



VENNESLA KOMMUNE

Arkivsak-dok. 15/01310-88
Arkivkode ---/L12
Saksbehandler Elena Samuelsen

Saksgang
Plan- og økonomiutvalget

Møtedato
24.10.2017

OMRÅDEREGULERING SENTRUM NORD - OFFENTLIG ETTERSYN

SAMMENDRAG:

Rådmannen legger frem forslag til områderegulering for sentrum nord. Områdereguleringen er utarbeidet av kommunen, som har engasjert COWI AS som konsulent.

I prosessen med områdereguleringen har det vært stort fokus på veiløsning i kryss fv 405/Sentrumsvegen, og tilrettelegging for utvikling av sentrum. Rundkjøringen plasseres i dagens kryss, med ny veg til Nesane. Røllendvegen stenges ved fv 405 og kobles på ny Nesveg. Vardeheivegen går ut i t-kryss på fv 405.

Store deler av sentrum reguleres til sentrumsformål, som er et overordnet formål og gir en ramme for realisering av enkeltprosjekter gjennom detaljreguleringer. Dagens byggehøyder videreføres, men det settes nye krav til uteoppholdsarealer og parkering. Auravegen gjøres om til miljøgate med fokus på myke trafikanter, eget sykkelfelt og redusert veiareal. Sentrumsvegen tilrettelegges for sykkelfelt. Torsbyvegen stenges for biltrafikk, og blir et supplement med nytt byrom og blå-grønne strukturer, og det åpnes opp for planlegging av kjøpesenter.

Rådmannen anbefaler forslaget utlagt til høring og offentlig ettersyn.

Rådmannens forslag til vedtak:

I medhold av pbl. § 12-10, legges områderegulering for sentrum nord, datert 06.10.2017, ut til offentlig ettersyn

Vedlegg:

1. Plankart, områderegulering sentrum nord_061017
2. Bestemmelser, områderegulering sentrum nord_061017
3. Planbeskrivelse med KU, områderegulering Sentrum nord_061017
 - Vedlegg 1. Brev med varsel om oppstart av planarbeidet
 - Vedlegg 2. Merknader oppstart og planprogram
 - Vedlegg 3. ROS analyse
 - Vedlegg 4. Tiltaksliste
 - Vedlegg 5. Vegtegninger
 - Vedlegg 6. Sol-skygge og utnyttelse
 - Vedlegg 7. Notat overvann
 - Vedlegg 8. Veg og gateutforming, og trafikkflyt
 - Vedlegg 9. Notat Barnetråkk 2017

Bakgrunn for saken:

Det har vært en lang prosess før det ble meldt oppstart av denne områdereguleringen.

Det ble varslet oppstart av planarbeidet og sendt planprogram på høring 02.06.16, hvor det kom 24 innspill til planprogrammet og planarbeidet. Disse er oppsummert og kommentert i vedlegg 2. Planprogrammet ble vedtatt av bygg- og miljøutvalget 15.09.16.

Det ble avholdt informasjonsmøte 22.06.16 hvor kommunen informerte om planprogram og planprosessen.

Gjennom planprosessen har det vært flere dialogmøter med Statens vegvesen og Vest-Agder fylkeskommune, og samtaler med ulike berørte parter. Kommunen har og presentert planen og ulike problemstillinger i Regionalt planforum.

Planforslaget

I reguleringsprosessen har de vært to hovedfokus; plassering og utforming av ny rundkjøring og hvordan denne planen kan legge til rette for utvikling av sentrum. Grunnet trykk på fremdrift og klarhet i løsning har fokuset og vært på realisme og gjennomføring av selve trafikktiltaket.

Målet med reguleringen er å revidere et eldre plangrunnlag etter dagens standard og tilrettelegge for ny infrastruktur, og et attraktivt og fremtidsrettet sentrum.

Områdereguleringen skal kunne gi en øvre ramme for realisering av enkeltprosjekter basert på egen reguleringsplan.

Det er i bestemmelsene satt krav til detaljregulering av spesifikke felt og dersom utbyggingsområdet omfatter mer enn en eiendom eller har BYA over 250m². Det settes krav til uteoppholdsarealer og arealer for lek i det enkelte prosjekt, og åpnes for at disse kan bygges sammen for flere felt, for å oppnå større arealer med bedre kvalitet.

Infrastruktur og vegløsning

Viser til utredninger og sak 33/17 i plan- og økonomiutvalget den 13.06.17, hvor det ble gitt en videre føring på arbeidet, med tanke på plassering og påkobling av veier. Det ble redegjort for nye forutsetninger etter dialog med Statens vegvesen og Fylkeskommunen. Fylkeskommunen har i dialog og via innspill til varsel om oppstart opplyst om at det ikke er planlagt investeringer på fv 405 i planområdet iht. Handlingsprogram for fylkesveg 2014-2017.

I dialog med Statens vegvesen ble det åpnet for muligheten med kryssing i plan for myke trafikanter i forbindelse med fv 405. Dette grunnet arealbehov og kostnadsaspektet med en planfri kryssing, og signaler om midlertidige løsninger ikke var akseptabelt. I videre dialog med vegvesenet kom det frem at det ikke var akseptabelt med i x-kryss ut på fv 405 (Vardeheivegen og Røllendvegen koblet på fv 405).

Det ble sendt søknad om fravik til Statens vegvesen ang størrelse på rundkjøringen og påkobling av Røllend. Tilbakemelding var at rundkjøringen måtte plasseres lenger vest pga. linjeføringen på fv 405 og at påkoblingen til Røllend måtte plasseres lengre vest på Nesvegen. Disse endringene er gjort. Søknad om fravik sendes på ny ang størrelse på rundkjøring.

Planen som nå legges frem er rundkjøring plassert i dagens kryss, med ny Nesveg nord for bilverkstedet. Røllendvegen kobles på ny Nesveg, og det etableres ny veg fra Vardehei som går ut i t-kryss på fv 405. Dette alternativet (alt. 400A) er nærmere vist på side 21 i vedlegg 3 – Planbeskrivelse med konsekvensutredning.

Terrenget er høyt på begge sider av fylkesvegen, det er trangt om arealene, og det ligger tre næringseiendommer i tilknytting til krysset og fylkesvegen; Esso, Trekanten og Centrum bil. Plasseringen av rundkjøringen er lagt der hvor det er mye veiareal og på grunn av kostnadsaspektet er det ikke ønskelig å forringe for noen av de nærliggende næringseiendommene. Rundkjøringen har en diameter på 36 m.

Det har blitt foretatt flere vurderinger ang plassering og trasse på Vardeheivegen og Røllendvegen. Resultatet er at Vardeheivegen må ligge som t-kryss ut på fv 405. Det er sett på å føre veien ned til Sentrumsvegen, Auravegen og direkte til rundkjøring. Alle viser seg å være utfordrende i forhold til arealbleslag, skjæringer og innløsninger/forringing av eiendommer.

Røllendvegen er forsøkt å føres mot Nesvegen i vestkanten av området, på vintervegen forbi barnehagen og til lyskrysset. Disse løsningene er ikke gode, da det vil bli store høydeforskjeller og stigning. Det er og sett på å føre Røllend direkte på fylkesvegen i t-kryss, men avstanden til Vardeheivegen blir for kort til at det kan godkjennes. Løsningen er at Røllendvegen føres parallelt med fv 405 ned til ny Nesveg.

Da utkjørsel fra Røllend ikke kunne legges lengre ut i Nesvegen, nærmere rundkjøring, vil kurvaturen i utkjøringen være slik at lastebil ikke kan svinge ut mot rundkjøring fra Røllend. Lastebil er nødt til å kjøre innover i Nesvegen, for å snu, før de kan kjøre ut igjen mot rundkjøringen. Dette er et kompromiss man har måttet gjøre for å få i stand en løsning som ivaretar trafikksikkerheten i rundkjøringen. Denne løsningen vil ha konsekvenser for bl.a. renovasjonsbiler og snørydding i Røllend. Dette vil fortsatt kunne gjennomføres, men kjøresituasjonen for bilene blir mer komplisert.

Det har vært fokus på å få krysningspunkter for myke trafikanter der hvor det er naturlig å gå, slik at det ikke blir fristende å krysse over fylkesvegen utenfor regulerte krysningspunkter. Krysningspunktet for myke trafikanter over fv 405 opprettholdes der hvor det er i dag. Dette er hvor strømmen av myke trafikanter kommer mot sentrum.

Trafikkbildet i dette området er svært komplisert, det er nærme sentrum, store næringsarealer tett på veien og trangt om arealene i forhold til terreng. I tillegg kommer

det realisering av tiltaket og det økonomiske aspektet, som har hatt stort fokus gjennom hele prosessen.

Valgt løsning ivaretar trafiksikker atkomst til aktuelle områder, samtidig som den er økonomisk realiserbar. Andre traseer vil gi større terrenginngrep, samt kreve innløsning av flere eiendommer, som til sammen betyr at prosjektet vil være vanskelig å gjennomføre økonomisk.

Parkering

Planen reduserer kravet til antall parkeringsplasser for boliger i sentrumsformål, 1 parkeringsplass per boenhet, og det er ønskelig at det etableres parkering i parkeringskjeller. Planen setter og krav til parkering for EL-bil og sykkel.

Kantsteinsparkeringer i Sentrumsvegen går ut for å kunne anlegge fremtidig sykkelfelt. Reguleringsplanen viderefører regulert offentlig parkeringsareal ved BS9/BS10.

Felt BS1; dette arealet reguleres nå til sentrumsformål. Dersom det er ønskelig å utvikle dette feltet erstattes parkeringsplasser med parkeringskjeller. Kommunen er selv eier av dette området.

Sentrumsformål

Det er valgt å legge store deler av sentrum til sentrumsformål, under dette ligger bolig, forretning, kontor, undervisning, tjenesteyting med tilhørende parkering, uteoppholdsarealer og teknisk infrastruktur. Sentrumsformål er et overordnet formål som gir en øvre ramme for aktørene i detaljreguleringene. Det er dermed ikke vist i områdeplanen hvor eksempelvis grøntarealer og av/innkjørsler skal være til det enkelte felt, dette skal utarbeides i detaljreguleringen. I bestemmelsene er det ulike krav som må følges i detaljreguleringene.

I bestemmelsen til felt BS14 er det spesifisert under sentrumsformål at det og menes kjøpesenter. Dette grunnet områdets beliggenhet, størrelse, mulighet for adkomst i begge retninger. Et kjøpesenter i sentrum kan bidra til økt handel i resten av gågata og bruk at sentrum.

Det foreligger tidligere politiske føringer på at BS12 skulle avsettes til sentrumsformål. Det er en naturlig høyde bak som gjør at området kan ha en høyere utnyttelse enn dagens, og området blir dermed en hensiktsmessig avslutning på sentrum i nord.

Det legges opp til en videre utvikling av sentrum for Revia, felt BS15, som avsettes til sentrumsformål. Dette området hører også naturlig til sentrumsområdet, og vil når utbyggingsbehovet kommer bli et godt supplement til sentrum. Ved ny bebyggelse kan man her vurdere å bearbeide terreng til nivå med gågata for å oppnå høyere byggehøyder, slik at dette området også kan ligge på samme nivå som resten av sentrum. Dette vil bety at høyden på silhuetten av dette området, ikke vil bli høyere enn dagens situasjon, men området vil forandre karakter og i større grad bli en del av sentrumsstrukturen. Dersom terrenget ikke bearbeides må bebyggelsen plasseres i

terrenget slik at det harmonerer med nabobebyggelse og ikke skaper skygge og ugunstige forhold på nabobebyggelse. Eksempelvis kan terrassert bebyggelse benyttes.

Boligformål

Eksisterende boligformål utenfor selve sentrumskjernen videreføres som frittliggende småhusbebyggelse. Området som grenser mot Tvidøblane videreføres som konsentrert småhusbebyggelse.

Det er ikke noe krav om at områdene må bygges ut, men områdeplanen legger til rette for det. Områdene kan være slik de blir brukt i dag frem til et potensielt utviklingsbehov melder seg i fremtiden.

Høyder, utnyttelse og uteoppholdsareal

Ved planlegging av sentrum må man forholde seg til en eksisterende bebyggelse og gateløp. Slik gågata er orientert er den skyggefull store deler av dagen med dagens bebyggelse. Det er gjort flere vurdering av byggehøyder og sol/skyggeanalyser for å se hvordan ulike høyder påvirker forholdet i gågata og til omkringliggende bygninger. Planen legger opp til å videreføre eksisterende byggehøyder mot gateløp, 3 etasjer + inntrukken 4 etasje.

Dersom man skulle åpne opp for høyere på enkelte områder vil dette få ringvirkninger ut over sol/skyggeforhold, som silhuettvirkning og presedens. Det vil ikke bidra til å skape et attraktivt sentrum. Større byggvolumer må brytes opp slik at man får trivelige fasader mot gateløp. Ved å videreføre eksisterende praksis skapes det et mer helhetlig sentrum, og gir et landskapsbilde som harmonerer med terreng og eksisterende bebyggelse.

For sentrumsformålene er det valgt og ikke sette noen prosent BYA, og åpne opp for å bygge områdene ut til formålsgrensen dersom det ikke er vist byggegrense i kartet. Men det ligger krav til uteoppholdsareal, som er 25 m² per boenhet, som gjør at området i praksis ikke kan bygges ut med 100 %. Det stilles også krav til at 50 % av utearealet skal være solbelyst ved jevndøgn kl. 15.00, ikke brattere enn 1:3, og 50 % av uteoppholdsarealet skal være på terreng. Alle boenheter skal ha terrasse på min 5m², og takterrasser og sandlekeplasser kan inngå i beregningen. Det stilles krav til lekearealer i alle nye prosjekter og det er skjerpede krav til kvalitet i utformingen av sandlekeplasser.

I vedlegg 6 er det gjort en øvelse som ser på bestemmelsene om uteoppholdsareal og forholdet til maksutnyttelse med tanke på antall boenheter. Dette er kun en illustrasjon, med forretning i 1 etg og bolig i 2-4 etg, ca. størrelse på området, og en gjennomsnittsstørrelse på leiligheter. Eksempelvis vil utnyttelsen endres ved færre boenheter og uteoppholdsareal på takterrasse. De ulike feltene vil kreve detaljregulering hvor det vil bli en avklaring på hvert felt, hvor eksempelvis avkjørsler ol. må hensyntas.

Gateutforming og grønnstruktur

Planen legger til rette for etableringer av miljøgater og tiltak for å gjøre sentrum til et "grønnere" sted og mer brukervennlig og sikkert for myke trafikanter. Det er i forbindelse med reguleringen også blitt utført en barnetråkksundersøkelse for å ivareta barn og unges ferdselsmønster i sentrum.

Kollektivtrafikken planlegges til å gå som i dag, i Sentrumsvegen og ut til fv 405. Det er to bussholdeplasser i området, og for å bedre trafikkbildet er de flyttet på. Busstopp i nordgående retning er flyttet fra Esso og ned til felt BS10. Busstopp i sørgående retninger er flyttet fra Trekanten til nordenden av BS11.

Auravegen

Auravegen etableres som miljøgate med eget sykkelfelt da denne veien er viktig skolevei for myke trafikanter. Veibredden smales inn til ett felt for kjørende, med møtelommer. Gående og syklende får separate traseer for å hindre konflikt. Grønn rabatt skiller myke og harde trafikanter og bidrar til å skape et hyggelig miljø i Auravegen.

Torsbyvegen

Planen legger til rette for å stenge biltrafikken over gågata, og heller prioriterer gående og syklende. I krysset Torsbyveien/gågata skapes det et lite torg/møtested, og er det lagt til rette med noen grøntarealer her. Dette området kan man utforme og beplante slik at man får et hyggelig byrom. Det vil gjøre gata triveligere, og forbinde nord-vestlige deler av sentrum med resten av sentrum i større grad. Gateløpet kan bli en blå-grønn gate hvor man kan ta opp bekkeløp som i dag ligger i ledning i grunnen. Dersom dette er ønskelig må det kjøres en egen prosess på akkurat dette, da det er behov for flere avklaringer om hvor man samler overvann for å få tilstrekkelig nok rent vann og hvordan man får vannet ned i bakken igjen.

Sentrumsvegen

I Sentrumsvegen legges det til rette for egne sykkelfelt. Dette kan gjøres både som ett felt på en side av veien hvor det er plass til syklende i begge retninger, eller som felt på hver side. Veggen har stor nok bredde til begge løsninger. Valgt løsning er ikke landet, da løsningen må ses i sammenheng med utforming i sentrum sør og fremtidig kollektivterminal. Som nevnt tidligere tas det i planen bort kantsteinsparkering for å få plass til sykkelfelt. Kantsteinsparkering på vestsiden av sentrumsvegen, ved BS/torget, opprettholdes

Grønnstruktur

Eksisterende balløkke i Auravegen opprettholdes og gjøres offentlig. Det legges også inn arealer for lek på sør-vestsiden av denne, disse også offentlige. Dette er videreføring og realisering av gamle avtaler som ble gjort i forbindelse med utbygging av

terrasseboligene. Dette vil bidra til å gjøre Auravegen til et hyggelig oppholdssted, og trase til og fra skole/svømmehallen.

Park i forbindelse med felt BB2 videreføres også, som offentlig park.

Merknader:

Rådmannen mener at med bakgrunn i de begrensninger som er satt til bygningsvolum gjennom uteoppholdsareal, byggegrenser og etasjehøyde i planen, vil man utvikle et helhetlig sentrumsområde og et attraktivt sted å oppholde seg, og være et godt sted å bo.

Ved å videreføre dagens byggehøyder i gågate vil man ikke få spesielle silhuettvirkninger eller bygningsmasse som bryter med eksisterende sentrumsstruktur. Nye gågater og gang- og sykkelveinett bidrar til å binde sentrumsområdene sammen med andre offentlige funksjoner og boligområder, og tar utgangspunkt i de traseene som finnes i dag, og som man vet benyttes. Sentrum utvides noe innenfor de naturlige rammene som gis av avgrensningen mot Venneslavegen og boligfelt.

Nytt trafikksystem vil gi tilfredsstillende atkomst til sentrum, eksisterende boligområder og nye boligprosjekter. Det har vært vurdert mange alternativer, og selv om valgt løsning ikke inkluderer planfri kryssing av Venneslavegen, er det den beste, og mest realistiske løsningen for avvikling av trafikk gjennom området. Det nye vegsystemet vil stramme opp og tydeliggjøre trafikkbildet i sentrum nord og gjøre det bedre lesbart for trafikanter.

Områdereguleringen legger rammene for en god og fremtidsrettet utvikling av sentrum, som krever konkrete detaljplaner for utvikling av hvert enkelt område.

Rådmannen vil bemerke at det vil komme en parallell sak med kostnadsberegninger og fordelingsnøkkel for aktørene som har vist utbyggingsinteresse i området. Dette vil være på plass før endelig vedtak av områdereguleringen.

Rådmannen anbefaler plan- og økonomiutvalget å legge forslaget til områderegulering sentrum nord ut til høring og offentlig ettersyn.