

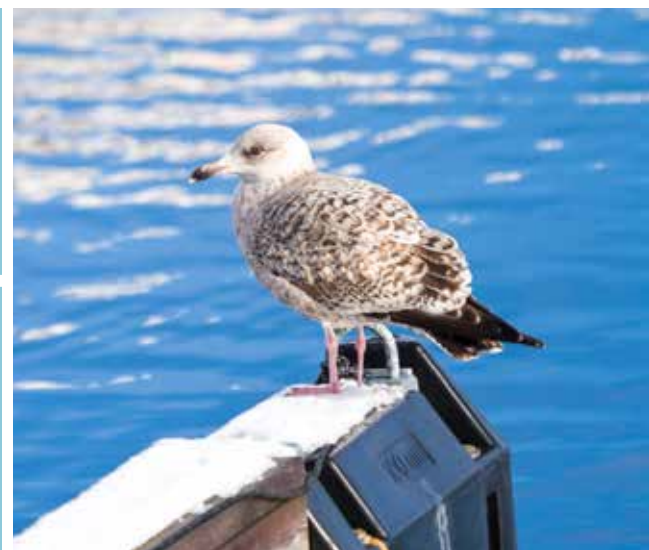
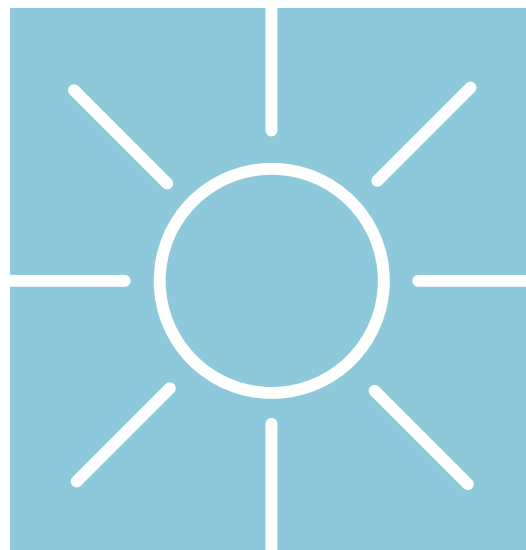


Kristiansand
kommune

Høring av

Kvalitetsprogram Lagmannsholmen

Revidert 01.07.2023





Lagmannsholmen i dag

Forord

Etter en lang prosess og mange spennende innspill og forslag til hva Lagmannsholmen i fremtiden kan brukes til, fremmes det nå et kvalitetsprogram (planprogram etter Pbl. § 4-1) som tar mål av seg til å bli et verktøy til bruk for den videre prosessen. Oppstart av planarbeidet er direkte svar på bystyrets bestilling ved behandling av kommunedelplan for Kongsgård – Vige havneområde hvor følgende vedtak ble fattet i sak 47/19, 10.04.2019:

Bystyret ber rådmannen fremlegge en egen strategi for utvikling av de havnearealene som frigjøres på Lagmannsholmen. Strategien bør inneholde føringer som sikrer **allmennhetens interesser**, samt en by – og arkitekturutvikling som er **varierte** og egnet for å skape **godt byliv**. Området skal planlegges slik at gater, parker, promenader og offentlige rom skal fremstå **inviterende for allmennheten og privatiserende elementer må unngås**.

Vedtaket ble fattet i behandling av kommunedelplan for Kongsgård/Vige havneområde i møte 10.04.2019

Det forutsettes at flytting av containerhavna gjennomføres på en **økonomisk bærekraftig** måte.

Byplangrepet

I valg av byplangrep vil det vektlegges hvordan Lagmannsholmen kan integreres, supplere og komplettere Kvadraturen til gjensidig berikelse. Det inviteres til bred dialog og medvirkning inn i prosessen og det er ønskelig med både folkelig og faglig engasjement i alle faser. Det åpnes for diskusjoner om hvordan byen skal møte havna og sjøen, hvordan det kan skapes et godt sted for alle, hvordan det skal tas hensyn til vind og solforhold osv. Det legges videre til grunn at den flotte elve- og strandpromenaden skal videreføres som havnepromenade på Lagmannsholmen, og at det etableres gode forbindelser til turområdet og Kanalbyen på Odderøya.

Det vil også legges vekt på å at området skal få sin egen identitet gjennom arkitektur, kunst og kultur sammen med aktivisering av Lagmannsholmens unike kulturhistorie. Det er i forbindelse med planarbeidet etablert et eget prosjekt, Kunstlab Lagmannsholmen, som vil fokusere på midlertidig og permanent kunst som byutviklingsredskap gjennom hele prosessen.

Inspirere, invitere inn og utforske bydelen underveis

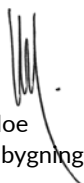
Det er ønskelig at det gjennom hele transformasjonen aktivt arbeides med strategisk utvalgte pilotprosjekter som gir ny kunnskap og nye perspektiver på utviklingen. Det vil satses på tiltak som får flere til å føle eierskap til området, øker områdets verdi og skape oppmerksomhet rundt bydelen. Piloter og arrangement som minifestivaler, marked, popup-park osv. vil være aktuelle hendelser på avgrensede arealer i påvente av permanente løsninger. Sosial-, miljømessig- og økonomisk bærekraft skal implementeres i alle ledd og løsninger.

Som premiss for utvikling av Lagmannsholmen ligger også behov for gode løsninger knyttet til flytting av containerhavna til Kongsgård/Vige. Det må sikres at dagens havneaktivitet opprettholdes før avståelse av Lagmannsholmen.

Foreliggende kvalitetsprogram revidert 01.07.2023 etter vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn 15.06.2023 vil etter bearbeidelse med bakgrunn i høringsinnspill bli lagt frem for bystyret for fastsettelse som første ledd i utarbeidelsen av områderegulering av Lagmannsholmen.



Ragnar Evensen
direktør for By- og stedsutvikling



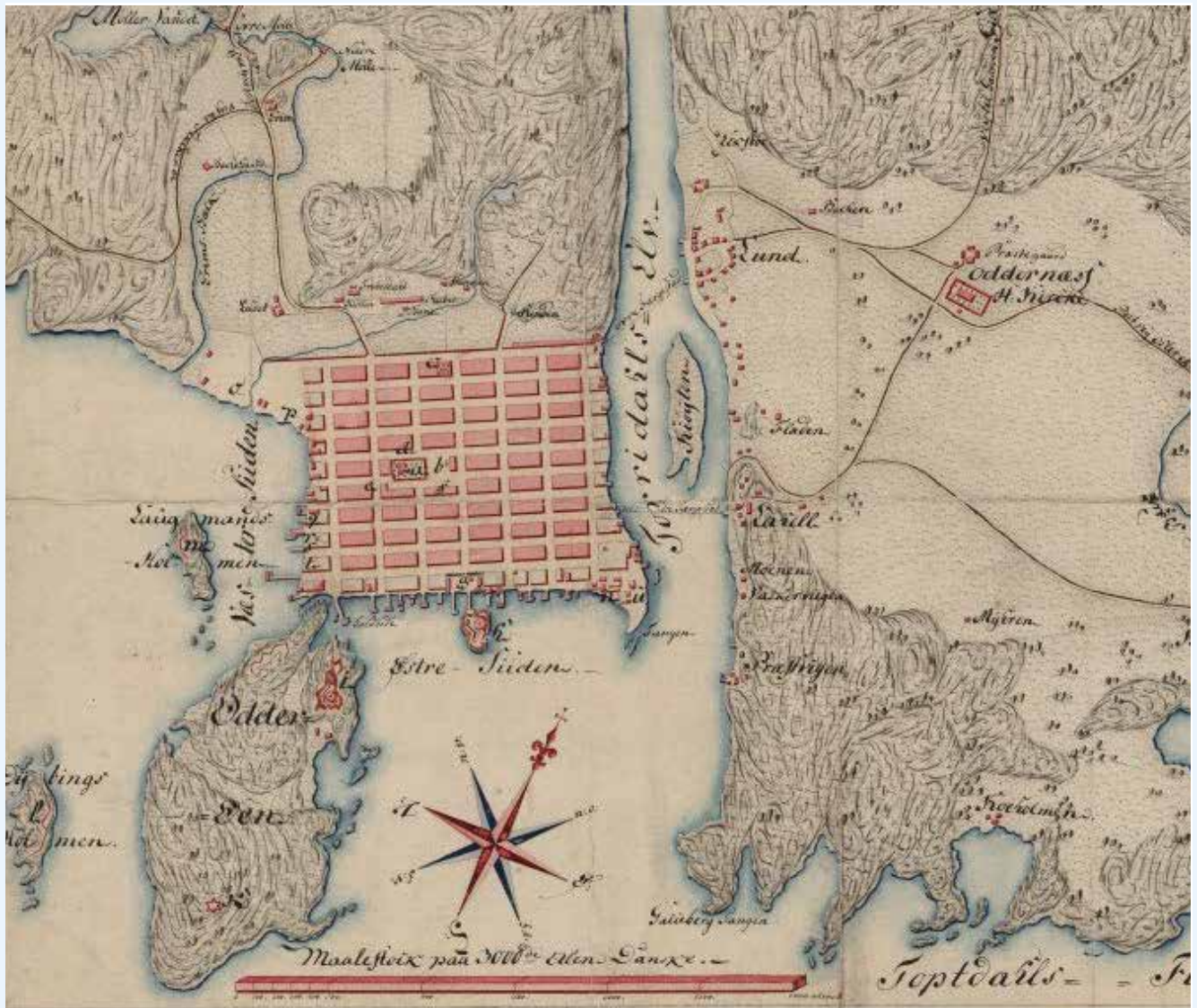
Venke Moe
plan- og bygningssjef



«illustrasjon, Arkitekturvurdering KAP i 2002»

Innhold

Forord	3
1. Innledning	7
1.1 Bakgrunn for planarbeidet	7
1.2 Hvorfor kvalitetsprogram	7
1.3 Strategiske virkemidler	8
1.4 Gjennomføring av bylabene	10
1.5 Organisering av videre planlegging	11
1.6 Planprogram og konsekvensutredningsplikt	12
2. Planområdet	14
2.1 Planavgrensning	14
2.2 Gjeldende reg. planer og eiendomsforhold	14
2.3 Beskrivelse av dagens situasjon i planområdet	17
3. Sentrale problemstillinger i planarbeidet	23
4. Rammer og premisser	24
4.1 Overordna føringer og planer	24
4.2 Andre aktuelle kommunale føringer	25
5. Alternativ som skal utredes	27
5.1 Referanselaternalternativet (0 – alternativet)	27
5.2 Byutviklingsalternativer	27
6. Forslag til utredninger i forhold til miljø og samfunn	28
6.1 Utredningstemaer og metode	28
7. Planprosessen	32
7.1 Fremdriftsplan	32
7.2 Informasjon og medvirkning (Pbl. kapittel 5)	33
8. Utstillingen	35
9. Kilder og referanser	50



Historisk kart fra 1783 med noen malerier fra området fra samme tiden.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Arbeidet med kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn ble igangsatt i 2008. En samlet kommunedelplan skulle erstatte både Havneplanen fra 1995 og Kvadraturplanen fra 1999. Ved sluttbehandling i juni 2012 var det en del uavklarte forhold rundt arealbruken i Vestre Havn, og planen ble derfor delt i 2; del 1 – Kvadraturdelen og del 2 – Vestre havn. Bystyret gjorde et endelig vedtak for del 1 den 12.februar 2014.

Viktige tema for det videre planarbeidet for Vestre havn var transformasjon av havneområder, transport, kulturminner/historie, byform og struktur.

Lagmannsholmen ble tatt ut av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, del 1. I mellomtiden er alle arealene med unntak av Lagmannsholmen ferdig regulert. Dette er bakgrunnen for at det nå startes opp arbeidet med områderegulering av Lagmannsholmen.

1.2 Hvorfor kvalitetsprogram (planprogram etter Pbl. § 4-1)

Lagmannsholmen skal utvikles til å bli en attraktiv og bærekraftig sentrumsbydel ved byfjorden. Det skal skapes nye kvaliteter og vi skal ta vare på det vi mener er kvaliteter vi skal ta med oss inn i fremtiden. Lagmannsholmen er fra naturens side en liten holme med sin egen historikk,

byens krutthus var plassert der for at ikke øvrig bebyggelse skulle gå i lufta. Byens utvikling og historie, og hva vi velger å ta med oss inn i den nye bydelen vil være en del av prosessen.

Hensikten med å lage et felles kvalitetsprogram for kunst/kulturminner, miljø, bolig/næring og urban arkitektur/offentlig rom er å se de fire temaene i sammenheng. De skal ikke fremstå som egne og uavhengige fagområder, men sammen bidra til at bydelen kan programmeres i tråd med byens behov. Det skal tenkes helhetlig rundt miljø, klima og energi, kulturminneforvaltning, kunst, kultur og byliv, næring og maritim aktivitet, kvalitet i offentlig rom, og det å tilrettelegge for et inkluderende og godt bo- og bymiljø.

Med kvalitetsprogrammet har vi muligheter til å sette mål og strategier i sammenheng tidlig, slik at vi kan finne gode løsninger på komplekse problemstillinger.

Kvalitetsprogrammet skal ivareta kommunens valg for fremtidig bruk av Lagmannsholmen og sikre de kvalitetene som er nødvendig for å oppnå ønsket kvalitet. Kvalitetsprogrammet skal fastsettes av bystyret og legges til grunn for videre planlegging etter plan- og bygningsloven.

1.3 Strategiske virkemidler

Kvalitetsprogrammet for Lagmannsholmen foreslår fem strategiske virkemidler som skal legges til grunn for en sosial, miljømessig og økonomisk bærekraftig utvikling av Lagmannsholmen. De strategiske virkemidlene definerer overordnede mål for utviklingen av området, og er som følger:

1. Foredle sjøfronten for næring, bolig, tjenesteyting og opplevelser
2. Skape Lagmannsholmens identitet gjennom arkitektur, kunst og kultur sammen med aktivisering av områdets kulturminner
3. Tilrettelegge for et godt hverdagsliv ved at gater, parker og offentlige rom skal fremstå som inviterende
4. Tilrettelegge for nullutslipp, velge robuste løsninger mht. vær og klimaendringer
5. Styrke de grønne kvalitetene for rekreasjon og artsmangfold

1. Foredle sjøfronten for næring, bolig, tjenesteyting og opplevelser

Lagmannsholmen skal utvikles til å bli en del av sentrum der det er godt å bo, jobbe og besøke for mennesker i alle aldre og med ulik bakgrunn. Høy kvalitet og robusthet i arkitektur, anlegg og offentlige rom skal danne gode rammer for hverdagslivet. Lagmannsholmen skal i tillegg til å være et godt bo- og bymiljø også gi plass til et rikt kultur- og næringsliv, et mangfoldig boligtilbud og offentlige tjenester.

Lagmannsholmen med sine byrom og havnepromenade skal tilrettelegge for mange gode opplevelser for byens befolkning. Marine økosystem skal ha gode livsvilkår. Kollektivtransport på vann (Vågsbygd/Randesund) bør undersøkes. Lagmannsholmens stedspesifikke kvaliteter som gjør området attraktivt for næringer knyttet til maritime næringer skal utredes. Virksomheter skal utvikles slik at de fungerer i samspill med og beriker resten av sentrum.

2.

Styrke Lagmannsholmens identitet gjennom arkitektur, kunst og kultur sammen med aktivisering av områdets kulturminner

Det har kommet mange innspill på at Lagmannsholmen skal få sin egen arkitektur og at utforming og målestokk ikke må være fremmedgjørende. Det skal tilrettelegges for at delområder skal kunne utvikles på grunnlag av egne arkitektkonkurranser. 4–5 byplangrep skal bli med gjennom hele diskusjonen og jobbes med. Kulturnæringsaktører på Lagmannsholmen skal ha gode arbeids- og visningsforhold, underveis og etter transformasjonsprosessen. Godt samarbeid mellom offentlige og private aktører skal legge til rette for at kulturminner som krutthuset kan tas i bruk til kulturbasert næring. Gjennom transformasjon av eksisterende bygg skal Lagmannsholmen vise vei for en bærekraftig ressursforvaltning. Det skal legges til rette for sambruk av ressurser i form av fellesverksted, kontorarealer og visningssteder, og dette skal prege Lagmannsholmens ansikt utad og bidra til å gi området sin egen identitet.

3.

Tilrettelegge for et godt hverdagsliv ved at gater, parker og offentlige rom skal fremstå som inviterende

Planlegging av Lagmannsholmen skal prioritere gående, syklende, kollektiv og byliv. Det skal etableres et nett av gater, et godt sykkeltilbud og et opplevelsesrikt bymiljø slik at det er attraktivt å gå og sykle. Strukturen skal gi god framkommelighet og felles bydelsparkeringshus skal tilrettelegge for en bilfri bydel.

Det skal etableres gode byrom for fellesskapet. Byrommene skal legge gode rammer for hverdagslivet, sosialt samvær, aktivitet og et mangfoldig byliv som skal opparbeides med høy kvalitet og robusthet. Byrommene skal komplettere hverandre i funksjon, programmering og utforming. De offentlige rommene skal bygge opp under helheten, Lagmannsholmens identitet og resten av de strategiske virkemidlene.

4.

Tilrettelegge for nullutslipp, velge robuste løsninger mht. vær og klimaendringer

Lagmannsholmen skal bli en nullutslippsbydel som ikke fører til økt energibehov, effektbehov eller klimagassutslipp. Alle bygninger og anlegg, nye og renoverte, skal designes slik at det kan kompensere for utslipp til bygging, drift og materialbruk gjennom levetiden. Bygg og energisystemet på Lagmannsholmen skal samhandle med hverandre, og med omkringliggende energisystem. Bygninger, anlegg og materialer skal være robuste og fleksible, ha en kvalitet som står seg over tid og bør kunne gjenbrukes etter framtidig riving. Arealer utformes med en generalitet og kvalitet som tilrettelegger for deling, flerbruk og god arealutnyttelse.

Lagmannsholmen skal forberedes for framtidens vær og klimaendringer. Tiltak skal utformes slik at de har en merverdi for området. Bygg og anlegg er tilpasset den forventede havnivåstigningen. Materialer og tekniske løsninger må tåle et tøffere klima og det skal skapes gode mikroklimatiske forhold for opphold, gående og syklende.

5.

Styrke de grønne kvalitetene for rekreasjon og arts mangfold

Naturen skal få bedre plass på Lagmannsholmen ved at grøntområder skal opparbeides med vekt på klimatilpasning, kvalitet og variasjon i opplevelse, funksjon og uttrykk- til glede for innbyggere. Lagmannsholmen skal gi plass til et økt biologisk mangfold, stedegne arter og reetablering av marin fauna.



Illustrasjon, paralleloppdrag for Vestre havn, Asplan Viak 2016

1.4 Gjennomføring av bylabene

En bylab er som navnet tilsier et laboratorium for byutvikling hvor hensikten har vært å lage en plattform både for dialog og ideutveksling, i tillegg til å engasjere både profesjonelle aktører og befolkningen ellers til å ta del i utviklingen. Terskelen for deltagelse er lagt opp til å være lav, og takhøyden for ideer stor.

Målet for bylabene har vært å medvirke til at områdereguleringsplanen i tillegg til å bli et styringsverktøy for fremtidig arealbruk, også skal være forankret hos byens innbyggere og skape engasjement. Bylabene skal fortsette gjennom hele planarbeidet og være en del av medvirkningsprogrammet.

Bylab #1: Oppstart v/ Ordfører, byutviklingsdirektør, konsulenter mv.

Første Bylab ble gjennomført som en oppstart for det som nå er blitt et kvalitetsprogram for kommende områderegulering for Lagmannsholmen. Det var også en formell åpning av en utstilling som viste idèskisser for Lagmannsholmen, basert på tidligere arbeider fra diverse konkurranser/ideforslag.

Bylab #2: Nye initiativ

Bylaben fokuserte på historikken og premissene som ligger til grunn for den videre utviklingen. I denne utgaven av Bylab ble to nye forslag presentert. Forslag utarbeidet av Asplan Viak i samarbeid med Alf Flørnes inneholdt blant annet akvarium, vitensenter, mineralpark, mathall og studenthybler i den gamle siloen. Trollvegg Arkitektstudio i samarbeid med Monica S. Rosenvold hadde også utarbeidet et forslag som inneholdt akvarium, bylagune og sandstrand.

Bylab #3: Grunnlag for planlegging

I denne utgaven av Bylab var det fokus på økonomiske og praktiske sider ved byutvikling av Lagmannsholmen. Hvordan det skal finansieres, hvem som skal betale osv. Adm. dir. for HAV Eiendom, Oslo Havns eget eiendoms-selskap, Kjell Kalland, orienterte om hvordan Bjørvika utbyggingen har blitt finansiert, og havnedirektør Halvard Aglen presenterte mulige løsninger for Lagmannsholmen. Kommentarer fra blant annet UiA og Næringsforeningen.

Bylab #4: Næringsforeningen

Kristiansand kommune: sentrale fakta om Kvadraturen. Premiere på video: 6 under 40 om hvorfor byen må utvikle seg for å holde på unge talenter.

Gårdeierforeningen: Hva driver næringslivet, hva utvikler handel, kontor, turisme, kultur, investering, vekstnæringer og verdiskapning? Hvilke globale trender påvirker også Kristiansand?

Ressursgruppen for byutvikling og infrastruktur, og by- og stedsutviklingsdirektør i Kristiansand: Utvikling av Kristiansand og Lagmannsholmen.

Avslutningsinnlegg: Arne Thomassen (H), Fylkesordfører Agder

Bylab #5: Kunst som byutviklingsredskap

Sted: Bystyresalen i forbindelse med møte i By- og stedsutviklingsutvalget.

Introduksjon av Anna Beate Hovind som ansvarlig for kunst som byutviklingsredskap i planleggingen av Bjørvika/Sørenga. Introduseres av Knut Felberg, leder Klima og areal.

Del 2 fortsatte senere på dagen med avduking av Vilhelm Krag og møte med tema "kunst som byutviklingsredskap".

Bylab #6: Medvirkning

Hvem skal bestemme utviklingen på Lagmannsholmen? Har «vanlige folk» idéer og ønsker for en ny bydel ved Fiskebrygga når containerhavna flytter? På oppdrag fra Kristiansand kommune arrangerte URPLAN og studenter i samfunnsplanlegging Bylab om Lagmannsholmen. Master-studenter i Samfunnsplanlegging presenterte funn de har gjort gjennom medvirkningsarbeid med unge i Kristiansand og omegn.

1.5 Organisering og videre planlegging

Kommunens folkevalgte har i hele den innledende prosessen lagt stor vekt på å etablere arenaer for at alle som har ønsket det, både utbyggere, konsulenter, engasjerte innbyggere, studenter, elever og frivillige organisasjoner skal komme til orde og få lagt frem sine ønsker om hva fremtidig bruk av hva Lagmannsholmen skal romme.



Figuren viser hvordan planarbeidet skal organiseres



Illustrasjon, Mulighetsstudie vestre havn, Rambøll Norge AS, L2 Arkitekter AS og SMS Arkitekter AS, 2016.

1.6 Planprogram og konsekvensutredningsplikt

For Lagmannsholmen er det i retningslinjene for ny kommuneplan stilt krav om områdeplan. I gjeldende kommuneplan er det krav til kommunedelplan for Vestre havn. Lovverket stiller krav om konsekvensutredning (KU) ved utarbeiding av områdereguleringsplaner som setter rammer for tiltak etter vedlegg 1 eller 2. Hensikten er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir vurdert i planprosessen.

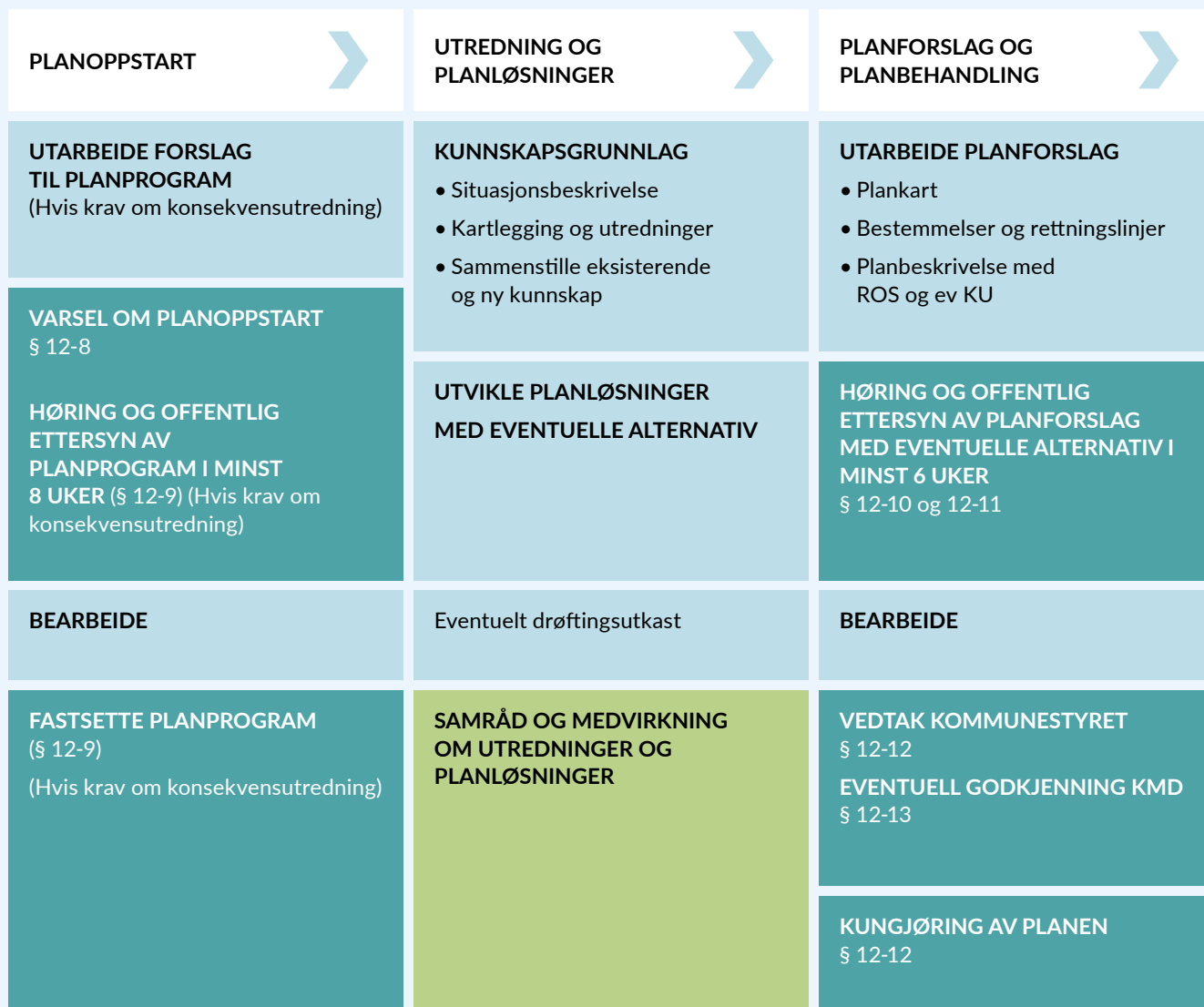
Planområdet er i kommuneplanen satt av til sentrumsformål, med hensynsone fornyelse. Størrelsen på tiltaket tilsier at forslaget utløser krav om konsekvensutredning etter forskriften § 6, første ledd a (jf. forskriftens vedlegg I pkt. 24).

- Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m²

Planer etter KU-forskriftens § 6 skal ha planprogram (kvalitetsprogram). Et planprogram er en plan for hvordan områdeplanen skal lages, hva som skal utredes og hvordan prosessen skal legges opp. Et forslag til planprogram sendes normalt ut på høring samtidig med varsel om oppstart av reguleringsplan. Høringstiden er min. 6 uker.

Planprosessen

Plansjen under viser hvordan planarbeidet formelt skal gjennomføres i henhold til plan og bygningsloven. Medvirkning er et sentralt tema og det skal sikres bred medvirkning som skal redegjøres for i eget medvirkningsprogram.



Figuren viser en oversikt over den samlede planprosessen i tre hovedfaser.

- De formelle prosesskravene ligger i de mørkegrønne boksene.
- I de lyse boksene ligger arbeidstrinnene i planprosessen.
- Den grønne boksen angir samarbeid, medvirkning og informasjon.

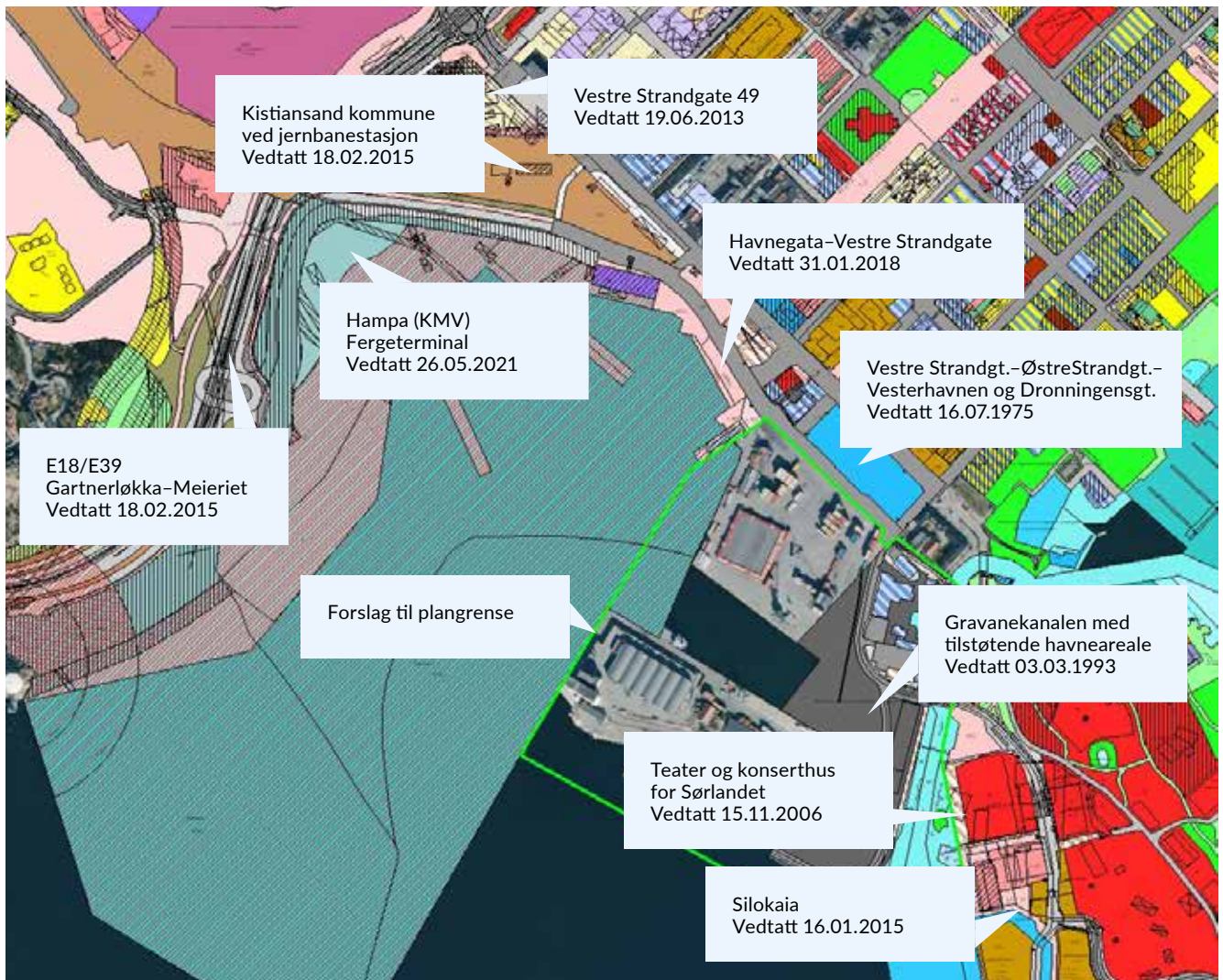
2. Planområdet



Forslag til plangrense for områdeplanen for Lagmannsholmen med grønn strek

2.1 Planavgrensning

Planavgrensningen inneholder nødvendige arealer for å gjennomføre planen med planlagt bebyggelse og infrastruktur. Planavgrensningen inkluderer tilgrensende gater og skal ta med naturlige overganger mot eksisterende infrastruktur. I tillegg til eksisterende havneområde er også service området i Gravane tatt med samt promenaden langs kaikanten lengst sør.



Oversikt over gjeldende planer i området

2.2 Gjeldende reguleringsplaner og eiendomsforhold

Eiendomsforhold og arealbruk/virksomheter – bebyggelsesstruktur – historisk utvikling

Planområdet er på ca. 190 daa, av dette utgjør vannspeilet ca. 70 daa. Kristiansand kommune ved Kristiansand Havn eier det meste av arealene innenfor området. Felleskjøpet fester siloen og lagerarealer i nordvest av planområdet og Fiskebrygga eiendom fester større arealer i Gravane.

I tillegg til containerhavna som er lokalisert innenfor planområdet med areal for lager av containere, ligger diverse havnelager i området med forskjellige størrelser som blir brukt til stykkgodslager bl.a. er det i øst av planområdet lokalisert noen spedisjonsfirmaer. Fra øst kommer også sidesporet for jernbanen inn til containerhavna. Arealene i Gravane består av diverse restauranter, kontorer og et fiskemottak.

Adresse	Gnr/bnr	Eier	Tomtestørrelse (m ²)	Bebyggelse areal - m ² (omtrentlig fotavtrykk ekskl. parkering)
Havnegata, 19,21	150/1481	Kristiansand kommune	15150	Ca. 4500
	150/1466	Kristiansand kommune	13012	
Lagmannsholmen 1, 3, 4, 5A, 6, 7	150/1636	Kristiansand kommune	53044	Ca. 6000
Lagmannsholmen 10	150/1671	Kristiansand kommune	5501	Ca. 5500
Lagmannsholmen 8	150/929	Kristiansand kommune (H)/ Agder og Rogaland felleskj. (F)	1575	Ca. 1575
Lagmannsholmen 8A	150/930	Kristiansand kommune (H)/ Karl Nilsen. (F)	893	Ca. 500
	150/928	Kristiansand kommune	352	
	150/341	Kristiansand kommune (H)/ Agder og Rogaland felleskj. (F)	601	
Gravane 26	150/1736	Kristiansand kommune (H)/ Fiskebrygga Eiendom (F)	642	637
Gravane 22,24	150/1731	Kristiansand kommune (H)/ Fiskebrygga Eiendom (H)	1188	323
Gravane 16	150/1753	Kristiansand kommune (H)/ Fiskebrygga Eiendom (F)	249	234
Gravane 8	150/342	Kristiansand kommune	1008	1000
Gravane 10, 12, 14	150/1748	Kristiansand kommune (H)/ Fiskebrygga Eiendom (F)	743	409
Gravane 6	150/341	Kristiansand kommune	10561	360

Tabell over eiendommer innenfor planområdet

Eiendomsforhold

Planområdet er på ca. 190 daa, av dette utgjør vannspeilet ca. 70 daa. Kristiansand kommune eier det meste av arealene innenfor området. Felleskjøpet fester siloen og lager arealer i nordvest av planområdet og Fiskebrygga eiendom fester mye eiendom i Gravane.



På flyfoto fra 1961 viser at Lagmannsholmen er en holme og at kaifrontene ligger lengre inn mot byen



På flyfoto fra 2000 er Gravane bygd fullt ut og det er etablert vei ut til Silokaia



På flyfoto fra 1979 er området videre utviklet til havneområde, og Gravane er fortsatt havneområde

2.3 Beskrivelse av dagens situasjon i planområdet

Landskapsbilde – bybilde – arkitektur – bebyggelsesstruktur – historisk utvikling

Planområdet ligger sørvest for Kvadraturen og grenser inntil Kilden, Knuden kulturskole og Silokaia. Havneområdet fremstår i dag som avsperrt og lite tilgjengelig. Lagmannsholmen domineres av havnevirksomhet med ulike typer bebyggelse fra lagerbygg i en etasje til Felleskjøpets silo som ligger på ca. cote + 43. Mot sørøst er området i Gravane med serveringsbedrifter og kontoretableringer.

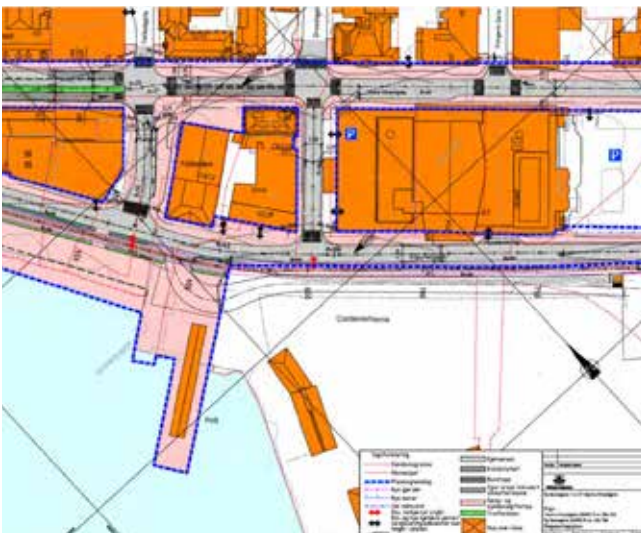
Lagmannsholmen har utviklet seg mye gjennom historien. Lagmannsholmen var som navnet tilser en holme og den opprinnelige havnefronten lå lengre inne og besto av en sandstrand. Østre Havn var hovedhavn på den tiden (1600 – 17000 tallet) da den lå nærmere elva. Innenfor området er det en bygning som er bevaringsverdig – Krutthuset som ble bygd i 1808. I nordøst ligger kai 6 med lagerbygg som er bevaringsverdig, og i sørøst ligger Gravane 6 som også er et bevaringsverdig administrasjonsbygg.



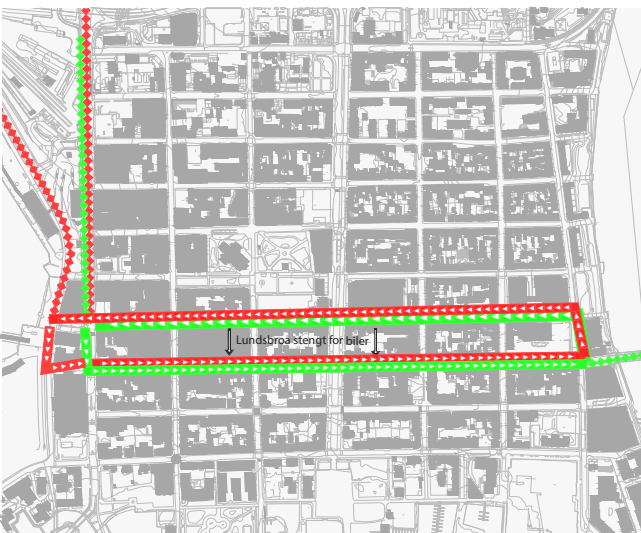
Lagmannsholmen 2023



Utklipp fra Kristiansand kommunes temakart, trafikk (blå ikoner) og sykkelruter (røde linjer)



Utsnitt av plan for Vestre Strandgate og ny Havnegate inkl.kai 6



Illustrasjon av ny busstrase i Dronningensgate og kobling til Vestre Strandgate og ny Havnegate

Trafikkforhold - vei – infrastruktur – transport – myke trafikanter – kollektivtransport – gang-/sykkelveier

Tilliggende veistruktur mot Kvadraturen i nord er Havnegata. Denne har i dag dårlig tilgjengelighet for biler, da trafikken må koples mot Vestre Strandgate for å komme ut av byen mot nordvest. Vestre Strandgate har i dag en ÅDT-17000, mens Havnegata har en ÅDT-1500. Veien videre gjennom Gravane mot Silokaia og Odderøya har en lavere standard. Her er det delvis bare fortau på den ene siden og området er lite egnet for myke trafikanter. I dag fremstår Vestre Strandgate og Havnegate som trafikale barrierer mot Kvadraturen.

Område ligger ca. 400 meter fra gode kollektivforbindelser i Tollbodgata. Det er ikke noen sammenhengende gode sykkelruter til eller ut av området. Med ny Havnegate som bilvei og Vestre Strandgate med Dronningens gate som bussgater har området en god beliggenhet i forhold til bussforbindelser.

Konsekvenser av vedtatte planer:

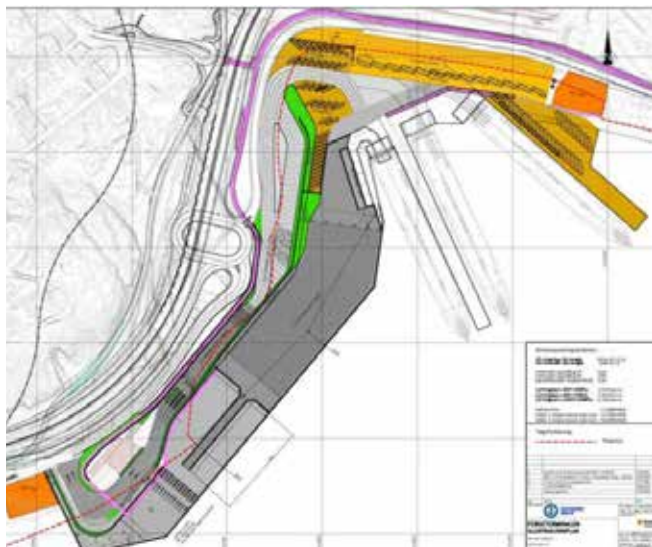
For Vestre Strandgate har det vært en grunnleggende tanke at denne optimaliseres for kollektivtrafikk og at myke trafikanter skal prioriteres. Kollektivtrafikk skal overføres fra dagens Havnegate til Vestre Strandgate. Ny havnegate sikrer gode atkomstforhold til sentrum av Kvadraturen for kjørende trafikk. Også myke trafikanter vil få tilsvarende gode atkomstforhold langs ny havnegate gjennom ny sykkelveg med fortau langs ny havnegate som er uten kryssende biltrafikk helt frem til "Plassen" ved Rådhusgata. De myke trafikantene kan her ferdes uten påvirkning fra øvrig trafikk.

Buss i sentrum

Buss i sentrum, omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen – valg av alternativ, vedtak i bystyret 17.11.2021, sak 276/21. I dette vedtaket anbefales alternativet med østgående busser i Dronningens gate. Dette vil ha stor betydning for tilgjengeligheten for buss i området mot Lagmannsholmen. Omlegging av østgående busstrafikk til Dronningens gate gir en bedre prioritering av kollektivtrafikken. Den øker bussens fremkommelighet og ruster kollektivtilbudet til å ta imot passasjerveksten som forventes frem mot 2030.

➤ Buss

➤ Bil



Illustrasjonskart til detaljregulering for Hampa (KMV) - ferjeterminal



Bilde fra Krutthuset midt i planområdet, med noe grøntstruktur

Plan for Hampa med 3 fergeanløp

Ombygging av ferjeterminalen er en følge av ny E39 Gartnerløkka-Meieriet, som legger beslag på store havnearealer og endrer atkomstforholdene. I første omgang (byggetrinn 1) bygges terminalen for å kunne betjene dagens trafikk, med skip som er like store og effektive som i dag, men med ny atkomst fra Gartnerløkka. Det er også tatt høyde for en fremtidig utvidelse for å kunne betjene flere større skip (byggetrinn 2 og 3). Tidspunkt for realisering av byggetrinn 2 og 3 er avhengig av behovet (skipsstørrelser, trafikkmengder og godsmengder) – noe som er usikkert. Men havna har mulighet for å kunne gjennomføre utvidelsen når behovet oppstår.

Grønnstruktur – park – lek – nærmiljø – friluftsliv

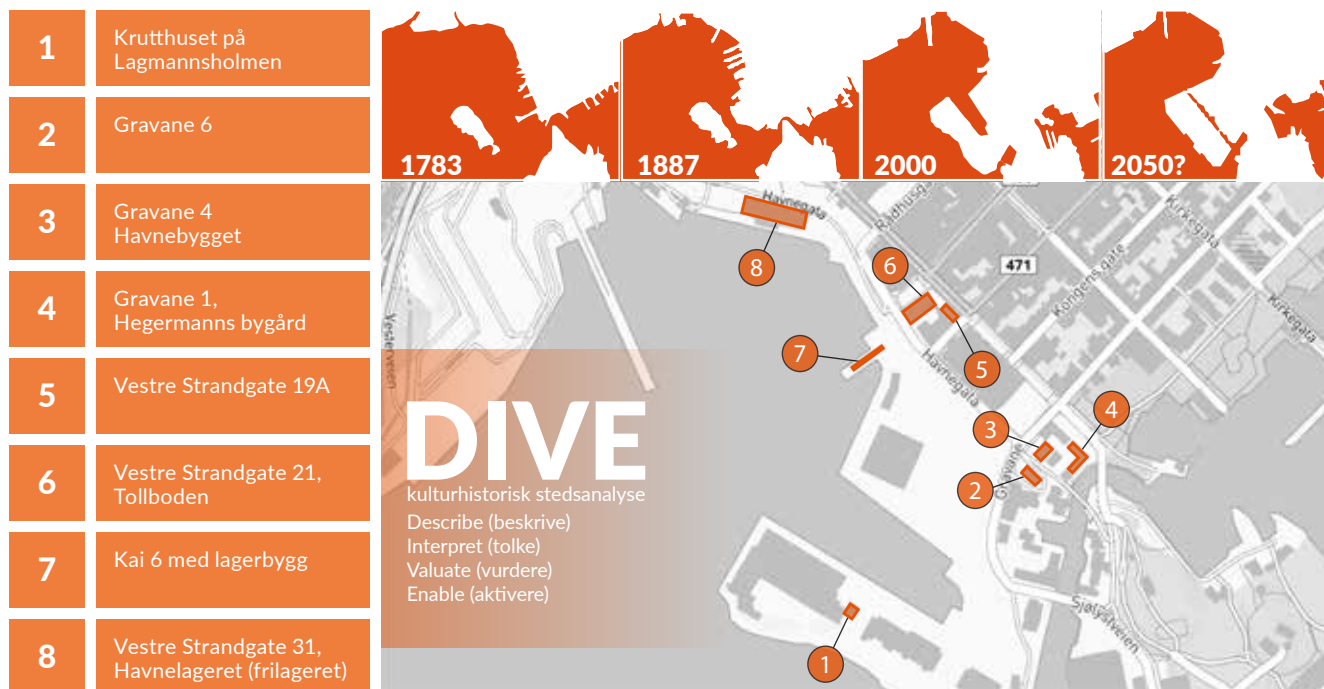
Bortsett fra området rundt Krutthuset som delvis er beplantet med noen trær og grønne vekster er det i dag lite grønnstruktur innenfor Lagmannsholmen. Odderøye som ligger bare 600 meter imot sørøst er et av kommunens mest tilrettelagte friluftsområde med turstier, kafe, kunst, kultur, badeplasser og fiskeplasser. Gravaneparken er nærmeste parkområde ca. 300 meter i nordøst.

Naturmangfold

Det er gjort en utsjekk i tilgjengelig kartdatabase. Det er ikke gjort registreringer av spesielle naturverdier eller naturtyper, men det er registrert fremmede arter i planområdet. Dette må undersøkes nærmere i planprosessen.

Kulturminnevern, kulturlandskap og fornminner

Krutthuset og Gravane 6 i sørøst av planområdet er SEFRAK registrerte bygninger. Etter bruken som krutthus ble det brukt som potetlager under krigen. I 1970 ble det brukt til bl.a. kunstutstilling. I dag er bygningen brukt til ulike representasjons oppdrag. Gravane 6 ble etablert i 1935 som en del av Hartmanns sagbruk, men er i dag brukt til administrasjon og bl.a. kafe for Kirkens bymisjon. Kai 6 med lager ligger rett utenfor planområdet, ble bygd rundt 1898 som et pakkhus og ble i 1901 kjøpt av havnevesenet.



Utsnitt fra Riksantikvarens sin kartbase over kulturminner

Konklusjonen – mulighetsrommet fra DIVE – analysen ble:

Det er gjennomført en DIVE – analyse (kulturhistorisk stedsanalyse) for Vestre Havn, hvor problemstillingene for området er punktvis beskrevet:

- Hva er historien for Vestre havn
- Hvilke elementer viser historien?
- Hvilke elementer skal ivaretas?
- Hvordan kan historien gjenfortelles ved en byutvikling?

Lagmannsholmen var en holme helt inntil relativt nylig. Den har fungert som havn for større skuter og skjerm mot havet. Ivaretagelse av siktretninger må vurderes.

En byutvikling på Lagmannsholmen vil trenge noen vitaliserings- og målpunkt for å komme ned til havna og oppleve sjøen. Det er flere utkikkspunkt det kan gjøres noe ut av. Disse er viktig å beholde for å kunne oppleve havna. Elementer fra utviklingen i området bør ivaretas og brukes i byutviklingen. F.eks. så bør gamle kraner og lignende integreres på en måte som kan bidra til å fortelle historien om området. Drøfting av mulig bruk av bevaringsverdige bygg er viktig.

Støy

Planområdet er utsatt for støy i rød og gul sone som følge av havnetrafikk og veitrafikk i Havne gata. I Kristiansand kommuneplan (2011-2022) er det lagt inn støysone (Gul sone iht. T-1442) for veitrafikk. I forslag til ny kommuneplan er havnestøy og bilstøy lagt inn sammen.

Luftforurensning

Det er markert et område nordvest i planområdet som er utsatt for luftforurensning i kommunens temakart. Her er både bil og skipstrafikk vurdert. Gul sone er en vurderingssone hvor kommunen bør vise varsomhet med å tillate etablering av bebyggelse med bruksformål som er følsom for luftforurensning som er følsomt for luftforurensning i henhold til «retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T 1520». Avbøtende tiltak for å oppnå best mulig luftkvalitet må vurderes.

Grunnforhold/geoteknikk

Det er ikke registrert forurenset grunn i Miljødirektoratets kartdatabase Miljøstatus. I Kristiansand kommunes temakart er Lagmannsholmen som en del av Kvadraturen registrert med «forurenset byjord» (flere typer forurensninger).

Det er gjennomført en miljøgeologisk grunnundersøkelse for området i vest ved cruisekaia, som beskriver hvordan fylling i området skal gjøres for å unngå ytterligere forurensning.

I likhet med hele Kvadraturen ligger planområdet under marin grense. Marin grense angir det høyest mulige nivået for løsmasser som opprinnelig er avsatt i hav og fjord. Det er utført flere grunnundersøkelser med hensyn på geoteknikk i forhold til evt. fylling i sjø for etablering av kaiarealer.

Infrastruktur i bakken – VA, overvann og fjernvarme

Infor fra ingeniørvesenet innhentes.

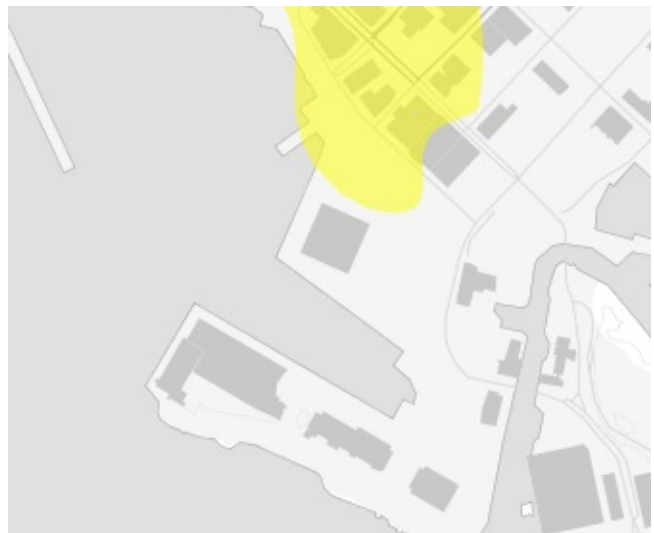
Lagmannsholmen ligger innenfor konsesjonsgrensa for fjernvarme, og det er utbygd nett for påkobling i området.

Infrastruktur i bakken – El-anlegg

Glitre energi nett as skal etablere ny trafo i Vestre Strandgate 19B som tar høyde for økt energibehov i Kvadraturen. Det må gjøres en vurdering sammen med netteier på behov for lokale trafoer innenfor planområdet.



Utdrag fra temadata, støy fra forslag til ny kommuneplan



Utdrag fra temadata luftforurensning fra kommunens kartløsning



Utdrag fra temadata forurenset grunn i kommunens kartløsning

3. Sentrale problemstillinger i planarbeidet

Tema	Problemstillinger
Byutvikling	<ul style="list-style-type: none"> • Utvikling av knutepunkt med bymessig bebyggelse • Kvadraturens rolle som regionalsenter og Lagmannsholmens del i denne utviklingen • Kopling mot byvisjoner og synergieffekter • Utvalg av funksjoner som etableres
BATP (Bolig-, areal- og transportplanlegging)	<ul style="list-style-type: none"> • Utvikling av Lagmannsholmen i samsvar med overordnet bolig-, areal- og transportpolitikk. • Prioritering av og tilrettelegging for miljøvennlig transport. • Transportløsninger som gjør gange, sykkel og kollektiv til naturlige valg der bil ikke er nødvendig. • Gode forbindelseslinjer for gange, sykkel og kollektiv til Kvadraturen
Mobilitet	<ul style="list-style-type: none"> • Prioritere fotgjengere, syklistene, og kollektivtransport. • Sikre løsninger som bidrar til god trafiksikkerhet • Sikre gode løsninger for bylogistikk/ varelevering i området.
Park og rekreasjonsarealer	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre tilganger til gode park- og rekreasjonsarealer, med varierte funksjoner og med gode solforhold. • Etablering av sosiale møteplasser for alle befolkningsgrupper.
Tilpasning til eksisterende bomiljø	<ul style="list-style-type: none"> • Innvirkningen på og overgang til eksisterende bomiljø. • Formgivning og høyder på ny bebyggelse. • Ivaretagelse og integrasjon av bevaringsverdige bygninger og anlegg.
Arkitektur og stedsidentitet	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre et klart hovedgrep og en tydelig arkitektonisk identitet. • Variasjon og rikhet i bygningsutforming. • Høy kvalitet på bygg og uteområder. • Ivareta verneverdig bebyggelse.
Klima og miljø	<ul style="list-style-type: none"> • Overvannshåndtering og trygge flomveier. • Ivareta sosial og miljømessig bærekraft. • Bruk eller gjenbruk av bygningsmaterialer. • Mobilitet, sikre infrastruktur som fremmer sykkel, gange og kollektiv. • Ivareta eventuelle naturverdier i planområdet. • Etablere nye grøntområder og oppholdsområder. Sikre en sammenhengende grønnstruktur gjennom planområdet.
Forurensning og ytre miljø	<ul style="list-style-type: none"> • Ivareta krav til støyforhold i boliger og støyfølsomme formål. • Utrede luftforurensning og sikre best mulig forhold for inneluft og utearealer. • Vurdere samspillseffekter av støy- og luftforurensning. • Avklare forurensning i grunnen.
Gjennomføring	<ul style="list-style-type: none"> • Hensiktsmessig utbyggingsrekkefølge ift. eksisterende bygg og infrastruktur. • Sikre mulighet for trinnvis gjennomføring. • Begrense påvirkning på naboer i anleggsperioden. • Ivareta trafiksikkerhet og fremkommelighet i anleggsperioden.

4. Rammer og premisser

4.1 Overordna føringer og planer

Rikspolitiske planretningslinjer og føringer som er særlig relevante for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- T-2/08 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging (1995)
- Om barn og planlegging, rundskriv T-2/08
- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i planleggingen (2012)
- T-1442 Retningslinjer for behandling av støv i arealplanlegging (2021)

Regionale planer og føringer

- Regionplan for Agder 2030

OVERORDNET MÅL:

Å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region, som skal gi et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår.

- - Regional plan for Kristiansandregionen 2020–2050

OVERORDNET MÅL:

Gjennom en felles forpliktende areal- og transportpolitikk skal det legges til rette for bærekraftig utvikling og balansert vekst i hele Kristiansandsregionen.

Kommuneplanens samfunnsdel, Sterkere sammen - Kristiansand mot 2030, vedtatt 23.09.2020

Tre satsingsområder:

- Attraktiv og miljøvennlig
- Inkluderende og mangfoldig
- Skapende og kompetent

OVERORDNET AREALSTRATEGI:

- Redusere transportbehovet gjennom god samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging, med vekt på mobilitet til fots, sykkel og med kollektivtransport.
- Prioritere fortetting og transformasjon i og nær senterområder.
- Utvikle senterområdene til inkluderende steder
- Utvikle boområder med varierte boligtyper og strukturer

- Sikre utsatt bebyggelse mot flom, ras og andre uønskede hendelser
- Sikre tilstrekkelige arealer for utvikling av nye og eksisterende næringsvirksomheter og hindre at de fortrenses eller bygges inne.

Kommuneplanens arealdel

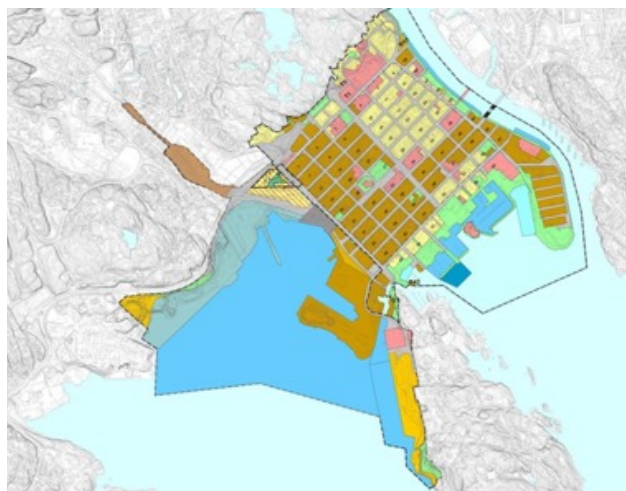
I kommuneplanens arealdel (2011-2022) vedtatt 22.06.2011 er området avsatt til sentrumsformål. Lagmannsholmen er i likhet med resten av Kvadraturen i gjeldende kommuneplan (nå kommune-delplan inntil ny kommuneplan blir vedtatt) avsatt til sentrumsformål. I forslag til ny kommuneplan er det samme arealgrepet videreført.

Kommunedelplaner

Arbeidet med kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn ble igangsatt i 2008. Ny kommunedelplan skulle erstatte kommunedelplanene for Kvadraturen fra 1999 og Havne-planen fra 1995. Ved sluttbehandling i juni 2012 var det en del uavklarte forhold rundt arealbruken i Vestre Havn, og planen ble derfor delt i 2; del 1 – Kvadraturdelen og del 2 – Vestre havn.

Viktige tema for det videre planarbeidet for Vestre havn er transformasjon av havneområder, transport, kulturminner/historie, byform og struktur.

Lagmannsholmen ble tatt ut av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn (vedtatt 12.02.2014), del 1. I mellomtiden er alle arealene med unntak av Lagmannsholmen ferdig regulert.



4.2 Andre aktuelle kommunale føringer

Høyhusutredningen

I høyhusutredningen defineres høyhus som bygninger med 10 etasjer eller mer. Siloen ytterst på kaia i nordvest ligger på ca. cote + 42, som omregnet tilsvarer et bygg på ca. 12 etasjer. Caledonien hotell som grenser inntil planområdet i øst ligger på cote + 44, og har 12 +1 toppetasje. Utredningen nevner at det er positivt med fortetting nær Kvadraturen, men at dette også kan oppnås uten å bygge 10 etasjer. Det anbefales å åpne for høyhus innenfor området i Vestre havn med en høy grad av blanding av funksjoner. Områdets gode beliggenhet tilsier at en framtidig regulering må vurdere å åpne for store byggehøyder og ekstra høy utnyttelse.

Kulturminnevernplan

I kulturminnevernplanen er Lagmannsholmen omtalt med Krutthuset som er et godt bevart og godt restaurert forsvarsminne. Krutthuset ble oppført i 1808 på Lagmannsholmen. Omgivelsene er totalt endret, og i dag er det bare Krutthuset som vitner om eldre bruk av området. I dag eksisterer det ingen formell sikring av området. Det bør fremmes fredningssak for Krutthuset.

Grøntstrukturutredningen

Planområdet ligger tett opp til Odderøya i sørøst som er avsatt til grøntområde 1 prioritet. Det er avmerket med viktig gangforbindelse som ikke er tilgjengelig i dag.

Havnestructurvedtaket, 10.04.13,

vedtak gjort av bystyret hvor det gis føringer for hvordan havna skal organisere sine virksomheter. En oppfølger av dette er bl.a. kommunedelplan for Kongsgård/ Vige havneområde og flytting av containerhavna til samme området. I samme vedtak er det også åpning for å utrede trinnvis byutvikling av Vestre Havn.

Kristiansand havn sine føringer som ligger til grunn for utvikling av Lagmannsholmen

For at byutviklingen på Lagmannsholmen kan gjennomføres har Kristiansand Havn noen premisser for gode løsninger knyttet til flytting av containerhavna til Kongsgård/Vige for å opprettholde og utvikle sin havnevirksomhet. Det må sikres at dagens havneaktivitet opprettholdes før avståelse av Lagmannsholmen. Dette innebærer blant annet;

- Forlengelse av kai 36
- Opparbeidelse av bakarealet nord for veien, med tilhørende infrastruktur.
- Forlengelse av kai 35 foran Strandkantdeponiet, og opparbeidelse av Strandkantdeponiet/bakareal for å ivareta dagens funksjon på kai 36.
- Kai 45, Vige med sine 100 m. bortfaller som følge av Ytre Ringveg.
- Lager til erstatning for det som er på Lagmannsholmen, totalt 10 000 m²



Situasjonskartet viser tiltak i Kongsgård – Vige havneområde som havna må gjennomføre som del av flytting fra Lagmannsholmen

1. Illustrasjon, Asplan Viak 2016.
2. Illustrasjon, Rambøll 2012



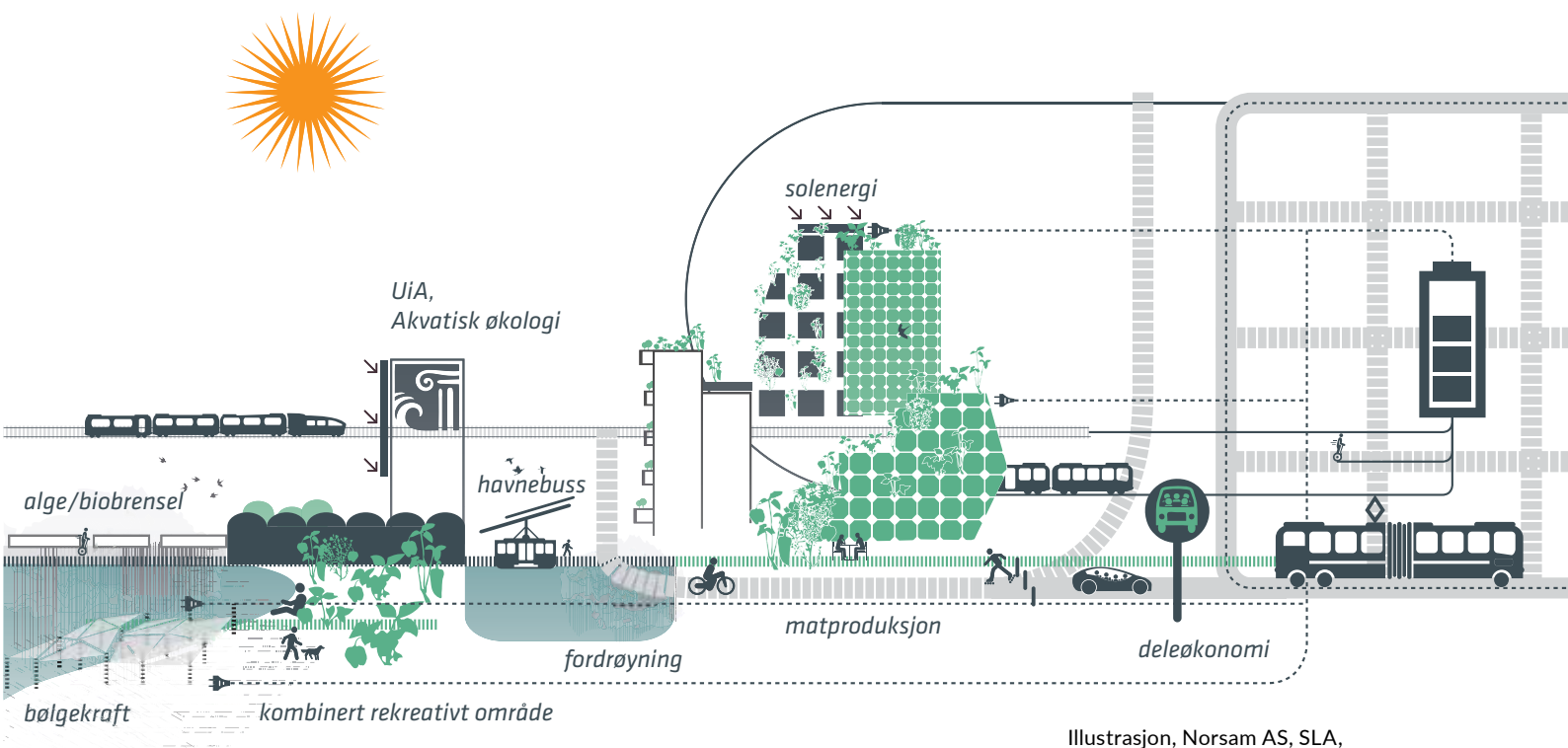
5. Alternativ som skal utredes

5.1 Referanselatnavnet (0 - alternativet)

I konsekvensutredninger skal konsekvensene av å gjennomføre et tiltak vurderes opp mot konsekvensene av et referansealternativ. Referansealternativet (0-alternativet) representerer sannsynlig utvikling dersom tiltaket ikke gjennomføres. Konkret kan dette være at containerhavna skal fortsatt være i området, samt noe betjening av stykkogods og cruisehavna utvikles videre.

5.2 Byutviklingsalternativer

Det vil bli utarbeidet og testet ulike byutviklingsalternativ (bebyggelsesstruktur, gatestruktur og grønnstruktur) før endelig konsept velges. I denne prosessen vil det bli lagt opp til bred medvirkning og endelig valg av byutviklingsgrep skal vedtas og legges til grunn for slutføring av fagutredningene. Valgte byutviklingsalternativ skal representere den ønskede utviklingen av området. Øvrige detaljer i utbyggingsalternativet avklares gjennom planprosessen, basert på valgte strategier.



Illustrasjon, Norsam AS, SLA, Civitas og Dyrvik Arkitekter, 2016

6. Forslag til utredninger i forhold til miljø og samfunn

6.1 Utredningstemaer og metode

Formålet med konsekvensutredning er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir ivaretatt under utarbeidelsen og gjennomføringen av planen (jf. Pbl. 4-2). Hensikten med utredningen er å synliggjøre konsekvensene tiltakene vil medføre. Vurderingene vil bli gjort med sammenligning mot 0-alternativet.

I oversikten under er de fagfelt og tema som skal vurderes/ utredes listet opp. For hvert tema er det markert hvilken type utredningsnivå som forventes: egen fagrapport eller som del av planbeskrivelsen. Til sammen utgjør dette konsekvensutredningen

Tema det skal utarbeides egen fagrapport som inngår i konsekvensutredningen		
Tema	Hva skal utredningen inneholde?	Eksisterende dokumentasjon
Landskapsvirkning	Landskap/byromsanalyse <ul style="list-style-type: none"> • Det skal gjøres en landskapsanalyse med søkelys på det overordnede landskapet. • Fjern og nærvirkning skal belyses 	
Naturmiljø	Naturmangfold <ul style="list-style-type: none"> • Kartlegging i henhold til Miljødirektoratets instruks M22-09 (NiN – kartlegging). Sjøarealer kartlegges etter gjeldende metodikk for naturtyper og arter ved hjelp av en ROV-undersøkelse (undervannsdroner) inkludert påfølgende videoanalyse 	
Grunnforhold/ geotekniske forhold	<ul style="list-style-type: none"> • Beskrivelse av stabilitetsforhold , skredfare i henhold til NVE sin kvikkleireveileder 2019 nr. 1. • Må supplere med evt. nye undersøkelser 	<ul style="list-style-type: none"> • gjennomgang av allerede utførte geotekniske rapporter for området, • NADAG og eventuelt andre kjente kilder for tidligere undersøkelser.
Trafikk og mobilitet	Trafikk Vurdere dagens trafikksituasjon og fremtidig trafikksituasjon med hensyn til: <ul style="list-style-type: none"> • Trafikkmengder • Atkomstløsninger og kapasitet • Internt veisystem og veistandard • Myke trafikanter, gang/sykkelveiforbindelser • Skolevei • Snarveier, gangatkomster til turområder • Kryssløsninger • Trafikksikkerhet 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikkanalyser Gartnerløkka, buss i sentrum + diverse • Kommunens temakart • Nasjonal vegdatabank

	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitetsplan i henhold til kommunens mal • Parkeringsdekning i henhold til ny kommuneplan • Sykkelparkering • Kollektivdekning, kapasitet og rutetraseer • Andre bildeleordninger 	
Miljøtekniske grunnundersøkelser	<ul style="list-style-type: none"> • Undersøkelser av eventuelle forekomster av forurensning i grunnen på land og i vann med avbøtende tiltak 	<ul style="list-style-type: none"> • Gjennomgang av tidligere undersøkelser og evt. supplerende undersøkelser • Miljostatus.no • Kommunens temakart
Kommunalteknisk anlegg/teknisk infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Vurderinger av nødvendig kapasitet for anlegg knyttet til teknisk infrastruktur inn i området, herunder vann, avløp, tele/kabel, el-forsyning med mer • Alternative/fornybare energikilder 	<ul style="list-style-type: none"> • Geo.ngu.no • NVE - karttjeneste • Fjernvarmekonsesjon
Klimaregnskap	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaregnskap for planforslaget, sett opp mot en transformasjon/gjenbruk av eksisterende bygninger • Gjenbruk av eksisterende bygg til allmenntilgjengelig formål, bolig, nærings og/eller kontorbygg skal utredes. Vurdering vil gjøres basert på byggets tilstand, muligheter for transformasjon av bygningsstrukturen, byggets verneverdi, klimagassberegninger og transformasjonsmuligheter i et byutviklingsperspektiv 	
Støy	<ul style="list-style-type: none"> • Dagens situasjon og fremtidig situasjon med hensyn til støy fra trafikk • Eventuelle behov for støydempende tiltak 	
Luft/støv	<ul style="list-style-type: none"> • Luft- /støvutredning, baseres på tall fra trafikkanalysen. • Samspillseffekt av støy og luftforurensning 	
Overvannshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> • Beregne avrenning fra hele nedslagsfeltet før og etter utbygging. • Vurdering av mulige blågrønne løsninger og effekten av disse • Mulig overvannshåndtering inkl. flomveier skal vises i overordnet VA-plan. Vurderinger av brannvannsbehov 	

Tema som kun skal beskrives eller illustreres

Tema	Hva skal beskrivelsen inneholde?	Eksisterende dokumentasjon
Stedsutvikling	<p>Overordnet samfunnsmessige virkninger</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vurdering av konsekvensene ved endring av formål • Sentrumsutvikling på et overordnet nivå. • Antall boenheter og omfang av næring som er fornuftig i planområdet, sett i forhold til resten av Kvadraturen. • Boligbehov for ulike befolkningsgrupper beskrives og vurderes • Variasjon i boformer og leilighetsstørrelser <p>Estetikk og byrom</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vurdering av planens virkninger på et overordnet nivå, tilpasning til kvartalsstrukturen • Identitetsskapende arkitektur • Det utarbeides en 3D-modell for å undersøke fjernvirkninger, siktlinjer og tilpasning til etablert bebyggelse i området <p>Fremtidig byplangrep</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funksjons- og kvalitetskrav til bygninger • Arealbehov • Bebyggelsesstruktur • Bebyggelsestypologi • Illustrasjoner • Estetisk og kulturell bebyggelsesverdi vurderes • Volum og høyder, fjernvirkning • Sol-skyggeanalyser • Vindanalyser • Arkitektonisk og landskapsmessig tilpasning. • Vurdere byggegrenser for å ivareta ulike hensyn • Bilfri bydel • Endre lokasjon av cruise-kaia internt i området <p>Kulturminner og verneverdig bebyggelse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gjennomgang av DIVE analysen og beskrive hvordan eksisterende kulturminner, kulturmiljøer kan integreres med den nye bebyggelsen 	

Skole og barnehagesituasjon	<ul style="list-style-type: none"> • Skole- og barnehagekapasitet vurderes. 	
Folkehelse	<ul style="list-style-type: none"> • Faktorer som bidrar til positiv eller negativ innvirkning for folkehelse skal beskrives • Sosiale møteplasser for ulike grupper. • Stille plasser • Kartlegge eksisterende snarveier og gs-veger mot ny infrastruktur 	
Kriminalitetsforebygging	<ul style="list-style-type: none"> • Fokus på områder som kan skape gode plasser for opphold og ikke la de bli opphold med negative effekter 	
Overordna utomhusplan	<ul style="list-style-type: none"> • Ny urban grøntstruktur med nye parker, kvartalslekeplass osv. skal vises. • Beskrivelse av viktige elementer som ivaretar grønnstrukturen i området • Sammenheng med tilliggende grønnstrukturverdier 	
Barn og unges interesser	<ul style="list-style-type: none"> • Barns bruk av arealer og nærliggende grønnstruktur • Kartlegging av skolevei og barns bevegelser gjennom området • Barnehager og skolars bruk av området 	<ul style="list-style-type: none"> • Representant for barn og unge • Kristiansand kommunes temakart • Kartlegging av barn og unges bruk av Kvadraturen, 2003. • Barn og unges innspill til gatebruk, 2016.
Universell utforming, tilgjengelighet og inkludering	<ul style="list-style-type: none"> • Hensynet til personer med funksjonsnedsettelse, herunder tilgjengelighet og inkludering, beskrives og vurderes 	
Utbyggingsrekkefølge	<ul style="list-style-type: none"> • Tidshorisont for realiseringen av prosjektet vurderes. • Hvordan kan utbyggingsrekkefølgen legges opp for å gi minst mulig negative effekter for dem som er etablert i området, eller de beboerne som etablerer seg først? • Rekkefølgebestemmelser 	
Risiko – og sårbarhetsanalyse	<ul style="list-style-type: none"> • Vurdere om det er særlige tema som må utredes 	Sjekklista (jf. Pbl § 4-3) skal avklare om analyse er nødvendig

7. Planprosessen

7.1 Fremdriftsplan

PLAN OG BYGG	Utarbeidelse av forslag til kvalitetsprogram	2023 JUNI
	Politisk behandling: By- og stedsutviklingsutvalget	
	Varsel om oppstart av områderegulering med planprogram for lovpålagte utredninger	AUGUST SEPT
	Høring kvalitetsprogram	
	Fastsettelse av kvalitetsprogram	
	Politisk 1. behandling: Areal- og miljøutvalget instiller til bystyret	NOV.
	Medvirkning og arbeidsmøter med interessenter og aktører i området	
	Utarbeidelse av strategier/grunnlag for videre planlegging basert på vedtatte kvalitetsprogram	2024 JANUAR -JUNI
	1.gangsbehandling av planforslag med konsekvensutredning	
	Politisk 1. behandling: Areal- og miljøutvalget	JUNI 2024
	Offentlig ettersyn med bred involvering	HØST 2024
	Utarbeidelse av endret plandokumenter	2024 2025
	Politisk sluttbehandling: Areal- og miljøutvalget innstiller til bystyret	
	Vedtak av plan	2025

7.2 Informasjon og medvirkning (Pbl. kapittel 5)

Medvirkning

I henhold til krav i plan- bygningslovens kapittel 5, vil det bli lagt opp til en bred medvirkning i løpet av planprosessen.

For å løse utfordringene i området på en konstruktiv måte og for å videreføre potensialene i planområdet, er det viktig å sikre en god informasjonsformidling og dialog med innbyggere, offentlige instanser, relevante interesseorganisasjoner og aktører i området.

Det har vært avholdt Bylaber for å sikre medvirkning og det skal gjennomføres Bylaber i fortsettelsen av planarbeidet. Det skal lages et medvirkningsprogram med bakgrunn i kommunens veileder for medvirkning som vil detaljere målgrupper, metodikk, tidsplan og aktiviteter. Det er ønskelig å bruke høringen av kvalitetsprogrammet til å få innspill slik at medvirkningen kan planlegges på best mulig måte.

Planarbeidet skal sikre medvirkning fra ulike aktørgrupper gjennom bl.a. følgende aktiviteter:

Dialog med lokale interesseorganisasjoner og beboere:

- Avholde åpent møte under perioden for varsel om oppstart, og under offentlig høring.
- Medvirkningsprosess med barn og unge i nærområdet.
- Dialogmøter med berørte interesseorganisasjoner og velforeninger.
- Bylab

Dialog og koordinering med offentlig instanser:

- Behandling i regionalt planforum (hvor representanter fra Statsforvalteren, Statens Vegvesen, fylkeskommunen, Statens Kartverk m.fl. møtes).

Høring, offentlig ettersyn og informasjon (jf. Pbl. kapittel 5):

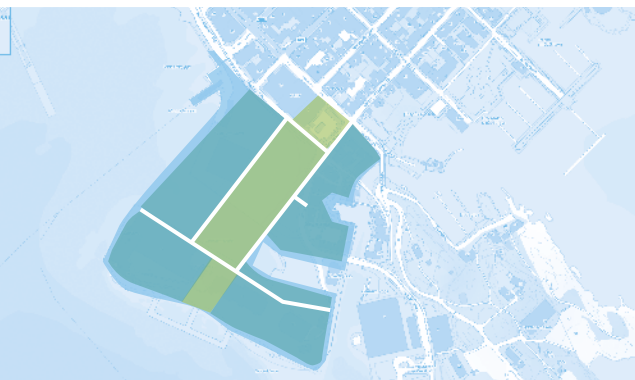
- Alle høringsinstanser får tilsendt brev med varsel om oppstart og forslag til planprogram. Forslag til områdeplan blir sendt på høring under offentlig ettersyn. Informasjon vil også publiseres via annonser i avis og digitale medier, og informasjon publiseres på kommunens hjemmeside.



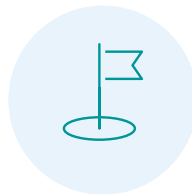
Ulike måter i drive medvirkning på



Elevarbeider fra 9B på Fiskå skole



Skisse for beregning av mulig utnyttelse, områdeplan Lagmannsholmen



Mål

Lagmannsholmen skal utvikles til å bli en del av sentrum der det er godt å bo, jobbe og besøke for mennesker i alle aldre og med ulik bakgrunn. Høy kvalitet og robusthet i arkitektur, anlegg og offentlige rom skal danne gode rammer for hverdagslivet. Lagmannsholmen skal i tillegg til å være et godt bo- og bymiljø også gi plass til et rikt kultur- og næringsliv, et mangfoldig boligtilbud og offentlige tjenester.



Volumer

ca. 55 dekar byggeområde
ca. 100-150 000 m² BRA

60/40 (av 120 000 m²) fordeling bolig/
næring og tjenesteyting
gir ca. 70 000 m² BRA bolig

ca. 40 000 m² kontorlokaler
2500 arbeidsplasser



Midler

Ny bydel
Flytte containerhavna til
Kongsgård/Vige
Ny havnegate
Ny bypark
Havnepromenade



Økonomi

Nøkkeltall

Byggekostnader bebyggelse
9,5-10,5 mrd

Andre byggekostnader
(veier, kaier, parkanlegg,
annen infrastruktur)
1-1,5 mrd

Bidrag til flytting av
containerhavn/fergeterminal
min. 600 mill



Resultat

En åpen, tilgjengelig havnefront
med nye, uante muligheter
Gjennopprettelse av kontakten
mellom Kvadraturen og sjøen

8. Utstillingen

Utflytting av havnefunksjoner og byutvikling i Vestre havn har stått på agendaen i Kristiansand i snart 20 år. Det er laget en utstilling av mange av de ideforslag og skisseforslag som er laget. Hensikten med utstillingen har vært å vise en del av det grunnlaget som foreligger og som kan danne grunnlag for en byutvikling på Lagmannsholmen i et langsiktig perspektiv. Lagmannsholmen skal transformeres og bygges ut over tid. Fergehavn og cruisehavn skal fortsatt være lokalisert i området. Lagmannsholmen, Paradis, Dokken, Bjørvika/Sørenga/Grønnlikaia er områder i større byer som foretar transformasjon av havneområder. Det skal opprettes dialog med kontaktpersoner for de forskjellige byene, eller bare hente inspirasjon fra aktiviteter og arrangementer som kan ha overføringsverdi.

Se informasjon om
Lagmannsholmen her:



Mulighetsstudier:

Stein, Saks, Papir – 2002
Rambøll – 2012 (pdf - 5 MB)
Rambøll – 2016 (pdf - 6 MB)
Asplan Viak – 2016 (pdf - 15 MB)
Dyrvik Arkitekter - 2016 (pdf - 19 MB)
Program for mulighetsstudie - 2016

Annet bakgrunnsstoff:

DIVE – Kulturhistorisk stedsanalyse (27 MB)
Masteroppgave 2020 (pdf – 44 MB)
Utstilling av tidligere arbeid med Vestre havn
(pdf – 62 MB)



Byutvikling i Vestre havn

Utflytting av havnefunksjoner og byutvikling i Vestre havn har stått på agendaen i Kristiansand i snart 20 år. Det begynte med Silokaia som nå er i full omdannelse, og Bystyret har nå bestilt en utredning av mulige konsepter og ideer for videre utvikling av Lagmannsholmen og containerhavna. Men her har det vært gjort mye arbeid og ideutvikling allerede. Kommunen har selv bestilt flere ideprosjekter – det første allerede i 2002 – som grunnlag for planarbeid. Næringsforeningen har kommet med egne innspill, og det har vært gjennomført flere studentprosjekter i området.

Hensikten med utstillingen er å vise et bredt utvalg av disse, som en del av det grunnlaget som foreligger og som kan danne grunnlag for en byutvikling i Vestre havn i et langsiktig perspektiv. Med langsiktig perspektiv menes her situasjonen etter at containerhavna er flyttet ut av området, slik det ble vedtatt av bystyret i 2013. Fergehavn og cruisehavn skal fortsatt være lokalisert i her.

Arbeidet med kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn ble igangsatt i 2008. Bystyret gjorde et endelig vedtak for Kvadraturdelen av denne planen i februar 2014, mens arbeidet med havnedelen har blitt innhentet av flere andre planprosesser, og venter fortsatt på en ferdigstillelse.

Hva har vært viktige spørsmål for kommunen?

Ifølge Kommunedelplanen for Kvadraturen skal randsonen ha en annen struktur enn de 54 kvartalene for å skape kontrast til kvartalsstrukturen og for å understreke Kvadraturen. I utviklingen av Vestre havn vil det derfor være viktig å se nærmere på utformingen og forholdet til Kvadraturen. Sentrale momenter er bevegelses- og siktakser, fjernvirkning, integrering og tilpassing til eksisterende bystruktur. Noen av de andre forholdene som kommunen har ønsket belyst i dette arbeidet har vært:

- Hvilke byfunksjoner (handel, arbeidsplasser, servering, boliger, parker og offentlige byrom) vil gjøre dette til en levende bydel og en naturlig forlengelse av Kvadraturen?
- Rammer for fysisk utforming skal vurderes. Hvordan skal byen møte havna og sjøen? Hvordan skape et godt sted? Hvordan ta hensyn til vind- og solforhold?
- Høyhusutredningen utarbeidet av Plan-, bygg- og oppmålingsetaten fra juni 2015 anbefaler å åpne for høyhus innenfor området i Vestre havn med en høy grad av blanding av funksjoner. Områdets gode beliggenhet tilsier at en framtidig regulering må vurdere å åpne for store byggehøyder og ekstra høy utnyttelse.
- Kulturminnene må inngå i bymessig sammenheng som skaper forutsetninger for langsiktig bevaring og gode løsninger for både kulturminner og omgivelser.
- Ny plan for Gartnerløkka legger opp til at både Havnegata og Vestre Strandgate blir innfartsårer til byen. Den sistnevnte prioriteres for kollektivtrafikk. Dagens situasjon er ikke tilfredsstillende for mange trafikanter mellom Kvadraturen og Vestre havn. Det er viktig å vurdere løsninger som tar hensyn til den menneskelige skala og ikke skaper store barrierer mellom Kvadraturen og sjøen.
- Det er en forutsetning at elve- og strandpromenaden også videreføres i Vestre havn, og at det etableres gode forbindelser til turområdet og Kanalbyen på Odderøya.
- Det skal skapes et byutviklingsområde med en klar og attraktiv identitet. Byutviklingen skal bygge på prinsipper om en sosial, miljømessig og økonomisk bærekraftig utvikling.
- Byplangrepet skal være robust, fleksibelt og ta opp i seg endringspotensial på kort og lang sikt, uten å miste sin sentrale identitet.
- Byplangrepet skal tillate en trinnvis utbygging både med hensyn til flytting av havnefunksjoner, og i forhold til oppbygging av et stort utbyggingsvolum det vil ta mange år å realisere.

Vi håper denne utstillingen vil være til inspirasjon, og skape et godt grunnlag for videre debatt om hvordan Vestre havn skal utvikles i fremtiden.

Jan Oddvar Skisland
Ordfører

Ragnar Evensen
Byutviklingsdirektør



Kristiansand
kommune



Mulighetsstudie Vestre Havn

En skisse til debatt – et uttrykk for engasjement

Viktige grep



Lagmannsholmen og dagens containerhavn bebygges med kontorer, boliger, grøntanlegg og sjøbad

Vestre Strandgate - kollektivgate og boulevard i tråd med Kvadraturplanen

Smiths kai blir bypark og festplass - en forlengelse av Nedre Torv i tråd med Kvadraturplanen

Hampa blir konferansesenter

Restaurant ytterst på dagens fergepir

Strandpromenade fra KMV-dokka til Kilden, med brygger og pিরer for lokale rutebåter, maritime virksomheter, "Hestmanden" m.v.), butikker og bevertningssteder

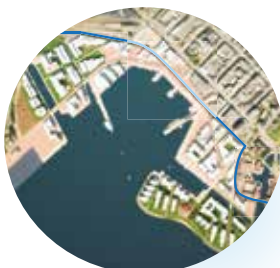
Uten en synlig historie blir det vanskelig å bygge identitet

Fra skutetrafikk til brygger, lastning og lossing til lokale ferger og rutebåter, Porto Franco og museum

Bryggene og piren gjenoppstår i gamle spor, men i ny form

Fra amerikafarere med liv på bryggene til byens innbyggere og turister som driver bryggesleng, sitter på kafeer og handler

En opprinnelig furubevokst Lagmannsholme gjenskapes og utvikles gradvis til boliger i parkmessige omgivelser



Havnegate i dagen og tunnel



Sammenhengende strandpromenade



Siktakser



Kristiansand kommune

Mulighetsstudie av Rambøll og Næringsforeningen Kristiansandregionen, 2011



Volumer



175 000 - 210 000 m² bolig

I dag bor 5 500 i Kvadraturen

60 000 - 80 000 m² forretningslokale

200 - 300 nye forretningslokaler

100 000 - 140 000 m² kontorlokaler

7000 arbeidsplasser

4000 P-plasser under bakken

Økonomi



Nøkkeltall

Verdi (salg/ utleie) av samtlige bygninger
11,5 - 14 mrd

Byggekostnader bebyggelse
9,5 - 10,5 mrd

Andre byggekostnader
(veier, kaier, parkanlegg, annen infrastruktur)
1-1,5 mrd

Bidrag til flytting av containerhavn/
fergeterminal
1-2 mrd



Mål

Transformere Vesterhavna til en ny og attraktiv bydel

Midler

Flytte containerhavna til Kolsdalsbukta

Flytte fergeterminalen og annen havneaktivitet til Vige/ Kongsgård

Resultat

En åpen, tilgjengelig havnefront med nye, uante muligheter

Gjenopprettelse av kontakten mellom Kvadraturen og sjøen

Videreføring av reguleringsplan for Kilden/ Kanalbyen, og Kvadraturplanen fylles med innhold



Kristiansand kommune

Mulighetsstudie av Rambøll og Næringsforeningen Kristiansandregionen, 2011



Mulighetsstudie Vestre Havn



Fase 1



Fase 2



Fase 3



Fase 4



Kristiansand kommune

Mulighetsstudie av Rambøll Norge AS, L2 Arkitekter AS og SMS Arkitekter AS, 2016



Alternativ utbygging



Funksjoner

Målet om å nå 15 000 innbyggere i sentrum av Kristiansand forutsetter tilgjengelige, attraktive arealer, leiligheter med differensierte prisklasser og et godt byliv. Bydelen Vestre havn kan tilby boligarealer med ulike kvaliteter og dermed ulike prisklasser. Ulike funksjoner og byrom kan legge til rette for et godt byliv.



Arealer	
Oppgaveareal (sør for Havnegata)	104 262
Utfylt areal indre havnebasseng	15 230
Utfylt areal Lagmannsholmen sør	10 530
Delsum	130 022
Fradrag ny del av kanal	2 500
Delsum oppgavearealet (sør for Havnegata)	127 522
Areal nord for Havnegata ("Vestre kvartal")	22 924
SUM AREAL SAMLET	150 446
BTA	
Beregnet BTA nord for havnegata ("Vestre kvartal")	40 700
Beregnet BTW oppgaveområdet sør for Havnegata	223 056
SUM BTA	263 756



Kristiansand
kommune

Mulighetsstudie av Rambøll Norge AS, L2 Arkitekter AS og SMS Arkitekter AS, 2016



Mulighetsstudie Vestre Havn



Arealer - Utbyggingsarealet med utfylling er på nesten 158 daa. Planen legger til rette for omlag 305 000 m² BRA/ 340 000 m² BTW totalt bygningsareal med en områdeutnyttelse på 181% BRA. Arealfordeling er på omtrent 50% bolig og 50% næring og andre areal. Dette innebærer omlag 1 700 boliger og 3 800 arbeidsplasser.



Bydelshus

Delesenter for bil og sykkel, i tillegg til helsestasjon, biblioteksfilial, lesesal og minigjenbruksstasjon. Kanskje også leie av festsal og soverom til gjester i framtiden.



Marin klynge, maritimt museum og akvarium

Samlokalisering med universitetsfunksjoner, ny cruiseterminal, maritimt museum og akvarium. En funksjonsmiks som setter Kristiansand på kartet.



Sentralen

Hus for sosiale og kulturelle entreprenører, og for store og små bedrifter, aktiviteter og næringsveier. Et springbrett for gründere og et møtested for befolkningen.



Bryggetorget

Historisk sett et viktig sted for fiske, dampferjer og mer. Gjennom å trekke kulturaksen gjennom torget vil det bli en viktig forbindelse i byen med fiskemottak og mulighet for mathall og servering.

Fra containerhavn til havneby

Havn - Cruisehavn i vest gjør at hele Lagmannsholmen frigjøres til byutvikling.

Gater - Containergata knytter området trafikalt til Kvadraturen.

Byrom - Byromsaksene danner sammenhengende forbindelser.

Funksjoner - Området utvikles med en variert sammensetting av boliger, næring, kultur og offentlige bygg. Viktige funksjonelle anker er plassert på strategiske steder.



Kristiansand
kommune

Mulighetstudie av Asplak Viak, ProBiz og Netter analyse, 2016



Fase 1

Vurderes om havna klarer seg med mindre areal mens Lagmannsholmen fylles ut.

Fase 2

Ny ferjeløsning, ny E18 og Strandgata igangsettes.

Fase 3

Fergeløsning ferdigstilles først, deretter kanalen, nye broer og veiløsninger, evt parallellt.

Utnyttelse

84 000 m² BRA i boligområdet på Lagmannsholmen med brygger langs kanalen

82 000 m² BRA i den marine klyngen, cruise, hotell, akvarium og museum

95 000 m² BRA i vestbyen

24 000 m² BRA i utvidelsen av Caledonien, Fiskebrygga og Odderøya skole

Høyder

3-5 etasjer mot Bryggetorget

3-12 etasjer innenfor Vestbyen og Lagmannsholmen

8-23 etasjer i hotellet og den marine klyngen



Akvariumstranda

Akvariumstranda, promenade, bakke opp til Akvarium og maritimt museum og boligbebyggelse på Lagmannsholmen.



Containergata

Veste havn koples mot Kvadraturen og universitetsaksen over Lund gjennom en ny sammenhengende gate med sykkelvei.

Kulturaksen

Kulturaksen som kommunen jobber med videreutvikles med et sammenhengende byromsgrep fra Torvet, gjennom Vestre havn, og til Kilden og Kanalbyen.

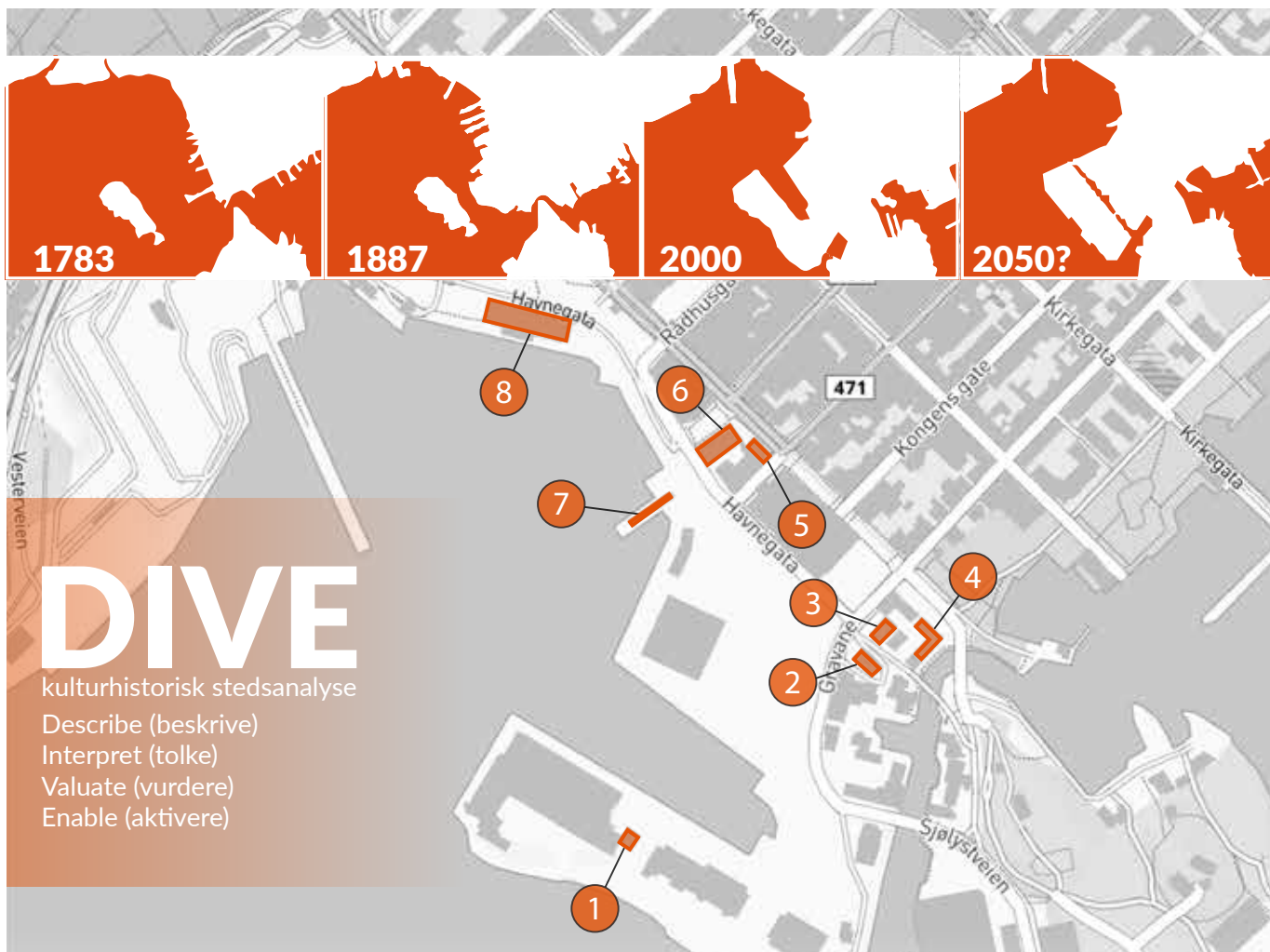
Havnepromenaden

Eksisterende havnepromenade knyttes gjennom området og etablerer en ny parksituasjon på Lagmannsholmen.



Kristiansand kommune

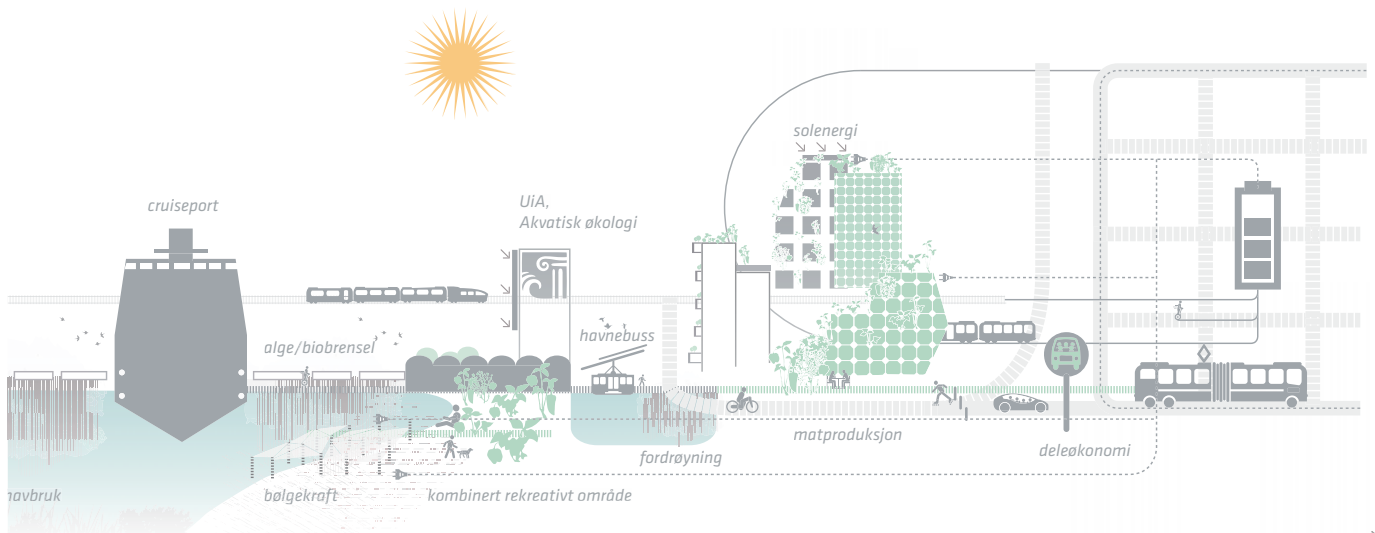
Mulighetstudie av Asplak Viak, ProBiz og Netter analyse, 2016



Nr	Anlegg/ Bygg	Betydning	Tilstand	Historisk lesbarhet
1	Krutthuset på Lagmannsholmen	Fra 1808 Fredningsverdig	I god stand	Selve bygget er historisk lesbart, men havneutbygging etter siste krig har endret omgivelsene
2	Gravane 6	Betong fra mellomkrigstiden	I god stand Havneadministrasjonen	Ble bygd som en del av Hartmanns sagbruk. Selve bygget er bevart og lesbart, men ikke lenger knyttet til opprinnelig sagbruksvirksomhet.
3	Gravane 4, Havnebygget	Betongbygg fra mellomkrigstiden	I god stand Bymisjonen	Ble bygd som en del av Hartmanns sagbruk. Selve bygget er bevart og lesbart, men ikke lenger knyttet til opprinnelig sagbruksvirksomhet.
4	Gravane 1, Hegermanns bygård	Sørlandsklassisisme fra andre halvdel av 1700-tallet. Er regulert til bevaring sammen med uthuset	I god stand Boliger	Hegermannsgården - boligbygg som hørte til trelastanlegget. Har alltid, og er fremdeles, boligbygg. Gården er inntakt. Uthuset er også regulert til bevaring.
5	Vestre strandgate 19A	Fra mellomkrigstiden Regulert til bevaring	I god stand Sjømannshjemmet	Bygd som sjømannshjem, i dag et kontorbygg. Ble flyttet for å utvide Vestre strandgate. Lesbart, tydelig hva det har vært, og kalles fremdeles sjømannshjemmet.
6	Vestre strandgate 21, Tollboden	Fra 1827 og 1894 Fredet etter kulturminneloven	I god stand	Er fremdeles i bruk til tolltjenester. Meget lesbar.
7	Kai 6 med lagerbygg	Siste rest etter de mange utstikkerbyggene som så sterkt preget bybildet i forrige århundre. Både alder, konstruksjon og nærhet til Tollboden tilrettelegges betydning.	I god stand	Meget lesbar. Sammenhengen med Tollboden er viktig som miljø - gir et inntrykk av havna før industriutbyggingen.
8	Vestre Strandgate 31, Havnelageret (frilageret)	Betongbygg fra mellomkrigstiden	I god stand	Bygd som lagerbygg. I dag administrasjons- og publikumsbygg for ferjene. Lesbart som et opprinnelig lager.



Kristiansand kommune



Mulighetsstudie Vestre Havn

Sjøhaven

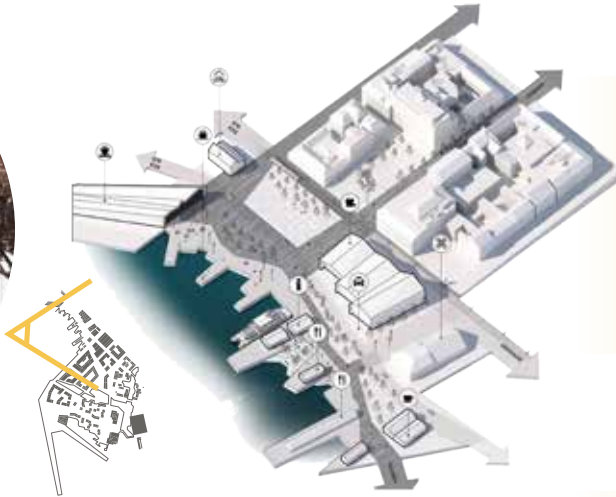
Vestre havns nye identitet strekker seg bakover i tid inn i fremtiden. I utviklingen av havneområdet skal de eksisterende kvalitetene forenes med nye - målet er den grønne folkehelsebyen.



Kristiansand kommune

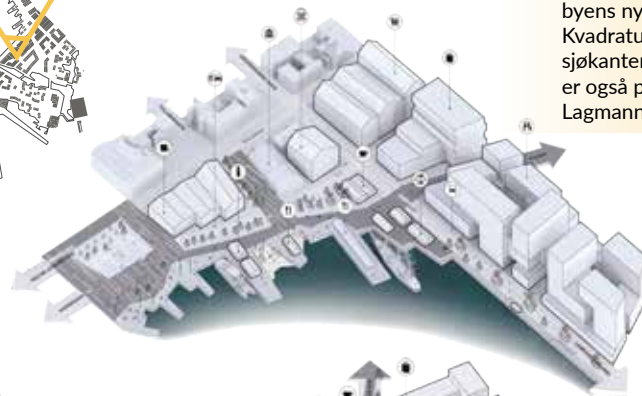
Mulighetsstudie av Norsam as, SLA, Civitas og Dyrvik Arkitekter, 2016

Smiths kai



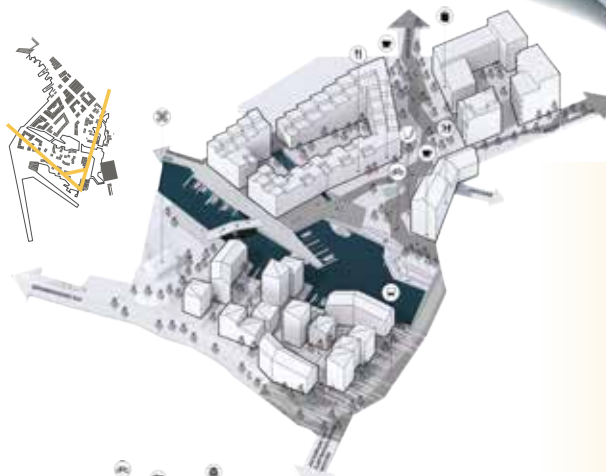
Smiths kai er i dag og i fremtiden byens koblingspunkt, både i form av persontrafikk og bystruktur. Her sammenkobles båt, buss og bane. Kvadraturen møter havn og sjø. Nye byområder som Quadrum og Vestre havn forbindes.

Honnørbygga



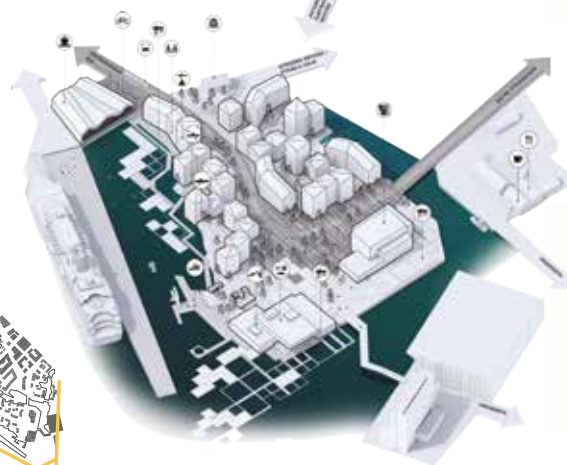
Sammen med Smiths kai er **Honnørbygga** byens nye festplass, hvor Kvadraturen forbindes med sjøkanten. Honnørbygga er også portalen til Lagmannsholmen.

Kongens brygge



Kongens brygge er Lagmannsholmens møteplass. Her møter den grønne kanalen vannet. Sydvendt i le innbyr stedet til opphold. Den eksisterende kaikanten til Lagmannsholmen beholdes, dette åpner for å gi flere bygg større nærhet til sjøen.

Sjøparken



Sjøparken er Vestre havns nye kunnskapsklynge for grønn sjøteknologi. Sjøparken er et sted for formidling, opplevelser og nærkontakt med havets elementer.

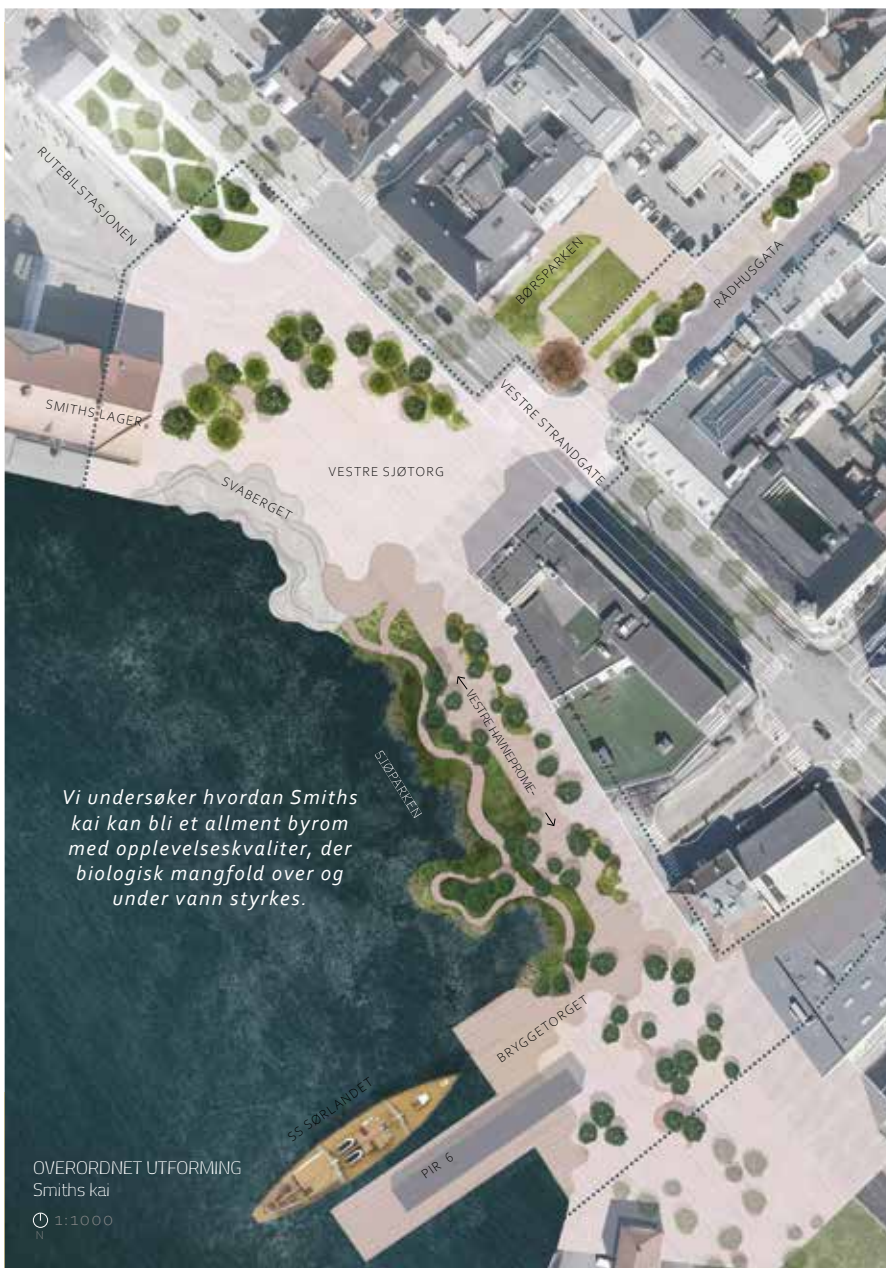


Kristiansand
kommune

Mulighetsstudie av Norsam as, SLA, Civitas og Dyrvik Arkitekter, 2016

Smiths kai - En urban sjøpark i Kristiansand

En dynamisk kystfront med opplevelseskvaliteter og økt biologisk mangfold



Hvordan kan Smiths kai utformes til et fremtidsrettet byrom med opplevelseskvaliteter og økt biologisk mangfold over og under vann?

Formål

1. Styrke det biologiske mangfoldet over og under vann.
2. Tilføre opplevelseskvaliteter.
3. Skape gode urbane forbindelser.

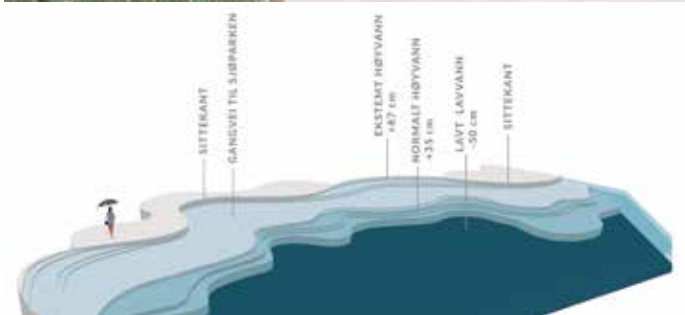
Tilnærming

1. Sette oss inn i nødvendig bakgrunnskunnskap om havnivåstigning, stormflo og kystøkologi.
2. Utføre feltarbeid og samle inn nødvendig informasjon om prosjektområdet.
3. Kombinere kunnskapen fra punktene over for å utforme et nytt allment uterom ved Smiths kai.



Kristiansand
kommune

Masteroppgave NMBU - Reidun Helene Ertzeid & Kaja Tellefsen Wivestad, 2020



Kristiansand kommune



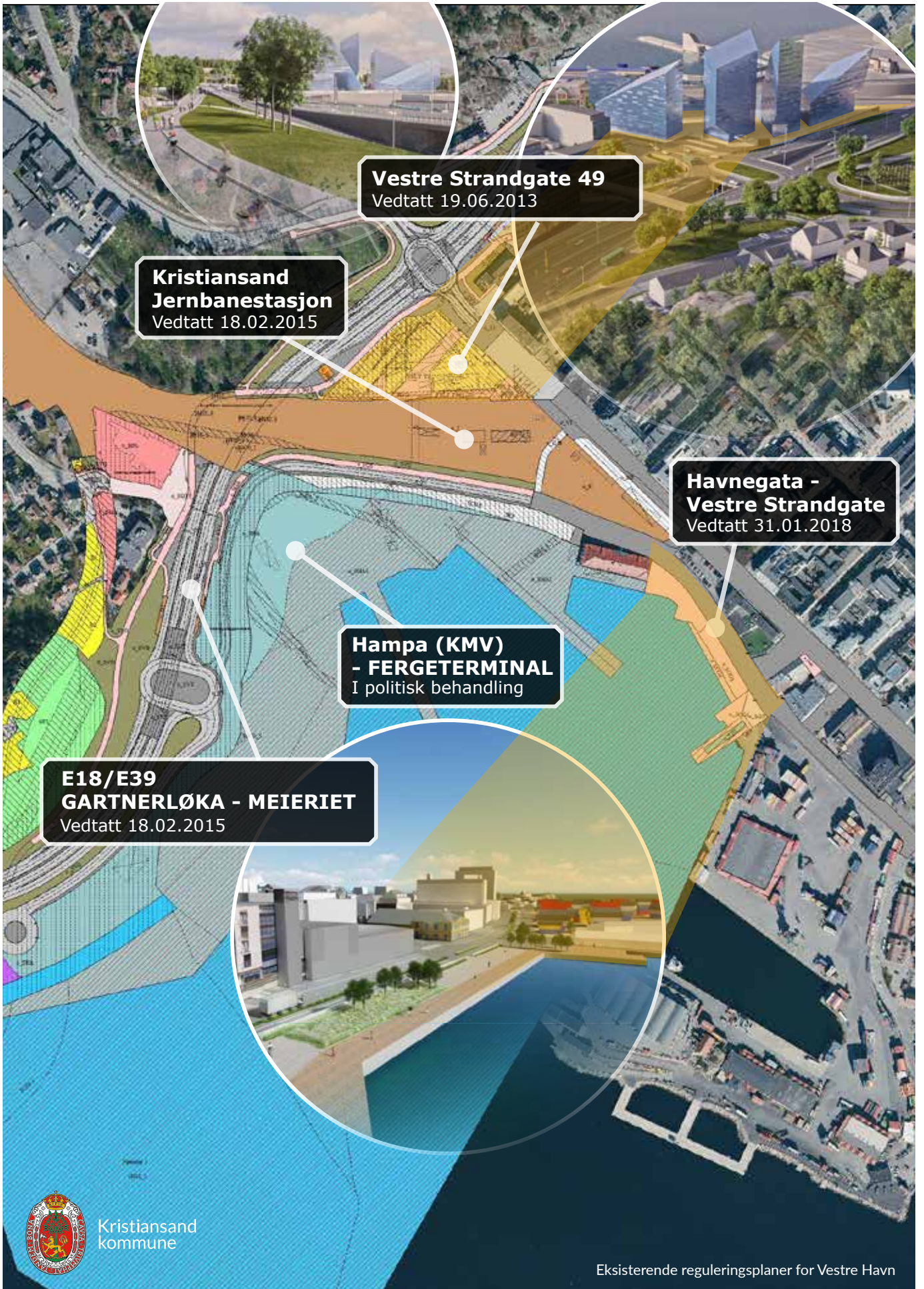
Stein, saks, papir

Mulighetsstudie for utvikling av randområdene langs Kvadraturen. Store transformasjonsområder og få holdepunkt var utgangspunktet: Prinsipper for offentlig tilgjengelighet, programmering med plasser, parker, bad, promenader - og prinsipper for ny bebyggelse.



Kristiansand
kommune

Mulighetsstudie - KAP, 2002



Vestre Strandgate 49
Vedtatt 19.06.2013

**Kristiansand
Jernbanestasjon**
Vedtatt 18.02.2015

**Havnegata -
Vestre Strandgate**
Vedtatt 31.01.2018

**Hampa (KMV)
- FERGETERMINAL**
I politisk behandling

**E18/E39
GARTNERLØKA - MEIERIET**
Vedtatt 18.02.2015



Kristiansand
kommune

Eksisterende reguleringsplaner for Vestre Havn

9. Kilder og referanser

- Arkitekturguide for Kristiansand, arkitektur og byplanhistorie. Kulturdirektøren i Kristiansand kommune, 2002
- Askeladden, riksantikvaren, <http://www.asketadden.ra.no>
- Sterkere sammen - Kristiansand mot 2030.
Kommuneplanens samfunnsdel med overordnetarealstrategi, vedtatt 23.09.2020
- Kristiansand kommune. Styrke i muligheter.
Kommuneplanens arealdel 2011–2022. Vedtatt av Bystyret 22.06.2011 og 07.09.2011.
Endret i formannskapet den 17.04.2013 og Bystyret 21.09.2016 <http://www.kristiansand.kommune.no/>
- Kristiansand kommunes temakart.
<https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/plan-og-bygg/kart/temakart/>
- Lov om planlegging og byggesaksbehandling, 2008. <http://lovdata.no/>
- Forskrift om konsekvensutredninger, 2017. <http://lovdata.no/>
- NVE kartkatalog, <https://kartkatalog.nve.no/#kart>
- 12.10.2016 Cowi, Rapport A074601, Luftsonkart for Kristiansand kommune
Delrapport 1: Utslippsberegninger, grunnlagsdata og metodikk
- Delrapport 2: Resultater og analyse

Design Tress Design

Foto og illustrasjoner fra Stein, Saks, Papir-Rambøll -
Asplan Viak-Dyrvik Arkitekter-Tress Design og iStock



Mulighetsstudie fra Asplan Viak 2016



Kristiansand
kommune

Postboks 4
4685 Nodeland
Tlf: 38 07 50 00
www.kristiansand.kommune.no

