


Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2019 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn

Kristiansand byform og vekst: en historisk morfologisk analyse.

Hanne Tveter Åmdal
By- og regionplanlegging

A detailed topographic map of Kristiansand, Norway, showing the city's layout and surrounding terrain. The map features contour lines indicating elevation, a central river (Kvitelesvannet) flowing through the city, and various urban areas. The city is situated on a peninsula and is surrounded by water. The map is rendered in a light blue and white color scheme.

*”På hvilken måte er Kristiansands
byform et resultat av tidligere
kommunesammenslåinger?”*

Forord

Denne oppgaven markerer slutten på mine fem år som by- og regionplanleggingsstudent her ved Norges miljø- og biovitenskaplige universitet. Dette har vært fem ekstremt lærerike og spennende år hvor interessen for fagfeltet har vokst i takt med utdannelsesløpet.

Arbeidet med den morfologiske analysen i denne oppgaven har vært spennende og utfordrende. Det å bevege seg inn i et helt nytt teorifelt har både vært en lærerik og krevende prosess. Jeg vil gjerne benytte anledningen til å takke min veileder Elin Børrud for all hjelp og støtte på veien.

Det å ha fått anledning til å jobbe med Kristiansand har gitt meg utrolig mye. Store deler av min familie kommer fra byen og bor her i dag. Det å få muligheten til å fortelle dem om byen deres historie har vært en stor inspirasjon i arbeidet med oppgaven. Det å kunne studere byens historie og samtidig kunne trekke paralleller til min egen families historie har for meg gitt en ekstra dimensjon til oppgaven. Min bestemor og bestefar kjøpte tomt i Vågsbygd rundt 1963-64, den gang det var en del av Oddernes kommune. Tomta var en del av et større selveierområde og i likhet med mange andre bygde de huset selv. I 2009 flyttet de inn i et vellykket fortettingsprosjekt i nærheten av Vågsbygd sentrum. Dermed har de selv opplevd og tatt en del av de hendelsene og idealene jeg forteller om i denne oppgaven.

«Det var vanskelig med bolig på den tida vi flytta til Kristiansand. Først budde vi i ei hytte i Randesund som vi lånte. Det var ikke innlagt vann m.v., men elektrisk strøm var der. Då hausten kom for fullt med snø og sludd, var det uforsvarlig å bu der. Vi fikk leie ein leilighet i Neset (litt ovafor Reiersdal) der vi budde til sommeren 1961.

Då fekk vi leie ein leilighet på Augland i Vågsbygd. Der budde vi til vi kjøpte eit rekkehus i Kronmarka. Etter noen år kjøpte vi tomt i Einerstien og bygde hus der og der budde vi i over 40 år – inntil vi kjøpte leilighet i Jaktoddveien.»

- Bjarne Åmdal, Vågsbygd, desember 2016

Takk til alle kjente og kjære som har støttet meg i en omfattende masterprosess, deres oppmuntringer har hjulpet meg gjennom de tunge dagene. Takk til Tale for eminent korrekturlesning, oppgaven har løftet seg til et nytt nivå med din hjelp.

Jeg vil gjerne benytte denne anledningen til å takke alle som har gjort Åsopplevelsen til en fantastisk tid. Takk til UKA i Ås og Jordskifterlaget for alt det har gitt meg og alt jeg har lært utenfor skolebenken. Jeg er evig takknemlig.

Helt til slutt, bestemor og bestefar, denne oppgaven er til dere.

Akropolis, NMBU, 13.mai 2019

Hanne Tvetter Åmdal



Forord masterklassen - Kristiansand dobbel +

Denne masteroppgaven har inngått i "Tverrfaglig masterklasse 2019" og i prosjektet "Kristiansand dobbel +". "Kristiansand dobbel +" ble utviklet som følge av en forespørsel fra Kristiansand kommune til undertegnede om å bruke kommunen som case i undervisningen. Bakgrunnen for henvendelsen er den kommende kommunesammenslåingen. Fra januar 2020 skal Kristiansand, Songdalen og Søgne kommuner bli én kommune, "nye" Kristiansand.

"Kristiansand dobbel +" inneholder flere undervisningsopplegg og ble presentert som felles case for et forslag om å etablere en "tverrfaglig masterklasse" ved NMBU. Tverrfaglig masterklasse er initiert av SITRAP som en alternativ måte å gjennomføre det avsluttede semesteret med egen masteroppgave. Grunntanken er at studenter fra ulike studieprogram ved NMBU kan arbeide med en felles case, men med ulike temaer, problemstillinger og metoder. Dette øker verdien av den enkelte masteroppgave, da problemstillingen inngår i en større sammenheng og resultatene bidrar til et bredt anlagt materiale. Det er dog studentene selv i samarbeid med den enkeltes veileder, som har ansvar for hvordan casen anvendes i forskningen.

"Tverrfaglig masterklasse 2019" har hatt 14 studenter, fordelt på 12 oppgaver som dekker sju ulike studieprogrammer og kommer fra tre ulike fakulteter ved NMBU. Det har vært gjennomført noen felles workshops, befaringer og presentasjoner av arbeidet underveis. Dette har gitt studentene innsikt i hverandres arbeid og de har kunnet gi hverandre verdifulle tilbakemeldinger underveis i prosessen. Kristiansand kommune har invitert studentene til å presentere resultatene sine på SNART!! konferansen i juni 2019 og en artikkelversjon av oppgavene vil bli samlet i en antologi som skal produseres i etterkant. Deler av materialet som studentene har utviklet vil inngå i en planlagt utstilling våren 2020, som har blitt støttet av KORØ.

Forøvrig er alle masteroppgavene utarbeidet, veiledet og sensurert i tråd med studieforskriften og de ulike studieprogrammernes kvalitetskrav.

Jeg vil takke alle studentene (Det har vært en glede å bli kjent med dere) og deres veiledere som bidro i oppstart- og midtveispresentasjoner. Og jeg vil spesielt takke representantene fra de tre kommunene som har bidratt med bakgrunnskunnskap og hjelp til å komme i kontakt med informanter for studentenes intervjuer.

Til slutt vil jeg ønske alle studentene lykke til videre; Slutt aldri å stille gode spørsmål!

Ås, Mai 2019

Koordinator for "Tverrfaglig masterklasse 2019"

Professor Elin Børrud

Leder av SITRAP Senter for integrert og transfaglig undervisning i planlegging
Fakultet for landskap og samfunn, NMBU

Kristiansand



Figur 1: Kristiansand med stedsnavn.

Abstract

A city is complex and constantly changing. Throughout history, the shape of a city has changed in line with wishes and intentions of the urban society. The cities as we know them are a result of the changes that have occurred through its history. This means that decisions taken hundreds of years ago can have an impact on the city we see today. The study of urban form and how it has changed over time as a result of the urban society, is called urban morphology.

This thesis is a historical morphological analysis that attempts to elucidate and explain the urban form of Kristiansand and why it has emerged like this. The main purpose of the analysis is to illustrate and explain the physical development of the city as it actually happened and to illuminate the underlying processes of this change. Today, Kristiansand is a scattered town with settlements from Flekkerøya and Voiebyen in the south, Hellemyr in the west, Justvik in the north, Hånes and Søm in the west, with Kvadraturen as the center. The result of the morphological analysis in the thesis shows that this urban structure is largely a result of the housing challenges in Kristiansand after the world war II and the planners' attempts to solve this issue.

The main task of this thesis is to elucidate how the former municipal merge between Kristiansand, Oddernes, Randesund and Tveit in 1965 has influenced the urban form. The results from the morphological analysis show that the merge of municipalities, or rather the lack of this merge, has had a major impact on the urban form of Kristiansand. The findings are mainly related to the actual municipal boundary and the differences in the municipalities' internal land development strategies.

The main finding in the thesis is that the municipal merge has had an impact on the urban form. This result is exciting in relation to the new municipal merge in 2020, with Kristiansand, Søgne and Sogndalen. Since the former municipal merge affected the urban form to a large extent, is it possible to imagine that this will be the result again.

Sammendrag

Byens vesen er komplekst og i stadig endring. Opp gjennom historien har byens form endret seg i tråd med ønsker og intensjoner fra bysamfunnet. Byene slik vi kjenner dem i dag er et resultat av endringene som har skjedd opp gjennom byens historie. Dette gjør at beslutninger tatt for mange hundre år siden kan ha en betydning på den byen vi ser i dag. Læren om byens form og hvordan denne har endret seg over tid i tråd bysamfunnets forutsetninger kalles urban morfologi.

Oppgaven er en historisk morfologisk analyse som forsøker å belyse og forklare Kristiansands byform og hvorfor den har vokst frem på denne måten. Analysens hovedformål er å illustrere og forklare den fysiske utviklingen av byen slik det faktisk har skjedd og belyse de bakenforliggende prosessene for denne endringen. I dag er Kristiansand en spredtbygd by med bebyggelse fra Flekkerøya og Voiebyen i sør, Hellemyr i vest, Justvik i nord, Hånes og Søm i vest, med Kvadraturen som sentrum. Resultatet fra den morfologiske analysen i oppgaven viser at denne bystrukturen i stor grad er et resultat av boligutfordringene i Kristiansand etter krigen og planleggerne forsøke på å løse dette.

Hovedspørsmålet denne oppgaven ønsker å belyse er på hvilken måte den tidligere kommunesammenslåingen mellom Kristiansand, Oddernes, Randesund og Tveit i 1965 har påvirket byens form. Resultatene fra den morfologiske analysen viser at kommunesammenslåingen, eller rettere sagt mangel på en kommunesammenslåing har hatt en stor betydning for Kristiansands byform. Funnene er i hovedsak knyttet til den faktiske kommunegrensen og forskjellene i kommunenes interne forutsetninger og arealpolitikk.

Hovedfunnet i oppgaven er altså at kommunesammenslåingen har hatt en betydning på byens form. Dette resultatet er spennende når Kristiansand i 2020 skal inn i en ny kommunesammenslåing, denne gangen med Søgne og Sogndalen. Siden den tidligere kommunesammenslåingen påvirket byens form i stor grad er dette en indikasjon på at denne kan skje igjen.



Bilde 1: Oddernes gamle rådhus ligger på Lund i dag.
Foto: Hanne Tvetter Åmdal

Innholdsfortegnelse

Kapittel 1. Introduksjon

Tematikk, bakgrunn og aktualitet	12
Byen Kristiansand	12
Byen	14
Kristiansand	15
Problemstilling	15
	18

Kapittel 2. Teori og metode

Morfologi	19
Skoler	20
En morfologisk analyse av Kristiansand	21
Morfologi som kunnskapsgrunnlag	23
Metode	23
Kartgrunnlag og historiske kilder	24
Avgrensinger	27

Kapittel 3. 100 års planlegging av den «gode byen»

Den industrialiserte byen	29
Ut av byen – Fremveksten av forsteder	30
Tilbake til byen – Kompakt byutvikling	31
Byen i regionen	33
Den gode byen Kristiansand	34
Drømmen om enebolig	35
Byen på tvers av grensene – generalplansamarbeidet	35
Miljøbyen Kristiansand	36
Planleggernes by	36
Rammer satt av lovgivningen	37
	38

Kapittel 4. Kristiansands byform og vekst

1921 – 1945: Kristiansand vokser ut av sine opprinnelige grenser	41
Historisk og planmessig utvikling	42
Morfologisk utvikling	42
1921-1945: Historisk, planmessig og morfologisk utvikling	44-48
1921-1945: Historisk, planmessig og morfologisk utvikling	49
1945 – 1965: Boligmangel etter andre verdenskrig	50
Historisk og planmessig utvikling	50
Morfologisk utvikling	54-60
1945-1965: Historisk, planmessig og morfologisk utvikling	61
1965 – 1980: Kommunesammenslåingen er et faktum	62
Historisk og planmessig utvikling	62
Morfologisk utvikling	66-72
1965-1980: Historisk, planmessig og morfologisk utvikling	73
1980 – 2000: Miljøbyen Kristiansand inntre	74
Historisk og planmessig utvikling	74
Morfologisk utvikling	76-81
1980-2000: Historisk, planmessig og morfologisk utvikling	82
2000 – 2019: En tettere og mer spredtbygd by	83
Historisk og planmessig utvikling	83
Morfologisk utvikling	84-88
2000-2019: Historisk, planmessig og morfologisk utvikling	88
Kristiansand 2019	89

Kapittel 5. Forutsetninger for byens form og kommunesammenslåingens betydning

Et resultat av tidligere kommunesammenslåinger?	90
Konklusjon	95
	98

Kapittel 6. Inn i en ny kommunesammenslåing

Litteraturliste	100
Figurliste	102



Bilde ii: Kristiansand sett fra Luften. - Byen omkranser havet med bebyggelse spredt utover heilandskapet
Foto: Anders Martinsen

Kapittel 1. Introduksjon

1.1 Tematikk, bakgrunn og aktualitet

Byer er komplekse vesener og er i stadig forandring. Byene slik vi kjenner dem er ikke bygget på en dag, men har vært gjennom en lang urbaniseringsprosess. Dette gjør at vi kan lese en by som en rekke historiske lag som tilslutt resulterer i dagens by. Opp gjennom byens historie har den blitt påvirket av ønsker og intensjoner fra menneskene som bor her og deres visjon om hvordan byen skal være. Dette gjør byen til et dynamisk landskap som endrer seg i tråd med bysamfunnets forutsetninger. I dette komplekse bylandskapet finnes det noen elementer som bærer preg av å være mer bestandige enn andre. De fysiske elementene i en by: veistrukturane, bygningsstrukturane og tomtestrukturane er svært motstandsdyktige mot endring. Dette resulterer i at flere av de elementene som er tilstede i dagens by og er synlige bystrukturer i dag, har kommet til i tidligere deler av byens urbaniseringsprosess. Studiet av disse elementene og hvordan byens fysiske form har endret seg i tråd med bysamfunnets forutsetninger kalles urban morfologi.

Når en by utvikles og planlegges i dag handler det i svært liten om å anlegge en helt ny by på ubebygget mark. Dagens byutvikling skjer i hovedsak ved at det utvikles nye deler i den allerede eksisterende

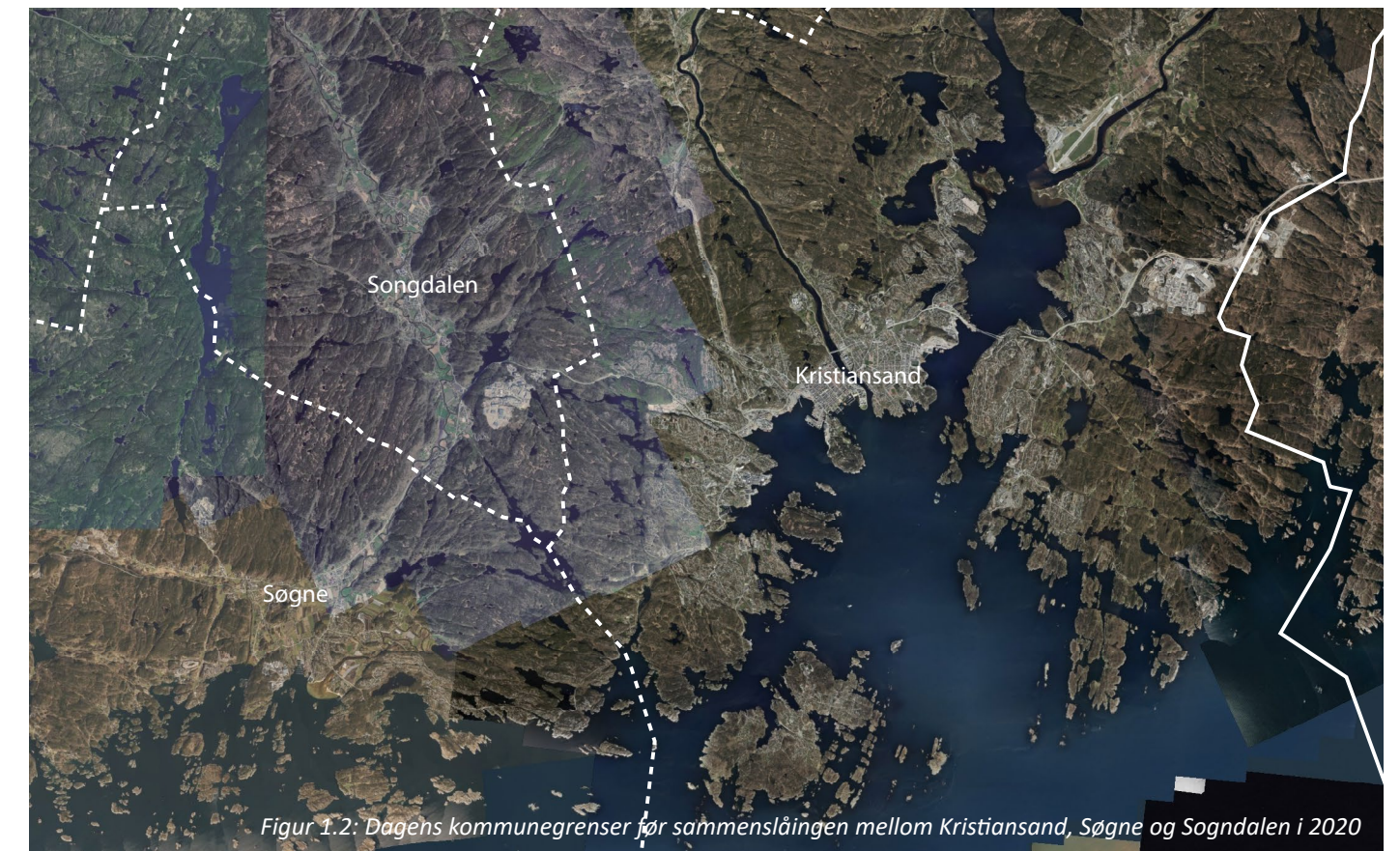
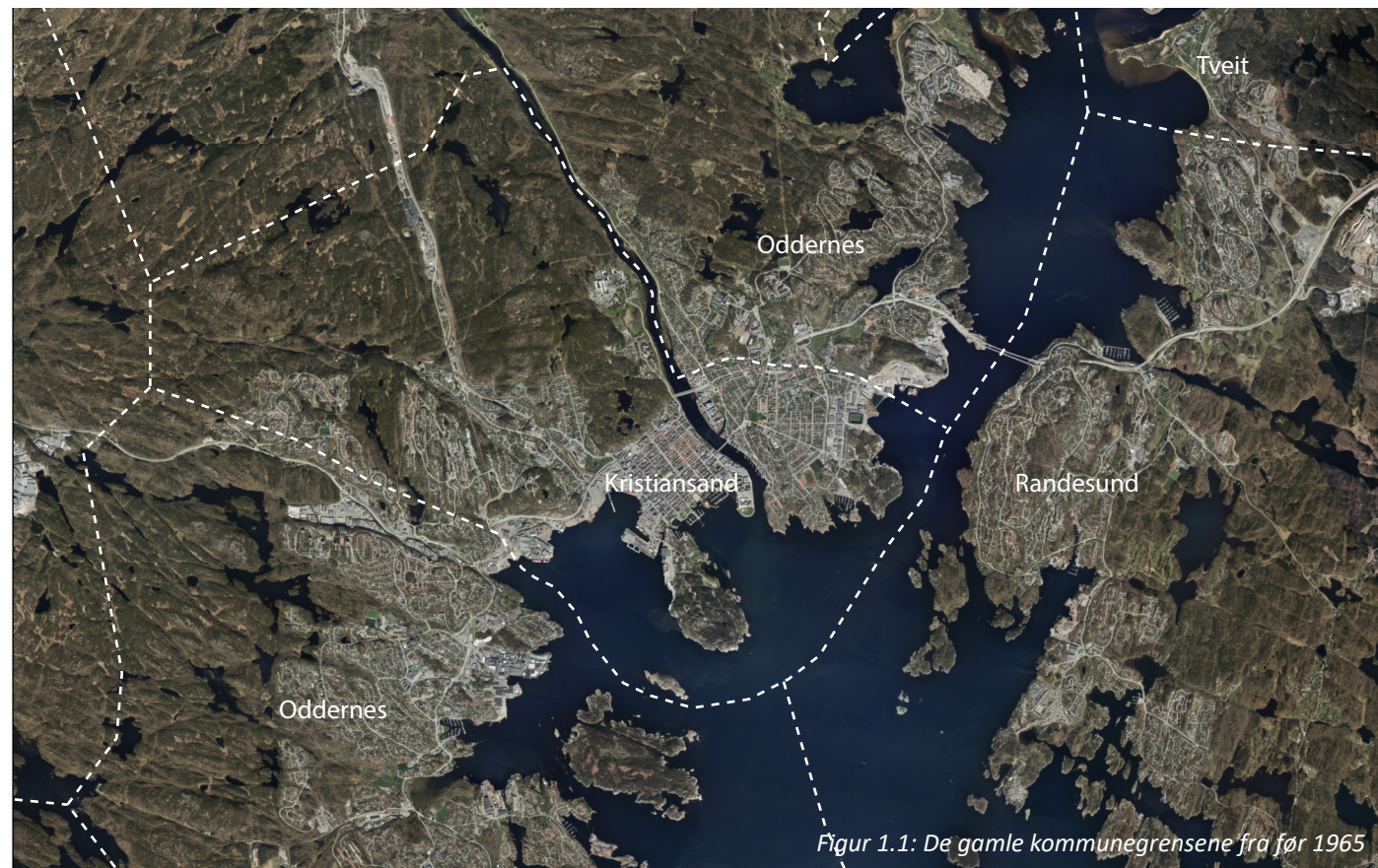
bystrukturen. En slik utvikling forutsetter en forståelse av hvilket mulighetsrom og forutsetninger som allerede ligger i byen. Gjennom en studie av den urbane morfologien får vi en forståelse av hvilke strukturer som er nedarvet fra tidligere epoker av byens historie og hvilke begrensninger og muligheter dette gir for den videre utviklingen av byen. Urban morfologi sikter etter å forklare hvordan en by faktisk er, ikke hvordan den bør være. På denne måten kan en analyse av den urbane morfologien gi oss en nøytral diskusjonsplattform for den videre utviklingen av byen. Med dette som bakgrunn kan vi diskutere de normative spørsmålene og foreta verdurderinger for å finne ut hvordan den nye delen av byen skal implementeres i de eksisterende strukturene.

For Kristiansand kan dermed en forståelse av de nedarvede strukturene fungere som et kunnskapsgrunnlag for å utvikle nye deler av byen. Den byen Kristiansand er i dag er et resultat av ønsker og intensjoner fra bysamfunnet opp gjennom byens historie. En undersøkelse av disse prosessene bak byutviklingen og de faktiske fysiske resultatene av dette gir oss en forståelse for hvorfor Kristiansands byform er slik den er i dag.

Når vi tenker på Kristiansands byform i dag er Kvadraturen det første de fleste tenker på og den er mye av identiteten til byen. Likevel er Kristiansands byform i dag mye mer enn denne kvartalsstrukturen, byen er en spredtbygd by med bebyggelse langt opp på heiene som omkranser havet. Disse strukturene representerer en spennende del av Kristiansands historie. Mange av bystrukturene vi ser i sentrale deler av Kristiansand i dag er opprinnelig fra tidligere kommuner. Før 1965 var storkommunen Kristiansand delt inn i fire kommuner: Kristiansand, Oddernes, Randesund og Tveit. Gjennom den morfologiske analysen i denne oppgaven skal vi forsøke å forklare hvilken betydning denne kommunesammenslåingen har hatt for byens form. Dette er en spennende betraktning når Kristiansand i 2020 skal inn i en ny kommunesammenslåing, denne gangen med Søgne og Songdalen. Dersom kommunesammenslåingen i 1965 hadde en betydning på byens form er det en indikasjon på at dette også vil være tilfelle etter 2020. Gjennom den morfologiske analysen kan vi belyse påvirkningen av den tidligere kommunesammenslåingen noe som igjen kan benyttes som kunnskapsgrunnlag for den videre utviklingen av bystrukturene i Kristiansand etter 2020.

Det er skrevet mye om både den fysiske og sosiale utviklingen av Kristiansand opp gjennom historien og senest høsten 2018 kom det en bok om Kristiansands moderne byutvikling. Noe disse verkene derimot mangler er en tydelig visuell fremstilling hvordan byen faktisk har vokst og dermed en kobling mellom den faktiske veksten og ønskene og intensjonene bak dette. I denne oppgaven er denne visuelle fremstillingen og koblingen hovedelementet i oppgaven. Dermed får Kristiansand en visuell fremstilling over de faktiske resultatene av bysamfunnets forutsetninger.

Opgaven i seg selv forsøker også å bidra til utviklingen av teorifeltet urban morfologi. I analysen blir Kristiansands byvekst og hvordan utviklingstrekkene i byen har vært presentert. Samtidig undersøker den morfologiske analysen endringer og karaktertrekk ved de morfologiske elementene innenfor de ulike morfologiske periodene. Dette i seg selv har ingen stor betydning for oppgavens hovedspørsmål, men er interessant når man skal gjennomføre nye morfologiske analyser med et annet utgangspunkt.



Byen Kristiansand

Byen

For å forstå hva Kristiansand by er, må vi først få en grunnleggende forståelse av hva en *by* er. Begrepet *by* er sammensatt og har ingen presis definisjon. I innledningskapittelet i boken *Norsk Byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år* (2006) forsøker Knut Helle å belyse og forklare det komplekse begrepet *by*. Helle (2006) utdyper at det historisk har vært enkelt å skille byer fra omlandet, byene hadde klare strukturer og førte med seg en annen måte å leve på enn i landet omkring. I dag er situasjonen en helt annen. Helle (2006) påpeker at med en stadig urbanisering har byene vokst seg utover sine opprinnelige grenser og overgangen mellom det landlige og bymessige er ofte glidende og uskarp. I et historisk perspektiv har byene utviklet seg som et resultat av handelsvirksomhet, som ringvirkninger av for eksempel universitet, festningsanlegg eller samferdselslinjer, og eller rettigheter gitt av stat, kirke eller konge (Helle, Eliassen, Myhre, & Stugu, 2006). Helle (2006) forteller at det historisk har vært vanlig å skille ut byer gjennom formelle kriterier som byprivilegier eller egen rettslig status. I Norge hadde vi rettslige grupperinger, byene var kjøpsteder eller ladesteder og gjennom dette hadde de privilegier til å bedrive handel med forrettigheter fremfor bygdene. I dag finnes det ikke lenger lovmessige forhold som skiller byer fra andre omgivelser, og det holder at kommunestyret fatter et vedtak om at kommunen eller tettstedet skal kalles for en by (Helle et al., 2006).

Noe av kompleksiteten med bybegrepet er ifølge Helle at byer har utviklet seg forskjellig og har hatt ulik betydning i ulike deler av verden og opp gjennom historien. Han forteller at de kriteriene som har vært brukt til å karakterisere byer i kontrast til andre bosetninger, er tids- og stedbundne og vil derfor ikke gi fullgod mening over vide trekk i tid og rom. Dette utdyper han at er fordi byutvikling overalt i verden og til enhver tid henger sammen med den bosetnings- og samfunnsutviklingen som er tilknyttet stedet.

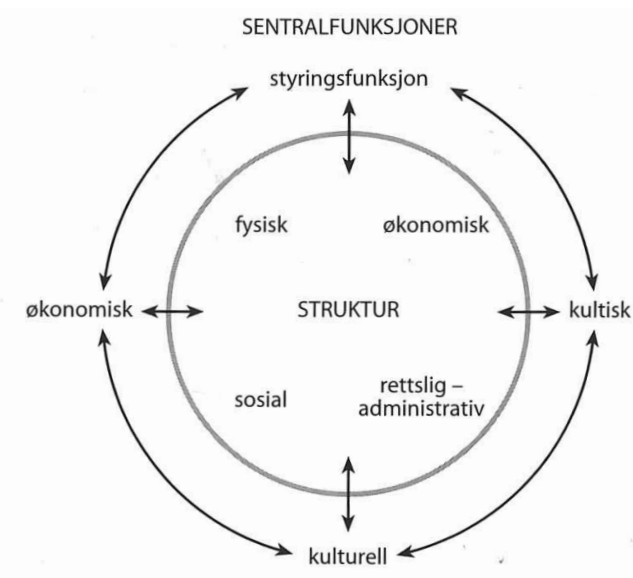
Det finnes likevel historiske fellestrekk som kan hjelpe oss med å definere hva en by er. For å forstå de allmenne og dyptgående prosessene i en bydannelse presenterer Helle (2006) i innledningskapittelet til boken *Norsk Byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år* en modell basert på byen som sentralsted i et større nettverk og byens indre strukturer. Det første aspektet i hans modell påpeker at det finnes en gjen-

sidig avhengighet mellom byen og landet rundt. Byen har en funksjon for omlandet og har en oppgave om å betjene mer enn seg selv. I Helles modell presenterer han elementet om byens *sentralitet*. Dette er et grunnleggende bykriterium som ble presentert av Walther Christaller i 1933. For Christaller var byens sentralitet, det at den funksjonelt ivaretar og løser oppgaver på vegne av et større eller mindre omland, selve kjernen i byens vesen (Helle et al., 2006). I sin modell presenterer Helle fire hovedaspekter som forklarer hvilken sentralfunksjon byene har hatt gjennom historien. Den første omhandler byen som et *økonomisk* sentralsted. Dette betyr at byen ofte har vært et sete for handel, håndverk, industri og økonomisk tjenestegjøring og at gjennom dette har byene formidlet varer og tjenester til omlandet rundt. Videre har byen ofte vært et *styringssentrum* for et større eller mindre omland og politiske, militære, administrative og rettslige funksjoner ble lokalisert her. Helle (2006) påpeker videre at byen også ofte har vært et *sentrum for religiøs kultus* med plasseringen av templer, kirker og sentrale religiøse funksjoner. I nyere tid er dette utvidet til en mer *alminnelig kulturell sentralfunksjon* hvor byene fungerer som sentre for blant annet massemedier, undervisning og forskning, åndsliv og kunst (Helle et al., 2006). Disse hovedaspektene ved byens sentralitet forklarer hvordan byen forholder seg til omlandet rundt. Helle (2006) mener også at byene i seg selv er en del av et større nettverk og må sees i sammenheng med utviklingen av andre byer. Dette illustrerer han ved at norske byer fra utover på 1800-tallet ble bygd opp etter et sentralsteds-system med Christiania som overordnet midtpunkt, samtidig som de knyttet seg opp til internasjonale nettverk ved handel og sjøfart. Denne utviklingen har fortsatt frem til i dag hvor Oslo fremdeles er det største sentraliseringsstedet i Norge og globaliseringen stadig fører internasjonale byer nærmere hverandre.

Utover byens rolle som sentralsted for et større eller mindre omland finnes det egenskaper innenfor byens grenser som hjelper oss å definere hva byen er. Dette omhandler byens karakter med dens indre oppbygging, virksomheter og livsformer. Under ett kan dette kalles for byens *strukturer* og dette omfattes av den andre delen av Helles modell. Her deler han inn byens strukturer i fire hovedaspekter som beskriver og forklarer hva en by er og har vært. Disse kan igjen deles inn i samfunnsmessige- og fysiske

strukturer. De samfunnsmessige strukturene omhandler byens *økonomiske-, sosiale- og rettslig-administrative strukturer*. Dette omhandler blant annet at byen i større grad har vært preget av spesialisert næring, handel og industri i motsetning til den primære næringsdriften i landdistriktene rundt. Den sosiale strukturen har tatt preg av denne spesialiseringen og samlingen av spesialister i byen har dannet sammensatte og dynamiske miljøer. Byene har også ofte hatt egne rettslige og administrative funksjoner i forhold til omlandet rundt i form av egne styringsorganer og administrasjon og ofte også egne privilegier eller rettsregler. Det siste aspektet ved byens struktur er de *fysiske strukturene*. Dette omhandler de bygde elementene i byen og hvordan byen faktisk ser ut. Byene har tradisjonelt sett vært tettere og hatt en større bosetting enn omlandet rundt (Helle et al., 2006).

Ut i fra Helles modell kan vi se at byen opp gjennom historien har hatt en funksjon som sentralsted for omlandet rundt og hatt en unik karakter på de fysiske og sosiale strukturene. Dette danner en forståelse av hva en by er og et rammeverk for å forstå byens kompleksitet. Som Helle (2006) påpeker i *Norsk Byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år* trenger man en forståelse av hvordan byens utadvendte funksjoner er knyttet sammen med interne strukturtrekk for å få et helhetlig grep om byutvikling og urbaniseringsprosesser. Dette er noe manglende i Helles modell, men kan hentes frem fra fagfeltet om urban morfologi.



Figur 1.3: Grafisk fremstilling av det teoretiske rammeverket for by- og urbaniseringsbegrepet etter Helles modell

Kristiansand

Når vi har stilt oss spørsmålet om hva en by er kan vi stille oss spørsmålet om hva Kristiansand by er. Som Helle (2006) skriver er byutvikling en historisk-relativ prosess og byens betydning har endret seg opp gjennom tidene. For å forstå byen må vi derfor forstå byens historie.

For Kristiansand er det spesielt én hendelse som har hatt stor betydning for utviklingen av byen, nemlig grunnleggelsen. Kristiansand ble grunnlagt av Christian IV 5.juli 1641 på Sanden mellom Torridalselva (Otra) og Grimsbekken innenfor Odderøya. Det at byen vokste frem her var ingen selvfølge, men et ønske fra Kongen selv. Etter Steen (1941) og Vest-Agder fylkeskommune (1991) er det spesielt tre grunner som trekkes frem for å forstå hvorfor byen ble grunnlagt akkurat her. Den første er områdets strategiske plassering på sørsjippisen av Norge ut mot Skagerak. På grunn av dette var området svært viktig militært, allerede i 1550 var Flekkerøy havn et samlingsted for Kongens flåte og i 1556 ble havnen befestet. Det lå ingen byer mellom Skien og Stavanger på denne tiden og den dansk-norske sentraladministrasjonen var derfor interessert i å anlegge en kjøpstad her som kunne gi en befolkningsmessig støtte til krigshavnen. Sammen med den militære posisjonen ble området rundt Flekkerøy et viktig økonomisk samlingssted når trevareeksporten vokste frem for fullt på slutten av 1500-tallet. Området ble også et viktig ledd i handelen ut av Norge. Som følge av denne handelsveksten var det en stor befolkningsvekst i området og bosettinger oppstod ved elvemunningene der tømmeret ble fløtet ut. Det lå dermed svært godt til rette for å etablere en kjøpstad her og områdene på Sanden var velegnet for en bybebyggelse (Steen, 1941; Vest-Agder Fylkesmuseum, 1991).

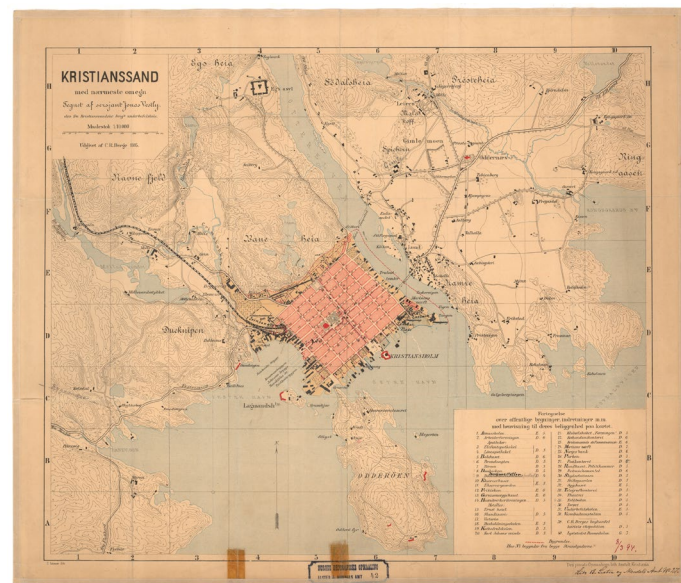
Den nye kjøpstaden ble tegnet opp som en renesanseby med en tydelig kvartalsstruktur, symmetri, likevekt og harmoni. Byplanen ble laget med matematisk nøyaktighet og skulle være om lag 800 meter lang, 662 meter bred og bestå av 54 kvartaler. Alle gatene skulle være like brede og midt i byen skulle det plasseres et torg (Breen, 1991). I følge Breen (1991) er Kristiansand den eneste konsekvent oppbygde renesansebyen i Norge og vi kan kjenne igjen den tydelige kvartalsstrukturen i Kvadraturen i dag.



Figur 1.4: Kart over Kristiansand fra 1666.

For å få folk til å bosette seg i den nye kjøpstaden tydde Kongen til en sterk privilegiepolitikk. Ett av disse tiltakene var at Kristiansand fikk, på bekostning av nabobyene, kjøpstadsrettigheter straks etter grunnleggelse. Byens innbyggere fikk skattelette på 10 år for å bosette seg her og enerett på å drive handel. Dette betydde at bøndene i omlandet rundt ikke fikk drive direkte handel med fremmede og utlendinger, men måtte isteden selge til byens innbyggere for en betydelig mindre penge (Steen, 1941). Med kjøpstadsrettighetene blir Kristiansand juridisk det vi i dag kaller for en by, og eneretten til handel og den eksisterende trevarehandelen fører til at kjøpstaden for en viss økonomisk sentralfunksjon. Likevel kan vi ikke si at Kristiansand på denne tiden er blitt en fullverdig by i tråd med Helles (2006) karakteristikk.

Den aggressive privilegiepolitikken fører til en betydelig vekst i kjøpstaden og Kristiansand vokser gradvis. Utover på 1600-tallet får kjøpstaden en styrket rolle. I 1666 blir Kristiansand en garnisonsby med byggingen av festningen Christiansholm i utkanten av Kvadraturen og blir fra 1670 regnet som en av rikets hovedfestninger. I 1682 blir byen også utnevnt som stiftsstad istedenfor Stavanger. Kristiansand blir dermed sete for den høyeste geistlige så vel som den verdsligste myndighet i stiftet, ved at både biskopen og amtmannen tar bolig i byen (Vest-Agder Fylkesmuseum, 1991). Med dette kan vi se at Kristiansand har fått en større rolle i både det større og mindre omlandet. Byen blir nå et viktig militært og administrativt styringssentrum og et sentrum for re-



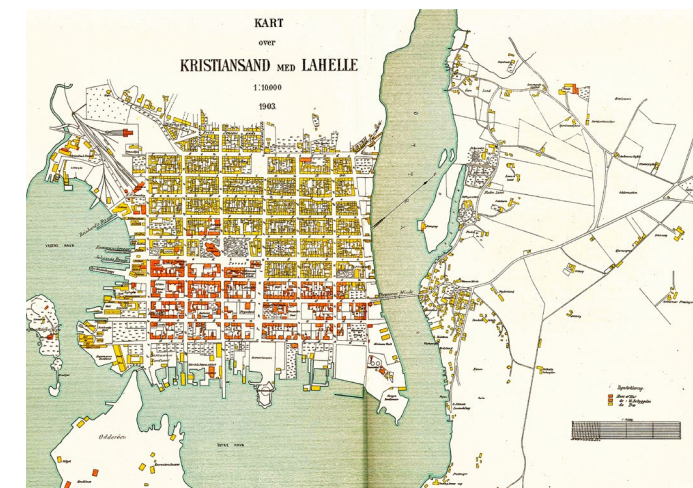
Figur 1.5: Kart over Kristiansand fra 1885.

ligiøs kultus. Dermed styrker Kristiansand sin stilling som en faktisk by utover de juridiske privilegiene.

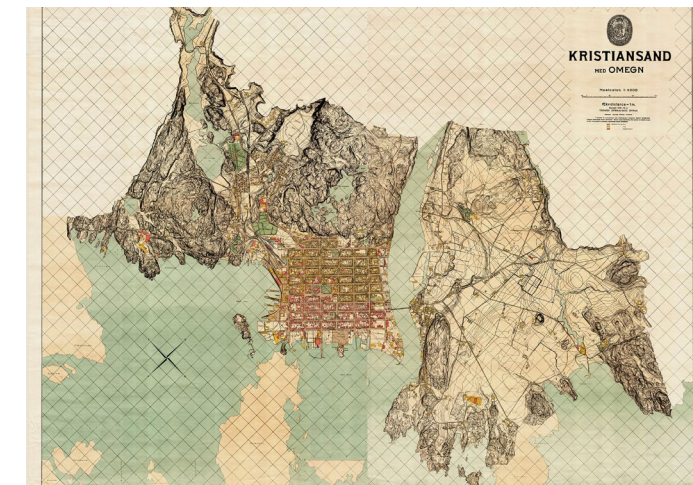
Kjøpstaden fortsetter å vokse og selv om byen er den minste av de norske handelsbyene har den det høyeste folketallet utover på 1800-tallet (Steen, 1948). Byens befolkning lever på denne tiden ifølge Steen (1948) av handel og håndverk, skipsbygging og sjøfart, litt industri og løst sesongarbeid og av administrasjon og privat tjenesteytelse. Trelasthandelen var den økonomiske kjernen i byen med skipsfart og vareformidling mellom utland og omland. Selv om den fysiske byen har vokst seg større siden grunnleggelsen er det fremdeles ubebygde områder innenfor renessansebyen (Steen, 1948). I

følge Steen (1948) er noe av det viktigste som skjer på denne tiden at byen begynner å snu seg mot landet. Kristiansand har lenge vært en handelsby som i hovedsak forholdt seg til havnen, men nå begynner byen i større grad å samhandle med omlandet rundt. Med nye forbindelser begynner byen også å samhandle med bosettinger lenger vekk. Ved denne samhandlingen styrker Kristiansand ytterligere sin rolle og posisjon som sentralsted for omlandet.

Det sentrale omlandet rundt Kristiansand har fra kjøpstadens grunnleggelse vært de tre kommunene Oddernes, Randesund og Tveit. Disse kommunene bestod stort sett av gårds- og jordbruksområder og det var ingenting her som på denne tiden kunne karakteriseres som bybebyggelse. Utover på 1900-tallet endrer dette seg drastisk. Bortsett fra litt forstadsbebyggelse på Lund utgjør Kvadraturen hele Kristiansand helt frem til slutten av 1800-tallet og om lag 15 000 mennesker bor ved



Figur 1.6: Kart over Kristiansand fra 1903.



Figur 1.7: Kart over Kristiansand fra 1916-1919.

århundreskiftet innenfor renessansebyens rammer (Lorange, 1995). Etter en bybrann i 1892 begynner byens innbyggere å flytte til Grimsområdet og en ny bydel vokser frem her. På 1920-tallet er over 10 prosent av Kristiansands innbyggere bosatt i den nye bydelen (Breen, 1991). Dette er begynnelsen på en ny epoke i Kristiansands historie preget av sterk befolkningsvekst og spredt bybebyggelse.

Kristiansand har på denne tiden en voksende befolkning og stort behov for nye utviklingsområder. Områdene innenfor kommunegrensen er i ferd med å bli ferdig utbygget. I 1921 overtar Kristiansand områdene på Lund og Lahelle fra Oddernes og byens utvikling begynner for alvor å skje utenfor Kvadraturen. I 1946 blir spørsmålet om en kommunesammenslåing mellom Kristiansand og Oddernes tatt opp. Da er byggeområdene i Kristiansand igjen i ferd med å bli ferdig utviklet og byens utvikling står ovenfor en stagnasjon (Bulie, 2018). I følge Bulie øker boligbyggingen i Oddernes i takt med at utbyggingsarealene i Kristiansand blir bygget ned. Selv om det fortsatt i stor grad er gårdsbruksområder i Oddernes begynner det nå å utvikles en forstadsbebyggelse i kommunen. Frem mot 1965 fortsetter de fysiske strukturene i de to kommunene å utvikle seg i tråd med befolkningsøkningen og boligbehovet etter krigen. I 1965 blir kommunene, sammen med Randesund og Tveit, slått sammen til storkommunen Kristiansand (Tønnessen, 1974). Etter denne sammenslåingen får byen en kraftig vekst og byens tidligere omland implementeres i bystrukturen. Kristiansand by endrer da karakter fra en relativt kompakt bystruktur til en spredtbygd by utviklet på grunnlag av tidligere kommunestrukturer.

Opp gjennom historien kan vi se hvordan Kristiansands byutvikling og urbaniseringsprosess har skjedd gradvis. Selv om byen fikk kjøpstadsrettigheter allerede i 1641 tok det lenger tid før den fikk rollen og karakteristikkene vi etter Helles modell kan beskrive som en by. I Kristiansands byhistorie var det lenge et tydelig skille mellom byen og landet rundt. Dette endret seg da bebyggelsen begynte å utvikle seg som forsteder i omlandkommunene og enda mer da disse forstedene og kommunene ble innlemmet i Kristiansand. Utover på 1900-tallet skjer det en glidende overgang mellom by og land, og omlandets strukturer blir en del av byens form.

I dag er det ingen tvil om at Kristiansand er en by etter Helles bymodell. Byen er i dag den største byen på Agdersiden og en av de største byene i Norge. Kristiansand er viktig sentralsted for byens omland både økonomisk, styringsmessig, religiøst og kulturelt. Byen er det viktigste arbeidsmarkedet for Vest-Agder og deler av Aust-Agder samtidig som den er sete for blant annet fylkesadministrasjonen, biskopen i Agder og Telemark, Agder politidistrikt og Kristiansand tingrett. Videre er byen også hjem for Universitetet i Agder, Sørlandet sykehus og Luftforsvarets befalsskole (Thorsnæs, Nilsen, & Bjørntvedt, 2018). I tillegg til å være et viktig sentralsted både lokalt, regionalt og nasjonalt er Kristiansands indre strukturer i tråd med en bys karakteristikk. Byens samfunn er preget av et dynamisk miljø med både spesialiserte og generelle arbeidsplasser og har en egen administrasjon. Innbyggerne i byen har tilgang på kulturelle og sosiale funksjoner som skiller seg fra omlandet rundt. Når det gjelder byens fysiske strukturer er dette et kapittel i seg selv.

Kristiansand er i dag en svært spredtbygd by preget av boligfelt på heiene. Byens bebyggelse strekker seg i landskapet rundt sjøen fra Voiebyen i sør, Hellemyr i vest, Justvik i nord og Hånes og Søm i vest. Når vi snakker om byen Kristiansand i dag er det først og fremst Kvadraturen de fleste tenker på og denne er mye av identiteten til byen. Frem til slutten av 1800-tallet kan vi si at denne tankegangen var med rette, da byen på denne tiden ikke var noe mer enn de 54 kvartalene som ble tegnet opp i 1641. Utover på 1900-tallet blir denne beskrivelsen av den fysiske bystrukturen i Kristiansand for snever. Etter hvert som de fysiske strukturene vokser ut av sine opprinnelige grenser følger bybegrepet med. Selv om forstadsbebyggelsen i de tidligere nabokommunene til Kristiansand ikke kan regnes som en del av byen med en gang de oppstår tar det ikke lang tid før de er av en slik karakter at de fysiske strukturene kan innlemmes i Kristiansands bystruktur. Etter kommunesammenslåingen i 1965 er disse strukturene også offisielt en del av bykommunen Kristiansand. Når vi skal studere byen Kristiansand i dag må vi forstå at disse strukturene er en like stor del av byen Kristiansand som Kvadraturen. Utviklingen av disse strukturene forteller en viktig del av Kristiansands byhistorie på 1900-tallet og kan hjelpe oss å beskrive hva Kristiansand by er i dag.

Problemstilling

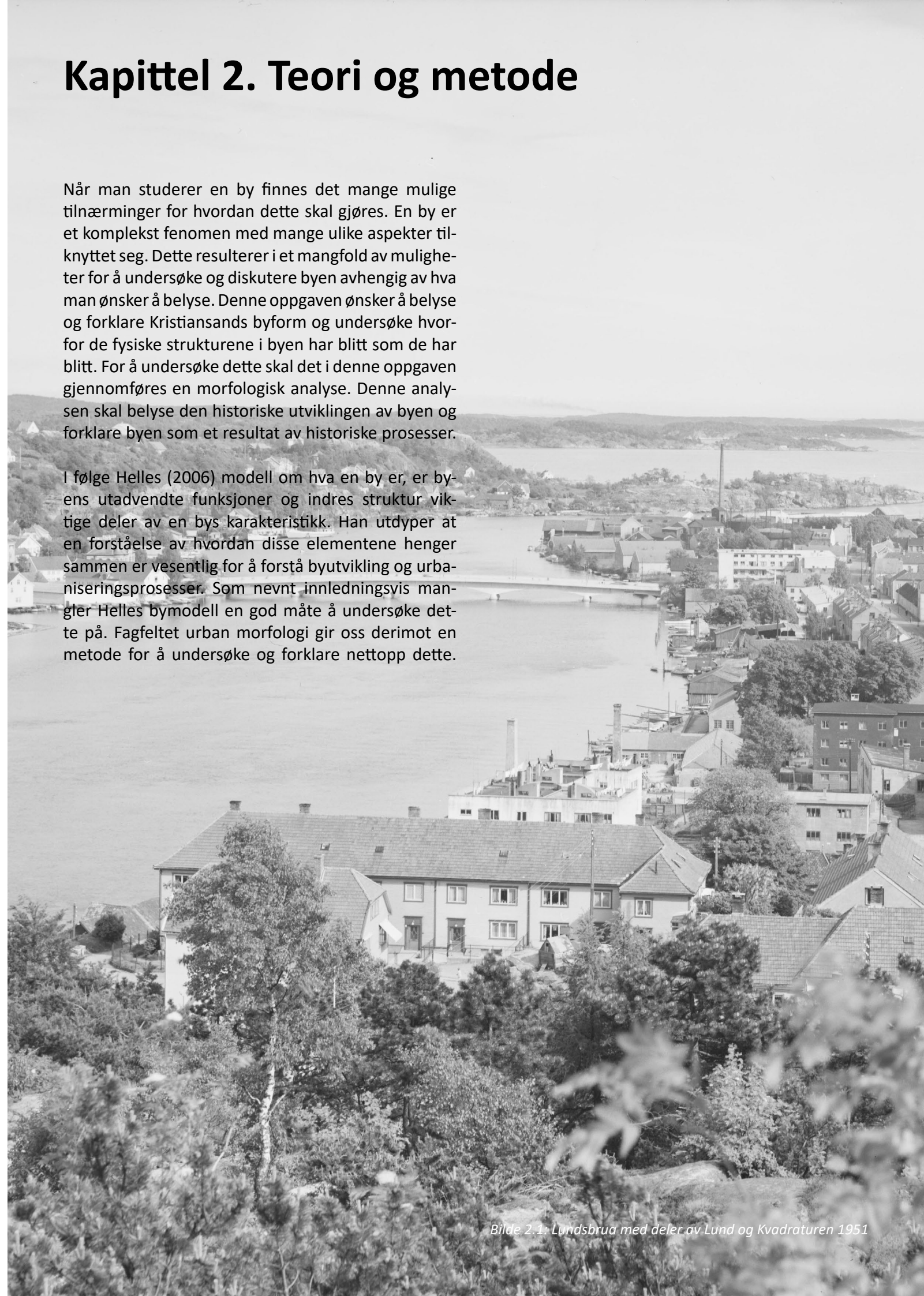
Denne oppgaven er en morfologisk analyse som prøver å belyse og forklare utviklingen av Kristiansands byform og hvorfor byen har utviklet seg på denne måten. Oppgavens hovedspørsmål er:

«På hvilken måte er Kristiansands byform et resultat av tidligere kommunesammenslåinger?»

Kapittel 2. Teori og metode

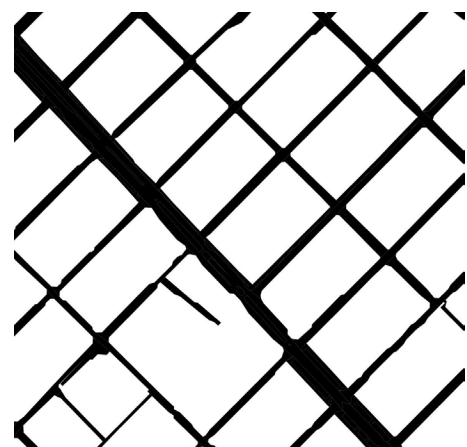
Når man studerer en by finnes det mange mulige tilnærminger for hvordan dette skal gjøres. En by er et komplekst fenomen med mange ulike aspekter tilknyttet seg. Dette resulterer i et mangfold av muligheter for å undersøke og diskutere byen avhengig av hva man ønsker å belyse. Denne oppgaven ønsker å belyse og forklare Kristiansands byform og undersøke hvorfor de fysiske strukturene i byen har blitt som de har blitt. For å undersøke dette skal det i denne oppgaven gjennomføres en morfologisk analyse. Denne analysen skal belyse den historiske utviklingen av byen og forklare byen som et resultat av historiske prosesser.

I følge Helles (2006) modell om hva en by er, er byens utadvendte funksjoner og indres struktur viktige deler av en bys karakteristikk. Han utdyper at en forståelse av hvordan disse elementene henger sammen er vesentlig for å forstå byutvikling og urbaniseringsprosesser. Som nevnt innledningsvis mangler Helles bymodell en god måte å undersøke dette på. Fagfeltet urban morfologi gir oss derimot en metode for å undersøke og forklare nettopp dette.



Bilde 2.1: Lundsbrua med deler av Lund og Kvadraturen 1951

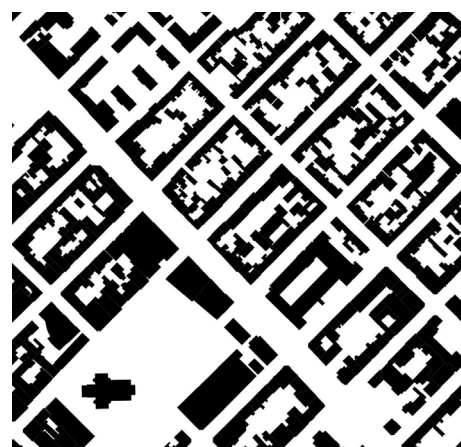
Morfologi



Figur 2.1: Vei og gatestrukturer.



Figur 2.2: Tomter og eiendomsstrukturer.



Figur 2.3: Bygninger og bygningsstrukturer.

Ordtaket «Roma ble ikke bygget på én dag» passer godt når vi snakker om byer og deres utvikling, nettopp fordi byer ikke ble bygget på én dag. En urbaniseringsprosess er en tidkrevende affære og tar aldri helt slutt. Selv etter at byen har nådd bystatus vil den konstant være i forandring og endring, noe som er en del av byens natur. Byene slik vi kjenner dem i dag er et resultat av disse forandringene og endringene som har skjedd opp gjennom byens historie. Når vi har diskutert hva en by er og hva Kristiansand by er får vi en forståelse av at bybegrepet er svært komplekst og at det ikke finnes en universell regel som forklarer hvordan en by skal være eller se ut. Illdefons Cerdà (1815-1876) definerte byen ut fra en tosidighet bestående av den *fysiske* byen og de *sosio-kulturelle* aktivitetene som finner sted her. Dette forklarte han som *urbs* og *civitas*, byens fysiske enhet og form og bysamfunnet med sine uformelle og formelle organisasjoner (Børrud & Røsnes, 2016). Det er i samspillet mellom disse at byen utspiller seg og her morfologien kommer til rette.

Byer har ulike forutsetninger for hvordan de har vokst frem: de kan være selvgrodd, anlagte, planlagte eller både anlagte og planlagte. De kan ha en tydelig byform innenfor de strenge rammene til en bymur eller de kan ha en flytende grense mellom bebyggelsen og omlandet rundt. Læren om byens fysiske form og de prosessene som påvirker den kalles *urban morfologi*.

Moudon (1997) skriver at urban morfologi omhandler byen som menneskelig habitat og er et tverrfaglig teorifelt som beskriver og forklarer byens form og hvordan den endrer seg over tid. Hun utdyper at byen er en akkumulasjon og en integrasjon av menneskers individuelle og kollektive handlinger, som er styrt av kulturelle tradisjoner og formet av sosiale og

økonomiske krefter over tid. Morfologiske studier fokuserer på de konkrete resultatene av disse sosiale og økonomiske kreftene: de studerer hvordan ideene og intensjonene resulterer i de fysiske formene vi ser i byene (Moudon, 1997). En by er altså et resultat av menneskene som bor der med de samfunnsmessige forutsetningene disse menneskene lever etter og de fysiske resultatene av dette. Morfologien omhandler da forholdet mellom *urbs* og *civitas* og hvordan bysamfunnet påvirker byens fysiske form.

I følge det morfologiske teorifeltet består byens fysiske form av tre grunnleggende elementer. Disse nøkkelementene ble introdusert av M.R.G Conzen i hans analyse av Alnwick i 1960. Elementene er:

- Streets and their arrangement in a street-system
- Plots and their aggregation in street-blocks
- Buildings or, more precisely, their block-plans

På norsk betyr dette i) vei og gatestrukturer, ii) tomter og eiendomsstrukturer og iii) bygninger og bygningsstrukturer. Summen av disse elementene utgjør byens form og fysiske struktur. Disse morfologiske strukturene er tilstede under hele byens urbaniseringsprosess og er en viktig del av byens karakteristikk. Kjernen i byens natur gjør at disse elementene er i konstant bruk og utviklingen endrer karakter over tid. I følge Conzen (1960) er utnyttelsen og bruken av de ulike elementene lite motstandsdyktige og kan endres relativt kjapt etter nye impulser i byen. De fysiske strukturene er derimot svært motstandsdyktige mot endring og når en struktur først er utviklet skal det mye til for at den endres eller fjernes. I følge Conzen (1960) er veistrukturen den mest vedvarende strukturen i byen og nye veistrukturer i allerede etablerte gatenett er svært uvanlig. Bygninger og tom-

Skoler

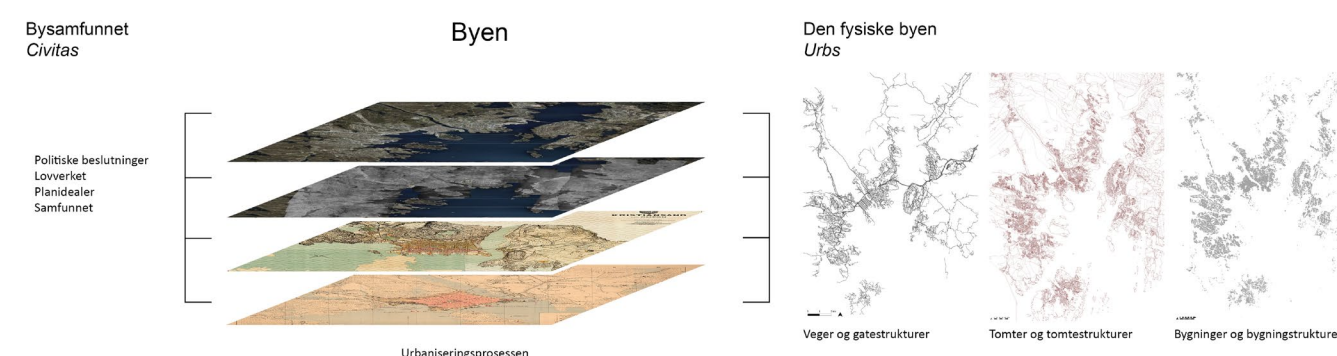
ter kan derimot endre karakter, men da gjerne innfor sine allerede eksisterende grenser ved endringer i bygningstypologien og utparsellering av nye tomter (Conzen, 1960). Det kan likevel forekomme store endringer i bystrukturen og de morfologiske elementene. Dette er da ofte et resultat av et voldsomt økonomisk press om transformasjon eller drastiske hendelser i byens historie som brann eller krig. Denne permanensen i de morfologiske elementene gjør at strukturer som ble bygget på tidligere stadier i byens historie fremdeles er eksisterende strukturer i dag.

De morfologiske elementene kan utvikles planlagt eller selvgrodd. Dette har noe å si på hvordan de fysiske elementene og byens form ser ut. Opp gjennom historien har politiske beslutninger, ideologier, ønsker og intensjoner fra samfunnet, lovverk osv. vært med på å påvirke hvordan de morfologiske elementene har utviklet seg. En morfologisk analyse streber etter å undersøke hvordan disse beslutninger og intensjoner fra bysamfunnet faktisk konfigurerer seg i byens fysiske form. Til tross for at byer er i konstant endring kan beslutninger tatt for mange hundre år siden fremdeles være tydelige i byen (Børrud & Røsnes, 2016). Vi kan tenke oss at vi kan lese byen som en serie arkeologiske lag. Disse lagene inneholder byens fysiske strukturer med de vei-, bygning- og tomtestrukturer som er påvirket av forutsetningene og intensjonene i samfunnet. Hvert lag uttrykker da de kulturelle verdiene og holdninger som vitner om materiellstrukturen på det tidspunktet de ble produsert (Ellefsen, 2005 i Børrud, 2009). Ved å undersøke disse lagene får vi en forståelse av hvordan og hvorfor byen har vokst frem.

Det finnes flere skoler innenfor urban morfologi, som har utviklet seg parallelt og uavhengig av hverandre. De største skolene er den engelske, den franske og den italienske. Morfologi som et overlappende og felles forskningsfelt ble introdusert i 1996 med opprettelsen av International Seminar on Urban Form (ISUF) (Moudon, 1997). ISUF som forskningsfelt gir en «kognitiv eksplikativ» byforståelse. Analysene beskriver ikke hvordan en by bør være eller er en evaluering av byen basert på verdikriterier, men er en kunnskapsbasert forklaring på hvordan urban form er og hvordan den har utviklet seg. Forskningsfeltet tar utgangspunkt i hvordan de bygde omgivelsene faktisk er plassert på bakken (Børrud, 2009).

Felles for alle studier innen urban morfologi er ifølge Moudon (1997) at de inneholder komponentene form, skala og tid:

- Urban form er definert ved tre fundamentale fysiske elementer; bygninger og deres relasjon til de ubebygde åpne rommet, til tomtestrukturen og til gatene.
- Urban form kan forstås i forskjellige målestokker eller nivåer. Det er vanligvis fire nivåer som skiller seg ut. Disse korresponderer til bygning/tomt-situasjonen, til gate/kvartal-situasjon, til byen og til regionen.
- Urban form kan bare bli forstått historisk, siden elementene som den omfatter, underlegges kontinuerlig transformasjon og utskifting.



Figur 2.3: En morfologisk analyse streber etter å undersøke hvordan beslutninger og intensjoner fra bysamfunnet faktisk konfigurerer seg i byens fysiske form. Byen kan leses som en rekke historiske lag som tilsammen utgjør dagens byform.

En morfologisk analyse av Kristiansand

Morfologi som kunnskapsgrunnlag

Som sagt innledningsvis i kapittel 2 finnes det mange måter å studere en by på avhengig av hva man ønsker å belyse. Denne oppgaven benytter en historisk morfologisk analyse som metode for å forklare og beskrive byens form og utvikling. Spørsmål vi kan stille oss i denne sammenhengen er hvorfor man skal benytte seg av en slik metode og hva kan en morfologisk analyse bidra med i en studie av Kristiansand by?

Byutvikling handler i utgangspunktet om å se fremover og finne nye løsninger på byens problemer. Likevel er det svært sjeldent at helt nye byer utvikles uten en eller annen form for relasjon med allerede eksisterende strukturer. Gjennom utforskningen av bybegrepet og morfologien ser vi at byen er et komplekst vesen med allerede eksisterende strukturer tilknyttet seg. Disse strukturene er nedarvet fra tidligere deler av byens historie og er påvirket av samtidens bysamfunns ønsker og intensjoner. Når byen skal utvikles videre er vi nødt til å forstå hvilket mulighetsrom som finnes og hvilke begrensninger som ligger i byens allerede eksisterende strukturer. Børrud (2009) argumenterer for at urban morfologi er et godt teorigrunnlag for å forstå dette. Urban morfologi er et ikke-normativt teorigrunnlag som streber etter å forklare hvordan byen faktisk er, ikke hvordan den bør være. Dette gir, som Børrud (2009) påpeker, en

kognitiv-eksplikativ byforståelse. Altså en kunnskapsbasert forklaring på hvordan urban form faktisk er og har utviklet seg og ikke en beskrivelse av hvordan byen bør være eller en evaluering basert på verdikriterier (Børrud, 2009, s.22). Den urbane morfologien gir oss dermed en forklaring på hvilke forutsetninger som allerede finnes i dagens by og kan være en nøytral diskusjonsplattform for den videre utviklingen av byen. For Kristiansand betyr dette at denne morfologiske analysen kan belyse hvordan bystrukturen utenfor Kvadraturen ser ut og hvilke forutsetninger disse strukturene har for en videre utvikling.

En annet aspekt ved denne morfologiske analysen er det historiske perspektivet. Analysen tar for seg deler av den historiske utviklingen av de morfologiske elementene i Kristiansand. De formene som er tilstede i Kristiansand i dag er et resultat av ønsker og intensjoner fra bysamfunnet i tidligere tider. For å forstå byens form og hvorfor den er blitt sånn er vi derfor nødt til å undersøke disse ønskene og intensjonen og se de faktiske resultatene av dette. Denne historiske tilnærmingen kan hjelpe oss å ta lærdom av dette. Gjennom den morfologiske analysen kan vi se de fysiske resultatene av bysamfunnets ønsker og intensjoner, og vi kan dermed ta stilling til om dette er noe vi ønsker å videreføre eller hindre at skjer igjen.

I tillegg til disse tre mener Børrud (2009) at det er nødvendig å trekke frem en fjerde komponent som er sentral i forskningen innen feltet:

- iv) Beslutninger. De aktører (personer eller institusjoner) som på forskjellig vis er med på å bestemme hva som blir produsert og hvordan.

Børrud (2009) mener at når byen som fysisk form kan forstås på forskjellige nivåer av bebygd landskap, fra regioner til beboelsesrom, referere dette til ulike beslutningsnivåer for utvikling og endring av byens form. De forskjellige nivåene representerer ulike aktørrelasjoner og ulike angrepsmåter for koordinering av beslutninger om endring. Ved å studere byens form i ulike målestokker åpner dette opp for muligheten til å diskutere hvordan beslutninger på de ulike nivåene henger sammen med de morfologiske løsningene, både de intenderte og de uintenderte resultatene (Børrud, 2009). Beslutninger fra sentra-

le aktører er en viktig forutsetning for hvordan byen vokser frem. Dette er derfor et sentralt element i morfologiske analyser og dersom dette er utelatt mister analysen en vesentlig del av sin argumentasjon.

Modun (1997) uttyper videre at alle morfologiske analyser utføres med formål om å bygge teori, men at de ulike skolene har ulike intensjoner med denne teoribyggingen. Den engelske skolen har som formål å utvikle deskriptiv og forklarende teori som forklarer hvordan en by er bygd og hvorfor den er bygget slik. Den italienske skolen er i større grad rettet mot design. Tilnærmingen her er å analysere urban form for å få perspektiver og gjennom dette undersøke hvordan byer, basert på historiske tradisjoner bør bygges. Den franske skolen er preget av en kritisk tilnærming. Her analyseres urban form for å vurdere virkningen av tidligere bydesignteorier. Disse studiene tar sikte på å undersøke hva som er bygget i forhold til hva som burde vært bygd, altså skille mellom teori og praksis.



Metode

Den morfologiske analysen i denne oppgaven er en historisk-geografisk analyse av byens form. Hensikten med analysen er å forsøke å forklare hvordan Kristiansands byform er og hvordan denne har vokst frem samt å undersøke på hvilken måte Kristiansands byform er et resultat av tidligere kommunesammenslåinger. Den morfologiske analysen undersøker hvordan de morfologiske elementene veier og gatestrukturer samt bygninger og bygningsstrukturer har utviklet seg og endret karakter over tid. Samtidig undersøker den de bakenforliggende prosessene for utviklingen og endringene.

For å undersøke hvordan byens form har vokst frem er Kristiansands historie delt inn i ulike morfologiske perioder. En morfologisk periode defineres etter Conzenian terminologi (fra Conzens arbeider) som «Enhver kulturell periode som utøver en særegen morfologisk innflytelse på hele eller deler av byen. Formene som dannes vil representere samfunnets samfunnsøkonomiske behov og vil i varierende grad overleve som gjenværende egenskaper avhengig av behovene til suksessive samfunn» (ISUF, 2019). I denne analysen er de morfologiske periodene avgrenset med utgangspunkt i historiske hendelser i Kristiansand som har en vesentlig betydning på byens fysiske form. Disse periodene er som følger:

1921 – 1945:
Kristiansand vokser ut av sine opprinnelige grenser

1945 – 1965:
Boligmangler etter andre verdenskrig

1965 – 1980:
Kommunesammenslåingen er et faktum

1980 – 2000:
Miljøbyen Kristiansand inntre

2000 – 2019:
En tettere og mer spredtbygd by

Analysens hovedformål er å illustrere og forklare den fysiske utviklingen av byen slik den faktisk har foregått. Dette er gjort ved å utarbeide morfologiske kart som visuelt fremstiller hvordan utviklingen har skjedd innenfor de morfologiske periodene. I tillegg forekommer det en beskrivelse av den historiske- og planmessige utviklingen av byen innenfor perioden. Ved å undersøke sammenhengen mellom disse belyses de fysiske resultatene av beslutninger og planer i byen. Analysen gir også en beskrivelse av hvordan de ulike morfologiske elementene har endret karakter gjennom historien.

Selve analysen er gjennomført ved å sammenligne historiske ortofoto, fra de ulike morfologiske periodene, med dagens strukturer. Utgangspunktet for analysen har vært et kartgrunnlag over den eksisterende byen slik den er i dag, med veier, bygninger, tomtestrukturer, høydekurver og vann. Dette kartgrunnlaget er importert til Adobe Illustrator og bearbeidet her. Ut fra ortofotoene er det gjort undersøkelser over hvilke deler av de fysiske strukturene som er tilstede innenfor de ulike morfologiske periodene. Dette gjelder i utgangspunktet hvilke vei- og bygningsstrukturer som eksisterer innenfor perioden. Disse strukturene er da opptegnet/flyttet over fra dagens kartgrunnlag inn i det morfologiske kartet som samsvarer med tiden de oppstod. Resultatet er en rekke kart som illustrerer hvilke bygninger og veier som er kommet til innenfor de ulike morfologiske periodene.

De morfologiske kartene er laget individuelt og i stigende rekkefølge, fra 1945 til 2019. Dette har gjort at det foregående kartet har blitt benyttet som grunnlag for neste. Alle kartene er utarbeidet i samme dokument i Illustrator, men i hvert sitt respektive lag. På denne måten har det vært enkelt flytte og videreføre strukturer mellom lagene og undersøke og verifisere kartene opp mot hverandre.

Siden Kristiansands strukturer er spredtbygd og formatet på denne oppgaven er lite egnet for store kart med små elementer er det innenfor de morfologiske periodene utarbeidet to ulike kart. Disse er i fordelt mellom Kristiansand nord-øst med områdene fra Tinnheia til Søm og sør-vest med områdene fra Hellemyr til Voiebyen.

I kartene representere det som er markert med rødt nye strukturer som er kommet til innefor perioden, det som er markert med grått representerer strukturer fra tidli



Figur 2.4: illustrasjon på metode

I de produserte kartene er det ikke undersøkt endringer i de individuelle bygningenes form, utover der denne er svært markant. De bygningene som illustreres på kartene er i stor grad slik bygningene fremstår i dag (2018) og kartene henviser kun til når det er kommet opp et bygg i de respektive områdene, ikke hvordan dette bygget så ut da det ble bygget. Dette er et resultat av metoden som er valgt, men setter likevel ikke store begrensninger på oppgaven da en undersøkelse av dette faller utenfor oppgavens avgrensning. Det er likevel viktig å påpeke dette slik at analysen ikke benyttes feil. Gjennom analysearbeidet har det kommet frem at det finnes tydelige endringer i den individuelle bygningstypologien i de ulike morfologiske periodene og at bygningene slik de fremstår i dag er reviderte utgaver av da de ble bygget. Dette er et spennende funn som kan utforskes videre i en annen oppgave.

På enkelte områder er dagens bebygde struktur vesentlig fravikende fra den historiske strukturen. I disse tilfellene er ortofoto benyttet som bakgrunnsgrunnlag for å tegne opp de tidligere strukturene. Disse er deretter plassert inn i de respektive morfologiske

kartene. Ortofotoene og eksisterende kartgrunnlag samsvarer ikke alltid i proporsjoner og de nye bygningene har derfor måttet tilpasses kartgrunnlaget så godt det har latt seg gjøre.

Da det har vært en svært omfattende analyse med mange komponenter å ta hensyn til kan det ikke garanteres at det ikke forekommer feil i analysen. Dette gjelder først og fremst enkeltbygninger og småveier og deres utvikling. Ortofotoene har tidvis vært svært vanskelige å tyde og enkelte bygninger kan ha blitt oversett. Da oppgaven ikke undersøker utviklingen av enkeltbygg vil dette likevel ikke ha en stor betydning på oppgavens resultat. Likevel er det verdt å påpeke at de største utfordringene tilknyttet dette finnes i kartet som viser den morfologiske endringen fra 2000-2019, her er enkelte stikkveier som er oversett i tidligere perioder stedvis blitt markert som nye. Dette er et resultat av metoden som er benyttet ved kartgrunnlaget for 2019 er de eksisterende strukturene og ikke en kartlegging av hvilke strukturer som er kommet til. Dette gjelder dog kun for små veier og eventuelle enkelthus og vil ikke legge store begrensninger på selve analysen.



Figur 2.5: Illustrasjon på metode, tidligere strukturer på Gimlemoen som er tegnet opp for å legges over i kartet

Kartgrunnlag og historiske kilder

For å undersøke den historiske veksten av byen er det benyttet en analyse av historiske kart/ortofoto. Kartgrunnlaget som er brukt i denne oppgaven er ortofoto i hovedsak hentet fra Kartverkets tjeneste norgebilder.no. Her finnes ortofoto over dagens situasjon og en rekke historiske bilder. Tilgangen på disse kartgrunnlagene har lagt føringer på oppgaven, både geografisk og tidsmessig. Kartgrunnlagene som er benyttet i analysen er så langt det lar seg gjøre valgt etter det siste året i de morfologiske periodene. Dessverre omfatter ikke alle de historiske ortofotoene hele analyseområdet. Dette har ført til at enkelte av de morfologiske kartene ikke omfatter all bebyggelse innenfor den respektive tidsperioden. Der det kun er enkelte deler av analyseområdet som omfattes av kartgrunnlaget er det så langt det lar seg gjøre benyttet flere kartgrunnlag for å belyse veksten innenfor den morfologiske perioden. Disse kartgrunnlagene samsvarer da i hovedsak med et annet årstall innenfor den morfologiske perioden. Dette fører til at vi får en oversikt over utviklingen innenfor perioden, men at denne kan være noe ukonsekvent i forhold til hele perioden. Disse utfordringene er tatt hensyn til i analysen, men setter ikke store begrensninger da vi likevel får et godt overblikk over veksten i hovedområdene innenfor de ulike morfologiske periodene.

Kartgrunnlaget som er benyttet for å gjennomføre selve analysen er utarbeidet i GIS med fkb-data fra Kristiansand kommune. Det tas forbehold om at det også her kan finnes feil og manglende registreringer. Likevel ikke av en slik karakter at det har betydning på oppgaven som helhet.

Som et ledd i å belyse de bakenforliggende hendelsene til byens vekst er det i denne oppgaven også benyttet en litteraturstudie. Denne er et viktig element for å forklare og forstå endringer i den fysiske byen. Selv om oppgaven har et historisk perspektiv er det viktig å presisere at dette er en masteroppgave innenfor byplanleggingsfeltet og ikke historiefeltet. Dette legger føringer for oppgavens bruk av kilder, og setter ikke like strenge kildekrav til oppgaven. I denne oppgaven er det i stor grad benyttet allerede eksisterende historiske bøker. Det vil si at oppgaven benytter historikerne selv som kilder og går ikke inn i kildene disse historikerne har benyttet seg av. Oppgaven forutsetter derfor at disse historikerne har jobbet godt med sine kilder og at de historiske beskrivelsene i bøkene stemmer. Der kildene tar for seg byens fysiske vekst blir dette verifisert med kartgrunnlagene og den morfologiske analysen. En annen måte kil-



Figur 2.6: Illustrasjon over kartgrunnlag benyttet for den morfologiske perioden 1945-1964

dene kan legitimeres er at de ofte bruker hverandre som kildegrunnlag. Dette betyr at andre historikere også har satt sin lit til at kildene er riktige.

For å forstå og forklare Kristiansand byutviklingshistorie er boka Kristiansands moderne byutvikling – om byplanleggingen og dens fysiske utvikling 1945-2010 (Bulie, 2018) benyttet som hovedkilde. Denne boken forteller en svært omfattende historie om byutviklingen til Kristiansand og gir en god forståelse av prosessene bak hvorfor byen er blitt slik den fremstår i dag. I denne oppgaven er kilden benyttet i empiridelen for å forklare den historiske og planmessige utviklingen innenfor de morfologiske periodene. Der ikke annet er opplyst er bakgrunnen for det skriftlige materielt hentet herfra. Dette er kun en kort gjengivelse av hva som har skjedd og en mer detaljert beskrivelse kan finnes i Bulies bok. Siden et så omfattende arbeid allerede er gjort angående planarbeidet og prosessene bak byutviklingen i kommunen fokuserer denne oppgaven i større grad på de morfologiske kartene og den faktiske utviklingen av byen. Oppgaven vil derfor kunne være et supplement til boken med sin visuelle fremstilling over hvordan byen har utviklet seg, og de faktiske resultatene av det Bulie forteller.

Avgrensinger

Byen Kristiansand er kompleks og det ville vært svært tidkrevende å analysere alle de morfologiske elementene opp gjennom hele byens historie. Det har derfor vært nødvendig å sette noen avgrensinger for analysen og oppgaven.

Denne oppgaven skal ta for seg de bystrukturene som befinner seg utenfor Kvadraturens rammer. Som sagt innledningsvis er Kristiansand by mye mer enn Kvadraturen og en forståelse av de resterende strukturene er viktig for å forstå byen. Områdeavgrensingen som inngår i den morfologiske analysen er som vist med hvitt i figur 2.7. Kvadraturen er analyseområdet til en annen masteroppgave som skrives våren 2019 og en analyse av denne blir tatt for seg her. En analyse av Kvadraturens form faller derfor utenfor denne oppgaven. På grunn av tidsbegrensinger for oppgaven er områdene på Hånes og Dvergsnes utelatt av den morfologiske analysen i denne oppgaven. En sammenstilling av utviklingen vil likevel bli presentert for å få oversikt over den fullstendige byutviklingen for Kristiansand.



Figur 2.7: Oppgavens områdeavgrensning markert i hvitt.

For den morfologiske analysen har det også vært nødvendig å foreta en tidsavgrensning. Den største veksten utenfor Kvadraturen skjer ikke før ut på 1900-tallet. Da oppgaven ønsker å belyse hvilken betydning tidligere kommunesammenslåinger har hatt for Kristiansands byform er det naturlig å begynne analysen i 1921 når Kristiansand overtar områdene på Lund fra Oddernes. Dette er starten på det som skal bli en voldsom byspredning mellom de to kommunene. Den morfologiske analysen strekker seg frem til dagens by og undersøker hvilke strukturer som er tilstede i dag.

I denne oppgaven er det heller ikke anledning til å diskutere de morfologiske elementene i detalj på alle nivåer. Hovedmålet med analysen er å forstå de store linjene i byens utvikling og hvordan den overordnede fysiske utviklingen har vært. Oppgaven legger seg derfor på et overordnet nivå hvor det er byen i seg selv som undersøkes. De morfologiske elementene som skal undersøkes historisk er avgrenset til veier og veistrukturer og bygninger- og bygningsstrukturer. Den historiske utviklingen av tomter og tomtestrukturer behandles ikke da det er svært vanskelig å finne gode kilder på dette.

Innenfor det teoretiske perspektivet i kapittel 3, er det gjort avgrensinger i planhistorien i forhold til hvilke deler som er relevant for oppgaven. Planhistorien på 1900-tallet er svært kompleks og det vokste frem mange ulike idealer som forsøk på å løse samtidens problemer. Et fåtall av disse har hatt en betydning for Kristiansands byform, de resterende idealene er viktig for å få en helhetlig forståelse av planhistorien, men vil ikke utbroderes i denne oppgaven.

Videre er det verdt å påpeke at det finnes enkelte temaer som kunne vært belyst bedre for å få en dypere forståelse over hvordan byen har vokst og hvorfor. Det ville likevel vært alt for krevende å undersøke flere temaer i dybden og det er derfor vært nødvendig å sette strek for hva som tas med.

Kapittel 3. 100 års planlegging av den «gode byen»

Når byer utvikles og endres skjer dette ofte som et resultat av påvirkninger fra bysamfunnet. Gjennom de fysiske strukturene i byen skal man løse utfordringer byens innbyggere står ovenfor eller forbedre allerede eksisterende elementer i byen. Opp gjennom historien har dette enten skjedd av seg selv eller ved hjelp av planlegging. Hensikten med byplanlegging er ifølge Børrud og Røsnes å skape gode fysiske rammer for befolkningen slik at man kan leve et sivilisert liv hvor demokratiske prosesser ivaretas (Børrud & Røsnes, 2016). Byplanleggerne har en intensjon om å skape den beste byen for byens innbyggere, og på denne måten er idealet å utvikle den «gode byen». Hvordan denne byen ser ut avhenger av forutsetningene i samtiden og hvilke utfordringer bysamfunnet står ovenfor. På bakgrunn av dette har det opp gjennom historien utviklet seg ulike idealer om hva den gode byen er. Mange av disse idealene har en direkte påvirkning på hvordan den fysiske byen har utviklet seg. Idealene presenterer gjerne konkrete forslag til hvordan den gode byen skal utvikles for å

løse utfordringene. Elementer fra disse idealene har fått sitt uttrykk i byens fysiske form ved at de morfologiske elementene faktisk er utviklet etter idealene. En forståelse av planidealene, hvilke utfordringer de prøver å løse og hvilke løsninger de foreslår er derfor en viktig komponent i å forstå hvorfor byen er blitt som den er blitt.

For å forstå hvordan Kristiansand by har vokst er det dermed nødvendig å ha en grunnleggende forståelse for hvilke idealer og rammer som har styrt byutviklingen det siste århundre. Hva som har vært den gode byen i Kristiansand har opp gjennom historien i stor grad vært preget av de samme idealene vi ser opp gjennom planhistorien. Byen har siden grunnleggelsen i 1641 vært en planlagt by, hvor sterke planleggerne har hatt store visjoner for byens byutvikling. Disse planleggerne har i sin samtid forsøkt å løse byens utfordringer ved hjelp av planlegging i tråd med de idealene man trodde på.

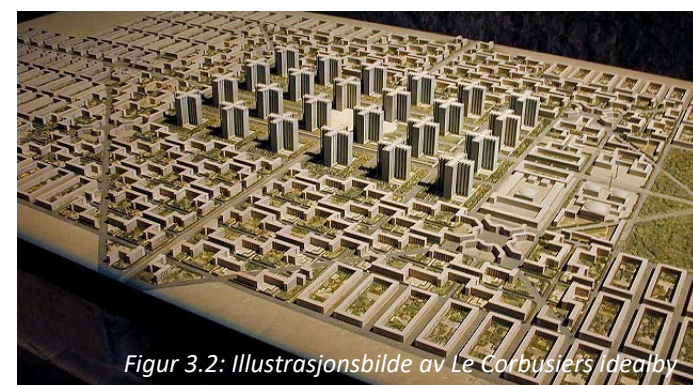


Bilde 3.1: Utsikt mot stjerneblokkene på Lund, 1969

Det er kun to hagebyer som er bygget etter Howards hagebymodell, Letchworth Garden City og Welwyn Garden City. Likevel har hagebybevegelsen hatt stor betydning for europeisk byplanlegging. Det vokste ikke frem egne hagebyer etter Howards modell, men lignende hagebyforsteder som ble opprettet rundt de store byene (Kjærdsdam, 2010). Disse fulgte hagebyens prinsipper ved at befolkningen ble flyttet ut av de industrialiserte byene til nye områder i grønne omgivelser. Hagebyforstedene tilbød et helt annet bomiljø enn bykjernen og det var et sterkt ønske om å bosette seg her. Med dette begynte byene å spre seg utover i landskapet.

Det er likevel kanskje det **funksjonalistiske** tankegodset som er den største årsaken til mange av de utfordringene byene står ovenfor i dag. I tillegg til spredtbygde byer med store boligfeltområder står planleggere også ovenfor utfordringer med usammenhengende og fragmenterte bystrukturer med frittstående bygninger. Dette er et resultat av funksjonalistenes forsøk på å løse utfordringene i de industrialiserte byene på starten av 1900-tallet. Før dette hadde byene i stor grad vært tette organismer med sterk variasjon av funksjoner. Med funksjonalismen ble byene i større grad splittet opp til en samling av enkeltenheter med en sterk funksjonsdeling.

Utviklingen av funksjonalismen skjedde på 1920-tallet og var sterkt preget av arbeidet til den fransk-sveitsiske arkitekten Le Corbusier (1887-1965). Han levde i et industrialisert Paris og i likhet med Howard var utfordringene i den industrialiserte byen utgangspunktet for hans tankegodset. For å løse utfordringene i de tette og trange byene etter funksjonalismens ideal skulle byene åpens opp for å slippe inn lys og luft. Le Corbusier mente i likhet med Howard at problemene måtte løses ved å utvikle nye byer, han mente derimot at byspredningen hagebyidealet hadde medvirket var uheldig og dyr. Han forutsatte derfor at totalsanering var nødvendig for å kunne konstruere nye byer etter funksjonalismens idealer (Hall, 2014; Kjærdsdam, 2010).



Figur 3.2: Illustrasjonsbilde av Le Corbusiers idealby

«WE MUST BUILD ON A CLEAR SITE! The city today is dying because it is not constructed geometrically” – Le Corbusier (Hall, 2014, s.241)

I følge Kjærdsdam (2010) gikk Le Corbusiers ide ut på at ekspansjonen av byen skulle skje loddrett og ikke vannrett som tidligere. Befolkningen skulle plasseres i høyhus med 2000-3000 innbyggere. Byggene i seg selv skulle være egne enheter som inneholdt butikker og servicefasiliteter. Paradokset i Le Corbusiers plan var ifølge Hall (2014) at han ville redusere trengselen i bykjernen ved å øke tettheten. De planlagte høyhusene ville ha små og mange enheter, mens bygningens avtrykk ville ta liten plass av det totale byarealet. De resterende områdene skulle benyttes til åpne parker og plasser for å slippe inn luft og lys til byen.

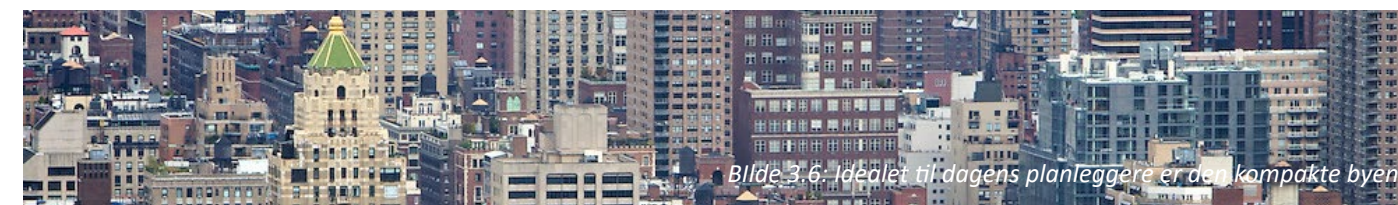
Hovedpunktet ved funksjonalismens ide var at form skulle følge funksjon og det funksjonelle ble derfor satt i fokus. Utfordringene som eksisterte i byene skulle løses ved en streng funksjonsdeling. Byene ble planlagt slik at boliger, industri og servicefunksjoner ble plassert i designerte områder separert fra hverandre. Dette åpnet opp for at de enkelte områdene kunne vokse fritt uten å påvirke hverandre, noe som ville hindre at møkk og røyk fra industrien påvirket boligområdene og dermed løse noe av hovedutfordringen ved slumområdene (Kjærdsdam, 2010). Denne funksjonsdelingen skulle også skje i det nye transportsystemet. Bilen fikk en stadig viktigere rolle og det skulle planlegges for en rask fremføring av denne, og fotgjengere og bilister ble derfor separert til egne designerte områder.

Selv om det ikke ble bygget noen byer etter Le Corbusiers prinsipper er funksjonalismen et av planleggingsidealene som har hatt størst påvirkning på moderne byplanlegging.



Figur 3.3: Illustrasjonsbilde av Le Corbusiers idealby

Tilbake til byen – Kompakt byutvikling



Bilde 3.6: Idealet til dagens planleggere er den kompakte byen

I dag ser den gode byen helt annerledes ut enn den gjorde på starten av 1900-tallet. I vår samtid er idealet for planleggerne den kompakte byen, med fortetting i allerede eksisterende områder og rundt kollektivknutepunkter. I dag står bysamfunnet ovenfor helt andre utfordringer enn det de industrialiserte byene på starten av 1900-tallet gjorde. Utfordringene som planleggerne forsøker å løse i dag handler først og fremst om klima og miljø. Det er i dag ingen tvil om at vi mennesker påvirker miljøet på jordkloden og at noe må gjøres for å løse disse utfordringene. For planleggerne er den **kompekte byen** et bidrag for å sikre en bærekraftig utvikling.

Begrepet *bærekraftig utvikling* ble lansert i Brundtlandkommisjonens sluttrapport *Vår felles fremtid* i 1987 og har siden den gang påvirket areal- og samfunnsutviklingen i Norge. En bærekraftig utvikling defineres som en utvikling som dekker dagens behov uten at dette skal gå på bekostning av at fremtidige generasjoner skal få dekket sine. Begrepet er svært omfattende og innebefatter flere dimensjoner: sosial-, økonomisk- og miljømessig bærekraft. Det er gjennom en balanse og samhandling mellom disse dimensjonene at vi kan oppnå en bærekraftig utvikling.

Den kompakte byen er ikke én enkelt modell og det er derfor vanskelig å finne en klar definisjon på denne. Det finnes likevel noen kjennetegn; byen har en tett bebyggelse med klar grense til omlandet, hvor urbane områder er bundet sammen ved offentlig transport, og innbyggerne har kort avstand til bosted, arbeidsplasser og servicetilbud (Hanssen, Hofstad, & Saglie, 2015; OECD, 2012). Den kompakte byen er blitt et symbol på bærekraftig utvikling fordi den søker etter å balansere de tre dimensjonene; sosial-, økonomisk- og miljømessig bærekraft. Enkelt forklart handler den sosiale dimensjonen i en bærekraftig byutvikling om menneskene som bor i byen, deres levevilkår og hvordan de opplever det å faktisk bo der. Den økonomiske dimensjonen handler om funksjoner, arbeidsplasser ol. som skaper økonomisk vekst i byen og den miljømessige dimensjonen handler om å redusere CO2 utslippet fra byer og tettsteder. En forståelse av hvordan de tre dimensjonene

fungerer sammen i den kompakte byen finner vi i en henvisningen til Jenks og Jones (2010) i *Kompakt byutvikling – muligheter og utfordringer* (Hanssen et al., 2015, s.13) Fortetting og konsentrasjoner av flere funksjoner, som boliger, arbeidsplasser, service og kulturtilbud (økonomisk bærekraft), kan bidra til en vitalisering av byrommet og arealøkonomisering (sosial bærekraft). Dette gir grunnlag for bærekraftig mobilitet som igjen reduserer CO2-utslippet (miljømessig bærekraft).

Den kompakte byen som modell gjennomføres i dag først og fremst ved fortetting i den eksisterende byen, gjerne rundt eksisterende kollektivknutepunkter ved at nye funksjoner, boliger og arbeidsplasser lokaliseres her. Hovedformålet med denne utviklingen er å redusere transportbehovet ved å minske avstanden mellom bolig, arbeid og andre nødvendige funksjoner, og at eventuelle reiser skal skje med miljøvennlige transportmidler. Fortetting og tett bebyggelse er ett av kjennetegnene ved den kompakte byen, og begrepet kan etter definisjon fra st.meld. nr. 31 (1992 – 1993) forstås som «*byggevirkosomhet innenfor dagens tettstedsgrænse som fører til en høyere eller mer effektiv arealutnyttelse*» (Hanssen et al., 2015). Selve fortettingen kan forekomme på flere måter, hvor vi kan skille mellom hovedtypene transformasjon, intensivering og ekspansjon. Det vil si omskaping av industriarealer, innfylling mellom allerede eksisterende bebyggelse, økt utnyttelse i etablerte bystrukturer eller fradeling av eiendom og utbygging av ubebygde mark innenfor tettstedsgrænsen (Hanssen et al., 2015).

Store deler av det den kompakte byen ønsker å reversere er resultatene av modernismens idealer. De bystrukturene som disse idealene resulterte i har ført til at byene er spredt utover og at privatbilismen er et nødvendig medium for å komme seg rundt. Paradokset er at løsningen er at vi nå bygger oss tilbake til 1800-tallets kompakte by som startet den modernistiske tankegangen og dermed de utfordringene vi i dag forsøker å løse. Byene skal igjen være tette organismer med en stor variasjon av funksjoner. Vi kan dermed si at etter 100 år med planlegging er ringen sluttet og vi planlegger oss nå tilbake til byen.

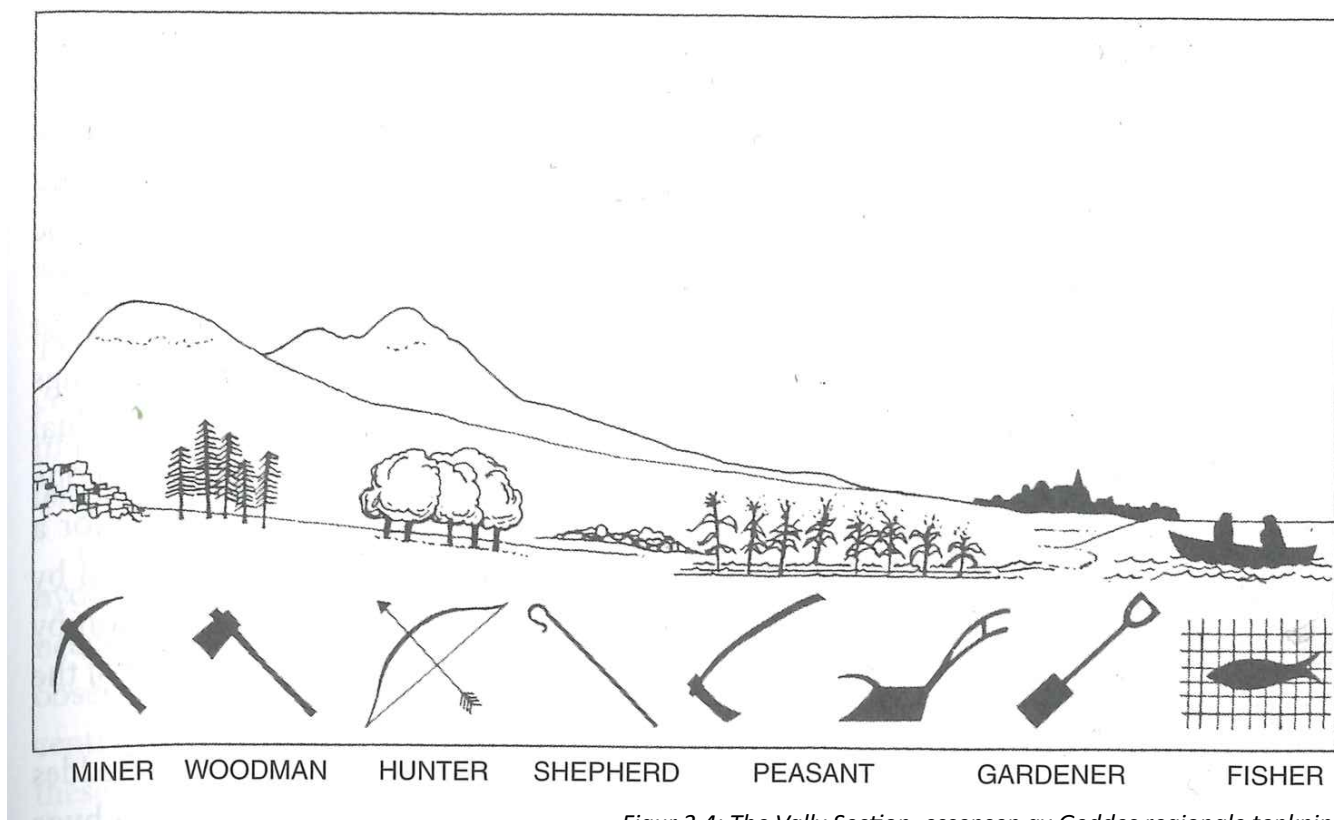
Byen i regionen

En annen del av planhistorien som er viktig å forstå i forbindelse med utviklingen av Kristiansand er regional planlegging etter skotten Patrick Geddes (1854-1932). Det at planlegging i dag skal bygge på analyser og geografisk kunnskap er i dag en selvfølge for mange planleggere. Dette var ikke tilfelle tidlig på 1900-tallet da byplanleggingen i stor grad handlet om arkitektur og flotte bygninger. Ifølge Miller (1989) mente Geddes at hovedproblemet med samtidens byplanlegging var at planleggerne ignorerte det daglige livet som gikk for seg i byene, og at dette kunne løses ved hjelp av å analysere og observere byen (Simensen, 2005). Han lanserte derfor konseptet om at all planlegging skal bygges på undersøkelser, «Survey before plan» «diagnose før behandling – analyse før planlegging». Han mente at ved å forstå hvordan det nåværende samfunnet i miljø er blitt til, kan man også forstå hvordan det kan forandres (Simensen, 2005).

Geddes er en pioner innenfor planleggingsfaget; ved å koble vitenskapelige regionale naturstudier til studier av byens fysiske og sosiale strukturer la han grunnlaget for den regionale planleggingen vi kjenner i dag. Geddes hevdet at man ikke kunne forstå byen som et resultat av seg selv, men som et produkt

av en større region. Han mente at byen og det omkringliggende landet er gjensidig avhengige av hverandre og for å forstå byen må man sette den inn i en større regional sammenheng (Simensen, 2005).

Geddes tankegods om regional planlegging og hans analysemetoder har hatt stor innflytelse på moderne planlegging i vestlige land. Geddes ideer kom til Norge på 1920-tallet og influerte blant annet Harald Hals' bok *Fra Christiania til Stor-Oslo* hvor han begrunner sitt forslag til byplan med tverrfaglige analyser (Simensen, 2005). Selv om Hals mandat kun var begrenset til Oslos bygrense argumenterte han sterkt for at veksten i Oslo måtte sees i sammenheng med nabokommunenes. En annen som hadde stor betydning for spredningen av Geddes ideer i Norge var arkitekten Erik Lorange. Han ble kjent med Geddes ideer under krigen og ble senere en pioner og forkjemper for regional planlegging i Norge. Dette tok han blant annet med seg som arkitekt for Brente Steders Regulering og byplansjef for Kristiansand kommune (Simensen, 2005). I dag ser vi at Geddes tankegods fortsatt preger arealplanleggingen. Regional planlegging blir viktigere og viktigere etter hvert som byene vokser seg ut av sine administrative grenser og blir større og større.



Figur 3.4: The Vally Section, essensen av Geddes regionale tenkning

Den gode byen Kristiansand

Som sagt innledningsvis i kapittelet har den gode byen i Kristiansand i stor grad vært preget av de samme idealene vi ser oppgjennom planhistorien. En forståelse av hvordan disse har påvirket Kristiansand vil gi oss en større innsikt i intensjonene bak byens fysiske form.

Allerede fra Kristiansands grunnleggelse i 1641 har planidealene påvirket hvordan man planla byen. På den tiden var renessansebyens idealer måten å skape den gode byen på. Utover på 1900-tallet blir byens planleggere inspirert av modernismens idealer og byens utfordringer skulle løses etter hagebyens og funksjonalismens prinsipper. Sammen med frislippet av bilsalget i 1960 fører dette til at byen planlegges utover og bystrukturen spres. I nyere tid forsøker planleggerne å løse de utfordringene dette har ført med seg og ønsket om en bærekraftig byutvikling står sterkt blant byens planleggere. Dette skal løses i tråd med idealet om den kompakte byen og fortetting i de allerede eksisterende bystrukturene.

Drømmen om enebolig

De funksjonalistiske idealene og hagebybevegelsen treffer Norge og Kristiansand allerede før krigen. I 1916 – 1922 blir det utviklet sosiale boligprosjekter på Møllevannsveien, Lømlandsveien og Enrum i tråd med hagebybevegelsen. Her utvikles det store frittliggende boliger med egen hageflekk i grønne omgivelser. Også Kristoffer Langes plan fra 1924 bygger på hagebyprinsippene og den første bebyggelsen på Lund etter 1921 er villabebyggelse med egen hageflekk. Det er likevel ikke før etter andre verdenskrig at de moderne planleggingsidealene får fotfeste i Kristiansands byutvikling.

Etter krigen var den største utfordringen for planleggerne i Kristiansand boligmangel og dårlige levevilkår. Under krigen var det innført byggestopp i Norge og i Kristiansand ble det i gjennomsnitt i krigsårene bare bygget 12 boliger. På tross av dette var det stor befolkningsvekst i byen og ved krigens slutt var det stor boligmangel. I Kvadraturen var boligstandarden svært dårlig og kun om lag 18% av boligene her hadde eget bad. Da krigen sluttet var det planleggerens jobb å løse disse utfordringene. I tråd med hagebyens- og funksjonalismens idealer skulle ikke byen lenger være tett og trang, men lys og luftig i grønne områder. Dette skulle gjennomføres ved å bygge utenfor Kvadraturen og skape avlastingsområder i form av forsteder eller bydeler som var egne lokalsamfunn basert på skolekretser, service, arbeidsplasser og tilgang på natur. Disse bydelene skulle igjen deles opp i mindre nabolag med boliggrupper. Byens innbyggere drømte også selv om eneboliger med store hager og om boligbyggingen skrives det:

«Folk flest drømmer om eneboligen som et privat landsted like ved byens sentrum. Resultatet blir gjerne villaområder på tomter som er så små at de ofte levner mindre muligheter for privatliv enn en ekte rekkehustomt. [...] mange vil likevel ikke oppnå følelsen av menneskeverdig tilværelse før de har muligheten for å kunne gå rundt sitt eget hus på egen jord» Hentet fra Bulie, 2018 s.85.

I tråd med dette planlegges det store boligområder spredt ut fra den allerede sentrale bebyggelsen. Boligene planlegges som eneboliger med store hager eller blokker i luftige miljøer. Den funksjonalistiske tankegangen kommer til uttrykk ved at planleggeren i byen sverger til funksjonsdeling med designerte områder til de ulike funksjonene.



Bilde 3.7: Hagebybebyggelsen på Enrum, en gang mellom 1900 og 1950

Byen på tvers av grensene – generalplansamarbeidet

Tiden etter krigen frem til om lag 1965 kan ifølge Bulie (2018) sees på som den funksjonalistiske gullalderen i Kristiansand. Planleggingen var meget rasjonell, analytisk og mest mulig kunnskapsorientert, med arbeidsprosesser preget av registreringer, mål, alternativer og valg av løsning. Erik Lorange (byplansjef i Kristiansand 1947-1965) var en sterk forkjemper av det funksjonalistiske idealet og han jobbet også hardt for å innføre Geddes regionalplanprinsipper til Norge. Dette er svært tydelig i hans arbeid i Kristiansand. I 1951 fremmet han sammen med herredsinjener Axel Gjellestad i Oddernes et felles forslag om å utarbeide en generalplan for de to kommunene. På denne tiden hadde både Kristiansand og Oddernes fått en kraftig vekst og det var ikke lenger hensiktsmessig å utvikle områdene uavhengig. For å skape de beste omgivelsene for kommunenes innbyggere og hindre at utviklingen i de to kommunene førte til tilfeldige og dårlige strukturer ønsket planleggerne å samarbeide.

I tråd med Geddes tanker om at byen skulle sees i sammenheng med den større regionen ble det opprettet et generalplankontor som skulle utarbeide en generalplan og koordinere utviklingen i de to kommunene. Plankontoret skulle blant annet diskutere overordnede retningslinjer for utarbeidelse av reguleringsplaner og teknisk og sosiale problemstillinger som vannforsyninger, kloaknett, elektrisk kraftforsyning, sosiale og kulturelle anlegg til bydelsentraene og annet. Selve generalplanen skulle forklare hvordan arealene i kommunene skulle organiseres med boligområder, sentra, veisystem, industriområder osv. Vurderingen og plasseringen av dette skulle ifølge Bulie (2018) bygge på analyser av natur (terreng, klima og vegetasjon m.m.) og menneskeskapte omgivelser (dyrkede areal, befolkningssammensetning, næring, bygg og anlegg av ulike kategorier m.m.). Generalplankontoret jobbet med å behandle saker fremmet av reguleringsvesenet i de to kommunene som hadde betydning for generalplanarbeidet og utarbeidet også selv en rekke utredninger og planforslag til den videre utviklingen av Kristiansandregionen. Disse planene hadde ingen formell myndighet, men hadde derimot høy anseelse i de to kommunene.

I 1955 blir generalplanarbeidet utvidet og Randesund kommune blir invitert inn i samarbeidet, etterfulgt av Vennesla og Tveit. I 1962 blir arbeidet utvidet ytterligere med Søgne og Greipstad. Dette regionalplansamarbeidet førte til at Kristiansand planlegges på tvers av kommunegrensene og dermed at de fysiske strukturene planlegges utover.

Miljøbyen Kristiansand

I nyere tid har planleggerne i Kristiansand fått nye utfordringer å løse. Nå handler det ikke lenger om å løse de store boligutfordringene etter krigen ved å spre byen utover, men å bygge tettere i de allerede eksisterende strukturene for å redusere klimaavtrykket.

Etter lanseringen av Brundtlandkommisjonens rapport Vår felles fremtid i 1987 får bærekraftbegrepet en stor plass i både statlig og kommunal byutviklingspolitikk. Kristiansand var ifølge Bulie (2018) tidlig ute med å følge opp de statlige intensjonene og byen satte tidlig i gang tiltak for å verne og forbedre miljøet i byen. I perioden 1993-2000 blir byen sammen med Fredrikstad, Bergen, Tromsø og bydel Gamle Oslo med i Miljøbyprosjektet initiert av Miljødepartementet. Disse byene skulle fungere som en form for laboratorier for bærekraftig utvikling og utvikles til gode miljøbyer til forbilde for andre byer. Dette gjør at byens planleggere får et annet fokus enn tidligere. På denne tiden legges det ifølge Bulie (2018) større vekt på en helhetlig planlegging framfor bit-for-bit-planlegging og en mer konsentrert bebyggelse og fortetting fremfor videre byspredning, økende arealforbruk og økende trafikk. Det skulle i større grad fokuseres på kollektivtrafikk og gang/sykeltransport fremfor ensidig tilrettelegging for bil. Videre skulle det utarbeides levende bysenter og bydelscenter samt nærmiljø og lokalsamfunn med gangavstand til daglige gjøremål og tjenester, fremfor kjøpesenter ved hovedveiene og en tilfeldig spredning av tjenester og fritidsaktiviteter basert på bilbruk. Parker, strandareal og rekreasjonsområder skulle planlegges i en større sammenheng og det skulle unngås å skape barrierer mellom boliger-, sjø- og grøntområder. Hovedfokuset var at det nå skulle planlegges etter føre-var-prinsippet istedenfor å utarbeide avbøtende tiltak i ettertid.

Med dette blir miljøbyen og den kompakte byen planleggerne ideale for å skape den gode byen Kristiansand. Etter at miljøbyprosjektet avsluttes i år 2000 blir dette videreført. Dette kommer blant annet til uttrykk når bystyret i 2000 skulle behandle fortetningspolitikken. Her repeterer de at boligbyggingen i større grad skulle skje innenfor allerede utbygde områder og med en stor andel fortetting i sentrale byområder, ved etablerte sentra og langs bussmetroen. Fokuset på en bærekraftig utvikling med kompakt byutvikling og fortetting er fremdeles idealet for byens planleggere i dag. Dette kommer tydelig frem i byens kommuneplan for 2011-2022

Planleggerne by

Bakgrunnen for at disse planidealene har påvirket Kristiansand og det at byen siden grunnleggelsen har vært en planlagt by er planleggerne rolle i byutviklingen. Planleggerne i Kristiansand har gjennom historien spilt en viktig rolle og planlegging har vært svært viktig for byen. Utviklingen av byen har i stor grad skjedd i tråd med ønsker og intensjoner fra sterke og engasjerte planleggere, som har hatt stort mandat til å drive planlegging. Spesielt i perioden etter krigen hadde planleggerne mye å si for hvordan byen utviklet seg. I følge Langeland og Tveide (1999) hadde planleggerne personfaktor mye å si for byutvikling på denne tiden. Planleggerne var unge og engasjerte og hadde store visjoner om hvordan byen skulle se ut. De hadde en enorm evne til å selge sine ideer, å organisere, bygge opp og lede systemet fra plan til gjennomføring og var også svært gode til å handle strategisk og tenke visjonært (Langeland & Tveide, 1999). Planleggerne var sterkt påvirket av internasjonale planidealer og var frelst av funksjona-

lismens tankegang. Om planleggerne på denne tiden forteller Bulie (2018) at de var svært opptatt av å holde seg faglig a jour og byplankontoret dro jevnlig på internasjonale konferanser. Gjennom litteratur, internasjonale tidsskrifter og disse byplankonferansene var de del av et felles europeisk fagmiljø, hvor ble det diskutert ulike teorier, metoder og fysiske idealer (Bulie, 2018).

I perioden etter krigen var det også svært stor tro på planleggerens som fagperson, og byutviklingen var en oppgave som var for viktig til å bli gjennomført av ufaglærte. I følge Bulie (2018) skjedde det meste av planleggingen derfor inne på plansjefens kontor uten særlig politisk medvirkning. Dersom en bystyrrerepresentant var uenig med det forelagte planforslaget måtte de selv utarbeide et motforslag. Dette var en svært krevende prosess og administrasjonens innstilling gikk derfor stort sett enstemmig gjennom i bystyret. Store deler av den moderne byen ble derfor bestemt av planleggeren uten særlig grad av medvirkning.

Denne perioden varte til slutten av 1970-tallet. Da får demokratisering og medvirkning større betydning i den norske planleggingen og gode politiske behandlinger av planer får et større fokus. På denne tiden mistet dermed planleggerne i Kristiansand sin rolle som dominerende arealutviklere. Istedenfor blir de i større grad samfunnsplanleggere som skal styre utviklingen i byen og balansere og prioritere ulike hensyn. Planleggerne rolle går også i større grad ut på å ivareta og gjennomføre innbyggernes ønsker. I nyere tid har planleggerne igjen fått en annen rolle med en stadig privatisering av plansystemet og arealutviklingen.

Rammer satt av lovgivningen

Det er ikke bare planleggernes egne ønsker og idealer som har en betydning for hvordan en by utvikler seg. Det finnes også egne lover og regler som påvirker hvilket mandat planleggerne har til å bedrive planlegging og hvordan dette organiseres og gjennomføres. Dette kan i likhet med planidealene ha en betydning for hvordan byens fysiske form ser ut. Gjennom lovgivningen settes rammer for arealutviklingen og hvordan arealene skal benytte. Planlovgivningen har opp gjennom historien hatt ulik intensjon og virkeområde, noe som har påvirket arealutviklingen i ulik grad. En forståelse av de historiske lovene gir oss dermed en innsikt i de lovmessige strukturene bak utviklingen av byens fysiske form. I Norge starter planlovgivningen allerede i 1274 med Magnus Lagabøtes lov og utviklingen av denne til dagens plan- og bygningslov er en kompleks historie. I denne oppgaven avgrenses denne historien i tråd med de morfologiske periodene og den første loven som undersøkes er fra 1924.

I 1924 ble Lov om bygningsvesenet vedtatt og den erstatter den gamle bygningsloven av 1886. Loven gjaldt plantypen byplan og var gjeldene for alle byene i Norge, inklusiv et 200 meters belte inn i nabokommunen. Den kunne likevel også gjøres gjeldene for tettsteder i landkommuner. Bakgrunnen for den nye loven var teknisk og økonomisk utvikling, endring i arkitektursynet, og større interesse for boligspørsmålet. Det er særlig to aspekter ved den nye loven det er interessant å se nærmere på. For det første var det få konkrete krav til planutformingen, men samtidig et større fokus på mer omfattende planlegging enn den gate- og kvartalsreguleringen som hadde vært. Loven oppfordret til gater, torv, åpne plasser for bolighus, industri osv. som kan ha vært forløperen til arealformalinndelingen vi ser i dag. Det andre interessante aspektet ved den nye lovgivningen var at den

tidligere bygningskommisjonen ble erstattet av bygningsrådet hvor halvparten av medlemmene skulle velges av bystyret. Dette innebar at planleggingen i større grad ble et lokalpolitisk ansvar (Fiskaa, 2014). Fra mellomkrigstiden ble perspektivet for planleggingen utvidet. Bygningsloven av 1924 la ikke formelt til rette for planlegging utover kommunenivået. Flere byer hadde på denne tiden små arealreserver, og bygging i nabokommuner og erkjennelsen av sammenhenger i et større geografisk rom førte til begynnende spirer med oversiktsplanlegging. Dette førte til at flere byer startet et generalplansamarbeid med nabokommunene i de første årene etter krigen (Jensen, 1980 s.495 i Fiskaa, 2014).

Før Bygningsloven av 1965 var det tydelig at det trengtes en mer helhetlig bygningslov i Norge. Med en stadig urbanisering og sterk byvekst, også i byenes nabokommuner, oppsto det utfordringer som ikke ble fanget opp av lovgivningen. Med Bygningsloven av 1965 ble det innført obligatorisk planlegging i hele landet. Loven innførte oversiktsplanlegging både på kommunalt og interkommunalt nivå med innføringen av plantypene: reguleringsplan, som erstattet de tidligere byplanene, generalplan for kommunene og regionalplan for to eller flere kommuner. Det lokale selvstyret ble styrket ved at bygningsrådet og eventuelle generalplanutvalg i sin helhet skulle velges av kommunestyret og bestå av folkevalgte. Arealformål og funksjonsdelt arealregulering ble formelt innført i den nye loven, og gjennomføringsmidler som ekspropriasjon, refusjon og råderettsinnskrenkninger ble utvidet. Den nye loven var den første landsdekkende planleggingsloven i Norge og etablerte de grunnleggende trekkene vi ser igjen i planlovgivningen vi har i dag (Fiskaa, 2014).

I 1985 ble bygningsloven revidert og fikk navnet Plan- og bygningsloven. Dette understreker et større fokus på planleggingsdelen av den fysiske utviklingen av landet. Planleggingen ble utvidet til også å omfatte sosial, kulturell og estetisk utvikling. Arbeidet med generalplanleggingen etter 1965-loven kom raskt i gang i mange kommuner, men departementet var misfornøyd med fremdriften. Flere av kommunene så på planleggingsarbeidet som viktigere enn den endelige planen, og på bakgrunn av dette ble den nye loven i større grad en prosesslov enn tidligere. Den tidligere loven hadde ingen intensjon om bred medvirkning i planleggingen, da tanken var at offentlige politiske og administrative organer var representative for befolkningen og skulle ta beslutninger som sikret ulike interesser. På 1970-tallet kom det nye impulser som fokuserte på større deltakelse i planleggingen og offentlig medvirkning fikk større plass i den nye loven (Fiskaa, 2014). Hovedintensjonen med Plan- og bygningsloven av 1985 var at byggesaksbehandlingen skulle være underlagt folkevalgt styring (Brattberg, 1995).

Dagens Plan og bygningslov (pbl.) ble vedtatt i 2008 og trådte i kraft i 2010. Ambisjonene om et større

fokus på planlegging ble utvidet ytterligere med den nye loven. Dette kommer blant annet til uttrykk i lovens formålsparagraf, der ønsket om en bærekraftig utvikling står nedfelt. En slik utvikling skal sikres ved at loven er sektorovergripende og dermed styrende for all utbygging som skjer i Norge. Den nye loven har også introdusert et mer omfattende plansystem med flere planverktøy og strategier på lokalt og regionalt nivå. Mellom disse nivåene og sektorene er Plan- og bygningsloven et verktøy for å sikre en bærekraftig utvikling og sikre ulike samfunnsmessige interesser. Den nye loven åpner også opp for større rom for forhandlinger og medvirkning i planlegging. Videre legger den i større grad til rette for privatinitierte reguleringsplaner (Fiskaa, 2014; Solvik, Falkanger, & Reusch, 2017).

Samlet sett bærer endringen i Plan- og bygningsloven de siste 20-30 årene preg av et politisk ønske om en sterk overordnet styring, mens den samtidig har løsninger som er tilpasset markedskreftene (Fiskaa, 2014). I dagens arealutvikling har private reguleringsplaner fått en mer fremtredende rolle og private aktører har mye å si for utviklingen.

Kapittel 4. Kristiansands byform og vekst



De tidligere kapitlene har introdusert et rammeverk for å forstå de bakenforliggende prosessene når vi skal studere Kristiansands morfologiske utvikling. En byutviklingsprosess er et komplekst fenomen og en bys utvikling blir gjennom historien påvirket av ytre og indre forutsetninger. Denne delen av oppgaven tar for seg historien om hvor Kristiansand har vokst frem og undersøker hvilke bystrukturer som faktisk er bygget. Delene som omfatter Kristiansands historiske og planmessige utvikling er, dersom ikke annet er henvist, hentet fra *Kristiansands moderne byutvikling – om byplanleggingen og dens fysiske utvikling 1945-2010* (Bulie, 2018).

Bilde 4.1: Området på Lund som tidligere var gårdsbebyggelse med Kvadraturen i bakgrunnen, fra en gang mellom 1900 og 1950.



Figur 4.1: Kristiansand slik byen så ut 1916-1919 er utgangspunktet for den morfologiske analysen

Den morfologiske analysen tar utgangspunkt i slik byen er i 1921. Brorparten av Kristiansands bebyggelse og bosettinger befinner seg fortsatt innenfor Kvadraturens rammer. Områdene på Grim har vokst frem som en forstadsbebyggelse til byen og bebyggelsen på Lundsiden vokser seg stadig større. Likevel mangler Kristiansand utviklingsområder innenfor kommunegrensen og veksten i byen er i ferd med å stagnere på grunn av denne mangelen. Omlandet rundt byen er preget av store landbruksområder med god plass til ny bebyggelse.

Allerede på denne tiden finnes det morfologiske elementer som er viktige for den videre utviklingen av byen. Dette er spesielt hovedveistrukturane som strekker seg ut av Kvadraturen på Lundsiden i øst, mot Vågsbygd i vest og inn i landet i nord. På Lundsiden kan vi se en arteriell båndutvikling av bygninger langs disse veistrukturane og en klyngeutvikling av bygninger ut mot Otra elva ved Lundbroa. Mot Vågsbygd kan vi se en begynnende fremvekst av industriområder, ved dagens Falconbridge.

1921 – 1945: Kristiansand vokser ut av sine opprinnelige grenser

Historisk og planmessig utvikling

I 1921 overtar Kristiansand områdene på Lund fra Oddernes kommune. Da har ikke byen grenser vokst siden grunnleggelsen i 1641 og den trenger nye arealer til bolig- og industriutvikling. Med den nye grensejusteringen blir 2,75 km² og 2170 innbyggere innlemmet i Kristiansand kommune og byen får et nytt utviklingsområde.

Frem til 1921 har bebyggelsen på Lundsiden i stor grad fått vokse fritt langs ferdssårene og elva Otra. Etter byutvidelsen får arkitekt og byplanlegger Kristoffer Lange i oppdrag å lage en plan for hvordan det nye byområdet skal utvikles. Hovedoppgaven går ut på å knytte de nye byområdene til den eksisterende bebyggelsen i Kvadraturen. Lange utarbeider i 1924 en reguleringsplan som i tråd med sin samtid er inspirert av nyklassisismens og nybarokkes akser i en kombinasjon med Ebenezer Howards ideer om hagebybebyggelse. I tråd med dette idealet planlegger Lange at de nye byområdene skal ha frittliggende småhus med egen hageflekk istedenfor å videreføre den tette bebyggelsen fra Kvadraturen. Utbyggingen etter planen begynte straks etter at planen godkjentes, med villabebyggelse på jevnstore tomter.

I Oddernes blir det i hovedsak bygd privatfinansierte frittstående eneboliger på selveiergrunn. Fra 1930

blir lov om bygningsvesenet fra 1924 gjort gjeldende for Oddernes krets og i 1932 for en del av indre Vågsbygd. Før dette hadde folk tradisjonelt sett bygd hus uten særlig medvirkning fra kommunen, og med den nye lovgivningen endrer dette seg. Større deler av Oddernes kommune blir likevel ikke innlemmet i den nye lovgivningen og utviklingen her kan fortsatt skje uten større grad av kommunal medvirkning.

Utover på 1920-tallet er det dårlige tider i Kristiansand med høy arbeidsledighet, sparetiltak og nødsarbeid. Denne utviklingen fortsetter og forverres på 1930-tallet. Som et resultat av dette er det lite bygging og laber planaktivitet. Når økonomien forbedrer seg med vekst i næringslivet, økende fødselsverskudd og befolkningsvekst fra midten av 1930-tallet øker byggeaktivitet igjen gradvis. Denne veksten får derimot en brå stopp da andre verdenskrig blir en realitet i 1940. Tyskerne innfører byggestopp for all privat byggevirksomhet i det okkuperte Norge. I Kristiansand blir det i gjennomsnitt i krigsårene 1940 - 1945 bygd 12 boliger per år. Dette fører til at selv om Kristiansand får et stort potensial for utvikling som følge av byutvidelsen i 1921 er byggevirksomheten begrenset, og i 1945 er områdene utenfor Kvadraturen fortsatt preget av jordbruk.

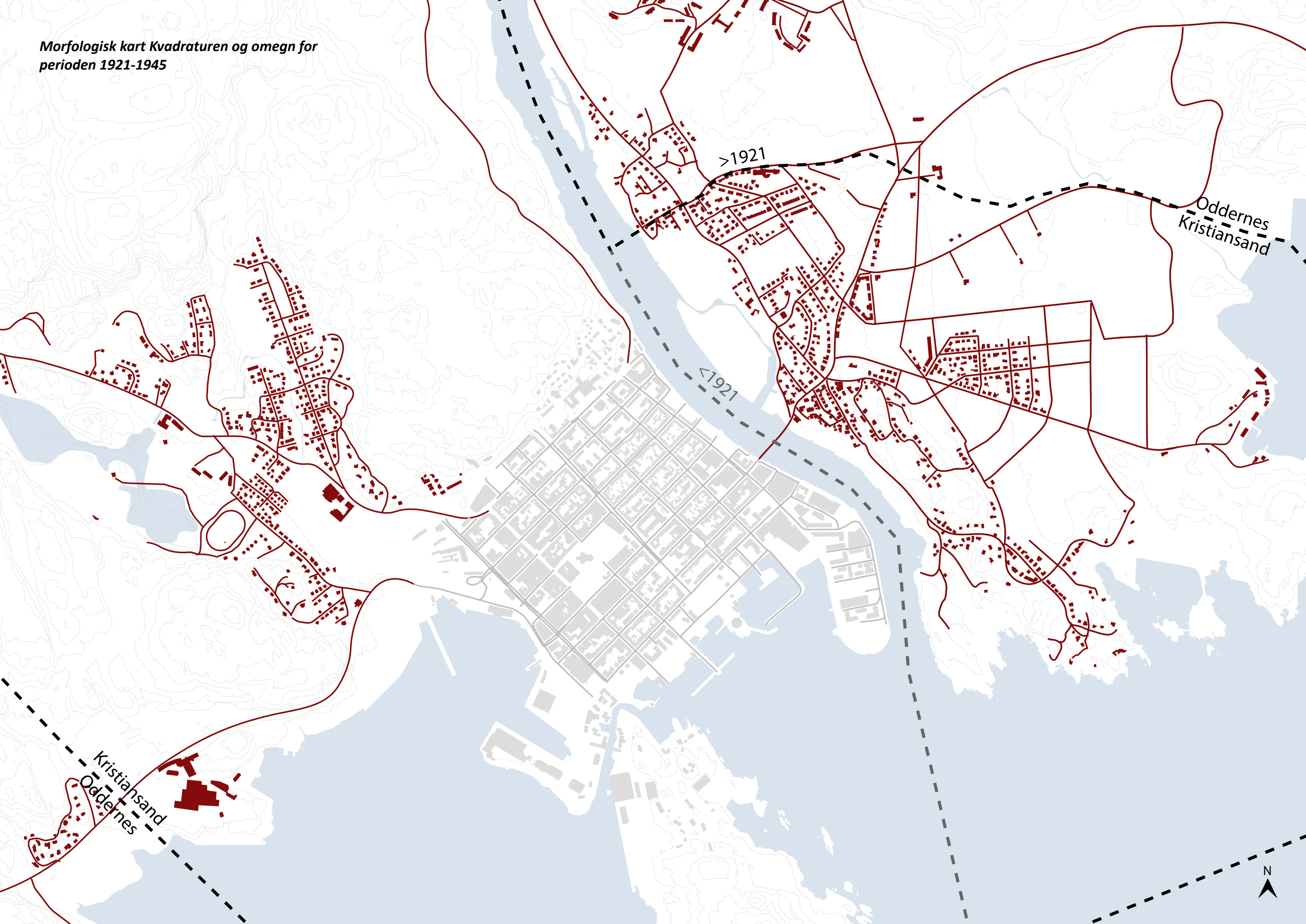


Bilde 4.2: Utviklingen på Lund ca. 1940. Her kommer det tydelig frem at bebyggelsen er inspirert av hagebybevegelsen, med frittstående hus med egen hageflekk i grønne miljøer.



Figur 4.2: Langes plan for Lund fra 1924

Morfologisk kart Kvadraturen og omegn for perioden 1921-1945

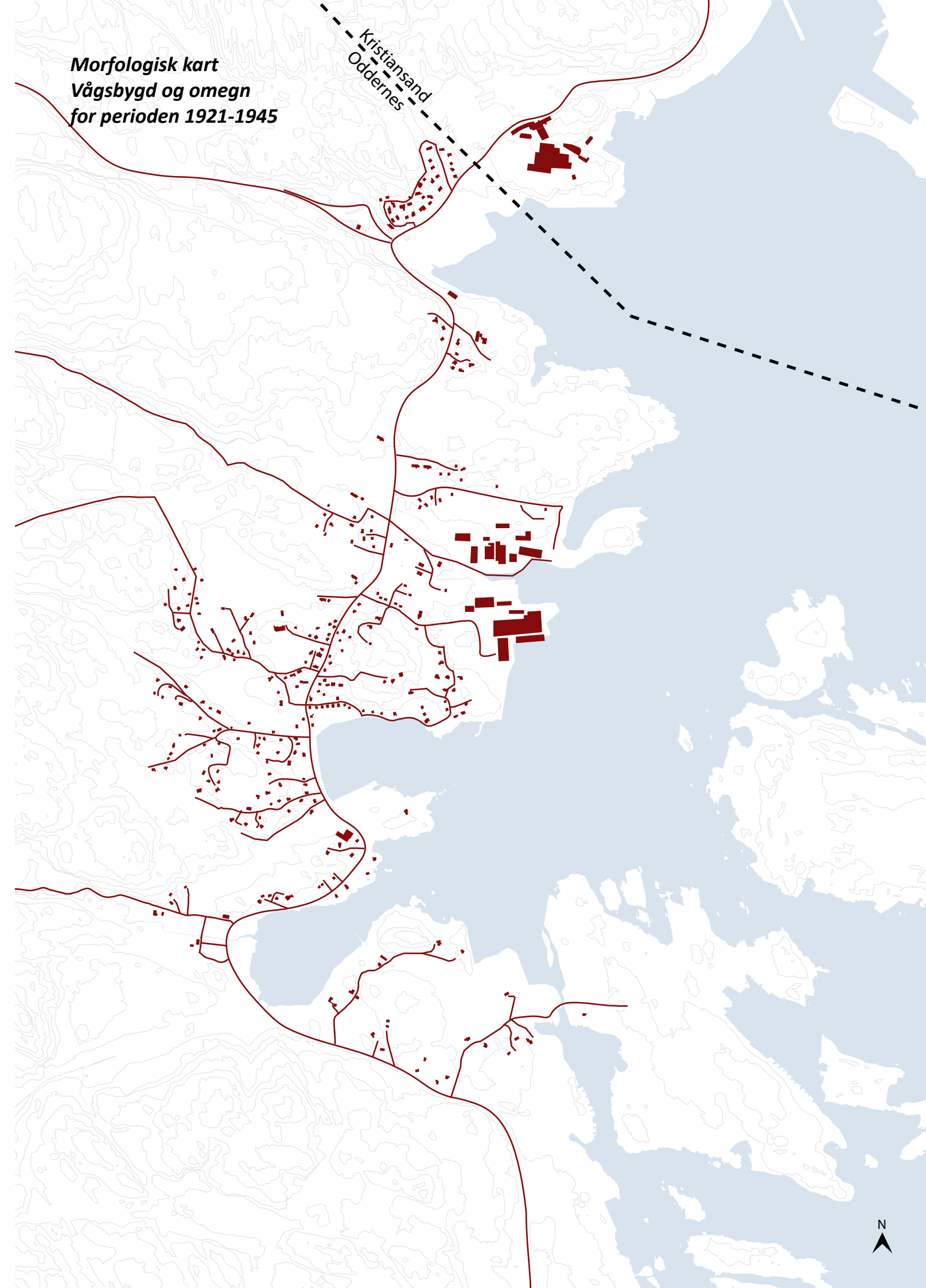


Morfologisk utvikling Kvadraturen og omegn for perioden 1921-1945

Det morfologiske kartet for Lund, Grim og Kvadraturen viser hvordan utviklingen av bystrukturen i stor grad har skjedd i tråd med Langes plan fra 1924. Dette markerer et tydelig skille ved byutviklingen på Lundsiden. Den tidligere bebyggelsen her vokste i større grad frem selvgrodd langs ferdssårene og ut mot elvemunningen. Denne bebyggelsen er fremdeles synlig i byens fysiske strukturer, men skiller seg noe i karakter fra den nye bebyggelsen. Den nye bebyggelsen er i større grad et resultat av ønsker og intensjoner fra planleggere. Selve bebyggelsen er bygget i tråd med hagebyens idealer, med frittstående villabebyggelse i grønne omgivelser. Det er stort sett eneboliger og frittstående hus som utvikles på denne tiden, men det bygges også større og sammenhengende strukturer sentralt på Lund. Utviklingen av hele bydelen skjer radielt ut fra den eksisterende bebyggelsen, men det er fremdeles hull med utviklede områder og utviklingen har i større grad skjedd feltvis. På Grim er utviklingen i stor grad en fortsettelse og videreutvikling av den eksisterende bebyggelsen.

Utviklingen av de morfologiske elementene har skjedd opp mot kommunegrensen mellom Kristiansand og Oddernes. På Lund følger den nye kommunegrensen i stor grad en eksisterende veistruktur og ny bebyggelse har kommet til her etter overdragelsen.

For veistrukturane er de tidligere ferdssårene fra før 1921 fremdeles eksisterende og er viktige elementer i den nye utviklingen. De nye veistrukturane kobler seg i stor grad på disse. Veistrukturane i den nye utviklingen har fått en ny rolle. Veiene er nå i større grad et resultat av bygningsmønsteret enn tidligere hvor bygningsmønsteret var et resultat av veiene, og samspillet mellom bygninger og veier har fått en økt betydning. Gatenettet har endret karakter drastisk fra før byutvidelsen. Mange nye veier er kommet til og en begynnende rutenettstruktur rammer inn bebyggelsen. Gatene er i hovedsak rettvinklet, men det finnes også organisk tre-lignende strukturer i den perifere bebyggelsen. Det er også i økt grad etablert gjennomfartsveier som gir et friere bevegelsesmønster og bedre mobilitet.



Morfologisk utvikling Vågsbygd og omegn for perioden 1921-1945

Da det ikke finnes kartgrunnlag for Vågsbygd før 1946 kan vi ikke sammenligne de morfologiske strukturene som kommer til fra 1921-1945 med tidligere strukturer. Siden dette i stor grad var et landbruksområde med gårdsbebyggelse er det likevel naturlig å tenke seg at veistrukturere har vokst frem for å tjenestegjøre disse og at mye av gårdsbebyggelsen som finnes i område er strukturer fra eldre tider.

Fra det morfologiske kartet for perioden 1921-1945 er det tydelig at Vågsbygd i Oddernes i større grad enn Lund i Kristiansand bærer preg av å ha vokst frem uten plan. Bygningsstrukturene som finnes vir-

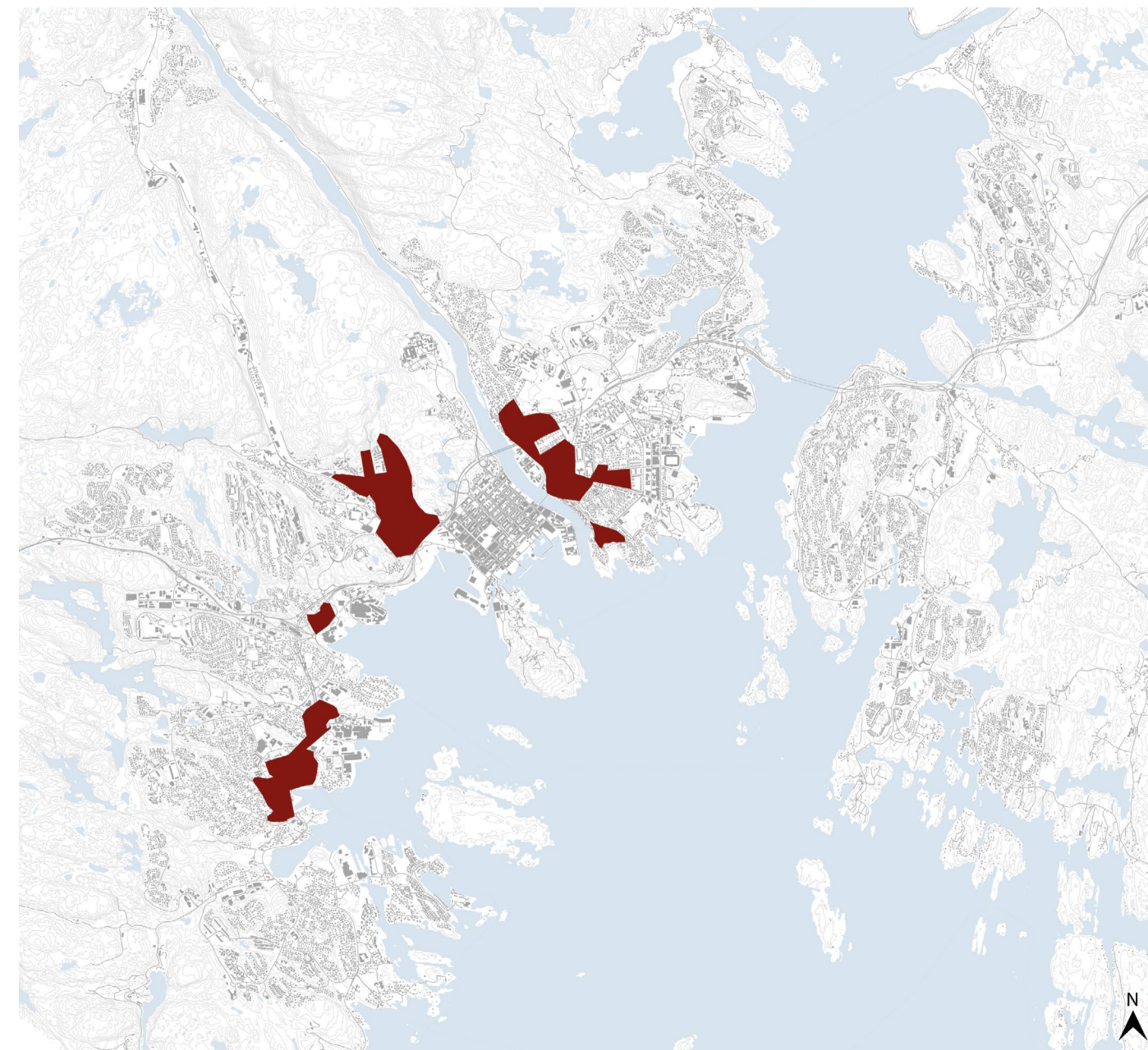
ker heller å være fraskilt fra større tomter og veiene fremstår som en videreutvikling av tidligere gårdsveier. Bygningene er plassert relativt spredt på store grøntområder. Veistrukturere som tilhører boligbebyggelsen er i stor grad knyttet opp mot hovedveien.

Mot kommunegrensen finnes en bebyggelsesstruktur som fremstår mer planlagt. Denne er etablert med en ringvei ned på hovedveien, med flere hus innenfor denne strukturen. I kommunebebyggelsens periferi er det etablert et industriområde med store frittliggende bygningsstrukturer



Bilde 4.3: Bebyggelsen ved kommunegrensen, mot Falconbridge, her fra ca.1952

1921-1945: Historisk, planmessig og morfologisk utvikling



Figur 4.3: Byveksten i Kristiansand i perioden 1921-1945

Sammenstilling av perioden 1921-1945

- Grensejusteringen fører til at byen får et nytt ekspansjons- og utviklingsareal på Lund. Dette område planlegges etter reguleringsplan fra Kristoffer Lange inspirert av nyklassisisme, nybarokk og hagebyens idealer.
- I Oddernes bygges det i hovedsak privatfinansierte eneboliger på selveiergrunn. Disse husene er stort sett utviklet uten særlig grad av kommunal medvirkning, dette endrer seg noe etter at lov om bygningsvesenet av 1924 blir gjort gjeldende for Oddernes krets i 1930 og deler av indre Vågsbygd i 1932 endrer dette seg noe.

- I denne perioden utvides byens fysiske form fra Kvadraturen til nye strukturer på Lund. Den nye bydelen utvikles i stor grad i tråd med Langes plan og det er bygget frittstående villabebyggelse i grønne omgivelser i tråd med hagebyens prinsipper. Utviklingen skjer radielt og feltvis ut fra den eksisterende bystrukturen.
- I Vågsbygd finnes det lite og spredt bebyggelse. Strukturene som finnes her fremstår i hovedsak å ha vokst frem uten plan og heller som et resultat av utparsellering av tidligere gårdseiendommer.

- Både i Vågsbygd og på Lund er det utviklet nye morfologiske elementer opp mot kommunegrensen.

1945 – 1965:

Boligmangel etter andre verdenskrig

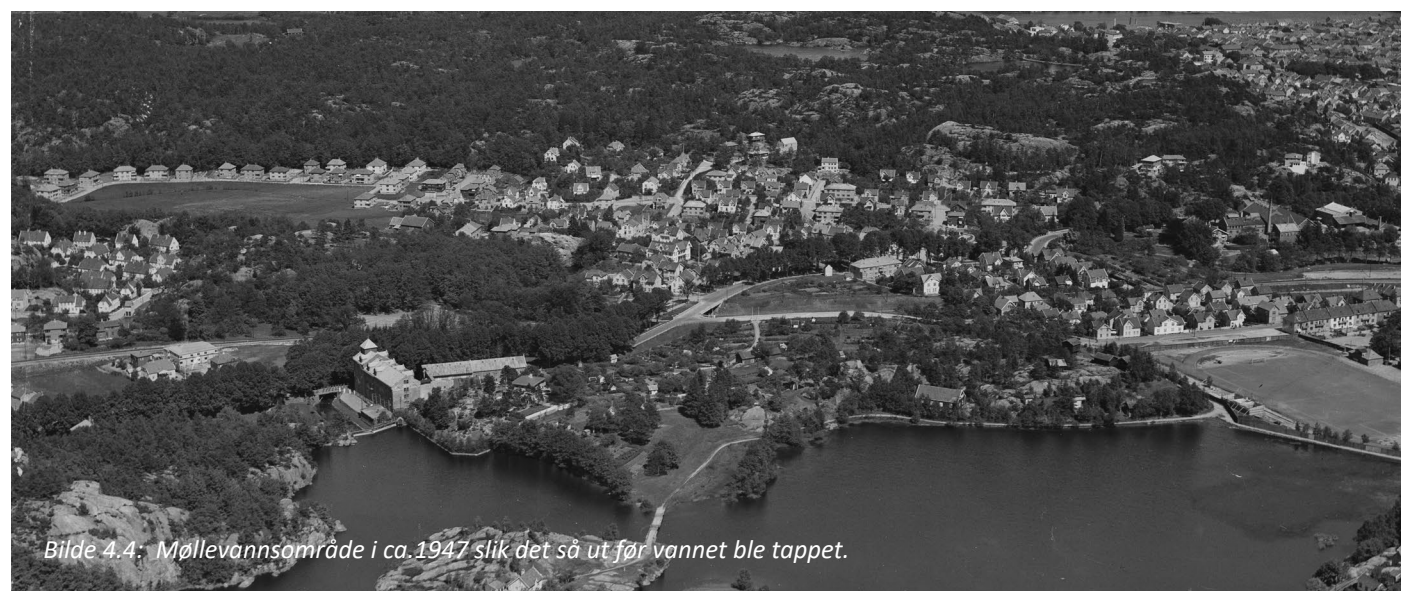
Historisk og planmessig utvikling

Klokken 16:40 den 7.mai 1945 blir freden kunngjort i Kristiansand og andre verdenskrig er offisielt over (Sandvik, 1999). Etter krigen skal landet bygges opp igjen fysisk, politisk, økonomisk, sosialt og kulturelt og oppgavene står i kø. Under krigen er det som nevnt tidligere svært lite byggeaktivitet og manglende vedlikehold i byen, noe som fører til at mange lever under kummerlige og dårlige forhold. Dette fører til et voldsomt behov for nye boliger etter krigens slutt. I følge Bulie (2018) er det i Kristiansand felles politisk enighet om at det kreves en aktiv politikk for å løse disse utfordringene. De fleste er enige om at å løse bolignøden er viktigere enn hensynet til eiendomsretten, og markedskreftene skal ikke få råde fritt. Derfor blir det satt i gang en rekke tiltak med en tydelig sosial profil og virkemidler som kommunale tomter, subsidiering, garantier, ekspropriasjon og sanering blir tatt i bruk for å løse boligutfordringene.

Det at Kristiansand eier store uutbygde arealer på Lund gir gode forutsetninger byutviklingen etter krigen og det er nettopp her den største utviklingen skjer de første årene. Byggeaktiviteten er stor og i løpet av de fem første årene etter krigen blir det ferdigstilt ca. 660 og prosjektert ca. 400 leiligheter på Lund. Den nye utviklingen skjer ikke lenger i hovedsak etter Langes plan, men etter individuelle reguleringsplaner for de enkelte bomiljøene. På denne tiden har planleggerne stor legitimitet og det meste av disse reguleringsplanene blir utarbeidet inne på plansjefens kontor uten særlig politisk medvirkning. Kommunen gjør de regulerte tomtene byggekla-

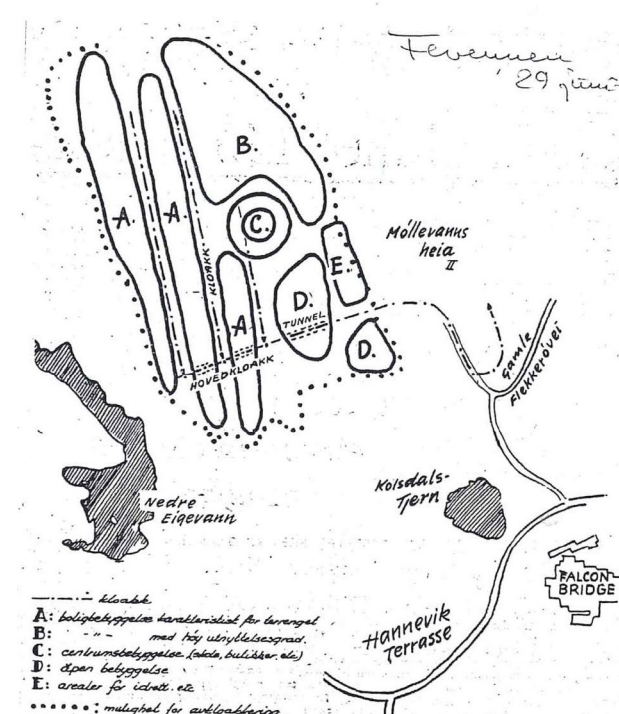
re med opparbeidelse av vei, vann og kloakk før de festes bort på meget gunstige betingelser. Deretter står entreprenører og boligbyggelag for det meste av selve boligbyggingen. På grunn av materialknapphet og dårlig økonomi etter krigen er bebyggelsen preget av enkel nøkternhet. Selv om det fortsatt er stor boligmangel er eneboliger, tomannsboliger, firemannsboliger og rekkehus dominerende, men det blir også bygget blokker for å imøtekomme boligbehovet. For å løse boligutfordringene i Norge på denne tiden må det derimot bygges med høyere utnyttelse enn det Kristiansand fører, og i perioden 1951-1959 innfører Boligdirektoratet et forbud mot eneboliger i byer og tettbygde strøk.

På tross av byggeaktiviteten på Lund er det fremdeles stor boligmangel i Kristiansand på 1950-tallet og planaktiviteten fortsetter å stige. Etter hvert som områdene på Lund blir ferdig utviklet begynner kommunen å planlegge nye boligområder på Grim og Møllevannsområde. Siden Kristiansand er omkranset av Oddernes kommune er det mangel på utviklingsarealer i byen. I 1948 blir Møllevannet nedtappet for å skaffe byggegrunn til nye boliger sentralt i kommunen. Selv om dette er et radikalt grep er det ikke første gang dette blir foreslått. Allerede rundt den første grensejusteringen i 1921 er det flere som ønsker å tappe den kunstige innsjøen for å gi plass til nye tomter. Etter uttappingen i 1948 blir området bygd ut i perioden 1952- 1956 med mange ulike boligtyper. Også områdene på Eg blir utviklet på denne tiden.



Bilde 4.4: Møllevanns område i ca. 1947 slik det så ut før vannet ble tappet.

Utbyggingen i Kristiansand går fort og igjen byr begrenset tomtetilgang på utfordringer for den videre byutviklingen. Løsningen blir å bygge oppover på heiene som omkranser byen. Selv om dette er et krevende prosjekt med høye kostnader tilknyttet opparbeidelsen av vei, vann og kloakk er det etter krigen utviklet nye sprengningsteknikker som gjør dette gjennomførbart. Tinnheia blir dermed lansert som kommunens nye byutviklingsområde på midten av 1950-tallet. Her blir det antydnet en fremtidig bydel som skal romme 5000-6000 innbyggere. Planleggingen av Tinnheia skjer etter funksjonalismens teorier om boliger i åpent, fritt og grønt miljø. Bydelen planlegges som en forstad eller soveby til Kristiansand hvor det skal finnes lokale tjenester og butikker i gangavstand fra boligene, men ellers få eller ingen næringsvirksomheter og arbeidsplasser. Den første planen for Tinnheia, øverst på selve plataet, blir vedtatt av bystyret i 1960. Etter hvert kommer flere reguleringsplaner til og i 1964-1965 foregår nesten all boligbyggingen i Kristiansand på Tinnheia.



Figur 4.4: Meget grov skisse som viser byplankontorets foreløpige soneplan fra Tinnheia

Oddernes på sin side har på denne tiden en kontinuerlig vekst. Der Kristiansand mangler tomter har Oddernes store utviklingsområder til rådighet og mange velger å bosette seg her. I likhet med Kristiansand har Oddernes et betydelig behov for nye boliger etter krigen og i 1948 begynner boligproduksjonen for fullt. Boligutviklingen byr likevel på problemer for kommunen. Tradisjonelt i Oddernes er det vanlig at folk bygger hus uten særlig medvirkning fra kommunen. I 1930 og 1932 blir Lov om bygningsvesenet av 1924 gjort gjeldende for Oddernes krets og deler av indre Vågsbygd. I 1946 blir loven gjort gjeldende for hele kommunen unntatt Flekkerøya (Rudjord, 1974, s. 580). Dette gjør at kommunen må utarbeide sin egen boligpolitikk etter krigen. I motsetning til Kristiansand hvor kommunen eier og klargjør tomter til utbygging har ikke Oddernes ressurser til å drive en slik tomtepolitikk. Derfor begynner kommunen å samarbeide med private utbyggere etter retningslinjer utarbeidet av herredsiingeniør Axel Gjellestad. Kommunen bidrar med teknisk bistand i form av kartarbeid og reguleringer, mens den videre tomteutviklingen i sterk grad forutsetter selvfinansiering. Dette medfører større belastning på de enkelte tomtene, men tomtesøkerne er villige til å betale mer for en tomt enn å vente i årevis på at kommunen skal få ressurser til å utvikle den ferdig. Tomtepolitikken blir satt på sin første prøve ved utviklingen av Kjos Hageby, som var et stort samarbeidsprosjekt mellom kommunen og private utviklere. Området omfatter 300 tomter og da det står ferdig i 1954 bor det 2000 mennesker her. Tomtepolitikken i Oddernes blir etter hvert berømt og i 1955 kommer et tillegg i de kommunale retningslinjene. For å hindre en usunn prisstigning varierer kommunen sitt økonomiske tilskudd etter hvor kostbart det er å utvikle tomtene. På den måten jevnes tomteprisene ut. Den kommunale medvirkningen blir stor sett begrenset til så mye som skulle til for å få en fast styring over utviklingen. Områdene som utvikles etter denne modellen blir etter hvert mange (Rudjord, 1974).

Oddernes er på denne tiden fremdeles en landkommune og har en annen arealstrategi enn Kristiansand. Kommunen har ingen ønsker om en sentraliseringspolitikk med stor utbygging i sentrum, men ønsker isteden en spredt bebyggelse i alle distrikter i kommunen, med mindre tekniske anlegg der bebyggelsen etter hvert samler seg. Kommunen har heller ingen mangler på boligområder og trenger derfor ikke bygge tett og sentralt (Rudjord, 1974).

Oddernes opplever en voldsom vekst på denne tiden og i tråd med desentraliseringspolitikken utvikles det boliger i flere deler av kommunen. Kommunen utvikler seg på begge sider av Kristiansand, oppover mot Gimlekollen og nedover mot Voie. I skyggen av Kristiansands store utviklingsplaner på Tinnheia begynner også Oddernes å benytte seg av det kupert terrenget. Etter privat initiativ begynner Slettheia å utvikles som nytt utviklingsområde, samt områdene på Hanneviktoppen og Hellemyrbakken.

I 1951 blir generalplankontoret mellom Kristiansand og Oddernes opprettet og planleggingen av de to kommunene samkjøres i større grad som følge av

dette. Kontoret utarbeider flere forslag til planer for hvordan kommunene nå skal utvikle seg. Dette skal i hovedsak skje ved utarbeidelsen av bydeler med egne boliger, arbeidsplasser, skoler, forretninger og sosiale institusjoner. Bydelene skal skilles fra hverandre med grønne belter og knyttes sammen ved hjelp av et nytt veisystem. Det er begrenset hvor mye som i denne perioden bygges ut etter prinsippene i generalplansamarbeidet, men planleggingen legger til rette for hvordan byen kan utvikle seg videre.

Selv om Oddernes og Kristiansand samarbeider i større grad ved generalplankontoret er Oddernes fremdeles skeptisk til en sammenslåing og kommunen står imot. I 1956 blir Varoddbrua bygget over Todalsfjorden for å knytte byen bedre sammen med flyplassen Kjevik og nabobyen Lillesand. Frem til da hadde Randesund vært knyttet til Oddernes og Kristiansand med ferjeforbindelse. Fastlandsforbindelsen gir nye muligheter for at Randesund kan bli en større del av bystrukturene på andre siden av fjorden. Randesund er i motsetning til Oddernes åpne for en sammenslåing med Kristiansand og kommunen har masse ledige byggetomter å tilby byen. De to kom-

munene inngår i 1946 en avtale om formalisert samarbeid om løsninger av helt pressende oppgaver på vei-, vann- og kloakksektoren, spesielt i Torsvikheia og utover på Sømmlandet (Varen & m.fl, 1985). Dette fører til at når kommunene slår seg sammen til stor-kommunen Kristiansand året etter ligger mye til rette for at Randesund skal bli det nye utviklingsområdet til kommunen.

En viktig hendelse som påvirker utviklingen av Kristiansand, Oddernes, Randesund og Tveit er frislippet

av privatbilen i 1960. Dette gjør at antall biler i Kristiansandsområdet øker voldsomt. Med privatbilismen åpnes det opp for at drabantbyene og nye forsteder kan utvikles i mye større avstand fra hverandre, da bilen gjør det mulig å ta seg til og fra boligområdene uten å måtte gå eller benytte kollektivtilbud. I tråd med dette får veg- og trafikkplanleggingen en større rolle i arealutviklingen og utvikler seg til å bli et eget fag innenfor byplanlegging. I Kristiansand jobbes det med å utvikle nye vegforbindelser gjennom byen for å håndtere veksten i privatbiler i løpet av denne perioden.

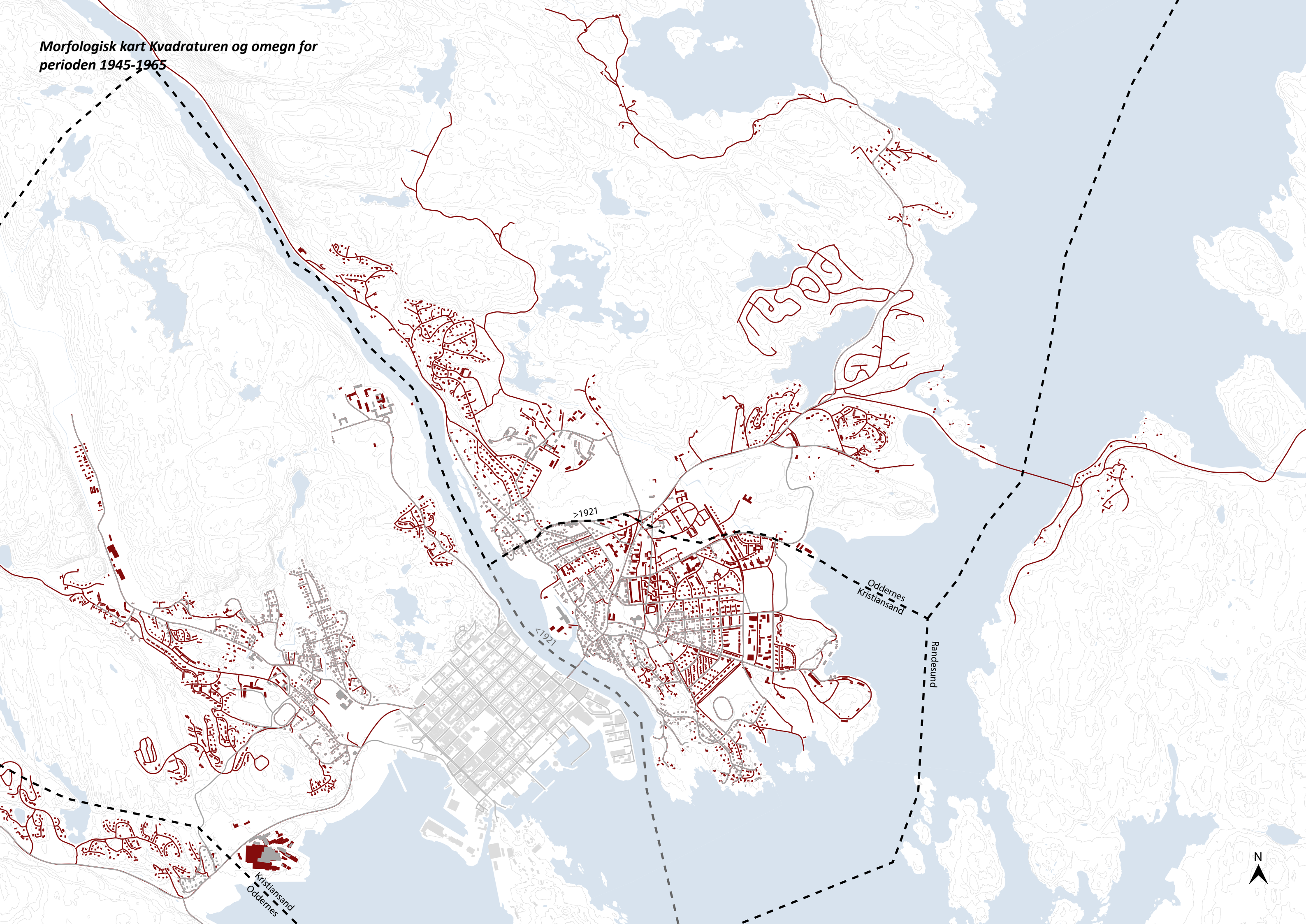


Figur 4.5: Trafikkåre i Kristiansandsområdet, foreløpige alternativer datert 06.02.1963



Bilde 4.5: Varoddbrua over Topdalsfjorden stod ferdig i 1956

Morfologisk kart Kvadraturen og omegn for perioden 1945-1965



>1921

<1921

Oddernes
Kristiansand

Randesund

Kristiansand
Oddernes



Morfologisk utvikling Kvadraturen og omegn for perioden 1945-1965

I årene 1945-1965 opplever byen en voldsom vekst og byen fortsetter å ekspandere. Fortsatt er Lund det største utviklingsområdet innenfor Kristiansands kommunegrenser, men veksten har også skjedd på Eg, Møllevannsområde og oppover på Tinnheia. På Lund har utviklingen fortsatt radielt ut fra den eksisterende bebyggelsen og flere av hullene i den tidligere bystrukturen er tettet igjen. På Marviksletta i utkanten av bydelen og kommunens periferi er det etablert et industriområde. Dette er i tråd med funksjonalismens sonedelingsprinsipp hvor industri og bolig separeres fra hverandre.

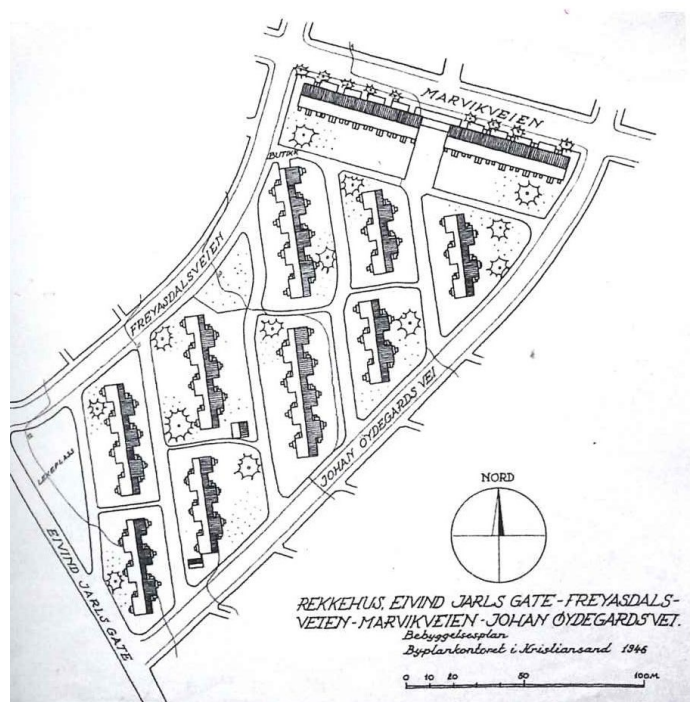
Utviklingen innenfor dette morfologiske kartet har stort sett skjedd opp mot kommunegrensen. Det er likevel fremtredende strukturer som er utviklet på tvers av grensen, noe som kan være et resultat av generalplansamarbeidet mellom de to kommunene.



Figur 4.6: Strukturene har utviklet seg på tvers av kommunegrensen.

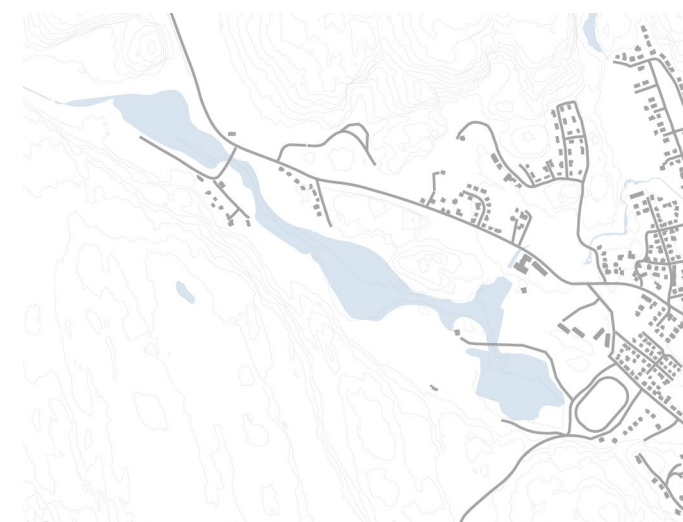
I denne morfologiske perioden endrer bebyggelsen karakter og spesielt innenfor Kristiansands kommunegrenser bygges det i større grad enn tidligere høyhus og rekkehus som rommer flere mennesker. Disse bygningene er i hovedsak plassert i åpne områder med større avstand mellom seg. Dette resulterer i mer lys og luft til boligene i tråd med funksjonalismens idealer. Selv om bygningsstrukturene utvikles med større avstand er disse fremdeles relativt kompakte i kontrast til de strukturene som utvikles i Oddernes.

De morfologiske elementene i perioden er i hovedsak utviklet etter plan noe vi kan se ved å sammenligne eksempler på bebyggelsesplaner med de faktisk bygde strukturene.



Figur 4.7 og 4.8: Eksempel på at strukturene på Lund er bygd etter plan.

Et radikalt grep som tas i løpet av den morfologiske perioden er at Møllevannet tappes for vann. Dette gjør at hele den fysiske strukturen her endres og et nytt utviklingsområde etableres.

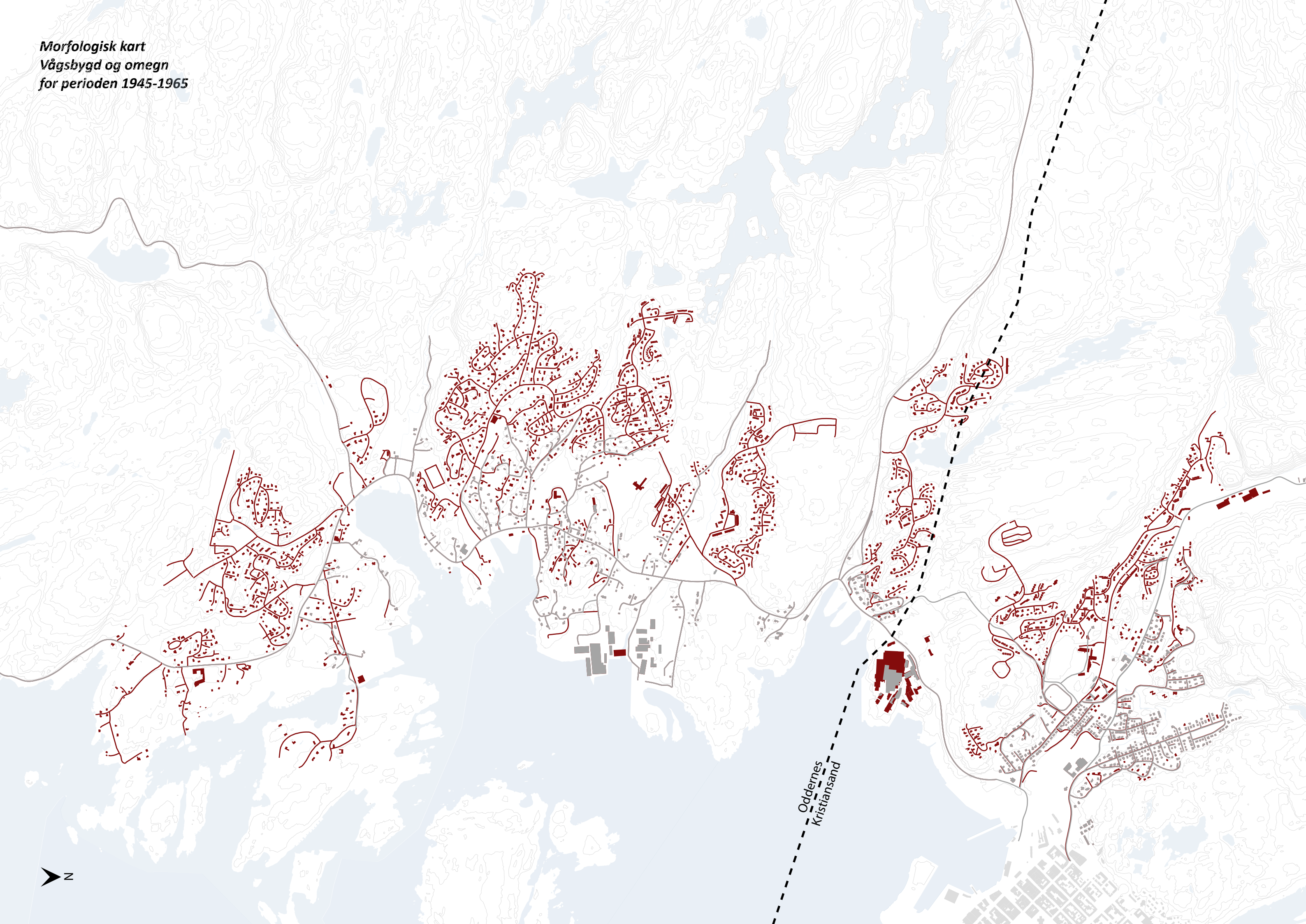


Figur 4.9 og 4.10: Møllevannområdet før og etter Møllevann ble tappet for vann, fra perioden 1921-1945 og 1945-1965.

Det morfologiske kartet viser at utviklingen av bystrukturene er i ferd med å strekke seg opp på heiene på begge sider av kommunegrensen. På Tinnheia og Gimlekollen har henholdsvis Kristiansand og Oddernes lagt til rette for en videre utvikling ved opparbeidelse av veistrukturer. Disse strukturene er plassert lenger vekk fra strukturene som allerede finnes og tilpasses derfor i større grad privatbilen. På grunn av krevende terreng har strukturene på heiene en annen karakter enn de som befinner seg på de flattere områdene på Lund, Grim og Møllevann. Veistrukturere følger i stor grad det eksisterende landskapet og har endret karakter fra det tidligere rutenettet til myke og buede linjer. Dette er et karaktertrekk som også er tilstede i andre deler av veistrukturen. På Lund kan vi se at den nye veistrukturen i større grad enn tidligere er buet fremfor den kvadraturlignende strukturen fra den tidligere perioden.

Et viktig morfologisk element som er bygget innenfor denne perioden er Varoddbrua. Med opprettelsen av denne er det kommet opp bygninger på Randsund-siden av Topdalsfjorden. Disse bygningene har ingen sammenhengende struktur, men utvikler seg som en klynge der brua treffer land. Også her er bebyggelsen i ferd med å trekke seg opp på heiene.

Morfologisk kart
Vågsbygd og omegn
for perioden 1945-1965



Oddernes
Kristiansand



Morfologisk utvikling Vågsbygd og omegn for perioden 1945-1965

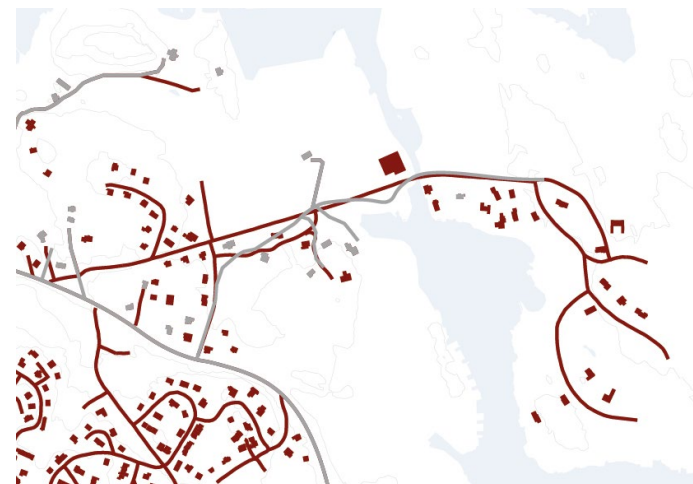
Som det kommer tydelig frem av det morfologiske kartet har Vågsbygd vokst kraftig i denne perioden. Flere av strukturene har vokst frem som helt nye elementer i byvevet og følger ikke eksisterende strukturer. Den nye bebyggelsen fremstår i større grad å være bygd etter plan enn den tidligere bebyggelsen i område, noe som samsvarer med at kravene i lov om bygningsvesenet blir gjeldene for hele Oddernes unntatt Flekkerøya i 1946. Kommunens desentraliseringspolitikk er også tydelig i de nye strukturene, hvor nye veier og bygninger er utviklet spredt utover hele område som omfattes av kartet. Det finnes heller ingen strukturklynger som tilsier en sentrumsbebyggelse lik den vi ser i Kristiansand kommune

Den nye bebyggelsen som kommer til i denne perioden er stort sett eneboliger med god avstand mellom husene, men det kommer også til noe blokk- og rekkehusbebyggelse som er en ny bebyggelsestypologi i området. I likhet med området rundt Kvadraturen begynner det også i Vågsbygd område å utvikles på heiene. Mot kommunegrensen er det utviklet et større boligfelt. Dette ligger i utgangspunktet opp mot kommunegrensen, men er i likhet med på Lund utvikles også strukturene her på tvers av grensen inn i nabokommunen.



Figur 4.11: Også på Oddernes sin side er det utviklet strukturer på tvers av kommunegrensen.

Veistrukturen som er kommet til innenfor 1945-1965 har endret karakter noe fra den tidligere morfologiske perioden. Selv om de nye strukturene i stor grad er utviklet som en forlengelse av de tidligere veiene har det enkelte steder skjedd endringer i hvor veien går. Dette samsvarer i stor grad der hvor det er kommet til nye boligområder i en forlengelse av veien. De nye veistrukturene er også i større grad enn tidligere utviklet som ringveier med flere påkoblingspunkter på større veier.

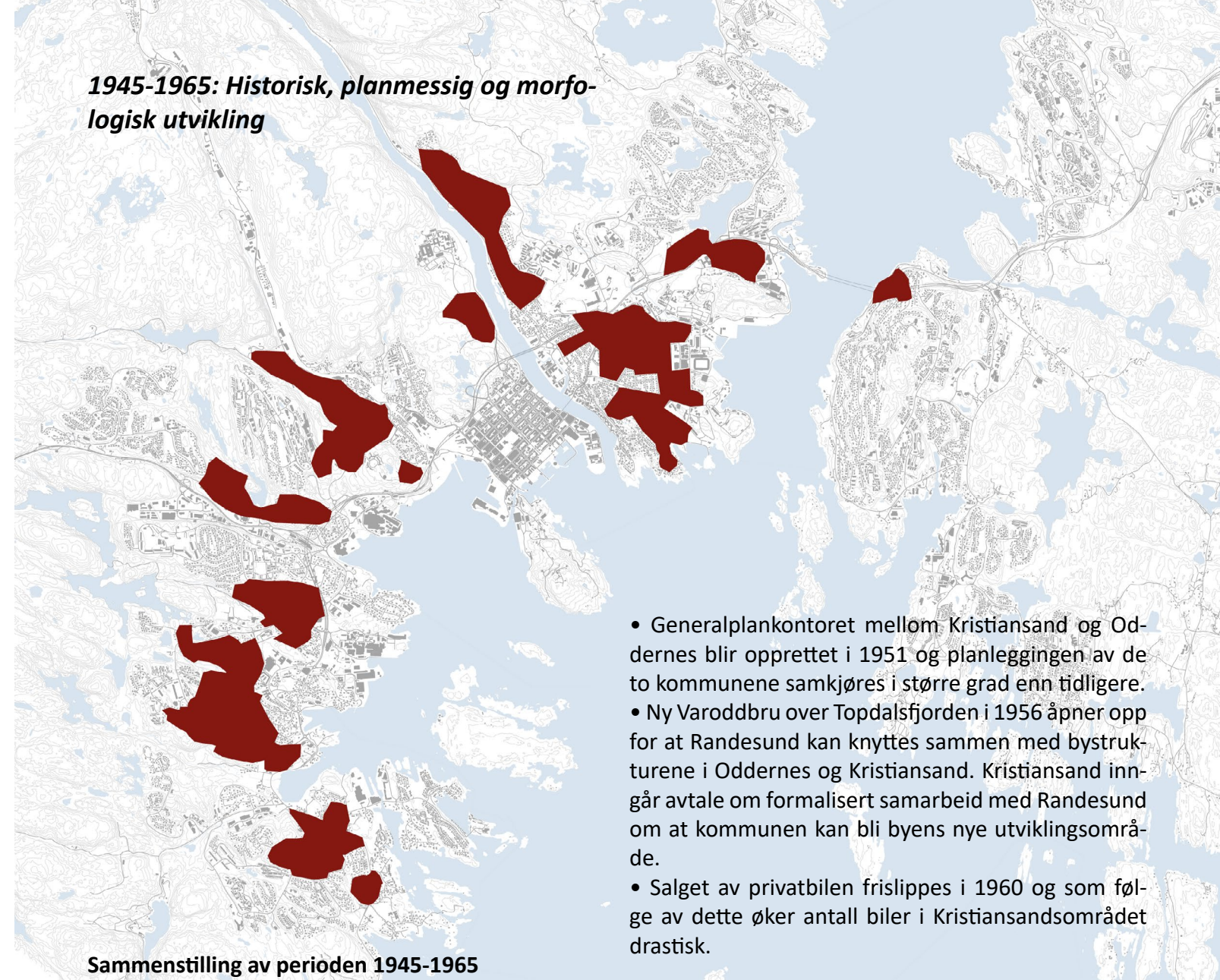


Figur 4.12: Enkelte steder er det skjedd endringer i hvor veien går som her ved Andøya



Figur 4.13: De nye veistrukturene er også i større grad enn tidligere utviklet som ringveier med flere påkoblingspunkter på større veier, som her ved Vågsbygd sentrum.

1945-1965: Historisk, planmessig og morfologisk utvikling



Sammenstilling av perioden 1945-1965

- Byggestopp og dårlig vedlikehold under krigen fører til et stort behov for nye boliger i denne perioden. Områdene på Lund er kommunens største utviklingsområde, etter hvert som disse blir bygd ned har kommunen behov for nye utviklingsområder. Møllevann tappes for vann for å gi rom til ny utvikling og nye sprengningsteknikker etter krigen gjør at Tinnheia blir lansert som nytt utviklingsområde.
- Kristiansand har en aktiv tomtepolitikk hvor de kjøper opp store arealer til utvikling, samt planlegger og opparbeider disse før de festes bort. Planleggerne i Kristiansand har stor legitimitet og får i stor grad styre hvordan arealene skal utvikles.
- Oddernes har en kontinuerlig vekst som følge av tomtemangelen i Kristiansand, dette gjør at det er behov for nye boliger også her. Lov om bygningsvesenet av 1924 blir gjort gjeldene for deler av kommunen i 1930 og 1932 og kommunen medvirker i større grad enn tidligere til utbyggingen i kommunen. Kommunen har likevel en annen arealstrategi enn Kristiansand med et ønske om desentralisering og et større samarbeid med private aktører.

- Generalplankontoret mellom Kristiansand og Oddernes blir opprettet i 1951 og planleggingen av de to kommunene samkjøres i større grad enn tidligere.
- Ny Varoddbru over Topdalsfjorden i 1956 åpner opp for at Randesund kan knyttes sammen med bystrukturene i Oddernes og Kristiansand. Kristiansand inngår avtale om formalisert samarbeid med Randesund om at kommunen kan bli byens nye utviklingsområde.
- Salget av privatbilen frislippes i 1960 og som følge av dette øker antall biler i Kristiansandsområdet drastisk.

- Oppsummeringen for byens fysiske form i den morfologiske perioden er at byen i hovedsak ekspanderer radielt ut fra de eksisterende strukturene. De nye områdene som klargjøres for utvikling ligger lenger vekk fra samtidens bystrukturer og tilpasses i større grad etter privatbilen.
- Innenfor kommunegrensen til Kristiansand skjer det meste av byens vekst på Lund, men nye strukturer er også utviklet i Møllevannsområdet og oppover på Tinnheia. Den nye bebyggelsen er utviklet etter plan med større avstand fra hverandre for å slippe inn lys og luft, men fremstår kompakt til sammenligning med strukturene i Oddernes.
- I Randesund der Varoddbrua treffer land er det kommet til helt nye bygningsstrukturer.
- Innenfor Oddernes sin kommunegrense er det kommet til flere nye strukturer spredt utover hele kommunen. Disse strukturene er utviklet med stor avstand til hverandre, og formen fremstår lite kompakt.
- Både fra Kristiansand og Oddernes sin side er det utviklet strukturer over kommunegrensen.

1965 – 1980: Kommunesammenslåingen er et faktum

Historisk og planmessig utvikling

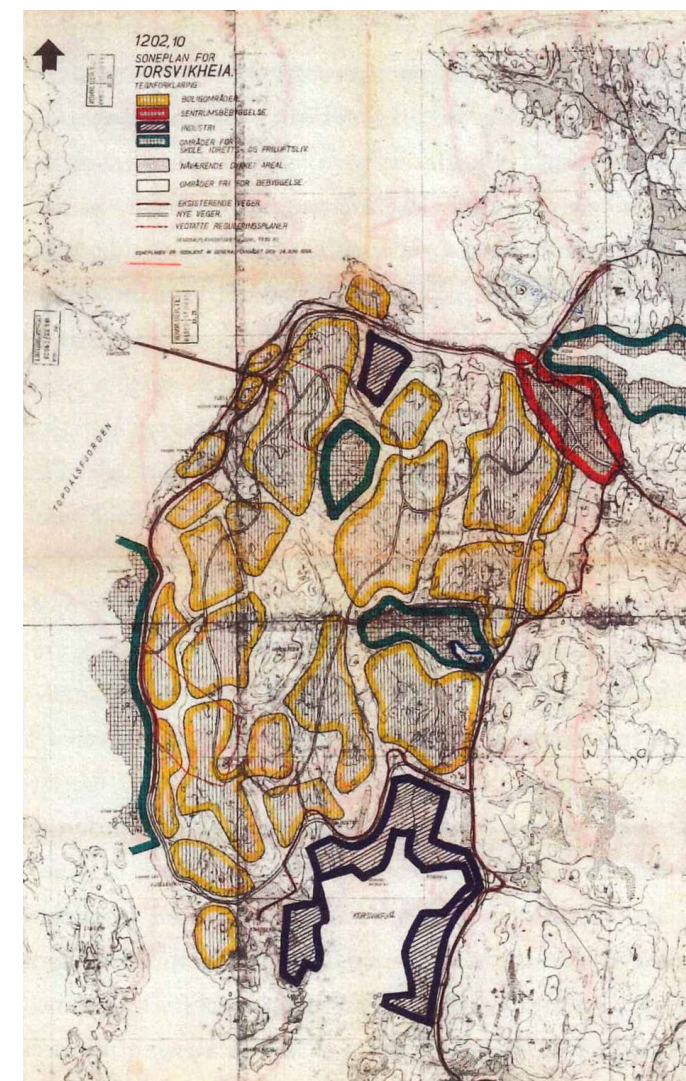
Den første grensejusteringen mellom Kristiansand og Oddernes i 1921 omfattet kun en liten del av områdene som opprinnelig var blitt foreslått overtatt. I følge Bulie (2018) var det allerede i 1919 et ønske fra bystyret om at Kristiansand skulle utvides med skolekretsene Lund, Justvik, Vågsbygd og Flekkerøya i Oddernes. Årsaken til at kun områdene på Lund ble overtatt var at Oddernes kommune var imot en slik utvikling. I 1946 ble spørsmålet om en kommunesammenslåing tatt opp, da Kristiansand hadde et økende behov for nye industri- og boligtomter. Også denne gangen satte Oddernes seg imot en sammenslåing og kommunegrensene bestod. Etter mange års omfattende prosess blir storkommunen Kristiansand likevel et faktum, og ved nyttårsskiftet 1964-1965 blir Kristiansand, Oddernes, Randesund og Tveit slått sammen. Dette gjør at Kristiansand over natten går fra å være en liten bykommune på 21 km² til en storkommune på hele 276 km². Med denne voldsomme arealøkningen får den tidligere inneklemt byen en helt annen mulighet for utvikling. Kommunen som tidligere hadde store mangler på utviklingsareal har nå uante muligheter til å vokse utover.

Kommunesammenslåingen fører til endringer i arealutviklingen for byen. Før kommunesammenslåingen har de fire kommunene ulik tomtepolitikk, mens det etter sammenslåingen er behov for en koordinert og effektiv utbyggingspolitikk i alle delene av den nye kommunen. I gamle Kristiansand eide kommunen store deler av arealene selv og bestemte dermed hvilke områder som skulle utvikles når. I likhet med Oddernes foregikk derimot det meste av utbyggingen i Randesund og Tveit som følge privat initiativ. I følge Bulie (2018) mener rådmannen og planleggerne i Kristiansand at arealutviklingen i nabokommunene er et resultat av selgerviljen til private grunneiere og at utbyggingen derfor har skjedd stedvis svært tilfeldig. Dermed mener de at det ikke alltid er oppnådd balanse mellom bosted og arbeidsplasser, og at kommunale investeringer til tekniske hovedanlegg ble spredt. For å koordinere den videre utbyggingen av storkommunen mot en felles arealutvikling opprettes et utbyggingskontor som skal ta avveginger, gjøre prioriteringer og utarbeide gjennomføringsplaner for hvor utviklingen skal skje. Dette utbyggings-

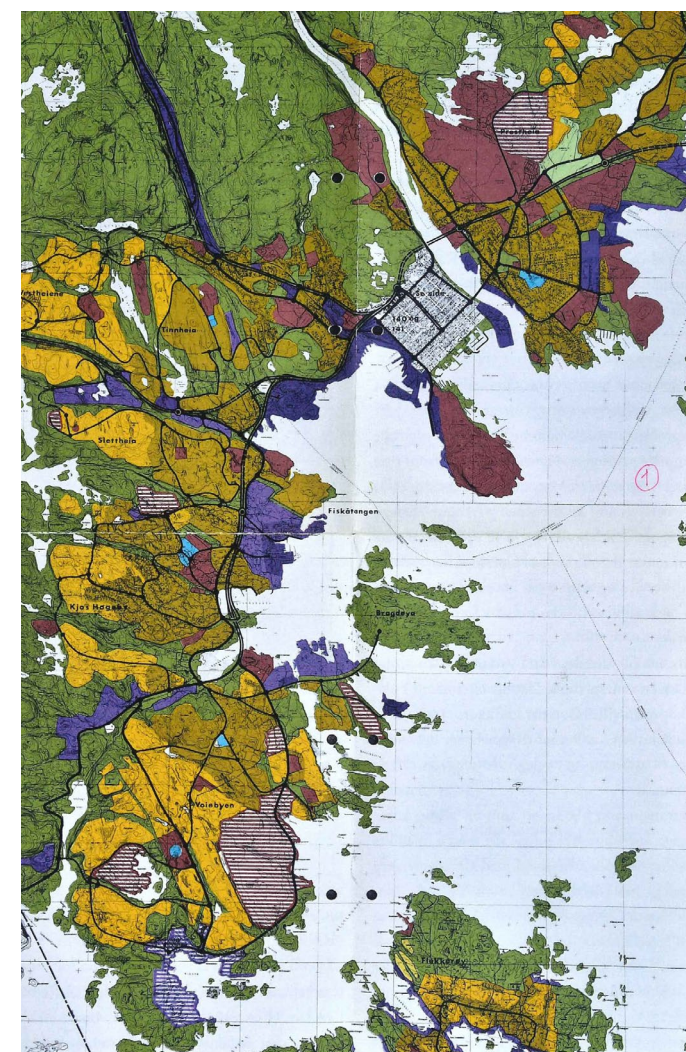
kontoret utarbeider en tomte- og utbyggingspolitikk for storkommunen som i stor grad er en videreføring av den tidligere bykommunens politikk. Kristiansand kommune skal føre en aktiv tomtepolitikk med kommunalt oppkjøp og utparsellering av tomter. Denne strategien bidrar til at kommunen har kontroll på tempoet og ressursbruken i arealutviklingen og at de kan hindre en spekulativ arealutnyttelse og selv påvirke prisutviklingen. En forandring fra den tidligere tomtepolitikken er at opparbeidelsen av tomteområdene nå skal være mest mulig selvfinansiert. Dermed skal utgifter til grunnervervelsen og opparbeidelsen av vei, vann, kloakk, fellesareal og andel av hovedanlegg belastes tomtene ved salgutgifter eller i festeavgiften. Den første testen av den nye tomte- og utbyggingspolitikken skjer ved utviklingen av områdene på Torsvikheia i Randesund. Dette området blir påbegynt på midten av 1950-tallet uten plan og med manglende tekniske anlegg. Kommunen kjøper deretter opp tomtegrunn og tomtefelt blir tildelt for privat planlegging og utbygging. Etter hvert skjer en lignende utvikling i Voiebyen, på Slettheia, Gimlekollen og Justvik. Denne utbyggingspolitikken og samarbeidet med byggebransjen resulterer i et godt tomte tilbud i den nye storkommunen.

Når det gjelder den overordnede arealutviklingen av kommunen på denne tiden er generalplanen kommunens viktigste verktøy. Med den nye bygningsloven som vedtas i 1965 blir det innført et krav om at alle kommuner i Norge skal utarbeide en generalplan for den samlede utviklingen av kommunen. For Kristiansand går overgangen til denne plantypen relativt lett da byen tidligere har drevet med en slik planlegging gjennom generalplanssamarbeidet. Den første generalplanen bygger på analyser, prognoser og hovedgrepene i tidligere planer. Utgangspunktet for generalplanen er at Kvadraturen skal fungere som hovedsenteret i Agder. Den største utfordringen planen står ovenfor er å håndtere trafikksystemet og forbedre tilgjengeligheten inn til Kvadraturen. Løsningen på dette er å fortsette utviklingen av selvstendige satellitter med egne sentre og mest mulig balanse mellom arbeidsplasser og boliger.

Generalplanen blir først og fremst oppfattet som en arealplan som legger føringer for arealbruken og -utviklingen. Den første generalplanen for Kristiansand vedtas i 1969 og prinsippene i denne blir i stor grad videreført når den neste vedtas i 1978. I vest legges store områder ut for utvikling ved Voie-området, Bråvannsområdet, Åsane, Møvig, Slettheia m.m. Ved en faktisk gjennomføring av disse utbyggingsområdene ville det legges stort press på veisystemet og da et behov for et nytt veisystem. Dette, kombinert med samarbeidet med Randesund om utviklingsområdene på Torsvikheia i forkant av kommunesammenslåingen, fører til at den største tyngden av utbyggingen skjer på østsiden av byen.



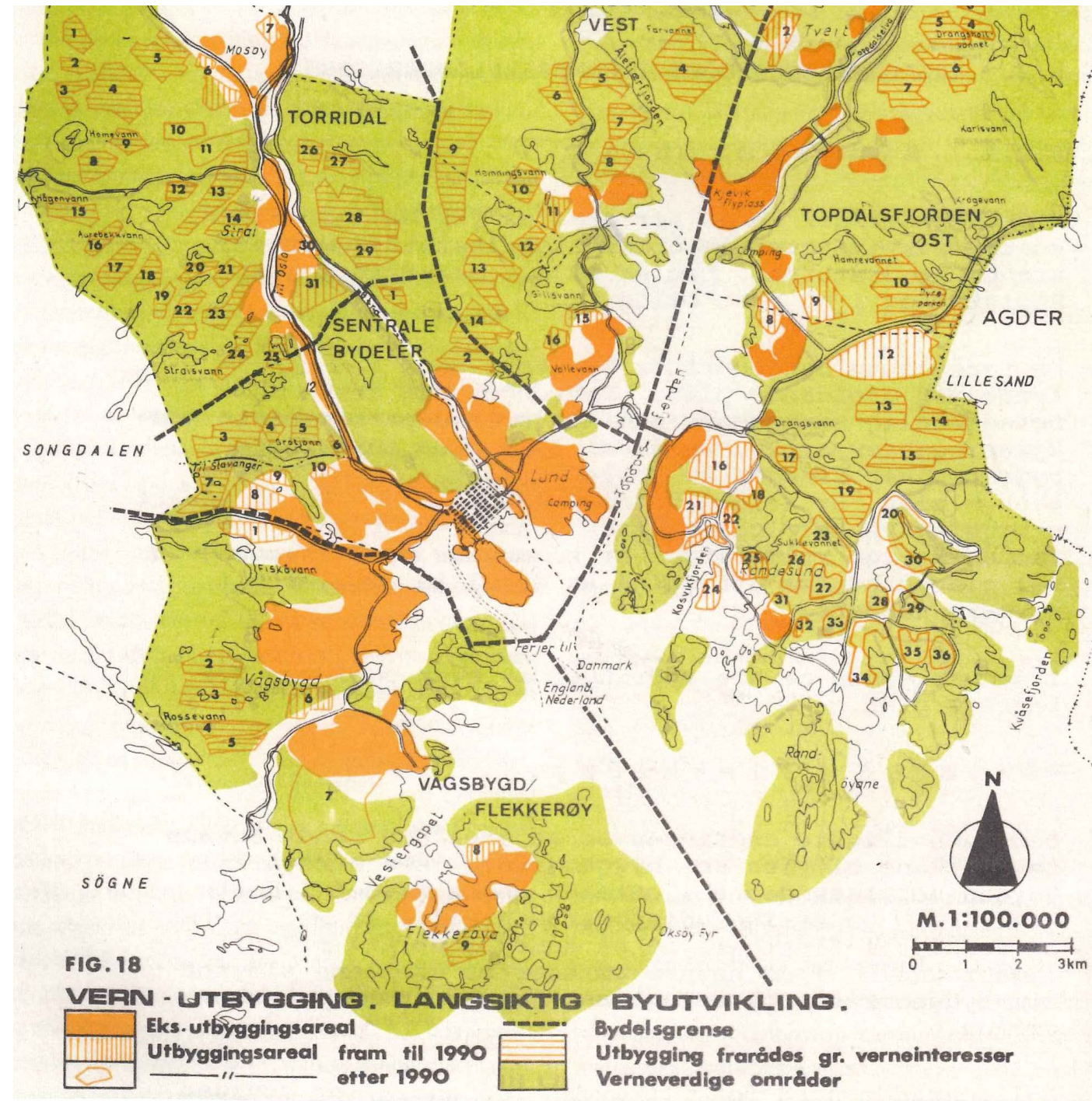
Figur 4.14: Soneplan for Torsvikheia fra 1959 utarbeidet av generalplankontoret i 1959. Dette blir Kristiansands nye utviklingsområde.



Figur 4.15: Utsnitt av generalplanforslaget av 1969. Store områder er lagt ut for utvikling her i Kristiansand sørvest.

Utover på 1970-tallet flytter noe av fokuset i arealutviklingen seg og vern av eksisterende kvaliteter får en mer fremtredende rolle. Dette er spesielt synlig i Kvadraturen, der byens egenart kommer i fokus og deler av rennesansebyen blir vernet fra funksjonalismens tankegang. Utenfor Kvadraturen har man et større fokus på å ta hensyn og verne viktige grøntarealer og friluftsområder. Byspredningen på denne tiden la et stort press på grøntarealene og for å sikre disse

verdiene blir det i generalplanen vedtatt at bygging i natur- og reserveområder skal innskrenkes. Kommunen kjøpte også opp områder som skulle benyttes til friluftsliv. På 1970-tallet får man også større fokus på vern av dyrket mark i landbrukspolitikken, og dette fører til at utviklingen av Kristiansand fortsetter på heiene fremfor jordbruksområdene hvor det var enklere å bygge.



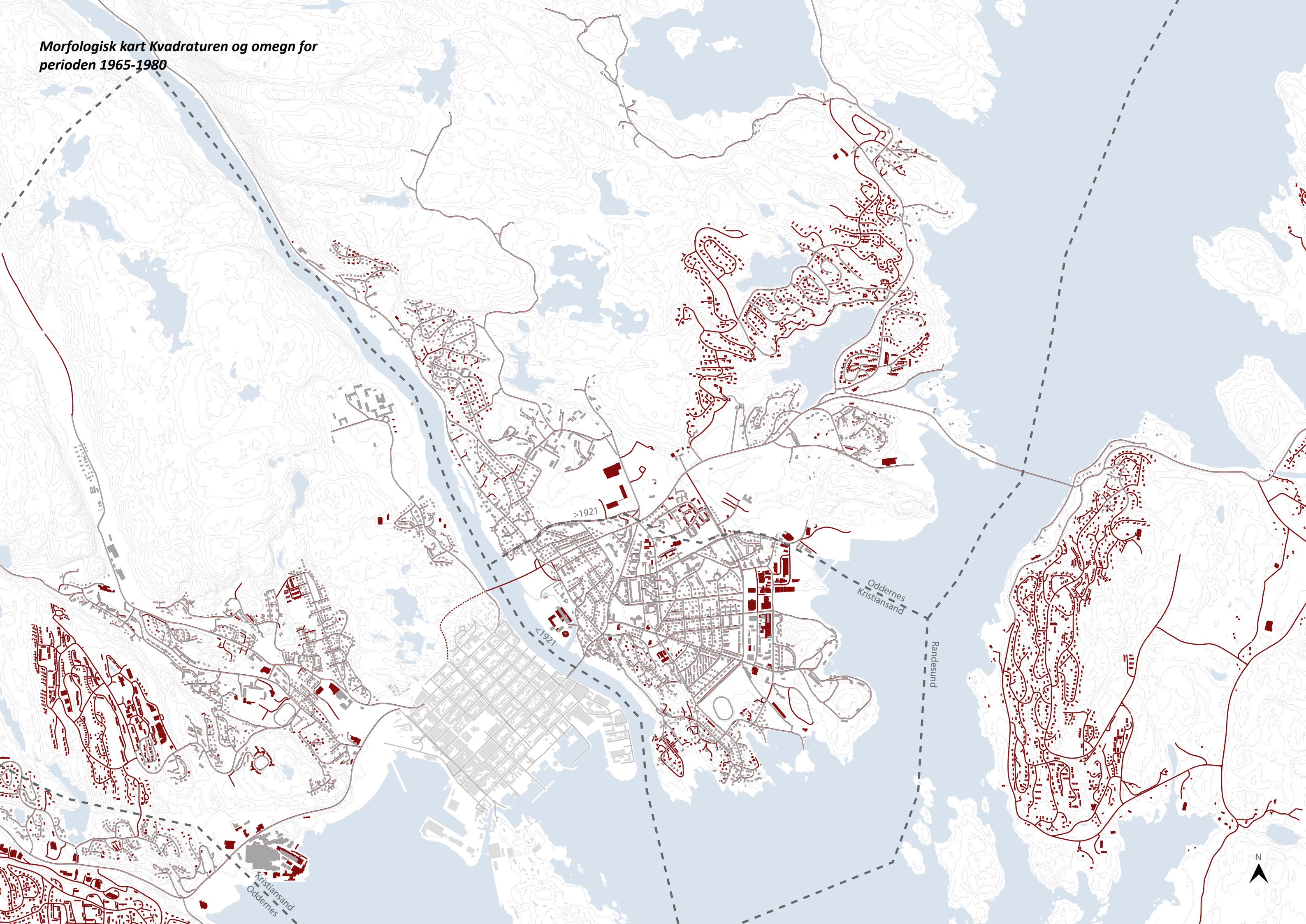
Figur 4.16: Prinsippfigur for langsiktig byutvikling, vern og utbygging, hentet fra generalplanen 1979-1990.

Byveksten og spredningen av boligområdene som skjer innenfor denne perioden fører til at trafikken øker betraktelig. Trafikhåndtering og vegplanleggingen er svært viktige satsningsområder på denne tiden og det utarbeides mange utredninger, forslag og planer til hvordan utfordringene skal løses. Noen av hovedutfordringene er Kvadraturens tålegrense og en utbedring av E18. Utover på 1970- og etter hvert også 1980- tallet løses dette ved å redusere trafikkveksten mellom byens sentrum og periferi ved å legge til rette for flere arbeidsplasser utenfor sentrum i kombinasjon med bussprioritering og anlegg av sykkelstier. Viktige veiprosjekter som blir ferdigstilt i denne perioden er Oddernesbrua i 1971, tunnelen under Baneheia i 1975 og bru over Gartnerløkka/NSB. I denne perioden begynner tankegangen om privatbilismen i arealutviklingen å endre seg. På 1950- og 1960-tallet oppfatter, ifølge Bulie (2018), veimyndig-

hetene bedre veistandard og fremkommelighet som en miljøforbedring og nødvendighet. Etter hvert blir trafikkveksten i Kristiansand betydelig høyere enn befolkningsveksten og da generalplanen av 1978 skal behandles uttaler Vegvesenet at kapasitetsproblemer på veiene vil bli et pågående problem dersom det ikke blir iverksatt tiltak som motvirker den frie bruken av personbilen. Det blir derfor fremmet at det i større grad bør legges til rette for kollektivtrafikken så langt det er mulig.

Etter kommunesammenslåingen øker antall plansaker og bystyret får det travelt med å behandle en stor mengde reguleringsplaner. Byen opplever fortsatt stor befolkningsvekst og et stadig behov for nye boliger. Likevel blir de store boligutfordringene etter krigen løst utover på 1960-tallet og det blir større fokus på kvalitet i boligproduksjonen.

Morfologisk kart Kvadraturen og omegn for perioden 1965-1980



Morfologisk utvikling Kvadraturen og omegn for perioden 1965-1980

Innenfor den morfologiske perioden 1965-1980 opplever byen en voldsom vekst. Etter at kommunegrensene er fjernet kan vi se at utviklingen av bystrukturene sprer kraftig utover. Områdene på Lund, Grim og Møllevann blir stort sett ferdigutviklet i de tidlige morfologiske periodene. Utviklingen som skjer her nå er stort sett en fortetting av eksisterende områder og en videreutvikling av industriområder. Utviklingen av den nye bystrukturen som omfattes av dette kartet fortsetter i likhet med tidligere perioder å utvikle seg radielt ut fra den allerede eksisterende bebyggelsen. Heiene rundt Kvadraturen har nå manifestert seg som byens utviklingsområde.

Tinnheia, som ble utpekt som Kristiansands nye byutviklingsområdet på 1950-tallet og påbegynt på 1960-tallet er nå ferdig utviklet i tråd med funksjonalismens idealer. Bebyggelsen her er stort sett frittstående bygninger omringet av større grøntområder. Sentralt i området er det en tettere bebyggelsesklynge, og dette sammen med prinsippkisse av soneplanen for området kan indikere at det er utviklet en form for sentrum her.

På Gimlekollen er det utviklet nye bygningsstrukturer i tilknytning til de tidligere opparbeidede veistrukturane. Det er også kommet til helt nye strukturer spredt utover i landskapet. Her er det stort sett utviklet eneboligbebyggelse, men også noe rekkehus- og atriumsbebyggelse.

Den største utviklingen som har skjedd innenfor denne kartavgrensingen i den morfologiske perioden er utviklingen på Randesundside av Topdalsfjorden. Fra den tidligere perioden fantes det noe bebyggelse her i forbindelse med at brua treffer land. Innenfor den morfologiske perioden 1965-1980 er det kommet frem en helt ny bebyggelse- og veistruktur her. Denne bebyggelsen fremstår i større grad som planlagt enn den tidligere bebyggelsen. Utviklingen her samsvarer med at Randesund er kommunens nye utviklingsområde og at området etter sammenslåingen blir gjenstand for bevisst planlegging.

I hovedsak er veistrukturernes og bebyggelsens karakter videreført fra den tidligere morfologiske perioden. Veiene er fortsatt utviklet med myke buede linjer, og disse strukturene er også stort sett tilknyttet større veier som til sammen skaper et sammenhengende nettverk. Likevel er utformingen av vei- og bygningsstrukturene av en slik karakter at det er lite hensiktsmessig å kjøre her om du ikke skal til et bestemt boligområde. En annen vesentlig karakterendring i de nye morfologiske elementene er tettheten mellom disse. I denne perioden ser vi at utviklingen av bystrukturene er mindre kompakt enn tidligere. Det er nå større avstand mellom bygningene og dermed også mellom veistrukturane som betjener disse.

Et viktig morfologisk element som er kommet til i den morfologiske perioden er Oddernesbrua over Otra med fortsettelse i tunell under Baneheia. Dette endrer dynamikken i veistrukturen, ved at det ikke lenger er nødvendig å kjøre gjennom Kvadraturen dersom du skal til de ulike delene av byen.

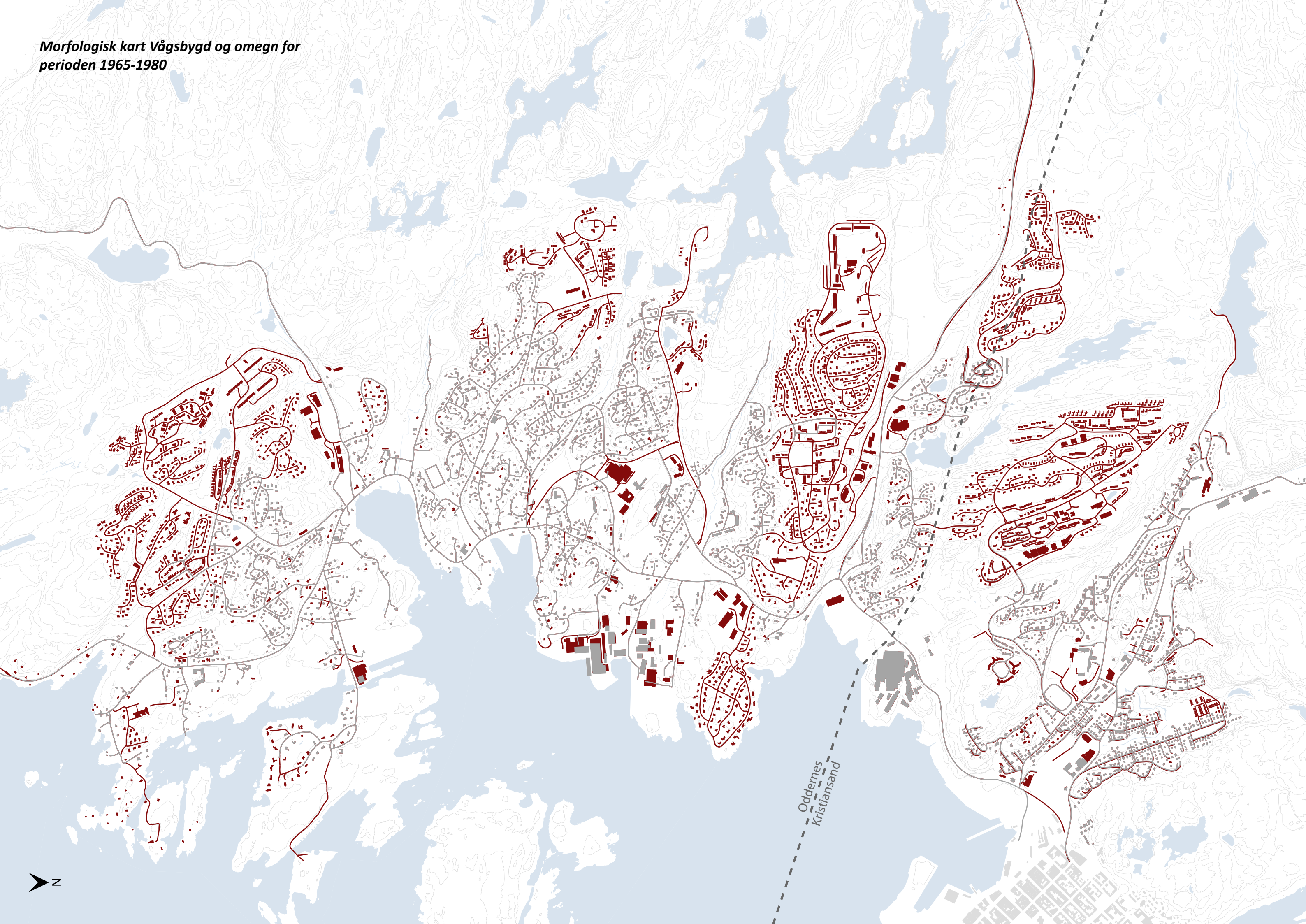


Bilde 4.6: Utsikten opp mot Tinnheia med store frittstående bygninger. Foto: Hanne Tveter Åmdal



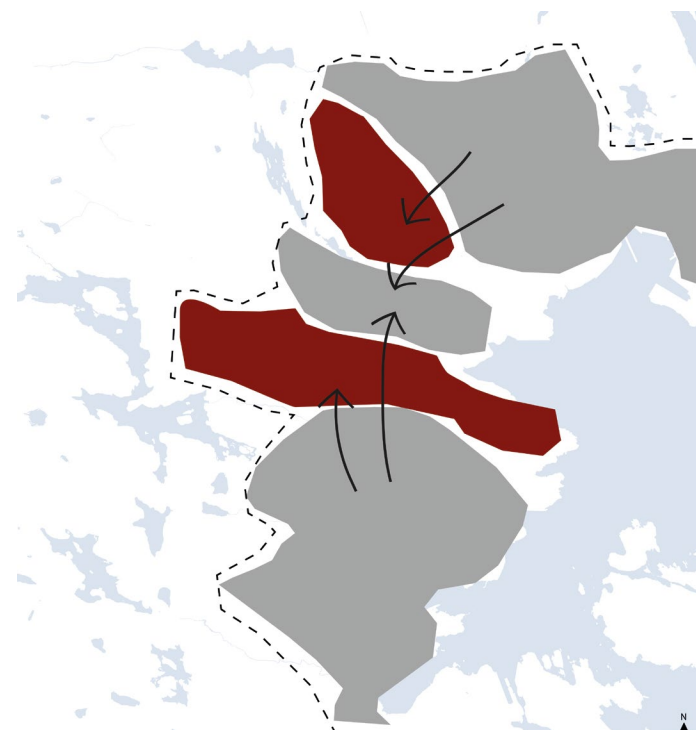
Bilde 4.7: Koboltveien i dag, med frittliggende bygninger i grønne omgivelser. Foto: Hanne Tveter Åmdal

Morfologisk kart Vågsbygd og omegn for
perioden 1965-1980



Morfologisk utvikling Vågsbygd og omegn for perioden 1965-1980

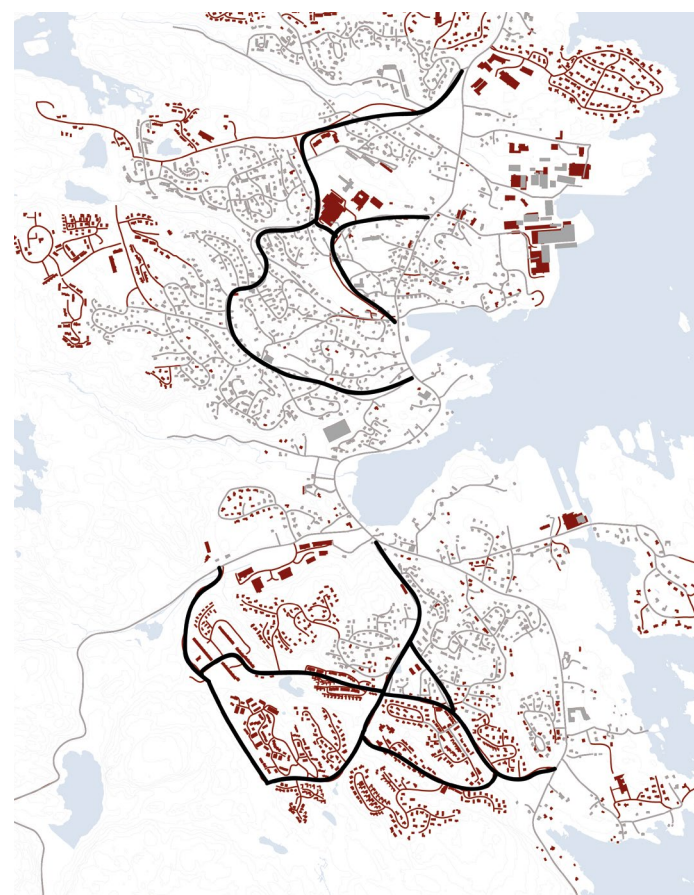
Også i Vågsbygd område har det skjedd en voldsom vekst i denne perioden og nye strukturer er kommet til på flere steder. Mye av veksten har skjedd i nord opp mot den tidligere kommunegrensen og de nye strukturene på Slettheia og Tinnheia fører til at strukturene fra de to tidligere kommunene knyttes bedre sammen. Dette gjør at området som omfattes av kartet fremstår som en mer helhetlig bystruktur.



Figur 4.17: Utviklingen etter kommunesammenslåingen har koblet de tidligere strukturene sammen.

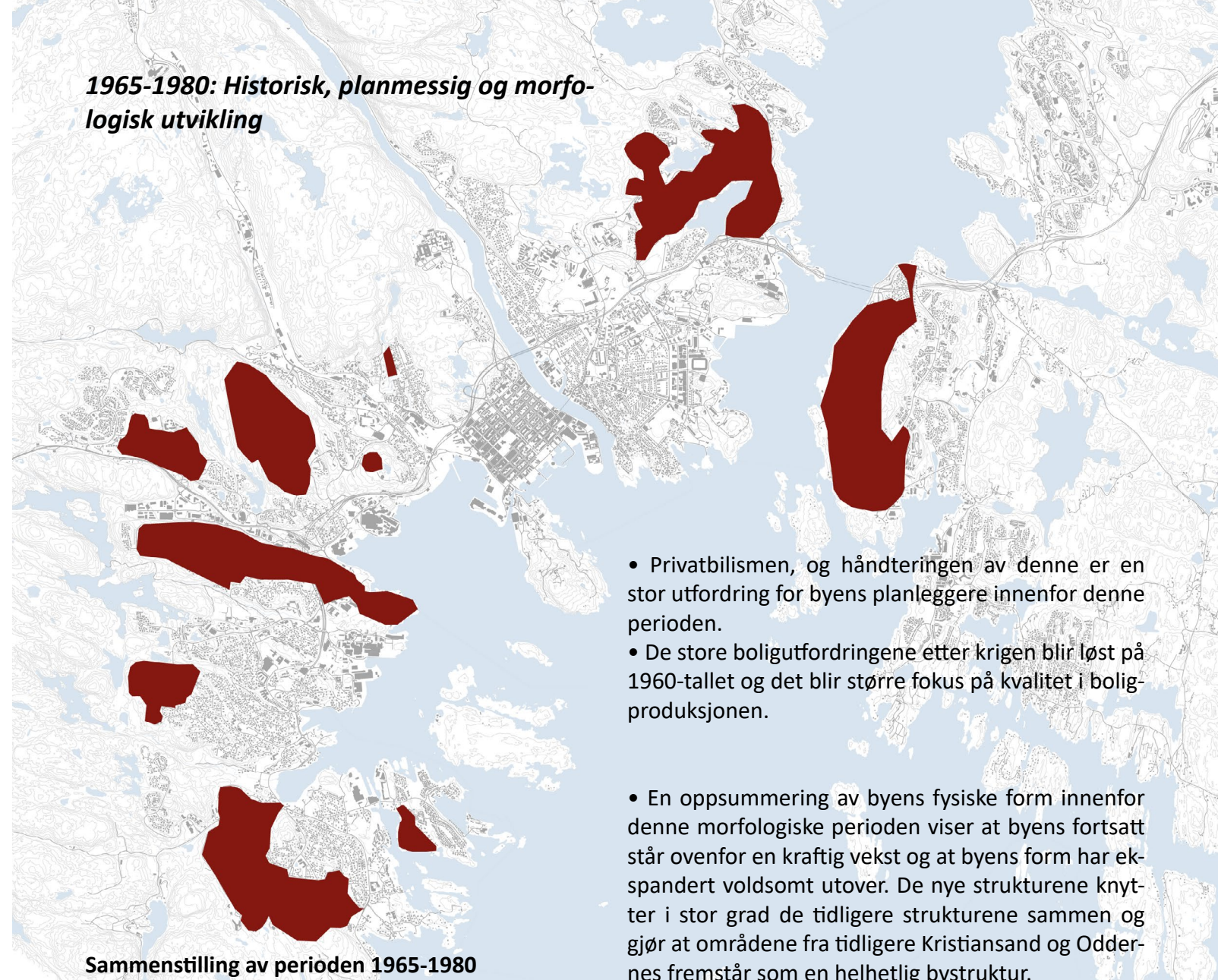
Den nye bebyggelsen som er kommet til i den morfologiske perioden er mer variert enn tidligere perioder. Det er fremdeles mye eneboliger som bygges i området, men det har også kommet til mye blokk- og rekkehusbebyggelse. I sentrale deler av Vågsbygd er det utviklet en form for sentrumsbebyggelse, dette er en ny utvikling for Vågsbygd område som tidligere ikke har hatt et slikt sentrum.

Veistrukturere har i hovedsak utviklet seg med samme karakter som tidligere, og innad i boligfeltene utvikles det fremdeles ringveier som kobles sammen til et nettverk. I denne perioden er det også kommet til et system av større ringveier. Disse knytter veisystemene i boligfeltene sammen med hovedveistrukturere. På denne måten er det utviklet et nytt hierarki i vegnettet med hovedveier, bydelsveier og boligfelt-sveier.



Figur 4.18: Nye bydelsringveier er kommet til i Vågsbygd sentrum og i Voiebyen.

1965-1980: Historisk, planmessig og morfologisk utvikling



Sammenstilling av perioden 1965-1980

- Kristiansand, Oddernes, Randesund og Tveit slår seg sammen til storkommunen Kristiansand fra 1. januar 1965. Dette gjør at Kristiansand går fra en liten bykommune på 21 km² til en storkommune på hele 276 km², noe som resulterer i at mangelen på tomter ikke lenger er en utfordring for byen.
- Med sammenslåingen får hele storkommunen ny tomtepolitikk. Kristiansand fortsetter med en aktiv tomtepolitikk med kommunalt oppkjøp og utparselering av tomter. Opparbeidelsen av tomtene skal i hovedsak være mest mulig selvfinansiert.
- Generalplanen blir kommunens viktigste verktøy for å styre den overordnede arealutviklingen. I denne legges det ut store områder for utvikling i store deler av storkommunen og spesielt område på Torsvikheia i tidligere Randesund blir kommunens nye satsningsområde.
- Innenfor perioden flytter fokuset i arealplanleggingen seg og vern av eksisterende kvaliteter som grøntstruktur og jordbruksarealer for en mer fremtredende rolle.

- Privatbilismen, og håndteringen av denne er en stor utfordring for byens planleggere innenfor denne perioden.
- De store boligutfordringene etter krigen blir løst på 1960-tallet og det blir større fokus på kvalitet i boligproduksjonen.

- En oppsummering av byens fysiske form innenfor denne morfologiske perioden viser at byens fortsatt står ovenfor en kraftig vekst og at byens form har ekspandert voldsomt utover. De nye strukturene knytter i stor grad de tidligere strukturene sammen og gjør at områdene fra tidligere Kristiansand og Oddernes fremstår som en helhetlig bystruktur.

- Områdene på Lund er nå stort sett ferdig utbygd og bortsett fra utviklingen på Tinnheia skjer det meste byens vekst nå utenfor Kristiansands tidligere kommunegrenser. De nye bebyggelsesstrukturene som kommer til her er i stor grad spredt utover landskapet og er mindre kompakte.
- På Søsidsiden av Topdalsfjorden er det kommet til en helt ny bydel og i sentrale deler av Vågsbygd er det utviklet en sentrumsstruktur.

- Veistrukturere som er utviklet innenfor perioden er i stor grad knyttet sammen til større vegnett, men sammen med boligfeltbebyggelsen er de stort sett av en slik karakter at det kun er hensiktsmessig å kjøre her om du skal til det respektive boligfeltet. I Vågsbygd er det likevel kommet til et nytt hierarki i veisystemet med bydelsringveier som knytter boligfelt-sveiene sammen med hovedveiene. Ny bru over Otra og tunell gjennom Baneheia endrer også veinettverket i byen, det er ikke lenger nødvendig å kjøre gjennom Kvadraturen for å komme seg til de ulike delene av byen.

1980 – 2000:

Miljøbyen Kristiansand inntre

Historisk og planmessig utvikling

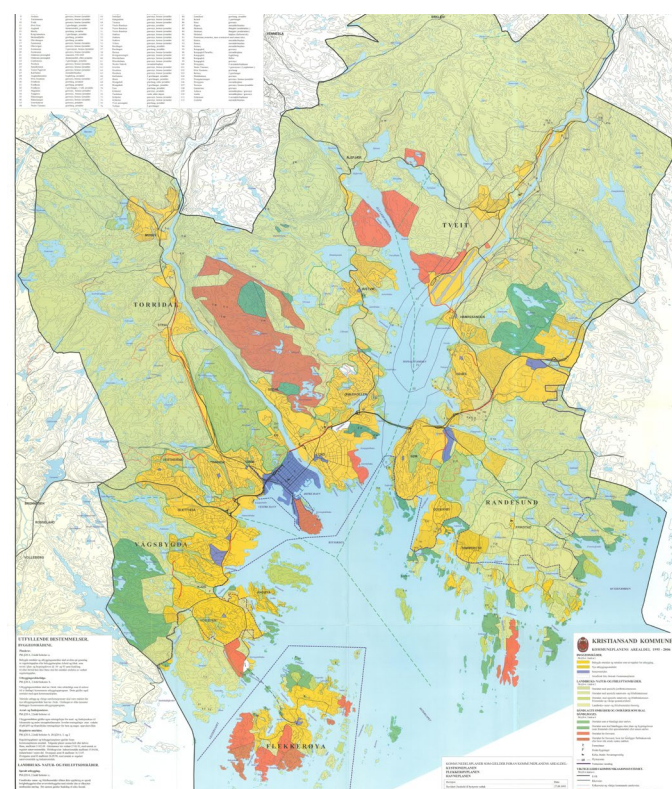
Utover på 1980- og 1990-tallet endrer karakteren i arealutviklingen seg. Fra 1945 og utover mot 1980-tallet var hovedutfordringen for planleggerne i Kristiansand å utvikle nye boligområder. Når boligutfordringene løses utover på 1960-tallet endrer fokuset til planleggerne seg. Utover på 1990-tallet dreier det seg mer om ressursforvaltning og oversiktsplanlegging. Det videre arbeidet med utviklingen av kommunens arealer foregår nå i hovedsak med jevnlige revideringer av kommuneplanen og utarbeidelse av kommunedelplaner. Kommunen konsentrere seg om de større linjene i byutviklingen, mens reguleringsplanene i større grad utarbeides av utbyggerne selv. Utbyggingspolitikken endrer seg i tråd med et mer liberalt samfunn og kommunen løser på den offentlige styringen av arealutvikling. Kommunen kjøper ikke lenger opp store områder til utvikling, men nøyer seg med å kjøpe deler av områdene og slik sikre sin innflytelse på plan- og gjennomføringsprosessen. Selve utviklingen og utbyggingen skjer nå i større grad av private aktører.

Mot slutten av 1970-tallet får demokratisering og medvirkning en større rolle i den norske planleggingen, noe som også oppfølges i den nye Plan- og bygningsloven av 1985. Planleggerens rolle blir mer prosessorientert og handler i større grad enn tidligere om å informere og legge til rette for medvirkning av byens innbyggere. I kommuneplanleggingen blir den fysiske arealdisponeringen mer og mer samkjørt med samfunnsutviklingen. Det legges større vekt på politisk deltakelse gjennom hele planprosessen og ikke bare i sluttbehandlingen.

I 1993 blir Kristiansand en miljøby og prinsippet om en bærekraftig utvikling slår rot i alle delene av den administrative kommunen. Med dette blir det også større fokus på en bærekraftig og miljøvennlig arealutvikling. Som en del av miljøbyprosjektet har planleggerne i byen et stort fokus på å finne en balanse mellom arealbruk, fremkommelighet og miljøkvaliteter. Mye av utfordringene for miljøbyen Kristiansand er knyttet til den spredte arealutviklingen som finnes i byen og bilbruken dette fører med seg, noe som har resultert i en lite bærekraftig utvikling. I tråd med miljøbyprosjektets intensjoner fokuseres det nå i stor

grad på å hindre en videre byspredning med økende arealbruk og trafikk. Dette gjøres ved at det i større grad skal fortettes i eksisterende områder og legges til rette for kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det skal også utvikles gode bydelssenter med ganganstand til daglige gjøremål og tjenester som skal redusere bilbruken for små gjøremål.

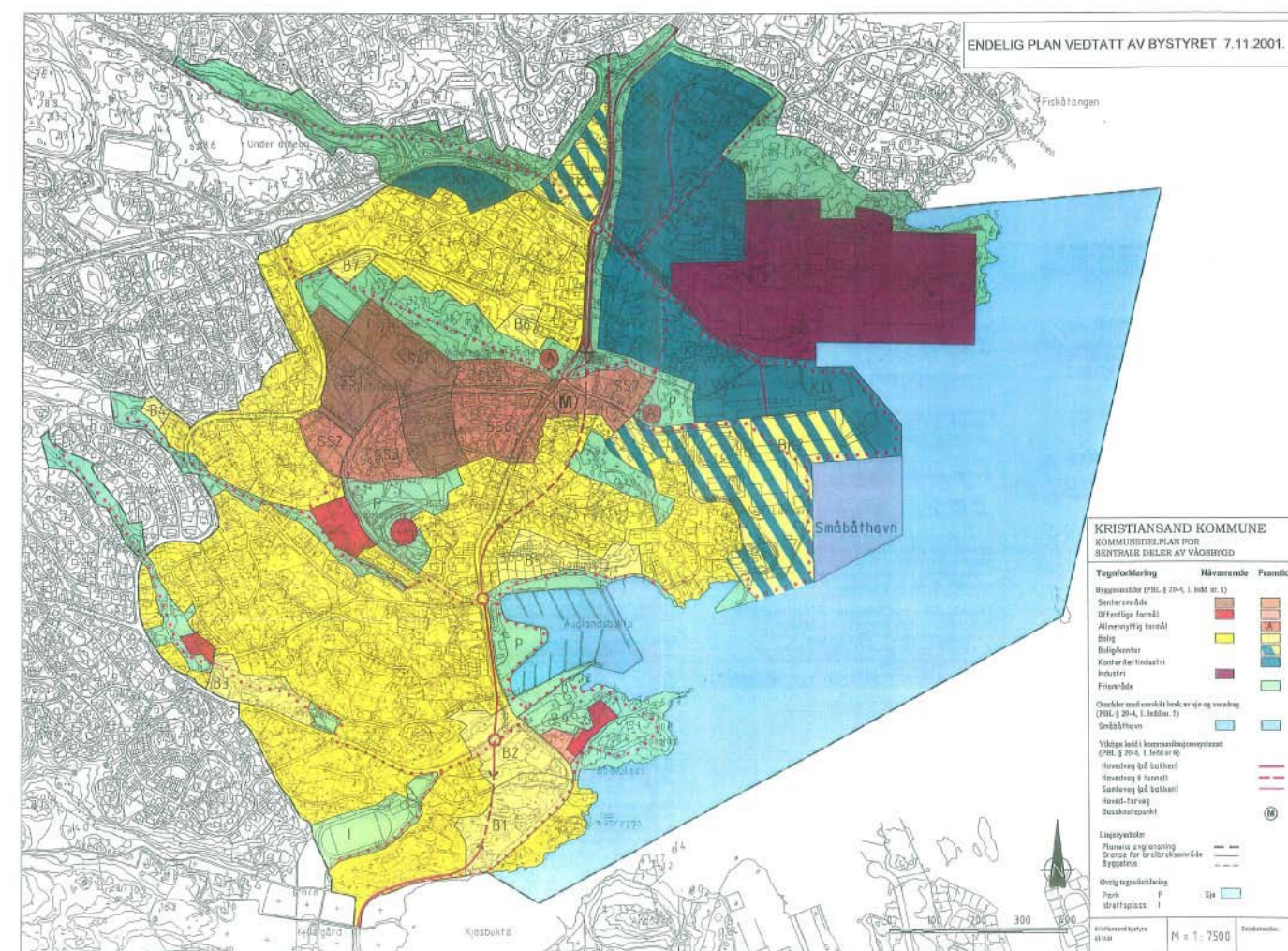
Miljøbyens intensjoner blir ivaretatt i kommuneplanleggingen ved at arbeidet med kommuneplanens av 1995 og 2000 foregår samtidig og integrert med miljøarbeidet. Løsningen på utfordringen om å skape en bærekraftig by blir en visjon om en mer konsentrert by i kombinasjon med en sentral trasé for kollektivtrafikk. Rundt denne traséen skal hovedvekten av utviklingen skje og dermed vil bebyggelsen og kollektivtransporten gjensidig styrke hverandre. Denne visjonen blir grunnlaget for en Bussetrosatsning i kommunen. Tanken er at det skal opparbeides en grunnlinje gjennom de sentrale knutepunktene i byen hvor de viktigste bussrutene skal pendle med høy hyppighet. Ved at bussene får god tilgjengelighet og at tilstøtende arealer blir utnyttet strategisk vil dette gi et godt grunnlag for økt bussbruk og dermed redusert bilbruk.



Figur 4.19: Kommuneplanen fra 1995

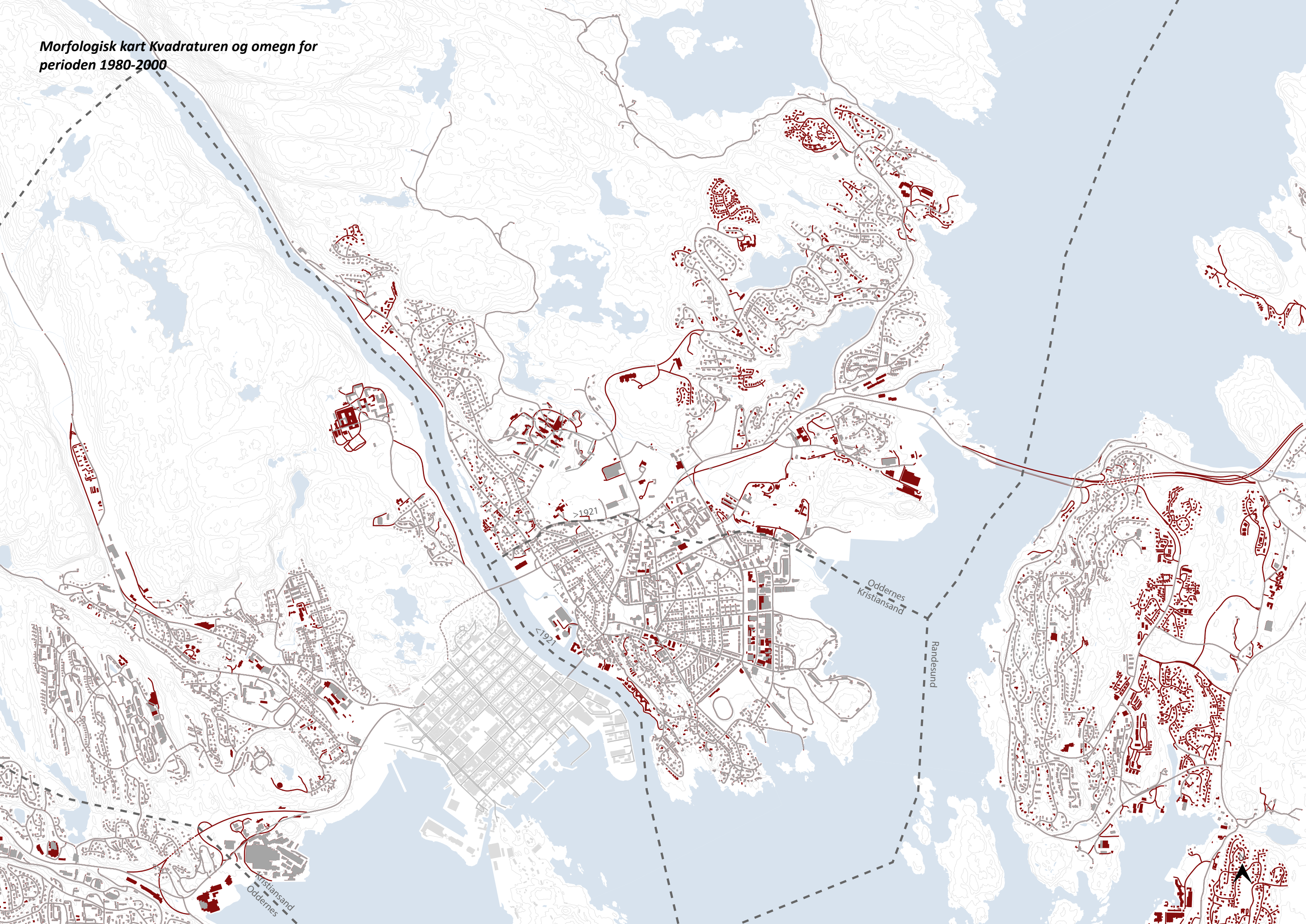
Et byutviklingsprinsipp som det blir fokusert på i denne perioden er fortetting og dette blir et viktig virkemiddel i kommunens boligpolitikk. Løsningen på morgendagens utfordringer skal ikke lenger skje ved utbygging på jomfruelig mark, men derimot ved en videreutvikling av eksisterende by. Fortettingsprosjektene i kommunen skaper reaksjoner fra byens innbyggere og ifølge Bulie (2018) var motstanden stor. Selv om kommunen oppfatter prosjektene som gode, er berørte parter og velforeninger redde for forringelse av områdets kvaliteter, verditap eller utrygghet. Frykten for reduserte bokvaliteter i form

av dårlige solforhold og uterom, innkikk og støy er også tilstede i fortettingsområdene. For å hindre at en bit-for-bit fortetting på lengere sikt vil realisere disse konsekvensene og true bo- og miljølqualiteter vedtas det at fortettingen skal baseres på en områdevis planlegging. Disse planene skal utarbeides med en bred medvirkningsprosess og tverrfaglig kompetanse, og på den måten sikre miljøkvaliteter og oppruste og vitalisere områdene. Et eksempel på en slik plan er kommunedelplanen for sentrale deler av Vågsbygd (fra 2001).

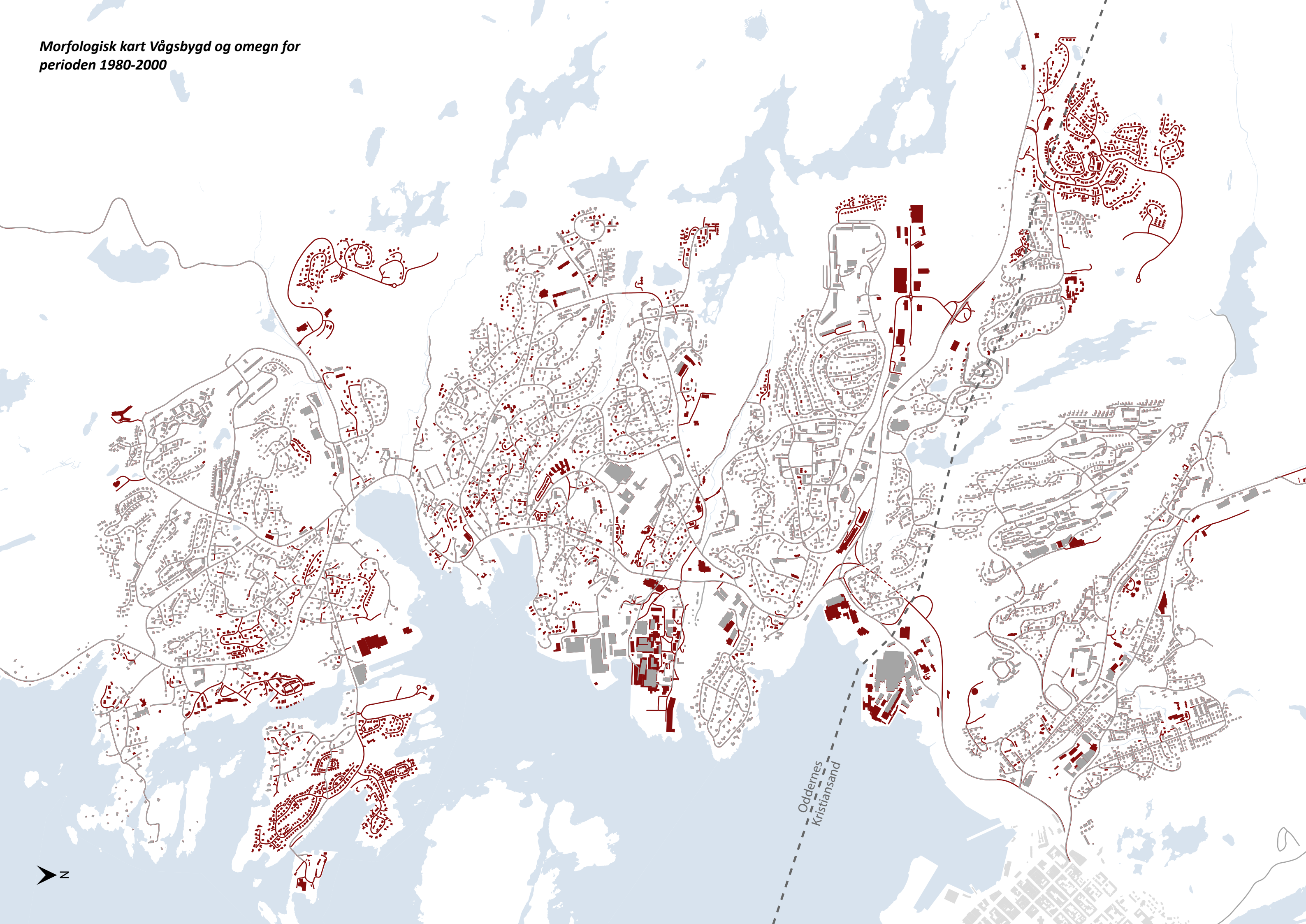


Figur 4.20: Fortettingen i Kristiansand skal skje ut fra områdevis planlegging som kommunedelplan for sentrale deler av Vågsbygd fra 2001.

Morfologisk kart Kvadraturen og omegn for perioden 1980-2000



Morfologisk kart Vågsbygd og omegn for
perioden 1980-2000



Morfologisk utvikling Kvadraturen og omegn for perioden 1980-2000

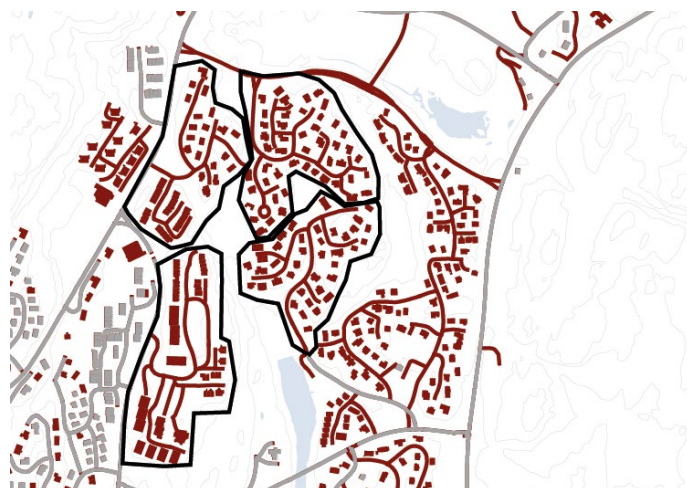
Innenfor denne perioden stagnerer den voldsomme byveksten utover noe og utviklingen skjer i større grad som fortetting i allerede eksisterende områder. En slik fortetting er tydelig på Lund hvor nye strukturer er kommet til i den etablerte bybebyggelsen. Eksempelet på disse strukturene vitner om ulike typer fortetting. For område 1 er de tidligere strukturene fullstendig erstattet med nye elementer med høyere utnyttelse. I område 2 har fortettingen skjedd ved at lignende bebyggelse er kommet til og på denne måten gitt område en høyere samlet utnyttelse. Område 3 vitner om en fortetting hvor helt nye strukturer er kommet til i en utviklet del av byen.



Figur 4.21: Eksempler på fortetting fra Lund.

Selv om mye av utviklingen har skjedd i form av fortetting er det likevel stor vekst på utkanten av de eksisterende strukturene og helt nye morfologiske elementer er kommet til blant annet på Søm. Dermed har den radielle veksten av byen fortsatt i denne perioden og bystrukturene sprer fremdeles utover i landskapet.

Den nye bebyggelse på utkanten av den eksisterende byen er i stor grad utviklet med en trelignende vei- og bygningsstruktur. Dette er en endring fra det sammenhengende veinettet som er blitt utviklet i tidligere perioder. I tidligere perioder er veistrukturene stort sett koblet sammen som ringveistrukturer i et større veinett. De nye veistrukturene i denne perioden mangler i mange tilfeller denne sammenkoblingen og er i større grad utviklet som blindveier.



Figur 4.22 og 4.23: De nye veiene er i større grad en tidligere blindveier på utkanten av eksisterende strukturer og mangler sammenkoblinger til ringveier.

En viktig endring i veisystemet innenfor denne perioden er etableringen av ny motorvei gjennom Torsvikheia på Søm. Dette endrer karakteren i det eksisterende systemet og øker bilistens mobilitet. Den nye veistrukturen skiller hovedvegssystemet i større grad fra bebyggelsen ved at det er utviklet tunell gjennom Torsvikheia og biltrafikken separeres hit.



Figur 4.24: Nytt motorveisystem med tunell gjennom Torsvikheia.

Morfologisk utvikling Vågsbygd og omegn for perioden 1980-2000

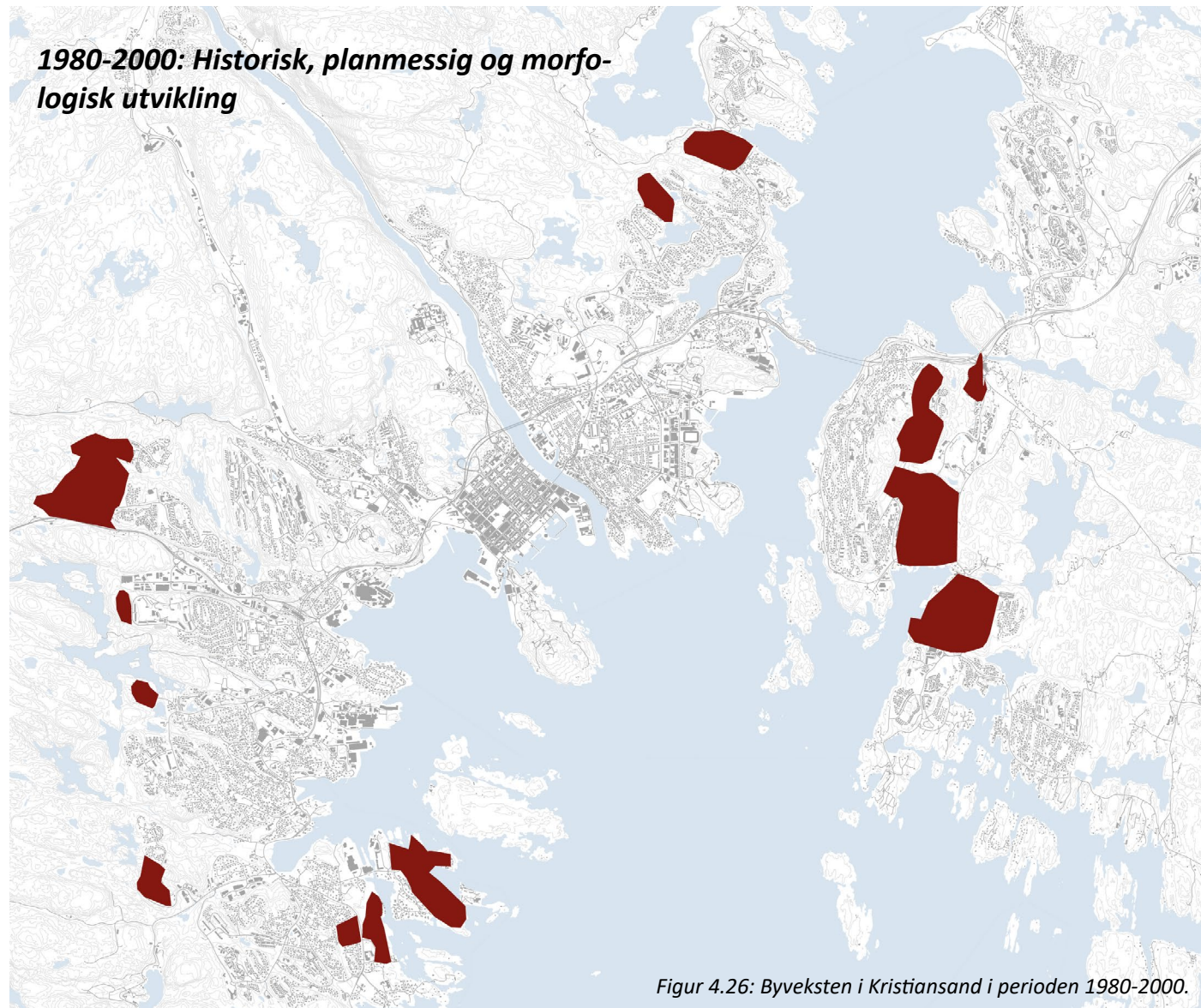
Utviklingen for Vågsbygdområdet skjer i hovedtrekk med samme karakter som i området rundt Lund og Kvadraturen, også her har utviklingen innenfor perioden skjedd som fortetting eller på utkanten av eksisterende strukturer. I tidligere Oddernes er de morfologiske elementene blitt utviklet mindre kompakt enn i tidligere Kristiansand, dette gjør at Vågsbygdområdet i større grad er egnet for fortetting. En slik fortetting er også skjedd innenfor den morfologiske perioden 1980-2000.

Også i Vågsbygdområdet er det i denne perioden skjedd viktige endringer i veisystemet. Fra Falconbridge og mot Hannevika er det etablert et nytt motorveisystem med tunell gjennom heia. Dette gjør at bebyggelsen og hovedveisystemet i større grad separeres fra hverandre og at mobiliteten til bilen øker.



Figur 4.25: Også i Hannevika er det kommet nytt motorveisystem med tunell.

1980-2000: Historisk, planmessig og morfologisk utvikling



Figur 4.26: Byveksten i Kristiansand i perioden 1980-2000.

Sammenstilling av perioden 1980-2000

- Innenfor den morfologiske perioden endres karakteren i arealutviklingen seg og handler i større grad om ressursforvaltning og oversiktsplanlegging. Kommunen konsentrere seg om de store linjene i byutviklingen i form av jevnlig revideringer av kommuneplanen.
- Kommunen løser grepet på den på den offentlige styringen av arealutviklingen og private aktører får en større betydning for hvordan arealene utvikles.
- Demokratisering og medvirkning får en større rolle i arealutviklingen og planleggenes rolle blir mer prosessorientert og handler i større grad enn tidligere om å informere og legge til rette for medvirkning av byens innbyggere.
- Kristiansand blir en miljøby og bærekraftig utvikling blir et viktig prinsipp i arealutviklingen. Dette skal sikres ved en samordnet areal- og transport utvikling med fortetting i allerede eksisterende deler av byen. For å hindre at fortettingen på sikt vil true bo- og miljøkvaliteter vedtas det at fortettingen skal baseres på en områdevis planlegging.
- En sammenstilling av utviklingen av byens fysiske form viser at selv om fortetting er et viktig ideal for kommunen fortsetter den radielle byveksten utover, dog ikke i samme størrelsesgrad som tidligere. De nye bystrukturene som kommer til i denne perioden blir i stor grad utviklet på utkanten av den eksisterende bebyggelsen som trelignende vei- og gatestrukturer.
- I tidligere Oddernes er de morfologiske elementene blitt utviklet mindre kompakt enn i tidligere Kristiansand, dette gjør at det i Vågsbygdområde er store muligheter for fortetting og en slik utvikling skjer her.
- Innenfor den morfologiske perioden har det skjedd endringer i veisystemet. Blant annet er de nye boligveiene i større grad enn tidligere utviklet som blindveier. Det er også kommet til nye hovedveistrukturer på Søm og i Hannevika som i større grad separerer bebyggelsesstrukturene og hovedveisystemet som øker mobiliteten til bilistene.

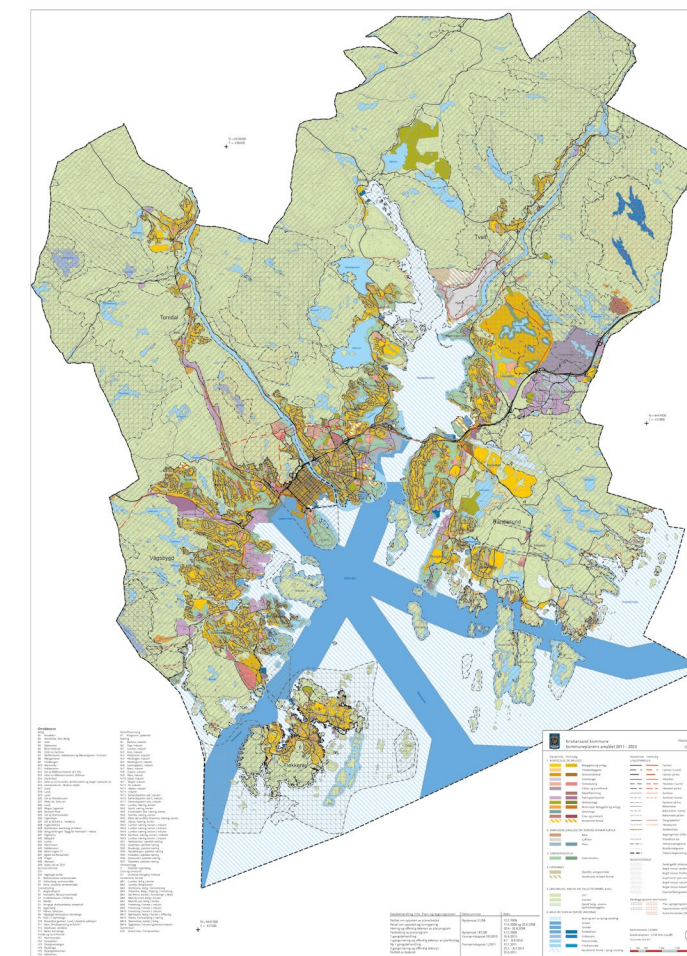
2000 – 2019: En tettere og mer spredtbygd by

Historisk og planmessig utvikling

Da miljøbyprosjektet avsluttes i år 2000 har Kristiansand gjennomført mange tiltak for å bli en mer miljøvennlig kommune og i byutviklingen har fortetting og samordnet areal- og transportplanlegging fått stor plass. Etter prosjektet konkluderer Kristiansand med at bilismen fremdeles er en stor utfordring for byen og at det gjennom miljøbyprosjektet er blitt oppnådd relativt lite når det gjaldt å redusere biltrafikken og stimulere kollektivtrafikken. Dette er derfor et videre satsningsområde for kommunen. I 2000 vedtar bystyret at fortetningspolitikken fra miljøbyperioden skal videreføres og arealutviklingen skal skje i allerede utbygde områder med fortetting i sentrale byområder, ved etablerte sentra og langs bussmetroen.

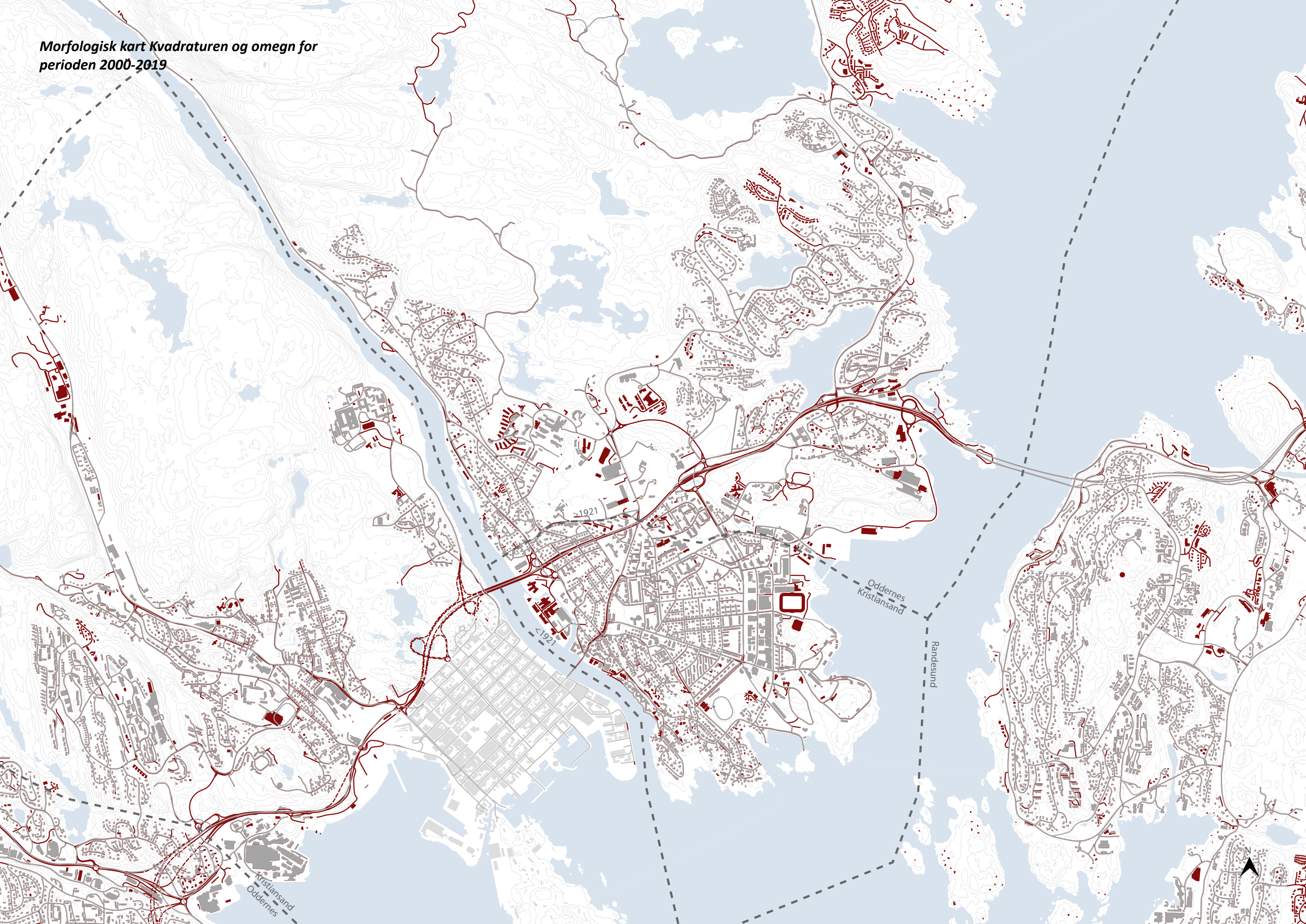
I dagens politikk er ønske om en miljøvennlig by fremdeles et stort satsningsområde. Dette kommer tydelig frem i *Styrke i muligheter: kommuneplan 2011-2022* hvor et av byens store satsningsområde er å være en klimaby ved at byen skal bli klimanøytral i år 2050. Kommune påpeker at privatbilismen og økning i biltrafikken er en stor utfordring og viktig å løse for å hindre den stadige økningen i klimautslippet. Kommunen ønsker å legge opp til en arealpolitikk som ikke øker transportbehovet ytterligere. For å løse dette er arealplanleggingen og byutviklingen et viktig virkemiddel. Planleggerne fortsetter i stor grad og fokusere på en samordnet areal- og transportplanlegging. Dette skal blant annet gjøres ved at boligbyggingen fremdeles skal skje som fortetting og transformasjon i eksisterende utbyggingsområder og konsentrere utbyggingen i tilknytning til eksisterende sentra, knutepunkter og bussmetrotraséen (Kristiansand kommune, 2011).

Et paradoks i denne kommunens arealutvikling er at selv om kommunen ønsker en kompakt byutvikling med fortetting i allerede eksisterende områder er det lagt ut store nye områder for utvikling som kommer frem i kommunens arealplan for 2011-2022.

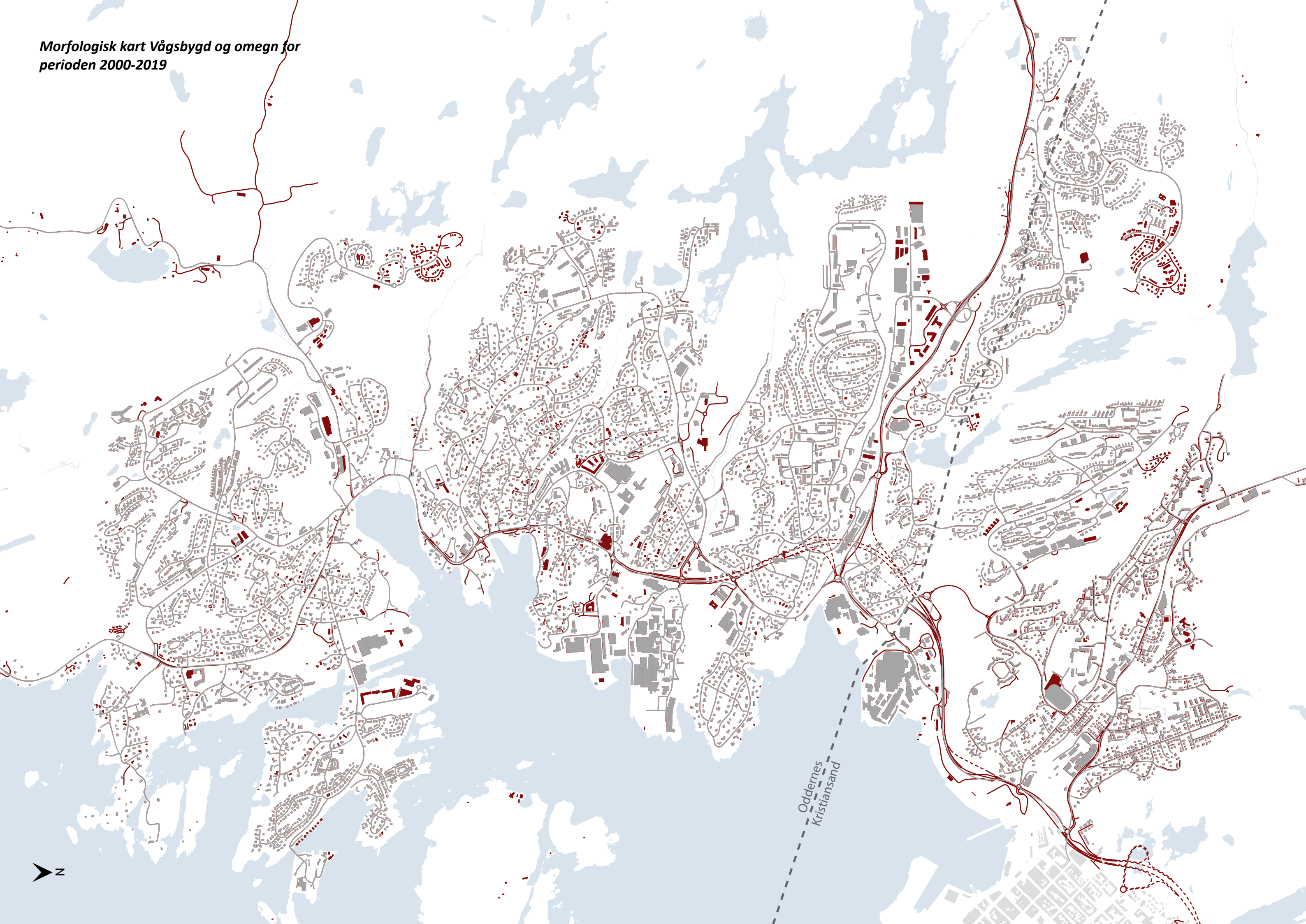


Figur 4.27: Kommuneplanen 2011-2022 omfatter helt nye områder for utvikling langt fra eksisterende strukturer.

Morfologisk kart Kvadraturen og omegn for perioden 2000-2019



Morfologisk kart Vågsbygd og omegn for
perioden 2000-2019



Oddernes
Kristiansand

Morfologisk utvikling Kvadraturen og omegn for perioden 2000-2019

For denne perioden beskrives de to morfologiske kartene sammen da de har svært like utviklingstrekk. Dette morfologiske kartet viser hvordan bystrukturene i Kristiansand er i dag og hvilke nye elementer som er kommet til siden år 2000. Utviklingstrekkene for denne perioden har store likhetstrekk med den foregående perioden 1980-2000. Byens fysiske elementer utvikler seg i hovedsak som fortetting eller på utkanten av den allerede eksisterende bebyggelsen. De nye strukturene er i likhet med den foregående perioden utviklet som tre-lignende vei- og bygningsstrukturer og som blindveier uten et samlet veinettverk

En viktig bebyggelsesstruktur som er verdt å bemerke seg innenfor de morfologiske kartene i denne perioden er utviklingen på Justneshalvøya. Her er det kommet til helt nye strukturer som i svært liten grad er en videreførelse av tidligere utviklende strukturer. Et viktig morfologisk element som er kommet til i denne perioden er et nytt sammenhengende motorveisystem gjennom hele byen. Denne er i stor grad en videreførelse av tidligere veistrukturer, men den har flere steder endret karakter totalt. Det nye motorveisystemet endrer veisystemet i stor grad og mobiliteten til bilisten øker drastisk.



Figur 4.28, 4.29 og 4.30: Nytt motorveisystem i flere sentrale deler av byen er kommet til innenfor denne perioden.

2000-2019: Historisk, planmessig og morfologisk utvikling

Sammenstilling av perioden 2000-2019

- Fortetting i allerede eksisterende strukturer er fremdeles en viktig del av kommunens arealstrategi, men paradoksalt nok legges det ut nye store utviklingsområder langt fra eksisterende strukturer i kommunens arealplan.
- Den morfologiske utviklingen fortsetter i samme grad som tidligere med fortetting og fremdeles en byspredning og radiell utvikling av byen
- Nytt motorveisystem kommer til gjennom store deler av byen og bilistenes mobilitet økes ytterligere.

Kristiansand 2019

Den morfologiske analysen ender i byens form slik den er i dag. Det er verdt å merke seg at områdeavgrænsingen til den morfologiske analysen ikke har fått med alle delene av byens vekst, noe er spesielt gjeldene på Hånesområdet og område nedover på Dvergsnestangen. Dette er et resultat av tidsbegrensinger i oppgaven og gjør at analysen av byen er noe mangelfull. En sammenslutning av de viktigste trekkene for utviklingen av disse områdene beskrives her for å belyse den fullstendige utviklingen av byen. Områdene på Hånes og Dvergsnestangen har store likhetstrekk i sin utvikling. Før kommunesammenslåingen er det stort sett gårdsbebyggelse her og strukturene er utviklet spredt fra hverandre. Etter

kommunesammenslåingen og frem til 1980 er det kommet til helt nye strukturer i stor grad med lik karakter den resterende bebyggelsen i storkommunen. I perioden 1980-2000 har det kommet ytterligere strukturer ekspandert ut fra den daværende bebyggelsen. Dette utviklingstrekket fortsetter i stor grad i perioden 2000-2018 og de morfologiske elementene utvikles i stor grad på utkanten av den eksisterende bebyggelsen.

En sammenstilling av de morfologiske elementene slik de er i dag viser at byen er spredt utover på heiene langt fra Kvadraturens kompakte kjerne.



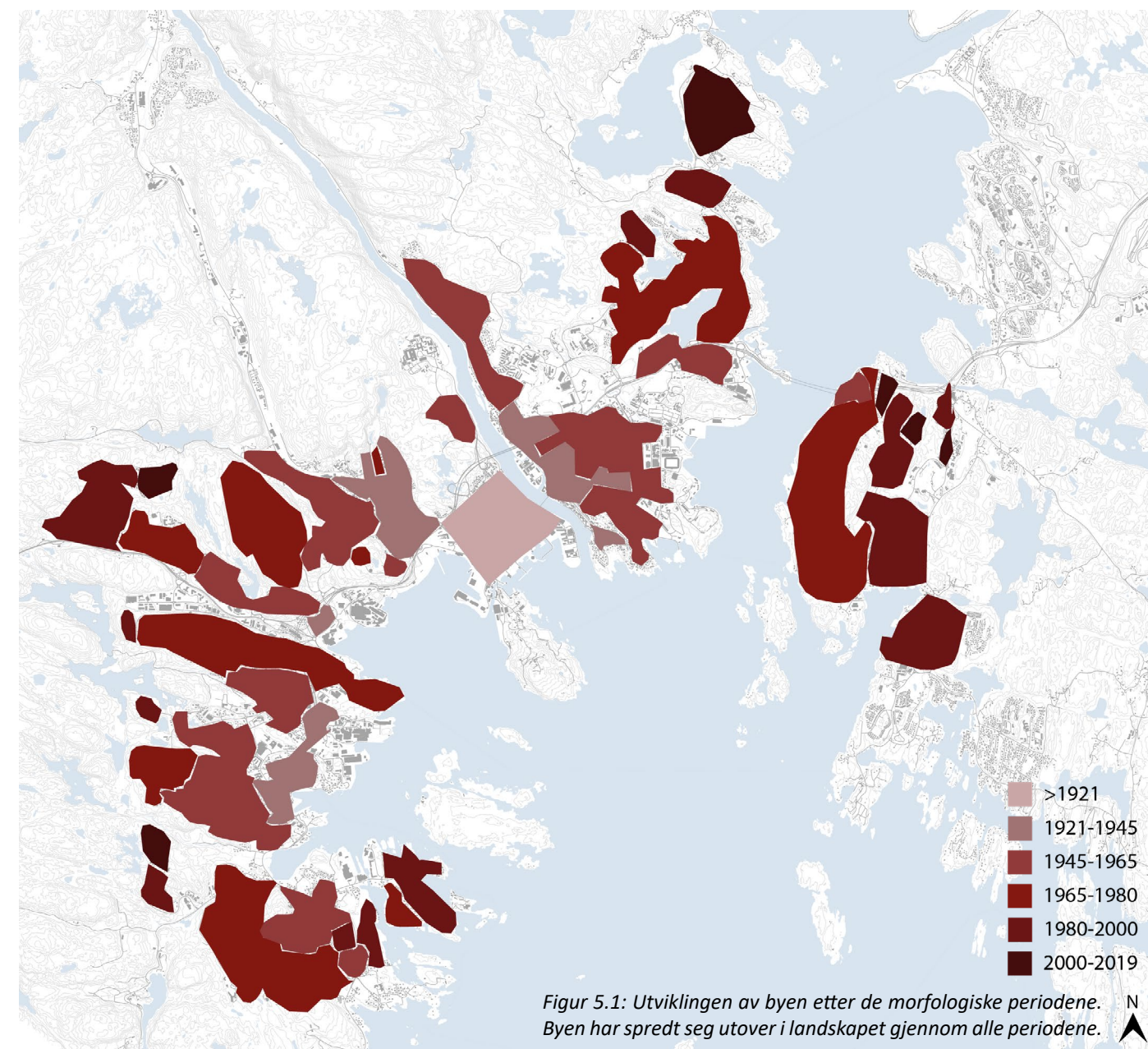
Figur 4.31: Kristiansand slik byen er i dag, spredt utover på heiene.

Kapittel 5.

Forutsetninger for byens form og kommunesammenslåingens betydning



Bilde 5.1: Utsikten mot Kvadraturen 1969



Den morfologiske analysen viser hvordan den historiske- og planmessige utviklingen av byen har vært og hvilke fysiske strukturer som er utviklet som et resultat av dette. Ut fra dette kan vi se at det er noen viktige hendelser som har hatt en stor betydning for Kristiansands byform. Ved å belyse disse og diskutere deres betydning kan vi få en dypere forståelse av hvorfor byens form er slik den er og hva dette kan legge av føringer for fremtidig utvikling.

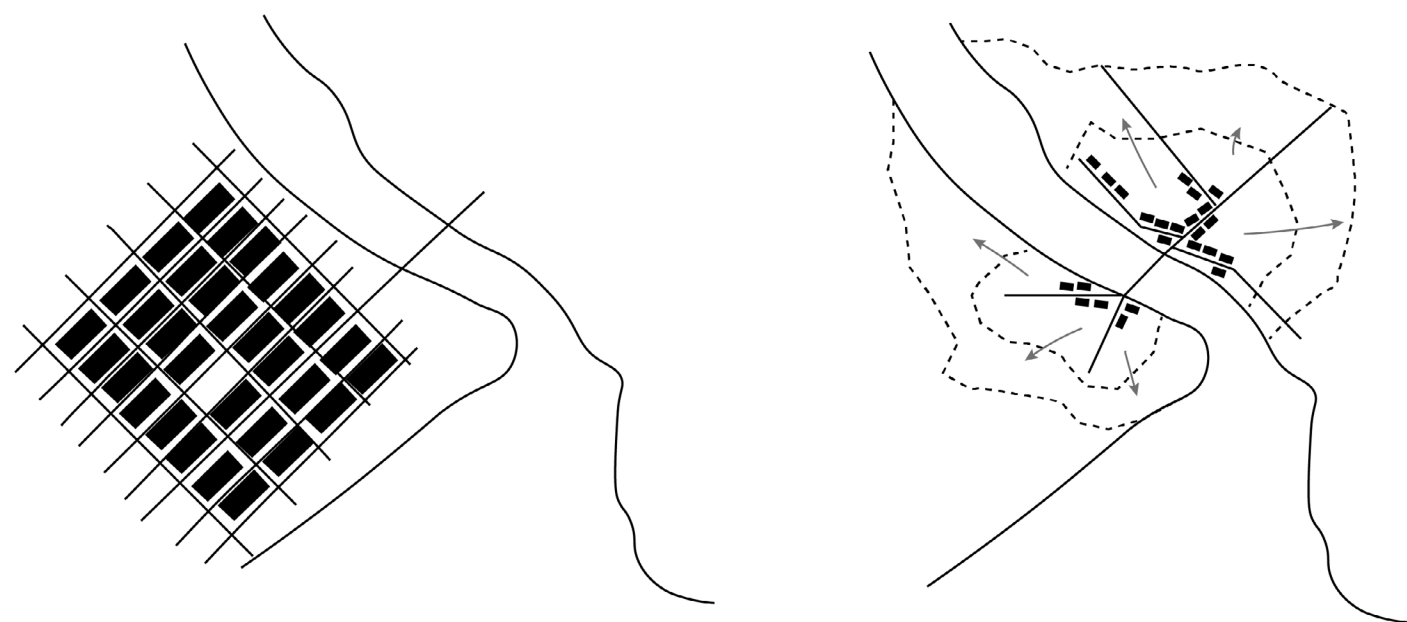
Hensikten med den morfologiske analysen har vært å forsøke å forklare hvordan Kristiansands byform er og hvorfor den har vokst frem på denne måten. Selv om denne oppgaven har spesielt sett på hvilken måte tidligere kommunesammenslåinger har påvirket byens fysiske form, er det likevel noen andre hendelse og forutsetninger ved byens utvikling som det er viktig for å forstå byens form og hvorfor den har blitt slik. I dag er byen strukturer spredt ut

over hele heilandskapet rundt Kvadraturen, med bebyggelse fra Flekkerøya og Voiebyen i Sør, Hellemyr i vest, Justvik i nord og Hånes og Søm i vest. Denne bystrukturen skaper store avstander og gjør bilen til en nødvendighet når man skal forflytte seg gjennom byen. Den morfologiske analysen viser oss at denne spredte bystrukturen manifesterer seg i perioden etter krigen i hovedsak som et resultat av planleggenes forsøk på å løse boligutfordringene på denne tiden. Når boligspørsmålet etter hvert blir løst og bærekraftig utvikling får en stor rolle i byens arealplanlegging ønsker planleggere at byens utfordringer skal løses ved å fortette i allerede eksisterende strukturer. Selv om det fra 1980 til i dag har skjedd fortetting i byens strukturer fortsetter byen å ekspandere utover på tross av planleggenes ideal om en mer kompakt by. En diskusjon av den morfologiske analysen viser oss hvorfor det har skjedd og hvilke forutsetninger som ligger til grunn for byens form i dag.

Det vi kan trekke frem som den første og største forutsetningen for Kristiansands byform og utviklingen av denne handler om at Kristiansand er en **konstituert og anlagt by**. Det at Kristiansand by vokste frem her er et direkte resultat av et ønske og en intensjon av Kong Christian IV og hans beslutning om at byen skulle grunnlegges i 1641. Det er umulig å si med sikkerhet om det hadde vokst frem en by her uten denne hendelsen. Noe vi derimot kan si med stor sannsynlighet er at en eventuell selvgrodd by ikke ville ha renessansebyens kvadratur-form. Det fantes allerede noe bebyggelse i området før byen ble grunnlagt, som hadde vokst frem organisk ved elvemunningen der hvor tømmeret ble fløtet ut. Restene av en slik organisk bebyggelse er fremdeles tilstede i dagens byform ved elvebanken langs Otra. Dersom det hadde skjedd en naturlig bydannelsesprosess her ville det være naturlig å tenke seg at bystrukturene hadde fortsatt å utvikle seg radielt ut fra denne eksisterende bebyggelsen. Eksempler på en slik utvikling og bydannelsesprosess kan vi finne i flere byer som har utviklet seg fritt uten inngrep. Uten den faktiske grunnleggelsen av byen er det naturlig å tenke seg at de morfologiske strukturene hadde dannet en helt annen bystruktur og form eller at det ikke hadde utviklet seg en by her i det hele tatt.

Det at Christian IV bestemmer at det skal grunnlegges en by her og at denne utvikles etter renessansens idealer setter rammene for all den videre utviklingen av Kristiansands byform. Helt frem til rundt 1900-tallet utgjør kvartal-bebyggelsen innenfor Kvadraturen byens fysiske form. Den neste hendelsen som har en vesentlig betydning for byens fysiske form er **byutvidelsen i 1921**, hvor Kristiansand overtar området på Lund fra Oddernes kommune. Denne grensejusteringen gjør at byen får et nytt ekspansjonsområde noe som muliggjør at byen kan ekspandere utover, noe vi ut fra den morfologiske analysen kan se at de fysiske strukturene også faktisk gjør. Vi kan si at denne utvidelsen danner grunnlaget for en ny byform i Kristiansand, med en mer spredt bystruktur. Den fysiske byen Kristiansand ekspanderer med dette utenfor Kvadraturen og renessansebyens tydelige rammer.

Den neste perioden som har en betydning for byens fysiske form er perioden mellom 1945 og 1965. Etter grunnleggelsesprosessen på 1600-tallet er dette den perioden i byens historie som har hatt størst betydning for byens fysiske form. På denne tiden vokser den moderne byen frem og utviklingen av byens fysiske form danner grunnlaget for den fysiske byen Kristiansand er i dag. På denne tiden ekspanderer



Figur 5.2: Et forslag til en alternativ bydannelsesprosess dersom byen ikke hadde blitt grunnlagt av Christian IV i 1641

byen som sagt kraftig utover i landskapet. Utviklingen av denne spredte formen for bystruktur begynte smått ved grensejusteringen i 1921, men det er i perioden etter krigen at denne byekspansjonen virkelig skyter fart. Ut fra den morfologiske analysen kan vi argumentere for at det er spesielt fire forutsetninger som ligger til grunn for hvorfor de morfologiske elementene begynte å utvikle seg på denne måten.

Disse forutsetningene henger tett sammen og må derfor forstås i sammenheng. Den første forutsetningen for hvorfor byens fysiske form utviklet seg på denne tiden gjelder **boligmangelen**. Som følge av byggestoppen som ble innført av tyskerne etter krigen var det stor boligmangel i byen etter krigens slutt. Dårlig med materielltilgang og manglende vedlikehold i krigsårene førte også til at mange av byens innbyggere levde under kummerlige forhold og i store deler av Kvadraturen var det svært dårlig boligstandard. Dette resulterte i et voldsomt behov for nye bedre boliger i perioden etter krigen. For Kristiansand var dette en stor utfordring og et viktig område for byens politikere. Det var stor politisk enighet om at det krevdes en aktiv politikk for å løse disse utfordringene. Løsningen var at kommunen selv skulle styre utviklingen av byen og hindre at markedskreftene skulle få råde fritt. Den andre forutsetningen for byens fysiske form kan vi se på som et resultat av dette, nemlig **sterke planleggere inspirert av internasjonale idealer**. For å løse boligutfordringene i byen spilte planleggerne en viktig rolle. Disse bidro til løsninger for hvordan byens nye boligområder skulle utvikles. For Kristiansand på denne tiden kan vi trekke paralleller til forholdene i slumsafunnene i den industrialiserte byene i Europa og hva som skjedde her som et forsøk på å løse dette. Her ble løsningen å planlegge seg ut av de tette byene med dårlige levevilkår etter hagebyens og funksjonalismens idealer. Planleggerne i Kristiansand var opptatte av å holde seg faglig a jour og var sterkt påvirket av de samme idealene. Derfor forsøkte de å løse boligutfordringene ved å følge hagebyens og funksjonalismens prinsipper. Tanken var at byen skulle ekspandere ut fra Kvadraturens kompakte bebyggelse til frittliggende

boligbebyggelse i grønne områder. På denne tiden hadde planleggerne stort mandat til å drive planlegging og det var en sterk tro på planleggeren som fagperson. Det meste av planleggingen foregikk inne på plansjefens kontor uten særlig politisk medvirkning. Dette gjorde at planleggerne stort sett hadde fritt leide til å bestemme hvordan byen skulle utvikles. Samtidig gjorde det at **kommunene selv eide og forvaltet arealene** det mulig for planleggerne å faktisk få gjennomført sine idealer og visjoner. Dette kommer også til uttrykk i den morfologiske analysen ved at de morfologiske strukturene faktisk blir utviklet i tråd med planene.

Den siste forutsetningen som hadde en stor betydning for hvorfor byens strukturer spres utover i denne perioden er **privatbilismen**. Da bilen blir allemannseie i 1960 er det ikke lenger behov for å måtte gå, sykle eller reise kollektivt mellom de ulike bebyggelsesstrukturene. Dette muliggjør at nye strukturer kan utvikles med større avstand fra hverandre. På denne tiden blir bilen et statussymbol og et tegn på et velferdssamfunn. For planleggerne og veimyndighetene i Kristiansand blir bedre veistandard og fremkommelighet for bil et stort fokusområde og sett på som en viktig miljøforbedring og en nødvendighet. Dette fører til at utviklingen av nye veisystemer og forbedringen av eksisterende veier får en økt betydning. Den store optimismen rundt privatbilen kommer samtidig som løsningen på byens boligutfordringer fremdeles er å bygge seg ut av byen. Selv om boligproblemet stort sett blir løst utover på 60-tallet er det fremdeles behov for nye boliger. Sammen gjør disse faktorene at byen ekspanderer voldsomt utover noe som kommer tydelig frem i den morfologiske analysen.

I perioden etter 1965 begynner fokuset i arealplanleggingen å endre seg. Frem til da hadde det største fokuset for planleggerne i Kristiansand vært å skaffe nye og nok boliger til Kristiansands befolkning på de arealene kommunen hadde. Siden Kristiansand og Oddernes ikke var slått sammen på denne tiden var utviklingsarealene i Kristiansand begrenset. På bakgrunn av dette er det derfor naturlig å tenke seg at

vern av områder fremfor utbygging hadde en liten prioritet blant byens planlegger. Som sagt blir boligutfordringene løst utover på 1960-tallet og planleggerne kan derfor begynne å løse nye utfordringer. På 1970-tallet blir det et større fokus på vern av eksisterende kvaliteter. Byspredningen som var en realitet på denne tiden la et stort press på natur- og grøntarealer og ville raskt ført til en nedbygging av disse. Kommunen vedtok derfor strategier som skulle hindre en slik utvikling og fokuset på vern får en utvidet rolle. På denne måten begynner planleggerne å forstå utfordringene med en konstant byspredning. Endringen i arealplanleggingen blir enda mer fremtredende utover på 1980-tallet. Da endrer byutviklingen på mange måter karakter fra perioden etter krigen. Først og fremst endrer idealene som planleggerne trodde på i tråd med ønsket om en bærekraftig utvikling. Den nye normen for planleggeren bygger i større grad på en samordnet areal- og transportplanlegging. Byen skulle ikke lenger bygges utover, men fortettes i de allerede eksisterende strukturene. I perioden etter krigen viser den morfologiske analysen at utviklingen av byen i stor grad skjer i tråd med intensjonene og planleggerne til planleggerne i byen. Utover på 1980-tallet endrer dette seg. De fysiske resultatene av fortetningspolitikken viser at selv om utviklingen i større grad skjer ved fortetting i sentrale områder fortsetter byen å ekspandere utover. Dermed kan vi si at utviklingen av byen i mindre grad enn tidligere skjer etter planleggerne overordnede visjoner.

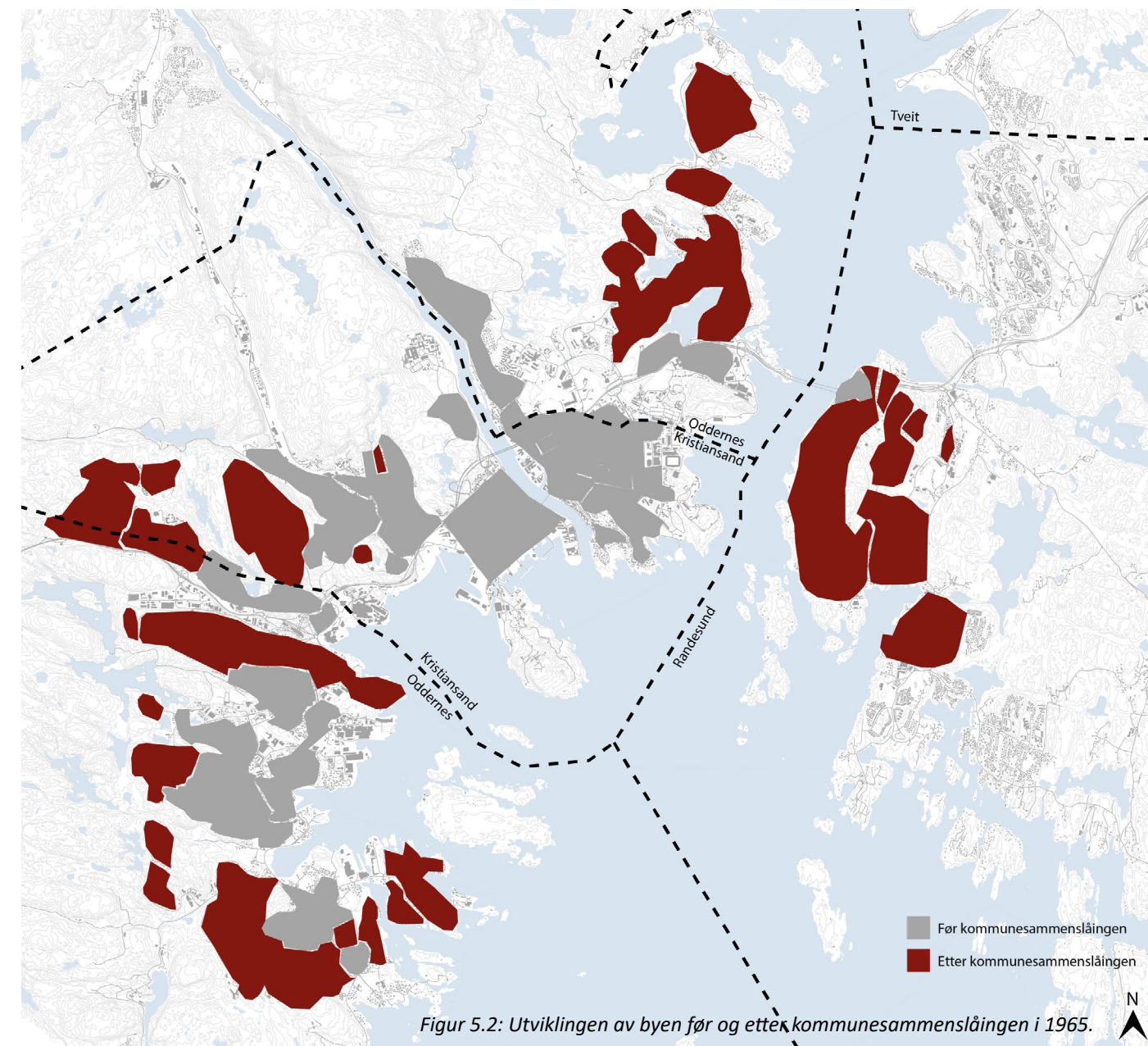
Vi kan argumentere for at det er flere grunner til hvorfor dette er tilfelle. Dette handler i stor grad om planleggerne rolle i arealutviklingen. Utover på 1970-tallet mister planleggeren sin dominerende rolle som arealutvikler. Frem til dette har planleggerne stort sett fått det som de vil uten særlig politisk medvirkning. Nå blir planleggingen i større grad en demokratisk prosess hvor medvirkning fra innbyggere og politisk behandling av hele planprosessen får en fremtredende rolle. Dette gjør at planleggerne alene ikke lenger kan bestemme hvordan arealene skal brukes. Samtidig med dette løsner kommunen opp på den offentlige styringen arealutviklingen. Frem til da hadde kommunen eid store arealer for utvikling selv, noe som gjorde det enkelt å gjennomføre de forelagte planene. Utover på 1990-tallet nøyer kommunen seg kun med å kjøpe opp deler av utviklingsområde

for å få en vis innflytelse i utviklingsprosessen. På denne tiden får også private aktører en større rolle i arealutviklingen. Kommune selv fokuserer i større grad på de store linjene i byutviklingen med jevnlig revideringer av kommuneplaner og utarbeidelsen av andre strategiske dokumenter. Selve planleggingen og utviklingen av nye arealer utføres i større grad av utbyggerne selv ved utarbeidelsen av reguleringsplaner. Samlet sett gjør dette at det blir vanskeligere å gjennomføre kommuneplanleggerne intensjoner. Selv om planleggerne mener at fortetting er løsningen for å sikre en bærekraftig utvikling kan denne utviklingen skape stor misnøye. Uten innbyggernes støtte kan det være upopulært for politikerne å vedta fortetningsplanene. I en mer markedsstyrt arealplanlegging hvor utbyggerne i større grad får bestemme utviklingen vil denne i større grad skje på bakgrunn på hvor det er lønnsomt å bygge. Dette samsvarer nødvendigvis ikke alltid med planleggerne idealer og visjoner.

Selv om vi i den morfologiske analysen kan se at selv med ønske om en fortetting fortsetter byen å ekspandere utover er det verdt å bemerke seg at det likevel skjer mye fortetting i bystrukturen. Fortetting og endring av allerede eksisterende bystrukturer er en mye mer krevende prosess enn å utvikle helt nye områder på ubebygget mark. I den eksisterende byen finnes det et uendelig hav av interesser og hensyn som skal vurderes og dette gjør ny utvikling svært krevende. Likevel er det fremtredende i Kristiansand at selv om kommunen ønsker å redusere bilbruken for å sikre en bærekraftig utvikling bygges det fremdeles nye byutvidelsesområder hvor bilen er unngåelig.

Ut fra denne korte diskusjonen kan vi argumentere for at det er spesielt to hendelser og forutsetninger som danner mye av grunnlaget for hvorfor byens form er blitt som den er blitt. Den første omhandler byens grunnleggelse som danner grunnlaget for hvordan Kvadraturenes form er. Kvadraturen i dag er stort sett en direkte videreførelse av den formen som byen ble grunnlagt med i 1641. Den andre forutsetningen for byens form er boligspørsmålet etter krigen og hvordan dette ble løst. Med idealene til sterke planleggere, en aktiv arealpolitikk og privatbilismen ekspanderer byen kraftig etter krigen og resulterer i de strukturene som byen stort sett er i dag.

Et resultat av tidligere kommunesammenslåinger?



Figur 5.2: Utviklingen av byen før og etter kommunesammenslåingen i 1965.

Når disse forutsetningene ligger til grunn får vi en forståelse over hvorfor Kristiansands byform er som den er i dag. Spørsmålet vi kan stille oss da er på hvilken måte tidligere kommunesammenslåinger har vært med å påvirke dette. På hvilken måte er Kristiansands byform et resultat av tidligere kommunesammenslåinger?

Den morfologiske analysen viser at kommunesammenslåingen i 1965 har hatt en betydning på Kristiansands byform. Dette gjelder i hovedsak forholdet mellom de to kommunene Kristiansand og Oddernes.

Det at Kristiansand kommune var en liten bykommune omringet av Oddernes har lagt begrensninger og føringer på hvordan byens form har hatt mulighet til å utvikle seg. I denne sammenhengen er det to aspekter ved kommunesammenslåingen som har hatt en spesiell betydning for utviklingen av byen og dens form. Den første omhandler de faktiske kommunegrensene og hvilken påvirkning disse har hatt for utviklingen av byen og dens form. Det andre aspektet omhandler interne forskjeller i kommunene som har hatt en betydning for hvordan de morfologiske elementene og bystrukturen ser ut.

Allerede i 1921 hadde kommunegrensene mellom Kristiansand og Oddernes kommunen en betydning for Kristiansands byform og vekst. Frem til da var byens form i hovedsak Kvadraturen. Den første grensejusteringen åpnet opp for at byens strukturer kunne ekspandere ut fra renessansebyens rammer. Dersom denne overdragelsen ikke hadde skjedd hadde byen hatt et lite utviklingsareal. Dette hadde mest sannsynlig resultert i at områdene mot Grim hadde blitt utviklet ytterligere i et tidligere stadium av byens historie og at byen dermed i større grad hadde begynt å ekspandere mot nord. Det at kommunen likevel overtar områdene på Lund gjør at hovedtyngden i byens utvikling foregår her og at byens form får mulighetsrom til å ekspandere.

Et tydelig utviklingstrekk for tidligere Kristiansand kommune som vi kan argumentere for at er et direkte resultat av de tidligere kommunegrensene, er den stadige mangelen på utbyggingsområder. Som innestengt kommune hadde Kristiansand et begrenset område for utvikling. Den historiske, planmessige og morfologiske utviklingen av byen viser at dette har vært en stor utfordring. Utviklingen av byen har skjedd innenfor de arealene som har vært tilgjengelig og etter hvert som disse har blitt bygget ut har veksten i kommunen langsomt stagnert. Denne mangelen på utbyggingsarealer har lagt føringer på hvordan Kristiansands byform er innfor den tidligere kommunegrensen. For det første har dette gjort at bystrukturene innenfor denne grensen er svært kompakt. Kommunen måtte bygge tettere for å optimalisere arealbruken. I det øyeblikket kommunegrensene opphører viser den morfologiske analysen at bystrukturene blir mindre kompakte og at de morfologiske elementene utvikles med større avstand til hverandre. For det andre gjennomførte kommunen ganske drastiske grep for å få tilgang på ny byggegrunn. Illustrerende eksempler på dette er tappingen av Møllevann i 1948 og etter hvert utbyggingen oppover på Tinnheia. Dette har igjen lagt føringer på byens vekst og muliggjort en videre byekspansjon. Utbyggingen oppover på Tinnheia har lagt grunnlaget for den videre utviklingen på heiene i Kristiansand. Samlet sett kan vi si at dette er resultatet av tomtemangelen og dermed et resultat av kommunegrensene.

For tidligere Oddernes kommune sin del har ikke kommunegrensene i seg selv hatt like mye å si for kommunens fysiske strukturer. Kommunen hadde store tomtearealer tilgjengelig og grensen har dermed ikke lagt noen begrensinger på hvor eller hvordan kommunen

skal bygge. Grensen har likevel påvirket utviklingen av de morfologiske elementene ved at det tidlig var strukturer i umiddelbar nærhet til kommunegrensen. For Oddernes kommune har den indirekte betydningen av kommunegrensen hatt større betydning for områdets fysiske strukturer. Stagnasjonen i Kristiansand, på grunn av de manglende utviklingsarealene, gjorde at Oddernes fikk en betydelig befolkningsvekst. Folk som ikke ønsket å vente i mange år for å få en tomt i Kristiansand valgte heller å bosette seg i Oddernes. Dette gjør at grunnlaget for vekst er mye større og at flere bygningsstrukturer kunne komme til. På denne måten kan vi si kommunegrensen har hatt en positiv effekt for Oddernes kommune.

I denne diskusjonen er det viktig å påpeke at generalplansamarbeidet mellom kommunene har visket vekk noe av betydningen kommunegrensen har hatt for byens fysiske form. Dette generalplanarbeidet har resultert i at de morfologiske elementene har utviklet seg på tvers av kommunegrensene. Likevel har ikke generalplansamarbeidet visket bort kommunegrensen totalt og utviklingen i de tidligere kommunene har i stor grad skjedd selvstendig. Dette bringer oss over på den andre aspektet ved kommunesammenslåingen som har hatt en betydning for byens fysiske form, nemlig de interne forskjellene i arealutviklingen.

Den største forskjellen på tidligere Kristiansand og Oddernes kommune, er at Kristiansand var en bykommune mens Oddernes var en landkommune. Dette gjør at kommunene har hatt ulike forutsetninger på hvordan de har vokst, som igjen har hatt en betydning på de morfologiske elementene og byens form. Den største forskjellen mellom disse forutsetningene er i hovedsak knyttet til arealpolitikken. Kristiansand kommune hadde en helt ulik arealstrategi og tomtepolitikk i forhold til Oddernes. Bykommunen hadde en helt annen økonomisk tyngde enn Oddernes, noe som gjorde det mulig for kommunen selv å kjøpe opp store arealer til utvikling. For å løse boligspørsmålet etter krigen hadde Kristiansand en aktiv tomtepolitikk hvor de planla og opparbeidet teknisk infrastruktur på tomtene før de ble festet bort til entreprenører og boligbyggelag. Dette gjorde at kommunen hadde streng kontroll på hvilke arealer som ble utviklet og at de sterke planleggerne i kommunen fikk stort gjennomslag for sine planer. Dette resulterte i at byens strukturer i stor grad ble utviklet i god sammenheng med hverandre. Oddernes på sin side hadde en helt annen arealpolitikk. Tradisjonelt i Oddernes var det vanlig med selveier hus på privat grunn som var ut-

bygget uten særlig medvirkning fra kommunen. Når lov om bygningsvesenet av 1924 blir gjort gjeldene for Oddernes krets i 1930, deler av indre Vågsbygd i 1932 og hele kommunen unntatt Flekkerøya i 1946 får kommunen en større påvirkning på arealutviklingen. Likevel hadde kommunen ikke økonomi og ressurser til, i likhet med Kristiansand, å drive med aktivt oppkjøp av arealer. Kommunen fokuserer derfor i større grad på samarbeid med private utbyggere, hvor disse i større grad kunne bestemme selv hvor de ønsket å utvikle. Oddernes kommune bidro med teknisk bistand i form av kartarbeid og reguleringer, mens opparbeidelsen av teknisk infrastruktur ble belastet på tomtene. Samtidig med dette hadde kommunen en arealstrategi som tilsa at de ikke ønsket en sentralisering av bebyggelsesstrukturer, derimot ønsket de seg en utvikling i alle distriktene av kommunen. Samlet sett resulterer dette i at strukturene i Oddernes utvikles spredt utover i alle delene av den tidligere kommunen.

Oddernes' arealstrategi, med desentralisering og planlegging på privat initiativ, og det at kommunen ikke har mangel på utviklingsarealer gjør at de morfologiske elementene utvikles spredt fra hverandre. Dette står i sterk kontrast med den kompakte bebyggelsen som er i Kristiansand. Resultatet av dette er at områdene rundt Vågsbygd i senere tid har blitt offer for fortetningspolitikken i mye større grad enn områdene i tidligere Kristiansand. Det er naturlig å tenke seg at dette er et resultat av kommunesammenslåingen på den måten at dersom området hadde vært innlemmet i bykommunen fra starten ville det kanskje også her ha vært en mer kompakt bebyggelse og en form for sentrumsbebyggelse. Fortetningspolitikken er også et ideal som inntraff Kristiansand etter kommunesammenslåingen og hvis kommunene ikke hadde slått seg sammen kunne dette resultert i en annen utvikling. Likevel kan vi i dag se at der er tydelige forskjeller i kompaktheten i strukturene fra de ulike kommunene.

Selve kommunesammenslåingen hadde også mye å si for arealpolitikken i de tidligere kommunene. I likhet med Oddernes, foregikk den meste av arealutviklingen i Randesund og Tveit etter privat initiativ. Da kommunene slo seg sammen til en storkommune i 1965 ønsket planleggerne å finne en samlet arealstrategi for den videre utviklingen av kommunen. Resultatet av dette er at Kristiansands utbyggingspolitikk i stor grad blir overført til de andre kommunene. Storkommunen Kristiansand forsetter derfor i de nærmeste årene etter sammenslåingen med en ak-

tiv tomtepolitikk, som da også omfatter de tidligere kommunene. Dette gjør at kommunen i stor grad kan styre utviklingen av kommunen, noe som dog opphører på 1970-tallet når nye impulser om medvirkning og liberalisering av markedet kommer. Likevel har dette vært med på å styre utviklingen av byens fysiske form etter kommunesammenslåingen.

På denne måten kan vi si at både den fysiske kommunegrensen og kommunenes indre forskjeller har hatt en betydning for Kristiansands byform. Det finnes også et tredje aspekt ved kommunesammenslåingen som har påvirket denne i stor grad. Dette omhandler de fysiske resultatene av den faktiske kommunesammenslåingen. I det øyeblikket kommunegrensene opphører viser den morfologiske analysen oss at byens form ekspanderer kraftig utover i alle deler av den nye storkommunen. På bakgrunn av dette er det naturlig å konkludere med at kommunesammenslåingen har hatt en betydning på hvorfor byens form er spredt utover heilandskapet i dag. Etter 1965 blir det utviklet en ny bydel på Slettheia som i stor grad knytter de eksisterende strukturene i de tidligere kommunene sammen.

Et eksempel som tydeliggjør kommunesammenslåingens betydning for byens form og ekspansjon kan vi se ved utviklingen av Torsvikheia og områdene på Søm. Vi kan argumentere for at det at det utvikles en ny bystruktur her er et direkte resultat av kommunesammenslåingen, eller rettere sagt mangelen på kommunesammenslåing. Den morfologiske analysen for perioden 1945-1965 viser at det som sagt tidligere var stor mangel på ledig tomteareal i Kristiansand og at byen sto ovenfor en stagnasjon. Dette fører til at Kristiansand ønsker å slå seg sammen med Oddernes for å sikre nye utviklingsarealer. Det at Oddernes kommune setter seg mot en slik sammenslåing gjør at Kristiansand begynner å se på Randesund som et mulig ekspansjonsområde. Utbygging av Varoddbrua i 1956 gjør dette også til en reel mulighet. Randesund på sin side var svært positiv til en slik sammenslåing og samarbeidet i stor grad med Kristiansand for å legge til rette for at byen etter hvert kunne utvikles hit. Når Kristiansand slås sammen med Oddernes, Randesund og Tveit i 1965 er allerede grunnlaget lagt for at Randesund skal bli kommunens nye utviklingsområde og i perioden 1965-1980 vokser det frem en helt ny bydel her.

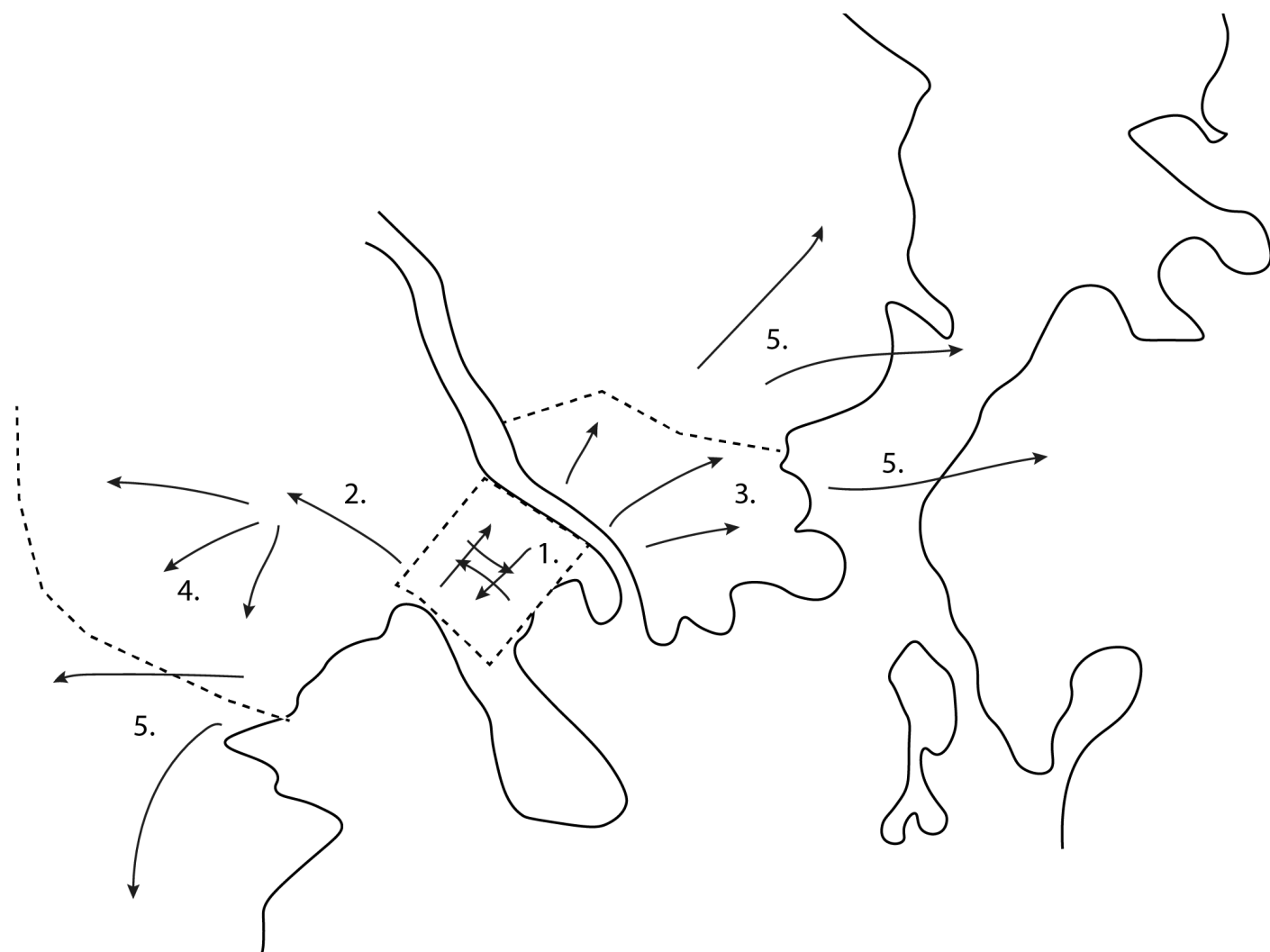
Konklusjon

«På hvilken måte er Kristiansands byform et resultat av tidligere kommunesammenslåinger?»

Som vi har sett i dette kapitlet har kommunesammenslåingen hatt en betydning for byens form og både de faktiske kommunegrensene og kommunens interne forskjeller i arealutviklingen har lagt føringer for hvordan de morfologiske elementene har utviklet seg. Vi kan argumentere for at den største påvirkningen kommunesammenslåingen har hatt, er ett resultat av en manglende kommunesammenslåing. Det at Kristiansand både i 1921 og i perioden 1945-1965 manglet ledige tomtearealer la føringer på bystrukturene og byens form utviklet seg i hovedsak innenfor disse grensene. For å få ledige tomtearealer gjennomfører kommunen ganske radikale grep for å sikre en videre utvikling. Den ulike arealpolitikken til kommunen har også lagt føringer på byens form, noe som fremdeles er tydelig ved å sammenligne Lund og Vågsbygd område i dag.

Vi kan tenke oss at dersom Kristiansand var en stor-kommune fra starten med ubegrensede arealer ville dette påvirket hvordan byens form utviklet seg og vi ville kanskje sett en helt annen byform i dag.

Kristiansand er likevel ikke bare et resultat av tidligere kommunesammenslåinger, byens form må også sees i sammenheng med de andre forutsetningene og hendelsene som har påvirket denne opp gjennom byens historie.



Figur 5.3: Utvikling av byen i forhold til kommunesammenslåingen. Byen utvikler seg først innenfor Kvadraturens rammer (1.), deretter oppover mot Grim (2.). Når kommunen får områdene på Lund i 1921 utvikler byen seg her (3.). Etter hvert trenger kommunen nye utviklingsområder og begynner derfor å utvikle på heiene (4.). Når kommunegrensen opphører i 1965 ekspanderer bystrukturene til alle deler av den nye kommunen (5.)

Kapittel 6. Inn i en ny kommunesammenslåing



Bilde 6.1: Lunde i dagens Søgne kommune fra 1952

Spørsmålet vi nå kan stille oss er på hvilken måte den morfologiske analysen og en forståelse av byens fysiske form kan bidra til den videre utviklingen av byen. En forståelse av byens fysiske form og hvilke føringer og muligheter som ligger i denne kan brukes som kunnskapsgrunnlag for å diskutere hvordan byen skal utvikles videre. Byutvikling skjer som sagt i hovedsak ved at det kommer til nye deler i de eksisterende bystrukturene og den morfologiske analysen gir kunnskap nettopp om disse eksisterende strukturene. I dag er store avstander og bilavhengighet en stor utfordring for Kristiansand noe som i stor grad er et resultat av den Kristiansands spredte byform. Den morfologiske analysen viser hvordan disse strukturene faktisk er og hvorfor de har blitt sånn. På denne måten får vi en forståelse på hvilke føringer disse legger på den videre utviklingen av byen. På grunnlag av det kan vi diskutere om vi ønsker å videreføre denne utvikling eller hindre at dette skjer igjen.

I 2020 skal Kristiansand inn i en ny kommunesammenslåing, denne gangen med Søgne og Sogndalen. Denne morfologiske analysen viser at den tidligere kommunesammenslåingen hadde en betydning på Kristiansands byform og at noen av strukturene vi ser i dag er et resultat av denne sammenslåingen. Dette er en indikasjon på den nye kommunesammenslåingen også vil kunne påvirke byens form.

Ved den nye kommunesammenslåingen kan vi tenke oss at den faktiske kommunegrensen vil ha en mindre betydning. Det er i dag ingen mangel på tomte- og utviklingsareal innenfor de tre kommunene som skal slås sammen og utviklingen av de morfologiske

strukturene har i liten grad blitt påvirket av de eksisterende grensene. Likevel kan vi se at når kommunegrensene opphørte i 1965 ekspanderer Kristiansands byform kraftig utover. Dette er et resultat som også kan skje i den nye sammenslåingen, når de tidligere kommunenes strukturer skal knyttes sammen. Et annet aspekt ved den tidligere kommunesammenslåingens påvirkning av Kristiansands byform kan også ha en betydning ved den nye sammenslåingen. Da Kristiansand, Oddernes, Randesund og Tveit ble slått sammen i 1965 ble det opparbeidet en ny arealpolitikk som i stor grad var en videreførelse av den som hadde vært i tidligere Kristiansand. Dette resulterte i at arealpolitikken som var i de andre kommunene opphørte og de nye strukturene i byen ble utviklet etter denne politikken. Ved sammenslåingen i 2020 kan dette også være en realitet og resultere i at områdene i tidligere Sogndalen og Søgne utvikles i tråd med den arealpolitikken Kristiansand fører i dag.

Det er umulig å si med sikkerhet hvordan den nye kommunesammenslåingen kommer til å påvirke de faktiske strukturene i fremtiden. Den morfologiske analysen i denne oppgaven er et nøytralt kunnskapsgrunnlag som kan brukes til å diskutere hvilken betydning den nye sammenslåingen skal ha på byens form. Ut fra denne kan den nye storkommunen velge å gjennomføre de samme resultatene som skjedde ved den tidligere sammenslåingen eller, hindre at denne utviklingen skjer igjen. Kristiansands byform går uansett en spennende tid i møte med den nye kommunesammenslåingen.



Foto: Anders Martinsen

Litteraturliste

- Brattberg, T. T. V. (1995). Bygningsloven 150 år : 1845-1995 : lovens opprinnelse og utvikling. Steinkjer: Kommunal- og arbeidsdepartementet.
- Breen, O. (1991). Kristiansand: en mangfoldig by. Kristiansand: Edgar Høgfelddt.
- Bulie, A. (2018). Kristiansands moderne byutvikling: Om byplanlegging og byens fysiske utvikling 1945 - 2010: Cappelen Damm.
- Børrud, E. (2009). Bymorfologi som kunnskapsgrunnlag for planlegging og planforskning KART OG PLAN, 69(1-2009), 19-26.
- Børrud, E., & Røsnes, A. E. (2016). Prosjektbasert byutvikling: mot en kvalitativ, prosjektrettet byplanlegging Fagbokforlaget
- Conzen, M. R. G. (1960). Alnwick, Northumberland: A Study in Town-plan Analysis. London George Philip & Son
- Fiskaa, H. (2014). Med lov skal land byggsat - bygningsloven av 1965 - planleggingas "grunnlov" i Norge KART OG PLAN, 74(1-2014), 32-45.
- Hall, P. (2014). Cities of Tomorrow: an intellectual history of urban planning and design since 1880 (Fourth ed.): WILEY Blackwell.
- Hanssen, G. S., Hofstad, H., & Saglie, I.-L. (2015). Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer: Universitetsforlaget.
- Helle, K., Eliassen, F.-E., Myhre, J. E., & Stugu, O. S. (2006). Norsk byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år Oslo: PAX forlag
- ISUF. (2019). ISUF: International Seminar on Urban Form - Glossary. Retrieved from <http://www.urbanform.org/index.html>
- Kjærdsdam, F. (2010). Byplanlægningens Historie: Aalborg universitetsforlag.
- Langeland, A., & Tveide, G. (1999). Analyse av planlegging, handling og resultat. Kristiansand 1945-1995.
- Lorange, E. (1995). Historiske byer: fra renessansen til industrialismen Universitetsforlaget AS.
- Moudon, A. V. (1997). Urban morphology as an emerging interdisciplinary field Urban Morphology(1997-1), 3-10.
- OECD. (2012). Compact City Policies: A Comparative Assessment. OECD Green Growth Studies: OECD Publishing
- Simensen, T. (2005). Biologen som revolusjonerte byplanleggingen -Patrick Geddes teorier om byplanlegging og regional utvikling. Retrieved from
- Solvik, F., Falkanger, T., & Reusch, M. (2017). plan- og bygningsloven. Retrieved from https://snl.no/plan_og_bygningsloven
- Steen, S. (1941). Kristiansands historie 1641 – 1814. Oslo: Grøndahl & Søn
- Steen, S. (1948). Kristiansands historie: i fredens århundre 1814-1914. Oslo: Grøndahl & Søn
- Thorsnæs, G., Nilsen, J. E., & Bjørntvedt, E. (2018). Kristiansand Retrieved from <https://snl.no/Kristiansand>
- Tønnessen, J. N. (1974). Kristiansands historie: 1914-1945 i krigens århundre. Kristiansand S: Christiansands Sparebank.
- Vest-Agder Fylkesmuseum. (1991). Renaissancebyen Kristiansand 350 år: 1641 – 1991: Vest-Agder Fylkes museum

Figurliste

- Figur i: Egenprodusert. Bakgrunnskart er hentet fra norgebilder.no
- Figur 1.1: Egenprodusert. Bakgrunnskart er hentet fra norgebilder.no
- Figur 1.2: Egenprodusert. Bakgrunnskart er hentet fra norgebilder.no
- Figur 1.3: (Helle, Eliassen, Myhre, & Stugu, 2006, s.18)
- Figur 1.4: Kartverket: Lister og Mandals amt nr 1: Grundritsen af Christiandsands Bye: Vest-Agder, 1966, hentet fra: https://kartverket.no/Kart/Historiske-kart/Historiske-kart-galleri/historiske-kart---detaljer/?kartid=amt2_lister-og-mandals-amt-1_1666
- Figur 1.5: Kartverket: Lister og Mandals amt nr 42: Kristianssand med nærmeste omegn: Vest-Agder, 1885, hentet fra: <https://kartverket.no/Kart/Historiske-kart/Historiske-kart-galleri/historiske-kart---detal->

[jer/?kartid=amt2_lister-og-mandals-amt-42_1885](http://kartverket.no/Kart/Historiske-kart/Historiske-kart-galleri/historiske-kart---detaljer/?kartid=amt2_lister-og-mandals-amt-42_1885)

Figur 1.6: Kartverket

Figur 1.7 og 4.1: fylkeskonservatoren.vaf.no: Kristiansand med omegn, 1916-1918, hentet fra: <http://fylkeskonservatoren.vaf.no/fotoweb/archives/5003-Historiske-Kart/Historiske%20kart/Kristiansand%20med%20omegn%201916-1919-2-200dpi.tif.info#c=%2Ffotoweb%2Farchives%2F5003-Historiske-Kart%2F> og <http://fylkeskonservatoren.vaf.no/fotoweb/archives/5003-Historiske-Kart/Historiske%20kart/Kristiansand%20med%20omegn%201916-1918-1-200dpi.tif.info#c=%2Ffotoweb%2Farchives%2F5003-Historiske-Kart%2F>

Figur 2.4: Ortofoto hentet fra norgebilder.no

Figur 2.5: Egenprodusert, bakgrunnskart hentet fra norgeibilde.no

Figur 2.6: Egenprodusert, bakgrunnskart hentet fra norgeibilde.no

Figur 2.7: Egenprodusert, bakgrunnsdata hentet fra [temakart tettsteder fra https://kart.ssb.no/](https://kart.ssb.no/)

Figur 3.1: https://en.wikipedia.org/wiki/Garden_city_movement#/media/File:Garden_City_Concept_by_Howard.jpg

Figur 3.2: <https://www.archdaily.com/411878/ad-classics-ville-radiouse-le-corbusier/52001cc3e8e44e6db000007-ad-classics-ville-radiouse-le-corbusier-image>

Figur 3.3: <https://www.archdaily.com/411878/ad-classics-ville-radiouse-le-corbusier/51fadfbbe8e44ea2b0000010-ad-classics-ville-radiouse-le-corbusier-image>

Figur 3.4: (Hall, 2014, s.157)

Figur 4.2: Tilsendt fra Kristiansand kommune

Figur 4.4: (Bulie, 2018, s.59) gjengitt fra Fævennen 29.08.1957

Figur 4.5: (Bulie, 2018, s.92) utarbeidet av regionalplankontoret

Figur 4.8 (Bulie, 2018, s.51) hentet fra byplankontoret 1946

Figur 4.14: (Bulie, 2018, s.150)

Figur 4.15: (Bulie, 2018, s.117)

Figur 4.16: (Bulie, 2018, s.120)

Figur 4.19: Tilsendt fra Kristiansand kommune

Figur 4.20: (Bulie, 2018, s.139)

Bilde 2.1: <https://www.nb.no/items/6487a0b62d300ac5a5a61bc7047360b4?page=0&searchText=kristiansand>

Bilde 2.2: norgeibilde.no

Bilde 3.1: <https://www.nb.no/items/2cd4fc0302e105ed681a75a66b8ceaba?page=0&searchText=Kristiansand>

Bilde 3.2, 3.3, 3.4: <http://www.americanyawp.com/text/how-the-other-half-lived-photographs-of-jacob-riis/>

Bilde 3.5: <http://www.umbrellamagazine.co.uk/architecture/life-on-the-edge-why-infinite-suburbia-is-the-ultimate-urbanist-s-book>

Bilde 3.6: https://tobiaspeciva.photoshelter.com/image/I0000hGaUGkXPg_Q

Bilde 3.7: <https://www.nb.no/items/4acfb42a107c440b85da545cff525f3c?page=0&searchText=enrum>

Bilde 4.1: <https://www.nb.no/items/304d4bf21163e1074368be5abc27d3a8?page=0&searchText=Kristiansand>

Bilde 4.2: <https://www.nb.no/items/171bbff0e9f5788c0b4e397f4c04979f?page=0&searchText=Kristiansand>

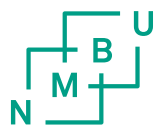
Bilde 4.3: <https://www.nb.no/items/6731a469a00cdd3934a9073a2f89dfffb?page=0&searchText=kristiansand>

Bilde 4.4: <https://www.nb.no/items/394649dfd0e1b63e71a42bb6a848c74b?page=0&searchText=kristiansand>

Bilde 4.5: <https://www.nb.no/items/3bbda0cb29f1d47a72dc7f0543c00e8f?page=0&searchText=Kristiansand>

Bilde 5.1: <https://www.nb.no/items/0edee89c4fe877d845c25c2b8360caf0?page=0&searchText=kristiansand>

Bilde 6.1: <https://www.nb.no/items/7869bdd7d0d7b3143c408038350f121f?page=0&searchText=S%C3%B8gne>



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway