

PROGRAM FOR PARALLELLOPPDRAG – VESTRE HAVN



Foto: Anders Martinsen

VEST-AGDER FYLKESKOMMUNE – KRISTIANSAND KOMMUNE

PROGRAM FOR PARALLELLOPPDRAG VESTRE HAVN – KRISTIANSAND KOMMUNE

1. INNLEDNING

1.1 BAKGRUNN

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.

Bystyret vedtok 18. februar 2015 planprogrammet for kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2.

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

1.2 HENSIKT MED PARALLELLOPPDRAGET

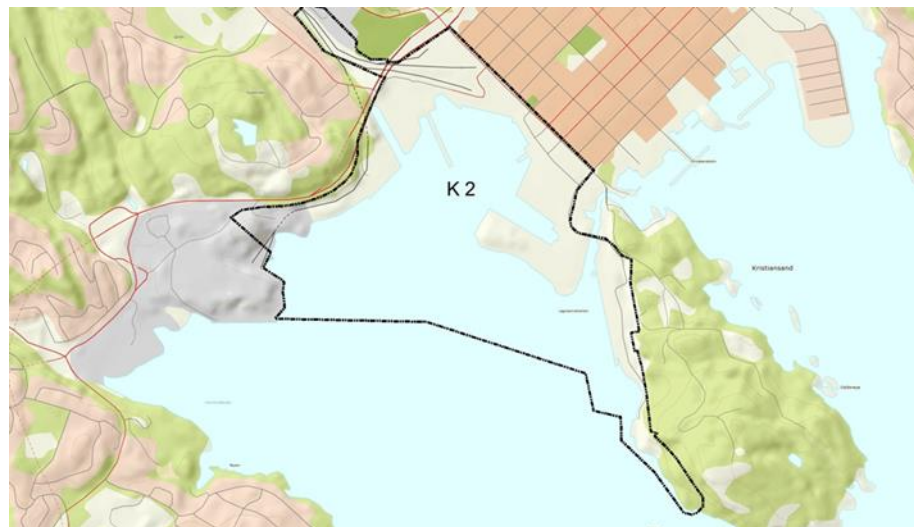
Parallelloppdraget gjennomføres som del av planarbeidet, for å få frem forslag til overordnet byplanprinsipp og løsninger som kan bearbeides og videreføres i kommunedelplanen for Vestre havn i et langsiktig perspektiv. Med langsiktig perspektiv menes her at oppdraget skal fokusere på situasjonen etter at containerhavna er flyttet ut av området. Fergehavn og cruisehavn skal fortsatt være lokalisert i området.

Hensikten med å gjennomføre idéfasesen i form av parallelle oppdrag er å sikre godt tilfang og et stort spekter av ideer og

løsningsmuligheter for dette sentrale transformasjonsområdet i Kristiansand.

Parallelloppdraget er ikke en konkurranse, men en åpen, honorert idéutviklingsprosess med 3 utvalgte team. Det skal ikke kåres noen vinner etter avsluttet prosess, og det vil ikke tildeles kontrakt etter avslutning av oppdragene.

Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune vil ha bruksretten til alt materiale og alle idéer som fremkommer gjennom parallelloppdraget i sitt videre arbeid med å utarbeide en kommunedelplan for Vestre havn. Det kan være aktuelt å bruke materialet også i andre sammenhenger. Kristiansand kommune vil kreditere teamene ved publisering av hele eller deler av materialet. Deltakerne kan ikke publisere eget materiale før sluttseminar er avholdt og utstilling er åpnet.



K2 viser planavgrensning for kommunedelplanen for Vestre havn.

DAGENS SITUASJON OG VEDTATTE FØRINGER

Arealene i Vestre havn vil bli brukt til havneformål i lang tid fremover. Utflytting av havneaktiviteter fra sentrum vil fortsette i hht. havne-strukturvedtaket fra 2013.

Innenfor planområdet til kommunedelplanen for Vestre havn er det nå to havneterminaler: Containerterminalen på Lagmannsholmen og fergeterminalen. Containerterminalen skal flyttes til ny lokalisering i Kongsgård Vige, men det vil ta en god del år å klargjøre havna i Kongsgård Vige for flytting. Fergehavna vil bli liggende i området i overskuelig fremtid. Permanent cruisehavn etableres ytterst på Lagmannsholmen. Reguleringsplaner for begge er under utarbeidelse.

Det er nylig vedtatt reguleringsplaner for Kristiansand Jernbanestasjon og E18/E39 Gartnerløkka – meieriet. Denne planen viser nytt veisystem mellom E39 og fergeterminalen.

Fergeforbindelsen Hirtshals – Kristiansand er en del av E39 fra Ålborg til Trondheim og utgjør Norges eneste riksveifergesamband med utlandet. Dette har betydning for Kristiansand som trafikknutepunkt og som internasjonal havn som muligens kan utnyttes bedre.

Vestre Strandgate er en av hovedgatene inn til bysentrum i dag. Det går både personbiltrafikk og kollektivtrafikk her og den oppleves som en relativt stor trafikkbarriere ned mot Vestre havn. Havnegata er ikke en offentlig gate, men en industrivei ned til havna. I dag kjører de fleste busser som kommer vestfra ned Havnegata fra E39 og tar av gjennom rutebilstasjonen opp til Henrik Wergelandsgate. Dette ble etablert som en midlertidig ordning. Motsatt vei benyttes Vestre Strandgate. Fergetrafikken bruker også dagens Havnegate begge veier til og fra E39.



Ny løsning for E39-Gartnerløkka legger opp til at hovedandelen av busstrafikken skal komme inn i Kvadraturen vestfra via Vestre Strandgate – for å kunne samle og prioritere kollektivtrafikken i én trase. Havnegata er regulert med nytt kryss fra E39 og ned til Havnelageret med ny bredde og utforming. Videre fremføring av Havnegata langs Vestre havn er foreløpig uavklart. SVV har satt i gang et arbeid med reguleringsplan for ny Havnegate, dette i tett samarbeid med kommunen. Ny veiløsning for Gartnerløkka legger opp til at begge gatene blir innfartsårer til byen.

Kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, viser dagens busstraseer gjennom sentrum. I forbindelse med forarbeidet for søknad om bymiljøavtale er det vist at dagens struktur har begrensninger når det gjelder å få en økning av antall busser gjennom Kvadraturen mest mulig hinderfritt. Det er satt i gang et prosjekt; «Buss i sentrum», der ulike løsninger skal vurderes.

Dagens situasjon er ikke tilfredsstillende for myke 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.

2. MÅL OG FØRINGER

2.1 KOMMUNEPLANENS MÅL

Kommuneplanens tre satsingsområder er:

1. Byen som drivkraft
2. Byen det er godt å leve i
3. Klimabyen

Satsingsområdene med tilhørende retningsmål – «Slik vil vi ha det», og strategier – «Slik gjør vi det», er viktige føringer for arbeidet med Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2.

I kommuneplanens arealbeskrivelse er følgende retningslinjer gitt som er aktuelle for Vestre havn:

- I kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn skal det vurderes å legge til rette for etablering av høyskole- og universitetsavdelinger og deres virksomhet i og nær Kvadraturen.
- Bedre tilrettelegging for ferjepassasjerer og deres møte med byen skal undersøkes nærmere ved revisjon av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn.

2.2 MILJØMÅL

Kristiansand kommune har i kommuneplanen klimabyen som et av tre satsingsområder.

Klimabyen peker på vår tids store og verdensomspennende

utfordring, og hvordan vår by kan møte den og gjerne være en foregangskommune når det gjelder fornybar energi og energieffektivisering.

- Energieffektive bygninger basert på materialer som medfører minst mulig miljøbelastning, og som benytter fornybar energiforsyning og egenproduksjon.
- Lokalklimatisk med sikker overvannshåndtering og blå og grønne kvaliteter.
- Klima- og miljøeffektive transportformer.

2.3 KOMMUNEDELPLAN FOR KVADRATUREN OG VESTRE HAVN, DEL 1 – MÅL

Kommunedelplanen skal vise byens visjoner for en utvikling av området frem mot år 2050.

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.

FRA PLANPROGRAM FOR KOMMUNEDELPLAN for KVADRATUREN OG VESTRE HAVN, DEL 2

Langsiktige mål

- Kvadraturen med randsone er et attraktivt og vitalt landsdel- og regionsenter innen næring, kultur og kompetanse.

Resultatmål

- Byens tradisjon som en aktiv havneby er ivaretatt og synliggjort gjennom byutvikling.
- Balansen mellom fremkommelighet, miljøhensyn og sikkerhet når det gjelder transport er avklart.
- Nye grøntarealer i forbindelse med den videre utviklingen er sikret.
- Arealbruken innenfor planområdet bidrar til at Kvadraturen fremdeles er et godt sted å bo.
- Det er gode koblinger for myke trafikanter mellom Vestre havn og Kvadraturen.
- Ny kobling fra Kvadraturen til overordnet veinett og løsninger som gir balanse mellom transport, miljøhensyn og sikkerhet er arealsikret.
- En trinnvis arealbruk av Vestre havn er fastsatt.
- Areal til offentlige funksjoner (promenade, park, vei m.m.) er sikret.
- Gode løsninger for fremføring av kollektivtrafikk er sikret.

2.4 VESTRE HAVNS FREMTIDIGE ROLLE

Vestre havn skal fortsatt være et ferje- og cruiseanløpsted,

samtidig som området utvikles til å bli et byområde som knytter kvadraturen, Vestre havn og Odderøya sammen til et attraktivt og urbant område.

En transformasjon av havneområdet vil ta tid og planarbeidet skal vise hvordan Vestre havn kan utvikles trinnvis.

Kristiansand er en havneby og havnas fremtidige plass i bybildet er et viktig tema for planarbeidet som dette parallelloppdraget skal gi innspill til. Basert på bystyrets vedtak om havnestruktur i 2013 og utredninger knyttet til cruise-kai, legges følgende forutsetninger til grunn i parallelloppdraget:

- Fergehavna skal opprettholdes og videreutvikles mellom jernbaneområdet og nikkerverket (planområdets vestre del). Kristiansand havn arbeider for tiden med en områderegeringsplan for fergeterminalen i Kristiansand, plan 1097. Den skal tilpasses vedtatte reguleringsplaner henholdsvis for E18/E39 og jernbanestasjonen. Planarbeidet for fergehavna skal tilpasses dagens og morgendagens fergetrafikk med tanke på kapasitet og logistikk. Havnestyret har vedtatt dimensjoneringsforutsetninger for dette arbeidet med tanke på at fergehavna, i tråd med 2013-vedtaket, skal ligge her i overskuelig framtid. I planene skal det avsettes areal til omlastingsspor for godsoverføring fra ferje til bane. Fergetrafikken er internasjonal og krever arealer og funksjoner for kontroll og sikkerhet.

- Containerhavn flyttes over tid til område øst for byen (Marvika, Kongsgård og Vige).
- Cruise-kai etableres på sørsiden av Lagmannsholmen. Denne flerbrukskaien skal også benyttes til containertrafikk til denne delen av havnevirksomheten flyttes.

2.5 BYPLANGREP

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 byev.

Rammer for fysisk utforming skal vurderes (høyder, utnyttelse, sikt i gateløpene og utforming av havnefronten). Hvordan skal byen møte havna og sjøen? Hvordan skap et godt sted? Hvordan ta hensyn til vind og solforhold?

Høyhusutredningen utarbeidet av Plan- bygg- og oppmålingsetaten fra juni 2015 (status: på høring) 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. Konkrete eksempler på vern gjennom bruk bør foreslås.

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. På hvilken måte byens samlede promenader skal videreføres, samt hvordan byens felles møteplasser/byrom skal komplementeres skal drøftes.



2.6 KULTURMINNER I PLANOMRÅDET

Det er gjennomført en kulturhistorisk analyse av området. Denne blir et grunnlag for arbeidet med mulighetsstudier. Framtidig endring av Vestre havn må forholde seg til og ta hensyn til Kristiansands renessansebyplan fra 1641. Ny byutvikling må ta hensyn til Børsparken og bevaringsregulert bebyggelse i Vestre Strandgate.

I planområdet er Odderøya fyr fredet. Siloen på Silokaia og jernbanestasjonen er regulert til bevaring.

I primærområdet for oppdraget er følgende bygninger/anlegg fredet eller forutsatt bevart:

- Krutthuset på Lagmannsholmen er fra 1808 og fredningsverdig. Synlig fjell rundt huset må beholdes.
- Gravane 6, Kirkens bymisjon, betongbygg fra mellomkrigstiden.
- Gravane 4, Havnebygget, betongbygg fra mellomkrigstiden.
- Gravane 1, Hegermanns bygård. Sørlandsklassisisme fra andre halvdel av 1700-tallet. Er regulert til bevaring sammen med uthuset.
- Vestre Strandgate 19A, fra mellomkrigstiden. Er regulert til bevaring.
- Vestre Strandgate 21, Tollboden fra 1827 og 1894. Fredet etter kulturminneloven.
- Kai 6 med lagerbygg. Siste rest etter de mange utstikkerbryggene som så sterkt preget bybildet i forrige århundre. Både alder, konstruksjon og nærhet til Tollboden tillegges betydning.
- Vestre Strandgate 31, Havnelageret (frilageret). Betongbygg fra mellomkrigstiden.

Hvordan elementer og bygg i området kan bevares og samtidig gjøres bruk av i en ny utvikling av området er et viktig tema.

2.7 TRANSPORT

Veksten i personbiltrafikk skal være 0 – vekst, ved at flere velger kollektiv, gange og sykkel.

Området har store utfordringer knyttet til trafikk og tilgjengelighet. Transport er derfor et svært viktig tema i planarbeidet. Vestre Strandgate og Havnegata er to av hovedinnsfartsårene til Kvadraturen. Mye trafikk av alle typer skal håndteres. Det er viktig å få frem løsninger som tar hensyn til den menneskelige skala og ikke skaper store barrierer mellom Kvadraturen og sjøen.

Det skal sikres gode og trygge gang- og sykkelforbindelser. Det skal avsettes areal til en gjennomgående havnepromenade. Her må det tas hensyn til sikkerhetssoner i havna (ISPS).

I vedtatte planer skal området ved Rutebilstasjonen betjene drosjer og langdistansebusser.

Kvadraturens kobling til overordnet veinett ved Gartnerløkka er avklart i nylig vedtatt reguleringsplaner for Kristiansand Jernbanestasjon og E18/E39 Gartnerløkka – meieriet.

2.8 CRUISE

Cruisekaien flyttes fra Silokaia i forbindelse med utbyggingen av Kanalbyen, til en ny flerbrukskai på utsiden av Lagmannsholmen. Flerbrukskaien skal også nyttes til containertrafikk de neste 15 årene, fram til containerhavna flyttes.

Det er store krav til sikkerhet, logistikk og avviklingsbehov knyttet til havnevirksomhet. Etter at containerhavna er flyttet ut av området, vil det fortsatt være krav til ISPS-sone (The International Ship and Port Facility Security) så lenge cruiseskipet ligger til kai. Dette kan også gjelde orlogsfartøy, kongeskip, seilskip etc. Men området kan åpnes opp for en havnepromenade på andre tidspunkt.

Cruiseskipene som ankommer Kristiansand har i dag inntil 4000 passasjerer. Mange har forhåndsbestilt omvisning med

cruisebusser som venter ved anløp. Atkomst og bussoppstilling løses i pågående reguleringsarbeid.

2.9 CHARTERBÅTER OG MUSEUMSBÅTER

Charterbåter og badebåt skal ha sin kai plass lett tilgjengelig for publikum i Vestre havn. Kai 6 brukes i dag til denne funksjonen. God plassering for disse samt museumsbåter skal drøftes.

3. OPPGAVEBESKRIVELSE

3.1 OPPGAVE

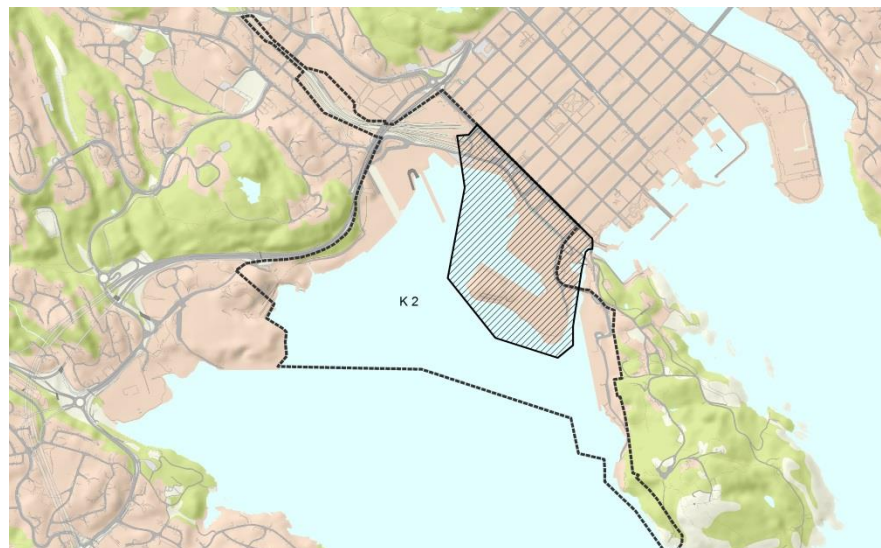
Parallelloppdraget innebærer å utarbeide et overordnet byplangrep og løsningsforslag for utformingen av Vestre havn etter at containerhavna er flyttet ut.

Forslagene skal på et overordnet nivå vise:

- Byplangrep for området med havnefront, gate-, grønn- og byromsstrukturer.
- Viktige sammenhenger med byveven omkring.
- Viktige sammenhenger med kvadraturen, Odderøya, jernbaneområdet og fergeterminal.
- Forslag til utbyggingsvolum og høyder.
- Trafikk og transportløsninger.
- Forslag til funksjonsfordeling.
- Mulighet for etappevis utbygging.
- Prinsipper for en bærekraftig bydel.

3.2 AVGRENSNING AV OPPDRAGET

Primærområdet for parallelloppdraget avgrenses til midtsonen av planområdet K2 (skravert område). Men forbindelser og sammenhenger med tilgrensende områder er en sentral del av oppgaven. Deler av området innenfor skravert område er nødvendig sjøareal for fergetrafikken, her bør ikke legges til rette for lystbåttrafikk (noe som kan medføre farlige situasjoner).



3.3 GJENNOMFØRINGEN AV OPPDRAGET

FASER

Oppstartsseminar

Det gjennomføres et felles endags oppstartsseminaret som skal gi en introduksjon til de viktigste problemstillingene parallelloppdraget skal løse, og videre gi deltakerne nødvendig informasjon og bakgrunnsmateriale for å kunne gjennomføre parallelloppdraget. Det gjennomføres en befaring i planområdet. I tillegg til kommunen og teamene deltar Vest-Agder fylkeskommune, Statens vegvesen, Kristiansand Havn og Jernbaneverket. Det vil bli nedsatt en evalueringsgruppe med representanter fra Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune.

Arbeidsfase 1

Hvert team utarbeider konseptuelle skissemessige løsninger og illustrerer forskjellige grader av utnyttelse (moderat, høy og radikal) Konseptene skal begrunnes og konkretiseres med eksempler/ illustrasjoner/foto som skal presenteres på midtveismøtet.

Midtsveismøte

Det gjennomføres separate midtveismøter med teamene. Møtet vil ha form som en åpen diskusjon der evalueringsgruppa deltar. Det forventes at teamene i dette møtet fremlegger foreløpige analyser og skisser til løsning. De forskjellige teamene kan få i oppdrag å videreføre moderat, høy eller radikal utnyttelse i arbeidsfase 2. Oppdragsgiver gir skriftlig tilbakemelding etter midtveismøtet.

Arbeidsfase 2

Etter innspill og drøfting i midtveismøte videreutvikles og illustreres konseptene i denne fasen. Det skal vises hvordan området kan utvikles over tid med en etappevis utbygging. Se for øvrig krav til innlevert materiale.

Sluttseminar

På sluttseminaret presenteres teamenes slutførte arbeider. Seminaret vil ha form som en åpen diskusjon der oppdragsgiver, evalueringsgruppe og de andre teamene deltar. Det føres referat fra seminaret, hvor kommentarene fra seminaret fremkommer. Etter sluttseminaret utarbeider evalueringsgruppa en evalueringsrapport som gjøres tilgjengelig for alle.

Alle kostnader ved deltakelse på oppstartsseminar, midtveismøte og sluttseminar dekkes av deltakende firma/team.

FREMDRIFT

Utlysning av parallelloppdrag på DOFFIN:	30.11.2015
Frist for spørsmål knyttet til konkurransen	15.12.2015
Frist for å levere tilbud	22.12.2015
Valg og meddelelse (tentativt)	21.01.2016
Avtaleinngåelse (tentativt)	28.01.2016
Oppstartsseminar (tentativt)	05.02.2016
Midtveismøte (tentativt)	18.03.2016
Innlevering	06.05.2016
Sluttseminar med utstilling (tentativt)	13.05.2016
Evalueringsrapport	03.06.2016

3.4 KARTGRUNNLAG

Kristiansand kommune vil bidra med digitale kartgrunnlag i SOSI- og DXF-format uten kostnad.

3.5 KRAV TIL INNLEVERT MATERIALE

Etter arbeidsfase 2 skal det leveres følgende:

Plansjer

Hvert team skal levere totalt 6 stk. plansjer i stående A1-format levert på stiv sandwich-kartong (Kapafix eller tilsvarende).

A3 mapper

Tekstbeskrivelse og illustrasjoner samlet i A3 hefte (10 eksemplarer).

Beskrivelsen skal i tillegg til analyser og beskrivelse av byplangrepets muligheter også redegjøre for hvilket utbyggingsvolum/potensial (BTA) som er illustrert.

Elektronisk format

Minnepenn med høyoppløselig pdf av alle plansjer og A3-mapper.

Jpeg format av alle illustrasjoner.

Word-format av beskrivelse

PowerPoint presentasjon (kan leveres etter presentasjon av forslaget).

Alle kostnader ved overnevnte materiale inklusive forsendelse, skal dekkes av deltakende firma/team. Montering av utstilling vil bli foretatt av oppdragsgiver.

3.6 PLANER OG DOKUMENTER

Planprogram, Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2 – Vestre havn. (vedlagt)

Kulturhistorisk stedsanalyse – DIVE-analyse (foreligger ved oppstart oppdrag)

Kommuneplan for Kristiansand 2011-2022

<https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/overordnede-planer/kommuneplanen/>

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - 2011-2022

<https://kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/overordnede-planer/gjeldende-kommunedelplaner/>

For aktuelle reguleringsplaner se planprogram.

Reguleringsplaner kan lastes ned fra:

http://webhotel3.qisline.no/WebInnsyn_Kristiansand/Vis/Plantjeneste