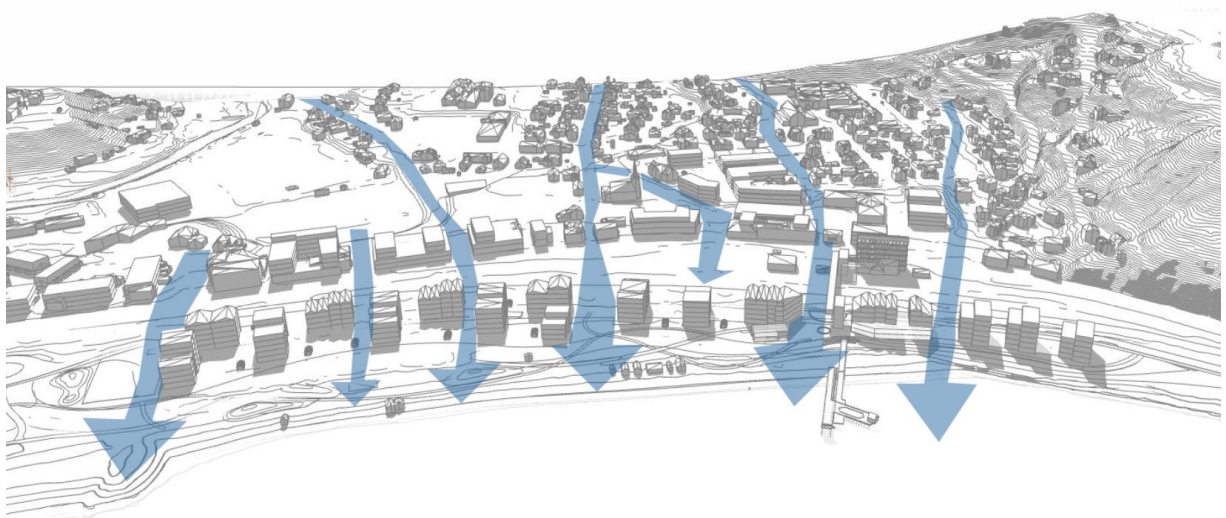


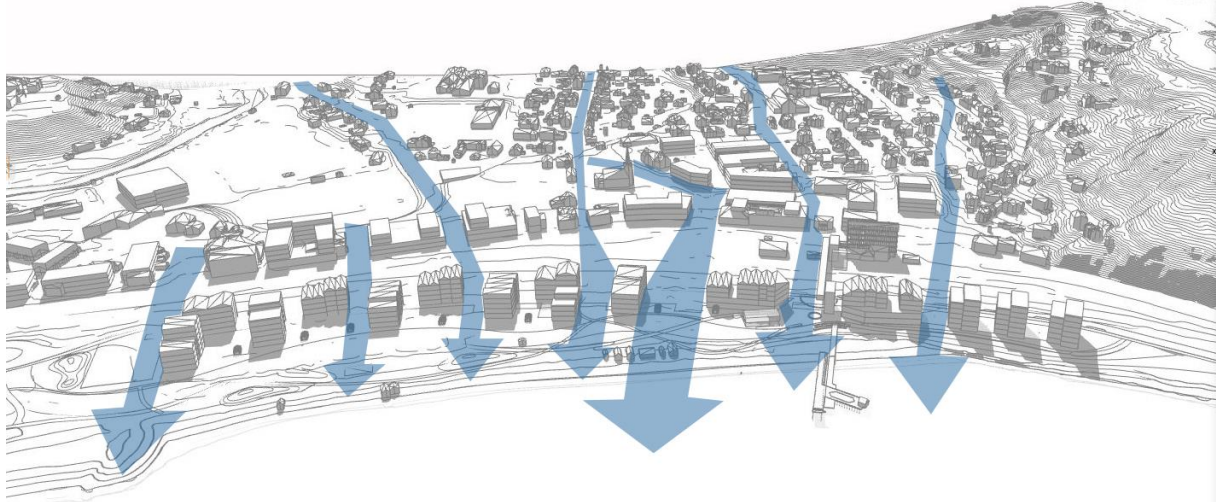
Vedlegg 1: Innspill til varsel -Tilbakemelding med kommentar.

Det har gjennom planprosessen (varsel om oppstart) 12.12.2020-12.02.2021 kommet inn en rekke innspill. De enkelte innspillene er gjengitt kortfattet. Alle innlegg er vedlagt planforslaget i sin helhet.

	Innkommende innspill	Plankonsulentens kommentarer
1	Roger Snustad	Plankonsulent
1.1	<u>Siktrum</u> Bebyggelsesstrukturen må bygge på eksisterende bebyggelsesstruktur, slik at gatene visuelt sett føres helt ned til fjorden.	Vi har jobbet mye med gjennomgående siktrum slik at gatene visuelt føres ned til fjorden. Dette ivaretar en rekke hensyn med utsyn og åpenhet samt videreføre eksisterende historiske gateløp og bebyggelse, via planlagte gateløp og bebyggelse i sentrumsplanen til den nye bebyggelsen i Hommelvik Stasjonsby, For å ivareta mange innspill, har vi bearbeidet bebyggelsesstrukturen til i større grad å hensynta de historiske gateløpene. I det reviderte planforslaget har vi foreslått å fjerne et planlagt bygg mellom sjøen og Johan Nygaardsvolds gate for å åpne den nye bebyggelsen opp i forhold til sentrum i Hommelvik. De to hoved siktrumene i den nye bebyggelsen er sentrert rundt jernbanestasjonen i Hommelvik. Den nye bebyggelsen lenger vest er justert slik at siktrumene i større grad har hensyntatt eksisterende gateløp? (se også punkt 5.1),



Figur: Forslag ved varsel



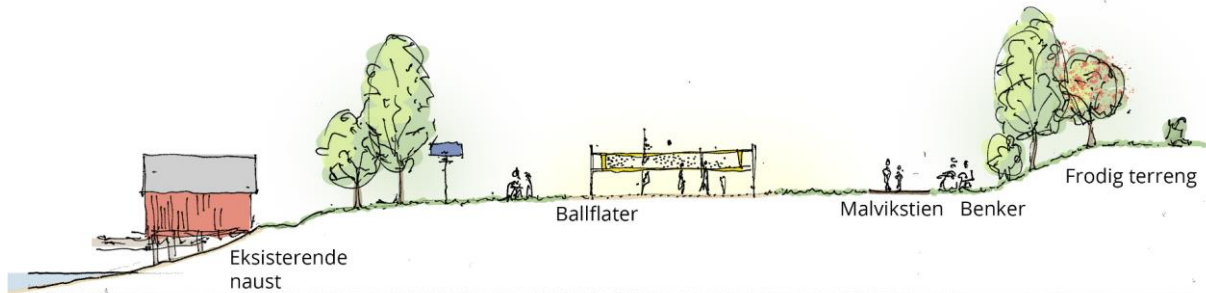
Figur: Revidert forslag er bearbejdet for å ivareta og videreføre eksisterende gateløp - eksisterende og planlagt bebyggelse

- | | |
|--|---|
| <p>1.2 <u>Byggehøyder</u>
Gesims- og mønehøyder på ny bebyggelse på Moan må ikke bli høyere enn regulert bebyggelse i fasaderekka på sørsida av Malvikvegen.</p> | <p>Vi har jobbet med å tilpasse bebyggelsen, slik at den har samme høyde som regulerte høyde på sørsiden av Malvik vegen. Generelt sett ligger bebyggelsen opp mot høydene fra sentrumsplanen. I vest og øst. Er det foreslått en høyde som lik detaljregulering «Harmonien» sør for jernbanen.</p> |
|--|---|



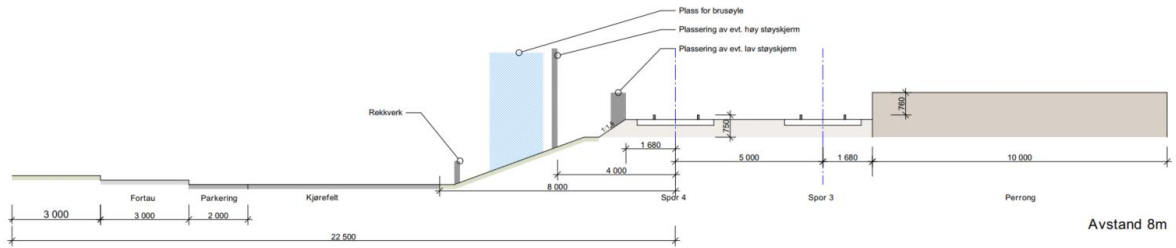
Figur x: Snittet viser planlagt bebyggelse i stasjonsbyen (til venstre) og regulert sentrumsbebyggelse på sørsiden av Malvikvegen og jernbanen. Havnevegen, jernbanesporet og Malvikvegen ligger mellom bebyggelsen i Hommelvik stasjonsby og sentrum.

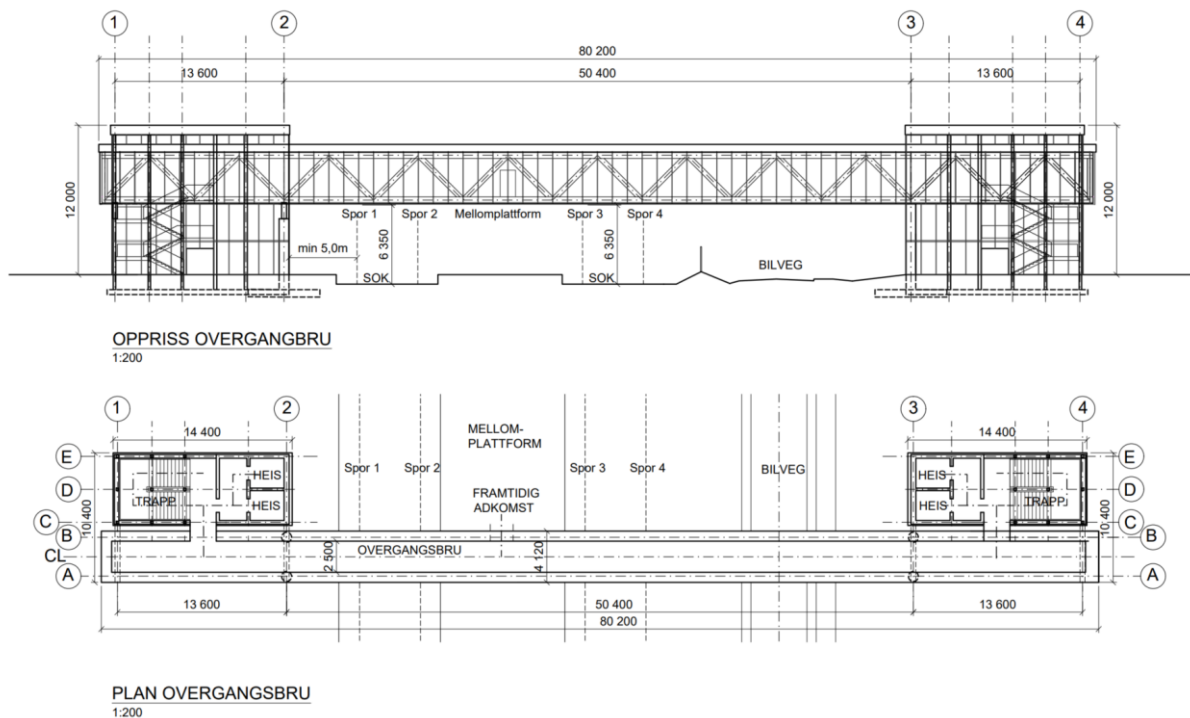
1.3	Grensen mellom det offentlige parkområdet og det private boområdet må defineres klart.	Plankartet trekker opp klare linjer mellom det som er privat og offentlig områder. Det er i tillegg markert med høydeforskjell og beplantning. Et viktig prinsipp for at dette, er gode avklarte skiller mellom private, halvprivate og offentlige områder.
	 For at boligområder skal fungere godt, er det viktig med gode og avklarte skiller mellom private, halvprivate og offentlige områder. Plan over viser hvordan det er tenkt løst ved bruk av vegetasjon og tydelig geometri på Hommelvik stasjonsby. Høydeforskjellen mellom det halvprivate området og det offentlige mot sjøen, vil understreke skillet ytterligere. Privat Halvprivat Offentlig Skråning / høyde	



Figur: Skillet mellom offentlig og halvprivat, løst med skråning som terrengøkning med vegetasjon.

1.4	<u>Tverrforbindelse</u> Snustad peker på synergieffekten for stasjonsbyen, og nødvendigheten for at barrierenvirkningen av jernbanen elimineres i størst mulig grad. Snustad mener en overgang virker som et uheldig, og for dominerende element, og peker på en undergang som en bedre løsning.	Det er gjort flere vurderinger på hva som er best løsning som et barrierebrytende element i forhold til jernbanen. En rekke sektormyndigheter har kommet med innspill som også må hensyntas. Vi viser til eget notat som er utarbeidet av Norconsult, som omhandler tverrforbindelsen. Samlet sett ser vi fordelene av en overgang som en vesentlig bedre løsning en undergang. Dette gjelder synlighet, orientering og driftsmessige årsaker. En godt utformet overgang kan bli en opplevelse estetisk, ha viktig symboleffekt (kollektivknutepunktet). Det kan i tillegg være en trygg opplevelse å gå overgang med utsikt, fremfor en undergang. Planforslaget vil derfor tilrettelegge for overgang i form av en overdekket bro som gis et arkitektonisk uttrykk med identitet, en tydelig og attraktiv tverrforbindelse og bindeledd mellom Hommelvik sentrum og Hommelvik Stasjonsby og stranda.
2	08.01.2021 Bane NOR	Plankonsulent
2.1	<u>Avstand til Jernbane</u> Bane NOR er tilfreds med at utarbeidelsen av planen tar utgangspunkt i Bane NORs utredning; «Rapport arealavklaring Hommelvik og Stjørdal stasjon av 13.09.2020». Tekniske regelverk har som utgangspunkt at kjøreveier plasseres ni meter fra nærmeste spormidt, uten krav til kjøretøyshinder, slik at det	Planforslaget er utarbeidet i tatt dialog med Bane NOR Ny vegtrasé er inntegnet med avstand 8 meter til spormidt etter anbefalingene fra Bane NOR. Det må dokumenteres at den nye kjøreveien med tilhørende teknisk infrastruktur hensyntar jernbanens fremtidige utvikling og at nødvendige tiltak mot spor blir etablert.

	sikres tilfredsstillende arealer til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen samt arealer til snøopplag, drenering og sikkerhetstiltak langs den nye samleveien 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.
	 <i>Figur: Snitt som viser planlagte 8 meter mellom jernbane og vegkant</i>
2.2	<u>Overgangsbru</u> 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. Mulig gjennomføring av tiltaket er vedlagt planforslaget. Løsningen er utformet i henhold til tekniske regelverk for jernbane.

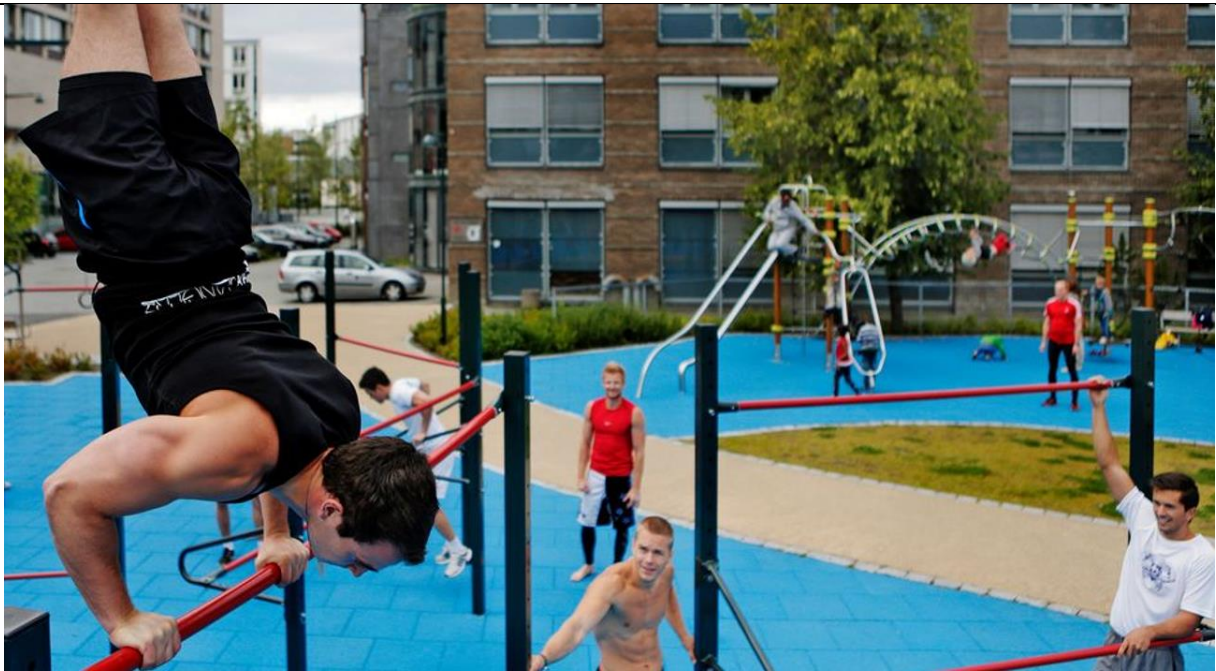


Figur: Mulig løsning for bro er utarbeidet med krav fra kommune og kravspesifikasjoner (blant annet geoteknikk) for å synliggjøre at bro er løsbart innenfor regulerte grenser.

3	12.01.2021 Trøndelag fylkeskommune	Plankonsulent
3.1	<u>Forhold til overordnet plan- Kommuneplanens arealdel 2019?</u> Planen er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel. Planforslaget skal utarbeides i tråd med overordnet plan.	Planforslaget er utarbeidet i henhold til overordnet plan. Overordnet plan avsetter hele området som sentrumsformål. Det er naturlig å skille ut et større friområde når dette blir detaljregulert, selv om friområde ikke er regnet som sentrumsformål. Sentrumsformål er: forretninger, tjenesteyting og boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting og bevertning, herunder nødvendig grøntareal til bebyggelsen.
3.2	<u>Overvannshåndtering</u> 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	Forurenset overvann vil bli håndtert og rensert forskriftsmessig. For friareal og andre areal uten forurensing, ser vi for oss å søke naturlig avrenning mot sjøen.

	renses. Forurenset overvann skal ikke føres ut i fjorden.	
3.3	<u>Trafikksikkerhet</u> Det skal gjennomføres en vurdering av trafikforhold og trafikksikkerhet.	Planforslaget er utarbeidet i samarbeid med trafikkonsulent. Det settes rekkefølgekrav til utarbeidet analyse for kapasitetsvurdering av rundkjøringer før første byggetrinn.
3.4	<u>Støy og støv</u> 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.	Planforslaget er utarbeidet i samarbeid konsulent-fagpersoner tilknyttet støy og støv- problematikk. Det er foretatt målinger for støy og støv vedlagt som egne rapporter til planforslaget. Støyutredningene tar høyde for sumstøy fra de ulike kildene.
3.5	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.	Hovedadkomstener beskrevet i planens beskrivelse. Det vises til vedlegg 13 i planforslaget (mobilitetsplan).
4	Hommelvik Idrettslag 21.01.2021	Plankonsulent
4.1	Hommelvik Idrettslag har ikke har noen generelle innvendinger i forhold til utvikling og bygging i Hommelvik sentrum, inkludert Moan. De er opptatt av at delene av områdene som er regulert for allmenntilretteformål opprettholdes (viser til K» i eksisterende reguleringsplan), slik at det også i fremtiden blir mulig å	Området K2 vil i sin helhet foreslås som boligbebyggelse i planforslaget. Det vil bli tilrettelagt for allmenntilretteformål for idrett og folkehelse, og mer tilrettelagt i offentlig friområde. Flere av aktivitetene som blir nevnt av Hommelvik Idrettslag er planlagt/ muliggjort i friområdet. Vi peker videre på området som er avsatt til sentrumsformål, tilknyttet overgang- som egnet til f.eks innendørs treningsaktivitet /treningsstudio.

ivareta idrett og folkehelse på tross av økt behov med økende innbyggertall. De viser videre til at området er godt egnet til fotballbane, basketbane, sandvolleyball flerbruksarenaer etc.	(Sentrumsformål: forretninger, tjenesteyting og boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting og beverning, herunder nødvendig grøntareal til bebyggelsen.)
	 Figur: Friområdet utenfor K2? er egnet for flere av de aktivitetene som Hommelvik Idrettslag beskriver

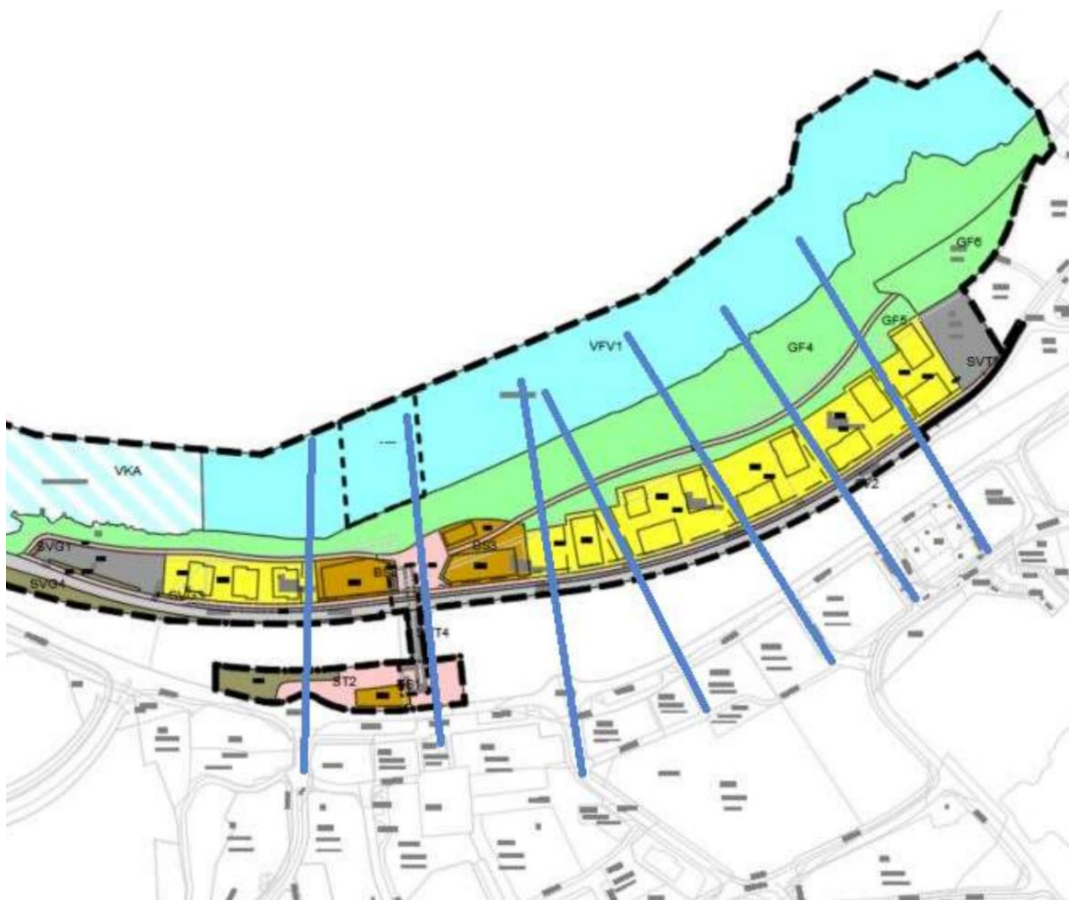


Figur: Utvendig treningsanlegg. Eksempel: Foto fra Finalebanen i Trondheim, der anlegget er mye brukt av alle aldersgrupper

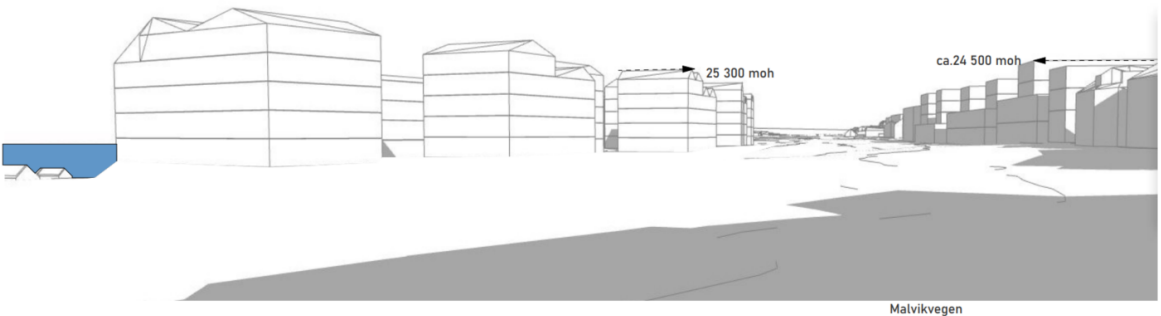
5	Malvik Arbeiderparti 03.02.2021	Plankonsulent
5.1	<u>Videreføring av eksisterende bebyggelsesstruktur</u> Malvik arbeiderparti er opptatt av at eksisterende bebyggelsesstruktur blir videreført, slik at gatene visuelt videreføres helt ned til fjorden.	Se punkt 1.1

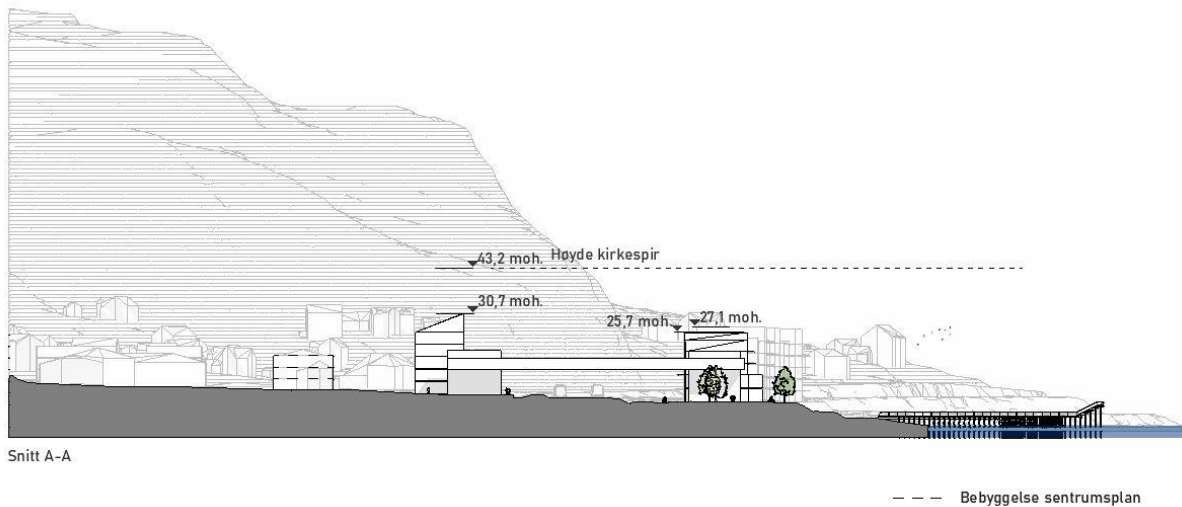


Figur: Siktlinjer fra Estetisk Veileder for Hommelvik Sentrum



Figur: Planforslagets siktlinjer/siktrom er supplert i henhold til dette innspillet

5.2	<u>Byggehøyder</u> 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.	Bebyggelsen er i hovedtrekk bearbeidet slik at den tilpasses regulerte høyder i sentrumsplanen. Den nye bebyggelsen har variert byggehøyde fra 3-6 etasjer. Bebyggelsen er i hovedsak fra 3-5 etasjer med 6 etasjer lengst i øst og vest der det er lite eksisterende bebyggelse i sør. Bebyggelsen trappes ned mot sjøen vest for Strandtorget. Solstudiene viser at det er gode solforhold på friområdet og stranda Se også (punkt 1.2)
	 <i>Figur: Ny bebyggelse er tilpasset høyden og siktrom til planlagt sentrumsbebyggelse på sørsiden av jernbanen</i>	



Figur: Bebyggelsen lengst vest og øst tåler noe høyere bebyggelse med høyt terreng ruvende i bakgrunnen.

5.3 <u>Private og offentlige områder.</u> 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	Se pkt. 1.3 Private balkonger og terrasser er i hovedsak plassert inn mot felles boligkun kalt strandtun og mot sør og sørvest. Friområdet ligger mot nordvest.
--	---



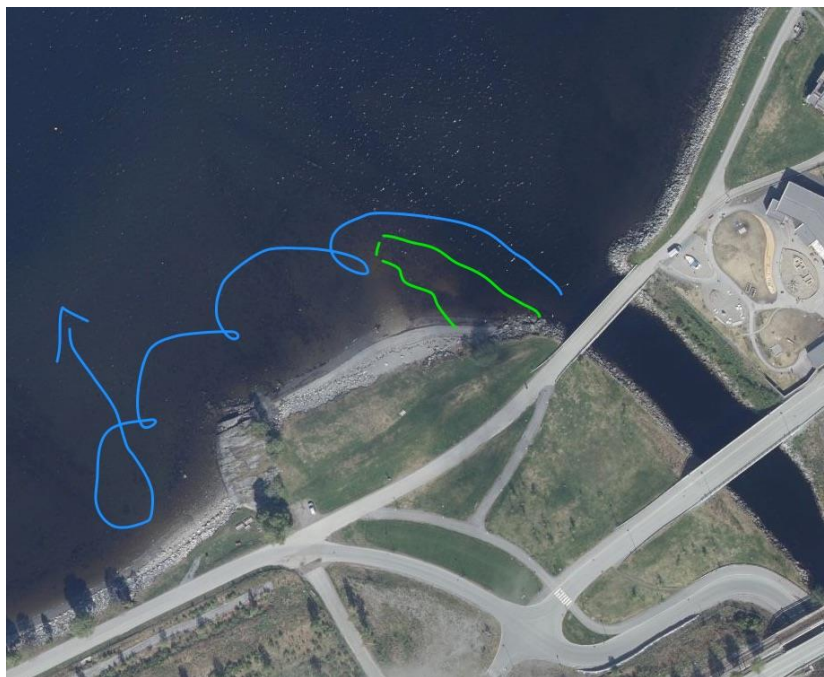
Figur: Overganger mellom offentlig og privat friområde markeres gjennom terrengforskjeller og vertikal vegetasjon.

5.4 Fjæra/ Saligberget

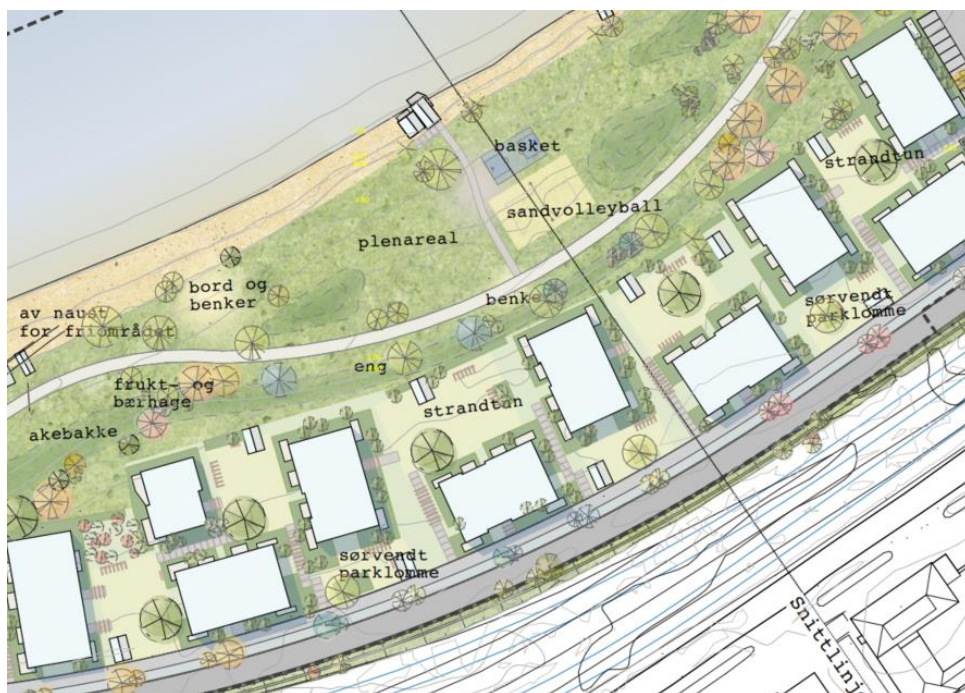
De siste 20- 30 årene er en stor del av sanda på badestranda vasket bort og fjæra har sunket. Årsaken er uviss, men uansett årsak er resultatet at fjæra har blitt mindre attraktiv som badeplass, i og med at store deler nå er dekket av stein.

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.

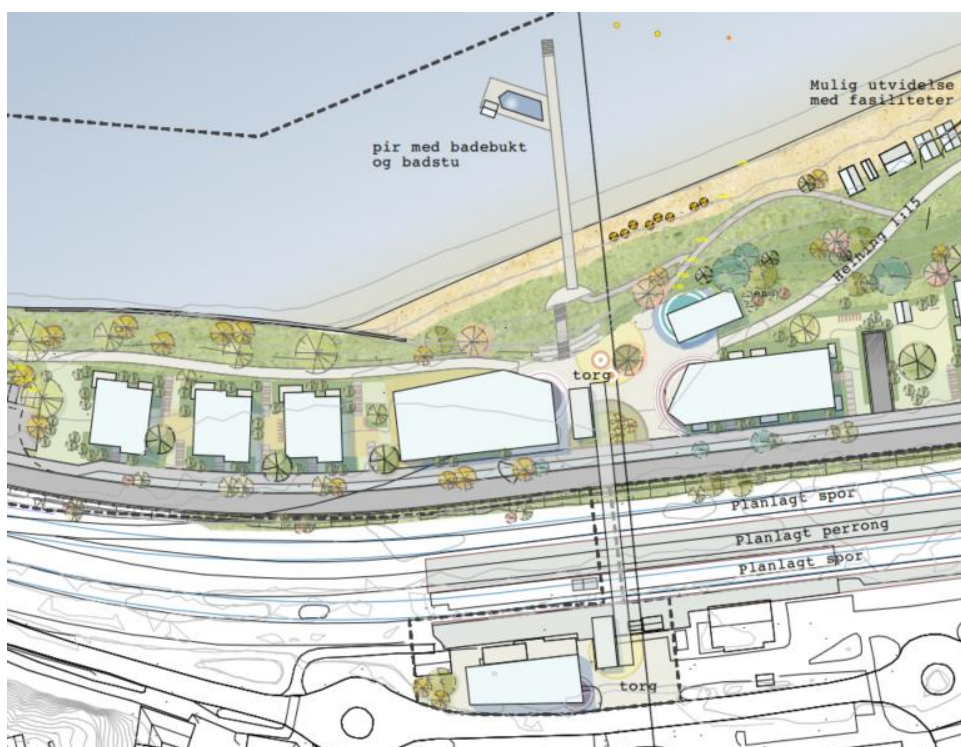
Ei slik fylling vil ha flere formål:



	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.	Her må vi i samråd med kommunen finne en bestemmelse som muliggjør tiltak innenfor friområde for sjø og vassdrag. Dette bør i så fall ikke komme til hinder for truede arter, eller uønskede inngrep i fjæra.
5.5	<u>Boligtyper</u> 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.	Det er viktig å planlegge for et boligområde med en variert befolkningsgruppe. Området er godt egnet for barnefamilier, og kan bli et godt sted å vokse opp. Spesielt boligområdene i øst har store uterom, strandtun som er velegnet for småbarn og uformelle møteplasser samtidig som de grenser mot offentlige friområdene med stranda i nord. Strandtunene er grønne og bilfrie. De sørvendte parklommene som henvender seg til den nye Havnevegen er også attraktive, uformelle mer urbane, halvprivate møteplasser. Boligområdet i vest har mindre uterom og egner seg mer for voksne som pensjonister og pendlere. Her er det kort veg til kollektivknutepunkt, Strandtorget som møteplass, forretninger og friområdet.



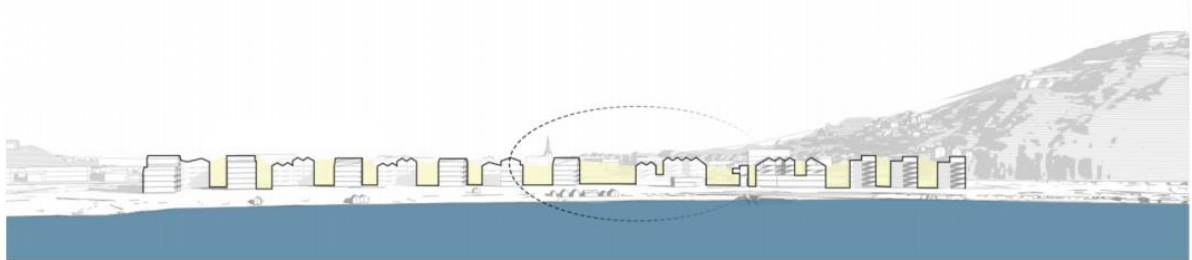
Figur: Boligområdet i øst -spesielt egnet for småbarnsfamilier

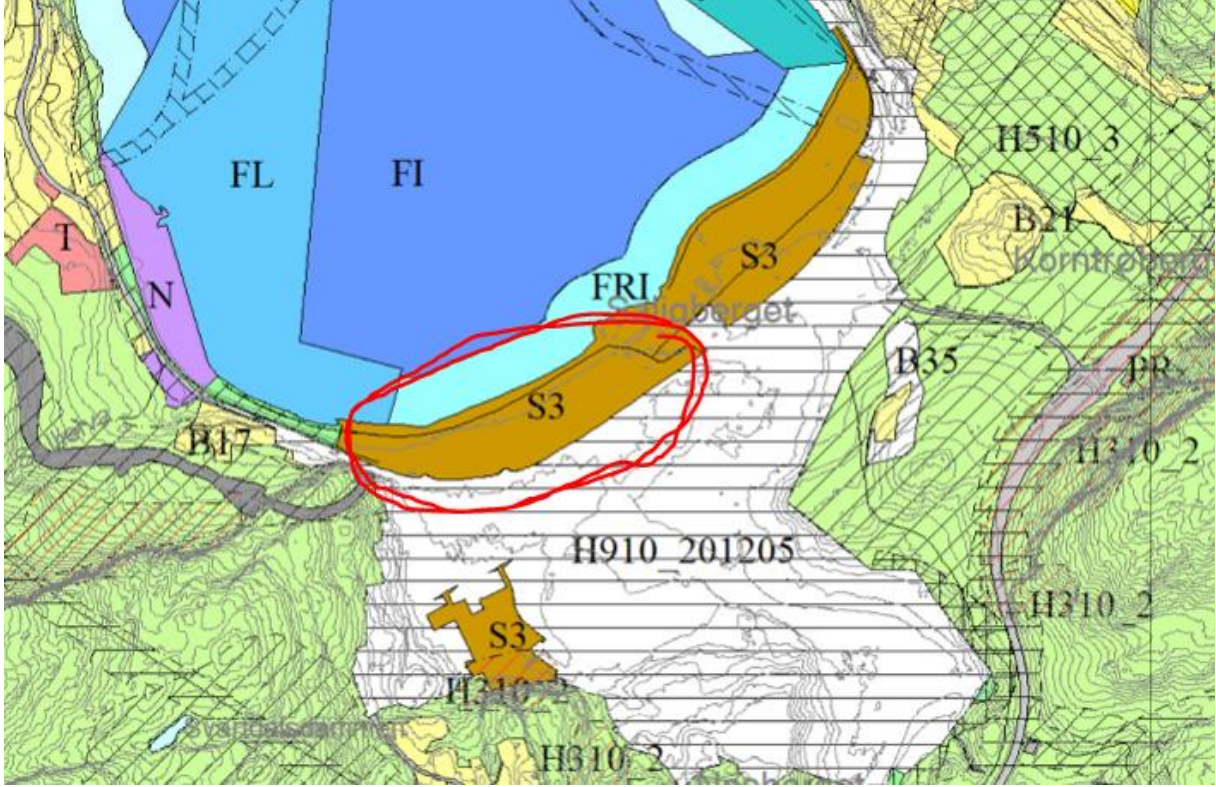


Figur: Boligområdet i vest er egnet for voksne, pensjonister og pendlere

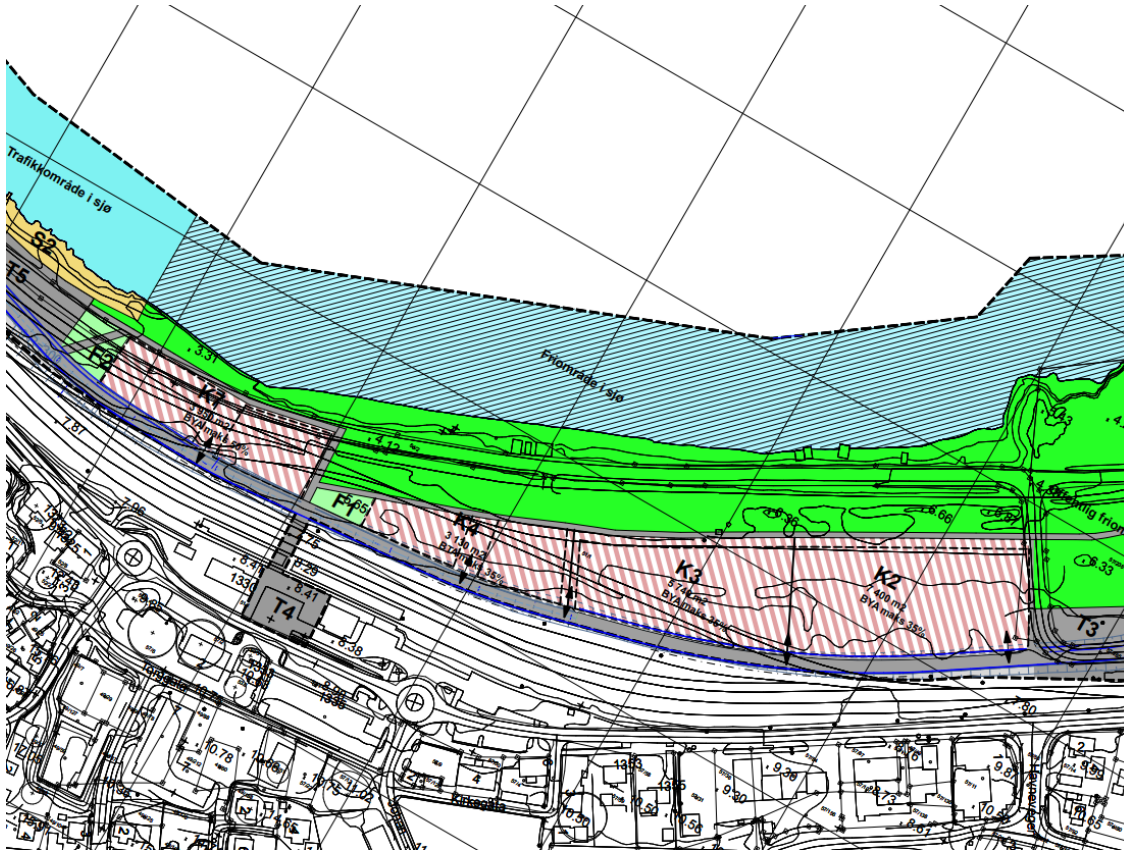
5.6	<u>Tverrforbindelse</u> For Hommelvik som tettsted blir det viktig å redusere barrierevirkningen av	Se punkt 1.4
-----	---	---------------------

	jernbanesporene. Løsningen som velges for kommunikasjon mellom sør- og nordsida må derfor vurderes nøye. Høydeforskjellen mellom den eksisterende Havnevegen 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.	
5.7	<u>Parkering</u> Det må settes av plass til et tilstrekkelig antall parkeringsplasser i tilknytning til Stasjonsbyen/Moan.	Det er viktig å balansere parkeringsdekningen mellom det som er nødvendig for et funksjonelt område og det som er fremtidsrettet for en bærekraftig og langsiktig sentrumsutvikling. Området er egnet for en redusert parkeringskapasitet. Noe som også gjenspeiler seg i kommuneplanens arealdel. Parkeringsdekningen foreslås på 0.7 som er lavere enn maksimalkrav 1.0) fra kommuneplanen. All parkering for boligene legges i et p-anlegg som ligger under bebyggelsen. I tillegg etableres det en offentlig parkeringsplass i øst for friområdet, langsgående offentlig gateparkering i Havnevegen for næring og gjester og en privat parkeringsplass i vest for friområdet, sentrumsområdene og pendlere.
6	Trondheimsregionens friluftsråd 20.01.2021	Plankonsulent
6.1	<u>Regionalt friområde</u> Trondheimsregionens friluftsråd tar til orde for å få området nord for jernbanen sikret som regionalt friluftsområde. Friluftsrådet kommer med en rekke gode argumenter for at	Området blir regulert i henhold til overordnede planer. Se pkt. 3.1. Fjæresonen er tilnærmet urørt. Det åpnes kun for å etablere en pir i forbindelse med det nye Strandtorget og etablere flere naust til felles bruk.

	hensyn til naturmangfold og friluftsområder skal ivaretas.	Friområde mot sjøen blir betraktelig utvidet i forhold til område som i dag er inngjerdet. Havnevegen flyttes og erstattes av Malvikstien som er for myke trafikkkanter. Friområdet forbedres og tas i bruk som et opparbeidet, trafiksikkert og universelt tilgjengelig friområde. Den nye tverrforbindelsen over jernbanen gjør friområdet og stranda på en helt annen måte enn i dag tilgjengelig for hele Hommelvik. Knutepunktfortetning som er lagt til grunn i arealdelen, handler i stor grad om å ivareta naturmangfold og friluftsområder. Ved å benytte eksisterende infrastruktur, unngå bruk av dyrka mark og forhindre spredt boligbebyggelse slik at nye områder ikke blir berørt. Vi er som friluftsrådet opptatt av godt opparbeidete og tilgjengelige friområder langs sjøen, men mener dette gjøres best gjennom en anbefalt bærekraftig stedsutvikling. Vi er ikke enig i friluftsrådets vurderer , når dette er i strid med nasjonale mål og retningslinjer. Se også punkt 7.2
6.2	<u>Bebyggelsen blir en mur mot sentrum</u> Trondheimsregionens friluftsråd mener en utbygging som skissert vil danne en mur mot sjøen, og at stedets særegenhet forsvinner i et bakland	Se pkt. 1.1 og 5.1
	 F2 fra Sjøen - mellomrommene Figur: Fra perspektiver -Nær og fjærvirkning som er vedlagt planforslaget. Vi viser til vedlegg til planbeskrivelsen for flere perspektiver).	
6.3	<u>Kartskisse (illustrasjonsplan)</u> Trondheim friluftsråd stiller spørsmål til kartskissen som er lagt ved saken, som viser bruk av private naust.	Illustrasjonsplanen viser en mulig fremtidig bruk av området. Bruk av friområdet (med naust) bør utarbeides i dialog med Malvik kommune.

	Illustrasjonsplanen viser en mulig fremtidig bruk av området. Bruk av friområdet (med naust) bør taktfullt utarbeides i dialog med Malvik kommune	
7	Silje Ohren Strand 20.01.2021) (Innspill er underskrevet av 241 andre)	Plankonsulent
7.1	<u>Omfang av bygningsmasse</u> Strand stiller spørsmål med omfanget av bygningsmassen som er planlagt. Hun henviser videre til eksisterende reguleringsplan fra 2013, og spør hvilke føringer som ligger til grunn i den? Hun kan ikke se for seg at kommunestyret ønsker en mur av boligblokker tett opp mot det som er Hommelviks badestrand og friluftsområde.	Planforslaget har til hensikt å regulere området på nytt. Eksisterende reguleringsplan fra 2013 står ikke lenger i samsvar med Kommuneplanens arealdel som er vedtatt i 2019. Vi ønsker på ingen måte å regulere området som en mur mot sjøen, og foreslår derfor en bebyggelse med et lite fotavtrykk i et utbyggingsmønster som har hentet sin inspirasjon fra historiske Hommelvik med gårdsrom, forhager og siktrom med utsyn mellom bygningene. I den nye bebyggelsen er gårdsrommet kalt strandtun, forhagene kalt parklommer. Åpninger mellom byggene, ulike etasjehøgder og tradisjonelle saltak har til hensikt å skape variasjon ikke en mur som uttrykk. Fotavtrykk (BYA) er ikke høyere totalt sett enn hva eksisterende reguleringsplan legger til grunn.
	 Kommuneplanens arealdel vedtatt i 2019, legger premissene for hva som skal utformes i planområdet.	

Plankonsulenten er forpliktet til å forholde seg til de overordnede planene.



Planforslaget henter mye fra eksisterende regulering, blant annet prinsipp om at Havnevegen skal ligge langs jernbanen, tverrforbindelse over jernbanen, offentlig friområde, friområde i sjø og et gjennomsnittlig fotavtrykk på under 40%

7.2

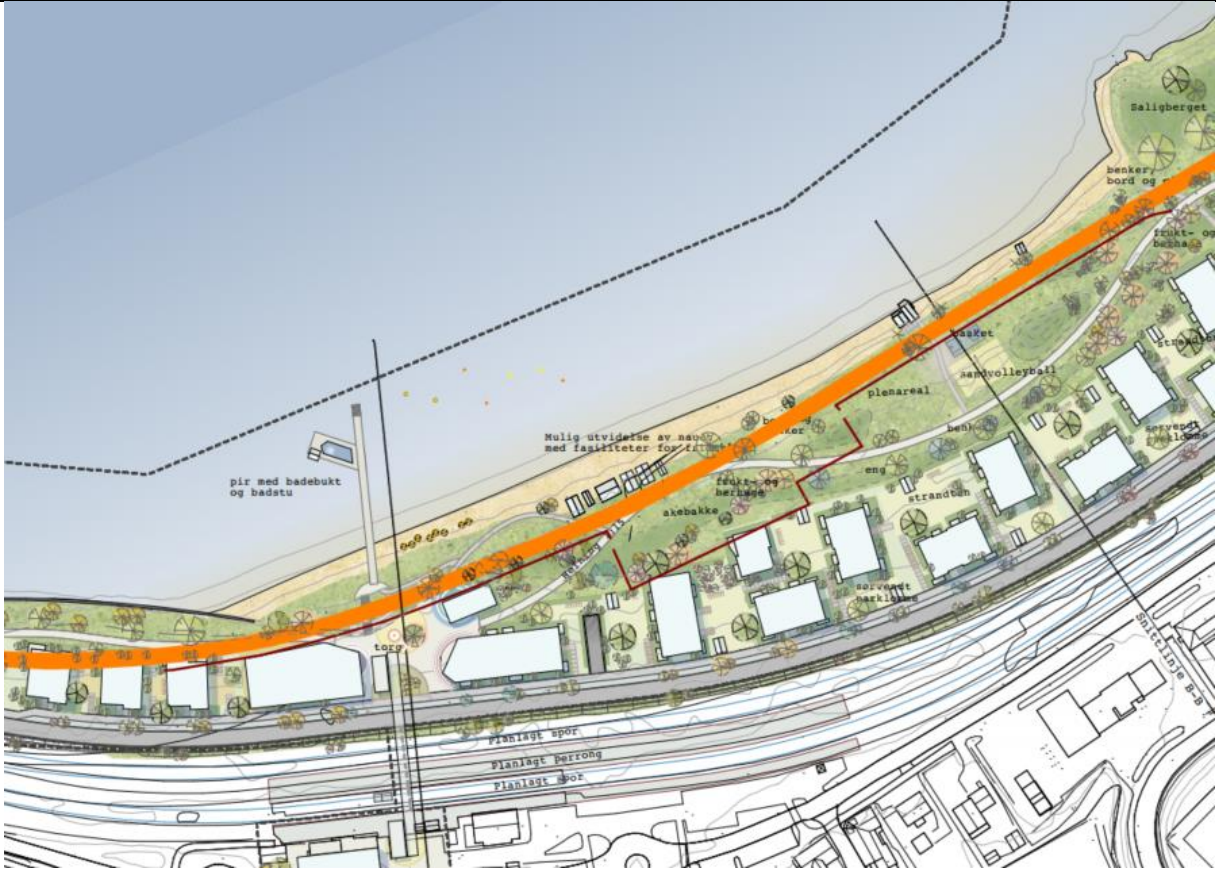
Strandsonen under utbyggingspress

Strand peker på at strandsonen er under sterkt press, og peker på at dette forminske på landsbasis hvert år.

Vi deler bekymringen over at strandsonen jevnt over er utsatt utbygging. Dette gjelder også naturområder, og ikke minst verdifull dyrket mark.

En av hovedårsakene til dette, er en arealplanlegging som har vært tuftet på ekspansjon og tillat en spredt utbyggingspolitikk. Dagens planlegging skal tilrettelegge for fortetning rundt etablerte sentrum, infrastruktur og knutepunkt. Dette er en bærekraftig arealplanlegging. Det er dette vi som skal forholde oss til gjennom Kommuneplanens arealdel.

(se også punkt



Figur: Illustrasjonen over viser planlagte uteområder. Den røde streken viser dagens gjerde. Orange linje er dagens Havneveg. Ved å flytte veg og fjerne gjerdet samt opparbeide av uteområdet gir det et større og mer kvalitetsmessig og trafikksikkert uteområde. Opparbeidelse av tverrforbindelse over jernbane samt belysning og universell utforming gir økt tilgjengelighet vil området.



	Figur: foto fra 1890-1910. Området har vært benyttet til kai og trelastopplag. I de senere år har området stått urørt og delvis inngjerdet (se illustrasjonen over). (Kilde: Digitalt museum)	
7.3	<u>Det oppones mot en utbygging som fører til stengt utsyn, både mot fjorden og ut mot sjøen.</u> Minimale siktlinjer slik plankonsulentene legger opp til holder ikke. Det pekes på at utsyn både til fjorden og fra fjorden blir brutt. Et eksempel som trekkes fram er at utsyn til fjorden blir brutt når man står ved kirka.	Et av hovedprinsippene for reguleringsplanen har vært at det skal innarbeides viktige siktrom som hensyntar Hommelvik sentrum og et utbyggingsmønster som åpner opp slik at den eksisterende bebyggelsen hensyntas i forhold til utsyn. Vi har i prosessen etter varsel om oppstart utvidet siktlinjene slik at sikten mellom sentrum er forbedret. Utsyn fra kirka er hensyntatt.
	 Figur: (fra Nessbakkvegen) Figur: Flere rom vil åpne for sikt mot sentrum og kirka.	

	Det vises også til illustrasjoner som er vedlagt planforslaget.	
7.4	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 skal ikke tilrettelegges for bebyggelse på områder som ikke er egnet geoteknisk. I tilknytning til prosjekteringen av detaljreguleringen, er det foretatt geotekniske vurderinger. Utbyggingen er vurdert til å være gjennomførbar med tradisjonelle prinsipper for byggegrop. Det henvises til rapporten for nærmere informasjon om geotekniske forhold og tidligere undersøkelser. Det settes i tillegg krav i reguleringsbestemmelsene om at nødvendige geotekniske undersøkelser skal gjennomføres. <i>§ 9.3 Geotekniske forhold</i> <i>Rapport fra innledende geotekniske undersøkelser og geoteknisk vurdering skal foreligge sammen med søknad om rammetillatelse. Rapporten skal identifisere grunnarbeider som krever geoteknisk kontroll eller oppfølging. I forbindelse med detaljregulering må det dokumenteres at hensyn til områdestabiliteten blir ivaretatt som følge av de nye tiltakene i planområdet. Detaljprosjektering og plan for geoteknisk kontroll av eventuelle kritiske og vanskelige forhold/grunnarbeider skal være utarbeidet før igangsettingstillatelse gis.</i>
7.5	<u>Så kommer spørsmålet om den planlagte utvidelsen av jernbanen.</u> I den vedtatte kommunedelplanen for dobbeltspor Trondheim grense - Hommelvik¹ beskrives ellers hvordan arealene innenfor vedtatt trasé er båndlagt: Vedlagte illustrasjon antyder at PKAs planforslag ligger delvis innenfor båndleggingssonen²: 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	De nye sporplanene til Bane NOR er innarbeidet i planforslaget og hensyntatt nødvendige krav og avstander til jernbane. Vurderingene er tatt etter retningslinjer for tiltak ved jernbane, og i samarbeid med Bane NOR, konsulent for virkninger av støv og støy, vegplanlegger, landskapsarkitekt, prosjekterende for overgang og geoteknikker. Se pkt. 5.7 Planforslaget tillater opp til 280 parkeringsplasser. De fleste av disse er foreslått i parkeringskjeller. I tillegg kommer parkering langs Havnevegen og parkeringsplass i vest og øst.

¹ <https://www.malvik.kommune.no/vedtatt-kommunedelplan-for-dobbeltspor-trondheim-grense-hommelvik.6298770-176394.html>

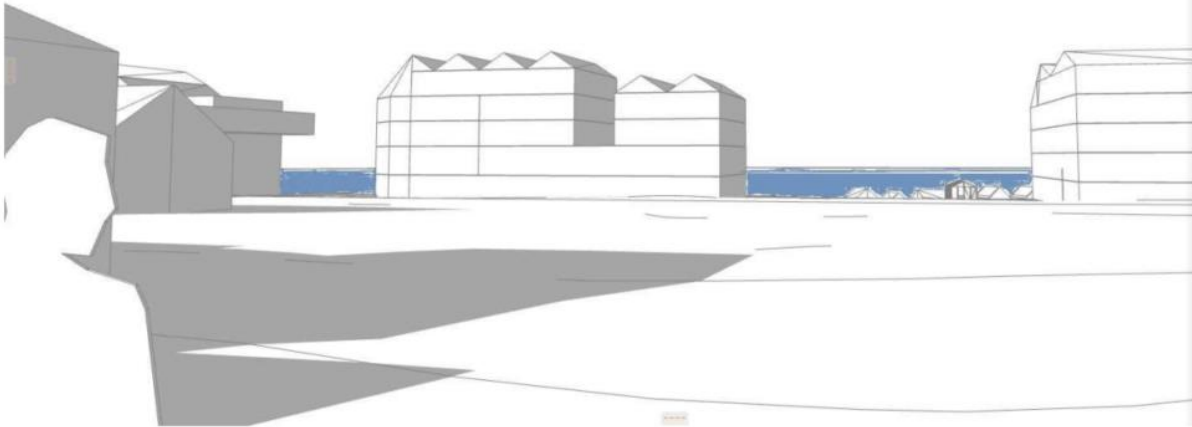
² http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/5031/201314/Dokumenter/201314_Nytt%20plankart.pdf

	skissene. Vil dette medføre en hestehandel med kommunen om ytterligere inngripen i rekreasjonsområdet?	
7.7	<u>Det blir stilt spørsmål til kommunens boligplanlegging.</u> Hvem er det som er tiltenkt å bo i de nye boligene.	Planforslaget tar sikte på en gradvis utbygging av området. Dette vil eventuelt skje over flere år, antatt fra 10-15 år. Etterspørsel i boligmarkedet vil regulere om bebyggelsen vil komme, og hvem som ønsker å bo der. Det er derfor viktig at vi planlegger fleksibelt slik at området er egnet for alle boligtyper. Se pkt. 5.5 Området i øst er velegnet for småbarnsfamilier. Området i vest, og kanskje særlig over sentrumsareal (med heis rett ned til forretnings/servicelokaler) enkel og universell tilgang til overgang, kollektivtransport , torg og strandcafe kan være godt egnet eldre. Det er en forutsetning at infrastruktur og nødvendige samfunnsinstitusjoner er på plass før bebyggelsen tas i bruk. Det er derfor satt inn rekkefølgekrav til skolekapasitet.
8	Sentrum Vel 19.01.2021	Plankonsulent
8.1	<u>Friluftsområde</u> Primært ønsker Sentrum Vel at det varslede forslaget stanses. 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.	Vi mener planforslaget er godt forankret i overordnede planer, og de føringer som ligger for en bærekraftig og fremtidsrettet planlegging. Dette gjenspeiles i både nasjonale og regionale planretningslinjer. Generelt er dette en planlegging som tar høyde for en fortetning av etablerte tettsteder. Infrastruktur, kollektivknutepunkt, og etablerte institusjoner kan utnyttes, slik at blant annet dyrket mark vernes i størst mulig grad, og vi blir mindre avhengig av bil for å nå daglige gjøremål. Vi er forpliktet til å forholde oss til dette når vi planlegger nye områder (se også vedlagte innspill fra Fylkeskommune og Statsforvalter). En utbygging vil gi midler og investering for overgang over jernbane, samt en opparbeidelse og tilgjengeliggjøring av friområde og strandsone.
8.2	<u>Hommelvik Helsetun- Bruket kulturhus</u> Sentrum Vel ber om at 10 dekar som Malvik kommune tok til bygging av Hommelvik helsetun og Bruket kulturhus,	Planforslaget tilrettelegger for 60 dekar friområde, som skal opparbeides universell tilgjengelighet og belysning, i tillegg tilhørende strandsone og torg. Området vil slik vi ser det være egnet for grøntarealet Sentrum Vel peker på.

	som var et offentlig friområde/grøntareal i sentrum, skal erstattes. Malvik kommune er pliktig til å erstatte dette område ifølge grøntareal analysen fra 2011. Moan er det eneste område i Hommelvik sentrum som er stort nok til et slikt erstatningsareal.											
8.3	<u>Lavere utnyttelse</u> Sentrum Vel ønsker en bebyggelse med lavere utnyttelse, og viser til eksisterende regulering, hvor maksimal byggehøyde er satt til 3 etasjer. Utnyttelsesgraden som er lagt til grunn i planforslaget hører ikke hjemme på et lite sted som Hommelvik mener Sentrum Vel	Vi regulerer i dette tilfellet i forhold til den nylig vedtatte kommuneplan, der byggehøydene er satt fra 3-6 etasjer. Vi har tilpasset høydene etter regulerte høyder på sentrumsbebyggelsen på sørsiden av jernbanen. Eksisterende reguleringsplan har samme BTA (fotavtrykk) - som i dette planforslaget. Større byggehøyde og mindre fotavtrykk gir større uteareal på bakkeplan, og større siktlinjer mellom bebyggelsen. I endelig planforslag presenterer den utnyttelsen vi mener kommuneplanen legger opp til.										
8.4	Forslaget slik det fremstår beslaglegger store deler av det som i dag er friområder med privat boligbebyggelse.	En ny reguleringsplan vil ikke beslaglegger ikke areal som i dag er benyttet eller regulert til friområde, se punkt 7.2. Jevnt over planområdet blir 14% benyttet til formålet Bebyggelse. Innenfor de 14% settes det igjen krav til uteoppholdsareal.										
	Fordeling av areal <table><thead><tr><th>Kategori</th><th>Prosent</th></tr></thead><tbody><tr><td>Bebyggelse</td><td>14 %</td></tr><tr><td>veg, gangveg, torg og bro</td><td>12 %</td></tr><tr><td>Friområde</td><td>36 %</td></tr><tr><td>Friområde i sjø med strandsone</td><td>38 %</td></tr></tbody></table>		Kategori	Prosent	Bebyggelse	14 %	veg, gangveg, torg og bro	12 %	Friområde	36 %	Friområde i sjø med strandsone	38 %
Kategori	Prosent											
Bebyggelse	14 %											
veg, gangveg, torg og bro	12 %											
Friområde	36 %											
Friområde i sjø med strandsone	38 %											

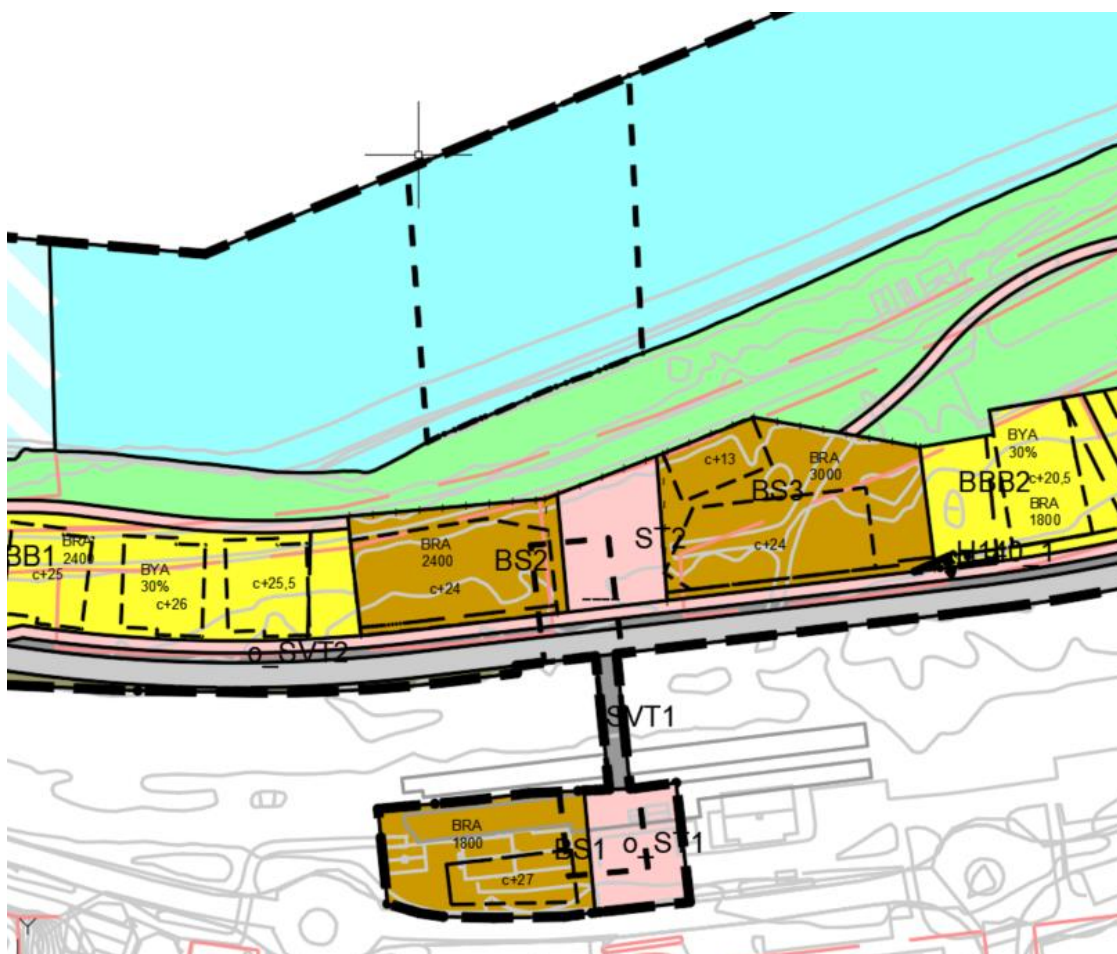
8.5	Vi kan heller ikke se at forslaget i noen særlig grad knytter eksisterende Hommelvik sentrum sammen med fjorden. Viktige siktlinjer fra gater og ganglinjer i sentrum brytes, og ny bebyggelse fremstår for massiv. Den nye bebyggelsen dominerer utsikten mot fjorden og stenger i stor grad sjøen vekk fra befolkningen i resten av Hommelvik. Vi har jobbet mye for å utforme en bebyggelse som ivaretar funksjonelle kvaliteter, og samtidig ivaretar siktlinjer mellom sjø og sentrum. Etter tilbakemelding etter planoppstart, har vi jobbet videre med å forsterke siktlinjer. Se pkt. 1.1 og 5.1
	 Figur: Vi mener ny bebyggelse ikke stenger sjøen vekk fra sentrum, men være med på å gi rom mellom friområde og sentrum
8.6	<u>Støy</u> Sentrum Vel påpeker flere utfordringer tilknyttet støy i planområdet Blant annet gjelder dette: Støy fra jernbane, støy for boliger tilknyttet friområde i fjæra og støy i bygg og anleggsfase. <u>Støy fra veg:</u> Planforslaget har, som det blir påpekt flere utfordringer, tilknyttet støy. Forslaget er derfor utarbeidet i nært samarbeid med akustiker og rådgiver for støv. Det er tatt hensyn til støy og støv fra jernbane og bilveg. Det er satt opp modeller for å måle støy der det er tatt høyde for trafikkvekst og ny sporlinje (samt sumstøy av dette). Støykravene er hensyntatt i den nye bebyggelsen, uten at dette går på bekostning av uterom, bokvalitet og siktlinjer.
	<u>Illustrasjon fra støykart?</u>

8.7	<u>Skolekapasitet</u> Hommelvik skole og sentrums infrastruktur har allerede full? kapasitet.	Skolekapasiteten er i seg selv ikke være et hinder for fremtidig vekst og utvikling? Det stilles krav til skolekapasitet i reguleringsbestemmelsene.
8.8	<u>Medvirkning</u> Sentrum Vel konkludere med at Lov om plan for medvirkning §5.1 ikke blitt fulgt i denne prosessen.	Vi har jobbet lenge og systematisk for å følge lov om medvirkning for dette planforslaget. Minimumskravene etter plan- og bygningsloven er mer enn oppfylt. Coronapandemien har resultert i digital medvirkning. <i>Fra planbeskrivelse: Samråd- og medvirkningsprosess er avholdt etter krav som stilles i PBL.</i> <i>Forslagsstiller valgte å lansere planene offentlig i forkant av planoppstart. Lanseringen ble gjort gjennom en digital pressekonferanse (pga covid-19). I tilknytning til lanseringen ble en egen nettside for prosjektet presentert. Forslagsstiller har i tillegg laget eget prosjektkontor hvor planene er presentert på plansjer samt egen video som viser området ferdig utbygd. Prosjektkontoret har vært åpent for interesserte siden lanseringen 4. juni. Mange har besøkt kontoret og det er i tillegg avholdt flere møter med interesseorganisasjoner.</i> <i>Planoppstart er varslet bredt til berørte fagmyndigheter, grunneiere, naboer og andre berørte. Omfanget av varsling har foregått etter råd fra Malvik kommune.</i> <i>Gjennom planprosessen er det avholdt medvirkningsmøter med blant annet Eldreråd, Ungdomsråd, Brukerutvalg, naboer og interesseorganisasjoner. Det er avholdt møter med Bane NOR og regionalt planforum.</i>
	<u>Folkehelse</u> Sentrum vel minner om prinsippene med folkehelseperspektivet.	Overordnede planer- Kan trekke fram en rekke punkter som omhandler folkehelseloven fra bl. annet kommunens samfunnsdel. Et tilgjengelig friområde, opparbeidet gang veger, sosiale møteplasser er eksempler på viktige prinsipper for god folkehelse. ROS-analyse + egne sjekklistor for folkehelse, som blant annet omhandler: støy, støv, grunnforurensning, luftforurensning, trafikk, universell utforming, medvirkning, skade- og ulykkesforebygging, tilrettelegging for fysisk aktivitet, tilrettelegging for sosiale

		møteplassar, demografi, Infrastruktur, avfallshåndtering og visuell utforming.
9	Eldrerådet i Malvik 10.02.2021	Plankonsulent
9.1	<u>Byggehøyde</u> Byggehøyden bør beregnes til 4 etasjer foran sentrumsbebyggelsen	Se pkt. 5.2 Planforslaget har tatt utgangspunkt i de høydene som er regulert inn på sørsiden av jernbanen. Når vi fremmer forslaget ønsker vi å forholde oss til de høydene.
9.2	Siktlinjer mot sjøen bør opprettholdes der de er i dag.	Se pkt. 1.1 , 5.1 og 8.5
 Figur: Sikt fra strategiske steder i sentrum er gjort større i planforslaget. Illustrasjonen over viser nederst i Johan Nygaardsvolds gate.		
9.3	<u>Boenhetenes bør tilpasses en generell alderssammensetning</u>	Det er viktig at området planlegges fleksibelt, slik at det er «robust» nok til å tåle endringer i boligmarkedet, og samtidig inneha kvaliteter som gjør at en generell alderssammensetning vil bosette seg i området. Alle områder skal-være tilpasset en generell alderssammensetning, da leilighetsfordelingen enda ikke er satt i planen. Området i øst er velegnet for småbarnsfamilier. Området i vest, og kanskje særlig over sentrumsareal (med heis rett ned til forretnings/servicelokaler) enkel og universell tilgang til overgang, kollektivtransport, torg og strandcafe kan være godt egnet eldre.

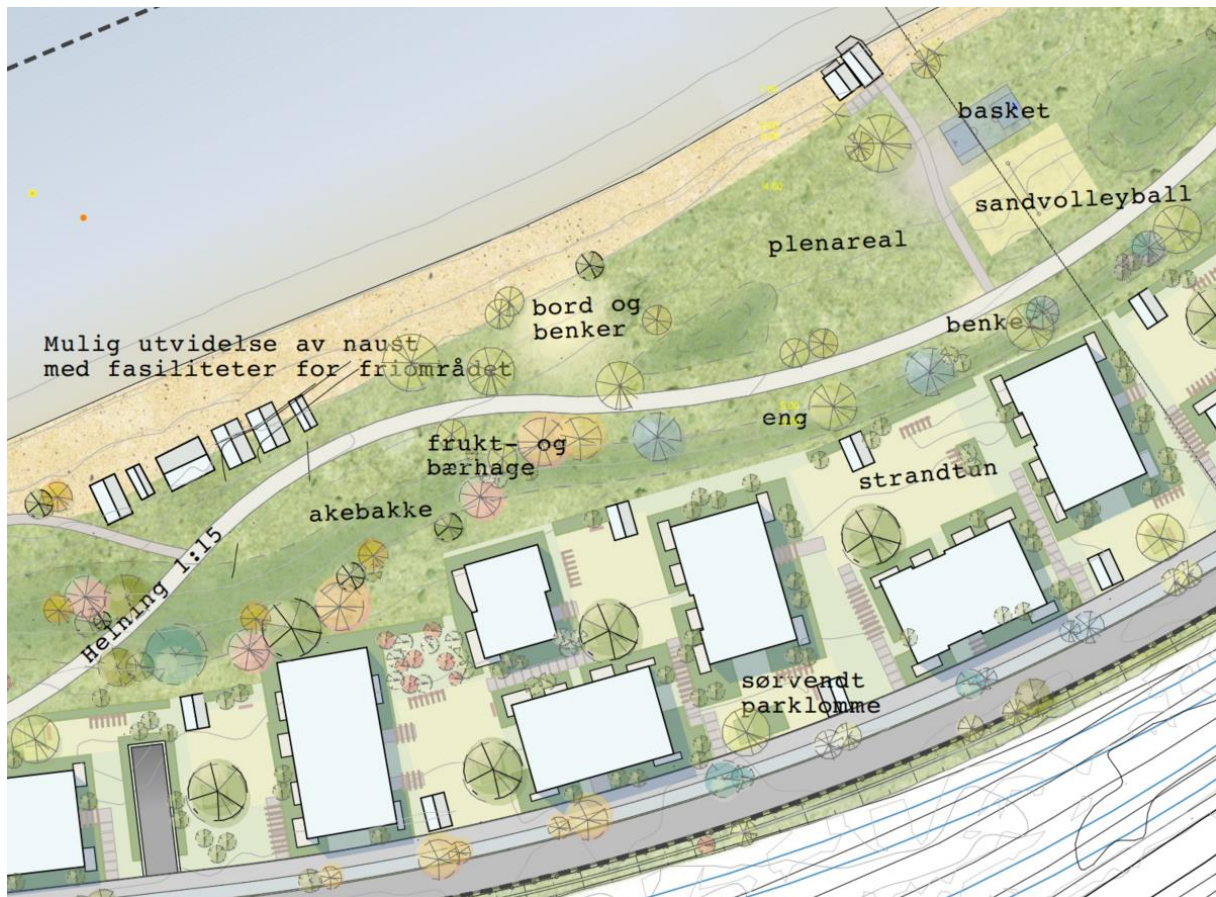
		Se pkt. 5.5
9.4	Det bør planlegges for sosiale treffsteder og muligheter for ulik innendørs aktivitet for samhandling mellom generasjoner	Torgområdet ved sentrum er velegnet for sosiale treffsteder og innadørs aktiviteter. Innenfor sentrumsformålet tillates en rekke tilbud som står i samsvar med mange av de tilbudene Eldrerådet trakk fram som eksempel i medvirkningsmøte.
9.5	Sanitærforhold for brukere av stranda	Sentrumsformål rundt torgområdet (med torgcafe) er velegnet for servicefunksjoner (del av bestemmelse for friområde?).
9.6	Vurdere en aktivitetspark for alle aldersgrupper lik den på Midtsandtangen	Ønsket er å etablere et attraktivt friområde med plass og aktivitet for folk i alle aldre. Midtsandtangen er et forbilde vi har brukt og fortsatt ønsker å bruke i videre planlegging.
	Illustrasjon	
9.7	God tilgjengelighet med parkering i nærhet til friluftsområdene	Se pkt.5.7 og 75
10	Metalco AS/AS Dypvasskaia	Plankonsulent
10.1	Metalco ser seg ikke direkte berørt av planområdet, men gir en beskrivelse av sin aktivitet som kan få følger for planforslaget. Dette gjelder i hovedsak støy og støv for bruk av Havnevegen, og forurenset grunn.	Planforslaget er utarbeidet i samarbeid med konsulent for støy og støv. Det er modellert opp modeller for planlagt bebyggelse der trafikk fra Dypvasskaia er tatt med i beregningen. Det er medtatt reguleringsbestemmelser i planforslaget som omhandler støy, støv og forurenset grunn.
11	Stena Recycling AS	Plankonsulent
11.1	Ser seg ikke direkte berørt av planområdet, men gir en beskrivelse av sin aktivitet som kan få følger for planforslaget. Dette gjelder i hovedsak støy og støv for bruk av Havnevegen, og forurenset grunn.	Planforslaget er utarbeidet i samarbeid med konsulent for støy og støv. Det er modellert opp modeller for tenkte bebyggelse der trafikk fra dypvasskaia er tatt med i beregningen. Det er medtatt reguleringsbestemmelser i planforslaget som omhandler støy, støv og forurenset grunn.
12	Malvik Ungdomsråd Ungdomsrådet fikk i møte 14.01.2021 presentert plan og	Plankonsulent

	tegning for Hommelvik stasjonsby, og vil komme med følgende innspill:	
12.1	<u>Badeplass med pir</u> 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.	Planforslaget vil legge til rette for at pir med stupemulighet blir mulig. I medvirkningsmøte ga ungdomsrådet uttrykk for at plassering av pir er egnet i tilknyttet torgområdet. Vi syns det er positivt at Ungdomsrådet ser kvalitet i muligheten for pir i området. I planforslaget er det lagt et bestemmelseområde for planlagt plassering av brygge/pir.



Figur: Plassering av pir er foreslått som eget bestemmelseområde i plankartet (stiplet linje i sjøen). I bestemmelsene for området foreslår vi at: «ungdomsrådet skal være med som rådgiver i utforming av tiltak»

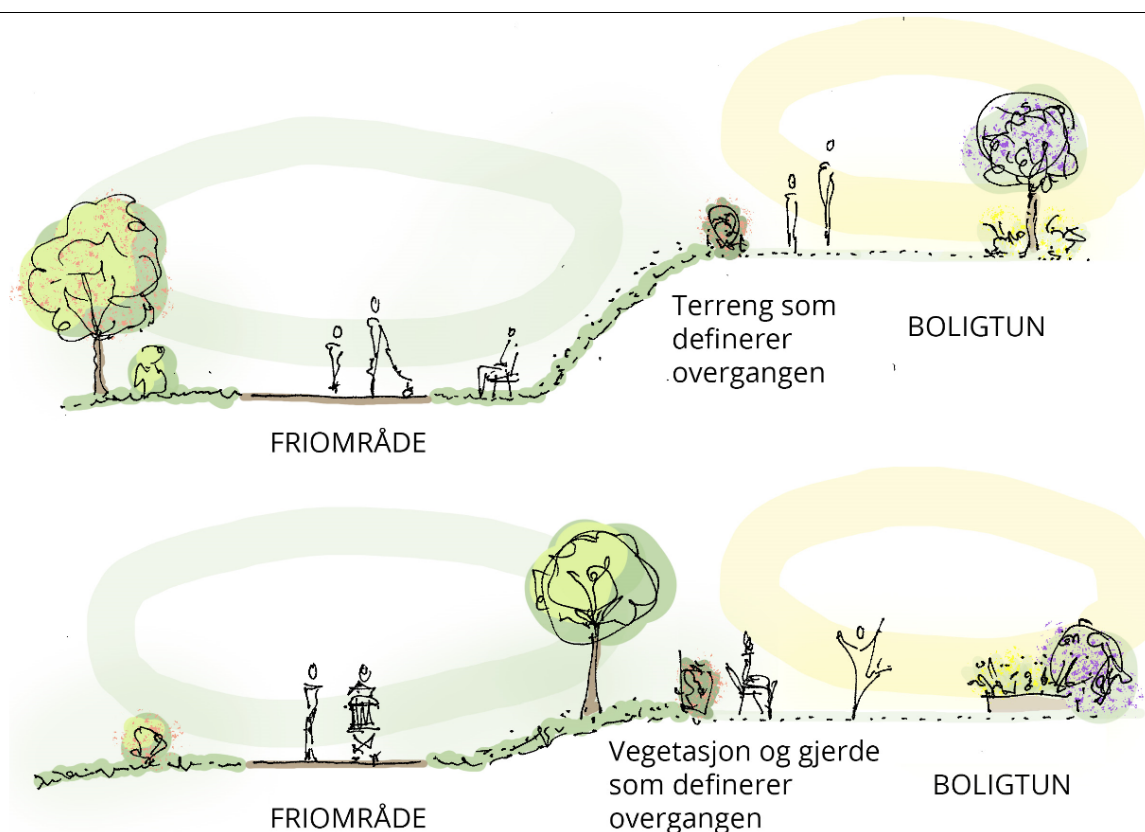
12.2	<u>Aktiviteter på fellesområdet.</u> Ungdomsrådet peker på en rekke aktiviteter som er aktuelle i friområdet. Dette gjelder blant annet: Volleyball, skøytebane, boltreplass for opphold, piknik mm. Ungdomsrådet peker på at området er egnet for opparbeidelse av voller for skjerming. Planforslaget er egnet for flere av de aktivitetene som ungdomsrådet peker på. Det er jobbet mye i friområdet for å få tilrettelegge for å kunne bearbeide terrenget med voller, gressplener, sti og belysning. Aktiviteter i friluftsområdet tillates gjennom reguleringsbestemmelsene.



Figur: friområdet er egnet for opparbeidelse av aktivitetene ungdomsrådet peker på. Se illustrasjonsplan

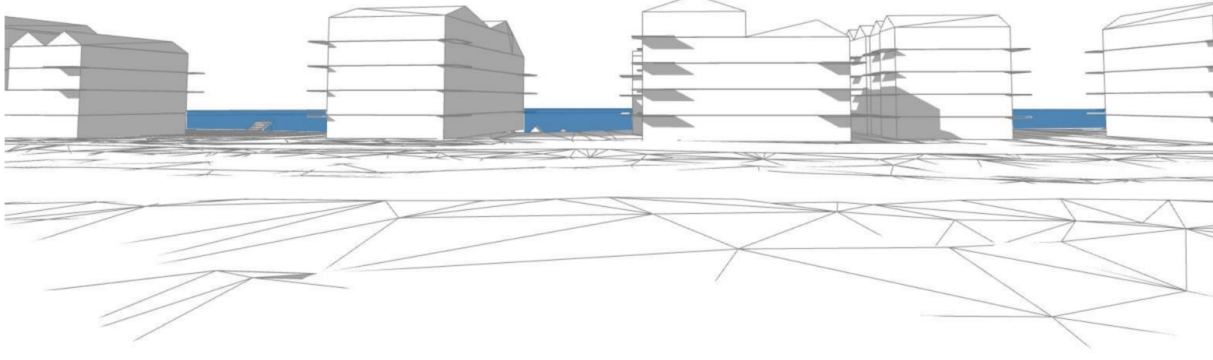
12.3	<u>Strandcafe</u> Ungdomsrådet trekker frem «Brød og sånt» på Midsand, og at en lignende «Strandcafe» vil være positivt Midsandsfjæra har vært et av eksemplene vi har brukt for å utforme et mulig friområde i Hommelvik. Planforslaget er utarbeidet i samarbeid med Landskapsarkitekt som har jobbet med Midsand i
------	--

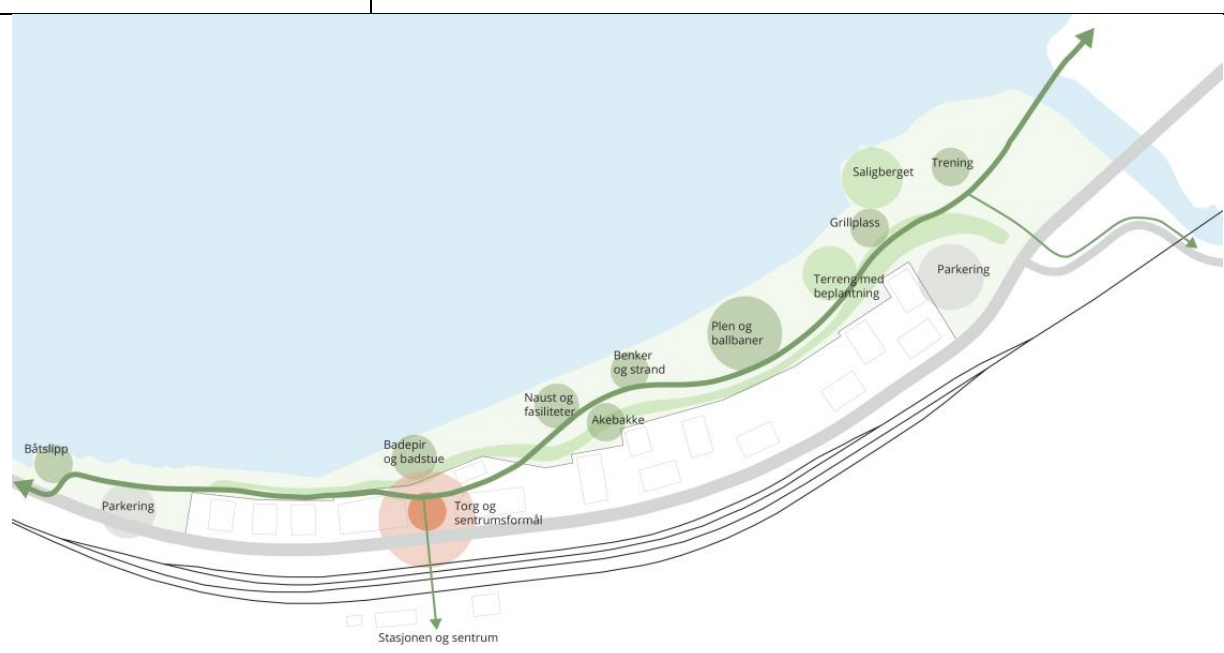
	ved fellesområdet, og en mulig god næring for de som driver et slikt sted.	Planlagt bygg som er vist i planforslaget (mot sjøen i BS3, se figur i 12.1) er planlagt som strandcafe.
12.4	<u>Belysning</u> Ungdomsrådet peker på nødvendighet av belysning i av Malvik stien, aktiviteter og friluftsområde.	Belysning av friområdet må ses i sammenheng med bruk og tilgjengelighet. Det er samtidig nødvendig å se dette i forhold til «lysforurensning». Vi foreslår å sette belysning av Malvikstien som krav i reguleringsbestemmelsene og tillate belysning i friområde.
12.5	<u>Transport -parkering</u> Ungdomsrådet på peker at det er viktig å sette av plass til parkering av sykkel, scooter og lett motorsykkel. Det er ellers positivt at friområdet blir lettere tilgjengelig for kollektivtransport (overgang)	Se pkt. 5.5 Vi foreslår at det settes krav til parkeringsplasser for motorsykkel/scooter i reguleringsbestemmelsene.
12.6	<u>Skjerming for innsyn og støy</u> Ungdomsrådet påpeker at det er viktig med noe skjerming, slik at uteområder ved husene er privat og har egne uteområder skjermet fra de områdene som er tenkt felles.	Det ungdomsrådet peker på er helt avgjørende for å muliggjøre et friområde og boligområdet med kvalitet. Det er derfor jobbet grundig med overgangen og samspill mellom private og offentlige områder. Terreng og skråning er optimalisert slik at friområdet blir så stort som mulig, samtidig som boligområdet ligger på et «landskap» og ikke blir en fremmed bastion
12.7		



Figur: overgang mellom friområde og bolig-tun-strandtun

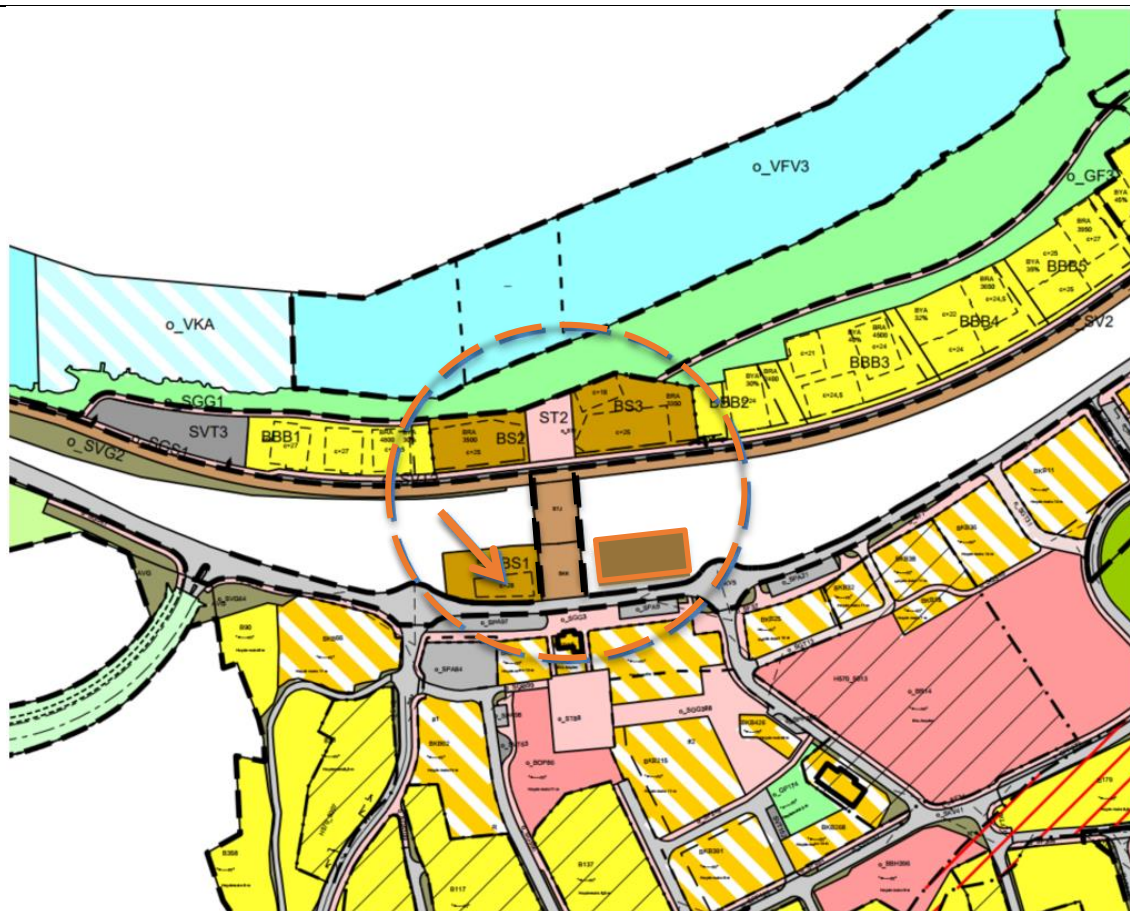
12.8	Ungdomsrådet er nysgjerrig på hvor mange boenheter og hvor mange folk det er tenkt skal bo der totalt, og stiller spørsmål ved størrelse på barneskole sett i sammenheng med dette.	Det er foreløpig planlagt for ca. 350 boenheter (tallet ses på som et maksimum). Endelig antall boenheter vil tilpasses fremtidig etterspørsel. Det settes inn bestemmelse om at skolekapasitet må være sikret før nye boliger tas i bruk.
12.9	<u>Sol og utsikt</u> 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.	Det er positivt at ungdomsrådet ser kvaliteten av å bygge i høyden fremfor et stort fotavtrykk. Vi deler denne oppfatningen, og har derfor lagt til rette for et lavt fotavtrykk for å sikre nødvendig sikt mellom bebyggelsen. I videre bearbeidelser etter innspill, har vi jobbet med å optimalisere siktlinjene. (se også punkt) Bebyggelsen må samtidig ikke bli så høy at den ødelegger for solforhold på offentlige friområder.

		
12.10	<u>Tilgjengelighet og sikring gjennom byggeperioden</u> 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 «hærverk».	Figur:Utsikt fra Malvik vegen. Lavt fotavtrykk vil gi gode siktlinjer mellom Hommelvik og sjøen. Det er satt rekkefølgebestemmelser i planforslaget som vil sikre opparbeidelse etter hvert som byggetrinnene blir ferdigstilt. Det er også satt av egne bestemmelser som skal sikre sikkerhet under anleggsperioden.
13	Trøndelag brann- og redningstjeneste.	Plankonsulent
13.1	Trøndelag Brann og redningstjeneste peler på en rekke viktige punkter som må hensyntas i planleggingen. Blant annet: Forskriftskrav for bygning og anlegg, krav til slukkevann, tilgjengelighet for slukkeredskap og tilgjengelighet i anleggsperioden.	Planforslaget blir utarbeidet i samarbeid med rådgivende ingeniør for brann og vann/avløp. Endelig planforslag vil nødvendige forhold for brannsikkerhet og tilgang til vann være sikret. Reguleringsbestemmelsene setter krav om at dette er opprettholdt i anleggsperioden.
14	Brukerutvalget Viser til presentasjon den 26.01.2021 av oppstart-detaljregulering (Hommelvik Stasjonsby) ved rådgiver Per Ottar Brattås fra virksomhet	Plankonsulent

	for Areal- og samfunnsplanlegging og Sølve Christiansen fra pka ARKITEKTENE Brukerutvalget peker på en rekke punkter som er viktig for utforming av området når det gjelder universell utforming.	
14.1	Riktig lyssetting	Lyssetting er viktig og vesentlig for universell utforming. Dette gjenspeiles i reguleringsbestemmelsene, slik at lyssetting sikres i senere faser.
14.2	Riktig bruk av kontraster, riktig bruk av farger for kontraster og gjenkjennelse, tydelig skilting og materialvalg.	Det er vanskelig på dette nivået å detaljere bruk av kontraster. I planforslaget legger vi til rette for at dette skal være gjennomførbart, og foreslår å ta dette med i reguleringsbestemmelsene for videre prosjektering.
14.3	Fellesfunksjoner for eksempel renovasjon får logisk plassering	Viktige funksjoner som; Malvikstien, felles uteoppholdsareal, overgang over jernbane og Torg, skal utformes universelt. Renovasjonsløsning legges ved Malvikvegen, og skal være universelt tilgjengelig fra fortau og boligområder.
14.4	HC- parkering – rikelig både i parkeringskjeller og på bakkenivå (logisk plassert nært inngangsparti)	Det sikres gjennom planbestemmelsene at 5% av parkeringsplassene skal være tilpasset HC (både innvendig og utvendig)
		

	Figur: Malvik stien, torg og tverrforbindelse over jernbane er offentlige områder som skal sikres universelt.	
14.5	Nok p-plasser for besøkende, både HC-plasser og ordinære p-plasser.	Det er satt av plass til parkering på øst og vest i planområdet (se figur over). Dekning for min 5% av parkeringsplassene til HC er med som en del av bestemmelsene.
14.6	Adkomsten fra p-plass til stranda må være enkel og universelt tilpasset	Vi foreslår å sette krav til universelt utformet tilkomst direkte fra parkeringsplasser til offentlig friområde.
	Eksempelbestemmelse.	
14.7	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.	Som plankonsulent møter vi gjerne brukertutvalget for flere konstruktive møter.
15	Tensio- Avdeling nettdrift-	Plankonsulent.
15.1	Det må settes av areal for nettstasjon.	Planområdet er stort, og skal utarbeides over flere år. Det er derfor fint om nettstasjon kan sikres i bestemmelsene, fremfor detaljeres i plankart. Planbestemmelsene gir rom for nødvendig plassering til nettstasjon. Bestemmelsene setter krav om at plassering skal godkjennes av Tensio.
16	Mattilsynet	Plankonsulent
	Mattilsynet minner om sin rolle som sektormyndighet, og informerer om at tilbakemeldingen bare gjelder forhold knyttet til drikkevann. Det må i planforslaget utarbeides en overordnet VA-plan som blant annet beskriver og dokumenterer leveringskapasitet.	Det er utarbeidet overordnet VA plan som følger planforslaget. Denne er utarbeidet i dialog med kommunen.

	Planlegging av drikkevannsforsyning må utføres i henhold til kommunens rutiner.	
17	Statsforvalteren i Trøndelag	Plankonsulent
17.1	Referat fra oppstartsmøte gir et fint grunnlag for videre planarbeid.	
17.2	<u>Støy/luftforurensning</u> Området berøres av støy fra jernbane og fylkesveg. Planarbeidet må inneholde en støyvurdering med framskriving av trafikk og, om nødvendning, 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.	Planarbeidet er utarbeidet i samarbeid med rådgivende ingeniør for støy og støv. Det er tatt hensyn til aktuelle kilder til støy (inkludert sumstøy) og støv. Planforslaget er vedlagt med støyfaglig utredning, og utredning for luftkvalitet.
17.3	<u>Samordnet areal og transportplanlegging</u> 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.	Planforslaget legger til rette for nullvekst. Først og fremst skjer dette gjennom strategisk fortetting (rett virksomhet på rett sted) Slik kommuneplanens arealdel legger opp til. Det er lagt opp til gode gang og sykkelforhold, og forbedret tilgjengelighet til kollektivtransport. Først og fremst skjer dette med gang sykkelveg langs Havnevegen, og gangveg gjennom offentlig friområde og tverrforbindelse for myke trafikanter over jernbanen. Parkeringsplasser for bil skal ligge under minimumskrav for kommuneplanens arealdel. Det er lagt opp til at 50% av sykkelparkeringen skal skje innendørs.



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

17.4	Det må tas inn bestemmelser som sikrer minimum utnyttelse av planområdet.	Reguleringsbestemmelsene sikrer min10 boenheter på dekar (Innenfor bebyggelsesformålene). Ved maksimal utbygging vil utnyttelsen ligge på ca. 5 boliger pr dekar for hele planområdet (som er satt av til sentrumsformål i arealdelen
17.5	Parkeringsdekning 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.	Parkeringsdekning ligger på maksimalt 0,7 pr boenhet eller 100m2 BRA. Kommuneplanens arealdel tilrettelegger for maksimalt 1 parkeringsplass pr boenhet.

17.6	<u>Fremmede arter</u> Fremmede arter Innenfor planområdet er det registrert hagelupin flere steder, samt hvitsteinkløver, blankmispel og rynkerose. Vi ber om at det settes konkrete bestemmelser for å unngå spredning av disse og eventuelle andre fremmede arter i området.	Det er satt inn bestemmelser tilknyttet fremmede arter i bestemmelsene: <i>§ 3.5 Fremmede arter</i> <i>Ved flytting av løsmasser eller andre masser hvor fremmede arter er registrert, skal det ved masseforflytning treffes egnede tiltak for å unngå spredning, iht Forskrift om fremmede organismer.</i>
17.7	<u>Landbruk</u> 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.	Se punkt 17.3
17.8	Barn og unge Statsforvalteren minner om T-2/08 med Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.	Det ligger gode rammer og krav i Kommuneplanens arealdel for ivaretagelse og utforming av barn og unges interesse. Det er en barn og unge skal bli med og utforme arealene i offentlig friområde. Et viktig skritt i denne retningen er medvirkningsmøter med Kommunens ungdomsråd.
17.9	<u>Helse og omsorg</u> 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	Folkehelseperspektivet har vært et viktig prinsipp i utvikling av planforslaget.

	være balansert mot bokvalitet og hensynet til folkehelse.	
17.1 0	<u>Samfunnssikkerhet</u> Statsforvalteren minner om krav og innhold til ROS - analyse	Det er utarbeidet ROS-analyse tilknyttet planforslaget krav.
18	Statens Vegvesen	Plankonsulent
	Statens vegvesen slutter seg i det vesentlige til signalene fra oppstartsmøtet med kommunen. Det forventes i planforslaget at det er lagt til rette for myke trafikanter, og at det. Nye avkjørsler/kryss med fylkesveg 950 må diskuteres med Trøndelag fylkeskommune og realisering bør drøftes i lys av en eventuell gjennomføringsavtale. .	Planforslaget legger til rette for et langt bedre tilbud for myke trafikanter. Bandt annet gjennom et bilfritt friområde (der Malvik vegen går i dag), universalt utformet gangveg gjennom friområdet og ved ny Havneveg, sykkelveg og tverrforbindelse. Det vises til vedlagte mobilitetsplan for kapasitetsvurdering av avkjørsel/kryss.