



STAV ARKITEKTER AS
Øvre Banegate 28
4014 STAVANGER

Dato: 10.05.2024
Vår ref: 24/13224-3
Deres ref:
Saksbeh.: Ingunn Dahlseng Håkonsen

Synnøve Haukland

Lillesand kommune - Innspill til oppstart av detaljregulering for Vestrejordet, planID 2023003138

Viser til oversendelse 10.4.2024.

Saken gjelder oppstart av planarbeid for å tilrettelegge for parkeringshus (200-300 plasser) og noen mindre boenheter i randsonen av sentrumsområdet i Lillesand. Viktige temaer opplyses blant annet til å være sikker trafikkavvikling og myke trafikanter, sulfid og kulturmiljø. Varslet område omfatter fv.3670 inkludert rundkjøring inn til sentrum.

Områdeplan for sentrum er gjeldende overordna plan for området. Planområdet er avsatt til sentrumsformål (S12) og har krav om felles planlegging.

Agder fylkeskommunes innspill

Fylkeskommunedirektøren mener at kommunens referat ved oppstart, brev om varsel om oppstart og planinitiativ dekker flere aktuelle problemstillinger og hensyn i planarbeidet. Det er litt uheldig at planinitiativet illustrerer en fremtidig utvikling av et område med et slikt detaljnivå så tidlig i planprosessen. Det kan skape føringer ved oppstarten som er vanskelig å realisere dersom det er innspill som må hensyntas. På en annen side har fylkeskommunedirektøren mulighet til å komme med konkrete og spesifikke tilbakemeldinger.

Vi forutsetter at alminnelige planhensyn tas i planarbeidet og har videre følgende spesifikke innspill tilknyttet fylkeskommunes interesseområder: forvaltning av fylkesvei og kulturmiljø/nyere tid.

Fylkesvei

Fylkeskommunedirektøren har lagt til grunn tidligere historikk i forbindelse med områdeplan for Lillesand kommune. Da denne planen var på høring i 2016, ble det lagt stor vekt på framtidig behov for potensielt ny infrastruktur for gående/ syklende i Jernbanegata. Det ble regulert inn byggegrense på 10 meter fra midt veg slik at det skulle være mulig å etablere framtidige tiltak for gående og syklende ved en eventuell transformasjon av området. I det videre planarbeidet er det viktig å ta hensyn til framtidig utvikling av vegnettet for gående/ syklende, dvs. det må settes

av areal til dette og dette skal være avsatt til samferdselsformål.

Flere skisser i planinitiativet mener vi er misvisende fordi fylkeskommunal grunn ikke vises som samferdsel. Skissene tilknyttet volumstudiet gir inntrykk av at fylkeskommunale eiendommen blir benyttet til grønnstruktur, og at det er mulighet for store grønne områder som demper inntrykket av bebyggelsen. Vi forutsetter at bruken av fylkeskommunens eiendom er en teknisk feil og at dette blir endret. Skisser/ planer som skal vise grønnstruktur må ta utgangspunkt i 10 meter byggegrense fra midten av fylkesvegen slik at området bevares for videreutvikling av vegnettet.

I det videre arbeid må det legges stor vekt på siktsoner slik at alle trafikanter får mulighet til å lese trafikkbildet og samhandle. Trafikksikkerhet er et viktig tema i dette område, spesielt når foreslått planarbeid kan generere økt trafikk/endret trafikkstrøm. Avkjørsel til parkeringshus må også etableres slik at bilen står på et tilnærmet flatt parti, slike føringer ligger i håndbok N100 m. fl. Ved rundkjøringen må det også legges vekt på gode siktforhold. Ved trappen i sør skal det sette av tilstrekkelig areal slik at denne kan endres som følge av framtidig utvikling av vegnettet.

Det er svært viktig å foreta geotekniske undersøkelser i området. Vi viser til vår erfaring fra anleggsarbeidet som nylig ble utført i Jernbanegata. Byggeleder i Agder fylkeskommune opplyser at det var kvikkleire i området og at måtte spantes ved rundkjøringen. Det kommer mye vann fra nord og det er lagt store overvannsrør i veien.

Kulturmiljø

Historikk:

Frem til 1950-tallet bestod Vestrejdet hovedsakelig av landbruksareal. I dag er det bebygd med offentlig parkeringsplass, bensinstasjon, og tre eneboliger m/tilhørende boder og garasjer. Planområdet ligger ved rundkjøringen ved Storgata, Bellevue og Jernbanegata, og langs Jernbanegata. Det grenser til det kulturhistoriske Bykvartal 1 i øst, med 1950-60-talls boligfeltet på Bellevue i vest og Springvannsheia turområde i sør. Jernbanegatas trasé hører til den tidligere Lillesand-Flaksvand jernbanen som ble ferdigstilt i 1896. Siden nedleggelsen av jernbanen i 1953, ble traseen ombygget og benyttet som bilvei.

Vurdering:

Informasjonen i planvarslet er hovedsakelig i tråd med intensjonene og bestemmelsene for området fastsatt i kommuneplan for Lillesand kommune og områdeplan for Lillesand sentrum. Det er først ved rundkjøringen ved Storgata man opplever å komme til Lillesand historiske sentrum. Hvordan man blir tatt imot når man kommer til Lillesand, og hvordan veien legges i bystrukturen mener fylkeskommunedirektøren vil være viktige temaer i planarbeidet.

Fylkeskommunedirektøren er positiv til at gjennomførte barnetråkkregistreringer er påpekt av kommunen som et viktig kunnskapsgrunnlag for det videre arbeid. Disse registreringene viser at det allerede i dag er stor ferdsel i Jernbanegata, trolig i forbindelse med nærhet til Springvannsheias turområde. Stien fungerer også som snarvei mellom Lillesand sentrum og Bellevue boligområde. Utvikling av gode byrom bidrar til levende steder og attraktivitet samt gjør hverdagen enklere og bedre for innbyggerne. Etter planen er realisert, er det nærliggende å anta at det vil bli en vesentlig trafikkvekst av myke trafikanter, også av besøkende som ikke er kjent i byen. Trygg og smart ferdsel er en viktig faktor i trivsel i verneverdige kulturhistoriske bymiljø, slik som Lillesand.

Generelt anbefaler vi at følgende føringer legges til grunn i planarbeidet:

- Riksantikvarens strategi og faglige anbefalinger for by- og stedsutvikling (<https://digitalt.ra.no/riksantikvarens-strategi-og-faglige-anbefalinger-for-by-og-stedsutvikling/>)
- Riksantikvarens faglige råd for forvaltning av randområder til Lillesand Sentrum – kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse (kulturminne Id K32, NB!-register) i kulturminnedatabasen: Askeladden. (<https://askeladden.ra.no/>)

Konkrete vurderinger:

Planområdet ligger i kant med/randsonen til Lillesands historiske bydel, et kulturmiljø vurdert til å ha nasjonal verneverdi, jf. Riksantikvarens NB!-register. Den nye bygningsmassen har slik sett en betydningsfull beliggenhet, og må ta særlig hensyn til byens tålegrenser mht. høyder og utnyttelse. Formingsveilederen og bestemmelsene i sentrumsplanen har som formål å verne typologien og småskalaen som er med på å gi Lillesand sentrum sitt særpreg. Det er derfor satt grenser for høyder og størrelser på bygg, før bygningskroppen må deles opp. Det er også gitt retningslinjer for typologi og plassering av bygg for å ivareta sentrumskarakteren. Det er først og fremst nybyggets langfasade mot Jernbanegata og gavlvegg vendt mot rundkjøringen som vil ha hovedplass i situasjonen. Forslaget til et nytt byggs høyde og arkitektoniske stilpreg mener vi at ikke er helt tilpasset områdets bebyggelse for øvrig (gjelder både boligmiljøet i Bellevue og sentrums bymiljø).

Fylkeskommunedirektøren mener det er bra at planinitiativet opplyser om at volum, høyder og detaljer knyttet til bygningsmassen ikke er endelig avklart, og vil vurderes i videre planarbeid. I områdeplan for sentrum er det tillatt maksimal høyde for S12 til kote +15 moh. Forslaget presenterer et parkeringsanlegg med totalt 4 etasjer, hvor 1,5 etasjer skal ligge under bakkenivå, og en fjerde etasje som skal være inntrukket. Maksimal høyde er satt til ca. kote 17 moh., med mønehøyde opp til kote ca. 24 moh. Boligenhetene skal få tilgang til parkering i kjelleretasje, med adkomst fra Bellevueveien. Avviket i høyde er ikke omtalt i planinitiativet. Dette punktet må imidlertid sees i sammenheng med bearbeiding av fasadene og fylkeskommunedirektøren støtter kommunens vurdering om at slike avvik skal begrunnes godt.

I planinitiativet er parkeringsanlegget presentert med en delvis «tradisjonell» saltakløsning og delvis karakter hvor vegg og tak fremstår som en sammenhengende konstruksjon/skall. Fasaden synes å være noe ute av skala/proporsjoner i forhold til det omkringliggende miljø, med de store inntrukne feltene, og fremstår som svært markant i miljøet. Fasadeutformingen har sammenheng med konstruksjonen og konseptet, men vi vil likevel anbefale bearbeiding for å dempe og nyansere uttrykket. Dette må også ses i sammenheng med byggegrense mot vei, jamfør tidligere avsnitt om fylkesvei.

Med bakgrunn i overnevnt har vi følgende punktvisse føringer for planarbeidet:

- Planbeskrivelsen inkluderer en kort gjennomgang av planområdets historikk og dets forhold til tilgrensende miljøer. Beskrivelsen bør suppleres med tilgjengelige historiske kart, flyfoto og andre fotodokumentasjon.
- Eksisterende vegetasjon bør forsøkes bevart i størst mulig grad. Grønnstruktur og møblering bør illustreres gjennom egne tegninger og beskrives i planen. Dette bør også sikres gjennom bestemmelser.
- Beskrivelse og begrunnelse for vesentlige avvik av maks. høyder i gjeldende områdeplan inkluderes i planbeskrivelse.
- Vi fraråder etablering av foreslåtte kontorbygg på 4 etasjer. Bebyggelsen i hele planområdet må ikke overstige 3 etasjer over eks. bakkenivå. Høyder vil vurderes når planforslaget bli sendt på høring.

- Bygningsmassen bes redusert i lengden, dvs. bygningen trekkes lengre vekk fra rundkjøringen (det bes om å fjerne parkeringsplass markerte med nr 18 og 19 på plantegningen).
- Dersom parkering av større kjøretøy er planlagt plassert i øverste etasje av parkeringsanlegget, må fasaden mot sentrum planlegges slik at kjøretøyene hverken er synlige på kort eller lang avstand.
- Spisse vinkler på bygget bidrar til at øverste etasje fremstår som en full etasje og fasaden fremstår derfor som dominerende. Se formingsveileder for eksempler av taktyper og vinkler tradisjonelle for Lillesand.
- Den sentrale del av bygningen er trukket noe mot Jernbanegata. Denne bes trukket tilbake for å oppnå en mer rolig hovedfasade.
- Buet næring/kontor areal i planområdets sør-østre del frarådes. Byggeområdet må prosjekteres med tradisjonelle planløsninger for Lillesand.
- Fylkeskommunedirektøren er for øvrig positiv til grepet i planforslaget hvor kvartalet i større grad holdes åpent mot rundkjøringen ved at bygningens gavlvegg trekkes noen meter inn i planområdet og bort fra fortau, og rundkjøringen.
- Erstatningsareal for uteopphold skal utredes og klargjøres i planforslaget. Sol, støv og støy vil påvirke området og uteoppholdsarealer og dette er viktige elementer for botrivsel og boattraktivitet.

Fylkeskommunen ønsker å ha dialog med kommunen i den videre planprosessen med årsak i våre viktige forvaltningsoppgaver trafiksikkerhet og kulturmiljø.

Med hilsen

Ingvild Nina Skjong
Avdelingsleder
Plan

Ingunn Dahlseng Håkonsen
Rådgiver
Plan

Brevet er godkjent elektronisk.

Kopi til: STATSFORVALTEREN I AGDER
LILLESAND KOMMUNE
STATENS VEGVESEN