



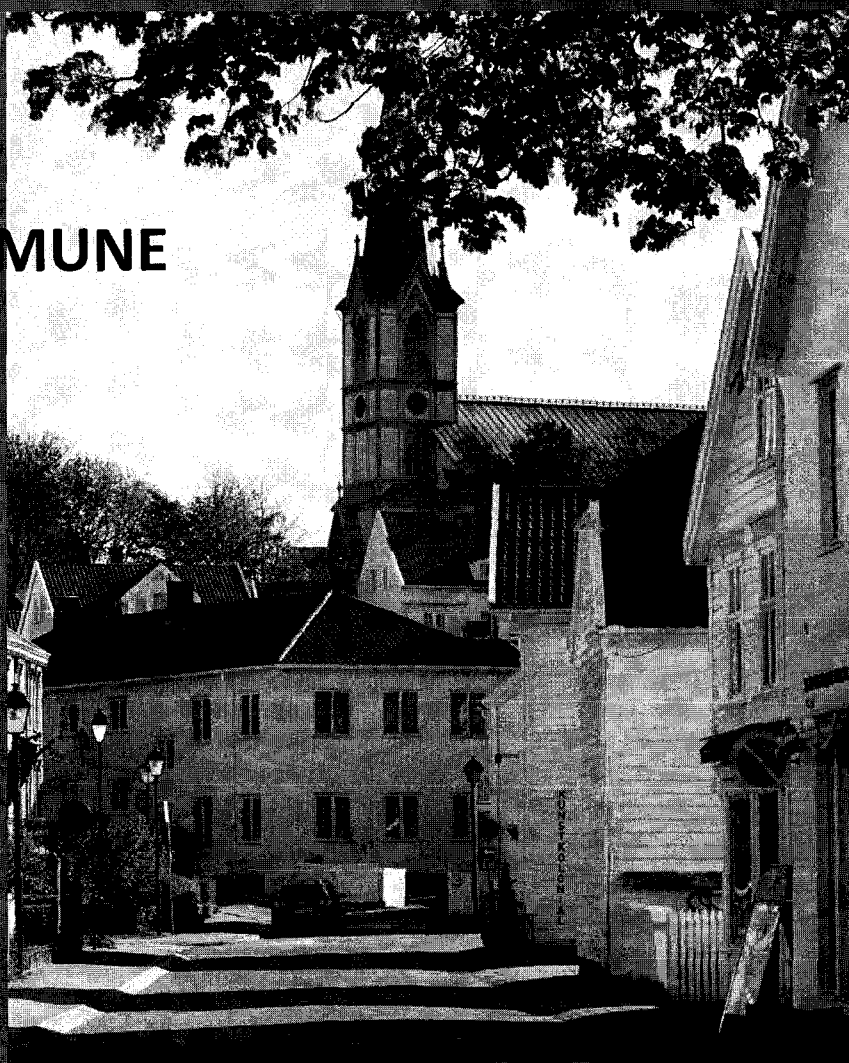
Lillesand kommune

LILLESAND KOMMUNE

Planbeskrivelse

Områdeplan for kulturmiljøet i sentrum

Dato: 19.05.2019



Innhold

1 Bakgrunn	5
1.1 Planens målsetting	5
1.2 Eierskap	5
1.3 Tidligere vedtak i saken	5
1.4 Konsekvensutredning	5
2 Planprosessen	6
2.1 Medvirkningsprosess	6
3 Planstatus og rammebetingelser	8
3.1 Overordnede planer, retningslinjer og føringer med betydning for planarbeidet	8
3.2 Gjeldende reguleringsplaner	8
3.3 Tilgrensende planer	9
3.4 En Funksjonsplan	9
4 Planens hovedfokus	10
4.1 Sentrum som møtested	10
4.2 Brentemoen skole som møtested og aktivitetsskaper	10
4.3 Møteplasser i sentrum	11
5 Handel	13
5.1 Gode bymiljø	13
5.2 Samarbeid	14
6 Sentrum som regional destinasjon	15
7 Kontor	16
8 Kulturtilbud og kulturliv	17
8.1 Utendørs arealer til arrangementer og utleie	17
9 Å bo i byen	18
10 Barn og unge	19
11 Havn	22

12 Grønnstruktur	23
13 Vegnett og samferdsel	25
13.1 Shared spaces – "sambruksområde"	25
13.2 Framkommelighet	25
13.3 Kostnader for shared spaces	26
13.4 Nytte-kostnadsvurderinger for shared spaces	26
13.5 Gatebelegg i sentrum:	27
13.6 Vurdere fjernvarme fra havnebassenget til varmekabler i gater	27
13.7 Vegnett i sentrum	27
13.8 Kollektivtilbud	27
14 Parkering	28
15 Sammendrag av kulturhistorisk stedsanalyse – DIVE	29
16 Estetikk og materialbruk – Formingsveileder	31
16.1 Materialbruk og farger	31
16.2 Størrelser og former	31
16.3 Kvalitet	31
16.4 Estetikk og materialbruk i byrom	31
17 Arealer som har fått spesielt fokus i planarbeidet	32
17.1 Bykvartal 1. Ole Olsen-kvartalet	32
17.2 Bykvartal 2. Sanden (Havnetomta) samt deler av Strandgata	34
17.3 Bykvartal 3: (Banklassen)	37
17.4 Bykvartal 4: (Kollers jorde)	40
17.5 Bykvartal 5: (Brentemoen – Smedmyra)	41
17.6 Bykvartal 6: (Rådhuset)	44
17.8 Gatemiljø for sentrumskjernen (se også temakart: gatemiljø)	48
17.9 Havn:	50
19 Vedlegg	52
Vedlegg 1: Plankart	52
Vedlegg 2: Planbestemmelser	52

Vedlegg 3: Skisser som er tilknyttet bestemmelser (Bellevue 2)	52
Vedlegg 4: Skisser for utfordringsområder med juridisk forankring	52
Vedlegg 5: Skisser for utfordringsområder uten juridisk forankring	52
Vedlegg 6: Formingsveileder for vernesonen	52
Vedlegg 7: Kart – Verneområder	52
Vedlegg 8: Kart – Grønnstruktur	52
Vedlegg 9: Kart - Tidsangivelse på bygninger (datering av opprinnelse)	52
Vedlegg 10: Kart – Allmenninger, smau og snarveier	52
Vedlegg 11: Kart – Gatemiljø	52
Vedlegg 12: Kulturhistorisk stedsanalyse – DIVE	52
Vedlegg 13: Parkeringsanalyse med skisser	52
Vedlegg 14: ROS – analyse	52

1 Bakgrunn

1.1 Planens målsetting

Hensikten med områdeplan for sentrum er å styrke Lillesand sentrums attraktivitet og evne til å tiltrekke seg og ta i mot en voksende befolkning på en fremtidsrettet måte. Målet med planen er at den skal være et aktivt verktøy for kommunens innbyggere, besøkende, næringsliv, folkevalgte og arealforvaltere slik at sentrum sikres en bærekraftig utvikling for neste generasjon. Sentrum skal styrkes på sentrum sine egne premisser slik at den attraktive strukturen i sentrum ikke forringes men forsterkes.

1.2 Eierskap

Lillesand kommune er forslagstiller og eier av planen. Prosjektledelsen for arbeidet har vært ivaretatt av kommunens planavdeling. Etterhvert har prosjektet tilknyttet seg flere involverte prosjektmedarbeidere og bidragsyttere til planarbeidet alt fra frivillige

foreninger, interessegrupper og enkeltpersoner til arkitekter, historikere og konsulenter.

Hovedtyngden av arbeidet har vært utført av kommunens egen prosjektgruppe bestående av Mariann Fossheim og Esben Gundersen. Mot slutten av planarbeidet har prosjektet også knyttet til seg Tove Linn Tjersland fra Trafo arkitektur.

1.3 Tidligere vedtak i saken

Planarbeidet er forankret i Lillesand kommunes planstrategi 2012-2015 vedtatt av Lillesand bystyre 31.10.2012

1.4 Konsekvensutredning

Planen utløser krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredning §3, vedlegg III, vesentlige virkninger for miljø og samfunn



Planavgrensning Områdeplan for Lillesand sentrum

2 Planprosessen

2.1 Medvirkningsprosess

Planen har hatt en omfattende medvirkningsprosess. Det ble i juni 2012 satt ned en ressursgruppe for sentrum bestående av tre representanter for kommuneadministrasjonen, to representanter fra bystyret, to representanter for det lokale næringslivet og en representant fra Lillesand Vekst som også fungerte som sekretærfunksjon for gruppen. Gruppens mandat var å samle ideer fra enkeltpersoner og grupperinger og ta initiativ til møter og samlinger med fokus på idearbeid og sentrumsutvikling.

Gruppens arbeid
Gruppen fikk støtte gjennom Aust-Agder Fylkeskommune stedsutviklingsmidler til å avholde folkemøter og arbeidsmøte med fokus på idemyldring.

Det ble også foretatt en spørreundersøkelse med hovedfokus på handel og opplevelser i Lillesand sentrum. Dette arbeidet har vært en betydelig faktor i utforming av det endelige planforslaget.

Prosjektgruppen har vært aktive med å involvere kommunens innbyggere og gjester. Planavdelingen har vært representert med stand under Lillesandsdø'ene og besøkt skoler og barnehager. I tillegg til seminarer og arbeidsmøter under idefasen har det vært avholdt to møter med gårdeierforeningen hvorav det ene var åpent for publikum.

Utgående informasjon

Det har vært flere avisartikler i Lillesandsposten hvor det oppfordres til å komme med innspill til planen samt egen link på kommunens nettside hvor man kunne avlevere innspill. I tillegg har det gått ut brev til alle grunneiere innenfor det juridisk avgrensede område hvor det er redegjort for prosessen og blitt oppfordret til å komme med innspill. Det har også vært annonse for oppstart av planarbeid lagt ut på kommunens nettsider og i Lillesandsposten.

Prosjektleder har presentert planprogram og rammer for utvikling på årsmøte i Handelsstanden hvor det ble

gitt solid tilslutning til arbeidet gjennom et enstemmig årsmøtevedtak i 2014.



Faksimile: Lillesandsposten, fredag 23. august 2013

Innspill

Underveis i arbeidet med planen har prosjektet mottatt innspill gjennom intervjuer av interne og eksterne ressurser innenfor flere forskjellige fagtema. De temaene som fikk spesielt fokus var:

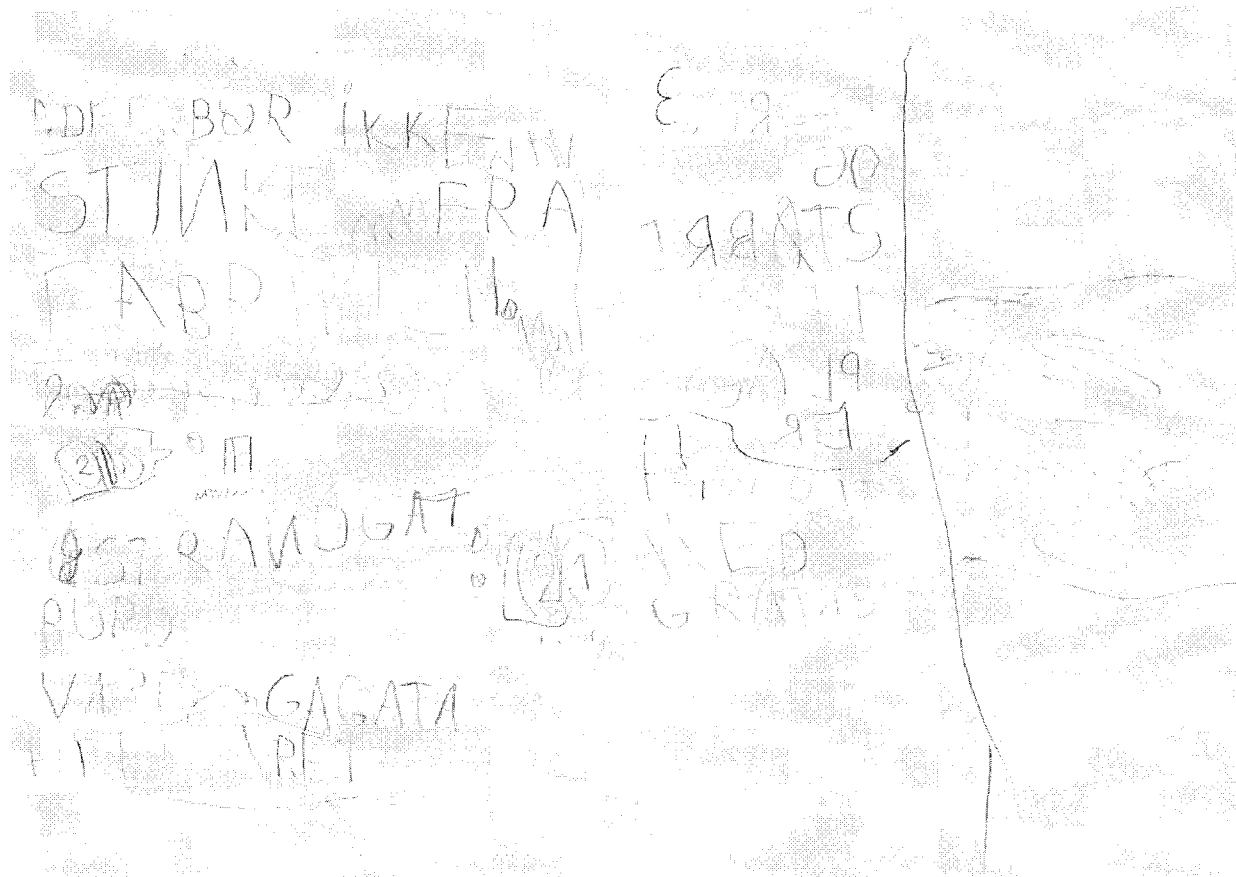
- Vei, vann og avløp
- Boliger i sentrum
- Grøntområder, uterom og hager
- Offentlige funksjoner
- Næringsliv
- Lillesand som turistby
- Barn og unges interesser – barn og unge som ressurs
- Eldre – tilrettelegging og ressurs
- Kultur
- Overflater og gatemiljø

Kommunens planavdeling har etter denne medvirkningsprosessen hatt mye materiale av ideer

og visjoner å samle i et plandokument. De aller fleste inspillene trenger man ikke å fastsette i en arealplan for å kunne gjennomføre. Arealplanen har hatt fokus på det som vil bli av varige endringer og tilrettelegging av ønsket arealbruk.

Planprogram

Det vedtatte planprogrammet har vært retningsgivende for utredninger og det endelige innholdet i planen.



Inspill fra Kaj 5år, Bergstø Barnehage

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer, retningslinjer og føringer med betydning for planarbeidet

Plan- og bygningsloven gir føringer for all planlegging og bygningsmessige tiltak. Loven inneholder bestemmelser, og viser videre til forskrifter for hvordan man utarbeider en reguleringsplan. PBL § 4-2 henviser f.eks til KU-forskriften.

Lov om kulturminner skal sikre ivaretagelse av kulturminner og kulturminnemiljø, også de som ikke er automatisk fredet.

Rikspolitiske retningslinje (RPR) for samordnet areal- og transportplanlegging, T-5/93. Denne legger blant annet vekt på samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med et utbyggingsbehov som begrenser transportbehovet, herunder fortetting i byggesoner i by- og tettstedsområder. Videre vektlegges miljømessige gode løsninger og klare grenser mellom bebygde områder og landbruks-, natur- og friluftsområder

RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, T-1/95 og T-2/08. Disse sier blant annet at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare. Videre skal nærmiljøet inneholde arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.

I tillegg til sentrale føringer vil **Regionplan Agder 2020** gi føringer for sentrumsplanarbeidet. Regionplan Agder 2020 har fem hovedsatsingsområder frem mot 2020;

1. *Klima: Høye mål – lave utslipp*
2. *Det gode livet : Agder for alle*
3. *Utdanning: Verdiskapning bygd på kunnskap*
4. *Kommunikasjon: De viktige veivalgene*
5. *kultur: opplevelser for livet.*

Av de fem satsningsområdene er det ikke naturlig å ta med alle i en plan for Lillesand sentrum. Prinsipper innenfor klima, det gode livet og kommunikasjon vil være bærende elementer i en sentrumsplan.

Areal- og transportprosjektet

ATP-prosjektet består av to deler, en transportdel og en arealdel. Regional arealplan for Kristiansandsregionen ble vedtatt av fylkestingene i Aust- og Vest-Agder i 2011. Planen legger opp til en felles, forpliktende arealpolitikk for regionen som skal legge til rette for bærekraftig utvikling og balansert vekst i hele Knutepunkt Sørlandet. Planen skal:

- *Minimere transportbehov*
- *Minimere arealforbruk til utbygging*
- *Legge til rette for miljøvennlig og sikker transport*
- *Legge til rette for god folkehelse*
- *Sikre universell utforming i all planlegging*

Regionalplan for senterstruktur og handel

Planen ble vedtatt i fylkestinget i oktober 2012. Denne viderefører strategiene fra Regionalplan for kjøpesenteretablering og tettstedsutvikling (2001). Målet for regional plan for senterstruktur og handel er å legge til rette for attraktive, miljøvennlige by- og tettstedssentra med bredt utvalg av forretninger, i tillegg til viktige funksjoner som møtested, offentlige kontorer og et godt og variert boligtilbud. Det er også et mål å unngå en utvikling som fører til unødvendig spredning av handelsvirksomhet og økt bilavhengighet. Videre er det et mål å etablere en samordnet politikk for lokalisering av nye kjøpesentre eller utvidelser av eksisterende kjøpesentre og sentrumsutvikling i Aust-Agder.

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Følgende planer gjelder innenfor planområdet ved oppstart av dette planforslaget. Deler av disse blir erstattet mens andre deler blir videreført eller blir gitt en revidering:

Verneplan Lillesand sentrum, datert 07.11.1996

Ole Olsen kvartalet, datert 04.11.1974

Bellevue, datert 14.06.1968

Bebyggelsesplan gnr.47 bnr. 76 mfl., datert 20.06.2007

Reguleringsplan for Kollers jorde – Viadukten, datert 18.10.2006

Reguleringsplan for Øvreberg, datert 14.12.2012

Sandsmyra – Springvannsheia, datert 12.04.2000

Langbrygga, datert 06.06.2012

3.3 Tilgrensende planer

Detaljregulering Kokkenes, datert 19.05.2010

Områdeplan Dovre, datert 04.10.2011

Detaljregulering Øvreberg, datert 14.12.2012

Verneplan Lillesand sentrum, datert 07.11.1996

3.4 En Funksjonsplan

Dette planforslaget er i større grad en funksjonsplan, enn gjeldende arealplaner.

Sentrumsplanens fokus er å legge til rette for og skape aktivitet, og foreslå tiltak som kan bidra til å oppnå ønsket effekt. Det settes særlig fokus på tiltak som stimulerer til handel, etablering av kontorvirksomhet, økt bosetting og økt fokus på betydningen av å ha gode byrom og grøntarealer.

DIVE-analyse

Planen har en omfattende historisk forankring. Et omfattende dokument kalt DIVE – analyse, en kulturhistorisk stedsanalyse, har vært selve fundamentet i planforslaget. Det har skaffet planen mulighetsrom med solid historisk forankring. Se mer under eget kapittel om DIVE analysen.

Planforslaget synliggjør behovet for en tett oppfølging fra kommunens side både som aktør, offentlig forvalter og eiendomsbesitter.



Bilde: dagens plansituasjon i Lillesand sentrum

4 Planens hovedfokus

Planarbeidet har bidratt til en ny forståelse av hva utfordringene i sentrum kan være. Ved oppstart av planarbeidet var fokus særlig rettet mot trafikk- og parkeringsutfordringer, og konflikter mellom bolig og støy fra arrangementer og utesteder.

Denne forståelsen er forsterket, men bildet er mer komplisert og sammensatt og frasen om at "alt henger sammen med alt" har fått en stor betydning i planarbeidet. Dette slik at sentrum sikres en bærekraftig utvikling for neste generasjon. Sentrum skal styrkes på sentrums egne premisser slik at den attraktive strukturen i sentrum ikke forringes men forsterkes.

4.1 Sentrum som møtested

Byrom som torg, gågater og miljøgater er viktige møteplasser. Tradisjonelle møtesteder har historisk sett vokst fram rundt veikryss, torg, allmenning eller brygge. Byspredning og økt mobilitet førte til at mange tradisjonelle møtesteder mistet sin posisjon og ble dominert av biltrafikk. For å gjenskape et levende sentrum må byens sentrum igjen bli det naturlige møtestedet i folks liv.

Mange byrom har blitt planlagt uten å tenke på samlingspunkt og møtesteder for fotgjengere. Et godt og levende sentrum bør være det administrative og kulturelle midtpunktet i folks liv, og ha tjenester og servicetilbud folk trenger til daglig. Dette kan være butikker, arbeidsplasser, skole, kino, kafeer og offentlige tjenester.

Sentrum bør være lett tilgjengelig for kollektive transportmidler, sykkel eller til fots, og være universelt utformet. Sentrum må kunne danne en ramme for liv og aktivitet for alle aldersgrupper.

Et bredt samarbeid for å sikre kvalitet, mangfold og tilgjengelighet er nødvendig for å gjøre sentrum til et godt møtested. På samme tid skal historiske spor sikres, grønne lunger utvikles og bevares, og handelen skal gis gode vilkår. Kommunen er planmyndighet,

mens i hovedsak næringsliv og grunneiere iverksetter og investerer.

Gjennom utarbeiding av en sentrumsplan kan man i planprosessen klargjøre verdier og visjoner, og bli enige om tiltak. I Lillesand sentrum har kommunen de siste årene ligget lavt med tanke på investeringer som ville gjøre sentrum mer attraktiv. Unntaket kan være tilbudet til turister som kommer i båt. Her er det gjort noen investeringer, men konkurransen skjerpes mellom småbåtdestinasjonene og det er viktig å utvikle tilbud og følge opp kravet til våre besøkende.

Sentrumsplanen åpner for større offentlig medvirkning i å skape et godt sentrum.

Tilgjengelighet, drift og vedlikehold må også sikres.



4.2 Brentemoen skole som møtested og aktivitetsskaper

Planen legger vekt på at skolen skal være møteplass for nærmiljøet. Både skolebygningen og skolegården utvikles slik at de som bor i området kan møtes der og drive med ulike type aktiviteter, organisert eller uorganisert. Det legges til rette for at skolebygningen og skolegården skal være åpne og tilgjengelige for befolkningen i sentrum. Skolegården kan utvikles til nærmiljøpark som skal være en trivelig og

inspirerende aktivitets- og møteplass for alle i nærmiljøet.

I skolegården skal det være muligheter til kunnskapstilegnelse, skapende, sosial og fysisk aktivitet. Brentemoen skole er i så måte en stor ressurs for sentrum. En utvidelse og en foredling av skolen bør komme tidlig i en tiltaksplan. Brentemoens nære relasjon til arealene på Smedmyra er spennende. Her kan det gjøres synergier som kan komme innbyggerne til gode i all fremtid og Brentemoen kan befeste sin posisjon i sentrum som en kulturbærer av lange tradisjoner.

Selve skolebygningen har en arkitektur som er en sentrumsskole verdig og underbygger den kulturelle verdien av en sentrumsskole. Som aktivitetsskaper er skolen nærmest uunnværlig, og planen hjemler en utvidelse av skolen og dens funksjoner. Det er viktig for sentrum at det som utvikles ved Brentemoen/Smedmyra har en multifunksjon slik at bruken av arealene ikke begrenser seg til skoletiden og kun skolebruk.

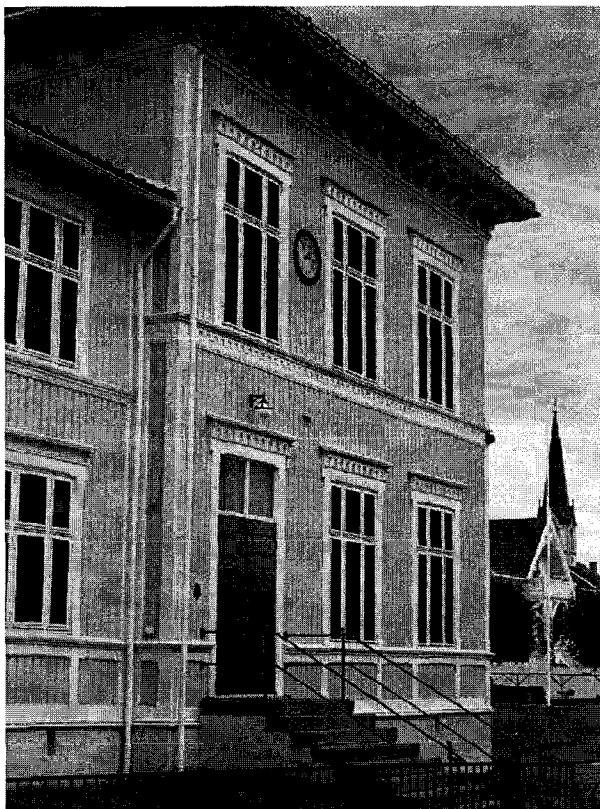


Foto: Lillesand kommune

4.3 Møteplasser i sentrum

Torg er definisjonen på møteplasser historisk sett. Tradisjonelt var torget stedet der bønder eller fiskere

fra distriktet i nærheten solgte sine produkter. Markedsplassen ligger av den grunn vanligvis sentralt plassert i byen eller stedet. Det var ofte faste utsalgssteder og man betalte et gebyr til byen eller kommunen. Mange varer ble fraktet til torget med hest og det var derfor ofte stallplasser i nærheten. Mange byer hadde også egne «hestetorg», og mange torg er også omgitt av kafeer og skjenkesteder. Torget fungerer som det tradisjonelle samlingsstedet for byens befolkning.

Torghandel

Torget har imidlertid fått mer karakter av å være et samlingssted og festplass enn salgs- og markedsplass. Mat kjøper nå de fleste på supermarkedet og samlingsstedet er nå definitivt på uterestauranter og i kafeer. Kaffelattekulturen skaper dermed nye møtesteder i sentrum. Det er imidlertid viktig for en bærekraftig fremtid at det igjen legges til rette for torghandel i sentrum. Kortreist og sunn mat med lokalt tilsnitt er det blitt mye større bevissthet rundt de senere årene. I en slik utvikling er det viktig å tilrettelegge for torghandel av frukt, grønnsaker, fisk og ferskvare.

Utvidet bruk av torget

Det er også viktig at man tilrettelegger for en enda større bruk av offentlige arealer til serveringssteder og møtesteder. Med riktig tilrettelegging kan Lillesand med sin sentrale beliggenhet i Agder bli attraktiv for helgearrangementer som biltreff, antikvariske messer, salgsmesser og andre plasskrevende arrangementer. Planen åpner for utvidet bruk av slike arealer i området rundt Sanden, tusenårsstedet, samt allmenninger og i private gårdsrom.



Foto: Jorunn Jensen, Visit Sørlandet

Tollboden

Plassen ved Tollboden har stor kulturhistorisk verdi. Ved en oppgradering av plassen basert på historisk korrekthet kan denne plassen bli en av sentrums sterke ressurser. Plassen egner seg utmerket til torghandel og fiskehandel langs kai. Dette er historisk sett et riktig grep og vil føre til en bedre opplevelse av sentrum enn at området brukes til parkering. Området kan få et historisk gatebelegg og semi-faste konstruksjoner for bodhandel og torghandel som kan skape et attraktivt miljø.

Allmenninger

Det advares sterkt mot å møblere eller bygge igjen trange allmenninger og smau mellom Strandgata og sjøkanten. Disse "siktlinjene" til sjøen representerer selve strukturen og attraktiviteten til sentrum. Planen foreslår og åpne disse rommene enda mer enn hva de er i dag. De er preget av bilparkering og blir etter hvert mer og mer gjenbygget med verandaer, trapper og installasjoner. Ytterligere nedbygging må unngås.

Man må også unngå at man i vernesonen tillater plattinger og unaturlige avgrensninger for f.eks. skjenkeareal. Det er avsatt betydelig areal til uterestaurant og serveringsareal i planen.



Foto: tv2.no

5 Handel

En butikkartlegging sommeren 2014 synliggjorde at det i Lillesand sentrum var noen få ledige lokaler, som et resultat av lokal flytting av butikker. Øvre del av sentrum var i 2014 ikke så attraktiv å etablere seg i, som i nedre del av sentrum mot havna.

Handel i regional sammenheng

Endringen som er mest markant de siste årene er at Sørlandsparken som handelssted er utviklet til et av Nord-Europas største handelssentre som er stor i volum, mens Lillesand sentrum utvikler en større bredde i nisje- og spesialbutikker, og mister posehandel-tilbudet. For å styrke sentrum må byen fylles med flere mennesker både på dagtid og kveldstid. Arbeidsplasser, boliger og byliv er derfor svært viktig.

Å sikre god kvalitet på byrommene og ivareta bymiljøet er et annet svært viktig tema i planforslaget for å styrke handelen på sentrums egne premisser. Det har likevel vært viktig å sette fokus på bruken av flere områder som i dag fremstår som "ferdig utbygd". Det er særlig viktig å foreslå annen og mer fremtidsrettet bruk av disse arealene for å skape en entusiasme og engasjement rundt utviklingen.



Foto: Jorunn Jensen, Visit Sørlandet

5.1 Gode bymiljø

Et viktig moment som er fremkommet i intervjuer, idégrupper og arbeidsmøter er at trafikken ødelegger for opplevelsen av Lillesand som en by for trivsel og handel.

Etablering av "shared spaces" i Strandgata med enveiskjøring fra vest mot øst og gågate i Vestregate mellom Strandgata og Storgata vil øke trafiksikkerhet, fremkommelighet og forbedre opplevelsen for handlende i sentrum. Det vil minimere unødvendig kjøring. Parkering skal finnes i nærheten og også korttidsparkering langs gater er vesentlig.



Det er også fremkommet at gode byrom har mye med skalering av tiltak å gjøre. Det fastsettes bestemmelser i planen som ivaretar opprinnelig eiendomsstruktur for å hindre lange sammenhengende fasader og hindre tildekking av vinduer. Det settes krav om inngangsdør fra gate til alle butikkenheter og begrensninger på høyder som sikrer solinnfall og tar vare på den eksisterende skaleringen av bygningsmassen. Dette er typiske faktorer som spiller inn for opplevelsen av sentrum for den handlende.

Møblering av byrom

Tilrettelegging for utsmykning, etablering av gatemøbler og lekaktiviteter for små og større barn skal prioriteres etablert i indre deler av sentrum før de etableres i områder i randsonen.

Lokalisering av funksjoner

Forretning, kafe, restaurant og kulturinstitusjoner med høy publikumsfrekvens skal søkes å legges til prioriterte sentrumsgater. Tjenesteyting som lege, advokat, konsulenttjenester, eiendomsmegling og lignende skal søkes å ligge noe i utkanten av prioriterte sentrumsgater hvis man får valget.

Varelevering og søppelhåndtering

Det blir strengere krav til samordnet varelevering og søppelhåndtering. Det er også krav om at søppelenheter skal innebygges hvis mulig. Det har en estetisk verdi og en verdi for å hindre brannspredning.

Kommunen kan gjennom planen styre og tilrettelegge for tiltakslistene. Det resterende må handelsstanden og gårdeiere i sentrum løse selv, eventuelt i samarbeid med kommunen.

5.2 Samarbeid

Kommunen vil jobbe aktivt for å etablere et trekantsamarbeid mellom gårdeiere, forretningsdrivende og kommune. Dette er vesentlig for at sentrum fremstår på en ønskelig måte i forhold til arrangementer, vedlikehold av bygninger og gårdsrom, koordinere aktiviteter, bruk av fellesarealer med videre.

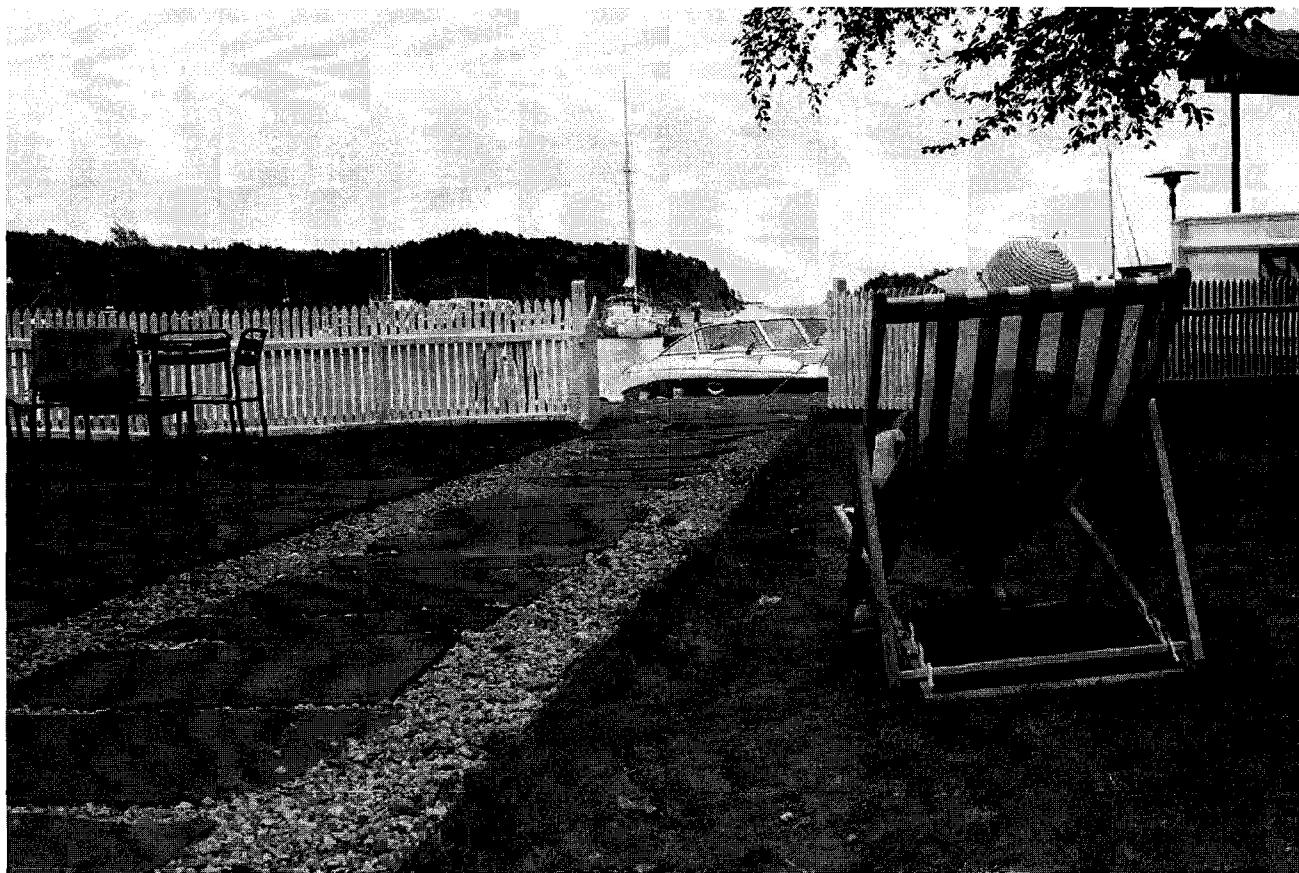


Foto: Jorunn Jensen, Visit Sørlandet

6 Sentrum som regional destinasjon

Lillesand har i dag et bra utvalg av nisjebutikker som er blitt regionale destinasjonsbutikker. Denne tradisjonen kan med fordel rendyrkes og videreføres. Det bor 180.000 mennesker innenfor en halv times kjøring fra Lillesand. Det finnes et mulighetspotensiale innenfor segmentet med nisjebutikker til å bli en *destinasjon for regionen*.

Nisjebutikken som konsept

En nisjebutikk fører varer som ikke er "dusinvarer", men kan ha et mer spesialisert tilsnitt. Det viktigste er at det er kvalitet og kunnskap som er driveren bak forretningskonseptet. Det bør være en oppgave for Lillesand Vekst og Handelsstanden og utnytte dette potensiale.

Større butikker

Lillesand bør ha et par-tre konsepter med butikkareal opp mot 500 m². Dette kan bli "drivere" i og etablere et mer attraktivt og bærekraftig sentrum.

Planforslaget hjemler et par-tre slike prosjekter.



Foto: Jorunn Jensen, Visit Sørlandet

7 Kontor

Sett i forhold til samordnet areal- og transportplanlegging, er den beste lokaliseringen for kontor i sentrum. I dag har Lillesand sentrum flere kontorplasser. Det er en ønsket utvikling at kontorplasser lokaliseres i sentralt og ikke i randsonen. I planarbeidet er det lagt til rette for mange flere kontorplasser. Bykjernens urbane kvaliteter kommer bedre til sin rett med flere kontorplasser.

Premissgivende faktorer

Flere gårdeiere nevner parkering og gode kollektivløsninger for de ansatte, og fleksible lokaler som viktige forhold for kontorlokaliseringen. Derfor er det viktig at det bygges et tilfredsstillende antall parkeringsplasser til kontorvirksomhet. Disse plassene

bør fortrinnsvis etableres under bakken eller på andre mindre attraktive arealer. Det er tatt inn bestemmelser i planen om dette. Det er også vesentlig at man stadig arbeider for å bedre kollektivtilbudet i og rundt sentrum med god forbindelse til regionale kollektivtilbud.

Sannsynligvis vil man etter hvert tenke annerledes om kontorlokalisering. Erfaringer fra andre større byer viser at byidentitet og byliv er ettertraktede kvaliteter i forbindelse med etablering av kontorer. Flere vil etterspørre disse kvalitetene når de velger arbeidsplass, og lokalisering vil være et fortrinn i konkurransen om arbeidstakere.



Foto: Harrogate

Kommunens rolle

Kommunen må være med å markedsføre byens kvaliteter ved selv å være lokalisert i sentrum, gjerne sammen med andre aktører. Kommunens egen kontorvirksomhet kan brukes som et godt eksempel. En viktig utfordring i sentrum er å få realisert utbyggingspotensialet. Kommunen kan innta en mer aktiv rolle i denne utviklingen. På samme måte er kommunens rolle som eier av eiendommer i sentrum og som utvikler av disse eiendommene viktig.

8 Kulturtilbud og kulturliv

Kommunens rolle i forhold til byens kulturtilbud og kulturliv er først og fremst å være tilrettelegger. Ved å legge til rette og ellers gi gode nok rammebetingelser for ulike kulturytringer og –uttrykk, er håpet at disse skal kunne befestes seg som lokale kulturarenaer.

Kulturarenaer

For å tilrettelegge for et mangfoldig kulturliv, vil det være behov for forskjellige typer arenaer for utfoldelse.. Ved større arrangementer med stor publikumsmasse er det spesielt viktig at sentrum fremstår som ryddig og med en god organisering, møblering skal være hensiktsmessig og gjennomtenkt.

Mobile scener

Bruk av store mobile scener som lastebiler og tilhengere, samt avstegninger og gjerder som har et midlertidig preg er ekskluderende, plasskrevende og forringer de flotte omgivelsene og det gode bymiljøet som finnes i sentrum. Planen foreslår innkjøp av en flytende mobil scene eller annen installasjon som kan brukes ved arrangementer langs etablissementene ved havna. Eierskapet og drift av denne bør ligge utenfor kommunalt virksomhetsområde. Bruken bør imidlertid hjemles av kommunen eller en næringsorganisasjon eller interessegruppe.

Museet

Museet er en svært viktig del av sentrumsopplevelsen. Et veldrevet museum tiltrekker seg besøkende. Museet har tradisjonelt vært flinke til å være aktuelle og aktivitetsgraden er høy, ikke bare om sommeren men også i resten av året. Museet som kulturbærer og aktivitetsskaper i sentrum er viktig.

Kino

Det har i de siste år vært en nedgang i antall besøkende for kinovirksomhet. Små kinoer har ofte utfordringer med besøkstallene. Konkurransen fra både strømmetjenester og IP-TV gir kinoer en utfordring med å være bærekraftige i fremtiden. I Lillesand finnes et flott e-teater som har gode fasiliteter og er godt dimensjonert i forhold til en rekke lokale aktiviteter. Kinoen er en viktig

samlingsplass i sentrum. Bruksområdene bør utvikles og alternative drifts- og samarbeidsformer bør etableres. Den arkitektoniske verdien på kinoen er høy. Det er et av de få byggene i sen funkisstil i sentrum, og et eksempel på forsamlingslokalet som var en stor kultur på 50-tallet og helt frem til 80-tallet. Kinoen er oppført i 1958 og eksteriøret fremstår i stor grad i original stand og er på samme måte som museet en solid kulturbærer i sentrum.

Etablering av kulturtilbud

De siste årene er det gjort etableringer av kulturtilbud som gir mye tilbake til resten av sentrum. I tillegg til etableringen av nye treffsteder som dyrker kaffékulturen, er etableringen av scene i hotellhaven til Hotel Norge et flott tilskudd. For å sikre tilbudet hjemler planen at det settes opp en støyskjerm mot trafikkstøy fra Jernbanegata. Et ytterligere eksempel på kreativitet finnes også i Vestregate ved kulturhuset Arken. Her er det etablert scene i et portrom og i et eldre uthus. Disse to kulturscenene bør fungere som gode forbilder på hva man kan bruke av arealer som sikrer aktivitet og attraktivitet. Planen hjemler for etablering og oppfordrer til bruk av bakgårder og portrom i kulturøyemed.

8.1 Utendørs arealer til arrangementer og utleie

Bruk av utendørs arealer i kommunen til arrangementer og annen utleievirksomhet er hjemlet i vedtak i bystyret i dokumentet Retningslinjer for salg, aktivitere og utearrangementer i lillesand sentrum.

Planen legger til rette for høy grad av bruk av offentlige arealer. Slik aktivitet vil være positivt for resten av sentrum.

9 Å bo i byen

Et viktig mål med ny sentrumsplan er å øke antallet mennesker som bor i sentrum. Økt bosetting sikrer liv og virksomhet til ulike tider. Å bo i sentrum innebærer flere valgmuligheter og korte avstander for de fleste gjøremål. Et godt bomiljø øker beboernes interesse for å ta vare på omgivelsene og representerer en viktig ressurs i sentrumsutviklingen.

Hvem bor i sentrum?

Sentrum, slik den er definert i planen, skiller seg fra kommunesnittet på flere måter. Andelen barn fra 0-19 år som bor i sentrum er lav. I sentrum lever det flere enslige mennesker enn i snittet ellers i kommunen.

Det er de eldre aldersgruppene hvor økningen er størst og hvor framskrivningen forventer større økning. Dersom ønsket er å styre befolkningssammensetningen i sentrum i retning av utjevning av sosial ulikhet trengs aktive grep i forhold til boligpolitikk, utforming av byrom og fokus på møteplassene.

Møteplasser for de som bor i byen

Det finnes flerkulturelle møteplasser – både offentlige og private – i sentrum og dens nære tilknytning. Biblioteket, kafeer og møtesteder, kino og konsertarenaer, flere utendørs anlegg for lek og samvær er eksempler på slike møtesteder. I utvikling av sentrum må det legges opp til et stort mangfold i funksjoner som gir rikdom og variasjon i aktiviteter gjennom døgnet, uka og året. Det må stimuleres til flerbruk av arealer og bygninger slik at en blanding av funksjoner kan støtte opp om hverandre. Det kommer til å finnes nok av muligheter. utfordringen er i større grad å få det store, sammensatte publikum til å bruke dem.

Barnehage

På kort sikt er det ikke behov for barnehage i sentrum, ut fra antall barn som bor i sentrum. Dette vil endre seg når man tilrettelegger for en økning av antall boliger i sentrum. En sentralt lokalisert barnehage i sentrum vil være med å øke bosetting og begrense

bruk av bil for transport til og fra barnehagen.

Erfaringsmessig er behovet for barnehageplasser i sentrum større enn det barnetallsprognosene viser. Dette skyldes at flere ønsker å ha barnehageplass i byen p.g.a. nærhet til arbeidssted/skole fremfor barnehage i nærområdet.

Planen har ikke satt av spesiell plass til barnehage. En barnehage er plasskrevende. Det bør derfor være et mål å legge best mulig til rette for at eksisterende barnehager skal kunne få bestå, samt legge flere tilbud for barn opp mot gode og stimulerende lekeplasser og turområder som kan benyttes i fellesskap. Men hvis behovet blir tilstede er det muligheter og hjemmel i planen for barnehage på Smedmyra. Uteareal kan sikres ved bruk av takflater.

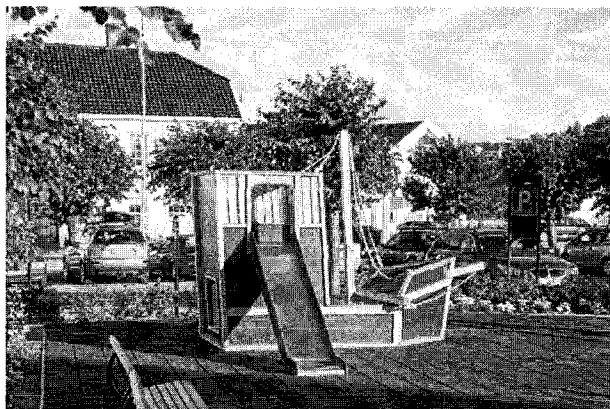


Foto: Sigmund Rosland

10 Barn og unge

Sentrum med sin dynamikk har større omløpshastighet på det meste; endringer skjer raskere. Nye trender, tanker, kultur- og underholdningstilbud manifesterer seg raskt og får sitt uttrykk. De endres så, forsvinner eller blir erstattet av nye. Byens sentrum har stor tiltrekningskraft. Den trekker til seg underholdnings- og kulturtilbud, butikker, spisesteder, puber og barer – som igjen trekker til seg innbyggere.

Offentlig ungdomspolitik hadde lenge som uttalt strategi å gi tilbud til de unge bare i boområdene, både fordi det var viktig å styrke nærmiljøenes identitet, men også fordi det var viktig å holde de unge borte fra «det farlige bysentrum». Disse holdningene er nå mye mer nyanserte. De større byene har gjennomført sentrumstiltak for unge, enten gjennom etablering av ungdomshus, allaktivitetshus eller ved andre tiltak. Tiltakene tar utgangspunkt i de unges egne kulturuttrykk og -oppfatninger.

Sentrum trekker også til seg mindre positive elementer, atferd og virksomheter, men en må samtidig fokusere på de spennende mulighetene et levende og mangfoldig bysentrum kan være, særlig med de unge som sentrale aktører.

Ungdomskultur

Byen har en internasjonalisert ungdomsbefolkning: I byene vokser ungdom opp i et mer internasjonalt samfunn, hvor jevnaldrende med ulik etnisk bakgrunn utgjør en stadig større del. Formidling av ungdomskultur har ingen grenser og vi ønsker at sentrum skal være en samlende arena. Ungdom fanger raskt opp tendenser i samfunnsutviklingen. Trender og kunstneriske uttrykk kan oppstå og spres på et øyeblikk. Barn og unge som bor i og nær sentrum, gjerne får et nært forhold til sentrum og de tilbud som finnes her. Det kan synes som at disse barna benytter kino, bibliotek og byens leketilbud mer enn andre barn, også etter at de slutter skolen.

Nærhet og identitet til et bysentrum bygges opp gjennom hverdagsmøter. Sentrum som arena for barn

og unge må derfor ikke svekkes. Tilbud til barn og unge må prioriteres på alle nivå. Utflytting av barn- og ungdomsskoler fra sentrum, er en negativ utvikling i denne sammenheng og bør ikke forekomme. Planen foreslår en utvidelse og en forsterkning av Brentemoen skole.

Arrangementer for barn og unge

Byens 17. mai feiring befester en tenkemåte som kan være en inspirasjon for videre satsing: Hele Lillesands befolkning reiser til sentrum nettopp for å se på og hedre den kommende generasjon. Dette gir et godt bilde på hvilket potensial sentrum besitter som møteplass.

Hva kan kommunen gjøre:

- Byen må gjøres tilgjengelig og attraktiv for den unge befolkningen, både i innhold og utseende.
- Ungdom må få beholde, samt få tilbud om nye arenaer for kulturell og fysisk aktivitet i sentrum; Kulturskolens tilbud til barn og unge bør styrkes i sentrum og det må legges til rette for nye aktører.
- De tradisjonelle kulturarenaene som bibliotek, teater og konsertarenaer må aktivt satse på ungdomskultur.
- Museum og gallerier bør øke satsningen rettet mot barnefamilier og ungdom.
- Mønstringer av ungdommens mangfoldige, egne kulturelle uttrykk må være en kontinuerlig prosess som må settes i system.

Barn og unge i by

Andelen av barnefamilier er i dag forholdsvis lav i sentrum, men vil likevel stige parallelt med byens vekst. Imidlertid er det en kjensgjerning at en stor andel barnefamilier ikke ønsker å bo i sentrum.

Barn og ungdom er eksperter på fysisk miljø. De opplever, ser og anvender uterommet mangfoldig.

Men alt for få utemiljøer i byer innbyr til aktiv lek og bevegelse. Forskere er bekymret for utbredelsen av ekstrem fedme og livsstilsykdommer, og mener at noen av de viktigste tiltakene er å planlegge stedene våre for fotgjengere og syklistene fremfor biler. Vi trenger gode uterom for påkopling snarere enn avkopling. Barn og ungdom trenger miljøer som frister til å oppholde seg ute, til å leke, gå og sykle i hverdagen.

Grønne områder for barn og unge

I en urban grønstrukturssammenheng, vil et tilbud tilrettelagt for barn og voksne sammen, være viktig uansett om det er besteforeldre eller barnefamilier som dominerer boligområdene i sentrum. Planen legger opp til å sikre tilstrekkelig uteareal for barn og unge. Arbeidet følges opp i kommuneplanens bestemmelser. Bestemmelsene gir funksjonskrav om sol og kvalitet på leketilbud. Planen gir krav om lokalisering; avstand og god tilgjengelighet fra bolig.

For sentrum skal det legges spesielt vekt på å utvikle nærmiljøparker der allmenn park, kvartalslek- og sandlekeplastlestilbud integreres. I forarbeidene bidro barnefamilier og elever for å få frem syn på hvordan de bruker sentrum og på nye ønsker og behov. Barn i byen er fysisk aktive og blir i liten grad kjørt rundt av sine foreldre. Det fremkom at det er viktig med tilstrekkelige og gode nok arealer for uteopphold. Det er også viktig med sikkerhet i gatene, spesielt å ha sikker tilgang fra bolig til lekeoppholdsområdene.

Trygghet i forhold til kriminalitet, trafikk og vann er styrende for barnas mulighet til å velge både leke- og oppholdsarealer. Barnefamilier påpeker at parkering og gjennomgangstrafikk ønskes redusert. Spesielt Strandgata fremstår i dag som en barriere for barn både pga trafikksituasjonen, men kanskje også fordi at konsentrasjonen av skjenkesteder gir grobunn for et miljø som kan føles utrygt for mange på kveldstid. Ut fra barn- og unges interesser vil enkle tiltak som å sikre oversiktighet ved brede, godt belyste gater og smau være viktig. Også Storgata og Jernbanegata oppleves som barrierer på grunn av stor trafikk i forholdsvis stor hastighet.

Bevegelser i sentrum

Familier og ungdom/barn har gjerne egne løyper eller «rundturer» de ofte benytter gjennom sentrum, gjerne flere familier sammen. Alle opparbeidede

lekeplasser benyttes i all hovedsak. Noen gateløp benyttes også, og ungdom bruker i tillegg uformelle møteplasser rundt matbutikker, kiosker og benker. Biblioteket er mye brukt.

Eldre barn er opptatt av både aktivitet og opphold; det å ha en plass å kunne møtes. Kombinasjonen av mulighet for fri lek med en sosial profil, samtidig med et tilrettelagt tilbud i form av ballplasser og/eller variert lekeutstyr har appell for alle aldersgrupper. Velholdte og godt opparbeidede fysiske miljøer skaper tilhørighet og glede.

Smau og snarveier

Det er laget et eget temakart for smau og snarveier i sentrum. Dette er et arbeid som er utført av "beinveigruppa". Dette er en sammenslutning av ildsjeler med spesiell interesse for de historiske snarveier og allmenninger. Arbeidet er også kvalitetssikret av kommunens planavdeling. Det er vesentlig at allmenninger og smau blir oppgradert etter en nærmere plan og at frivillige ressurser er medspillere i dette arbeidet. Det ligger mye uforløste ressurser i frivillighetsarbeid som med rette organisering kan bli en ressurs for spesielt barn og unge og deres tilgang til lekeplasser, grøntarealer og trygge områder. Belysning og istandsetting av utrygge snarveier og smau bør være en prioritet i sentrum.

Smau og snarveier er også viktige for å sikre trygg skolevei for barn og unge som bor i sentrum.

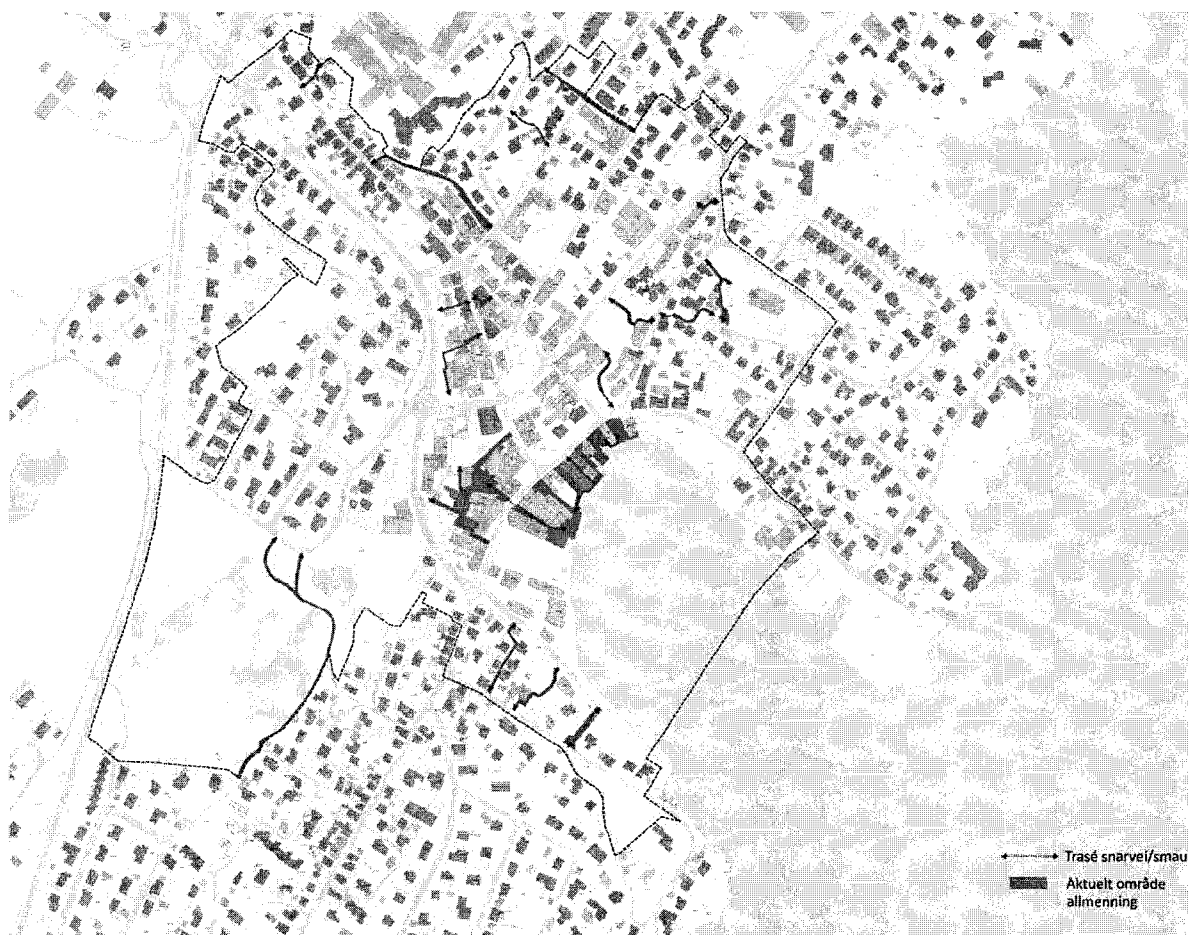
Fremtidig tilbud for barn, unge og familier

Smedmyra, eller brannstasjonen, foreslås revet.

Brannstasjonen har planer om å flytte ut av sentrum og har fått et formål i områdeplan for Stykkene. Her forutsettes det naturligvis at det oppnås enighet om avtale om arealbruk. Uansett så er det KBRs faglige begrunnelse om ny lokalitet som ligger til grunn for omdisponering av arealet på Smedmyra.

Arealet på Smedmyra er interessant i et byutviklingsperspektiv. Dette arealet kan sees i sammenheng med arealene på Brentemoen og en utvikling av barneskole i sentrum. I dette kvartalet kan man oppnå en samlokalisering av alle kommunale tjenester til barn, unge og familier slik som PPT, SFO, helsestasjon, tannlegeklinikk, barne- og familietjenester. Tanken på å utvikle Smedmyra sammen med Brentemoen skole er spennende sett i

et byutviklingsperspektiv. Området er foreslått til tjenesteyting og skal detaljreguleres.



Bilde: temakart, Småu og snarveier, Lillesand kommune

11 Havn

Lillesand havn er i deler av året travel som turisthavn og er tilrettelagt med småbåtanlegg, gjestebrygge og i sesongen turistinformasjon og havnevertsskap. Det har vært ønskelig fra både politisk hold og fra publikum å utvikle havna ytterligere. Langbrygga har en egen plan og ytre del av Langbryggaplanen er tatt ut av planarbeidet da det foreligger en forholdsvis ny plan for dette området. Sjøarealene er avsatt til trafikkhavn og fungerer slik også i dag.

Marina

Sentrumsplanen foreslår en endring i indre del av Langbrygga. Det har vært et behov for en mer fremtidsrettet marina i sentrum som tilbyr turister og fastboende enda høyere grad av service. Det har også vært et ønske å knytte båtturnisme enda nærmere sentrum. Ved å anlegge en flytende marina i indre del av Langbrygga, der det tradisjonelt har ligget charterbåter til Blindleia, vil man oppnå en større aktivitet i denne delen av sentrum. Avtalen med charterbåtene kan videreføres ved Vervnområdet på Kokkenes.

Lektere for bevertning

Restaurantene som direkte grenser til sjøarealene har i dag serveringsareal ute i tillegg til inne. Disse restaurantene får en mulighet i planen til å anlegge serveringslektere der hvor de selv har hjemmel på kaiarealet. Det er en forutsetning at disse lekterne er enkle å flytte og ikke bærer direkte preg av fast installasjon og heller ikke hindrer generell båttrafikk i indre deler av havna. Det er avsatt arealer i sjø til dette formålet. Det er en klar forutsetning i forslaget at disse lekterne skal fungere som en forlengelse av byggene slik at ikke siktlinjer mot sjøen hindres. Dette kan også hindre press på etablering av serveringsarealer i de viktige siktlinjene i allmenningene.

Flytescene

Det er også ønskelig at det finnes en flytescene eller lignende installasjon som kan flyttes til arrangementssteder i indre havn. Denne kan ha fast

tilhold ved S.N Hansens park, men bruken av en slik scene kan være med på å hindre uønsket bruk av midlertidige installasjoner ved arrangementer ved allmenninger og restauranter som grenser til sjøarealene.

Badestrender

Det er i dag to strender i Lillesand sentrum. Disse to strendene representerer tilknytning til havn og sjørettet friluftsliv i sentrum og er viktige som miljøskapere og et viktig element i et folkehelseperspektiv. Et element som et enkelt stupetårn eller flytebrygge som et svømmepunkt ville heve bruksområdet til S.N. Hansens park vesentlig. Se eget punkt om S.N. Hansens park under bykvartal 7 i DIVE-analyse og områdebeskrivelse.

Utsmykning av havnebasseng

Planen legger ikke hindringer for at det kan plasseres en utsmykning i havna som en fontene eller lignende men det er en forutsetning at en slik installasjon ikke hindrer ferdselen i havna.

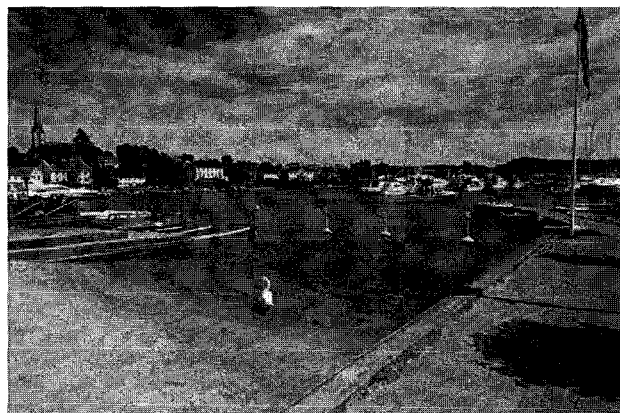


Foto: Cedric Lang

12 Grønnstruktur

I Direktoratet for naturforvaltnings (DN) håndbok nr. 6-1994 er grønnstrukturen i byer og tettsteder definert som: "veven av store og små naturpregede områder i byer og tettsteder". Den faglige definisjonen av begrepet er vid, og favner et bredt spekter av områder og naturinnslag.

En regner gjerne at grønnstrukturen består av:

- turdrag i byggesonen, parker, lekeområder, kirkegårder, alléer og andre opparbeidede grønne områder
- store og små naturområder i byggesonen, som naturparker og «hundremeterskoger», også "restområder" med grønt preg
- naturinnslag og vegetasjon, bl.a. i privathager og fellesarealer i boligområder
- romdannende grøntområder og viktige landskapselementer med naturpreg • områder langs vann og vassdrag og sjø

Lover som skal ligge til grunn

Folkehelseloven (LOV 2011-06-24 nr. 29: Lov om folkehelsearbeid) har som formål å "bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller". Kommunens ansvar for folkehelsearbeidet går fram av § 4: "Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen." Det går videre fram at "kommunen skal fremme folkehelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging, forvaltning og tjenesteyting."

I folkehelseloven § 6 heter det at "Kommunen i sitt arbeid med kommuneplaner etter plan- og bygningsloven kapittel 11 skal fastsette overordnede mål og strategier for folkehelsearbeidet som er egnet

til å møte de utfordringer kommunen står overfor." Planlegging av grønnstrukturen bør derfor inngå som en del av arbeidet med å møte kommunens folkehelseutfordringer. Lovens § 7 pålegger også kommunene en plikt til å "iverksette nødvendige tiltak for å møte kommunenes folkehelseutfordringer". Dette kan blant annet omfatte tiltak knyttet oppvekst- og levkårsforhold som fysiske/ sosiale miljøer og fysisk aktivitet, herunder tilgang til natur, turområder, parker, friområder og annen grønnstruktur.

Grønnstruktur i sentrum

Planforslaget inneholder eget temakart for grønnstruktur. Grønnstruktur bidrar til livskvalitet. Det gjør at vi kan leve med nærhet til natur i byer og tettsteder. Vi har alle glede av at det er innslag av grønne områder og kvaliteter; grønnstruktur, der vi bor. Mange opplever dette som en forutsetning for «det gode liv». Det er vitenskapelig dokumentert at tilgang til natur og grønnstruktur påvirker både vår fysiske og mentale helse. Parker og friområder fungerer som møteplasser, hvor vi kan være fysisk aktive og oppleve sosial kontakt. De gir oss opplevelse av natur- og årstidsvariasjon, stedsidentitet og tilhørighet, og er viktige historiefortellere når byen endres. De grønne områdene og sammenhengene i grønnstrukturen er viktig for å drive friluftsliv og fysisk aktivitet. Det er avgjørende for at vi kan oppleve et naturmangfold i by og er en viktig arena både for historiske prosesser og det sosiale liv.

Grønne formål og folkehelse

Naturen og de grønne strukturene i byen har to sentrale helsefremmende funksjoner. De bidrar til naturopplevelser og inspirerer til og gir mulighet for fysisk aktivitet. Grøntområder og sammenhenger i grønnstrukturen gir mange mennesker muligheter for å gå turer, drive aktiviteter og oppholde seg i naturpregete omgivelser nær der de bor. Nær og letttilgjengelig på muligheter gjør at flere er fysisk aktive. Tiltak for å forbedre forholdene vil både bidra til byens beboere kommer seg ut oftere, og at nye grupper blir aktive.



Foto: Sigmund Rosland

Parker

Lillesand har flere fine parker og planen hjemler ytterligere areal avsatt til allmenne formål. Størrelsen på arealene avsatt til park gjenspeiler nødvendigvis ikke hvordan et område fungerer som park. Et mindre og intimt område fungerer som regel bedre enn større åpne arealer. Også opplevelsen av stedet som sosialt samlingspunkt blir bedre hvis arealene er skalert etter hvor mange som besøker stedet. Hele kaifronten i sentrum fungerer som et urbant naturområde men er ikke avsatt i kartet som grøntstruktur. Det er allikevel en kvalitet som fungerer som en grønnstruktur hvor nærheten til havet er den åpenbare kvaliteten. En grønnstruktur i sentrum trenger ikke nødvendigvis inneha mye grønn beplantning. Det er allikevel viktig at de innehar de kvaliteter man forventer av et grøntområde i sentrum. Aktivitetsapparater, parkmøblering og utsmykking er kvaliteter som oppveier mindre innslag av beplantning. Grønne områder i sentrum (parker) må ligge i naturlige ferdsselsårer og ikke for langt fra der hvor folk vanligvis oppholder seg.

S.N. Hansens park

S.N. Hansens park er et grøntområde med et stort potensiale til å fylle kravene til et urbant grøntområde. Ulempen kan være områdets beliggenhet som er litt utenfor det vanlige trafikkerte bysentrum. Ved å bygge inn kvaliteter i området kan det allikevel være en destinasjon for "hverdagstrafikken" i sentrum.

Sanden

Sanden, eller tusenårsstedet har en beliggenhet og et potensial til å bli det beste området for formålet på grunn av sin sentrale beliggenhet. Ved å bygge inn

urbane grønnkvaliteter her så gir vi sentrum den kvaliteten som Lillesand fortjener både historisk og funksjonelt.

Emil Knutsens plass

Parken Emil Knutsens plass beliggenhet er selve definisjonen av sentrumpark. Parken trenger en oppgradering av urbane kvaliteter og ansiktsløftning.

Rådhusparken

Rådhusparken er en annen park som trenger en oppgradering av sine urbane kvaliteter. Flott beliggenhet som brukes til festplass og samlinger. Også her er det ytterligere potensiale for kvalitetsheving av innholdet.

Brentemoen (skolegården)

Grøntområdet ved Brentemoen (skolegården) er også viktig å vedlikeholde og utvikle som en kvartalslekeplass etter skoletid. Dette er en mye brukt lekeplass og fungerer helt utmerket som kvartalslekeplass.

Springvannstemmen

Springvannstemmen har fått arealformålet "statlig sikret friluftsområde" i planen og fungerer som et tilrettelagt naturområde. Adkomst fra trapp fra Jernbanegata knytter dette området nærmere sentrum. Springvannstemmen er en kvalitet for sentrumsnært friluftsliv som er uvurderlig og har gjennom planen fått riktig arealformål.

Grøntområder utenfor planområdet

Planforslaget tar ikke med vurderinger av grøntområder utenfor planavgrensningen. Likevel må det nevnes at prosjektgruppen mener det er viktigere for publikum at de grøntarealene som ligger innenfor planavgrensningen utvikles med gode kvaliteter enn at det etableres nye arealer på for eksempel Kokkenes. Kokkenes ligger utenfor den urbane trafikken og er ikke et naturlig område å besøke for publikum som besøker byen som handlested og sosialt treffsted.

Kokkenes ligger ikke så langt i fra sentrum, men det at man må gå gjennom boligområder for å komme dit gjør at det ligger utenfor den alminnelige sentrumstrafikken og nytten av en kostbar investering gir nødvendigvis ikke den rette effekten målt opp mot nytteverdien av utvikling av arealene i sentrum.

13 Vegnett og samferdsel

13.1 Shared spaces – "sambruksområde"

Shared spaces er en utforming av gateløp som ble funnet opp av den nederlandske trafikkingeniøren Hans Monderman. Første gang shared spaces utformingen ble brukt i planlegging var i den nederlandske provinsen Friesland i 1991. Det er flere formål med Shared Space, eller sambruksområde på norsk. Det primære formål med tiltaket er å skape estetisk flotte trafikkarealer og byrom, som egner seg til opphold, handel og

rekreasjon for byens beboere og besøkende (myke trafikanter), samtidig med at trafikken kan avvikes på en effektiv måte.

Hensikten var å myke opp bygater til å bli et bedre sted for de myke trafikanter. I en slik gate blir det ofte en fartsbegrensning i sone på 15-20 km/t.

Definisjonen av sambruksområde er meget bred. I mange tilfeller kan det derfor drøftes om en konkret utforming av et trafikkareal er et sambruksområde eller ikke. Samtidig er det vanskelig å klassifisere utformingene i ulike grupper, da ideen med sambruksområder blant annet er å tilpasse utformingen til de lokale omgivelser, og hver utforming er derfor unik. Det er imidlertid funnet tre forslag til mulig klassifisering.

Gatebelegg i "shared spaces"

For sambruksområder gjelder det ofte at det er benyttet avvikende belegg i området. Det særlige trafikkmiljø understrekes også ved bruk av beplantning, belysning, synlige entreer til butikker, utsmykning som blomsterkasser og skulpturer, samt ulike former for møblering. Inn mot områdene er det ofte anlagt ramper, kjørebane er innsnevret, og det er etablert portaler eller lignende for å dempe farten og varsle at en er på veg inn i et annet trafikkmiljø.

Bilene har ingen dedikert plass i en slik utforming annet enn ved tradisjonell fortausparkering. Gatebelegget er uten kanter og oppmerkinger av trafikal betydning. Ingen trafikanter har vikeplikt for noen andre. Filosofien er med andre ord å planlegge og utforme gaterommet uten eller med begrenset regulering, skilt og separering av tunge kjøretøyer, biler og myke trafikanter i tid og rom. I stedet er det trafikantene som selv gjennom øyekontakt skal "forhandle" og bli enige om hvem som skal vike. Dermed

oppnår man et mykere trafikalt bilde med gjensidig respekt for hverandres tilstedeværelse.

Detaljeringen av shared spaces eller sambruksområde er ikke bestemt i områdeplanen. Det vil foregå i en detaljert plan hvor detaljene og de forskjellige behovene vil måtte tas hensyn til.

Det som er sikkert er at det vil bli rom for parkering langs med gaten i et slikt gateløp.

13.2 Framkommelighet

Tiltaket har den fordel for biltrafikken at det ikke reduserer bilistens tilgjengelighet, hvilket for eksempel er tilfellet hvis det i stedet ble laget tradisjonelle gågater.

Fremkommelighet for sykler

Framkommeligheten blir i et visst omfang forbedret for syklistene. De kan i større grad sykle direkte fra a til b. I forbindelse med vikesituasjoner mellom biler og sykler er det i 35-86 % av tilfellene bilen som viker (Brenner, 2006, Wallberg, Stjärkvist og Ahlman, 2008). Det vil si at i de andre 14-75 % av tilfellene er syklisten nødt til å stoppe og vente til bilen har passert, hvilket forringer framkommeligheten for syklistene.

Fremkommelighet for fotgjengere

Framkommelighet for fotgjengere forbedrer seg sannsynligvis i større grad enn for syklistene. Som syklistene kan fotgjengere ta en direkte veg. I tillegg viker bilistene i større grad for fotgjengere enn for syklistene. Det betyr at fotgjengerne får færre stopp. På Skvallertorget og Centralplan er det 90 % av bilene som viker for fotgjengere. Andelen er litt lavere på Fiskaretorget og Stortorget. Her er andelen 50-63 %. På strekninger er andelen noe lavere enn på torg (Wallberg, Stjärkvist og Ahlman, 2008).

Universell utforming

Framkommelighet og tilgjengelighet reduseres for de synshemmede. I forhold til tradisjonell utforming mangler de lederlinjer og fargekontraster, og for denne gruppe fungerer det ofte også bedre med separering av de ulike trafikantergrupper. Noen typer belegg er på den ene side uheldig i forhold til de bevegelseshemmede som bruker rullestol og rullator. På den andre side er jevn overflate og at det ikke er nivåforskjeller et pluss for de

bevegelseshemmede (Myrberg et al. 2008, Sørensen, 2009).

Quimby og Castle (2006) foreslår å oppdele sambruksområder i følgende tre kategorier:

- sambruksområde uten fysisk regulering eller prioritetering av ulike trafikantgrupper
- skilting, oppmerking og fysiske elementer er fjernet eller redusert, men normale prioriteter og rettigheter for ulike trafikantgrupper er beholdt
- skilting, oppmerking og fysiske elementer er beholdt, men normale prioriteter og rettigheter for ulike trafikantgrupper er fjernet

Brenner (2006) foreslår å oppdele sambruksområder i følgende to kategorier:

- uorganisert gaterom, som er gaterom uten fysisk regulering og med like rettigheter for alle trafikantgrupper
- organisert gaterom, som er gaterom med fysisk regulering i form av for eksempel ulike vegbelegg og pullerter og noen form for trafikkregler

Myrberg et al. (2008, 2009) foreslår å utvide Brenners kategorisering til tre kategorier:

- sambruksområde fullt ut (uten styring)
- sambruksområde med noe regulering (liten styring)
- sambruksområde med større grad av regulering (mye styring)

13.3 Kostnader for shared spaces

Det er ikke funnet kostnadsoverslag på de gjennomførte prosjekter med uregulert gaterom. Det er heller ikke mulig å gi noen standardkostnad på anlegg og drift av uregulert

gaterom i norske byer, og dette må derfor vurderes for den konkrete sak. For det første er hvert tilfelle helt unik, da utformingen bør tilpasses omgivelsene og de konkrete mål med ombygningen. For det andre omfatter uregulert gaterom ikke ett tiltak, men en "pakke" av tiltak som kan variere mye i type og omfang fra sted til sted, blant annet avhengig av om det er aktuelt med et uregulert gaterom eller et uregulert gaterom med noe grad av styring. For det tredje kan utstrekningen av lokaliteten variere fra et enkelt kryss til en større eller mindre del av en bykjerne.

Tilhengere av uregulert gaterom påpeker at tiltaket ikke behøves koste mye og at tiltaket normalt vil være billigere i anleggs- og driftskostnader enn tradisjonell trafikksanering. Det forklares med at grunnideen med tiltaket er å fjerne ulike former for vegutstyr og regulering fremfor å tilføye nye trafikkregulerende foranstaltninger (Hamilton-Baillie og Jones, 2005, Monderman, Clarke og Hamilton-Baillie, 2006). Gjennomgang av eksisterende uregulerte gaterom viser imidlertid at det ofte er tilføyet nytt belegg, beplantning, belysning, utsmykning, møblering, portaler og lignende for å understreke det særlige trafikkmiljøet (Myrberg et al. 2008, Sørensen, 2009). Slike arkitektoniske virkemidler kan som tradisjonelle trafikksaneringstiltak også være dyre i både anlegg og drift.

13.4 Nytte-kostnadsvurderinger for shared spaces

Det er ikke grunnlag for å gjøre nytte-kostnadsvurderinger av uregulert gaterom i dag da informasjon om både kostnader til anlegg og drift og nytte ved eventuelt sparte ulykker og tidsforbruk og forbedret bymiljø er meget usikre.

Tilhengere av uregulert gaterom hevder at tiltaket vil være lønnsomt for vegmyndighetene, da de kan spare høye kostnader til anlegg, drift og vedlikehold av ulike typer vegutstyr som for eksempel signalregulering, skilting, vegoppmerking og vegrekkverk (Hamilton-Baillie og Jones, 2005, Monderman, Clarke og Hamilton-Baillie, 2006). Kritikere av tiltaket påpeker imidlertid at uregulert gaterom gir økte driftskostnader til en rekke andre former for vegutstyr som eksempelvis vegbelysning og beplantning (Firth, 2009).

Formelle krav og saksgang

Per 2010 er det ikke fastlagt egne statlige normaler og anbefalinger for planlegging og utforming av uregulert gaterom i norske byer. I etatsprosjektet "Miljøvennlig bytransport" er det i 2008 foretatt en gjennomgang av utenlandske erfaringer med uregulert gaterom med henblikk på å vurdere om slike løsninger bør innføres i Norge og innarbeides i Statens vegvesens veiledere og normaler ved neste revisjon (Myrberg et al., 2008).

13.5 Gatebelegg i sentrum:

Tilstanden til gatebelegget i sentrum er preget av at det er mange år siden en renovering ble foretatt. I dag er gatebelegget i stor grad et lappverk av asfalt i forskjellige farger og graderinger som skjemmer gatebildet og forringer opplevelsen av sentrum. Bruk av asfalt innehar god driftsøkonomi men opplevelsen av det historiske sentrum er ikke optimalt med så mye bruk av asfalt.

Håndtering av overvann

Overvannshåndtering bærer også preg av tilfeldigheter og lokale løsninger som ikke er optimale. Det er store forskjeller i høyde og plassering av gatesluker. Planen anbefaler en renovering av gatebelegget som den største faktoren for å heve opplevelsen av sentrum.

I vegnormalen for Lillesand kommune og under tema "overflater" og "shared spaces" foreslår planen hva slags belegg som kunne bedre opplevelsen av sentrum. Bruk av naturmaterialer som stein er å foretrekke i en fremtidig situasjon.

13.6 Vurdere fjernvarme fra havnebassenget til varmekabler i gater

Flere bysentrum har installert eller vurderer å installere sirkulerende fjernvarme i gatene. Det er en spennende tanke som kom frem som innspill til planarbeidet. Lillesands nærhet til sjø gjør at Lillesand sentrum er en god kandidat for denne typen anlegg. I havnebassenget finnes det havdyp som gir en middeltemperatur på 6-8 grader celsius gjennom den kalde årstiden. (Statistiske data fra Flødevigen Havforskningsinstitutt er grunnlaget for påstanden). Muligheten for å kunne utnytte denne varmen til å skape trivsel og reduserte driftskostnader i sentrum burde vurderes og utredes nærmere.

13.7 Vegnett i sentrum

Vegene og gatene i sentrum har forskjellig funksjon og svært forskjellig trafikkmengde. I årenes løp er man blitt vant med at hovedveier og gjennomfartsårer er blitt til gater og at jernbanetraseer er blitt til veier osv.

Planen foreslår ikke de helt radikale endringene på hovedveiene i forhold til hva gjeldende kommuneplan hjemler. Hovedinnfartsåren til sentrum, FV. 235,

Jernbanegata, er fastsatt i kommuneplanen og vil videreføres i sentrumsplanen. Avlastningsveier og sekundære innfartsårer til sentrum vil være FV. 236. Bergstø-(Storgata)-Sandsmyra.

Strandgata foreslås enveiskjørt fra vest (Oddekleiva) mot øst (Harald Fjelldal kunstkolonial). Vestregata foreslås som gågate fra Strandgata til Storgata. Se eget kart.



Foto: boligmani.no

13.8 Kollektivtilbud

Lillesand har et kollektivtilbud som ikke er forenlig med ønsket om et mer bilfritt sentrum. Noen lokale busser til boligområdet Kroksteinåsen og til Justøya finnes, men hyppigheten er på et minimumsnivå. Kollektiv til Høvåg er heller ikke tilfredsstillende nok. Regionalplan for Agder har som mål å øke frekvens og tilbud.

Busser har ikke lengre behov for en busstasjon. De står ikke lengre og venter slik de gjorde før. I dag skal hjulene rulle og det senker kravet til areal for buss i sentrum betraktelig.

Det er viktig for sentrum at det finnes en god gang og sykkel forbindelse til regionale busser ved Viadukten og Borkedalen. Busstopp er regulert inn ved helsehuset (NAV-bygget) og den regulerte GS-vegen fra Helsehuset til Viadukten bør få prioritet i kollektivsatsingen.

Taxi tjenesten vil få fremtidig plass i parkeringshuset som er hjemlet ved nåværende taxiholdeplass.

14 Parkering

Bestemmelsene i planen er forandret i sentrum i forhold til tidligere praksis og bestemmelser i kommuneplanen. I stedet for at man gjennom bestemmelser angir et minimumsskrav pr. boenhet eller areal av forretningsdrift vil denne planen sette et maksimumskrav for hvor mye areal en boenhet kan legge beslag på i sentrum til parkering. Dette er nødvendig av flere grunner men først og fremst for og nå en målsetting om flere boenheter i sentrum og mer effektiv utnyttelse av arealer. Rundt regnet beslaglegger en personbil ca. 25 m² areal. Det er et areal som planen mener kan brukes på en mer fremtidsrettet måte. Ved opprettelse av nye boenheter er det en forutsetning at parkering foregår på egen grunn og da fortrinnsvis under bakkenivå.

Dagens situasjon

I dagens situasjon er det 267 offentlige eide parkeringsplasser innenfor området til sentrumsplanen. Av disse er det ca 128 som er korttid (<2 timer), mens 139 er langtid (<4 timer). Parkeringsplasser ved Kirken og Kokkenes er da ikke medregnet. I tillegg er det et stort antall private plasser som planen holder utenfor regnestykket. Ved en parkeringsanalyse fremkommer det at NAV-bygget er langt unna å være selvforsynt med parkering. De fleste ansatte parkerer ved Esso og besøkende parkerer ved private plasser til Ole Olsen. De private plassene ved Ole Olsen kan man ikke beregne at er tilgjengelig i fremtiden for slik offentlig parkering.

Hva hjemler planen

Planen foreslår umiddelbart 307 offentlige parkeringsplasser, en økning på 40 plasser. Hvis man utnytter hele planens forslag (Kollers jorde) vil det bli en netto tilførsel på ytterligere 110 offentlige parkeringsplasser. I tillegg til dette foreslås det "fortausparkering" i Strandgaten, Havnegaten, Storgaten og Østregate med totalt 34 plasser en økning med ca. 20 plasser.. Dette vil nødvendigvis bli korttidsplasser med maks 15-20 minutter for raske ærend.

Planen åpner for bygging av parkeringshus ved "Busstasjonen", Kollers jorde, Øvre plan Rådhuset samt Smedmyra. Dette er forslaget til parkeringsplasser på arealer som i dag er i offentlig eie. I tillegg hjemler planen privat parkering i Ole Olsen kvartalet som dekker privat utvikling og bruk. I tillegg vil det bli regulert mange parkeringsplasser på Kollers jorde i privat regi som også da vil dekke privat og offentlig behov.

Se egen parkeringsanalyse

Fremtidens parkeringsbehov

Fremtidens behov for parkeringsplasser vil bli basert på kvalifisert gjetning. Hovedgrunnen til at det vil bli et større behov for offentlige plasser er at man mister de plassene som Ole Olsen-kvartalet i dag gir til sentrum. Spesielt brukerne av Helsehuset vil trenge plasser i umiddelbar nærhet. I tillegg legger planen opp til økt attraktivitet i sentrum som i fremtiden vil bety mer trafikk til sentrum. Nye tiltak vil få egne krav til parkering.

Ellers legges det opp til at man skal ha færre biler pr. person i sentrum og planens forslag om en umiddelbar økning på 40 plasser mener vi er riktig dimensjonert og dekker et behov frem i tid. Når man gjør denne parkeringskalkylen er alle plasser som det i dag parkeres i sentrum tatt hensyn til. Det gjelder ved allmenninger og steder som det foreslås annet formål enn parkering.

Parkeringsavgift

For at et fremtidig sentrum skal utvikle seg i ønsket retning er det behov for å innføre parkeringsavgift. Kostnader ved å frigjøre områder som i dag brukes til parkering er naturlig at overføres til brukerne men med et innslag av offentlig karakter. Det offentlige har som oppgave å holde parkering til offentlige funksjoner. Ved å innføre parkeringsavgift vil det naturligvis ikke bli det samme behovet for parkering i sentrum av de som arbeider i sentrum.

Spørsmålet om parkeringsavgift har en avgjørende betydning om lysten til å investere i sentrum av privat og offentlig kapital. Planforslagets gjennomføringskraft er avhengig av investeringer i både offentlig og privat regi. Uten parkeringsavgift faller de fleste logiske slutninger som planforslaget er basert på.

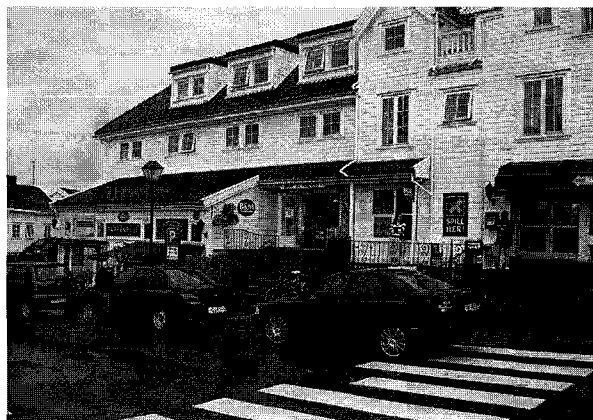


Foto:David Lillesand

15 Sammendrag av kulturhistorisk stedsanalyse – DIVE

DIVE-analyse for Lillesand sentrum

Det ble utført en DIVE-analyse for Lillesand sentrum høsten 2014. En DIVE-analyse er en kulturhistorisk stedsanalyse. I korte trekk kan man si at analysen skal se på hvordan stedet kan utvikle seg ved å ta utgangspunkt i at de kulturhistoriske elementene er en ressurs for videre stedsutvikling. Analysens navn DIVE, kommer fra de engelske ordene Describe (beskrive), Interpret (fortolke), Valuate (vurdere) og Enable (aktivere), hvilket beskriver de fire hovedtrinnene i analyseprosessen. Samtidig er navnet et bilde på at man i analysen dykker (engelsk dive) ned i historien, med utgangspunkt i nåtiden. Lillesand kommune har definert 7 bykvartaler hvor de ser potensial for helhetlig strukturering og utvikling. Analysen går et ekstra steg ned i detaljeringsgrad i disse 7 kvartalene.

Viktige hendelser i Lillesand

2014-Fremtid: Lillesand er forstad til Kristiansand og dermed del av en større regional utvikling. Lillesand blir viktig som bolig- og turistby. Handelen i sentrum øker.

2000-2014: Fortetting, urbane kvaliteter og den estetiske utformingen av byen verdsettes. Ny digital teknologi og økt tilgjengelighet regionalt med ny E18 gir større fleksibilitet for arbeidsted, handel og bolig. Lillesand betegnes som en urban småby. Næringsområder utvikles langs E18.

1980-1999: Privatøkonomi og individuelle behov øker. På 80-tallet er det igjen optimisme og utbygging i Lillesand sentrum. Sentrumsfunksjoner i Øvregate trappes ned og mange funksjoner flytter inn i ny og oppdatert bebyggelse mot sjøen/strandgaten. Nytt bibliotek, tusenårsplassen og rutebilstasjon blir etablert i samme område. Bilen tar stadig mer plass i sentrum, på bekostning av private hager, parker og grøntområder i sentrum. Den regionale byen fra Kristiansand til Arendal vokser frem langs E18.

1950-1979: Vekstperiode og oppgangstider etter krigen. Kommunen bidrar til billige tomter, slik at sentrumsnære boligområder blir utbygd. Bilen blir allemannseie og resulterer i økt bilbruk i sentrum. E18

med gjennomgangstrafikk etableres utenfor sentrum i 1962.

1897-1949: Nedgangstider. Lillesand klarer ikke overgangen fra seil til damp. Det er 1380 innbyggere i Lillesand i 1900. I 1927 er det 1170 innbyggere. Nedgangstider fører til liten press på utvikling og bygging. Store deler av 1800-tallsbebyggelsen blir stående. Småindustri vokser frem.

1850-1896: Skipsfarten øker ytterligere da Navigasjonsloven i 1850 oppheves. By og bygd klarer å utnytte sine ressurser optimalt og dette fører til Seilskutetidens storhetstid i Lillesand fra 1870-1895. Bebyggelsen langs Øvregate, og øvre del av Østregate blir oppført fra 1850. Øvre-/Østre- og Vestregate er servicegatene bøndene møter når de ankommer Lillesand fra innlandet Vestre Moland og Birkenes. Lillesand har 754 innbyggere i 1855. Som et resultat av befolkningsveksten bygges Brentemoen skole i 1879 og kirken i 1889. Jernbanetraseen fra Birkeland til Lillesand sto ferdig i 1896.

1800-1849: Stor vekst i Lillesand og handelen øker. Lillesand blir ladested i 1821. Fra 1801 til 1830 vokser byen med 200 innbyggere. Flere bygg ble oppført i denne perioden, hovedsakelig langs Østre- og Vestregate.

1689-1799: Lillesand får del i Nedenes Privilegier i 1688 og bønder og borgere i Agder får handelsrettigheter. Dette resulterer i en innvandring av driftige danske kjøpmenn og håndverkere. Havnen benyttes som lager for tømmer og andre varer. På denne tiden etableres Strandgaten, som er karakteristisk for Lillesand. Mot sjøen var det pakkboder, hager og brygger, mens det på innsiden var handel, håndverkere og byborgerhjem, de såkalte patrisierhusene. Veisystemet ble strukturert etter terrenget og lagt der det var kortest mulig vei til havnen.

- **1688:** Sandsbekken og havna er de to grunnleggende elementene som har styrt plassering og utvikling av Lillesand i de tidligste tider. På 1500-tallet var Sanden (fikk navnet etter Sandsbekken som

løp fra Møglestu og ut i sjøen) en husmannsplass under gården Møglestu, og ble etter hvert anløpssted for Hollandske skip. Europa har på denne tiden et stort behov for tømmer. Med elver og et skogrikt oppland er fløtemulighetene og plasseringen grunnlaget for vekst helt fra 1500-tallet. Lillesand ligger godt til rette i en lun havn kort vei fra skipsfartleden langs kysten.

I 1666 viste manntallet 7 innbyggere over 12 år. (bare mennene ble registrert på denne tiden).

Særtrekk med stor betydning for Lillesand.

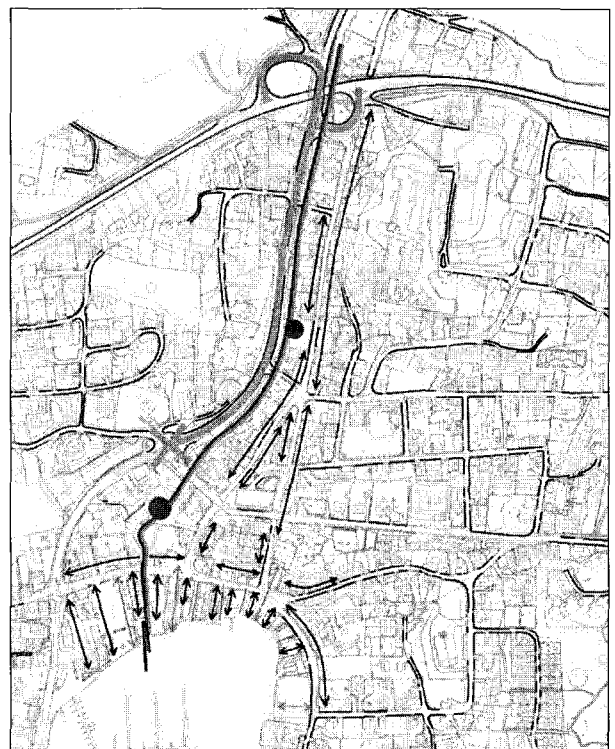
Ut fra informasjonen samlet og fortolket om analyseområdet opprinnelse, utvikling og historiske karakter ser man videre på de viktigste særtrekke i Lillesand: Havna, Sandsbekken, Strandgata med patrisierhusene, selvgrodde veier og forbindelser etter terrenget og bebyggelsen langs Øvregate, Østre- og vestigate.

Et utdrag fra de viktigste konklusjonene og anbefalingene for Lillesand sentrum.

1. Når en ankommer Lillesand sentrum med bil vil det være i krysset mellom Jernbanegata og Storgata at en møter sentrum. Stedet blir viktig som portal til sentrum. Herfra bør biler ledes direkte til parkering.
2. Det bør etableres gang- og sykkelvei som regulert langs Jernbanegata. Gaten kan med fordel nedtones fra krysset ved Storgata og ned mot havna.
3. Utfyllinger i havnebassenget må begrenses.
4. Det anbefales å fremheve Sandsbekken som et viktig historiske og identitetsbærende element i sentrum.
5. Strandgata, med patrisierhusenes klare struktur, må bevares som en helhet.
6. Bebyggelsen langs Strandgata skal struktureres som for de gamle patrisierhusene, med langsgående fasade og møneretning på bebyggelsen innenfor gaten, og for bebyggelse og anlegg ut mot havna struktureres disse på tvers, der siktlinjer fra Strandgaten sikres mot sjøen. Se rinsippskisse.
7. Østregate, Vestregate og Øvregate må bevares i forhold til byggeelinje, gesimshøyde, og karakterdrivende elementer, som fasadeinndeling med vindusåpninger og portrom. Gateløpene er viktige siktlinjer som må bevares.
8. Nygårdsgate som eldre strukturerende vei må bevares som funksjon og som strukturerende element.

9. Markerte selvgrodde veier, stier og smau bør bevares og istandsettes som en del av det allment tilgjengelige trafikkareal i sentrum. Disse må registreres i sentrumsplanen og det bør lages en plan for videre oppgradering og tilrettelegging for aktuell trafikanter.
10. Allmenninger fra Strandgata og ut til havnen skal forsterkes, forstyrrende bygningselementer ute i rommet bør unngås. Parkering bør fjernes.
11. Det bør utarbeides en plan som viser bebyggelse i sentrum som ikke er fredet, men som har høy verneverdi. Denne bebyggelsen bør vernes for at de viktige karaktertrekk i Lillesand sentrums bebyggelse skal bli ivaretatt.
12. En bør se på verneplanen hvordan en kan verne den gamle bebyggelsen, men likevel kunne kreve høy kvalitet og egenkarakter for ny bebyggelse.
13. Bebyggelsen i sentrum skal i hovedsak reguleres i forhold til en byggeelinje, evt. med hager foran.
14. Det bør registreres og vurderes vern av gammel og ivaretatt uthusbebyggelse.

Dette er et utdrag fra noen av hovedtrinnene i prosessen. Se rapporten for et mer helhetlig analysearbeid.



16 Estetikk og materialbruk – Formingsveileder

16.1 Materialbruk og farger

16.2 Størrelser og former

16.3 Kvalitet

16.4 Estetikk og materialbruk i byrom

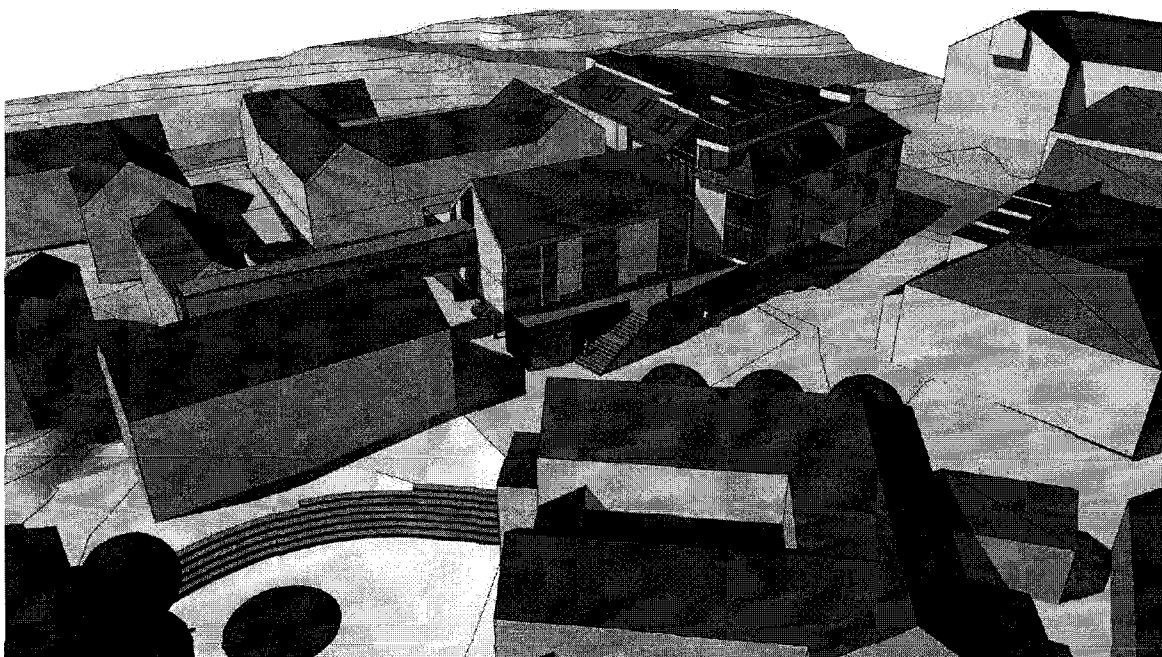
17 Arealer som har fått spesielt fokus i planarbeidet

Etter vurdering av de samlede innspillene fra det innledende arbeidet er det åtte områder som er viet spesiell oppmerksomhet. Disse områdene peker seg spesielt ut som et forbedringspotensial:

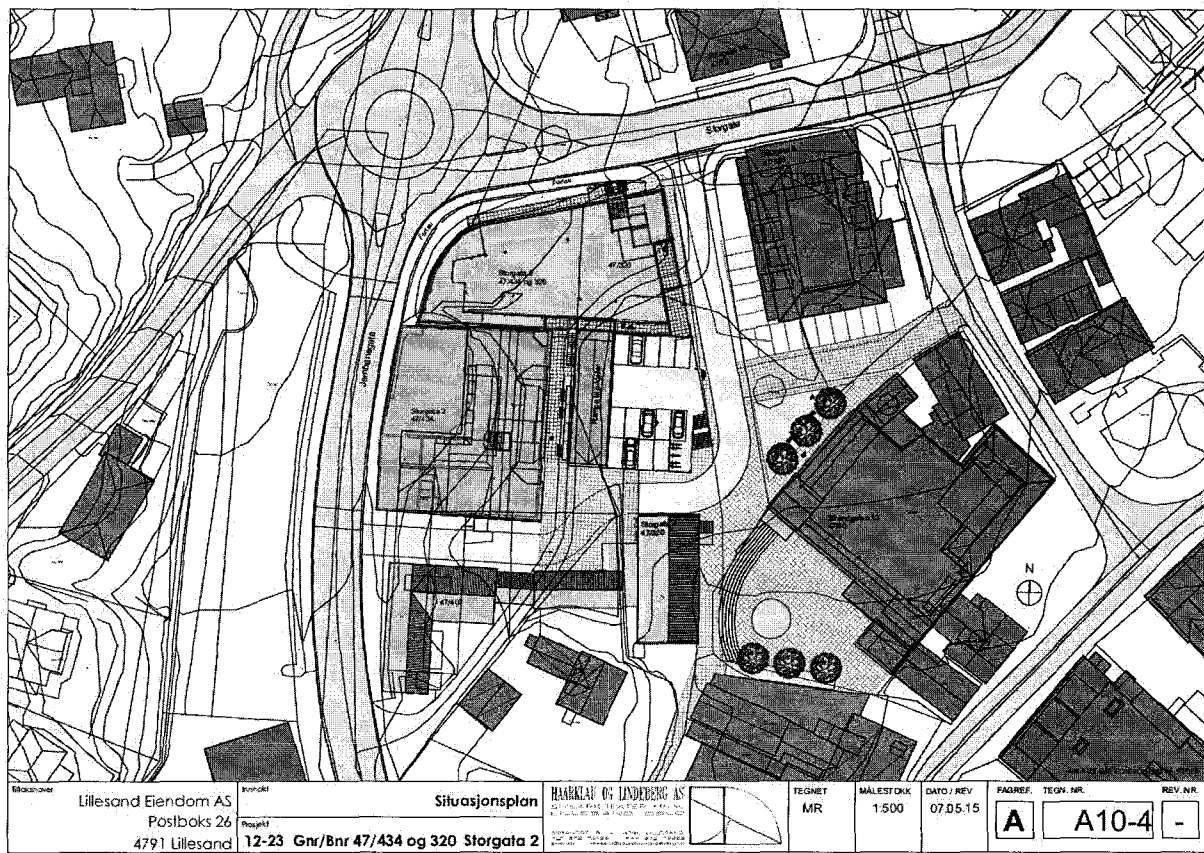
Kommentarene er arbeidshypoteser for arbeidet som er gjort i planen. Kvartaler er ikke bykvartaler i tradisjonell betydning, men et resultat av kreative innspill i prosessen og nødvendigheten av en identifikasjon og referer til de samme kvartalene som er omtalt i DIVE-analysen. Dette kan sees på som en sammenstilling av muligheter som fremkom i prosessen;

17.1 Bykvartal 1. Ole Olsen-kvartalet

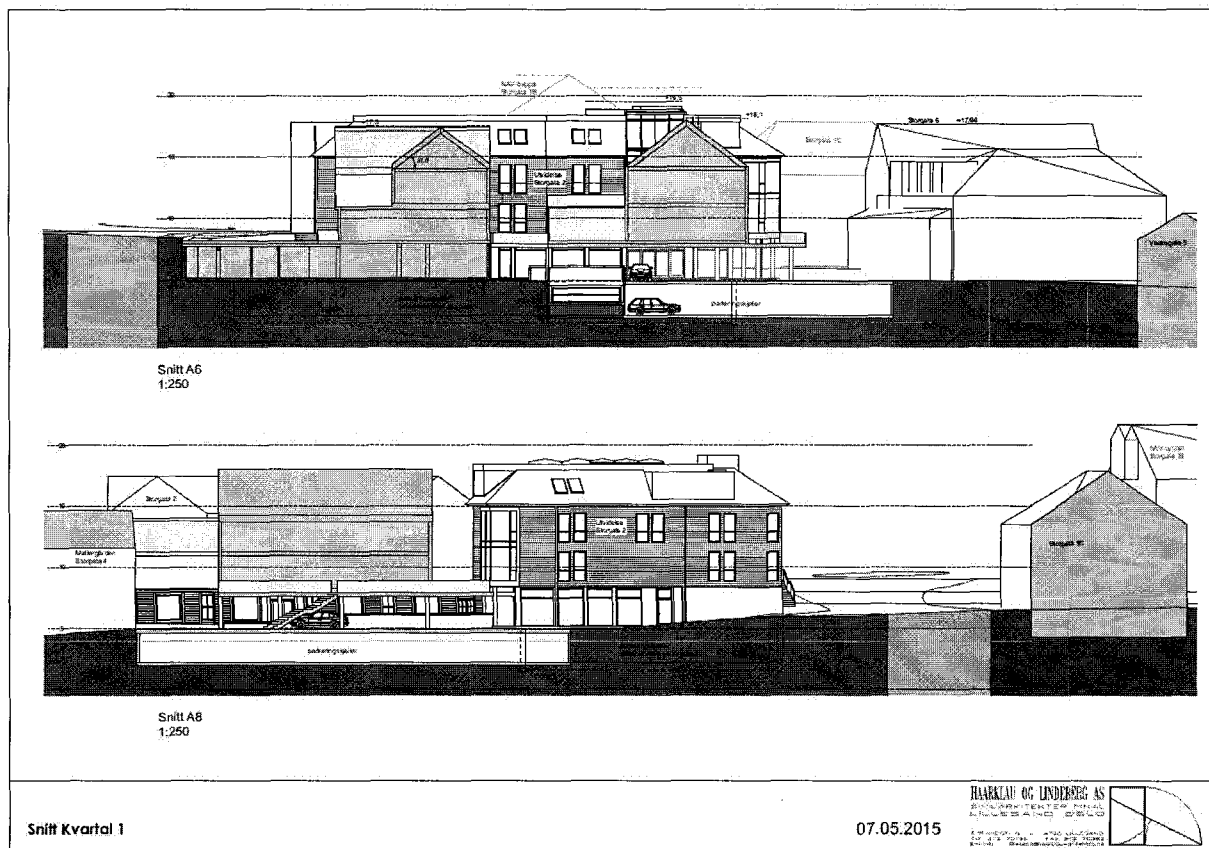
- Dette er sentrum sitt pulserende hjerte for handel og har et stort potensial og betydning i å gjøre byen mer attraktiv.
- Dette er samtidig et av de områdene som i dag fremstår som minst effektive og lite sjarmerende. Området har store arealer til parkering.
- Parkeringen dekker ikke bare eiendommens behov. Fungerer som parkeringsplass for det offentlige. Særlig besøkende til Helsehuset.
- Finnes innslag av sjarme ved Møllegården og gateløp Strandgata/Vestregate.
- DIVE-analysen frigir området bak (parkeringsplassen) til en skalert utbygging.
- Forme området slik at man knytter til seg Kollers jorde som en del av sentrum
- Privat initiativ.
- Gårdsrom mellom Strandgata 7 og 9 må åpnes for å sikre flyt blant handlende i sentrum og lettere tilgang for publikum til det totale byrommet.
- Området har et potensial til å etablere et vannspeil ved Møllegården. Her er ikke den historiske Sandsbekken langt unna.



Illustrasjon: Haarklau og Lindeberg as



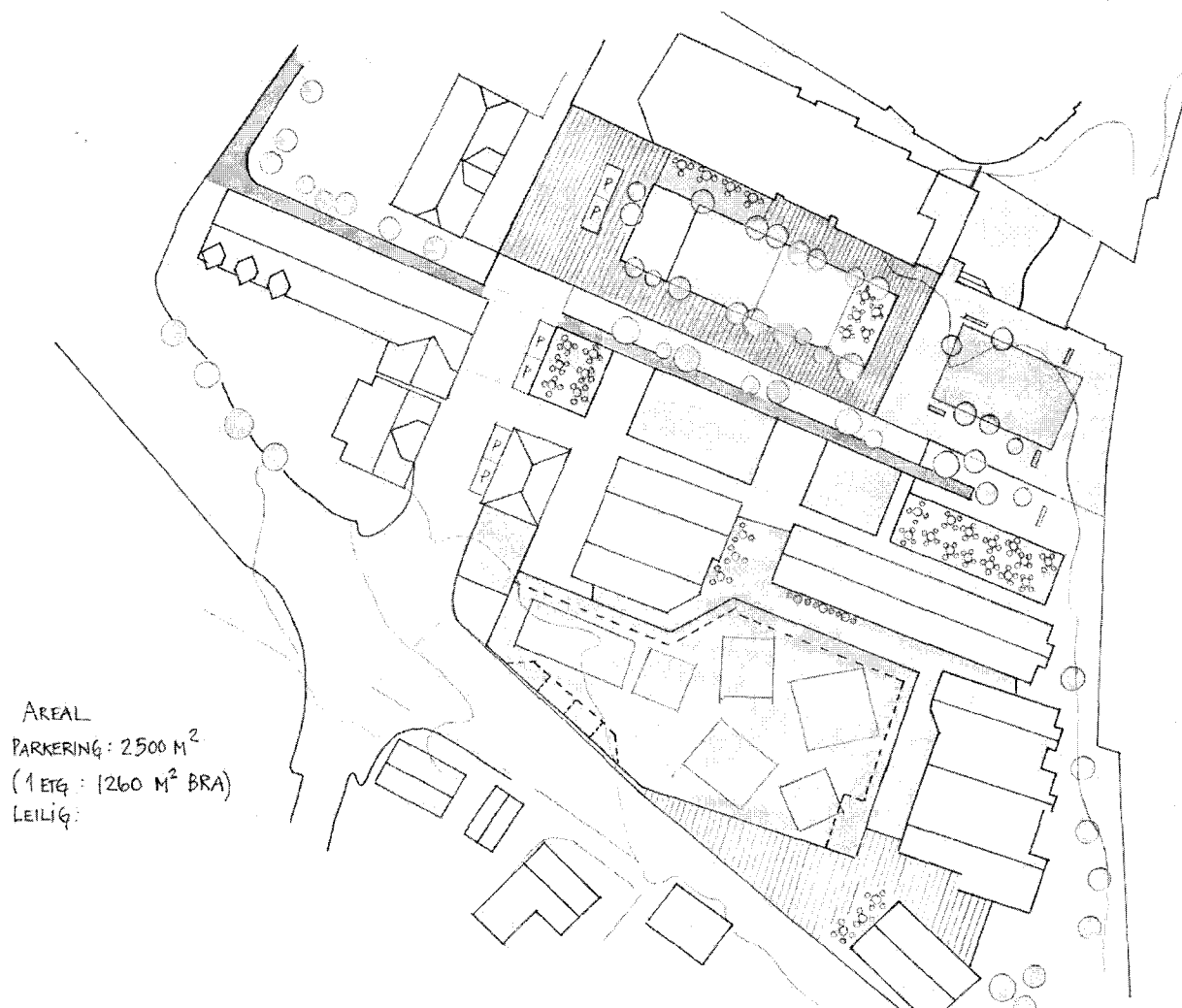
Situasjonsplan for Ole Olsen kvartalet (Se vedlegg for flere tegninger og illustrasjoner av området)



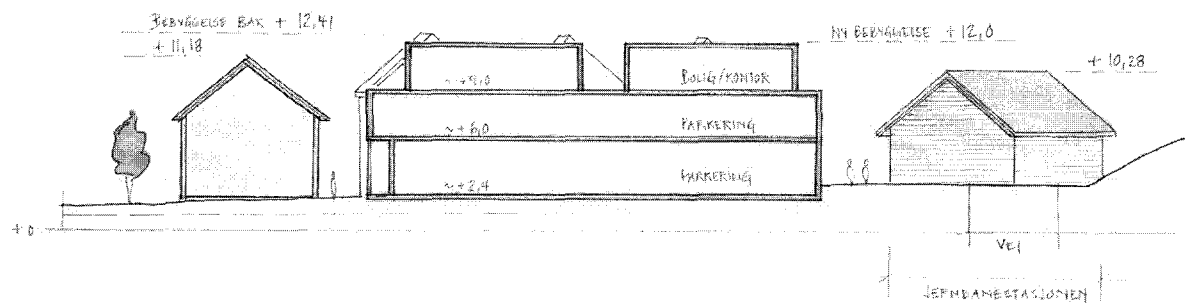
Snitt

17.2 Bykvartal 2. Sanden (Havnetomta) samt deler av Strandgata

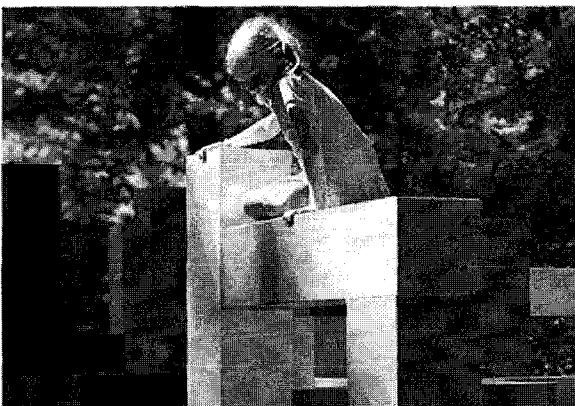
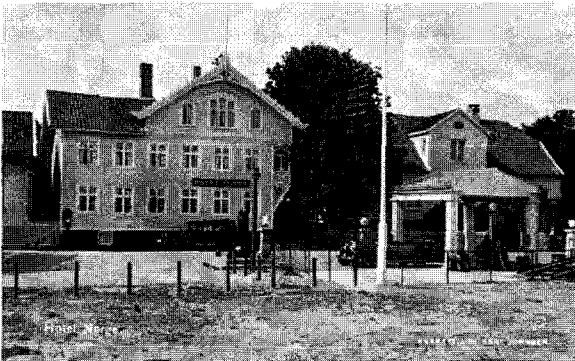
- Kanskje den mest sentrale lokasjonen i hele sentrum.
- Dette er stedet hvor Lillesand ble grunnlagt (Sanden)
- Når bilen ble en stor del av dagliglivet så overtok bilparkeringen
- Historisk sett var det åpent vann på det meste
- Stedet ble valgt til Lillesand kommunes tusenårssted ved vedtak i bystyret.
- Biler flyttes til "Busstasjonen"
- DIVE-analyse gir rom for utbygging på Busstasjonen
- Nytt parkeringshus for handlende (3-timers parkering) og utleie av faste plasser
- Rom for utvikling til boliger/kontorer på toppen av parkeringshus
- Parkeringshus skal gi miljøskaping tilbake til sentrum. Parkeringshuset kan i tillegg til parkering gi rom til: Tjenesteyting, butikk, servering, taxi, turistinformasjon, offentlig toalett, havnetjenester, sykkelparkering/utleie, vaskeritjenester etc
- Marina på Langbrygga
- Rampe/heisanordning for funksjonshemmede til båt ved marina
- Fremheve Meta Hansens park, også som kultur-og konsertarena
- Fremheve gamle jernbanestasjonen med en stubb av skinnegang
- El-bil ladestasjon i nytt parkeringshus og opprettholde eksisterende ladepunkt på Langbrygga
- Flytte, evt. ta bort pavillionen som oppleves som et fremmedelement.
- "Snu" parken ved tusenårsstedet (Lofthus monumentet) slik at den knyttes til og orienteres mot bystranda slik at barn og voksne får bedre samspill
- Utvikle Sanden til et lite "opplevelsessenter" for alle aldersgrupper
- Tilrettelegge for at restaurantene rundt stedet kan leie faste arealer til uteservering
- Lekeplasser til mindre og mellomstore barn
- Torghandel
- Gjenoppføre gamle bensinstasjon (ca. 1930) som museumselement ved Strandgata (vis a vis Skrivergården/Hotel Norge)



Prinsippskisse plan



Prinsippskisse tverrsnitt



Sanden kan bli et "opplevelsessenter" for alle aldersgrupper med servering, lekeplass, torghandel og med den gamle bensinstasjonen som museumselement.

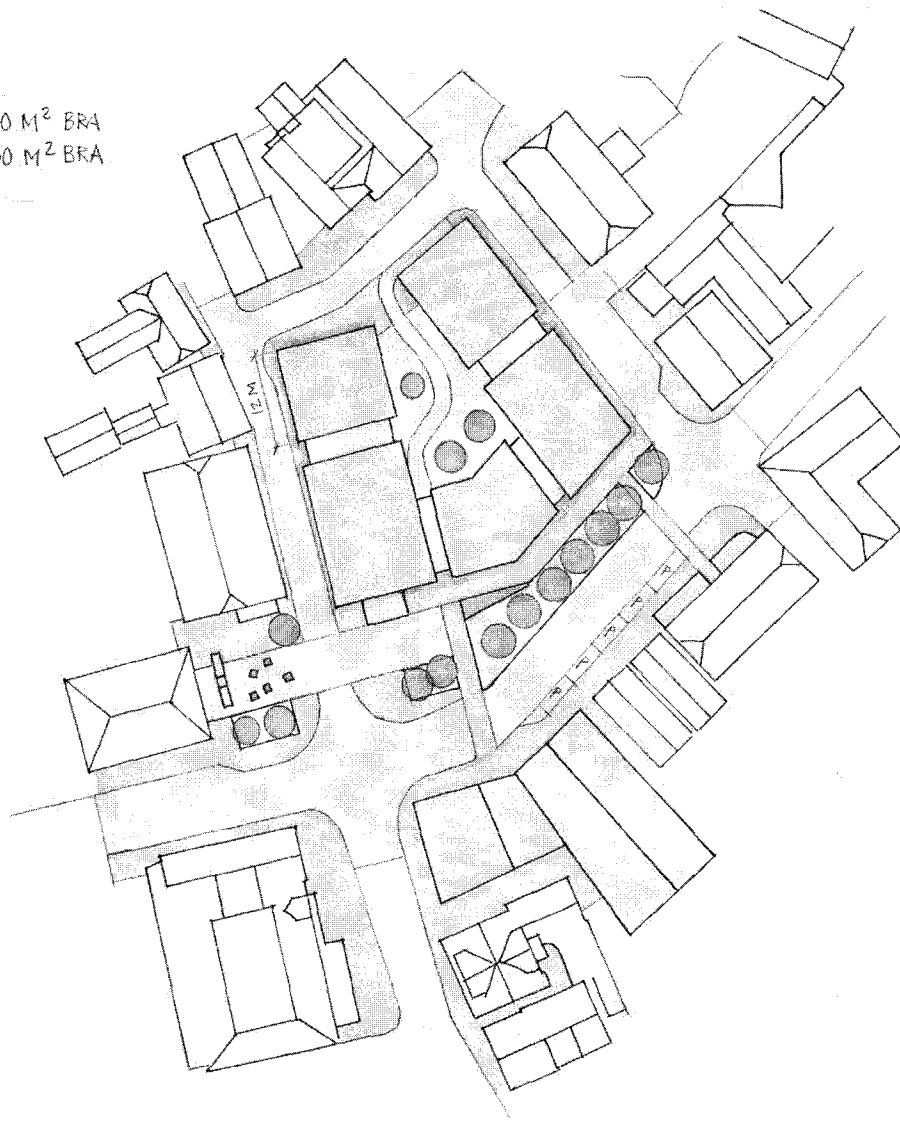
17.3 Bykvartal 3: (Bankplassen)

- Historisk har denne plassen vært bebygget
- Bygninger revet for å gi plass til nytt meieri, ble midlertidig parkeringsplass.
- Historisk har plassen vært hage for bygget til Lillesand Sparebank.
- Parkeringsplass anlagt som "midlertidig" på 60-tallet
- Bykvartalet har kanskje den aller beste forutsetningen for utvikling.
- Store utflytende asfaltflater skjemmer bybildet.
- Gateløp trenger å strammes opp.
- Muligheter for bebyggelse begge sider av Storgaten.
- Viktig å holde siktlinje mot Middelskolen i et kulturminneperspektiv.
- Åpne plasser på begge sider av krysset Storgaten Vestregate (nordre) som bør være åpent og møblert.
- Viktig å stramme opp gateløpet Storgaten/Vestregate (østre).
- Både privat og offentlig initiativ til utvikling.
- Næringslivet savner arealer på opp mot 500 m2. Dette området kan gi dette til byen.
- DIVE-analyse gir rom for utvikling balansert og skalert mot omgivelsene.
- Funksjoner som parkering og lekeplass finner man rom til andre steder i nærhet.
- Eventuell utbygging må sikre egne parkeringsplasser under bakkenivå.
- Opprettholde gangtrafikk fra øvre deler av sentrum gjennom området.
- Viktig å opprettholde gateløp mellom Østre- og Vestregate i nordre del
- Sykkelparkering

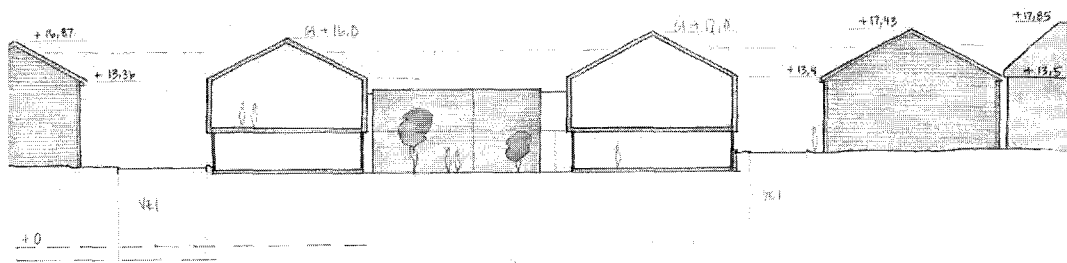


Bildet er tatt fra Østregate over hagen til Storgata 10, Lillesand Sparebank. Vi ser byggene som ble revet i forgrunnen og Middelskolen i bakgrunnen.

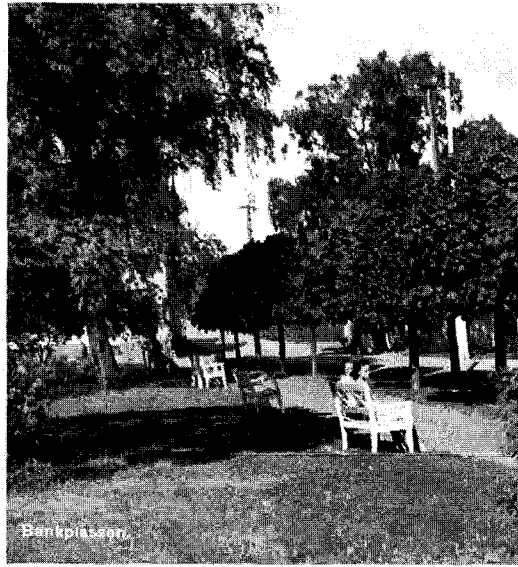
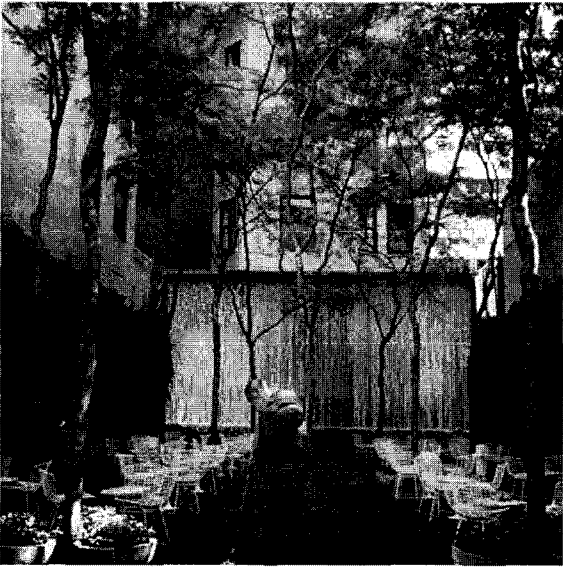
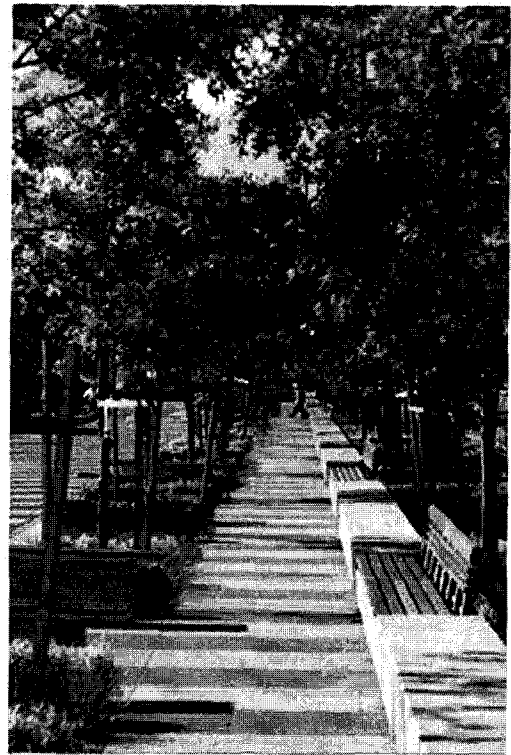
AREAL
 1. ETG: ~ 1050 M² BRA
 2. ETG: ~ 1050 M² BRA
 + KLIPPROM



Prinsippskisse plan



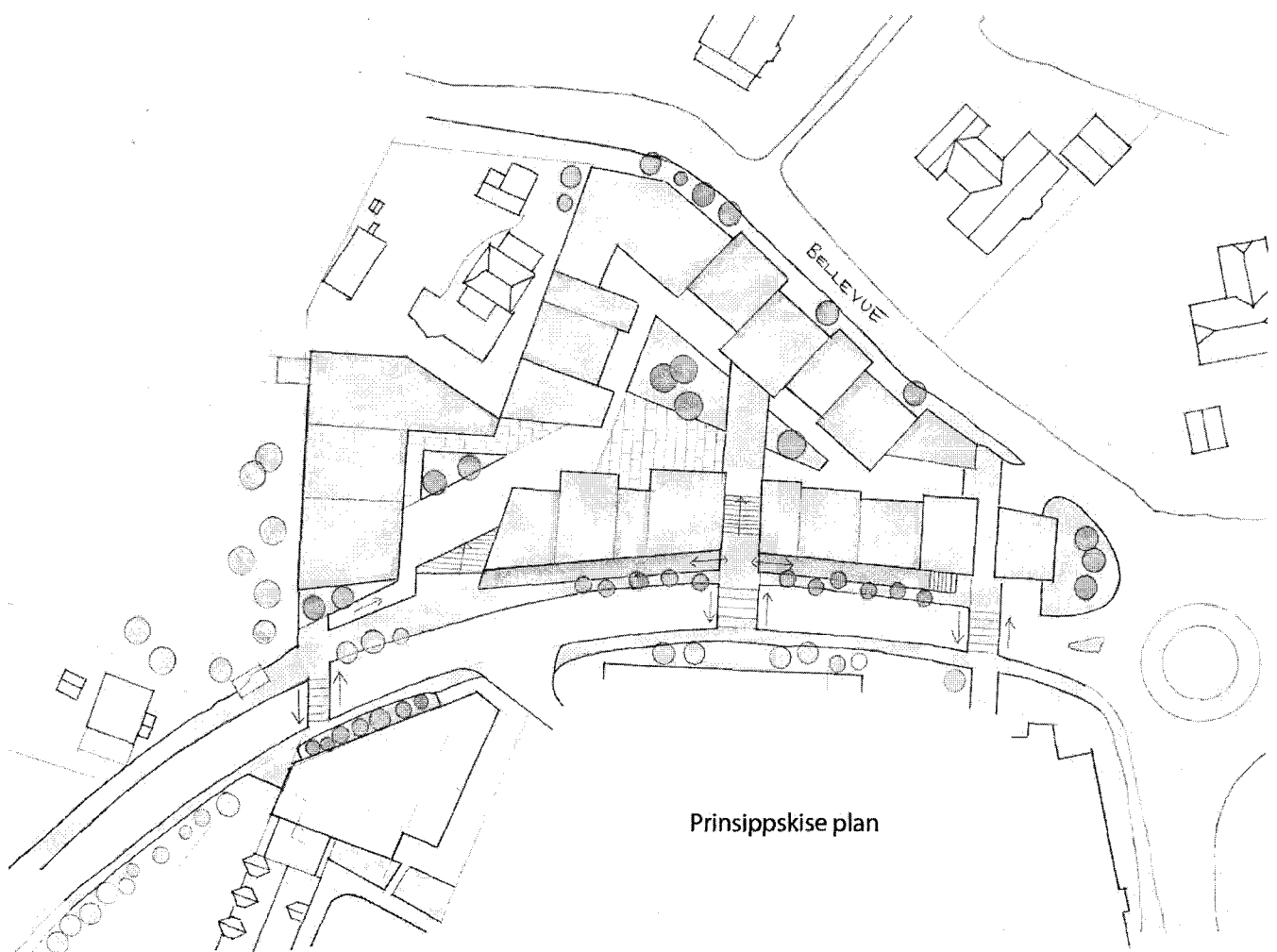
Prinsippskisse snitt



bli et "opplevelsessenter" for alle aldersgrupper med servering, lekeplass, torghandel og med den gamle bensinstasjonen som museumselement.

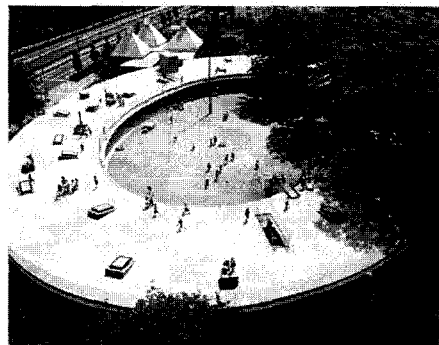
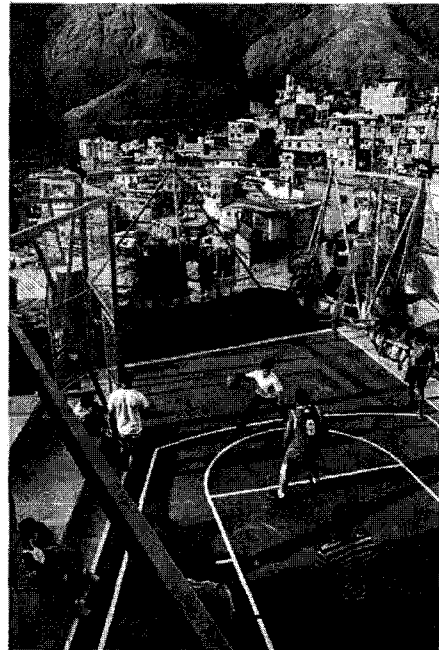
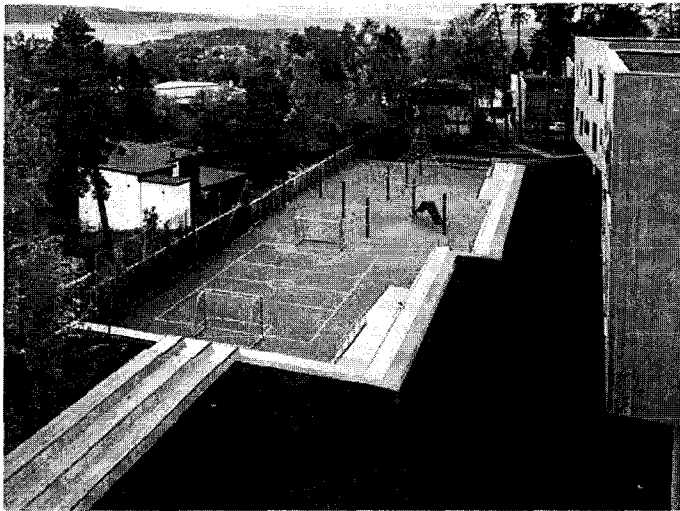
17.4 Bykvartal 4: (Kollers jorde)

- Eiet av kommunen og private interesser.
- Lange leiekontrakter på deler av arealet
- Private initiativ for utbygging
- Flere private/offentlige eierinteresser kan være en utfordring
- Muligheter for parkering i fjell virker å bli for kostbart grunnet vanskelige grunnforhold i fjellhimling.
- Stort potensiale for sentrumsutvikling av parkering, kontorer og boliger
- Utbygging har god ryggdekning og kan tillates i 3,4 og opptil 5 etasjer
- Bygget kan inneholde heis til Springvannsstemmen
- Området trenger en estetisk ansiktsløftning
- Stort potensial for at området kan bidra i en positiv utvikling av sentrum
- Området bør sees i sammenheng med bykvartal 1 og god kommunikasjon bør tilrettelegges mellom områdene.
- Det er krav om detaljregulering for området

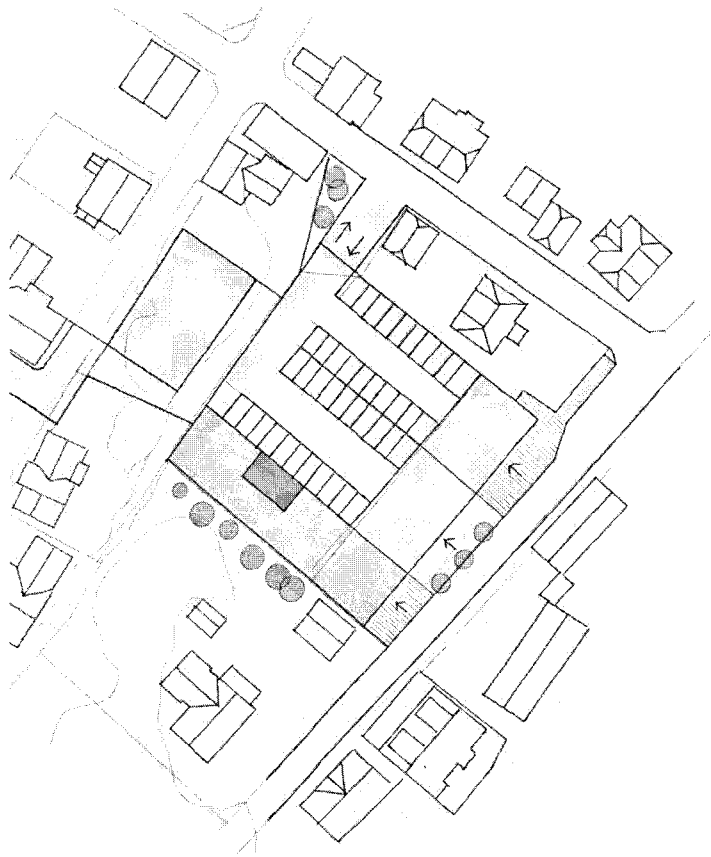


17.5 Bykvartal 5: (Brentemoen – Smedmyra)

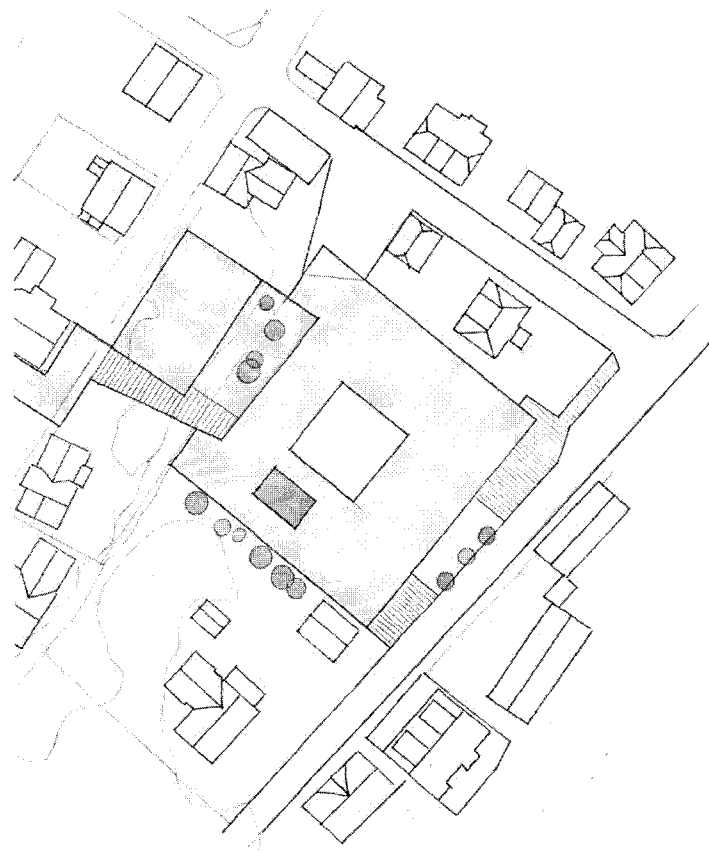
- Eiet av kommunen, bortsett fra to eiendommer
- Brannstasjon nedlegges og flyttes
- Ønskelig med utvikling av Brentemoen skole i sentrum
- Samlokalisering av offentlige tjenester i sentrum kan være mulig; PPT, Barnevern, Tannhelsetjenester, helsesøster, kultur, SFO, habilitering, frivillighetssentral, barn og familie osv
- Kan enkelt tilføre en ekstra etasje under "Smedmyra" for offentlig parkering
- Uteareal kan plasseres på tak av ny bygning
- Det er krav om detaljregulering for området



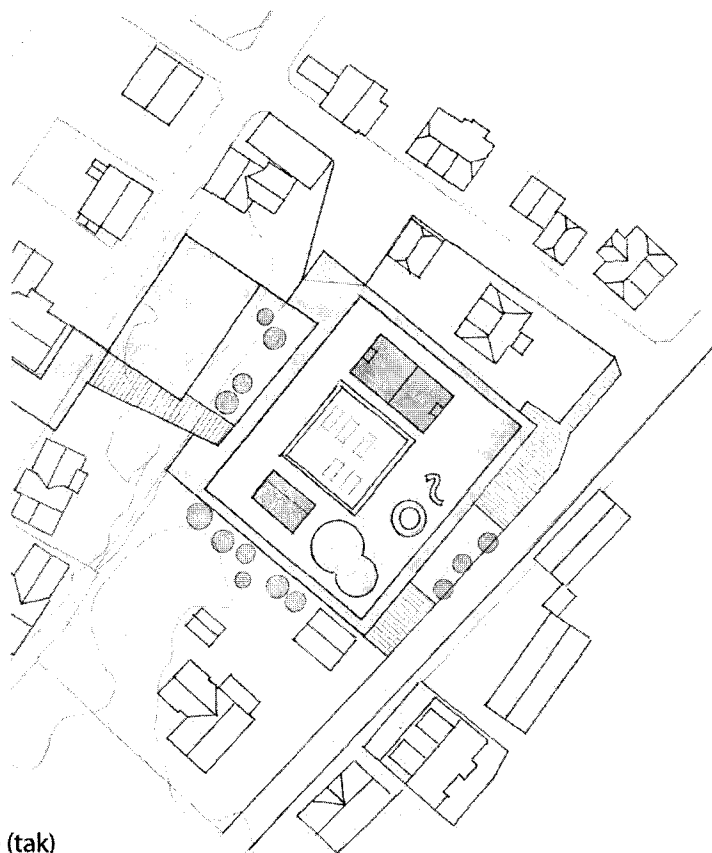
Forbilder viser uteareal på tak av ny bygning.



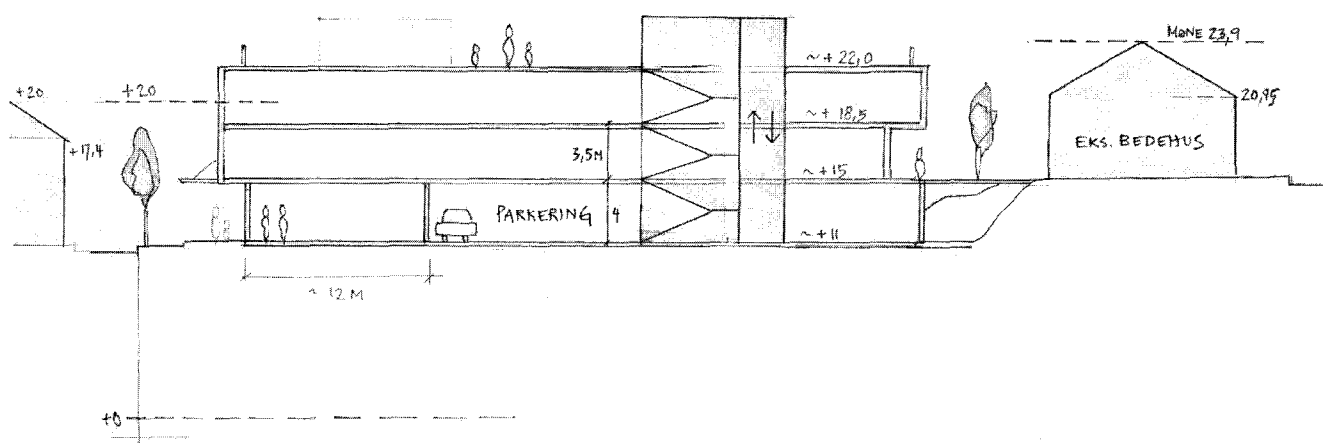
Prinsippskisse 1. etasje



Prinsippskisse 2. etasje



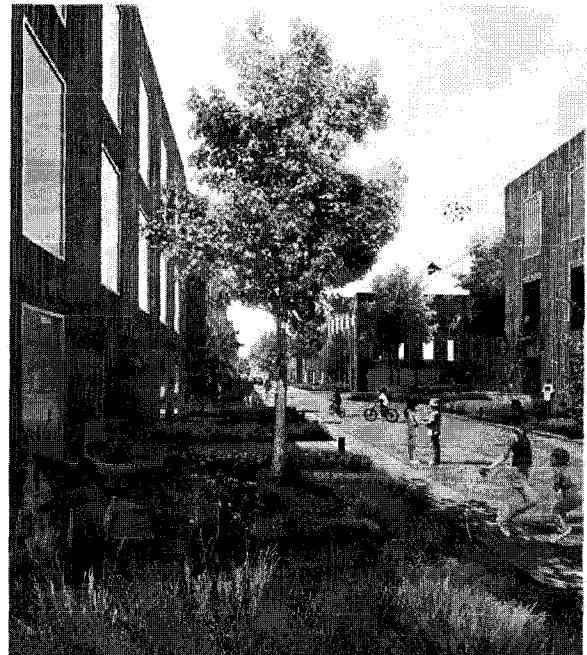
Prinsippskisse 3. etasje (tak)



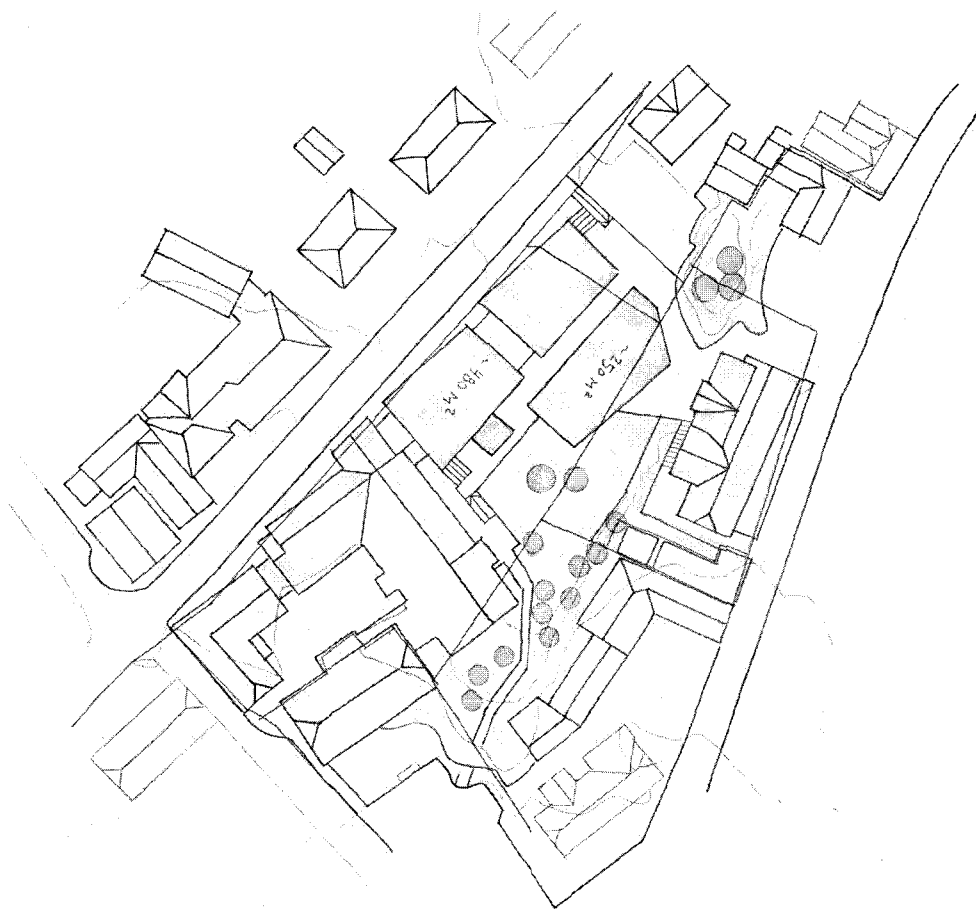
Prinsippskisse snitt

17.6 Bykvartal 6: (Rådhuset)

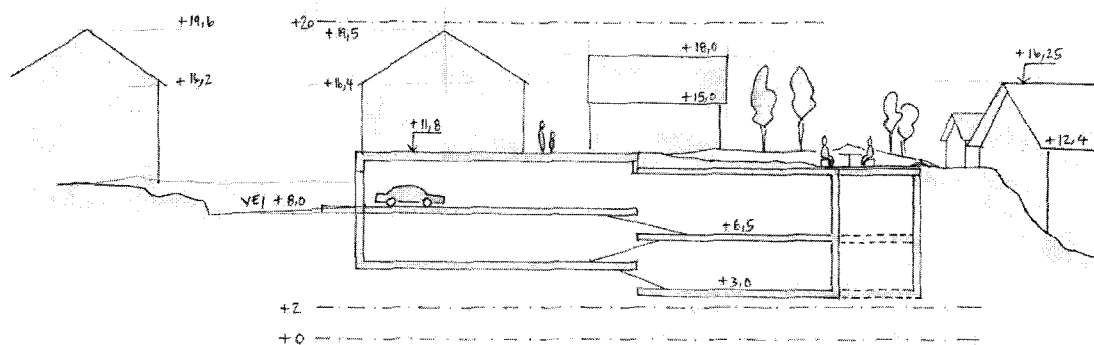
- Eiet av kommunen
- Muligheter for parkering til 130 biler fortrinnsvis langtidsparkering for ansatte i sentrum
- DIVE-analyse gir rom for bebyggelse på toppen av evt. parkeringshus
- Innkjøring ved trafostasjon
- Flott utsiktspunkt med parkmiljø bør bevares og utvikles
- Løser mye parkerings- og trafikkutfordringer i sentrum
- Kan skape et kompetansemiljø eller offentlige kontorer i bygg på toppen av parkeringsanlegg
- Utgang fra parkeringshus mellom Tingsalen og Museet på laveste nivå i tillegg til utgang Storgata
- Grøntområde og utsiktspunkt må ivaretas/erstattes ved en eventuell utbygging.



Forbilder viser parkmiljø rundt nye bygninger



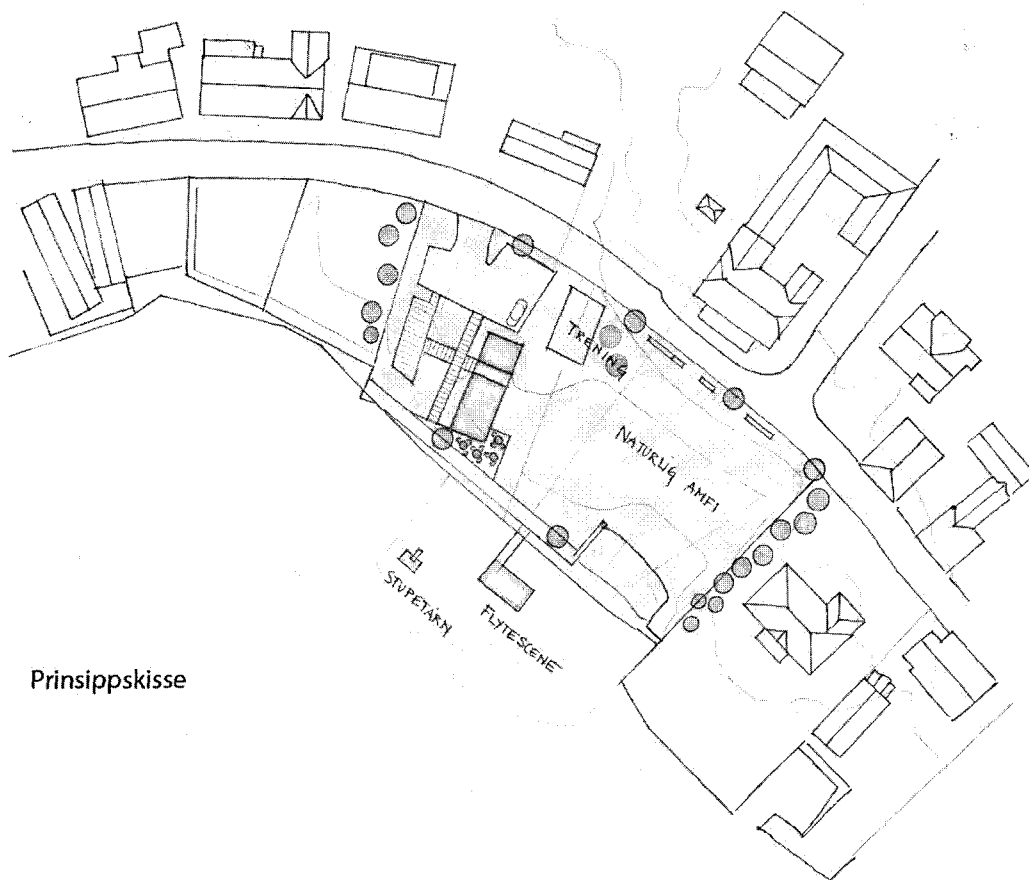
Prinsippskisse plan



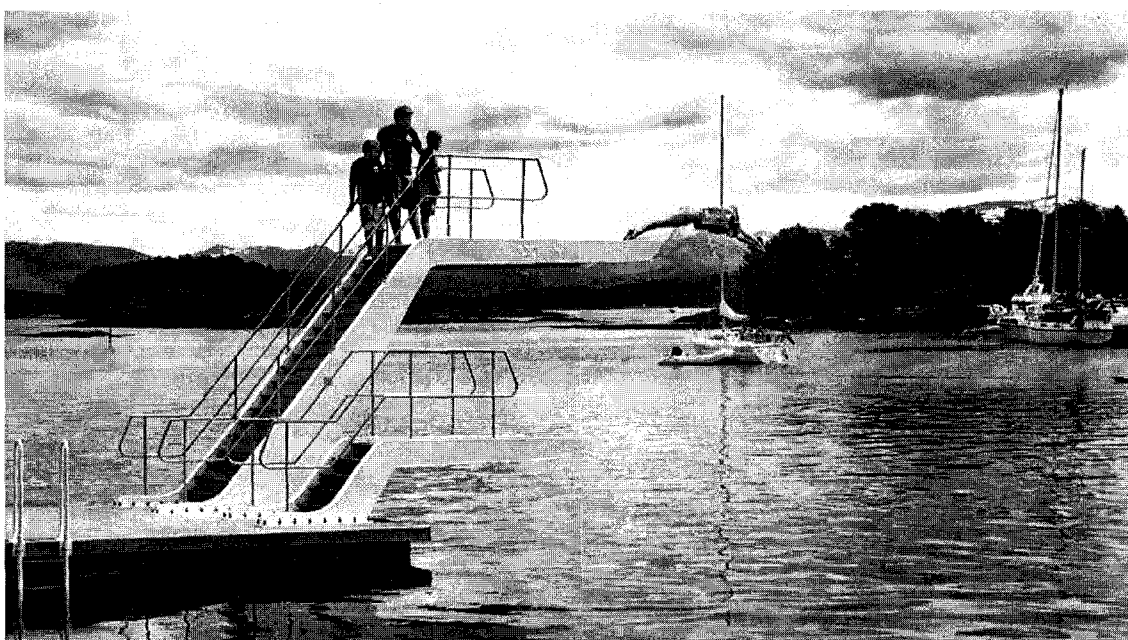
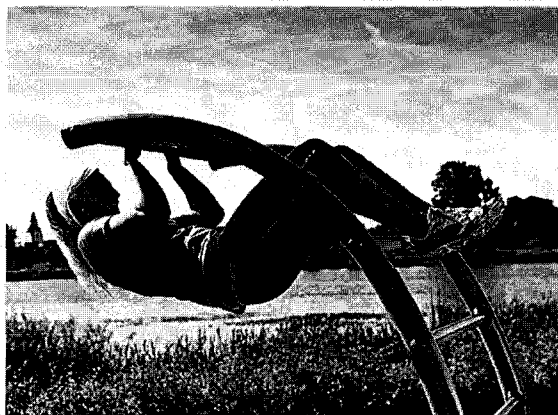
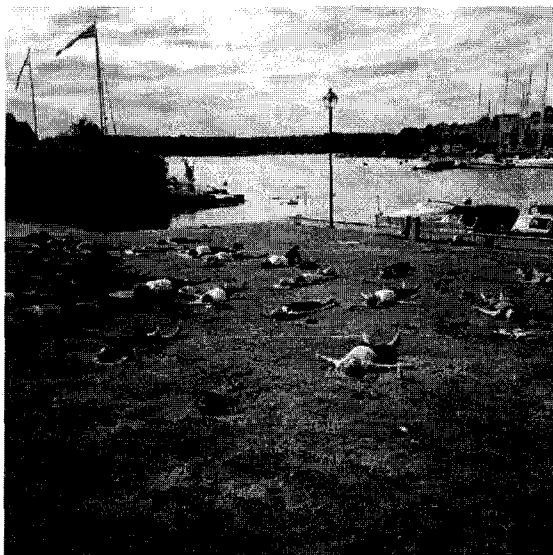
Prinsippskisse snitt

17.7 Bykvartal 7 (SN Hansens park)

- Byens beste sted for rekreasjon i forhold til sol og vind
- Lite brukt i forhold til sitt store potensial og areal
- Naturlig amfi
- Kan utvikles som konsert- og kulturarena
- Flytescene (som kan flyttes til andre lokasjoner)
- Bademiljø med bystrand og flytende stupetårn (stupetårn kan flyttes i havna)
- Utendørs treningsapparater for voksne
- Parkmøblering
- Parken bør bedre tilrettelegges for bruk i et folkehelseperspektiv. Parken brukes i sommerhalvåret til yogaøvelser i grupper, samt helårsbading i grupper.
- Muligheter for dusj/toalett/garderobe og lett servering i sommersesong bør prioriteres
- DIVE-analyse gir rom for et enkelt bygg i samme struktur som historisk bygg
- Parken ligger litt utenfor den mest trafikkerte delen av sentrum og ytterligere kvaliteter må bygges inn for å oppnå enda større bruk slik at det blir "verdt turen".



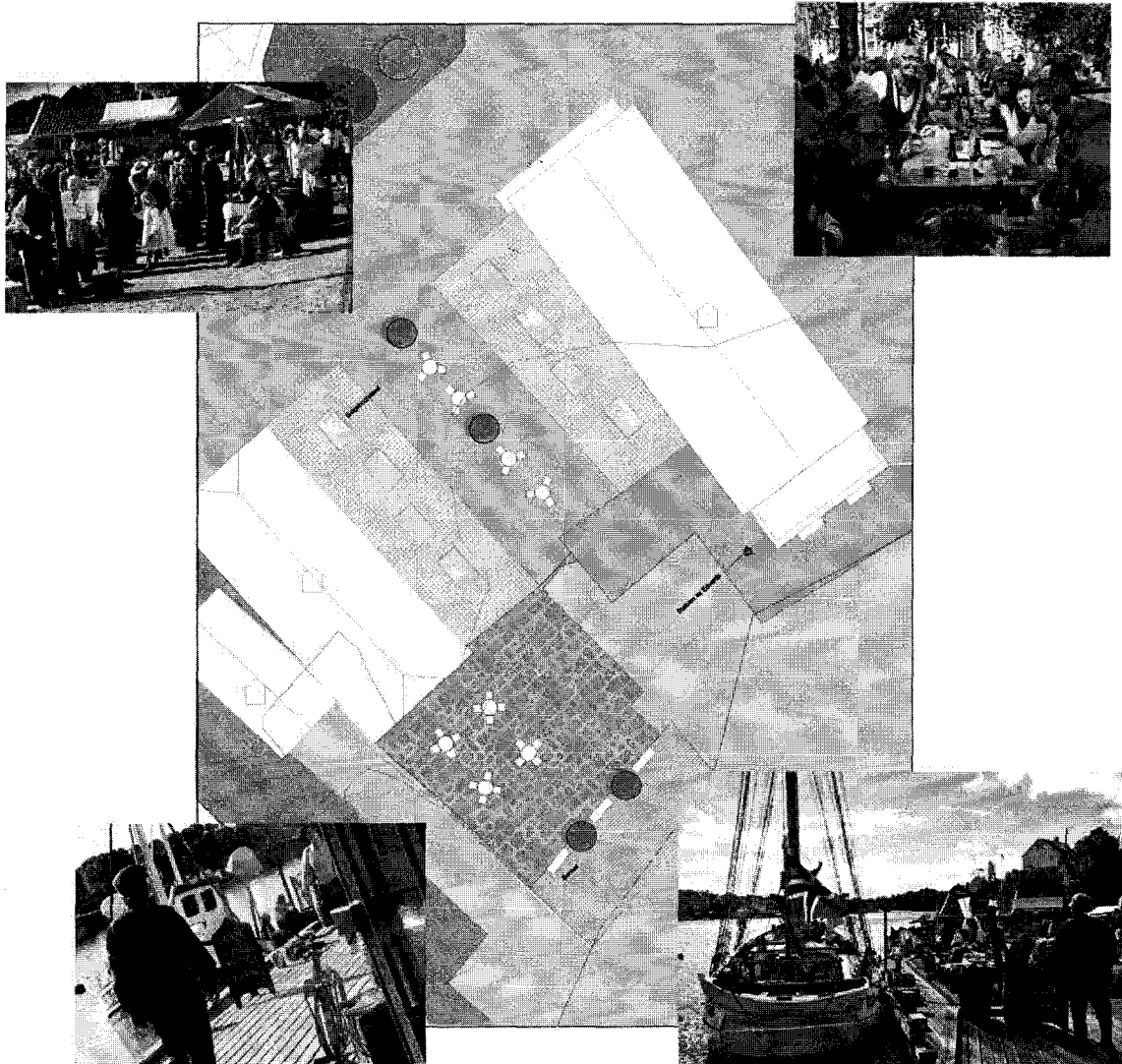
Prinsippskisse



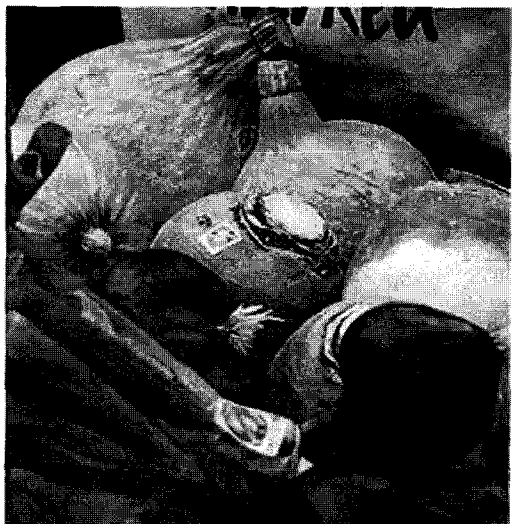
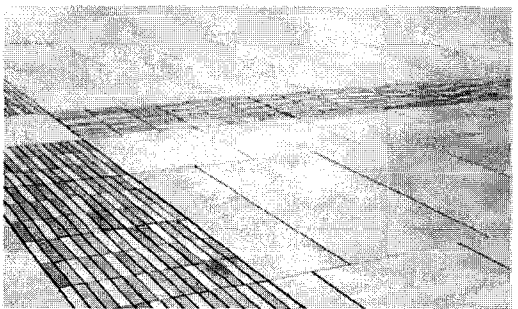
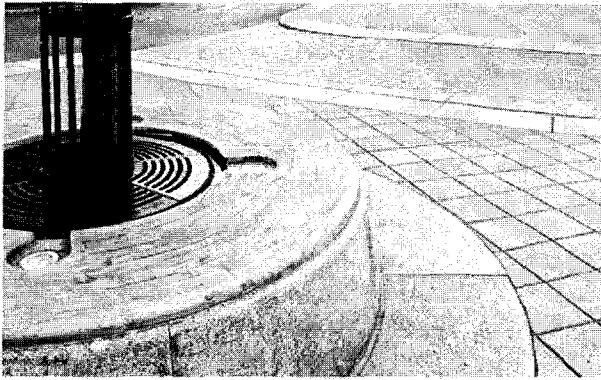
Forbilder viser at parken har et stort potensiale som treningsarena både med og uten apparater. Det kan også tilrettelegges for enkel servering og bedre bademuligheter for alle generasjoner.

17.8 Gatemiljø for sentrumskjernen (se også temakart: gatemiljø)

- Nytt gatebelegg (universelt utformet)
- Gågatemiljø i Vestregate mellom Strandgata og Storgata
- "Shared spaces" uten trafikkreguleringer i resterende del av indre sentrum
- Enveiskjøring i Strandgata (fra vest mot øst)
- Korttidsparkering (stopp 15 minutter) i Strandgata og Storgata
- Flytte butikker ut på gateplan i sesong
- Muligheter for ca. 35 plasser med korttids kantsteinsparkering i sentrum
- Sykkelparkering ved Emil Knudsens plass/Vestregate
- Flytte Edvarda ned til brygga ved Kunstkolonien
- Forbedre Tollbodplassen til historisk funksjon og utnytte plassen til torghandel, sesonghandel fra båt, kunstmarked, lokalt håndtverk, konsertarena, samlingssted etc.
- Flytescene (anskaffe en flytescene som kan flyttes på ved konsert i almenningene og parkene)
- Ha bestemmelser som begrenser bruk av "midlertidighet" i sommersesongen. Satse på mer semipermanente løsninger som kan fungere større deler av året.
- Forbedre funksjonen til Emil Knutsens plass og Rådhusparken



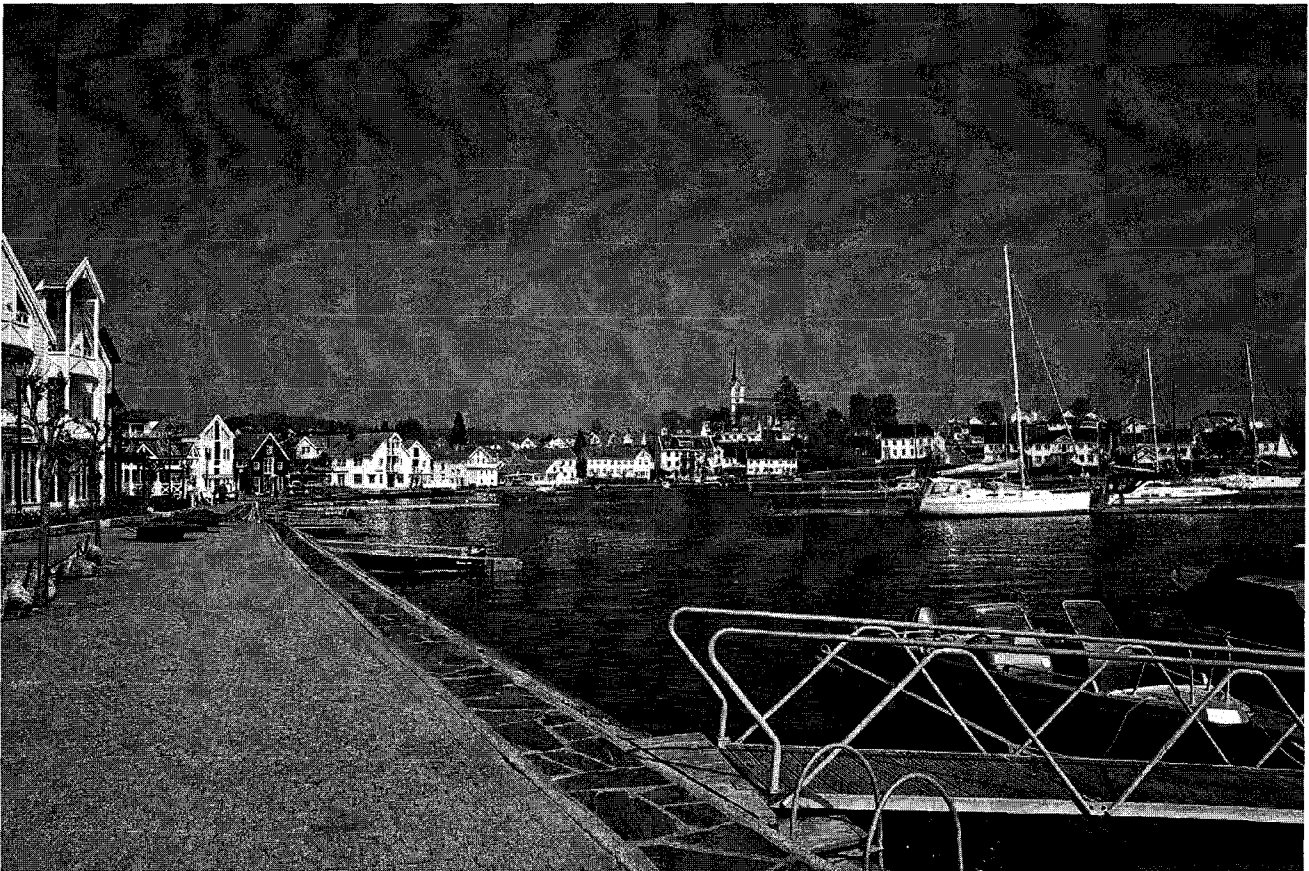
Illustrasjonen viser hvordan man kan bruke Tollbodplassen til f.eks historisk funksjon og utnytte plassen til torghandel, sesonghandel fra båt og uteservering



Forbilder viser gatebelegg og belegg med universell utforming, samt "shared spaces" hvor gaten deles inn i soner ved hjelp av belegg, møblering og beplantning.

17.9 Havn:

- Marina etableres på Langbrygga
- Charterbåter flyttes til Kokkenesområdet
- Muligheter for restaurantflåter ved utesteder (Sjøbua, Ninos og Fiskebrygga)
- "Snu" parken ved tusenårsstedet (Lofthus monumentet) slik at den knyttes til og orienteres mot bystranda slik at barn og voksne får bedre samspill
- Flytte, eventuelt fjerne paviljongen som oppleves som et kulturelt og historisk fremmedelement.



Lillesand havn. Foto: Ingunn Eriksen

18 Tiltaksliste

Hva må kommunen gjøre av tiltak (fysiske og forvaltningsmessige) som må inn i fremtidige økonomiplaner for å fylle intensjonene og gjennomføringen av planen?

I prioritert rekkefølge

1. Innføre parkeringsavgift for å sikre planens intensjoner samt private og offentlige investeringer og planer
2. Utvikle gatemiljø og vurdere varme fra havnebassenget i rørsystem i gatene
3. Etablere parkeringshus (kvartal 2 og 3) som foreslått for å ivareta mål og intensjoner i planen
4. Parkering i allmenninger fjernes og får rom i nye parkeringsanlegg i nærhet
5. Utvikle Brentemoen skole og Smedmyratomta (brannstasjonen) kvartal 5
6. Utvikle Sanden (Havnetomta) kvartal 2
7. Utvikle Bankplassen kvartal 3
8. Utvikle S.N. Hansens Park og samtidig se dette i relasjon til eventuelt etablering av grøntområder på Kokkenes. Kvartal 7
9. Etablere marina Langbrygga
10. Være aktive pådrivere i samarbeidet med å utvikle Kollers jorde (Essotomta)
11. Etablere GS-veg langs Jernbanegata til Viadukten
12. Markerte stier og smau bevarer og istandsettes som en del av allment tilgjengelig trafikkareal.
13. Oppgradering av Rådhusparken og Emil Knutsens plass

19 Vedlegg

Vedlegg 1: Plankart

Vedlegg 2: Planbestemmelser

Vedlegg 3: Skisser som er tilknyttet bestemmelser (Bellevue 2)

Vedlegg 4: Skisser for utfordringsområder med juridisk forankring

Vedlegg 5: Skisser for utfordringsområder uten juridisk forankring

Vedlegg 6: Formingsveileder for vernesonen

Vedlegg 7: Kart – Verneområder

Vedlegg 8: Kart – Grønnstruktur

Vedlegg 9: Kart - Tidsangivelse på bygninger (datering av opprinnelse)

Vedlegg 10: Kart – Allmenninger, smau og snarveier

Vedlegg 11: Kart – Gatemiljø

Vedlegg 12: Kulturhistorisk stedsanalyse – DIVE

Vedlegg 13: Parkeringsanalyse med skisser

Vedlegg 14: ROS – analyse

Bestemmelser for Områderegulering for Lillesand Sentrum

Dato: 19.05.2015

1. Generelle bestemmelser

1.1 Formål og henvisninger

Planbestemmelser med plankart bygger på Plan- og bygningsloven av 2008-06-27 nr.71, og gjelder for de områdene som faller inn under planavgrensningen. Bestemmelsene skal gi juridiske rammer for vern og utvikling av historiske, arkitektoniske, kulturelle og næringsmessige og andre miljømessige verdier som Lillesand sentrum innehar. Hensikten er å oppnå et fremtidsrettet, miljøvennlig, levende og attraktivt sentrum med offentlige institusjoner, kompetansekreverende virksomheter, undervisning, handel, gaterom, kultur og boliger som de viktigste miljøskapende faktorer.

Temakart:

Plankart "Områderegulering for Lillesand Sentrum"

Temakart "Sandsbekken og grønstruktur"

Temakart "Smau, snarveier og allmenninger"

Temakart "Gatemiljø"

Temakart "Bygningsdatering"

Temakart "Vernesoner"

Temakart er knyttet opp mot plankart og bestemmelser. Der hensynssone Vern kulturmiljø sammenfaller med områder vist i temakart, gjelder egne bestemmelser.

1.2 Plankrav

For områdene T1 og T2 og S12 kreves det detaljregulering for utbygging av tiltak med større enn BRA 50m2. Område T1 og T2 kan utarbeides som én felles detaljregulering.

Detaljreguleringen skal utrede mulige alternativer for organisering av bebyggelse, avklare omfang av bebyggelsesstruktur, samferdsel, parkering, sosial og teknisk infrastruktur og andre relevante tema.

For detaljreguleringsplan skal gjeldende normaler for veg, utomhusanlegg og Formingsveileder for Lillesand Sentrum følges dersom det ikke fremkommer andre bestemmelser under relevant reguleringsformål i områdeplanen. For å kunne oppnå en vellykket utvikling av sentrum må det legges vekt på å utrede mulighetene for at det enkelte planområdet kan gi grunnlag for midlertidig eller permanent roking av virksomheter som muliggjør/fremmer ønsket utvikling av sentrum – innenfor eller utenfor planområdet.

Ved søknad om dispensasjon fra plankrav, skal det legges vekt på om tiltaket har betydning for en fremtidig gjennomføring av Områderegulering for Lillesand Sentrum.

Utgangspunktet for detaljreguleringen skal være delområde med plankrav med tilliggende gater. Av hensyn til reguleringsplaners begrensede varighet for gjennomføring av tiltak, kan omfanget begrenses dersom det finnes grunner til at tilgrensende områder/deler av område med plankrav vil være skadelidende dersom ny plan skulle bortfalle på grunn av manglende gjennomføringsevne.

1.3 Innholdet i utbygningsavtaler

Utbygningsavtaler skal sikre gjennomføring av planen og dens rekkefølgebestemmelser.

Utbygningsavtaler skal fastsette endelig boligandel for boliger til sosialt formål og bruk av kommunens fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene til markedspris.

Det skal også fastsettes et anleggsbidrag per boenhet/bruksenhet til opparbeidelse av offentlige parker/grøntområder, veier og annen teknisk infrastruktur innenfor Områdeplan for Lillesand sentrum.

Det kan inngås en overordnet utbyggingsavtale ved utarbeidelse av detaljplaner for et delområde.

Før rammetillatelse kan gis for områder avsatt til utbyggingsformål, skal det være inngått utbyggingsavtale for aktuelt område.

1.4 Rekkefølge av tiltak/utbyggingsavtale

Rekkefølgebestemmelser og utbygningsavtaler skal i form av kostnadsbidrag sikre opparbeidelse av fellesområder og anlegg i hele sentrumsområdet og skal pålegges alle utbyggingsprosjekter innen sentrumsplanen. Dette gjelder likevel ikke for tiltak som er untatt søknadsplikt, eller ikke rammes av bestemmelsene om ansvarsbelegging.

Med grunnlag i kostnadsbidrag (kr. Pr m² BRA fastsatt av Lillesand Bystyre) for bolig og øvrige formål, skal det innbetales anleggsbidrag i hver enkelt byggesak før tiltak kan igangsettes.

1.5 Utforming og omgivelseskvalitet

I alle plan- og byggesaker med BRA over 150m² skal det i søknad om tiltak foreligge en redegjørelse og vurdering av tiltakets estetiske sider; både i forhold til seg selv, til omgivelsene, til gaterom og fjernvirkning.

Det kan i den enkelte byggesak gis spesielle krav til dokumentasjon. Tilpasninger til eksisterende bysituasjon og eksisterende bebyggelse skal skje på en slik måte at det gis rom for ny tidsmessig arkitektur av høy kvalitet, der ikke vernehensyn krever sterk formstyring.

Offentlige bygg og byrom som inneholder viktige funksjoner for byen skal ha en utforming som signaliserer dette.

Nye bygg kan gjerne ha et moderne uttrykk som tydeliggjør at bygget tilhører samtiden.

1.6 Skilt, reklame, møblering og belysning

Skilt, reklame, møblering og belysning skal utformes etter Lillesand kommunes Formingsveileder.

1.7 Støyforhold

Det tillates ikke støyende spunting dersom det finnes alternative fundamenteringsalternativer som f.eks borrende peler.

Ved bruk av spunting eller andre støyende fundamenteringsformer skal det i søknaden redegjøres for eventuelle negative konsekvenser for tilgrensende områder, her med fokus på støy og setningsskader.

1.8 Geotekniske forhold

Geotekniske undersøkelser skal gjennomføres der man vurderer å gjennomføre tiltak som skal fundamenteres og er over 50m², da spesielt for å avdekke områder med kvikkleire. Ellers gjelder kommuneplanens bestemmelser for uttak av masser og sulfidproblematikk.

Områder der det tidligere har vært etablert tanker for kjemikalier og/eller drivstoff skal det foretas grunnundersøkelser og sanering før igangsettingstillatelse til nybygg kan gis.

1.9 Godkjenning

Alle bygg med sammenhengende arealflate over 275m² skal godkjennes av kommunens utvalg for plansaker før rammetillatelse kan gis.

1.10 Temporære konstruksjoner

Bruk av midlertidige konstruksjoner skal unngås hvis det finnes alternativer til bruksområdet. Lillesand kommune skal legge forholdene til rette for å tilby gode alternativer til midlertidige scener og salgsboder for å fylle dette kravet.

Det tillates midlertidige, flyttbare installasjoner på inntil 20m². Disse kan maksimalt være utplassert i 1 uke per år.

Ellers gjelder Retningslinjer for salg, aktiviteter og utarrangementer i Lillesand sentrum.

2. Bebyggelse og anlegg (pbl §12-5 nr.1)

2.1 Bebyggelse og anlegg – boligbebyggelse (B) (pbl §12-5 nr.1)

2.1.1 Bebyggelsestype

Innenfor områder for boligbebyggelse skal det oppføres enebolig/tomannsboliger.

Innenfor områder for boligbebyggelse tillates det inntil 2 boenheter per tomt. Én boenhet skal ha BRA minimum 35m².

Det kan tillates fradeling av nye boligtomter dersom både ny og gammel eiendom hver er minimum 400m², det vil si at det tillates ikke fradeling til ny boligeiendom for eiendommer mindre enn 800m².

Maksimalt BRA for B1-1-B1-14 er 45%. Maksimal BYA er 275m².

Det tillates gjenoppbygging av boliger med samme BYA, BRA og antall boenheter som eksisterende bolig som erstatning for tapt bolig eller ved riving av eksisterende bolig.

For BK1 tillates det inntil 6 boenheter og maks BRA 700m².

2.1.2 Universell utforming/tilgjengelig boenhet

Kommuneplanens bestemmelser for universell utforming / tilgjengelige boenheter gjelder

2.1.3 Krav til uteoppholdsareal

For hver nye boenhet innenfor områder avsatt til boligformål skal det avsettes 40m² uteoppholdsareal per boenhet. Areal brattere enn 1:3 tas ikke med i beregningen av uteoppholdsareal.

2.1.4 Sekundærbygninger

Sekundærbygning (garasjer, tilbygg, mellombygg, bod, uthus m.v.) kan maks ha BRA som er 1/4 av hovedbygningens maksimale BRA. Det tillates kun 1 sekundærbygning per eiendom.

Det tillates ikke boenheter i frittliggende sekundærbygning.

Sekundærbygninger skal ha samme takvinkel som hovedbygning. Sekundærbygninger kan kun oppføres i 1 etasje.

For plassering av sekundærbygning gjelder plan og bygningslovens bestemmelser om avstandskrav. For byggegrense til vei gjelder Lillesand kommunes veinormal. Her vil plassering av bygg kunne være utenfor den generelle byggegrensen mot vei.

Det tillates i tillegg til sekundærbygning 1 frittliggende bod på maks 15m² per eiendom.

2.1.5 Høyder og estetikk

Fellesbestemmelser:

Bygninger skal oppføres med fasader i naturmaterialer som stein, tre, mur, tegl, samt glass. Overflatebehandling tillates.

Takflater kan være i metall, stein, betong-eller tegltakstein.

Bygninger kan ha maksimalt 2 etasjer. Underetasjer tillates. Høyde fra gulv 1.etg til møne kan maks være 12.5m.

Saltak og halv-valmtak skal benyttes. Takvinkel må være mellom 37-42 grader. Flate tak tillates ikke. Takterrasser tillates ikke. Tekniske installasjoner (heis, ventilasjonsanlegg m.v.) skal innebygges og inngå i byggets volum og takform.

Det tillates ikke arker eller kvister som dekker mer enn ¼ av takflatens areal.

Unntak:

For delområde B5-B9(Bellevue):

I område B5-B9 tillates det maksimalt 1 etasje pluss underetasje, total høyde fra gulv 1.etg til møne 6,5m.

Byggets lengderetning og møne skal være fra syd-vest mot nord-øst, parallelt med gateløp.

Bygningene skal ha saltak/pulttak med vinkel mellom 6 og 25 grader.

2.1.6 Terrengtilpasning

Ved byggemelding skal det legges frem snitt som viser:

- forhold til nabotomt/nabobebyggelse
- eksisterende og nytt terreng
- kotehøyder for 1.etg, grunnmur, samt mønehøyde(r)
- tilstøtende vei.

Ved byggemelding skal det også legges frem utomhusplan.

2.1.7 Forstøtningsmur

Forstøtningsmurer skal ha maksimal høyde på 1,5m.

Ved terrengsprang høyere enn 1,5m skal forstøtningsmurer avtrappes.

2.1.8 Parkering

Kommuneplanens bestemmelser for parkering og sykkelparkering gjelder.

2.1.9 Avkjørsler

Det tillates 1 avkjørsel pr eiendom med maksimal bredde = 7,0 meter.

Avkjørsel til private eiendommer skal ha friskt i henhold til Lillesand kommunes veinormal.

2.2 Bebyggelse og anlegg – sentrumsformål (S) (pbl §12-5 nr.1)

2.2.1 Bebyggelsestype

Innenfor områder med sentrumsformål kan det oppføres bygning med formål bolig, forretning, kontor og tjenesteyting med tilhørende anlegg og parkering.

For delområder S1-S5, S7-9 og S10 langs Østregate, S5-S8 tillates det ikke boligformål i 1.etasje.

Områdene S13, S1_1, og S1_2 knyttes mot skisser vedlagt planbeskrivelsen datert 07.05.2015. En søknad om rammetillatelse skal ikke vesentlig fravike skisser innsendt til planarbeidet.

Område S11 skal utformes med bakgrunn i skisser vedlagt planbeskrivelsen. Grønntområde skal opparbeides med utkikspunkt som vist på skisser vedlagt planbeskrivelsen.

S4_1 og S3_3 Er områder for uteservering for tilgrensende serveringssteder. Her tillates det enkle overbygninger som har en enhetlig utforming og kan tas ned utenfor sesong. Det er vedlagt forbilder med planbeskrivelsen.

Boenheter må ha BRA min 35m²

2.2.2 Universell utforming

Nye bruksenheter for forretning/tjenesteyting/kontor skal være tilgjengelige for alle.

2.2.3 Krav til uteoppholdsareal

Dersom boenhet ikke ligger innen 300m fra nærmeste offentlig park/grønntområde med størrelse min 100m² kreves det 25m² uteoppholdsareal per boenhet.

Areal brattere enn 1:3 tas ikke med i beregningen av uteoppholdsareal. Uteoppholdsareal kan godkjennes som terrasse/balkong dersom denne er minimum 15m² og har minste dybde 2,5m.

2.2.4 Sekundærbygninger

Sekundærbygninger som garasjer, tilbygg, mellombygg, annek, bod, uthus m.v. kan ha BRA lik ¼ av hovedbygningens maksimale BRA. For sekundærbygninger som er min 1 etg (3m) lavere enn hovedbygning, kan sekundærbygning ha annen takform og takvinkel enn hovedbygning og flatt tak og takterrasser kan tillates.

2.2.5 Utnyttelse

Tomten kan utnyttes innenfor byggegrense og i tråd med gjeldende brannforskrifter.

Det kan etableres underetasje eller parkeringskjeller under terreng uavhengig av byggegrenser. Parkeringskjeller kan bygges inntil eiendomsgrense, men slik at teknisk infrastruktur, innfylling m.v. får plass innenfor eiendomsgrensen. Nedkjøring til parkeringskjeller, ramper og annen teknisk infrastruktur tilknyttet parkeringskjeller kan etableres i tilknytning til parkeringskjeller.

Byggegrenser/eiendomsgrenser under bakken kan fravikes i tilfeller der det foreligger avtale med eier av berørt(e) eiendom(er).

Det tillates oppført bygg i maks 2 etasjer, det vil si med maksimal mønehøyde 12,5m over gjennomsnittlig høyde på terreng regnet langs fasade langs tilstøtende gateløp.

Bygg kan ikke være mer enn 1 etasje (3m) lavere eller høyere enn nabobygg som ligger på samme side langs gateløp.

Frittstående bygg kan ha maks 2 etasjer.

Dersom nabobygg er oppført i 3 etasjer kan nytt bygg som ligger inntil eksisterende nabobygning ha samme mønehøyde og gesimshøyde som nabobygning. Høydene regnes fra gjennomsnittlig høyde på terreng langs fasade langs tilstøtende gateløp på både eksisterende og nytt bygg.

Større bygningsvolumer skal brytes opp med mindre mellombygg/portrom.

Hovedvolumer kan maksimalt ha en grunnflate på 150m² eller en fasadelengde på 12m før den må brytes opp av et mellombygg eller portrom med bredde min 2,5m. Mellombygg skal trekkes tilbake min. 0.5m fra hovedbygningens tak og vegglinje for å skape sprang. Mellombygg og hovedbygg skal ha en egen karakter og en helhetlig klar form og volum.

For delområder S1_1-S1_2 skal skisser vedlagt planbeskrivelsen ligge til grunn for utforming av bebyggelse og anlegg. En søknad om rammetillatelse skal ikke vesentlig fravike skisser innsendt til planarbeidet. Høyder satt i innsendte skisser kan fravikes med opptil 0,5m. Det tillates gangforbindelse/overbygg ut over byggegrenser over gatetun mellom bebyggelse på S1_1 og S1_2, med høyde minimum 4m over gatetun.

2.2.6 Innlevert materiale

Ved byggemelding skal det legges frem snitt som viser:

- forhold til nabotomt/nabobebyggelse
- eksisterende og nytt terreng
- kotehøyder for 1.etg, grunnmur, samt mønehøyde(r)
- tilstøtende vei.

Ved byggemelding skal det også legges frem utomhusplan.

All bebyggelse som har gulv lavere enn +3.0 meter over havnivå skal vurderes med hensyn til flomfare. Gulv under kote +3.0 meter skal ikke ha rom for varig opphold.

2.2.7 Estetiske forhold

Bygninger skal oppføres med fasader i naturmaterialer som stein, tre, mur, tegl, samt glass. Overflatebehandling tillates.

Høye, tette eller ensartede sokler skal unngås. Sokler over 1 meters høyde skal utformes med brudd eller materialskift.

Takflater kan være i metall, betong- eller tegltakstein.

Innenfor område S1_1-S1_5 kan takpapp tillates på flate tak, der takflaten ikke er synlig fra omkringliggende gater/plasser.

Saltak og halv-valmtak skal benyttes. Takvinkel må være mellom 37-42 grader. Flate tak tillates ikke på hovedbygninger.

Minimum 5m eller 60% (største faktor gjelder) av førsteetasjes fasade skal for publikumsrettet virksomhet være aktiv. Det vil si åpne og opplyste utstillingsarealer eller serveringssteder med åpent innsyn, inngang, eller tilby andre funksjoner til allmennheten. Tildekking/foliering av vinduer tillates ikke. Fargede/speilende glass tillates ikke. Nye fasader skal respektere det eksisterende gaterom med hensyn til rytme, skala, vinduer og fargesetting.

Atkomst til publikumsrettet virksomhet som ligger til offentlig gate skal være fra gaten.

Sikkerhetsgitre skal være innvendig montert.

Tekniske installasjoner (heis, ventilasjonsanlegg, varmepumpeinntak m.v.) skal innebygges og inngå i byggets volum og takform.

Eventuelle utragende konstruksjoner skal unngås med unntak der den tjener som ly for allmenn ferdsel for gående.

2.2.8 Parkering

Det avsettes maks 1 parkeringsplass per boenhet. Parkering kan etableres i felles garasjeanlegg. For de delområder der det ikke tillates boligformål i 1. etasje skal parkering etableres i felles garasjeanlegg under terreng eller i innebygd anlegg.

5% av biloppstillingsplassene skal være tilrettelagt og opparbeidet for bevegelseshemmede. For bygninger der det forventes hyppige besøk av personer med nedsatt bevegelsesevne (helsehus, trygdekantor osv) skal behovet vurderes særskilt.

Det skal avsettes areal til sykkelstativ(er) for 6 sykler per 100m² forretning/kontor/tjenesteyting, og 1 sykkel per boenhet.

Det tillates ikke midlertidig parkering utenfor oppmerkede plasser.

2.2.9 Teknisk infrastruktur

Søppelhåndtering skal plasseres slik at det ikke utgjør brannfare for omkringliggende bebyggelse, eller er til hinder for allmenn ferdsel, og slik at det ikke er synlig fra offentlige gater og plasser.

Det skal settes av tilstrekkelig areal til håndtering- og fordrøyning av overvann ved ekstremnedbør. Overvannsanlegg der vann samles skal fortrinnsvis også kunne benyttes til vanning av beplantning i tørre perioder. Overvannsanlegg skal være nedgravd/skjult.

2.2.10 Skilting

Skilting er søknadspliktig. Skilt skal utformes i tråd med Lillesand kommunes Formingsveileder for Lillesand sentrum.

2.2.11 Midlertidige konstruksjoner

Kommunalt eide områder kan benyttes i henhold til Lillesand kommunes Retningslinjer for salg, aktiviteter og utearrangementer i Lillesand sentrum.

2.2.12 Varelevering og serviceparkering

Nødvendig varelevering og serviceparkering skal kunne gjennomføres uten å være til hinder eller fare for andre trafikanter.

2.3 Bebyggelse og anlegg – Tjenesteyting (T) (pbl§12-5 nr.1)

2.3.1 Bruk av bygninger

Områdene kan brukes til offentlig eller privat tjenesteyting, herunder forretninger som driver med salg av tjenester som hovedgesjeft, bevertning, kulturformidling, barnehager, undervisningsinstitusjoner, administrasjon, konsulentvirksomhet, foreninger og organisasjonsvirksomhet m.v.

2.3.2 Arealbruk

Det skal utarbeides detaljregulering for område T1 og T2.

For område T3 skal eksisterende bygg bevares. Ved uoprettelig skade som følge av f.eks brann, kan det oppføres nytt bygg med samme fotavtrykk, byggehøyder og takvinkler som eksisterende bygg.

2.3.3 Parkering

Parkering skal etableres i felles garasjeanlegg under terreng eller i innebygd anlegg.

Det skal avsettes areal til sykkelstativ(er) for 6 sykler per 100m² forretning/kontor/tjenesteyting.

2.4 Bebyggelse og anlegg – Undervisning (U) (pbl§12-5 nr.1)

2.4.1 Arealbruk

I området er det tillatt å oppføre skolebygninger med tilhørende anlegg.

BYA skal ikke overstige BYA=30%. Bygning eller bygningsdel som ligger helt under terreng regnes ikke med i grad av utnytting.

Skolebygget kan ha en mønehøyde på maks kote + 26.50.

Skolebygget skal bevares i tråd med historisk uttrykk og form og skal vedlikeholdes og utbedres i tråd med Lillesand Kommunes Formingsveileder for Lillesand sentrum. Nybygg skal ha god estetisk utforming av høy kvalitet basert på bruk av varige materialer. Bygget skal ha en ren form, og være utformet etter prinsipper om tilgjengelighet for alle.

2.4.2 Uteoppholdsarealer

Uteområdene skal opparbeides med tanke på å gi elevene gode uteoppholdsarealer som kan brukes både i undervisningstiden, men også benyttes som kvartalslekeplass utenfor skolens undervisningstid. Elevene skal inviteres til å delta aktivt i planleggingen av uteområdene.

2.4.3 Parkering/sykkelparkering

Det tillates ikke anlagt bilparkering innenfor områder som er regulert til undervisning. Her kan det gjøres unntak for parkeringsplasser for funksjonshemmede. Slike parkeringsplasser skal anlegges nær inngangen til skolebygget.

Det skal etableres sykkelparkeringsplasser tilsvarende minimum 50% av elevmassen. Sykkelparkering skal ligge så tett inntil inngangene som mulig og etableres med tilfredsstillende låsemuligheter.

2.5 Bebyggelse og anlegg – Kirke (pbl§12-5 nr.1)

Lillesand kirke er en listeført kirke av nasjonal verdi. Ved vedlikehold og utbedringer skal fasadeuttrykk og konstruksjon bevares. Fasadeelementer som vinduer, dører, kledning, taktekking, samt overflatebehandling skal

så langt som mulig bevares i sin opprinnelige tilstand. Ved nødvendig utskiftning brukes samme type materialer som originalt. Ved all planlegging av tiltak i kirkens nære omgivelser skal det tas hensyn til kirkens plassering og virkning i landskapet.

Ved tiltak for å bedre tilgjengeligheten henvises det til formingsveilederen for utformingen av slike tiltak.

2.6 Bebyggelse og anlegg – Forsamlingslokale (pbl §12-5 nr.1)

Området kan brukes i tråd med reguleringsformål.

For område F1 skal eksisterende bygg bevares. Ved uopprettelig skade som følge av f.eks brann, kan det oppføres nytt bygg med samme fotavtrykk, byggehøyder og takvinkler som eksisterende bygg.

2.7 Bebyggelse og anlegg – Andre typer bebyggelse og anlegg (Flytescene) (pbl 12-5 nr.1)

Innenfor delområdet kan det anlegges flyttbar flytescene.

2.8 Bebyggelse og anlegg – Hotell (HTL) (pbl §12-5 nr.1)

Området skal benyttes til hotellvirksomhet. Det tillates utbygging innenfor området innenfor byggegrenser. Bestemmelser for sentrumsformål gjelder.

2.9 Bebyggelse og anlegg – Bevertning (pbl §12-5 nr.1)

For områder avsatt til uteservering kan det tillates møblering og overbygg som er i tråd med formålet, og som ikke er til ulempe eller hinder for allmennheten, eller virker som visuelle stengsler for siktlinjer i byen. Alle overbygninger skal være temporære og kunne tas ned/fjernes utenfor sesong.

Møblering og overbygg skal ha en enhetlig utforming. Prinsipper om tilgjengelighet for alle gjelder.

I området kan det anlegges lektre med formål bevertning. Lektre skal bygges i forlengelse av byggets lengderetning og skal ikke være i konflikt med siktlinjer ut mot havn. Eventuelle båtplasser eller fortøyning av båter til lekteren skal ikke hindre ferdsel i trafikkområdet sjø.

Lektre skal ikke plasseres slik at de er i konflikt med siktlinjer i byrom eller havn. Møblering og overbygg skal ha en enhetlig utforming. Prinsipper om tilgjengelighet for alle gjelder.

2.10 Kombinerte formål – Bolig/Tjenesteyting(B/T) (pbl §12-5 nr.1)

For delområde B/T1 og B/T2 kan området brukes til de formål som faller inn under bolig/tjenesteyting.

For delområde B/T1 kan bygg ha maksimalt $BYA=1300m^2$. Mønehøyde skal ikke overstige kote + 26.00.

Materialbruk og utforming skal følge bestemmelser gitt under Sentrumsformål.

For delområde B/T2 gjelder samme bestemmelser som for sentrumsformål.

3. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

3.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur; Fellesbestemmelser (pbl 12-5 nr.2)

Gater og veier skal opparbeides i henhold til Lillesand kommunes veinormal og Utformingsveileder for Lillesand sentrum, og skisser for gatemiljø vedlagt planbeskrivelsen.

Gatene deles inn i Veg, gatetun og gågate i henhold til plankart.

Fotgjengertrafikk skal krysse kjørevei i plan.

For gatetun og gågate skal trafikantgruppene prioriteres som følger:

- 1) Gående
- 2) Syklende
- 3) Varelevering
- 4) Andre kjørende

Gågate, samt gatetun ved Brentemoen skole kan stenges for trafikk i gitte tidsrom med bruk av nedsenkbare pullerter.

Områder for gågate og gatetun, samt torg med tilstøtende fortau skal ha varmekabler i grunn for å lette vedlikehold og bedre fremkommelighet.

Eksisterende gatestruktur og kvartalsstruktur ligger fast og skal ikke overbygges eller brytes. Historiske gateløp skal vises spesielt oppmerksomhet i planleggingen av nye tiltak.

Det tillates ikke varelevering i gater som er regulert til gatetun og gågate i tidsrommet fra 12:00-16:00. Dette gjelder Strandgata og delen av Vestregate som er regulert til gågate.

Ved arrangementer og sesonger kan gater stenges for biltrafikk.

3.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Fortau (pbl §12-5 nr.2)

Det kan etableres ramper og trapper i forbindelse med inngangsparti for publikumsrettet virksomhet. Disse må ikke være til hinder for allmenn ferdsel eller hindre lederlinjer for tilgjengelighet for alle. Ramper og trapper kan ha bredde på maks 1.6m.

3.3 Parkeringsplasser (pbl §12-5 nr.2)

Oppmerkede parkeringsplasser kan etableres i tråd med plankart og veinormal for Lillesand og Formingsveileder for Lillesand sentrum

3.4 Parkeringshus/- anlegg (pbl §12-5 nr2)

Det kan etableres parkeringshus innenfor byggegrense i 3 etasjer, maks høyde 15m over gjennomsnittlig planert terreng. Skisse vedlagt planbeskrivelsen skal ligge til grunn for utformingen av parkeringshuset.

Parkeringshusets 1.etasje skal ikke fremstå som parkeringsanlegg, med unntak av innkjøring. Det tillates små lokaler for sentrumsformål i byggets fasade i 1 etasje. For første etasje gjelder samme bestemmelser for fasadeoppdeling som for sentrumsformål. Det tillates boligformål i byggets 3.etasje. Bestemmelser under sentrumsformål for estetiske forhold gjelder.

3.5 Torg (pbl §12-5 nr.2)

Det kan bygges kopi av historisk bensinstasjon i området Torg 1 som en museumsgjenstand. Denne plasseres slik at den ikke er i konflikt med siktlinjer og allmenn ferdsel, og plasseres i avstand til vei i tråd med Lillesand kommunes veinormal. Det kan tillates temporære, flyttbare konstruksjoner der disse ikke er større en 20m2 og ikke er utplassert i byrommet mer en 1 uke per år. Der disse kriteriene er fulgt vil ikke slike tiltak være søknadspliktige utover gitt tillatelse til bruk fra eier av området.

4. Grønnstruktur (pbl §12-5 nr.3)

4.1 Fellesbestemmelser Grønnstruktur (pbl 12-5 nr.3)

Grøntarealer brukes til turdrag og park, der allmennheten skal ha uhindret adgang. I parker tillates det ikke oppført bygg eller anlegg som er til hinder for områdenes funksjon. Det skal tilrettelegges slik at områdene blir tilgjengelig for alle brukergrupper.

Parkområder og torg skal bevares og videreutvikles som sammenhengende attraktive og trygge rekreasjonsområder med god tilgjengelighet for alle. Områdene skal utvikles slik at de understøtter de identitetsskapende trekkene i bymønsteret.

Der hensynssone vern kulturmiljø sammenfaller med temakart grønnstruktur eller snarveier, smau og allmenninger gjelder egne bestemmelser.

4.2 Grønnstruktur (G) (pbl §12-5 nr.3)

Område G1 er statlig sikret friluftsområde ved Springvannstemmen.

I området kan det gjøres enkel tilrettelegging for friluftsliv inklusive stier med tilgang til G/S vegnett og boligområder. Stier skal ikke være bredere enn 2,0 meter. Det tillates oppført mindre konstruksjoner som leegger, toaletter o.l. som har som mål å styrke bruken av offentlig friluftsliv. Annen bebyggelse tillates ikke. Vegetasjon skal bevares. Rydding av kratt kan foretas ved behov. Det tillates etablering og vedlikehold av flomforebygging.

For møblering og beplantning i område G3 skal Formingsveileder for Lillesand kommune legges til grunn.

4.3 Park (pbl §12-5 nr.3)

I parkområder tillates ikke inngrep eller innretninger som ikke direkte har sammenheng med områdets pleie eller bruk. Parken kan benyttes i henhold til Lillesand kommunes Retningslinjer for salg, aktiviteter og utearrangementer i Lillesand sentrum.

For område Park1 skal skisse vedlagt planbeskrivelse være retningsgivende for bruk og utvikling av parken. Bygning for servicefunksjoner for Park 1 på opp til 50m² og maks 1 etg (6,5m) kan oppføres i tråd med vedlagte skisser.

5. Bruk og vern av sjø og vassdrag (pbl §12-5 nr.6)

5.1 Trafikkområde i sjø

Området kan brukes til skipsled, fritidsbåttbruk, friluftsområde og fiske. Allmennheten skal ha uhindret adgang.

Innenfor området tillates oppføring av bryggeanlegg for fiskefartøy i kommersiell virksomhet. Området kan også nyttes som av-og påstigningsområde for lastebåter og rute-/ charterbåter.

5.2 Trafikkområde i sjø – marina

Området kan benyttes til flytende marina. Marinaens plassering, teknisk dokumentasjon, dimensjonering og utforming skal godkjennes av kommunen. Søknaden skal også redegjøre for rutiner for håndtering av akutte utslipp av olje eller drivstoff.

Marina skal sikre adkomst til land for bevegelseshemmede gjennom etablering av rampe/løfteanordning.

5.3 Småbåthavn

Innenfor området kan det anlegges båtplasser. Bryggeanleggets plassering, dimensjonering og utforming skal godkjennes av kommunen. Søknad skal redegjøre for håndtering av ulike typer avfall og mottak/oppsamlingsystem for farlig avfall. Søknaden skal også redegjøre for rutiner for håndtering av akutte utslipp av olje eller drivstoff.

5.4 Badeområde

Området kan benyttes av allmennheten til bading.

Området skal merkes med bøyer i yttergrensen for badeområdet.

6. Hensynssone c) bevaring av bygninger/bygningsmiljøer og andre kulturminner

Alle tiltak i hensynssone c) skal gjennomføres i henhold til Lillesand kommunes Utformingsnormal for Lillesand sentrum.

Hensynssonene må sees i sammenheng med temakart for Sandsbekken, temakart for smau og snarveier og temakart for grønnstruktur.

BRUK AV BYGNING

Bruksendring tillates ikke hvis den omsøkte bruk vurderes å være uforenelig med verneinteressene for bygningen eller bygningsmiljøet.

UNIVERSELL UTFORMING/TILGJENGELIGHET FOR ALLE

Dersom det ikke er mulig å gjennomføre universell utforming/tilgjengelighet for alle i henhold til formålsbestemmelser uten å forringe kvaliteten på bygningen eller bygningsmiljøet kan kravet frafalles for bygg innefor hensynssone c).

RIVING, RESTAURERING OG UTSKIFTING AV BYGNINGSDELER

Eksisterende bebyggelse tillates ikke revet. Hele miljøet innenfor hensynssonene skal bevares.

Hovedbygningen skal beholde sin ytre form, materialbruk og bygningsdetaljer. Interiør kan tilpasses ny bruk. Ved utvendig vedlikehold og eventuelle utskiftning av bygningsdeler som vinduer, dører, listverk og liknende skal en ta vare på originale materialer, og for øvrig søke å tilbakeføre til tidligere dokumentert tilstand.

Ved restaurering og/eller reparasjon av eksteriøret skal eksisterende/opprinnelige materialer og elementer som vinduer, dører, lister, utsmykning m.m bevares ved at det opprinnelige eller karakteristiske uttrykket med hensyn til utforming, materialbruk, farger og utførelse skal bevares.

Bebyggelsen tillates bare ombygd eller utbedret under forutsetning av at eksteriøret beholdes uendret eller føres tilbake til dokumentert tidligere utseende.

BRANN

Dersom bevaringsverdig bebyggelse innenfor hensynssonen får uopprettelige skader pga brann, tillates det kun oppført bebyggelse med samme dimensjoner, høyder, antall boenheter/bruksenheter, med samme materialbruk og fasadeinndeling og detaljering som opprinnelig bebyggelse. Dersom man ønsker å oppføre ny bebyggelse som visuelt er vesentlig annerledes enn opprinnelig bebyggelse må det søkes om dispensasjon for dette.

ESTETIKK

Hovedbygninger skal være hvite. Sjøhus, naust, mv. kan være røde, oker eller hvite. Dersom det kan dokumenteres at annen farge er brukt originalt eller historisk for den konkrete bygningen, kan annen tilsvarende fargebruk tillates.

Dører og belistning kan gis annen farge dersom det kan dokumenteres at fargen historisk har blitt brukt i området.

HAGE/PARK

Eksisterende hage, park eller annet utomhusanlegg som er avmerket med hensynssone på plankartet skal bevares. Dette inkluderer terreng/landskapsbearbeiding med markdekke, vegetasjon og andre elementer som trapper, murer,

mindre bygg og øvrige utomhuselementer. Alle trær med stammeomkrets på over 40cm, målt en meter over bakken skal bevares, såfremt ikke sikkerhetshensyn tilsier noe annet. Verneverdige trær og annen vegetasjon som dør eller må fjernes pga. dokumentert dårlig tilstand skal erstattes.

Innenfor hensynssonen må det ikke settes i verk tiltak eller bruksendringer som kan forandre området karakter. Dette gjelder bebyggelse, anlegg og utvidelse av vei eller parkeringsplasser, oppsetting av gjerder, skilt, støyskjermer, endring av større vegetasjonselementer eller belegg, planering, utfylling og andre landskapsinngrep.

GATER, PORTROM, BAKGÅRDER OG UTEANLEGG MV.

Eksisterende gatenett, inklusive smau, snarveier, portrom, bakgårder, plasser og fjellknatter skal bevares.

Gjerder, porter, terrasser, trapper, rekkverk, forstøtningsmurer, brygger mv. skal bevares eller kan kreves tilbakeført til opprinnelig høyde, form og materiale, og kan ikke fjernes uten tillatelse fra kommunen. Oppføring av ny innhegning skal godkjennes av kommunen før arbeidet igangsettes. Det tillates ikke bebyggelse eller møblering av smau, snarveier, portrom og bakgårder som forringer det historiske utseende til plassen, eller hindrer allmenn ferdsel der dette er relevant.

FREDEDE INTERIØRER

Fredede interiører på gbr. 47/95 skal bevares i sin helhet uten tillegg eller endringer. Forandring av overflater eller annet arbeid ut over vanlig vedlikehold i disse interiørene er ikke tillatt. Etasjeskiller og rominndeling skal bevares.

BRANNSIKRING

For brannsikring kan det tillates røropplegg på fasader. Disse kan bare monteres etter anvisning fra kommunen eller etter egen plan.

I forbindelse med utbedringer på bygningene skal brannverntiltak utføres der det er mulig uten å forringe den antikvariske kvaliteten av bygningen.

HENSYNSSONE C) I SAMMENHENG MED TEMAKART FOR SANDSBEKKEN OG GRØNNSTRUKTUR

Der hensynssone c) bevaring faller sammen med temakart for Sandsbekken og grønnsstruktur skal det ved tiltak som endrer grønnsstruktur legges til grunn bestemmelser i Lillesand kommunes formingsveileder for Sentrum, kapittel Grøntanlegg og beplantning. Hager skal bevares, men kan vedlikeholdes og det kan gjøres endringer og møblering som er i tråd med hagens bruk og historiske karakter. Der det er mulig skal det legges til rette for at Sandsbekken kan tas opp i dagen. I trasé for Sandsbekken med buffersone 5m fra senter av antatt trasé tillates det ikke ny bebyggelse.

HENSYNSSONE C) I SAMMENHENG MED TEMAKART FOR SMAU OG SNARVEIER

Smau og snarveier skal holdes åpne for allmenheten og skal ikke ha stengsler eller møblering som hindrer allmenn ferdsel eller begrenser siktlinjer i bybildet. Det tillates ikke nedbygging av smau eller snarveier. Disse områdene skal ellers følge de bestemmelser som er gitt i Lillesand kommunes Formingsveileder for Sentrum, da spesielt med tanke på møblering, tekniske installasjoner, søppelhåndtering og uteservering. Smau og snarveier regnes som offentlige byrom.

Det tillates ikke etablering av nye parkeringsplasser i smau, snarveier og allmenninger.

Rekkefølgebestemmelser

- 1) Før igangsettingstillatelse av tiltak i sentrum som fjerner eksisterende parkeringsplass kan gis, må det dokumenteres erstatningsareal for avgitt parkeringsplass. Det må også kunne dokumenteres at nye parkeringsplasser er gjort tilgjengelig for offentlig bruk. Ny parkeringsplass kan maks ligge 200m fra erstattet parkeringsplass.
- 2) Før igangsettingstillatelse av tiltak i sentrum som fjerner eksisterende lekeareal kan gis, må det dokumenteres erstatningsareal for avgitt lekeplass. Det må også kunne dokumenteres at ny lekeplass er gjort tilgjengelig for offentlig bruk. Ny lekeplass kan maks ligge 200m fra erstattet lekeplass.
- 3) I prosjekter der man ikke tilbyr uteoppholdsarealer (min 25m² per boenhet) skal det innbetales et anleggsbidrag til felles grønnstruktur i sentrum, dette bidraget er satt av Lillesand kommunes bystyre i kr/m² BRA.

Bidraget må innbetales før rammetillatelse kan gis.
- 4) Før rivingstillatelse kan gis, skal det foreligge igangsettingstillatelse på nytt bygg som erstatning for revet bygg. Gjelder ikke bygg som er markert revet i plankart.
- 5) Ved arbeider med renovering av VA-anlegg i gater skal gaten opparbeides/tilbakeføres i henhold til Lillesand kommunes veinormal og i Lillesand kommunes Formingsveileder for Sentrum.

