

# Innholdsfortegnelse

1.0	INNLEDNING .....	2
2.0	SAMMENDRAG .....	3
3.0	MÅL OG VISJONER.....	7
3.1	Mål .....	7
3.2	Visjon – Midtre Vågsbygd 2020 .....	7
4.0	PLANARBEIDET .....	9
4.1	Politiske vedtak .....	9
4.2	Senterstruktur og bærekraftig byutvikling .....	11
4.3	Organisering av planarbeidet .....	13
4.4	Planprosessen .....	13
4.5	Medvirkning.....	14
5.0	MEDVIRKNING – INNSPILL FRA TEMAGRUPPENE .....	15
5.1	Temagruppe sosiale møteplasser.....	16
5.2	Skole/oppvekst.....	17
5.3	Boligbygging.....	18
5.4	Handel og industri.....	19
6.0	MULIGHETER OG BEGRENŚINGER.....	20
6.1	Vågsbygd – fra bygd til bydel.....	20
6.2	Mellommenneskelige forhold .....	21
6.3	Befolkningsutvikling og boligbehov i midtre Vågsbygd.....	24
6.4	Boligbygging.....	25
6.5	Senterfunksjoner – offentlige og private.....	27
6.6	Barnehager og skoler .....	30
6.7	Industri – arbeidsplasser .....	32
6.8	Grøntstruktur .....	33
6.9	Kulturminner.....	37
6.10	Veinett og kollektivtrafikk.....	38
6.11	Gjeldende arealplaner .....	44
7.0	ALTERNATIVE PLANSTRATEGIER .....	45
7.1	Kompakt senter .....	45
7.2	Senterstrøk .....	46
8.0	PLANBESKRIVELSE .....	48
9.0	VEDLEGG .....	52
9.1	Arealplan med bestemmelser .....	52
9.2	Utrykte vedlegg .....	52

## 1.0 INNLEDNING

Kommunedelplan for Midtre Vågsbygd er en oppfølging og konkretisering av kommunens miljøbypolitikk. Forutgående politiske vedtak har vært bestemmende for planens innhold. Planens form er resultatet av en planprosess med tverrsektorielt arbeid i kommunen og medvirkning i bydelen. En viktig utfordring i dette arbeidet har vært planlegging i et allerede utbygd område.

Kommunedelplanen skal være et styringsverktøy for politikerne og kommunens administrasjon i den langsiktige utvikling av bydelen.

Planen består to deler: en **skriftlig del** som redegjør for planarbeidet og planens innhold og **plankart med bestemmelser** som det formelt bindende dokument.

Planarbeidet har strukket seg over lang tid og det har vært stor utskifting av prosjektgruppas medlemmer. Ved ferdigstillelse av planen har prosjektgruppen bestått av:

- Teknisk sektor, teknisk direktørs kontor, Arne Bulie
- Teknisk sektor, plan- og bygningsetaten, Ragnar Evensen
- Teknisk sektor, plan- og bygningsetaten, Åsmund Åmdal
- Teknisk sektor, eiend.- og utbyggingsetaten, Harald Karlsen
- Teknisk sektor, parkvesenet, Trond Johanson
- Helse/sosialsektoren, Bydel 1, Olaug Vedvik Torset
- Undervisningssektoren, skoleetaten, Grete Olsen
- Kultursektoren, fritidsetaten, Bjørn Terje Karlsen
- Rådmannen, bydelskoordinator Anne Aunevik

Tidligere medlemmer i prosjektgruppen har vært:

- Teknisk sektor, teknisk direktørs kontor, Øystein Halvorsen
- Teknisk sektor, teknisk direktørs kontor, Stein Haartveit
- Teknisk sektor, parkvesenet, Torry Nygaard
- Teknisk sektor, ingeniørvesenet, Tore Hals
- Teknisk sektor, ingeniørvesenet, Gro Nilsen
- Undervisningssektoren, skoleetaten, Astrid Solheim
- Kultursektoren, fritidsetaten, Nina Malmgren
- Rådmannen, næringsseksjonen, Kristin Andresen
- Rådmannen, miljøvernseksjonen, Øystein Holvik

Plan- og bygningsetaten har bearbeidet og redigert planen.

19.10.2000  
Kristiansand

## 2.0 SAMMENDRAG

Det overordnede mål for arbeidet med kommunedelplanen i det sentrale Vågsbygd er å bidra til en bærekraftig byutvikling i Kristiansand. En hovedstrategi for dette er konsentrert byutvikling langs kollektivakse fra Vågsbygd til Randesund. Kommunedelplanen skal:

- gi forutsigbarhet og forenklet saksbehandling
- samordne forskjellige sektorers/etaters delplaner
- være et robust styringsverktøy for en langsiktig utvikling av de sentrale deler av Vågsbygd

### Planprosessen

Prosjektansvarlig er teknisk direktør. Plan- og bygningsetaten er faglig ansvarlig for utarbeidelse av planen med bakgrunn i føringer gitt av prosjektgruppa for kommunedelplanen. Prosjektgruppen er tverrsektoriell og har medlemmer også fra bydelsgruppen som kjenner bydelen godt.

I planprosessen har det vært lagt opp til lokal medvirkning med fire ulike temagrupper som kom med innspill til planarbeidet med fire ulike perspektiv. Ved utarbeidelse av det endelige planforslag er temagruppenes forslag vurdert – noen av disse finnes i planen, andre er ikke fulgt. Mange av innspillene er likevel for detaljerte til å komme med på selve arealdelen, men følger planen som uttrykt vedlegg.

### Senterutvikling

Dagens usikre situasjon med press på etablering av dagligvarehandel langs Vågsbygdveien og spredning av senterfunksjoner er uheldig. Ingen av temagruppene presenterer forslag som medfører store endringer i arealbruk. Det er sterk bevissthet om Vågsbygd som bygd, og det er pekt på enkelte element av verdi for stedstilhørigheten. I medvirkningsprosessen har det kommet fram et klart behov for opprusting av senteret – dette begrunnes utfra rent estetiske forhold og muligheten for å legge tilrette for møteplasser. Dersom disse to forhold lykkes, vil en også bidra til styrking av identitet og stedstilhørighet.

### Befolknings-og boligutvikling

Vågsbygd bydel og planområdet ser ut til å ligge på et gjennomsnitt mht målbar levekårsforhold i kommunen. Den nåværende befolknings-sammensetning samt antagelser om befolkningens kommende bolig- og sentralitets-behov tyder på at det ligger godt til rette for en senterutvikling med høy utnyttelse i Midtre Vågsbygd.

På bakgrunn av foreliggende befolkningsprognoser og for å ivareta kommuneplanens intensjoner, bør det innenfor kommuneplanområdet tilrettelegges for et årlig byggevolum tilsvarende ca. 60 boenheter per år.

Alderssammensetningen i området bør i en innledende fase ha innvirkning på valg av type boliger som det skal tilrettelegges for. Bygging av nye boliger/leiligheter for eldre vil frigjøre eneboliger i og i de omkringliggende områder. På sikt må en se nærmere på hvilke type boliger og størrelse som bør etableres. Viktig i denne sammenheng er å se at senterområdet utvikles sammen med de omkringliggende områder slik at beboerne kan få et variert boligtilbud. Kommunen ønsker også å tilrettelegge for boliger til grupper som selv har vanskelig for å skaffe egen bolig.

Med dagens elevtallsutvikling, skoletilknytning og boligutbygging er barnehagedekningen for liten. Det bør etableres 1–2 nye barnehager. Storenes og Auglandstjønn barnehager bør utvides. Skolekapasiteten vil bli tilstrekkelig når Karuss skole står ferdig i 2002.

### Næringsutvikling

Elkem Fiskå ligger fortsatt som et næringsmessig tyngdepunkt i bydelen. Næringsbeltet fra Svanedamsveien til og med Lumber favner et stort antall virksomheter, sysselsatte og kunder. Det er et stort potensiale for utvikling i områdene avsatt til industri. Nærhet til sjø gjør arealene attraktive. Frigjøring av arealer til annet bruk, f.eks boliger, må veies opp mot eksisterende virksomheter og innretninger som f.eks dypvannskai.

Beliggenhet nær veg/bussmetrolinje og adkomst til området har også betydning for hvor attraktive arealene er for næringsvirksomhet. Overgang fra arealkrevende til arealintensive virksomheter innebærer også et utviklingspotensiale ved at areal frigjøres. Samlokalisering av næringsvirksomheter kan gi konkurransefordeler.

### Grøntstruktur

Det er få grøntarealer igjen i midtre deler av Vågsbygd, og disse trues fortsatt av nedbygging, særlig gjennom fortettingsprosjekter uten helhetlig plan. Målsetting for grønnstrukturen i Vågsbygd blir derfor følgende:

Natur, strandsone, vannmiljø og nære friområder skal sikres for biologisk mangfold og rekreasjon. Kyststien ferdigstilles for å gi økt tilgang til strandsonen og turopplevelse langs sjøen. For å ivareta friluftsinnteresser, rekreasjon og biologisk mangfold skal Fiskådalen, Auglandsdalen, Kjerrheia-korridoren og Kyststien sikres mot videre utbygging og tilrettelegges for allmenn bruk og opplevelse. Viktige sammenhengende grønnstruktur-, natur-, og friluftsområder, vann og sjøområder skal sikres gjennom erverv eller avtale.

### Trafikk

Spredningen av senterfunksjoner i Vågsbygd er i seg selv trafikk-genererende, og skaper i tillegg til den store gjennomgangstrafikken mot Ytre Vågsbygd betydelige miljøproblemer i bydelen. Samtidig er mulighetene til å bevege seg mellom de ulike senterfunksjonene dårlig utviklet for myke trafikanter.

Vågsbygdveien (riksveg 456) er i dag den totalt dominerende vegforbindelsen mellom bydelene Vågsbygd/Flekkerøy og resten av Kristiansand. Vegen i seg sjøl oppleves som en barriere, trafikken skaper en barriere og støy/støvproblemer. Det å bygge om Vågsbygdveien på hele eller deler av strekningen mellom Hannevika og Kjos forventes å gi følgende trafikale effekter:

- Bedre kapasitet / trafikkflyt – hovedsakelig ved at lyskryssene ved Lumberveien og Kirsten Flagstads vei blir eliminert.
- Økt trafiksikkerhet ved at trafikken i retning til–fra E39/byen mellom Hannevika og Fiskå blir separert med midtdeler. I tillegg vil en rekke mindre kryss og avkjørsler forsvinne.
- Mulighet for bedre forhold for kollektivtrafikken dersom en velger å forbeholde de ytterste kjørefeltene mellom Hannevika og Fiskå for buss.

Det er lagt til rette for at det skal være egne kjørefelt for buss langs «grunnlinjen», det vil si fra metroknutepunktet (M-punktet) i Vågsbygd

og mot E39 i Hannevika (Kvadraturen). Metroknutepunktet legges så nær opp til Vågsbygdveien som mulig, men samtidig som et naturlig tyngdepunkt i framtidig sentrum.

### Planforslag

Planen legges frem i to alternativer der valg av strategi for senterutvikling utgjør hovedforskjellen:

- Kompakt senter – styrking av eksisterende Vågsbygd senter
- Senterstrøk – Vågsbygd senter/Lumber – sammenbindingsstrategi

Et felles prinsipp er et «bånd» med høy utnyttelse fra Vågsbygd senter ned mot sjøen. Et belte med kontor/lettindustri skjærer mot Elkems prosessindustri. Forskjellene er hvor en ønsker å utvikle senterfunksjonene og hvilke veialternativer som velges. Begge vurderte alternativ innebærer at handel utenfor senterområdet må begrenses. Det vil også være forskjellige veialternativer for de to alternativene.

Kommunalutvalget ga 13.06.00 klarsignal for utarbeidelse av disse to planalternativ. Det ble også vedtatt at Lumber bør vurderes utviklet som et kompakt bolig/næringsområde.

Utbygging bør hovedsakelig skje som konsentrert bebyggelse i senterområdet og med relativt høy utnyttelse i utviklingsområdene. For å unngå store åpne parkeringsplasser er det stilt krav om bygging av parkeringskjellere.

**Senterområdet** skal utvikles med bymessig bebyggelse og de urbane kvaliteter som en by har. Dette stiller store krav til utforming av bebyggelse og uteoppholdsarealer, og rommet mellom bygningene må utformes som gate eller park. Planen legger til rette for høy utnyttelse – fire etasjer ved full utnyttelse av areal som kan bebygges. Dette vil også kunne gi området tyngde og *identitet* som bydelssenter. Det er ikke angitt noen funksjonsdeling i senterområdene – det er nettopp blandingen av funksjoner som skaper muligheten for urbanitet og møtet mellom mennesker.

Fiskå skole, videregående skole, Vågsbygd skole og kirkebanen danner et sammenhengende belte med lavere utnyttelse og større innslag av grønt enn øvrig senterbebyggelse. Kirkebanen med omkringliggende areal utvikles som bypark – i det åpne grønne byrommet blir kirka et dominerende element.

**Eksisterende boligområder** foreslås generelt ikke vesentlig endret. Arealplanen viser 7 utviklingsområder som må planlegges spesielt og vil bli et supplement til boligtilbudet i senterområdet.

**Vågsbygdvegens** alternativer er knyttet opp mot planalternativene. For utvikling av et «kompakt senter» er vegen ført fram til senteret som en 4-feltsveg i dagen, og videre i tunnel til Kjosbukta. For «senterstrøk» er vegen lagt i tunnel under Skyllingsheia med to alternativer videre sørover forbi Auglandsbukta mot Kjos. Begge alternativene vil frigjøre arealer for boligbygging, men også innebære inngrep i forhold til eksisterende bebyggelse og en liten del av kulturlandskapet ved Kjos gård. Langs hovedvegene legges gang- og sykkelveger – disse er ikke merket av på plankartet. Plankartet viser forslag til nye adkomster til Svanedamsveien og Lumber fra rundkjøring ved Trekanten. Dette vil kunne strukturere (ordne) næringsområdet med tanke på en helhetlig framtidig utnyttelse og knytte området sammen.

**Tre grøntkorridorer** strekker seg «ut av planen». Dette er uregulerte områder, som støter på regulert friområde/friluftsområde lenger ute. Disse knytter seg igjen på øvrige grøntområder og hovedturvegnett. Kyststien er delvis vist med ny trase, bl.a gjennom boligområde mellom Auglandsbukta og Lumber. Auglandsbukta er sentral og er sammen med Storenes angitt som et helhetlig grøntområde. Det er viktig å unngå ytterligere privatisering av Storenes. Kyststien fullføres i strandsonen fra Fiskåbekken til Kjos.

### 3.0 MÅL OG VISJONER

#### 3.1 Mål

Kommunedelplanens overordnede mål er å bidra til en bærekraftig utvikling. En hovedstrategi for dette er konsentrert byutvikling langs kollektivakse fra Vågsbygd til Randesund.

Kommunedelplanen skal:

- gi forutsigbarhet og forenklet saksbehandling
- samordne forskjellige sektorers/etaters delplaner
- være et robust styringsverktøy for en langsiktig utvikling av de sentrale deler av Vågsbygd

#### 3.2 Visjon – Midtre Vågsbygd 2020

Målene er konkretisert i følgende visjon:

**Befolkningen** i bydelen er økt betydelig som følge av storstilt utvikling av populære boliger med sentral beliggenhet på strekningen fra Vågsbygd senter til Lumber og på flere andre utviklingsområder i bydelen. Med et variert boligtilbud er det mulig å bo i bydelen livet ut.

**Service** til befolkningen er utviklet i takt med boligutviklingen slik at tjenestetilbudet knyttet til helse- og sosial, barnehage, skole, kollektivtrafikk og kultur/fritid er meget godt.

**Sentrum** er blitt et kompakt og klart definert område innenfor strekningen fra Lumber til Hovedgårstunet. Området har en klar urban karakter med høy utnyttelse i byggeområdene og klart definerte offentlige rom og møteplasser mellom bebyggelsen.

Innenfor sentrumsområdet hersker en tradisjonell, urban funksjonsdeling med handel, boliger, skole, arbeidsplasser, offentlig service og kulturtilbud. Mellom sentrumsbebyggelsen og Vågsbygd kirke ligger den nye byparken som er et populært samlingssted både til hverdags og fest.

**Næringslivet** er styrket gjennom knoppskyting i «næringsbeltet» rundt Fiskå verk – fra Svanedamsveien til og med Lumber. Sentral beliggenhet med gode kommunikasjoner gjør området attraktivt for nyetablering. Samtidig vil en rekke «lettere» virksomheter (kontor etc.) ønske å etablere seg i sentrumsområdet.

**Trafikken** til, fra og gjennom Vågsbygd er fremdeles stor som følge av bydelens viktige plass i det regionale bo- og arbeidsmarkedet. Men trafikken er ikke lenger en belastning for for nærmiljøet og Vågsbygdveien er ikke lenger en barriere mellom bydelen og sjøen siden den er lagt i tunnel på store deler av strekningen fra Trekanten til Kjosbukta.

Det bedre miljøet langs vegen gjør dessuten at flere velger å bevege seg til fots eller med sykkel, og det gode og regelmessige busstilbudet som den ferdig utviklede Bussmetroen sørger for at mange velger buss. Rutebåten som går mellom Vesterhavna, Lumber og Bragdøya supplerer busstrafikken i sommerhalvåret.



**Bymarka og grøntområdene** er sikret mot utbygging, og er en viktig trivsels- og miljøfaktor i bydelen. Områdene er bundet sammen med et nett av stier, turveger og grøntkorridorer som gjør at alle bydelens innbyggere har god tilgang på nære rekreasjonsområder.

**Kystlinja** er offentlig tilgjengelig på stort sett hele strekningen fra Fiskåtangen til Kjosbukta og er blitt et viktig tur- og rekreasjonsområde både for bydelens egen innbyggere og resten av regionen. Den er utviklet med flere badeplasser, småbåthavn og marinavirksomhet nord for Auglandsbukta og rene grøntområder sør for Auglandsbukta.

## 4.0 PLANARBEIDET

### 4.1 Politiske vedtak

Overordnede vedtak forut for planarbeidet er bl.a:

- «*Kommuneplanens langsiktige del – Kristiansand mot år 2006*», vedtatt av bystyret 27.09.95 (sak 149/95): Pkt. 8. Langsiktig byutvikling:
  - a. De sentrale områdene i og rundt Kvadraturen, i Vågsbygd og på Rona/Strømme forsterkes med økt tetthet og bymessig bebyggelse

Pkt. 9. Senterstrukturen i Kristiansand:

- a. Ved byens videre vekst skal den senterstruktur som tidligere har vært fulgt legges til grunn og videreutvikles.

- b. Gjennom områdevisse handlingsplaner eller kommunedelplaner vurderes eldre områder på nytt for å styrke sentrene gjennom miljøtiltak, bedret servicetilbud og fortetting.

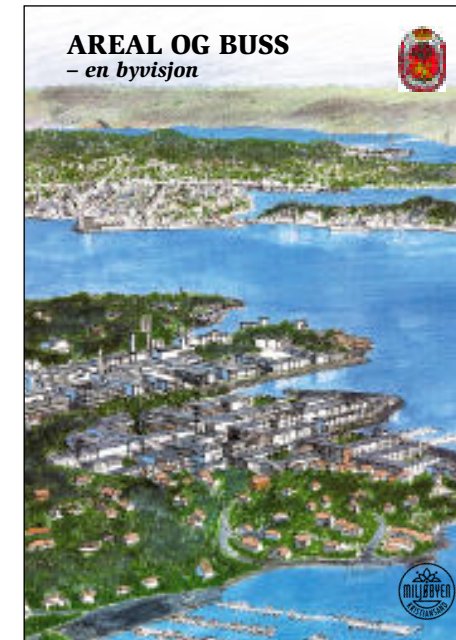
- *Handlingsprogrammet for 1999–2002*, vedtatt av bystyret 18.12.1998. Pkt. 1.39.1: «Forslag til kommunedelplan for sentrale deler av Vågsbygd er ferdig innen utgangen av år 2001.»

- Formannskapet vedtok 10.9.97 igangsettelse av *Lokal Agenda 21* (LA 21): «Lokal Agenda 21 skal ikke komme i tillegg til kommunens ordinære planlegging og forvaltning, men integreres i kommunens ordinære virksomhet. I Kristiansand er det naturlig å la Lokal Agenda-prosessen bli en del av kommuneplanprosessen... Bydelsgrupper, områdegrupper og grupper på lavere nivå er under etablering flere steder i kommunen. De er spesielt opptatt av nærmiljøet, men bør også utfordres på hvordan deres område kan bidra til et bedre miljø i større sammenheng.»

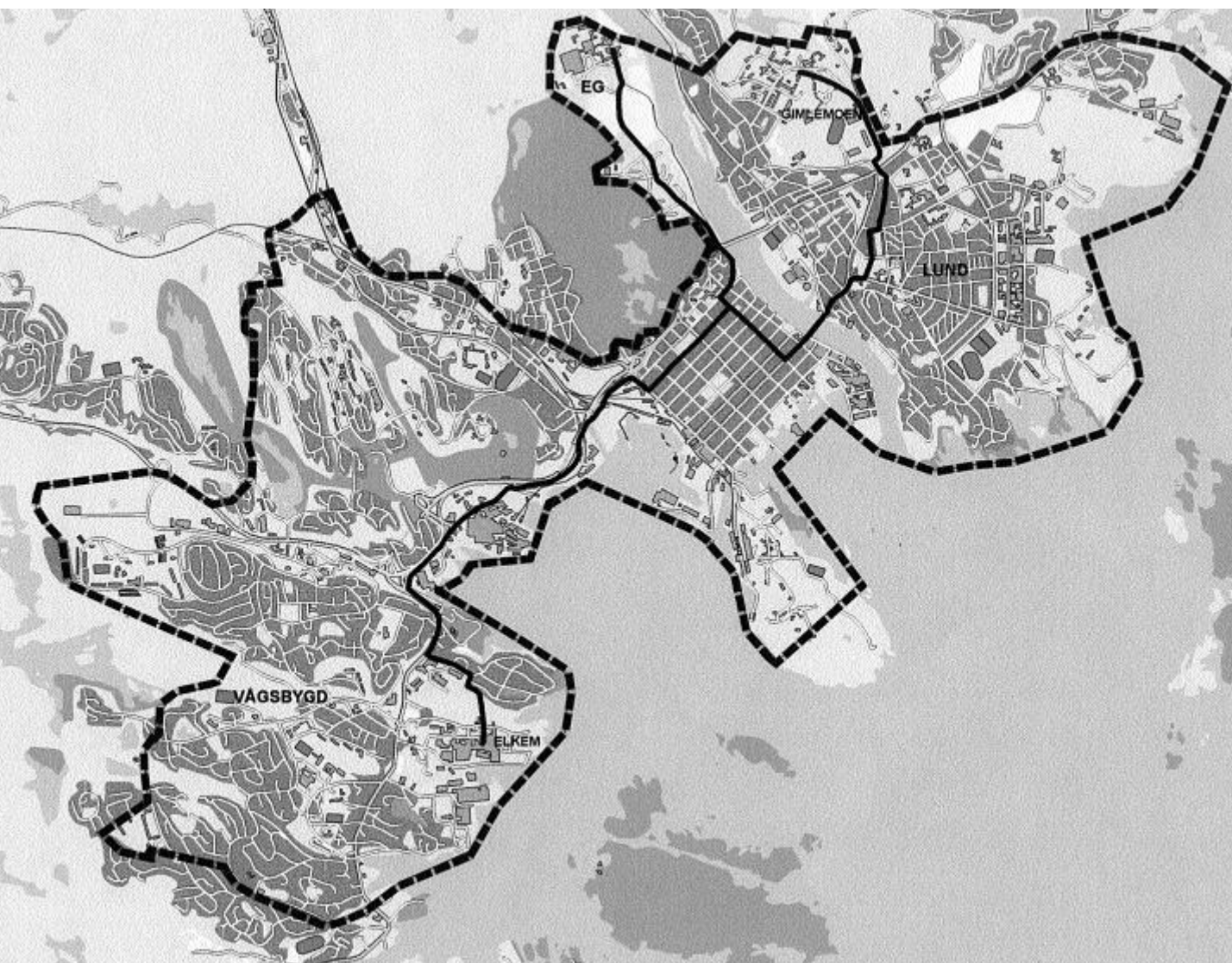
- Kommunalutvalget vedtok 2.9.97 vedrørende oppstart av kommuneplanrevisjon: «Det bør stimuleres til *større engasjement fra innbyggerne (også barn og unge), politikere og næringsliv i planprosessen*... I bydelen foreslås det møter på områdenivå koordinert med bydelsarbeidet og Lokal Agenda 21-arbeidet som nå er under oppstartning».

Vedtatt med mer konkret innhold som direkte berører kommunedelplanens innhold er bl.a:

- *Reguleringsplanen for Hovedgårdstunet* ble godkjent i bystyret 15.03.00 (sak 24/00) under planprosessen. Den nye bebyggelse vil være en utvidelse av Vågsbygd senter og starten på utvikling av et urbant senter/bymessig bebyggelse i de sentrale deler av Vågsbygd. Behandlingen av denne planen innebar en konflikt i forhold til medvirkningen – beboere forventet arealbruken avklart i kommunedelplanen.
- «*Areal og buss – en byvisjon*» (sak 89 /00) ble behandlet i bystyret 14.06.00. Satsingen på kollektivtrafikk er i samsvar med langsiktig byutvikling skissert under punkt 4.2. Oppstart er planlagt til 2002.





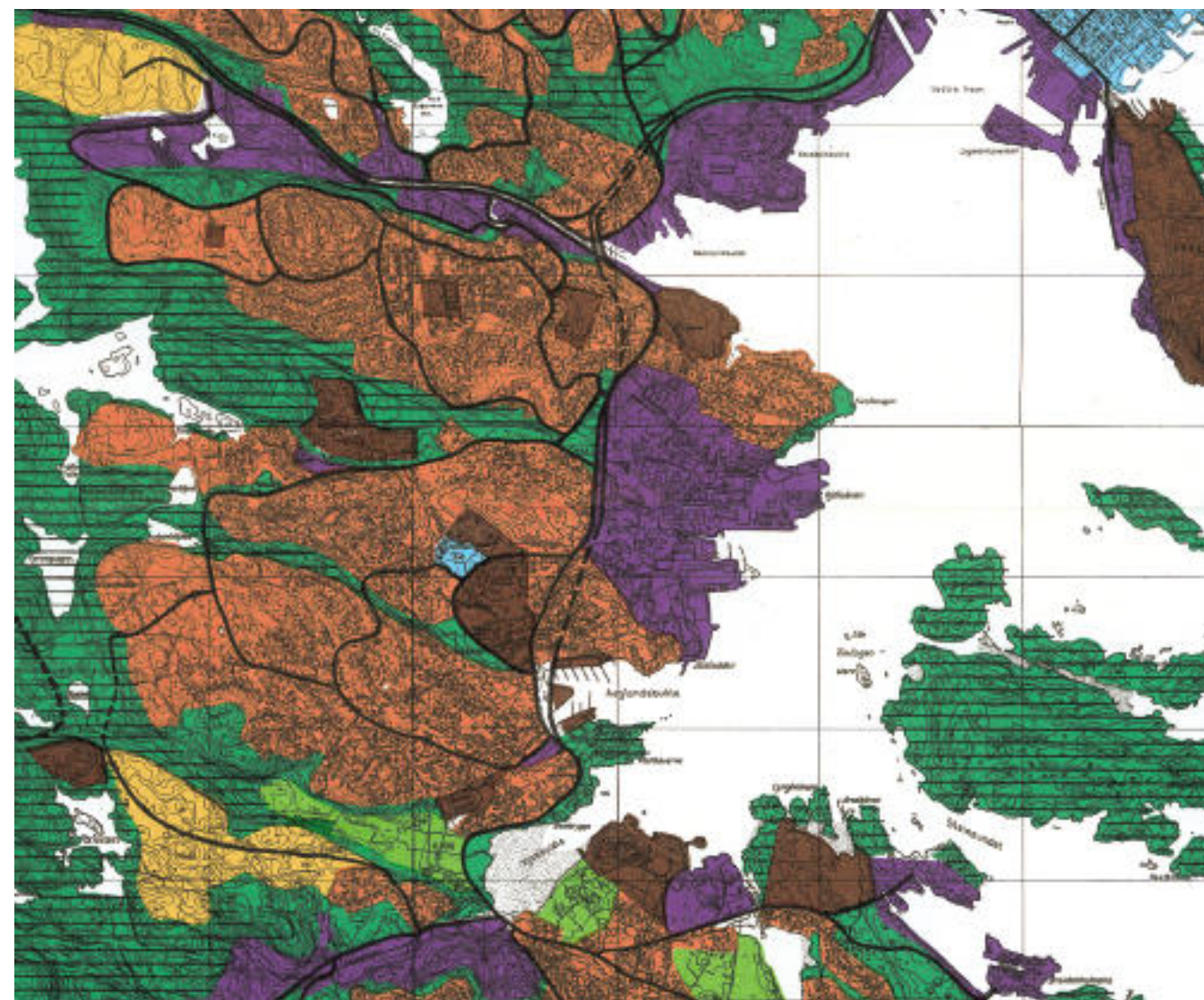


Konsesjonsområde for fjernvarmenettet – fra kommuneplanen

- Plan for fjernvarmeanlegg for utnyttelse av spillvarme fra industrien, spesielt Elkem. Konsesjon fra statlig hold ble gitt tidligere i år. Arbeidene er igangsatt på Lund.
- «Egnethetsvurdering for boligfortetting» sluttbehandles i november 2000. Momenter som angår planområdet er innarbeidet i kommunedelplanen.

Foruten arealplaner foreligger det andre planer som har innvirkning på planarbeidet, bl.a:

- Skolebehovsplanen
- Barnehagebehovsplan (sluttbehandles i november 2000)
- Idrett, friluftsliv og lokale kulturbygg
- Omsorgsplanen (boliger og tjenester for eldre, personer med psykiske lidelser osv) og andre bolig- og tjenestebehovsplaner



Utsnitt av kommunens generalplan 1979–90.

#### 4.2 Senterstruktur og bærekraftig byutvikling

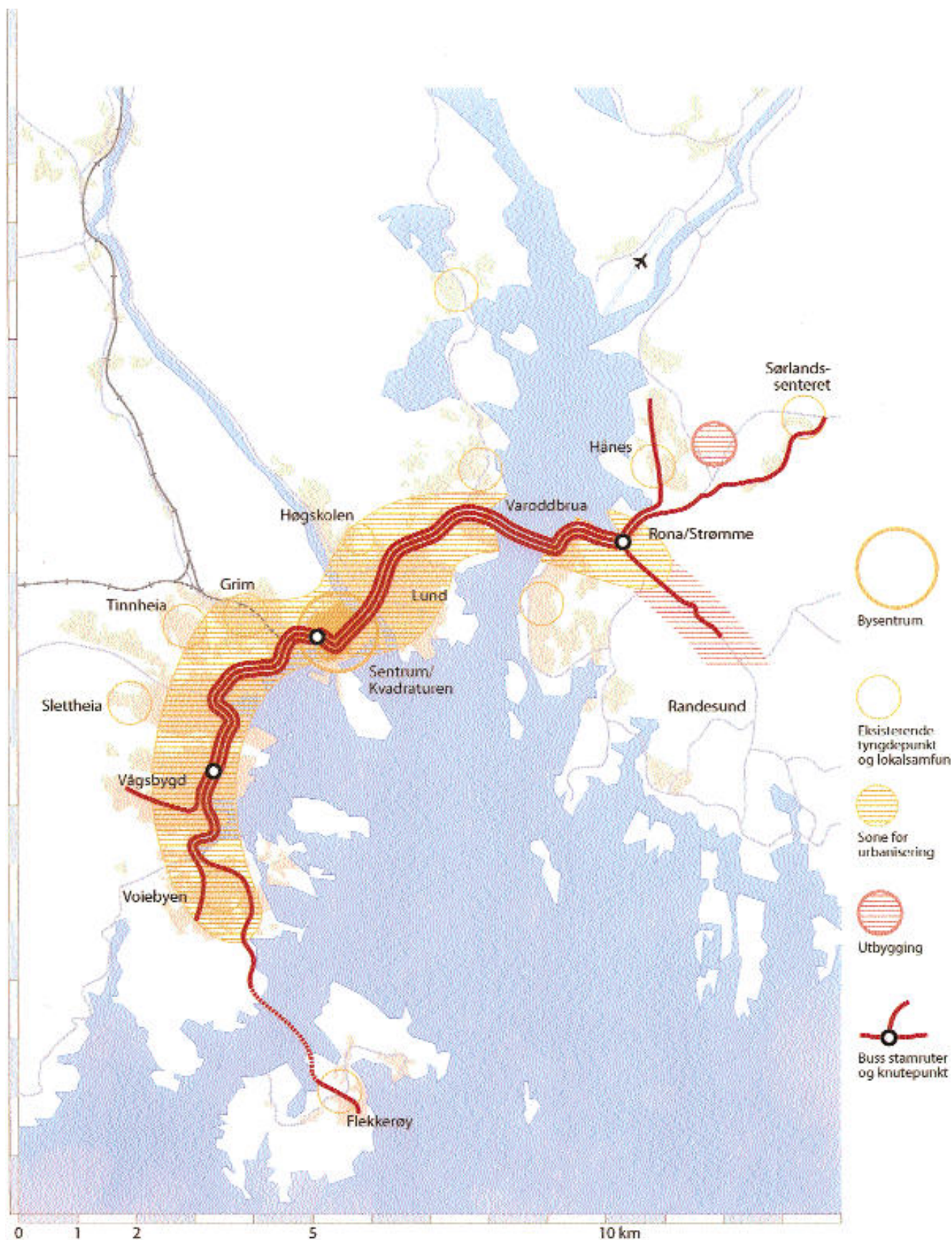
I grove trekk er senterstrukturen i Kristiansand et resultat av de overordnede byutviklingsprinsippene som ble utarbeidet på 50–60-tallet. Disse er konkretisert i de foregående generalplaner/kommuneplaner. Enkelt uttrykt bygger dette på et senterhierarki med kommunesenteret (Kvadraturen), bydelssentra (Vågsbygd senter, Strømme senter), områdesentra (i Vågsbygd bydel: Flekkerøya, Møvig/Voie, Midtre Vågsbygd, Slettheia) og nærsentra (boligområde/grendenivå). Kommuneplanen 2000–2010 sier at denne senterstrukturen skal følges opp.

I de foregående planer ble store jomfruelige områder avsatt til feltutbygging. Noen av disse er bygget ut, mens andre har fått endret status til grøntområder som ikke skal bebygges. Nye erkjennelser og prioriteringer fører til at det nå legges vekt på en mer effektiv arealutnyttelse innenfor allerede bebygde områder, dvs fortetting.

I bydelssentrene betyr dette bymessig bebyggelse. Foruten mindre forbruk av arealer vil mer konsentrert bebyggelse gi et bedre grunnlag for private og offentlige tjenester som handel, kollektivtrafikk og fjernvarme. Grønne områder i nærmiljøene blir desto viktigere å sikre for rekreasjon og mer intensiv bruk som park eller lekeplass.

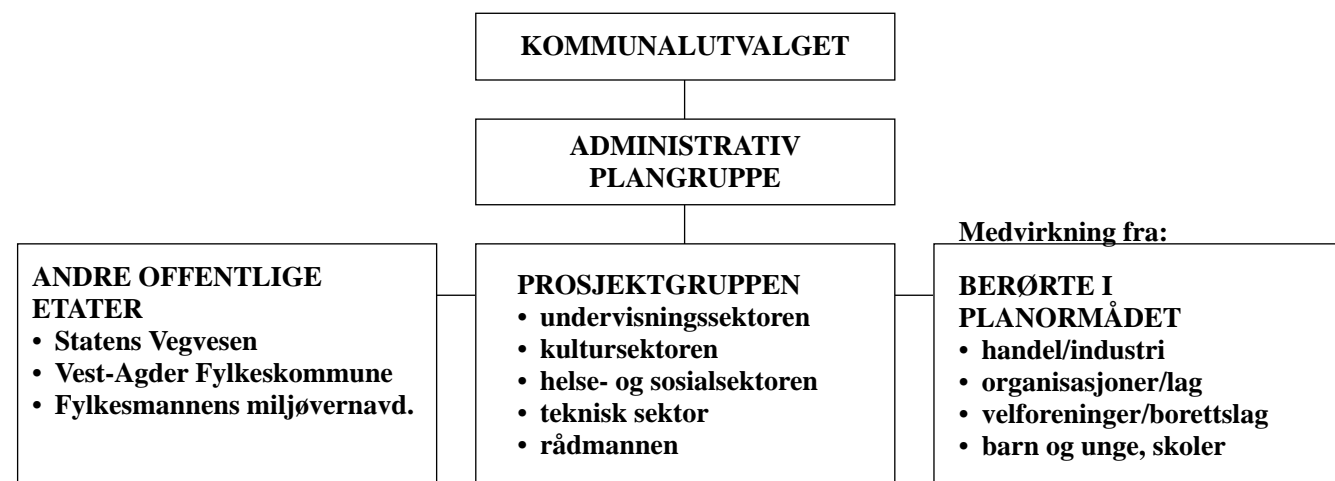


En hovedstrategi for en bærekraftig byutvikling i Kristiansand er fortetting innen eksisterende struktur i et belte fra Voie/Møvig til Strømme samtidig som det tilrettelegges for effektiv offentlig kommunikasjon. Bydelscenterene i Vågsbygd og på Strømme skal styrkes med urban utnyttelse og bystruktur.



Illustrasjon fra «Kommuneplan for Kristiansand 2000–2011»

### 4.3 Organisering av planarbeidet



Den tverrsektorielle prosjektgruppen har medlemmer også fra bydelsgruppen som kjenner bydelen godt. Dobbelrepresentasjon fra sektorene er derved stort sett unngått og bydelsgruppen er blitt knyttet opp mot arbeidsoppgaver som planarbeid og brukervedvirkning.

Prosjektansvarlig er teknisk direktør. Plan- og bygningsetaten er faglig ansvarlig for utarbeidelse av planen.

De fire medvirkningsgruppene har arbeidet parallelt med prosjektgruppen og har fått bistand fra kommunen med hver sin sekretær fra prosjektgruppen.

Både statlige og fylkeskommunale interesser er berørt (riksvei, miljøvern, videregående skole) og har deltatt i planarbeidet der dette er relevant.

### 4.4 Planprosessen

- Administrativ plangruppe bad 23.01.98 kommunens sektorer oppnevne representanter til en prosjektgruppe.
- Prosjektgruppen utarbeidet notat (datert 21.01.99) med drøfting av problemstillinger og forslag til arbeidsopplegg. Dette ble behandlet av kommunalutvalget 02.02.99 og planarbeidet ble formelt satt igang.
- Personer fra velforeninger/borettslag, andre organisasjoner, barn og unge, næringsliv i området ble invitert til et møte 12.01.99 for å drøfte problemstillinger for en kommunedelplan, former for medvirkning og innspill til et åpent møte.
- En arrangementsgruppe med representanter fra bydelen og kommunen forberedte det åpne møtet 20.04.99 som resulterte i fem (senere fire) temagrupper.
- Første fase av medvirkningsprosessen, temagruppenes arbeid, ble avsluttet til jul 1999.
- Parallelt med temagruppenes arbeid ble det laget handelsanalyse og foretatt vurderinger av vegtraséer (kommunen/Statens vegvesen).
- Våren 2000 laget kommunen skisseutkast som ble presentert på åpent møte 02.05.00.
- Kommunalutvalget ble 13.05.00 informert om arbeidet så langt og godkjente det videre opplegg med utarbeiding av to alternativer.
- Endelige planforslag utarbeidet høsten 2000 og behandlet i kommunalutvalget 31.10.00.

- Utleggelse til offentlig høring i 8 uker
- Sluttbehandling vår 2001



#### 4.5 Medvirkning

Medvirkningen ble konsentrert om *åpne møter* for informasjon og *temagruppene* som arbeidet med spesielle problemstillinger. Den formelle høringsrunden vil komme som et supplement til disse.

Hvordan et fremtidig senter skal bli angår hele bydelen. Det har derfor vært viktig at brukergrupper ikke begrenses til bare selve planområdet. Deltagere i medvirkningen har vært representanter fra velforeninger, andre lag og foreninger, representanter fra næringsvirksomhet (handel og industri).

Intensjoner med medvirkning har vært:

- Beboere og brukere i området trekkes med som aktive ressurser i selve planprosessen.
- Planprosessen kan spore til engasjement som bidrar til gode nærmiljøer.
- Medvirkning skal skape forståelse for planoppgaven i nærmiljøet. Samtidig vil det kunne være større aksept for en plan som har vært drøftet i nærmiljøet, den vil være «mer levedyktig».
- Planarbeidet skaper et bindeledd mellom befolkningen og kommunens administrasjon, noe som med tanke på oppfølging er viktig.
- Medvirkningen skal være innspill i planprosessen, ikke styring av planarbeidet.

Kommunen er i en opplæringsprosess både når det gjelder LA 21 og brukermedvirkning og har høstet verdifull erfaring som kommer senere planarbeid til nytte.

Som en oppfølging av dette vil prosjektgruppen evaluere medvirkningsarbeidet.

#### 5.0 MEDVIRKNING – INNSPILL FRA TEMAGRUPPENE

Temagruppene ble dannet før sommerferien 1999 og avsluttet sitt arbeid før jul samme år. Kommunens deltagere i prosjektgruppa bidro med sekretærhjelp.

Ingen av temagruppene presenterer forslag som medfører store endringer i arealbruk. Gruppene ønsker ikke å flytte senteret – men det er klart ønske om miljømessig opprusting og parkanlegg. Enkelte grupper peker på muligheter for å vinne byggegrunn med å bygge lokk over parkeringsplassen, og det foreslås å flytte Vågsbygd skole. Det er også tanker om å bygge i Auglandsbukta (hotell mm). En av gruppene foreslår veg rundt Jaktodden, fylling gir grøntarealer og boligareal.

Ved utarbeidelse av det endelige planforslag er temagruppernes forslag vurdert – noen av disse finnes i planen, andre er ikke fulgt. Mange av innspillene er for detaljerte til å komme med på selve arealdelen, men følger planen som uttrykt vedlegg.



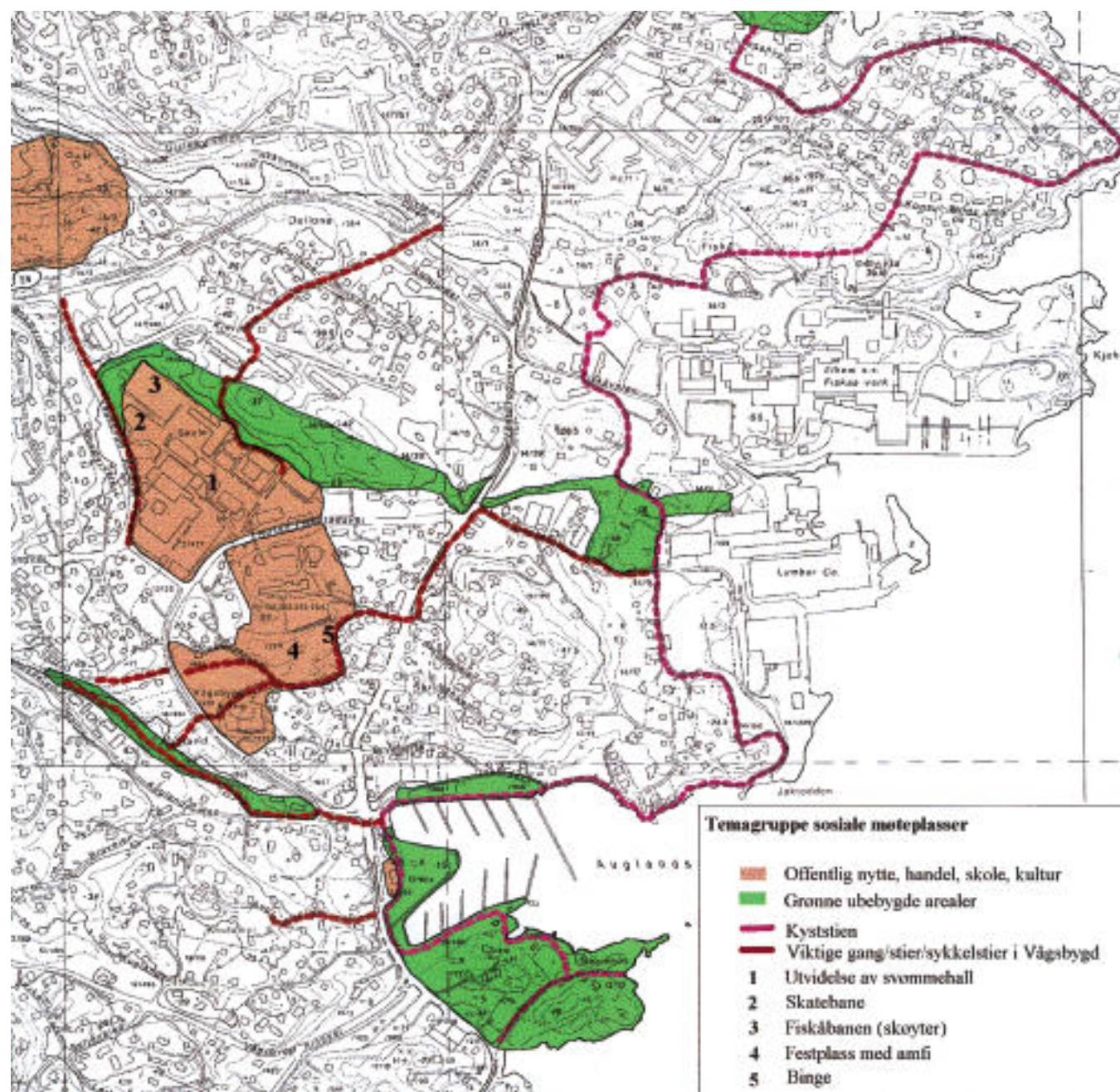
*Temagruppene i arbeid.*

De følgende sammendrag er et stikkordmessig referat av ønsker og forslag til tiltak, temagruppernes drøftinger av problemstillinger er utelatt.



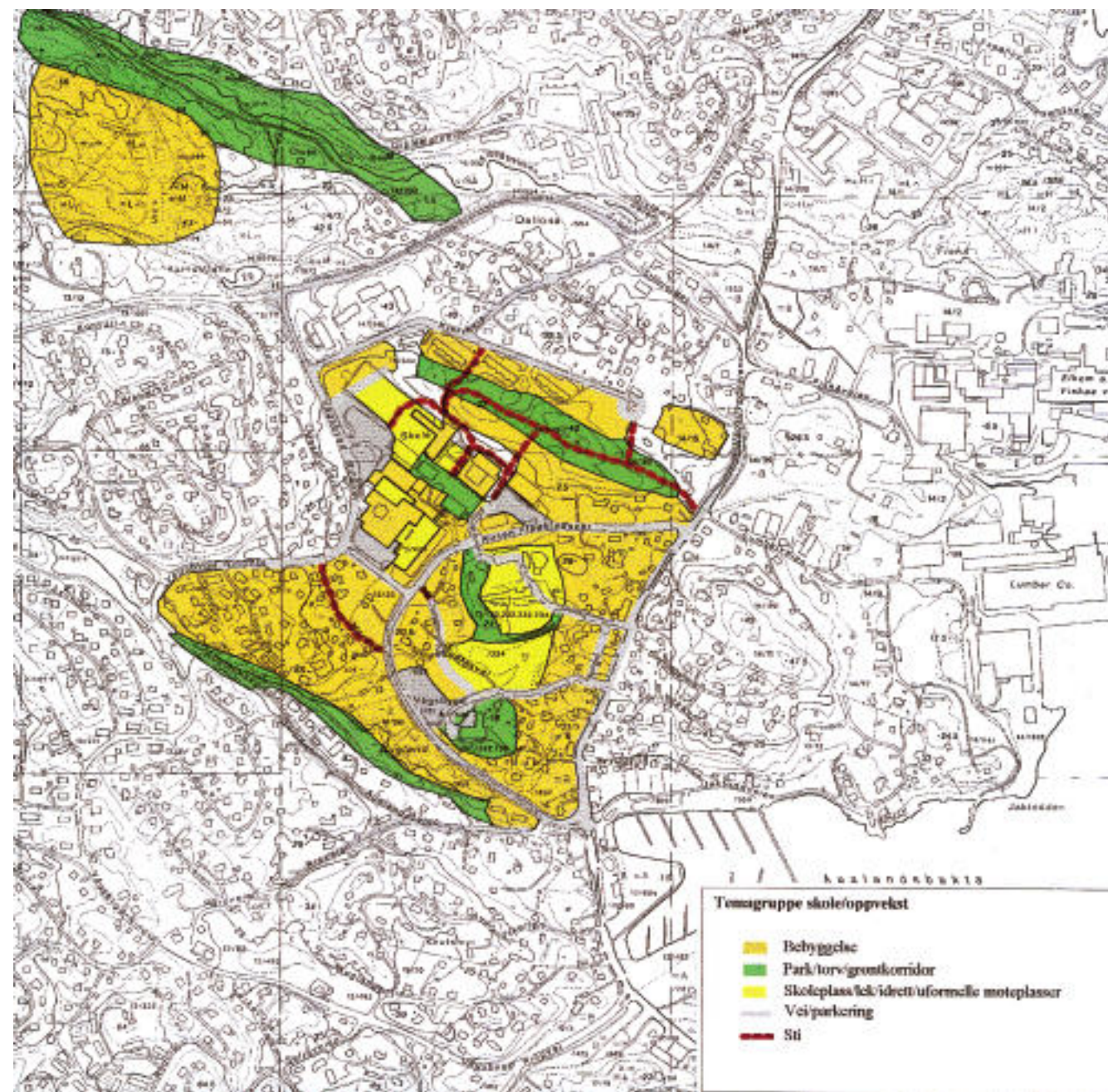
### 5.1 Temagruppe sosiale møteplasser

- Vågsbygd senter må styrkes som et aktivt område også etter butikkenes stengtid. Miljømessig opprusting med beplantning, benker, bilene må bli mindre synlige.
- Bussmetroen bør ligge så nær Vågsbygd senteret som mulig (Kirsten Flagstadsvei).
- Aksene mellom senteret og Trekanten tilrettelegges for gående og syklende.
- Kirkebanen blir Vågsbygds festplass (med amfi og bunge)
- Turstier og grønne områder sikres: Auglandsbekken, Storenes, Kyststien, mellom Kjerrheia og senteret, Amalienborg, lysløype på Karuss.
- Auglandsbukta med marina/båthavn og næringsutvikling/servering.
- I Lumber-området må sikres mer kontakt med sjøen. Mulig utvikling med næring/byboliger.



### 5.2 Temagruppe skole/oppvekst

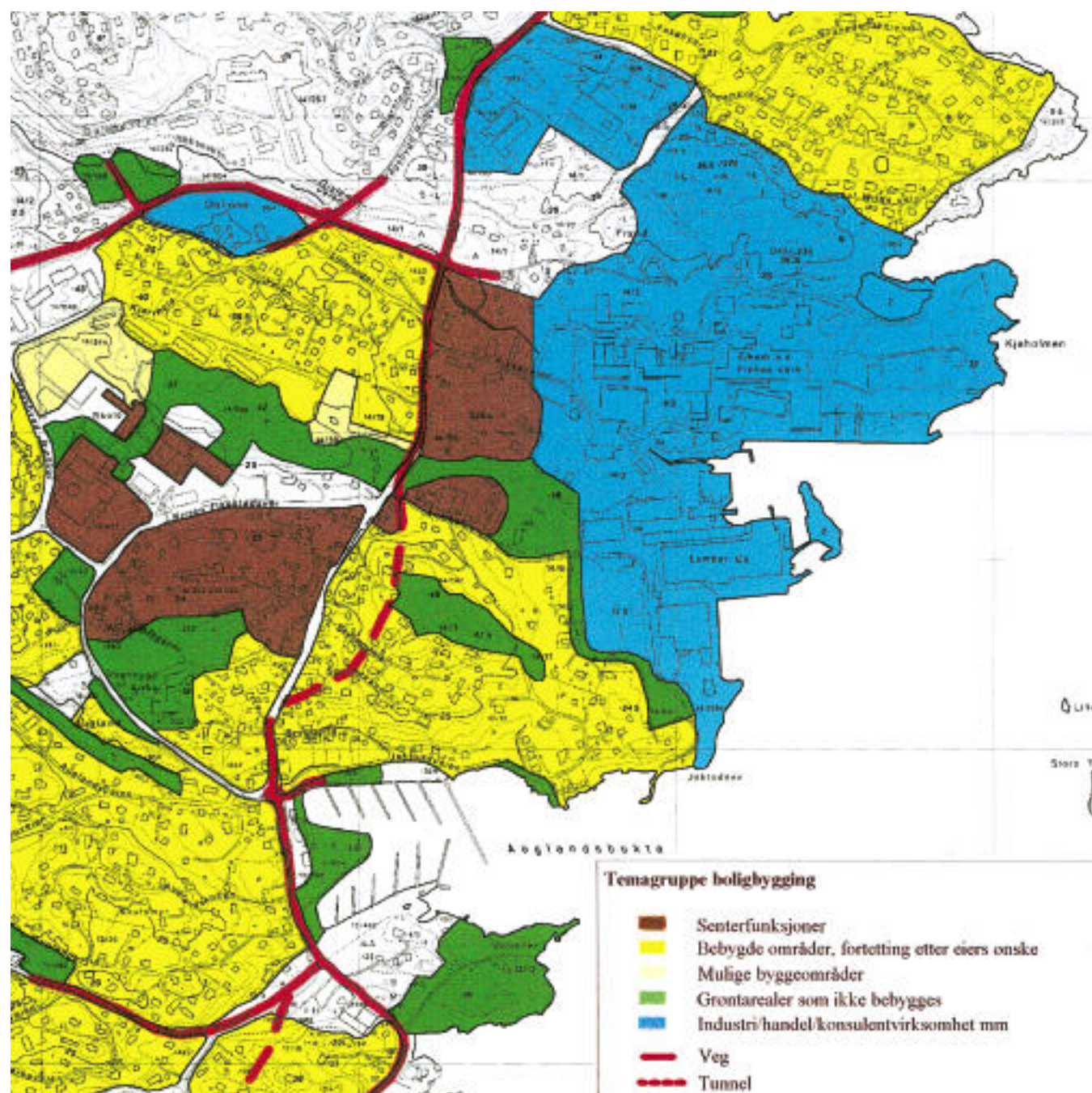
- Sanering/salg av skoler/eiendom i sentrale områder for opprusting/nye skoler.
- Krav om bidrag til skolefond ved etableringer i senterområdet (boliger/næring).
- Områdene ved skolene/senteret opprustes: benker, beplantning, parkeringsplassene flyttes under jorden eller i fjell, overbygde utearealer på senteret.
- Forskjellige skoler må få egen identitet.
- Boliger av varierende størrelser for ulike grupper, boliger i tilknytning til senteret.
- De kommunale tjenester må samles på ett sted i tilknytning til senteret. Samling av næringsaktiviteter.
- God tilgjengelighet: gang/sykkelforbindelser til Bussmetro og til grøntområder. Bussmetro nær senteret. Bedre tilgjengelighet til turområdene.
- Opparbeiding av badeplasser ved sjøen og vannene.





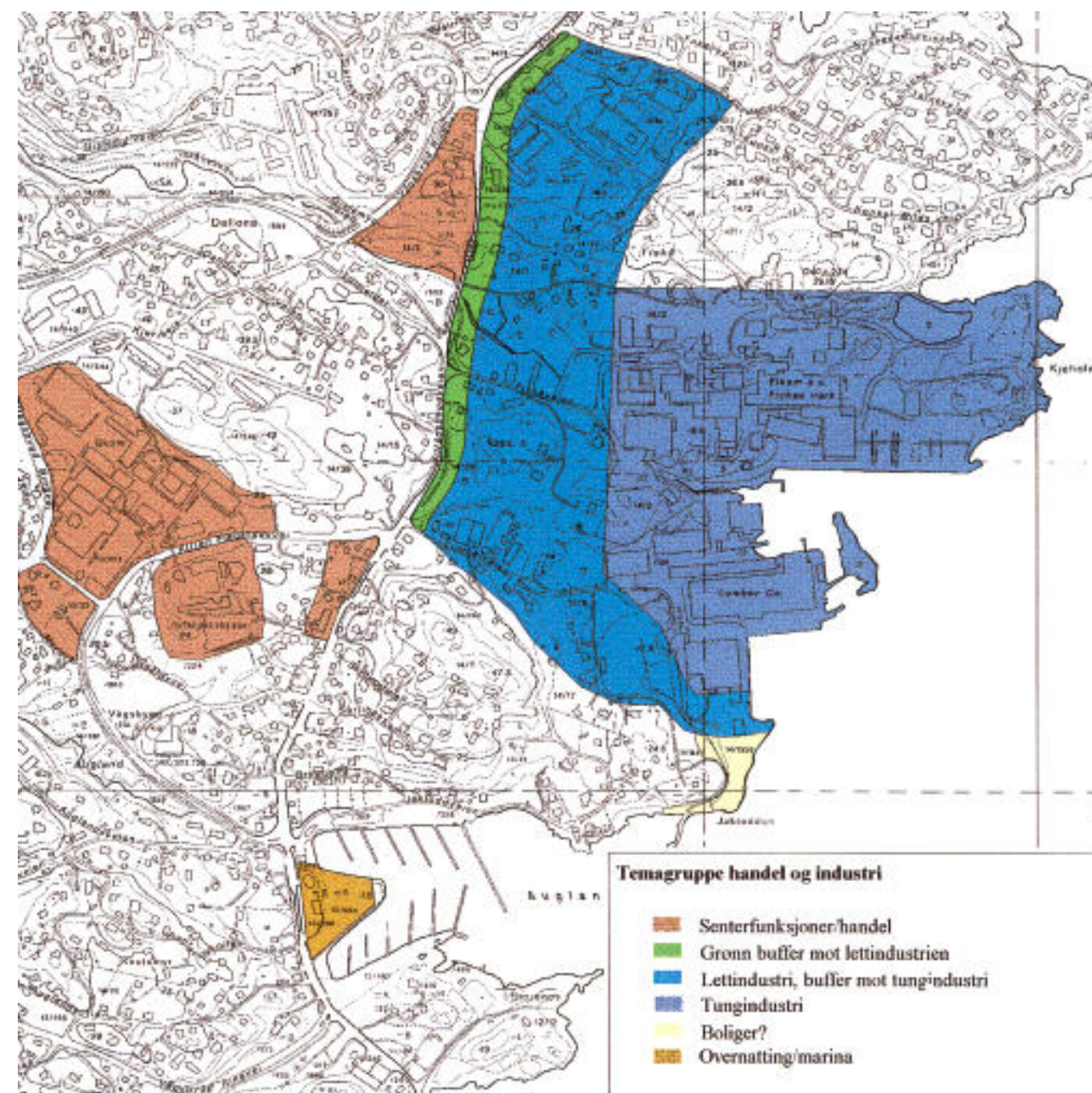
### 5.3 Temagruppe boligbygging

- Vågsbygd skole flyttes, senteret utvides i retning Vågsbygdveien. Løkk over parkeringsplassen, bebygges.
- Arealene nord for idrettsbanen v/senteret og sørøst for eldreboliger i Kjerrheia bebygges. Ellers fortetting etter eieres ønske.
- Øst for Vågsbygdv. (Fiskåbekken til Lumber): Boliger/butikk/kontorer og grøntkorridor.
- Elkem/Lumber fortsatt industri/næring.
- Hotell/restaurant nær industribedriftene.
- Tunneller under Sjøllingsheia og under Hundebakken frigjør areal for boligbygging.
- Trafikk til industriområdet rundt Jaktodden. Fyllmasse fra tunnelen gir byggeareal og grøntareal mot sjøen.
- Grøntarealer bevares: lekeplasser i bolig- og sentrumsområder, skoleareal, Eplehagen (Hovedgårdstunet), et område ytterst i Auglandsbukta, Storenes, Auglandsdalens nederste del rustes opp, dyrka jord ved Fiskåbekken til parsell-utleie.

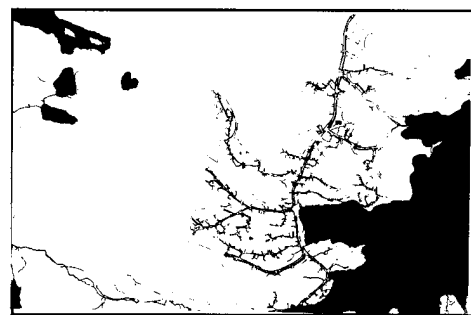


### 5.4 Temagruppe handel og industri

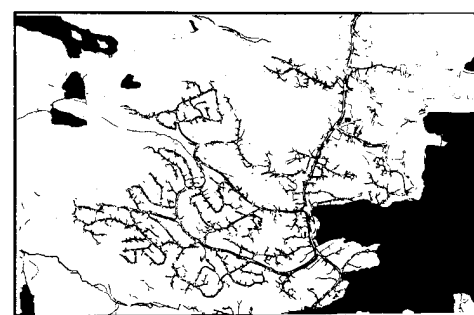
- Senteret: revitalisering nødvendig for å overleve som «nærsenter» og kommunedelssenter. Ekspansjonsmuligheter er å flytte Vågsbygd skole og Hovedgårdstunet. Uten ekspansjonsmuligheter ser gruppen en mulighet for å lokalisere handel sør for Eskefabrikken/Einar Torjesen.
- Ikke ytterligere etablering av dagligvare.
- Ingen forslag til endring av virksomheter på Lumber og Elkem. Arealene langs Vågsbygdveien som buffersone (lettindustri) mot tungindustri – fra Eskefabrikken til Lumberkrysset. Beplantning og grøntarealer langs Vågsbygdveien. Stort potensiale på Lumber – kan bygge dobbelt av dagens bygningsmasse. Boliger på Lumber problematisk pga Elkemstøy.
- Utvikling av NSB-tomta kan påvirke Vågsbygdfolks handlemønster. Bør tas opp i spørreundersøkelse.
- Overnatting/marina i Auglandsbukta.



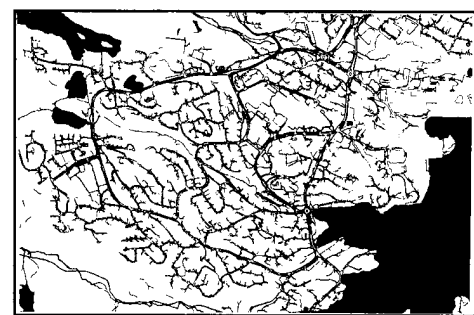




Omkring 1940



Omkring 1960



Omkring 1980

Illustrasjonene over viser utbygging av planområdet.

## 6.0 MULIGHETER OG BEGRENŚINGER

### 6.1 Vågsbygd – fra bygd til bydel

Vågsbygd bydel har i løpet av de siste 50 år gjennomgått store endringer. Den tidligere landlige del av Oddernes kommune har med boligbygging og næringsutvikling blitt den største bydel i Kristiansand. Befolkningen er ved årtusenskiftet oversteget 20.000 og vokser fortsatt med ca 1 % pr. år. Veksten er hovedsaklig på Flekkerøya og i Voie/Møvik område, men også ved fortetning i Midtre Vågsbygd som er vårt planområde.

#### Noen sentrale trekk i områdets arealbruk de siste 100 år

- Fram mot slutten av 1800-tallet lå vei, gårdsbebyggelse og bekker med sag og kvern i innmarksbeltet ved sjøen. På oversida var ubebygget utmark og heiområder.
- Omkring århundreskiftet kom industrien, bl.a på Lumber og Fiskå.
- Utover 1900-tallet skjedde «tettstedsutvikling» med boliger og forretninger langs Vågsbygdveien.
- I etterkrigstida ble boligbeltet langs vegen utvidet og tidligere utmark tatt i bruk til småhusbebyggelse.
- På 1960–70-tallet var det kommunesammenslåing. Vågsbygd senter og blokker ble bygget.
- På 1980–90-tallet kom bilbaserte nyetableringer nær Vågsbygdveien. Gamle industrilokaler fikk ny bruk. Fortetting i boligområdene ble igangsatt.

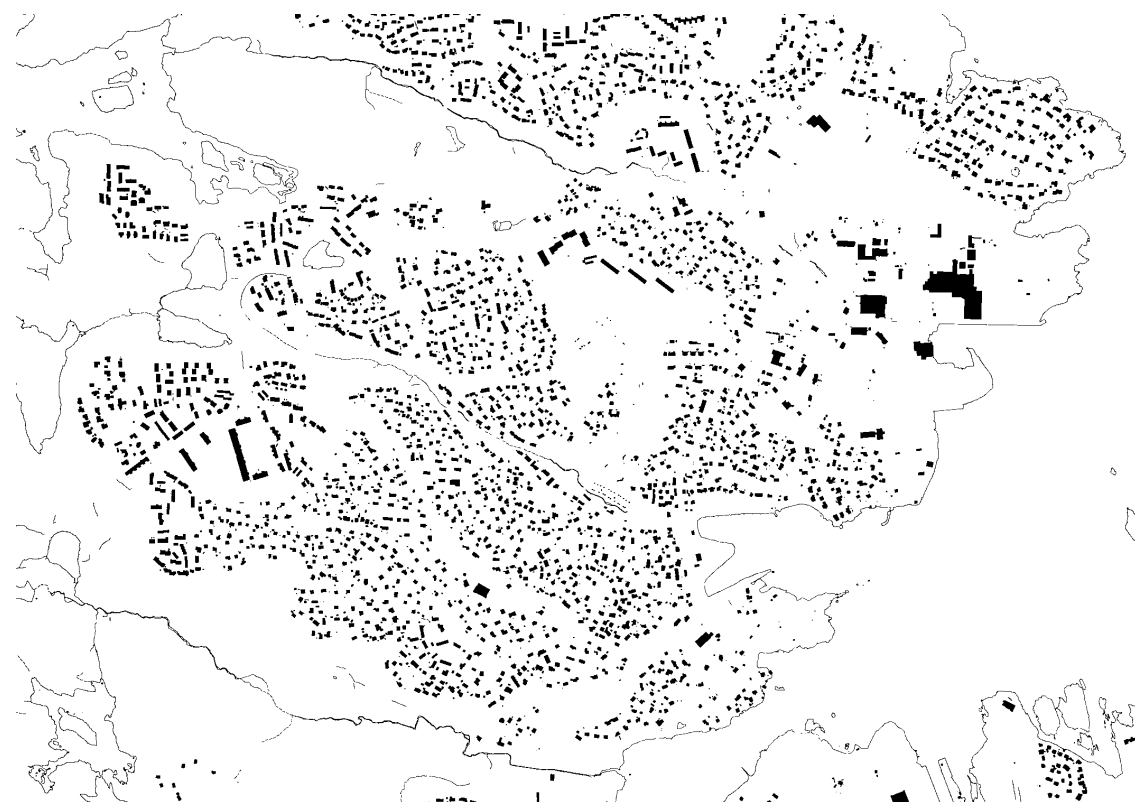
#### Fysisk miljø

Vågsbygdvegens trase er gammel, men vegen har endret karakter fra landeveg i jordbrukslandskap til sterkt trafikkert hovedveg i bebyggd område. Den oppleves som en barriere, trafikken skaper støy- og støvproblemer. Sanering av avkjørsler har gjort bygdas tidligere senter og «handlegate» mellom Lumberkrysset og Auglandsbukta til gjennomkjøringsveg.

Flere forhold har vært bestemmende for hvordan området framstår i dag. Styrende elementer har vært og er Vågsbygdveien som livsnerven og landskapet som byggegrunn – på gamle kart ligger de gamle storgårdene som «perler på snor» langs veien. Med eldre uregulert og regulert bebyggelse helt fra 1950-tallet framstår planområdet bygningsmessig som sammensatt – fra frittliggende eldre gårdstun uten fysisk sammenheng med øvrig bebyggelse til store bygningsmasser i rasjonelt rutesystem.

Mellom områder med klart definert bruk ligger restarealer. Deler av områdene ved Vågsbygdveien oppleves som uoversiktlige og dels uferdige.

Vågsbygd senter med skolene framstår som et enhetlig område. Området som skal være bydelens «storstue» og møteplass preges av store asfaltflater.



### 6.2 Mellommenneskelige forhold

#### Levekårsforhold

Vågsbygd vokste i takt med at industri- og servicenæringer ble utbygget i bydelen og i kommunen som helhet. I den aktive utbyggingsperioden hadde bydelen et stort antall industriarbeidere. Senere har serviceyrker, handel og offentlige virksomheter skapt arbeidsplasser. Boområdene vitner om god boligstandard.

Ulike statistiske kilder beskriver i stor grad negative forhold ved levekårene. De positive kvalitetene i bydelen som ikke får sitt uttrykk i dette materialet, må ikke glemmes. Eksempler på dette er god tilgang til naturopplevelser, store boliger, mange lekeplasser og møteplasser, lite forurensning, stor grad av frivillig innsats, kort arbeidsvei, godt utbygget offentlige tjenester mm.

Statistisk sentralbyrå utgir årlig en levekårsindeks for de ulike kommuner og bydeler basert på sosialhjelp, levealder, uføretrygd, attføringspenger, vold, arbeidsledighet, overgangsstønning, lav utdanning. Etter en bedring lå Vågsbygd bydel ved sist undersøkelse på kommunegjennomsnittet. Lund bydel kommer best ut, mens Sentrum bydel tradisjonelt har det dårligste resultat.

Vi har ikke tallene for Midtre Vågsbygd, men utfra andre kilder mener vi å tro at dette området har en gjennomsnittssituasjon hva angår kommunen. I kriteriefordelingssystemet som er utarbeidet i kommunen og som fordeler ressursene i helse- og sosialsektoren samt fritidsetaten kommer Midtre Vågsbygd ut på kommunesnittet mht. sosialhjelpstilfeller, rusbehandling, barn av fremmedkulturelle, barn av enslige forsørgere, uføretilfeller mm.

Vågsbygd bydel og planområdet ser ut til å ligge på et gjennomsnitt mht målbare levekårsforhold i kommunen.

Kartet over viser bebyggelsesstrukturen i området – de store bygningene har en klar organisering i forhold til hverandre mens det kupert terrenget er bestemmende for plassering av mindre veier og småhusbebyggelsen.



Inngangspartiet ved Vågsbygd Senter.

### Sosialt nettverk, møteplasser og livskvalitet.

Uformelle og formelle treffsteder i nærmiljøet har stor betydning for muligheten til å utvikle sosiale nettverk. Dette har igjen betydning for den enkeltes opplevelse av trivsel, trygghet og tilhørighet. De fleste mennesker vil ha behov for steder hvor de kan bli kjent, engasjere seg og knytte kontakter. Et levende organisasjons- og kulturliv er en styrke for lokalsamfunnet og en helsefremmende faktor for den enkelte innbygger.

Det offentlige har et ansvar i tilrettelegging for å muliggjør slike aktiviteter og møteplasser, bl.a. bør det være god tilgjengelig, minst mulig grad av bilavhengighet, og et sentrum som inviterer til mangfold og aktivitet. Et godt sosialt miljø er dessuten ofte preget av å ha et stabilt bomiljø med lite utflytting og en variert befolkningssammensetning.

#### Formelle møteplasser

Midtre Vågsbygd er godt dekket med innendørs møteplasser til kurs og fritidsaktiviteter. Ved Vågsbygd senter ligger samfunnshus, skolene, idrettshall, kirke og Vågsbygdtdunet. I gåavstand fra senteret ligger frikirken og i 2002 står Karuss oppvekspark ferdig. Amalienborg som er i privat eie rommer kontorer, men benyttes sporadisk til kulturelle formål og møtevirksomhet.

Bygging av Karuss oppvekstpark og forbedring av utearealene ved Vågsbygd senter kan gi gode fritidsarenaer for barn og ungdom. Karuss kan tilrettelegges med mer lekepregede området beregnet på en noe yngre aldersgruppe, ved Vågsbygd senter bør det tilrettelegges for mer typiske «urbane» aktiviteter for ungdom. Det bør derfor avsettes et areal beregnet for slike aktiviteter, uten at innholdet er fast definert på forhånd.

Som utendørs festplass benyttes i dag arealene mellom Vågsbygd samfunnshus og Fiskå skole. Kombinasjonen med Vågsbygd samfunnshus gjør dette til en god løsning. En annen mulighet er Kirkebanen med naturlig amfi opp mot Vågsbygd skole. Her vil Vågsbygdtdunet og Vågsbygd skole kunne fungere som støttefunksjon for festplassen.

#### Uformelle møteplasser

Medvirkningen klargjorde at behovet for uformelle møteplasser er stort, det ble særlig pekt på behovet for opprusting av senteret. Dette kan f.eks. skje som samarbeid mellom næringsliv, beboere og kommunen.

Møteplasser skapes ved at de tas i bruk – planlegging kan kun legge til rette for dette, ikke skape møteplasser. For at de skal kunne fungere må det være en viss åpenhet mht til bruk. Muligheten for å «se og bli sett» er viktig, likeledes estetiske kvaliteter, trygghet, men også spenning og opplevelser. Den menneskelige dimensjon må være med under planleggingen. I overordnet plansammenheng er det mulig å sikre grøntstrukturer og uteoppholdsarealer – selve utforming må skje ved detaljplanlegging og prosjektering.

Det er tilfredsstillende dekning av lokaler for møtevirksomhet i Midtre Vågsbygd. Disse kan imidlertid utnyttes bedre.

Det er et klart behov å legge til rette for uformelle møteplasser.

### Stedstilhørighet og identitet

Planområdet har gjennomgått store endringer i etterkrigstiden. Medvirkningen har vist at Vågsbygd i manges bevissthet fortsatt er ei bygd. Forhold med betydning for stedstilhørighet knyttet til fysisk miljø er bl.a.:

- *Naturgitte forutsetninger – landskap:* Den klare inndelingen med sjø, innmarksbeltet og heiområdene bak er karakteristisk og historisk viktig for Vågsbygd. Strandbeltet er et kupert, sammensatt «minilandskap»: åsen bak Vågsbygd senter er en karakteristisk terrengformasjon som bidrar til dannelse av landskapsrommet hvor senteret ligger. Auglandsbukta «omfavner» småbåthavna og gir området klar identitet. Auglandsbekken, Fiskåbekken og Auglandsbukta er viktige drag i landskapet.
- *Faste kulturminner – bygninger og anlegg:* Gravrøysa mellom Fiskåtangen og Elkem industriområde viser at det har vært bosetting fra gammelt av, men bidrar lite til stedets identitet. Vågsbygdveiens trase er gammel, men dagens utforming viser ikke dette. «Sentrumsgata» mellom Lumberkrysset og Auglandsbukta er karakteristisk, men kvaliteten som handlegate er redusert. Øvrig eldre bebyggelse ligger spredt og danner ikke noe enhetlig og sammenhengende miljø. Enkelbygninger som Amalienborg med sin spesielle bakgrunn og gårdsbygninger vitner om virksomhet som har vært. Kulturlandskapet med jordbruk og dyrehold som et dominerende element er erstattet av nyere bebyggelse og småhager.
- *Landemerker:* Kirka er et lokalt landemerke ved senteret.
- *Vågsbygd senter* har en identitet og klar kvalitet som etablert møteplass.

I tillegg vil ikkefysiske forhold være av betydning, som erindringer («manns minne»), kulturliv, foreningsliv – alle forhold som kan knyttes til begrep som livskvalitet.

Arealplaner kan sikre/legge til rette for videreutvikling av konkrete bevaringsverdige miljøer eller overordnede strukturer av betydning for stedstilhørigheten. Det lokale engasjement vil spille en avgjørende rolle (tradisjoner, utstillinger, arrangement, organisasjonsliv, osv). Diskusjon om stedstilhørighet oppstår ofte når det skjer store endringer. I en slik sammenheng er det viktig å ha med seg at fremtidens kulturminner bygges i dag.

Det er sterk bevissthet om Vågsbygd som bygd, og det er pekt på enkelte element av verdi for stedstilhørigheten.

I medvirkningsprosessen har det kommet fram et klart behov for opprusting av senteret – dette begrunnes utfra rent estetiske forhold og muligheten for å legge til rette for møteplasser. Dersom disse forhold lykkes, vil en også bidra til styrking av identitet og stedstilhørighet.



Auglandsbekken – bak Vågsbygdtdunet.

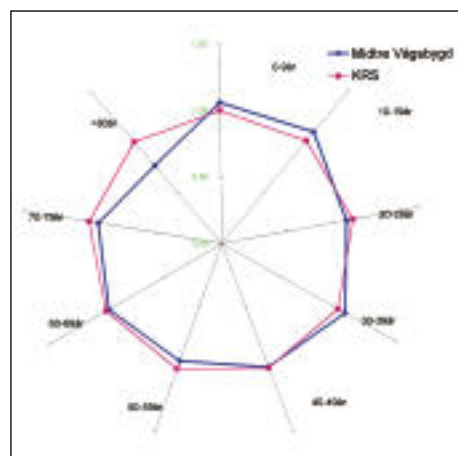


Vågsbygd Kirke.



Auglandsbukta.





### 6.3 Befolkningsutvikling og boligbehov

Befolkningen er ung – fortsatt 31% under 19 år. Antall eldre over 80 år antas å øke sterkt fremover i bydelen – delvis avhengig av bolig- og institusjonsutbygging i området. I Eldrerådets undersøkelse fremgår et ønske blant 60-åringene om å flytte til Kvadraturen når de ikke kan bo i sine eneboliger lenger. Utbygging av senterstruktur og tjenlige mindre boliger er derfor aktuelt for å gi denne aldersgruppa mulighet til å velge fortsatt bolig i bydelen.

Det er stor grad av mobilitet i befolkningen – ved flytting inn og ut av bydelen, samt innen og mellom de 4 områdene i bydelen.

#### Demografisk balanse

En bymessig senterstruktur med høy utnyttelse i de sentrale deler av Vågsbygd vil virke inn på befolkningssammensetningen. En innvending mot en slik utnyttelse kan være at det vil kunne medføre opphopning av eldre mennesker i tilknytning til senteret.

Midtre Vågsbygd har en aldersfordeling tilnærmet lik gjennomsnittet for hele kommunen. Det «mangler» endel >80år i Midtre Vågsbygd for at området skal «speile» eksakt befolkningssammensetningen i kommunen.

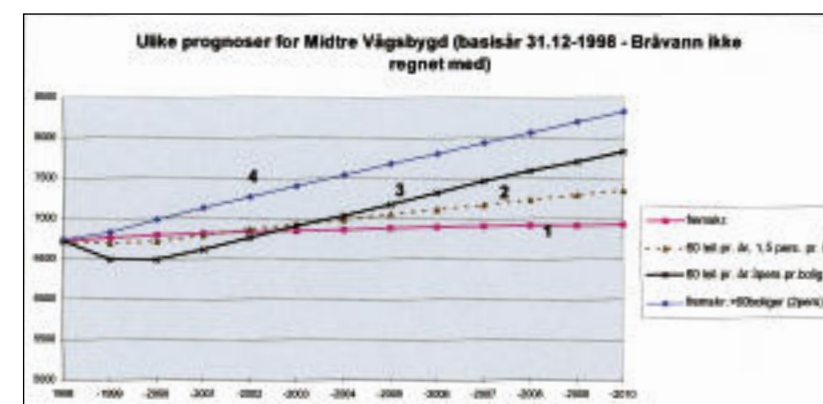
Til sammenligning vises tilsvarende figurer for Kvadraturen og Lund/Sødal (som statistisk sett anses å ha funnet en balanse mht befolkningssammensetning). Disse viser et behov for eldre mennesker til å bo rimelig sentralt. Dette betyr at en senterutvikling i Midtre Vågsbygd sannsynligvis vil oppfattes attraktivt av endel innbyggere i Vågsbygd som nå er godt voksne/ yngre eldre, men som etterhvert vil kjenne behov for enklere boforhold og en mer sentrums- og service-nær bolig.

#### Befolkningsutvikling – fire scenarier

Maksimalt fortetningsboligpotensiale i Midtre Vågsbygd er antydnet til ca 900 boenheter. I slutten av prognoseperioden 31.12-2010 er ca 700 realisert (gitt at det bygges 60 boliger pr. år). Det vil således gå ennå noen år før maks befolkningsøkning ev. er realisert. Med den økning som uansett vil skje i befolkningen (fremskrivning), vil området (inkl. Bråvann) kunne øke sin befolkning fra ca. 7000 idag, til ca. 9000 et sted mellom 2010 og 2015. Dersom utbyggingen reduseres, blir naturligvis økningen tilsvarende redusert. Etterspørselen vil dessuten kunne sette en grense for hvor raskt befolkningen vil øke.

Befolkningssammensetningen vil være avhengig av boligmassen.

Illustrasjonene over viser befolkningssammensetninger pr. 1.1.1999 i forhold til hele kommunen. Innbyggertallet i bydelen deles på antallet i hele kommunen (for de forskjellige årsgruppene). Dersom andelen i området er lik andelen i kommunen, blir indeksen 1.



#### Scenarie 1 – ren fremskrivning

Det forutsettes ingen boligbygging og at alle blir boende i området. Vi ser da en relativt svak vekst.

#### Scenarie 2 – vekst på 60 boenheter pr. år – 1,5 personer pr. bolig

Det forutsettes en netto innflytting på 350 personer pr. år i tillegg til fremskrivning. Prognoseprogrammet (brukt for scenarie 2 og 3) antar at det er boligunderskudd og utflytting i området. Diagrammet viser at det kan ta tid før markedet kan absorbere 60 boliger pr. år i tillegg til den øvrige planlagte utbygging i kommunen (gitt at netto innflytting holder seg på 350 hvert år).

#### Scenarie 3 – vekst på 60 boenheter pr. år – 3 personer pr. bolig

Prognoseprogrammet antar at det vil være begrenset etterspørsel til å fylle alle boligene dersom de stilles ferdig i antydnet tempo. Vi ser da at vi får en lavere vekst enn i neste scenarie.

#### Scenarie 4 – vekst på 60 boenheter pr. år – 2 personer pr. bolig

Antall personer pr. nye boenhet legges her til utviklingen ved en ren fremskrivning. Dette scenariet forutsetter at det vil være etterspørsel nok til å fylle disse boligene

Den nåværende befolkningssammensetning samt antagelser om befolkningens kommende bolig- og sentralitets-behov tyder på at det ligger godt til rette for en senterutvikling med høy utnyttelse i Midtre Vågsbygd.

Befolkningsøkningen i bydelen er avhengig av både boligbygging og etterspørsel. Antagelig vil Midtre Vågsbygd (inkl. Bråvann) ved full utbygging kunne nå ca. 9000 en gang i neste 10-år.

### 6.4 Boligbygging

#### Dagens situasjon – statistikk

En vesentlig andel av boligene i planområdet er eneboliger. Det er stor variasjon i tomtestørrelsen. I den sentrale del av planområdet har boligområdene en tetthet på 1–1,5 boliger/daa, mens den for Auglandslia og Skyllingsheia er under 1,0 boliger/daa. Kjerrheia med blokkbebyggelse har 3,0–5,0 boliger/daa.

Hele Midtre Vågsbygd (inkluderer også Åsane) har en fordeling av boligtyper som omtrent tilsvarer kommunens gjennomsnitt – bydelen har noe mindre andel blokkbebyggelse og en litt større andel vertikaldelte boliger enn gjennomsnittet i kommunen.

Fortetningspotensialet i Midtre Vågsbygd er stort. For å vise hvordan utviklingen 12 år frem vil kunne bli, har vi lagt inn ulike forutsetninger i prognosene – vist i figuren på siden.





Solbygg på Lund.



Elvegata i Kvadraturen.



Tønnefabrikken på Lund.

Eksempler på attraktive boligområder med høy utnyttelse.

Boligtype	Midtre Vågsbygd	Kristiansand kommune
Leilighet	23,4 %	26,5 %
Kjede, rekkehus mm	35,4 %	32,3 %
Frittliggende enebolig	41,1 %	41,1 %

(Tallene er hentet fra kommunens områdeatlas)

#### Kommunens boligpolitikk

Kommunen har som målsetting at det i tomte- og boligpolitikken skal være kjøpers marked. Målsettingen er forutsatt å kunne oppnås gjennom at det til enhver tid skal foreligge/tilrettelegges for et godt tilbud av tomter/boliger i alle områder. Det er forutsatt at tilbudet skal dekkes gjennom en kombinasjon av tilrettelegging innenfor eksisterende byggesone (fortetting) og innen nye feltutbyggingsområder.

«Egnethetsvurdering for boligfortetting» antyder et samlet fortetningspotensiale for boliger på 860–990 boenheter i Midtre Vågsbygd. En boenhet er i denne sammenheng regnet som en leilighet på ca 100m<sup>2</sup> som et gjennomsnittsnivå.

Andel fortetting i bydelen er ihht gjeldende utbyggingsprogram forutsatt å utgjøre ca 50 enheter per år. Andel fortetting innenfor kommunedelplanområdet utgjør per i dag ca 20 enheter per år.

Familiestørrelsen reduseres pga. økende antall skilsmisser, lavere barnetall og stadig større andel enslige. Det bør satses på mindre boliger også til disse gruppene i planområdet.

En anser det som positivt å ha et blandet boligtilbud med en variert befolknings sammensetning boområdene. Slik berikes miljøet for både barn, voksne og eldre.

I tillegg til leiligheter for eldre ønsker kommunen også at det tas hensyn til andre spesielle grupper. Helse/sosialektoren har i HP 2000–2003 skissert behovet i Midtre Vågsbygd (sentrumsnær plassering viktig) for å ivareta boligtilbud til psykisk utviklingshemmede, mennesker med psykiske lidelser, eldre pleietrengende samt de som har problemer med å etablere seg i boligmarkedet. Dette må vurderes ved inngåelse av utbyggingsavtaler.

På bakgrunn av befolkningsprognosene og for å ivareta kommuneplanens intensjoner, bør det innenfor planområdet tilrettelegges for et årlig byggevolum tilsvarende ca. 60 boenheter per år.

Alderssammensetningen i området bør i en innledende fase ha innvirkning på valg av type boliger som det skal tilrettelegges for. Nye boliger for eldre vil frigjøre eneboliger i og i de omkringliggende områder. Utvikling av senterområdet må ses i sammenheng med de omkringliggende områder slik at beboerne kan få et variert boligtilbud.

Kommunen ønsker også å tilrettelegge for boliger til grupper som selv har vanskelig for egen bolig. Utpekingsrett og utbyggingsavtaler må brukes aktivt.

## 6.5 Senterfunksjoner – private og offentlige

Med senterfunksjoner menes her både private og offentlige tilbud og tjenester som betjener bydelen. Lokalisering av disse er avgjørende for hvordan folks dagligliv fungerer og hvordan behov for møteplasser ivaretas.

Viktige elementer for historiske senterdannelser har bl.a vært kommunikasjon, handel, og offentlige bygg. I tidligere Oddernes kommune var disse funksjonene spredt – landkommunen omkranset Kristiansand bykommune og hadde administrasjon i Kvadraturen og kirke på Oddernes.

### Vågsbygd Senter

Vågsbygd senter ble bygd tidlig på 1970-tallet etter forutsetninger lagt i kommunens første generalplan av 1969.

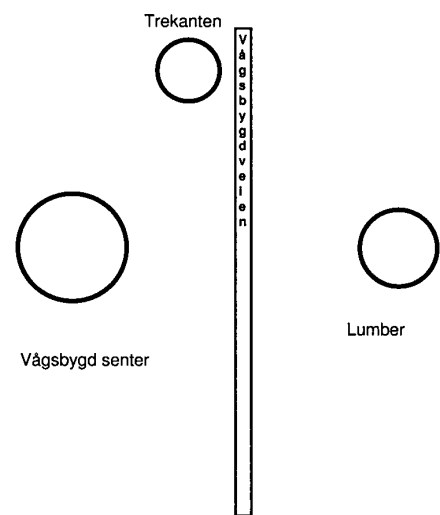
Dette var et radikalt grep i forhold til tidligere «sjølgrodde senterdannelser». Bydelens nye tyngdepunkt for kommersielle og offentlige funksjoner skulle også avlaste presset mot Kvadraturen. Senteret ble utformet etter datidens idealer som en sluttet enhet. Boligblokker, barne- og ungdomskole, videregående skole, samfunnshus, kirke og idrettshall lå i nær tilknytning til senteret.

Her finnes i dag det aller meste av tjenester, både private og offentlige, bl.a viktige funksjoner som post, bank og apotek. Videre er det kommunale tjenester som helse/sosialektoren, kultursektoren/fritid, bibliotek. Til tross for etableringer som kan svekke Vågsbygd senter er dette fortsatt tyngdepunktet i bydelen. Muligheten for å knytte Vågsbygd senter sammen med Hovedgårdstunet kan styrke begge.



Vågsbygd Senter.





Ulike tyngdepunkter for senterdannelse i sentrale deler av Vågsbygd

I senere tid er det etablert nærings- og senterfunksjoner utenfor Vågsbygd senter, i hovedsak nær Vågsbygdveien og på Lumber. Offentlige virksomheter som politi, arbeidskontor og barnevern er f.eks å finne på Trekanten. Det er ønsket om ytterligere etablering av dagligvareforretninger langs Vågsbygdveien. Dette vil forsterke de uheldige forhold som allerede er oppstått:

- Avstanden mellom tilbudene gir økt bilavhengighet og svekker grunnlaget for samordnet kollektivtransport
- Det blir vanskeligere å få til gode fysiske løsninger og et levende sentrum
- Lokal tilhørighet kan svekkes ved at bygdas samlingspunkt ikke lenger er et entydig «sted».
- Senterhierarkiet skissert tidligere svekkes (pkt. 4.2).

En finner ikke det utvalg av forretninger som en kunne forvente utfra antall beboere i bydelen som er på størrelse med en liten norsk by. Spredning av tilbudene lokalt samt nærhet til Kvadraturen og Sørlandsenteret kan være årsaker til dette. Nye etableringer av forretninger har ført til at tilbudet av dagligvare/detalj er spredt over et område som nesten tilsvarer Kvadraturen (1km<sup>2</sup>).

#### Handelsanalysen

Selv om det er overetablering av dagligvareforretninger i Vågsbygd er det et press på å etablere slike virksomheter i tilknytning til Vågsbygdveien. En handelsanalyse med tanke på avklaring av senterstrukturen i Vågsbygd konkluderte med følgende:

- Vågsbygd senter må utnyttes bedre. Momentene for å flytte ikke sterke nok.
- Det må være best mulig kommunikasjon til senteret, offentlig (bussmetro) og privat.
- Det bør ikke etableres konkurrerende senter med omtrent samme størrelse.
- Et konkurrerende senter bør evt ha en størrelse som rettferdiggjør investeringen og representerer et nytt og forbedret tilbud. Dette anses ikke som reelt alternativ utfra rådende politikk.
- Politikken bør være restriktiv mht til nyetableringer, unntaksvis bør innovative konsepter kunne tillates. Eventuelle utbyggere bør pålegges redegjøring av planer og evt foreta markeds-/konsekvensanalyser.

Dagens usikre situasjon med press på etablering av dagligvarehandel langs Vågsbygdveien og spredning av senterfunksjoner er uheldig.

#### Kan Vågsbygd skole flyttes?

Flere av temagruppene som deltok i medvirkningen foreslo å flytte Vågsbygd skole for å utvide sentrums/senterområdet.

Det skal bygges ny skole for 1.–10.trinn på Karuss. Den nye skolen vil avlaste Vågsbygd skole, men den vil ikke kunne erstatte Vågsbygd skole.

Vågsbygd skole har en god tomtestørrelse, og skolen ligger godt plassert i forhold til elevenes bosted. Arbeidstilsynet har varslet om pålegg med tvangsmulkt når det gjelder bedring av arbeidsforholdene ved skolen.

Både Vågsbygd og Fiskå skole benytter seg idag av Vågsbygdhallen og samfunnshuset med de sambruksfordeler som det gir.

Dersom man velger å flytte Vågsbygd skole, må det skaffes til veie ny tomt på 25 dekar sentralt plassert i forhold til elevenes bosted og med trafiksikker adkomst. Videre må det bygges ny skole tilsvarende Vågsbygd skoles størrelse pluss gymnastikksal og bibliotek innen 2003/04. Det må ikke gå på bekostning av andre prioriterte investeringer i sektoren.

I undervisningssektoren vurderes det slik at Vågsbygd skole er godt plassert i forhold til der elevene bor og tomte gir mange muligheter til aktiviteter for aldersgruppen. Skolen har bygningsmessige mangler, men den planlegges oppgraderes.



Vågsbygd skole.

Vågsbygd skole bør forbli der den er og bør brukes aktivt for å skape gode lokale møteplasser både ute og inne.

#### Kommunale senterfunksjoner – helse/sosial og kultur/fritid

Både helse/sosialsektoren og kultursektoren er etablert med administrasjon og tjenester for publikum forskjellige steder i Vågsbygd senter. Helse- og sosialsektoren har avdelingskontor spredt utover i bydelen i tillegg til de som er lokalisert på Vågsbygd senter.

En større grad av samlokalisering av kommunale tjenester i bydelssenteret vil kunne være en styrking av en slik funksjon og en forbedring av kommunens tjenester overfor publikum.

En samling av kultursektorens tiltak vil kunne dekke

- bibliotektiltjenester til publikum og skolene
- musikk og kunstundervisning til barn og unge

En samlokalisering betyr også at andre enn de rent kommunale må vurderes, slik som lege- og fysioterapi mm.

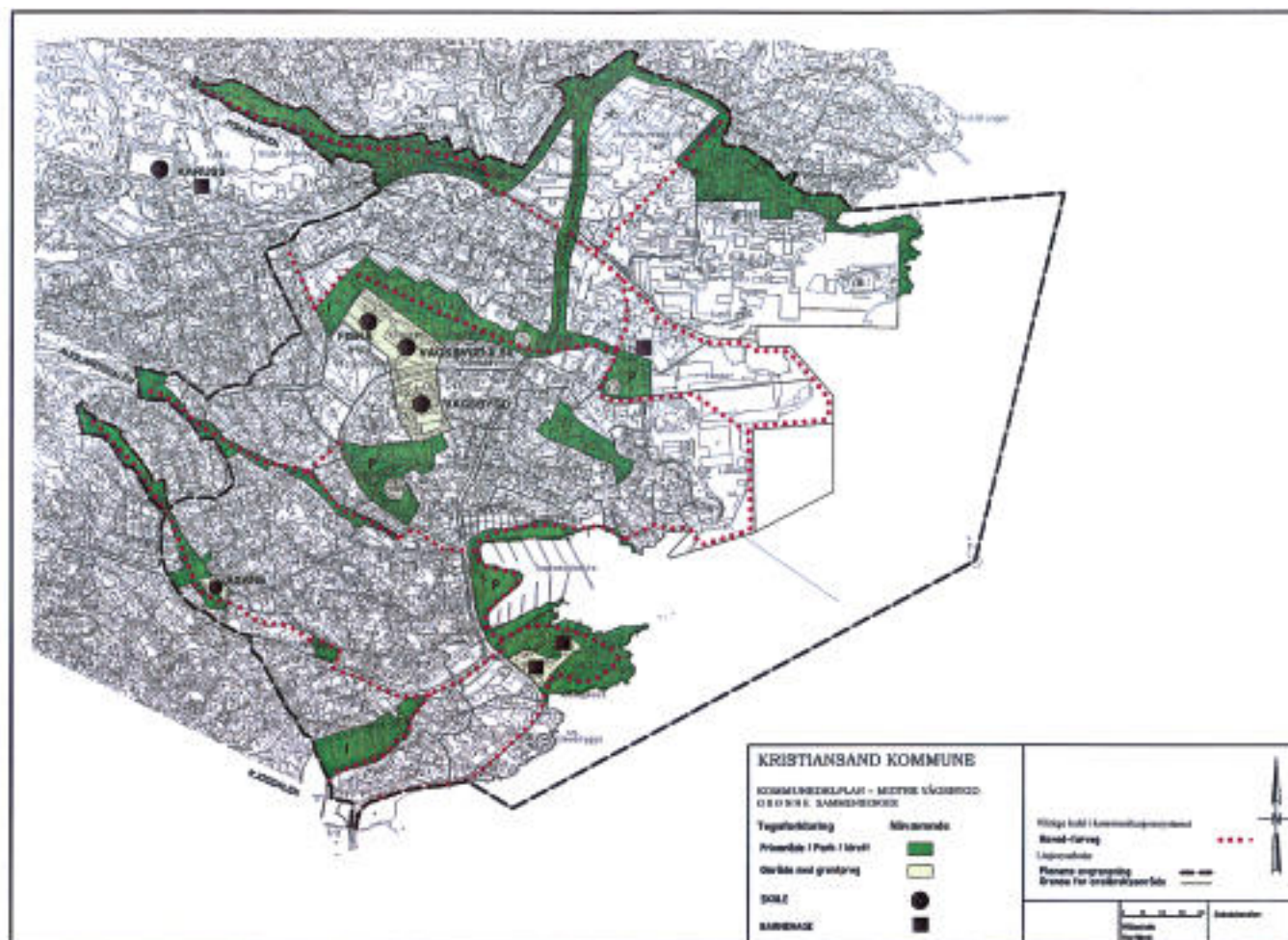
I forbindelse med fortetting i senterområdet bør det tas høyde for utvidelse av svømmehallen i samfunnshuset.

#### Ungdomskafe/ internettkafe

De unges representanter i medvirkningen ønsket at det etableres en ungdomskafe i bydelssenteret. En slik etablering kan bl.a gi muligheter for tilrettelagte arbeidsplasser og /eller en elevbedrift.



## 6.6 Barnehage og skole



Illustrasjonen viser eksisterende barnehager og skoler i forhold til overordnet grøntstruktur og hovedturvegnnett foreslått i kommunedelplanen.

I Midtre Vågsbygd er det 9 kommunale og private barnehager:

- Skårungen, Auglandstjønn, Karuss, Eplehage og Fiskåtangen barnehager.
- Kollen, Løvliveien og Vågsbygd familiebarnehager.
- Vågsbygd åpne barnehage

Det er 3 grunnskoler i området:

- Åsane skole for 1.–4.trinn
- Vågsbygd skole for 1.–7.trinn
- Fiskå skole for 8.–10.trinn

Det er en videregående skole i planområdet: Vågsbygd videregående skole som nå bygges ut med nye lokaler for musikk, dans, drama og bedre arbeidsforhold for elever og ansatte.

Barnehagene og grunnskolene har ikke kapasitet til å ta imot alle barn og unge i området.

Det er bevilget penger til ny skole for 1.–10.trinn på Karuss. Skolen planlegges som en del av Karuss oppvekstpark og tas i bruk høsten 2002.

Det foreslås ny barnehage i området og utvidelse av Auglandstjønn og Skårungen barnehager.

Området er så tettbebygget at det bør være unødvendig med skoleskyss. Grensen for rett på skoleskyss er 2 km for 1.klassinger og 4 km. fra 2.klasse. Det må derfor legges vekt på å sikre trafikksikre skoleveger i hele området. Et godt utbygd gang- og sykkelnett vil være til glede for alle aldersgrupper.

Spesielt skolene brukes til ulike aktiviteter utover skoletid. Det er i tråd med kommunens satsing på samlokalisering, flerbruk og opparbeidelse av lokale møteplasser og en forutsetning i læreplanen for grunnskolen m/videregående skole.

Bråvann hører til Midtre Vågsbygd, men i skolesammenheng har elevene fra området gått på skoler i Voie pga enklere veiforbindelse. Skolekapasiteten har vært og er anstrengt i begge områdene, men situasjonen vil bedre seg med nye Torkelsmyra skole i Voie og Karuss skole i Midre Vågsbygd. På sikt vil det være aktuelt å vurdere om elevene fra Bråvann bør gå på skole i Midtre Vågsbygd.

Med dagens elevtallsutvikling, skoletilknytning og boligutbygging er barnehagedekningen er for liten. Det bør etableres 1–2 nye barnehager. Storenes og Auglandstjønn barnehager bør utvides.

Skolekapasiteten vil bli tilstrekkelig når Karuss skole står ferdig i 2002.



Kirkebanen ved Vågsbygd skole





Fiskå Verk.

## 6.7 Industri – arbeidsplasser

Arealkrevende industrivirksomheter har beslaglagt store deler av strandsonen i Midtre Vågsbygd og danner et nesten sammenhengende område fra Fiskåtangen til Auglandsbukta (Fiskå industriområde, Fiskå Verk, Lumber). Lokaliseringen har utspring i utnyttelsen av bekkene og tilgang til sjø – ved Fiskåbekken var det stor sagbruksvirksomhet allerede før byens grunnleggelse.

Havneforholdene er gode – kaia ved Elkem/Fiskå er i bruk. På Lumber finnes dypvannskai. Dagens virksomheter har ikke behov for denne – det er heller ingen utsikt til brukere i nær fremtid. Kaia er dessuten ifølge eier i dårlig teknisk stand.

Noen av virksomhetene har endret karakter. På *Fiskå Verk* er tradisjonell prosessindustri utvidet med forskning. *Lumber* har etter hvert karakter av næringspark med et mangfold av virksomheter: småindustri, beslektede konsulentvirksomheter og større utsalg, men også andre virksomheter som kjøpesenter, treningsstudio, videregående skole. *Fiskå industriområde* inneholder flere virksomheter. I ett tilfelle er det gitt midlertidig bruksendring for å kunne drive detaljhandel – dette aktualiserer problemstillingen med hensyn til hvor handel skal ligge.

Disse tre områdene er i dag adskilt og med egne avkjørsler til Vågsbygdvegen.

Området favner et stort antall virksomheter, sysselsatte og kunder. Det er et stort potensiale for utvikling i områdene avsatt til industri. Nærhet til sjø gjør arealene attraktive. Frigjøring av arealer til annet bruk, f.eks boliger, må veies opp mot eksisterende virksomheter og innretninger som f.eks dypvannskai.

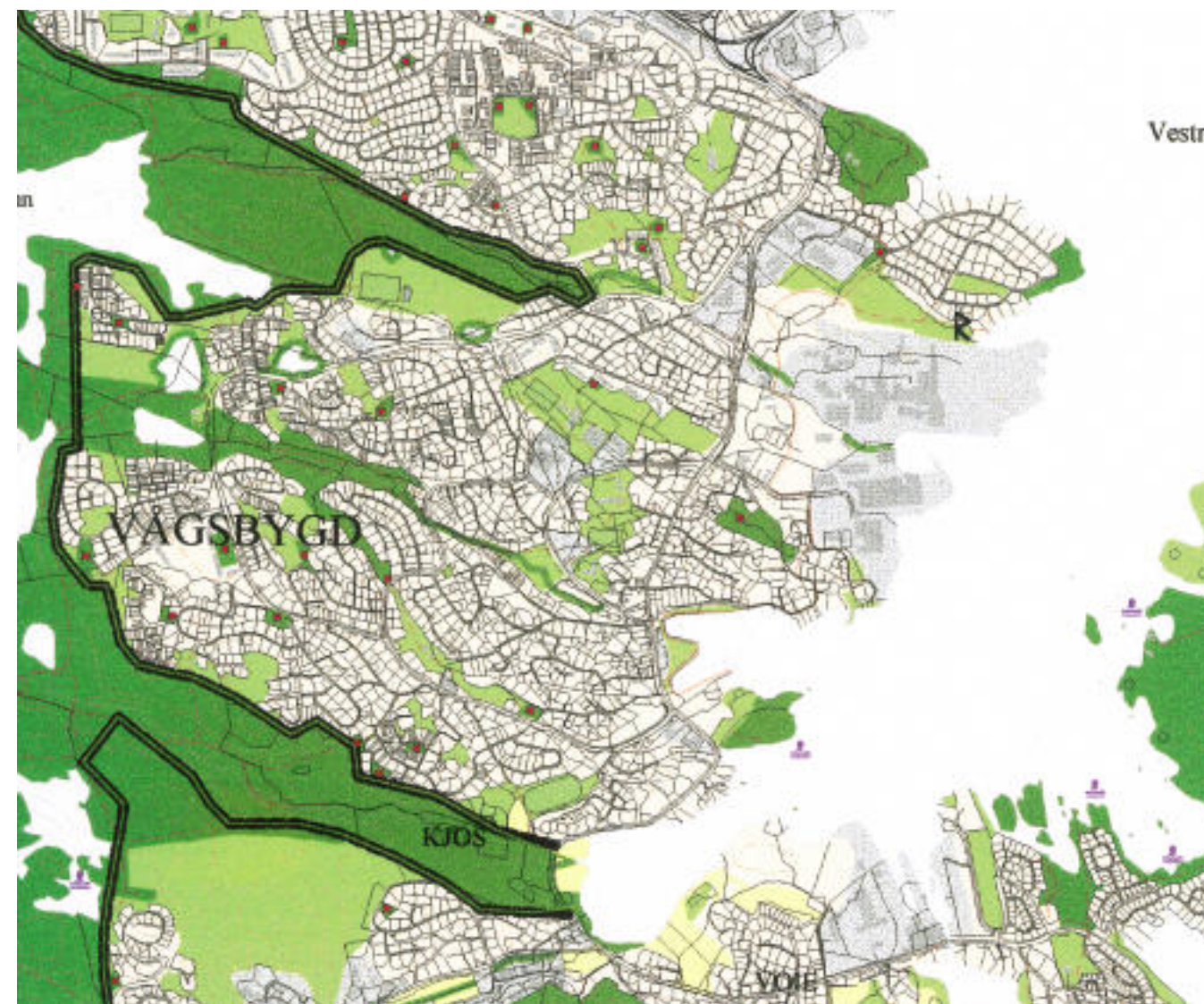
Beliggenhet nær veg/bussmetrolinje og adkomst til området har også betydning for hvor attraktive arealene er for næringsvirksomhet.

Overgang fra arealkrevende til arealintensive virksomheter innebærer også et utviklingspotensiale ved at areal frigjøres. Samlokalisering av næringsvirksomheter kan gi konkurransefordeler.

Lumber.



## 6.8 Grøntstruktur



Som det fremgår av kartet over består grønstrukturen i Vågsbygd av flere ulike arealtyper:

- de store naturområdene (Vågsbygdmarka)
- store og små naturområder, inkludert ferskvann, strandsoner og bekker
- parker, lekeplasser, skolegårder (nærmiljøanlegg), og andre opparbeidede grøntområder
- grønne «restområder» som både kan ha kultur- og naturpreg

Det er stort utbyggingspress i kommunen, også i Vågsbygd. Fortetting er akseptert som strategi for utvikling av Vågsbyen. Dette vil medføre press på grønstrukturen med korridorer og viktige restområder. En overordnet struktur er derfor viktig og må ikke fravikes for å bevare grønstrukturen i fremtiden for friluftsliv, rekreasjon, opplevelse og biologisk mangfold.

### GRØNN PLAKAT

TEGNFORKLARING : OMRÅDEKATEGORIER

**KATEGORI 1 : OMRÅDER MED MEGET STORE LANDSKAPS-, NATUR- OG REKREASJONSVERDIER**

Kulturlandskap / dyrket mark

**KATEGORI 2 : OMRÅDER MED STORE LANDSKAPS-, NATUR- OG REKREASJONSVERDIER**

**KATEGORI 3 : OMRÅDER MED LANDSKAPS-, NATUR- OG REKREASJONSVERDIER**

OMRÅDER UTEN VERDI FOR GRØNNSTRUKTUREN

LYSLØYPE / STI / TURVEI  
BYMARKSGRENSE



### Grøntkorridorer

Grønnstrukturen i Vågsbygd ligger som «grønne fingre» inn i de bebygde områdene med Kjosdalen, Auglandsdalen, Fiskådalen, Kjerrheiadraget og Kyststien som de viktigste korridorene. I flere av korridorene er det opparbeidet turstier med fokus på tilgjengelighet for alle. Dette gir korte avstander fra boligene til større sammenhengende grøntområder. Samtidig gir korridorene en opplevelse i seg selv med sin frodige vegetasjon og bekkemiljøer. Det er f.eks. sammenhengende turstier i Auglandsdalen og Fiskådalen. Dette er verdifulle elementer med nærhet til boligområdene.

Også skolene og barnehagene nyter godt av dette, og bruker naturområdene aktivt. Grønnstrukturen er en viktig kvalitet i Vågsbygd, men den er under sterkt utbyggingspress.

### Kyststien

Kyststien er en sammenhengende turløype som strekker seg fra Hanneviga til kanonmuseet på Møvig. Kyststien er en grøntkorridor i seg selv på tvers av den øvrige grønnstrukturen i Vågsbygd. Turløypa binder sammen etablerte friområder, lekeområder og naturområder og gir disse områdene god tilgjengelighet fra boligområdene. Kyststien knytter disse områdene sammen til et nettverk med forbindelse til større turområder i marka. Myren gård, Fiskådalen, Auglandsdalen, Storenes og Kjosdalen er viktige områder langs kyststien.

Det arbeides med å knytte Kyststien sterkere opp mot strandsonen. Dette blir særlig viktig ved Lumberområdet hvor Amalienborgparken bør integreres som bydelspark langs stien. Mellom Lumber og Auglandsbukta må kyststien legges over Jaktodden mot Auglandsbukta for å holde kontakten med strandsonen.

Kyststien passerer Auglandsbukta hvor det i helgene er skyssbåtforbindelse til Bragdøya kystkultursenter og opparbeidede friområder.

### Bydelsparker

I en bydel i vekst er det viktig med god tilgang til grønne møteplasser hvor beboerne kan samles til ulike aktiviteter. Bydelen har en rekke mindre friområder i tillegg til bydelsparken Myren gård. Ved utvikling av Vågsbyen vil det tvinge seg frem behov for flere grønne møteplasser. Området ved Vågsbygd kirke foreslås etablert som bydelspark mellom kirken, Kirsten Flaggstadsvei og skolen. Området bør få en parkmessig opparbeidelse egnet til ulike aktivitetsformål for alle aldersgrupper. Skolens uteområder kan integreres som del av parken sammen med kirkens uterom og danne en møteplass for ulike aktiviteter.

Parken ved Amalienborg på Lumberområdet bør gjøres tilgjengelig for allmenn bruk. Området vil være en attraktiv møteplass ved videreutvikling av Lumber som næring- og fremtidig boligområde.

Auglandsbukta småbåthavn bør videreutvikles til også å være en møteplass. Eksisterende grøntområde fungerer i dag bla. som samlingssted for ulike idrettsaktiviteter. Sammen med småbåthavna og friområdet på Storenes utgjør området et attraktivt samlingssted for alle aldersgrupper. Strandsonen fra Jaktodden og til Storenes er av stor viktighet for kontakten med sjøen i Vågsbygd. Fremtidig utvikling av området må skje til fordel for allmennheten.

### Biologisk mangfold

Vern av grønnstrukturen og kystsonen er viktig for folks trivsel, og det er viktig for å opprettholde det biologiske mangfoldet. Med biologisk mangfold menes artsrikdommen og alle variasjoner av planter, dyr og mikroorganismer i det miljøet de lever i.

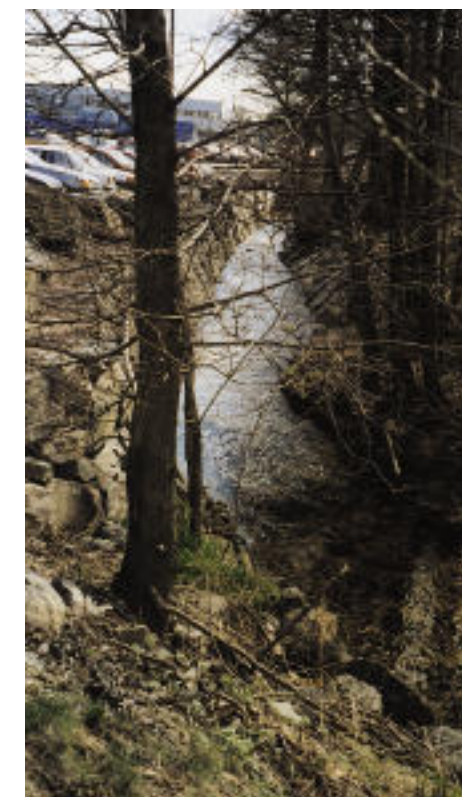
Det biologiske mangfoldet i Vågsbygd er delvis kartlagt. I en by vil alltid det biologiske mangfoldet være truet. Slik er situasjonen også i Vågsbygd.

Det biologiske mangfoldet i kommunen er redusert fordi kommunen ikke har fokusert på verdien av å ta vare dette.

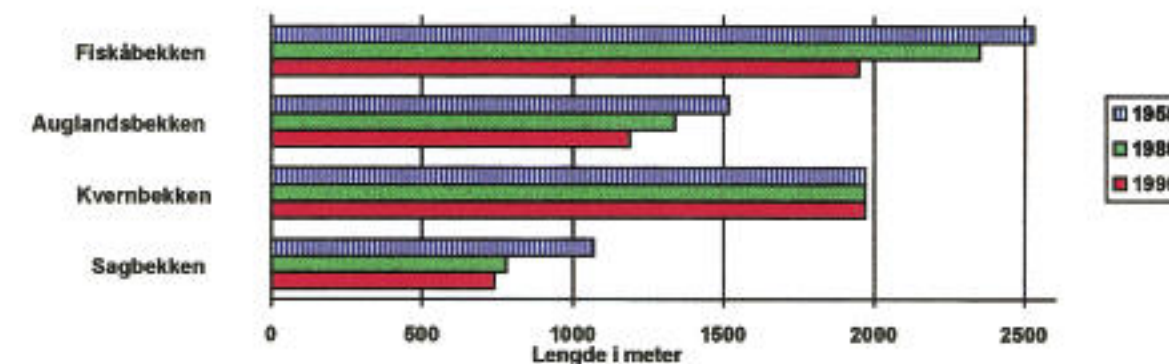
Eksempler på dette ser vi ved lukking av bekker og endringer i strandsonen over et større tidsrom.

### Bekker i Vågsbygd

Innsjøer og bekker er viktige opplevelses- og rekreasjonselementer. I tillegg er disse områdene viktige levesteder for variert fugleliv, fisk og andre organismer. Lukking av bekker blir derfor en trussel for grønnstrukturen det biologiske mangfoldet, samtidig som opplevelseskvaliteten i området reduseres. Figuren under viser at det er bare Kvernbecken i Kjosdalen som ikke har vært påvirket av bekkelukking i perioden 1955–1995.



Fiskåbekken



### Endring i kystlinje i Kristiansand

Strandlinjen langs vann og vassdrag og i kystsonen er i stor grad bygd ned fordi kommunen ikke har klart å motstå byggepresset på disse attraktive arealene.

Figuren viser hvordan noen bekker i kommunen har utviklet seg fra 1950 til i dag. Lukking av bekker er en trussel for grønnstrukturen det biologiske mangfoldet.

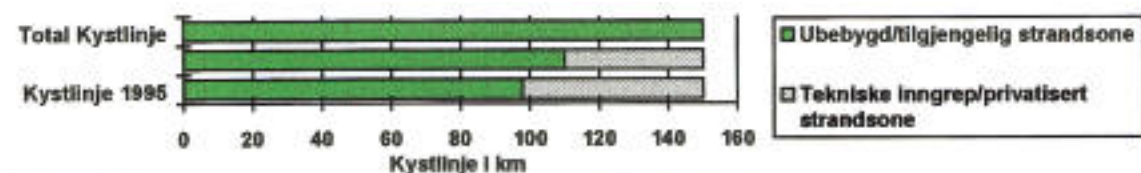




Jaktodden ved Auglandsbukta.

Strandsonen er viktig som rekreasjonsområder i tillegg til biologisk mangfold. Strandsonen er under sterkt press mot utbygging og privatisering generelt i kommunen, også i Vågsbygd. Understående figur viser hvordan strandsonen i kommunen generelt har endret seg siden 1960. Dette viser at bygging i strandsonen, også i Vågsbygd har stor aktivitet. Dette har flere steder medført at allmennhetens tilgang til attraktive rekreasjonsarealer er redusert. I dag er allmennhetens tilgang til sjøen knyttet opp mot arealene ved Jaktodden, Auglandsbukta og Storenes, i tillegg til Myren Gård.

Strandsonen er også med på å gjøre bydelen til et godt sted å bo, samtidig som den representerer viktige regionale og nasjonale rekreasjons- og landskapsinteresser. Skjærgårdsparken har bidratt til å verne store deler av kystsonen mot videre inngrep. I Vågsbygd er dette spesielt knyttet til øyene.



Figuren viser strandsonen i 1965 og 1995 i forhold til opprinnelig kystlinje.

Det er få grøntarealer igjen i midtre deler av Vågsbygd, og disse trues fortsatt av nedbygging, særlig gjennom fortettingsprosjekter uten helhetlig plan. Målsetting for grønnstrukturen i Vågsbygd blir derfor følgende:

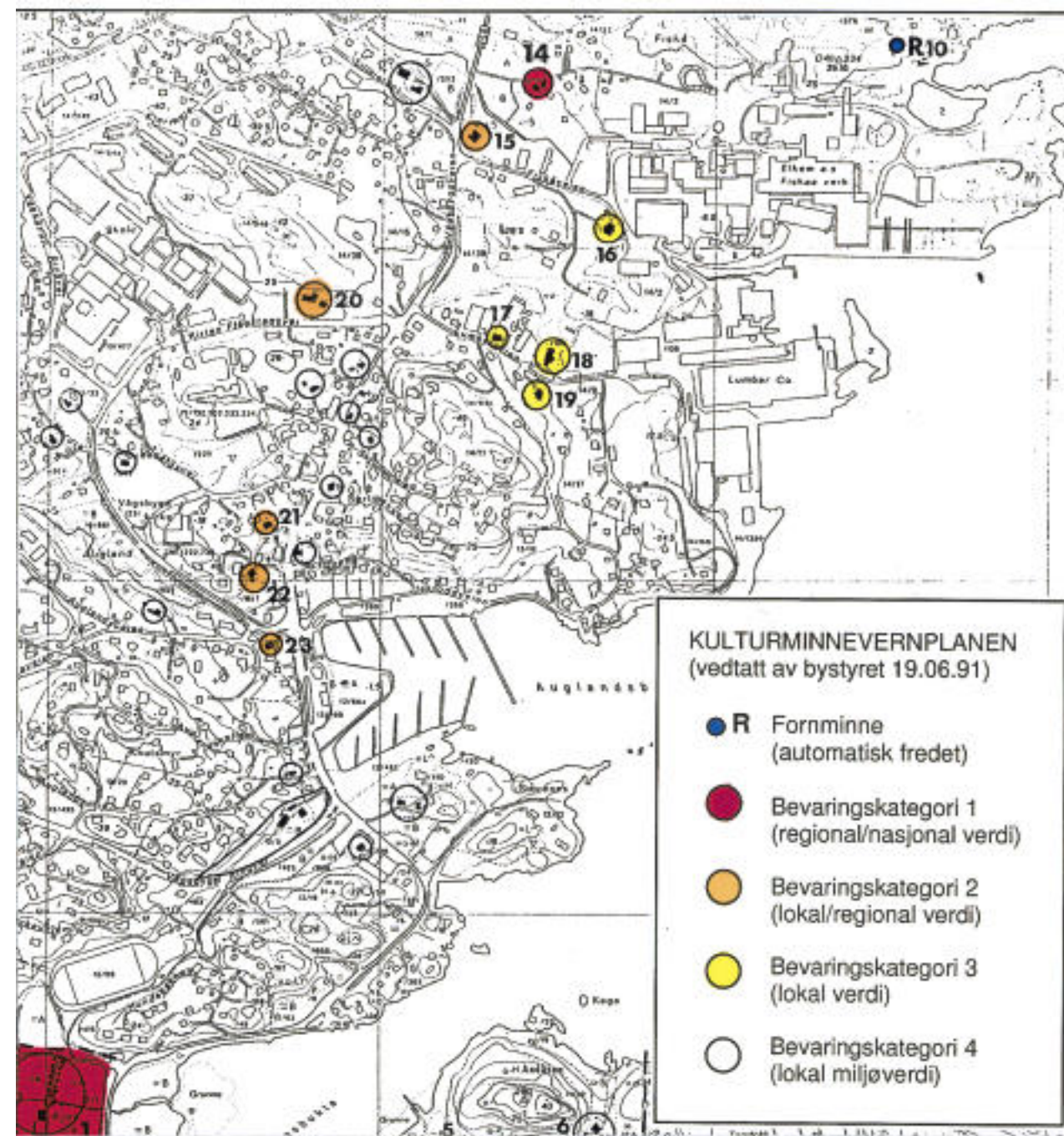
Natur, strandsoner, vannmiljø og nære friområder skal sikres for biologisk mangfold og rekreasjon. Kyststien ferdigstilles for å gi økt tilgang til strandsonen og turopplevelse langs sjøen. For å ivareta friluftsinnteresser, rekreasjon og biologisk mangfold skal Fiskådalen, Auglandsdalen, Kjerrheia korridoren og Kyststien sikres mot videre utbygging og tilrettelegges for allmenn bruk og opplevelse. Viktige sammenhengende grønnstruktur-, natur-, og friluftsområder, vann og sjøområder skal sikres gjennom erverv eller avtale

## 6.9 Kulturminner

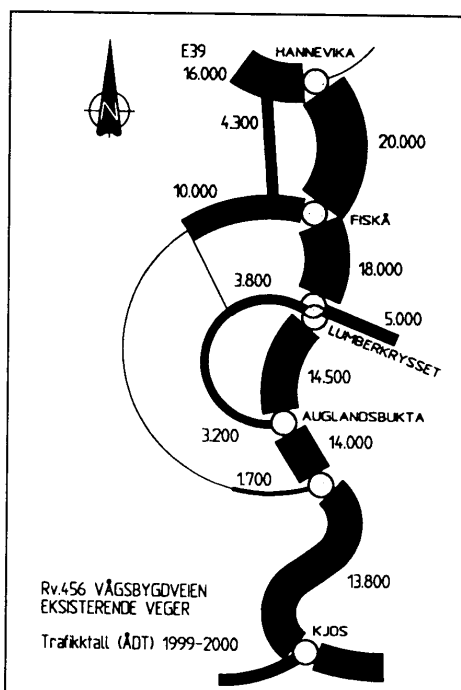
Under er et utsnitt fra kulturminnevernplanen. Denne er retningsgivende for behandling av bygge- og plansaker. Bebyggelsen er delt inn i fire vernekategorier, fra det klart til det beskjedne verneverdige.

- Nord for Elkem vises en gravrøys fra jernalder.
- Hovedbygning på Fiskå gnr 14 bnr 1 vist med høy verdi – denne bør bevares på stedet eller flyttes.
- Amalienborg (bygning og park) bør bevares som en fremtidig bypark. Dette avklares ved regulering av området.
- Bygningene på gnr.14 bnr.39 ved Lumberkrysset er ikke angitt i kulturminnevernplanen. Disse bør bevares pga autensitet og sentral beliggenhet – gårdstunet vil kunne formidle historie i et urbanisert område.

For mer detaljer vises det til kulturminnevernplanen.







Dagens trafikkmengde mellom Hannevika og Kjos.

## 6.10 Veinett og kollektivtrafikk

### Vågsbygdveien

Spredningen av senterfunksjoner i Vågsbygd er i seg selv trafikk-genererende, og skaper i tillegg til den store gjennomgangstrafikken mot Ytre Vågsbygd betydelige miljøproblemer i bydelen. Samtidig er mulighetene til å bevege seg mellom de ulike senterfunksjonene dårlig utviklet for mange trafikkanter.

Vågsbygdveien (riksveg 456) er i dag den totalt dominerende vegforbindelsen mellom bydelene Vågsbygd/Flekkerøy og resten av Kristiansand. Partier av områdene ved Vågsbygdveien oppleves som uoversiktlige og dels uferdige – et typisk «billandskap». Mellom bebyggelse, industri og veier ligger restarealer «brakk». Vegen i seg sjøl oppleves som en barriere, trafikken skaper en barriere og støy/støvproblemer.

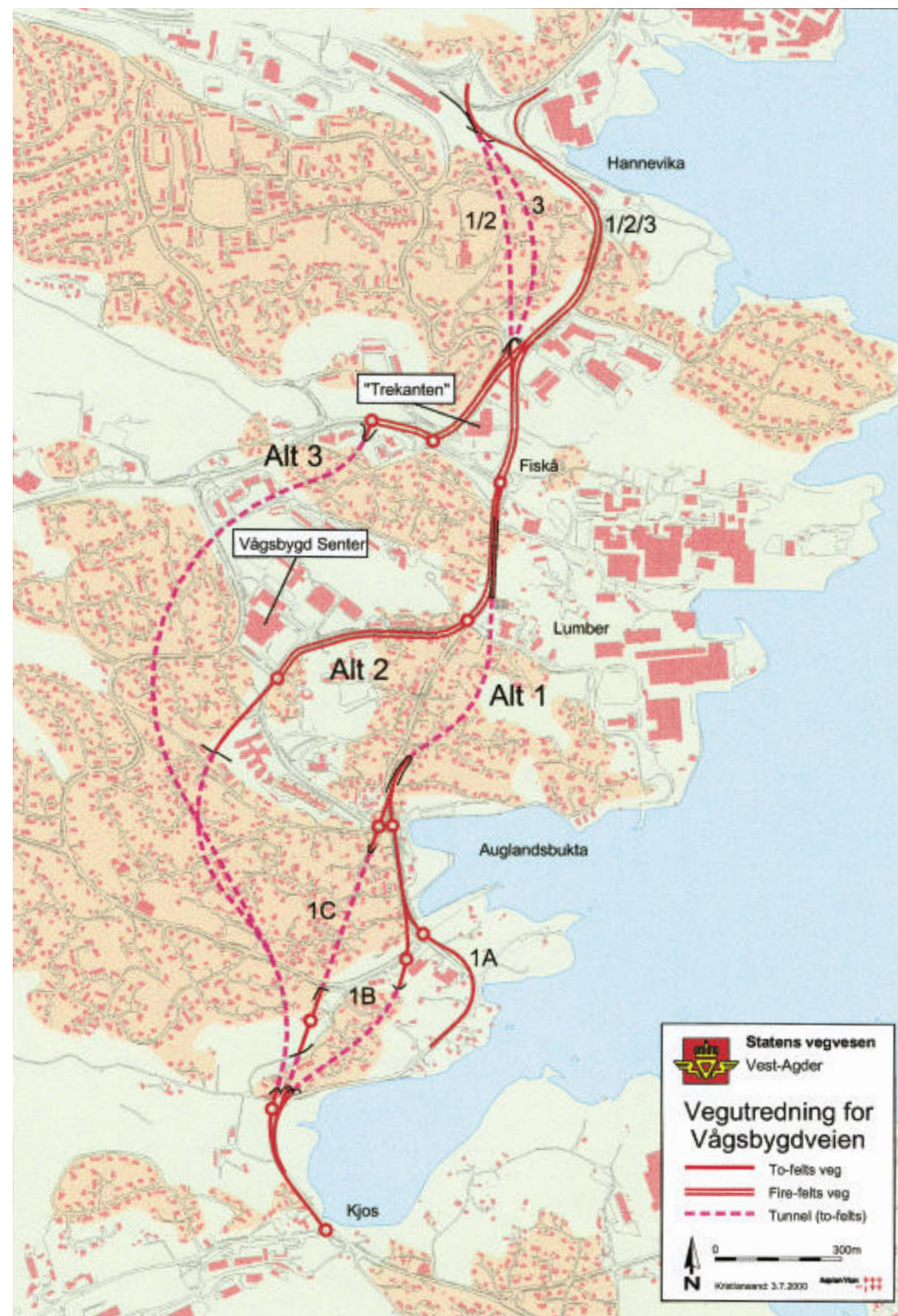
Vågsbygdveien hadde i 1999 en trafikkmengde på fra 13.800 kjøretøy pr døgn (ÅDT) ved Kjos til 20.000 kjøretøy/døgn ned mot Hannevika. Med slike trafikkmengder og en høy tetthet med kryss og avkjørsler har en i dag et problem med trafikkavvikling om morgnen og ettermiddag. Det er særlig lyskrysset med Lumberveien/Kirsten Flagstads vei som utgjør en flaskehals i systemet. Framtidige trasé for rv 456 blir derfor et sentralt element i den fysiske planleggingen av Vågsbygd. Det har vært viktig å avdekke mulige framtidige traséer for Vågsbygdveien parallelt med de øvrige arbeidene som har pågått i tilknytning til kommunedelplanen. Alternativene kan i utgangspunktet velges uavhengig av valg av sentrumslokalisering, men hvert vegalternativ passer bedre til et bestemt sentrumsalternativ enn de andre.



Vågsbygdveien ved Trekanten.

### Reguleringsplaner

Det finnes en rekke vedtatte reguleringsplaner innenfor planområdet på strekningen Hannevika-Kjos, blant annet en plan fra 1978 for Vågsbygdveien på strekningen Blørstad – Auglandsbukta. Denne planen viser kryss i to plan mellom Vågsbygdveien og Vågsbygd Ringvei på Fiskå. Den eksisterende reguleringsplanen vil måtte revideres i henhold til de justerte vegplanene avhengig av hvilket vegalternativ som velges. I den grad også andre reguleringsplaner på strekningen Hannevika-Kjos omfatter Vågsbygdveien, må disse revideres.





### Vågsbygdvegen – alternative traséer

#### Alternativ 1 Tunnel under Skyllingsheia

Fra Fiskå og fram til Auglandsbukta er alle variantene like. Vågsbygdveien legges i «grøft» med gradvis økende dybde fram til den dukker inn i tunnel under Skyllingsheia litt før den krysser Lumberveien. Parallelt med og utenfor denne «grøfta» på begge sider føres ramper som forbindelse mellom rundkjøringen på Fiskå og Lumberveien/K.Flagstads vei. Tunnelen går først som betongkulvert, deretter som ren fjelltunnel under Skyllingsheia fram mot Auglandsbukta. De siste metrene fram mot kryss med Kirsten Flagstads vei (rundkjøring) går vegen i åpen skjæring.

#### Alternativ 1A.

Videre fra Auglandsbukta følger alternativet eksisterende veg, med kun en liten ombygging på Storeneset forbi garasjen til A/S BUSSEN. (Denne omleggingen foreligger det ferdige detaljplaner for.) Krysset med Vågsbygd Ringvei ombygges til rundkjøring.

#### Alternativ 1B.

Følger eksisterende veg forbi Auglandsbukta fram til Vågsbygd Ringvei. Herfra fortsetter den rett fram til, og videre i en lang tunnel under Hunnebakken. Tunnelen har liten fjelloverdekning. Tunnelen kommer ut igjen i dagen i søre ende av Hunnebakken, og fortsetter videre langs eksisterende veg over jordene ved Kjos gård og fram til kryss med Langenesveien.

#### Alternativ 1C.

Kommer ut av tunnel under Skyllingsheia, krysser nåværende Vågsbygdveien og fortsetter fram til ny rundkjøring med Kirsten Flagstads vei noe ovenfor der dagens kryss ligger. Videre fortsetter ny Vågsbygdvei i betongtunnel – deretter tunnel i fjell – bak Auglandsbukta, under Vågsbygd Ringvei og ut igjen i dagen like etter å ha krysset denne vegen. Videre i dagen i retning Kjos hvor den passerer like på østsiden av Vågsbygd Idrettsplass. Idrettsplassen må trekkes noen meter vestover. Til slutt i kort tunnel under Hundebakken for så å fortsette fram til Kjos langs eksisterende veg slik som alternativ 1A og 1B. (Tidligere planforslag for tunnel under Hundebakken innebar en 4-feltsvei, større terrenginngrep og mindre miljømessig gevinst enn nytt alternativ 1C.)

#### Alternativ 2. Via Vågsbygd Senter

Dette alternativet fortsetter fra Fiskå langs eksisterende veg (Vågsbygdveien/Kirsten Flagstads vei), men utbygges til fire felt fram til Vågsbygd Senter. De to ekstra feltene legges ut på venstre side av eksisterende veg sett i retning fra Fiskå mot senteret. Her anlegges ny rundkjøring i krysset med Vågsbygd Ringvei. Videre herfra bygges ny Vågsbygdvei med to felt. Fra rundkjøringen legges vegen i åpen skjæring bak Vågsbygd-tunet fram til og over Auglandsbekken. Like etter å ha krysset denne legges Vågsbygdveien i en lang tunnel først i fjell, så i betongkulvert under Vågsbygd Idrettsplass og til slutt i fjell igjen under Hunnebakken og fram til Kjos. Vegen vil deretter stort sett følge dagens trasé fram til Kjos.

#### Alternativ 3. Lang tunnel Trekanten-Kjos

Fra Trekanten følger ny Vågsbygdvei (fire felt) Vågsbygd Ringvei omtrent 150 meter oppover i retning Åsane. Her bygges ny rundkjøring, hvoretter nye Vågsbygdveien føres rett mot sør og inn i betongkulvert under Dallonaveien. Videre i lang fjelltunnel under Kjerrheia og Blåbærheia fram til og inn i samme tunneltrasé som alternativ 2 under idrettsplassen og fram til Kjos. Like utenfor tunnelmunningen (ut for søre ende av Hunnebakken) må det anlegges ny rundkjøring for å få koblet inn på eksisterende Vågsbygdveien for å ta trafikk mellom Augland/Vågsbygd Senter og ytre deler av Vågsbygd. Videre følger alternativ 3 eksisterende veg fram til kryss med Langenesveien.

#### Kostnadsoverslag

Alternativ	1A	1B	1C	2	3
Hannevika-Fiskå	35 mil	35 mil	35 mil	35 mil	36mil
Fiskå-Auglandsb.	40 mil	40 mil	40 mil		
Auglandsb.- Kjos	7 mil	27.5 mil	40 mil		
Fiskå – Kjos				75 mil	89 mil
<b>SUM</b>	<b>82 mil</b>	<b>102.5 mil</b>	<b>115 mil</b>	<b>110 mil</b>	<b>125 mil</b>

#### Sekundære hovedveger

##### Vågsbygd Ringvei / Øvre Ringvei

Ingen av alternativene for Vågsbygdveien forutsetter noen ny trasé for verken Vågsbygd Ringvei eller Øvre Ringvei. Ved utbygging etter alternativ 1 og 2 endres heller ikke bruken av disse vegene. Dersom alternativ 3 velges, så vil en liten del av Vågsbygd Ringvei bli utvidet til fire felt og inngå som en del av Vågsbygdveien fra Trekanten (øvre rundkjøring) og omtrent 150 meter oppover mot Åsane. Alternativ 1C vil berøre området langs Hundebakken mellom Vågsbygd Ringvei og Vågsbygd Idrettsplass i sterkere grad dersom en finner det nødvendig å bygge en ny tilknytning mellom Vågsbygdveien og Vågsbygd Ringvei i dette området. For alternativ 3 må det anlegges nytt kryss med eksisterende Vågsbygdvei (ny lokalveg) på jordet like sør for Hunnebakken. Dette vil nødvendigvis gjøre noe inngrep utenfor eksisterende vegareal i dette området.

##### Kirsten Flagstads vei

Alternativ 2 forutsetter at Kirsten Flagstads vei fra Lumberkrysset og inn til Vågsbygd Senter blir en del av Vågsbygdveien, og bygges ut til fire felt. Det forutsettes ellers at Kirsten Flagstads vei videre ned mot Auglandsbukta legges om fra den nye rundkjøringa til Vågsbygd kirke slik som vist på plantegningen for alternativ 2.

##### Svanedamsveien

Uansett valg av alternativ mellom Hannevika og Fiskå, så må dagens kryss mellom Vågsbygdveien og Svanedamsveien trolig stenges av trafikksikkerhetsmessige årsaker, og trekkes ned til rundkjøringen på Fiskå. Det finnes flere mulige traseer for en slik forbindelse.

Tabellen til venstre viser resultatet av en grov kalkyle ( $\pm 40\%$ ) for de enkelte alternativ.

Kostnadene omfatter kun anleggskostnader, og har derfor ikke med offentlige avgifter, administrasjons- og planleggingskostnader og andre generelle kostnader.

En kan generelt regne med at offentlige avgifter vil beløpe seg til 8–10% av anleggskostnadene. Kostnader i tilknytning til eiendomsinnløsning er generelt ikke tatt med i overslagene. Unntaket er at en har talt opp det forventede antall boliger som alternativene vil kreve innløst i sin helhet (bygninger som må rives). Kostnadene inkluderer alle nødvendige tiltak for selve Vågsbygdveien. Tiltak på sideveger er generelt ikke tatt med, det samme gjelder kostnader til et eventuelt metroknutepunkt.

På grunn av det lave detaljeringsnivået er det ikke mulig å foreta en eksakt rangering av alternativene i forhold til kostnader. Tallene kan likevel summeres i følgende konklusjoner:

Alternativ 1A vil uansett sikkerhetsfaktorer bli det klart rimeligste alternativet. Dette fordi dette samlet har færrest meter tunnel.

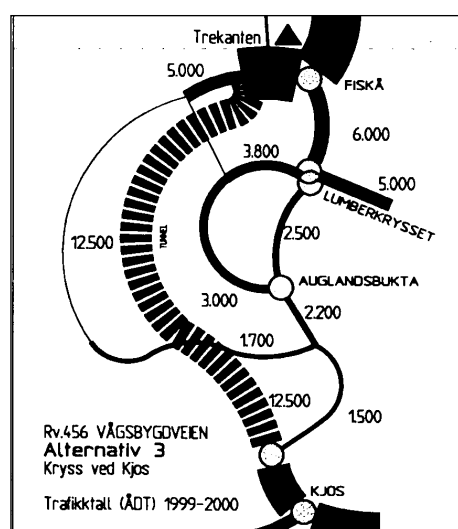
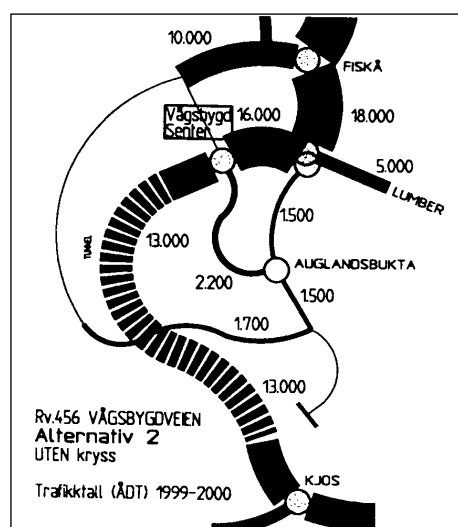
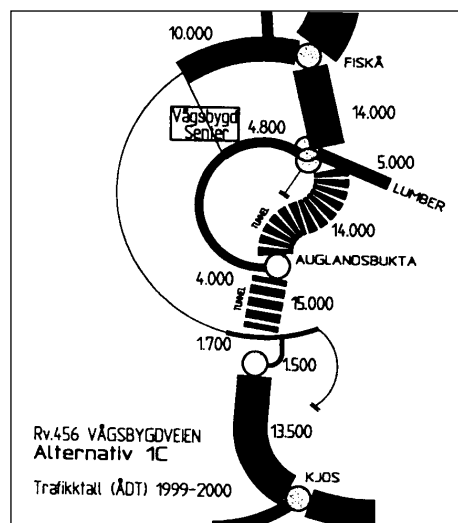
Alternativ 1B vil sannsynligvis bli rimeligere enn 1C og 2, og helt sikkert billigere enn alternativ 3.

Alternativ 1C ser ut til å komme på omtrent samme pris som alternativ 2, og vil sannsynligvis bli rimeligere enn alternativ 3.

Alternativ 2 vil ligge omtrent på samme prisnivå som alternativ 1B og 1C, og en kan med rimelig sikkerhet si at dette blir billigere enn alternativ 3.

Alternativ 3 blir med stor sannsynlighet det dyreste av alle alternativene.





Trafikkmengder for alternativene  
1C, 2 og 3

### Trafikkfordeling på alternativene

Det er foretatt en manuell beregning av fordeling av dagens trafikk på de forskjellige alternativene slik figurene på siden viser.

### Forventet effekt av tiltaket

Det å bygge om Vågsbygdveien på hele eller deler av strekningen mellom Hannevika og Kjos forventes å gi følgende trafikale effekter:

1. Bedre kapasitet / trafikkflyt – hovedsakelig ved at lyskryssene ved Lumberveien og Kirsten Flagstads vei blir eliminert. Det blir i tillegg generelt mindre behov for bilførerne til å ta hensyn til trafikk på sideveger og til kryssende gang-/sykkeltrafikk.
2. Økt trafiksikkerhet ved at trafikken i retning til–fra E39/byen mellom Hannevika og Fiskå blir separert med midtdeler. I tillegg vil en rekke mindre kryss og avkjørsler forsvinne.
3. Bedre forhold for kollektivtrafikken ved generelt høyere kapasitet på veien. Dersom en i tillegg velger å forbeholde de ytterste kjørefeltene mellom Hannevika og Fiskå for buss, så vil forholdene bli ytterligere forbedret.

### Kollektivtrafikk

Bystyret har vedtatt at man skal forsøke å organisere busstrafikken gjennom det sentrale Kristiansand (Vågsbygd-Rona) etter metro-prinsippet, med hyppige avganger langs en grunnlinje. Denne vil etter alt å dømme få et endepunkt innenfor planområdet for denne kommunedelplanen. For alle alternativ for Vågsbygdveien har en lagt inn følgende forutsetninger for kollektivtrafikk (buss):

- Det skal være egne kjørefelt for buss langs «grunnlinjen», det vil si fra metroknutepunktet (M-punktet) i Vågsbygd og mot E39 i Hannevika (Kvadraturen).
- Metroknutepunktet legges så nær opp til Vågsbygdveien som mulig. Vegsystemet for sekundærveger og kryss må være slik at det er lett for alle bussruter til/fra Vågsbygd å kjøre innom dette M-punktet.
- Metroknutepunktet må detaljutføres slik at det blir lett å manøvrere for alle tenkelige bussbevegelser. Knutepunktet skal ha høy standard

(materialbruk, møblering og beplantning).

Ut fra disse kriteriene foreslås metroknutepunktet plassert slik for de

Alternativ for Vågsbygdveien	Foreslått plassering av metroknutepunkt
(A/B/C) – tunnel gjennom Skyllingsheia	– over nordre portal for tunnelen gjennom Skyllingsheia. Det vil si like nord for dagens kryss med Lumberveien. Dette gir sentral plassering i forhold til både Vågsbygd senter og for Lumberområdet, og ligger også innenfor akseptabel gangavstand til «Trekanten».
2 – via Vågsbygd Senter	– sentralt i Vågsbygd Senter (ved Vågsbygdhallen) i tilknytning til krysset mellom nye Vågsbygdveien (nåv. Kirsten Flagstads vei) og Vågsbygd Ringvei.
3 – lang tunnel «Trekanten»-Kjos	– like nord for «Trekanten» i området mellom Trekanten senter og den nye Slettheitunnelen. Kort gangavstand til «Trekanten».

enkelte alternativ:

For alternativ 1 og 2 har en også vurdert en alternativ plassering av M-punktet like øst for Trekanten senter i stigningen opp fra rundkjøringen mot Blørstad. Med en slik plassering kan rutene til Slettheia og Kjos Haveby kjøres slik det gjøres i dag. Denne plasseringen kan også vurderes som et viktig stoppested langs metro-aksen.

### Gang- sykkeltrafikk

Det bør i den videre planprosessen bli lagt stor vekt på å sikre langsgående gang-/sykkelveg på begge sider av Vågsbygdveien – enten denne blir liggende helt inntil veien, som i dag, eller på sekundærveger noe lengre unna. Der hvor Vågsbygdveien er planlagt i tunnel bør gang-/sykkelveg følge dagens traséer. Det er videre viktig å bryte ned barrierevirkningen til hovedvegene i Vågsbygd.

For øvrig må en sikre god tilknytning mellom hovedvegen for gående/syklister nord-sør, og de mange sekundærvegene. Dette gjelder tilknytning til gang-/sykkelvegene langs Vågsbygd Ringvei, Kirsten Flagstadsvei, Lumberveien (m.m).

Gangvegnettet må styrkes for tur/ rekreasjonsbruk ved å sikre åpne korridorer langs sjøen (Lumber, Jaktodden, Storeneset-Kjos), og ved å sørge for gode forbindelser mellom gang-/sykkelvegnettet, bymarka og grønne områder som er vist i grøntstrukturplanen. En planmessig sikring av gjennomgang av stier, tråkk og snarveier er viktig i denne sammenheng.

### Parkeringsløsninger

Dersom en skal oppnå en god og kompakt utnyttelse av arealene i det sentrale Vågsbygd, spesielt langs aksen Lumber-Vågsbygd senter, må en unngå store, utflytende parkeringsarealer i dagen som både er et stort arealsluk og hindrer utviklingen av en mer tett, urban struktur. Det forutsettes at parkeringsbehovet (utenom noe korttidsparking) til nåværende og framtidige virksomheter, institusjoner og boliger i størst



Bussmetroen skal ha hyppige avganger langs grunnlinjen fra Vågsbygd senter til Rona. Eksempel på skilting ved stoppested er fra «Areal og buss – en byvisjon».

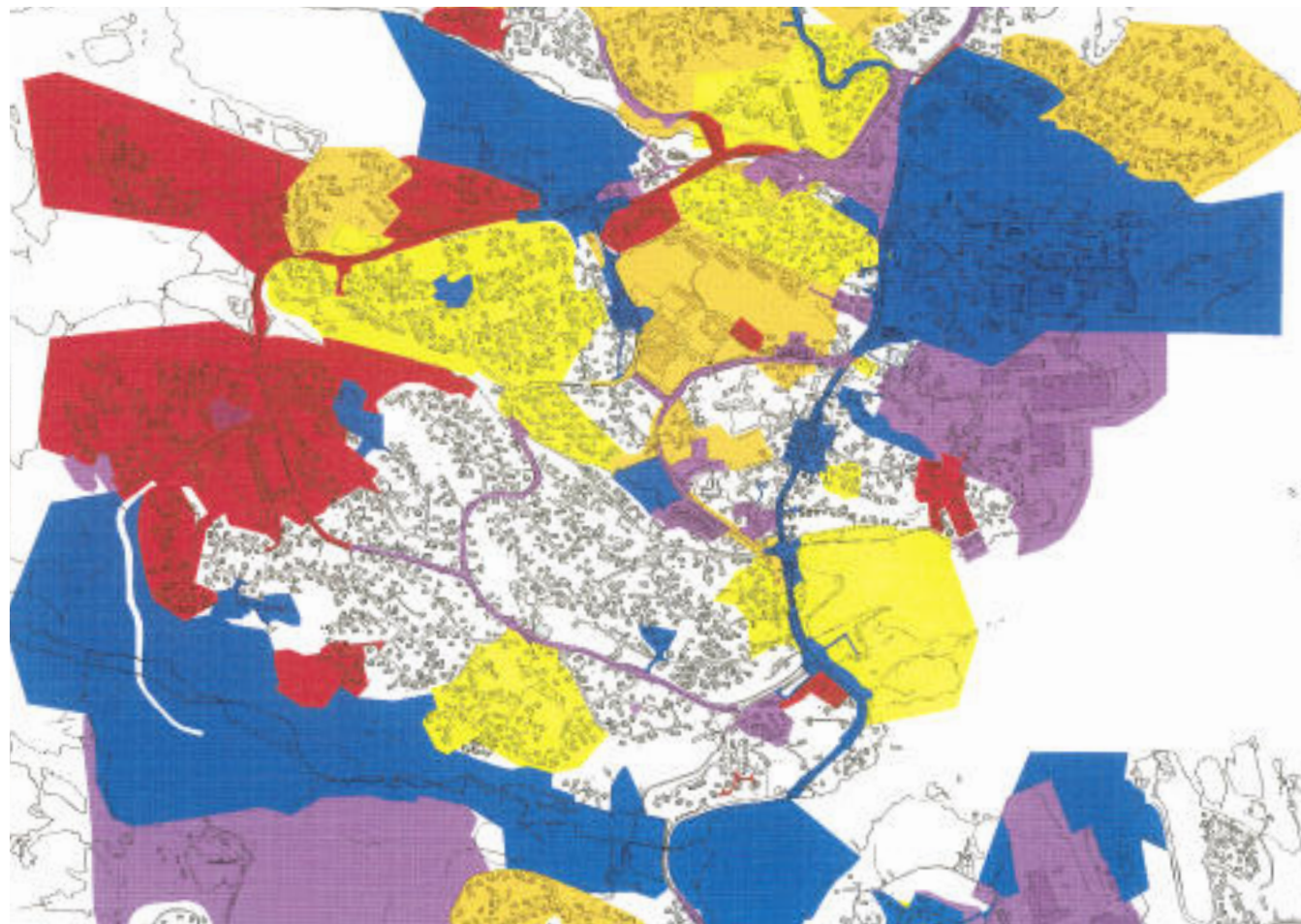


mulig grad løses i parkeringskjellere eller parkeringshus.

### 6.11 Gjeldende arealplaner

Planområdet omfatter ca 30 regulerings- og bebyggelsesplaner

som har blitt til over en 50-års periode. Deler av området er uregulert. I plansammenheng er denne situasjon uoversiktlig, og muligheten for en helhetlig styrt utvikling begrenset. Dette betyr at de mål som er gitt i kommuneplanen vanskelig kan nås (fortetting langs kollektivaksen, utvikling av sentre og byfornyelse langshovedveinettet) gjennom



#### GJELDENDE REGULERINGS- OG BEBYGGELSEPLANER

- uregulert
- 1951 - 1960
- 1961 - 1970
- 1971 - 1980
- 1981 - 1990
- 1991 -

gjeldende reguleringsplaner.

I gjeldende **kommuneplan** er både Trekanten og arealet fra Vågsbygdveien til Vågsbygd senter vist som senterområder. I tillegg vises nye vegtraseer som tunnel under Skyllingsheia og adkomst til Fiskå industriområde fra rundkjøringa ved Elkem (denne er regulert).

Disse forhold må vurderes i kommunedelplanen.

Det store antall reguleringsplaner ivaretar ikke helheten og målene

## 7.0 ALTERNATIVE PLANSTRATEGIER

I en overordnet vurdering er en avklaring av følgende hovedelementer avgjørende for valg av strategi:

- Hovedveg gjennom Vågsbygd
- Lokalisering av kollektivknutepunkt og traséer for kollektivtrafikk
- Lokalisering av senterfunksjoner – handel, private og offentlige tjenester – fremtidig senterstruktur
- Sammenhengende grøntstruktur (inkludert gang/sykkelvegforbindelser)

Av dette avledes prioriteringer m.h.t:

- Lokalisering av arbeidsplasser/næringsområder
- Boligstruktur og fortetting
- Lokalisering og utvikling av offentlig infrastruktur (skole etc.)

I det følgende drøftes to overordnede strategier: *enten* å bygge opp om et klart definert senter *eller* å knytte eksisterende senterfunksjoner sammen til en helhet.

I forhold til senterproblematikken kan to motstridende og usikre forhold være *økende mobilitet og nærhet til Kvadraturen som regionsenter og ønsket om et identitetsskapende lokalsenter*. Nærheten til Kvadraturen tilsier at Vågsbygd antageligvis ikke vil kunne få de tjenester og tilbud som normalt sett finnes i en by med 20 000 beboere. For at lokalsenteret skal fungere må det likevel by på et minimum av tilbud og samtidig ha miljøkvaliteter som gjør at det oppfattes og har identitet som et samlende «sted».

### 7.1 Kompakt senter

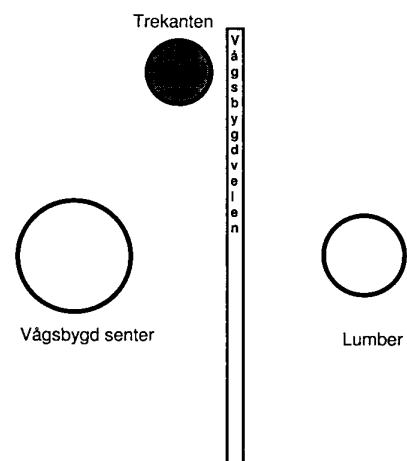
Utvikling av et konsentrert og klart definert senter krever en målrettet styring og stillingstagen til eksisterende handelsvirksomhet utenfor senteret. Det forutsettes også at kollektivknutepunktet legges til et slikt senter. Tre slike alternativer er drøftet:

*Trekanten* har bra beliggenhet nær veg, og vil kunne fungere godt både for lokalisering av et kollektivknutepunkt, men også for dagens bilbaserte trafikkmønster. Her er allerede etablert noen senterfunksjoner. En klar utfordring er å få «flytteprosessen» i gang og sikre at den fysiske utformingen blir god – å etablere et sted med identitet. Dette alternativet krever sannsynligvis at også noe av næringsarealene på andre siden av Vågsbygdveien inngår i senteret. Blant medvirkningsdeltakerne var det klar motstand mot et slikt alternativ.

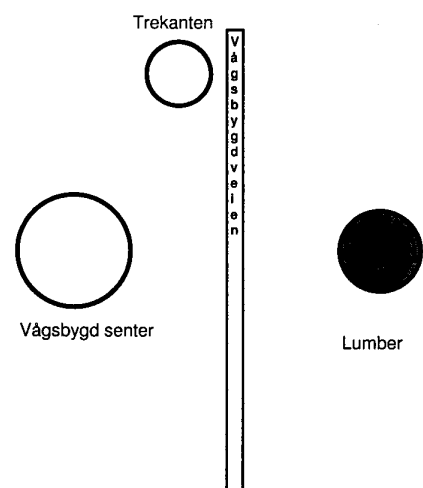
*Lumber* er et attraktivt område med stort byggepotensiale og kontakt med sjø. Her er ennå ikke etablert senterfunksjoner. Området forholder seg til Vågsbygdveien på samme måte som Vågsbygd senter – dvs «usentralt». Etablering av senter her vil innebære samme «flytteproblematikk» som Trekanten og vil berøre eksisterende næringsaktiviteter. Framtidig bruk av dypvannskai og forholdet til Elkems industrier er forhold som må vurderes.

En klar svakhet ved disse to alternativene er forutsetningen om at senterfunksjoner må flyttes fra Vågsbygd senter. Å flytte et etablert «sted» er en krevende prosess og stiller store krav til lokalisering og utforming av et nytt senter/sentrum. Med de investeringer som er gjort på senteret og etablering av dette som samlingspunkt synes en flytting urealistisk. Etablering av sentervirksomhet på Lumber eller Trekanten ville derfor sannsynligvis innebære en permanent todeling av senterfunksjonene med en uheldig konkurranse mellom disse.

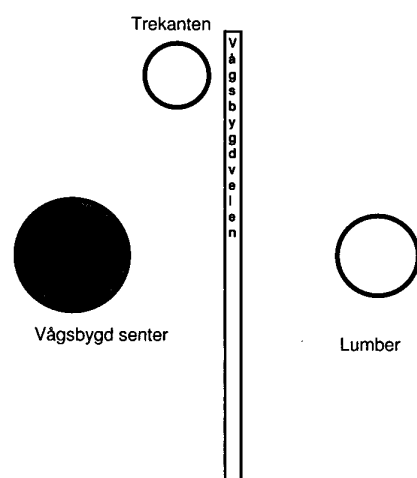




Kompakt senter – Trekanten.



Kompakt senter – Lumber.



Kompakt senter – Vågsbygd Senter.

### Kompakt senter – Vågsbygd senter

Til tross for noen negative forhold tidligere omtalt har Vågsbygd senter en stor fordel ved å være et etablert samlingspunkt i Vågsbygd i dag. Vi mener derfor det er riktig å satse på det eksisterende senter om et kompakt senter ønskes.

- Det eksisterende Vågsbygd senter må styrkes og utvikles med fortetting og konsentrasjon av offentlig og privat service.
- Senteret må kunne utvides, men potensialet innen dagens senterområde må utnyttes bedre.
- Kollektivknutepunktet (Bussmetro) lokaliseres her
- Handelsutvikling på Trekanten, langs Vågsbygdveien og på Lumber begrenses

Det gunstige med dette alternativet er klart å bygge videre på eksisterende tilbud og videreutvikle disse. Nærheten til skolene gir mulighet for sambruk og felles vitalisering. Senteret knytter seg godt til grøntstrukturen (Karruss, Auglandsbekken, Auglandsbukta).

Negative forhold vil være styringsproblem i forhold til andre handelsetableringer.

Vågsbygd kan «miste» Slettheia ved at busser hit ikke går via metroknutepunktet ved senteret og at handel på Trekanten reduseres – det siste kan imidlertid styrke nærbutikken på Slettheia.

Plassering utenom Vågsbygdveien er en svakhet i forhold til dagens bilbaserte trafikkmønster. En må forutsette at kollektivtilbudet bedres. Likevel bør det også tilrettelegges med god adkomst/parkering for biler. En utfordringen er å styrke eksisterende senter slik at det kan konkurrere med etableringer langs Vågsbygdveien.

### 7.2 Senterstrøk

Utvikling av et senterstrøk innebærer at eksisterende tilbud suppleres med funksjoner slik at de knyttes sammen til en helhet. Utgangspunktet er vegen som forbindelseslinje og sammenbindende element. Utfordringer vil være en fortsatt spredning av funksjoner og etablering av et samlingspunkt.

Her kan bussmetroen spille en viktig rolle, og det sentrale Lumberkrysset synes som en naturlig plassering av et metroknutepunkt. Utformingen av dette krysset vil derfor være avgjørende. En plassering av metroknutepunktet nær Trekanten eller Vågsbygd senter vil ligne mer på «kompaktmodellene» over. Et senterstrøk med stor utstrekning kan over tid gi tyngdepunkt som også gjør at en nærmer seg alternativene beskrevet over.

Med utgangspunkt i dette er tre alternativ drøftet:

### Langs Vågsbygdveien

Riksvegen med dagens gjennomgangstrafikk som åre i et senterstrøket er problematisk, det må forutsette at store deler av Vågsbygdveien legges i tunnel. En løsning uten tunnel vil være stort sett lik dagens: bilbasert, uten fysisk sammenheng og lite attraktiv for myke trafikanter. Flytting/nedprioritering av senterfunksjoner på Vågsbygd senter innebærer også et problem.

### Fra Vågsbygd senter til Trekanten

Dette alternativet fanger opp Vågsbygd senter, Trekanten og Mega. Form og utstrekning vil være et problem. I forhold til Vågsbygdveien vil problemene være som nevnt over. Uten vegforbedring vil alternativet tilsvare dagens situasjon.

Et senterstrøk bør tilfredsstillende 3 forutsetninger:

- inkludere Vågsbygd senter
- ha en hensiktsmessig utstrekning
- ikke ikke være avhengig av vegutbedringer

Begge alternativene over anses som lite tilfredsstillende.

### Senterstrøk – fra Vågsbygd senter mot Lumberkrysset

Dette alternativet er en mer pragmatisk løsning med satsing på dagens senter («utvidet kompakt senter») men med ekspansjon mot Vågsbygdveien.

Et slikt alternativ fanger opp både arealressurser og krefter som ønsker etablering. Lokalisering av kollektivknutepunkt i Lumberkrysset er gunstig både med hensyn til en slik senterløsning og forholdet til overordnet grøntstruktur.

Svakheter er fare for spredning i stedet for konsentrasjon. Kompromissløsninger kan innebære styringsproblemer. Handel på Trekanten må begrenses.

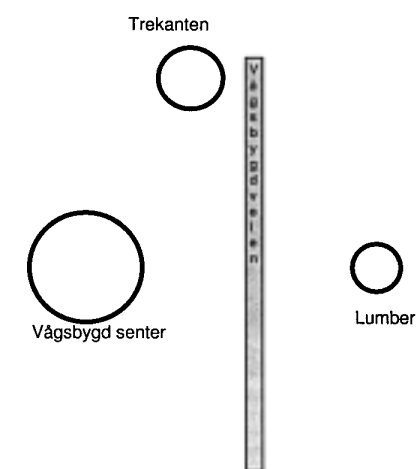
Utformingen av Lumberkrysset og vegløsning vil være viktige elementer – alternativet vil fungere best med Vågsbygdveien i tunnel fra Fiskådalen.

Ut fra disse drøftinger legges frem to alternativer:

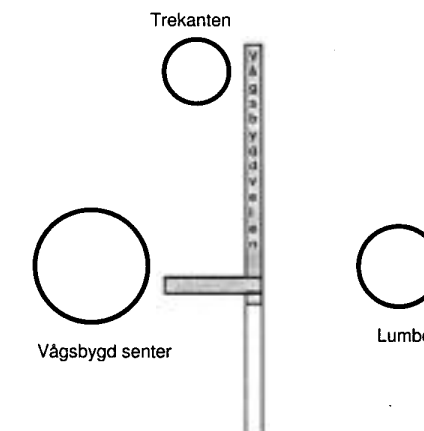
- Kompakt senter – styrking av eksisterende Vågsbygd senter
- Senterstrøk – Vågsbygd senter/Lumber – sammenbindingsstrategi

For begge alternativene forutsettes det at senterfunksjonene på Trekanten flyttes. Forskjellen mellom de to alternativene vil være i hvor stor grad senteret skal kunne vokse ned mot Vågsbygdveien og Lumber. Det vil også være forskjellige veialternativer for de to alternativene.

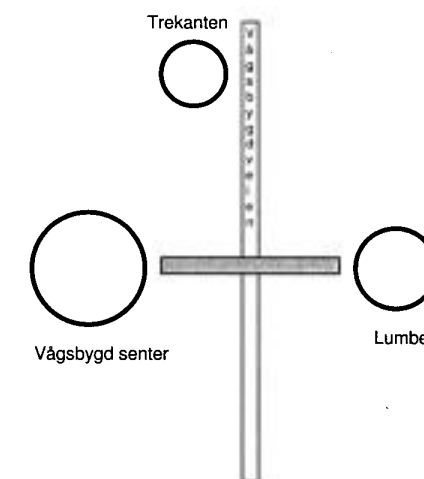
Kommunalutvalget ga 13.06.00 klarsignal for utarbeidelse av disse to planalternativ. Det ble også vedtatt at Lumber bør vurderes utviklet som et kompakt bolig/næringsområde.



Senterstrøk – langs Vågsbygdveien.



Senterstrøk – fra Vågsbygd Senter til Trekanten.

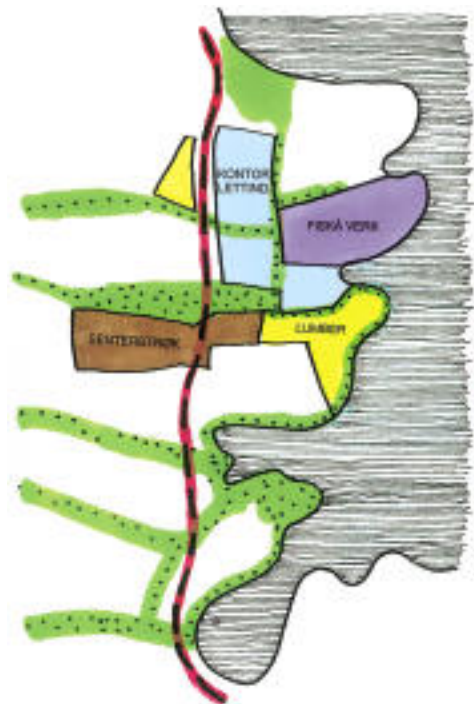


Senterstrøk – fra Vågsbygd Senter mot Lumberkrysset.



## 8.0 PLANBESKRIVELSE

Planen legges frem i to alternativer. Et felles **prinsipp** er et «bånd» med høy utnyttelse fra Vågsbygd senter ned mot sjøen. Et belte med kontor/lettindustri skjermer mot Elkems prosessindustri. Forskjellene er hvor en ønsker å utvikle senterfunksjonene og hvilke veialternativer som velges. Begge vurderte alternativ innebærer at handel utenfor senterområdet må begrenses.



Overordnet planprinsipp (her vist med alternativ senterstrøk).

Utbygging bør hovedsakelig skje som konsentrert bebyggelse i senterområdet og med relativt høy utnyttelse i utviklingsområdene. For å unngå store åpne parkeringsplasser er det stilt krav om bygging av parkeringskjellere.

Store deler av planområdet ligger innefor konsesjonsområde for fjernvarme. Det ligger særlig godt tilrette for tilknytning av planens tyngre bebyggelse.

Senterområdet skal utvikles med et mangfold av funksjoner:

- bosted – nærmiljø, tilgjengelighet, fellesskap
- produsent – sentrums- og servicefunksjoner, arbeidsplasser, tjenesteproduksjon
- møtested – kultur, rekreasjon, samvær, fysiske kvaliteter, parker m.m.

Det er ikke angitt noen funksjonsdeling i senterområdene – det er nettopp blandingen av funksjoner som skaper muligheten for urbanitet og møtet mellom mennesker.

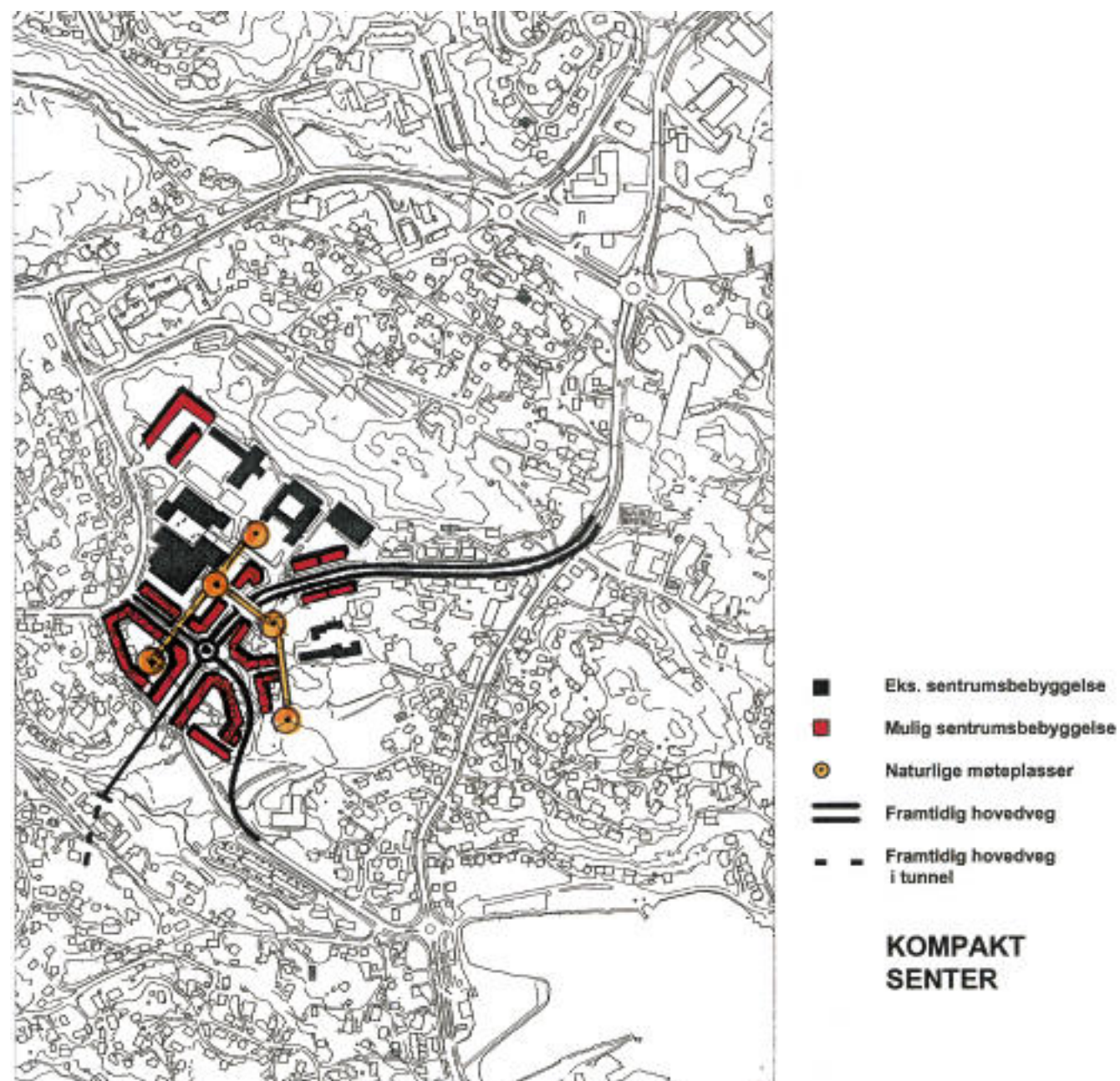
Senterområdet skal utvikles med bymessig bebyggelse og de urbane kvaliteter som en by har. Dette stiller store krav til utforming av bebyggelse og uteoppholdsarealer, og rommet mellom bygningene må utformes som gate eller park.

Endelig utforming av senterområdet skal avklares i reguleringsplan. Muligheter for utforming innen planområdet er store, samtidig som den overordnede struktur, gatenettet, sikres. Planen legger til rette for høy utnyttelse – fire etasjer ved full utnyttelse av areal som kan bygges. Dersom det bygges høyere må bebygd areal reduseres tilsvarende. En høy utnyttelse vil foruten å dekke utbyggingsbehovet i lang tid fremover også kunne gi området bymessige kvaliteter og forsterket identitet som bydelssenter.

Fiskåbanen, Fiskå skole, videregående skole, Vågsbygd skole og kirkebanen danner et sammenhengende belte med lavere utnyttelse og større innslag av grønt enn øvrig senterbebyggelse. I forbindelse med utvidelsen av videregående skole rustes uteplassen opp og vil inngå som en del av «møteplassnettet» i senteret.

Kirkebanen utvikles som bypark – i det åpne grønne byrommet blir kirka et dominerende element. Regulerte parkeringsplasser ved kirka utgår. I forbindelse med større arrangementer o.l. som foregår utenom forretningsstid vil parkeringen kunne skje på senteret. Ved planlegging av aktiviteter her må forholdet til skole og kirke vurderes.

De følgende illustrasjonene av de to alternativene viser mulige løsninger – skissene er ikke konkrete forslag til utforming.



Kompaktsenter.

**Kompaktsenteret** er meget konsentrert, men hensynet til senterets ekspansjonsmuligheter gjør at Fiskåbanen og en større del av den framtidige «Byparken» ved Kirkebanen legges ut til byggeområde. For å skape gode interne forbindelser i senterområdet og minske barrierewirkning og miljøbelastning fra Rv 465, vil det være meget aktuelt å legge denne under lodd på deler av strekningen gjennom senterområdet.





Senterstrøk

**Senterstrøk** er en noe mer åpen løsning med større innslag av grønt, og større, åpne byrom. Det vil sannsynligvis få en noe lavere miljøbelastning enn Kompaktsenteret siden Rv 465 er lagt under sentrum. Denne mer pragmatiske løsningen medfører en viss fare for spredning av funksjoner. Den totale utstrekningen fra Hovedgårdstunet til Amalienborg er ca 700 meter, omtrent som Markens i sentrum.

Områdene **bolig/kontor** skal kunne tas i bruk på ny måte for utvikling av attraktive boliger i bydelen. Lumber med sin nærhet til sjøen kan bli et særlig attraktivt område med boliger og arbeidsplasser. Forholdet til eksisterende virksomheter, både på Lumber og Fiskå, må avklares.

Utvikling av boliger på Trekanten er avhengig av traseen for framtidig Vågsbygdveg. For å sikre bokvalitet må det ved planlegging her vurderes særskilte støytiltak og stilles krav til uteoppholdsarealer.

For eksisterende **boligområder** foreslås generelt ingen vesentlige endringer. Ved fortetting må det legges vekt på forhold til omkringliggende miljø og sikring av grøntarealer.

Arealplanen viser **7 utviklingsområder** som må planlegges spesielt og vil bli et supplement til boligtilbudet i senterområdet. Områdene B4 og B5 er ikke tatt med i «Egnehetsvurdering for boligfortetting», men en har gjennom arbeidet med kommunedelplan kommet fram til at disse bør sikres som mulige fortettingsareal. Dette gjelder spesielt B5 som ikke bør bli gjenstand for en gradvis utbygging som ødelegger potensialet. Det anbefales derfor at det utarbeides en samlet reguleringsplan for dette området. Det er anslått et mulig utnyttelsespotensiale for områdene, hovedsaklig hentet fra «Egnehetsvurdering for boligfortetting»:

- B1 og B2 – Storenes. Omlegging av Vågsbygdveien vil frigjøre et attraktivt areal for boligbygging. Område B1 har spesielle landskapskvaliteter som må vurderes ved planlegging. Potensiale: 80–100 leiligheter.
- B3 – Vågsbygd Ringvei/Broveien. Ny bebyggelse foreslås lagt langs Ringveien. Det må sikres en gangforbindelse i grøntbeltet i bakkant av bebyggelsen. Potensiale: 20–30 leiligheter.
- B4 – Vågsbygd Ringvei/Blåbærsvingen. Arealet er egnet for høy utnyttelse – f.eks terrassehus. Adkomst til området må ses i sammenheng med eksisterende boliger. Potensiale: 10–15 leiligheter.
- B5 – Auglandsbukta. Området har et stort potensiale, men er bebygd – ved regulering og høyere utnyttelse må det tas stilling til i hvor stor grad eksisterende bebyggelse kan inngå i en slik plan.
- B6 – Ny bebyggelse vil danne avslutningen på blokkbebyggelsen på Kjerrheia. Potensiale: 20–30 leiligheter.
- B7 – Ved Fiskå grusbanen. Kan være i konflikt med skolens bruk av området. Terrassehus. Potensiale: 50–60 leiligheter.

**Vågsbygdvegens** alternativer er knyttet opp mot planalternativene. For utvikling av et «kompakt senter» er vegen ført fram til senteret som en 4-feltsveg i dagen, og videre i tunnel til Kjosbukta. For «senterstrøk» er vegen lagt i tunnel under Skyllingsheia med to alternativer videre sørover forbi Auglandsbukta mot Kjos. Begge alternativene vil frigjøre arealer for boligbygging, men også innebære inngrep i forhold til eksisterende bebyggelse og en liten del av kulturlandskapet ved Kjos gård. Langs hovedvegene legges gang- og sykkelveger – disse er ikke merket av på plankartet.

Gjeldende reguleringsplan for Vågsbygdvegen rundt Storenes oppheves ikke, men er heller ikke vist i planforslaget. Realisering av denne er uheldig for annen arealbruk i området og bør vurderes når de strategisk viktige valgene for framtidig hovedvegtrase er tatt.

**Kontor/forretningsvirksomhetene** danner en buffersone mot Elkems industri. Det foreslås i hovedsak ingen endring av formålene her. Plankartet viser forslag til nye adkomster til Svanedamsveien og Lumber fra rundkjøring ved Trekanten samt bygglinjer. Dette vil kunne strukturere (ordne) området med tanke på en helhetlig framtidig utnyttelse og knytte området sammen til et sammenhengende næringsområde hvor samlokalisering av virksomheter kan gi konkurransefordeler. Farlige avkjørsler ved krysset Svanedamsvegen/Vågsbygdvegen vil kunne saneres. Disse forhold må ytterligere avklares i reguleringsplan.

Kommunedelplanen berører i liten grad arealet avsatt til **prosessindustri**.

I likhet med kommuneplanen vises ikke alle grøntområder – flere av disse mindre inngår i byggeområdene.

- Tre **grøntkorridorer** strekker seg «ut av planen». Dette er uregulerte områder, som støter på regulert friområde/friluftsområde lenger ute. Disse knytter seg igjen på øvrige **grøntområder** og **hovedturvegnett**.
- **Kyststien** er delvis vist med ny trase og vil bl.a berøre eiendommer





Gnr. 14 bnr. 39 ved Lumberkrysset.

- **Kyststien** er delvis vist med ny trase og vil bl.a. berøre eiendommer mellom Auglandsbukta og Lumber (BK2).
- I gjeldende reguleringsplan for Fiskå er det avsatt et **grønt belte** langs Vågsbygdveien som en buffer mot industriområdet. Dette trekkes fram til Lumberkrysset.
- **Auglandsbukta** er sammen med **Storenes** sentarl og angitt som et sammenhengende område. Det er viktig å unngå ytterligere privatisering av Storenes. Dersom private eiendommer på Storenes omsettes bør de sikres med tanke på offentlige/allmenntilgode formål. Ytterligere bebyggelse og fradeling bør ikke tillates.
- I friområdene kan det legges tilrette for fritidsaktiviteter som f.eks etablering av kai plass i Auglandsbukta for båt til Bragdøya.

Bygningene vist på plankartet som allmenntilgode formål har også verdi som **kulturminner** og forutsettes bevart i del av større grøntområder:

- Eiendommen gnr.14 bnr.39 ved Lumberkrysset er representant for eldre gårdsbebyggelse og formidler historien om Vågsbygda som bygd.
- Amalienborg var Kirsten Flagstads hjem og har således en spesiell historisk verdi med utviklingspotensiale.

Et eldre toetasjes våningshus på Fiskå (gnr 14 bnr 1) ligger i et område som i lengre tid har vært regulert til kontor/lettindustri – omgivelsene er så endret at det kan være mest hensiktsmessig å flytte huset for bevaring.

Forøvrig skal bygningers verneverdi vurderes ved plan- og byggesaksbehandling.



Amalienborg ved Lumber.

## 9.0 VEDLEGG

### 9.1 Arealplan med bestemmelser

Arealplan med bestemmelser følger som trykt vedlegg.

### 9.2 Utrykte vedlegg

- Resultater fra medvirkningen, november 1999:
  - Temagruppe handel og industri m/kart
  - Temagruppe skole/oppvekst m/kart
  - Temagruppe boligbygging m/kart
  - Temagruppe sosiale møteplasser m/kart
- «Vegutredning for Vågsbygdvegen»  
Asplan Viak for Statens Vegvesen, 03.07.00
- «Handelsanalyse for Vågsbygd bydel i Kristiansand»  
Sentrumsutvikling AS, 14.03.00