

Kommentarer til planbeskrivelse planid 201505 – Områderegulering for Vikhammer sentrum

Da vi valgte å bosette oss på Vikhammer / **Ålivegen**, var kvaliteter som utsikt over fjorden, lavhusbebyggelse, nærhet til sjøen, trygt miljø og solnedgangen avgjørende.

Nå skal kommunen ta fra oss de fleste av disse kvalitetene. Ålivegen unntatt REMA 1000 grenser til planområdet, men planen vil få store konsekvenser for oss hvis planene nord for fylkesvegen blir en realitet.

I nabolaget har vi det vi trenger av servicefunksjoner som barnehage, legesenter, skoler, fysioterapeut, bensinstasjon, apotek og to matbutikker. Trondheim og Stjørdal dekker øvrige behov. **Vi har det vi trenger.** Andre servicetilbud / næringsvirksomhet ligger bare 10 minutter unna med bil.

Vi synes det er merkelig at dyrket mark og sjønære tomter skal nedbygges, når det finnes mange andre alternativer i kommunen som ikke vil få så store konsekvenser for miljøet og livskvaliteten til dagens beboere.

Dette er en plan for utbyggere/investorer og næringslivet i Malvik, ikke for dagens beboere.

Side	Kapittel		Kommentar
10	5.1	Nasjonale og regionale mål og føringer	I kapittelet står det: «Fortetting og høy utnyttelse nær kollektivknutepunkt er en viktig premiss i samordnet areal- og transportplanlegging». I dag kan man vel kalle Vikhammer et kollektivknutepunkt, ved nedleggelse av Vikhammer stasjon / sporet vil ikke dette være dekkende. Regional Transportplan Midt-Norge peker på at kortere reisetid på Trønderbanen er et tiltak som har betydning i den sammenhengen. Bedre transportsystem vil påvirke pendlingsomfanget. <i>Kan ikke se at det foreliggende planforslaget er i tråd med nasjonale og regionale mål og føringer.</i> Busstransport til / fra Vikhammer vil ikke være et fullgodt supplement til jernbanetransport.

10	5.2	Bane NORs planer	Vikhammer stasjon bør bli en del av sentrumsplanen for Vikhammer. <i>Slik som planen nå foreligger, er dette ingen plan for fremtiden.</i> Det er viktigere med kort reisetid inn til Trondheim for de som pendler, enn en gang og sykkelvei som vil bli benyttet av de få. Uten et stoppested, vil Vikhammer bli ei «bakevje» i kommunen og Trøndelag. Trafikken langs fylkesveien vil øke. Med planlagt miljøgate og redusert hastighet, er ikke buss et alternativ, det vil ta for lang tid og forurensere. Blir stasjonen / sporet nedlagt vil kommunen stå igjen med kun Hommelvik stasjon. For å komme til nærmeste stasjon vil man være avhengig av buss, eller bil. Merkelig at kommunens politikere ønsker å gå inn for å legge ned traséen når togtransport er ansett som fremtidens transportmiddel. Dette er lite fremtidsrettet med hensyn til økt bosetting og planer for næringsvirksomhet. I tillegg vil det bli mindre attraktivt å bo på Vikhammer. Fjernes sporet, vil det aldri bli etablert igjen. Når fremtidig dobbeltspor er etablert kan eksisterende sportrasé benyttes som bybane, det kan opprettes flere stoppesteder langs linjen. Gardermobanen er et flott eksempel hvor linjen går parallelt med opprinnelige banen til Eidsvoll. Se mot Østlandet. I kapittelet står det: «Jernbane vil derfor ikke bli et element det skal legges til rette for på lang sikt i Vikhammer». Hva er lang sikt? 10, 20 eller 30 år? Med 800 nye boliger på Vikhammer er det «galematias» å ikke ha et togtilbud i umiddelbar nærhet.
----	-----	------------------	---

12	5.4	Kommunens arealdel	I punkt 8.15 3d) står det bl.a.: «<i>Holde lav høyde nord for fv950 slik at inn- og utsynet mellom Vikhammer og sjøen ikke reduseres, og at man opprettholder og legge til rette for nær kontakt mellom stedet og sjøen...</i>» Kan ikke se at dette er ivaretatt med hensyn til sikt for oss i Ålivegen. I illustrasjonene for Vikhammer sentrum er det tegnet inn en blokk (tre hus i u-form) parallelt med fylkesveien som vil fungere som en barriere mot sjøen. <i>Siktlinjer mot sjøen er ikke ivaretatt.</i> <u>Høyden på bebyggelsen nedenfor fylkesveien bør være på maksimalt to (2) etasjer.</u> I de siste årene har vi gradvis mistet <i>noe</i> utsikt i fm med utbyggingen av sykehjemmet og blokker nedenfor Vikhammer butikkssenter. Ved å sammenligne denne bebyggelsen mot den planlagte, vil den nye bebyggelsen fremstå som en mur mot fjorden. Vi vil miste flere av kvalitetene som var avgjørende for at vi ville bygge og bo i Ålivegen. Tenker da spesielt på utsikten mot fjorden.
17	6.1.2	Offentlig og privat tjenesteyting Helse/institusjoner	Malvik kommune har anslått at fremtidig behov for grunnareal til offentlig helseinstitusjon vil være i som i dag. Det står også at området har <i>potensial</i> for en viss fortetting. I de seneste årene er det bygd et nytt bo- og servicesenter i området, noen bygninger ble revet for å få plass. I tillegg er det foretatt diverse utbedringer på eksisterende bygningsmasse. Skulle tro at kommunen gjennom disse tiltakene har sett på fremtidig behov og ikke bygger «klattvis». Det bør fremgå av planbeskrivelsen hvilket behov for <i>arealer</i> kommunen har før det planlegges med nye bygg i området. Dette kapittelet er dårlig utredet. Foreslår at området tas ut av planbeskrivelsen.
17	6.1.3	Næringsvirksomhet-handel	Vi har ikke lengere vei enn mange av Trondheims innbyggere når det er behov for å foreta innkjøp av utsalgsvarer. Planen får det til å fremstå som at vi må reise langt, noe som ikke medfører riktighet. Det vi savner er plasser som vi kan møtes, som kaféer, spisesteder / restauranter og puber. Vi har sett butikker blitt etablert for deretter å bli avviklet. Spør da oss om det er behov for å planlegge næringsvirksomhet på Vikhammer?

25	6.5.1	Biltrafikk	Ved å ta utgangspunkt i at sporet / Vikhammer stasjon legges ned, vil kollektivtilbudet bli vesentlig dårligere og behov for bruk av bil vil øke. Med 800 nye boenheter skulle en tro at bilbruken vil øke. Ved etablering av miljøgate og redusert hastighet vil det ta alt for lang tid med buss inn til Trondheim.
25	6.5.2	Kollektivtrafikk	Det bør her komme frem hvor lang tid det tar med buss og tog inn til Trondheim. Med elektrifisering av jernbanen og nytt materiell vil tilbudet til de reisende bli bedre og attraktivt. Det står at det er et relativt godt busstilbud på Vikhammer både i og utenfor rushtid. Greit nok, men hva med reisetid og antall bussbytter? Hva vil skje når de nye superbussene innføres i Trondheim? Hvor lang tid vil det ta når miljøgaten med redusert hastighet er etablert? Erfaringsmessig vet vi som bor på Vikhammer at bil og tog er de beste og raskeste fremkomstmidlene for å komme til arbeidsstedet i Trondheim, å reise med buss tar alt for lang tid og er ikke et alternativ.
26	6.5.4	Trafikksikkerhet	Trafikksikkerheten i krysset Malvikvegen / Vikhammerdalen må løses før en eventuell bygging av ny bebyggelse starter. Vi som bor i Åli- og Granholtvegen opplever nesten daglig farlige situasjoner. Området er veldig uoversiktlig, og vondt ble til verre da REMA 1000 fikk lov til å etablere seg ved krysset.
36	7.2.1	Boligbebyggelse med tilhørende anlegg	Utformingen av boligene som skissert i planen skiller seg ut fra eksisterende bebyggelse. Det bør tilstrebes at den nye boligmassen i størst mulig grad «sklir inn» i eksisterende bebyggelse. Parkering må etableres under bakken, slik det ikke går ut over byggehøyden.
40	7.3.4	Forslag til gatebruksplan	Vi tror at situasjonen for fotgjengerne blir forverret hvis lyskrysset Malvikvegen / Vikhammerdalen bygges om til rundkjøring. Området er i dag allerede uoversiktlig, med et lyskryss er i alle fall trafikken regulert uten at det skal gå på bekostning av de myke trafikantene.

43	7.3.5	Gående og syklende	Målsettingen er at jernbanetraséen blir gang- og sykkelforbindelse når jernbanen flyttes. Spørsmålene er da: • Er det vedtatt at sporet skal legges ned? • Er Bane Nor villig til å gi bort attraktiv eiendom langs fjorden? Jernbanetraséen her kan vel ikke sammenlignes med strekningen Hommelvik - Muruvik. Det burde ha kommet frem i planen hva Bane Nor ønsker å bruke strekningen til, det blir for mye usikkerhet slik det fremstilles.
46	8.1	Arealbruk og steds karakter	Figur 28 er ikke i samsvar med det som er beskrevet i kapittel 5.4 med hensyn til byggehøyde. I kapittel 5.4 står det (pkt d)): «-2-3 etg nord for fv950 – Holde lav høyde nord for fv950 slik at inn og utsyn mellom Vikhammer og sjøen ikke reduseres osv». I figuren er det tegnet inn hus med fire (4) etasjer. Her bør husene ha maksimalt to (2) etasjer for at intensjonen i det som er beskrevet i kapittel 5.4 skal bli en realitet. Parkering må være under bakkeplan slik at det ikke går på bekostning av byggehøyden. Det må ikke bli økt næringsvirksomhet / nye boliger der REMA1000 ligger i dag. Ser av figur at det er planlagt fire etasjers bygg i U-form. Området er allerede i dag uoversiktlig, problemer i forbindelse med lyskrysset Malvikvegen / Vikhammerdalen er belyst flere plasser i planbeskrivelsen. Planer om bebyggelse i dette området bør utgå fra denne planen.
51	8.5.1	Biltrafikken	Det bør allerede i planprosessen foretas beregninger for hvor mye trafikk som kan forventes med økt boligbygging i området. Er redd for at det blir for sent når dette først blir gjort i forbindelse med detaljplanleggingen. Bygging av nye boliger vil da bli gjennomført uten at økt trafikk blir hensyntatt. Byggingen av de nye boligene blir da styrt av økonomiske forhold og hensynet til miljøet blir ikke ivaretatt.

51	8.5.2	Kollektivtransport	Er det garantert for at kollektivtilbudet vil bli forbedret med planlagt utbygging? Vil en eventuell nedleggelse av jernbanen gi et bedre busstilbud? Det er så mange usikkerhetsmoment og mye «synsing» i denne planen.
53	8.7.4	Støy	Vi har de siste ti årene merket stor økning i støynivået, med 800 nye boenheter vil det bli en merkbar økning. Hastigheten på fylkesveien bør reduseres. Det må bygges støy-skjerm langs fylkesveien, fra Malvik til Sjølyst (husk: det er ikke bare Vikhammerområdet som blir berørt). Det bør også komme frem at med en elektrifisering av dagens jernbanetrasé vil støyen bli merkbart redusert – planbeskrivelsen sier ikke noe om dette. Det virker som om at det tas mer hensyn til ny- og bakenforliggende bebyggelse.
	8.10	Økonomiske konsekvenser for kommunen	Økt anleggsmasse vil gi økte utgifter for Malvik kommune. Hvordan skal kommunen hente inn nødvendig kapital for å drifte de nye anleggene – vil dette få konsekvenser for innbyggerne i Malvik med økt eiendomsskatt? Med en kommune som i utgangspunktet har en dårlig økonomi, virker denne planen som et «luftslott». Selv om planen sikrer høy utnytting, kan en ikke tro at de nye boenhetene alene kan dekke kostnadene til drift av den nye kommunale infrastrukturen. Hvem er det som vil tjene på denne utbyggingen? <i>Utbyggerne.</i> Teknisk ukeblad belyste dette i 28. juni 2018. Det er store gap mellom entreprisekostnader og utsalgsprisene. Her er det mye å tjene. Presset for å bygge i høyden vil være formidabelt. Hvem er det som vil tape på denne utbyggingen? <i>Beboerne i området og Malvik kommune</i> i form av økte kostnader og dårligere livskvalitet for dem som bor langs Malvikvegen (fra Malvik til Sjølyst). <i>Dette er en plan for næringslivet og utbyggerne.</i>

Vikhammer 10.09.2018

Rønnaug Holsæter

Rønnaug Eline Holsæter
Ålivegen 2B, 7560 Vikhammer

Knut Ulvik

Knut Ulvik
Ålivegen 2C, 7560 Vikhammer

Hallstein Grav

Hallstein Grav
Ålivegen 4, 7560 Vikhammer

for Trond Holsæter

Rønnaug Holsæter

Trond Morten Holsæter
Ålivegen 2B, 7560 Vikhammer

Ingvild Kjersti Ulvik

Ingvild Kjersti Ulvik
Ålivegen 2C, 7560 Vikhammer

Anne Haugen Grav

Anne Haugen Grav
Ålivegen 4, 7560 Vikhammer