CHRISTIANSSANDS BYSELSKAB

Kristiansand kommune
Plan- og bygningsetaten
post.byutvikling@kristiansand.kommune.no

Kristiansand 03.06.2025

Saksnummer 2023/787

FORSLAG TIL OMRÅDEREGULERINGSPLAN 1644 FOR LAGMANNSHOLMEN - UTTALELSE

Saken ble mottatt til eventuell uttalelse 09.05.2025. Vi har følgende kommentarer:

I saksfremlegget til Areal og miljøutvalget av 09.04.25 heter det i sammendraget:

«Planforslaget har til hensikt å sikre en byutvikling av havnearealene på en økonomisk, miljømessig og sosialt bærekraftig måte og med vekt på høy kvalitet. Planforslaget sikrer full transformasjon av Lagmannsholmen, fra et havneområde til et sentrumsområde med blanda funksjoner, byrom, parker, gater og havnepromenade. Reguleringsplanen skal sikre allmennhetens interesser, samt en by- og arkitekturutvikling som er variert og egnet for å skape et godt byliv. Området skal planlegges slik at gater, parker, promenader og offentlige rom skal fremstå inviterende for allmennheten og privatiserende elementer skal unngås.»

I innstillingen heter det også i sammendraget:

«I valg av byplangrep er det vektlagt hvordan Lagmannsholmen skal integreres, supplere og komplettere Kvadraturen til gjensidig berikelse»
Og: *«Fiskebrygga, fiskemottaket, bebyggelsen i Gravane og bygningsmiljøet rundt Gravanekanalen skal videreføres.».*

Planområdet Lagmannsholmen er stort og med sin beliggenhet tett knyttet til Kvadraturen og dens forhold til sjøen mot vest/sydvest.
Selv om det er alminnelig kjent, er det viktig å minne om at Kvadraturen er en av Nord-Europas mest gjennomførte, karakteristiske og verneverdige byer fra renessansetiden. For å oppnå en best mulig sammenheng mellom gammelt og nytt bør de vanlige gjeldende byggehøydene for Kvadraturen også gjelde for Lagmannsholmen. Det innebærer muligheten for maks 4 pluss en tilbaketrukket 5 etasje.

Planområdet bør «snakke med» Kvadraturens overordnede struktur, ikke høye hus som 6 eller 7 etasjer. At beliggenhet nær Caledonien hotell skal være begrunnelse for å tillate 7 etasjer i nærområdet, bør ikke være riktig. Dette planområdet ligger på en helt annen måte nær inn på Kvadraturen enn for eksempel Tangen som ble utformet i kontrast til renessansebyen.

Innenfor Kvadraturens helhet og de tilpassede gatene og høydene bør imidlertid bebyggelsen

kunne utformes i vår egen tids arkitektur. Planområdet bør kunne få en tydelig identitet som egen bydel og samtidig som en del av sentrum. Det er vanskelig å være enig i planbeskrivelsens formulering om at forslaget sikrer et høydenivå på bebyggelsen som tilsvarer kommunedelplanen for Kvadraturen.

At det heter at bebyggelsen i Gravane skal videreføres, høres fornuftig ut. Det gjør det også at elve- og strandpromenaden i øst skal videreføres som havnepromenade videre rundt holmen til Tollboden, og at det etableres gode forbindelser til kulturbyggene, Kanalbyen og turområdet på Odderøya. Holmen bør reetableres ved utgraving av kanalen.

Byselskabet vil også understreke vår støtte til tanken om en grønn korridor/alle fra Krutthuset til dagens hotelltomt.

Vi minner igjen om kommunens utgivelse av «Arkitektguide for Kristiansand» i 2002.
Som nevnt tidligere heter det bla.: *«Den store småbyen vil gå inn for utnyttelse av randsonen som klart underordner seg Kvadraturens struktur og bebyggelse. En ser ikke på en konsentrert byvekst som et mål i seg selv, men ønsker en moderat utvikling i randsonen, med bebyggelse som ikke overstiger Kvadraturen i høyde.»*

Lagmannsholmens historiske og framtidige utvikling (Gjelder holmen, ikke planområdet)

Vi finner det riktig også så minne om den viktige historiske konteksten til det berørte området.

I heftet til Jan Henrik Munksgaard om historien til Kristiansand sjøforsvar heter det:

«Kristiansand har gjennom flere hundre år vært et ettertraktet område. Strekningen fra byen til Flekkerøy havn har vært viktig i Nord-Europas sjømilitære strategi. De gode isfrie havnene har hele tiden vært en av forutsetningene for dette, den sentrale beliggenheten ved innløpet til de vitale deler av Skandinavia og til Østersjøen har vært en annen grunn, og den korte avstanden til de sentrale deler av Vest-Europa har vært en tredje forutsetning for den internasjonale sjømilitære interesse for området.

I 1685 ble hovedstasjonen for den nye norske skjærgårdsflåten flyttet fra Fredrikstad til Kristiansand. Dermed ble Kristiansand blant annet et nasjonalt sjømilitært sentrum med landets sentrale havn for skjærgårdsflåten med sete for admiral, offiserer, mannskap og galeiverft. Allerede i 1650-årene ble det bygd et blokkhus ut mot Østerhavnen og i 1672 ble Christiansholm festning anlagt. Noen få år senere ble Odderøya fort bygd opp. På et kart fra 1660-årene er det tegnet inn en «redutte» (Et eget lite fremskutt og mangekantet forsvarsverk med kanoner) på Lagmannsholmen. Byen hadde således bare tredve år etter sin grunnleggelse fått et betydelig militært forsvar og Lagmannsholmen var en viktig del av det. Det ble bygd en ny «redutt», «corps de garde» (Bygning for militært mannskap i en festning.) og kruttkjeller. Det ble også gravd en brønn på holmen. Allerede før starten av Napoleonskrigen (1807-14) ble forsvarsanleggene utvidet og forsterket. Blant annet ble det satt opp et batteri på Lagmannsholmen». (1)

Helt siden Kristiansands grunnleggelse har altså havna hatt stor betydning for byen og dens utvikling. Utgangspunktet for bydannelsen var ikke bare muligheten for å etablere datidens moderne renessanseby, men også den sentrale plasseringen mot Skagerak, utskiping av tømmer, handel og ikke minst gode havnemuligheter med sjøforsvar.

I Vestre havn lå Lagmannsholmen sentralt til. Den inngikk som del av havnas funksjon både som viktig militært støttepunkt for kongeriket og i forhold til handelsruta Nordsjøen – Østersjøen, - og derav som kommersielt knutepunkt / handelsby. På kart fra 1662 er det vist store skip i Vesterhavnen ved Lagmannsholmen. Den ble befestet allerede i siste halvdel av 1600-tallet og kanonbatterier ble anlagt,

Nicolai Wergeland skrev i 1811 om Vesterhavnen i sitt manuskript Christiansands Beskrivelse at den var så god, i motsetning til Østre havn, - med god dybde og noenlunde trygghet for lumske vinder unntatt hvis det blåste rett sørfra. Han oppfattet Lagmannsholmen som byens egentlige havn… *«i hvilken 150 Skibe kan ligge fortøjede i Sikkerhed for enhver Vind.» (4)*

Ut over på 1800-tallet ble salutter vanligvis avfyrt på ett av holmens batterier. I 1854 ble nedre batteri mot indre havn, - med 8 kanoner -, gjort til det eneste faste saluttbatteriet i byen frem til 1903, og senere overført til Odderøya. I 1872 ble de øvrige batteriene nedlagt. Utviklingen gikk fra å være en liten festning til å bli mer rendyrket skipshavn med ankring, laste- og lossefunksjoner. Rundt 1900-tallet drev kommunen en aktiv oppkjøpspolitikk av almenningene mot sjøen. Både Tresse og Lagmannsholmen ble ervervet under første verdenskrig, holmen i 1916 av staten. *(2).*

I 1912 ble det lagt frem forslag til havneprosjekt. I Vestre havn inkluderte det en ny kai på 370 meter på innsiden av Lagmannsholmen. Den skulle forbindes med land med en svingbro fra Gravane over til Gravskjærene og en smal fylling derfra videre til holmen. En elektrisk ferge skulle også trafikkere holmen fra Reinhards tomt på fastlandet.

Nye planer kom på banen, bl.a. spørsmål om ikke Lagmannsholmen burde gjøres landfast. Ved utfylling også ved holmen ville det bli mulig å opparbeide nye tomteareal som bidrag til havnas økonomiske bæreevne. Jernbanespor kunne legges nedenfor Vestre Strandgate til Odderøya med sidespor til holmen. Hele nordsiden kunne faktisk gjøres landfast og på sørsiden ble det foreslått en lang betongbrygge. Utfyllinger, nye brygger og flatsprenging av Gravskjærene og holmens sørende var så omfattende at de ikke kunne gjennomføres økonomisk. Det ble først i 1950-årene at bl.a.hele holmen kunne tas i bruk. Da ble den landfast. *(4)*

I 1917-19 ble det arrangert idekonkurranse om havneutviklingen, i 1932 ble det utarbeidet en generalplan. Fra 30-tallet var byen i markert vekst, havna trengte tiltak og utvidelser. Odderøya fikk sin dypvannskai og kornsilo, fiskerihavna kom i Gravane. Utbygging på Lagmannsholmen ble satt på vent.

Da badehuset på Sjølyst måtte vike for ny kai på Odderøya, foreslo Kristiansands Svømmeklubb et utendørs svømmestadion på Lagmannsholmen, hvor det på yttersiden var åpnet et fribad i 1935. Resultatet endte imidlertid ved Bertesbukta som åpnet i 1939. *(3)*

Vestre havn ble under krigen forbudt område for sivile. På holmen ble det satt opp 3 luftvernkanoner og en rekke mitraljøser.

I 1953 ble det lagt fram nok en plan for Vestre havn med dobling av havnas kailengde til 2700 meter og bl.a. forslag om å legge olje- og kulltrafikk og lager for salt på utsiden av holmen. Etter hvert ble det nødvendig å utvide kaier og lagerareal og bygge nye. Lagmannsholmen pekte seg ut i tråd med gamle, urealiserte planer. Helt siden første verdenskrig var den vurdert som viktig for videre utvikling av havna.

Da havnevesenet i 1958-59 sikret seg fyllmasse i forbindelse med byggingen av tørrdokka til KMV og tankanlegget til Shell på Odderøya, ble det besluttet å sette i gang. Dermed lå det til rette for utfyllingen av sundet mellom fiskehavna og Gravskjærene som ble påbegynt i 1959 og fullført i et større omfang i 1964 inn mot Lagmannsholmen. Fastlands-kontakt og kjøreforbindelse ble muliggjort. Utbyggingen startet med kai både på innsiden og langs nordvestsiden, et toetasjes lagerhus på 6000 kvm gulvflate for havnevesenet og i 1960 startet bygging av lagerhall på 4000 kvm for Hunsfos Fabrikker. Agder Kjøpelag bygget lager i 4 etasjer og siloanlegg. Mens de bygde sine anlegg sørget havnevesenet for kaianlegg og sitt lager. Først i 1967 sto siloanlegget ferdig. Dermed fikk holmen en ny profil i bybildet.

I sum ble holmen ganske forandret. Mye av landskapet ble skutt ned, bebyggelsen dominerte. Hunsfos-lageret ble lagt på en høyde bak og delvis oppå havnevesenets lager. Det eneste som sto igjen var krutthuset som havnevesenet ønsket å rive, men ble motarbeidet av vernemyndighetene. Kaia fikk «frittgående» kraner uten jernbanespor og skinner. Og i 1996 ble Ro-ro-anlegg tatt i bruk, tidlig 70-tallet ble kaiene utvidet.

En ny havneplan ble vedtatt av bystyret i 1961 for en moderne videreutvikling. Sitat fra bind 4 i byhistorien: «Utbyggingen hadde også en estetisk side. Det nye havneområdet på Lagmannsholmen ble et rent betong- og asfaltlandskap. Området ble for såvidt byens mest utpregede eksempel på modernistisk arkitektur, men utbyggingen ødela samtidig mye av Kristiansands pittoreske fasade mot sjøen. Trekaiene utenfor Vestre Strandgate mistet sin funksjon og ble gradvis skiftet ut. De lave pakkhusene ble også revet. Havnevesenet fylte igjen sundet mellom Gravskjærene og den gamle fiskerihavnen, og Lagmannsholmen med sin 1600-talls skanse forsvant nærmest i fyllmassen. Det gamle krutthuset ble skånet, men ble stående litt malplassert mellom siloer og betongskur. Femten-tyve år senere ville neppe Riksantikvaren gitt tillatelse til en slik utbygging rundt et så sentralt fortidsminne. Det var imidlertid få, om noen, i samtiden som protesterte på «vansiringen» av Vesterhavnen, og havneplanen gikk enstemmig igjennom i bystyret.» *(5)*

I 1971 mottok Kristiansand kommune en stor samling gipsfigurer fra billedhugger Arne Vigeland. Krutthuset ble åpnet som museum for skulpturene hans i perioden 1975-83. Til innvielsen ble Else Marie Jakobsen sitert av Fædrelandsvennen: «Vår lokale kunstner Dagfinn Kjølsrud hadde «oppdaget» Krutthuset og med begeistring talte om det fine bygg med de fine rom og de fine dimensjoner og med den fine atmosfæren. Han hadde vyer for hva denne bygning kunne brukes til som et kulturens verksted.» Publikumsbesøket var beskjedent. Bygningen ble senere brukt som selskapslokale, møterom og leid ut til private arrangement. Hun ga uttrykk for at med Krutthuset

som skulpturmuseum og utstillingslokale med flere kunstnere, kunne det oppnås større interesse og kontaktflate. På 1960-tallet var det flere forslag til bruk av Krutthuset: Omgjøring til kapell eller sjømannskirke, leseværelser eller skipsfartøymuseum.

Høsten 1980 la havnevesenet fram en plan for Vestre havn i perspektivet «Dagens og Morgendagens Havn». På utsiden skulle det legges til rette for å ta imot store tankskip og oljeinstallasjoner med tanke på reparasjoner og opplag. Dette var også tenkt som et første skritt mot et dypvannsanlegg for ro-ro-skip. (Ro-ro-anlegg er laste- og lossemetode der godset håndteres med trailere, lastebiler, trucker o.a. via ramper). Da skulle det fylles ut på utsiden. *(4)* Etter hvert fikk havna inklusiv Lagmannsholmen en viktigere funksjon i byens næringsliv. Fra først å ha en militær funksjon ble området en mer tradisjonell havn for så på 1950-60-tallet i tillegg bli en viktig del av byens og næringslivets virksomhet.

Oppsummert: I boka «Kristiansand står og faller med sin havn» skrevet av Jon Skeie og Ole-Georg Moseng heter det bl.a.:

«Det som har preget Kristiansand havns historie er først og fremst havnas gode beskaffenhet og strategiske beliggenhet i forhold til sjøveiene langs den norske kysten og over Skagerrak, Nordsjøen og Østersjøen. Som en konsekvens av beliggenheten har havna helt fra starten og gjennom mesteparten av sin historie hatt mange funksjoner, blant annet som marinebase, tollsted, karantenestasjon, som havn for skipsfarts-, handels- og industrivirksomhet og som trafikkhavn. Dermed har også både statlige, lokale, offentlige og private interesser gjort seg gjeldende i havna. Kristiansand havn har vært preget av den tette forbindelsen mellom by og havn og mangfoldet og spenningene mellom ulike funksjoner og interesser som preger de fleste norske havner. Kristiansand fremstår dermed som et svært interessant studieobjekt i forhold til norsk havnehistorie og utviklingen av en norsk havnepolitikk og et norsk havnesystem.» (4)
Da Kristiansand ble grunnlagt hadde det bl.a. sammenheng med stedets militærstrategiske plassering og gode havnemuligheter i forhold til Skagerrak, Nordsjøen og Østersjøen. Foruten den militære funksjonen som marinebase og forsvarsanlegg gjennom århundrene hadde havna stor betydning som tollsted, handelshavn, industrihavn og kommunikasjons- knutepunkt. Lagmanns-holmen var sentral i alt dette. Dypvannskaia på Odderøya, kornsiloen og fiskebrygga var de viktigste av det store utbyggingsprosjektet som ble realisert før krigen. Lagmannsholmen hørte også med til planene da, men det ble ikke tid og økonomi til å sette i gang arbeidene der før på 1950-tallet». (4)

Framtiden for holmen

Lagmannsholmen bør beholdes som et historisk minne så langt det er mulig, og som symbol på havnebyen Kristiansand sammen med pir 6 og området bortover mot Smiths kai.

Dens historie omfatter den militære funksjonen, og etter hvert hva den har betydd som del av havna opp gjennom århundrene. Selv om holmen har gjennomgått store forandringer utgjør den en del av byens egenart med sin spesielle historie både bruksmessig og visuelt. Uavhengig av om havna nå skal flyttes til Kongsgårdbukta, bør det være et mål å disponere holmen til maritime funksjoner og havnefunksjoner i et historisk perspektiv, jf. bl.a. sammenhengen med forslaget om

«Porto Franco prosjektet» og «Pir 6». En del av lagerbygningene antas fortsatt å kunne brukes eller bruksendres. Dersom det ikke er mulig å finne en annen plassering av cruisehavnen, bør den kunne opprettholdes her.

Fiskebrygga i Gravane ble omformet til et sted også for rekreasjon, mat, avkobling og sosiale treff. På samme måte kan holmen i forlengelsen derfra bli et sted for fritidsaktiviteter, maritime kulturopplevelser, grøntareal, turgåing og annet, men ikke nye bygninger.

Bebyggelsen bør ikke stenge visuelt mer for Kvadraturen sett fra sjøen enn dagens situasjon.

Porto Franco – prosjektet har som intensjon å ta vare på verneverdige fartøyer, etablere en nasjonal museumshavn med tanke på brukere, publikumsaktiviteter og formidling av kunnskap. Med andre ord å bevare og formidle havnas, byfjordens og regionens maritime kulturminner og kulturhistorie. Et sentralt mål er å gjøre den maritime kulturarven til publikumsattraksjon og en ressurs i utviklingen av Kristiansand som landsdelshovedstad.

Nødvendig kjøretrafikk til og fra holmen bør søkes minimalisert mest mulig. Dette også av hensyn til den som rekreasjonsområde for byens befolkning.

Byens østre «rekreasjonshavn» bør kunne forlenges hit med dens annerledes opplevelse og sjøutsikt. Ved å bevare holmen stort sett som den er i dag inklusiv bygningene, men med endret innhold, vil den kunne fremstå som et historisk minne og symbol for byens militære periode, sjøfart og maritime handel.

Kulturvern og synliggjøring av historien er et viktig tema. I vår tid kan det kombineres med tilrettelegging for turist- båter, ferjer, taxibåter, fullriggeren Sørlandet o.a.

Annet

I saken heter det: *«Planen skal sikre økonomisk bærekraftig utvikling av området».* Det er høyst uklart hva som ligger i dette, og om det vil innebære en konflikt mellom faglig ønskelig utforming eller noe helt annet for å oppnå tilstrekkelig økonomi (gjennomføring) med tanke på bidrag til flytting av havna til Kongsgårdbukta.

Med hilsen

For Christianssands Byselskab

Reidar Mosland
Leder

Arne Bulie
Styremedlem

Referanser og litteratur:

(1) Denne teksten over er hentet og satt sammen fra heftet «Sjøforsvaret av Kristiansand 1550-1940» skrevet av Jan Henrik Munksgaard og utgitt av Kristiansand kommune, kulturetaten i 1997.
(2) Kilde: Kristiansands historie 1814-1914 av Sverre Steen.
(3) Kilde: Kristiansands historie 1914-1945 av Joh. N. Tønnessen
(4) Kristiansand står og faller med sin havn, Kristiansand havns historie av Jon Skeie og Ole Georg Moseng, utgitt i 2009..
(5) Kilde: Kristiansands historie 1945-1999 av Pål Thonstad Sandvik

- Fædrelandsvennen
- Vestre Havn, en kulturhistorisk analyse DIVE.
- Saluttbatteriene i Kristiansand av HKH Kronprinsregent Fredriks Laug af 1788.