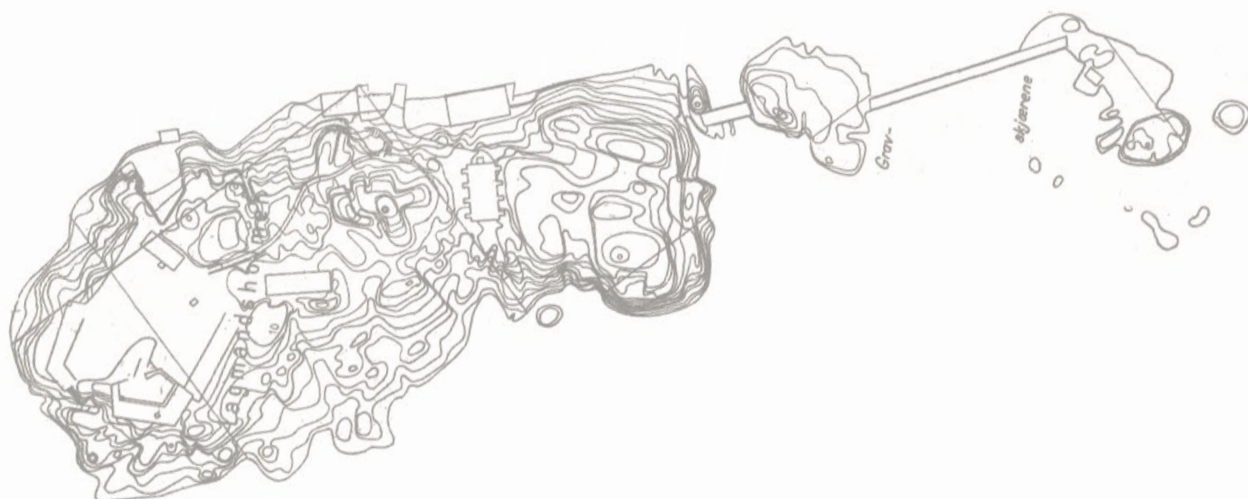


Karrèmansodden og Lagmannsholmen

Arkitekt Msc Jens Rye Svensson, Sivilarkitekt MNAL Henrik Norbakk, Gode Steder
(v/ André Seljestad Knudsen) og Sivilarkitekt Gunnar Knutsen AS



Introduksjon

Arbeidet med reguleringsprosessen for Lagmannsholmen er i gang. Det planlegges mot at første spadetak kan tas innen en 4-års periode. Havna skal gi rom for næring, bolig, parker og kulturtilbud. Det er bred enighet om at det ønskes en levende bydel; et attraktivt tilskudd til byen vår. Ettersom Kristiansand kommune vil ha innspill fra alle hold, ønsker vi å dele våre tanker og idéer om hvordan en ny, levende bydel kan oppnås.

Våre funn tyder på at en videreføring av karrébebyggelsen med kvartalsstrukturen; en vesentlig del av Kristiansands byplanmessige identitet, kan være løsningen. Da spesifikt de deler underlagt Murbyplanen. Denne innehar kvaliteter og muligheter som vi mener er essensielle å videreføre som underlag for å utvikle en bydel med liv.

Et av funnene vi har gjort som tyder på at karrébebyggelse faktisk utgjør en vesentlig faktor for livet i bydelen, kan også enkelt gjøres av andre om de måtte ønske. Det er bare å befare Tangen og Kanalbyen, to tilsvarende prosjekter i nyere tid, for så å forsøke å ta disse i bruk. Disse er blitt gode boligprosjekter, men byrommene som er skapt der klarer ikke å aktivisere til opphold og urban bruk på samme måte man kan erfare ved å befare Murbyen. De oppleves rett og slett for private, og har manglende gateliv.

Det eksisterer også rikelige mengder forskning på at karrébebyggelse bidrar til en mer levende by. Grünerløkka og Frogner er de tetteste bebygde boligområdene i Norge. Det er svært få bygg og bygårder som er over fem etasjer Samtidig er det næringer i mange av første-etasjene. Det er et levende område som omfavner 5-10 minutters byen. Det er også et av de mest ettertrakte områdene i landet. Det er kultur, småbutikker, spisesteder, fritidstilbud og annen næring. Dette er gjerne et direkte resultat av karrébebyggelse og de mulighetene dette gir.

En studie* fra 2018 så på hva barnefamilier i to ulike kvartalsstrukturer i indre Oslo foretrakk mellom lukket og åpen kvartalsstruktur (klassiske bygården Storgårdskvartal på Lindern (1920) og Grefsen Stasjon (2011).). Et av funnen var at barnefamiliene på Lindern var villig til å betale mer for å bo i den lukkede kvartalsstrukturen, samtidig som ingen av informantene ønsket å bosette seg i det andre intervjukvartalet (Grefsen Stasjon).

Karréens offentlige ytre og private indre er hele essensen av hvordan levende gater kan ivaretas. Den er på mange måter en større versjon av en celle slik vi kjenner den fra biologien. Ofte vokste karréene frem av seg selv som vernakulær arkitektur -en betegnelse som ofte blir assosiert med det vulgære og folkelige, i direkte kontrast til en akademisk eller høyverdig stil. Folk hadde butikker og næring i første etasje, mens de selv bodde i etasjene over.

Offentlige bygninger som representerte det overordnede ledersjiktet skulle skille seg ut fra det vernakulære og med sin påkostede arkitektur illustrere maktforholdet i samfunnet. Kanskje kan man påstå at dagens maktforhold er å skimte i de såkalte signalbygg?

Vi presenterer derfor vårt forslag;

* Etterspurt bokkvaliteter blant barnefamilier i indre by som grunnlag for eiendomsutvikling, NMBU. 20182018

Kvadraturmodellen

Vi foreslår en regulering av området som tar utgangspunkt i Murbyplanen, med kvartalsstruktur og forlengelse av de eksisterende gatene: Østre Strandgate og Dronningens gate, samt en fortsettelse av Kongens gate selv om den blir avbrutt av Caledonien/Kinoen.

Hvorfor kvartalsstruktur?

Murbyen er et sted i stadig endring med liv i gatene, og variert arkitektur og tilbud, samtidig som den oppleves som en helhet. Få hus har lengre fasade enn ca. 30 m. Deretter kommer et nytt bygg, som har ulik fasade, bredde, høyde og farge. Slik kan man lese en by som er bygd av enkeltmennesker, familier, bedrifter og institusjoner.

Gater

En levende bydel har mennesker i sentrum, deretter kommer maskiner; som sykler og biler, nedover på rangstigen. Gater skal også brukes til opphold, uteservering og shopping som hører en ekte by til. Markens er et godt eksempel. Gater tilrettelegges slik at varelevering, utrykningskjøretøy og andre nødvendigheter kan finne sted, men det er fotgjengeren som settes først. For å skape en levende bydel er det viktig at gatene i all hovedsak er gågater, mens det tilrettelegges for sykkel og kollektivtrafikk ved logiske akser og knutepunkt.

Parkering for boliger og besøkende bør tilrettelegges for i den nye bydelens randsoner i tilknytning Vestre(vestre) Strandgate. Her kan man legge opp til enten et parkeringshus i dagen eller en nedkjørsel til en underjordisk parkeringskjeller. Nedkjørsel eller parkeringshus kan plasseres i tilknytning Sjølystveien eller utnytte annen geometri i randsonen som vanskeliggjør god tomteutnyttelse fra før av.

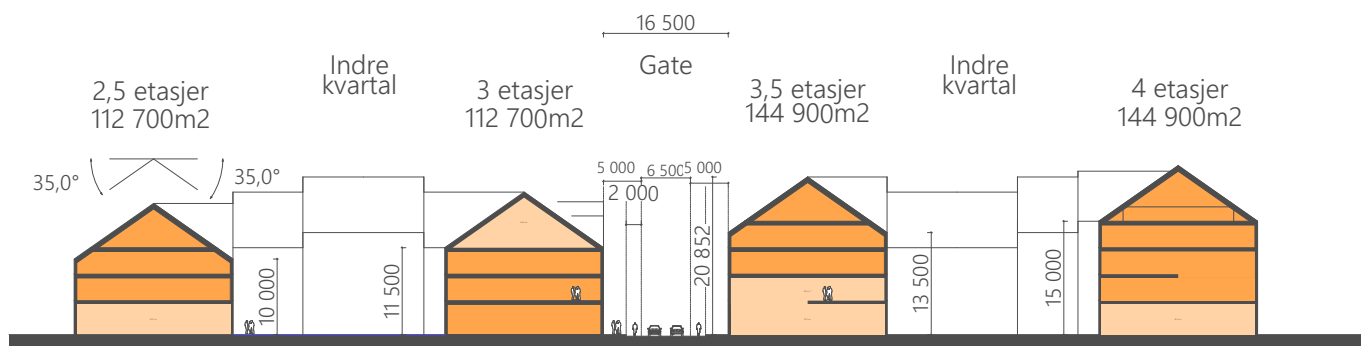
Variert gateløp

Med denne modellen, blir det ett variert gateløp. Det hindrer homogen bebyggelse og legger til rette for variert næring og kultur blant boligene.



Lav bebyggelse

Med maks høyde inntil 5 etasjer blir det lys i gatene og på fellesarealene.



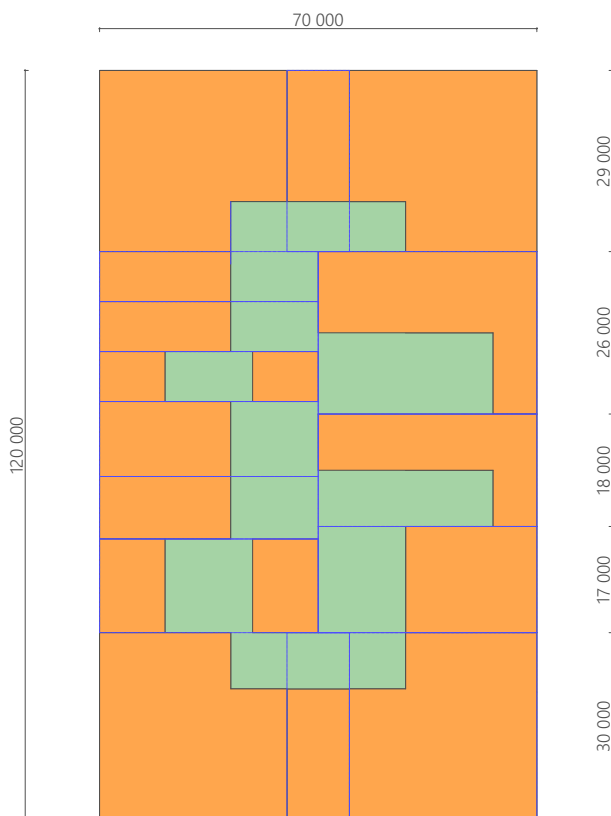
Indre bygårder

Karrébebyggelse vil alltid ha en ytre og en indre fasade. Den ytre representerer forholdet til det offentlige, mens den indre representerer naboskap og det private liv. Mennesker har et iboende behov for å ta eierskap over sine omgivelser. En karréstruktur slik vi foreslår vil kunne tillate at dette skjer. Man avsetter en viss prosentandel regulert til fellesareal, tillagt karréens indre. (Her kan man bedrive dyrking, grilling, lek og hobby, alt etter hva man selv ønsker.)

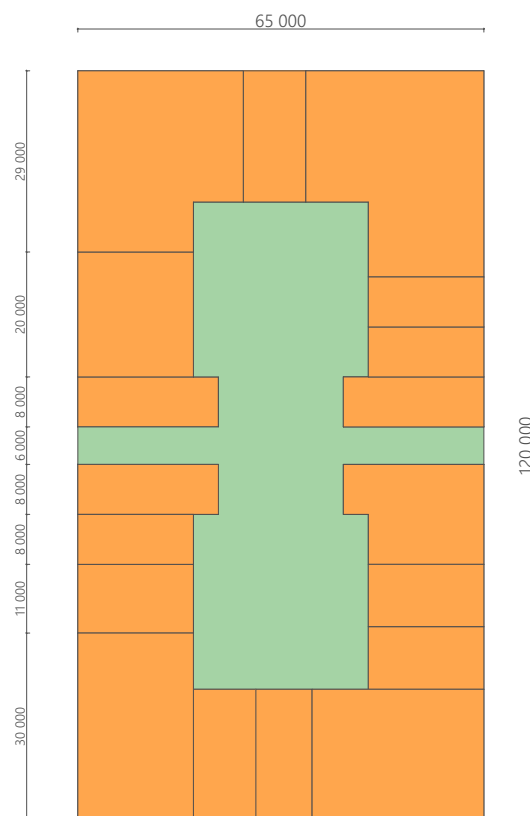
Felles eierskap til en indre bygård kan bidra til at det blir mer attraktiv for barnefamilier å bosette seg i Kvadraturen, da det gir mulighet for små felles lekeplasser med en trygg omramming.

Om vi ser på det fra folkehelseperspektiv (Bærekraftsmål 3), så vil flere slike muligheter skape mangfold, interaksjon og økt livskvalitet for mange. I Kristiansand så sliter mange med utenforskap (i alle aldre) og rett og slett kontakt med naboen. Vi mener at slike bygårder kan være en viktig nøkkel til å tilbakeføre det tradisjonelt naboskap.

Ideelt sett bør bygårdene være først og fremst private, men det er ikke nødvendigvis til hinder for semi-private løsninger. Man kan eksempelvis tillate ferdsel i bygårdsrom frem til et bestemt klokkeslett for så å avstenge med porter.



Kvartal med privat hage for hver tomt. Gir flere utbyggingmuligheter, og private utearealer.



Kvartal med felles indre hage. Her er det mulighet for semi-private utearealer. Åpne for fellesekapet på dagtid, og kun tilgjengelig for beboere på kveldstid.

B = bolig
F = forretningsvirksomhet
K = kulturvirksomhet
O = offentlig virksomhet



Økonomi

Hva om en slik kvadraturmodell også gav mer økonomisk utbytte? Bærekraftsmål 9 «Industri, innovasjon og infrastruktur» handler om å tenke nytt og litt annerledes enn man har gjort før. Dette handler også om å bygge opp en infrastruktur for mer en kun 30-50 år framover. Målet bør være en bydel som kommende generasjoner vil ta vare på.

ÉN METER, ÉN MILLION

Selg mange mindre tomter fremfor noen få store. Fra 7m opptil 35 m gatebredde. Et kvartal er 126 m langt og 70 m bredt.

Prinsippet kan illustreres med et fiktivt eksempel: En familie, eller mindre gruppe kjøper seg 7m gate- lengde på langsida av kvartalet, der tomta blir 7 x 30 m, altså 210m².

Dersom man planlegger etter reguleringsbestemmelsene for Murbyen, får man følgende resultat:

30 % av tomta 65m² er felles hage mot midten.

Murbyplanen gir deg lov til 3 etasjer til takrenna(gesims) 10 meter over fortau.

1. etasje må bygges høyere enn 2. og 3. etasje.

Øverst kommer to etasjer med skråtak, med mønehøyde 16 meter over fortauet.

Murbyplanen muliggjør da:

Første etasje: butikk, kontor eller høy-loftet bolig på 20 x 5 m ca. 100-110m².

2. og 3. etasje: tilsvarende store boliger ca. 100m² per med vanlig takhøyde.

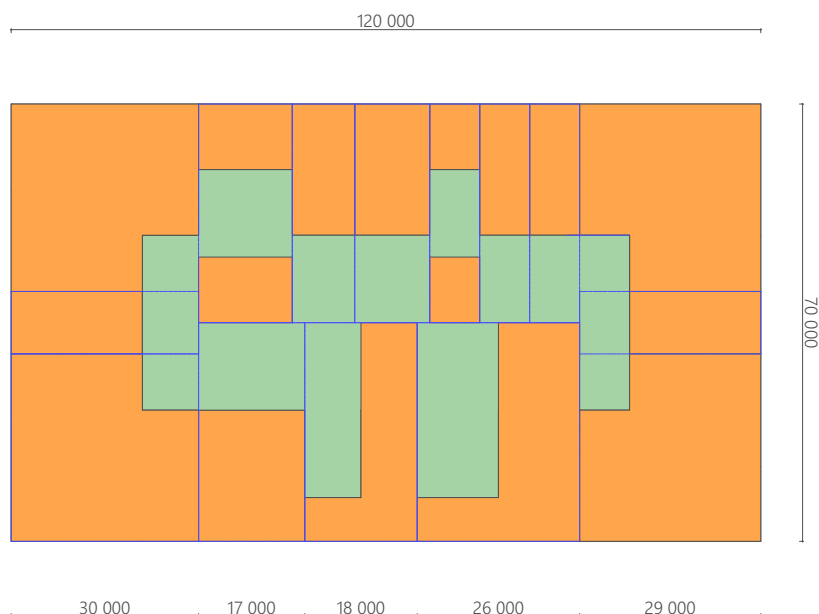
4. og 5. etasje: loftsleilighet over to plan på ca. 120m².

På hvert plan går det med i tillegg til boligarealet ca 30 til 40 m² heis og trappehus.

Til sammen får man en bygning på 550 m²

4-5 enheter gir tomtepris på ca. 1,7 millioner kroner.

Byggekostnader anslås til 40.000-50.000 kroner per kvadratmeter.



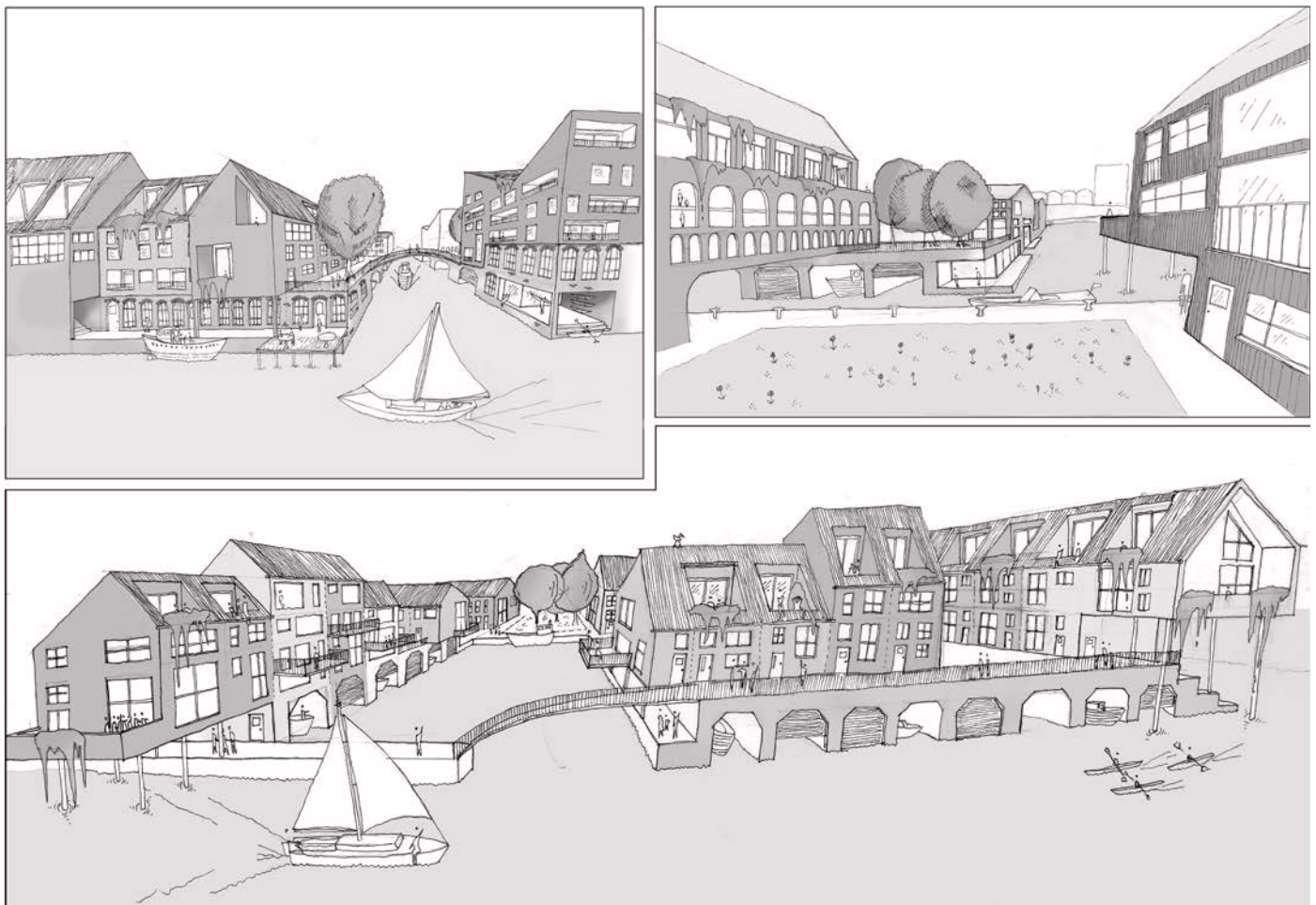
Hva får så fellesskapet og kommunen ut av denne modellen?

Et kvartal har ca. 300+ meter fasade til gata. Hjørnene har mindre tomt, men bedre beliggenhet. For enkelthets skyld sier vi ca. 300 millioner kroner.

Utgangspunktet som illustreres i dette innspillet gir ca. 2000 meter fasadelengde. En million per meter gir; ved bruk av den store gangetabellen, i retning av 2 milliarder kroner for tomtegrunnen, minus det som går med til infrastruktur.

Hvis man ser på en løsning slik som ble gjort med parkeringen under Torvet og viderefører dette til lagmannsholmen, kunne man gjort unntak vedrørende tomtestørrelser og solgt store tomter tilegnet underjordisk parkeringskjeller.

Fortjeneste som kommunen får ved salg kan gis tilbake i form av gode og bærekraftige omgivelser. Gater, torv, kanal, grønntanlegg, offentlige tjenester og tekniske infrastruktur. En fordel man har med denne modellen er at det er byplanleggerne og politikerne som bestemmer hvordan man utvikler offentlige områder og felles anlegg.



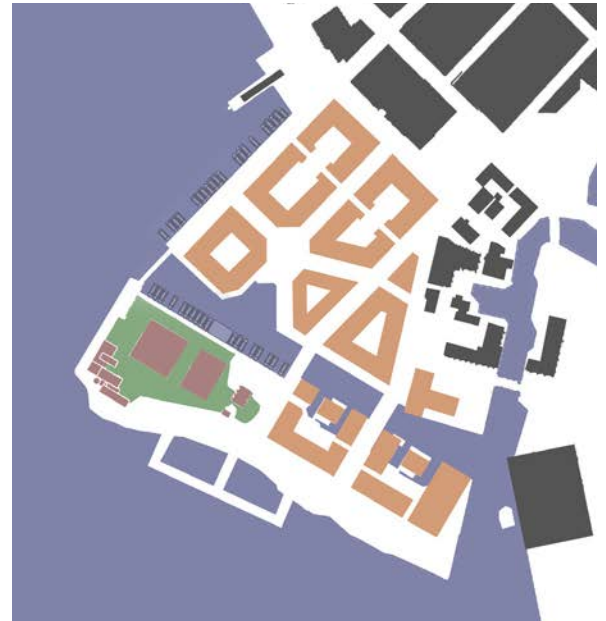
Tetthet

En kvartalsstruktur som vist på skissene våre, gir oss ca. 120 000 m² – 200 000m² bygningsareal i en bebyggelse med gjennomsnitt på 5 etasjer.



Eksempel 1

Her er et forslag med 160 000m² med en gjennomsnittlig etasjehøyde på 4,5 etasjer. Med 5,5 etasjer er det 195 000m². Dette er ikke inkludert industribyggene som bevares.



Eksempel 2

Her er et forslag med 146 000m² med en gjennomsnittlig etasjehøyde på 4,5 etasjer. Med 5,5 etasjer er det 180 000m². Dette er ikke inkludert industribyggene som bevares.

Historie og bevaring

Historien er viktig å ta vare på. Lagmannsholmens lange industrielle historie finnes i flere lag og bør bevares. Som innspill viser vi til «krutthuset» som en naturlig endestasjon før man møter havet på forslagets hovedakse; Østre Strandgate, et grep som vil øke bevisstgjøring rundt den eldste historien til holmen.

Man bør spørre seg om ikke de store betonghaller, siloer og plataer på Lagmannsholmen også har tilsvarende å tilføre fremtidige generasjoner med tanke på historiefremtidling? Disse bør forsøkes bevares også i et bærekraftperspektiv og vårt innspill er å transformere disse til større kultur- og idrettsformål.



Parker

Kristiansand har flere parker som hovedsakelig brukes på sommerhalvåret. Vårt innspill er at kystlinjen ikke kun forblir en park, men at det åpnes for temporær arkitektur. Slik kan parkene endres over tid og bli mer enn et sted man kun drar for å spise is, bade og sole seg om sommeren. Et eksempel er Torvet som drastisk endrer utseende etter hvert som årstidene endrer seg: julemarked, skøytebane, fastfoodfestival, kunstutstilling, m.m. Kunne noe likt vært aktuelt ytterst mot havgapet på Lagmannsholmen?

Refferanse prosjekt

Et arrondissement i Paris har brukt en lignende modell. Området Le Plessis - Robinson er fornyet etter denne modellen. I tillegg til de miljømessige kvalitetene har man klart å integrere sosiale boliger til lav pris på en sømløs og ikke-stigmatiserende måte. Prosjektet er en stor suksess, og har inspirert liknende prosjekter i flere land. Man kan se det ferdige resultatet på internett / u-tube m.fl. (<https://www.youtube.com/watch?v=XfonhlM6I7w>)



Hovedprinsipper i vårt forslag:

- Bygge videre på Kvadraturen og vår historiske bystruktur; karrestruktur.
- Bygge mer av Kristiansand, dets særpreg og dets identitet. Tillate at arkitekturen spiller på stilarter som det er tradisjon for i området og byen.
- Legge Murbyplanen til grunn som utgangspunkt for ny bebyggelse med tanke på høyder, etasjehøyder og krav til sammenhengende estetikk. Tett, men lav bebyggelse. Føringsområde at 1. etasje skal bygges med ekstra høyde. Dette gjør 1. etasjen fleksibel for næringsformål.
- Gater med sterk offentlig karakter, uten privatisering. Gjennomgående siktlinjer og oversiktlige byrom. Mennesket foran bilen i hierarkiet for gatebruk. Fokus på å skape attraktive offentlige byrom, små torv, vannfront som er åpen for allmennheten. En bydel man kan bare være, fremfor en bydel man er i for å gjøre noe.
- En sosioøkonomisk og mer demokratisk tilnærming til utbygging og investering – «Én meter, én million». Et slikt utgangspunkt skaper beviselig mangfold i de fysiske omgivelser, samt større arkitektonisk variasjon. I tillegg får man et større sosiokulturelt mangfold ved å slippe til flere aktører: enkeltmennesker, familier, institusjoner, bedrifter og mindre utbyggere, som eiere. Tilrettelegge for attraktivitet hos barnefamilier, unge par i etableringsfasen.
- Bevare gamle siloen og tilhørende bygg, men som transformasjonsobjekter. Alá Kunstsilo. Disse byggene beholdes større kultursatsninger, idrett og kulturarrangementer. Beholde det industrielle preget på denne delen av området som en del av historien. Mulig program: skatepark, flerbrukshall, konsertlokale, restaurant, mathall, kurs og foredragslokaler m.m Kan kanskje legges til rette for en egen arkitektkonkurranse eller liknende i fremtiden.