkomsten nær krysset. Omplassering av atkomsten bør vurderes dersom bensinstasjonen fjernes.

Vestre Strandgate

Vestre Strandgate framstår i dag som en barriere mot områdene på Vestre Havn. For å kunne benytte disse arealene til byutvikling, må gata nedklassifiseres på deler av strekningen. Når ny havnegate er på plass bør Vestre Strandgate stenges for gjennomfart av ordinær trafikk mellom Skippergata og Tollbodgata. Kun ett gjennomgående felt for vestgående busser beholdes på denne strekningen. Dette vil gi kontinuitet mellom byen og sjøfronten, god framkommelighet for buss, og trygge forhold for myke trafikanter.

Nord for Skippergata vil Vestre Strandgate være en del av hovedveinettet. I vedtatt reguleringsplan for Euroterminalen er det satt av plass til tosidig kollektivfelt og tosidig boulevard.

I arbeidet med nasjonal transportplan (NTP) for 2014–2023 bør bygging av ny lavbro vestfra og utvidelse av nordre del av Vestre Strandgate med tosidig bussfelt på hele strekningen vurderes gjennomført.

I kino- og restaurantstrøket sør for Dronningens gate, er det ønskelig å redusere trafikkbelastningen ved å enveiskjøre gata. Dette vil frigi plass til brede fortau/bytorg for å gi rom for aktivitet og opphold mot kino og hotell. Området er også sentralt med hensyn på å knytte gangforbindelsene fra torget/Rådhusgata mot Strandpromenaden, Odderøya, Fiskebrygga og de nye byutviklingsområdene på Silokaia og Lagmannsholmen. Gata har en bredde på ca 22 meter og bør gis en torv/plasspreget utforming.

Havnegata

Et sentralt tema i Kvadraturplanen er fremtidig utnyttelse av arealene i Vestre Havn etter flytting av containerhavna. Byutvikling i disse områdene medfører behov for bedre veikapasitet. Det foreslås å legge til rette for en ny stor plass ved Smiths kai som kan romme sirkus, tivoli og andre arrangementer som krever noe areal.

Viktige målsettinger for etablering av ny Havnegate er:

- å øke kapasiteten på hovedveinettet i Kvadraturen
- å skape et nytt byrom ved sjøen / i Rådhusgatas forlengelse
- å skape bedre framkommelighet for buss
- å skape god/bedre tilgjengelighet til sjøen

Statens vegvesen har startet regulering av Havnegata fra kryss med E39 til Skippergata. Formålet med prosjektet er å avlaste Vestre Strandgate på kort sikt, og reservere areal til gode trafikk løsninger på lang sikt. I kommunedelplanen er denne traseen videreført til Østre Strandgate, og ivaretar således trafikk løsningene på lang sikt.

To ulike veiløsninger er vurdert, havnegata i tunnel og en løsning som kalles *shared space*.

Havnegata i tunnel:

Gata er vist med tunnel på deler av strekningen. Havnegata er koblet til Skippergata med kryss over tunnelen. Her er det også adkomst til havneområdet vest for Smiths lager. Videre har Havnegata kobling til Dronningens gate og Østre Strandgate. I tillegg er Vestre Strandgate foreslått stengt for gjennomkjøring til Dronningens gate med unntak for kollektivtrafikk. Havnegata med begrenset antall kryss vil kunne håndtere store trafikkmengder (modelltestet opp til 24.000 ÅDT) som sammen med nordre del al av Vestre Strandgate gir en betydelig økt kapasitet.

Havnegata med tunnel er kostnadsberegnet til 300 millioner kroner, hvorav ca 200 millioner er knyttet til selve tunnelkonstruksjonen.

- Fordelen med denne løsningen er at man får en svært god kontakt med sjøen, bussen får god fremkom-

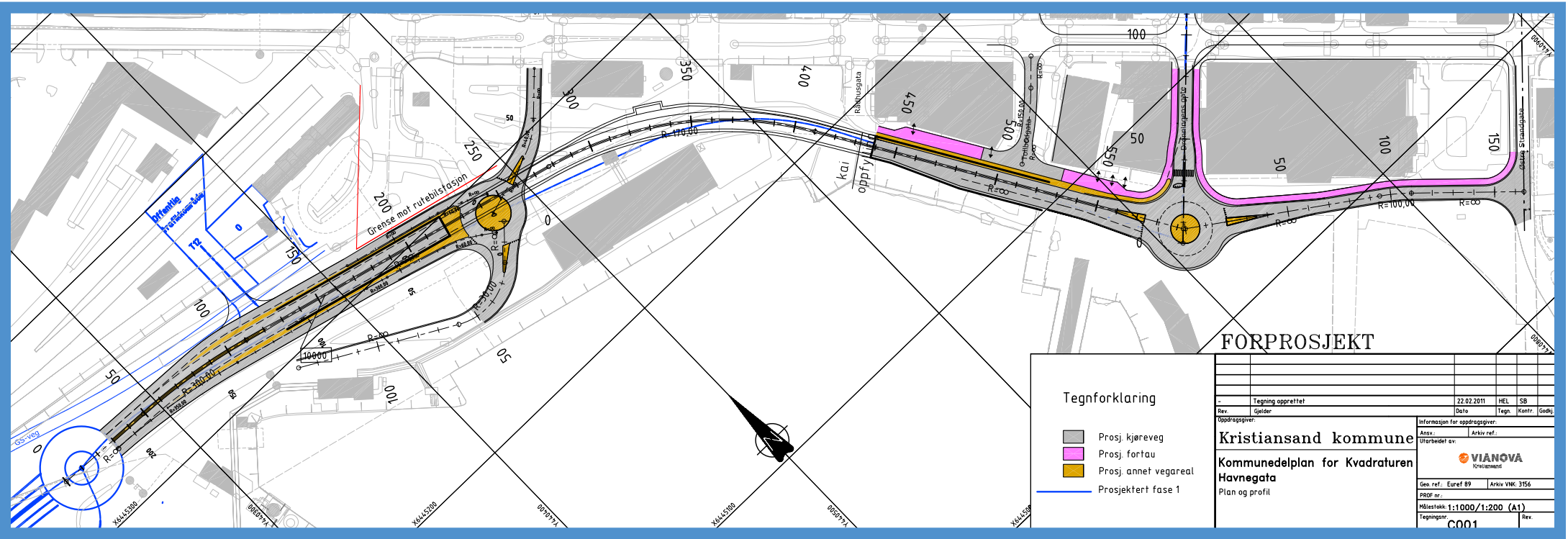
melighet og med vesentlig lavere trafikk i Vestre Strandgate kan det gjøres tiltak som bedrer forholdene rundt puber og utesteder i Vestre Strandgate.

- Ulempene med tunnelløsningen er:
 - Kostnaden øker vesentlig. Det er kanskje et kort veistykke, men en viktig og vesentlig bymessig utvikling som skal ivaretas.
 - Nedkjøringsrampene er vanligvis en begrensning og et trivselsproblem. Ulempen er dempet ved å plassere rampene i områder som i dag er preget av transport med begrenset bruksverdi i bysammenheng.
 - Anlegget er stivt og kan ikke lett endres.

Shared space:

Shared space betyr at man opparbeider arealene på en slik måte at biler og fotgjengere har lik prioritet. Uten trafikkreguleringer vil alle trafikanter ta hensyn til hverandre, og farten tilpasses situasjonen. Et eksempel på en slik løsning er rådhusplassen i Oslo.

- Fordelen med en slik løsning:
 - Man unngår ramper.
 - Man har større fleksibilitet og lettere kan tilpasse løsningen til endrede forutsetninger.
 - Løsningen er vesentlig billigere og enklere å anlegge.
 - Kapasitetsmessig vil den fremdeles kunne gi et vesentlig tilskudd muligvis litt redusert grunnet frafall av plan- deling ved Skippergata.



Tegningen viser ønsket prinsipp av ny Havnegate.

- Ulempene med en slik løsning er:
 - En viktig ulempe er knyttet til at forbindelsen mellom den sentrale del av Kvadraturen må krysse to trafikkstrømmer som mellom seg må håndtere mer enn 20.000 ÅDT.
 - Muligheten til å skape en god byutvikling med en festplass/park reduseres.

Det har også vært vurdert å legge Havnegata i senketunnel gjennom havnebassenget. For å kunne opprettholde fergetrafikken, må tunneltaket i en slik løsning ligge under seilingsdybden. Veibanen vil dermed ligge på ca. kt. -18–20 ved kaikant, noe som tilsier at det vil være vanskelig å oppnå tilstrekkelig høyde for å få kontakt med E39 og gatenettet. Løsningen er dyr og lite brukbar.

Oppsummering

Kvadraturplanen viser Havnegata med tunnel for å oppnå de vesentlige muligheter til en god byutvikling dette gir fordi det er den mest premissgivende for byutviklingen. Tunnelen er en sentral forutsetning for å utnyttet de perspektivene flytting av havneaktivitetene bort fra byfronten åpner. Endelig løsning bør finnes etter man har gjennomført en mer detaljert planlegging av Havnegata.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

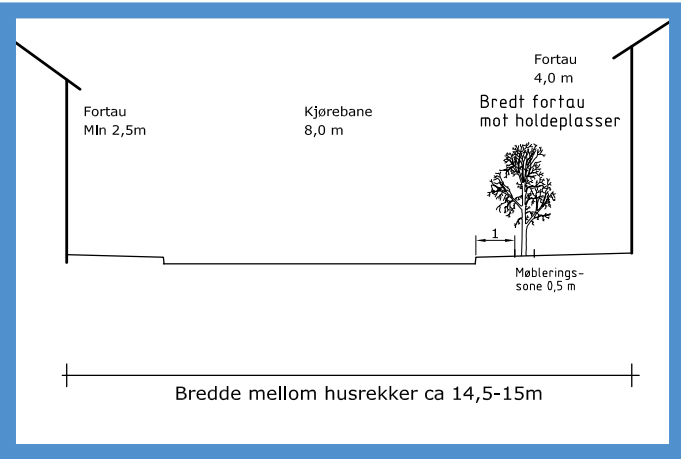
Trasé for ny Havnegate, med tunnellstrekning legges inn i planen.

Kollektivnett



Dagens rutenett beholdes, men tilpasses økt bruk av gate-terminalene. Rutebilstasjonen er i planen for Euroterminalen flyttet nærmere Jernbanen. Nærmere planavklaring av selve stasjonen er under oppstart. Nettet må dimensjoneres for busslengde 15 meter. Tavler for visning av sanntid gjeninnføres.

For å bedre fremkommeligheten for bussene foreslås følgende:



Gateterminaler skal anlegges med brede fortau ved holdeplass. Der flere busser skal stille opp etter hverandre, må kjørebanebredden være 8 meter.

- Tosidig kollektivfelt i Vestre Strandgate, som omtalt under hovedveinet.
- Bussfelt anlegges i deler av Elvegata og Festningsgata
- I Henrik Wergelands gate anlegges enveiskjørt bussgate fra parkeringshus ved Vestre Torv til Kirkegate med dagens bussfelt videre til Festningsgata.
- I Tollbodgata anlegges bussgate i østre kvartal av hensyn til fotgjengere rundt Kvadraturen VGS.
- Gartnerløkka bør plandeles med tunnel under rundkjøringen for å bedre kapasiteten.
- Vestre Strandgate x H. Wergelands gate, Dronningens gate x Elvegata og Lund Torv bør vurdere fjerning av lite trafikkerte svingbevegelser og optimalisering av signalanleggene.

Shuttlebuss

Illustrasjonen nedenfor viser rute for en lokalbuss i Kvadraturen 5 km lang som dekker større parkeringsplasser, kollektivterminaler, skoler, offentlige kontorer, kulturinstitusjoner, handel og boligområder (røde områder på illustrasjon). En liten lavgulv buss med ca 8 seter og plass til barnevogn eller rullestol vil kunne dekke ruta på 20 minutter og derved ha avgang 3 ganger i timen. Kommunen står fritt til



Bussgate bør reguleres med tillatt varelevering og atkomst til eiendom men forbud for gjennomkjøring.

å inngå avtale om drift av tilbudet med buss-selskap, eller annen transportør.



Forslag til rute for shuttlebuss

Et tilbud primært rettet mot handelsdagen bør operere i 8 timer i tiden kl. 10–18 mandag til lørdag. Kostnad pr buss er angitt av bransjen til kr. 3.500–4.000 pr dag. Kostnader til planlegging, skilting, markedsføring, ruteplaner og evaluering er løselig anslått til kr. 250.000. Gangtid innen ruteområdet ligger vesentlig lavere enn 20 minutter uansett gangmål. Dersom tilbudet skal være konkurransedyktig på tid behøves minst to busser og avgang 6 ganger i timen.

Foto: Anders Martinsen fotografer

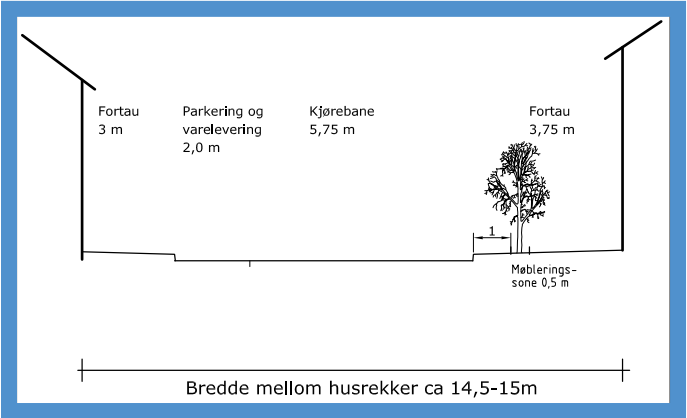


Belegget på bussen antas å bli lavt. Tilbudet bør derfor i utgangspunktet være gratis. En prøveperiode bør ha en lengde av minimum 6 måneder. Kostnad med en buss vil være kr. 0,8–0,9 mill. og for to busser kr. 1,3–1,6 mill. for 6 måneder. Dersom en prøveperiode ønskes iverksatt må selvfølgelig opplegget gjennomgå en mer grundig planlegging.

Handlegate



Handlegater



Snitt handlegater

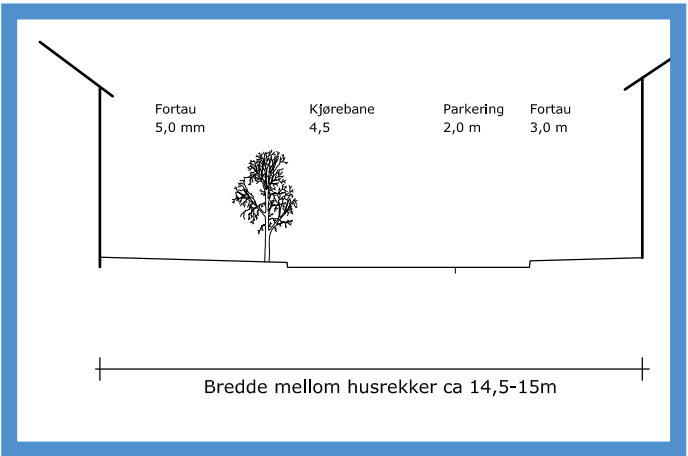
Gatene tett opp til gågatenettet er viktige handlegater i Kvadraturen. For å legge til rette for gatesalg og ute-servering, foreslås det gatesnitt med brede fortau på solsiden. For å opprettholde tilgjengeligheten, settes det av en sone på 2 meter til parkering og varelevering på en side.

Denne løsningen velges fremfor å lage bilfrie handlegater. På denne måten skapes det handlegater som får mindre bilpreg, men er tilrettelagt for butikker som selger større varer, og er avhengig av at kunden henter varen i bil. En annen kvalitet er at småærend kan utføres nær butikk.

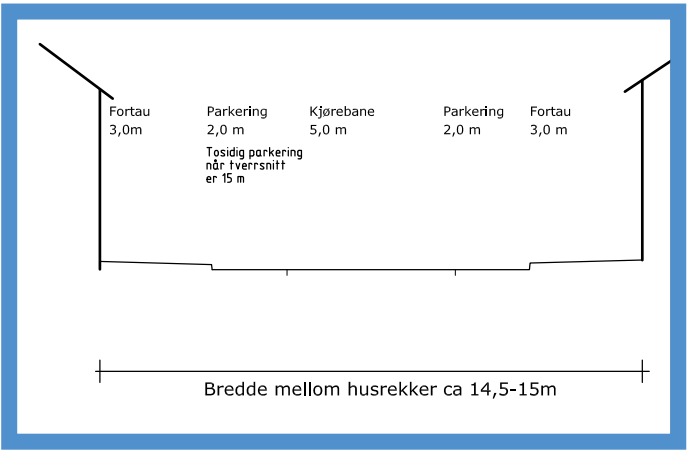
Blandet trafikk



Dette gatenettet utgjør adkomstveger til bylivsonen, publikumsbygg og til boligområder i Kvadraturen. Gatenettet bør utføres som miljøgater med fartsgrense 30 km/t. Aktuelle tiltak er oppstramming av kryssområdene, større bredde på fortauene, innsnevring og fartsdumper.



Blandet trafikk – enveiskjørt gate



Toveis trafikk

Varelevering og søppelhenting

Den senere tids utvikling med gjenbygging av gårdsplass i sentrale næringskvartaler krever revurdering av dagens løsning av varelevering og søppelhenting. De sentrale kvartalene rundt Markensgaten blir i større grad rene næringskvartaler med høy utnyttelse og uten gårdsplass. Dette bryter den indre kontakten mellom eiendommene og skaper et ønske om en spredt løsning via hver enkelt inngang. Kvartalene ligger i et gatenett med stor andel gågater og bussruter som er lite egnet til stopp av store kjøretøy over lengre strekninger. Det er behov for en nyordning med færre og velplasserte punkter for av- og pålessing som belaster tilstøtende gate mindre.

På nasjonalt nivå har det vært arbeidet med disse spørsmålene. Det gjelder løsninger om bruk av maksimum bilstørrelser, tidsbegrensninger, skiltordninger på gate. Det gjelder også utforming av bestemmelser for kvartalene som stiller krav om løsninger som ivaretar nødvendig tilgjengelighet og sikkerhet fra alle eiendommene i kvartalet til laste/lossepunktet.

Flere byer har arbeidet med dette problemet og utviklet rasjonelle ordninger. Av kapasitetsgrunner har vi ikke rukket å utvikle en løsning for Kvadraturen.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

Det anbefales å sette i gang et prosjekt i samarbeid med kommunale etater, politiet og næringslivet som utvikler en ordning for rasjonell og miljøfremmende varelevering og søppelhenting med særlig vekt på de sentrale næringskvartalene i Kvadraturen.

Ramper i gater

Det er flere ramper i byens gater. Disse rampene skaper en barriere for kryssing og er skjemmende i bybildet. Bibliotekrampa: Rampen ved biblioteket har liten bruk i dag. Den benyttes til varelevering og frakting av kunstverk til og fra Kunstforeningen. Rampen foreslås fjernet. Vareleveringen må løses fra tilstøtende gate.

Kvartal 62 (Reinhartbygget): Rampa er knyttet til parkeringsanlegget på taket. Rampen er skjemmende, stenger utsikten til elva og skaper en uryddig trafikal situasjon. Løsningen her vil være å tillate en utvidelse av bygningskroppen og lage en innvendig løsning.

Festningsgata: Denne rampen er knyttet til et lite privat parkeringsanlegg i Norske Folkgården (kvartal 27). Det er ønskelig å fjerne denne. Festningsgata er en av flere aktuelle atkomster til parkeringsanlegg under torvene, og eksisterende rampe vil sees i sammenheng med dette.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

Det foreslås en reguleringsbestemmelse som hindrer etablering av ramper i gategrunn.

Tilrettelegging for myke trafikanter

På innfartsårene utgjør fotgjengere en liten andel – ca 4%. Inne i Kvadraturen endrer dette seg totalt. Tellingene midt på dagen sommerstid utendørs i Kvadraturen med randsoner foretatt ved forrige Kvadraturplan i 1997 og ved denne revisjonen er vist i tabell nedenfor.

	Juni / juli 2010	Andel 2010	Juni 1997	Andel 1997
Fotgjengere	1676	78%	2131	72%
Syklist	78	4%	108	4%
Personbil	250	12%	341	11%
Buss	111	5%	274	9%
Last.+mc +city train	31	1%	115	4%
Sum personer	2146		2969	

Fotgjengere utgjør mellom 70 og 80% av personer til stede i Kvadraturen utendørs på et gitt tidspunkt. Tar vi med personer innendørs vil andelen være ca 95%. Forholdet belyses klart av bilbruken i Kvadraturen. Av de ca 6000 bilene som oppholder seg i Kvadraturen midt på dagen er ca 200 i bevegelse. Resten er parkert og personene er blitt fotgjengere.

De to store gruppene som krever plass i Kvadraturen er derfor fotgjengere og parkerte biler. Parkerte biler kan lagres i flere etasjer. Fotgjengerne utendørs er avhengig av marknivået. Dette bør få en sterk innvirkning på hvordan arealene brukes.

Vegvesenet foretok i 2010 registreringer av fotgjengere i vestre del av Kvadraturen, Fiskebrygga og Østre havn. Nedenfor er to av illustrasjonene gjengitt som viser gjennomsnittlige antall fotgjengere pr time i periodene kl. 7–22 og kl. 10–18. Trafikken er blant de høyeste i landet i Markensgaten.



Kilde: Statens Vegvesen, region Sør.

Undersøkelsen har også talt antall personer i de forskjellige områdene og hva de foretok seg. I kafestrukene satt mange på kafestoler og i parkene på benker. Antall stående i Markensgaten viser en klar stor mangel på benker her.

Begge tellingene viser at bylivdelen av Kvadraturen brukes av mange mennesker. Nåtidstillingene viser at Kvadraturen sannsynligvis har en liten stagnasjon i folkelivet siden 1997. Den dominerende andelen fotgjengere må få konsekvenser for hvordan vi bruker arealene. Bredere fortau, sikring av gangfelt, redusert fart, forenkling av kompliserte signalkryss vil være nøkkelhensyn her. Sentrale deler av Markensgate må få flere benker.

Ulykker

Trafikksikkerhetsplan 2011–2014 viser at en stor andel av trafikklulykker med syklist og fotgjengere skjer i Kvadraturen. Det foreslås på nytt et generelt tiltak 30 km/t-sone med fartsdempende tiltak i hele Kvadraturen med gjennomføring 2011–2013. Ulykkesstatistikken for 2000–2009 viser 61 fotgjenger- og 35 sykkelulykker. De fleste fotgjenger ulykkene skjer i kryss og sykkelulykkene på strekning.



Illustrasjonen viser de største konsentrasjonene av ulykker. 3 kryss i Vestre Strandgate, 5 i Festningsgata og 3 i Dronningensgate. Festningsgata og Holbergsgate har flere sykkelulykker på strekning. Krysset Vestre Strandgate/Henrik Wergelandsgate er Kvadraturens farligste sted med flest ulykker og størst alvorlighetsgrad. På disse stedene må det gjøres tiltak som sikrer gangfelt – innsnevring og markering, redusert fart og fjerne gateparkering nær innpå. I signalanleggene bør trafikkbildet forenkles ved å fjerne mindre svingbevegelser og prioritere fotgjengere i faseplanene.

Kryssene Vestre Strandgate/Henrik Wergelands gate og Dronningens gate/Elvegata bør redusere noen svingbevegelser for å skape mer plass og mer tid av hensyn til både myke trafikanter og buss. Utformingen av

Festningsgata x Tollbodgata bør søkes omarbeidet av hensyn til sikkerhet og buss.

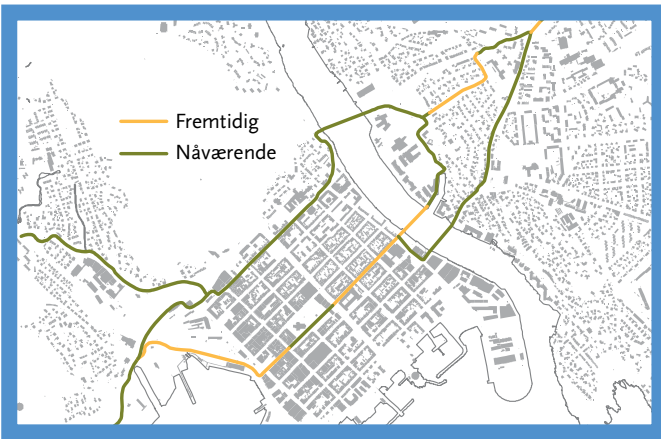
Gang/sykkelveier



De viktigste veistrekninger for gående og syklende inn til Kvadraturen er vist på figuren over.

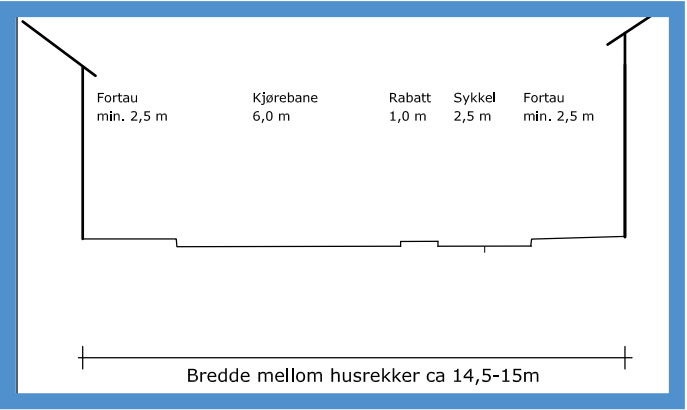
Kartet viser hovedruter gang- og sykkelveger, eksisterende med grønn farge, forslag til tiltak med rød farge og er hentet fra Hovedplan for gang/sykel.

Gjennom Kvadraturen er det to hovedakser i retning vest-øst- med spesiell tilrettelegging for sykkel. Sykkelfelt langs Tordenskjolds gate kobler gang- og sykkelvegnett langs Vesterveien og Setesdalsveien med Oddernesbrua/Egsveien.



Oversikt, gang- og sykkelveinett i Kvadraturen

Sykkelfelt langs Rådhusgata er i øst videreført med ny gang- og sykkelbru over Otra. I vest er denne hovedaksen koblet til ny trase langs Havnegata. I retning nord-syd vil Havnegata og Elvegata være spesielt tilrettelagt for sykkel. Der forholdene ligger til rette for det, bør sykkelfelt fortrinnsvis anlegges tosidig og i nivå med kjørebane. Dersom sykkelfelt anlegges ensidig, skal det være fysisk skille mot kjørebane.



På strekninger med mange transportsyklister, eller med stigningsforhold som innbyr til høy sykkelhastighet, vil det være ønskelig å separere gående og syklende. I Kvadraturens randsone bør gang- og sykkelveger opparbeides med fortau for gående.

Gågater

Eksisterende gågatenett beholdes. I planen foreslås det å etablere gågate i Tordenskjolds gate ved Slottet, cirka 70 meter. Hensikten er å skape et bedre og mer fleksibelt handle- og oppholdstorg i avslutningen av Markensgate, som kan opprustes med bedre kvaliteter tilpasset gåendes behov. For å styrke forbindelsen til sjøen bør Rådhusgata ned til Vestre Strandgate gis en mer fotgjengervennlig utforming. Sykkelfelt og bredere fortau bør innpasses. Eksisterende taxiholdeplass kan vurderes flyttet. Aktuelle alternativer er Tollbodgata ved Tollboden og Vestre Strandgate ved Klubben og Rederiet (Vestre Strandgate 8-12).

Turvei/promenade

Det er i dag en sammenhengende promenade langs Otra fra Oddernesbrua til Tangen som henger sammen med Strandpromenaden langs Østre Havn. I planen foreslås denne opprustet og videreført rundt Lagmannsholmen fram til og med Smiths kai (Vestre Havn). Det er ikke mulig å videreføre promenaden ytterligere vestover fordi havneområdet har sikkerhetsgjerder som umuliggjør å lage en promenade tilgjengelig for allmennheten. Promenaden skal være en del av Kvadraturens planlagte grøntområder, og er den viktigste turveien i Kvadraturen. Promenaden binder sammen alle grøntområdene som ligger langs sjøen og elva. Flere steder langs eksisterende promenade trengs det en oppgradering og tydeligere markering eller opparbeidelse av promenaden.

I tillegg til promenaden er koblingen mot Odderøya og Baneheia viktig. Det er i dag 5 atkomster til Baneheia, hvorav den som ligger over portalen i Baneheitunnelen er den mest opparbeidede, men ikke så lett å finne for dem som ikke er godt kjent i byen. Det har lenge vært et ønske å lage en universelt utformet adkomst til Baneheia. Denne

ville kunne gi en bedre adkomst for rullestolbrukere, eldre og barnevogner. Det bør settes fokus på å lage en bedre og tydeligere markert adkomst.

Skolevei

Boliger i søndre del av Kvadraturen må krysse store deler av gatenettet for å komme til Tordenskjolds gate skole. Strandpromenaden koblet til Holbergs gate og Elvegata utgjør hovedtilbudet. Kryssing av Dronningens gate, Tollbodgata og Tordenskjolds gate må sikres, spesielt i Holbergsgate. Skolevei fra Silokaia til Grim skole vil på sikt bruke gang-sykkelvei langs Havnegata når denne er etablert. Midlertidig anlegges en serie med fortau på strekningen.

Sykkelparkering



Sykkelparkering i tilknytning til de største byggeprosjektene i Kvadraturen ivaretas i reguleringsplan. I utomhusplan for Aquarama er det planlagt 280 nye sykkelstativer.

I Kvadraturen er det skiltet og opparbeidet totalt ca. 110 parkeringsplasser for MC som ikke er avgiftsbelagt. Av disse er rundt halvparten i bylivsonen. På sikt er det planlagt å fjerne kantsteinsparkering for bil til fordel for MC og sykkel. Dette gjennomføres gradvis ved observert behov for flere plasser for MC.

Parkering

Kundeparkering

Parkeringsselskapet disponerer i dag 3.037 plasser (inkludert Gyldengården) fordelt med en tredjedel i P-hus, på åpne plasser og gateparkering. Rene bosoner (494) kommer i tillegg. Dessuten er det ca 1400 private plasser som er åpne for kundeparkering slik at det til sammen tilbys 4500

kundeparkeringsplasser. Det totale tilbudet er anslått til ca 9–10.000 plasser. De øvrige plassene er disponert av faste brukere – beboere og arbeidstakere. Det har vært en målsetning å øke andelen av plassene som er åpne og tilgjengelige for kundeparkering. For å få dette til ønskes det anlagt store sentrale tilbud av god kvalitet åpne for alle.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

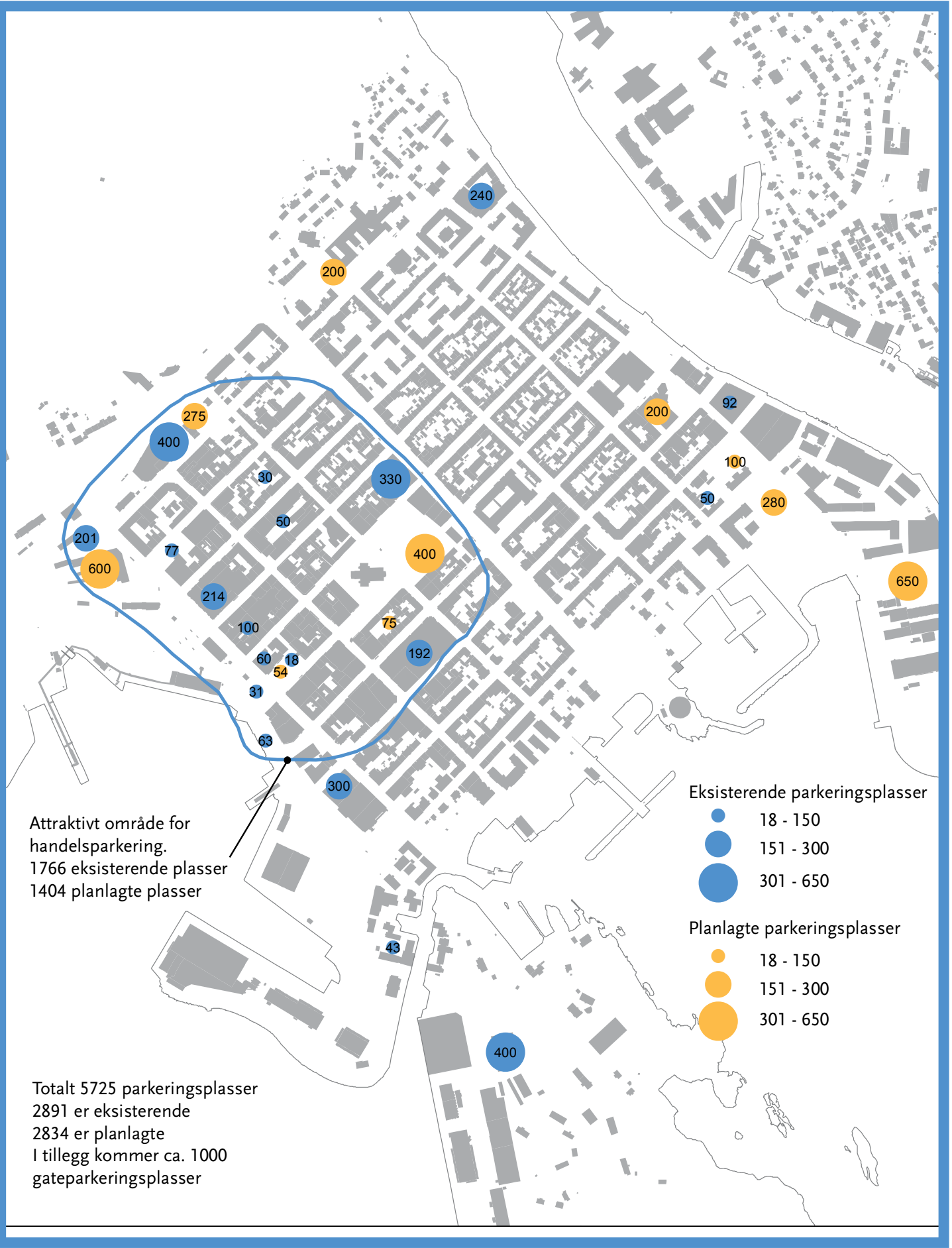
- Nye gang/sykkelveier foreslås
- Utbedring av kryss
- 30 km/t opprettholdes som i vedtatt kommunedelplan
- Nye sykkelplasser og MC løses ved å fjerne parkering i gate
- Det foreslås en forsiktig utvidelse av gågatenettet
- Der foreslås å etablere flere benker

Parkeringsselskapet har registrert belegg i tiden kl. 12-15. På tomter utgjør det i gjennomsnitt 65-67% og ca 65-70% i parkeringshus med tidvis høyere topper. Et anlegg oppleves som fullt ved 85% belegg. Gateparkeringen i sentrale deler av bylivsonen har et belegg tett opp mot 85% i tidsrommet. Parkeringsselskapet vurderer at for å oppfylle kravet til god kundeparkering er en overkapasitet på minst 20% aktuell.

Parkeringsanlegg som dekker handelsstrøket

Illustrasjonen til høyre viser oversikt over store sentrale parkeringsanlegg som er åpne for allmennheten. Følgende 8 nye sentrale anlegg er vurdert eller foreslått i ulike reguleringsplaner:

1. Torvene med ca 400 plasser i 2-3 etasjer. Anlegget er under regulering.
2. Nybyen A med 250-300 plasser som kan kobles via Slottskvartallet. Anlegget er regulert med to kjelleretasjer, men kan endres til 3 etasjer.
3. Børsparken med 54 plasser er under regulering.
4. Euroterminalen med 600 plasser som foreslått i ny reguleringsplan som avventer klarering av innsigelser. Dagens tomteanlegg med 200 plasser inngår i dette. Gjeldende reguleringsplan av 2002 hjemler plassene.



- 5. Kvartal 32 med ca 50-100 plasser, avhengig av antall etasjer, med adkomst via Sanden. Reguleringsplan er under behandling.
- 6. Containerterminalen bak kinoen vil når arealet frigis kunne gi et tilbud til et fremtidig næringsområde, til kinoen på kveldstid og Kvadraturen på dagtid
- 7. Anlegg inne i Baneheia er vurdert og forkastet grunnet usentral beliggenhet med lange gangavstander til handel og kveldaktivitet. Anlegget er vurdert som dyrt og har komplikasjoner knyttet til dagens og fremtidens veianlegg i tunnel inne i Baneheia.
- 8. Anlegg under Festningsgata er forkastet grunnet vanskelig gjennomføring knyttet til trafikk og kabler og dårlig adkomst.

Til sammen gir dette en tilvekst på ca 14–1500 plasser medregnet Gyldengården, men uten Containerterminalen som antas å ligge for langt fram i tid. Når Container-terminalen / Lagmannsholmen bygges ut vil dette kunne skape ytterligere 1500 etter forslag til planbestemmelser om parkeringsdekning.

De to anleggene i havna vil utgå når promenadeområdet gjennomføres. Det ene kan kanskje erstattes av kjeller på nedsiden av Børsparken. Øvrige anlegg (der deler av anlegget er tilgjengelig for allmennheten)

- 1. Aquarama med opptil 280 plasser som betjener badeanlegg, bystranda og hotell.
- 2. Nedre del av Tngen med 625-675 plasser som betjener boliger og næring og andre aktiviteter i området som Aquarama. Store deler av anlegget vil bli allment tilgjengelig
- 3. Kvartal 42 med 200 plasser som betjener nærområde med bolig, næring og skoler.
- 4. Kvartal 71 Fylkeshuset med 200 nye plasser som betjener utvidelse av kontormassen og bedre kundeparkering.

Til sammen gir dette nesten 1300 plasser. Det er ikke avklart hvor store deler som blir offentlig tilgjengelig.

Gratis parkering

Gratis parkering i to timer er foreslått som et virkemiddel for å bedre Kvadraturens konkurranseevne.

Bransjeorganisasjonen Norpark og Vegdirektoratet fraråder gratis parkering langs veier og gater og på parkerings-

plasser av håndhevingsmessige og skilttekniske årsaker. Vegdirektoratet anbefaler at kombinert regulering (for eksempel en time gratis og deretter avgift) først vurderes etter at ny parkeringsforskrift er vedtatt (høringsforslag fra Samferdselsdepartementet antas nær forestående). De fleste parkeringstomter er leid inn fra andre som neppe vil akseptere lavere leie som følge av gratis parkering.

Tilbudet om gratis parkering bør rettes mot handelsperioden kl. 10–18 og gjelde et eller flere parkeringshus, for eksempel Slottskvartallet og Gyldengården. Det bør forutsettes etterskuddsbetaling som krever moderne parkeringsteknisk utstyr med bomsystem. Anleggene bør ha visningssystem og god beliggenhet. Både Slottskvartallet og Gyldengården oppfyller disse kravene.

Av hensyn til sirkulasjon bør det begrenses til en time. Dersom to timer velges vil plassene kunne okkuperes til dagparkering ved å parkere kl.8 og betale for i 2 timer kl. 12 og kl. 16. Parkeringsselskapet anslår årlig inntektstap i Slottet til kr. 2,6 mill. for en time og kr. 5,0 mill. for to timer. For Gyldengården har man ingen erfaringstall men anslår tapet til millionbeløp.

Beboere og arbeidstakere

Dette er faste brukere av plassene og bør dekkes andre steder en i de sentrale åpne anleggene. Bestemmelsene til kommuneplanen har liberalisert dekning av beboer-parkeringen slik at løsningen blir mer valgfri. Arbeidstaker-parkeringen er gjort mer restriktiv ved at maksimumskrav er innført. Oppmerksomheten har særlig vært rettet mot kontorarbeidsplasser etter som det er her Kvadraturen har mulighet til å øke sin andel av sysselsettingen. I kommune-planens bestemmelser er parkeringskravet foreslått likt over hele kommunen – maks. en plass pr 100 m².

Oppsummering

Anlegg som dekker handelsstrøket: En tilvekst på 14–1500 nye sentrale parkeringsplasser er stor og uttrykker en ekspansiv parkeringspolitikk. Av disse er ca 1000 (Euro-terminalen, Gyldengården, del av Nybyen A) allerede avklart. Det gjenstår å ta stilling til Børsparken, kvartal 32, utvidelse av Nybyen A og torvene.

Øvrige anlegg: Anleggene i kvartal 42 og 71 ligger begge nær kritiske «byporter» for biltrafikken og bør holdes innenfor kravene fastsatt i ny kommuneplan. 900 plasser på Tangen (Aquarama og Agder Energi-tomta) som er delvis offentlig tilgjengelig er fastsatt i gjeldende planer.

Total tilvekst: Kjente anlegg utgjør en tilvekst på ca 2500 plasser hvorav ca 1600 er gitt ut fra godkjente planer. Tar man med plasser knyttet til annen byggeaktivitet (f. eks. Silokaia, øvrige del av Tangen) vil total tilvekst sannsynligvis

være 3-4000 plasser. (I tillegg kommer utbyggingen på Containerterminalen / Lagmannsholmen). Dette er en tilvekst på 35–45% i en bykjerne som i utgangspunktet har mange plasser. Dersom en ønsker en mindre ekspansiv parkeringspolitikk er det ikke den sentrale kundeparkeringn som primært bør reduseres. Store plasser på Tangen og Silokaia skaper mye gjennomkjøring og bør i så fall reduseres. Anlegg nær vanskelige kryss, som kvartalene 42 og 71, bør i så fall også reduseres.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

- Det foreslås å lage en prøveordning med en time gratisparkering i Slottskvartallet eller Gyldengården.
- Planforslaget legger til rette for etablering av parkering under øvre torg

BYEN FOR ALLE

Universell utforming

Kristiansand kommune har i mange år vært en foregangs-kommune for universell utforming. Man har hatt fokus på mange ulike tiltak i sentrum: trinnfri adkomst til offentlige bygg, ledelinjer, nedsenkede kantstein og rullestolvennlig belegg i gater, parkeringsplasser, møblering, brede fortau, rullestolramper på bystranda og utforming av lekeplasser.

Universell utforming har nå blitt et mye tydeligere krav i lovverket. Disse kravene er nedfelt i kommunale standarder for utforming av gater og møblering av disse, ute- og oppholdsarealer. Man har også kommet langt i å stille krav til nye boliger og offentlige bygg, men det gjenstår en del i forhold til inngangspartier til eksisterende forretninger og restauranter, puber og kafeer. Det kan være en utfordring å finne gode løsninger som også ivaretar hensynet til bevaring av bygninger og høydeforskjeller. Et av problemene er at lovens bestemmelser ikke inntreffer ved mindre ombygginger. For å bedre ivareta dette forhold er det laget en bestemmelse som sier at ved endring av bygg og uteområder skal det i størst mulig grad tilrettelegges for universell utforming.

Trygg by

Trygghet i by handler om både kriminalitet og kriminalitetsforebygging og sikring for å unngå ulykker. Sistnevnte handler også om opplevelse av trygge omgivelser som fremmer integrering og opplevelse av fellesskap. Det offentlige rom må sikres høy brukmessig og miljømessig kvalitet. Husfasader, gater, plasser, parker o.l. må vedlikeholdes for å forhindre forfall og forringelse av miljøet. Vedlikehold av veigrunn er viktig i denne sammenheng. Etablering av stiger langs kaikanter dersom folk detter i vann er et annet element som det har vært lite fokus på.

Kriminalitetsforebygging

Kriminalitet knyttet til vold i sentrum er i stor grad konsentrert rundt Vestre Strandgate. Faktorer som har betydning er utesteder og deres plassering i forhold til trafikkerte gater og gatemiljøet. I Vestre Strandgate ligger de fleste serveringsstedene som har kveldsåpent, det er mye trafikk og smale fortau. I tillegg ligger hovedsentralt for taxi og nattbuss her som er målpunkter på vei hjem.

Vi har derfor i planarbeidet satt særlig fokus på Vestre Strandgate og på å lage nye saksbehandlingsregler som tvinger frem en sterkere fokus på kriminalitetsforebygging i plan- og byggesaker.

Vestre Strandgate:

Når Havnegata er etablert og deler av Vestre Strandgate blir bussgate vil man lett kunne bedre forholdene. Det er behov for å gjøre midlertidige tiltak, inntil bussgate etableres. Det stilles derfor krav om at det lages en plan for Vestre Strandgate som skal ha som mål å vurdere tiltak for å bedre trafiksikkerhet, forbygg kriminalitet og fremkommelighet for bussen. Planen skal ta for seg både fysiske og driftsmessige tiltak.

Plan- og byggesaksbehandling:

Ved bruksendring og endring av bygg til serveringssted skal plassering av inngangsdør, parkering i gate, bruk av fortau og bredde på fortau vurderes med tanke på å forebygge ulykker.

Ved utarbeidelse av detaljplaner i området sør-vest for Festningsgata skal det beskrives hvordan planen forebygger kriminalitet. Sentrale tema å vurdere er overgangen mellom privat og offentlig sone (hvordan byggene møter byrommet), atkomst (inkludert atkomst til varelevering og parkeringskjellere), plassering av utearealer. Ved etablering av serveringsvirksomhet skal inngangsparti, og gatebruk i tilstøtende gate vurderes.

Kulturtilbud for barn og unge

Kulturskolen har i dag fysiske forhold som er til hinder for tidsriktig undervisning, samlokalisering av undervisningen, samt et forsvarlig arbeidsmiljø. Samsen kulturhus må sannsynligvis flytte som et resultat av fremtidig veisystem i området. Med dette som bakgrunn har kulturdirektøren sammen med ledergruppene på de to aktuelle institusjonene vurdert mulighetene for en samlokalisering av Kulturskolen og Samsen kulturhus ved en eventuell ny lokalisering. Resultatet av denne prosessen er at dersom begge institusjonene må ha nye lokalteter, er det ønskelig med et bygg hvor institusjonene samlokaliseres. En slik samlokalisering vil kunne gi synergieffekter både med hensyn til lokalteter, produksjoner, utstyr, brukere og publikum.

Arealbehovet til Kulturskolen er på 3500 m2 og Samsen kulturhus er på 6000 m2. Ved samlokalisering vil det være mulig å redusere arealbehovet noe, samtidig må et nytt bygg gi rom for utviklingsmuligheter. Det vil totalt være behov for et bygg på ca 9000 m2. I den videre prosessen kan det også være aktuelt å vurdere andre institusjoner innen samme kategori inn et felles nytt bygg, noe som vil gi ytterligere arealbehov.

Det er for tidlig å konkludere endelig plassering nå, men et nytt kulturhus til barn og unge skal ligge mer sentralt enn Samsen, og fortrinnsvis i Kvadraturen. Dette begrunnes i hovedsak med at Kvadraturen er det mest tilgjengelige reisemålet med kollektivtrafikk, og at brukergruppen til et nytt kulturhus i all hovedsak benytter kollektivtransport.

To alternativer vurderes: siloen på Silokaia og Kongensgate skole kombinert med Musikkens Hus.

Helse- og sosialtilbud

Virksomheten i St. Josephs sykehjem vurderes flyttet fra Kongensgate 15 på grunn av endrede behov. En ombygging for å møte behovene vil være for kostbart og problematisk at man ser relokalisering som er bedre løsning. Alternativene som vurderes er kvartal 42 og Agder Energibyget på Tangen. Eiendommen Kongensgate 15 legges ut i to alternativer, sentrumsformål og som offentlig tjenesteyting. Alternativ bruk vil sannsynligvis være bolig eller kontor.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

- Det foreslås en bestemmelse som sikrer at også forretninger og serveringssteder ivaretar universell utforming.
- Reguleringsbestemmelse og krav til dokumentasjon skal sørge for en bedre håndtering av kriminalitetsforebygging
- Samsen foreslås relokalisert i Kvadraturen
- Planforslaget ivaretar mulig relokalisering av st. Josephs sykehjem.

Foto: Anders Martinsen fotografier



BÆREKRAFTIG UTVIKLING

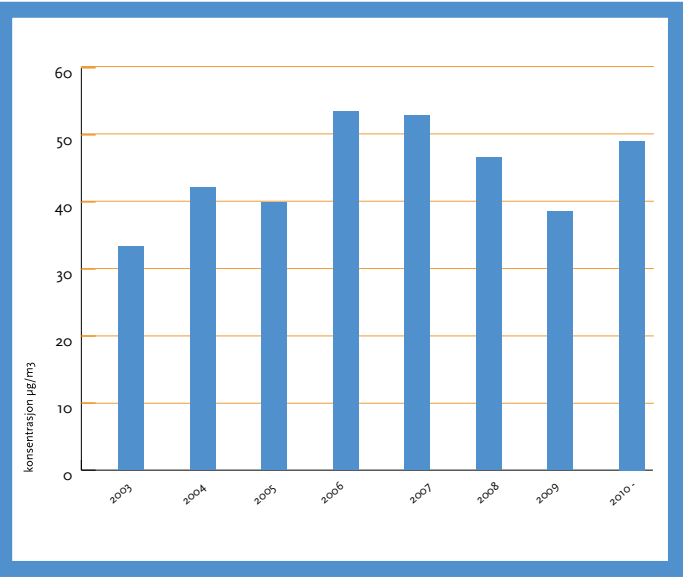
Lokal luftforurensning

Status

Luftforurensningen i Kvadraturen er størst langs trafikkerte gater og busstraséer, særlig E39/E18, Havnegata, Vestre Strandgate, Henrik Wergelandsgate, Tollbodgata og Festningsgata. Havna bidrar også til luftforurensning, særlig danskeferjene.

Rette gateløp, åpen topografi og vind gjør at luftforurensningssituasjonen i Kvadraturen er noe bedre enn i de største norske byene. Men situasjonen er likevel ikke tilfredsstillende.

Det er 2 målestasjoner for lokal luftforurensning i Kvadraturen. Målestasjonene er plassert ved Gartnerløkka ved bensinstasjonen og i gården bak Stener Heyerdahl sykehjem mellom Kristiansand 4. gate og Tordenskjoldsgate (bakgrunnsstasjon).



Figur NO2 Figuren viser NO2 utslipp ved Gartnerløkka. Målestasjonen i Stener Heyerdahls gate overskrider ikke grenseverdien.

Luftforurensningssituasjonen kan følges til enhver tid på nettstedet www.luftkvalitet.info. Meteorologisk institutt gir også luftforurensningsvarsler for sentrale deler av Kristiansand.

Luftforurensningen i Kvadraturen måles som nitrogen-dioksid (NO2) og svevestøv (PM 10).

Luftforurensningen skyldes:

1. Eksosutslipp, særlig fra dieselskjøretøyer uten partikkelfilter.
2. Svevestøv pga bruk av piggdekk.
3. Utslipp fra ferjer og andre fartøyer i havna.
4. Utslipp fra oljefyrer og vedfyring.

EU har grenseverdier for lokal luftkvalitet. Disse angir når det må igangsettes utredning med sikte på å redusere luftforurensningen, og når tiltak for å redusere denne må gjennomføres. Grenseverdiene er skjerpet de siste årene.

NO2-verdiene (se figur) er nå så høye at det igangsettes utredning av tiltak for å forbedre forholdene. Fra 1.1. 2011 vil de fleste bybusser være nye med høy miljøstandard. Dette vil trolig forbedre forholdene noe.

Aktuelle tiltak for å forbedre forholdene ytterligere kan blant annet være:

- Stenge gater for gjennomkjøring spesielt med tunge kjøretøyer
- Miljøsoner der tunge kjøretøyer må betale særskilt for å kjøre
- Piggdekkgebyr
- Landstrøm for ferjer/skip
- Bruk av lett drivstoff/gass på ferjer/skip i havna
- Utfasing av oljekjeler/overgang til fjernvarme
- Unngå store nye oljefyringsanlegg

En utredning som gjennomføres vinteren 2010/2011 vil vurdere om og i tilfellet hvilke tiltak som må iverksettes for å bedre forholdene i Kvadraturen.

Beboere i Kvadraturen er spesielt utsatt i forhold til byggeaktivitet i og med at det er korte avstander mellom kvartalene. Byggeaktivitet i Kvadraturen må ses i en sammenheng når det gjelder arbeidstider, støv og støy i forbindelse med kraner, pæling, trafikk med mer.

Vannforurensning

I Vestre havn er det forurensede sedimenter på fjordbunnen som skyldes havnevirksomhet, tidligere Kristiansand mekaniske verksted, industrien samt utslipp fra biltrafikk og annen aktivitet i bysentret. Noe av de forurensede sedimentene er spylt bort av propellstrøm, og noe er overdekket ved tildekking/fylling. Men spesielt når containerhavna/Lagmannsholmen tas i bruk til andre formål kan det bli stilt krav om opprydding for å høyne miljøstandarden som følge av endret bruk. Også i båthavnene er det forurensede sedimenter. I Langfeldts allmenning er forurensede sedimenter fjernet ved mudring. Dette bør også gjøres i Nodeviga.

Avløpssystemet i Kvadraturen er fellessystem der kloakk og overvann går i samme rørsystem. Ved kraftig regn går overløp fra fellessystemet rett i sjøen og elva. Vannkvaliteten blir da forringet, spesielt med tanke på bading.

Ved utvikling av nye områder må det anlegges separat avløpssystem der kloakk og overvann skilles. På sikt bør også eksisterende avløpsanlegg i Kvadreturen bygges om til separat system.

Grunnforurensning

I deler av Kvadraturen er det forurenset grunn, eller fare for at grunnen er forurenset.



Figuren viser et utsnitt av aktsomhetskartet for Kristiansand kommune. I de skraverte områdene er det mistanke om forurenset grunn.

Her må grunnforurensningssituasjonen kartlegges før byggetiltak gjennomføres, og avbøtende tiltak gjennomføres dersom kartleggingen viser behov for dette.

Klima

Styrking av Kvadraturen vil bidra til reduserte klimautslipp fordi Kvadraturen med sin sentrale beliggenhet ligger best til rette for kollektivtransport, sykkel og gange. Ved å styrke Kvadraturen begrenses også kjøring til Sørlandsparken, og spesielt fra sentrale og vestre bydeler.

For å oppnå dette, må det legges godt til rette for hinderfri framføring av kollektivtransport, sykkel og gange inn mot og i Kvadraturen, og anlegges flere sykkelparkeringsplasser. Lett tilgjengelig korttidsparkering bør også etableres uten at dette hindrer hinderfri framføring av kollektivtransport eller forringer bymiljøet. Utfasing av oljefyrer og installering av fjernvarme bør videreføres.

Ved rehabilitering må det benyttes høy miljøstandard. I nye prosjekter bør energiforsyning skje ved fornybar energi/fjernvarme. Solfangere, solceller og andre fremtidsrettede løsninger bør benyttes i størst mulig grad.

Klimatilpasning

Grønne tak i et overordnet klimaperspektiv

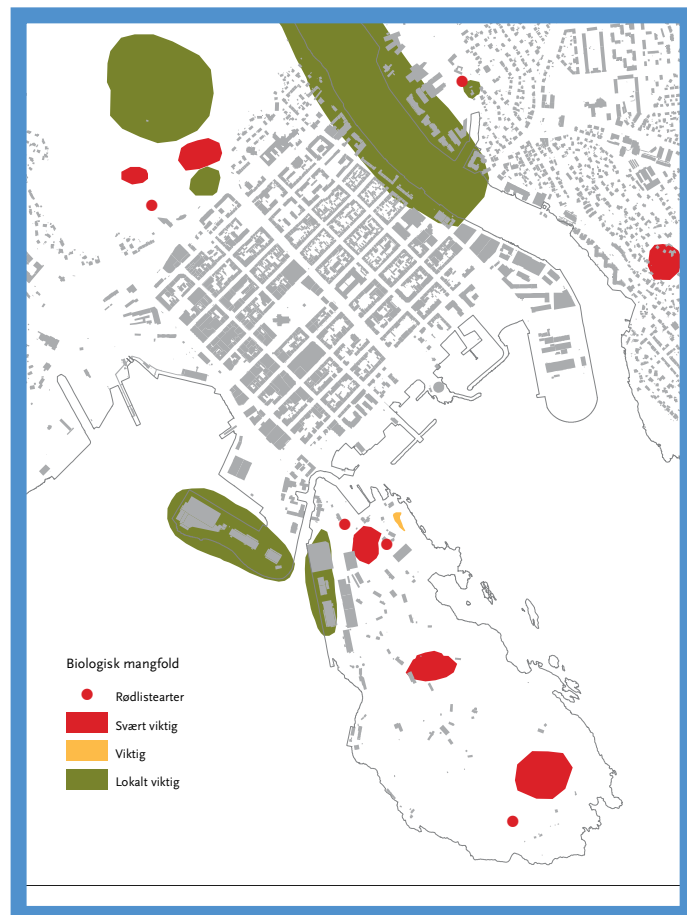
Grønne tak har gjennom de siste fem år hatt en voldsom utvikling over hele verden. Dette fordi erfaring tilsier at grønne løsninger i byer gir mange fordeler både økonomisk og klimatisk over tid. Disse løsningene har også betydning for å møte klimaendringer som kraftigere regnskyll og oftere flom. Dette gjelder både dekker på underliggende parkeringshus og for takflater på forskjellig type bygg. I de senere år har også grønne vegger blitt en realitet mange steder. De viktigste fordelene med grønne dekker i et større perspektiv er følgende:

- 1) Absorberer støv; demper lyd i bebyggelsen og for omgivelsene rundt
- 2) Gir nye biotoper, med plass til liv
- 3) Binder støv; og gir bedre luftkvalitet
- 4) Beskytter takmembranen; og gir derved lengre levetid for taket
- 5) Isolerer mot kulde og varme; og sparer derved CO2 ved behov for mindre energibruk.
- 6) Kan holder på regnvannet med minst 70%; og gir derved mindre press på overvannsløsninger og kloakknettet.

I tillegg gir slike løsninger mulighet for nye opplevelser og økt livskvalitet ved å få naturen inn i bymiljøet og samtidig gir det mulighet for å skape nye rekreasjonsområder. I våre nordiske naboland har utvikling av grønne løsninger blitt satt i system i byutviklingen ved at det settes krav i overordnede planer til slike løsninger. For Kvadraturen bør spørsmålet om slike løsninger slå inn ved endring av Kvadraturens åpne hagerom til gjenbygging av gårdsrom for å sikre økt og mer fleksibel utnyttelse av byens utbyggingspotensial. Også håndtering av overvann får en helt annen belastning ved nedbygging av de indre Kvartal i Kvadraturen. Grønne takløsninger både forsinker og reduserer regnvannet og har derved en rensende effekt på overflatevannet i tillegg til å redusere faren for oversvømmelse og overløp.

Det er for tiden en enorm produktutvikling i tillegg til kompetanseheving av fagfolk som kan realisere gode og fremtidsrettede løsninger. Kristiansand har som miljøby et ansvar for å tilegne seg kompetanse og erfaring på området ut fra kommunens behov.

Kvadraturplanen legger derfor opp til at grønne løsninger skal vurderes dersom mer enn 50 % av kvartalet blir gjenbygd som følge av byggeriet. Grønne løsninger skal generelt vurderes ved alle flate tak som ønskes realisert i Kvadraturen.



Bildet viser oversikt over eksisterende registreringer i Kvadraturen

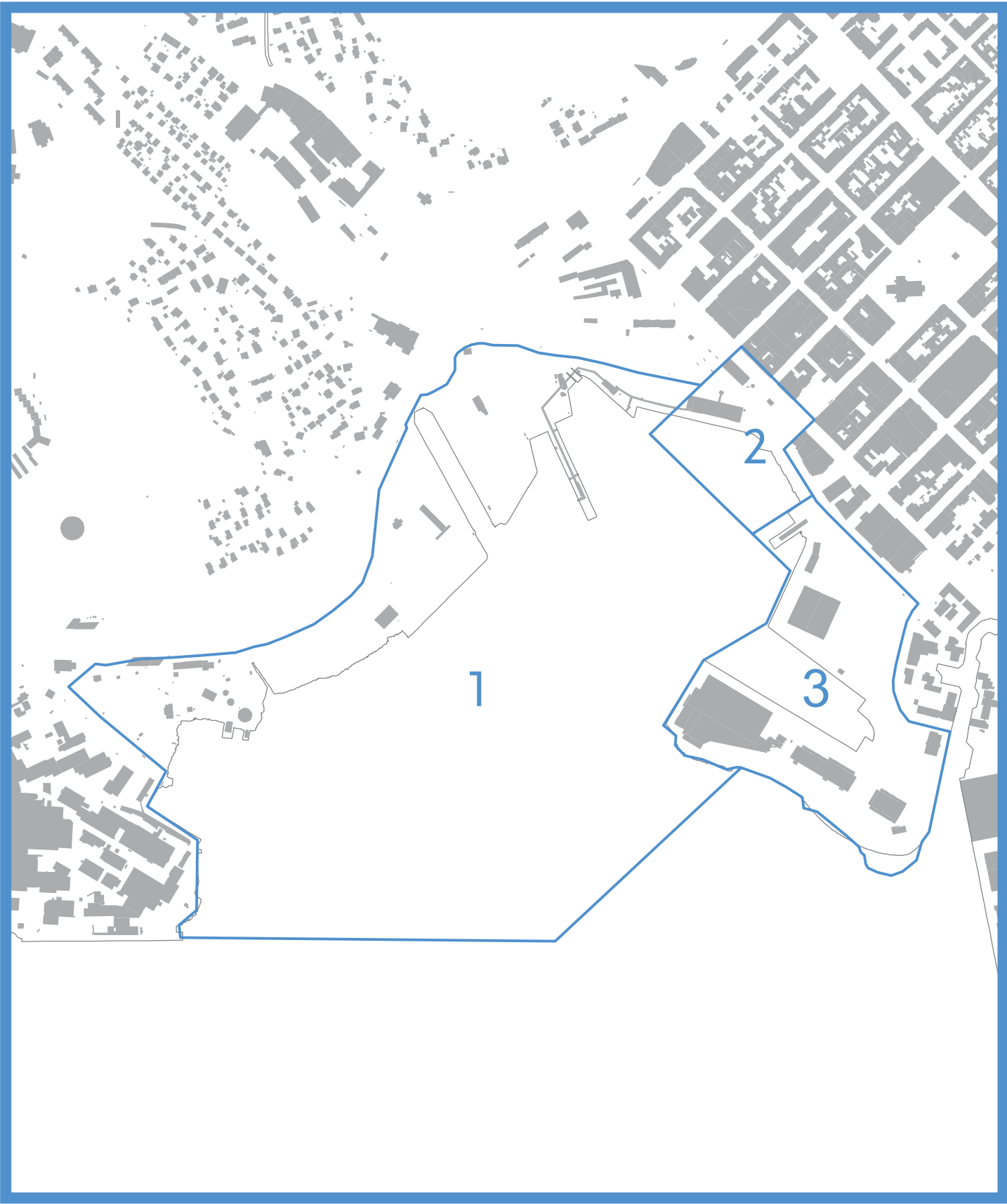
Biologisk mangfold

Biologisk mangfold i Kvadraturen er primært knyttet til dens randsoner. Det foreligger eldre registreringer som viser funn der Kvadraturen møter naturområdene Baneheia, Odderøya og også urbane områder som havna. Funn i sistnevnte områder er resultat av kommunikasjon med andre land og innslag av ballastplanter og «mølleplanter» er tilstede. Mot naturområdene Baneheia og Odderøya finner vi arter som småsalamander, agderstarr og et rikt fugleliv. I sjø og elv lever andefugler og svaner. kanskje den viktigste lokaliteten er elva og kantene ned mot elva, der kan blant annet observeres lappspove og tjeld. Det er observert kattugle inne i bykjernen. Eller kan det opptre en del våtmarksfugl i gressplenene ned langs sjøen, tjeld beiter ofte her

Otra er fiskeførende med både laks, sjørret og ål. Bymiljøet viktig for hettemåke og fiskemåke, spesielt om vinteren (begge disse artene er nå rødlistede). I trekkrida og om vinteren kan en også treffe på vandrefalk, spurvehauk og kanskje også hønehauk.



UTVIKLINGSOMRÅDER



Containerhavna og Lagmannsholmen

Containerhavna har beslaglagt området i lang tid og vil ved transformasjon utgjøre et fantastisk potensial for realisering av byvekst for Kvadraturen. Området er den siste byutviklingssonen og bør håndteres som verdifull arealreserve i Kvadraturens randsone. Det må knyttes til Kvadraturen, til byens historiske status som sjøfartsby og til dagens status som Sør-Norges viktigste internasjonale havn. Kristiansand by må ha høye ambisjonskrav for utforming av området og avveie valg av funksjoner nøye.

Tidshorisont

Containerhavna vil ennå i 10–15 år legge beslag på dagens arealer fordi ny containerhavn ikke vil være klar til bruk før. Lagmannsholmen vil bli ledig før containerhavna. Den er likevel en del av helheten og må ikke tillates utbygd før det foreligger utviklingsplan for hele området.

Utviklingselement

Den lange tidshorisonten gir kommunen en unik mulighet til å få gjennomført en grundig prosess for å sikre at utviklingen av dette området blir bærekraftig og utviklende for byen.

Mål for utviklingen:

- Den skal være i pakt med viktige behov for byen og landsdelen
- Den skal inngå i en meningsfull historisk sammenheng – Kristiansand som sjøfartsby.
- Den skal ha en fysisk struktur godt integrert med omkringliggende struktur, men likevel forskjellig.
- Den skal bidra til at kommunen oppfyller aktuelle klimamål
- Den skal inngå i positiv økonomisk utvikling av byen som landsdelshovedstad. Mulighetsanalyser som omfatter realisering må gjennomføres for ulike utviklingsalternativ.

Kjente temaer som er aktuelle å vurdere:

- Kristiansand som sjøfartsby
- Fremtidsrettet næringsutviklings plass på Lagmannsholmen
- Museer og attraksjoner som bygger opp om Kilden og miljøet ved fiskebrygga
- Kristiansand som undervisnings- og forskningsby

- Området som utstillingsvindu for grønn miljøteknologi
- Reservearealer for offentlig virksomhet
- Fritidsaktiviteter som bading, båter og vannsport m.m.
- Reserve areal for midlertidig bruk og events
- Andel boliger, kontra arbeidsplasser
- Nasjonal museumshavn, Porto franco

Kanal gjennom området og endring av landskapet: Det foreligger idéer for forming av området. Landskap formes på nytt, ved at områder fylles igjen og kanaler åpnes. Dette gir både nye rom og bruksmuligheter. Idéen om å skille Lagmannsholmen og containerhavna fra hverandre er en fascinerende tanke som gjenskaper gammel historie. Viktige elementer å vurdere er konflikt mellom ferje- og kommersiell trafikk og småbåter, historiske betydning (både før gjenfylling og bevaring av spor etter havnevirksomheten), bruksmuligheter, kostnader, vannkvalitet.

Møtet med Fiskebrygga og Kilden:

Fiskebrygga er et vellykket byutviklingsprosjekt. Området vender seg mot kanalen fra begge sider og danner et lukket rom. Det gjør området intimt og koselig. Det må derfor vurderes hvordan det nye byutviklingsområdet kan møte Fiskebrygga på en god måte, slik at området beholder sin identitet og samtidig får en naturlig påkobling mot Vestre havn og Lagmannsholmen. Kanalen binder Fiskebrygga sammen gjennom lik bygningsstruktur og formål langs begge bredder. Kilden tilsier at kanalen skal få en annen rolle sør for broa. Kildens bølgevegg skal speiles i kanalen, og bør derfor gis åpent rom også på motsatte bredd.

Byens ansikt mot sjøen:

Vestre Havn er sjøfarendes første møte med byen. Man må ha en klar holdning til forming av ny havnefront. Sentrale elementer er arkitektonisk uttrykk, høyder, og struktur. Det må settes som krav at sjøfronten skal fremstå vakker og spennende, opplevd både fra land og hav. Her gis en lang «ny» sjølinje mot sør og vest som bør benyttes som utstillingsvindu for byen.

Historisk sammenheng

Området har vært en trafikkhavn i mange år. Det er viktig å bevare spor etter virksomheten. Men dypdykk i historien kan også resultere i overraskende ideer for framtidig utvikling. Mange byer har vært gjennom en tilsvarende transformasjon av havne- og verftsområder til nye byutviklingsområder, der man har lyktes med å ivareta deler av områdets identitet og historie for eksempel ved å etablere ny bruk i store industribygg, beholde kaifronter, la kraner bli stående osv. Gode eksempler kan hentes fra Ålborg, Malmø, København.

Klima:

Tema som reduserte klimautslipp, transport, energi i bygg må stå på dagsorden i all fremtidig arealplanlegging. For utviklingen av området bør det settes særskilt krav til bærekraft ved at all etablering her setter fokus på, og synliggjør nyvinninger innen klimateknologi, både ved byggeri og landskapsutforming.

Havneflytting og infrastruktur som ferge, jernbane og vei henger nøye sammen. Det er viktig å se på mulighetene for gradvis utbygging og da særlig vektlegge hvordan vi kan sikre kvalitet underveis i utbyggingen, og lengre perioder med bygg uten bruk. Midlertidig bruk av eksisterende bygninger og strukturer må vurderes i forhold til gradvis utbygging.

Tanker om urban grønstruktur:

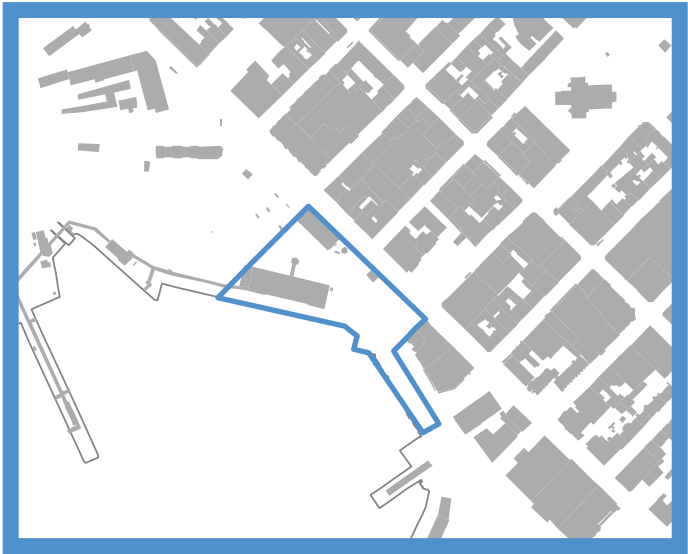
Det må bygges videre på Kristiansand som fotgjengervennlig by og som turistby. Attraktive forbindelser for fotgjengere må etableres, både fra Euroterminalen, fra Kvadraturens sentrum via Rådhusgaten og fra Strandpromenaden og Odderøya. Gode opplevelser reduserer inntrykk av avstand. Kilden, ved Gravanekanalens utløp, fordrer et åpent parkrom/plass ved kanalens motsatte side.

Organisering

Det er kommunen som har ansvaret for rammer, innhold og framdrift i planprosessen ved utarbeidelse av områdeplan. Arbeidet med områdeplanen organiseres med en fast gruppe, som følger området gjennom alle faser. Det er viktig at kommunen samlet står for utvikling av området. Det settes ned en gruppe ledet av kommunen, bredt sammensatt og med representanter fra Havnevesenet som utbygger. Det stilles krav til organisering, innhold og utredninger i planarbeidet. Men en bør ikke gå for fort fram. Beslutninger på et tidspunkt kan etter en tid vise seg å ikke være varig nok. Varige løsninger vil måtte bygge på modning, refleksjon og skiftende perspektiv over tid.

Føringer i kommunedelplanen

- promenade langs sjøen, og diagonalforbindelse som gangakse gjennom området
- krav til arrangementsareal/torv/aktivitetsareal (for enden av Rådhusgata)
- siktlinjer til sjø skal opprettholdes for Rådhusgaten, Tollbodgaten og Dronningensgate
- innerste del av containaerhavna ligger i sone der det ikke ønskes etablering av nye boliger



Konkurransområdet «byen møter sjøen», Smiths kai

Vestre havn foreslås som ny festplass i form av en park der byen møter havet. Plassen kan alternere med torget og benyttes til store byarrangement, som konserter, sirkus, tivoli og idrettsarrangementer. Den vil også kunne avlaste Tresse. Sightseeing til sjøs, badebåt, anløp for seilskipet Sørlandet, restaurantbåter, salg av reker og fisk fra båt, er elementer som kan bidra til kontakt med sjøen. Det foreslås å knytte denne plassen direkte mot Kilden via en ny gågate lagt som en diagonal mot Odderøya og Kilden.

Det foreslås å arrangere en konkurranse for det nye torget ved Smiths kai. Konkurransen skal synliggjøre mulighetene for utvikling av et muliti-funksjonelt torgområde, der byen møter sjøen i Vestre Havn. Konkurransområdet framstår i dag som en formløs asfaltflate som bruker mye plass uten å skape noen byrom av interesse. En riktig utvikling av dette området vil gi Kvadraturen et enormt oppsving i kvaliteten som by. I dag har området flere funksjoner; rutebil- og taxistasjon, ferjeterminal, som diskuteres endret eller omlokalisert.

Euroterminalen og nye terminalløsninger for ferje og tollklarering gjør at frilagerbygningen (Colorline-terminalen) på sikt kan frigjøres for annen bruk eller erstattes av annen byggmasse. Områdene rundt bygget frigjøres for trafikk og kan få helt andre kvaliteter.

Plankrav og type

Det skal lages en samlet områdeplan for containerhavna, som vist på plankartet planstatus og plankrav. Planen skal avklare hovedstrukturen i et område, før det utarbeides detaljregulering for delområder. Det er krav om konsekvensutredning for planen. Planarbeidet er igangsatt.



Ny containerhavn og ferjeterminal på KMV-området

Dimensjonering

Havnevesenet ønsker følgende dimensjonering av havna: Ny ferjeterminal med 3 ferjeleier og landkapasitet til 2 skip samtidig. Skipene er i størrelsesorden Superspeed's størrelse i dag, eller om lag 2000 passasjerer. Videre ønsker man at ny containerterminal kan håndtere 2–3 skip samtidig, totalt cirka 150.000 TEU pr. år. (1TEU er en 20 fots container). Dette betyr et areal på om lag 125 daa. Det kan synes som det allerede er en arealknapphet og konflikter med byens øvrige interesser må avveies opp mot havnedrift. En viktig forutsetning for planarbeidet er vedtatt reguleringsplan for Euroterminalen. Den flytter havnefunksjoner fra frilageret og Smiths kai. Det frigjør dette arealet til byutvikling.

Temaer som skal vurderes

Utredningsbehov er fastlagt i planprogram for områdeplanen. Her gjengis noen viktige elementer. Det skal etableres ny adkomst til hovedvegnettet. Ferjestrekningen og kjøreatkomsten til ferja er en del av E39 (Ålborg–Trondheim). Det forutsettes oppgradering av eksisterende eller nytt jernbanespor til containerhavna. I containerhavna kan det være nødvendig med dobbeltspor.

Statoil har en leieavtale for tankanlegg frem til 2019. Denne må sies opp min 5 år i forveien. Eventuell fortsatt eksistens av tankanlegget er et utredningstema i konsekvensutredningen for områdeplanen. Området er vist som bebyggelse og anlegg generelt i kommunedelplanen med underformål havn og næring.

Føringer i kommuneplanen

Utfylling i sjø er vist og utredet på overordnet nivå i kommuneplanen. Adkomst til området er vist i kommunedelplan for E39, som er under revurdering. Det er viktig at havna og ferjetrafikken får en så direkte påkobling på overordnet veinett som mulig.



Foto: Anders Martinsen fotografier

ALTERNATIVE PLANFORSLAG

Administrasjonens alternative planforslag

Caledonien



Hotellet ønsker å utvide bygningsmassen. I den forbindelse har de vurdert både gjenbygging av parkeringsplassen og riving av deler av eksisterende bygg for å gjenåpne siktaksen i Kongensgate. Positivt ved gjenåpning er å få tilbake siktaksen fra elv til sjø. Den negative siden er at det legger sterke føringer for utvikling av utviklingsområdet på Containerhavn/Lagmannsholmen. Dette igjen påvirker det strukturelle grep ved gjenbygging av randsonen, som ikke skal gjenbygges med småkvartaler. Dette bruddet på siktaksen har eksistert i 150 år. Videre vil en gjenåpning av gata gi en helt annen gatesituasjon for kinoen ved at man ikke får til de ønskede tiltakene for å prioritere forgjengere i Vestre Strandgate. Gjenåpning vil presse frem en utbygging av parkeringsplassen, som skaper en «grønn» diagonal fra Østre til Vestre Havn. I vedtatt reguleringsplan er det bebygde arealet vist som byggeområde og parkeringen som parkering.

St Josephs



Virksomheten i St. Josephs sykehjem vurderes flyttet fra Kongensgate 15. Eiendommen vises i to alternativer. Offentlig/privat tjenesteyting ivaretar muligheten for å fortsatt være der og sentrumsformål som ivaretar ny bruk. Alternativ bruk vil sannsynligvis være bolig eller kontor.

Gravane



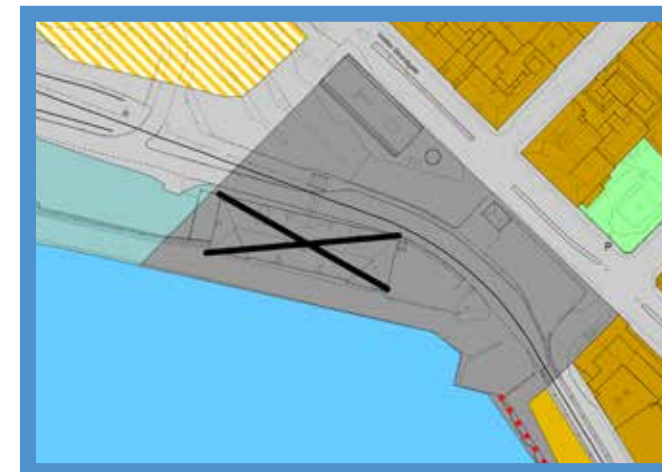
Det er viktig å sikre nye areal for fremtidige plassdannelser og tilgang til disse. Det foreslås at parkeringsplasser som i dag ligger på sjøsiden av strandpromenaden omprioriteres til friområder. Parkeringsplassen helt sør i Vestre Strandgate ved Gravane legges derfor ut i to alternativer som grønnstruktur og parkering. Området er uregulert. I kommunedelplan for Havn er dette området vist som park/grøntdrag/torv. Utformingen av området har stor betydning fordi det er atkomst til Odderøya og Kilden og bør få en estetisk kvalitetsheving.

Parkering ved Sjøhuset og i båthavna Langfeldts allmenning



Dette er to resterende parkeringsplasser som ligger på sjøsiden av strandpromenaden. Begge disse områdene er vist som friområde i gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen. Parkeringsplassen ved sjøhuset er i ettertid regulert til parkering, plassene langs bygget er basert på leieavtale på kommunal grunn. Båthavna på Langfeldts allmenning er uregulert.

Smiths kai (med og uten frilageret)



I kanten av området hvor nytt bytorg er definert ligger frilageret (terminalbygget til Colorline). Bygget har bevaringskategori 2 (nest høyest). Bevaringsverdi er først og fremst knyttet til havneutbyggingen i mellomkrigstida. Ferjeterminalen flyttes ut av bygget, når ny etableres lenger vest. Ved etablering av nytt bytorg vurderes bruken av bygget og hvorvidt bygget skal stå. Ved å rive bygget får man åpnet siktaksen i Gyldenløvesgate. I kommunedelplanen legges det ut to alternativer til offentlig ettersyn, ett med bygget stående og ett der det forutsettes revet.

Tankanlegget på Odderøya

Tankanlegget på Odderøya drives i dag av Shell. Anlegget er et beredskapslager for NATO. Anlegget ligger delvis i fjell. Tankanlegget har lagring av fyringsolje, diesel, parafin og fuel og har et bredt marked fra bunkring av fergene til Colorline, fiskebåter, lastebåter, cruise-skip og til «land-baserte» kunder.

Shell skal avvikle sin virksomhet på Odderøya, men Kristiansand Havn HF ønsker å opprettholde tankanleggets funksjon. Med boligutviklingen på silokaia ser kommunen en avvikling som gunstig. I dag finnes det tre tankanlegg i kommunen. Alle anleggene er under diskusjon. Behov og lokalisering avklares som egen sak. Området er derfor vist som bebyggelse og anlegg- næring og off./privat tjenesteyting, men tankanlegg som en mulighet i kommunedelplanen i høringsforslaget slik at man kan konkludere når saken er bedre belyst, etter høringen.



Formannskapet vedtok 06.04.11 å legge følgende tillegg på høring

MC parkering i Gyldenløvesgate mellom Kirkegata og Markensgate

Parkeringen lokaliseres langs biblioteksrampen. I dag er det tillatt med kjøring til eiendommene og parkering for handikappede langs fasaden på Domkirkens menighetshus. Det forutsettes at denne parkeringen opprettholdes og at den planlagte forbindelsen mellom torvet og kunstmuseet lar seg realisere. Når bibliotekrampa fjernes vil et større areal bli tilgjengelig.

MC parkering i Rådhusgata ved Markensgate

I planforslaget foreslås det en bedre tilrettelegging for gående og syklende i Rådhusgata, som en del av strategien om å koble torvet til sjøen og som en forlengelse av gang/sykkelveiforbindelsen i Rådhusgata for øvrig. MC-parkering må ses i sammenheng med tilretteleggingen for myke trafikanter og taxiholdeplassen. Løsningen vil medføre fjerning av noen kortids-parkeringsplasser for biler.

MC parkering i Skippergaten ved Markensgate

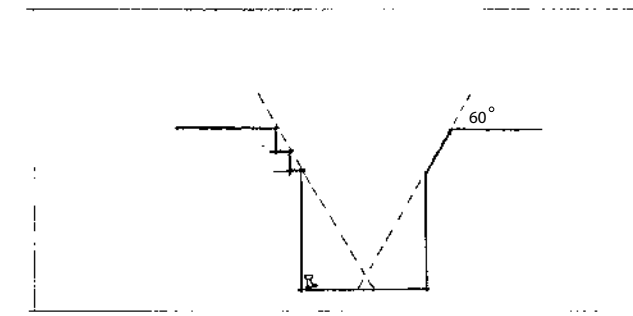
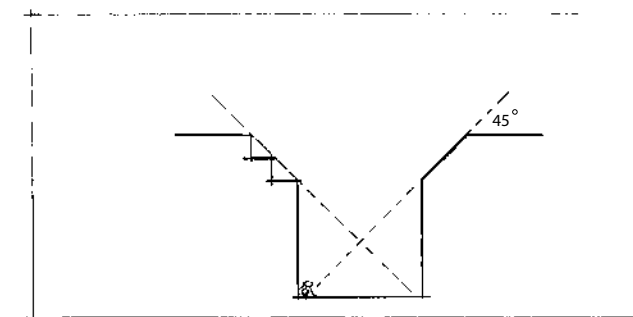
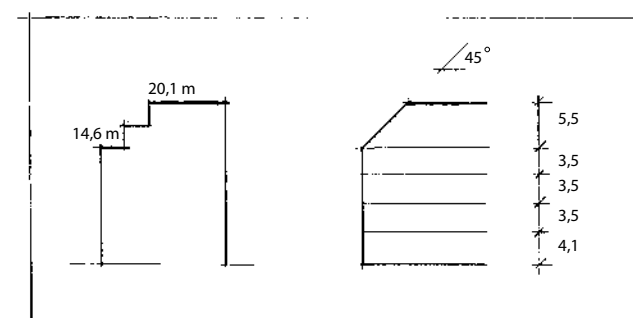
Gågaten strekker seg litt inn i denne gaten. MC-parkering kan legges på strekningen fra gågaten til innkjøringen til parkeringshuset i Lillemarkens. Offentlig passasje ved Handelens hus forutsettes opprettholdt. Løsningen vil medføre fjerning av noen kortids-parkeringsplasser for biler.

Gågate i Skippergata

Gågaten strekker seg i dag frem til atkomsten til parkeringskjeller i Dalanegården (Kvartal 14). En forlengelse av gågaten er en krevende løsning trafikalt, og vil tidsmessig være avhengig av utbyggingen av kvartal 14 (adkomst flyttes til Kirkegaten i siste byggetrinn). Endringen må sees i sammenheng med enveisregulering i Gyldenløvesgate, bussgate i Henrik Wergelandsgate, gågate i Kirkegata på strekningen mellom Wergelandsparken og Domkirken, adkomstene til parkeringshus i Gyldengården og endring av adkomst for kvartal 14.

Gatetun i Kongensgate mellom Markensgate og Vestre Strandgate

En slik regulering vil bedre forholdene for myke trafikanter og kan på en god måte legge til rette for uteservering og annen aktivitet knyttet til byggene. I planforslaget er det lagt inn krav om publikumsrettet virksomhet i første etasje i dette kvartalet. Løsningen kan medføre en større begrensning i parkeringsmulighetene for kinobesøkende. Løsningen må sees i sammenheng med foreslått enveisregulering av Vestre Strandgate på strekningen Dronningensgate til Østre Strandgate.



Snittene over viser høyder

Sykkelfelt i Østre Strandgate

Det forventes en økning av trafikken som følge av utbygging i Østre Strandgate øst for Festningsgata. Det foreligger planer for ombygging av gaten for å redusere farten for bilister og skape sikrere kryssing av gata med bredere fortau og innsnevring av kryss. Sykkelfelt vil fungere dårlig i denne løsningen, og medfører behov for å vurdere planene på nytt. Tilsvarende vil gjelde for resten av Østre Strandgate. Når ny Havnegate etableres kan man forvente en økning av trafikken i Østre Strandgate også på vestsiden av Festningsgaten.

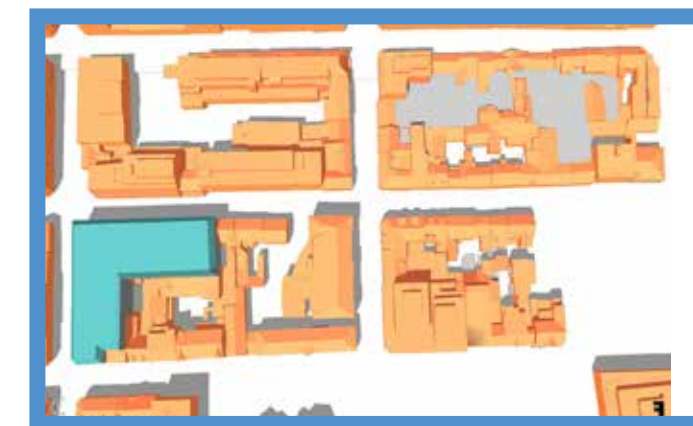
Byggehøyder

Gjelder kvartalene 2, 8, 9, 14, 15, 20, 21, 26 og 27: Byggehøyde justeres med inntil 1,1 meter for alle alternativene. I tillegg er tilbaketrekking vist med 45 og 60 graders vinkel. Indre gårdsrom i 6 etasjer. Byggehøydene er som vist på figur.

Skissene under viser sol-/skyggestudier.

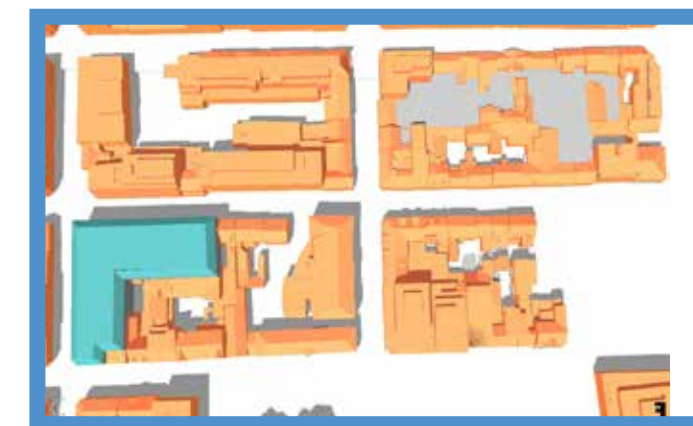
Kvartal 20, klokken 12

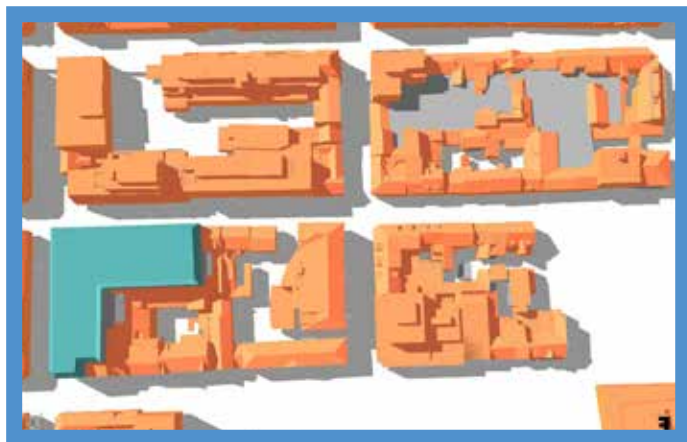
Møne- og gesimshøyde økt 1,1 m 5. etasje tilbaketrukket 60 grader



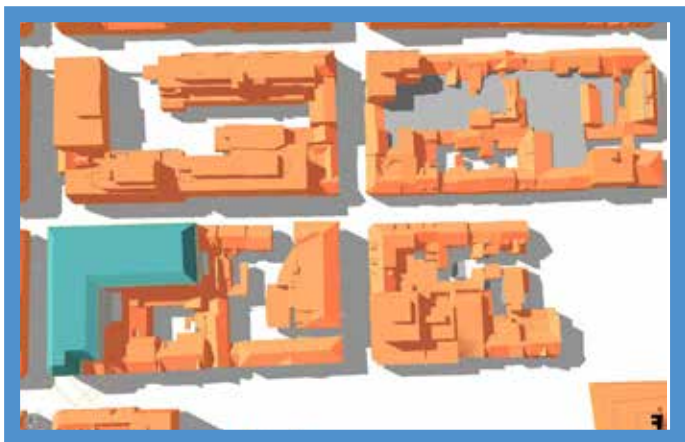
Kvartal 20, klokken 12

Møne- og gesimshøyde økt 1,1 m 5. etasje tilbaketrukket 45 grader

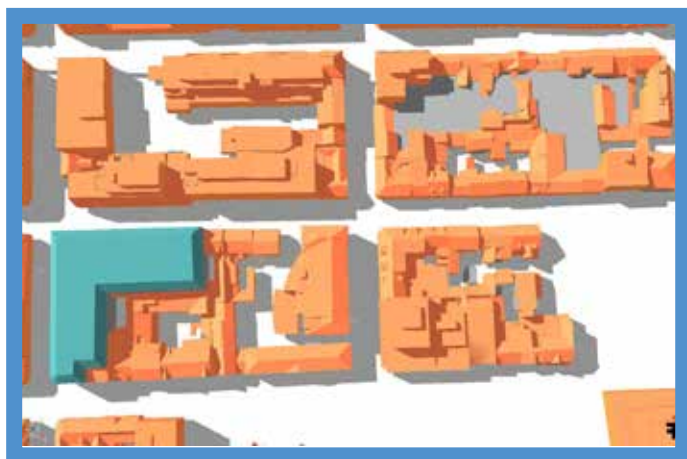




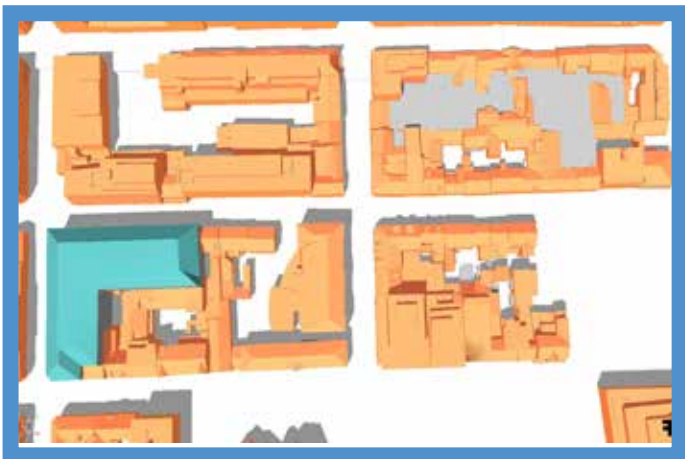
Kvartal 20, klokken 16
 Møne- og gesimshøyde økt 1,1 m 5. etasje tilbaketrukket 60 grader



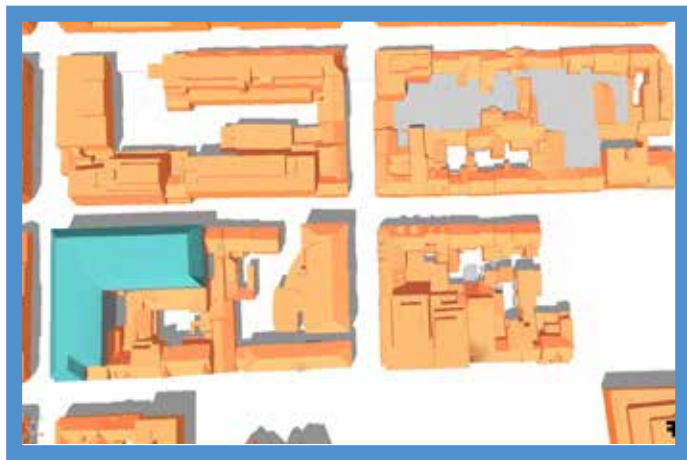
Kvartal 20, klokken 16



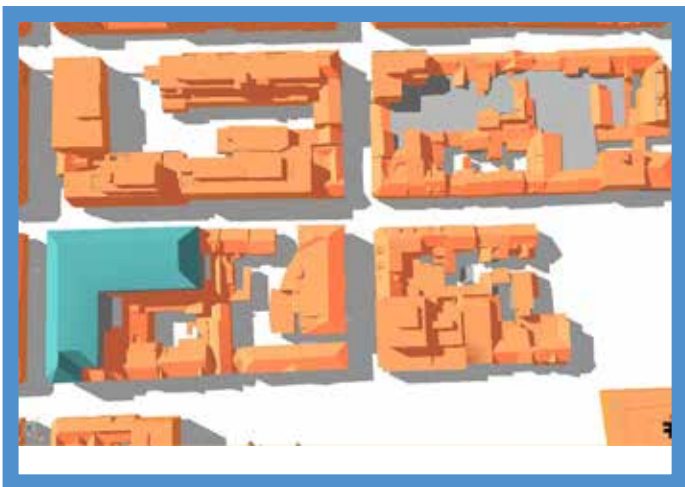
Kvartal 20, klokken 16
 Møne- og gesimshøyde økt 1,1 m 5. etasje tilbaketrukket 45 grader



Møne- og gesimshøyde økt 1,1 m 5. og 6. etasje tilbaketrukket 60grader
 Kvartal 20, klokken 12



Kvartal 20, klokken 12
 Møne- og gesimshøyde økt 1,1 m 5. og 6.etasje tilbaketrukket 60 grader



Møne- og gesimshøyde økt 1,1 m 5. og 6. etasje tilbaketrukket 45 grader
 Kvartal 20, klokken 16

Møne- og gesimshøyde økt 1,1 m 5. og 6. etasje tilbaketrukket 45 grader

TEMA	AKTUELLE TILTAK.
Stormflo og ekstremnedbør	Det bør gjennomføres analyser på ekstremnedbør og stormflo for Kvadraturen, for å kartlegge konsekvenser og aktuelle tiltak. Innskjerping av byggesaksbehandling i forhold til kjellere og sokkeletasjer.På sikt bør også eksisterende avløpsanlegg i Kvadraturen bygges om til separat system. Kommuneplanen innfører bestemmelse om høyde i forhold til økt vannstand.
Støy	Det bør vurderes om det tas inn bestemmelse (ref T-1442: «Retningslinjer for begrenning av støy») i kommuneplanen knyttet til bygg og anleggsstøy. Det bør vurderes om det tas inn bestemmelse (ref. Helsedirektoratets «Veileder for kommuner og arrangører om musikkanlegg og helse») i kommuneplanen knyttet til bruk av musikkanlegg og helse.
Ulykker med gående og syklende	Nye bygg bør utformes slik at fare for takras unngås. Oppfølging av politivedtektene: Oppsetting av avvisere ved fare for takras og rydding av tak. Snørydding og strøing av fortau.
Brann	Eventuell brann i tankanlegget på Odderøya vil påvirke fremtidige boliger på silokaia. Det bør foretas konsekvensutredninger i form av brann-, røyk og eksplosjonssimuleringer for å kartlegge senariene. Bygg i Posebyen oppgraderes når det gjelder tidlig brannvarsling.
Støv	Støv måles. Ved for høye verdier må tiltak iversettes. Langsiktige tiltak som vil redusere utslipp som etablering av fjernvarme er igangsatt.

I arbeidet med kommunedelplanen har vi prøvd ut et nytt konsept, byplankafé. Ideen bak byplankaféen er at borgere, politikere, lag, organisasjoner, beboere og byplanleggere både private og offentlige kan møtes til uformell samtale om utviklingen av sentrum. Det ble arrangert 2 byplankaféer om utvikling av torvene og om byliv generelt. Erfaringen er at det er vanskelig for alle parter å løsrive seg fra egne roller og interesse. Møtene lignet offentlige høringsmøter eller informasjonsmøter. En del innspill og diskusjon ble det. Ideen kan med fordel tas opp igjen i andre planprosesser, men med en annen regi.

Videre har det vært jevnlige møter med velforeningene og næringsforeningen i tillegg til møter med grunneiere, lag og foreninger. Posebyen og Syd-Kvadraturen har gitt skriftlige innspill som beskrives her.

Posebyen

Posebyen er i dag et boligområde. Posebyen har mange flotte bokvaliteter med grønne bakgårder, småhusbebyggelse og sørlandsidyll som gir området et harmonisk preg. Nærheten til Baneheia er også en viktig kvalitet. Posebyen er det området med flest bosatte, og også flest barn. Området er godt tilrettelagt for barnefamilier på grunn av leilighetsstørrelse og hagene i avskjermet bakgård. Den største aldersgruppen er unge mennesker i 20- og 30-årene. Dette kan ha sammenheng med at posebyen er et populært sted å bo for studenter, i byen og nær universitetet. Tidligere har det vært et problem med oppdeling av hus til flere enheter, noe som gjør det vanskelig å opprettholde område som et familieområde. Bosonens kapasitet var i ferd med å sprenge. Denne trenden har avtatt og erstattet med utleie av hele hus til studenter som bofelleskap. Dette påvirker ifølge beboerne området negativt, ved at husene ikke vedlikeholdes og det blir mye inn og utflytting.

Innspill

Posebyen vell mener området forslummes, og ønsker derfor mer aktivitet i form av kafeer, nisjebutikker, markeder og intimkonserter. Aktuelle virkemidler som foreslås er endret gatebruk, bedre bevaring av husene (strengere krav til restaurering og oppussing), mer grøntområder, benker, belysning, møteplasser, nye avfallsløsning og minimere utleievirksomheten. Deres viktigste tiltak er en ny plan for området.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

Det foreslås å revidere bevaringsplanen for å unngå en uønsket utvikling og utrede annen bruk av gatene. Enveiskjøringer og gatetun skal vurderes. Dette kan gi rom for nye avfallsløsninger (nedgravde tanker) og mer grønt (gjerne trær). Ulempen er færre parkeringsplasser som må vurderes opp mot de andre fordeler. Man kan vurdere å stramme inn bevaringsbestemmelser dersom man finner det nødvendig.

Kommunens rolle

Kommunens rolle vil være å stå ansvarlig for reguleringsplanprosessen.

Syd-Kvadraturen (murbyen sør for Dronningensgate)

Søndre del av Kvadraturen er også et boligområde, men med vesentlig større innslag av offentlig virksomhet og næring. Mange av kvartalene har mye kontorvirksomhet. I tillegg er det stor tetthet av menighetsbygg. Kvadraturen og Tangen videregående skole har opp mot 2000 elever. Kongensgate skole og Musikkens hus er også viktige målpunkt for barn og unge med dagens bruk og ved eventuell lokalisering av Samsen.

I denne delen av byen er det færre bosatte barn, men svært mange besøkende. Det er ingen aldersgrupper som markerer seg tydelig, men dette er den delen av byen som har flest eldre beboere (særlig i østre deler). Dette er den delen av byen hvor man har hatt største økning i bosatte, og stor byggeaktivitet.

Utbygging av Tangen og Aquarama vil medføre en høyere trafikkbelastning for boligene i Østre Strandgate, øst for Festningsgata. Det settes i gang tiltak for å gjøre gata mer forgjengervennlig med trær og fartsdempende tiltak. Utbyggingen har bidratt til en opprusting og utvidelse av de offentlige arealene i Østre Havn (utvidelse av Bystranda, promenaden og parken på Tangen).

Syd-Kvadraturen vell er opptatt av at det tilrettelegges for barnefamilier. Trafikk er en utfordring de hele tiden har fokus på.velforeningen ønsker at gatene blir grønnere og triveligere for eksempel ved å fjerne alle offentlige parkering i bosonene, og på denne måten redusere antall parkerte biler. Videre ønsker de en sterkere styring av boligtyper, subsidiering for å få flere barnefamilier inn. Ved å revitalisere boligområdene

mener vellet at kaféer og kulturbasert næring inntar murbyen. Videre er også dette vellet opptatt av å skape møteplasser en mulighet er opprusting av klimahuset og starte søndagskafé. Vellet peker på at man ved arrangementer stenger av offentlige arealer som Tresse, bystranda og mener dette må begrenses i forhold til dagens aktivitet.

Hva gjøres i kommunedelplanen?

Bytorget på Smiths kai gir flere muligheter for å lokalisere arrangementer. Bosonen bør gjennomgå i forhold til kapasitet og avgiftsplasser. Ny utforming av Østre Strandgate er under behandling.

Kommunens rolle

Parkvesenet har ansvar for arrangementer, boneparkering er parkeringsselskapets ansvar og ingeniørvesenet er saksbehandler for veiutforming. Det betyr at man må forholde seg til de ansvarlige fagetatene i kommunen, og tiltak må vurderes i forhold til det man ønsker å oppnå i dette planforslaget.

Foto: Anders Martinsen fotografier



Foto: Anders Martinsen fotografier



VEDLEGG 1, KONSEKVENSEUTREDNING

Forskrift om konsekvensutredninger §2b stiller krav om konsekvensutredning for kommuneplaner og kommunedelplaner med utbyggingsformål (Jf. Pbl. §4-2). Elementer i planen som er konsekvensutredet:

- Næring og handel
- Trafikk
- Byrom
- Skole og barnehage

Tema næring utredes i kommuneplanen. Konsekvenser vil så langt som mulig også synliggjøres i kommunedelplanen.

Kommuneplanen utreder også ny omkjøringsvei og alternative koblinger til Kvadraturen. Dette gjøres på et overordnet nivå og fastlegges strekmessig i kommuneplanen. Konsekvensutredningen for kommunedelplanen vil derfor ikke være rettet mot ulike alternativer, men handle om utforming og konsekvenser knyttet til alternativet som velges.

Havnegata blir konsekvensutredet i kommuneplanen. Kostnader, konstruksjon og geoteknikk utredes videre i kommunedelplanen. Kommuneplanen konsekvensutreder i tillegg utvidelse av gjestehavna. Flytting av containerhavna er utredet og avklart ved forrige rullering av kommuneplanen. Kommuneplanen utreder og tilrettelegger for utvidelse av containerhavnas areal i sjø. Ny områdeplan med konsekvensutredning er igangsatt. Konsekvensene er vurdert i forhold til følgende hensyn og tema:

- Grønnstruktur og friluftsliv
- Landskap
- Biologisk mangfold (på land og i sjø)
- Kulturminner (på land og i sjø)
- Ferdsel på sjøen / havnevirksomhet
- Barn og unges interesser
- Universell utforming

- Kommunal økonomi
- Naboskap
- Samordnet areal- og transportplanlegging, trafikkgenerering og arealforbruk
- Risiko og sårbarhet.
- Trygg by

Næring og handel

Øket volum på bygg i kvartalene i city i form av høyere bygg og mulighet for å bygge ut det indre av kvartalet i full høyde

I enkelte kvartaler langs Markensgate foreslås gesims- og mønehøyder økt med 1,1 meter for å tilpasse seg moderne etasjehøyder. For 4. etasje øker gesimshøyden fra 13,5 meter til 14,6 meter. Mønehøyde / total bygningshøyde økes tilsvarende fra 19 meter til 20,1 meter.

Sone for satsing på kontor utvidet inn i Kvadraturen Forrige versjon av kommunedelplanen sa at kontorer skulle etableres i randsonen. Vi ønsker nå at det satses på utvikling av moderne kontorlokaler i handelssentrum. Kontorlokaler regulert på Tangen, kvartal 71 (fylkeshuset) og Silokaia endres ikke. Euroterminalen, med regulert byggehjemmel for 40.000 m² kontor, innlemmes i kontorsonen i ny plan.

Byggehøyder	
Grønnstruktur, friluftsliv	Høyere bygg gir endret lys som kan påvirke gatetrær og planters vekstforhold. Det anses ikke som kritisk da plantevalg kan avbøte dette. Det samme vil gjelde for etablert grønnstruktur inne i kvartalet
Landskap	Høydeøkningen vil (langsomt) øke byens silhuett.
Biologisk mangfold	Ingen betydning.
Kulturminner på land og sjø	Høye bygg skal fortsatt trappes ned og tilpasses tilliggende bevaringsverdig bebyggelse.
Ferdsel på sjøen / havnevirksomhet	Ingen, ubetydelig endring av silhuett fra sjøen.
Barn og unges interesser	Ingen vesentlig betydning. I kvartal med boliger vil krav til uteareal (og sol) fortsatt gjelde.
Universell utforming	Ingen betydning.
Kommunal økonomi	Ingen betydning.
Naboskap	Ingen vesentlig betydning.
ATP og kollektivdekning	Endringen gir økt mulighet for etablering av kontorarbeidsplasser. Kvadraturen er kollektivknutepunkt, med gode muligheter for å reise kollektivt til arbeid og redusert bruk av privatbil. Økte høyder og kompakt utbygging kan bidra til redusert utbygging utenfor «city».
Risiko og sårbarhet	Kompakt utbygging vil være mer krevende med omsyn til brannsikring og opplegg for redning.
Trygg by	Ingen konsekvens isolert sett, men flere folk kan gi et tryggere sentrum.
Behov for tilleggsutredning/ kartlegging	Detaljer må vurderes ved regulering og prosjektering.
Oppsummering:	Økning av høyder og mer kompakt utbygging gir økte mulighet for å etablere nye arbeidsplasser. Flere arbeidsplasser i Kvadraturen vil styrke handelen. Økte høyder vil på sikt endre byens silhuett. Krav til fasadeutforming og tiltak i gater, møblering og vegetasjon, kan motvirke mulige negative konsekvenser.

Kontorsone	
Grønnstruktur, friluftsliv	Ingen konsekvens
Landskap	Ingen konsekvens
Biologisk mangfold	Ingen konsekvens
Kulturminner	Store enheter kan bryte med etablert fasadeinndeling knyttet til historisk eiendomsstruktur. Bestemmelser i kommunedelplanen skal hindre at det skjer.
Barn og unges interesser	Liten konsekvens. Kanskje kan det være positivt at barn med foreldre som arbeider i sentrum lettere sammen kan benytte seg av byes tilbud.
Kommunal økonomi	Ingen konsekvens
Naboskap	Ingen konsekvens
ATP og kollektivdekning	Kvadraturen har best kollektivdekning. Flere kontorarbeidsplasser i Kvadraturen kan redusere bruken av privatbil og øke bruken av kollektivreiser.
Klimautslipp	Kan føre til reduksjon
Risiko og sårbarhet	Ingen konsekvens
Trygg by	Flere folk i Kvadraturen antas være positivt
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ingen
Oppsummering	Konsekvensene er i sum positive for Kvadraturen. Flere arbeidspasser der vil bety flere kunder til næringslivet i byen.

Trafikk

Parkering under torvet:

Området er på cirka 6 dekar, avsatt til samferdsel generelt, og regulert som torv. Bestemmelser til gjeldende kommunedelplan åpner for etablering av

parkeringsanlegg. Oppstart av arbeid med detaljregulering er meldt. Tiltaket må være planavklart før byggingen av rådhuskvartalet starter.

Trafikk	
Grønnstruktur, friluftsliv, Kulturlandskap	Trærne i Wergelandsparken kan få endrete vekst og livsvilkår. Redusert jorddybde i den del av parken som foreslås bebyggt vil ytterligere begrense parkens historiske bruk og potensiale.
Biologisk mangfold	Trærne i Wergelandsparken kan få endrete vekst og livsvilkår. Redusert jorddybde i den del av parken som foreslås bebyggt vil ytterligere begrense parkens historiske bruk og potensiale.
Kulturminner, kulturlandskap	Øvre og Nedre Torv, med park, domkirke og historiske bygninger, er renessansebyens viktigste plass og kan ikke beheftes (forstyrres) verken av ramper eller nye bygg. Kvadraturens første kirkegård ligger under deler av torvene.
Barn og unges interesser	Torvet er byens hjerte også for barn og unge. Byggeprosessen vil være den mest negative konsekvensen for barn og unge.
Kommunal økonomi	Driftsform og utbyggingsansvar avklares i plan.
Naboskap	Byggeperioden vil være til stor ulempe for all virksomhet som på en eller annen måte relaterer seg til torvområdet. Atkomst til anlegget kan påvirke naboskapet negativt.
ATP og kollektivdekning	Tiltaket kan bidra til økt bruk av privatbil, og muligens til økt handel.
Risiko og sårbarhet	Avklares i reguleringsarbeidet
Trygg by	Underjordiske parkeringsanlegg oppfattes generelt som utrygge.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Reguleringsplanen må blant annet avklare forhold til kulturminner, Wergelandsparken og atkomst.
Oppsummering	Utbyggingen vil gi privatbilister bedre mulighet å parkere sentralt i byen. Næringslivet ser tiltaket som udelte positivt fordi det antas å gi flere kunder. Utbyggingen har utfordringer i forhold til atkomst, kulturminner og trærne i Wergelandsparken.

Byrom

Nytt urbant byrom, stort nok til at større arrangementer kan finne sted og hvor konflikter i forhold til nære omgivelser kan unngås.

Byrom	
Grønnstruktur, friluftsliv	Viktig tilskudd til byens urbane grønnstruktur. Med Rådhusgata som bindeledd vil torv og sjø knyttes nærmere hverandre.
Landskap	Ingen konsekvens.
Biologisk mangfold	Ingen konsekvens.
Kulturminner	Om havnelageret på Smiths kai (ColorLine) bli stående eller rives avklares i kommunedelplanen.
Barn og unges interesser	Aktiviteter som barn og ungdom setter pris på innpasses.
Kommunal økonomi	Investeringer må ses i sammenheng med etablering av ny havnegate.
Naboskap	Tiltaket er avhengig av at ny havnegate blir lagt i tunnel. For Vestre Strandgate vil det bety økt kryssing av gående. Vestre Strandgate foreslås som kollektivgate (forbudt for annen biltrafikk) mellom Skippergata og Dronningens gate. Tiltaket vil være udelt positivt for all aktivitet i Kvadraturen.
ATP og kollektivdekning	Liten konsekvens.
Klimautslipp	Liten konsekvens.
Risiko og sårbarhet	Fotgjengerkryssing av Vestre Strandgate, samt fare for å falle i sjøen, må vies spesiell oppmerksomhet.
Trygg by	Sett i forhold til dagens utfordringer med å trygge Vestre Strandgate kan tiltaket bidra positivt.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Detaljplanlegging
Oppsummering	Et offentlig bymiljøtiltak med areal til utendørs aktivitet stort nok som fest- og arrangementsplass og som knytter torvet nærmere sjøen.

Skole og barnehage.

Forslaget gir utvidingsmulighet for Tordenskjold gate skole og bygging av ny barnehage. Det innebærer omdisponering av eiendommene Fritz Jensens gate 49, 51, 53, 55, 57, 59, 61, Lømslands vei 1, 7; 7a, 7c, 7b og Tordenskjolds gate 55

(borettslag). Disse eiendommene må erverves, med unntak av Fritz Jensens gate 55 og Lømslands vei 7b som er kommunale stiftelser.

Skole og barnehage	
Grønnstruktur, friluftsliv	Ingen konsekvens.
Landskap	Kan gi mer ubebygd areal
Biologisk mangfold	Ingen konsekvens
Kulturminner	Eksisterende bygg forutsettes revet, med unntak av skolebygget som er verneverdig.
Barn og unges interesser	Vil styrke barn og unges oppvekstvilkår i Kvadraturen.
Kommunal økonomi	Privat eiendom må erverves.
Naboskap	Utvidet skole og ny barnehage vil føre til mer barnlig aktivitet. Naboskap til Baneheia vurderes som viktig for fysisk aktivitet og naturkontakt.
ATP og kollektivdekning	Liten konsekvens
Klimautslipp	Liten konsekvens
Risiko og sårbarhet	Liten konsekvens.
Trygg by	Flere barn – mer aktivitet – tryggere miljø
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Detaljplanlegging. Støy og sikker skolevei må vies oppmerksomhet.
Oppsummering	Etablering av nærmiljøsentert med utviding av skolen og bygging av barnehage skal dekke behov som følge av økt andel boliger i Kvadraturen. Barnehagen kan også dekke behov til bosatte utenfor Kvadraturen. Tiltaket er et ledd i å styrke utvikling av Kvadraturen som trivelig å bo og arbeide i.

Barnehage på Tangen

Bystyret vedtok i 2004 og 2010 at det skal reguleres tomt til barnehage på Tangen. Alternativer er vurdert og her foreslås tomten sør for Tangen vgs, i dag regulert til kombinert byggeområde for forretning/kontor/bolig og felles uteareal

Barnehage på Tangen	
Grønnstruktur, friluftsliv	Liten konsekvens, mer åpenhet i området.
Landskap	Som ovenfor.
Biologisk mangfold	Ingen konsekvens.
Kulturminner	Ingen konsekvens.
Barn og unges interesser	Vil gi et lokalt barnehagetilbud.
Kommunal økonomi	Hvis kommunen skal bygge må tomta erverves.
Naboskap	Ingen negativ konsekvens.
ATP og kollektivdekning	Liten konsekvens.
Klimautslipp	Liten konsekvens
Risiko og sårbarhet	Nærhet til elva må hensyntas.
Trygg by	Liten konsekvens
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	
Oppsummering	Barnehage på Tangen vil styrke barnehagekapasiteten i sentrum og være et positivt lokalt tilbud. Området må omreguleres, trolig sammen med tidligere Agder Energis eiendom.

Samlet vurdering

Grønnstruktur, friluftsliv	Mer park-/lekeareal i byen, satsing på oppgradering og utviding av strandpromenaden et udelte positivt for Kvadraturen.
Landskap	Liten konsekvens
Biologisk mangfold	Liten konsekvens
Kulturminner	Ny bevaringsplan for Posebyen skal utarbeides. Verneverdige bygg som ikke er regulert til bevaring vurderes fortløpende i nye planer.
Barn og unges interesser	Tiltak som kan gjøre byen mer barne- og ungdomsvennlig prioriteres.
Kommunal økonomi	Økt satsing på nye fellesarealer vil føre til økte kommunale investeringer i planperioden.
Naboskap	Ny, tydeligere sonedeling kan bidra til å dempe nabokonflikter knyttet til bolig og støy.
ATP og kollektivdekning	Planen fokuserer på utvikling av byliv som sosialt liv mellom mennesker. Tilrettelegging for kollektivtransport, syklende og gående prioriteres på gatenivå. Bilparkering tilrettelegges i parkeringshus nær innfartsårer. Flere parkeringsplasser sentralt i byen, hvor det pr.d.d. er god dekning, vil trolig øke personbiltrafikken i Kvadraturen.
Klimautslipp	Satsingen på mer klimavennlige bygg bidrar positivt, gamle bygninger er en utfordring. Økt tilrettelegging for gående og syklende og kollektivtransport gir økte muligheter for å velge mer miljøvennlig transport. Havnegata gir økt trafikkapasitet, noen som kan gi mer trafikk, samtidig som Havnegata åpner for en bedre kollektiv- fremkommelighet.
Risiko og sårbarhet	På lang sikt kan økt havstigning ha konsekvenser for eksisterende bygg. Dette må vurderes ved nybygging i Vestre Havn
Trygg by	Økt byliv i form av flere mennesker i gatene vil gjøre byen tryggere.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ingen
Oppsummering	Styrking av handel, flere boliger og (kontor)arbeidsplasser vil samla sett være positivt for Kvadturens utvikling. Ny havnegate gir økt trafikk, samtidig som den åpner for bedre kollektivfremkommelighet. Flere parkeringsplasser vil øke personbiltrafikken. Byggehøyder som ivaretar identitet, solforhold og en lik høyde på bebyggelsen i Kvadraturen er posivit for utviklingen av sentrum.

Om arbeidet med kommunedelplanen

Planarbeidet startet høsten 2008. I løpet av den tiden har det vært stor utskiftning i prosjektgruppen som har arbeidet med planen. Planarbeidet har vært organisert som et tverrfaglig prosjekt med en prosjektgruppe. Ved ferdigstillelse av planen har prosjektgruppen bestått av:

Rådmannen, Asbjørn Grøvan

Kultursektoren, Bjørn Amundsen

Skoleetaten, Grete Olsen

Barnehageetaten, Are Sætervadet

Helse- og sosialsektoren, John Johansen (nå by- og samfunnsenheten)

Teknisk sektor, parkvesenet, Hanne Katinka Hofgaard

Teknisk sektor, plan- og bygningsetaten, Ålaug Rosseland

Teknisk sektor, by-og samfunnsenheten, Hans Munksgaard

Teknisk sektor, by-og samfunnsenheten, Ingvald Kårikstad

Teknisk sektor, by-og samfunnsenheten, Helge Solli

Teknisk sektor, by-og samfunnsenheten, Tone Iglebæk

Tidligere medlemmer har vært:

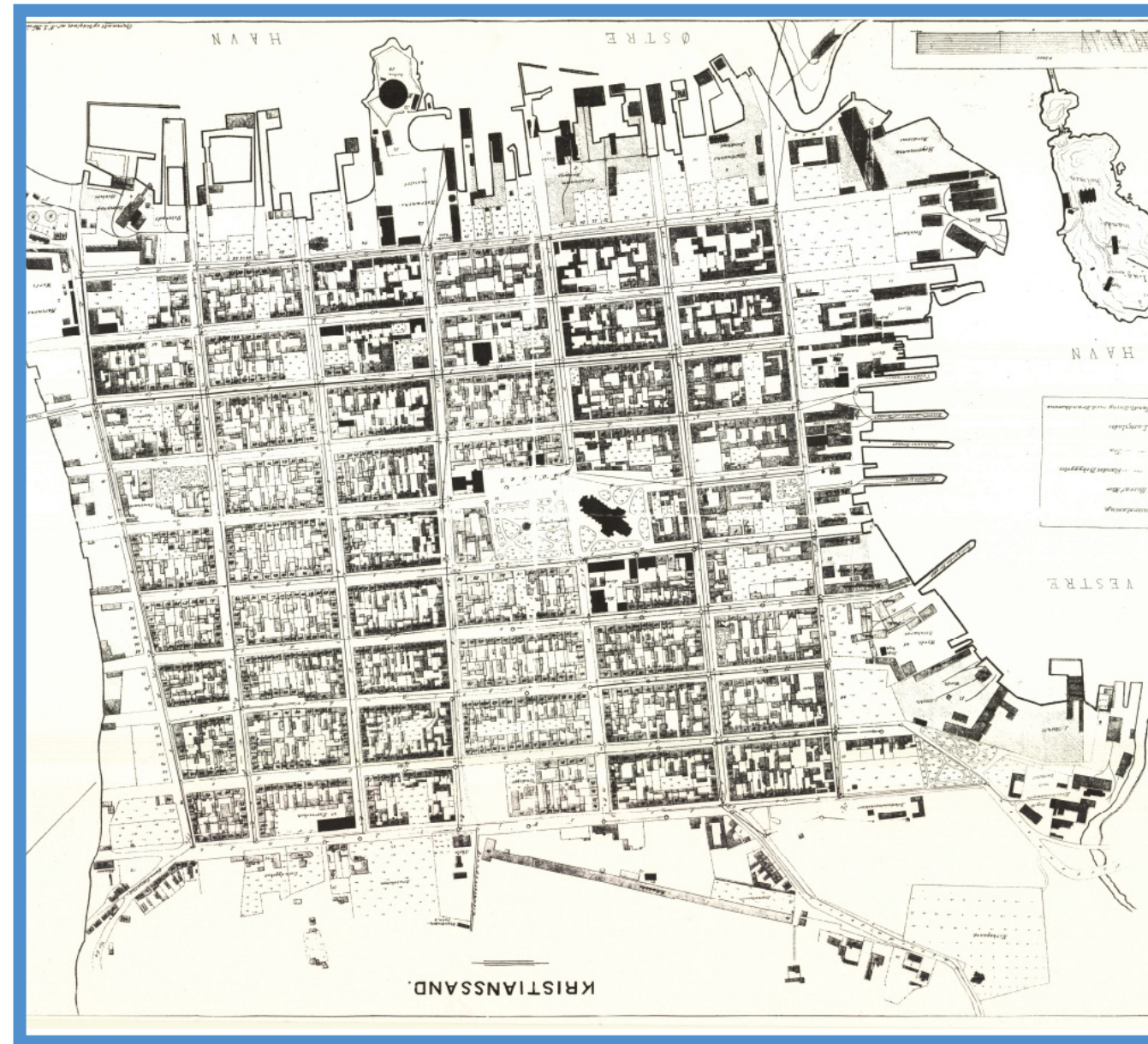
Teknisk direktør, plan- og utredningsstab, Hilde Gulbrandsen

Teknisk sektor, plan- og bygningsetaten, Elin Aabel Bergland

Kultursektoren, Borgfrid Møen

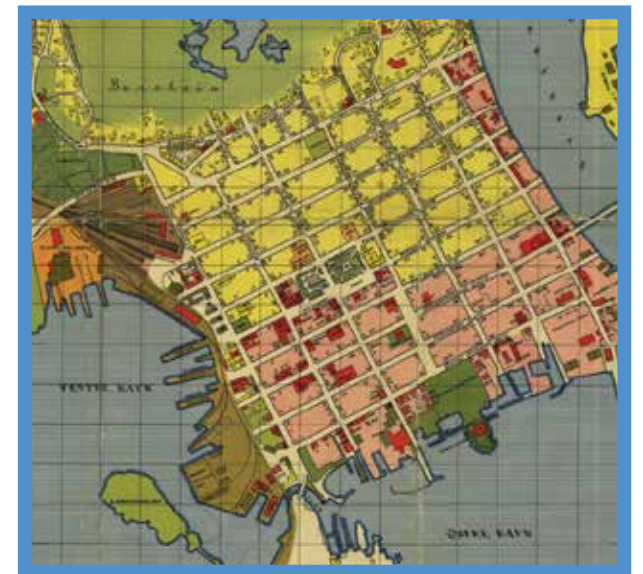
Helse- og sosialsektoren, Sigurd Paulsen

VEDLEGG 2 BYHISTORIE OG ANALYSER



Kvadraturens historiske rolle

Et tilbakeblikk på Kristiansands byutvikling gjennom historien vil raskt lede inn på epokegjørende byutvidelser, og hvordan områder av ulik årgang har nedfelt seg omtrent som årringer, eller vekstsoner omkring byen. Hvert utviklingstrinn har også endret Kvadraturens rolle som sentrum.



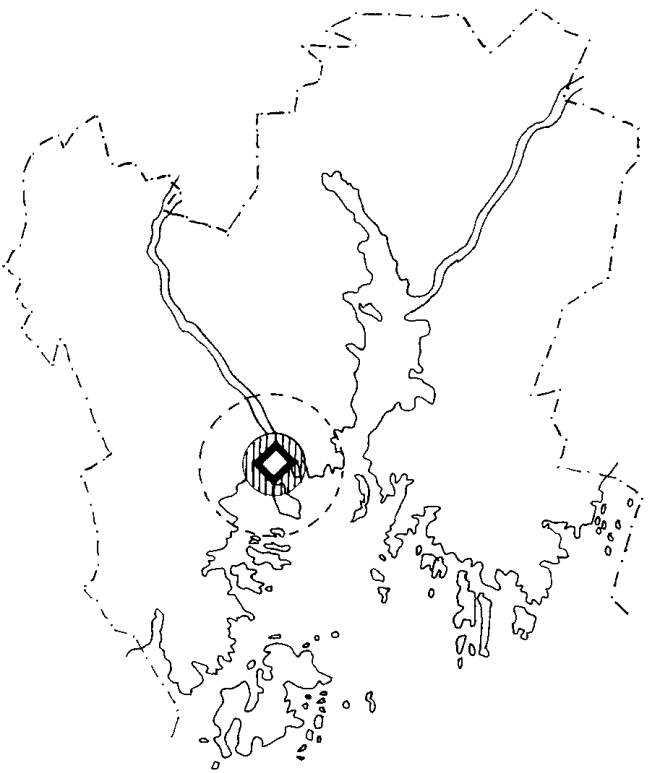


1641–1700-tallet

I den første epoken etter byens grunnleggelse skjedde det en gradvis utparsellering og bebyggelse innenfor rutenettsreguleringen.

Utenfor de 54 kvartalene med byggegrunn var det avsatt almenning på alle sider. Der skulle det være plass for betjenende virksomhet som ikke kunne være inne i bebyggelsen p.g.a. størrelse eller fare. Det ble anlagt skipsverft, «industri», lagerplasser og lagerhus, selv om det i utgangspunktet ikke var tillatt med bebyggelse på allmenningene.

Byen benyttet Oddernes kirke, tinghus på Kongsgård, mølleved Grimsbekken, og bymark i Baneheia. Men etterhvert ble egne institusjoner etablert innen Kvadraturen, og byens rolle som sentrum styrket.



1800-tallet:

Den gryende industrialismen krevde mer plass, og virksomheter som f.eks. dampsgager fikk plass på de tidligere allmenningene. Men samtidig var presset på kvartalene stor med en voksende bybefolkning, og almenningsarealet som jo hadde vært felles areal, ble utparsellert til utvidet bygrunn i 1883, bl. a. med «Nybyen». Det egentlige allmenningsareal ble med dette begrenset til gateløpenes forlengelse til sjøen. Vestre havn ble kommunalt havneareal.

Nye industrianlegg som mekaniske verksteder, gassverk, bryggeri og dampsgager krevde nå så store anlegg at de ble lagt i en ny betjenende randsone utenfor almenningsarealet, langs elva, på Tangen og ved Grimsbekken.

De nye kommunikasjonsmidlene jernbanen, og ikke minst dampskipstrafikken gav byen en sentral rolle i regionen. De krevde store arealer, men ble brakt helt inn mot Kvadraturen og omformet almenningsarealene langs Vestre Strandgate.



1900-tallet–1965:

Ved byutvidelsen til Lund og Grim på 1920- tallet, ble presset på boligutvikling i de 54 kvartalene, og i de innregulerte småkvartalene rundt mindre. Boligutviklingen kunne skje som hagebybebyggelse i rimelig gangavstand til arbeidsplassene i Kvadraturen og i randsonen omkring med industri/ lager. Dette gav Kvadraturen en rolle som «sentrum» i byen.

Byen sikret seg grunn også utenfor byutvidelsen, ned mot Marvika hvor det på et tidspunkt var planer for flyplass. I denne betjenende sonen ble det allerede i «Langes plan» for byutvidelsesarealet på 20-tallet lagt opp til havneutvikling i Kongsgårdbukta, og etterhvert ble industriområder anlagt her og på Dalane.



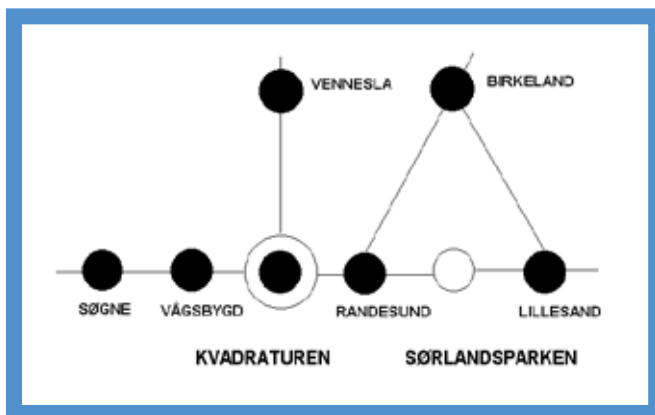
1965–1995

Etterkrigstidas store utbygging av arealer til bolig ble etter kommunesammenslåingen i -65 lokalisert til heiområdene rundt byen.

Men som ved tidligere byutvidelser skjøv byen store enheter foran seg, til en ny betjenende sone utenfor. Flyplassen på Kjevik var tidlig blitt anlagt i god avstand til byen. Det falt naturlig å følge opp med Dyreparken, Holskogen, Sørlandsparken, verftet på Andøya, og industriområde på Korsvik.

For å fylle sin rolle som sentrum i den nye bydannelsen av regional størrelse, ble det vedtatt at Kvadraturen skulle forbeholdes de mest «naturlige senterfunksjoner», i en konsenteret senterdannelse. Man la vekt på Kvadraturens funksjon som knutepunkt.

Sentrumsplanen fra 1978 videreførte generalplanen fra -69 og regionplanleggingen fra 60- tallet, med en strategi for å avlaste presset på Kvadraturen. Næring og institusjoner ble forutsatt flyttet ut og etablert i bydeler med egne «satelittsentre». Man ville kombinere småbyidentitet og storbykvaliteter, og få til et samspill med andre mindre sentre i regionen.



Fysiske rammer for utviklingen

All planlegging i og rundt Kvadraturen vil måtte forholde seg til det storslåtte plangrepet fra 1641, slik kong Christian Quarts ingeniør Hans Jacobssøn Schiørt planla det. På den en kvadratkilometer store sandmoen ved Otras utløp er den kvadratiske byplanen lagt ut med et rutenett av 54 kvartaler, 192 alen lange og 96 alen brede, eller 120 gange 60 meter. Alle gatene er 24 alen, 15 meter brede.

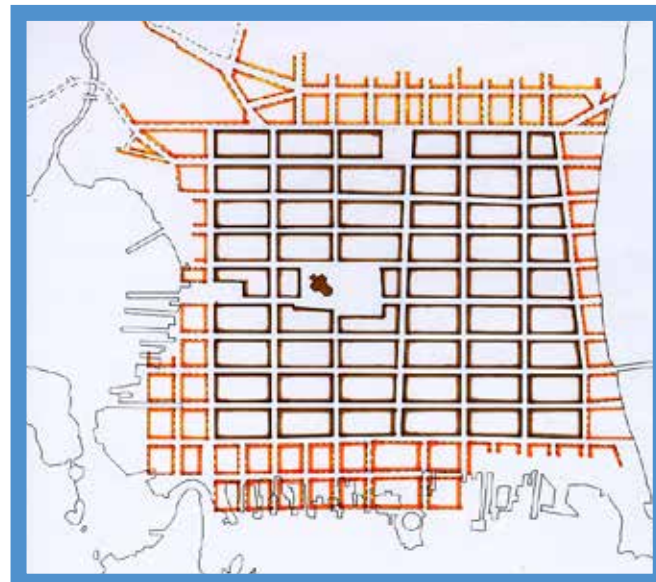


Kongen fikk anlagt flere byer i samme periode som Kristiansand, for å befeste sitt lands stilling rundt Skagerak/ Kattegat. Mange av dem var festningsbyer, med festningsvoller og regelbundne idealplaner etter renessansens prinsipper. Kvadraturen fikk aldri sammenhengende bymurer, men hadde vann på tre kanter og festningsanlegg på egne holmer i begge havnebasseng. Byens brede gater samsvarer med tidens militære krav, men også arkitektoniske idealer. Palladio, en autoritet på Christian 4.'s tid, henviser til Vitruvius og sier «man bør i de byer som har kald eller temperert luft lage brede og rommelige gater, slik at byen derved blir sunnere, bekvemmere og vakrere.» Men fremfor alt ligger det nok pragmatiske idealer fra Holland til grunn, hvor

planleggeren med kongens støtte hadde fått sin ingeniørutdannelse. Det er i Kvadraturen ikke bevart bebyggelse som kan tilskrives renessansens prinsipper, og mye tyder på at den eldste bebyggelsen i hovedsak var trebebyggelse etter regionens byggeskikk.

Videre planlegging må forholde seg til forskjellige plangrep som i større og mindre grad er gjennomført opp igjennom tidene. Prinsippielt kan grepene beskrives tematisk; å utvide, å bygge i høyden, eller å dele opp Kvadraturen.

Å utvide Kvadraturen

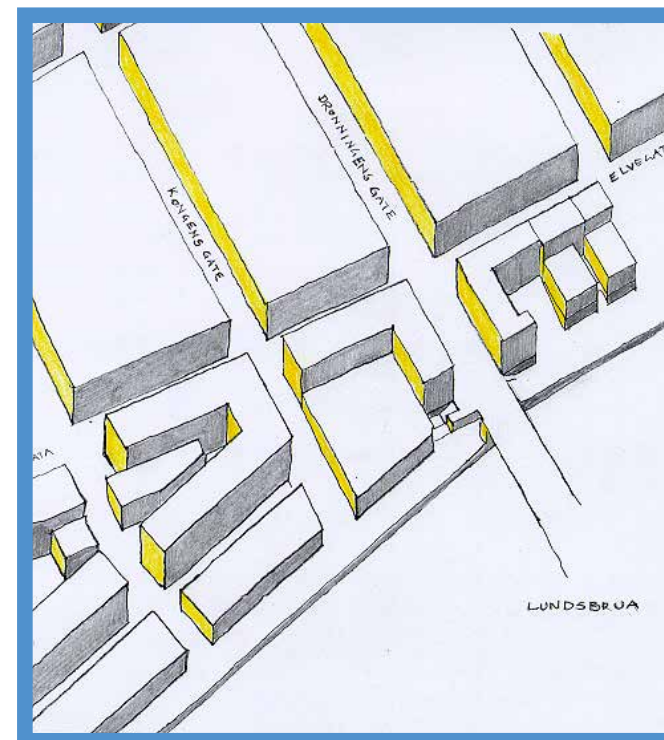


Den opprinnelige planen for byen regulerte ingen bebyggelse utenfor de 54 kvartalene. Allmenningene skulle kunne benyttes til skipsverft og annen virksomhet som var for stor eller for brannfarlig til å være innen bybebyggelsen. Men det har ikke alltid vært vektlagt å forbeholde Kvadraturens randsone for plasskrevende virksomhet som betjener bysentret.

I 1883 ble det tidligere allmenningsarealet rundt hele Kvadraturen regulert med små kvartaler, med maksimumsstørrelse etter bygningsloven av 1845. Etterhvert som nye behov og utfordringer dukket opp ble denne planen i liten grad gjennomført, men det finnes i dag på alle fire kanter bebyggelse som er blitt til med utgangspunkt i denne planen.

På slutten av 1800- tallet begynte treplanting i baneheia, og en voksende interesse for grøntdrag i byens nærhet bredte seg i befolkningen. Fra og med reguleringsplanen for Kvadraturen fra 1942 har det vært et overordnet mål å sikre parkdrag langs vannet. Byplanen fra 1948 (neste side) viser dette langs elvebredden og Østre havn, hvor det etterhvert også ble forutsatt institusjoner. Dette ble fulgt opp i Sentrumsplanen fra 1978.

Å bygge i høyden



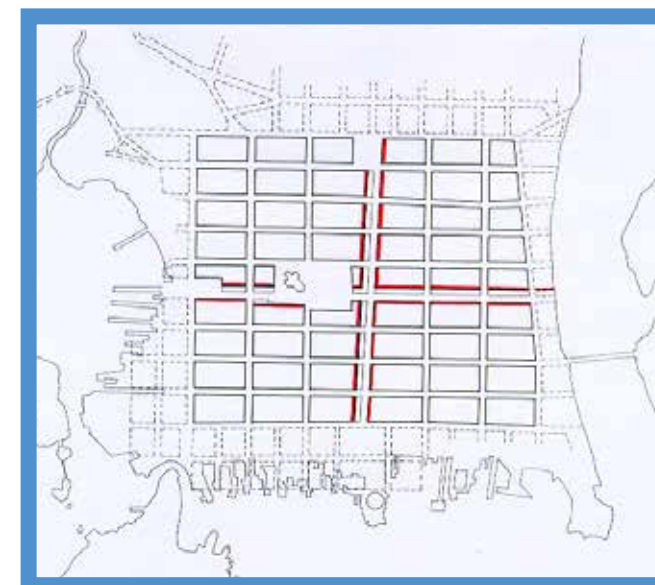
Etter bybrannen i 1892 gav byggebestemmelsene, i samsvar med bygningsloven av 1845 lov til å bygge med 18 meter til gesims der det ble murtvang. Dette ville svart til 5–6 etasjer, tilsvarende som i København og Kristiania.

Med bygningsvedtektene fra 1932 og reguleringsplan for gatelinjene fra 1942 ble byggehøyden for hele Kvadraturen satt til 4 etasjer, unntatt langs Østre Strandgate hvor det skulle være 3 etasjer, med frittliggende 2 etasjes bygninger nedenfor. I de sentrale forretningsstrøk kunne det være en tilbaketrukket 5. etasje. Slik kan det som fortøner seg som enkeltstående høye bygg, egentlig være bygget for å tilpasse seg et framtidig helhetlig gaterom. Ved reguleringsplaner på 1950-tallet ble også byggehøyden på utsiden av Elvegata og Vestre Strandgate satt til 4 etasjer.

På 60- 70- tallet ble det gjennomført en rekke reguleringsaker for enkelttomter hvor det ble bygget høye punkthus, gjerne på en lavblokk som fulgte kvartalsdannelsen. Dette gav en fleksibilitet, slik at sentrum skulle kunne ta imot de behov som måtte oppstå. I dag har karré-bebyggelsen igjen funnet gjenklang og blir identifisert med Kvadraturens karakter.

Å dele opp Kvadraturen

Etter brannen i 1892 fulgte gjenoppbyggingen byggelinjene i rutenettplanen, men det ble også søkt å dele opp med branngater, «avenyer». Tordenskjoldsgates skole ble lagt som fondbygg for aksevirkingen i Festningsgata, og ble derved bindeledd mellom Kvadraturen og Nybyen.

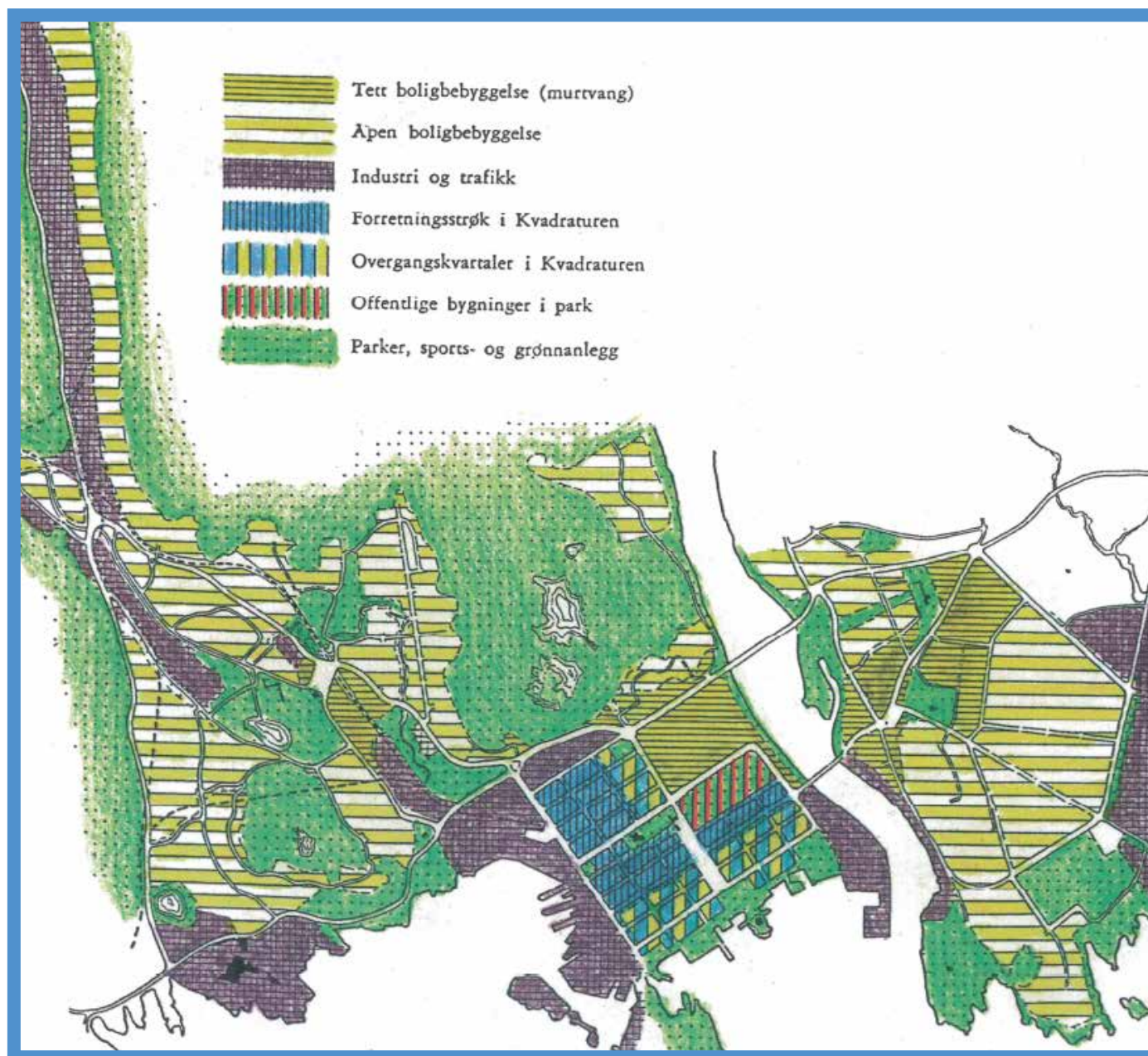


Tilsvarende plangrep er det mange europeiske eksempler på fra 1800- tallet. Ofte hadde europeiske byer fått boulevarder anlagt der festningsverkene hadde utspilt sin rolle og ble revet. I Paris ble de livlige boulevardene skåret gjennom bebyggelsen for å luften ut den gamle middelalderbyen. I Amerika ble nye byer anlagt med tilsvarende sammenbindende hovedgatenett mellom bydelene, men der fikk disse brede gatene med trekker navnet aveny.

Det viktige med 1892-planen var at det ble innført murtvang. Unntatt var området nord for Rådshusgata/ Torvet og Markens gates nordlige bebyggelse. Dette hadde sterk innflytelse på hvor videre fornyelse fant sted, og hvor forretningsdelen ble videreutviklet.

Å peke ut en del av Kvadraturen for fornyelse og tilrettelegging for næringsutvikling ble ytterligere vektlagt i generalplanen fra 1969 og videreføringen gjennom Sentrumsplan 1978. Senterdelen var et hovedanliggende i disse planene, og det er verdt å merke seg hvordan en i -69 til slutt valgte det minst omfattende alternativet, og at det i -78 var ytterligere innskrenket, konsentrert om handlestrøket med gågata.

De siste 50 år har hatt sonedeling ut fra funksjon som viktig redskap i planleggingen. Riktignok har dette fått mindre betydning i sentrum, hvor det ble lagt vekt på fleksibilitet,



Forslag til byplan 1948

tilgjengelighet og behandling av enkeltsaker. Sonekartet i sentrumsplanen fra -78 ble kun veiledende, og i forbindelse med behandlingen ble det vedtatt at «det bør tilstrebes en spredt boligmasse i Kvadraturen». I dag blir det blant annet i miljøbysammenheng varmt tatt til orde for blandet bruk. Men uten oppdeling av områder etter bruk, blir utfordringen desto større med hensyn til å utvikle andre styringsredskap.

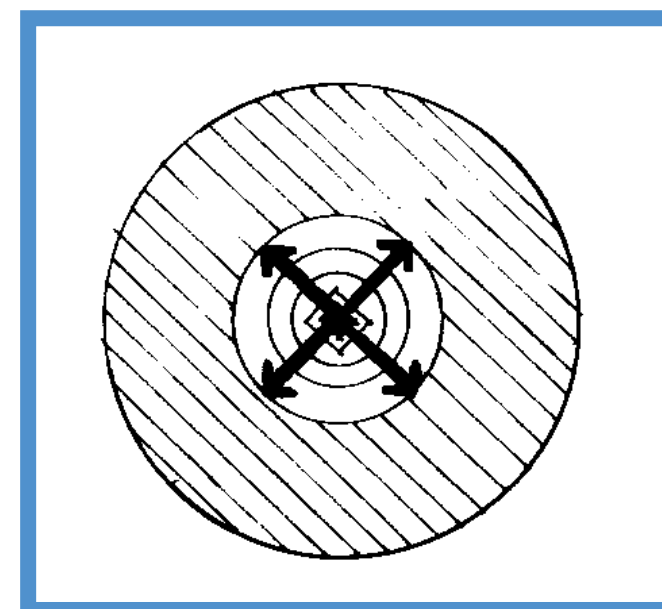
Kvadraturen som tyngdepunkt

Det mest markante trekk i dagens situasjon er hvordan industri- og lagervirksomhet omkring det opprinnelige almenningsarealet, i Kvadraturens randsone langs elva, på Tangen osv. ikke lenger er avhengig av å ligge nær Kvadraturen. Her vil det nå kunne utvikles næring/kontorarbeidsplasser og boliger, slik at områdene inngår

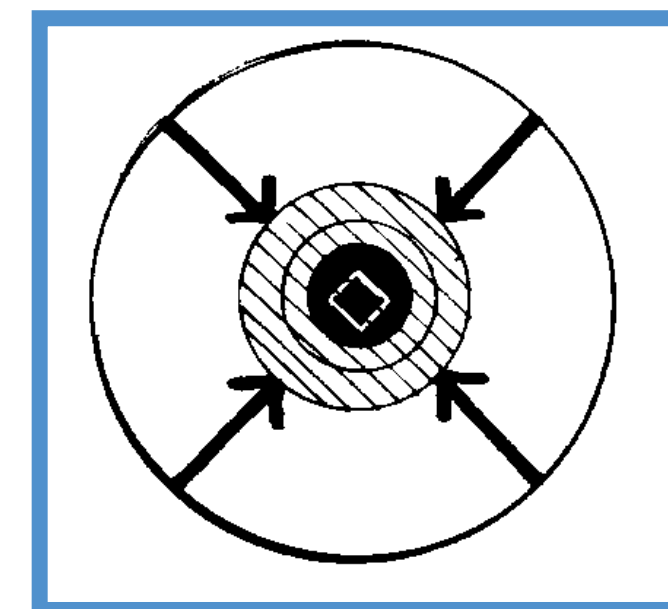
i et nytt utvidet sentrum på en annen måte enn tidligere.

Et slikt utvidet sentrum vil også være avhengig av utviklingen av en betjenende randsone. Den er i ferd med å dannes av områdene med sentrumsnære boliger på Grim og Lund, sammen med store regionale institusjoner som HiA og VAS, samt relativt sentrumsnære industriområder og eventuell ny havneutvikling i Kongsgårdbukta.

Målet for den videre sentrumsutviklingen bør nå være at en mer intensiv bruk av Kvadraturen og et utvidet sentrum skal styrke Kvadraturen som kommune-, region- og landsdel-senter. Utfordringen har i et slikt perspektiv et endret fokus mot å finne en strategi for å videreutvikle Kvadraturen som tyngdepunkt.



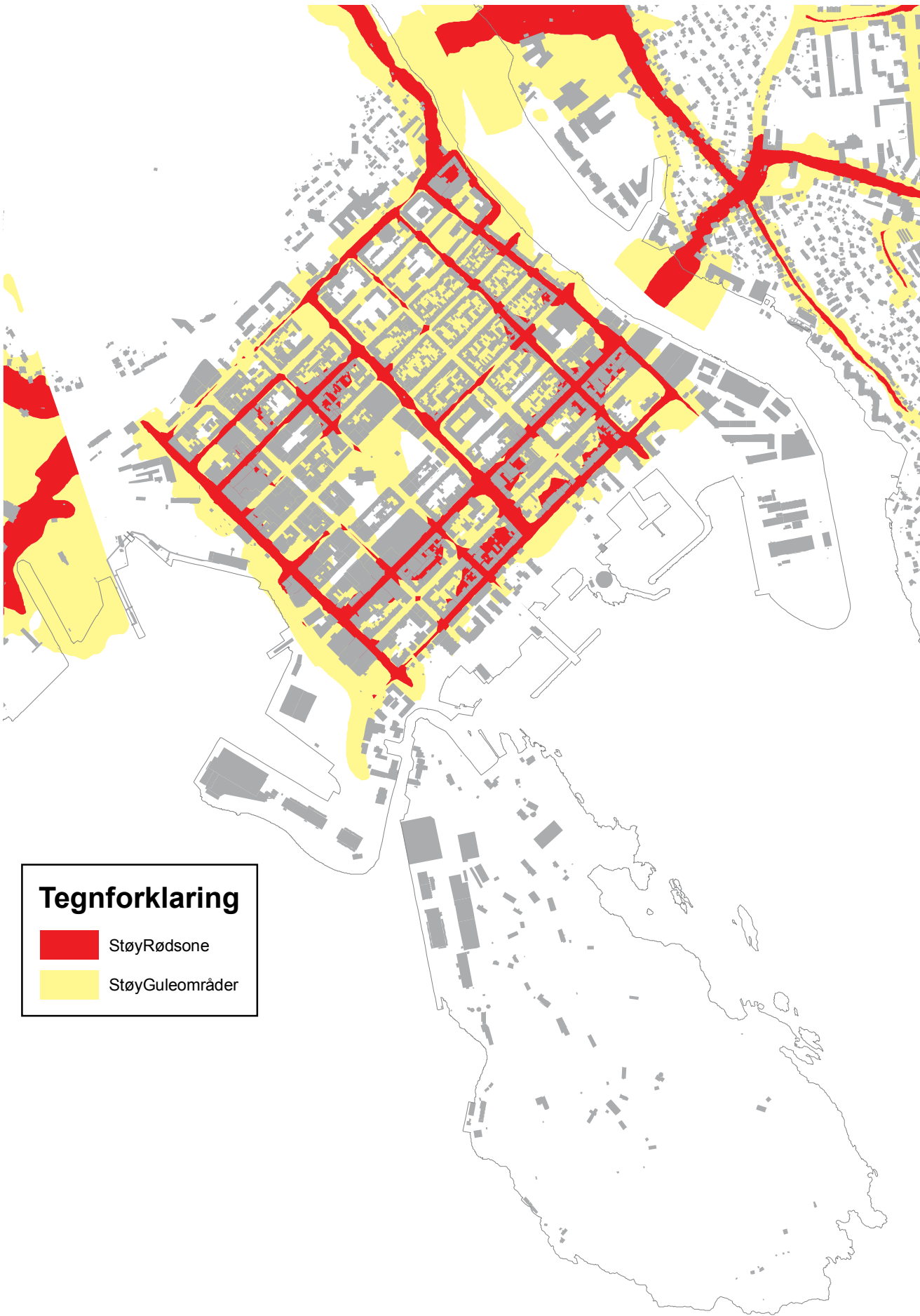
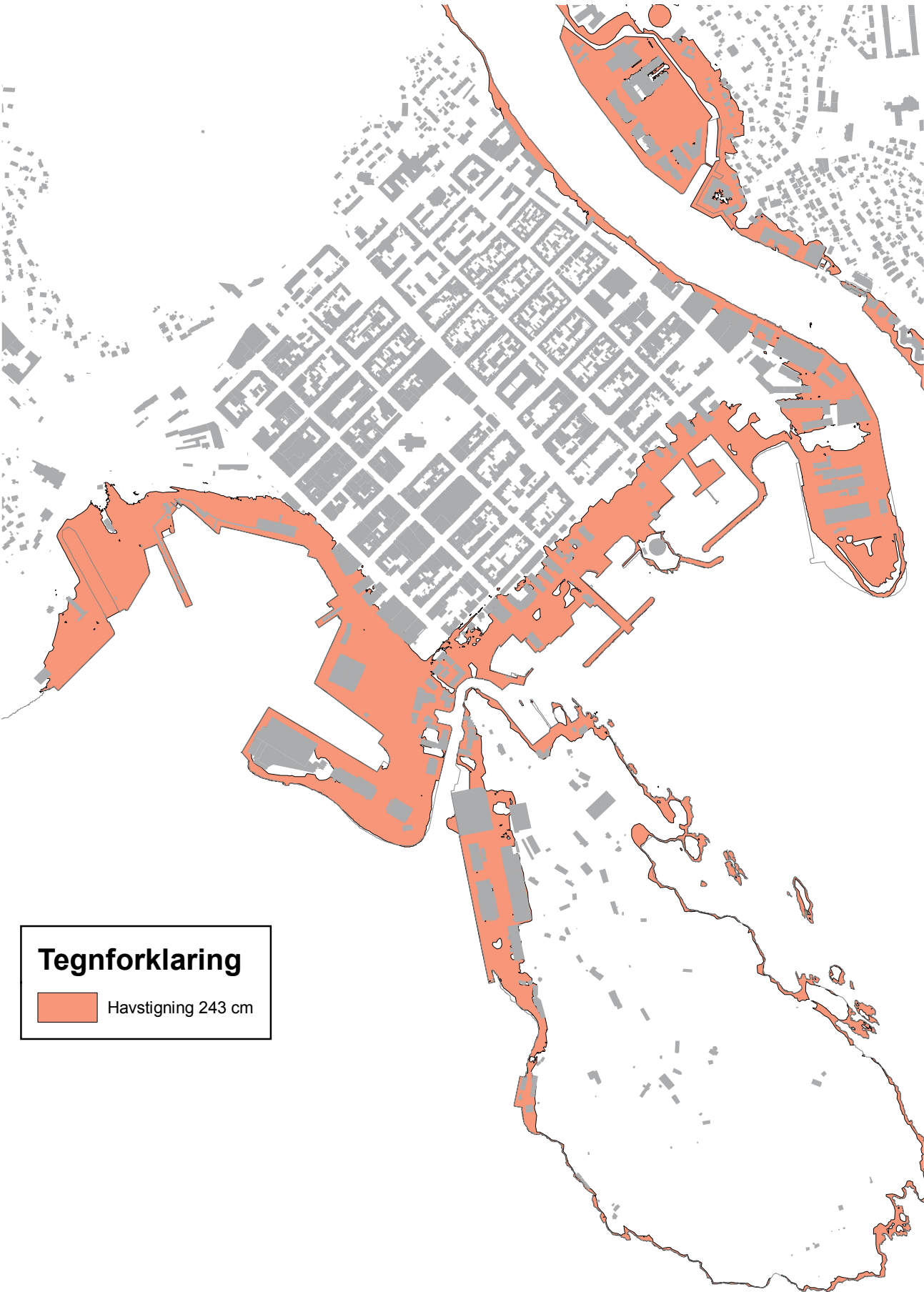
1998–2010 Kvadraturen som tyngdepunkt i et utvidet region-og landsdelssentrum



1978–1998 Kvadraturen som knutepunkt i en by av regional størrelse

VEDLEGG 3, TEMA KART

58





Gatebruk

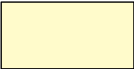
- Hovedgate
- Gågate
- Handlegate
- Kollektivgate
- Hovedsykkelnett
- Blandet trafikk

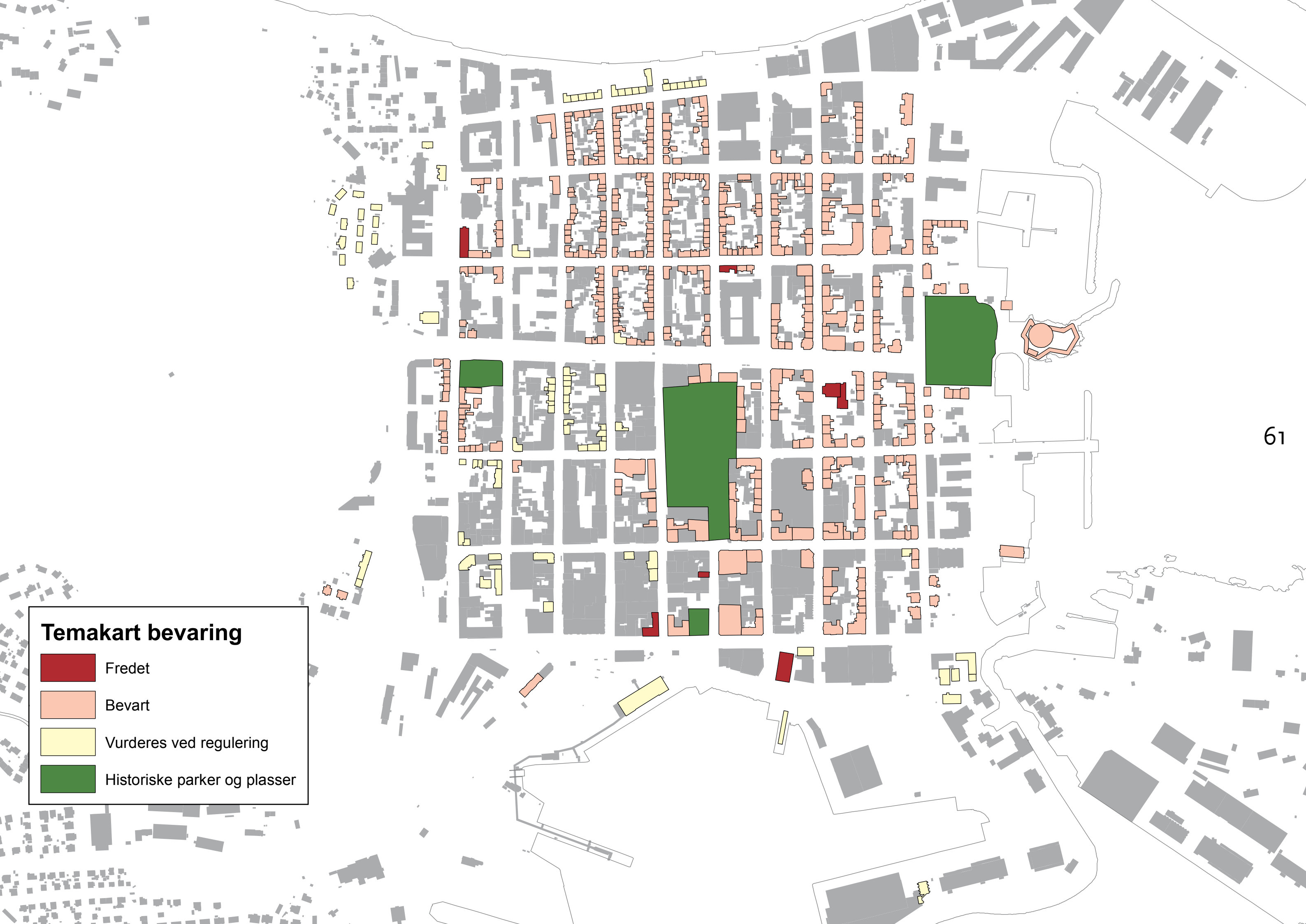
GangOgSykkelveinett

- Gågate
- Gågate, ny
- GS vei / promenade
- GS vei / promenade, ny
- Sykkelvei med fortau
- Sykkelvei med fortau, ny



Temakart bevaring

	Fredet
	Bevart
	Vurderes ved regulering
	Historiske parker og plasser





VEDLEGG 4

KONSEKVENsutREDNING AV

BYSTYRETS VEDTAK 20.06.2012

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn – Konsekvensutredning av Bystyrets vedtak 20.06.2012

I møtet i bystyret 20.06.2012 vedtok Kristiansand bystyre en utvidelse av «city-delen» i forhold til administrasjonens forslag til vedtak. I administrasjonens forslag til sluttbehandling var aktuelle kvartal for «city» definert som kvartalene på hver side av markensgate. I begrepet «city» ligger at det i aktuelle kvartaler åpnes for en høyere gesimshøyde (14,6 m) enn i gjeldende plan for Kvadraturen. Dette for å ivareta dagens krav til innvendig netto etasjehøyde. Bystyrets vedtak innebærer en økning av gesimshøyde fra administrasjonens forslag (14,6 m) til 15,5 m, d.v.s. en økning på 0,9 m. Det er beregnet at mønehøyde på 20,1 og gesimshøyde på 14,6 (administrasjonens forslag) gir rom for 4 etasjer med en tilbaketrukket 5. etasje. Ytterligere økning av gesims gir mulighet for mer fleksibilitet ved utforming av etasjene, men økningen gir ikke rom for ytterligere en etasje.

I gjeldende plan for kvadraturen kan noen kvartal bygges ut 100% i 1 etasje. I planforslaget som gikk til sluttbehandling ble det åpnet for at kvartalene i «city» kunne bygges ut 100% i hele byggets høyde (5 etasjer). Begrunnelsen for dette er at det er nødvendig å legge til rette for mer hensiktsmessige butikkarealer og at det er behov for mer kontor- og forretningsarealer i Kvadraturen. Bystyrets vedtak innebærer at denne muligheten utvides til noen flere kvartaler opp mot Festningsgata.

Vedtaket innebærer en større fleksibilitet ved utnyttelse av kvartalene i en større del av Kvadraturen. Prinsippene om handelssoner, bylivsone, krav om publikumsrettet virksomhet, kontorsone osv. er ikke endret, men vil fremdeles ligge som føringer for det videre arbeidet med oppfølging av Kvadraturplanen.

Økning av gesimshøyde og BYA

Bystyret har vedtatt:

City defineres som kvartal 1, 2, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 31, 32, 33, 37, 38, 39, 43, 44, 49, 50.

Følgende byggehøyder er vedtatt for city: Gesimshøyde 15,5 m og mønehøyde 20,1 m (jfr. vedtakets pkt 3 e og f). Det åpnes for takvinkel fra 45 til 60 grader (jfr. pkt 3 h). For city er det også vedtatt BYA 100%, dog ikke dagens grøntområder (jfr. pkt 3 i).

I vedtakets pkt. 3 j) er det vedtatt at møne- og gesimshøyder i Murbyplanen går foran ny kommunedelplan ved motstrid. Aktuelle kvartal er vist på vedlagte kart. Det er også sagt at eiendommer på syd-vest side av Markens som grenser mot Markensgate skal ha maks møne- og gesimshøyde slik disse er i dag (jfr. pkt. 3 g).

Grønnstruktur, friluftsliv	Høyere bygg gir endret lys som kan påvirke gatetrær og planters vekstforhold. Det ansees ikke som kritisk da plantevalg kan avbøte dette. Det samme vil gjelde for etablert grønnstruktur inne i kvartalet.
Landskap	Økningen vil ikke påvirke silhuetten, men gatebildet vil endres.
Biologisk mangfold	Ingen konsekvens
Kulturminner på land og sjø	Høye bygg skal fortsatt trappes ned og tilpasses tilliggende bevaringsverdige bebyggelse. Økning av gesims vil gjøre tilpasningen mer utfordrende på grunn av større høydeforskjell.
Ferdseil på sjøen / havnevirksomhet	Ingen konsekvens
Barn og unges interesser	Ingen vesentlig betydning. I kvartal med boliger vil krav til uteareal og sol fortsatt gjelde.
Universell utforming	Ingen betydning
Kommunal økonomi	Ingen betydning
Naboskap	Tilpasning til bevaringsverdige bygg vil bli mer utfordrende. Sol/skyggeanalysene viser at både økt gesimshøyde og økt vinkel (60 grader) vil gi mindre sol i gatene.
ATP og kollektivdekning	Endringen gir økt mulighet for etablering av kontorarbeidsplasser. Kvadraturen er kollektivknutepunkt med gode muligheter for å reise kollektivt til arbeid og redusert bruk av privatbil. Økte høyder og kompakt utbygging kan bidra til redusert utbygging utenfor city.
Risiko og sårbarhet	Kompakt utbygging vil være mer krevende med omsyn til brannsikring og opplegg for redning.
Trygg by	Ingen konsekvens isolert sett, men flere folk kan gi et tryggere sentrum.
Fysisk miljø/identitet	Renessansebyens særpreg endres/redueres og gaterommene oppleves annerledes.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Renessansebyens særpreg endres/redueres og gaterommene oppleves annerledes.

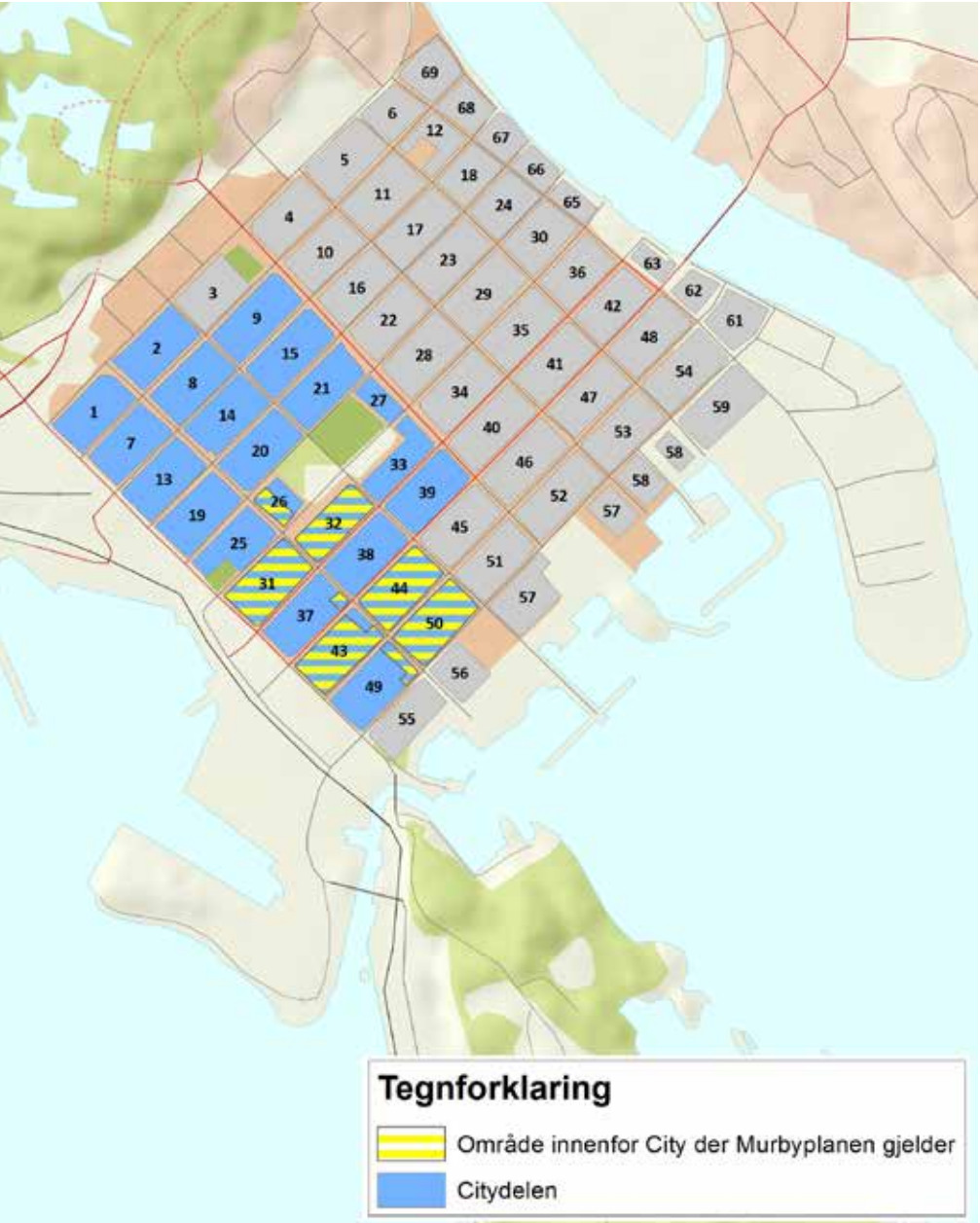
Grønnstruktur, friluftsliv	Eksisterende grønnstruktur i indre gårdsrom vil forsvinne.
Landskap	Endringen vil ikke påvirke landskapet
Biologisk mangfold	Ingen konsekvens
Kulturminner på land og sjø	Høye bygg skal fortsatt trappes ned og tilpasses tilleggende bevaringsverdige bebyggelse. Økning av BYA vil gjøre tilpasningen mer utfordrende på grunn av større høydeforskjell. Kvartalene langs Festningsgata har indre gårdsrom som ikke er gjenbygd i dag. Kvartalets karakter og bruk vil endre seg vesentlig.
Ferdsel på sjøen / havnevirksomhet	Ingen konsekvens
Barn og unges interesser	Ingen vesentlig betydning. I kvartal med boliger vil krav til uteareal og sol fortsatt gjelde, men uteareal kan etablere på tak istedenfor på bakkeplan.
Universell utforming	Økt utnyttelse kan gi muligheter for forbedring av adkomst til butikker med trapp mot fortau.
Kommunal økonomi	Ingen konsekvens
Naboskap	Områdets karakter og bruk vil endres i det enkelte kvartal
ATP og kollektivdekning	Endringen gir økt mulighet for etablering av kontorarbeidsplasser. Kvadraturen er kollektivknutepunkt med gode muligheter for å reise kollektivt til arbeid og redusert bruk av privatbil. Økte høyder og kompakt utbygging kan bidra til redusert utbygging utenfor city.
Risiko og sårbarhet	Kompakt utbygging vil være mer krevende med omsyn til brannsikring og opplegg for redning.
Trygg by	Ingen konsekvens isolert sett, men flere folk kan gi et tryggere sentrum.
Fysisk miljø/identitet	En tettere by.
Behov for tilleggsutredning/ kartlegging	Detaljer må vurderes ved regulering og prosjektering.

Oppsummering:

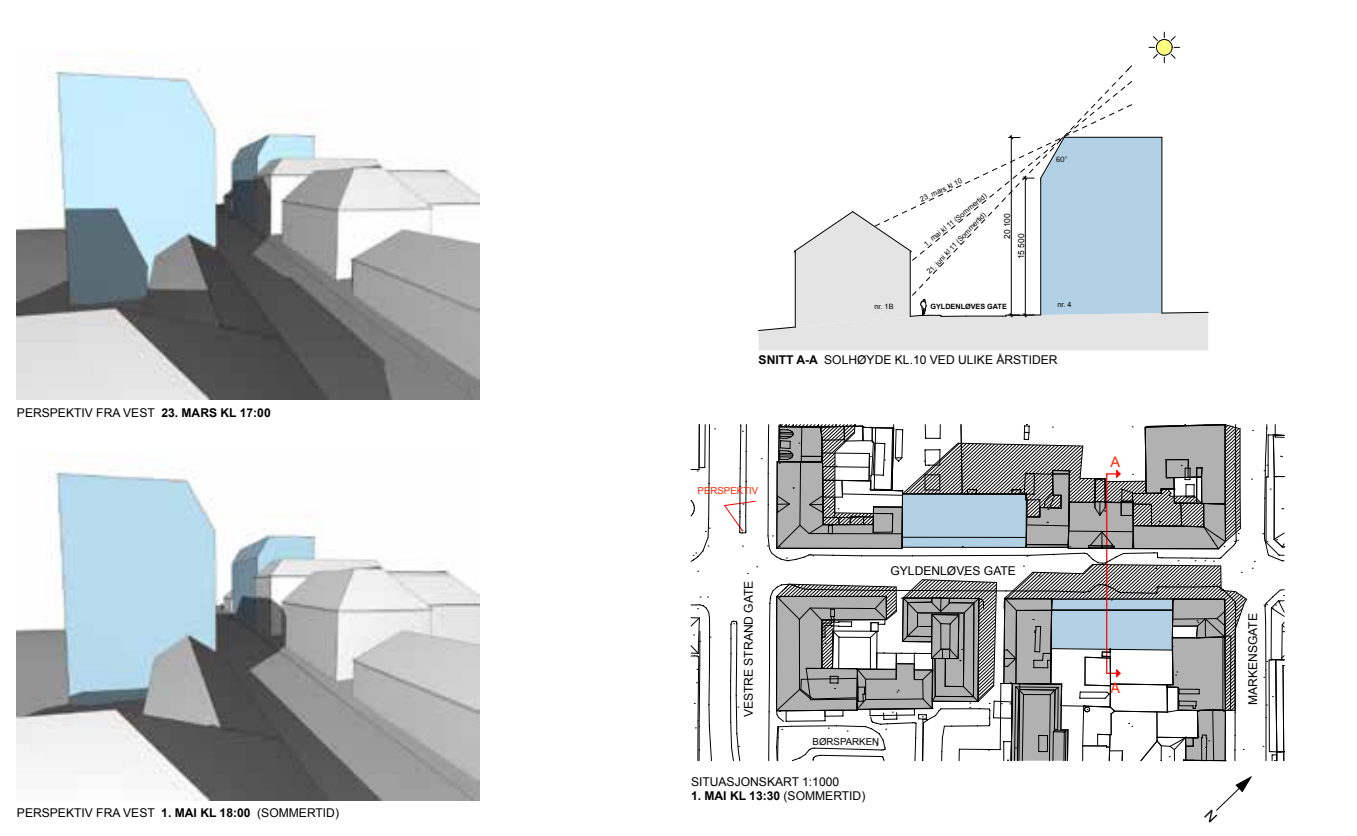
Økning av høyder og mer kompakt utbygging gir økt mulighet for å etablere nye arbeidsplasser. Flere arbeidsplasser i Kvadraturen vil styrke handelen. Økte høyder vil på sikt endre byens silhuett. Med høyere gesims og brattere vinkel på den tilbaketrukne 5. etasjen, vil det gi mindre sol ned til gategrunnen og gatene vil kunne oppleves som mindre åpne. Dette kan påvirke gatemiljøet. Krav til fasade-utforming og tiltak i gater, møblering og vegetasjon, kan motvirke mulig negative konsekvenser. Både en økning av gesims og økning av takvinkel vil virke negativt på solforholdene på gateplan, slik sol/skyggeanalysen viser.

Vedlegg:

- Kart som viser hvor murbyplanen gjelder innenfor Citydelen
- Sol/skygge-analyse for bystyrets vedtak
- Perspektiv 1.april – bystyrets vedtak
- Perspektiv 1. mai – bystyrets vedtak
- Sol/skygge-analyse inkl. perspektiv for administrasjonens forslag.



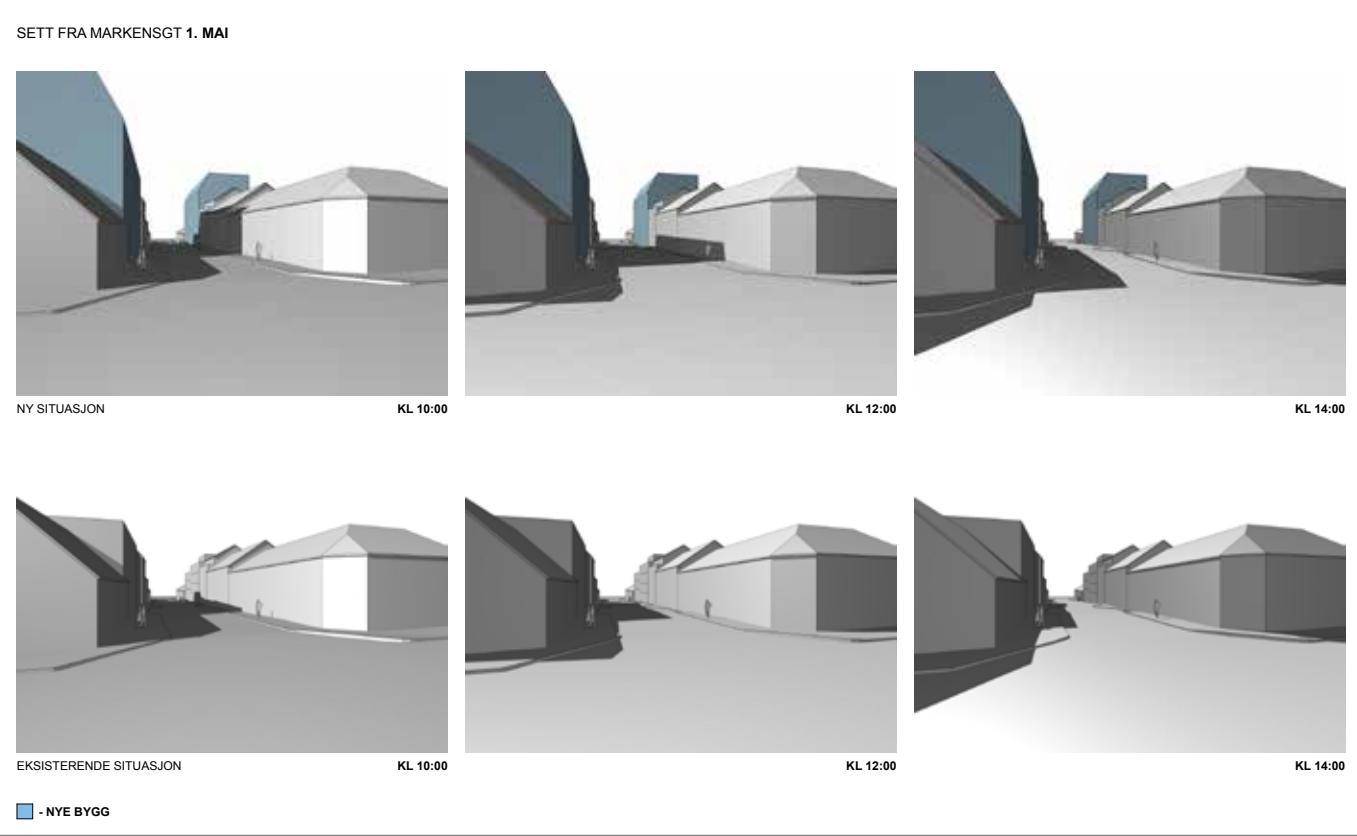
SOL- OG SKYGGEANALYSE



AMTEDAL & HANSEN ARKITEKTKONTOR AS
T: 38 14 01 50
www.ah-ark.no

ILLUSTRASJONER - 10.01.13

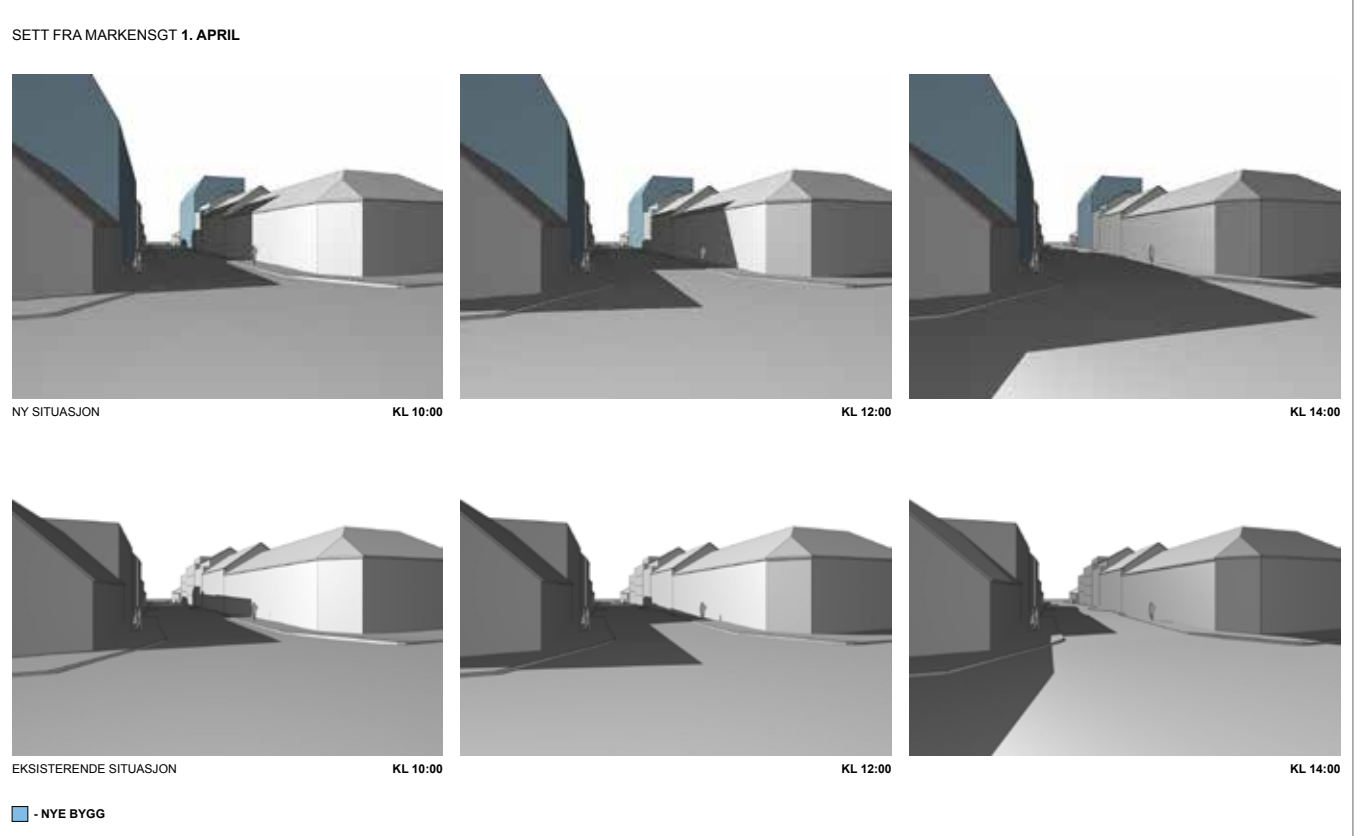
SOL- OG SKYGGEANALYSE



AMTEDAL & HANSEN ARKITEKTKONTOR AS
T: 38 14 01 50
www.ah-ark.no

ILLUSTRASJONER - 10.01.13

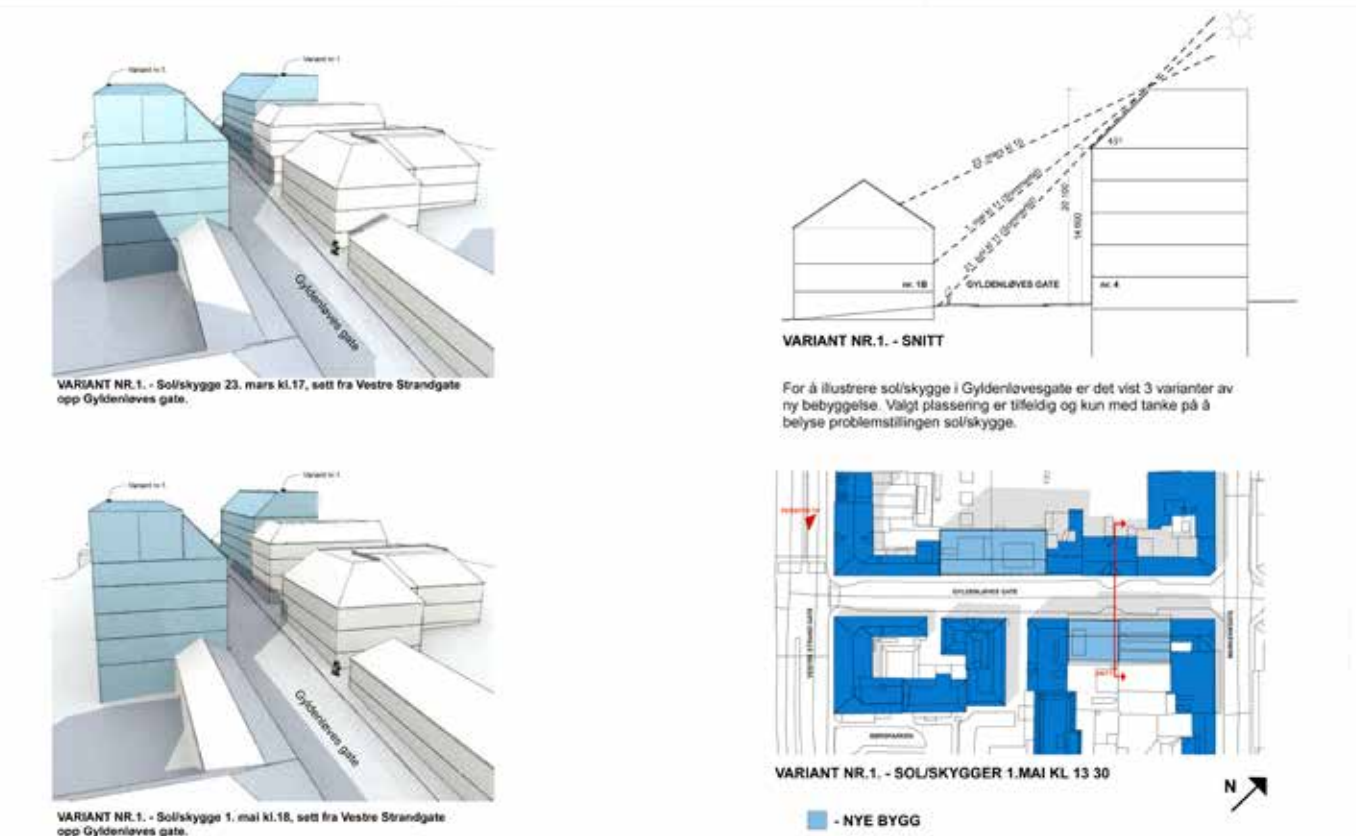
SOL- OG SKYGGEANALYSE



AMTEDAL & HANSEN ARKITEKTKONTOR AS
T: 38 14 01 50
www.ah-ark.no

ILLUSTRASJONER - 10.01.13

SOL- OG SKYGGEANALYSE



AMTEDAL & HANSEN ARKITEKTKONTOR AS
T: 38 14 01 50
www.ah-ark.no

ILLUSTRASJONER - 25.04.12 VARIANT I

VEDLEGG 5

FYLKESKOMMUNENS BEHANDLING AV KOMMUNEDELPLAN FOR KVADRATUREN OG VESTRE HAVN



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 09/00450
Saksbehandler Bjørg Hellem

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø	27.11.2013	103/13

Kristiansand kommune - resultat fra drøftingsmøter med kommunen angående kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn

MU_TidligereBehandlinger

Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø har behandlet saken i møte 27.11.2013 sak 103/13

Votering

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Hovedutvalget viser til enighet som er framkommet i drøftingsmøtene mellom Kristiansand kommune og fylkeskommunen. Under forutsetning av at

- Kvartal 49 finner sin endelige løsning gjennom reguleringsplanen. Kvartal 49 tas ut av planen.
- "Barnehagetomten" på Tangen blir vist som grønnstruktur
- Planbestemmelsen 3.19 endres slik at det står ...*inntil* BYA 100%.

anser hovedutvalget at innsigelsene er imøtekommet.

For å gjøre planbestemmelsene tydeligere vil hovedutvalget anbefale følgende:

- Planbestemmelsen 3.19 får følgende tilføyelse *Endelig utnyttelse fastsettes i detaljreguleringsplanene.*
- Planbestemmelsene 3.11 for kvartal 2, 9, 15 og 21 endres i samsvar med saksframlegget.

Hovedutvalget er enige i følgende prioritering av revisjon/utarbeidelse av ulike planer:

- Kulturminneplanen – spesielt Kvadraturen
- Posebyplanen. Resultatet i kulturminneplanen legges til grunn for revisjonen.
- Murbyplanen. Resultatet i kulturminneplanen legges til grunn for revisjonen.

Inntil revisjonene er fortatt gjelder Murbyplanen foran kommunedelplanen.



Arkivsak-dok. 09/00450-34
Saksbehandler Bjørg Hellem

Saksgang 1 Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø
Møtedato 27.11.2013

KRISTIANSAND KOMMUNE - RESULTAT FRA DRØFTINGSMØTER MED KOMMUNEN ANGÅENDE KOMMUNEDELPLAN FOR KVADRATUREN OG VESTRE HAVN

Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

Hovedutvalget viser til enighet som er framkommet i drøftingsmøtene mellom Kristiansand kommune og fylkeskommunen. Under forutsetning av at

- Kvartal 49 finner sin endelige løsning gjennom reguleringsplanen. Kvartal 49 tas ut av planen.
- "Barnehagetomten" på Tangen blir vist som grønnstruktur
- Planbestemmelsen 3.19 endres slik at det står ...*inntil* BYA 100%.

anser hovedutvalget at innsigelsene er imøtekommet.

For å gjøre planbestemmelsene tydeligere vil hovedutvalget anbefale følgende:

- Planbestemmelsen 3.19 får følgende tilføyelse *Endelig utnyttelse fastsettes i detaljreguleringsplanene.*
- Planbestemmelsene 3.11 for kvartal 2, 9, 15 og 21 endres i samsvar med saksframlegget.

Hovedutvalget er enige i følgende prioritering av revisjon/utarbeidelse av ulike planer:

- Kulturminneplanen – spesielt Kvadraturen
- Posebyplanen. Resultatet i kulturminneplanen legges til grunn for revisjonen.
- Murbyplanen. Resultatet i kulturminneplanen legges til grunn for revisjonen.

Inntil revisjonene er fortatt gjelder Murbyplanen foran kommunedelplanen.

Vedlegg:

Brev til kommunen datert 26.11.2012.

Brev til kommunen datert 27.2.2013

Saksprotokoll fra SAM-møte 03.04.2013, saksnr 11/13

Referat fra møte den 31.mai 2013, datert 11.06.2013.

Utkast til referat fra møte den 15.08.2013

Kristiansand kommune - Nytt forslag til plankart og bestemmelser e-post datert 27.09.2013

Kristiansand kommune – presisering av noen bestemmelser, e-post datert 17.10.2013.

Bakgrunn for saken

I SAM-møte den 03.04.2013 inviterte hovedutvalget Kristiansand kommune til å drøfte kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre Havn. Drøftingsutvalget (meklingsutvalget) hadde møte med kommunen den 31. 05.2013 og 15.8.2013. Endelig referat fra møte 31.05.2013 ligger ved. Referat fra møte 15.08.2013 foreligger som utkast.

På bakgrunn av referatene har Kristiansand kommune utarbeidet et plankart og nye planbestemmelser, jfr e-poster fra kommunen datert 27.09.2013 og datert 17.10.20113. Det har også vært kontakt med kommunen angående videre prosess. Det er enighet om at det fremmes en sak nå, på bakgrunn av drøftingene og kommunens planforslag. Kommunen er videre klar over at planforslaget ikke gjenspeiler enigheten framkommet i drøftingene.

Saksopplysninger og vurderinger

Plankartet og forslag til bestemmelser er vurdert i forhold til reiste innsigelser og drøftingsreferatene. I tabellen nedenfor framkommer kommunens forslag og våre vurderinger

Innsigelsespunkt	Kommunens planforslag	Fylkeskommunens merknad
Kvartal 42 og 49	Disse er innarbeidet i planen	Kvartal 42 og 49 skal finne sin løsning gjennom behandlingen av reguleringsplanene. Kvartal 42 er nå vedtatt av Bystyret. Kvartal 49 er ikke behandlet av kommunen. Høyder langs Markens er vi innforstått med, men innsigelsene til Kvartal 49 skal som avtalt i drøftingsmøtene, løses gjennom reguleringsplanen.
Barnehagetomten på Tangen	Kommunen vil i møte 31.05.2013 imøtekomme innsigelsen, men er i planforslaget lagt ut som sentrumsformål	Avtalen den 31.05.2013 var at området skulle legges ut som grønnstruktur. Vi forutsetter at plankartet blir rettet opp.
Geims, mønehøyder og takvinkel	Gesimshøyde er maks 15,5m og mønehøyde er maks 20,1m . Takvinkel er maks 45%. Høydeangivelsen er forutsatt å romme 4 etasjer og tilbaketrukket 5	Med unntakene som er listet opp i bestemmelsene aksepteres dette. Når det gjelder kvartal 2, 9, 15 og 21er det innført egne bestemmelser, jfr. også e-post 17.10.2013.

	etg.	Bestemmelsene til disse kvartalene er fortsatt uklare. Se under tabellen der kommunens forslag er gjengitt og fylkeskommunens anbefaling står.
Utnyttelse	Utnyttelse på 100% BYA i de indre kvartalene 1,2,7,8,9,13,14,15,19, del av 20, 21, 25, 26, 31,32, 37, 38, 39, 43, 44, 49, 50	Kvartal 49 er avtalt tatt ut og skal løses gjennom egen plan. Siden det åpnes for boligbygging i enkelte kvartaler skal uteoppholdsareal for barn og unges legges på bakkenivå. Kravene om blant annet kvaliteter til uteoppholdsarealer må følges. Videre skal offentlige tilgjengelige passasjer og smug opprettholdes samt noen bakgårder jfr. bestemmelsene. BYA 100 % kan derfor ikke la seg gjennomføre. For å hindre motstrid må det stå at utnyttelsen er inntil 100%. Videre anbefales at følgende setning knyttes til bestemmelsen: <i>Endelig utnyttelse fastsettes gjennom detaljreguleringsplanene.</i>

Kommunens forslag, e-post 17.10.2013:
Det er knyttet vesentlige verneverdier til følgende gateløp/fasaderekker:

Kvartal 2:
Ved regulering skal gatemiljøet mot Kirkegata ivaretas gjennom en vurdering av antikvarisk verdi, skala og uterom. Hjørnebygget Kirkegata/Kristian IV’sgt. skal bevares ved regulering.

Kvartal 9:
Ved regulering skal gatemiljøene og de autentiske bakgårdene mot Henrik Wergelandsgt ivaretas gjennom en vurdering av antikvarisk verdi, skala og uterom. Hjørnebygget Kirkegata/Kristian IV’sgt. skal bevares ved regulering.

Kvartal 15:
Ved regulering skal gatemiljøene og autentiske bakgårdene mot Henrik Wergelandsgt og Skippergata ivaretas, gjennom en vurdering av antikvarisk verdi, skala og uterom.

Kvartal 21:
Ved regulering skal gatemiljøene og autentiske bakgårdene mot Skippergata ivaretas gjennom en vurdering av antikvarisk verdi, skala og uterom.

Fylkeskommunens anbefaling:
Det er knyttet vesentlige verneverdier til følgende gateløp/fasaderekker:

Kvartal 2:
Ved regulering skal gatemiljøet mot Kirkegata ivaretas. Antikvarisk verdi, skala og uterom skal sikres. Hjørnebygget Kirkegata/Kristian IV'sgt. skal bevares ved regulering.

Kvartal 9:
Ved regulering skal gatemiljøene og de autentiske bakgårdene mot Henrik Wergelandsgt ivaretas. Antikvarisk verdi, skala og uterom skal sikres. Hjørnebygget Kirkegata/Kristian IV'sgt. skal bevares ved regulering.

Kvartal 15:
Ved regulering skal gatemiljøene og autentiske bakgårdene mot Henrik Wergelandsgt og Skippergata ivaretas. Antikvarisk verdi, skala og uterom skal sikres.

Kvartal 21:
Ved regulering skal gatemiljøene og autentiske bakgårdene mot Skippergata ivaretas. Antikvarisk verdi, skala og uterom skal sikres.

Forholdet mellom planer

Det er enighet mellom kommunen og fylkeskommunen at følgende planer skal revideres/utarbeides i denne rekkefølgen.

1. Kulturminneplanen – spesielt Kvadraturen
2. Posebyplanen. Resultatet i kulturminneplanen legges til grunn for revisjonen.
3. Murbyplanen. Resultatet i kulturminneplanen legges til grunn for revisjonen.

Inntil revisjonene er fortatt gjelder Murbyplanen foran kommunedelplanen.

Konklusjon

Under forutsetning av at Kristiansand kommune innarbeider fylkeskommunens merknader knyttet til kvartal 49, "Barnehagetomten" på Tangen og utnyttelsen blir inntil 100% BYA anses innsigelsene til kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre Havn som imøtekommet.

Kristiansand, 15. november 2013

Kenneth Andresen
Regionalsjef

VEDLEGG 6

VEDTAK I BYSTYRET, 22.06.2012, SAK 106-12, KOMMUNEDELPLAN FOR KVADRATUREN OG VESTRE HAVN

TEKNISK DIREKTØR
TEKNISK DIREKTØR



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak 201107372
Arkivnr. O: PLAN:
Saksbehandler Tone Iglebæk

Saksgang	Møtedato	Sak nr.
Helse- og sosialstyret	20.03.12	12/12
Kulturstyret	21.03.12	19/12
Byutviklingsstyret	22.03.12	44/12
Oppvekststyret	27.03.12	12/12
Formannskapet	28.03.12	30/12
Byutviklingsstyret	12.04.12	66/12
Formannskapet	02.05.12	41/12
Formannskapet	16.05.12	51/12
Bystyret	23.05.12	82/12
Bystyret	20.06.12	106/12

KOMMUNEDELPLAN FOR KVADRATUREN OG VESTRE HAVN.

Bystyret 20.06.12

Vedtak:

- Bystyret vedtar kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, med planbeskrivelse for hele planområdet (merket som høringsforslag), plankart A og B sist revidert 01.03.12, og bestemmelser datert 01.03.12.
- Planen deles i to. Innsigelser fremmet av Jernbaneverket og Vest-Agder fylkeskommune, som gjelder arealbruk i Vestre Havn, håndteres når del 2 fremmes for behandling.
- For områder som er utlagt til offentlig ettersyn i to alternativer vedtas følgende:
 - Kongensgate 15 (St. Josefs sykehjem) som sentrumsformål
 - Gravane og parkering ved Sjøhuset som samferdsel
 - Langfeldts allmenning uten utfylling i båthavna(Enst.)
 - Endringene gjelder for alle kvartalene i «City».
 - Gesimshøyde 15,5 meter.
 - Mønehøyde 20,1 meter.
 - Eiendommer på syd-vest side av Markens som grenser mot Markensgate skal ha maks møne- og gesimshøyde slik disse er i dag.
 - Takvinkel 45 til 60 grader.
 - BYA 100%, dog ikke dagens grøntområder.

j) Møne- og gesimshøyder i Murplanen går foran ny kommunedelplan ved motstrid.

k) «City» defineres som Kvartal 1, 2, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 31, 32, 33, 37, 38, 39, 43, 44, 49 og 50.

(38/15)

- Endringer i tekst og illustrasjoner/temakart slik de fremkommer av vedlegg 5 vedtas og innarbeides i planbeskrivelsen etter bystyrets vedtak.
- Arbeidet med oppgradering av Wergelandsparken som barnas skulpturpark legges inn i rådmannens handlingsprogram for 2013. Økonomiske konsekvenser vurderes som sak i det kommende budsjettarbeidet.
(Enst.)
- Tre parkeringsplasser tilknytning til Markensgate omgjøres til sykkelparkering.
(48/5)
- Skulpturen til Kjell Mardon Gunvaldsen (fontenen) tilbakeføres til sin opprinnelige plassering øverst i Markens, når renovasjonsarbeidene er ferdig.
(40/13)
- Arbeidet med å utvikle bakgårdsrommet mellom Domkirken og Sørlandets kunstmuseum igangsettes i 2013, her skal også plan på området ved nedkjøringsrampen til biblioteket vurderes. Økonomiske konsekvenser vurderes som sak i det kommende budsjettarbeidet.
(Enst.)
- Forlengelse av gågata opp Skippergata mot Festningsgata vurderes innarbeidet i planen.
(47/6)
- § 6.3 Parkeringsbestemmelser vedtatt i kommuneplan kan fravikes i detaljregulering. Hele kvartaler skal tas inn i vurderingen.
(Enst.)
- Det utarbeides en egen temaplan for syklist i Kvadraturen.
(50/3)

Forslag:

Venstre fremmet følgende forslag:

"Det utarbeides en egen temaplan for syklist i Kvadraturen."

KRF/V fremmet følgende forslag som alternativ til Formannskapets innst. pkt. 3:

- "3. For områder som er utlagt til offentlig ettersyn i to alternativer vedtas følgende:
- Kongensgate 15 (St. Josefs sykehjem) som sentrumsformål
 - Gravane og parkering ved Sjøhuset som samferdsel
 - Langfeldts allmenning uten utfylling i båthavna
 - Bevaring av trehusrekken i kvartal 2
 - Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 9, 15 og 21
 - Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 1, 2, 7, 8, 13, 14, 19, 25, 26 og 37.
 - Tilbaketrekking og takvinkel er 45 grader.
 - Murbyplanens byggehøyder gjelder foran kommunedelplanens ved motstrid."

H/AP fremmer følgende forslag som alternativ til Formannskapets innst. pkt. 3:

"3. For områder som er utlagt til offentlig ettersyn i to alternativer vedtas følgende:

- Kongensgate 15 (St. Josephs sykehjem) som sentrumsformål
- Gravane og parkering ved Sjøhuset som samferdsel
- Langfeldts allmenning uten utfylling i båthavna
- Endringene gjelder for alle kvartalene i «City».
- Gesimshøyde 15,5 meter.
- Mønehøyde 20,1 meter.
- Eiendommer på syd-vest side av Markens som grenser mot Markensgate skal ha maks møne- og gesimshøyde slik disse er i dag.
- Takvinkel 45 til 60 grader.
- BYA 100%, dog ikke dagens grøntområder.
- Møne- og gesimshøyder i Murplanen går foran ny kommunedelplan ved motstrid.
- «City» defineres som Kvartal 1, 2, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 31, 32, 33, 37, 38, 39, 43, 44, 49 og 50."

KRF fremmet følgende forslag:

- "1. Innsigelsen fra Vest-Agder fylkeskommune imøtekommes når det gjelder byggehøyder, barnehagen på Tangen og ivaretagelse av kulturminner.
- Alternativ til Formannskapets innstilling pkt. 7
Plassering av skulpturen til Kjell Mardon Gunvaldsen, sendes på høring il Kunstutvalget, og deretter fremmes som sak.
 - Alternativ til Formannskapets innstilling pkt. 9
Forlengelse av gågata opp Skippergata mot Festningsgata vurderes innarbeidet i planen."

DEM fremmet følgende forslag:

"Bystyret ber om at det vurderes å legge tak over deler av Markensgate."

MDG fremmet følgende forslag:

"Det etableres en ordning gratis shufflebuss i Kvadraturen. Tiltaket er ment som et positivt tiltak for å øke tilstrømningen til sentrum samt redusere behovet for nye parkeringsplasser."

Voterings:

Formannskapets innstilling pkt. 1, 2 og 3a til 3c ble enstemmig vedtatt.
Ved alternativ votering ble H/AP's forslag til pkt. 3 ble vedtatt med 38 stemmer, mens 15 stemte for KRF/V's alternativ til pkt. 3.
Formannskapets innstilling pkt. 3 ble ikke votert over.
Formannskapets innstilling pkt. 4 og 5 ble enstemmig vedtatt.
Formannskapets innstilling pkt. 6 ble vedtatt med 48 mot 5 stemmer.
Ved alternativ votering ble formannskapets innstilling pkt. 7 vedtatt med 40 stemmer, mens 13 stemte for KRF's forslag nr. 2.
Formannskapets innstilling pkt. 8 ble enstemmig vedtatt.
Ved alternativ votering ble KRF's forslag nr. 3 vedtatt med 47 stemmer, mens 6 stemte for formannskapets innstilling pkt. 9.
Formannskapets innstilling pkt. 10 ble enstemmig vedtatt.
Venstres forslag ble vedtatt med 50 mot 3 stemmer, vedtakets pkt. 11.
DEM's forslag falt med 51 mot 2 stemmer.
MDG's forslag falt med 42 mot 11 stemmer.
KRF's forslag nr. 1 falt med 38 mot 15 stemmer.

Bystyret **23.05.12**

Vedtak:

Saken utsettes.

Formannskapet **16.05.12**

Formannskapets innstilling:

- Bystyret vedtar kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, med planbeskrivelse for hele planområdet (merket som høringsforslag), plankart A og B sist revidert 01.03.12, og bestemmelser datert 01.03.12.
- Planen deles i to. Innsigelser fremmet av Jernbaneverket og Vest-Agder fylkeskommune, som gjelder arealbruk i Vestre Havn, håndteres når del 2 fremmes for behandling.
- For områder som er utlagt til offentlig ettersyn i to alternativer vedtas følgende:
 - Kongensgate 15 (St. Josephs sykehjem) som sentrumsformål
 - Gravane og parkering ved Sjøhuset som samferdsel
 - Langfeldts allmenning uten utfylling i båthavna
 (Enst.)
 - Endringene gjelder for alle kvartalene i «City».
 - Gesimshøyde 15,5 meter avgrenset gjeldende kvartalene nord-øst for Markens til Festningsgaten.
 - Mønehøyde 20,1 meter avgrenset gjeldende kvartalene nord-øst for Markens til Festningsgaten.
 - Takvinkel 45 til 60 grader.
 - BYA 100%, dog ikke dagens grøntområder.
 - Møne- og gesimshøyder i ny kommunedelplan går foran Murbyplanens.
 - «City» defineres som Kvartal 1, 2, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 31, 32, 33, 37, 38, 39, 43, 44, 49 og 50.
 (8/5)
- Endringer i tekst og illustrasjoner/temakart slik de fremkommer av vedlegg 5 vedtas og innarbeides i planbeskrivelsen etter bystyrets vedtak.
(Enst.)
- Arbeidet med oppgradering av Wergelandsparken som barnas skulpturpark legges inn i rådmannens handlingsprogram for 2013. Økonomiske konsekvenser vurderes som sak i det kommende budsjettarbeidet.
(Enst.)
- Tre parkeringsplasser tilknytning til Markensgate omgjøres til sykkelparkering.
(11/2)
- Skulpturen til Kjell Gordon Gunvaldsen (fontenen) tilbakestilles til sin opprinnelige plassering øverst i Markens, når renovasjonsarbeidene er ferdig.
(7/6)
- Arbeidet med å utvikle bakgårdsrommet mellom Domkirken og Sørlandets kunstmuseum igangsettes i 2013, her skal også plan på området ved nedkjøringsrampen til biblioteket vurderes. Økonomiske konsekvenser vurderes som sak i det kommende budsjettarbeidet.
(11/2)

9. Forlengelse av gågate opp Skippergata mot Festningsgata innarbeides i planen.
(11/2)

10. § 6.3 Parkeringsbestemmelser vedtatt i kommuneplan kan fravikes i detaljregulering. Hele kvartaler skal tas inn i vurderingen.
(12/1)

Forslag:

H/AP fremmet følgende forslag:

- «1. Endringene gjelder for alle kvartalene i «City».»
2. Gesimshøyde 15,5 meter avgrenset gjeldende kvartalene nord-øst for Markens til Festningsgaten..
3. Mønehøyde 20,1 meter avgrenset gjeldende kvartalene nord-øst for Markens til Festningsgaten.
4. Takvinkel 45 til 60 grader.
5. BYA 100%, dog ikke dagens grøntområder.
6. Møne- og gesimshøyder i ny kommunedelplan går foran Murbyplanens.
7. «City» defineres som Kvartal 1, 2, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 31, 32, 33, 37, 38, 39, 43, 44, 49 og 50.
8. Arbeidet med oppgradering av Wergelandsparken som barnas skulpturpark legges inn i rådmannens handlingsprogram for 2013. Økonomiske konsekvenser vurderes som sak i det kommende i budsjettarbeidet.
9. Tre parkeringsplasser tilknytning til Markensgate omgjøres til sykkelparkering.
10. Skulpturen til Kjell Gordon Gunvaldsen (fontenen) tilbakeføres til sin opprinnelige plassering øverst i Markens, når renovasjonsarbeidene er ferdig.
11. Arbeidet med å utvikle bakgårdsrommet mellom Domkirken og Sørlandets kunstmuseum igangsettes i 2013, her skal også plan på området ved nedkjøringsrampen til biblioteket vurderes. Økonomiske konsekvenser vurderes som sak i det kommende budsjettarbeidet.»

KRF fremmet følgende forslag:

- «1. Forlengelse av gågate opp Skippergata mot Festningsgata innarbeides i planen.
2. § 6.3 Parkeringsbestemmelser vedtatt i kommuneplan kan fravikes i detaljregulering. Hele kvartaler skal tas inn i vurderingen.»

Venstre fremmet følgende forslag:

«Det bør utarbeides en egen temaplan for syklistene i Kvadraturen.»

FRP fremmet følgende forslag:

- «1. Bystyret vedtar kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, med planbeskrivelse for hele planområdet (merket høringsforslag), plankart A og B sist revidert 01.03.12 og bestemmelser datert 01.03.12, dog med følgende endringer:
 - a. §0.0 Kommunedelplanens målsetning er å tilrettelegge for at Kvadraturen styrkes som landsdelssenter og i det ved å tilrettelegge for arbeidsplasser, handel og flere boliger.
 - b. §1.2 Tas ut da denne også er omtalt i §3.12
 - c. §3.3 tas ut
 - d. §3.11 Kvartalene langs Markensgate (1, 2, 7, 8, 13, 14, 19, 20, 25, 26, 31, 32, 37, 38, 43, 44, 49 og 50) har maksimal gesimshøyde på 16,0 m og maksimal mønehøyde på 23,3 m. Bebyggelse i indre gårdsrom har en maksimal byggehøyde på 23,3 m. Høydeangivelse er forutsatt å romme 6

etasjer med tilbaketrukket 5. og 6. etasje. Vinkel mellom gesims og møne skal være mellom 45 og 60 grader

- e. §3.12.1 Unntak fra 3.11 er for eiendommer som grenser inntil Markensgates sørvestside, Rådhusgatens sørøstside (mellom Vestre Strandgate og Festningsgaten) og Skippergatens sørøstside er maksimal mønehøyde 19,8 m og maksimal gesimshøyde 16,0 m. Høydeangivelse er forutsatt å romme 5 etasjer med tilbaketrukket 5. etasje. Vinkel mellom gesims og møne skal være 45 grader.
 - f. §3.12.2 Møne- og gesimshøyder i Murbyplanen gjelder ved motstrid mellom planene, dog gjelder ikke dette for kvartal 20, 26, 27, 31, 32, 33, 38, 39, 43, 44, 45, 49, 50 og 51.
 - g. §3.13 I kvartal 19 og 25 for eiendommer langs Markensgate skal maksimal gesimshøyde være på 12,5 m og maksimal mønehøyde på 16,8 m.
 - h. §3.14 Ved regulering av kvartal 3, 9, 15, 21, 27 33, 39, 45 og 51 er maksimal mønehøyde 19,8 m og maksimal gesimshøyde 16,0. Høydeangivelse er forutsatt å romme 4 etasjer og tilbaketrukket 5. etasje. Vinkel mellom gesims og møne skal være mellom 45 og 60 grader.
 - i. §3.19 I det indre av kvartal 1, 2, vestre del av 3, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 19, vestre del av 20, 21, østre del av 25, vestre del av 26, østre del av 27, 31, 32, 33, 37, 38, 39, 43, 44, vestre del av 45, 49, 50 og 51 er BYA 100%.
 - j. §6.3 Parkeringsbestemmelser vedtatt i kommuneplan kan fravikes ved bruk av skjønn i detaljregulering. Hele kvartaler skal tas inn i vurderingen.
2. OK
 3. d. Tas ut.
 - a. e. Tas ut (Tatt inn i pkt 1)
 - b. f. Tas ut (Tatt inn i pkt 1)
 - c. g. Tas ut (Tatt inn i pkt 1)
 - d. h. Tas ut (tatt inn i pkt 1)
 4. Innsigelsen fra Vest-Agder fylkeskommune imøtekommes når det gjelder barnehage på Tangen. Byggehøyder og ivaretagelse av kulturminner tas ut.»

Voteringer:

FRP's forslag falt med 12 mot 1 stemme (FRP).

Rådmannens innstilling pkt. 1 – 3a-3c ble enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering ble H/AP's fellesforslag pkt. 1 – 7 vedtatt med 8 stemmer, vedtakets pkt. 3d-3j, mens 5 stemte for rådmannens innstilling pkt. 3d-3h (KRF/PP/V).

Rådmannens innstilling pkt. 4 falt med 8 mot 5 stemmer (KRF/PP/V).

Rådmannens innstilling pkt. 5 enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 4.

H/AP's fellesforslag nr. 8 ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 5.

H/AP's fellesforslag nr. 9 ble vedtatt med 11 mot 2 stemmer, vedtakets pkt. 6 (FRP/PP).

H/AP's fellesforslag nr. 10 ble vedtatt med 7 mot 6 stemmer, vedtakets pkt. 7 (KRF/FRP/PP/V).

H/AP's fellesforslag nr. 11 ble vedtatt med 11 mot 2 stemmer, vedtakets pkt. 8 (FRP/PP).

KRF's forslag nr. 1 ble vedtatt med 11 mot 2 stemmer, vedtakets pkt. 9 (FRP/PP).

KRF's forslag nr. 2 ble vedtatt med 12 mot 1 stemme, vedtakets pkt. 10 (PP).

Venstres forslag falt med 8 mot 5 stemmer (AP/V).

Protokolltilførsel

PP fremmet følgende protokolltilførsel:

«Sak som fremmes fra H og AP er så omfattende at P.P. i formannskapet vil stemme for administrasjonens forslag, og tar forbehold om å få drøfte saken i gruppa og da muligens vil endre avstemmingen i bystyret.»

Formannskapet 02.05.12

Formannskapets innstilling:

Saken utsettes.
(Enst.)

Forslag:
Høyre fremmet følgende forslag:
"Saken utsettes."

Voteringer:
Høyres utsettelsesforslag ble enstemmig vedtatt.

Byutviklingsstyret 12.04.12

Byutviklingsstyrets innstilling:

1. Bystyret vedtar kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, med planbeskrivelse for hele planområdet (merket som høringsforslag), plankart A og B sist revidert 01.03.12, og bestemmelser datert 01.03.12.
2. Planen deles i to. Innsigelser fremmet av Jernbaneverket og Vest-Agder fylkeskommune, som gjelder arealbruk i Vestre Havn, håndteres når del 2 fremmes for behandling.
3. For områder som er utlagt til offentlig ettersyn i to alternativer vedtas følgende:
 - a. Kongensgate 15 (St. Josephs sykehjem) som sentrumsformål
 - b. Gravane og parkering ved Sjøhuset som samferdsel
 - c. Langfeldts allmenning uten utfylling i båthavna
 - d. Bevaring av trehusrekken i kvartal 2
 - e. Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 9, 15 og 21
 - f. Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 1, 2, 7, 8, 13, 14, 19, 25, 26 og 37.
 - g. Tilbaketrekking og takvinkel er 45 grader.
 - h. Murbyplanens byggehøyder gjelder foran kommunedelplanens ved motstrid.
4. Innsigelsen fra Vest-Agder fylkeskommune imøtekommes når det gjelder byggehøyder, barnehagen på Tangen og ivaretagelse av kulturminner.
5. Endringer i tekst og illustrasjoner/temakart slik de fremkommer av vedlegg 5 vedtas og innarbeides i planbeskrivelsen etter bystyrets vedtak.
(6/3)
6. §63. Parkeringsbestemmelser vedtatt i kommuneplanen kan fravikes i detaljregulering. Hele kvartaler skal tas inn i vurderingen.
(Enst)
7. Forlengelse av gågate fra Markensgate opp Skippergata mot Festningsgata innarbeides i planen.
(6/3)
8. Formannskapets tidligere ønske om å gjøre Wergelandsparken til en kulturpark for barn tas inn i planen.
(Enst)

Forslag:
Rådmannen fremmet følgende innstilling:
1. Bystyret vedtar kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, med planbeskrivelse for hele planområdet (merket som høringsforslag), plankart A og B sist revidert 01.03.12, og bestemmelser datert 01.03.12.

2. Planen deles i to. Innsigelser fremmet av Jernbaneverket og Vest-Agder fylkeskommune, som gjelder arealbruk i Vestre Havn, håndteres når del 2 fremmes for behandling.
3. For områder som er utlagt til offentlig ettersyn i to alternativer vedtas følgende:
 - a. Kongensgate 15 (St. Josephs sykehjem) som sentrumsformål
 - b. Gravane og parkering ved Sjøhuset som samferdsel
 - c. Langfeldts allmenning uten utfylling i båthavna
 - d. Bevaring av trehusrekken i kvartal 2
 - e. Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 9, 15 og 21
 - f. Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 1, 2, 7, 8, 13, 14, 19, 25, 26 og 37.
 - g. Tilbaketrekking og takvinkel er 45 grader.
 - h. Murbyplanens byggehøyder gjelder foran kommunedelplanens ved motstrid.
4. Innsigelsen fra Vest-Agder fylkeskommune imøtekommes når det gjelder byggehøyder, barnehagen på Tangen og ivaretagelse av kulturminner.
5. Endringer i tekst og illustrasjoner/temakart slik de fremkommer av vedlegg 5 vedtas og innarbeides i planbeskrivelsen etter bystyrets vedtak.

KRE fremmet følgende forslag:
a. "§63: Parkeringsbestemmelser vedtatt i kommuneplanen kan fravikes i detaljregulering. Hele kvartalet skal tas inn i vurderingen.
b. Forlengelse av gågate fra Markensgate opp Skippergata mot Festningsgata innarbeides i planen."

H og FRP fremmet følgende fellesforslag:
1. Bystyret vedtar kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, med planbeskrivelse for hele planområdet (merket høringsforslag), plankart A og B sist revidert 01.03.12 og bestemmelser datert 01.03.12, dog med følgende endringer:

- a. §0.0 Kommunedelplanens målsetning er å tilrettelegge for at Kvadraturen styrkes som landsdelssenter og i det ved å tilrettelegge for arbeidsplasser, handel og flere boliger.
- b. §1.2 Tas ut da denne også er omtalt i §3.12
- c. §3.3 tas ut
- d. §3.11 Kvartalene langs Markensgate (1, 2, 7, 8, 13, 14, 19, 20, 25, 26, 31, 32, 37, 38, 43, 44, 49 og 50) har maksimal gesimshøyde på 16,0 m og maksimal mønehøyde på 23,3 m. Bebyggelse i indre gårdsrom har en maksimal byggehøyde på 23,3 m. Høydeangivelse er forutsatt å romme 6 etasjer med tilbaketrukket 5. og 6. etasje. Vinkel mellom gesims og møne skal være mellom 45 og 60 grader.
- e. §3.12.1Unntak fra 3.11 er for eiendommer som grenser inntil Markensgates sørvestside, Rådhusgatens sørøstside (mellom Vestre Strandgate og Festningsgaten) og Skippergatens sørøstside er maksimal mønehøyde 19,8 m og maksimal gesimshøyde 16,0 m. Høydeangivelse er forutsatt å romme 5 etasjer med tilbaketrukket 5. etasje. Vinkel mellom gesims og møne skal være 45 grader.
- f. §3.12.2 Møne- og gesimshøyder i Murbyplanen gjelder ved motstrid mellom planene, dog gjelder ikke dette for kvartal 20, 26, 27, 31, 32, 33, 38, 39, 43, 44, 45, 49, 50 og 51.
- g. §3.13 I kvartal 19 og 25 for eiendommer langs Markensgate skal maksimal gesimshøyde være på 12,5 m og maksimal mønehøyde på 16,8 m.
- h. §3.14 Ved regulering av kvartal 3, 9, 15, 21, 27 33, 39, 45 og 51 er maksimal mønehøyde 19,8 m og maksimal gesimshøyde 16,0. Høydeangivelse er forutsatt å romme 4 etasjer og tilbaketrukket 5. etasje. Vinkel mellom gesims og møne skal være mellom 45 og 60 grader.

- i. §3.19 I det indre av kvartal 1, 2, vestre del av 3, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 19, vestre del av 20, 21, østre del av 25, vestre del av 26, østre del av 27, 31, 32, 33, 37, 38, 39, 43, 44, vestre del av 45, 49, 50 og 51 er BYA 100%.
 - j. §6.3 Parkeringsbestemmelser vedtatt i kommuneplan kan fravikes ved bruk av skjønn i detaljregulering. Hele kvartaler skal tas inn i vurderingen.
2. OK
3. d. Tas ut.
- a. e. Tas ut (Tatt inn i pkt 1)
 - b. f. Tas ut (Tatt inn i pkt 1)
 - c. g. Tas ut (Tatt inn i pkt 1)
 - d. h. Tas ut (tatt inn i pkt 1)
4. Innsigelsen fra Vest-Agder fylkeskommune imøtekommes når det gjelder barnehage på Tangen. Byggehøyder og ivaretagelse av kulturminner tas ut.

Repr. Hans Petter Horve, MG fremmet følgende forslag:
 "Det etableres en ordning gratis shufflebuss i Kvadraturen. Tiltaket er ment som et positivt tiltak for å øke tilstrømningen til sentrum samt redusere behovet for nye parkeringsplasser."

Repr. Cecilie Nissen, V fremmet følgende forslag
 "Det bør utarbeides en egen temaplan for syklist i Kvadraturen.

AP fremmet følgende forslag:
 "Formannskapetets tidligere ønske om å gjøre Wergelandsparken til en kulturpark for barn tas inn i planen.

Voteringer:

Rådmannens innstilling vedtatt med 6 mot 3 stemmer, Helene H. Knudsen og Odd Nordmo, H og Stian Storbukås, FRP, vedtakets pkt. 1-5.
 Fellesforslaget fra H og FRP falt med 3 mot 6 stemmer, Helene H. Knudsen og Odd Nordmo, H og Stian Storbukås, FRP.
 KRFs forslag pkt. 1 enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 6.
 KRFs forslag pkt. 2 vedtatt med 6 mot 3 stemmer, Helene H. Knudsen og Odd Nordmo, H og Stian Storbukås, FRP, vedtakets pkt. 7.
 Repr. Hans Petter Horves (MG) forslag falt med 1 mot 8 stemmer, Hans Petter Horve, MG.
 Cecilie Nissens (V) forslag falt med 4 mot 5 stemmer Cecilie Nissen, V, Mette Gundersen og Eirik Dåstøl Langeland, AP og Hans Petter Horve, MG.
 APs forslag enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 8.

Formannskapet **28.03.12**

Formannskapets innstilling:

Saken utsatt.
 (Enst.)

Oppvekststyret **27.03.12**

Oppvekststyrets innstilling:

- 1. Oppvekststyret tar saken til orientering og stiller oss positive til Tordenskjolds oppvekstsenter.

(Enst)

Forslag:
 Høyre fremmet følgende alternative forslag til administrasjonens innstilling:
 1 " Oppvekststyret tar saken til orientering og stiller oss positive til Tordenskjolds oppvekstsenter."

Votering:
Høyres alternative forslag enst. vedtatt

Byutviklingsstyret **22.03.12**

Byutviklingsstyrets innstilling:

Saken utsettes for gruppebehandling.
 (Enst)

Forslag:

- Rådmannen fremmet følgende innstilling
- 1. "Bystyret vedtar kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, med planbeskrivelse for hele planområdet (merket som høringsforslag), plankart A og B sist revidert 01.03.12, og bestemmelser datert 01.03.12.
 - 2. Planen deles i to. Innsigelser fremmet av Jernbaneverket og Vest-Agder fylkeskommune, som gjelder arealbruk i Vestre Havn, håndteres når del 2 fremmes for behandling.
 - 3. For områder som er utlagt til offentlig ettersyn i to alternativer vedtas følgende:
 - i. Kongensgate 15 (St. Josephs sykehjem) som sentrumsformål
 - j. Gravane og parkering ved Sjøhuset som samferdsel
 - k. Langfeldts allmenning uten utfylling i båthavna
 - l. Bevaring av trehusrekken i kvartal 2
 - m. Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 9, 15 og 21
 - n. Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 1, 2, 7, 8, 13, 14, 19, 25, 26 og 37.
 - o. Tilbaketrekking og takvinkel er 45 grader.
 - p. Murbyplanens byggehøyder gjelder foran kommunedelplanens ved motstrid.
 - 4. Innsigelsen fra Vest-Agder fylkeskommune imøtekommes når det gjelder byggehøyder, barnehagen på Tangen og ivaretagelse av kulturminner.
 - 5. Endringer i tekst og illustrasjoner/temakart slik de fremkommer av vedlegg 5 vedtas og innarbeides i planbeskrivelsen etter bystyrets vedtak."

FRP og H fremmet følgende fellesforslag:
 "Saken utsettes for gruppebehandling."

Repr. Cecilie Nissen, V fremmet følgende forslag
 "Det bør utarbeides en egen temaplan for syklist i Kvadraturen.

KRF og V fremmet følgende fellesforslag:
 "Forlengelse av gågate opp Skippergata mot Festningsgata innarbeides i planen."

Repr. Hans Petter Horve, MG fremmet følgende forslag:
 "Det etableres en ordning gratis shufflebuss i Kvadraturen. Tiltaket er ment som et positivt tiltak for å øke tilstrømningen til sentrum samt redusere behovet for nye parkeringsplasser."

Voteringer:

Fellesforslaget fra FRP og H enstemmig vedtatt.
Rådmannens innstilling ble ikke stemt over.
Repr. Cecilie Nissens (V) forslag ble ikke stemt over.
Fellesforslaget fra KRF og V ble ikke stemt over.
Repr. Hans Petter Horves (MG) forslag ble ikke stemt over.

Kulturstyret 21.03.12

Kulturstyrets uttalelse:

1. Bystyret vedtar kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, med planbeskrivelse for hele planområdet (merket som høringsforslag), plankart A og B sist revidert 01.03.12, og bestemmelser datert 01.03.12.
2. Planen deles i to. Innsigelser fremmet av Jernbaneverket og Vest-Agder fylkeskommune, som gjelder arealbruk i Vestre Havn, håndteres når del 2 fremmes for behandling.
3. For områder som er utlagt til offentlig ettersyn i to alternativer vedtas følgende:
 - a Kongensgate 15 (St. Josephs sykehjem) som sentrumsformål.
 - b Gravane og parkering ved Sjøhuset som samferdsel.
 - c Langfeldts allmenning uten utfylling i båthavna.
 - d Bevaring av trehusrekken i kvartal 2.
 - e Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 9, 15 og 21.
 - f Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 1, 2, 7, 8, 13, 14, 19, 25, 26 og 37.
 - g Tilbaketrekking og takvinkel er 45 grader.
 - h Murbyplanens byggehøyder gjelder foran kommunedelplanens ved motstrid.
4. Innsigelsen fra Vest-Agder fylkeskommune imøtekommes når det gjelder byggehøyder, barnehagen på Tangen og ivaretagelse av kulturminner.
5. Endringer i tekst og illustrasjoner/temakart slik de fremkommer av vedlegg 5 vedtas og innarbeides i planbeskrivelsen etter bystyrets vedtak.
(Enst.)

Forslag:

AP fremmet følgende forslag:
«Aksen Torvet-Kilden
Bylivsonen med kulturaksen Torvet-Alladin-Fønix-Kilden opprustes, slik at det blir en trivelig sone. Aktivitetene på Alladin opprettholdes.»

Voteringer:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.
AP's forslag følger saken uten votering.

Helse- og sosialstyret 20.03.12

HELSE- OG SOSIALSTYRETS INNSTILLING:

Helse- og sosialstyret tar saken til orientering.

(Enst.)

Forslag:

Helse- og sosialstyret fremmet følgende fellesforslag:

"Helse- og sosialstyret tar saken til orientering".

Votering:

Ved alternativ votering mellom administrasjonens innstilling og helse- og sosialstyrets fellesforslag, ble helse- og sosialstyrets fellesforslag enstemmig vedtatt.

RETT UTSKRIFT:

DATO: 22. juni 2012

VEDLEGG 7

VEDTAK I BYSTYRET, 12.02.2014, SAK 23-14, KOMMUNEDELPLAN FOR KVADRATUREN OG VESTRE HAVN

Teknisk
By- og samfunnsenheten



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 201107372
Saksbehandler Anne Sæther Lislevand

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Byutviklingsstyret	30.01.2014	24/14
2 Formannskapet	05.02.2014	20/14
3 Bystyret	12.02.2014	23/14

KOMMUNEDELPLAN FOR KVADRATUREN OG VESTRE HAVN, DEL 1 - KVADRATURDELEN. SLUTTBEHANDLING.

BYSTYRET 12.02.2014 SAK 23/14

Vedtak:

Bystyret vedtar Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, del 1 –
Kvadraturdelen, med plankart 1/1 og 1/2, revidert etter drøftinger 15.08.2013 og
bestemmelser revidert 15.01.2014.
(Enst.)

51 av 53 repr. tilstede.

RETT UTSKRIFT:

13.02.2014