

19.01.2021
Roger Snustad
Trongdalen 10
7550 Hommelvik

pka
Brattørgata 5
Trondheim

Jeg viser til mottatt varsel om igangsetting av arbeidet med detaljplan for Moan- området i Hommelvik. Jeg har følgende merknader :

INNSPILL TIL PLANARBEIDET FOR «HOMMELVIK STASJONSBY»

Stasjonsbyen Hommelvik vokste hurtig fram i siste kvartal av 1800- tallet. Boliger og et rikt og variert næringsliv ble skapt i et samlet sentrum med klar bebyggelsesstruktur. Her bodde hommelvikingen, her arbeidet han og her fant han de fleste varer og tjenester han hadde bruk for.

Etter 2. verdenskrig har dette av ulike årsaker forvitret og tilbake står et tilnærmet utarmet og folketomt sentrum. Det er i denne sammenheng boligbygging på sjøsiden av jernbanesporene, Moan- byen, har sin store betydning. Riktig utført kan Moan- byen legge grunnlaget for ny vekst i stasjonsbyen Hommelvik.

Bebyggelsesstruktur

Detaljplanen for Moan- byen må bygge på eksisterende bebyggelsesstruktur på en slik måte at gaterommene i den eksisterende bebyggelsen visuelt sett føres helt ned til fjorden. Dette medfører bare en justering av det framlagte skisseforsaget, men krever i prinsippet en endring i strukturen fra tun til gaterom slik at byveven opprettholdes. «Direkte siktlinjer» som er vist i skisseprosjektet må altså justeres slik at de går ut fra gaterommene i eksisterende bebyggelse.

Dette har to viktige formål:

- Åpenheten og utsikten til fjorden ivaretas fra langt inne i eksisterende bebyggelse
- Ny bebyggelse på Moan vil oppfattes som en videreføring av den opprinnelige stasjonsbyen og mindre som et nytt boligområde som lever sitt eget liv på nordsiden av jernbanen.

Byggehøyder

Stasjonsbyen Hommelvik ligger klart definert topografisk sett på ei slette med bratte skogkledde åser på tre sider. Dette medfører at stedet oppleves nokså innestengt med begrenset lysinnfall spesielt fra sør og vest.

På grunn av dette er lyset fra nord, utsikten mot fjorden og kveldssola på sommerkveldene svært viktige kvaliteter på stedet. Ny bebyggelse på Moan må ikke bli så høy at den gir en følelse av en fjerde vegg som stenger fjorden ute. Gesims- og mønehøyder på ny bebyggelse på Moan må derfor ikke bli høyere enn regulert bebyggelse i fasaderekka på sørsida av Malvikvegen.

Private/ offentlige områder på Moan:

De som skal bo på Moan vil ikke ha fremmede badegjester på plena og badegjestene ønsker på sin side at miljøet i fjæra ikke skal påvirkes av de nye boligene. Grensen mellom det offentlige parkområdet og det private boområdet må derfor defineres klart. Når boligområdet legges på et øvre platå og det offentlige området på et nedre er dette et godt utgangspunkt. Ved å legge gangvegen inntil en skråning mellom områdene vil skråningen og vegen sammen med bevisst bruk av vegetasjon kunne etablere en tydelig grense mellom private og offentlige områder.

Ved hjelp av vegetasjon må det i tillegg opprettes områder i fjæra som er skjermet for innsyn fra boligene. Noen av byggene i skisseprosjektet har bare vestvendte balkonger. Dette bør gjennomføres for alle bygg som ligger nært opp til parkområdet slik at balkongene ikke fungerer som tribuner for utsikt til badegjestene i fjæra.

Forbindelsen til sentrum

Moan- byen er stor nok til å kunne initiere vesentlige synergieffekter for stasjonsbyen Hommelvik. Skal dette bli en realitet, må barrierevirkningen av jernbanesporene elimineres i størst mulig grad. Løsningen som velges for kommunikasjon mellom sør- og nordsida av jernbanen må derfor vurderes nøye.

Høydeforskjellen mellom Havnevegen og sentrum er så stor at det nesten er mulig å gå horisontalt inn fra Havnevegen, under jernbanesporene og opp på sørsida med rampe/trapp og heis. Undergang vil altså tilnærmet halvere høyden det er nødvendig å forsere sammenlignet med en overgang.

Det viste forslaget med overgang virker som et uheldig og meget dominerende fremmedelement i bybildet. En tilsvarende gangbru under bygging på Vikhammer viser dette klart. En godt utformet undergang med god bredde vil binde Fjærtorget og Stasjonstorget sammen og skape en klar og funksjonell forbindelse mellom Moan- byen og det gamle sentrum.

På grunn av alle sporene som er bygd på jernbaneområdet, kan selve byggingen gjennomføres etappevis slik at togtrafikken på Meråkerbanen ikke berøres.

(Til orientering kan opplyses at Miljøverndepartementet bevilget midler til en fotgjengerundergang i 1994. NSB var den gang positiv til denne løsningen. Departementets bevilgning forutsatte et tilsvarende kommunalt tilskudd, men tiltaket strandet desverre da Malvik kommune presterte å si nei)

Sølve Christiansen

Dato: 08.01.2021
Saksref: 202012277-8
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Hilde Marie Prestvik
Telefon:
Mobil: 94808036
E-post: hilde.marie.prestvik@banenor.no

Detaljregulering Hommelvik Stasjonsby - tilbakemelding på forespørsel om byggegrenser mot jernbane

Vi viser til deres e-post av 16. desember med skisser at mulig utforming av ny veg vest for jernbanen ved Hommelvik stasjon.

Vi er tilfredse med at skissene har tatt utgangspunkt i Bane NORs utredning *Rapport arealavklaring Hommelvik og Stjørdal stasjon av 13. 09. 2020*, her alternativ 1 er anbefalt lagt til grunn for videre utvikling av stasjonsområdet. Vi ønsker å kvalitetssikre at det benyttes riktig sporplassering i plan- og prosjekteringsarbeider og ber om en tilbakemelding på hvilket grunnlag som er brukt.

Skissene mottatt viser to alternative utforminger for ny kjørevei, hvorav det i ett alternativ legges til grunn at ny Havneveg plasseres kun seks meter fra nærmeste jernbanespor. I det andre alternativet er kjøreveien plassert åtte meter fra spor, og det er dette alternativet vi foreslår at legges til grunn for videre arbeider med reguleringsplanen. Vårt tekniske regelverk har som utgangspunkt at kjøreveier plasseres ni meter fra nærmeste spormidt, uten krav til kjøretøyshinder, slik at det sikres tilfredsstillende arealer til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen samt arealer til snøopplag, drenering og sikkerhetstiltak langt den nye samlevei til Hommelvik stasjonsby. I dette tilfellet vurderer vi åtte meter som tilfredsstillende så lenge det kan dokumenteres at ny kjørevei med tilhørende teknisk infrastruktur kan oppføres på en slik måte at tiltaket ikke vanskeliggjør eller fordyrer utvikling av jernbanen og at nødvendige tiltak mot spor blir etablert.

Brusøyle for ny overgangsbru over stasjonsområdet er vist ca. 4,5 meter fra spormidt. Gjennomføring av tiltaket må dokumenteres i planforslaget. Vi minner om at bru med tilknyttet infrastruktur utformes i henhold til [teknisk regelverk for jernbane](#) og forutsetter at tiltak som omfattes av planforslaget ivaretar nødvendige krav.

Terrenghøyde for ny vei er et forhold vi ikke kan ta stilling til før nærmere dokumentasjon om geotekniske og hydrologiske forhold foreligger. Skissene mottatt viser alternativer der veien er senket ca. 2,2 meter i forhold til dagens terreng. Dersom det skal arbeides videre med løsninger der terrenget senkes vesentlig, må konsekvenser for jernbanens infrastruktur og sikker byggegrunn dokumenteres og risikoreduserende tiltak vurderes nærmere.

Vennligst ta kontakt ved spørsmål om ovennevnte.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Bane, Drift og Teknologi

Hilde Marie Prestvik
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



PER KNUDSEN ARKITEKTKONTOR AS
Brattørgata 5
7010 TRONDHEIM

Vår dato:	12.01.2021	Vår referanse:	202036339-3	Vår saksbehandler:
Deres dato:	03.12.2020	Deres referanse:		Oddveig Hovdenak

Fylkeskommunens uttalelse til varsel om oppstart med reguleringsplan for Hommelvik Stasjonsby - 51/1, 51/2, 51/4, 51/6 med flere - Malvik kommune

Vi viser til brev datert 03.12.2020 om varsel om igangsetting av arbeid med detaljert reguleringsplan for Hommelvik stasjonsby.

Formålet med planen er å legge til rette for ny boligbebyggelse og sentrumsformål med tilhørende infrastruktur, bevare og bearbeide offentlig friområde, og lage tverrforbindelse over jernbanen.

Forholdet til overordna plan

Planen er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel. Planforslaget skal utarbeides i tråd med overordnet plan.

Utvikling av området til nytte og lykke for alle

Dette er et ambisiøst prosjekt som med utgangspunkt i nærhet til både kollektivknutepunkt og sentrumsfunksjoner, samt nydelige rekreasjons og friluftsområder har mulighet til å bli et godt sted å bo, tilpasset målene for samordnet areal- og transportplanlegging. Et viktig moment i denne planen er ivaretagelse av allmenhetens bruk av fjæra og planlagt friområde / park og ivaretagelse av kvaliteter for eksisterende tettsted. Herunder kommer det å sikre eksisterende bomiljø kontakt med- og tilgjengelighet til rekreasjonsområdene i- og langs Stasjonsfjæra.

Folkehelse

Undersøkelsen *Helse og livskvalitet i Malvik kommune 2018 - LEV VEL* viser at Innbyggerne i Malvik synes å være veldig fornøyde med både tilgjengelighet til og kvalitet på nærmiljøressursene. Marka og sjøen trekkes frem som viktige områder som mange er fornøyde med og bruker ofte. Dette er et godt utgangspunkt for videreutvikling av tettstedet.

Hvordan lokalsamfunnet og nærmiljøet utformes har stor betydning for befolkningens livskvalitet, samt fysisk og psykisk helse. Folkehelse må derfor ivaretas i all planlegging, slik at bomiljøene blir trygge og helsefremmende for alle. I områder med stort press på utbygging, må fortetning være balansert mot bokvalitet og hensynet til folkehelse.

For å sikre trygghet og gode uterom er det viktig at de oppfattes som transparente, åpne og fleksible, og at det legges opp til tverrforbindelser og snarveier mellom gate nord for jernbanen, gjennom ny bebyggelse og til stranda og friområdet i nord. Felles uterom for boligen bør ha god kontakt med omkringliggende gate- og parkstruktur, dette gjelder spesielt uterom på lokk. Parkeringskjellere bør legges under bakken, slik at fasader som henvender seg både til gater og uterom, oppleves som åpne og levende. Dette er for å skape en trygg og transparent by, tilrettelagt for interaksjon og tilfeldige møter. Vi oppfordrer til at disse hensynene sikres i plan og bestemmelser.

Det er visualisert et ambisiøst friområde. Fylkeskommunen støtter kommunen i sin vurdering av at rekkefølgebestemmelser kan være aktuelle med tanke på opparbeidelse av gangbro, friområde og uteområder. Dette gjelder også den planlagte forlengelsen av Malvikstien, og andre gang- og sykkelvegforbindelser som planlegges.

Vi vil samtidig minne om § 1 - 1 i plan - og bygningsloven som sier at prinsippene om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.

Friluftsliv

Det er stor forventet befolkningsvekst i denne regionen, og Malvik er blant de kommunene i Trøndelag med høyest andel bebygd areal. Samtidig er potensielt tilgjengelig strandareal lavt.

Tilgangen til naturområder og særlig strandsonen er under press. Dette gjelder spesielt i Hommelvik.

Fylkeskommunen er positiv til at Hommelvik sentrum kobles tettere til Stasjonsfjæra, og at det sikres god tilgjengelighet for alle til området, både sommer og vinter.

For å få en samlet oversikt over tilgjengelige friluftslivsområder, og for å unngå at disse områdene bygges ned, bit for bit, er det en tydelig anbefaling fra staten og fylkeskommunen at kommunene kartlegger og verdsetter sine friluftslivsområder etter en nasjonal metodikk. Malvik kommune er en av få kommuner i Trøndelag som ikke har gjennomført dette arbeidet.

Med et slikt temakart vil viktige friluftslivsområder enklere omdefineres til statlige sikrede friluftslivsområder.

Det er nå svært viktig at det settes av store nok arealer for leke- og rekreasjonsområder, både for sommer- og vinterbruk, og at disse områdene knyttes til andre friluftslivs- og markaområder på en trygg og god måte.

God sammenheng av ferdselsårene gjennom Malvik vil kunne gi innbyggerne økt bokvalitet, og flere vil kunne velge miljøvennlig transport som gang/sykkel. Malvikstien vil også nåes på en enkel måte fra Hommelvik sentrum.

Det er viktig at friområdene inkludert leke- og badeplassene utformes i tett samarbeide med fremtidig brukere. Det bør legges opp til at de gode uterommene som er planlagt blir tilgjengelig tidlig i utbyggingsfasen. Vi oppfordrer også kommunen til å ha en utvidet prosess i forhold til utforming av friareal i nord, slik at prosjektet blir godt forankret lokalt, og slik at det blir sterkt lokal eierskap til friområdet og Stasjonsfjæra.

Kulturminner nyere tid

Hommelvik sentrum består i stor grad av bygg i 2 etasjer og formede tak. Selv om nyere tilskudd til sentrumsbebyggelse avviker fra historisk formspråk, bør byggehøyde og utforming av bygg ivareta det eksisterende bygningsmiljøet på en akseptabel måte.

Historiske Hommelvik sentrum har visuell kontakt med sjøen, noe som preger stedets karakter. Siktlinjer som sikrer fortsatt visuell kontakt mellom eksisterende Hommelvik sentrum og sjøen bør sikres i plankart og bestemmelser.

Området som søkes omregulert har tidligere vært benyttet til trelast- og industrivirksomhet. Spor etter kai og piranlegg er fortsatt synlig og bør bli bevart og/eller videreført. Videre er det 3 naust som står bevart nær strandlinjen, som vi ber om at skal søkes bevart, som en del av miljøet langs fjæra.

Ytre miljø

I oppstartsmøte med kommunen blir overvannshåndtering og klimaendringer dratt frem som viktige temaer/problemstillinger. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning skal legges til grunn i utarbeidelsen av planforslaget.

Vi støtter denne vurderingen. Her oppfordrer vi å se på lokale blå-grønne løsninger i planen. Ved håndtering av overvannet lokalt er det mindre risiko for forurenset avrenning til sjø. Tiltaket skal ligge i strandsonen så en naturlig løsning på overvannshåndteringen vil være å føre overvannet ut til sjøen. Ved en slik løsning må vannet i en eller annen form renses. Forurenset overvann skal ikke føres ut i fjorden (jfr. Vannforskriften §4). Selv om planområdet ikke direkte berører Hommelvika (Vann-NettID 0320041000-2-C) kan ikke vurderingen av konsekvensene på vannmiljøet begrenses til planavgrensningen.

Det skal gjennomføres en vurdering av trafikkforhold og trafiksikkerhet. En konsekvens som følge av utbyggingen er økt trafikk, og med det støy og støv. Retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) og -støv (T-1529) bør tas inn i planbestemmelsene. I tillegg bør det gjennomføres en støykartlegging da planområdet kan være utsatt for flerkildestøy fra fylkesveg 950 og jernbanen. Kartleggingen bør utrede for den samlede støybelastningen på planområdet, og ikke de enkelte støykildene.

Adkomst

Planen må tydeliggjøre hva som er tenkt å være adkomsten til området. Vi ber også om at det utarbeides en trafikkanalyse som beskriver trafikkmengden som vil genereres ved utbygging av det planlagte området. Herunder må det gjøres vurderinger av kapasiteten og utformingen til avkjørsel/kryss i tilknytning til fv. 950. Trafikkanalysen bør også vurdere om det er behov for utbedringer av tilknytningspunktet til fylkesvegen.

Byggegrense fra fylkesveg

Trøndelag fylkeskommune ønsker å beholde statusen som vedtaksmyndighet i saker som gjelder dispensasjoner fra byggegrense fra veg. Vi ber derfor om at byggegrense fra veg ikke spesifiseres i planen. På denne måten vil den generelle byggegrensen på 50 m fra fv. 950, være gjeldende, og søknader om dispensasjon fra byggegrense vil behandles av oss.

Mobilitet

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Reguleringsplanen bør inneholde bestemmelser som reduserer biltransport, og sikrer økt gange, sykling og kollektivtransport.

Gangfelt/ gang- og sykkelveg må utformes i henhold til gjeldende krav, og retningslinjer for universell utforming må ligge til grunn. Vegnettverk for myke trafikanter må også sees i sammenheng med plassering av bussholdeplasser langs fv. 950.

Kulturminner eldre tid - automatisk fredede kulturminner

Vi vurderer at det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner.

Vi minner imidlertid om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter § 8 i kulturminneloven. Dersom man i løpet av arbeidets gang oppdager noe som kan være et automatisk fredet kulturminne (f.eks. gjenstander, ansamlinger av sot/kull eller stein), skal arbeidet stanses og fylkeskommunen varsles.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
seksjonsleder

Oddveig Hovdenak
rådgiver

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Saksbehandlere:

Areal- og samfunnsplanlegging: Oddveig Hovdenak
Eldre tids kulturminnevern: Skule Olaus Spjelkavik
Nyere tids kulturminnevern: Heike Schmidtke
Folkehelse: Guri Wist
Nærmiljø, friluftsliv, statlig sikrete friluftsområder: Oddveig Bredesen
Ytre miljø: Ina Catharina Storrønning
Fylkesveg, planforvaltning: Victoria Thorgersen
Fylkesveg, vegforvaltning: Beate Gamst Sjøland

Mottakere:

PER KNUDSEN ARKITEKTKONTOR AS
BYPLANKONTORET

Kopimottakere:

FYLKESMANNEN I TRØNDELAGE

Til: Postmottak@malvik.kommune.no

Sted/dato:

Hommelvik, 21.01.2021

Kommentar til oppstartet detaljregulering av området Moan i Hommelvik

Hommelvik Idrettslag har en kommentar til detaljregulering, med planID 202005, som skal gjennomføres av Per Knudsen Arkitektkontor AS i fbm. Hommelvik Stasjonsby.

Innledningsvis vil vi poengtere at Idrettslaget ikke har noen generelle innvendinger i forhold til utvikling og bygging i Hommelvik sentrum, inkludert Moan. Vi er imidlertid opptatt av at de delene av områdene som er regulert for allmennyttige formål opprettholdes, slik at det også i fremtiden blir mulig å ivareta idrett og folkehelse på tross av økende innbyggertall.

I fbm. presentasjon av det nye prosjektet ønsker PKA innspill til planarbeidet. Vi sender i første omgang denne henvendelsen kun til Malvik kommune, ettersom detaljregulering skal gjøres i henhold til vedtatte områderegulering med planID 201104 datert 04.06.2012.

I henhold til gjeldende områdeplan står det i bestemmelsenes §4.6:

«§ 4.6 Kombinert formål K2

Område K2 skal benyttes i sin helhet til allmennyttig formål. Med allmennyttig formål menes større kultur eller idrettsbygg...»

Malvik kommune opplever befolkningsvekst. Dette medfører flere aktive idrettsutøvere spesielt innen breddeidretten, og økt bruk av arealer som benyttes til idrettsformål. For Hommelvik sin del aktualiseres dette for eksempel gjennom prosjektet «Hommelvik Hall». Mulighetsstudien som er gjennomført av Rambøll viser at foreslått areal på grusbanen på Øya på langt nær dekker opp skolenes og idrettslagets behov. Det er videre i mulighetsstudien vist til at Malvik kommune må se seg om etter nye arealer i nærområdet. På Moan foreligger allerede en områdeplan som ivaretar slike arealer, og dette bør kommunen verdsette høyt. Hommelvik Idrettslag mener området kan være egnet til idrettsbygg, men tenker også at området (K2) er godt egnet til mange ulike idrettsanlegg som for eksempel fotballbane, basketbane, sandvolleyball, flerbruksarenaen etc. Med overgang fra sentrum vil området også bli lett tilgjengelig for innbyggerne, inklusive barn og unge.

Hommelvik idrettslag mener det er viktig at Malvik kommune verner om egne og innbyggernes interesser i fbm. detaljregulering av området, og kommer med innspill til planarbeidet slik at arealet K2 fortsatt beholdes til allmennyttig formål, slik som kommunen vedtok i 2012.

Med hilsen

Hommelvik Idrettslag - Hovedstyre



Anne Rossbach Hammer
Leder



Ståle Leistad
Anleggskontakt

Kopi:

Plan Byggesak Landbruk:

Per Ottar Brattås per-ottar.brattas@malvik.kommune.no
Anne Guri Ratvik, Guri.Ratvik@malvik.kommune.no

Kultur:

Arve Renå, Arve.Rena@malvik.kommune.no
Hans Jørgen Renå, Hans-Jorgen.Rena@malvik.kommune.no



Per Knudsen Arkitektkontor AS
Brattørgata 5,
7010 Trondheim



Deres saksbehandler:
Sølve Christiansen

Deres ref:

Dato:
20.1.2021

**Høring til varsel om oppstart med reguleringsplan for Hommelvik Stasjonsby,
Malvik kommune**

Trondheimsregionens friluftsråd behandlet oppstart av reguleringsplan for Hommelvik Stasjonsby sm sak 5/21 i møte 20. januar 2021 med følgende vedtak.

Sak 5/21 DETALJERT REGULERINGSPLAN FOR HOMMELVIK STASJONSBY

Vedtak:

Trondheimsregionens friluftsråd henstiller til Malvik kommune om snarlig å ta dialogen med Miljødirektoratet for å få området Moan i Hommelvik varig sikret som et regionalt fremtidig friluftsområde for alle. Friluftsrådet anmoder Malvik kommune om å ikke å realitetsbehandle detaljreguleringsplan for Hommelvik stasjonsby og utsette behandlingen av denne inntil en dialog med Miljødirektoratet er gjennomført. En naturlig konsekvens i dialogen med Miljødirektoratet er at område Moan omreguleres fra utbyggingsområde til friområde. Vedtak ble enstemmig vedtatt. Representanten Bernt Ole Ravlum erklærte seg inhabil og deltok ikke i behandlingen av saken.

Saksfremlegg vedlagt.

Kopi:

Trøndelag fylkeskommune
Statsforvalteren i Trøndelag
Malvik kommune

Med vennlig hilsen
Trondheimsregionens Friluftsråd

Knut Erling Flataker
daglig leder

Adresse:
Tempevegen 22
7004 Trondheim

Telefon: 911 12 177



Trondheimsregionens Friluftsråd

e-post: friluftsradet.postmottak@trondheim.kommune.no
hjemmeside: www.trondheimsregion-friluftsrad.no



@trondheimsregfriluft #utitrøndelag

Organisasjonsnummer 942 110 464

Sak 5/21 DETALJERT REGULERINGSPLAN FOR HOMMELVIK STASJONSBY

Lenke til saken.

<https://www.malvik.kommune.no/varsel-om-oppstart-av-reguleringsplan-hommelvik-stasjonsby.6351071-169090.html>

Detaljert reguleringsplan for Hommelvik stasjonsby på eiendommen Moan i Hommelvik er ute på høring.

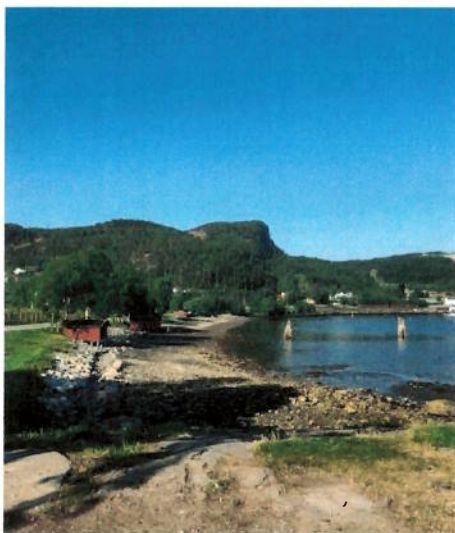
Området er i dag regulert til kombinert formål bolig/næring. Deler av området ble solgt fra Malvik kommune til utbygger for noen år siden, i 2013. Området ble kjøpt av samme eier som på Hommelvik Sjøside. Bane Nor eier deler av området gjennom at det har vært et stasjonsområde / jernbaneområde og trelastlager i Hommelvik helt siden Nordlandsbanen ble etablert. Jernbanen sitt behov for areal med et stort antall spor har endret seg og området ønskes i dag videreutviklet, hovedsakelig til bolig.

Området er en videre utbygging av Hommelviks sjønære områder, hvor Hommelvik sjøside nord for planområde nesten er ferdig bygd.

Formålet med planarbeidet for Hommelvik stasjonsby er å legge til rette for ny boligbebyggelse og sentrumsformål.

Område Moan i Hommelvik er totalt ca. 30 da, arrondert i en relativt smal stripe i tilknytning og bakkant av Stasjonsfjæra i Hommelvik.

Trondheimsregionens friluftsråd har gjennom flere saker til Malvik kommune de siste 15 årene påpekt viktigheten av å ivareta område stasjonsfjæra med et godt bakland for allmennheten, samt at kommunen ved mange anledninger har blitt gjort oppmerksom på muligheten og viktigheten av at området varig sikres som et offentlig friluftsområde.



Eiendommen Moan har frem til i dag vært inngjerdet som jernbaneområde og umulig å benytte av innbyggere av den grunn. Område ligger svært sentrumsnært og har en fremtidig stor attraksjonsverdi både lokalt og regionalt. Området beskrives negativt i saksfremlegget som et forfalt industriområde preget av gjengroing, området er inngjerdet og belagt med jernbanespor og ikke tilgjengelig uten sikring av jernbane og opprydding.

Området Moan kan riktig sies har ligget brakk, gjengrodd og utilgjengelig for allmennheten, etter mange års jernbane og industrivirksomhet. Året 2021 starter med [FNs ti-år for naturrestaurering](#) 2021-2030 og en renovering av eiendommen Moan ville kunne vært et godt regionalt og nasjonalt pilotprosjekt som ville vakt oppmerksomhet på tettstedet Hommelvik og for Trøndelag som region.

[FAGUS](#). Nedbygging av areal er den viktigste trusselen mot naturmangfoldet. Det er ikke lenger nok å bevare natur – vi må også restaurere. Naturmangfold og alt som naturen gir oss er livsgrunnlaget vårt, men i dag er 75 % av verdens landarealer forringet eller ødelagt av menneskelig påvirkning og 20% av alle verdens arter er truet av utryddelse. Restaurering av natur er nødvendig for å bevare biodiversitet, matforsyning og rent vann, i tillegg er det et viktig virkemiddel for å løse klimakrisen.

Nina - [Norsk institutt for naturforskning](#) starter FNs 10 år for tilbakeføring og restaurering av natur med en naturrestaurerings konferanse i disse dager.

Det henvises i utkastet til plan at Malvik kommune i 2019 inngikk byvekst avtale med nærliggende kommuner og staten og saken er fremstilt som en viktig knutepunkt utbygging. Det er et viktig miljømål og få redusert personbiltransporten og arbeide for nå et nullvekstmål. Dette er også i tråd med FNs bærekraftsmål. Det betyr derimot ikke at byvekst avtalen ensidig skal overstyre alle andre klima og miljømål.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen med statlige planbestemmelser nevnes ikke (tidligere rikspolitisk retningslinjer).

Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging er vedtatt ved kongelig resolusjon 14. mai 2019 gjennom [“Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 - 2023.”](#) som også har med seg forvaltning av sjønære områder.

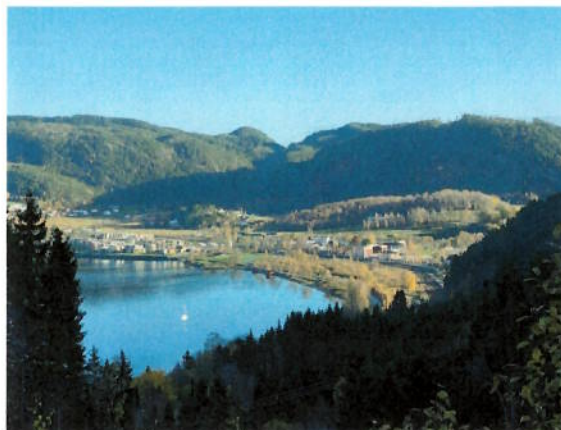
Det er påpekt viktigheten fra regjeringen at utviklingen av bolig-, fritidsbolig- og næringsområder i kystsonen sees i sammenheng med natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og allmennhetens interesser. I 100-metersbeltet langs sjø er det et generelt byggeforbud som gjelder med mindre kommunene fastsetter annen byggegrense i plan. Området Moan er tidligere regulert til utbyggingsformål, i en tid bevisstheten på nærhet til rekreasjonsarealer, livslust og økt bo-og etablering lyst ikke var den samme som i dag. Kommunene fastsetter selv byggegrense langs vassdrag i sine planer.

Fylkeskommunene og kommunene identifiserer og skal ta hensyn til viktig naturmangfold, friluftslivsområder, overordnet grønnstruktur, kulturhistoriske verdier, kulturmiljø og landskap i planleggingen. Den samlede belastningen og virkninger skal tas hensyn til. Det er derfor svært uforståelig at planarbeidet anbefales startet opp uten at en konsekvensutredning med betydning for alle andre felt en utbygging blir gjennomført.

Fylkeskommunene og kommunene skal vurderer arealbruken i strandsonen langs sjøen og i og langs vassdrag i et helhetlig og langsiktig perspektiv, og skal ta særlige hensyn til naturmangfold, kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. En konsekvensutredning, for den totale belastningen i området inkludert friluftsliv og rekreasjon må gjennomføres før planer eventuelt skal godkjennes.



Skisse fra utbygger.



Oversiktsbilde Moan, Hommelvik.

Hommelviks omland og Hommelvik sentrum står foran store utbyggingsplaner, mange større prosjekter er lansert gjennom sentrumsplan for Hommelvik. Dette fører til et stort press på allerede manglende friarealer-/rekreasjonsarealer i tettstedet Hommelvik. Det som i stedet oppfattes som ønsket utvikling er fortetting og reduksjon for både eksisterende og nye innbyggers tilgang på tilstrekkelig og gode rekreasjonsarealer.

Dette skjer i en tid da befolkningen aldri tidligere har vært mere aktive med å dra ut på rekreasjonsturer, i 2020 naturlig også som et Covid-19 tiltak med nærtur og både lokale og nasjonale myndigheter oppfordrer til en økt tilrettelegging og fysisk aktivitet i befolkningen. Mange steder i landet forsøkes etablert ulike byggeprosjekter i sjønære områder, nettopp på bakgrunn av attraktivitet og store muligheter til høy fortjeneste hos utbyggere. Mange slike områder blir i stedet kjøpt av staten og sikret som fremtidige rekreasjonsareal / friluftsarealer til nåværende og kommende generasjoner. Områder med bygg og anlegg er flere steder innløst og tilbakeført som friluftsarealer grunnet en politikk som tidligere ikke var bevisst på befolkningens trivsel og helse. På hele strandlinja gjennom Malvik kommune har ikke bevisstheten på sjønære områder vært tema, dette har frem til nå ikke vært utfordrende grunnet den naturlige sikringen som Nordlandsbanen har vært for de sjønære områdene gjennom kommunen.

Uavhengig av innbyggertall, er situasjonen en helt annen gjennom Malvik enn i Oslofjorden hvor stort sett alle sjønære områder er bebygd og prosesser med tilbakeføring er betraktelig større. Gjenbygging eller forsøk på gjenbygging av sjønære områder av økonomiske årsaker er ikke noe nytt, friluftsrådet ble i sin tid etablert for å ivareta Vikhammerløkka etter at Trondheim kommune stoppet Norges Statsbaner sitt forsøk på å utparsellere område til hytter i 1936. Fremsynte personer så allerede i 1936 at det måtte til en sterk styring slik at befolkningens livskvalitet og helsetilstand ble ivaretatt fremfor utbyggingsinteresser. Utfordringene er på mange måter de samme i dag og det viser det store lokale og regionale engasjementet for å ivareta området skissert i planutkastet som et fremtidig regionalt rekreasjons-/friområde.

En utbygging som skissert i reguleringsplanen vil danne en mur mot sjøen i tettstedet Hommelvik og gjøre tettstedet Hommelvik lite attraktivt gjennom at stedets særegenhet forsvinner i et bakland. Og saken er ikke ulik den diskusjonen som er pågående i Trondheim om det er riktig å stenge inn byen Trondheim med å bygge ut høyhus på Brattøra/Nyhavna. Området Moan på ca. 30 da, med en tett utnyttelsesgrad som skissert vil også virke og gi en følelse og oppfattelse av privatisert strandområde og gjøre dette lite attraktivt for alle andre

enn beboerne i Hommelvik Stasjonsby. En utbygging på et areal så sjønært er å gå imot alle nasjonale trender som går for å ivareta de få gjenværende attraktive områdene som ligger sentralt og sjønært ved de store byene. Som i alle planer skisseres og reguleres det inn offentlige friområder, i tråd med de føringer enhver utbygger blir gitt, erfaringer tilsier at disse offentlige friområdene ofte ikke vil være attraktive og fungere slik som det ofte tenkes, erfaring fra dette er også fra utbygging nord for Homla ved Hommelvik Sjøside, hvor offentlig grønnstruktur i liten grad benyttes av det offentlige og kun av noen beboere i området. Det er lite attraktivt å benytte grøntområder mellom boligblokker og folks vinduer, det virker privatiserende og uønsket, selv om det er regulert offentlig.

Trondheimsregionens friluftsråd stiller også spørsmål til kartskissa vedlagt saken. Er det fra utbygger gjort avtaler eller ervervet private naust i strandsonen, ettersom det er inntegnet kajakkhotell, kitesasjon og dykkerklubb hus m.m. Det samme gjelder påtegnet badepir som bare kan benyttes på flo sjø og på fjæra sjø bare vil fremstå et byggverk på land. Viktig å realitetsorientere seg om hvordan vannstand er ved flo og fjære og hvor det er bademuligheter på fjæra sjø. Det vises heller ikke til tilstrekkelig med parkeringsmuligheter for å kunne benytte de sjønære friområdene. Parkeringsmuligheter kan ikke fullt ut erstattes av gangadkomst fra sentrum, slik som skissert.

En skissert parkering i sentrum for brukere av strandområdene, vil i tillegg skape kaotiske parkeringsforhold i sentrum og parkerings utfordringene forflyttes fra utbygger og til andre i sentrum, som Malvik kommune og øvrig handelsstanden i sentrum.

Statlig sikring av sentrale by og tettstedsnære områder til friluftsmål.

Statlig sikring av regionale viktige områder kan hjemle 100% finansiering av oppkjøp til friluftsområde etter søknad, kap. 1420 post 30. Staten kan i tillegg bidra med inntil 50% finansiering av opparbeidelse/tilretteleggingskostnader. Ut over dette kan det årlig søkes tilretteleggings-/utviklingsmidler over statsbudsjettets kap. 1420. post 78.

Trondheimsregionens friluftsråd anmodet Malvik kommune i brev datert 3.4.2020 om å se på mulighetene med å få området Moan varig sikret til friluftsmål og til svar fra Malvik kommune 24.4.20 ref. 2020/3061-2, hvor det vises til at friluftsrådets innspill vil være naturlig å ta opp som en del av pågående planprosess.

Forslag til vedtak:

Trondheimsregionens friluftsråd henstiller til Malvik kommune om snarlig å ta dialogen med Miljødirektoratet for å få området Moan i Hommelvik varig sikret som et regionalt fremtidig friluftsområde for alle. Friluftsrådet anmoder Malvik kommune om å ikke å realitetsbehandle detaljreguleringsplan for Hommelvik stasjonsby og utsette behandlingen av denne inntil en dialog med Miljødirektoratet er gjennomført. En naturlig konsekvens i dialogen med Miljødirektoratet er at område Moan omreguleres fra utbyggingsområde til friområde.

Vedtak:

Forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt. Representanten Bernt Ole Ravlum erklærte seg inhabil og deltok ikke i behandlingen av saken.

Trondheim 20.1.2021

Knut Erling Flataker

Daglig leder

Metallco AS/AS Djupvasskaia
Postboks 15 Alnabru
0614 Oslo

8.januar 2021

Per Knudsen Arkitektkontor AS
Brattørkaia 5
7010 Trondheim
Epost: pka@pka.no

AD: INNSPILL TIL. VARSEL OM IGANGSETTING AV ARBEID MED DETALJERT REGULERINGSPLAN HOMMELVIK STASJONSBY

Vi viser til mottatte varsel om igangsetting av arbeid med detaljert reguleringsplan for Hommelvik Stasjonsby gnr/bnr 51/1, 51/2, 51/3, 51/4, 51/6 mf hvor det bes om innspill til planarbeidet.

Etter det vi kan se, er ikke eiendommen til Metallco (49/195) direkte berørt av planområdet. Ut fra vedlagt kart synes det som om adkomsten til Metallcos eiendom går via Havnevegen, som går gjennom planområdet.

Vi ønsker å gi en kort beskrivelse av den aktivitet vi utfører på området ved Djupvasskaia 49/195 slik at utbygger kan ta dette i betraktning ved det videre planarbeidet.

Det vil blant annet være utbyggers ansvar å påse at det ikke oppføres nye bygninger i strid med gjeldende støyretningslinjer, og det er også viktig å sikre at planen ivaretar behovet for transport til og fra Djupvasskaia – enten ved fortsatt bruk av Havnevegen (eller ved etablering av alternativ atkomst fra Malvikvegen)

Metallcos aktivitet på området ved Djupvasskaia er en viktig del av samfunnets miljølogistikk, en rolle som blir viktigere og viktigere fremover i det grønne skiftet. Daglig kjører det ca 10-15 store vogntog med jern og metaller inn til vårt område i tidsrommet 07.00- 16.00 gjennom hele uken. Omlasting/mellomlagring og håndtering av disse viktige gjenvinningsråvarene ligger innenfor gjeldende støyretningslinjer, men medfører uansett en del merkbar støy og trafikk.

I tillegg til biltransport inn og ut av anlegget laster vi ca 6-10 relativt store båter med jern til omsmelting og gjenbruk pr år i tidsrommet 07.00- 21.00. Bruk av båt til denne type transport er i mange tilfeller eneste mulighet og som regel den beste i forhold til å redusere klimabelastningen ved transport for denne type store tonnasje til gjenvinning. Denne aktiviteten med anløp og lasting av båter medfører naturlig nok en del merkbar støy, men fortsatt innenfor gjeldende støyretningslinjer.

Vi har et aktivt havneanlegg på Djupvasskaia, der det til tider også kan komme inn større mengder med for eksempel løsmasser som grus etc over kaien. Da vil det kunne være snakk om mengder i størrelsesorden 10 000 tonn og oppover. Dette vil transporteres ut av kaiområdet videre med lastebiler/vogntong. Denne aktiviteten medfører selvsagt både en del støy og betydelig trafikkbelastning. Omfanget av dette vil være varierende og gjennomføres normalt knyttet til viktige infrastrukturprosjekter i regionen, her kan bla nevnes ny E6 mellom Stjørdal og Trondheim.

Siden det legges opp til boligutbygging i planområdet med tilhørende utnyttelse av sjøområdene til bading mv. fra utbyggers side er det naturlig for oss å gjøre oppmerksom på følgende som antakeligvis utbygger er kjent med. Det er påviste konsekvenser og forurensninger i sjøen/bukten som er et resultat av historisk aktivitet i området, før Metallcos aktivitet ble etablert der. Ansvar for dette er selvfølgelig ikke Metallcos, da Djupvasskaia og Metallcos aktivitet kun omfatter arbeid med fast materiale som jern og metallskrap i nyere tid. Forurensningene i bukten kommer fra den gamle kreosotfabrikken og mest sannsynlig fra det gamle «Trønderverftet» som lå plassert nord for oss. Det har vært gjennomført undersøkelser av sjøbunn og pågår fortsatt en prosess knyttet til dette, i dialog med fylkesmannen. En av foranledningene til prosessen som pågår er at det ved båtanløp diskuteres eventuelle tiltak mot den spredning som skyldes propelloppvirvling ved skipsanløp. Dersom det av hensyn til den planlagte utbyggingen er behov for tiltak utover dette, må utbygger selv gjennomføre slike tiltak som ledd i utbyggingen av området.

Vi ser fram til en videre konstruktiv og god dialog.

For AS Djupvasskaia/ Metallco AS

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Arne Hugo Elde".

Arne Hugo Elde

Per Knudsen Arkitektkontor AS
Brattørkaia 5
7010 Trondheim
Epost: pka@pka.no

Hommelvik, 11.01.21

INNSPILL TIL VARSEL OM IGANGSETTING AV ARBEID MED DETALJERT REGULERINGSPLAN FOR HOMMELVIK STASJONSBY

Refererer til brev datert 03.12.2020 med varsel om igangsetting av arbeid med detaljert reguleringplan for Hommelvik Stasjonsby. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for ny boligbebyggelse og sentrumsformål med tilhørende infrastruktur, bevare og bearbeide offentlig friområde, og knytte sjøsiden og Hommelvik sentrum sammen med tverrforbindelse over jernbanen. Malvik Kommune anbefaler at planforslaget blir igangsatt. I denne forbindelse ønskes det at kommune og forslagsstiller gjør seg godt kjent med den allerede etablerte industrivirksomheten i betydelig nærhet, med tilhørende eksisterende miljøpåvirkning for omkringliggende områder, og tar dette i betraktning ved videre planarbeid.

Stena Recycling AS, avd. Hommelvik (bedriftsnr. 971 738 642), heretter kalt Stena, er lokalisert i Hommelvik, Havnevegen 313, i Malvik kommune. Stena drifter i dag etter «Vilkår for tillatelse til mottak, lagring og behandling av returmetaller for Norsk Metallretur AS, avd. Hommelvik». Tillatelse med arkivkode: 2009/6407, sist endret 28.10.2011. Stenas eiendom er ikke direkte berørt av planområdet, men eneste adkomstvei til virksomheten vil gå gjennom planområdet.

Stena sin filial i Hommelvik mottar og mellomlagrer avfall, som jern- og metall-fraksjoner, EE-avfall og mindre mengder farlig avfall.

Den største aktiviteten er sortering av jern- og metaller. Håndteringen foregår innendørs og utendørs, på fast dekke, med sorteringsmaskiner.

Diffuse utslipp til luft, fra generell håndtering av jern og metall, vil kunne forekomme i svært begrenset omfang i form av støv ved sortering med anleggsmaskiner.

Noe røykdannelse fra aktivitet som skjærebrenning, vil også tidvis kunne forekomme.

I tillegg vil det være aktivitet på området i form av spedisjon og utleie av egne lager-/produksjonslokaler.

Daglig mottar virksomheten flere vogntog inn med materialer til bearbeiding. Utforming av havneveien må derfor hensynta tung industritrafikk og støypåvirkning som følge av dette.

Utlasting av jern og metaller foregår på vei og sjø – havnevirksomheten har i den forbindelse også en del virksomhet på kveldstid.

Beskrevet aktivitet medfører miljøpåvirkning i form av støy i området. Utførte støymålinger viser at nivået ligger innenfor retningslinjene, men vil allikevel kunne være til sjenanse for enkelte beboere.

I tillegg til boligutbygging, planlegges det utnyttelse av sjøområdene til fritidsaktiviteter og bading. Det er påviste forurensninger i Hommelvika, som er et resultat av historisk aktivitet i området. Forurensningen stammer fra tidligere virksomhet, og kan ikke ses i sammenheng med aktiviteten som nå bedrives på området.

Samtidig vil regelmessige båtanløp kunne medføre oppvirling av historisk forurensning. Det diskuteres for tiden med Statsforvalter eventuelle tiltak for å hindre forurensning, grunnet propelloppvirling ved skipsanløp ved kaiområdene. Tiltak utover dette må iverksettes og bekostes av utbygger.

Gjenvinning og sikker håndtering av avfall er en svært viktig samfunnsmessig oppgave, og vi ber derfor om at etablert virksomhet, og infrastruktur, hensyntas i planarbeidet.

Vi ser fram til en videre god dialog i planarbeidet for Hommelvik Stasjonsby.

Med vennlig hilsen

Stena Recycling AS,
Avd. Hommelvik

Svein Gunnar Reppe



Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS

Per Knutsen Arkitektkontor AS
Brattørgata 5
7010 TRONDHEIM

Vår saksbehandler
Joar Ølmheim

Vår ref.
20/36102-3 (52052/20)
oppgis ved alle henv.

Deres ref.
Sølve Christiansen

Dato
09.12.2020

Oppstart- detaljregulering - Hommelvik Stasjonsby - Nytt varslingsbrev - Høringsuttalelse

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser til ovennevnte sak.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for ny boligbebyggelse og sentrumsformål (som innbefatter boligbebyggelse, tjenesteyting, kontorer, hotell/overnatting og bevertning) med tilhørende infrastruktur, bevare og bearbeide offentlig friområde, og knytte sjøsiden og Hommelvik sentrum sammen med tverrforbindelse over jernbanen. Bebyggelsen planlegges i 3-6 etasjer. Parkering er planlagt med fellesløsninger i kjeller.

Brann- og redningstjenesten minner om følgende:

- Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid, også i anleggsperioden. Dette innbefatter også en hensiktsmessig plassering av og nødvendig antall brannkummer, samt ivaretagelse av forskriftsmessig slokkevannskapasitet. Dersom det skal benyttes automatisk sprinkleranlegg i bygningene, må det også tas hensyn til dette ved vurdering av slokkevannskapasiteten. Disse forutsetningene må være avklart og i henhold til krav i lover og forskrifter, for at prosjektet skal kunne gjennomføres. Det vises blant annet til plan- og bygningsloven § 27-1 og byggteknisk forskrift (TEK 17) §§ 11-1, 11-17 og 15-7 med veiledning. I henhold til plan- og bygningsloven skal det på planstadiet, foreligge en risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. § 4-3.
- Det påpekes at tilgjengelighet for innsatsmannskapene skal være tilfredsstillende når hvert bygg tas i bruk (blant annet brannkummer, vannkapasitet, adkomstveier og oppstillingsplasser).
- Under og etter anleggsperioder skal også tilgjengelighet for innsatsmannskaper til omkringliggende bygninger opprettholdes. Det må sikres at sprinkleranlegg og slokkevannsforsyningen fungerer som forutsatt. Dersom vanntilførselen ikke er tilstrekkelig i perioder må det etableres kompenserende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet.
- Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS disponerer ikke maskinelt høyderedskap i Malvik kommune. I Malvik kommune er det deltidsmannskaper med dreierende vakt. Det må hensyntas i planleggingen.
- Avstanden mellom bygningene må ivaretas for å forebygge at en eventuell brann i området ikke får urimelig stor konsekvens. Avstanden skal være minst 8 meter med mindre det er iverksatt andre tiltak som hindrer brannspredning mellom byggverkene, jf. TEK 17 § 11-6.
- Brannsikkerheten i bygningene skal være i henhold til forskriftskravene.

Postadresse:
Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS
Sluppenvegen 18
7037 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Sluppenvegen 18

Telefon:
+47 72547600

Organisasjonsnummer:
NO 992 047 364

E-postadresse: postmottak@tbrt.no
Internettadresse: www.tbrt.no

- Kjeller (parkeringskjeller eller andre rom under terreng) som bygges utenfor bygningskropp, må vies spesiell oppmerksomhet, særlig med tanke på belastningen ved oppstilling av utrykningskjøretøy, og etablering av nødvendige brannvannskummer i området.
- Dersom det tilrettelegges for ladning av fremkomstmidler (som el-biler og -sykler) i innvendig parkering, må brann sikkerheten ivaretas.
- Brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller. Det anbefales derfor **ikke** parkering av gassdrevne kjøretøy i parkeringskjeller under bakkenivå.
- For å sikre brann- og redningstjenestens radiokommunikasjon, må det i byggverk uten innvendig radiodekning, og hvor det kan bli behov for røykdykking, tilrettelegges med teknisk installasjon slik at brann- og redningstjenesten kan benytte eget samband.
- Alarmorganisering for brannalarmanlegget (herunder plassering av brannsentral med bisentraler, nøkkelbokser, varsellamper, merking og orienteringsplaner) må være utført på en slik måte at brann- og redningstjenesten kan gjøre en rask og effektiv innsats uten unødig tidsopphold.
- Dersom det skal benyttes solcelleenergi, må det også tas hensyn til tilgjengeligheten for innsatsmannskap.
- Dersom det er planer om å benytte stoff som kommer inn under forskrift om håndtering av farlig stoff, som for eksempel bolig-gass, må lagring, bruk og arealmessige begrensninger rundt utstyr og anlegg fastsettes på bakgrunn av en risikovurdering.

Disse forholdene må vurderes og prosjekteres av foretak med tilstrekkelig kunnskap og godkjenning.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser videre til retningslinjer vedrørende *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRT's kommuner*. Disse beskriver blant annet veiens minste kjørebredde, maksimal stigning, minste fri kjørehøyde, svingradius og akseltrykk. Det vises også til TEK 17 § 11-17 *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap* med veiledning.

Det minnes om at planlagte bygninger, for eksempel hotell/overnatting o.l., høyst sannsynlig vil bli vurdert som særskilte brannobjekter i henhold til brann- og eksplosjonsvernlovens § 13. Vi ønsker derfor å kunne uttale oss i den videre saksgangen.

Med hilsen

TRØNDELAG BRANN- OG REDNINGSTJENESTE IKS

Hilde Sivertsen
avdelingsingeniør

Joar Ølmheim
brannmester

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Kopi:

Malvik kommune, Areal og samfunnsplanlegging, e-post: postmottak@malvik.kommune.no
Solve Christiansen, pka ARKITEKTER AS, e-post: sfc@pka.no

Emne: 20/02686-1 - Varsel om oppstart - detaljregulering (Hommelvik Stasjonsby) - gnr/bnr 51/1, 51/2, 51/3, 51/4 , 51/6 m.fl. - Malvik kommune
Dato: torsdag 17. desember 2020 08:45:45 sentraleuropeisk normaltid
Fra: Jane-Kristin Norhagen
Til: Sølve Christiansen
Vedlegg: image001.png, image003.jpg

Hei! Det går bra, vi trenger ingen forlenget frist.

Vi har i dag høyspenningskabler liggende ved elva Homla, og kan forsyne området derifra. Hvis anleggsstart/utbygging blir i motsatt ende (mye nærmere Djupvasskaia), må vi vurdere andre alternativer. Dette må vi komme tilbake til for endelig løsning. Det må også settes av areal til nettstasjoner. Antall og plassering avhenger av effektbehov og hvor det er behov for mest effekt (lasttyngdepunkt).

Med vennlig hilsen

Jane Kristin Norhagen

Overingeniør/ Avdeling Nettdrift

Tensio TS – www.tensio.no

t +47 90 15 54 21

Besøksadresse: Industrivegen 5 | 7072 | Trondheim

Fra: Sølve Christiansen <sfc@pka.no>

Sendt: tirsdag 15. desember 2020 14:53

Til: elise.mathisen@malvik.kommune.no; marit.haugen@malvik.kommune.no; hans-jorgen.rena@malvik.kommune.no; Firmapost TS <firmapost.ts@tensio.no>

Kopi: Brattås Per Ottar <Per-Ottar.Brattas@malvik.kommune.no>

Emne: Varsel om oppstart- detaljregulering (Hommelvik Stasjonsby)

Iht. plan- og bygningslovens § 12-1,12-8 og 12-14 varsles med dette at det er satt i gang planarbeid med detaljert reguleringsplan for Hommelvik Stasjonsby gnr/bnr: 51/1, 51/2, 51/3, 51/4 51/6 m.fl.

Varslet er dessverre ikke varslet dere i første omgang. Det er satt frist for tilbakemelding 12.01.2021. Si fra hvis det er behov for forlenet frist.

Vedlegg: 4

Varslingsbrev

V1 Kart 1:2000

V2 Illustrasjonsplan

V3 Referat fra oppstartsmøte.

Med vennlig hilsen:

pka ARKITEKTER

Sølve Christiansen

Per Knudsen Arkitektkontor AS

Brattørgata 5
7010 Trondheim
Mob. 97548277
Tlf. 73 52 91 30
pka.no





Per Knudsen Arkitektkontor AS
Brattørgata 5
7010 TRONDHEIM

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse til varsel om igangsetting av arbeid med detaljreguleringsplan for Hommelvik stasjonsby - Malvik kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Klima og miljø

Referatet fra oppstartsmøtet gir et fint grunnlag for videre planarbeid, med en god beskrivelse av utredningsbehovet.

Støy og luftforurensning

Området berøres av støy fra jernbane og fylkesveg. Planarbeidet må inneholde en støyvurdering med framskriving av trafikk og, om nødvending, støydempende tiltak som viser at det oppnås tilfredsstillende støynivå i henhold til T-1442/2016 tabell 3. Sumstøy må også vurderes. Erfaringsvis vil områder med høye støynivåer også ha utfordringer knyttet til luftkvalitet. Lokal luftkvalitet bes utredes i samsvar med retningslinje T-1520.

Bygge og anleggsfasen

Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende og ny bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Statsforvalteren ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 4 i T-1442/2016 legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Det kan med fordel konkretiseres hvordan trafikkavvikling og bygge- og anleggsvirksomheten skal gjennomføres. Det må stilles krav om plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsperioden gjennom bestemmelsene.

Klima og klimatilpasning

Referatet fra oppstartsmøtet og oppstartsvarslet viser ambisjoner for å sikre løsninger for klimatilpasning med blant annet energieffektive bygninger/ lavenergibygninger og overvannsløsninger. Dette er bra, vi forutsetter at ambisjonene følges opp med kunnskapsbaserte løsninger.



Ifølge statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) og nullvekstmålet i byvekstavtalen skal veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Det er viktig at det legges opp til gode gang- og sykkelforbindelser i området og ut av området som beskrevet. Det må settes av areal til sykkel innendørs/under bakken og på bakkeplan, med minimumskrav til antall, og plass til sykkelvogner og transportsykler, vask og reparasjon.

Det er fint at det også skal utarbeides en mobilitetsplan. Den bør følges opp med konkrete løsninger og bestemmelser i planen. Kollektivtransport må beskrives og eventuelle nye løsninger for planområdet må utredes og vises.

Det må tas inn bestemmelser som sikrer minimum utnyttelse av planområdet. Parkering må legges under bakken. Vi ber om at det i planarbeidet konkret vurderes lavere parkeringsdekning for bil enn maks kravet i kommuneplanen, ut fra områdets sentrale plassering. Det bør også angis minimumskrav til el-andel på parkeringsplassene, og krav om at el-anlegget dimensjoneres slik at det kan enkelt kan oppgraderes til å håndtere en høyere andel el-biler.

Friluftsliv og biologisk mangfold

Malvikstien er et viktig rekreasjonstilbud og det er fint at dette er tenkt videreutviklet, vi forutsetter at dette ikke går på bekostning av naturverdier i strandsonen.

Trondheimsfjorden er en nasjonal laksefjord. Vannforekomsten Hommelvika har dårlig økologisk tilstand basert på påvirkninger fra diffuse avrenninger, fysiske endringer og punktutslipp. Elva Homla som renner ut her har svært dårlig økologisk tilstand grunnet diffuse avrenninger fra ulike kilder, fysiske endringer og punktutslipp. Miljømålet er at det skal være god økologisk tilstand i Homla. Elva er en anadrom strekning med registrert bestandsnedgang av laks.

Arealbruken må ikke forverre tilstanden til Homla eller fjorden. Det må settes bestemmelser om kantsonen til elva. Kantsoner må vises i planen. Det må settes byggegrenser og konkrete bestemmelser for å hindre inngrep og forstyrrelser i elva og i sjøen. Alle tiltak som tenkes for allmennheten i strandsonen må vurderes særskilt ut fra perspektivet å forbedre miljøtilstanden til fjorden.

Det er positivt at området langs strandsonen skal tilrettelegges for allmenheten. Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen skal legges til grunn i utredningsarbeidet og i planleggingen. Landskapsvirkninger av fremtidige tiltak må utredes. Det må settes konkrete bestemmelser om naust, brygger og lignende. Planen må være entydig på hva som tillates hvor, ved hjelp av plankart og bestemmelser. Samlokalisering av tiltak og begrensning av inngrep må utredes.

Eventuelle hensynssoner bør vurderes. Vi forutsetter at alle fremtidige tiltak i strandsonen vurderes ut fra oppdatert fagkunnskap om naturmangfoldet. Det skal gjøres vurderinger etter prinsippene i naturmangfoldloven.

Vi viser til at området har en naturtype; lokalt viktig sanddyne med ulike plantesamfunn. Strandsonen er viktig for flere dyre og fuglearter, det er flere registreringer av arter i naturbase her.



Forurensning i grunnen

Det må gjøres rede for tidligere bruk av planområdet. Avrenning fra tidligere virksomhet eller deponi av forurensede masser kan være mulige forurensningskilder. Dersom det er grunn til å tro at det er forurensning på eiendommen, må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen, og krav om tiltaksplan eller avbøtende tiltak skal følges opp i planbestemmelser.

Fremmede arter

Innenfor planområdet er det registrert hagelupin flere steder, samt hvitsteinkløver, blankmispel og rynkrose. Vi ber om at det settes konkrete bestemmelser for å unngå spredning av disse og eventuelle andre fremmede arter i området.

Landbruk

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) skal legges til grunn for planleggingen. I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter legges det særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I den forbindelse slutter vi oss til det Klima og miljø skriver om at det må tas inn bestemmelser som sikrer minimum utnyttelse av planområdet og at parkering legges under bakken.

Barn og unge

Statsforvalteren minner om T-2/08 med Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Her gjøres rede for ulike krav til den kommunale planleggingsprosessen og krav til fysisk utforming av arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge. Bl.a. tydeliggjøres krav om at det avsettes tilstrekkelig og hensiktsmessig areal for lekeområder for barn og unge, herunder areal for nærlekeplasser for de minste barna. Tilrettelegging bør tas inn i rekkefølgebestemmelsene.

Ved detaljregulering er det viktig å tilrettelegge lekeområder som er godt skjermet fra trafikk, støy og annen forurensning. For å sikre trygg ferdsel til barnehage, skole og fritidsaktivitet vil også valg av gang- og sykkeltrase være et viktig tema. Ved omfattende regulerings- og utbyggingsplaner vil det i stilles særlige krav til en helhetlig og langsiktig plan som tar høyde for utviklingsmuligheter i forhold til arealdisponering. Statsforvalteren forventer at retningslinjene legges til grunn i det videre planarbeidet.

Barn har rett til å bli hørt og si sin mening i alt som vedrører det og barnets meninger skal tillegges vekt. Statsforvalteren minner om Barnekonvensjonen artikkel 12, og oppfordrer til å involvere barn og unge i å bli hørt og å kunne medvirke gjennom planarbeidet. Likeså at barnets beste skal være et grunnleggende hensyn i alle handlinger som berører barn.

Helse og omsorg

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 fokuserer i kapittel 4 på byer og tettsteder der det er godt å bo og leve. Gode nærmiljø gir mulighetene for deltakelse, inkludering og trivsel. Hvordan lokalsamfunnet og nærmiljøet utformes har således stor betydning for befolkningens livskvalitet, samt fysisk og psykisk helse. Folkehelse må derfor ivaretas i all planlegging, slik at bomiljøene blir trygge og helsefremmende for alle. I områder med stort press på utbygging, må fortetning være balansert mot bokvalitet og hensynet til folkehelse.

Når planen kommer på høring vil Statsforvalteren legge til grunn at sentrale tema i [Nasjonale og vesentlige regionale interesser på folkehelseområdet – klargjøring av innsigelsespraksis](#)



([Helsedirektoratet](#)) skal være ivaretatt, herunder også medvirkning fra grupper som har behov for spesiell tilrettelegging.

Andre aktuelle grunnlagsdokumenter når det gjelder folkehelserelaterte tema er:

[Meld. St. 19 Folkehelsemeldinga – Gode liv i et trygt samfunn](#)

[Sammen om aktive liv – Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029](#)

[Håndbok i aldersvennlig stedsutvikling](#)

[Universell utforming av uteområder – krav og anbefalinger](#)

Samfunnssikkerhet

Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. Det er viktig at kommunen er bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne analysen (jf. sivilbeskyttelsesloven § 14 2.ledd, forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3, og plan og bygningsloven § 4-3).

Kommunens oppgave er blant annet å

- følge opp intensjonen med en ROS-analyse, som er å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke
- sørge for at ROS-analysen gjøres tidlig i planarbeid og senest skisseres etter oppstartsmøte (positivt om det lages et utkast til ROS som sendes på høring sammen med oppstartsvarslet, for å kunne gi hensiktsmessige tilbakemeldinger tidlig i planprosessen)
- ha klare forventninger og krav til utreder av en plansak om tema, metodikk og utforming av en ROS-analyse, og hvilke kvalitetskrav som forventes (kvalitetskrav kommunen kan sette, er foreslått i veileder fra DSB om samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2017).)
- sørge for at avdekket risiko skal møtes med tiltak som sikres i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter

Som et minimum bør ROS-analyser i plansaker

- være utarbeidet med bakgrunn i DSBs veileder fra **2017** (se også liste over mulige kilder i vedlegg 5)
- inneholde en analyse med beskrivelser og ikke en ren sjekkliste med kryss under «ja» eller «nei»
- inneholde en kildeliste til analysen
- ha kommunens helhetlige ROS-analyse, fylkesROS, arealplanens ROS-analyse, andre tilstøtende områders ROS-analyser og kommunens beredskapsplanverk som en naturlig del av kildegrunnlaget i tillegg til NVE og NGU med flere
- ha en vurdering av et endret klima. Ekstremvær, som styrtregn og vind vurderes, og overvannshåndtering løses i plansaken

Statsforvalteren vurderer innsigelse (JF. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når

- det kun er en sjekkliste med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunngis eller vises til kilde
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser



- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarslet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og PDF-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no

Med hilsen

Thomas Møller (e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Klima og miljø: Vegar Christoffersen Walsø – 73 19 92 62

Landbruk: Laila Marie Sorte – 73 19 92 87

Samfunnssikkerhet: Lars Petter Løkken – 74 16 81 76

Oppvekst og velferd: Knut Dypvik – 74 16 83 74

Helse og omsorg: Ingrid Overland – 73 19 91 80

Per Knudsen Arkitektkontor AS

Deres ref:

Vår ref: 2020/230670

Dato: 11.01.2021

Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



UTTALELSE TIL VARSEL OM OPPSTART- DETALJREGULERING

Vi viser til brev og e-post fra Per Knudsen Arkitektkontor AS 4.12. og 7.12. 2020 med varsel om oppstart av planprogram for Hommelvik stasjonsby og med first for uttalelse 12.1.2021.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for ny boligbebyggelse og sentrumsformål med tilhørende infrastruktur, bevare og bearbeide offentlig friområde, og knytte sjøsiden og Hommelvik sentrum sammen med tverrforbindelse over jernbanen.

Mattilsynet er sektormyndighet etter Matloven § 23 for områdene planter, fisk, dyr, næringsmidler og drikkevann. For denne saken har vi mæret vurdert forhold til drikkevann.

Vi forutsetter at de planlagte boligene vil få drikkevannsforsyning fra Malvik kommunale vannverk.

Vi har følgende merknader

- I planarbeidet må det utarbeides VA-plan som beskriver drikkevannsforsyning til boliger, næringsvirksomheter og andre tiltak som vil bli forbrukere av drikkevann. VA-planen må dokumentere at samlet forbruk til disse er innenfor vannverkets leveringskapasitet.
- Planlegging og utførelse av drikkevannsforsyning må utføres i henhold til kommunens rutiner for dette.
- Dersom eierskap til fordelingsledninger ikke skal overdras til kommunen, men forbli i privat eie (boligsameie, næringssameie e.l.) etter ferdig utbygging, vil de aktuelle eiere være ansvarlig etter drikkevannsforskriften for de forholdene som knytter seg til det aktuelle ledningsnett. Dette bør avklares i planprosessen og slik at eventuelle framtidige private eiere av ledningsnett er klar over ansvaret som følger med dette.

Med hilsen

Erik Wahl

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Kopi til
MALVIK KOMMUNE

Postboks 140

7551

HOMMELVIK



Høringsinnspill Hommelvik Stasjonsby/Moan

I forbindelse med oppstart av reguleringsplan oppstart av reguleringsplan Hommelvik stasjonsby, har Malvik Arbeiderparti jobbet med saken og utarbeidet innspill til reguleringsplanen. Innspillet vårt er i hovedsak bygget på syv hovedpunkter og nedenfor ønsker vi å redegjøre for noe av vårt syn.

Ny bebyggelse på Moan må videreføre eksisterende bebyggelsesstruktur

Vi er opptatt av en videreføring av eksisterende bebyggelsesstruktur i Hommelvik. Dette må gjøres på en slik måte at gaterommene visuelt videreføres helt ned til fjorden. Ta for eksempel Trondheim, hvor dette prinsippet er gjennomført både mot Trondheimsfjorden og mot Nidelva. Derfor kan en stå på Torget i Trondheim og allikevel se Fosenfjella.

Se fig. 7 i Estetisk veileder for Hommelvik sentrum (s. 11)



Bevisstheten og tanken rundt bebyggelsesstruktur har to viktige formål:

- 1) Åpenheten til fjorden bevares og utsikten ivaretas fra langt inne i eksisterende bebyggelse i Hommelvik
- 2) Ny bebyggelse på Moan vil på en bedre måte oppfattes som en videreføring av eksisterende stasjonsby i Hommelvik

Vi mener det er viktig å tenke helhetlig. Mulighetsstudien for de kommunale eiendommene i sentrum som nylig er utarbeidet, foreslår store endringer i utformingen av bebyggelsen rundt blant annet Rådhuset. For å sikre en god sammenheng i bebyggelsesstruktur er det viktig at de to områdene sees under ett og ikke som to uavhengige delområder.

Byggehøyder

Mønet på ny bebyggelse på Moan skal ikke være høyere enn ny regulert bebyggelse i fasaderekka på sørsiden av Malvikvegen.

Bebyggelsen må trappes ned mot sjøen for å gi en myk overgang til fjorden, samtidig som det bedrer solforholdene i den nye parken på Moan.

Fra Moan dvs. rett ned for Granåshjørnet/ Lunden Østre og vest for krysset Selbuvegen/Malvikvegen) og vestover kan det vurderes byggehøyder på fem etasjer.

Det må igangsettes et arbeid for å endre Sentrumsplanen for Hommelvik slik at byggehøyden inn mot Malvikvegen på strekningen fra Selbuvegen til Østre Kirkeveg settes til max fire etasjer på sida inn mot Malvikvegen.

Private/ offentlige områder

Erfaringer fra lignende prosjekter, for eksempel utbygging av Grilstadfjæra, viser at det ofte er store utfordringer med å skape gode, private uteområder tett innpå offentlige friluftsområder. På samme måte vil det også kunne forekomme en opplevelse av å bli glodd på fra private, nærliggende bygg for de besøkende på stranda.

Det vil derfor være viktig å etablere klare, naturlige skillelinjer mellom de private og offentlige sonene, så grensene mellom disse blir lett å oppfatte.

Prosjektet Hommelvik Stasjonsby har gode intensjoner på dette området, men disse må videreutvikles, f.eks. gjennom:

- Gangvegen
- Skråningen mellom offentlig fellesområde og boligene
- Vegetasjon
- Private balkonger og terrasser utformes og plasseres med tanke på å redusere innsyn på offentlig fellesområde

Fjæra/ Saligberget

De siste 20- 30 årene er en stor del av sanda på badestranda vasket bort og fjæra har sunket. Årsaken er uviss, men uansett årsak er resultatet at fjæra har blitt mindre attraktiv som badeplass, i og med at store deler nå er dekket av stein.

For å motvirke videre erosjon i fjæra foreslår vi at det legges ei steinfylling utover langs elva fra Saligberget (vestbredden av Homla). Det må arbeides for at stein fra tunnelbygginga på E6 kan benyttes til dette. Fyllinga må opparbeides som fellesareal, som for eksempel aktivitetspark, opphold for badegjester eller lignende.

Ei slik fylling vil ha flere formål:

- 1) Parken ved Saligberget utvides og vil kunne erstatte areal som skal bebygges som friluftsareal.

- 2) Badestranda blir liggende i le for elva. Det er dermed større sjanse for at egnet masse som kjøres på i fjæra ikke blir vasket ut.

Dette mener vi vil være positivt for hele Hommelvika og vil gi et større offentlig friluftsområde enn det som i dag ligger inne i planforslaget.

Boligtyper

Hommelvik Stasjonsby-Moan ligger sentralt. Både med tanke på barnehager og skoler, men også når det gjelder friområder og idrettsanlegg.

Området vil derfor kunne bli et meget godt sted å vokse opp, og vi mener det er viktig at det legges vekt på å utvikle et område egnet for barnefamilier. Det vil også bety mye for videre vekst og utvikling av Hommelvik at befolkningen får en god aldersspredning.

For å legge til rette for økt sosialt samvær og forenings- og møteaktivitet oppfordrer vi utbygger om å innpasse fellesrom på området som er egnet for slike formål.

Utviklinga i boligmarkedet går mot stadig mindre boenheter. Dette øker behovet for å kunne leie en mindre boenhet for besøkende. Hommelvik Stasjonsby-Moan vil få så mange beboere, at et slikt leietilbud bør finnes på området.

Tverrforbindelse

For Hommelvik som tettsted blir det viktig å redusere barrierevirkningen av jernbanesporene. Løsningen som velges for kommunikasjon mellom sør- og nordsida må derfor vurderes nøye.

Høydeforskjellen mellom eksisterende Havneveg og sentrum er så stor at det nesten er mulig å gå inn horisontalt fra Havnevegen, under jernbanesporene og opp på sørsida med rampe/trapp og heis. Riktig bygget kan en slik forbindelse legge til rette for en relativ god kontakt mellom de to sidene.

Det viste forslaget med overgang virker veldig dominerende rent utseendemessig og vil ikke fungere like godt som en undergang rent kommunikasjonsmessig.

Parkering

Det må settes av plass til et tilstrekkelig antall parkeringsplasser i tilknytning til Stasjonsbyen/Moan.

Malvik arbeiderparti vil være tett på i den videre prosessen. Vi vil sikre at våre medlemmers innspill blir videreformidlet til utbygger.

Høringsuttalelse vedrørende igangsettelse av arbeidet med detaljert reguleringsplan for «Hommelvik stasjonsby».

Etter å ha deltatt på nettbasert informasjonsmøte 05.12.20, hvor PKA framla sitt planforslag for utviklingen av strandsonen i Hommelvik, ønsker jeg å komme med følgende innspill:

1. Jeg vil for det første stille spørsmål ved omfanget av den bygningsmassen som foreslås, og også ved hvilke føringer som egentlig ligger i Malvik kommunestyres tidligere vedtak om reguleringsplan for Stasjonsfjæra/Moanområdet fra 2013. Der framgår at man ønsker en fortetning av området, og det åpnes opp for utbygging av bygg med 3-6 etasjer. Det er likevel vanskelig å se for seg at kommunestyret med dette ønsker en mur av boligblokker tett opp mot det som er Hommelviks badestrand og friluftsområde. Strandsonen er under sterkt utbyggingspress landet over. På landsbasis har potensielt tilgjengelig strandsone minsket med i overkant av 55 000 dekar i perioden 2005-2018, jfr. Miljødirektoratet¹. I en artikkel publisert av Regjeringen 07.12.2020² står å lese:

«I plan- og bygningsloven er strandsonen gitt en særlig beskyttelse gjennom en egen bestemmelse om byggeforbud i 100-metersbeltet langs sjøen. Byggeforbudet er imidlertid ikke absolutt og kan fravikes gjennom planer eller dispensasjoner. Det er kommunene som er gitt myndighet til å behandle disse sakene. I forvaltningen skal kommunene ta særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Forvaltningen skal også skje i samråd med berørte interesser og regionale og statlige myndigheter.»

«Byggeforbud i 100-metersbeltet», «ta hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser». I de foreliggende planene tas det ikke hensyn til ovennevnte interesser. Mens Stjørdal kommune planlegger å ivareta sine strandområder i samarbeid med innbyggerne, viser Malvik kommune til et 7 år gammelt kommunestyrevedtak i sin videre nedbygging av strandsonen. Kommunestyret presiserer imidlertid i reguleringsplanen at rekreasjonsområdet som Stasjonsfjæra er for allmuen, skal vernes. Og i Kommuneplanens arealdel Malvik kommune 2010-2021 av 20.06.2011³ står det under punkt 4.11 at «byggeforbudet i strandsonen ligger fast». Hvilken strandsone er det snakk om?

Dersom det skal bygges boligblokker 13-50 meter fra strandlinja, som foreslått, vil dette forringe opplevelsen av fjæraområdet som et fristed. Å ha 100 boenheter tett inntil fjæra vil medføre en opplevd privatisering av strandsonen. Dette bryter fundamentalt med allemannsretten.

¹ <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1290/m1290.pdf>

² <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/friluftsliv/innsiktsartikler-friluftsliv/strandsonen/id2076261/>

³ <http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/5031/201001/Dokumenter/Del%201%20Planbeskrivelse.pdf>

Dessuten viste PKA under informasjonsmøtet til at de hadde beregnet solforholdene, men uten å framlegge noe kart over området som viste sol/skygge.

2. Jeg vil dernest opponere mot en utbygging som fører til stengt utsyn, både ut mot fjorden og inn mot sentrum. Bjørg Eigard viser i sin artikkel i Malviknytt av 11.06.2020⁴ til ønsket om bærekraftig utvikling av tettstedet, og sier:

«Når en er i sentrum, for eksempel ved kirka, er det flott å kunne se bebyggelsen som omkranser Vika og samtidig kunne se langt utover fjorden. Det er flott at en ikke må høyt for å kunne få denne utsikten. (...) Ved å bygge høye blokker på 3-6 etasjer foran stasjonsområdet, vil de naturlige linjene i landskapet og måten bebyggelsen fungerer sammen i dag forsvinne. Det vil oppleves som en mur som stenger utsikten mot Frosta og Leksvikfjellene. Man vil med dette gjøre at det er kun de som bor i blokkene eller de som bor i åssiden rundt som kan få ha den frie utsikten.»

Minimale siktlinjer mellom byggene, slik PKA legger opp til, holder ikke; det fjerner ikke byggenes tilstedeværelse. Kommunestyret kan umulig være bekjent med at det bygges 16 bygg på 6 etasjer langs den sjølinjen som alltid har definert tettstedet Hommelvik. I dag – som tidligere – ligger skoler, kirke, offentlige og private virksomheter og tidligere og ny bebyggelse i flukt med utsynet utover fjorden, slik det også heter i den gamle revyvisa om Hommelvik: «Der vesle Homla møter den breie Trondhjemsfjord, der ligger gamle Vika med utsyn imot nord». Går PKAs planforslag igjennom, vil dette utsynet mot nord bli forbeholdt de x antall leilighetseiere som kjøper seg inn i komplekset. Christian Bache beskriver i Adressa 09.12.20⁵ hvordan trondheimspolitikere i ettertid har angret seg, etter å ha godkjent utbygging på Brattøra som stjeler Trondheims utsikt mot fjorden. På samme vis vil PKAs forslag stjele Hommelviks utsikt. Og det andre momentet: Man vil ikke lenger kunne se inn i Hommelvik fra strandsonen; innsynet vil hindres av 6 etasjers høye boligblokker. Som Bache sier: «Det e for seint å snyt sæ, når nasen e vekk».

3. I lys av tragedien i Gjerdrum er det dessuten naturlig å spørre om hva som er foretatt av geotekniske undersøkelser på land og i sjø. Det er vel kjent at Hommelvik er bygd på leiregrunn. Terje Hansen påpeker i sitt leserinnlegg i Bladet av 11.01.21⁶ at leira i Hommelvik-området har et vanninnhold på fra 26 til 55 % vann, at det er en del kvikkleireforekomster i østlige deler av Hommelvik samt under deler av Hommelvik sentrum, og at det i 1942 gikk et flyteskred under oppfylling av masser i nærheten av Djupvasskaia. Hansen viser også til at tidligere planer om å flytte sagbruket til Moan-området ble skrinlagt på grunn av dårlige grunnforhold. Videre, fortsetter Hansen, har det gått ytterligere ras i området der Sjøsidan nå ligger og ved båthavna så sent som på 1980-tallet.

⁴ <https://malviknytt.no/2020/06/11/et-utviklingsprosjekt-for-framtiden-ma-vaere-baerekraftig-ogsa-i-framtiden/>

⁵ <https://www.midnorskdebatt.no/meninger/kronikker/2020/12/09/Vi-m%C3%A5-sette-en-fot-i-bakken-p%C3%A5-Lade-23130021.ece>

⁶ <https://www.bladet.no/debatt/2021/01/11/%C2%ABikke-ta-sjansen-p%C3%A5-%C3%A5-bygge-p%C3%A5-Moanomr%C3%A5det%C2%BB-23285992.ece>

Det er også viktig å undersøke grunnforholdene utover sjøbunnen. Norges geologiske undersøkelse NGU foretok en skredkartlegging langs Trondheimsfjorden i 2005⁷. I den står å lese at:

«Leirområdene i strandsonen fortsetter ofte utover på sjøbunnen. Mange skred har startet under havnivå og forplantet seg inn på land. I tillegg kan undersjøiske skred utløse flodbølger med ødeleggende virkning på land. Skred i strandsonen kan bli spesielt ødeleggende dersom det finnes kvikkleire i grunnen. Dette understreker at forholdene i sjøen kan ha en avgjørende betydning for stabiliteten langs strandsonen.»

Om Hommelvik står det videre:

«I fjorden er der spor etter ganske store skred. Ganske ferske skredmasser i den sydvestligste del av området stammer fra skredet i Hommelvik i 1944. Spor etter et eldre skred finnes i den sydøstlige del av området. Skredmasser er mer utydelige siden de er delvis dekket av sediment. Generelt tilsier batymetrien at skredmasser kan vise seg å utgjøre en god del av fjordfyllet. Flere steder langs kystlinjen er der spor etter mindre skred og/eller erosjonsformer.»

4. Så kommer spørsmålet om den planlagte utvidelsen av jernbanen. I den vedtatte kommunedelplanen for dobbeltspor Trondheim grense - Hommelvik⁸ beskrives ellers hvordan arealene innenfor vedtatt trasé er båndlagt:

«Kommunedelplanen båndlegger arealene/forbyr tiltak som kan være til hinder for planlegging og utbygging av dobbeltsporet fram til ny detaljplan blir utarbeidet. Alle byggetiltak innenfor båndleggingssonen skal oversendes Bane NOR for uttale. De vil avgjøre hvilke tiltak som kan tillates og ikke. Med unntak av de restriksjoner som følge av båndleggingen, vil gjeldende kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner innenfor planområdet fremdeles gjelde.»

Vedlagte illustrasjon antyder at PKAs planforslag ligger delvis innenfor båndleggingssonen⁹: PKA skriver samtidig i sine planbeskrivelser at det skal legges til rette for 150 parkeringsplasser for togreisende på området, uten at dette er tatt høyde for i skissene. Vil dette medføre en hestehandel med kommunen om ytterligere inngripen i rekreasjonsområdet?

5. Videre er det viktig med realistiske framskrivninger/befolkningsanalyser. Det er interessant å spørre om kommunens vurdering knyttet til behov for nye boliger. Hvem er forventet å bosette seg på prosjektert område? Barnefamilier? Prosjektskissene viser lykkelige familier

⁷ https://www.ngu.no/upload/Publikasjoner/Rapporter/2005/2005_054.pdf

⁸ <https://www.malvik.kommune.no/vedtatt-kommunedelplan-for-dobbeltspor-trondheim-grense-hommelvik.6298770-176394.html>

⁹ http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/5031/201314/Dokumenter/201314_Nytt%20plankart.pdf

ved strandkanten. Men barneskolen har ikke plass til flere elever, og barnehagedekningen er under press som det er. I Malvik kommunes økonomiplan for 2017-2020¹⁰ står det at:

«Elevtallet i barneskolen vil øke de nærmeste årene. Rådmannen vurderer at den samlede skolekapasiteten er tilstrekkelig for å dekke behovet på ytre Malvik og Sveberg. Økningen er størst i indre del av kommunen. Hommelvik skole vil ikke kunne ta imot elevtallsøkning uten utvidelse av areal. Rådmannen har derfor foreslått å flytte paviljong fra Hommelvik ungdomsskole årsskiftet 2017/18, slik at nødvendig kapasitet for midlertidig å møte behovet i perioden etableres.»

Det er altså allerede i dag benyttet en provisorisk ferdigpaviljong i tilknytning til Hommelvik skole.

Det er dessuten ikke barnefamilier som har valgt å bosette seg på den nyetablerte Sjøsidan. Kanskje ikke så rart når en leilighet på 34 kvm der koster 1.490.000, -.

I denne planlagte fortetningen av Hommelvik sentrum utvider Sjøsidan ytterligere, boligfeltet Homla hageby med 64 leiligheter er på trappene, og det planlegges ytterligere 60 nye leiligheter i sentrum¹¹. Samtidig har man en situasjon der salget av 800 planlagte boliger på Sveberg går trått. Hvilke befolkningsanalyser ligger til grunn for kommunens utbyggingsplaner? Og hvordan samsvarer dette med planer for utbygging av skoler, barnehager og annen relevant infrastruktur?

Og: Når folk søker seg utenfor bykjernen, er det for å ha lettere tilgang til naturen, til de langstrakte tråkkene innover marka, og - det frie utsynet ut mot fjorden.

Uttalelsen støttes/underskrives av:

1. Morten Skogly
2. Hilde Moen
3. Laila Mariann Furunes
4. Odd Sjørgård
5. Monica Pedersen Arntzen
6. Harald Skjærvø
7. Bjørn Høiby
8. Morten Arntzen
9. Per Arne Teigseth
10. Tina Haugen
11. Torill Ohren
12. Heidi Spets
13. Gunn Berit Gjeving
14. Beate Ytterland Elmgren
15. Rolf Steinar Stav
16. Madelen Nilssen
17. Ann-Karin Sneisen

¹⁰<https://www.malvik.kommune.no/getfile.php/3685409.1760.tudqbqrfba/Budsjett+2017+%C3%B8konomiplan+2017-2020.pdf>

¹¹ <https://nearadio.no/nytt-boligkompleks-i-hommelvik/19.24066>

18. Sverre Inge Lystrup Ness
19. Wenche Nygård
20. Wenche Andersen
21. Sonja Laugen
22. Ingrid Johansen
23. Kurt Malmo
24. Even Leistad
25. Camilla Maria Fredriksen
26. Thomas Normann
27. Steinar Robert Fredriksen
28. Eirik Haugen
29. Knut Svingen
30. Elvira Alexandra Halvorsen Vårtun
31. Ann Siri Høiby
32. Maj Boffey
33. Bjørg J. Eigard
34. Signe-Iren Frantzen
35. Britt Bonaunet Thoresen
36. Anders Forslund
37. Peter Olsson
38. Laila Woldmo
39. Ask Kornelius Aagaard
40. Vera Elisabeth Haug
41. Hildegunn Voldmo
42. Thor Atle Haug
43. Jostein Vikan
44. Ola Granlund
45. Line Woldmo
46. Roar Thomsen
47. Bente Snustad
48. Aud Molde Spets
49. Mary Kristine Moen
50. Erling Engan
51. Dina Voldmo
52. Nils Even Holden
53. Augstein Svedahl
54. Kay Rudi Pedersen
55. Wenche Andersen
56. Tommy Vårtun
57. Werner Wang
58. Bjørn Terje Spets
59. Signe Jenssen
60. Brit Haugjord Ruud
61. Marit Fossum
62. Irene Bostad
63. Gunnar Voldmo
64. Kari Sollihaug
65. Anette Fredriksen
66. Jenny Aftret Forslund
67. Bjørn Inge Langeland
68. Inger Viken

69. Bente Hansen
70. Terje Snustad
71. Kristin Woldmo Kolåseter
72. Gunnar Kristian Sollihaug
73. Liv Fossen Haugen
74. Inger Anne Reklev Lundli
75. Rune Spets
76. Astri Fossen Haugen
77. Vegard Hansen
78. Trude Anette Busse
79. Geir Roar Larsen
80. Margrete W. Rosenlund
81. Ann-Bente Sødahl
82. Kai Almås
83. Tore Bakken
84. Elin Wikmark Darell
85. Hilde Eriksen
86. Lena Sundli
87. Roar Gudmundseth
88. Inger-Lise Aspeggen
89. Terje Hansen
90. Olav Bidtnes
91. Sonja Riiber
92. Knut E. Kallset
93. Evian Castell
94. Tore Valstad
95. Eli Bidtnes
96. Kine Eriksen
97. Stine S. Kyllø
98. Marit Adele Aasbakk
99. Marit Renolen Norman
100. Ingrid Thyholt
101. Arve Edgar Øksnes
102. Janne Teigen Braseth
103. Eva Renolen Norman
104. Inge Rudolf Brøseth
105. Mari Haugen Almås
106. Martin Flataker Paulsen
107. Silje Lysø
108. Kristin Nørkov
109. Kirsten Rødde
110. Gørild Haug
111. Elisabeth Fjølstad
112. Pål Haugen
113. Tone Grydeland
114. Inger Haugen Vikan
115. Merete Kringhaug
116. Marianne Sæterhaug
117. Anita Sjørgård
118. Synne Haugen Almås
119. Ronja Kringhaug

120. Gitte Bottenmann
121. Elisabeth Rødde
122. Signe Jenssen
123. Elin Wikmark Darell
124. Anita Berg Gerhardsen
125. Hilde Aleksandersen Sundin
126. Tordis Beate Dahl
127. Bjarni Guðmundsson
128. Veronica Lyng Fossen
129. Brit Rotabakk Kjøsnæs
130. Kjell Kojen
131. Hege Sveian
132. Mary Jullumstrø
133. Heidi Wuttudal
134. Rikard Spets
135. Ørjan Wean
136. Jannike Kringhaug
137. Bjørn Åge Einvik
138. Per Barstad
139. Vår Hus
140. Aud Thyholt
141. Randi Nyvoll
142. Silje Pedersen
143. Ingeborg Engesvold
144. Trond Sandaune
145. Mona Engan
146. Geir Arne Malvik
147. Karin Pedersen
148. Mari Lergård Larsen
149. Sonja Laugen
150. Berit Kristiansen
151. Camilla Moen
152. Geir Mauseth
153. Pia Elisabeth Teveldal
154. Harald Larsen
155. Solveig Stav
156. Roy Endre Hansen
157. Wenche Marion Johnsen
158. Lillian Hilanmo Fossen
159. Kjell-Ove Løveng
160. Ann-Kristin Sneisen
161. Beate Lyngaas Haugan
162. Britt T. Helgeton
163. Monica Kindseth Bjørlykke
164. Hege Marie Schultz Hansen
165. Kine Østeraas Nilsson
166. Aslaug Skarsaune Svenning
167. Karin Stav
168. Birgit Nevermo
169. Kristian Nevermo
170. Ellen Høiby

171. Anniken Hansen
172. Annikken Saxevik
173. Elise Margrethe Mathisen
174. Aurora Berg Gerhardsen
175. Maiken Darell Kjesbu
176. Nina Stokbak
177. Heidi Steen
178. Janne Holmen
179. Trude Øwre Størdal
180. Christine Hervik Fuglem
181. Lizzi Ford
182. Monicha Lockert
183. Kjell Kojen
184. Morten Spets
185. Kine Spets Høvik
186. Kristin Skauge Larsen
187. Laila Fossum
188. Steinar Vordal
189. Jo Martin Steen
190. Renate Lyng Sneisen
191. Jon Gardar Helgason
192. Amund Flataker
193. Stine Ulriksen
194. Marit Flataker Botn
195. Merete Ruud
196. Emilie Spets Høvik
197. Anne Lundberg
198. Linn Jeanette Aune
199. John Thomas Renå
200. Ingunn Spets
201. Eskil Hulk Holmen
202. Kristin Vikan Knutsen
203. Lydia Dahl
204. Else Therese Eikemo
205. Anne Lise Mohn
206. Jon Arne Strøm
207. Lasse Stavå Jensen
208. Ingrid Dørum
209. Elin Sæterhaug
210. Trine Spets
211. Sharon Marie Danielsen
212. Aina Olsen
213. Ninni Pham
214. Ingunn Bigseth
215. Mats Roger Hansen
216. Jakob Flataker Botn
217. Martha Osmo Venes
218. Arild Sjøtrø
219. Ingrid Husdal
220. Christina Henriksen
221. Sissel Hansen

- 222. Johnna Winther Westgård
- 223. Lisa Kojen
- 224. Jan Morten Langolf
- 225. Liv Navelsaker Reitan
- 226. John Ulriksen
- 227. Jostein Arntzen
- 228. Arnt Egil Hovde
- 229. Maiken Ohren Strand
- 230. Helene Frantzen
- 231. Sara Øwre Haugan
- 232. Vegar Ulriksen
- 233. Silje Nicolaysen
- 234. Nina Haugan
- 235. Tone Hammer Lunde
- 236. Ida Stokkan
- 237. Inger Borseth
- 238. Jostein Evenshaug
- 239. Sølvi Nicolaysen
- 240. Olga Bjerkan
- 241. Heidi Ramlo

deres ref.:

dato:

14.03.21, Hommelvik

INNSPILL TIL VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSPLAN HOMMELVIK STASJONSBY, MALVIK

Innspill fra: Sentrum Velforening Hommelvik

Berørte eiendommer: Gnr/bnr: 51/1, 51/2, 51/3, 51/4, 51/6 med flere
Forslagsstiller: Hommelvik stasjonsby AS v/Oddstein Rygg
Plankonsulent: Per Knudsen Arkitektkontor AS
PlanID: 202005

Bakgrunn

Plankonsulent *Per Knudsen Arkitektkontor AS* har varslet på vegne av forslagsstiller *Hommelvik stasjonsby AS*, om oppstart av reguleringsplan for området nord for Hommelvik sentrum kalt «Hommelvik stasjonsby». Varslet lagt ut på Malvik kommunes nettsider 04.12.2020 og mottatt av oss i Sentrum Vel 11.12.20 (etter påtrykk fra undertegnede).

Sentrum Vel ønsker i den forbindelse å komme med innspill til det varslede planarbeidet. Sentrum Vel er velforeningen for alle som bor fra og med Danielstrøa til og med nedre del av Selbuveien. Totalt er det ca. 400 boenheter i vårt område. Vårt fokus er perspektivet til alle som allerede bor i Vika, ikke eventuelle nye innbyggere i den nye bebyggelsen som kanskje skal komme.

Innspill

Primært ønsker vi at Malvik kommune snarlig vil ta initiativ til en dialog med Miljødirektoratet for å få området Moan i Hommelvik varig sikret som et friluftsområde for alle. Viser her til saksfremlegg fra Trondheimregionens Friluftsråd som gjelder statlig sikring av Moan friluftsområde. Videre ber vi om at de 10 dekar som Malvik kommune tok til bygging av Hommelvik helsetun og Bruket kulturhus, som var et offentlig friområde/grøntareal i sentrum, skal erstattes. Malvik kommune er pliktig til å erstatte dette område ifølge grønntareal analysen fra 2011. Moan er det eneste område i Hommelvik sentrum som er stort nok til et slikt erstatningsareal.

I motsatt fall ber vi om at det utredes et alternativt forslag med lavere utnyttelsesgrad og færre boenheter. Det må også være en større avstand mellom strandlinjen og ny bebyggelse. Viser til gjeldende reguleringsplan «Reguleringsplan for Moan og Stasjonsfjæra (vedtatt 29.09.2008, endret 04.06.2012 og 12.05.2014)», hvor maks byggehøyde satt til 3 etasjer.

Sitat fra varsel om oppstart av reguleringsplan: *«Bakgrunn og formål med planarbeidet: Formålet med planarbeidet er å legge til rette for ny boligbebyggelse og sentrumsformål med tilhørende infrastruktur, og bevare/utvikle offentlig friområde. Videre skal forslaget knytte sjøsiden og Hommelvik sentrum sammen med tverrforbindelse over jernbanen.»*

Forslaget slik det fremstår beslaglegger store deler av det som i dag er friområder med privat boligbebyggelse. Disse med sine tilhørende uteområder, skaper en privatisering av den gjenværende delen av friområdet i fjæra. Vi kan heller ikke se at forslaget i noen særlig grad knytter eksisterende Hommelvik sentrum sammen med fjorden. Viktige siktlinjer fra gater og ganglinjer i sentrum brytes, og ny bebyggelse fremstår for massiv.

Den nye bebyggelsen dominerer utsikten mot fjorden og stenger i stor grad sjøen vekk fra befolkningen i resten av Hommelvik.

Videre vi understreke flere kritiske aspekter vi ser ved den tenkte utbyggingen:

Støy

- Støyproblematikk for nye boliger på grunn av nærhet til jernbanen
- Støyproblematikk for boliger på grunn av friluftsområdene i fjæra
- Støy og trafikkutfordringer i 10 – 15 år med byggearbeid nær den offentlige strandsonen

Sol- og skyggeforhold

Daglysforskygning i rekreasjonsområdene i fjæra trues pga. høyde, plassering, volum og omfang av ny bebyggelse.

Byggeskikk

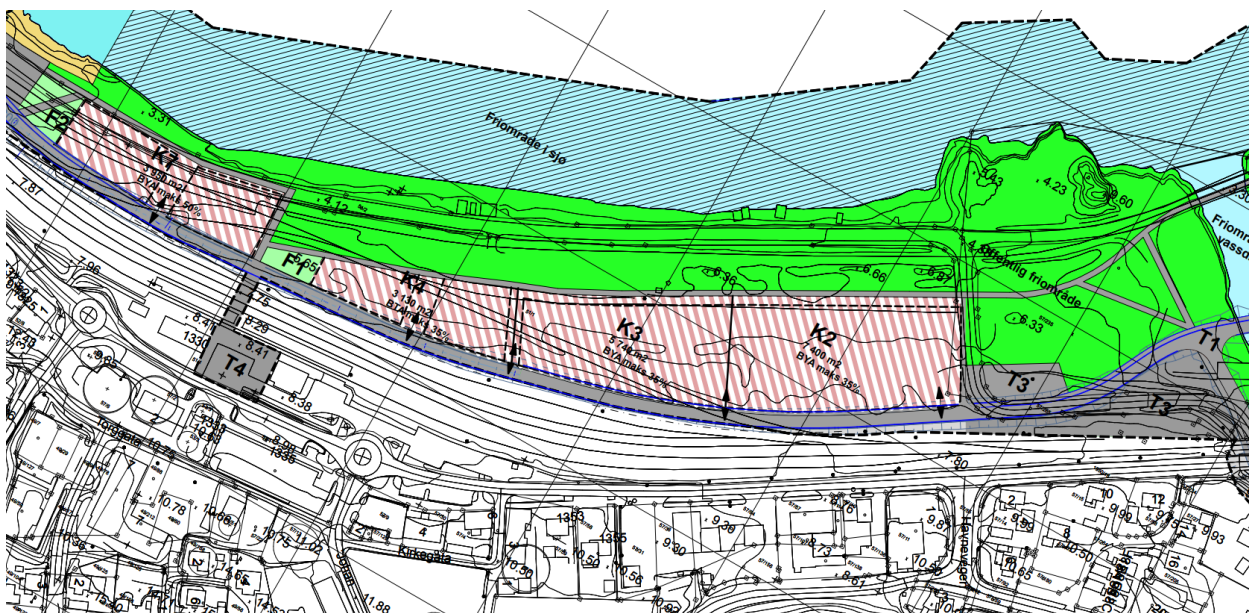
Hommelviks historiske identitet ignoreres i forslaget. Hommelvik er ikke en «by» (selv om planen forsøker å kalle seg det) og det er heller ikke et mål at Vika får et «by-preg» i fremtiden. Å legge til saltak på 5-6 etasjer høye blokker er ikke alene nok til å ta hensyn til byggetradisjoner i Hommelvik. De høye ny boligblokkene vil dominere hele sentrum og overskygge friområdene i fjæra så vel som det historiske Hommelvik. Kirkens posisjon som signalbygg vil også svekkes.

Arkitekt PKA bruker Hommelvik ungdomsskole som referanse for forslaget. Den nye ungdomsskolen mener vi er et eksempel på et svært godt prosjekt som er stedstilpasset, oppfattes som integrert i landskapet og terrenget, og som benytter seg av et gjenkjennelig formspråk med avmålte byggehøyder, stikk motsatt av forslaget til Hommelvik stasjonsby. I det heletatt et godt eksempel på hvorfor byggehøydene og utnyttelsesgraden til foreslåtte Hommelvik stasjonsby blir helt feil.



Byggehøyder og utnyttelsesgrad (fortetting)

Gjeldende reguleringsplan for området: «Reguleringsplan for Moan og Stasjonsfjæra (vedtatt 29.09.2008, endret 04.06.2012 og 12.05.2014)». Her er det spesifisert i planbestemmelsene at tomtene K2, K3, K4 og K7 skal ha maks byggehøyde 3.etg. Dette mener vi er langt mer fornuftig enn 3-6 etasjer, slik det er spesifisert i Kommuneplanens arealdel 2018-2030. Vårt innspill er likevel at det beste for Hommelviks attraktivitet som tettsted og livskvalitet for eksisterende og fremtidige beboere er at hele området settes av til friområde.



Hommelvik er ikke en «by», men et relativt lite tettsted med til sammen 5590 beboere, spredt over et område på omtrent 2,92 km² (SSB, 1.januar 2020). Det er forståelig at kommunen ønsker å oppnå mål om fortetting langs kollektivknutepunkter, men tettheten som skisseres i forslaget hører ikke hjemme i et lite tettsted som Hommelvik. Utnyttelsen av området minner mer om sentrumsnære områder for Trondheim og andre storbyer. Det er tydelig for oss at slik forslaget er skissert vil fortettingen gå på bekostning av Hommelviks identitet, historiske bebyggelse og natur. Nedbyggingen av dette attraktive og unike friluftsområde i Moan og Stasjonsfjæra vil etter vårt skjønn svekke Hommelvik som tettsted. Vi ber derfor om at den varslede reguleringsplanen må revurderes og at kommunen setter i gang arbeidet med å sikre Moan og Stasjonsfjæra som friluftsområde for fremtidige generasjoner av Hommelvikinger.

Illustrasjonsbilder fra arkitekt PKA på forslagets hjemmeside, viser ny bebyggelse slik den vil se ut for de som er på vei inn til Værnes fra fly og likevel opplever vi blokkene som massive. Terrengsnittet som foreligger viser ikke de nye byggenes forhold til eksisterende Hommelvik sentrum. Illustrasjon/perspektiv sett fra Saligberget viser tydelig hvordan den nye bebyggelsen dominerer hele Hommelvik sentrum og i stor grad stenger fjorden og utsikten nordover ute fra dagens sentrum. Lite hensiktsmessig valgte visualiseringer som ikke viser ny bebyggelses faktiske forhold til det eksisterende miljøet, understreker vår mistanke om at utbyggingen er ufordelaktig for gamle Hommelvik. Vi mener utbyggingen av friområdene i fjæra tar lite hensyn ovenfor Hommelviks befolkning og historiske bebyggelse.



Skolekapasitet

Hommelvik skole har allerede full kapasitet, så man kan tenke seg hva det kan føre til med så mange nye innbyggere i Sentrum. Hommelvik Skole vil på sikt ha for liten kapasitet i forhold til antall elever.

Dette gjelder infrastrukturen i sentrum generelt også. Vei, skole, barnehage, parkering osv. vil bli utfordrende områder i forbindelse med en slik kraftig befolkningsvekst.

Dette taler også mot en utbygging av Moan området og vi ser med spenning fram til en utredning hvor man viser til hvordan disse utfordringene skal i møtekommes

Medvirkning

Lovkommentar til plandelen av plan- og bygningsloven (2009) §5.1 Medvirkning

Sitat: «Alle som utarbeider og fremmer planforslag har en plikt til å legge til rette for aktiv medvirkning. Det vil si at plikten til å sørge for en tilrettelegging for aktiv medvirkning skal være den samme enten det er planmyndigheten selv, andre myndigheter eller private som utarbeider planforslaget».

«Planmyndigheten skal gjennom hele planarbeidet sørge for åpen, bred og tilgjengelig medvirkning i lokalsamfunnet og dialog med organiserte og uorganiserte interesser. Planmyndigheten skal tilstrebe størst mulig offentlighet og reell medvirkning i planprosessene»

Medvirkningsmøter ble av holdt i 2014 angående Sentrumsplanen for Hommelvik. Her deltok Sentrum Vel. Vi sendte inn følgende høringsuttalelse – hvor flere av punktene ble tatt med inn i Sentrumsplanen. Punkt 6.2.1 – hvor det påpekes IKKE mer enn 3 etg. i Moan/Stasjonsfjæra - blir ikke tatt hensyn til i Kommunens Arealplan (2019) eller av Hommelvik Stasjonsby i planarbeidet.

Innbyggerinitiativet - har blitt ignorert i 2 runder, i 2018 fordi det mangler underskrifter og i 2020 fordi det var behandlet tidligere? (996 godkjente underskrifter).

Vi gjør også oppmerksom på at det digitale møtet som ble avholdt 05.01.21 av PKA ikke var et medvirkningsmøte, men et informasjonsmøte. Viser her til brev fra PKA – sitat: *«På grunn av covid 19 ønsker vi ikke å avholde felles medvirkningsmøte i denne fasen. Det blir derfor holdt et digitalt informasjonsmøte tirsdag 05.01.21 kl. 19.00.»*

Dermed kan vi konkludere med at Lov om plan for medvirkning &5.1 ikke blitt fulgt i denne prosessen.

Folkehelseperspektivet

Når det gjelder selve Moan / Stasjonsfjæra så er det mange aspekt som bør ivaretas her. Folkehelse er et av de områdene. Folkehelseloven skal bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller. Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven) trådte i kraft 1. januar 2012. For å vurdere om folkehelsearbeidet utvikles i den retning kommunen ønsker må kommunen ha, sitat: *«vurdert kunnskap om befolkningens helsetilstand og de positive og negative faktorer som påvirker denne» (§ 5).*

Forskning viser at naturen har alltid forsynt menneskene med et mangfold av varer og tjenester. I dag brukes stadig oftere begrepet “økosystemtjenester”, så som rensing av luft og vann, stabilisering av klima, demping av støy o.likn. Det er i den senere tid (på ny) blitt et økende fokus på de muligheter naturen gir for rekreasjon og helse.

De seneste 20-30 årene har forskning både utenlands og i deler av Norden gitt et nytt og klarere bilde av hvordan mennesket påvirkes av å være i naturen. Den historiske kunnskap som har eksistert i tusenvis av år, og den hverdagserfaring mange mennesker har av naturens potensial både til forebygging og håndtering av stress, lindring av smerte, krisebearbeiding og mental gjenoppbygging – har fått støtte i vitenskapelige fakta. Sitat: *«Økt livskvalitet, eller søken etter det gode liv, er dominerende årsak til at folk i Norden oppsøker natur, landskap og kulturmiljøer».*

Det vil etter erfaringer fra andre områder (f.eks. Grillstadfjæra) være meget sannsynlig at en avstand på mellom 13-50 m mellom tett blokkbebyggelse og fjæra/badeplassen vil føre til konflikter mellom badegjester og beboere, og til støy i begge retninger. Dette vil kunne bidra til økt stress, og vil i et folkehelse perspektiv virke negativt.

Oppsummert

Det varslede planforslaget legger opp til en massiv by-lignende bebyggelse på opptil 6 etasjer som bygger ned store deler av et av Malviks viktigste friområder, nemlig Moan og Stasjonsfjæra. En slik utnyttelse og byggehøyde hører ikke hjemme på et relativt lite tettsted som Hommelvik, og vil ikke ta hensyn til Vikas identitet og historiske bebyggelse. Det eksisterende sentrum stenges ute fra fjorden og viktig siktlinjer brytes. Dersom utbyggingen gjennomføres mener vi den vil redusere Hommelviks attraktivitet som tettsted og livskvaliteten til Hommelviks innbyggere vil svekkes i et folkehelse-perspektiv. Det har heller ikke vært noen reell medvirkningsprosess og innbyggerinitiativet er ikke tatt hensyn til. Som representanter for en stor del av Hommelviks befolkning ber vi derfor om det varslede forslaget til regulering stanses og at kommunen snarlig setter i gang en prosess med Miljødirektoratet for å sikre området til offentlig friluftsområde.

På vegne av Sentrum Vel Hommelvik

Astrid J. Eggen, Styremedlem

Til

Rådgiver Per Ottar Brattås

Areal- og samfunnsplanlegging

Innspill til planforslag ang. Hommelvik stasjonsby fra Eldrerådet.

Eldrerådet er av den oppfatning at Hommelvik stasjonsby er en viktig utvikling av Hommelvik for alle og ikke minst framtidige generasjoner.

Eldrerådet ønsker å fremme følgende innspill i planprosessen:

- **Høyde/antall etasjer på boliger bør begrenses til 4 etasjer foran sentrumsbebyggelsen**
- **Siktelinjer mot sjøen bør opprettholdes der de er i dag**
- **Boenhetenes bør tilpasses en generell alderssammensetning**
- **Det bør planlegges for sosiale treffsteder og muligheter for ulik innendørs aktivitet for samhandling mellom generasjoner**
- **Sanitærforhold for brukere av stranda**
- **Vurdere en aktivitetspark for alle aldersgrupper lik den på Midtsandtangen**
- **God tilgjengelighet med parkering i nærhet til friluftsområdene**

Hommelvik 10.02.2021

Eldrerådet i Malvik

v/Bente Nilsson

Malvik ungdomsråd - Innspill Hommelvik Stasjonsby

Ungdomsrådet fikk i møte 14.1.2021 presentert plan og tegning for Hommelvik stasjonsby. Ungdomsrådet vil komme med følgende innspill:

Aktiviteter på fellesområdene

- Ungdomsrådet mener badeplass med pir/brygge (som på presentert skisse) er veldig bra og et godt alternativ til brua over elva som i dag er veldig populær å hoppe fra. Det er positivt at det tenkes et anlegg som går langt nok ut i sjøen. Det bør være et hoppe/stupetårn og det må være dypt nok til dette, også når det er fjære sjø.
- Fjæra med grill/bål plass ved Saligberget er i dag en veldig populær møteplass, og det er viktig å opprettholde en slik møteplass, men da gjerne med mulighet for å gå under tak. Et overbygd grill hus, eller liknende slik som «Ly og le» på Midtsand, hvor man kan oppholde seg selv om det regner.
- Ungdomsrådet trekker frem «Brød og sånt» på Midtsand, og at en lignende «Strandcafe» vil være positivt ved fellesområdet, og en mulig god næring for de som driver et slikt sted.
- Volleyball er populært, det må ikke nødvendigvis være sandbane – for å få til god helårsbruk kan det f.eks.være mulig å ha skøytebane der på vinterstid.
- Belysning langs med Malviksti/promenade, og på sport- og friluftsområder
- Det må også være nok «boltreplass» på gressplen (og sandstrand) til å kunne sette seg ned og slappe av, ha piknik, sole seg. Gjerne områder der man kan ha skjerming, som f.eks. på Midtsandtangen der det er store plenområder med oppbygde voller for skjerming.

Transport/parkering

- På spørsmål om hvordan ungdomsrådet tenker at ungdommene vil ta seg til fjæra, så er det til fots eller sykling, scooter eller lettmotorsykel, samt at det er positivt at man kan ta buss og gå over brua som er tenkt over jernbanen. Dette vil utløse behov for å kunne parkere scooter eller lettmotorsykel i nærheten.
- Det er også viktig å ha sykkelstativ ved stranda.

Skjerming for innsyn og støy

- For de som skal bo der tenker ungdomsrådet at det vil være viktig med noe skjerming, slik at uteområder ved husene er privat og har egne uteområder skjermet fra de områdene som er tenkt felles. Viktig at det er rolig der om kveldene og skjermet for støy fra fellesområder. Tilsvarende er det viktig for de som benytter stranda og friområder at det er god skjerming mot de private leilighetene, slik at de ikke føler at de blir «beglodd» eller forstyrret av beboerne.

Befolkningsøkning og skole-kapasitet

- Ungdomsrådet er nysgjerrig på hvor mange boenheter og hvor mange folk det er tenkt skal bo der totalt, og stiller spørsmål ved størrelse på barneskole sett i sammenheng med dette.

Sol og utsikt

- Ungdomsrådet er opptatt av at ikke all utsikt fra dagens Hommelvik sentrum blir ødelagt. Det må være utsikt mellom byggene. Det kan være bedre å bygge i høyden enn i bredden. Det er også viktig at byggene blir satt slik at de gode solforholdene i fjæra og på friområdene blir opprettholdt.

Tilgjengelighet og sikkerhet under byggeperioden

- Fellesområder med fasiliteter som ungdommer og andre kan benytte seg av bør opparbeides og være tilgjengelig tidlig, i og med at byggeperioden skal pågå over flere år. Det er likevel viktig å være oppmerksom på at selve byggeplassen blir godt sikret, da det sikkert er spennende for barn og unge å utforske et slikt område. Ved god sikring reduserer man mulighet for ulykker og «hæverk».

Tilbakemelding til reguleringsplan for Hommelvik Stasjonsby fra Brukerutvalget i Malvik kommune.

Viser til presentasjon den 26.01.2021 av oppstart- detaljregulering (Hommelvik Stasjonsby) ved rådgiver Per Ottar Brattås fra virksomhet for Areal- og samfunnsplanlegging og Sølve Christiansen fra pka ARKITEKTENE (tiltakshaver).

I forbindelse med utarbeidelse av området for universell utforming vil brukerutvalget spesielt påpeke følgende punkter:

- Riktig bruk av kontraster
- Riktig og god lyssetting
- Riktig bruk av farger for kontraster og gjenkjennelse
- Fellesfunksjoner for eksempel renovasjon får logisk plassering
- Materialvalg (sikre at det ikke blir glatt på vinteren)
- Tydelig skilting
- HC- parkering – rikelig både i parkeringskjeller og på bakkenivå (logisk plassert nært inngangsparti)
- Nok p-plasser for besøkende, både HC-plasser og ordinære p-plasser
- Adkomsten fra p-plass til stranda må være enkel og universelt tilpasset
- Strandområde skal ha god universell utforming

Brukerutvalget ber om at tiltakshaver og kommunen kommer tilbake til utvalget for å orientere spesielt om hvordan de tenker å legge til rette for innbygger med funksjonsvariasjoner.

Brukerutvalget i Malvik kommune, 10.02.2021



Statens vegvesen

pka ARKITEKTER

Sølve Christiansen

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan-Kristian Janson / 90412554

Vår referanse:
20/237006-2

Deres referanse:

Vår dato:
10.12.2020

Fylkesveg 950 i Malvik kommune – Tilbakemelding på varsel om igangsetting av arbeid med detaljert reguleringsplan – gnr. 51 bnr. 1, 2, 3, 4, 6 m.fl. – Hommelvik Stasjonsby

Viser til deres brev av 04.12.2020.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport.

Saksopplysninger

Hensikten med planen er å tilrettelegge for ny boligbebyggelse og sentrumsformål med tilhørende infrastruktur, bevare og bearbeide offentlig friområde og knytte sjøsiden og Hommelvik sentrum sammen med tverrforbindelse over jernbanen.

Innspill til varsel om oppstart

Statens vegvesen slutter seg i det vesentlige til signalene fra oppstartsmøtet med kommunen 11.11.2020(?), jf. referat datert 06.11.2020(?). Vi er ellers opptatt av trafiksikkerhet og framkommelighet og forventer i den sammenheng at det legges til rette for myke trafikanter med løsninger som tilfredsstiller prinsippene om universell utforming. Nye avkjørsler/kryss med fylkesveg 950 må diskuteres med Trøndelag fylkeskommune og realisering bør drøftes i lys av en eventuell gjennomføringsavtale.

Vurderinger av trafiksikkerhet og framkommelighet knyttet til fylkesveg er fra årsskiftet Trøndelag fylkeskommunes ansvarsområde. Statens vegvesen vil imidlertid fortsatt kunne bistå kommunene med vår kompetanse i lys av vårt sektoransvar for vegtrafikk.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Prinsensgate 1
7013 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

June Stubmo
seksjonsleder

Jan-Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

FYLKESMANNEN I TRØNDELAGE, Postboks 2600, 7734 STEINKJER

MALVIK KOMMUNE, Postboks 140, 7551 HOMMELVIK

TRØNDELAGE FYLKESKOMMUNE, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 STEINKJER