

Innkomne merknader

Dato	Fra	Merknad	COWIs kommentar
29.06.16	Ole Svalland	1. Ønsker ikke at Røllendsvegen og Nesvegen kobles sammen da dette vil få en økt trafikkmengde på veien.	<p>Dette er ivaretatt i plan. Nesvegen er ikke koblet sammen med Røllendvegen, i stedet er det valgt en ny utkjøring fra Røllend som kobler seg på ny veg fra Nesane, inn mot ny rundkjøring. Dette da en sammenkobling med Nesvegen vil være svært utfordrende på grunn av stigningsforhold.</p>
13. 07.16	Dagfinn Slettedal	<p>1. Det bør i sentrumsplanen ligge til grunn at alle veier, enten de er private eller offentlige skal være i henhold til kommunal standard med hensyn på sommer og vintervedlikehold. Innkjørsler og private gårdsplasser bør være unntatt.</p> <p>2. For at vi i fremtiden skal ha noen «grønne lunger» bør der settes krav i planen om at en prosentandel av tomtearealet skal være grøntareal. For å få litt større sammenhengende arealer bør kommunen fastsette hvor disse grøntarealene skal plasseres.</p>	<p>Alle nye veier legges opp til å overholde kommunal standard.</p> <p>Det er satt krav til uteoppholdsarealer for nye prosjekter. Disse skal godkjennes av kommunen ved detaljregulering eller i byggesak.</p> <p>Planen viderefører også de grønne områder som ligger i gjeldende plangrunnlag, og legger også til rette for noen nye. Gateplanlegging i Auravegen og Torsbyvegen er også gjennomført slik at man får inn flere blå-grønne strukturer i bybildet.</p>
20.07.16	Rolf Stokkeland	<p>Foreslår to løsninger med T-kryss mellom to rundkjøringer. I begge forslagene er sentrumsvegen ført inn på riksvegen syd for trekanten. Mener det beste er å erstatte eksisterende lyskryss ved Skolevegen med en rundkjøring. Se merknad for plassering og utforming.</p>	<p>Planen omfatter ikke skolevegen, den delen av merknaden som gjelder dette krysset er tatt til etterretning, og vil kunne benyttes i senere planer som omfatter dette området.</p> <p>Når det gjelder vegføring setter vi pris på innspillene. Det har blitt vurdert svært mange alternative traseer, både i arbeider som er gjort av Vianova i forkant av områdereguleringen og av COWI i reguleringsprosessen. Trafikkbildet er svært komplisert, i tillegg kommer det økonomiske aspektet. Valgt løsning er et kompromiss mellom Statens Vegvesen og kommunen, som ivaretar trafiksikker atkomst til aktuelle områder, samtidig som den er økonomisk realiserbar. Andre traseer vil gi større terrenginngrep, samt kreve innløsning av flere</p>

			eiendommer, som til sammen betyr at prosjektet ikke vil være økonomisk gjennomførbart.
29.07.16	Wangensteen og co advokater as på vegne av eiere av Auravegen 13, gnr 6 bnr 64, Randi Kristine og Stian Wiik.	<p>1. Blir bedt om å bli holdt direkte orientert om videre saksgang.</p> <p>2. I trafikkalternativ 21 a-c, 22 og 23 blir store deler av eiendommen regulert til trafikkområde noe som ikke er ønskelig. Ønsker at boligen har en romslig tomt og ikke gjennomgangstrafikk kloss på bebyggelsen.</p> <p>3. Auravegen vil ved alternativ 21-23 tilrettelegges for busser til og fra barne- og ungdomsskole, samt videregående skole i tillegg til gang og sykkelsti på vestsiden av denne dobbel-felts veien. Å legge et kryss for biltrafikk til Vardevegen syd i Auravegen 13 vil by på trafikkfarlige situasjoner når man kommer fra syd og må krysse motgående felt, samt trafikkert sykkel- og gangsti fra skolen for å komme opp i Vardevegen syd. Krysset bør legges til en annen plass hvor det ikke er skolevei som må krysses.</p> <p>4. Innkjørsler til boligfelt bør ikke legges fra sentrumsiden, her bør det være minimalt med inn/ut-kjørser med tanke på trafiksikkerhet.</p> <p>5. Valgt av alternativ 21-23 og adkomstvei til Vardevegen Syd gjennom Auravegen 13 vil minske ønsket areal tilregnet næringslokaler og leiligheter i sentrum som for tiden er høyt ønsket av seriøse utbyggere (BRG). Det er også god etterspørsel etter leiligheter i og i tilknytning til sentrum. Området her er enden av gågaten og vil være en naturlig</p>	<p>Kommunen vil orientere alle involverte parter løpende under reguleringsprosessen i henhold til de lover og retningslinjer som gjelder for medvirkning. I tillegg vil det ved behov bli holdt særmøter med alle som har spesielle interesser eller berøres særlig av de tiltak som foreslås i planen.</p> <p>Alle forslag som legger til rette for atkomst til Vardevegen Syd fra Auravegen/Sentrumsvegen er blitt forkastet i løpet av planprosessen. Grunnlag for dette er trafiksikkerhet i Auravegen, samt at terrenginngrepene som kreves for en slik atkomst ville bli svært store, samt at det er vanskelig å få gode stigningsforhold på vei.</p> <p>Område for utbygging er satt til sentrumsformål, og det vil være mulig å anlegge næringsvirksomhet på dette området, slik at eiendommene i større grad blir en del av et voksende sentrum.</p>

		<p>avslutning av sentrum. Flere butikkjeder er på jakt etter større lokaler og sentrum er nå i ferd med å gå tom for slike næringstomter.</p> <p>6. Om sentrum skal ligge der det ligger nå, bør det prioriteres bygningsmasse for næring og ikke vei til boligfelt.</p>	
31.07.17	Kjell Løvås	<p>Mener at en kan legge bort de største og mest inngripende planene for sentrum Nord, da det ikke vil være marked for det mtp konkurranse fra Kristiansand og Sørlandssenteret.</p>	<p>Planen som man legger frem er en "kan"-plan, ikke en "må"-plan. Dette betyr at den legger til rette for vekst dersom det er interesse og behov for dette.</p> <p>Kommunen er positiv til vekst i sentrum og ønsker dette, men det må selvfølgelig skje med bakgrunn i investeringsvilje og ønske om utvikling av området også fra privat næringsliv.</p>
	Kristi Fredriksen og Helmut Wachendorf	<p>1. Forholdet mellom ulike boformer, handel, og tjenestetilbud, kultur, fritidstilbud, og tilgangen på arbeidsplasser i nærheten, er helt avgjørende for om ei bygd utvikles til det bedre. Nærhet til natur og tilgang på grønne arealer, samt opplevelsen av lys- og luft rundt seg, er også meget viktig for mennesker/innbyggeres helse og trivsel. Det er viktig å tenke på dette ved utvikling av Vennesla. Kunne det vært en idé å gjennomføre en fremtidsrettet sentrumsanalyse for Vennesla?</p> <p>2. Eldre boligområder som f.eks Røllend, Nesane, Vardevegen Syd og Tvidøblane bør reguleres i en egen småhusplan. Mulighet for å velge andre boformer enn leilighet, når man likevel ønsker å bo sentrumsnært er svært verdifull i ei bygd som Vennesla, hvor mange ønsker dette.</p>	<p>Da dette er en områderegulering av sentrum, har man valgt formål som er svært fleksible og som har muligheten til å fange opp eventuelle endringer i ønsker om utvikling av sentrum på en god måte. En fremtidsrettet sentrumsanalyse er et godt tiltak, og for å få til mer detaljerte planer for utvikling av sentrum, kan dette være et verdifullt tiltak. Da bør man imidlertid se hele sentrum under ett, ikke kun nordre del. Kommunen vil vurdere behovet for dette i sammenheng med den videre reguleringen av sentrum.</p> <p>Boligområdene rundt sentrum videreføres slik de ligger i gjeldende plangrunnlag. Det er en liten økning i utnyttelsesgrad for noen områder, men muligheten for å ha frittliggende eneboliger i sentrumsnære felt videreføres som i dag. Man viderefører også praksis om lett fortetting i disse områdene, ved at store eiendommer fortsatt kan deles opp, slik at man har mulighet til å utvikle de aller største</p>

		<p>3. Uteområder og grøntanlegg har en viktig funksjon som sosialt møtested, og som et trygt og trivelig sted for beboere i alle aldre. Her er det viktig å gjøre riktige valg hva gjelder planter, trær, belysning, sittegrupper for å nevne noe. Håper dette blir vurdert i ny plan.</p> <p>4. Mener at et nytt kjøpesenter i nordenden av Vennesla vil være uheldig da det vil trekke kjedebutikkene i sentrum inn på senteret. Dette vil videre føre til at mange lokaler vil stå tomme, noe som er svært uheldig for byliv. Et senter genererer også ofte mye støy knyttet til varelevering etc (samt lukt). Dette er uheldig dersom det er leiligheter over kjøpesenteret. Anbefaler heller ikke et senter på 8-etasjer.</p> <p>5. Anmoder på det sterkeste om at dagens tillatte byggehøyde videreføres i detaljregulering for å hindre at det skapes presedens slik at andre gårdeiere ønsker samme høyde på sine bygg, som resulterer i et mørkt, og lite trivelig sentrum. Kanskje lurt å regulere høyde i meter i stedet for antall etasjer?</p> <p>6. Vennesla preges i dag av utflytende overflateparkering og et sentrum som favoriserer bilen og i stor grad gjør at man som fotgjenger eller syklende kommer i annen rekke. En løsning på dette kan være sentralisert parkering, f.eks foran Sport1. Da vil sentrum forbedre parkeringsmulighetene for både beboere, handlende og de som arbeider i sentrum. Samtidig sikrer man at verdifullt sentrumsareal kan brukes til formål som tilfører aktivitet.</p>	<p>eiendommene, men tanken er at områdene fortsatt skal være områder for spredt bebyggelse, som kommer som supplement til de større og tettere boligprosjektene i sentrum.</p> <p>Man har i så stor grad som mulig prøvd å arbeide inn grønne arealer i sentrum. Her er begrensningene at kommunen ikke disponerer mange arealer selv og man er nødt til å legge krav på det enkelte utbyggingsprosjekt for å kunne få flere grønne arealer. Men de arealer som er avsatt til grøntareal i gjeldende plangrunnlag er videreført, samt at man har oppgradert viktige traseer for gående, som Auravegen og Torsbyvegen med en mer grønn profil og mulighet for å ta opp vann i sentrumsbildet i Torsbyvegen. Samtidig stilles det krav til den enkelte utbygger når det gjelder uteoppholdsarealer og kvaliteten på disse.</p> <p>Dagens byggehøyder som har vært gjennomført i praksis gjennom politiske vedtak, videreføres, dvs 3 etasjer med inntrukket 4.etasje i sentrumsområder, unntagen felt BS14 og BS15 hvor det tillates 5 etasjer, hvor 4 og 5 etasje er inntrukket.</p> <p>Når det gjelder plassering og utforming av rundkjøring har dette vært en lang og komplisert prosess, hvor det er mange forhold som har spilt inn. Løsningen som er valgt ivaretar sikkerhet for både harde og myke trafikanter, selv om man ikke har planfri kryssing for gående og syklende. Denne kryssingen er nå lagt slik at man får avstand til rundkjøring og god oversikt. Ved utvikling av Revia-området vil man kunne vurdere en gangbro over veien, da man ved planering av dette området vil kunne få en høydeforskjell som gjør at dette</p>
--	--	--	--

		<p>7. Når det gjelder plassering av rundkjøring mener vi denne tjener flest formål i alternativ 7 slik ViaNova har konkludert. Vi ber om at myke trafikanter blir ivaretatt tidlig i en evt. byggeprosess, da det hver dag ferdes mange skolebarn i området, og midlertidige løsninger vil medføre svekket sikkerhet.</p> <p>8. Vi forventer at prisvurdering av både næringseiendom og privat eiendom gjøres av eksterne, objektive fagfolk, og ikke av eierne selv. Dette for å unngå å ta feil beslutninger i forhold til hvor det blir dyrest å legge rundkjøring med tanke på ervervelse av eiendom.</p> <p>9. Alternativ 2 med <b>ikke</b> planfrie kryssløsninger er lite trafikksikkert og ikke ønskelig.</p> <p>10. Vi ber om at det opprettholdes/innføres bygg- og deleforbud i Sentrum nord, til områdereguleringen og sentrumsutviklingen er nøye vurdert.</p> <p>11. Reguleringen bør ha en framtidsrettet og avklart arealbruk og være forutsigbar (også for eneboligeiere), fleksibel og fokusert på gjennomføring og realisme. Det bør legges grunnlag for at Vennesla skal utvikles som en god møteplass for alle, som et opplevelsesrikt tettsted med et bredt tilbud for innbyggere og alle besøkende.</p>	<p>muligens kan la seg gjennomføre.</p> <p>Det er utarbeidet forslag som er teknisk gjennomførbare med planfri kryssing, men problemet med disse er at det vil bli nye terrenginngrep som gjør at man får mange grå flater, store skjæringer og et lite hyggelig miljø for gående og syklende. Underganger oppfattes ofte som skumle å ferdes i når det er mørkt, samt at gjennomføringen av disse løsningene vil kreve store investeringer og innløsning av mange eiendommer for å kunne gjennomføres. Realismen i å få realisert dette er liten. Vurderingen er derfor at man heller velger en løsning som er god og trafikksikker, og som kan gjennomføres. Og at dette er bedre enn et alternativ som aldri blir realisert.</p> <p>Noe av formålet med områdereguleringen var å få klarert de utfordringene man har hatt med å finne traseer for vei og avkjøre utnyttelse i sentrum. Dette er gjort i arbeidet med områdereguleringen.</p> <p>Det er vår vurdering at områdereguleringen legger rammene for en god og fremtidsrettet utvikling av sentrum. Da perspektivet er langt, og man er avhengig av konkrete planer og investorer for å lage gode planer for delområdene, vil dette gjøres videre gjennom detaljregulering innenfor de rammene områdeplanen setter.</p>
01.08.16	Knut Inge Larsen	Eier av Vardeveien syd nr 5 gnr 6/121 som han har planer om å utvikle. Ønsker at vedlagt	Da dette er en stor fortetting vil dette kreve detaljregulering av området og må vurderes som egen

		<p>planforslag tas med i den nye planen for Sentrum nord. Han er også åpen for å regulere eiendommen til leilighetsbygg. Planforslaget ligger som vedlegg.</p>	<p>sak. Området er ikke tatt inn i områdeplanen, men det er heller ingenting som ligger til hinder for å gjøre en uavhengig vurdering i egen detaljregulering. Denne planen er avhengig av at infrastruktur kommer på plass i form av rundkjøring og ny avkjørsel til Vardehei, som tåler fortetting. Det blir også vanskelig å ikke sette krav til detaljregulering for dette prosjektet når man i områdereguleringen gir dette kravet for alle andre prosjekter av samme størrelse.</p>
28.07.16	<p>Alf Erik Robstad m. fl. i Markvegen og Døblebakken</p>	<p>1. Planen for området bør mest mulig tilpasses en plan for hele sentrum i bygda.</p> <p>2. Dagens maksimale etasjengrense bør opprettholdes. Dette av hensyn til allerede eksisterende bygninger i sentrum og av hensyn til omkringliggende boligområder.</p> <p>3. Den sentrumsnære småhusbebyggelsen bør verdsettes. Den er velfungerende og bidrar til å gi Vennesla et bygdepreg. Alle hagene i området bidrar i tillegg til at sentrumsnære grøntområder ivaretas.</p> <p>4. Den planlagte rundkjøringen bør legges slik i terrenget at den blir mest mulig funksjonell og minst mulig kostnadskreven. I tillegg bør hensynet til eventuelt berørte boligeiere veie tungt.</p>	<p>Områdereguleringen skal sammen med en fremtidig områdeplan for sydlig del av sentrum danne en plan for hele sentrum. Det er hensiktsmessig å regulere sentrum i to deler, da det er problematikk i nord som holder igjen prosjekter. For resten av sentrum er det en fordel å kunne ha en reguleringsprosess om ikke har samme politiske og tidsmessige press på å bli ferdig, og som kan fokusere i enda større grad på sentrumsutvikling. Her kan man også, dersom det er behov for dette, ta med deler av de områdene som reguleres i områdeplan for Sentrum nord, dersom dette er nødvendig for å få til en helhetlig plan.</p> <p>Antall etasjer er det samme som er gjeldende praksis i dag, både for boligområder og områder med sentrumsformål, unntagen felt BS14 og BS15. Boligområdene med frittliggende eneboligbebyggelse videreføres.</p> <p>Valgt løsning for rundkjøring er den som krever minst terrenginngrep og har færrest mulige innløsninger.</p>
	<p>Rick Johnston</p>	<p>1. Kommunen må tenke bredt når de utreder ut hvordan de vil håndtere trafikken fra Røllend og Nesvegen inn på rv.405. Det er skissert flere alternativer der Røllend tilknyttes til Nesvegen men</p>	<p>Det er ikke valgt å knytte Røllend til Nesvegen av de hensyn som er nevnt, samt at stigningsforhold og derfor også vedlikehold av en slik forbindelse vil være vanskelig</p> <p>Nesvegen er vist som i vedtatte</p>

		<p>Nesvegen er overhodet ikke dimensjonert for mer trafikk. Det er ikke mulig per dags dato for 2 biler å passere hverandre på Nesvegen. Situasjonen er enda dårligere for barna som går eller sykler på Nesvegen.</p> <p>2. Planen som utredes må ta høyde for at Nesvegen må utvides for å kunne håndtere en økning i trafikk og for å etablere et fortau der gående og syklende kan trygt ferdes uten at de må være redd for å bli påkjørt. Veien burde være minimum 6m i bredden i Nesvegens hoved fartsårer. Dette bør utredes uansett om Røllend skal inn på Nesvegen eller ikke på grunn av trafiksikkerhet. Sannsynligheten for at det kommer flere boliger i enden av Nesvegen er stor (innenfor det fremtids perspektiv kommunen har skissert).</p> <p>3. Utvidelse via sykkelstien (som foreslått) innebærer at minst 4 tomte eiere mister noe av sine eiendommer da veien må dimensjoneres for trafikken. Kommunen burde vurdere andre alternativer som er mer fremtidsrettet og som ivaretar beboernes interesser.</p>	<p>gjeldende planer, der det er lagt til rette for en utvidelse. Utvidelsen vil kreve at noen av eiendommene avgir noe areal. Da eiendoms grensene ligger så tett på veien som de gjør i dette området er en utvidelse av veien umulig uten å bruke deler av private eiendommer. Dette er forsøkt gjort på en så skånsom måte som mulig.</p>
01.08.16	Tove Vigsnes	<p>1. Viser til det ENE forslaget som ble lagt frem der Røllendsvegen skal stenges og ny vei til Røllend legges sammen med Nesvegen. Denne vegen blir brukt mye av myke trafikkanter til skoler og barnehager. Røllandsvegen er også smal. En må derfor se på løsning for snumuligheter for feks. brøytebil og søppelbil.</p>	<p>Denne løsningen er forkastet i planforslaget som foreligger til behandling.</p>
07.07.16	Vest- Agder Fylkeskommune	<p>1. Med bakgrunn i samordnet areal og transportplanlegging, jf. Regionplan for Agder 2020,</p>	<p>Planforslaget legger til rette for parkering under bakken, reduserer kravet til antall parkeringsplasser for</p>

		<p>anbefaler vi at området gis relativ høy utnyttelse. Generelt bør området utvikles med en bymessig struktur i tråd med mål i kommuneplanens samfunnsdel om å styre Vennesla sentrum. Dette kan inkludere elementer som parkering under bakken, med unntak av kantsteinsparkering, etablering av byrom med fokus på opphold og handel, samt fasader og formål på gatenivå som, henvender seg utover mot brukere av sentrum.</p> <p>2. Det bør fremlegges visualiseringer som redgjør for bebyggelsens plassering, høyde og volum i relasjon til omkringliggende bebyggelse og gaterom. Visualiseringene bør utføres slik at planlagt bebyggelse sees fra lett gjenkjennelige steder i normal øyehøyde, ca 1,60 meter over gatenivå. Det bør videre fremlegges sol/skyggediagrammer som viser planlagt bebyggelses innvirkning på solforhold på ulike tider av året som for eksempel ved vinter- og sommersolverv samt ved jevndøgn.</p> <p>3. Ny områderegulering vil være viktig for avgrensning av fremtidig sentrumsområde. I oversendelsen er det nevnt at planarbeid i nord ved bensinstasjonen, samt vurdering av sentrumsformål i Revia. Vi mener avgrensning av sentrumsområdet bør være et eget punkt som også inkluderer området østover mot Markvegen og Tvidøblane, samt området vestover mot Nesvegen og Røllend på andre siden av fylkesvegen. Deler av planområdet, spesielt mot nord,</p>	<p>boliger i sentrumsformål, og fjerner noe kantsteinsparkering i Sentrumsvegen.</p> <p>Man oppgraderer vegger som er viktige for gående og syklende og legger begrensninger på biltrafikken i disse gatene for å fremme opplevelsen og trafikksikkerheten til denne gruppen.</p> <p>Det er satt krav til uteoppholdsarealer og utforming av ny bebyggelse i sentrum, som skal sikre mot at man får for store volumer i byrommet, og underordner seg den skalaen som dagens bebyggelse har.</p> <p>Det er i planleggingen vært brukt 3D-modell for å kunne se virkningen av f.eks byggehøyder og volumer. Visualiseringene er tatt i øyehøyde fra strategiske punkter i bybildet, med unntak av oversiktsbilder og sol/skygge analyser.</p> <p>I planen er det lagt opp til høyest tetthet og sentrumsformål i dagens sentrum, samt i Revia-området. Det er også lagt opp til en gradvis fortetting av omkringliggende boligområder, ved at man kan dele opp større eiendommer i mindre eiendommer. Dette vil kunne føre til en naturlig fortetting av de tilgrensende boligområdene over tid, og er lettere å gjennomføre for den enkelte tomteeier, da dette ikke har plankrav så lenge det kun er snakk om en ny eiendom.</p> <p>Planarbeidet har i stor grad valgt å videreføre praksis og gjeldende planer når det gjelder, utnyttelse og byggehøyder. Revia er det området hvor det potensielt kan fortettes mye mer enn i dagens situasjon, men dette krever en mer detaljert planlegging.</p> <p>Det er i alle områder med sentrumsformål krav til utforming av</p>
--	--	--	---



		<p>har stort potensiale for fortetting innenfor eksisterende struktur. Vi mener at områder som ikke reguleres til sentrumsområde bør vurderes med tanke på fortetting og at dette bør være et eget punkt i planarbeidet.</p> <p>4. I tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging bør planarbeidet vurdere grad av utnytting som tillatte byggehøyder, minstekrav til bebygd areal, krav til minste antall boenhet pr. mål med videre for å sikre høy arealutnyttelse.</p> <p>5. Det bør være et eget punkt hvilke områder eller gater som settes av til publikumsrettet virksomhet som handel og tjenester med krav om aktive fasader, samt hvilke områder hvor dette ikke vil kreves. En overordnet struktur på dette feltet i områdereguleringen vil være en styrke for planen ved fremtidige detaljreguleringer.</p> <p>6. Med hensyn til bomiljø ber VAF om at planarbeidet spesielt ser på arealer for uteopphold. Dette gjelder blant annet krav til størrelse og kvalitet for utearealer til fremtidig tett boligbebyggelse, samt arealer til offentlig uteopphold som torv, grønne områder etc. Inn under dette, eller som et eget punkt for utredning kan det med fordel også legges inn adkomst til sentrumsnære friluftsområder.</p> <p>7. VAF ber om at planarbeidet ser på trafikkavvikling internt i planområdet, hvilke gater som skal være åpne for</p>	<p>1.etasje for forretningsbygg. Det er satt spesielle krav til uteoppholdsarealer, da spesielt de som skal benyttes av barn. Gang- og sykkelveinett sikrer atkomst til sentrumsnære grøntområder. Det er også tilrettelagt for tursti langs elva.</p> <p>Man har sett på gatenettet i forhold til biltrafikk i sentrum. Sentrumsvegen skal fortsatt være åpen for biltrafikk, men prioriteres som sykkelgate og for kollektivtrafikk. Torsbyvegen stenges mellom Sentrumsvegen og baksiden av kulturhuset. Denne tilrettelegges for gående og syklende og gis et blå-grønt innslag for å øke attraktiviteten.</p> <p>Biltrafikken nedprioriteres også i Auravegen, hvor man gir biltrafikken en trangere vei med ventelommer, til fordel for gående og syklende. Også her tas det inn en grønn rabatt som skiller myke og harde trafikanter. Dette er med på å sikre trygg skolevei for barn og unge.</p> <p>Det er i forbindelse med reguleringen også blitt utført en barnetråksundersøkelse for å ivareta barn og unges ferdselsmønster i sentrum. Det stilles krav til lekearealer i alle nye prosjekter og det er skjerpede krav til kvalitet i utformingen av sandlekeplasser. Eksisterende balløkke i Auravegen opprettholdes og gjøres offentlig. Det legges også inn arealer for lek ved siden av denne, disse også offentlige. Dessverre er det ikke flere offentlige arealer som kan tilrettelegges for barns lek i sentrum, derfor blir det ekstra viktig å sørge for at krav til dette i private prosjekter overholdes. Det er generelt få lekeplasser i sentrum. Dette er et viktig punkt å utbedre i videre sentrumsutvikling.</p> <p>Arbeidet med valg av løsninger for</p>
--	--	--	--

		<p>gjennomkjøring og hvordan disse forholder seg til gågata. Dette gjelder spesielt Torsbyvegen og Sentrumsvegen med hensyn til å skape et attraktivt sentrum.</p> <p>8. Planarbeidet bør ta for seg hvordan det kan legges til rette for et tett og kompakt sentrum som er attraktivt for innbyggere og næringsvirksomhet. Inn under dette ligger også fremtidige parkeringsløsninger, både for bil og sykkel. VAF deltar gjerne i en planfaglig ressursgruppe.</p> <p>9. Det må utarbeides en beskrivelse av hvordan barn og unges interesser vil bli ivaretatt i planarbeidet. Med antatt økende tetthet av boliger må det også sees på hvordan lek og opphold for barn og unge løses innenfor sentrumsområdet. Videre vil det være et sentralt punkt hvordan det skal sikres trygg skolevei gjennom sentrum og videre opp Auravegen. VAF anbefaler at kommunen legger til rette for at skolene deltar med aktiv medvirkning gjennom planprosessen.</p> <p>10. Det er viktig med gode og trygge løsninger for myke trafikanter, en trafiksikker og effektiv adkomst er viktig for utviklingen av sentrum.</p> <p>11. Det opplyses at planarbeidet skal gjøre rede for hvilket trafikkgrunnlag som skal legges til grunn for dimensjonering av fylkesveg 405. Planarbeidet skal også avklare om Sentrumsvegen eller Auravegen skal gi hovedføring til fylkesvegen.</p> <p>12. Viktige momenter i planarbeidet er følgende:</p>	<p>vei har vært en av de mest omfattende og ressurskrevende delene av planarbeidet. Valgte løsning trygg og god, og ikke minst; gjennomførbar. Noe som har vært en viktig forutsetning. Man har valgt å flytte busstopp i Sentrumsvegen. Her er det også en utfordring å få løsninger som er helt i tråd med gjeldende normaler, da man befinner seg i en bysituasjon med begrensede arealer, men det er vår mening at de valgte løsningene er fungerende og de nye plasseringene er mer hensiktsmessig i forhold til passasjerenes behov og utforming av ny infrastruktur.</p> <p>Myke trafikanter fremkommelighet her vært vektet høyt i utforming av alle gater og veier, og i planlegging av gang- og sykkelveinettet.</p>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utforming av kryssløsning – langsiktig god løsning – trinnvis utbygging – kostnad</li> <li>- forhold til fv 405 – veistandard og dimensjonering</li> <li>- trafiksikkerhet, herunder trygg skolevei.</li> <li>- Gang – og sykkelvei, hensynet til gående og syklende og tilkobling til kommunens øvrige g/s veg forbindelser (jmf. Kommunedelplan for sykkel).</li> <li>- Kollektivtrafikk/skoleskys. Auravegen er skolevei og foreslått trasé for skolebusser som en ringvei tilknyttet Skolevegen. Agder kollektivtrafikk må involveres i løsninger som berører kollektivtrafikk.</li> <li>- Tilrettelegging for miljøvennlig transport/målet om reduksjon av personbiltrafikk</li> </ul> <p>13. Informerer om at Vennesla kommune har som overordnet mål at 50 % av økningen i persontrafikken skal være kollektivtrafikk. I tillegg er det et mål at trafikkveksten for gående og syklende skal øke fra 8 % til 11 %. Forholdene må legges til rette for trafiksikre løsninger for myke trafikanter, samt løsninger som gjør det attraktivt å benytte seg av det utvidede kollektivtilbudet i Vennesla.</p> <p>14. VAF opplyser om at det ikke er planlagt på fv. 405 i planområdet iht. Handlingsprogram for fylkesveg 2014-2017. Samferdselsseksjonen og AKT ønsker å komme tilbake med nærmere innspill i prosessen gjennom annonserte arbeids og informasjonsmøter.</p>	
--	--	--	--

30.06.16	Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder	<p>1. Etter pbl § 4-2 vurderer kommunen at planen vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og dermed utløser krav om konsekvensutredning. Tema som skal utredes er;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Landskapsbilde/bymiljø</li> <li>- Nærmiljø og friluftsliv med stikkord; tilgjengelighet og blågrønne strukturer</li> <li>- Naturmiljø</li> <li>- Kulturminner og kulturmiljøer</li> <li>- Forurensing og klima</li> <li>- Areal og transportplanlegging</li> </ul> <p>2. Planbeskrivelsen må vise hva planen vil medføre for de interessene som gjør seg gjeldende i området. Miljøvirkningene av en eventuell utbygging må vurderes grundig, fremtidsrettet og i en helhetlig sammenheng. Vi påpeker at mangler ved planbeskrivelsen kan føre til saksbehandlingsfeil.</p> <p>3. Fylkesmannen setter spørsmålstegn ved at vegutredningen som foreligger legges som premiss for avgrensningen av områdereguleringsplanen. Teknisk infrastruktur må være hensiktsmessig og fremtidsrettet, men fylkesmannen mener det må være mer enn trafikale utfordringer og veiutforming som skal legges premissene for sentrumsutformingen.</p> <p>4. Utredning av landskapsbilde/bymiljø bør også se på sammenhengen til det omkringliggende arealet rundt sentrum.</p> <p>5. Målet med planarbeidet må være å utvikle sentrum over tid, med befolkningsvekst, gode levekår, bedring av folkehelse, gode skoleveier, tilgang til</p>	<p>Det har vært prioritert tema Landskapsbilde/bymiljø og nærmiljø/friluftsliv i konsekvensutredningen, da disse er de tema som er viktigst for planområdet. Areal og transportplanlegging har vært utredet da man har gjort særskilte vurderinger for alle aktuelle trasevalg, og vurdert disse opp mot hverandre. Når det gjelder naturmiljø, kulturminner og kulturmiljøer og forurensning og klima er disse behandlet mer overordnet.</p> <p>Planbeskrivelsen er ment som et arbeidsdokument for alle som arbeider med planområdet, både offentlige saksbehandlere og utviklere av prosjekter og planer. Den utfyller plankart og bestemmelser og kommer med viktig informasjon om området og om hvordan anvendelsen av planen er ment til å praktiseres på saksbehandlingsnivå.</p> <p>Vei har vært et viktig tema i områdeplanen, men sentrumsutviklingen det legges til rette for gjelder mye mer enn kun vei. Men veien er viktig fordi den i stor grad er en premissgiver for at man skal kunne utvikle områdene. Vel så viktige tema har vært fremkommelighet i sentrum for myke trafikanter, byggehøyder og landskapsbilde, utnyttelse, parkering, overvannshåndtering, uteoppholdsarealer og grønne strukturer/parker.</p> <p>Forbindelsen til utviklingsområde på Hunsøya henger mer sammen med sydlige del av sentrum, og må utredes grundig når denne delen av sentrum skal reguleres, men man har i denne områdereguleringen lagt til rette for å binde gang- og sykkelveinett opp mot disse områdene. Det er ikke tatt inn nedre del av sentrum i</p>
----------	------------------------------------	---	--

		<p>natur- og friluftsområder, funksjonsfordeling og forbindelse med Hunsøya, samt møte miljøkrav og å tilrettelegge for god klimatilpasning. Fylkesmannen etterlyser en helhetlig forståelse av hele Vennesla sentrum, også den sørligste delen av sentrum med blant annet kommunehuset, Helsehuset og gågata. Dette arealet ligger utenfor foreslått planavgrensning. Fylkesmannen oppfordrer kommunen til å ta med også denne delen av sentrum i områdereguleringsplanen for å få en helhetlig planlegging og utvikling av sentrumsområdet.</p> <p>6. Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder mener det er svært viktig at planen også tar høyde for en ny jernbanestasjon i Vennesla sentrum. Det har allerede en periode vært snakk om etablering av ny stasjon og det er aktuelt med pendeltog mellom Vennesla og Marnardal. Plasseringen av denne må være en viktig og avgjørende premis for videre planlegging av sentrum; det være seg tilgjengelighet/adkomst til stasjonsområdet for myke trafikanter, beliggenhet av boliger, næring og offentlige tjenester, parkering av bil og sykler, samt overgangen mellom ulike kollektivtransport. Å få jernbanestasjon inn i denne planen er viktig for å samordne bolig og transportbehov til arbeid og ulike gjøremål i hverdagen.</p> <p>7. Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder mener en framtidrettet plan også må ta høyde for nye former for privattransport. Tog er nevnt, vi ser også at elsykkel i bystrøk er blitt veldig vanlig, og</p>	<p>områdereguleringen, da dette ville ha forsinket prosessen ytterligere. Dersom man ser at man har behov for å binde nordlig og sørlig del av reguleringsområdet sammen, er det mer hensiktsmessig å regulere deler av området på nytt sammen med sørlig del av sentrum i denne områdereguleringen, men da man selvfølgelig har tenkt området som en del av et større sentrum også i denne planleggingen, burde det ikke være behov for dette.</p> <p>En flytting av stasjon for tog er fortsatt så usikkert at det er uhensiktsmessig å ta dette inn i denne reguleringen. Dette er en vurdering som bør utredes separat, da den bør ha fokus på et mye større område enn det planen for nordre del av sentrum har som avgrensning. Vi er enige at dette er en viktig diskusjon å ta, men det ville være svært skadelig for byutviklingen som foregår nå, og for det lokale næringslivet, å forsinke en så viktig plan for utvikling av sentrum, med noe så stort og med så mange variabler som utbygging av jernbanestopp, Det er viktig for denne planen at man får satt fokus på de forhold som i dag hindrer videre vekst i sentrum og skaper usikkerhet for utbyggere.</p> <p>Ellers vises det til tidligere kommentarer hva gjelder uteoppholdsarealer, lekeområder, nærhet og tilgjengelighet til grønnstruktur, blå-grønne strukturer, grunnforurensning og barn og unges interesser.</p>
--	--	--	---

		<p>at mange av de nye brukerne av elsykkel er de som tidligere har kjørt bil til jobb eller levert barn i barnehage. Fylkesmannen tror dette også kan bli vanlig i mindre tettbygde strøk og mener det bør legges til rette for dette i det videre planarbeid.</p> <p>8. Fylkesmannen er også opptatt av at det nære friluftsliv skal ivaretas og utvikles. Det er forventet økt befolkningsvekst i sentrum. Fylkesmannen mener forbindelse mellom fjorden og heiene rundt sentrum bør styrkes, samt at det fra sentrum skal være god tilgjengelighet til nære naturområder. Fylkesmannen ser på Venneslafjorden som en viktig ressurs, og oppfordrer kommunen til å legge til rette i planen for et stisystem og god tilgjengelighet langs østsida av fjorden.</p> <p>9. Fylkesmannen er opptatt av at levekår og folkehelse skal bedres gjennom planarbeidet. Gode bomiljøer og god tilgang til naturområder i nærmiljøet er stikkord i denne sammenheng. Det er også svært viktig i planarbeidet å legge til rette for gode sosiale relasjoner i nærmiljøet og samhandling mellom alle grupper av befolkningen. Uoffisielle møteplasser i hverdagen bidrar til mindre ensomhet og mer samhandling og deltagelse i nærmiljøet.</p> <p>10. Fylkesmannen i Aust- og Vest- Agder mener generelt at blågrønne faktorer kan være viktige kvaliteter i et urbant miljø, og at blågrønn faktor er en viktig metode for å møte et endret klima med økt og intens nedbør. Blågrønn faktor som</p>	
--	--	--	--

		<p>klimateilpasning bør derfor være en premiss for videre planarbeid fordi bebygde områder med harde og mindre gjennomtrengbare flater kan gi flomproblemer.</p> <p>11. Fylkesmannen ber om at klimavennlige løsninger legges til grunn for planarbeidet. Blant annet er maksimale parkeringsnormer og tilrettelegging for kollektivtransport, samt gang- og sykkelbruk virkemidler som bidrar til å redusere bilbruk.</p> <p>12. Kommunen skal gjennom planlegging bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt bidra til økt miljøvennlig energiomlegging. I følge Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2015 skal kommunene legge stor vekt på effektiv arealbruk og samordning mellom arealbruk og transportsystem for å bidra til overgangen til lavutslippssamfunnet. Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder mener dette må vektlegges i konsekvensutredningen.</p> <p>13. Ved utarbeiding av planer for utbygging foreligger et generelt krav om gjennomføring av risiko og sårbarhetsanalyse for planområdet, jf. pbl § 4-3.</p> <p>14. Det er viktig at barnas representant kommer tidlig inn i planprosessen for å sikre barn og unges interesser.</p> <p>15. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø tilpasset forskjellige årstider og forskjellige aldre. Arealene skal</p>	
--	--	--	--

		<p>være sikret mot støy, forurensing og annen helsefare. Ved omdisponering av arealer som er i bruk til lek skal det skaffes erstatningsareal.</p> <p>16. Det må innarbeides i reguleringsbestemmelsene at nye masser som tilføres i planområdet skal være rene også med hensyn til å inneholde frø eller plantedeler fra uønskede fremmede planter.</p> <p>17. Det bør kartlegges/vurderes om det er områder som kan være forurenset. Både ved utarbeiding og gjennomføring av planer skal det tas hensyn til eventuelle forurensete masser og hvor overskuddsmasser hentes og dumpes.</p>	
06.07.17	Statens Vegvesen	<p>1. Det forutsettes at planskilt kryssing for gang-/ sykkelveg langs fv. 405 legges til grunn i områdeplanen.</p> <p>2. I planarbeidet må søkes å finne gode løsninger for gående og syklende og for kollektiv. Vi vil også vektlegge byggegrense langs fylkesveg og minner om at grenseverdiene for støy må overholdes (retningslinje T-1442).</p>	<p>Her har man hatt dialog med SVV løpende i planleggingen. Alle vurderte traseer og forslag har vært presentert, og man har i samarbeid med SVV funnet ut at kravet om planfri kryssing kan frafalles til fordel for en gjennomførbar løsning uten midlertidighet.</p> <p>Byggegrense til vei er lagt inn i plankart. Denne viderefører dagens praksis.</p>
13.07.16	NVE	<p>1. På reguleringsplannivå må det – der planen åpner for utbygging – utredes om det er reell fare for flom og/eller erosjon. Dersom det konkluderes med at det er områder som er flom- eller erosjonsutsatt, må faresonen avmerkes på kartet som hensynssone jf. pbl § 12-6, og tilknyttes bestemmelser som forbyr eller setter vilkår for bygging og tiltak.</p> <p>2. NVE skal ha tilsendt</p>	<p>Det området av planen der det kan være fare for flom er avsatt til grøntformål. Det er ikke tillatt med bebyggelse i denne delen av planområdet.</p>



		<p>planbeskrivelse, plankart og bestemmelser samt alle relevante fagkyndige utredninger som er gjennomført i forbindelse med planarbeidet. NVE ber om at alle plandokumenter sendes elektronisk til <a href="mailto:rs@nve.no">rs@nve.no</a>.</p>	
17.06.16	Vennesla kommunale råd for funksjonshemmede	<p>1. Planen berører byggeplaner av boliger for utviklingshemmede på hjørnet av Sentrumsvegen og Tvidøblane. En ber om at denne utbyggingen ikke blir forsinket.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p>
28.06.16	Vennesla boligstiftelse	<p>1. Vennesla boligstiftelse ber om at varslet grense for planarbeid Sentrum Nord flyttes nord for eiendommene 6/251 og 142.</p> <p>2. Ønsker ikke alternativ 2 da det vil belaste prosjektet med nye boliger for psykisk utviklingshemmede. Boligene skal bygges på gnr 6 bnr 142 og 251. Overtakelse forventes i 2018. Ønsker ikke forsinkelse.</p>	<p>Området er fortsatt med i planområdet. Da planen nå skal behandles og prosjektet ikke er i strid med det som foreslås i planen mener vi at å ha området med i planleggingen ikke vil føre til forsinkelser i prosjektet.</p>
21.06.16	Agder Energi	<p>1. Agder Energi Nett AS (AEN) har flere nettstasjoner i det regulerte området (blant annet 30044-Trekanten). Disse er forsynt med 22 kV jordkabel (røde stiplede streker i kartet) og 22 kV linje (rød heltrukken strek i kartet). Det er ikke tillatt å oppføre hus eller andre innretninger nærmere jordkabelens senterlinje enn 2 m målt horisontalt. Det er en byggeforbudssone på 15 meter dvs 7,5 meter fra senter av 22 kV linjen til nærmeste bygningsdel. Dette gjelder også lekeplass og andre parkanlegg.</p> <p>2. Ny bebyggelse eller andre tiltak må ikke gjøre adkomstmuligheten til Nettselskapets eksisterende anlegg vanskeligere enn i dag</p>	<p>Tatt til orientering, og må vurderes i den enkelte byggesak/detaljregulering</p>

		<p>eller for øvrig medføre ulemper i forbindelse med drift og vedlikehold av nettanleggene.</p> <p>3. Kapasitet på eksisterende anlegg er begrenset, forsterkinger og evt nybygging av nettanlegg må påregnes. Den som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, må påregne å dekke kostnadene med tiltaket. Det må vurderes å settes av mulig plassering av nettstasjoner i bebyggelsens første etasje og det må planlegges satt av tilstrekkelig areal til mulig nettstasjon i det regulerte området.</p>	
19.juli 2016	Meierigården Invest AS og Eivind Eivindson AS	<p>1. Generelt ønsker de at gågata skal utvikles til en attraktiv handlegate med aktive butikkfasader og inngangsparti inn mot gågata. Det er viktig at lys- og solforhold er best mulig, med trivelige uteområder som skaper aktivitet og trivsel.</p> <p>2. De ser for seg at deres nåværende to eiendommer utvikles sammen i et stort forretnings, kontor og leilighetsbygg. Gjeldende reguleringsformål, kombinert formål, forretning/kontor/bolig kan videreføres i ny reguleringsplan. I tillegg mener de at tjenesteyting må kunne legges til i det kombinerte formålet pga. tannlegekontorene. De tenker at første etasje utvikles til forretninger. Det er spesielt viktig at "Fru Moseid" får optimal lokalisering på gateplan slik at bedriften kan fortsette sin posisjon som en attraktiv "take away" kafé og med mulighet for helårs servering inne og utendørs.</p> <p>3. Andre etasje kan utvikles til kontorlokaler for diverse formål</p>	<p>Det er satt krav til utforming av butikkfasader, og gjort sol/skygge analyser for å sikre kvaliteten på uteoppholdsarealer i gågata.</p> <p>Området er avsatt til sentrumsformål, noe som gir stor frihet i utviklingen av eiendommene, og sentrumsformål innebefatter alle de formål som lå i tidligere regulering i tillegg til å åpne for enda flere muligheter for utvikling. Den skisserte utviklingen er mulig innenfor planens rammer.</p> <p>Sol/skyggeanalyser er foretatt. Det er ikke avsatt særskilte områder til sykkelparkering, men dette kan gjøres over alt i område regulering til gågate/gatetun/torg.</p> <p>Det er avsatt gangforbindelse langs Venneslafjorden.</p> <p>Ellers vises det til tidligere kommentarer.</p>

		<p>(tjenesterelatert og kontorformål). Tredje og fjerde etasje kan utvikles som leiligheter.</p> <p>4. Det forutsettes at sol- og lysforholdene ikke blir forringet.</p> <p>5. Det er viktig at sentrum utvikles med hensyn på den menneskelige dimensjon, der livet på gateplan i sammen med handel og aktivitet, bidrar til bedre folkehelse. Dette vil også gjøre sentrum tryggere med mer liv i sentrum.</p> <p>6. Det er viktig at nytt kjøpesenter får en høyde som ikke forringer sol- og lysforholdene i gågata. Det informeres om at det må utarbeides sol og skyggeanalyser på følgende tidspunkt: 21. mars, 23. juni, 23. september og 23. desember kl. 9.00, kl. 12.00, kl 15, kl 18 og kl 20 slik at de ser konsekvensene av ulike høyder på bygningene.</p> <p>7. Positivt med høyere utnyttelse i sentrumsområdene. Mener samtidig at handel- og kontorområdet fortsatt bør være konsentrert i området rundt gågata. Kommunen bør i større grad tilrettelegge for offentlig sykkelparkering i sentrum.</p> <p>8. Vennesla sentrum, øst for Otra, er hovedsenteret i kommunen, og det må det fortsatt utvikles til å være. Det er ønskelig at det i forbindelse med områdereguleringsplanen også foretas en studie for å få gode innspill på løsninger for utviklingen av sentrum. Denne planen bør jobbe med å finne helhetlige løsninger som fremmer en satsing på sentrum.</p>	
--	--	---	--

		<p>Hunsøya bør også dras inn i en slik studie. En slik studie må innarbeides i planprogrammet.</p> <p>9. Venneslafjorden er en viktig del av sentrum. Det er ønskelig med gangforbindelser til og langs fjorden.</p> <p>10. Det bør utarbeides en politikk som inviterer folk til å bruke sentrum og gågate til opphold og bevegelse. Solforhold er en vesentlig faktor for å skape en attraktiv gågate/sentrum.</p> <p>11. Bygg i 1. etasje bør ha aktive fasader. Fasadene bør ikke være lange og ensformige, men bidra til variasjon.</p> <p>12. Gågata bør utvikles med flere offentlige grønne oaser med møteplasser og lekeplasser. Det anbefales at det legges til rette for en ny møteplass med en lekeplass nord i gågata i tillegg til den eksisterende lekeplassen ved kommunehuset.</p> <p>13. Ser på det som positivt med kontoretablering og leiligheter i sentrum. Arbeidsplasser og boliger medfører at det er folk i sentrum til ulike tidspunkter som vil skape liv i byen.</p> <p>14. Ved videreutvikling av Meierigården Invest AS og Eivind Eivindson AS vil en vesentlig andel av parkeringen kunne legges i grunnen. I denne sammenheng nevnes at kontrakten inngått med kommunen i 2004 angående parkering på nåværende p-plass nord for Meierigården er utgått, og at kommunen ikke har ønsket forlengelse av leien. Dette arealet forutsettes bebygd slik vedtatte planer åpner for.</p>	
--	--	--	--

		<p>15. I planarbeidet skal det vurderes lokalisering av et kjøpesenter. I denne sammenheng mener Invest AS og Eivind Eivindson AS at de kvaliteter et kjøpesenter kan ha pga rett beliggenhet i forhold til gågata og sentrum for øvrig. Det er ønskelig med et bygg på 4 etasjer hvor 1. og 2. etasje utgjør et kjøpesenter og at tredje og fjerde etasje bygges til leiligheter. På kjellerplan kan det bygges garasjeanlegg i en eller to etasjer.</p> <p>16. Det er ønskelig med en høyere utnyttelsesgrad innenfor eiendommene Invest AS og Eivind Eivindson AS.</p>	
	Vardeheia Syd Velforening	<p>1. Anser det som mest hensiktsmessig å legge rundkjøringen ved dagens «trekanten». I dette forslaget vil færrest mulig private eiendommer bli berørt, og rundkjøringen vil fremstå som en fremtidsrettet utforming av trafikale løsninger for bilister og myke trafikanter.</p> <p>2. Sentrumsplanen bør fortsatt ha en maks byggehøyde på 4. etasjer. Gågata i sentrum er smal, og høyere bebyggelse vil gi mye skygge og oppleves som mindre koselig.</p> <p>3. Det er ønskelig at Vardeheia Syd blir regulert som et boligområde, og ikke innlemmes som Sentrum. Sentrum har i dag en naturlig avslutning nordover, og bør heller utvikles sørover, eller mot Hunsfos. Vardeheia, Tvidøblane og Nesane bør bevares som boligområde.</p>	Rundkjøringen er plassert ved dagens Trekanten. Makshøyde er på 3 etasjer med inntrukket 4. etasje, unntagen felt BS14 og BS15 hvor det tillates 5 etasjer. Vardeheia Syd videreføres som boligområde.
29.07.16	Trekanten Bygg AS	1. Arbeidet med kjøpesenterplanene i Sentrum	Noe av bakgrunnen for denne planen er politiske råd gitt til Trekanten Bygg

		<p>nord er igangsatt. For å opprettholde fremdriften på planarbeidet og unngå forsinkelser for realisering av prosjektet, er det viktig at planarbeidet kan ferdigstilles parallelt med vedtak for områdeplanen til Sentrum nord. Trekanten Bygg AS ønsker å holdes løpende oppdatert med tanke på beslutninger eller endringer i planarbeidet som kan ha konsekvenser for det planlagte kjøpesenteret.</p> <p>2. For å unngå at det utarbeides planer som ikke lar seg realisere økonomisk, bes det om at det tidlig legges rammer for hvordan kryssutforming er tenkt finansiert.</p>	<p>AS, hvor avklaringer og trafikk løsninger anbefales å gjøres gjennom regulering av et større geografisk område. Det økonomiske aspektet rundt gjennomføring har vært en viktig faktor i planarbeidet.</p>
29.07.16	Kristiansen og Selmer-Olsen sivilarkitekter	<p>1. Kristiansen og Selmer-Olsen AS, vil på vegne av vår oppdragsgiver Solbakken Vennesla AS som eier tomtene på gnr/bnr 6/62, 6/63, 6/64, 6/749, 6/698 og 6/1157 melde innspill til planarbeidet. For de overnevnte tomtene jobbes det for å få til et kombinert forretnings og boligbygg. Butikk for Coop i plan 1.et og boliger i fire etasjer over butikk. Det er også planlagt egen parkeringskjeller for boligene under bygget. På bakkeplan er det løst parkering for butikken med tilhørende varelevering. Området er i dag regulert til boligformål og krever derfor en omregulering til bolig og forretning, noe som resten av området sør for tomtene er regulert til.</p> <p>2. Mener at kryssløsning alt 21a byggetrinn 1 er det som er best tilpasset Kristiansen og Selmer-Olsen sivilarkitekters interesser for å kunne utvikle bolig og forretning i sentrumsområdet. Lang og mørk kulvert under</p>	<p>Området er i planforslaget regulert til sentrumsformål, dette inkluderer forretningsformål og bolig. Innspillet ansees å være ivare tatt, men etasjeantallet er vurdert til 3 etasjer + inntrukket 4 etasje i hele sentrum, unntagen felt BS14 og BS15. Når det gjelder rundkjørings og veiløsninger vises det til tidligere merknader.</p>

		<p>rundkjøring kan løses med en åpning i selve senter av rundkjøring som vil da gi dagslys ned til kulvert. Gang og sykkelveisystemet kan også følge eksisterende Sentrumsvei foran eksisterende Esso-stasjon og utvides i bredden tilstrekkelig. Trafikksikkerhets tiltak ved inn og utkjøring fra stasjonen kan løses med opphøyde gangfelt og gode siktlinjer. Et annet alternativ er å løse en felles adkomst for forretning (Coop) og bensinstasjon langs Auravegen, slik at man får en sammenhengende gang og sykkelvei langs Sentrumsveien. Videre vil vi foreslå å beholde Sentrumsvegen slik den er i dag i de neste byggetrinnene uten å innløse eiendommen til Esso-stasjonen og eiendommene på Kristiansen og Selmer-Olsen sivilarkitekters eiendommer. Forslag om forlengelse av Vardevegen syd ned mot Auravegen skissert i løsning 21b og 21c, ser for oss til å være vanskelig å gjennomføre med tanke på krav til stigningsforhold. Samtidig så bygger man inn våre tomter med veier på alle kanter, som ikke vil være ønskelig og lite hensiktsmessig. Etter vår mening bør man heller se etter å bruke allerede eksisterende veier og kjøremønster. Man bør kanskje heller ta bort noen veier istedenfor å legge til flere, og heller oppgradere og forbedre eksisterende veier og veisystem. I hovedutredningen for kryssutformingen fv.405 – sentrum nord Kryssløsning mener vi at alt. 1 rundkjøring plassert syd for Trekanten tomta, også vil være hensiktsmessig for vårt område. Slik utredningen også sier, så vil</p>	
--	--	---	--

		<p>dette være det rimeligste alternativet. Det er et oversiktlig kryss og gir en naturlig adkomst via Auravegen til Sentrumsvegen. Vi har ingen merknader til denne løsningen. Når det gjelder løsning alt. 7 rundkjøring plassert på Trekantentomta, så vil denne løsningen ikke berøre våre tomter, og har heller derfor ingen merknader. Likevel vil en rivning av eksisterende Trekanten senter, som er et kjent landemerke, være et stort og unødvendig inngrep for sentrum av Vennesla.</p>	
	Røllend Velforening	<p>1. Forutsetter at bygg og deleforbud blir opprettholdt, frem til det ligger en godkjent reguleringsplan for området.</p> <p>2. Røllend Velforening stiller spørsmål ved hvorfor en fredning av trekanten skal være førende for planarbeidet fremover da alternativene ved rivning vil ramme færre beboere og tilsynelatende gi bedre og rimeligere løsninger. Vellet krever at det i størst mulig grad tas hensyn til de eksisterende beboerne i området, deres eiendommer og bomiljø.</p> <p>3. Ønskelig med en løsning, der de som bor vest for fv. 405, kan sykle og gå til sentrum og skolene, på trygge sykkelstier og planoverganger.</p>	<p>Midlertidig forbud mot tiltak er vedtatt og det vil oppheves ved vedtatt områdeplanen. Man har i planarbeidet sett på muligheten for å innløse trekanten for å gi rom for rundkjøring og teknisk infrastruktur. I det valgte alternativet er det ikke behov for dette.</p> <p>Planfri kryssinger har vært vurdert men konsekvensen er store arealbeslag og usikkerhet ifht gjennomføring av rundkjøring og plan. Forholdene for gående og syklende gjennom hele planområdet blir likevel totalt sett mye bedre på grunn av tiltak i Auravegen, Torsbyvegen og Sentrumsvegen hvor disse trafikantgruppene prioriteres.</p>
29.07.17	Wigemyr og co advokatfirma	<p>1. Undertegnede representerer Vardehei Utvikling AS som er grunneier i del av det området der det varsles oppstart av planarbeid og midlertidig forbud mot tiltak, samt varslet om oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale. VUs områder er allerede regulert, og det er sendt inn rammesøknad. VU ber på denne bakgrunn om at</p>	<p>Området er tatt inn i områdeplanen. Det har vært løpende dialog med Vardehei Utvikling underveis i utforming av planen, slik at utbyggers løsninger er i tråd med det som er planlagt i områdeplanen.</p>



		<p>arealet som selskapet eier ikke inngår i planområdet for ny områderegulering, og at det ikke vedtas midlertidig forbud mot tiltak.</p> <p>2. Det er viktig for VU at arbeidet med ny løsning for rundkjøring ikke medfører forsinkelser på fremdriften på boligprosjektet.</p>	
06.07.16	Sørlandet Boligbyggelag	Sørlandets Boligbyggerlag eier tomt 6 bnr 389 og har mottatt akseptert tilbud på kjøp av gnr. 6 bnr. 251. Det er inngått avtale med Vennesla Boligstiftelse for bygging av omsorgsboliger for 16 funksjonshemmede på de nevnte tomter. Dersom tomtene blir omfattet av et bygge- og deleforbud vil kontrakten ikke kunne innfris. Boligbyggerlaget er negative til at det nedlegges bygge- og deleforbud for tomtene gnr. 6 bnr. 389 og 251.	Vedtak av områdeplanen vil gjøre at bygge- og deleforbudet oppheves.