

PLANBESKRIVELSE

sist endret: 28.09.2021

**Detaljert reguleringsplan for Hommelvik stasjonsby Gnr/bnr : 51/1, 51/2, 51/3, 51/4 51/6
m.fl.**

Plan ID: 202005

Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	4
---	------------------	---

2	Bakgrunn	5
2.1	Planens hensikt	5
2.2	Eierforhold	6
2.3	Tidligere vedtak	6
2.4	Krav om konsekvensutredning	6
3	Planprosess	6
3.1	Samråd og medvirkningsprosess	6
4	Risiko og sårbarhetsanalyse	7
5	Avgrensning og størrelse	7
6	Planstatus og rammebetingelser	7
6.1	Overordnede planer	7
6.1.1	Eksisterende reguleringsplan	9
6.1.2	Forhold til gjeldende planer	10
6.2	Tilgrensende planer:	11
7	Eksisterende forhold i planområdet	11
7.1	Beliggenhet og arealbruk	11
7.2	Topografi og landskap	12
7.3	Rekreasjonsverdi og barn og unges interesser	12
7.4	Grunnforhold	12
7.5	Naturforhold	12
7.6	Rekreasjonsverdi/ barn og unges interesse	13
7.7	Kulturminner	13
7.8	Trafikkforhold	13
7.9	Kollektivtilbud	13
7.10	Gang og sykkel	13
7.11	Støy	13
7.12	Luftforurensning	14
8	Beskrivelse av planforslaget	14
8.1	Hovedformål	14
8.2	Bebyggelse og anlegg (Boligbebyggelse og sentrumsformål)	15
8.2.1	Utbyggelsesstruktur	16
8.2.2	Bebyggelsens høyde	18
8.2.3	Grad av utnyttning	18
8.2.4	Uteoppholdsareal	19
8.3	Samferdsel og teknisk infrastruktur	21
8.3.1	Torg	21
8.3.2	Kollektivknutepunkt	22
8.3.3	Trasè for Jernbane	22
8.3.4	Trafikk	22
8.3.5	8.7 Vann og avløp	23
8.3.6	Renovasjon	23
8.3.7	Parkering og varelevering	24
8.4	Grønnstruktur	24
8.4.1	Offentlig friområde	24
9	Virkninger av planforslaget	25
9.1	Forhold til overordnet plan	25
9.2	Stedets karakter, byform og estetikk	25
9.3	Barn og unges interesser	26
9.4	Sol skyggevirkning	27
9.5	Friområde	29
9.6	Kulturminner og kulturmiljø	30
9.7	Forhold til krav i Naturmangfoldsloven og naturmiljø	30
9.8	Universell tilgjengelighet	30
9.9	Trafikkforhold/kollektivtrafikk	30
9.10	Trafikk	30
9.11	Konsekvenser for klima, det ytre miljø	31
9.12	Fjern- og nærvirkning	32

Vedlegg

Planforslaget inneholder følgende vedlegg:

- Kopi av kunngjøringsannonser og varslingsbrev ved varsel om oppstart
- Kopi av innkomne innspill
- Svar på innkomne innspill

Illustrasjonsplan

- Snitt
- Parkeringskjeller
- Perspektivskisser/fotomontasjer/modellbilder redigering/suplering
- Sol- og skyggekart planområdet
- Sol- og skyggekart friområdet
- Utearealregnskap
- Arealregnskap
- ROS-analyse
- Trafikkanalyse/mobilitetsplan
- Geoteknisk vurdering Multiconsult
- Vegløsninger i planforslaget, Structor
- Brannsikkerhet-tilkomst brann, COWI
- Beregning av støy Sweco
- Overordnet notat vann- og avløp Structor
- Ledningskart M 1:1000/1:500 Structor
- Vurdering av lokal luftkvalitet
- Tverrforbindelse
- Kvalitet i planen

1 Sammendrag

Planbeskrivelsen er utformet etter Plan og bygningsloven (PBL. § 4-2), og skal beskrive planens formål, innhold, virkning og forhold til gjeldende rammer og retningslinjer.

Formålet med planen er å regulere området til boligbebyggelse/sentrumsformål i henhold til «Kommuneplanens arealdel 2018-2030». Sentrumsformål omfatter forretning, tjenesteyting og boligbebyggelse.

Området mot sjøen skal reguleres til offentlig friområde. Strandsonen reguleres til friområde-sjø med tilhørende strandsoner. Det er lagt vekt på gode gangforbindelser langs sjøen og broforbindelse over jernbanen, som også blir et barrierebrytende element mellom sjøsiden, Hommelvik sentrum og Hommelvik stasjon. Hommelvik stasjon skal fremstå som et kollektivknutepunkt, og Hommelvik som en styrket stasjonsby.

Planforslaget legger til rette for opp til 350 nye boenheter. Innenfor Planavgrensningen (markert som sentrumsformål i kommuneplanens arealdel), vil dette tislvare en utnyttelse på ca. 6 boenheter pr. dekar

Planprosessen og medvirkningsprosessen er utført etter krav som er satt i PBL.

Kommunedelplanen for Malvik (2018-2030) er gjeldende overordnet plan for området. Planområdet er revidert i kommuneplanen for å tilrettelegge for en detaljregulering som er i tråd med overordnede føringer; En tettere og mer kompakt byutvikling rundt kollektivknutepunkt enn hva eksisterende regulering legger opp til.

I hovedsak er planforslaget innenfor rammer som er satt i Kommuneplanens arealdel.

Illustrasjoner, utredninger og beskrivelse er utarbeidet etter maksimal utnyttelse som er tillatt gjennom planbestemmelser og plankart.

Tiltak etter planen skal prege utviklingen av Hommelvik sentrum i mange år fremover. Det er derfor lagt vekt på robusthet og fleksibilitet.

2 Bakgrunn

Forslagstiller og plankonsulent

Forslagsstiller: Hommelvik Stasjonsby AS
E-mail: oddstein.rygg@kjeldstad.no

Plankonsulent: Per Knudsen Arkitektkontor AS
Telefon: 73 52 91 30
E-mail: sfc@pka.no

2.1 Planens hensikt

Detaljreguleringen av Hommelvik Stasjonsby skal bidra til å sikre en langsiktig og bærekraftig utvikling i tråd med overordnede føringer om å planlegge for en mer kompakt tettstedutvikling rundt kollektivknutepunkt. Det skal være et viktig steg i utviklingen av Hommelvik som et attraktivt sentrumsområde, ta vare på badestranda, videreutvikle friområdet og Malvikstien samt sikre tilgjengelighet og almenhetens bruksrett.

Hensikten med planarbeidet er å regulere området til boligbebyggelse og sentrumsformål med tilhørende infrastruktur og uterom, samt offentlig friområde og torg. Areal mot sjøen reguleres til offentlig friområde hvor hensikten er å bevare og videreutvikle området til allmenn benyttelse. Bebyggelsen reguleres til boligbebyggelse og sentrumsformål som innbefatter boligbebyggelse, tjenesteyting, kontorer, hotell/overnatting og bevertning, herunder nødvendig uteoppholdsareal.

En ny overgang over jernbanen skal knytte sentrum og sjøsiden sammen ved kollektivknutepunktet (jernbanestasjonen).

Planforslaget skal ha en trinnvis utbygging over flere år. Det er derfor ønskelig med fleksibilitet innenfor de ulike formålene.

Planområdet er samlet 135 dekar, derav reguleres 44 dekar Bebyggelse, Torg og teknisk infrastruktur.

2.2 Eierforhold

Planområdet eies i dag av:
Hommelvik Sjøside Moan AS
Bane NOR Eiendom AS

2.3 Tidligere vedtak

Det er ikke gjort tidligere vedtak i planarbeidet.

Planområdet omfatter vedtatt reguleringsplan, samt kjøpekontrakt mellom Malvik kommune og Hommelvik Sjøside AS:

Reguleringsplan Moan – Sandfjæra vedtatt av Malvik kommune 2007 – 2009 – 2012.

Kjøpekontrakt mellom Malvik kommune og Hommelvik Sjøside Moan AS 2013.

2.4 Krav om konsekvensutredning

Planforslaget er konsekvensutredet gjennom områderegulering for Hommelvik Sentrum. Det er derfor vurdert at planforslaget ikke faller inn under reglene for planprogram og konsekvensutredning.

3 Planprosess

Det ble holdt formøte med kommunen 13.08.2020.

Oppstartsmøte 11.11. 2020.

Varsel om oppstart 05.12.20, med frist for innspill 12.01.21

3.1 Samråd og medvirkningsprosess

Samråd- og medvirkningsprosess er avholdt etter krav som stilles i PBL.

Forslagsstiller valgte å lansere planene offentlig i forkant av planoppstart. Lanseringen ble gjort gjennom en digital pressekonferanse (pga covid-19). I tilknytning til lanseringen ble en egen nettside for prosjektet presentert. Forslagsstiller har i tillegg opprettet eget prosjektkontor hvor planene er presentert på plansjer samt egen video som viser området ferdig utbygd. Prosjektkontoret har vært åpent for interesserte siden lanseringen 4. juni 2020. Mange har besøkt kontoret og det er i tillegg avholdt flere møter med interesseorganisasjoner.

Planoppstart er varslet bredt til berørte fagmyndigheter, grunneiere, naboer og andre berørte. Omfanget av varsling har foregått i samråd med Malvik kommune.

Gjennom planprosessen er det avholdt medvirkningsmøter med blant annet Eldreråd, Ungdomsråd, Brukerutvalg, naboer og interesseorganisasjoner. Det er avholdt møter med Bane NOR og regionalt planforum.

Innspill til varsel om oppstart er svart ut i eget dokument (Se vedlegg 03)

Dette gjenspeiler kommuneplanens **samfunnsdel 2018-2030**, med blant annet punktene:

En pådriver i helhetlig og fremtidsrettet samfunnsplanlegging

- 1.1 Vi skal ta vare på våre natur- og energiresurser for framtidige generasjoner gjennom langsiktig arealplanlegging.
- 1.2 Vi skal konsentrere bebyggelsessonene og legge til rette for at det er mulig å nå arbeidsplasser og private/offentlige servicetjenester med begrenset bruk av bil. Vi skal ta aktiv del i arbeidet med utvikling og oppfølging av byutviklingsavtaler for å nå nullutslippsmålet slik at alle nye transportbehov ved byvekst løses ved gange, sykkel eller kollektivtransport.

Attraktiv kommune for næringsetablering og boligbygging gjennom aktivt regionalt samspill

- 2.1 Vi skal arbeide for å utvikle attraktive og positive bomiljø ut fra et livsløpsperspektiv, og tilrettelegge for mangfold i boligbyggingen som sikrer flere sosiale grupper mulighet til å kjøpe sin egen bolig.
- 2.3 Utvikling av nye regionale næringsområder skal skje i samarbeid med kommunene i Trondheimsregionen og i tråd med bestemmelser i interkommunal arealplan (IKAP).
- 2.6 Vi skal styrke kollektivknutepunkt og arbeide for et fleksibelt, rimelig og godt utbygd kollektivtilbud innenfor og på tvers av kommunegrensene.

Velge å leve sundt

- 3.2 Vi skal gjøre det enklere og mer attraktivt å gå og sykle ved å videreutvikle et godt utbygd sammenhengende og trafiksikkert gang- og sykkelvegnett.
- 3.3 Vi skal sikre tilgang til sjø, strandsoner, utfartsområder og park/grøntanlegg.
- 3.4 Vi skal tilrettelegge friluftsområder, og samtidig ta vare på primærnæring og biologisk mangfold. Vi skal utvikle Malviks del av den sammenhengende kyststien mellom Trondheim og Stjørdal når jernbanen er lagt i tunnel.

Sterkt Jordvern, god miljøaktivitet og naturmangfold

- 7.1 Ved planlegging og utbygging av konsentrerte nærings- og boligområder i Hommelvik, på Sveberg og Vikhammer skal det benyttes miljøeffektive og klimavennlige løsninger.
- 7.2 Vi skal bidra til å redusere utslipp fra motorisert transport.

Aktuelle bestemmelser og retningslinjer knyttet til formål (S3)

Sone S3 inngår som sone A i arealdelen, og omfatter fortetting/omforming i sone A, med følgende konkrete bestemmelser:

Sone	Boligtype	Byggehøyde	Utnyttelsesgrad (% BYA og min. boenheter pr. daa) *	MUA per boenhet **	Parkeringskrav bil per boenhet og maksimum andel bakkeparkering ***	Avfalls- løsning	Reguleringskrav
A	Flerbruksenheter/leiligheter	3-6 etg.	% BYA = 40 % Minimum 5 boenheter pr. daa.	40 m ² hvorav min. 50% i fellesløsning	Max 1 pr boenhet med fellesløsning i kjeller. Ikke tillatt med parkering på bakkenivå.	Felles nedgravd	Reguleringsplan ved fortetting med 3 eller flere boenheter.

Figur 2: Utklipp fra bestemmelsene i kommuneplanens arealdel (S3).

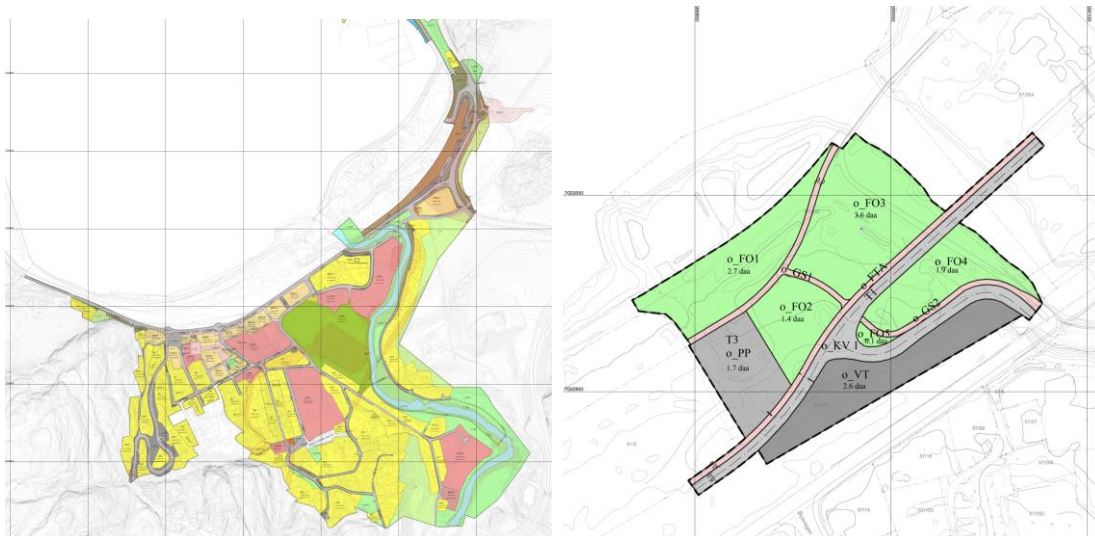


Figur: Kommunedelplanen for nytt jernbanespor mellom Trondheim og Hommelvik har vært en viktig premisse for for reguleringsplanen, herunder Utredningsrapport arealavklaring Hommelvik og Stjørdal stasjon, 14.09.2020 er lagt til grunn for planarbeidet. Infratraktur og bebyggelse på begge sider av planlagt jernbanespor er satt med hensiktsmessig avstand til fremtidige spor.

6.1.1 Eksisterende reguleringsplan

Foreslått avgrensning er i hovedsak regulert av «Reguleringsplan Moan Sandfjæra»-

6.2 Tilgrensende planer:



Figur: Planid 201205 – Områderegulering for Hommelvik sentrum. Områdeplanen for sentrum har gitt vesentlige føringer for detaljreguleringen av Hommelvik stasjonsby. Spesielt gjelder dette byggehøyder og vidreføring av siktrom.

Figur: Mindre reguleringsendring av reguleringsplan for Moan og Sandfjæra, PlanID: 201104, er integrert i planforslaget.

7 Eksisterende forhold i planområdet

7.1 Beliggenhet og arealbruk

Det aktuelle området «Moan» er del av et større utbyggingsområde mellom jernbanen og sjøen i Hommelvik sentrum. Området ligger på vestsiden av elva Homla. På østsiden av elva (Sandfjæra) er området allerede utbygget, hovedsakelig med boliger.

Området har tidligere blitt benyttet til sagbruks- og trelastvirksomhet, og fremstår i dag som et forfalt industriområde preget av gjengroing. Nord i planområdet ligger en flott langgrunn sandstrand for bading og opphold.

Sør i planområdet ligger jernbanen som en fysisk barriere. Området nås via Havnevegen fra rundkjøringen i øst eller fra Malviksvegen og under jernbanen ved Homla og er derfor lite tilgjengelig fra sentrum både for kjørende og myke trafikanter.

Det tidligere industriområdet og stranda deles av Havnevegen som også benyttes til industriell ferdsel til Djupvasskaia i vest. Veggen er i tillegg en viktig ferdselsåre for tur og rekreasjon.

Strandområdene og opparbeidet friområde mot elva, er mye brukt som rekreasjonsareal for innbyggerne i Hommelvik. Områdene er begrenset av Havnevegen som i dag ligger nær stranda. I området mellom Havnevegen og jernbanen vokser det kratt. Dette området brukes innimellom til lagerfunksjon. Ellers er det lite eller ingen bruk av dette arealet.

7.2 Topografi og landskap

Området ligger ut mot sjøen, inne i det skålformede landskapet som utgjør Hommelvik sentrum. Moan er en del av den flate kyststripa som omkranser selve Hommelvika, og er synlig fra store deler av sentrum og områdene rundt vika. Selve planområdet strekker seg langs nordsiden av jernbanen og vest for elva Homla. Området er relativt flatt, og skråner lett mot nord. Havnevegen ligger ca på kote 3,0, mens jernbanen ligger ca på kote 6,0.

Mot nord møter planområdet sjøen i en langstrakt og langgrunn sandstrand, Stasjonsfjæra. I øst avsluttes sandstranda mot Saligberget som er en liten odde med eksponert fjell som strekker seg ut i sjøen. I vest smalner området, og det blir brattere opp mot jernbanen og Stavsjøfjellet/Hesthuset.

7.3 Rekreasjonsverdi og barn og unges interesser

Saligberget og strandsonen har stor rekreasjonsverdi og er viktig for barn, unge og eldre. Dette er «bystranda» i Hommelvik, og den eneste delen av fjæra i tilknytning til sentrum der det er tilrettelagt for bading. Havnevegen benyttes som tursti gjennom området, videre til industriområdet på Djuvpasskaia og Malvikstien opp til Stavsjøen. Området mellom Havnevegen og jernbanen er lite tilgjengelig og har i dag ingen rekreasjonell verdi. Vest i planområdet er det i dag en småbåtslipp som benyttes av private småbåteiere.

7.4 Grunnforhold

Tidligere grunnundersøkelser indikerer at løsmassene i området består 10-30 m tykt lag av sand og silt over antatt leire. Det ligger også enkelte lommer med sensitiv leire. Fjellet i området ligger dypt, unntatt ved Saligberget hvor det er fjell i dagen. Berget overdekkes av et uregelmessig mektig morenelag av varierende fasthet. Områdestabiliteten for dagens situasjon i planområdet vurderes tilfredsstillende, og området er fra NVEs kriterier vurdert å ikke ligge innenfor aktsomhetsområde for områdeskred. Selv om det ikke er påvist sammenhengende lag med sprøbruddmateriale/kvikkleire i sjøkanten, er det imidlertid påvist løst lagrede løsmasser med jordartsmaterialer der flyteskred kan oppstå. I siste utarbeidede geotekniske vurderinger er flyteskred vurdert som lite aktuell problemstilling for selve utbyggingen (boligblokkene), men mulig relevant for eventuelle tiltak i sjø og helt ute i strandsonen.

Det er ikke registrert tegn på forurensset grunn (Miljødirektoratets kartverk). Trønderenergi har utført miljøgeologisk kartlegging i forbindelse med mellomlagring av vindmøller noen områder viser noe forurensning (se også ROS analyse).

Tilknyttet detaljreguleringen, er det foretatt geotekniske vurderinger der utbyggingen synes gjennomførbar med tradisjonelle geotekniske prinsipper for byggegrop og fundamentering. (Vedlegg 14 geoteknisk rapport)

7.5 Naturforhold

Saligberget og stranda er viktige naturforhold inne i planområdet. Arealet mellom Havnevegen og jernbanen har ingen registrerte viktige naturressurser.

Åtte ulike plantesamfunn er registrert på dette området, en av dem er sanddynevegetasjon. Lokaliteten er den eneste i kommunen med sanddynevegetasjon, men den er sterkt fragmentert. Ellers dominerer tangvoller og forstrandvegetasjon. Rynkerose er den mest uvanlige arten registrert her.

7.6 Rekreasjonsverdi/ barn og unges interesse

Saligberget og strandsonen har stor rekreasjonsverdi og er viktig for barn, unge og eldre. Området er i dag ikke universelt tilgjengelig, opparbeidet med servicefunksuner belysning mm.

7.7 Kulturminner

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Det er ikke registrert meldepliktige SEFRAK-registrerte bygninger innenfor planområdet (Kilde: kartverk- riksantikvaren)

Området har tidligere vært benyttet til trelast- og industrivirksomhet. Spor etter kai og piranlegg er fortsatt synlig og bør bli bevart og/eller videreført. 3 naust er intakt nær strandlinjen.

7.8 Trafikkforhold

All tilkomst for trafikk kommer i dag fra Malvikvegen og Øyavegen i Sør. Det er opparbeidet gang og sykkelveg fram til planområdet i øst. Vidre går Hvannevegen gjennom planområdet langs sjøen til Djupvasskaia i øst. Havnevegen er i dag ikke opparbeidet som gangveg. Jernbannen ligger i dag som en barriere mellom planområdet og Hommelvik sentrum.

7.9 Kollektivtilbud

Hommelvik sentrum har i dag god kollektivdekning og planområdet ligger nært kollektivknutepunktet. Jernbanesporene ligger derimot som en barriere for tilgjengeligheten. Det planlegges ytterligere opprustning av jernbanetilbudet.

7.10 Gang og sykkel

Som en del av utbygging og regulering øst for planområdet, er det tilrettelagt for gode gang og sykkeltilbud. Dette videreføres med Havnevegen og sti langs sjøen.

7.11 Støy

Planområdet er utsatt for støy både fra jernbane og veg. Deler av planområdet blir derfor liggende innenfor gul støysone. I planarbeidet har det derfor vært nødvendig å samarbeide tett med rådgivende ingeniør akustikk, RIAKU for å tilpasse planens arealbruk for støyfølsomt bruk. (Se vedlegg 17 Støyrapport)

7.12 Luftforurensning

Planområdet ligger i god avstand til E6 og antas å ikke være påvirket av luftforurensning fra vegtrafikk fra E6. Tettere på planområdet ligger Malviksvegen og Havnevegen. Malviksvegen hadde i 2019 en ÅDT på 6900 med en tungtrafikkandel på 7 %. Veggen ligger ca. 30-60 m sør for planområdet og er avgrenset av Nordlandsbanen. For Havnevegen er det ikke registrert trafikkmengde, men denne antas å ha ubetydelig trafikk med hensyn på luftforurensning. Videre ligger Nordlandsbanen tett på planområdet.

Det er gjennomgått måledata fra nærmeste målestasjon til planområdet (Strinda/Moholt), luftsonekart utarbeidet av Miljødirektoratet (Fagbruktertjenesten), trafikkdata samt erfaringer fra tilsvarende prosjekt tett på planområdet. Det vurderes slik at planforslaget (Hommervik Stasjonsby) ikke vil være berørt av gul eller rød luftforurensningssone i henhold til T-1520 og at tiltak mot luftforurensning i planforslaget ikke vil være nødvendig.

Anleggstrafikk vil kunne føre til mer oppvirvling av støv i området, særlig under masseutskifting og transport av masser. *(Se vedlegg 20: Notat for luftkvalitet)*

8 Beskrivelse av planforslaget

8.1 Hovedformål

Planforslaget skal tilrettelegge for ny bebyggelse i henhold til formål i kommuneplanens arealdel. Det er planlagt ca. 28.200 m² BRA ny bebyggelse, der mesteparten er boligbebyggelse (95%). Planen skal etablere et offentlig friområde som også omfatter stranda ned mot sjøen, videreføring av Malvikstien samt bygge opp om et kollektivknutepunkt med en ny tverrforbindelse, en universell tilgjengelig overgang over jernbanen, mellom sentrum, friområdet og stranda.

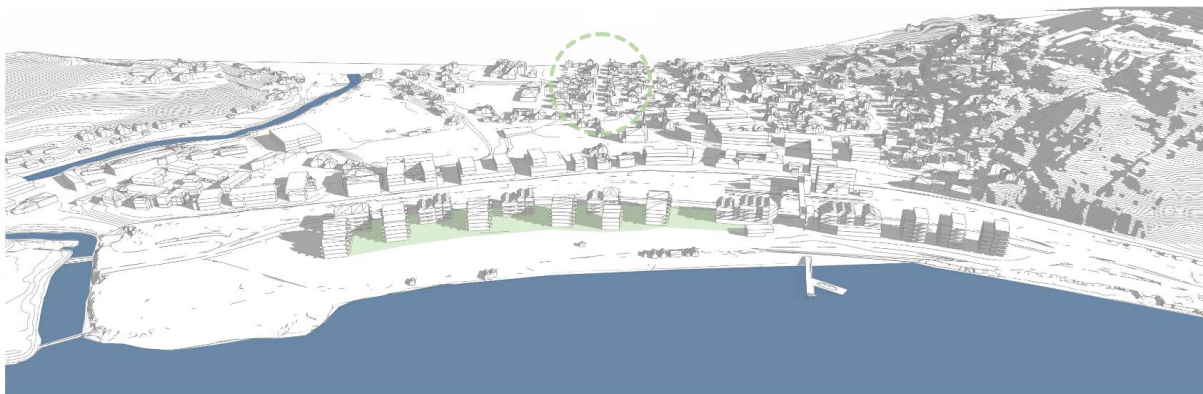
Arealbruk- arealformål

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1113 - Boligbebyggelse-blokkbebyggelse (8)	15,2
1130 - Sentrumsformål (3)	4,8
Sum areal denne kategori:	19,9
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (2)	8,3
2013 - Torg	0,8
2015 - Gang-/sykkelveg (2)	3,0
2016 - Gangveg/gangareal/gågate (2)	1,9
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (3)	4,7
2021 - Trasé for jernbane	1,7
2070 - Kollektivknutepunkt	0,5
2800 - Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer (4)	3,8
Sum areal denne kategori:	22,8
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3040 - Friområde (4)	29,3
Sum areal denne kategori:	29,3
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	Areal (daa)
8300 - Fiske	1,3
8710 - Friluftsområde i sjø og vassdrag (3)	57,5
8800 - Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone	7,8
Sum areal denne kategori:	66,4
Totalt alle kategorier: 138,2	

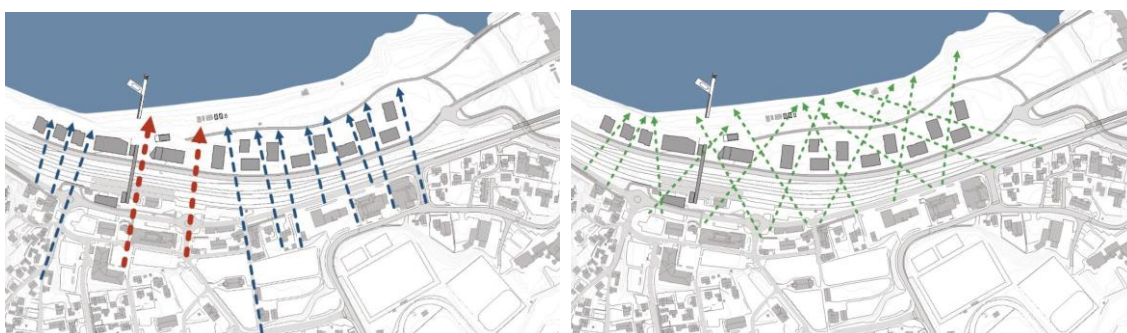
Figur: Arealformål

8.2 Bebyggelse og anlegg (Boligbebyggelse og sentrumsformål)

Planområdet omfatter bebyggelse for sentrumsformål og boliger. Sentrumsformål med forretninger, bevertning, næring, mm er konsentrert ved det nye Strandtorget og tverrforbindelsen over jernbanen til kollektivknutepunktet. Boligbebyggelsen er planlagt for en variert beboersammensetning. Øst for tverrforbindelsen og Strandtorget er den organisert rundt gårdsrom, kalt strandtun og er tilrettelagt for barnefamilier. Bebyggelsen i vest og rundt Strandtorget er mer urban, har mindre uterom og egner seg for små husstander, enslige, eldre, pensjonister og pendlere.



Figur: Eksisterende historiske bebyggelsestruktur i Hommelvik sentrum inspirerer til det nye boligområdet Hommelvik Stasjonsby. (Se også vedlegg 7 Illustrasjonshefte)



Figur: Diagonale og rette siktrom gjennom bebyggelsen. Et lite fotavtrykk og uterom på hver side av bebyggelsen, vil åpne for gode siktrom. Røde piler viser to hovedsiktrom.

Trinnvis utbygging

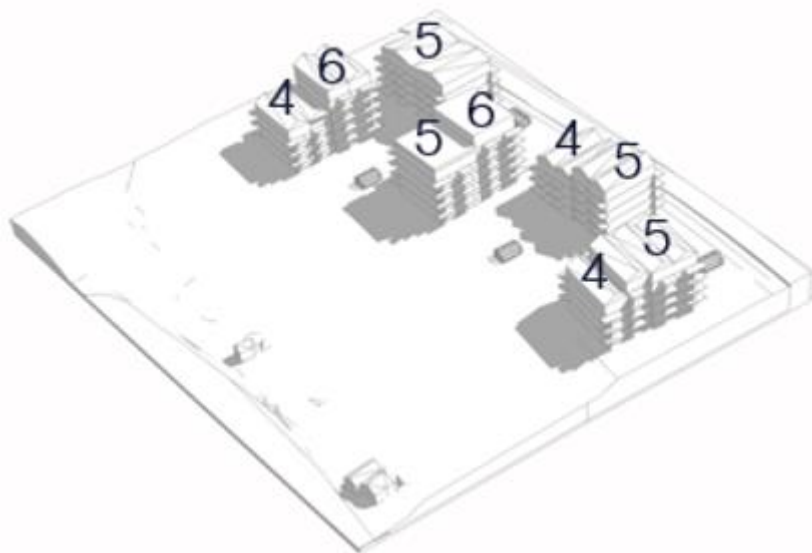
Ny infrastruktur etableres som fase 1 i utbyggingen. All biltrafikk flyttes fra friområdet til den nye Havnevegen som legges langs jernbanen og tverrforbindelsen fra sentrum til stranda bygges over jernbanen.

Utbyggingen planlegges gjennomført i en tidsperiode på 10-15 år og i flere byggetrinn. Byggetrinn 1 er sentrumsformål BS₃ med tilhørende torg o_ ST. Utbyggingen av boligbebyggelsen BBB₁ er planlagt fra vest mot øst. Sentrumsformål BS₂ vil være mer avhengig av etterspørsel og kan bygges parallelt med de andre byggetrinnene eller senere.

Det vil utarbeides utomhusplaner som viser midlertidig opparbeidelse for byggetrinnene slik at en mest mulig grad ferdigstiller hvert byggetrinn.

8.2.2 Bebyggelsens høyde

Den regulerte høyden kan variere innenfor utbyggingsområdene, og foreslås mellom 2-6 etasjer. Dette gir fleksibilitet i prosjekteringsfasen for tilpassing til skala, sol- og utsiktsforhold, samt områdets arkitektoniske identitet og helhetsuttrykk.



Figur: Maksimalt regulert BRA innenfor hvert utbyggingsområde vil sikre variasjon i byggehøyden.



Figur: Planforslaget legger opp til byggehøyder som er angitt i kommuneplanens arealdel, fra 3- 6 etasjer. Bebyggelsens høyde er tilpasset regulert sentrumsbebyggelse på sørsiden av jernbanen. Høyest bebyggelse tillates i øst og vest.

8.2.3 Grad av utnyttning

Det reguleres for maksimalt 31.700 m² BRA bebyggelse innenfor planområdet, der boligbebyggelsen utgjør 28 200 m² BRA, ca. 95%.

Planforslaget legger opp til en utnyttelse på maksimalt 350 boenheter. Planavgrensningen, markert som sentrumsformål i kommuneplanens arealdel, vil med dette gi en utnyttelse på ca. 6 boenheter pr. dekar. Bestemmelser i kommuneplanens arealdel angir minimumsutnyttelse på 5 boenheter pr. dekar for sentrumsformål.

Innenfor planlagte formål for bolig/sentrum/torgformål vil dette gi ca. 15 boenheter pr. dekar.

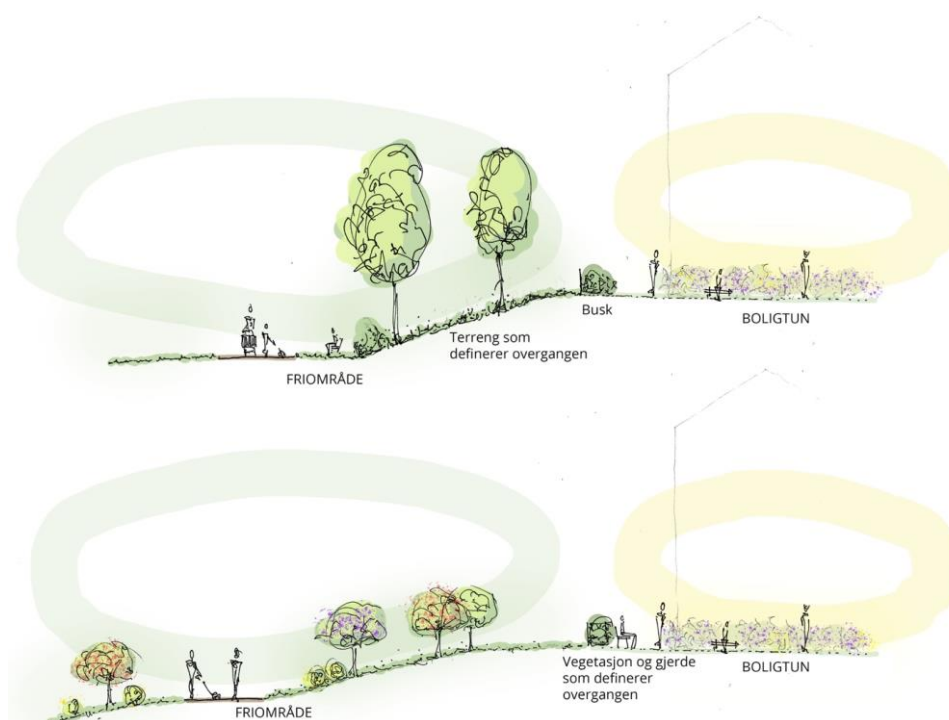
8.2.4 Uteoppholdsareal

Boligbebyggelsen langs jernbanen ligger 1,5-3 meter høyere enn friområdet og stranda. Her er det lagt særlig vekt på å planlegge for uterom som gir gode sol- og utsiktsforhold på bakkeplan, definerte strandtun og parklommer med nabolagskarakter og som har tydelige overganger mellom offentlige, halvprivate og private områder.

Uteområdene er hovedsakelig orientert sør-nord med tilgang til sol fra sør og utsikt mot sjøen i nord. Det foreslåtte bebyggelsesmønsteret gir variasjon i uterommene, med noen tun som er mer sørvendte, mens andre er mer orientert mot friområdet. Vedlagt ligger sol- og skyggediagram som viser hvordan uterommene er tilrettelagt gjennom dagen. Med bebyggelsen organisert i tun langs den nye Havnevegen, er uterommene med på å bygge opp om ulike nabolag. Bygningene sogner til ulike strandtun og uterom, og variasjonen i bebyggelsen gir et nettverk av uterom som kan gi ulike nyanser i identitet og aktivitet. Her vil strandtun, frukthager og sørvendte parklommer gi gode steder å være for både små og store beboere. Felles uterom for bebyggelse skal utformes etter krav fra kommuneplanen.

Det har vært særlig viktig å utforme tydelige overganger og skiller mellom offentlige, halv-private og private områder. Markerte overganger vil sikre at det offentlige friområdet oppleves tilgjengelig og allment for alle, ikke privatisert, samt sikre at boligenes fellesområder kjennes trygge og oversiktlige for beboerne. Erfaringer fra Ranheimsfjæra har vist at med et stort, aktivt friområde i umiddelbar nærhet til boligområdet, har det vært særlig viktig å skjerme boligenes fellesområder mot de offentlige områdene, for å unngå uønsket ferdsel på kvelds- og nattestid i boligområdet.

Overgangen mellom boligområdet og friområdet er markert på ulike måter. Den tydeligste utformingen gjøres med terrenggrep, der skråningen med vegetasjon markerer skillet mellom det offentlige og mer private. Overganger som ligger på samme terrengnivå er vanskeligere å markere, ettersom store, åpne flater uten vertikale avgrensninger i større grad oppfattes som samme sone, uavhengig av om det er endringer på bakken. Der skillet mellom offentlig og privat er på samme nivå er overgangen markert med tydelig beplantning, som også kan forsterkes med et enkelt gjerde.



Figur: - Overgangen mellom det offentlige friområdet og de halvprivate boliggunene markeres gjennom terrengforskjeller og vertikal vegetasjon.

På samme måte har det vært viktig å markere overgangen mellom felles uteareal for boligene og de private terrassene, slik at disse felles uteområdene ikke kjennes privatisert av nærliggende terrasser, og terrasser på bakkeplan kan benyttes mer usjenert.

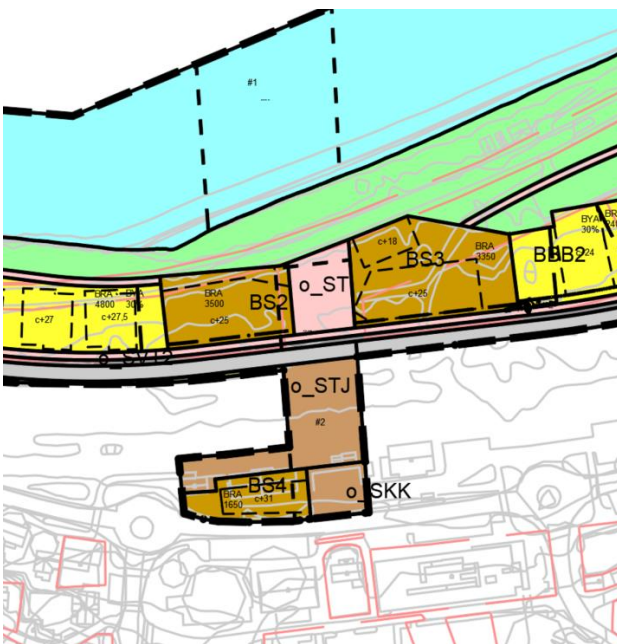
Uteromsregnskap for boligbebyggelse

Det er lagt vekt på å sikre gode uterom for boligområdet. Samtidig har det vært et fokus å sette av mest mulig allsidig og sammenhengende areal til friområdet langs Stasjonsfjæra. Det har derfor vært prioritert å sette av areal til offentlig friområde heller enn uteområde for boligene. Når det samtidig er et ønske om en relativt høy boligtetthet i sentrumsstrøk, både nasjonalt og fra fylkeskommunen, kommunens og utbygger, gir dette et høyere krav til samlet uteoppholdsareal. Ettersom friområdet ligger i umiddelbar tilknytning og er lett tilgjengelig for samtlige beboere i planområdet, er det naturlig å se uteområdene til boligbebyggelsen og friområdet i sammenheng.

Uteromsregnskapet er tatt med utgangspunkt i 28 200 m² BRA boligbebyggelse (ekskl. private uterom) Dette kan løses på egen tomt. Reguleringsbestemmelsene åpner for at opp til 1/3 av uterommet kan medregnes fra friområdet i nord.

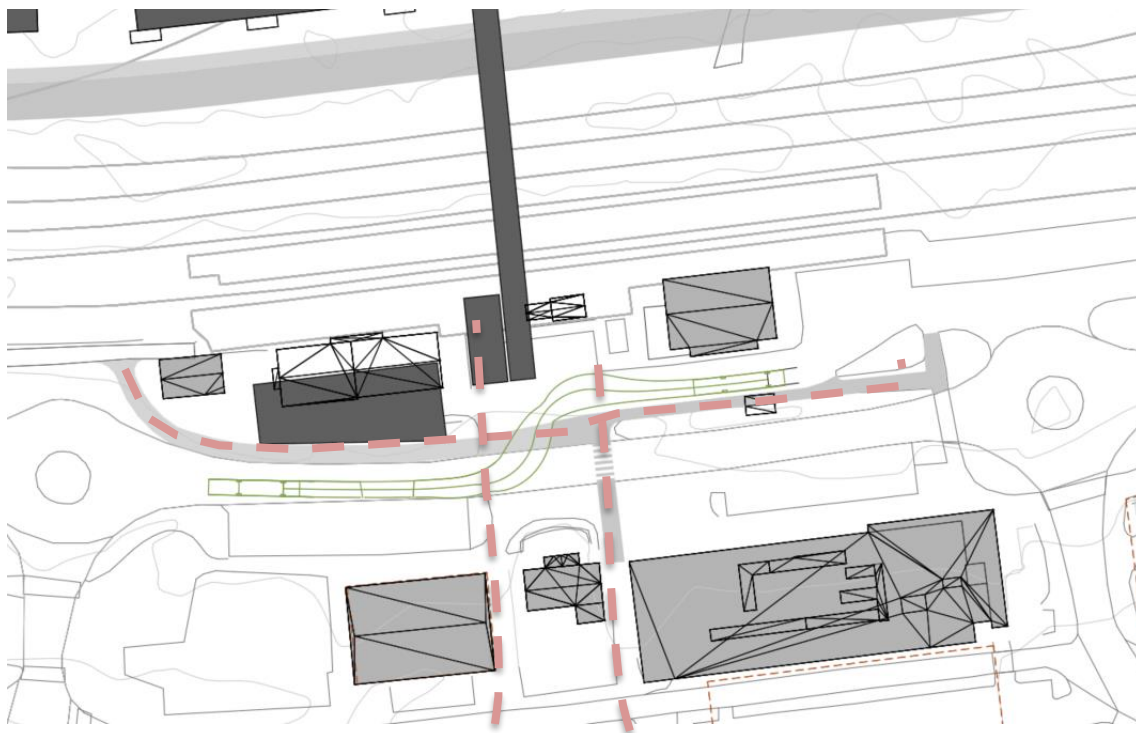
8.3 Samferdsel og teknisk infrastruktur

I forbindelse med Hommelvik stasjon er det planlagt en ny tverrforbindelse i form av en bro over jernbanen som knytter området sammen med byen for gående og syklende og universelt tilgjengelig med heis og trapp på hver side. I krysningspunktet mellom Malvikstien og tverrforbindelsen, er det planlagt et urbant uterom, Strandtorget som knytter sammen mer offentlige formål på bakkeplan med friområdet og sjøen. I tilknytning til Strandtorget er det også tilrettelagt for badepir med badsstu og stupetårn som både øker aktiviteten og attraktiviteten for torget og friområdet og som skaper et visuelt blikkfang fra tverrforbindelsen og over torget og forsterker siktrommet fra Rådhuset til sjøen.



8.3.2 Kollektivknutepunkt

o_SKK blir en del av kollektivknutepunktet med jernbanestasjon og bussholdeplass. Området er planlagt opparbeidet som kollektivknutepunkt og med gjennomkjøring av buss til dagens bussholdeplass. Kollektivknutepunkt er og vil bli et viktig og sentralt rom for Hommelvik sentrum. Utforming av plassen øst for torget, bør ses på i en helhet i fremtidige planer. Torgarealet er tilrettelagt for gjennomkjøring for dagens busstrasé. Det stilles krav til opparbeidelsesplan av kollektivknutepunktet ved rammesøknad til bebyggelse i BS1



Figur: Kollektivknutepunkt skal innha funksjonene for drift av busstasjon, tilkomst til jernbaneplattform, gangareal for myke trafikater og trapp heisrom til ovegangsbu.

8.3.3 Trase for Jernbane

Planforslaget tilrettelegger for fire jernbanespor. Formålsgrense for jrnbanetraseen ligger innfor Bane NORS eiendommer.

Formålet skal betjene jernbanetrafikken til eksisterende og fremtidig jernbanespor. Innefor bestemmelsesområde for jernbaneovergang forutsettes det en tverforbindelse over jernbanen. Denne er prosjekter i henhold til fremtidig drift av kollektivknutepunkt, og som en naturlig gangforbindelse over jernbanen. (se vedlegg 21- Tverrforbindelse)

8.3.4 Trafikk

Havnevegen

Nye Havnevegen legges inntil jernbanen. Havnevegen skal opparbeides som en bymessig gate, med vegbane for kjøretøy, gang- sykkelveg, gateparkering og grønnstruktur. Tverrforbindelsen i form av bro med heis og trapp på begge sider av jernbanen gir en sikker og god fobindelse for myke trafikanter mellom sørsiden og nordsiden av jernbanen.

Parkering

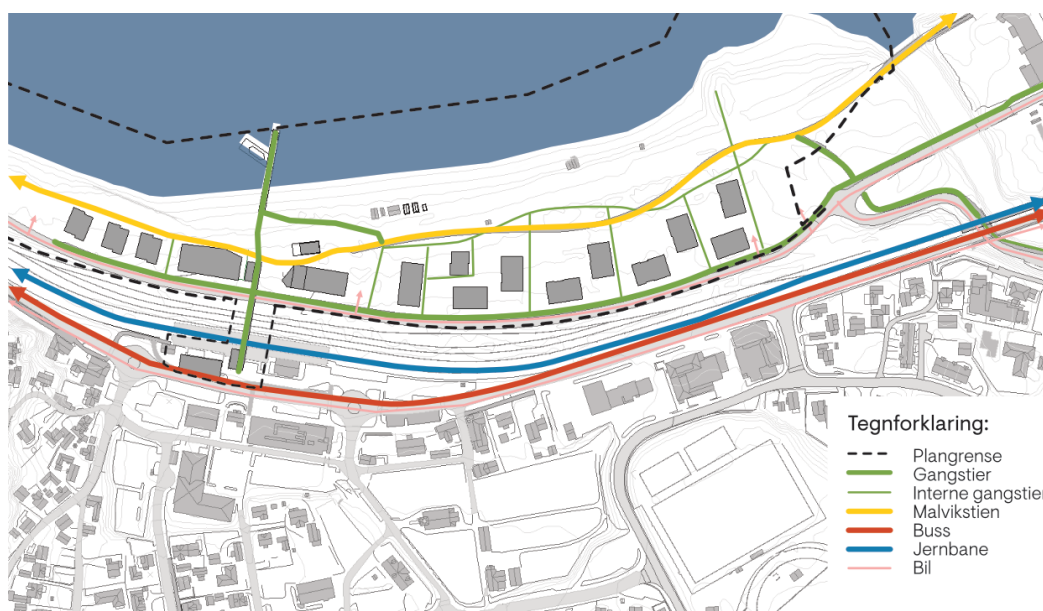
Boligparkering er planlagt i p-kjeller med adkomst via offentlig parkeringsplass i øst og ved nedkjøringsrampe ved sentrumsbebyggelsen øst for Strandtorget. Det er parallellparkering langs Havnevegen for næringsdrivende og besøkende. Den offentlige parkeringsplassen i øst er planlagt for friområdet. Den private parkeringsplassen i vest er planlagt for sentrumsområdet BS2, for pendlere og snuplass for renovasjon.

Malvikstien

Malvikstien skal opparbeides som gangveg for myke trafikanter. Den blir universell tilgjengelig og med parkbelysning.

Tverrforbindelsen

I form av en bro med heis og trapp på begge sider av jernbanen, gir tverrforbindelsen en trafiksikker og god forbindelse for myke trafikanter mellom sørsiden og nordsiden av jernbanen, fra sentrum til Hommelvik Stasjonsby, friområdet med Malvikstien og til stranda.



Figur: Planlagt trafikksituasjon.

Gangstier

Langs Havnevegen er det planlagt en hovedgang- og sykkelveg og fra denne går en rekke interne gangstier som skaper mange og gode forbindelser til Malvikstien og friområdet.

8.3.5 8.7 Vann og avløp

Friområdet gir gode muligheter for fordrøyning, i tillegg til at området skråner lett mot sjøen i nord. Prosjekterte spillvannrør er tenkt langs ny etablert Malviksti, brannrør legges i Malvikvegen. (se vedlegg 18: Overordnet vann og avløp)

8.3.6 Renovasjon

Renovasjon skal løses med nedgravd løsning. Det er satt av tilstrekkelig plass for avfallsløsning langs Havnevegen.

8.3.7 Parkering og varelevering

Parkering og varelevering skjer fra den nyetablerte Havnevegen.

8.4 Grønnstruktur

8.4.1 Offentlig friområde

Planområdet er regulert til henholdsvis friområde, og bolig- og sentrumsformål. Friområdet er offentlig tilgjengelig og ligger i fortsettelsen av friområdet langs kysten ved Sandfjæra.

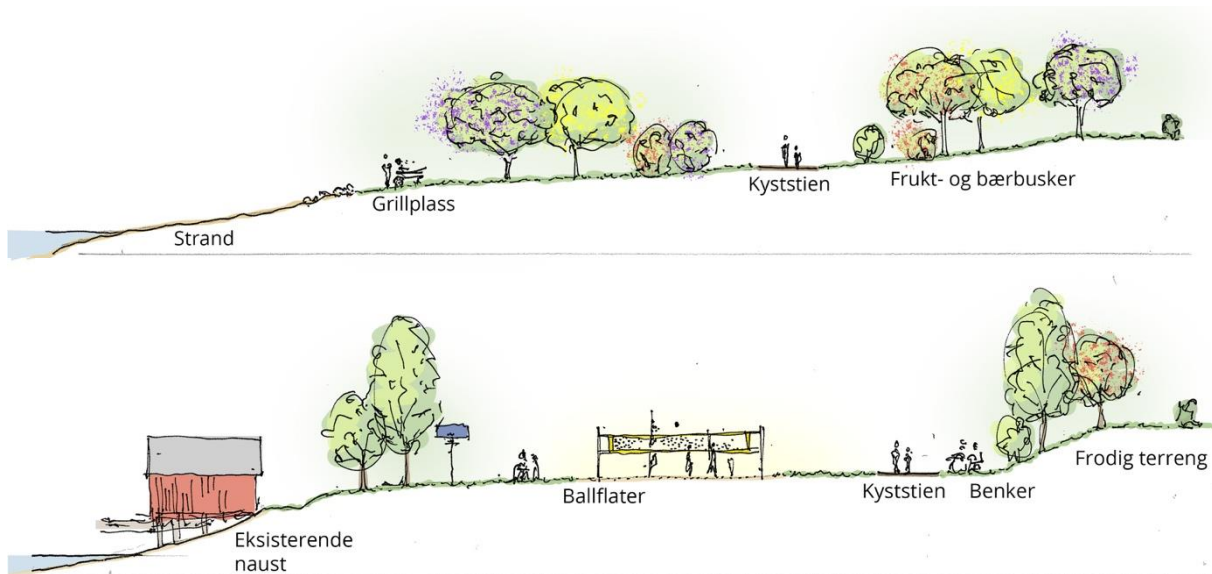
Hovedmålet er å legge til rette for ferdsel, bading, lek og opphold for allmenheten. Stasjonsfjæra bevares i sin helhet, restaureres og gjøres tilgjengelig for alle. En utvidelse av friområdet vil bedre rekreasjonsverdien, og utforming av denne må gjøres i samarbeid med befolkningen.

Friluftsområdet må planlegges i samarbeid med hommelvikingene selv. Barn og unge er særlig viktige medvirkere her. Forøvrig er det lagt til rette for et grønt parklandskap, frukt- og bærbusker, et buktende terreng, ballflater og styrketreningsareal, badepir med badstue, i tillegg til benker og spiseplasser både mellom grønne treklynger og i med utsyn over stranda og fjorden. I tillegg til de eksisterende naustene som står på området er det foreslått å supplere med nye naust som kan inneholde fasiliteter som offentlige toaletter, kajakkhotell og utstyr til aktiviteter som SUP, kiting og fiske.



Figur 1 - Prinsipp som viser hvordan Malvikstien blir en variert og attraktiv turvei, som samtidig kobler sammen de ulike aktivitetsområdene. Endelig utforming og innhold av aktiviteter må gjøres i detaljprosjektet, i tett samarbeid med brukerne i Hommelvik.

Havnevegen er flyttet inntil jernbanen slik at forlengelsen av Malvikstien slynger seg gjennom området. Stien er planlagt å være universell tilgjengelig, sikre tilkomst til alle deler av området og gi en variert og vakker opplevelse langsmed fjæra. Innenfor strandlinja opparbeides området med plen, eng og vegetasjon, i tillegg til tursti og aktivitetssoner. Malvikstien slynger seg gjennom dette området for å knytte sammen de ulike aktivitetssonene med strandlinja. Her beveger man seg gjennom et landskap som varierer fra å gå mellom gresskledd koller, gjennom en fruktlund, forbi sandvolleyball og piknikplasser, over et aktivt torg, tett på den frodige skråningen eller lenger ute med nesa i vinden.



Figur 2 - Variasjoner av aktiviteter og opplevelser langs Malvikstien.

I øst kobler stien seg på stien mot Sandfjæra og gangveien opp langs Homla, og i vest kobler den seg på veien til Djuvpvasskaia og stien opp mot Stavsjøen og marka. På midten kobler den seg på torget og gangbrua over til stasjonen og sentrum.

9 Virkninger av planforslaget

9.1 Forhold til overordnet plan

Detaljregulering er i hovedsak i samsvar med bestemmelser og retningslinjer som er lagt til grunn i KPA.

KPA regulerer området i sin helhet til sentumsformål (§12-5 Nr.1 Bebyggelse og anlegg) og Friområde i sjø og vassdrag (§12-5 Nr 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone) Planforslaget reguleres 58 dekar av sentrumsformål til Grønnstruktur (§12-5 Nr.3-Grønnstruktur).

KPA gir et grunnlag for felles uteoppholdsareal på min 40m² pr boenhet. Legger pr 100 m² BRA til grunn. Uteoppholdsareal

Planforslaget har noen andre formål enn det som er lagt til grunn i Kommunedelplanen for dobbeltspor. Formålene som er lagt til grunn er utarbeidet i samarbeid med Bane NOR, og vil ikke vanskeliggjøre utvikling av dobbeltspor.

Nye formål er valgt for å tilrettelegge for ny overgang for å styrke kollektivknutepunktet, og Hommelvik som stasjonsby.

9.2 Stedets karakter, byform og estetikk

Område som i dag er benyttet som friområde, lagerareal og Havnevegen, utvikles til den nye bydelen Hommelvik Stasjonsby.

Stranda videreføres urørt og det legges tilrette for å etablere naust og pir/kai for å videreutvikle historiske elementer til felles funksjoner tilgjengelig for alle. Planforslaget muliggjør brygge ut i sjøen for å tilrettelegge for stuping. Friområdet videreutvikles,

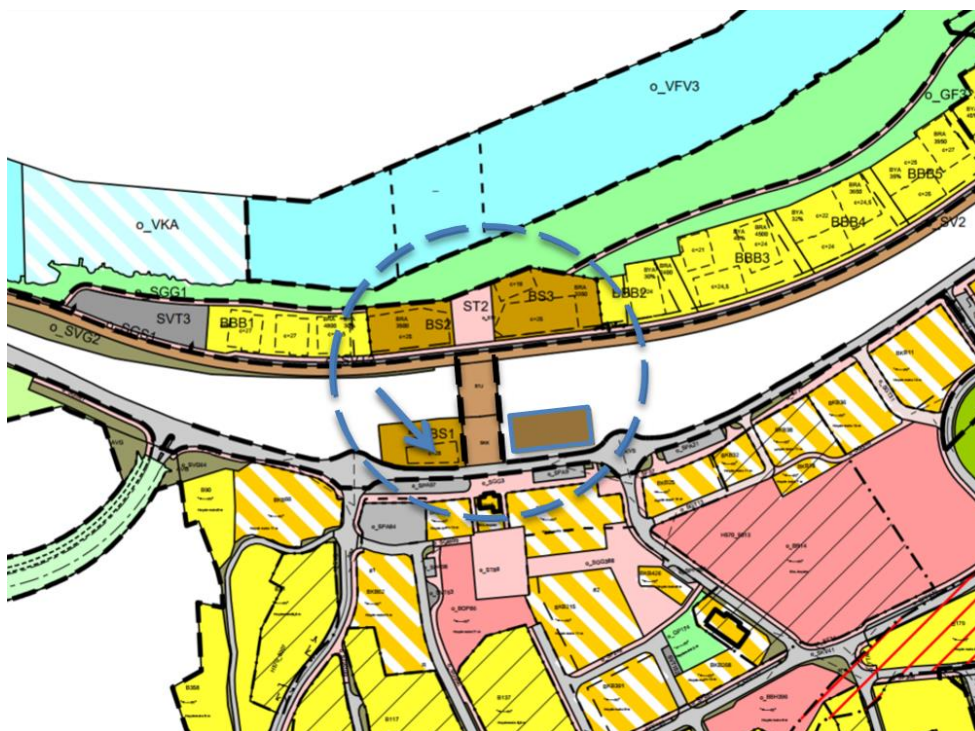
opprustes med ulike aktiviteter, gjøres universelt tilgjengelig og det skapes trygghet ved å installere utebelysning.

Kommunikasjonsårene samles ved at Havnevegen flyttes og legges langs jernbanen og erstattes av den nye Malvikstien, universelt tilrettelagt for myke trafikkanter. Det utvikles et omfattende og attraktivt gang- og sykkelvegnett. En rekke interne gangstier legger til rette for alle mange snarveier fra den nye Havnevegen til friområdet og stranda.

Det er i hovedsak det inngjerdete lagerarealet som utvikles til gode boligområder og boliger for folk med variert behov. En fortetting i henhold til nasjonale retningslinjer der beboerne tar seg lettvinnt til kollektivknutepunkt via den nye tverrforbindelsen som utbyggingen utløser.

Planområdet opparbeides med bymessige kvaliteter - uteoppholdsarealer og fasader som henvender seg mot gater og plasser, skaper liv og trygghet der folk går og oppholder seg.

Tverrforbindelsen og den nye Malvikstien er viktige forbindelser og bindeledd mellom Hommelvik sentrum, Hommelvik Stasjonsby og Hommelvik Sjøside. Tverrforbindelsen gjør det attraktivt å bevege seg på tvers av jernbanesporene og fjerner en stor barriere i forhold til dagens situasjon.



Figur: Detaljreguleringen muliggjør et samlet kollektivknutepunkt sentralt i Hommelvik, og tilrettelegger for en videre sentrum/knutepunktutvikling øst for jernbanen. Tverrforbindelsen over jernbanen blir en viktig barrierebryter. Sentrumsbebyggelse BS1 vil stå fram som et mulig landemerke for Hommelvik sentrum.

9.3 Barn og unges interesser

Friområdet opparbeides for å tilrettelegge for allsidig aktivitet for barn og unge i alle aldre. Stasjonsfjæra, som er et viktig friområde for barn og unge også i dag, bevares og tilrettelegges enda bedre, med flere fasiliteter og bedre tilgjengelighet for alle. I tillegg opparbeides området med frodig terreng, aktiviteter og god tilgjengelighet for gående og syklende.

Tverrforbindelsen er en trafiksikker og god forbindelse for myke trafikkanter mellom sørsiden og nordsiden av jernbanen, fra sentrum til Hommelvik Stasjonsby, friområdet med

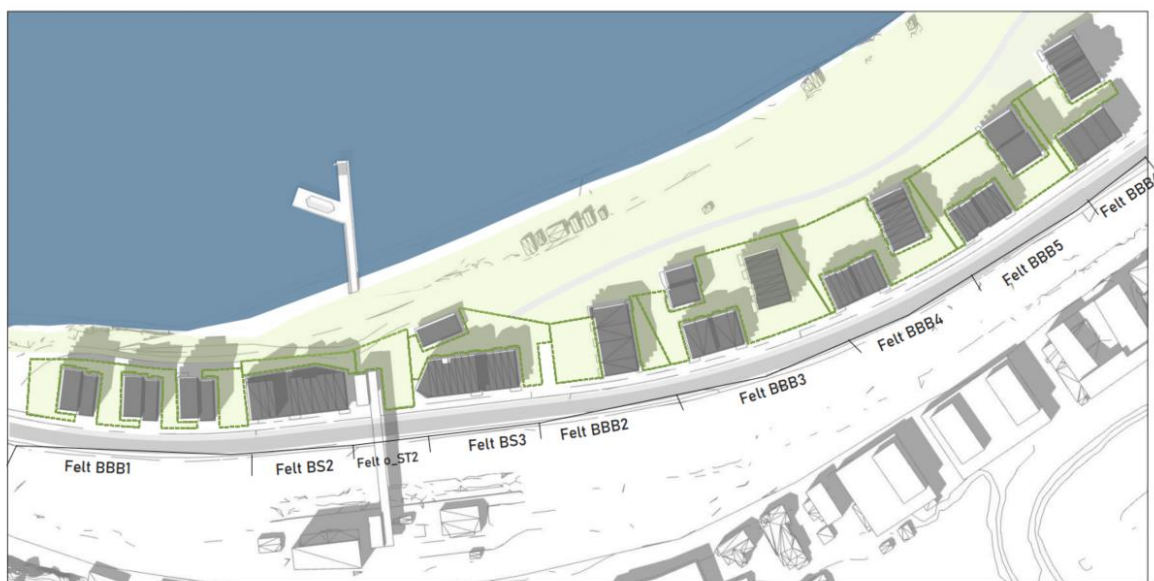
Malvikstien og til stranda. Jernbanen og kollektivknutepunktet er et målpunkt spesielt for unge som benytter kollektivtransport til studie- og fritidsreiser. Økt aktivitet ved stasjonen vil kunne øke trygghetsfølelsen for ungdom som reiser kollektivt

Boligområdene er planlagt med varierte uterom, kalt strandtun og sørvendte parklommer som henvender seg mot nye Havnevegen. Størrelse og antall legger til rette for nabolagsfølelse, med oversiktlige og trygge rammer for lek. Småbarnslekeplasser er planlagt i tunene mellom bebyggelsen mens strøk- og kvartalsleikeplassene sees i sammenheng med friområdet, og opparbeides som en del av dette.

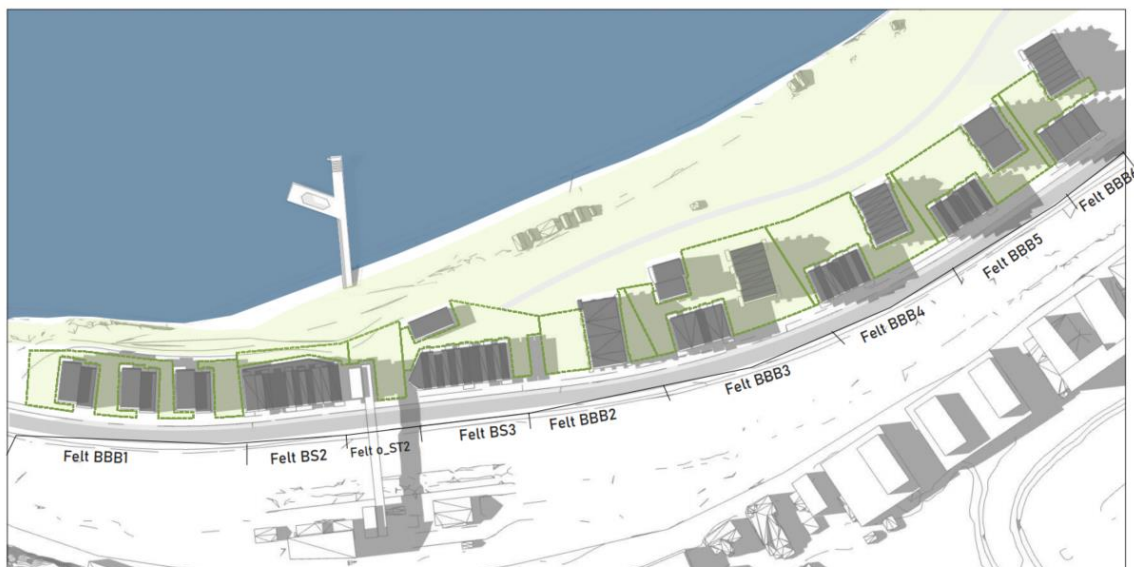
9.4 Sol skyggevirkning

Planforslaget tilrettelegger for bebyggelse som gir skygge på områder som i dag er solfylt. Bebyggelsen er konsentrert så langt sør i planområdet som mulig for å legge til rette for best mulig solforhold på friområdet.

Boligområdene har strandtun som er henvendt mot nord. Mellomrommene, siktrommene sikrer utearealene tilstrekkelig gode solforhold. Boligområdenes nærhet til friområde sikrer at disse også kan benyttes. De sørvendte parklommene har gode solforhold, men de må sikres i forhold til trafikk og støy.



23 juni kl 15



23 juni kl. 18



Solforhold med full utbygging



Solforhold med uten utbygging

23. juni kl 18.00



Solforhold med full utbygging

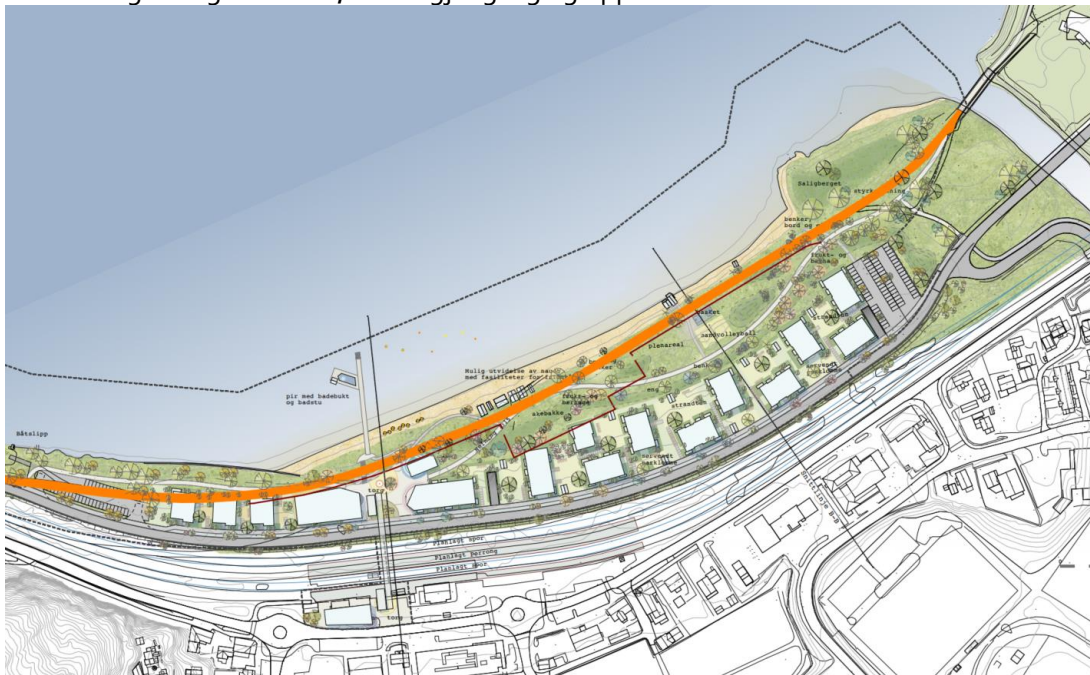


Solforhold med uten utbygging

21. mars kl 15

9.5 Friområde

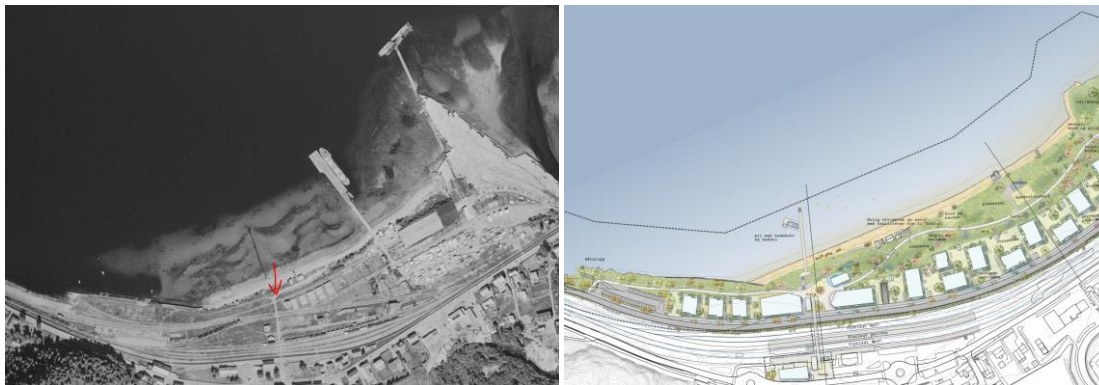
Planforslaget vil gi et større, mer tilgjengelig og opparbeidet friområde



Figur: Viser dagen havneveg (orange) og gjerde (rød), som avgrensar dagens friområde.

9.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredet kulturminner på planområdet. Planforslaget legger ikke hindringer for ivaretagelse av eksisterende naust, og rester etter gamle kai og piranlegg. Planforslaget legger tilrette for å bygge videre på de historiske elementene med etablering av flere naust og pir.



Figur: Planforslaget ivaretar viktig akse fra jernbanestasjonen og viderefører det historiske elementet med pir/kai i sjøen

9.7 Forhold til krav i Naturmangfoldsloven og naturmiljø

Planen er vurdert opp mot relevante bestemmelser i Naturmangfoldsloven, og ikke funnet i strid med disse.

9.8 Universell tilgjengelighet

Planen legger til rette for økt universell tilgjengelighet i hele planområdet. Det gjelder Havnegata, Malvikstien med adkomst til friområdet og stranda. Tverrforbindelsen i form av en bro med heis på begge sider eliminerer i tillegg jernbanen som en barriere. All bebyggelse utvikles i hht. plan- og bygningslovens bestemmelser om universell tilgjengelighet.

9.9 Trafikkforhold/kollektivtrafikk

Boligutbyggingen gir fortetting rundt kollektivknutepunkt med en lett tilgjengelig tverrforbindelse i form av en bro over jernbanen som knytter sentrum og Hommelvik stasjonsby sammen med kollektivknutepunktet.

Planforslaget vil generere mer trafikk som følge av utvikling av boliger og sentrumsformål.

9.10 Trafikk

Nye Havnevegen legges inntil jernbanen og erstattes av Malvikstien for myke trafikanter med lett tilgjengelighet til det offentlige friområdet både øst og vestover. Tverrforbindelsen i form av bro med heis og trapp på begge sider av jernbanen gir gode kollektivtrafikktilbud til buss og tog.

Biltrafikk som som i dag går langs offentlig friområde, blir flyttet mot jernbanelinjen, slik at offentlig friområde blir en egen sone for myke trafikanter.

Parkering

Planforslaget legger opp til parkering for besøkende og pendlere, samt parkering for bruk av tjenester innefor sentrumsformål. Parkeringsplassene legges hovedsakelig i kjeller.

Totalt tilfører planforslaget 315 nye parkeringsplasser for bil og ca. 700 nye parkeringsplasser for sykkel.

9.11 Konsekvenser for klima, det ytre miljø

Planen er vurdert opp mot relevante bestemmelser i Naturmangfoldsloven, og ikke funnet i strid med disse.

Planen bygger på prinsipp om 5 minutter byen – der boligareal når alle daglige funksjoner.

Planforslaget forsterker et felles mål om en bærekraftig planlegging, med fortetting rundt sentrumsområder og ved eksisterende infrastruktur. Planforslaget vil samtidig forsterke eksisterende kollektivknutepunkt, og gjøre dette mer tilgjengelig.

Dette er i henhold til nasjonale rettningslinjer for en bærekraftig planlegging.

Ved å utnytte eksisterende infrastruktur med «rett viksomhet på rett sted», er planen et viktig bidrag for en langsiktig klimatilpassing.



Figur: Planforslaget tilrettelegger for fortetting og knutepunktutvikling i et tidligere utbygget område.

Planforslaget skal sikre boligbygging og uteområder av høy kvalitet, nært tilknyttet friområder. Det legges i tillegg krav til opparbeidelse av offentlige friområder. Dette støtter opp om viktige målpunkt rundt sosial bærekraft.

Nærhet til kollektivknutepunkt og arbeidsplasser gjør tomten egnet for lav parkeringsdekning. Med en lav parkeringsdekning for bil (0,7 pr boenhet) sikres en mindre andel biltrafikk i området. Planforslaget åpner for å vurdere avvik fra parkeringskrav, tilknyttet personbil, dersom kompensierende tiltak gjøres. Dette åpner for økt bruk av f.eks delingsbil og lastesykler, i tillegg til å gi en fleksibilitet for fremtidige, miljøvennlige løsninger.

Sett i et stedsutviklingsviklingsperspektiv er det positivt å fortette i sentrumsnære områder, der mennesker i stor grad vil kunne velge å gå eller sykle til sentrum og andre nærliggende områder. Planforslaget legger opp til tett boligsammensetting, med bokvaliteter med skjermede felles og private uterom, nye gang- og sykkelforbindelser med muligheter til opphold og nærhet til marka i tillegg til andre grønne friområder.

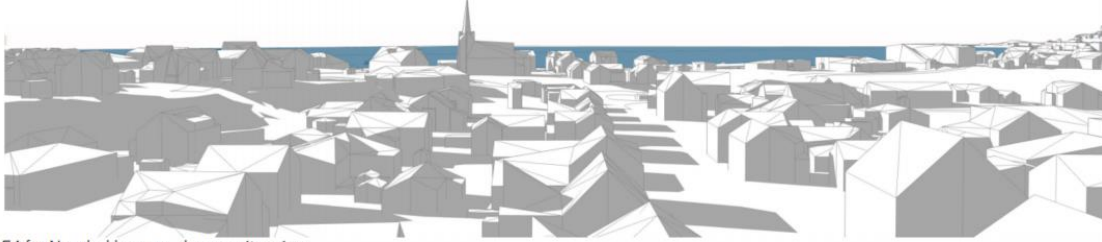
Planbestemmelsene muliggjør solceller på tak. Dette er også effektivisert gjennom bruk av saltak.

Det er lagt opp til naturlig og god fordrøyning.

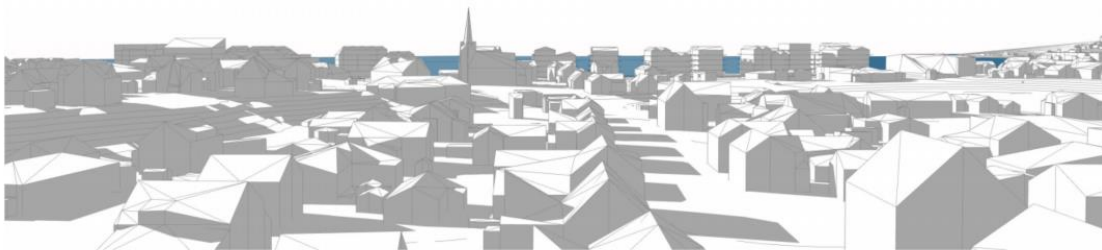
Kartlegging av sårbare arter, og rekkefølgekrav for sikring av håndtering av fremmede arter er sikret i planen.

9.12 Fjern- og nærvirkning

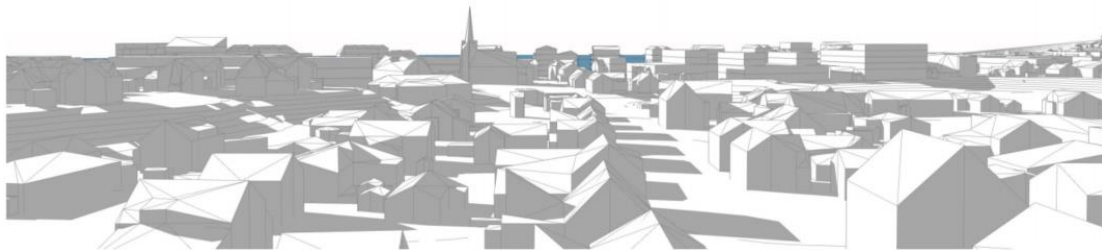
Planforslaget vil tilføre Hommelvik sentrum en betydelig økning av ny boligbebyggelse. Hommelvik Stasjonsby vil være synlig fra dagens sentrum (sør for området) og fra sjøen. De planlagte siktrommene gir utsikt til sjøen fra hommelvik sentrum. (se vedlegg 9 perspektiver).



F4 fra Nessbakkvegen, dagens situasjon



F4 fra Nessbakkvegen, Hommelvik stasjonsby



F4 fra Nessbakkvegen med regulert bebyggelse fra sentrumsplanen

(Se flere illustrasjoner for nær og fjærvirkning i vedlegg 7)