

VESTRE HAVN

En kulturhistorisk analyse (DIVE)



Kristiansand, Vestre havn, Vesterhavna, Sort-hvitt gjengivelse av fargeillustrasjon fra tidlig 1800-tall.
Fra samlingen til fotograf Ferdinand Kohn

INNHOOLD

Kulturhistorisk analyse (DIVE) for Vestre havn i Kristiansand	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Kulturhistorisk analyse (DIVE)	4
1.3 Analyse for Vestre havn	4
1.4 Problemstilling	4
2.0 Trinn 1: Kartlegging – Tid/Rom- analyse	5
2.1 Workshop	5
2.2 Analyseområdet	5
2.3 Program	5
2.4 Deltagere	5
3.0 Trinn 2: Anlegg og bygninger	6
TID/ROM - Matrise	8
ÅR 1600 - 1700	8
ÅR 1700 - 1800	10
ÅR 1800 - 1850	12
ÅR 1850 - 1900	14
ÅR 1900 - 1950	16
ÅR 1950 - 1959	18
EFTER 1960	20
I DAG	22
FRAMTID	24
4.0 Trinn 3: Analyseområdets muligheter og begrensinger	26
5.0 Trinn 4: Konklusjon - mulighetsrommet	26
Aktuell litteratur	26
Bildekreditering	26
Vedlegg 1 – Tidligere DIVE-analyse for Kvadraturen fra 2009	27
Vedlegg 2 – DIVE-workshoppens analyser	28
Vedlegg 3 – Historiske kart	33

Kulturhistorisk analyse (DIVE) for Vestre havn i Kristiansand

I.1 Bakgrunn

Arbeidet med Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn ble igangsatt i 2008. P.g.a. en rekke uavklarte forhold rundt Vestre havn ble kommunedelplanen delt i to. Del 1, Kvadraturdelen, ble vedtatt 12.02.2014. Planprogrammet for del 2 – Vestre havn, ble fastsatt av bystyret 18.02.2015. Et av resultatmålene i planprogrammet er; Byens tradisjon som aktiv havneby er ivarett og synliggjort ved byutvikling. Kap 10.2 lyder som følger: For å være bevisst det historiske og kulturelle kvalitetene i Vestre havn, og for å kunne gjøre en vurdering av mulighetene for å synliggjøre kulturarven i den videre utviklingen av området skal det gjennomføres en DIVE-analyse for Vestre havn. Kartet nedenfor viser planavgrensningen for kommunedelplanens del 2:

Det ble gjennomført en forenklet DIVE-analyse for hele Kvadraturen i forbindelse med del 1 av Kvadraturplanen. Denne analysen ligger vedlagt denne rapporten.

DIVE-analyse er et verktøy som sikrer at kulturarven blir et tema i by- og stedsutvikling. Kulturarvens betydning som verdi- og utviklingsressurs åpner for nye handlingsmuligheter. DIVE-analysen er fleksibel, metodisk åpen og tverrfaglig og medvirkningsorientert bygd opp. Analysen består av 4 trinn:

I.2 Kulturhistorisk analyse (DIVE)

1. Beskrivelse – historiske rammer, milepæler

- Stedets historiske utvikling, innhold og karakter.

2. Betydning – tolkning – utvikling/struktur - lesbarhet

- Stedets historiske meningsinnhold, betydninger og tilstand.

3. Vurdere – muligheter - begrensinger

- Stedets historiske kvaliteter – muligheter og begrensinger – utfra kulturminneevaluering.

4. Handlingsrom – Aktivere

- Råd og anbefaling om areal- og ressursbruk.

I.3 Analyse for Vestre havn

Det ble avholdt en workshop på en dag. I løpet av denne dagen ble det laget en tid/rom-analyse som gir en kartlegging og beskrivelse av utviklingstrekk og situasjon innenfor analyseområdet. Det ble i ettertid arbeidet med de andre trinnene i analysen.

Trinn 1: Tid/rom-matrise. Kartlegging og beskrivelse

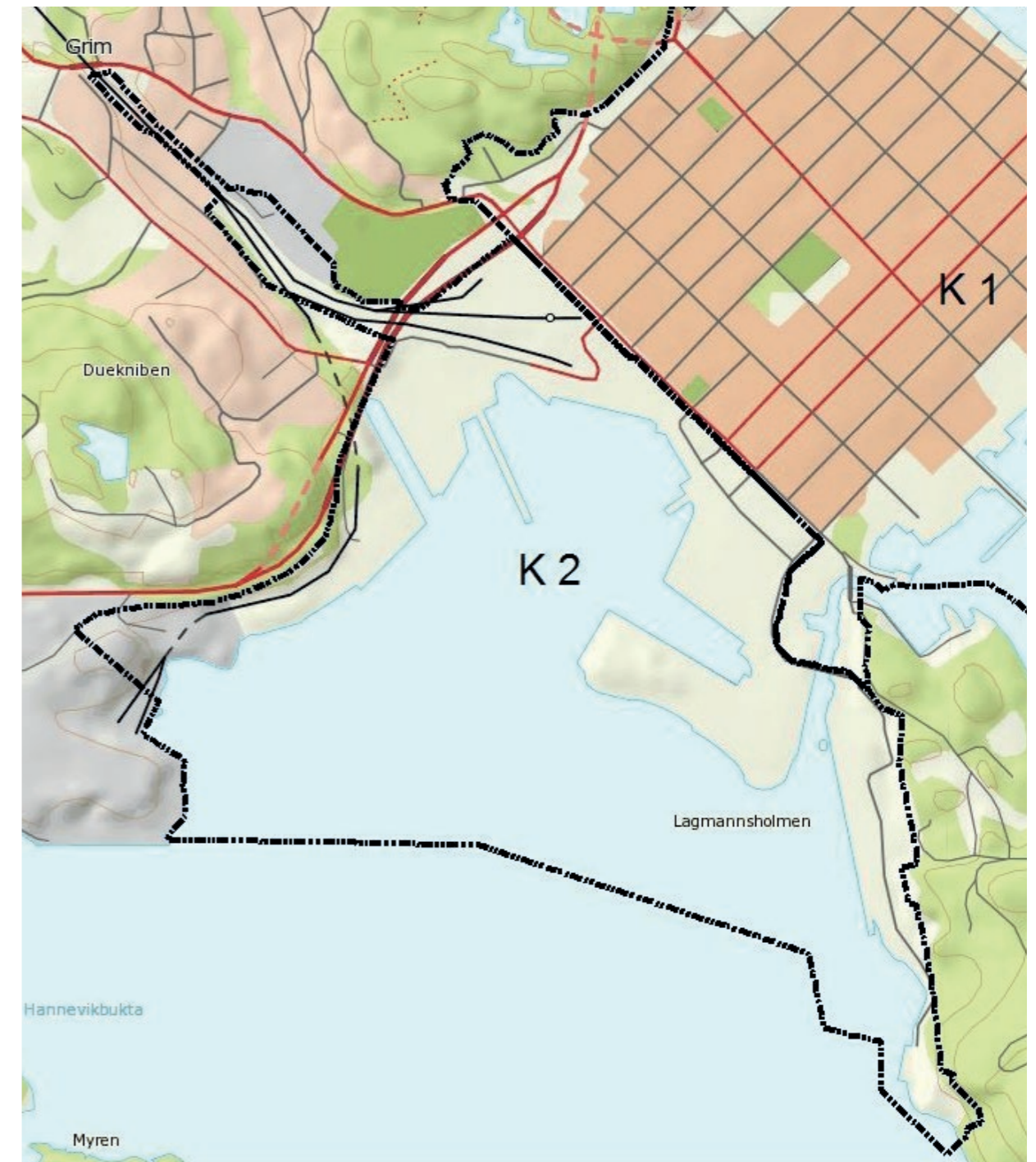
Trinn 2: Anlegg og bygninger som er/har vært viktige i området, betydning, tilstand og historisk lesbarhet.

Trinn 3: Analyseområdet muligheter og begrensinger (endringskapasitet)

Trinn 4: Konklusjon - handlingsrommet

I.4 Problemstilling

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





2.0 Trinn I: Kartlegging – Tid/Rom- analyse

2.1 Workshop

Havnestyresalen 24.04.15 - kl. 09.00-15-00

Det ble lagt opp til en litt komprimert prosess der det ble jobbet med det konkrete området gjennom en dag. Det finnes en god del kunnskap og materiale om havna, så det viktigste nå var å synliggjøre historien og de elementene det er viktig å være bevisst og evt. ta vare på. Dag Arne Reinar fra Riksantikvaren informerte om analysemetoden. Anne Lislevand ledet arbeide - gruppene hadde hver sin gruppeleder. Deltagere var fra Kristiansand havn, Odderøyas venner, Vest-Agder museet, Bragdøya kystlag, Arkivet, Vest-Agder fylkeskommune og representanter fra planavdelingen, parkvesenet, kulturetaten og by- og samfunnsenheten i kommunen.

2.2 Analyseområdet

Analyse området ble noe begrenset i forhold til planområdet. Dette fordi forholdene lengst nordvest er avklart gjennom reguleringsplaner i stor grad. Området domineres av transport; vei, jernbane, buss og ferje. I andre enden er arealene også i stor grad avklart gjennom reguleringsplaner for renseanlegg og Silokaia. Det meste av havneaktiviteter har flyttet fra Silokaia, og en ny bydel med næring og boliger skal bygges her (Kanalbyen). Analyseområdet konsentrerer seg derfor mest om strekningen fra Jernbanestasjonen til Kilden.

2.3 Program

Introduksjon v/Anne Lislevand
Et historisk oppriss av området v/Jan Henrik Munksgaard
Informasjon om metoden v/Dag Arne Reinar
Befaring på Lagmannsholmen.

Gruppearbeid:
Kartlegging: Tid/rom-tabell
Presentasjon av gruppearbeid – Diskusjon
Oppsummering v/Helge Solli

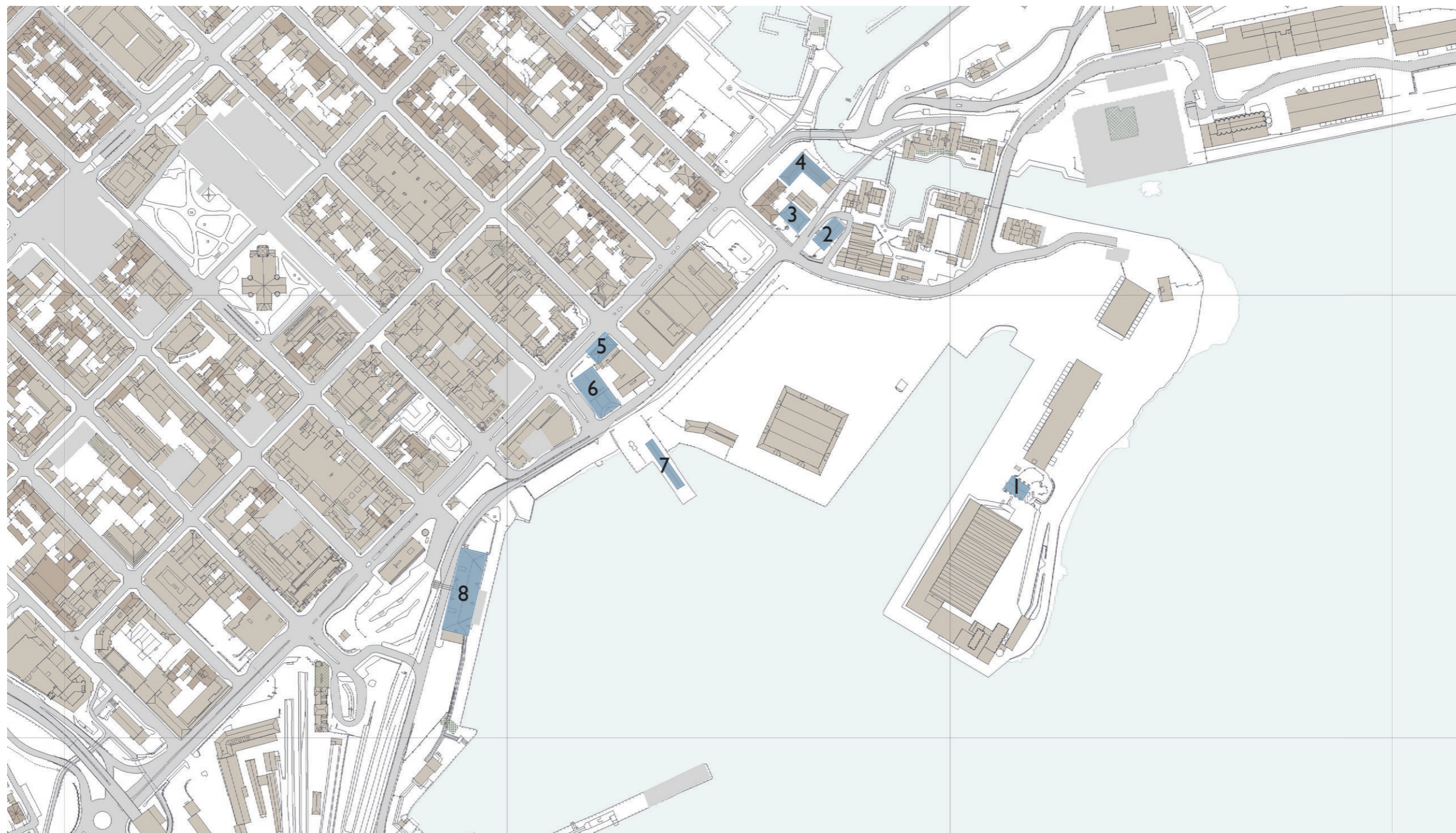
2.4 Deltagere

Dag Arne Reinar - Riksantikvaren
Svein-Inge Larsen – Kristiansand havn
Elin Aabel Bergland – Kristiansand kommune, Plan-, bygg- og oppmålingsetaten
Hanne Katinka Hofgaard – Kristiansand kommune, Parkvesenet
Aase Bessesen – Kristiansand kommune, By- og samfunnsenheten
John Olsen – Vest-Agder museet
Bjørn Helle – Vest-Agder fylkeskommune, regionalavdelingen
Bjørn Vidar Hellenes – Vianova AS (Kristiansand havn)
Jon Johannessen – Odderøyas venner
Erik Sandsmark – Kristiansand kommune, By- og samfunnsenheten
Helge Solli – Kristiansand kommune, By- og samfunnsenheten
Fredrik Sund – Kristiansand kommune - Plan, bygg- og oppmålingsenheten
Tore Berntsen – Bragdøya kystlag
Stein Christian Salvesen – Stiftelsen Arkivet
Angjerd Munksgaard – Kristiansand kommune, kulturetaten
Jan Henrik Munksgaard - Historiker
Martin Gollwitzer – Vest-Agder fylkeskommune, fylkeskonservatoren
Anne S. Lislevand – Kristiansand kommune, By- og samfunnsenheten

3.0 Trinn 2: Anlegg og bygninger

Følgende bygninger/anlegg er fredet eller forutsatt bevart:

Nr	Anlegg/bygning	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.	Betongbygg fra mellomkrigstiden.	I god stand. Havneadministrasjon.	Ble bygd som en del av Hartmanns sagbruk. Selve bygget er bevart og lesbart, men er 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 er 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 intakt. 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 tillegges 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.



TID/ROM - Matrise

ÅR 1600 - 1700

ROMLIGE DIMENSJONER

VERDEN

- Det naturgitte forhold gir aktiviteten: Elver, tømmerfløting.
- Havnene var plassert i forhold til elver og seilingsleder.
- Kristiansand grunnlagt i 1641. Byen var strategisk plassert i forhold til skipsfart og tømmereksport. Det var også muligheter for å etablere forsvarsverk her. Viktigste administrative byen ved siden av Bergen, Christiania og Trondhjem.
- Danmark/Norge tapte krigen mot Sverige i 1658 – omprioriteringer – Hovedstasjon for den dansk/norske skjærgårdsflåten flyttes fra Fredrikstad til Kristiansand av militærstrategiske hensyn. Flekkerøyhavn var en viktig havn for de europeiske stormakters orlogsflåter.

BYEN / ANALYSEOMRÅDET

- Renaissanceplanen for Kvadraturen ga rammene for byens etablering. Rette, ubrutte gater ga sikt ut mot sjøen
- Lagmannsholmen var en holme med kanal og bekskjær. Den opprinnelige havnefronten lå lenger inne enn nå og bestod av sandstrand. Rester av sandstranda kunne vi se helt frem til 1940.
- Østre havn var hovedhavn fordi den lå nærmere elva. Men her var det grunt, så da skipene ble større ble havna flyttet til Vestre havn. Vestre havn ble tidlig Kristiansands beste havn.
- Skjærgårdsflåten sitt hovedsete 1686-1722 – stor aktivitet.

DETALJ

- Gravanekanalene var mellom Odderøya og fastlandet. Odderøya var en øy og Lagmannsholmen var en holme
- Grimsbekken og Stampebekken hadde åpent utløp i Vestre havn. Naturlig strand.
- Hampa og Reperbanen etablert.
- Galeiverft innerst i bukta. Galeihavn på innsiden av Lagmannsholmen.
- Bukten på innsiden av Lagmannsholmen var dyp og hadde gode ankringsmuligheter

TID/ROM - Matrise

ÅR 1700 - 1800

ROMLIGE DIMENSJONER

VERDEN

- Betydelig eik- og furueksport fra Sørlandet.
- Mye handel med resten av Europa. Dette medførte utveksling av ideer, men også innførsel av sykdommer
- Mye båtferdsel langs kysten. Handel, også slavehandel, ga rikdom.
- Forsvarsverk viktig.

BYEN / ANALYSEOMRÅDET

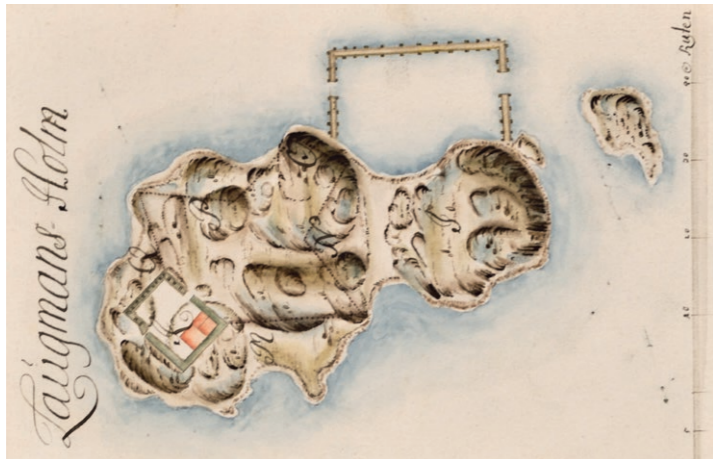
- Noe av byens eldste bebyggelse: Reperbane og hamp.
- Verft, både nybygg og reparasjon. Bygningsstruktur og piren.
- Økende rikdom. Patrisierhusene ble bygd.
- Hage, hus – sjøbod.
- Bybrann 1734 – alle bygninger vest for Festningsgata brant ned.
- Forsvarsverk: Odderøya og Lagmannsholmen

DETALJ

- Piren og shed på piren.
- Vestre Strandgate var paradegate. De rikeste bodde her, og i Østre strandgate.
- Vestre Strandgate 22 og 24 er de eneste patrisierhus som er igjen.
- Børsparken opprinnelig bebygget, men ble ikke bygd opp igjen etter brannen i 1734. Eneste private tomt som er blitt offentlig hage i Kvadraturen.



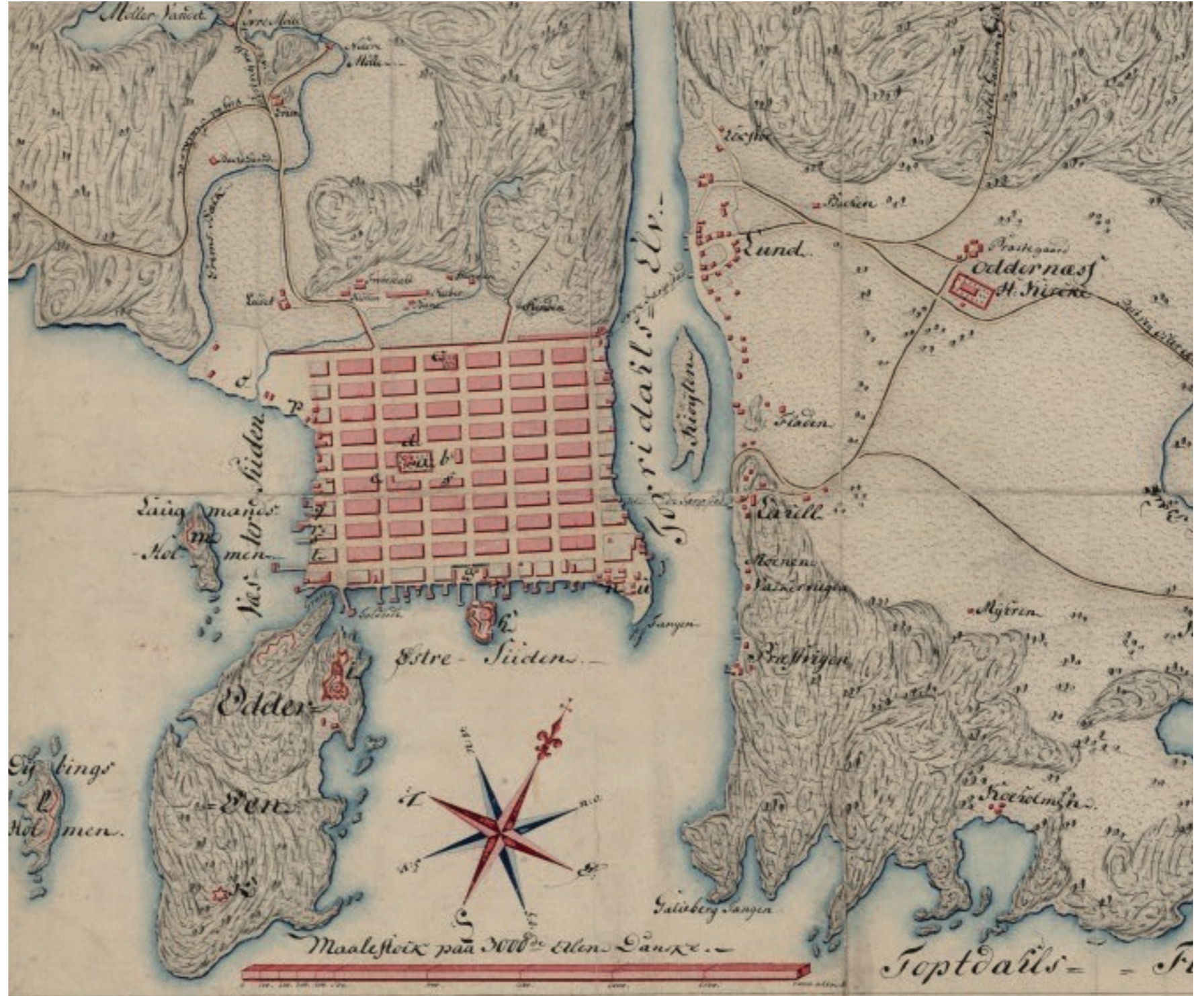
Innseilingen til Kristiansand fra Flekkerøy, 1757.



Lagmannsholmen, 1700-1749



Østre havn, ca. 1800



1783

TID/ROM - Matrise

ÅR 1800 - 1850

ROMLIGE DIMENSJONER

VERDEN

- Napoleonskrigene 1800-1815
- Kapervirksomhet.
- Økonomisk oppgangstider.
- Amerikafart, første utvandringsperiode

BYEN / ANALYSEOMRÅDET

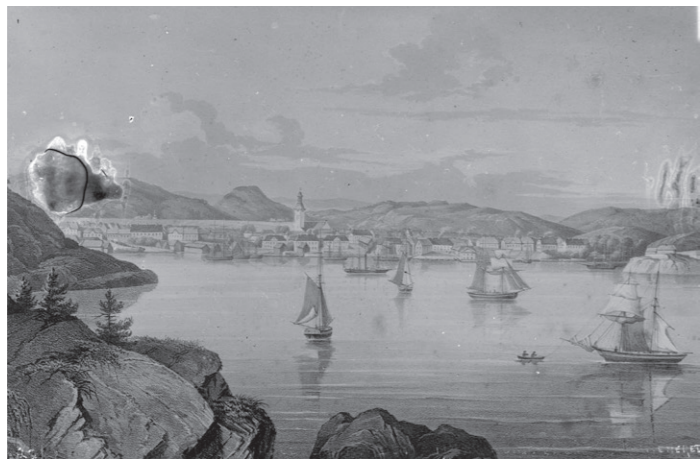
- Kaperhavn
- Seilskutene hadde sin storhetstid
- Festningsverk både i Vestre og Østre havn.

DETALJ

- 1856 – Pirene
- 1808 – Krutthus
- 1827 – Tollboden
- Overgang fra seil til damp



Vestre havn ca. 1800



Kristiansand, Vestre havn, tidlig 1800-tall.



Udkast til langmandsholms befæstning, 1801



TID/ROM - Matrise

ÅR 1850 - 1900

ROMLIGE DIMENSJONER

VERDEN

- Linjetrafikk (damp) – Fra seil til damp. Amerika, Baltikum, Nederland, Karibien, Europa.
- Tyngden av utvandringen

BYEN / ANALYSEOMRÅDET

- Amerikabåtene kommer!
- Amerikafarere – utvandring
- Bybrannen 1892 – ikke så katastrofal for Vestre havn
- Ferje til Hamburg
- Postrute
- Fiske
- Kystruter
- Innenriks/utenrikshandel

DETALJ

- 1896 – Setesdalsbanen – til jernbanestasjonen.
- Fremdeles pirer med shed.
- Kaier og sjøboder
- Pakkhus/delvis hoper
- Verft (flere og mindre verft)
- Hageanlegg, fremdeles noen steder.
- Tømmeropplag
- Hampa og reperbanen
- Tollboden
- Tømmer
- Fiskebrygge
- Tollbodallmenningen – handel



Tollboden ca. 1870



Bryggebakken 1890



Moes brygge postkort ca. 1890



Den store bybrannen i 1892



Hampa. Trelastlager ved vestre havn. man ser gateløpet i Henrik Wergelandsgate, 1870-1940



Drosjeholdeplassen på brygga ved Vestre Strandgate ca. 1890



En ny foreslått vei for den nåværende postvei fra Kristiansand til Foss. 1801

ÅR 1900 - 1950

ROMLIGE DIMENSJONER

VERDEN

- Sørlandsbanen etableres 1938.

BYEN / ANALYSEOMRÅDET

- Flytting av hovedhavna fra østre havn til vestre havn begynte tidligere, men i denne perioden begynte kommunen å investere i areal i Vestre havn.
- Beslaglegger store deler av havneområdet på tvers av den gamle strukturen.

DETALJ

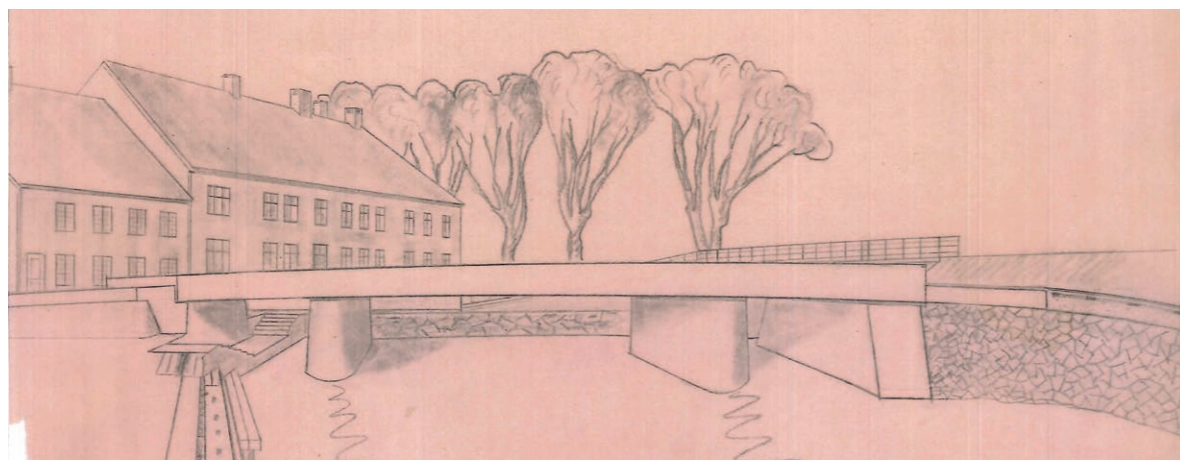
- Jernbanespor til Vestre havn og videre til Silokaia over jernbanebroa.
- Containerhavn, siloen, kran.
- Siloen på Silokaia ferdig, første byggetrinn 1935 og andre byggetrinn ferdig 1939 – Arkitekt: Arkitektkontoret Aasland og Korsmo for 1935-utgaven – tidlig funksjonalistisk. (Det vises til eget notat av Helge Solli)



Postkort af Vesterhavnen, 1900



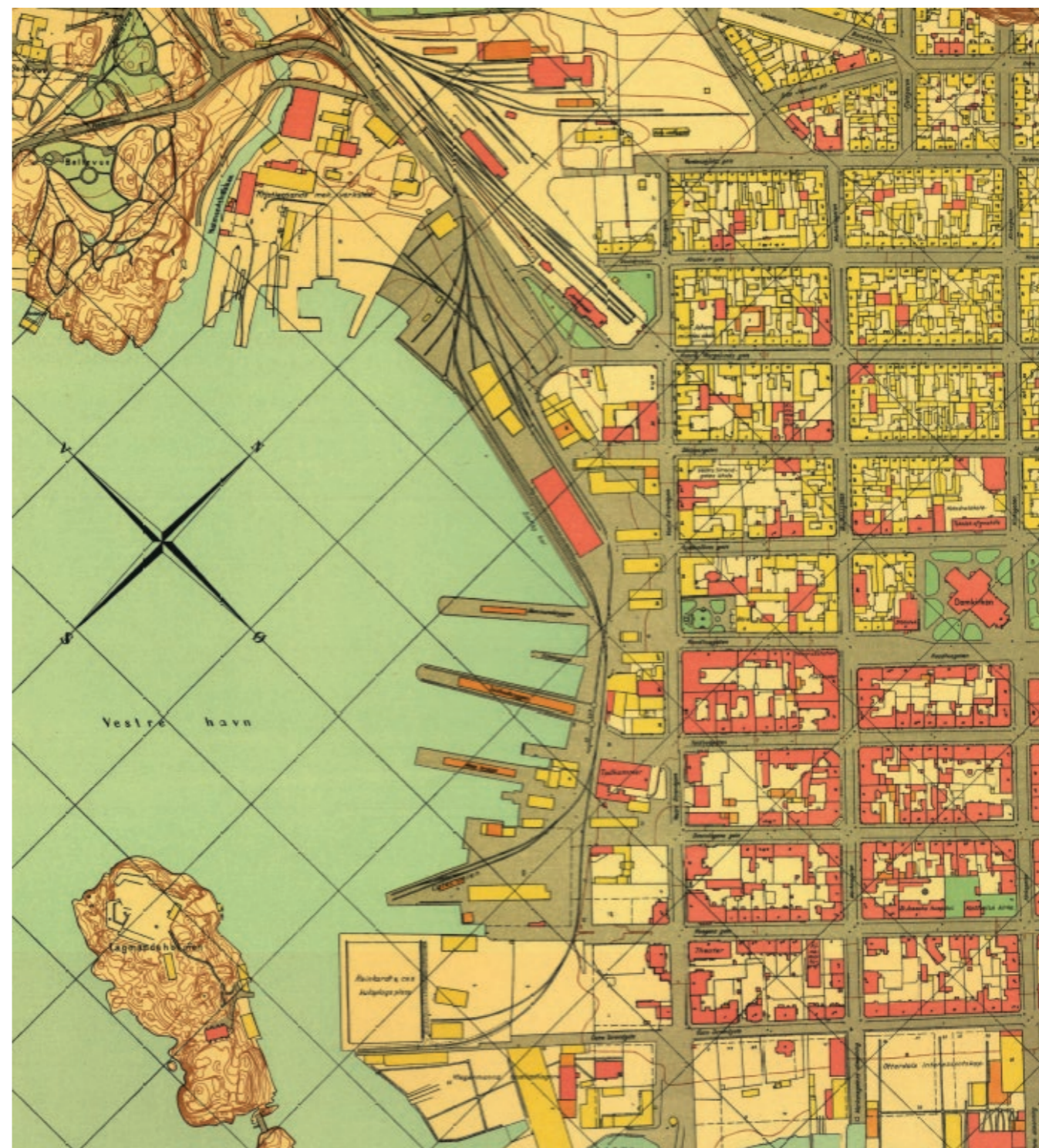
Ny reklame for den nye tid.



Skisse af jernbanebroen over kanalen i Gravane, 1939



Vesterhavnen i 1920'erne, Vestre Strandgate utenfor bildet til høyre. Ekspedisjon for Den Norske Amerikalasje.



1918

TID/ROM - Matrise

ÅR 1950 - 1959

ROMLIGE DIMENSJONER

VERDEN

- Etterkrigstid – den kalde krigen
- Marinen – militær aktivitet

BYEN / ANALYSEOMRÅDET

- Odderøya – Gimlemoen, Narvika og Kjevik – militære stasjoner - Militær aktivitet i området.
- Sanering – båt til bil
- Rasjonering på bananer og appelsiner.
- Linjetrafikk – Englandsbåt og Amerikabåt
- Kysttrafikk
- Ole Moe, Hans Johnsen - næringsaktivitet
- Ferja til Danmark og Nederland
- Godstrafikk
- Kull og koks

DETALJ

- Hans Johnsen – havnebygget – Havnekvartalet
- Havnespor
- Blåkorskafeen – Sørlandsruta
- Utstikkerbrygger
- Honnørbrygge
- Sjøboder
- KMV – Mekken
- Siloen og Lagmannsholmen



1957



Vestre havn med Reinhardts kullkran midt i bildet, 1957.



Amerikabåten S/S Bergensfjord tilhørende Den Norske Amerikalinje ved Kommunebyggen i enden av Råhusgaten i Kristiansand, ca. 1933-1934.



Lagmannsholmen, 1946

EFTER 1960

ROMLIGE DIMENSJONER

VERDEN

- Industriell utvikling og KMV

BYEN / ANALYSEOMRÅDET

- Havneutvikling: vei til Lagmannsholmen – 1963.
- Endring av KMV – Grimsbekken lagt i rør.
- Natmannsbekken lukkes
- Lokaltrafikk til allmenningen – 1918
- Stampebekken
- Allmennings bruk med handel
- Forsvar på Odderøya
- Endret struktur med akser

DETALJ

- Gatestruktur – gatenett – halv bredde av øvrige gater
- Sprenging – ny struktur på Lagmannsholmen.
- Kanalen
- Gravane
- Sjøboder, kai, pir



TID/ROM - Matrise

I DAG

ROMLIGE DIMENSJONER

VERDEN

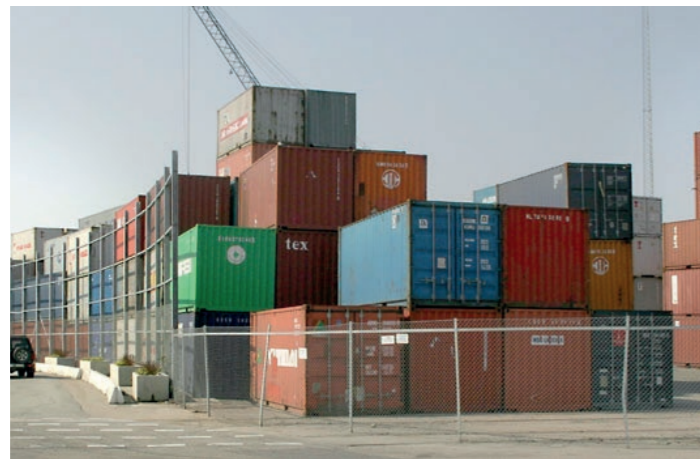
- Globalisering
- Havn i endring
- Handel
- Fergetransport
- Raske endringer – effektivisering
- Størrelseskrav øker – arealknapphet
- Terror ISPS – sikkerhet
- Transformasjon (Silokaia)

BYEN / ANALYSEOMRÅDET

- Trafikale barrierer – Vestre Strandgate og Havnegate.
- Byen og havna er delt
- Omstrukturering – havneaktivitet flytter gradvis.
- Høyde/utnyttelse – diskusjon i Kvadraturen
- Areal og Transport – økt busstrafikk i Vestre Strandgate.
- Havnevirksomhet/Industri bort – bolig/næring/ tjenesteyting inn (Kanalbyen)
- Rutebilstasjonen, Jernbanestasjonen og ferjehavn - kollektivknutepunkt
- Hotell - reiseliv
- Tollbod og tjenester
- Odderøya har kunst, kultur, historie og friluftsliv
- Fiskemottak – fiskebrygga – tjenester, uteliv.
- Containerhavna med godstransport – stor trafikk – tungtransport.
- Kysttrafikk – hovedhavn, badebåter, sightseeing osv.
- Havna er kommersialisert. Sikkerhet gjør at det må gjerdes inne. Containere og kraner preger området.

DETALJ

- Odderøya – garnison, rester etter militær aktivitet.
- Få elementer som framheves.
- Patrisierhus
- Børsparken
- Tollboden
- Fasader fra sjøen – «rotete»
- Blanding av nytt og gammelt
- Har en annen karakter enn Østerhavn - industrielt
- Containerhavn med kai
- Kilden
- Silokai/industri
- Landskap
- Østerhavn – små dimensjoner
- Pri 6 med shed og Skoleskipet Sørlandet
- Renseanlegg på Odderøya – tungtrafikk.
- Vestre kiosk ved rutebilstasjonen
- Rett kaifront
- Cruisehavn på Silokaia – skal flyttes til Lagmannsholmen
- Fiskemottaket
- Smiths havnelager
- Siloer med kran
- Krutthuset
- Utsikt til havn
- Sjø – havn - by



TID/ROM - Matrise

FRAMTID

ROMLIGE DIMENSJONER

VERDEN

- Klimaendringer - Havstigning
- Forurensing - Utslipp fra båt og havn
- Globalisering – handel, reiseliv, godstransport
- Fremtidig transport av gods - førerløse trailervogner
- Handelsutviklingen – mer netthandel - godstransport
- Transportkorridor fra Europa via Ferjehavna.

BYEN / ANALYSEOMRÅDET

- Havna som ankomstport - Visuell velkomst
- E39 går gjennom havna (ferje)
- Reiseliv viktig for byen. Handel, ferje, cruise - velkomstområder
- Containerhavna flytter ut – ny bruk av havnearealer
- Jernbanetilknytning – omlastingssport – fra ferje til bane.
- Skal vi fortsatt ha trailertrafikk i sentrum?
- Jernbanestasjonen blir liggende der den ligger – gode nok rammebetingelser. Reise med tog fra sentrum til sentrum.
- By og havn - Opprettholde sikt mot havet fra byen
- Bevare bygg – byens møte med havna
- Tilgjengelighet – ny pir – trekker folk til sjøen.
- Tollboden må sikres – er fredet.
- Bygge opp noen av de historiske strukturer – Siktlinjer – se horisonter/sikt ut Byfjorden
- Sørg for historiefortellinger
- Områder fra Havnelageret til Dronningens gate. Bør bli et åpent allment område for alle.
- Porto Franco – Nasjonal museumshavn i Kristiansand – formidlingssenter på Odderøya – God lokalisering av større fartøyer med vernestatus.
- Det vi har nå er en industrihavn, mens østre havn er en rekreasjonshavn. Vestre havn bør utvikles til bolig, næring og kultur – urban sjøfront
- Tyngden av samferdsel er vest i området. Det må lages gode gangforbindelse langs havna og mellom målpunkter.

DETALJ

- Må ta vare på historiske elementer allerede nå – benytte disse i byutviklingen.
- Elementer som må ivaretas: Patrisierhus i Vestre Strandgate, Tollboden, Pir 6 med shed, kran på Silokaia, Krutthuset.
- Hva med Smith havnelager? Er det utelukkende positivt som bevaringsobjekt. Ligger på cote 0,9 – utsatt ved havnivåstigning. Stenger for siktlinje fra Kvadraturen. Kan skape problemer for utforming av området.
- Samtlige bygninger i området er utsatt for havnivåstigning.
- Publikumskaier – krutthuset – åpent rundt – fri utsikt
- Utsiktspunkt til sjø – havn – Ytterst på Lagmannsholmen.
- Kanal mellom Kvadraturen og Lagmannsholmen, gjenetablere Lagmannsholmen som holme. Dette vil skape attraktivitet og gi sikt mot Kilden og Siloen.
- Nytt byrom – Havneplassen - Øya og badebåt må være i det sentrale byrommet
- Gågate i deler av Vestre Strandgate?
- Jernbanebroa – vedtatt fjernet i KDP, del 1.



Kanalbyen vil realisere en etterlengtet drøm for mange; å kunne bo på Odderøya.

4.0 Trinn 3: Analyseområdets muligheter og begrensinger

Det finnes spor av utviklingen i havna helt tilbake til 1700-tallet. Hovedtrekkene nå er at vestre del av Vestre havn er transportknutepunkt; ferje, vei, jernbane og buss. Her er mye avklart gjennom reguleringsplaner og området vil fortsette å være preget av transportbehov også fremover. Hovedtyngden av de synlige historiske elementene er samlet innerst ved Tollboden, men kruttthuset på Lagmannsholmen er også viktig. I dette området må vi være varsomme og ta hensyn til strukturene og bygningene. Ved Tollboden har det vært allmenning og fiskebrygge tidligere. Tilgangen ned til sjøen på denne siden av byen har vært avstengt av trafikkert vei og industrihavn. Kan vi ta havna tilbake ved å åpne opp igjen for allmennheten? Det vil være viktig å unngå å opprettholde eller skape nye barrierer mellom by og havn. Renessanseplanen viser en struktur med åpne gateløp mot sjø, hei og elv, i tråd med datidens byplanideal. Kristiansand er en av få byer der vi ser horisonten. Dette må tas vare på. Sikten mot byfjorden må ikke stenges ytterligere, og muligens kan noen siktlinjer reetableres. Havnelageret er et eksempel på et bygg som sperrer siktlinjene. De ulike gater og siktlinjer har ulik betydning og viktighet og forteller sine historier.

5.0 Trinn 4: Konklusjon - mulighetsrommet

Østre og Vestre havn har svært ulike uttrykk idag. Østre havn er rekreativt og dekorativt med hager, parker, strand, promenade og boliger. I Vestre havn var det opprinnelig en struktur med hus og hager. Rester av dette ser vi med patrisierhus og Børsparke og disse elementene må ivaretas. Ved utvikling er det likevel viktig at Vestre havn uttrykker den industrielle historien og blir en tydeligere urban sjøfront som skiller seg fra Østre havn. Et viktig ubebygget område i Vestre havn er ved enden av Rådhusgata. Her bør det etableres et nytt sentralt byrom/plass. Dette sikrer sikt og gangforbindelse til sjøen fra Torvet. Kan reetablering av piren bygge opp under dette byrommet?

Lagmannsholmen har vært en holme helt inntil relativt nylig. Den har fungert som havn for større skuter og skjerm mot havet. Det bør vurderes å reetablere den som holme ved å grave ut kanal. Dette kan åpne god sikt mot Kilden. Lagmannsholmen kan gis en høy utnyttelse. Ivaretagelse av siktretninger må vurderes.

I arbeidet med kommunedelplanen skal plassering av større museumsskip utredes (Porto Franco). De bør plasseres relativt sentralt. Analysen har vist at de tydeligste og viktigste sporene etter tidligere tider ligger innerst ved kai 6 og i området rundt denne. Det foreslås at disse skipene får en plass i dette området eller på innsiden av Lagmannsholmen. Da ligger de sentralt i området, og ikke så langt fra museumsområdet på Odderøya.

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. Feks. 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.

Aktuell litteratur:

Notat om siloen på silokaia v/Helge Solli, foreløpig utgave juni 2015.

Renessansbyen Kristiansand 350 år. Vest-Agder fylkesmuseum, 1991.

Arkitekturguide for Kristiansand. Kristiansand kommune, 2002.

Bildekreditering

- IKAVA/dbva.no
- Fylkeskonservatoren.vaf.no/fotoweb
- Fotograf Anders Martinsen
- Fotograf Jon Sverre Karterud
- Statsarkivet i Kristiansand/dbva.no

Vedlegg I – Tidligere DIVE-analyse for Kvadraturen fra 2009

DIVE-analyse fra 2009

Det ble gjennomført en noe forenklet DIVE-analyse i forbindelse med kommunedelplanens del 1. Analysen er gjennomført av Åsmund Åmdal. Det er flere ting i den analysen som er nyttige å ta med seg for Vestre havn.

Byen ble grunnlagt i 1641 med en intensjon om å fylle de 54 like store kvartalene. Det tok tid å få bygd ut kvartalene, men de større og finere eiendommer mot øster- og vesterhavna ble bebygd først. I nord var det arbeiderstrøk med småhus. I randsoneene var det allmenninger med lager/verksted (østerhavn/vesterhavn/elvebredden). Åpne gateløp mot sjø og elv er en klar kvalitet, opplevelse av byens lokalisering ved elv og sjø (opplevelse av historisk tilknytning, lokalisering?). Og et visuell kvalitet – opplevelse.

Mot Vesterhavna

- Østre Strandgate: stoppes i containervegg (kraner med mer bak)
- Kongens gate: stoppes i caledonien
- Dronningens gate: ???uklar - tekst
- Tollbodgata: god sikt til sjø, ser litt av tollbodene
- Rådhusgata: flott sikt, sjø og bok
- Gyldenløvesgate: ser litt sjø og ghavl på frilageret
- Skippergata: sikt hindres av båt, buss, tube
- Henrik Wergelandsgate: sikt hindres av båt, buss, tube
- Kr.4.gate: ende bygning + tre
- Tordenskjoldsgate: tre, (lavere bygning) Bellevye i bakgrunn

Forslag i forhold til siktlinjer

- Sikt i Østre Strandgate, Kongens og Dronningens vurderes i forhold til ny utnyttelse av havneområdet. Legger føringer for områdene på utsida. Om Caledonien åpnes – hva ser vi da? – betinger en videreføring av siktlinje.
- Tollbodgata, Rådhusgata og Gyldenløvesgate skal holdes åpne mot sjø.
- Skippergata, Henrik Wergelandsgate, Kr.4. og Tordenskjoldsgate – hva med disse i forhold til Fellesterminal?
- Plass ned mot sjøen ved Rådhusgata utvikles – aktiviteter her?
- Ny bydel ved Euroterminalen utvikles etter egen plan
- Ny bydel ved Lagmannsholmen utvikles etter egen plan
- Jernbanestasjon som remnisens i det nye

BEVARING

Er bevart:

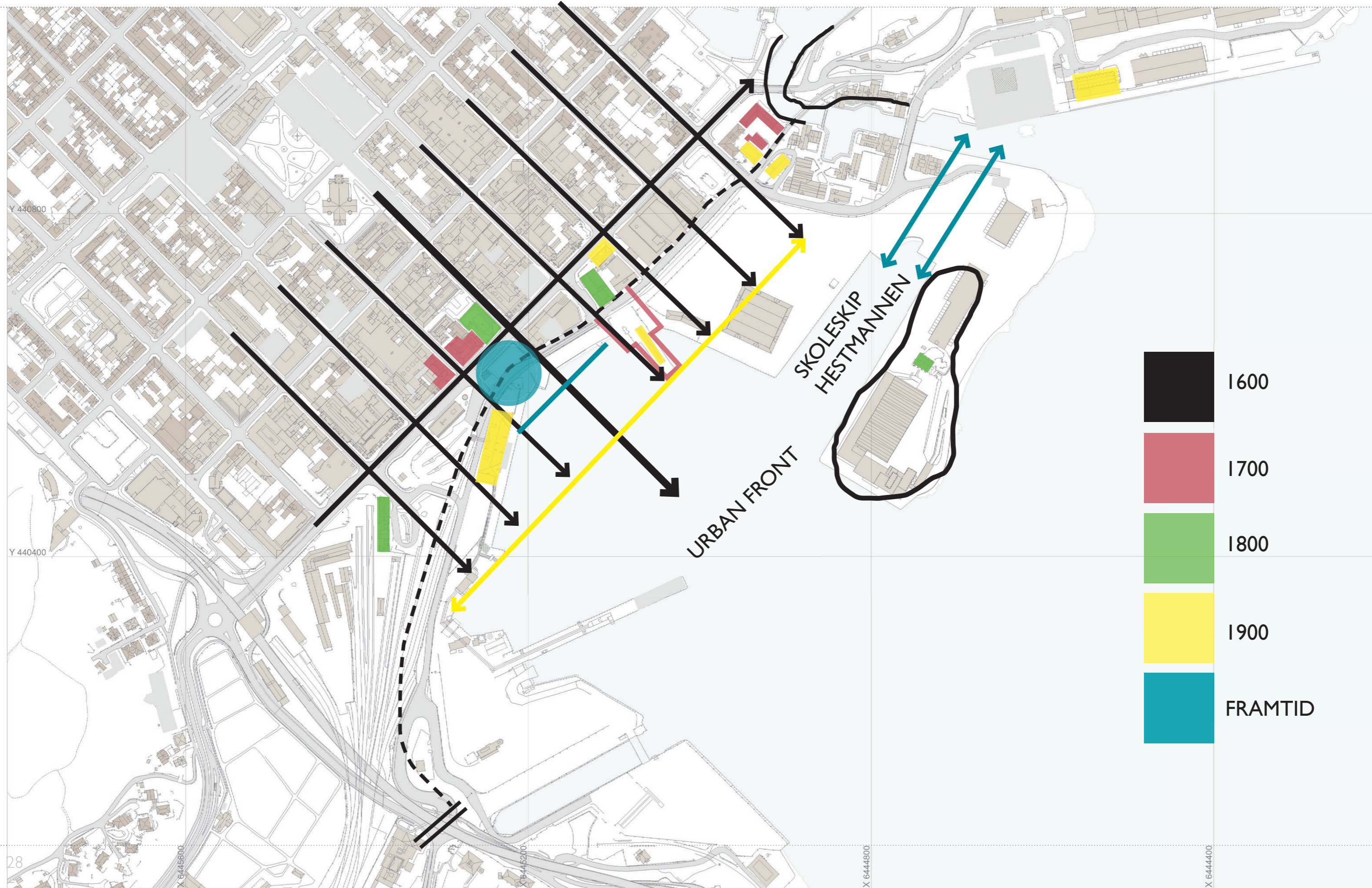
- Jernbanestasjon
- Tollbu
- Sjømannshjem

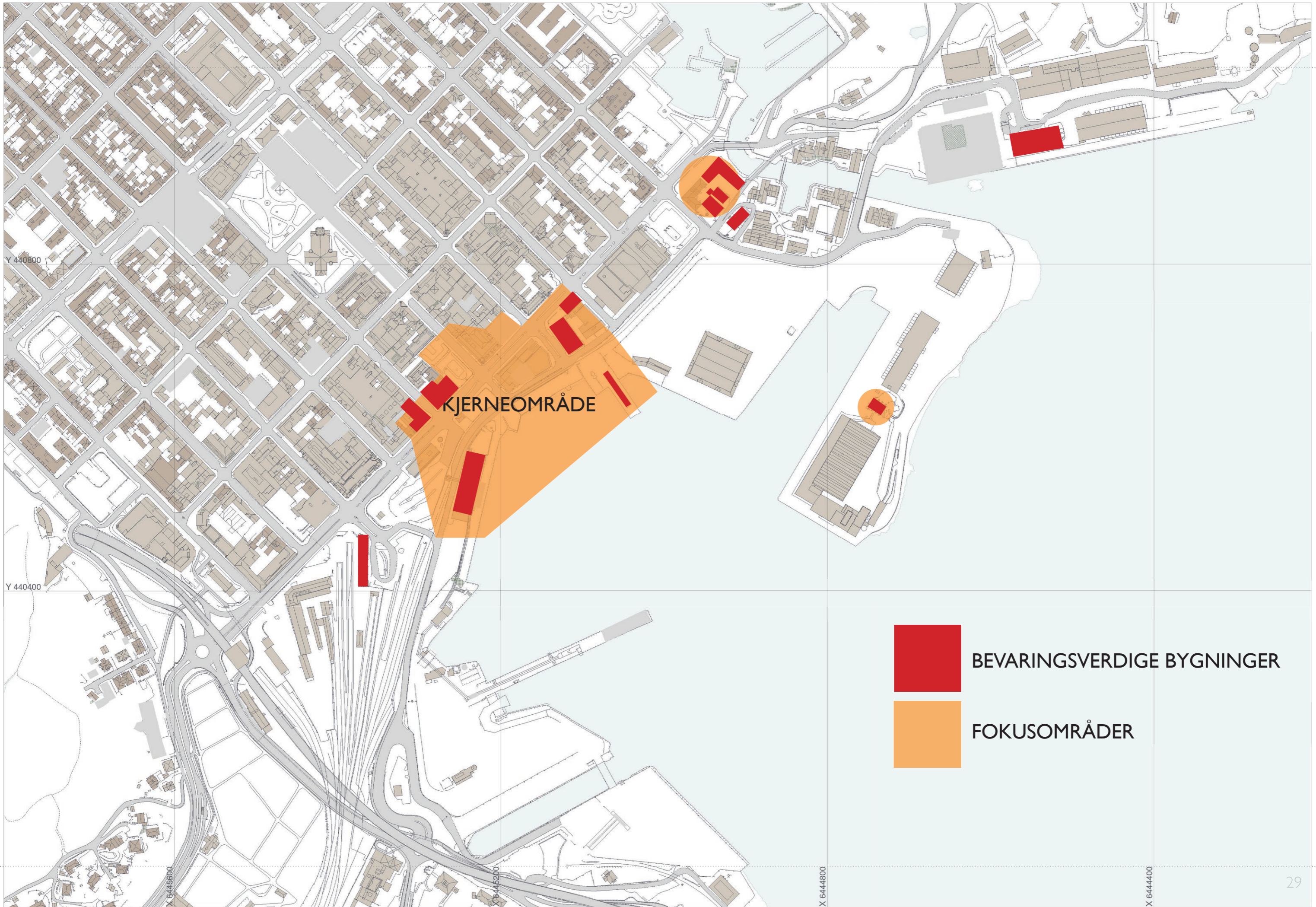
Foreslås bevart:

- Havnelageret?



Vedlegg 2 – DIVE-workshoppens analyser





KJERNEOMRÅDE



BEVARINGSVERDIGE BYGNINGER



FOKUSOMRÅDER



Y 440800

Y 440400

STAMP BEKKEN

GRIMSBEKKEN
NATTMANNBEKKEN

BY

SAND

SJØ

BRYGGE / HANDEL / RIKDOM

HAMPA
VERET

ØY

ØY

1700-1800

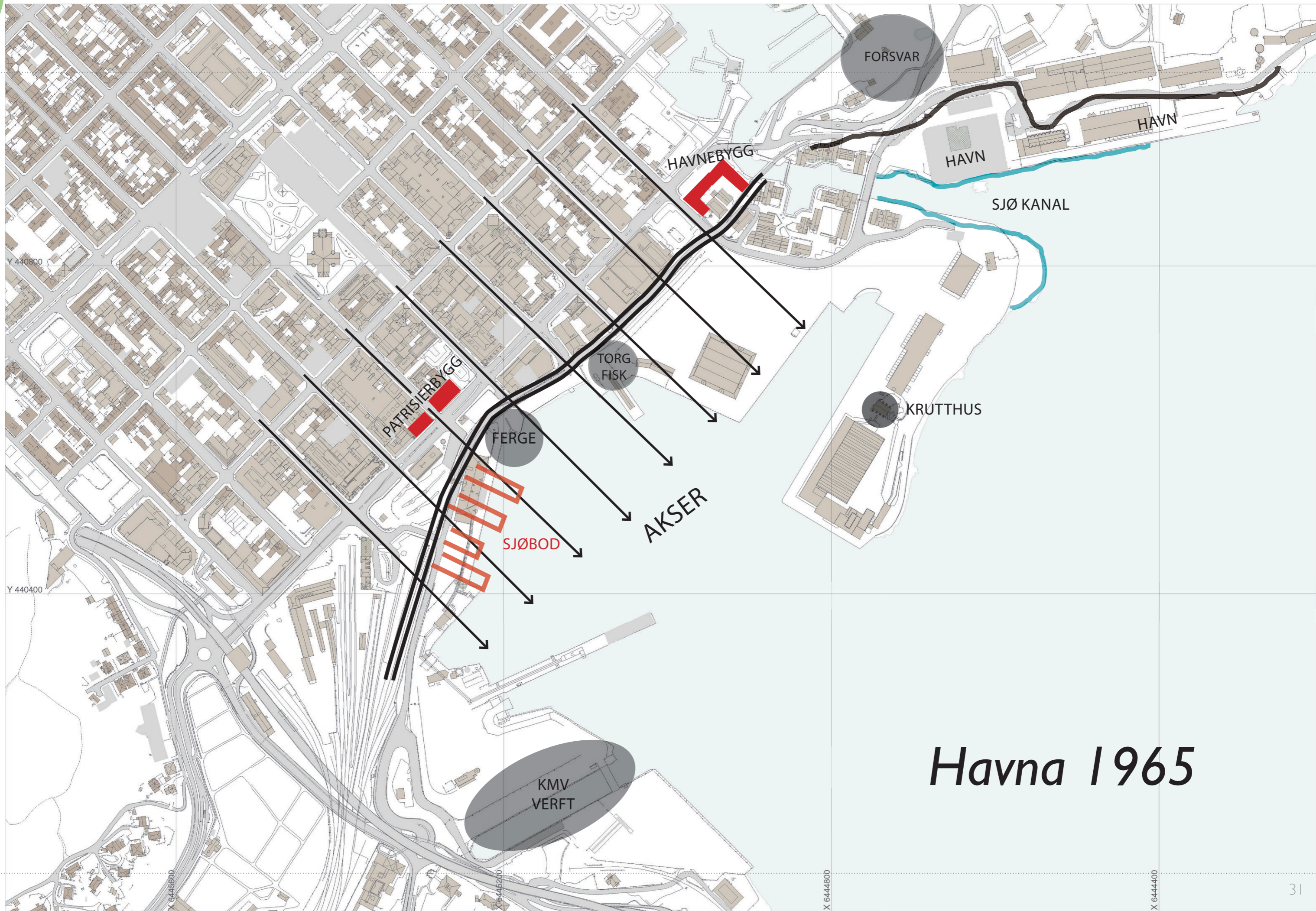
30

X 6445600

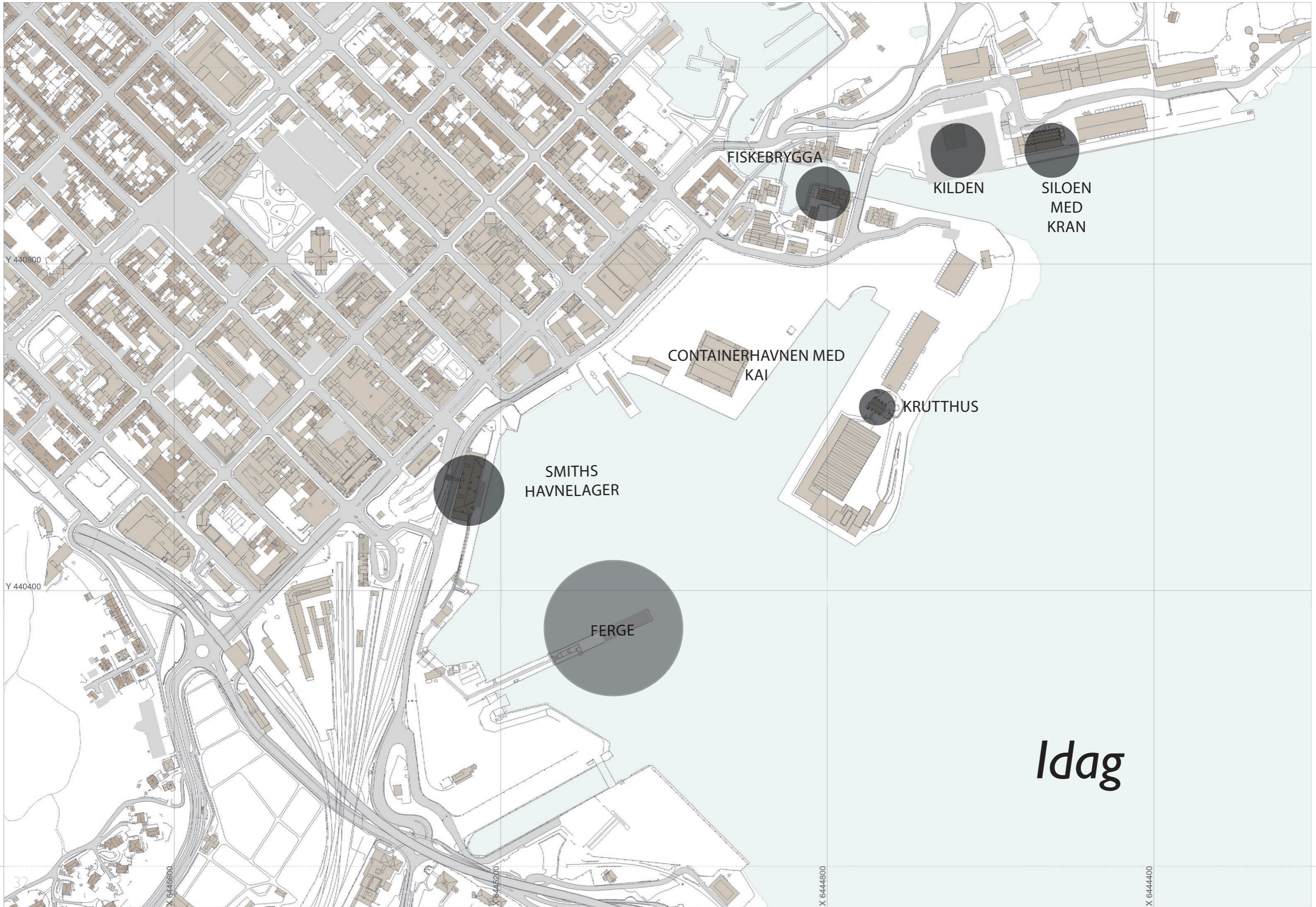
X 6445200

X 6444800

X 6444400



Havna 1965



FISKEBRYGGA

KILDEN

SILOEN
MED
KRAN

CONTAINERHAVNEN MED
KAI

KRUTTHUS

SMITHS
HAVNELAGER

FERGE

Idag

Y 440800

Y 440400

X 6445600

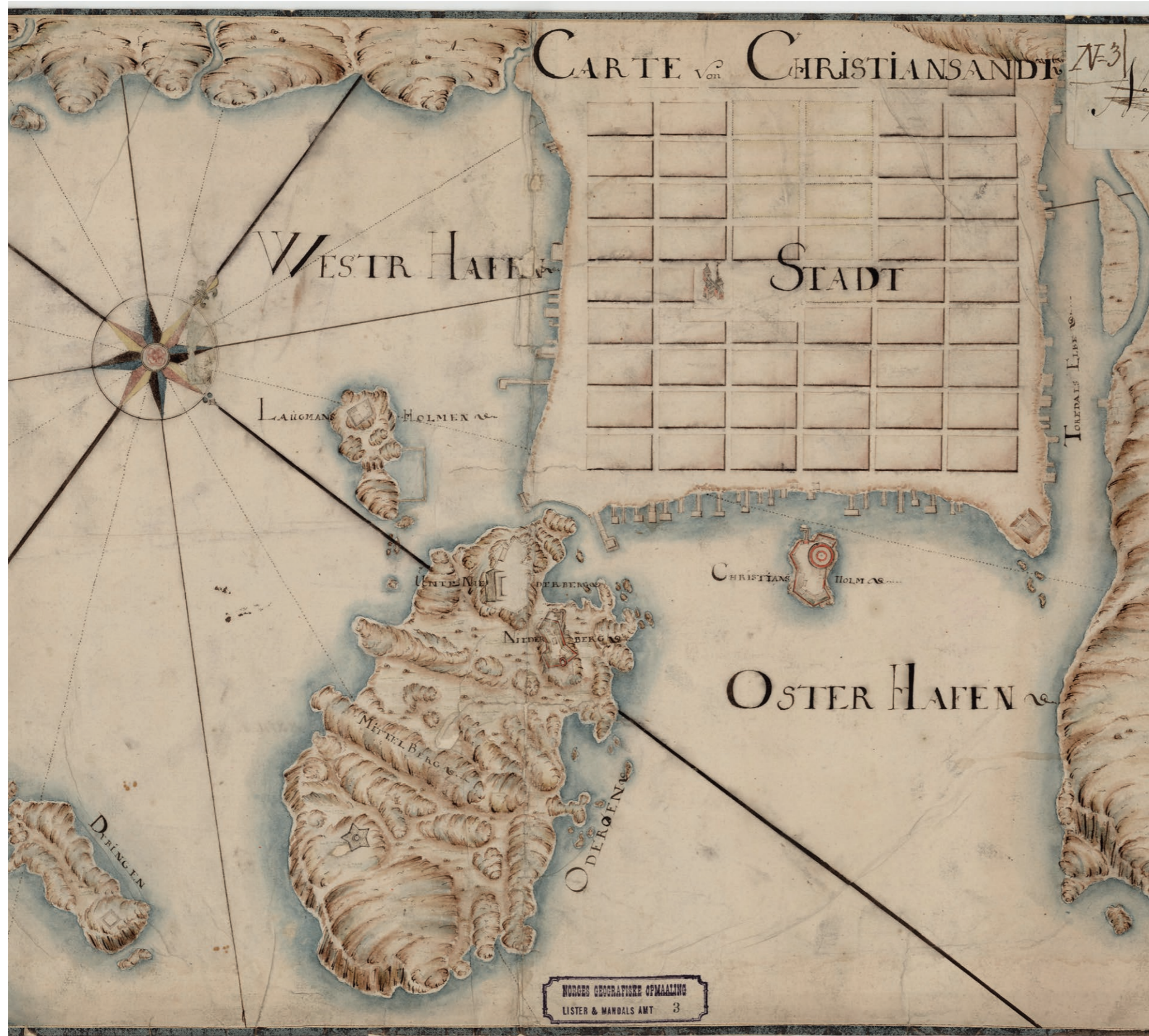
X 6445200

X 6444800

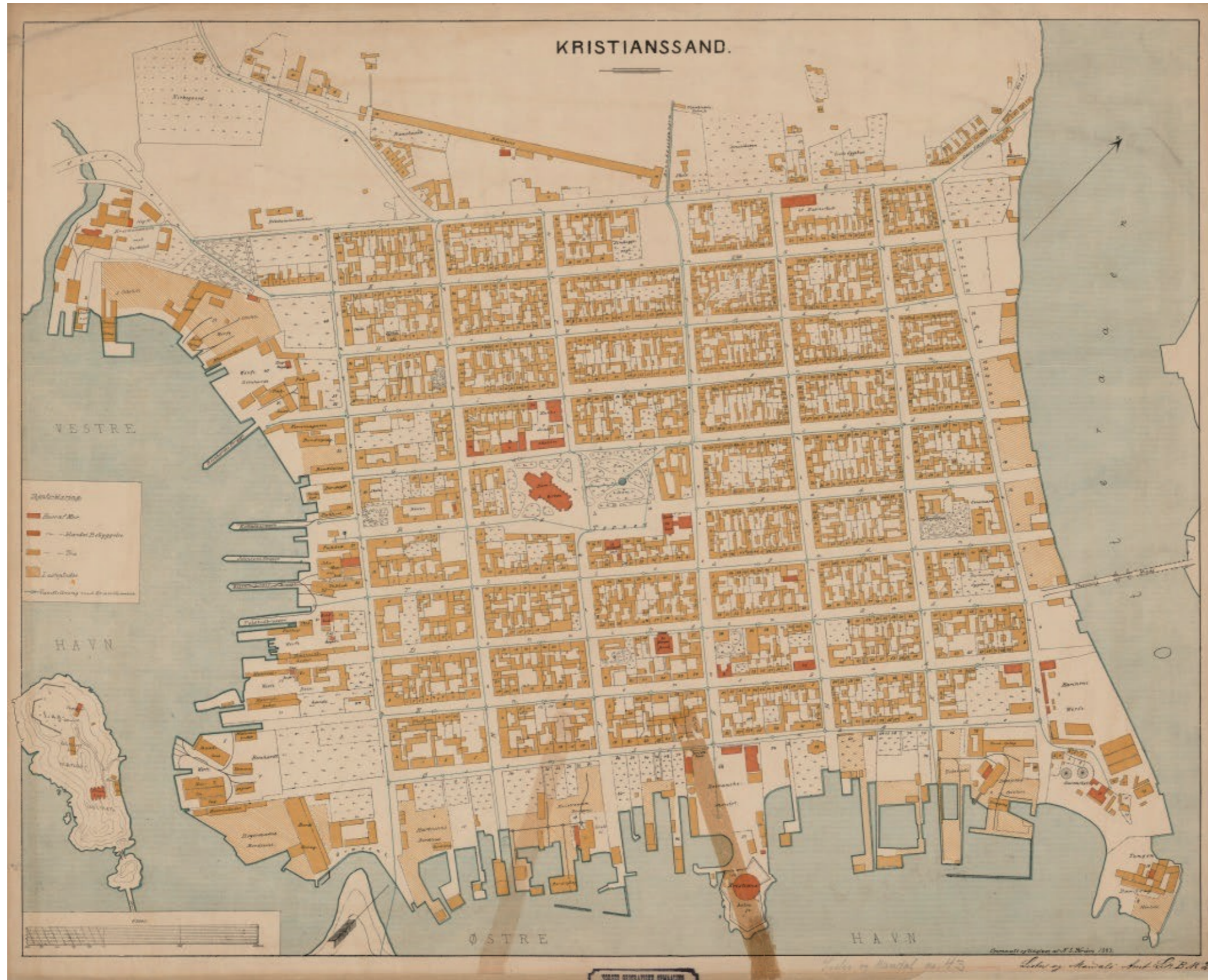
X 6444400

32

1700



1887



Kart fra 1918 - med dagens sjølinje



