

# Følggebrev- Høring av endringer i plan

## Områderegulering for Verven-Sunde, planID 201719

### Innhold

1. Tidligere saksgang.....	1
2. Begrenset høring .....	2
3. Forslaget som nå sendes ut på begrenset høring.....	5
3.1. Endringer i fasader og høyder .....	5
3.2. Endring i parkeringsdekning .....	11
4. Konsekvenser for planmateriale.....	11
4.1. Konsekvenser for plankart.....	12
4.2. Konsekvenser for bestemmelser .....	13
5. Virkninger .....	16
6. Oppsummering.....	17

Vedlegg:

Vedlegg 1 – Referat fra møte med kommunen

Vedlegg 2 – Tegningshefte, datert 13.12.2023

Vedlegg 3 – Merknad fra Agder fylkeskommune

Vedlegg 4 – Solstudier

### 1. Tidligere saksgang

Det ble varslet oppstart i oktober 2017. Siden er det vurdert flere løsningsforslag og vært avholdt møter både med kommunen og Agder fylkeskommune for å finne frem til en omforent plan.

Planforslaget ble behandlet i Utvalg for samfunn 06.06.2023 som sak 29/23. Rådmannens innstilling (under) ble enstemmig vedtatt.

#### **Utvalg for samfunns vedtak**

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-12 legges forslag til områderegulering for Jernbaneveien-Løvikgaten, gnr. 203 bnr. 348 m.fl., Sunde-Verven ut til offentlig ettersyn under forutsetning av at følgende punkt innarbeides i plandokumentene før utsending:

- 1. Den del av byggeområde BB2 og BB3 som er illustrert med saltak i illustrasjonsheftet skal markeres i plankartet som bestemmelsessoner #1 og #2. Ny § 2.8 skal angi maksimal mønehøyde innenfor bestemmelsessonene til kote 19,5. Ellers skal kote 18 gjelde som maksimal gesimshøyde. Tabellen i slutten av bestemmelsenes § 3.1.4 og første ledd i §§ 3.1.5e og 3.1.6d utgår. Illustrasjonene skal vise maks tillatt utbygging i forhold til bestemmelsene.*
- 2. Parkeringsregnskap over fordelingen av parkering til boliger, forretninger og offentlig parkering innarbeides i planbeskrivelsen.*

3. *Det innarbeides som et krav i § 3.1.1d at det må dokumenteres at solforholdene er ivaretatt i samsvar med § 3.1.1c.*
4. *Illustrasjonene skal vise aktive fasader i parkeringsetasjen på gateplan, se § 2.5 Aktive fasader i forslaget til reguleringsbestemmelsene*

Forslag til områderegulering for Verven- Sunde ble dermed lagt ut til offentlig ettersyn, i perioden fra 04.07.2023 – 06.09.2023. På grunn av en feil i utsendingen ble høringsfristen forlenget til 05.10.2023.

Det kom inn fem merknader fra offentlig instanser og seks fra private.

## 2. Begrenset høring

I samsvar med plan- og bygningsloven § 12-8 blir det med dette varslet om endring av planforslaget.

Endringene er gjort for å imøtekomme merknad fra Agder fylkeskommune, og spesielt følgende tema: estetikk og byplanmessige forhold, kulturmiljø og parkeringsdekning. Under er det hentet utdrag fra merknaden. Hele merknaden fra fylkeskommunen ligger som vedlegg 3.

### Estetikk og byplanmessige forhold

Planen har gjennomgått en betydelig endring når det gjelder arkitektur og volumoppbygging siden det første utkastet ble lagt frem for politisk behandling i kommunen i 2018. Planen har på dette punktet blitt bedre, men det er etter vår mening fortsatt en del utfordringer.

Fylkeskommunen har gjennomgående vært opptatt av at de store bygningsvolumene «brytes opp» med sikte på å ta opp skalaen i bykjernen. Det er i utgangspunktet positivt at kvartalet nå er delt opp i to atskilte deler.

Kvartalet burde imidlertid vært delt i tre av hensyn til å unngå for store sammenhengende bygningsvolumer. Det er vist en viss deling mellom byggetrinn 1 og 2. Etter vår vurdering bør denne delingen gjennomføres mer konsekvent. Primært bør byggetrinn 1 og 2 adskilles med et tradisjonelt gateløp. Det synes her naturlig å ta utgangspunkt i Løvikgaten (tverrgaten). I det minste bør delingen komme klarere til syne ved at det for eksempel legges inn et «mellomrom» i de øverste etasjene.

Dette vil i større grad være i tråd med nåværende struktur og kvartalsoppbygging i sentrum. Vi tror også at en klarere tredeling vil forenkle gjennomføring av prosjektet.

Det nordre delområdet bør gis en utforming og volumoppbygging som i noe større grad gjenspeiler bebyggelsen vest for Løvikgaten samt nord for Fv. 44.



Hjørnet Jernbaneveien/Fv. 44



Skisse kvartalsoppdeling

Denne delen av kvartalet bør «løsrives» fra bebyggelsen mot syd.

Hjørnet Jernbaneveien/Fv. 44 blir det første møtet med kvartalet når man kommer østfra. Det er arbeidet med dette punktet i de forutgående byplanstudiene, og det er søkt å skape en form for bindeledd mellom den tradisjonelle bebyggelsen nord for fylkesveien, og det mer moderne formspråket i resten av planområdet. Dette partiet bør imidlertid etter vår mening bearbejdes nærmere. Blant annet bør det vurderes å trappe ned de nordligste saltaksbyggene langs Jernbaneveien.

I det fremlagte planforslaget foreslås å fravike kommunens opprinnelige høydebegrensning på kote 18 med 1,5 meter, begrenset til 60% av bebyggelsen. Vi har for vår del ingen spesielle merknader til at enkelte steder går noe over kote 18. Det er imidlertid viktig at det er noe variasjon i høyden i kvartalene. Dette er dels ivarettatt, men bør bearbejdes nærmere. Særlig bør de lange ubrutte blokkene i delområde/byggetrinn 2 brytes mer opp, eller trappes ned.

Det bemerkes at skisser som har blitt fremvist og drøftet tidligere i prosessen, har vist en bedre volumoppbygging i delområde/byggetrinn 2.

Fylkeskommunen har, i likhet med kommunen, vært opptatt av at fasader mot gatenivå blir mest mulig «aktive» og ikke domineres av tette og «døde» veggflater. Etter vår vurdering har det vært gjort en god jobb med å ivareta dette, jf. også presiseringen som ble gjort ved siste behandling av saken i kommunen.

Det er utarbeidet et illustrasjonshefte som fastlegger fasadeutforming og volumoppbygging. Dette gir i utgangspunktet en trygghet for ønsket resultat. På den andre siden kan illustrasjonene føre til at prosjektet «låses», og at det slik sett ikke stimuleres til en videreutvikling av arkitektur og byplanmessige løsninger. Men henvisning til det som er sagt om videre prosess/planlegging, bør illustrasjonene i stedet være veiledende for oppfølgende detaljreguleringsarbeid.

#### Trinnvis utbygging

Det legges opp til at utbyggingen skal skje i tre trinn, der byggetrinn 1 og 2 i noe grad griper inn i hverandre (parkering). Dette kan være utfordrende å få til i praksis og vil, som Statsforvalteren påpeker, kunne by på utfordringer i anleggsfasen. Etter vår mening vil en klarere sonedeling av

kvartalet, jf. det som er sagt om estetikk/byplanmessige forhold, kunne forenkle gjennomføring av utbyggingen.

#### Kulturmiljø

Ved melding om planoppstart ga Vest-Agder fylkeskommune i hovedsak følgende kulturminnefaglige råd til det videre planarbeidet:

- Bebyggelsen bør brytes opp når det gjelder høyder og volum
- Bevaring av de to eldre byggene på hjørnet Jernbaneveien/Fv. 44.

Når det gjelder det første punktet, vises til vurderinger under byplanmessige forhold. Når det gjelder bevaring av de to eldre byggene, har tiltakshaver konkludert med at det å bevare byggene på hjørnet vil legge for store begrensninger på utvikling av kvartalet – da sammenholdt med byggenes antikvariske verdi. Tiltakshavers konklusjon tas til etterretning. Det anbefales likevel at det aktuelle hjørnet bearbejdes nærmere, jf. det som er sagt under avsnittet om byplanmessige forhold.

#### Konklusjon:

- Utbyggingen bør deles i tre adskilte kvartaler.
- Det nordre kvartalet bør ha en mer «tradisjonell» urban karakter.
- Det bør primært stilles krav om detaljregulering alle delområdene. Eventuelt kan en detaljere ferdig det byggetrinnet som ligger nærmest i tid hva gjelder gjennomføring.
- Det bør vurderes å redusere krav om parkeringsdekning i planområdet.

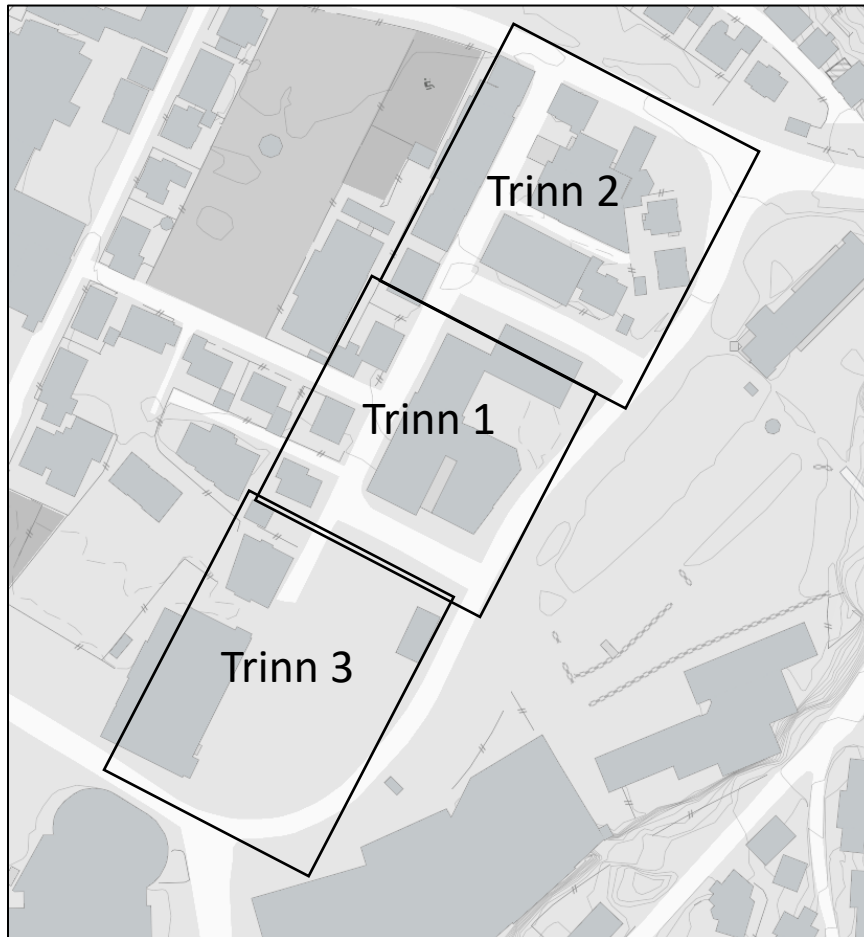
Det ble avholdt et dialogmøte med kommunen 14.11.2023 for å diskutere merknaden fra Agder fylkeskommunen. Det ble da vist til en tidligere versjon av prosjektet som både kommunen og fylkeskommunen mente hadde mer variasjon og en volumoppbygning som i større grad harmonerer med den tilgrensende bebyggelsen.

For å oppnå det som fylkeskommunen mener at planen mangler, mener kommunen at det er rom for å avvike fra høydebegrensningene som ble vedtatt til 1.-gangsbehandling.

I møtet ble det også diskutert forslag om redusert parkeringsdekning. Tilbakemeldingen fra kommunen var at kommunens frikjøpsordning kan benyttes for deler av bebyggelsen. Konklusjonen er at det sikres boligparkering for 86 boliger, også kan kommunens frikjøpsordning benyttes dersom/når prosjektet utvikles med mer enn 86 boliger.

### 3. Forslaget som nå sendes ut på begrenset høring

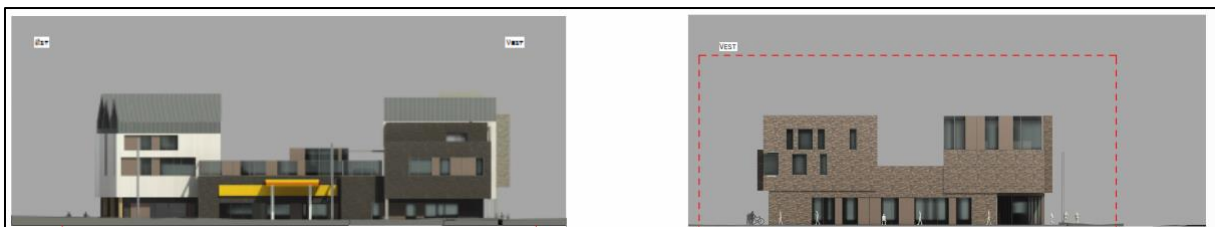
Her beskrives endringene som nå foreslås i planen. Det er avtalt med kommunen at dette høringsbrevet konsentrerer seg om merknaden fra Agder fylkeskommune. Dette fordi vi anser fylkeskommunen som en overordnet faginstans, og fordi de fleste temaene overlapper med de andre merknadene. Det skilles videre mellom trinn 1, 2 og 3, illustrert i figuren under. Ellers beskriver «høringsforslag» det som allerede har vært på høring, mens nytt revidert forslag viser til det nye forslaget.



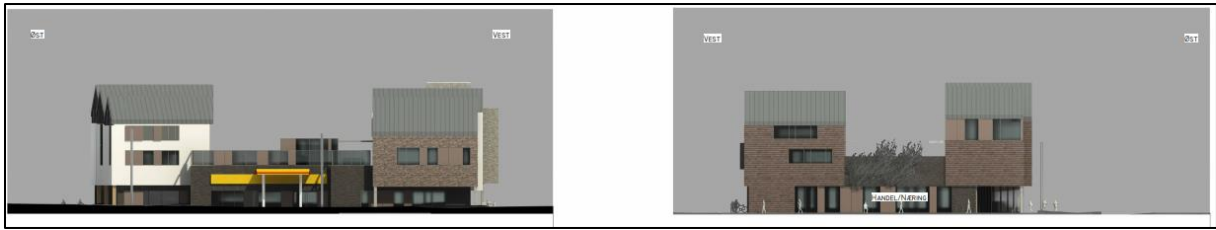
Figur 1: Viser oppdelingen av kvartalet

#### 3.1. Endringer i fasader og høyder

I dette avsnittet sammenstilles det fasadeoppriss fra høringsforslaget og det nye reviderte forslaget. Endringer som er gjort oppsummeres for hvert delfelt.

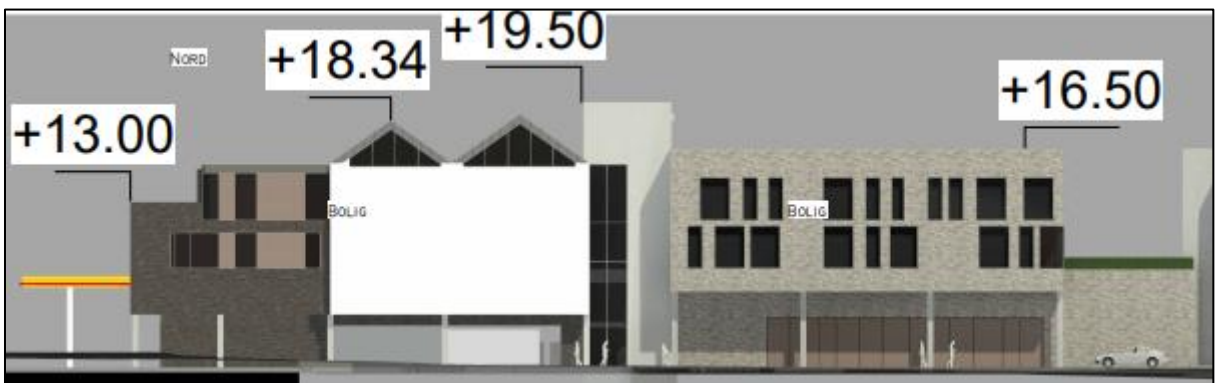


Figur 2: Nordlig og sørlig fasade, høringsforslag



Figur 3: Nordlig og sørlig fasade, nytt revidert forslag

For bebyggelsens nordre og sørlige fasade er bebyggelsen trukket inn på begge sider for å få mer sol inn i «gårdsrommet» og private uteområder mot vest. Takform er også endret.



Figur 4: Trinn 2 sett fra vest, høringsforslag



Figur 5: Trinn 2 sett fra vest, høringsforslag



Figur 6: Trinn 2 sett fra øst, høringsforslag



Figur 7: Trinn 2 sett fra øst, nytt revidert forslag

For bebyggelsens trinn 2 er følgende endringer gjort:

- Endring i takform fra flatt til saltak på deler av bebyggelsen lengst mot nord.
- Fasader er brutt opp ved bruk av materialer og farger for å skape mer variasjon.
- Høyder er justert for å skape mer variasjon.
- De skjulte svalgangene mot øst er bearbeidet ytterligere.
- Det er lagt inn brudd i fasader for å bryte opp volumene.
- Saltak lengst mot nord, mot Jernbaneveien er redusert i høyde fra +19,24 til +17,70
- Reduksjon fra seks til fem saltak. Mindre justeringer i høyder.

Variasjon i fasader, høyder og materialer er valgt som grep for at prosjektet skal se ut som noe som har vokst frem organisk, over tid.



Figur 8: Trinn 1 sett fra vest, høringsforslag



Figur 9: Trinn 1 sett fra vest, nytt revidert forslag



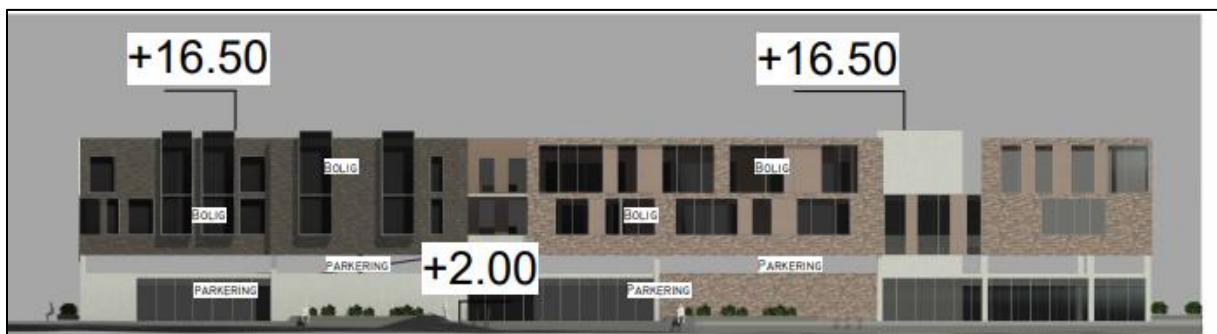
Figur 10: Trinn 1 sett fra øst, høringsforslag



Figur 11: Trinn 1 sett fra øst, nytt revidert forslag

For bebyggelsens trinn 1 er følgende endringer gjort:

- Endring i takform fra flatt til saltak
- Fasader er brutt opp ved hjelp av materialer og farger for å skape mer variasjon og liv i fasaden
- Endringer i høyder, fra kote +16,35 til +19,5 på deler av bebyggelsen.



Figur 12: Trinn 3 sett fra vest, høringsforslag





Figur 13: Trinn 3 sett fra vest, nytt revidert forslag



Figur 14: Trinn 3 sett fra øst, høringsforslag



Figur 15: Trinn 3 sett fra øst, nytt revidert forslag

For bebyggelsens trinn 3 er følgende endringer gjort:

- Fasadene er trukket ned til gateplan for å skjule parkeringsetasjer og for å få en menneskelig skala.
- Større variasjon i materialvalg og farger for å skape mer liv i fasaden.
- Endringer i høyder, fra kote +16,50 til +19,5 på deler av bebyggelsen.



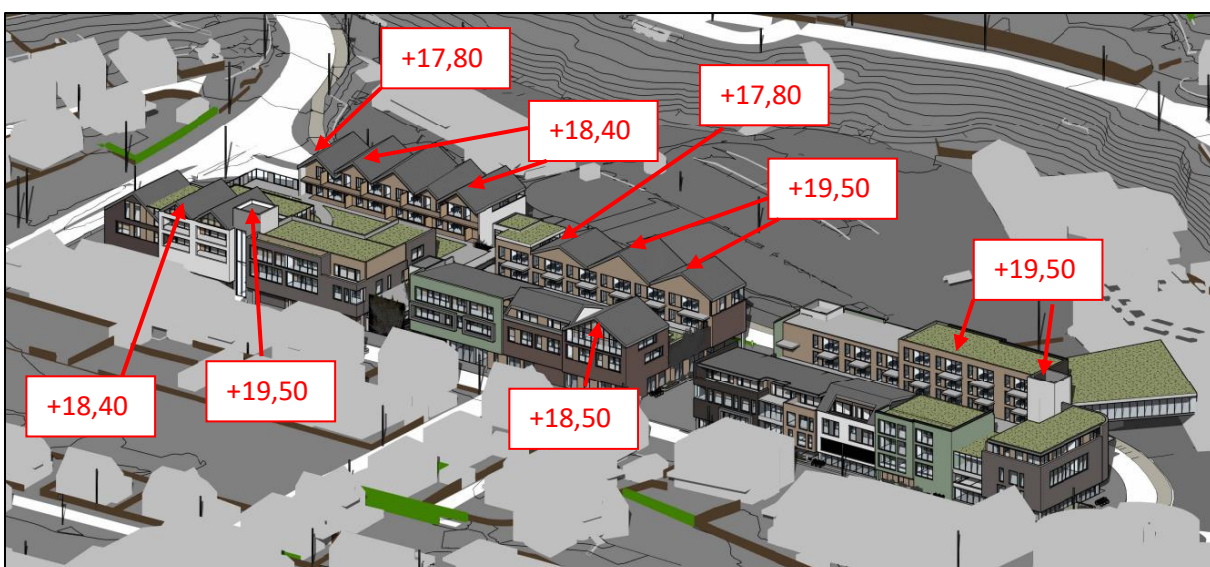
Figur 16: Isometri sett fra øst, høringsforslag



Figur 17: Isometri sett fra øst, nytt revidert forslag



Figur 18: Isometri sett fra vest, høringsforslag



Figur 19: Isometri sett fra vest, nytt revidert forslag

### 3.2. Endring i parkeringsdekning

Det ble spilt inn forslag til redusert parkeringsdekning både av Statsforvalteren, Agder fylkeskommune og Flekkefjord kommune. Forslaget ble videre diskutert i møte med kommunen 14.11.2023 (vedlegg 1). I møtet er kommunen positive til redusert dekning og foreslår at planen skal sikre boligparkering for minimum 86 boliger. Kommunens frikjøpsordning benyttes i tilfelle prosjektet utvikles med flere boliger enn 86.

## 4. Konsekvenser for planmateriale

Samlet er endringene gjort for å unngå en kompakt og monoton bygningsmasse gjennom å bryte opp fasader og høyder. I figur 19 er alle høyder som bryter med vedtaket om maks kote +16,5 (nå +16,8) for majoriteten av bebyggelsen.

#### 4.1. Konsekvenser for plankart

Det foreslås at de delene av bebyggelsen som kan ha høyde over kote + 16,8 markeres med bestemmelsesområder (rød markering) i plankartet. Dette er den samme måten høydebegrensninger ble sikret i høringsforslaget.



Figur 20: Plankart med forslag til endringer. #2 videreføres fra høringsforslaget og for #1 legges det inn en presisering. Se 5.1.

## 4.2. Konsekvenser for bestemmelser

Endringer i plankartet gir også behov for å endre bestemmelsene. Her trekkes det kun ut bestemmelser som foreslås endret.

Tillegg markeres med **rød skrift** og sletting vises med **gjennomstrekning**.

### 2.1 Estetikk

Bygningene skal visuelt deles opp i farger, materialer, samt ha en variasjon i høyde og fasadeliv. Det skal benyttes materialer som tilfører området visuelle kvaliteter.

Det skal benyttes lignende takform (saltak) som ved stasjonen og lyse farger på bebyggelse som vender seg mot denne (østover).

Prinsipper og illustrasjoner for variasjon i fasadeliv, fasademateriale, farger og høyder mot offentlige gater og utforming av bebyggelsen er vist i eget illustrasjonshefte ~~side 6, 22, 23~~.

Forklaring:

Det blir for detaljert å henvise til sidetall. Fjernes. Ved å henvise til tegningshefte i planbeskrivelsen legges det føringer for material- og fargevalg, uten å «låse» prosjektet. Dermed stimuleres det til en videreutvikling av arkitektur og byplanmessige løsninger.

### 3.1.3 Felles parkering (boliger og næring)

- Boligparkering skal være i felles anlegg, og er felles for alle boliger i planen.
- Det skal etableres en biloppstillingsplass per bolig. **Det skal sikres boligparkering for minst 85 boliger innenfor planområdet. Resterende kan løses gjennom bruk av kommunens frikjøpsordning.**
- Forretningsareal skal ha en biloppstillingsplass per 100 m<sup>2</sup>-BRA i felles parkeringsanlegg.
- 5% av alle parkeringsplassene skal være universelt utformet. 2 slike parkeringsplasser kan dele på på/avstigningsareal.
- Det skal tilrettelegges for ladning av el-bil på minst 10% av plassene til næringsarealene og for alle plassene til boligene.
- 215 av parkeringsplassene innenfor hele planområdet, skal være offentlig parkering.

Forklaring:

Endring i bestemmelse følger opp punkt 3.2 som gjelder redusert parkeringsdekning.

### Bestemmelser til hvert byggetrinn

Byggetrinn	Formål	Maks kotehøyde	Utnyttelse / BRA m <sup>2</sup>
Nr. 1	BAA1, BB1, f_UTE1-2, f_LEK1	<del>16,5</del> <b>16,8</b>	10080
Nr. 2	BAA2, BB2-3, f_UTE3-4, f_LEK2	<del>16,5</del> <b>16,8</b> Se også § 5.1	14740

Nr. 3	O_PH, BB4, f_UTE5, f_LEK3	17	15870
Nr.1-3	Fleksibilitet for tilpasning	Det tillates tilpasning på +/- 30 cm for møne og gesims, men det kan ikke overstiges +19,50.	

Forklaring:

Endring i bestemmelse følger opp punkt 3.1 som gjelder fasader og høyder.

### 3.1.5 Byggetrinn nr. 1 (BAA1, BB1, f\_UTE1-2, f\_LEK1)

- Innenfor området kan det etableres forretningsvirksomhet, boliger, felles renovasjonsanlegg og nettstasjon.
- Det skal være aktive fasader jf. §2.5.
- Maks areal på dagligvarebutikk er 1500 m<sup>2</sup> salgsareal.
- Boligstørrelser kan varieres mellom 45 m<sup>2</sup> – 140 m<sup>2</sup>.
- Høyder og fasadeliv skal varieres. ~~Inntil 60% av bebyggelsen kan ha maks byggehøyde.~~  
Nærmere beskrivelse av hvordan variasjon på høyder og fasader skal løses, er vist i illustrasjonsheftet ~~side 22 og 23.~~
- Krav til støyskjerming skal gjennomføres i samsvar med §2.3.

### 3.1.6 Byggetrinn nr. 2 (formålene BAA2, BB2-3, f\_UTE3-4, f\_LEK2)

- Innenfor området kan det etableres energistasjon, parkering, forretning, kontor, tjenesteyting og boliger.
- Det skal være aktive fasader jf. §2.5.
- Boligstørrelser kan varieres mellom 45 m<sup>2</sup> – 140 m<sup>2</sup>.
- Høyder og fasadeliv skal varieres. ~~Inntil 60% av bebyggelsen kan ha maks byggehøyde.~~  
Nærmere beskrivelse av hvordan variasjon på høyder og fasader skal løses, er vist i illustrasjonsheftet ~~side 22 og 23.~~
- Krav til støyskjerming skal gjennomføres i samsvar med §2.3. Mot nord skal det i tillegg settes opp et 1,5 meter høyt tett rekkverk av tre, glass, annet egnet materiale eller en kombinasjon med topp kote +10 som vist i plankartet.
- Varelevering til BAA1 skal skje fra Løvikgaten. Det skal i søknad om tiltak dokumenteres oppstillingsplass for større kjøretøy internt i bebyggelsen. Løsningen skal minimere støy og sjenanse for omgivelsene.

Forklaring:

Nå som det er lagt inn bestemmelsesområder for de stedene den generelle kotehøyden på +16,80 kan avvikes, er det ikke lengre nødvendig med bestemmelsene som sikrer at 60% av bebyggelsen kan ha maks byggehøyde.

Henvvisning til sidetall i tegningshefte anses som unødvendig og fjernes.

### 5.1 Bestemmelsesområde (#1)

For bebyggelse innenfor Bestemmelsesområde er maks mønehøyde +19,5 meter og maks gesims +18 meter.

Forklaring:

Endring i bestemmelse følger opp avsnitt 3.1 som gjelder fasader og høyder. Nye bestemmelsesområder er vist i plankartet i figur 20.

### 5.2 Bestemmelsesområde (#4)

For bebyggelse innenfor Bestemmelsesområde er maks mønehøyde +17,70 meter og maks gesims +14,70 meter.

Forklaring:

Endring i bestemmelse følger opp avsnitt 3.1 som gjelder fasader og høyder. Denne sikrer nedtrapping mot nord.

### 5.3 Bestemmelsesområde (#5)

For bebyggelse innenfor Bestemmelsesområde er maks mønehøyde +17,10 meter og maks gesims +15 meter.

Forklaring:

Endring i bestemmelse følger opp avsnitt 3.1 som gjelder fasader og høyder. Denne sikrer nedtrapping av det nordligste taket.

### 5.4 Bestemmelsesområde (#2, #3, #6)

For bebyggelse innenfor Bestemmelsesområde er maks mønehøyde +19,50 meter og maks gesims +18 meter.

Forklaring:

Endring i bestemmelse følger opp avsnitt 3.1 som gjelder fasader og høyder. Nye bestemmelsesområder er vist i plankartet i figur 20.

---

### 5.5 Bestemmelsesområde (#7)

For bebyggelse innenfor Bestemmelsesområde er maks mønehøyde +18,50 og maks gesimshøyde +14,50 meter.

Forklaring:

Endring i bestemmelse følger opp avsnitt 3.1 som gjelder fasader og høyder. Nye bestemmelsesområder er vist i plankartet i figur 20.

## 5.6 Bestemmelsesområde (#8)

For bebyggelse innenfor Bestemmelsesområde er maks kotehøyde +19,50 meter.

Forklaring:

Endring i bestemmelse følger opp avsnitt 3.1 som gjelder fasader og høyder. Nye bestemmelsesområder er vist i plankartet i figur 20.

### Dokumenter som gis juridisk virkning gjennom bestemmelsene

- a. ~~Illustrasjonshefte som viser variasjon i fasadeliv, fasademateriale, farger og høyder mot offentlige gater og utforming av bebyggelsen, datert den 26.06.2023~~

Forklaring:

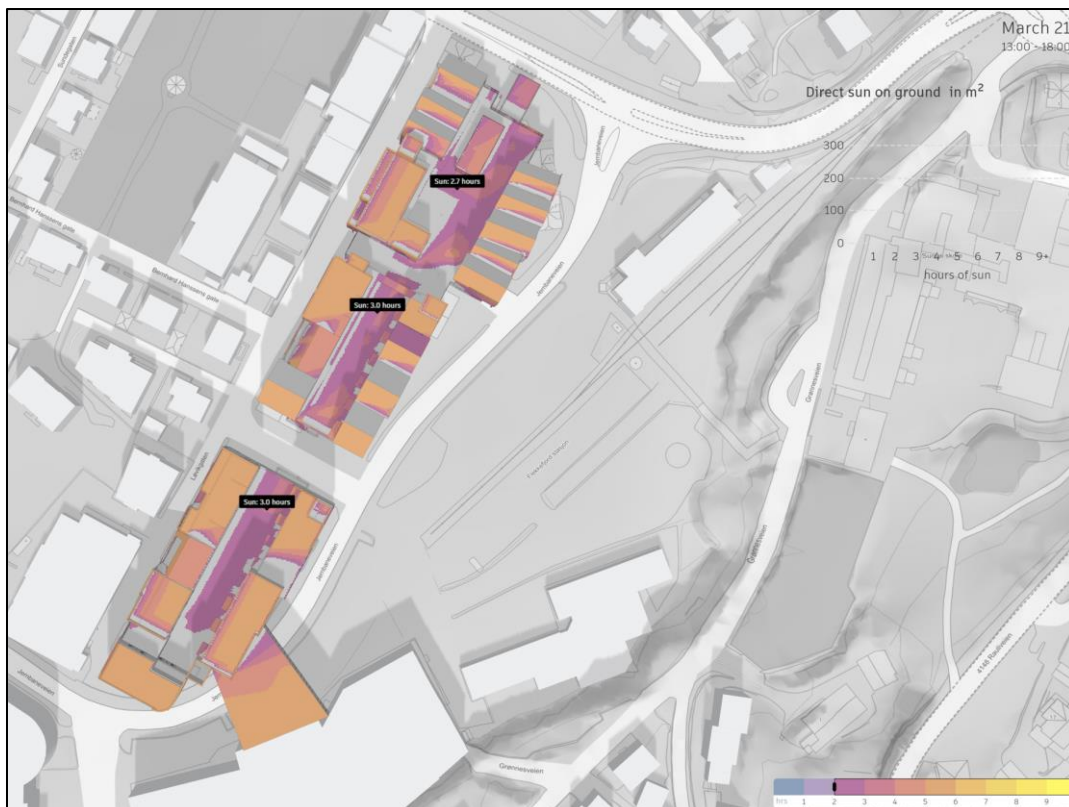
Endring i bestemmelse følger opp anbefaling fra Agder fylkeskommune om å ikke gjøre tegningshefte juridisk bindene. Ved å henvise til tegningshefte i planbeskrivelsen legges det føringer for material- og fargevalg, uten å «låse» prosjektet. Dermed stimuleres det til en videreutvikling av arkitektur og byplanmessige løsninger.

## 5. Virkninger

Endringer i høyder og fasader gir bebyggelsen et uttrykk som i større grad harmonerer med bebyggelsen rundt. Dette oppnås ved at bebyggelsen er bearbeidet i mindre volum, og med en større variasjon i høyder, materialbruk, fasader og tak.

Endringer i høyder gir virkninger for solforhold. Derfor er bebyggelsens «gårdsrom» mot nord og sør bearbeidet. Bestemmelsene sikrer at det skal være to timer sammenhengende sol på 50% av felles nærlekeklass ved vårjevndøgn mellom kl. 13.00 – 18.00. I figuren under vises det hvor mange timer sammenhengende sol det vil være på felles uteoppholdsareal mellom 13.00 – 18.00 ved vårjevndøgn. Figuren viser at areal for lekeplass har rundt tre timer sammenhengende sol ved vårjevndøgn.





Figur 21: Solstudie som viser at det er nok sol på felles uteoppholdsareal, i nytt revidert forslag.

Endring i parkeringsdekning vil først inntreffe dersom prosjektet bygges ut med mer enn 86 boliger. I bestemmelsene åpnes det opp for en boligutnyttelse på maks 104 boliger. Dersom og evt. når prosjektet bygges ut med mer enn 86 boliger, vil en uansett kunne få parkering, men ikke på egen tomt. Dermed er det i praksis ingen konsekvenser ved å redusere parkeringsdekningen.

## 6. Oppsummering

Endringene er gjort for at bebyggelsen skal tilpasse seg bedre til omgivelsene rundt og i større grad ta opp skalaen i bykjernen. Dette gir et uttrykk som gir assosiasjoner til eldre bykjernen som har vokset frem naturlig og uavhengig av seg selv. Dette, i kombinasjon med at fasader er trukket ned til gateplan, gjør at bebyggelsen i større grad brytes opp og gir en volumoppbygning som i større grad gjenspeiler bebyggelsen vest for Løvikgaten og nord for Fv. 44.

Figuren over viser oppriss av bebyggelsen sett fra vest, og illustrer hvordan variasjon i høyder, fasadematerialer og farger skaper et inntrykk av at bebyggelsen har vokst frem organisk, over tid.



Figur 22: Bebyggelsen sett fra vest.

Det vurderes at endringene som foreslås i planen imøtekommer merknad fra Agder fylkeskommune, og at disse endringene ikke vil gi merkbare negative konsekvenser for eksisterende bebyggelse vest for Løvikgaten.