

**Saksframlegg**

<b>Utvalg</b>	<b>Utvalgssak</b>	<b>Møtedato</b>
Utvalg for areal og samfunnsplanlegging	1/15	12.02.2015
Utvalg for areal og samfunnsplanlegging	3/15	12.03.2015
Kommunestyret	19/15	23.03.2015

**2. gangs behandling av Områderegulering for Hommelvik sentrum**

## Vedlegg:

1. Særutskrift - 1. gangs behandling av områdeplan for Hommelvik sentrum
2. Planbeskrivelse Hommelvik sentrum, 113 sider, sist revidert 4.2.2015
3. Planbestemmelser Alternativ 1, 24 sider, sist revidert 28.1.2015.
4. Planbestemmelser Alternativ 2, 24 sider, sist revidert 28.1.2015.
5. Plankart på grunnen Alternativ 1, 1 side.
6. Plankart på grunnen Alternativ 2, 1 side.
7. Plankart under grunnen, 1 side.
8. Plankart over grunnen, 1 side.
9. Estetisk veileder for Hommelvik sentrum, 55 sider, sist revidert 26.1.2015.
10. Risiko- og sårbarhetsanalyse, 29 sider, sist revidert 28.1.2015.
11. Illustrasjonsplan Sør, 1 side, sist revidert 26.1.2015.
12. Illustrasjonsplan 1:2500 Alternativ 1 nordre del, 31.3.2014
13. Illustrasjonsplan 1:2500 Alternativ 2 nordre del, 31.3.2014
14. Gatebruksplan M 1:1000, 28.3.2014
15. Gatebruksplan M 1:2000, 28.3.2014
16. Illustrasjonsplan for VA, 26.3.2014
17. Mulighetsstudie for veg og jernbane, 40 sider, datert 27.11.2013.
18. NGI rapport Skredmassers utløp ved eventuelt kvikkleireskred i området Lia-Skjeldbreda (Liavegen), 12 sider, datert 26.1.2011.
19. Rambøll rapport Geoteknisk vurdering av kvikkleireområde, 45 sider, datert 16.1.2015.
20. Oversikt gjenliggende masser Nygården, 1 side, datert 20.3.2013.
21. Særutskrift - Saksframlegg til politisk forespørselssak - Detaljregulering av Wigumgården/ Vikasenteret
22. Rapport Lokalisering av Hommelvik renseanlegg, 42 sider, datert 18.6.2012.
23. Hommelvik renseanlegg - Forurenset grunn, tomtealternativ 2, 9 sider, datert 3.4.2014.

24. Flom og vannlinjeberegning av Homla, 19 sider, datert 29.1.2014.  
25. Høringsuttalelser etter 1. gangs behandling, 106 sider.

### Saksdokumenter (ikke vedlagt)

[Kommuneplanens arealdel 2010-2021, vedtatt i kommunestyret 20.juni 2011](#)

Dokumenter i saken kan sees i kommunens karttjeneste *Planinnsynet*,  
[www.malvik.kommune.no/plan](http://www.malvik.kommune.no/plan), søkeord: [201205](#)

[Grøntanalyse Hommelvik](#)

[Senterstruktur og lokalisering av handel og næring i Malvik, TØI rapport 1219/2012](#)

### Saksopplysninger

Sak	2.gangsbehandling av områderegulering for Hommelvik sentrum
Formålet	Legge til rette for sentrumsutvikling med næring, boliger og tjenesteyting, og god utnytting av arealene. Sikre at stedets identitet ivaretas og legge til rette for bærekraftig utnytting av området, både miljømessig, økonomisk og sosialt. Legge til rette for utvidelse av sentrum nord for jernbanesporene. Sikre verneverdiene og friområdene i sentrum. Sikre at riktige estetiske, bruksmessige og tekniske hensyn tas i plan- og byggesaker. Planen skal være en detaljert områderegulering som gir klare føringer og bestemmelser for utnytting og utforming innenfor planområdet.
Grunneiere	Flere private og offentlige.
Lokalisering	Hommelvik i Malvik kommune
Planstatus	I kommuneplanens arealdel er området lagt inn som hensynsone 810_3, gjennomføringssone Hommelvik.
Forslagsstillerne:	Planlegger: Asplan Viak Tiltakshaver: Malvik kommune

Saken ble sist behandlet i planutvalget den 11.4.2014 med følgende vedtak:

*"Med hjemmel i Plan- og bygningsloven § 12-10 legges forslag til reguleringsplan for Hommelvik sentrum, datert 31.03.2014, med endringer/tillegg vedtatt i utvalgsmøte 11.4.2014, ut til offentlig ettersyn. Planforslaget viser i tillegg to alternative lokaliseringer av nytt renseanlegg i Hommelvik, vist i plankart og bestemmelser.*

*Vedtatte endringer/tillegg:*

*Tomta Stillashuset tas inn i kjerneområdet for sentrumsplan H.vik, under forutsetning av at grunnundersøkelser "friskmelder" området, tillates boliger på tomte (KBA område)*

*Administrasjonen pålegges å finne midlertidig løsning, for planfri kryssing av jernbane i påvente av permanent undergang ved "allmenning". Skisseløsning legges fram i forbindelse med kommunestyrets behandling.*

*Administrasjon legger fram intern utredning vedr. mulig press på skoler. Utfordringer vedr. trafiksikkerhet, offentlig tjenesteyting m.l.*

*Parkeringsbestemmelsene endres tilsvarende kravene for Sandfjæraområdet. Det kan fortsatt løses gjennom fri kjøpsordning (offentlig parkeringshus)."*

I samsvar med plan- og bygningsloven § 12-10, varslet kommunen gjennom dagspressen (mai 2014) om offentlig ettersyn av områdereguleringsplan for Hommelvik sentrum. Samtidig ble det sendt skriftlig varsel til offentlige og kommunale instanser, samt rettighetshavere.

## Offentlig ettersyn – merknader

Planen har ligget ute til offentlig ettersyn i perioden 9.5.2014 - 25.6.2014 (Fylkesmannen i Sør-Trøndelag og Jernbaneverket fikk utsatt fristen til 4.7.2014), og følgende merknader er mottatt og bearbeidet (høringsuttalelsene er slått sammen til ett dokument og ligger med saken som vedlegg nr. 25):

Merknad fra:	Rådmannens kommentar
<p>Sør-Trøndelag fylkeskommune:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Gjennomført arkeologisk registrering av gravhaug med id 72437 innenfor sentrumsplanens avgrensning. Gravhaugen må med sikringssone på 5 meter reguleres til hensynssone D (H730), båndlagt i henhold til kulturminneloven.</li><li>Signaliserer følgende vilkår for egenerkjennning av planen med hensyn til fredete kulturminner:<ol style="list-style-type: none"><li>Gravhaugen med sikringssone reguleres som hensynssone D (H730). Hensynssonen D gis påskriften "Automatisk fredet kulturminne – gravhaug".</li><li>I reguleringsbestemmelsene tas det med et avsnitt under Hensynssoner med følgende ordlyd: "Gravhaugen id 72437 er automatisk fredet etter kulturminnelovens § 4. Det samme gjelder en sikringssone i et 5 meter bredt belte fra kulturminnets ytterkant, jf. kulturminnelovens § 6."</li></ol></li><li>Minner om generell aktsomhets- og meldeplikt etter kulturminnelovens § 8.</li><li>Anmoder om at busstoppet ved Café Rampa tas inn i reguleringsplanen. Det ser nå ut som det er regulert en smal brun stripe mellom Fylkesvegen og o_S1.</li><li>STFK har i uttalelsen ikke tatt hensyn til økonomi eller prioritering av ulike samferdselstiltak.</li><li>Når det gjelder alternativ plassering 1 eller 2 av rensaneanlegg så kan fylkeskommunen akseptere begge, så lenge stien får en god kvalitet gjennom området.</li><li>Kulturmiljøet i Hommelvik er oppført i regional plan for kulturminner. Det er derfor regionale kulturminneinteresser i saken. To eldre bygninger med bevaringsverdi i Selbuvegen må flyttes eller fjernes. STFK ser helt klart nytten av tilrettelegging for tryggere trafikk for gående og syklende. Likevel viktig å ikke glemme at helheten av den historiske bebyggelsen gir stedet karakter og miljøverdier. Disse reduseres vesentlig gjennom å tillate rivning/flytting av de to historiske bygningene til et annet uavklart sted. STFK ser at muligheten er til stede for at begge bygningene kan bevares ved at de flyttes mot kanten av den planlagte traseen (noe som vil være antikvarisk akseptabelt).</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>og 2. Tatt inn i plankart som H730 og inn i planbestemmelse nummer 8.7 Båndlegging etter lov om kulturminner (H730). Påskriften "Automatisk fredet kulturminne – gravhaug" tas ikke med på plankartet for å sikre lesbarhet. Tegnforklaringen forklarer hensynssonen som "automatisk fredet kulturminne – gravhaug", i tillegg til at hensynssonen er tatt inn i bestemmelsene. Hensynet anses derfor som ivaretatt. Dette er akseptert av arkeolog Hans Marius Johansen, ved Sør-Trøndelag Fylkeskommune.</li><li>Tatt inn i bestemmelse 6.11.</li><li>Da Jernbaneverket varslet innsigelse knyttet til området har kommunen valgt å regulere området i sin helhet som jernbaneformål, med krav om videre detaljregulering. Se bestemmelsene 7.1 og 18.8.</li><li>Tas til orientering.</li><li>Tas til orientering.</li><li>Planforslaget legger til rette for flytting av de byggene som berøres av en utbedring av Selbuvegen og rådmannen er fornøyd med at STFK anser intern flytting av de berørte bygningene som en antikvarisk akseptabel løsning. Riving av husene bør være siste alternativ.</li></ol>

<p>a. STFK har lagt ved et kart som viser hvordan flyttingen kan gjennomføres på stedet. Foreslår at bestemmelse § 8.4 r) endres til: "Bygninger på 49/23 og 49/36 kan tillates flyttet på eiendommen i forbindelse med utvidelse av Selbuvegen, nedre del:"</p> <p>b. Foreslår at sykkelvegen evt. kan flyttes til den andre siden av vege. Det vil da bli en buffer mellom hus og biltrafikk.</p> <p>8. Foreslår at bestemmelse § 8.4 a) også omfatter hensynssonen, for eksempel med følgende formulering: "Bygninger innenfor hensynssonen og bygninger merket med bevaring på plankart skal bevares". Dette for å unngå eventuelle misforståelser.</p> <p>9. Bestemmelse § 8.4 b) bør også åpne for mindre om- og påbygginger. Foreslår følgende tekst: "Bygninger under bokstav a) over tillates ikke revet, fjernet eller flyttet. Mindre om- og påbygginger kan tillates så lenge de er i samsvar med estetisk veileder for Hommelvik, datert 26.1.2015. og behandles i henhold til bokstav g) under).</p> <p>10. I den estetiske veilederen bør det på side 50 stå: "Ved brann kan ny bolig oppføres på samme sted innen de samme fysiske rammene som bygningen som sto der." Dette på grunn av at formuleringen i høringsdokumentet ikke er helt i tråd med bestemmelsene. Anbefaler en gjennomgang for å få samsvar mellom veileder og bestemmelser.</p> <p>11. Bestemmelse § 8.4 bør være tatt inn i estetisk veileder slik at det sikres at det er samsvar mellom bestemmelser og veileder.</p> <p>12. Uklart hva som egentlig prioriteres i forhold til viktige historiske siktakser. Viser til vedlagt flyfoto (i vedlegg nummer 25) som viser en siktakse som etter STFKs mening ikke fungerer i dag. Målet i plan og veileder bør være at det ved ombygging eller nybygging forsøkes å gjenopprette blant annet denne historiske siktaksen mellom kirken og stasjonsbygningen.</p> <p>13. Estetisk veileder henviser til den historiske bebyggelsen som representerer arbeiderboligene og gårdsbebyggelsen i Hommelvik, men disse vises ikke i veilederen. Hvis målet er tilpassing til steds karakteren bør det ligge ved historiske og aktuelle bilder av denne delen av Hommelviks kulturarv.</p> <p>14. Figur 45 på side 37 i estetisk veileder kan være noe vanskelig å forstå for vanlige brukere opp i mot å anvende eksemplene på Hommelvik sentrum. Det er få bygninger som er sammenbygget, men det er store volum og små tett opp imot hverandre som er typisk for stedet. Det kan også vises til endringer tilbygg og nybygg uthus garasjer osv. i hensynssone bevaring som kan være eksempler.</p>	<p>a. Bestemmelsen er endret (se 8.5 r). Riving av byggene er fortsatt tillatt.</p> <p>b. Ut fra hensyn til trafikksikkerheten må gang-/sykkelvegen ligge på den siden av vege som planforslaget viser. Dette for å begrense antall krysningspunkter for gående over fylkesvegen.</p> <p>8. Rådmannen mener dette sikres i bestemmelse § 8.5 b)</p> <p>9. Det tas inn i bestemmelsen, 8.5, at mindre om- og påbygginger kan tillates så lenge de er i samsvar med estetisk veileder for Hommelvik og behandles i henhold til 8.5 g) alle tiltak innenfor bevaringsområdet skal forelegges antikvarisk sakkyndig til uttalelse før de behandles i planutvalget.</p> <p>10. Dette tas inn i estetisk veileder.</p> <p>11. Nei. Rådmannen er av det syn at bestemmelsene bør stå kun i ett dokument.</p> <p>12. Rådmannen tar fylkeskommunens syn til orientering.</p> <p>13. Fylkeskommunens syn tas til orientering.</p> <p>14. Fylkeskommunens syn tas til orientering.</p>
--	---

<p>Statens vegvesen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. SVV mener det er mange riktige grep som tas i sentrumsplanen. Viktig å få redusert bilbruken i sentrum og tilrettelegge forbindelser for gående og syklende. Å etablere kollektivknutepunkt med snumulighet og reguleringsplasser for buss i øst er viktig for å redusere trafikken og parkeringsbehovet i sentrum.</li> <li>2. SVV mener det må gjennomføres en trafikkanalyse som belyser kapasiteten og fremkommeligheten som følge av foreslått midlertidig signalregulering med et innsnevret kjørefelt i nedre del av Selbuvegen.</li> <li>3. Understreker at areal til renovasjon må legges på egen grunn.</li> <li>4. SVV kan ikke akseptere at adkomster og ramper til parkeringskjeller planlegges fra Malvikvegen. Adkomst/ramper til parkeringskjeller til eiendommene må planlegges fra sidevegnettet. Kan derfor være hensiktsmessig med en samordning mellom grunneierne slik at en får utnyttet arealene best mulig.</li> <li>5. Står i planbeskrivelsen at planforslaget har bestemmelser som sikrer at retningslinjer for støy i arealplanleggingen (T-1442) skal gjelde. Dette er uteglemt. Både støy fra jernbane, Malvikvegen og Selbuvegen vil ha betydelig innvirkning på bebyggelsen så det må sikres støyberegninger som ivaretar sumstøy. I vest er det også viktig å ta med tunnelstøy i beregningene.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Planbeskrivelsen viser at om det er nødvendig med en midlertidig signalregulering med innsnevret kjørefelt i nedre del av Selbuvegen, må trafikk som kommer fra fylkesvegen prioriteres for å forhindre oppstuvning.</li> <li>3. Tas til orientering.</li> <li>4. Tas til etterretning. Bestemmelse under Område langs Malvikvegen, endres slik: "<i>Varelevering og nedkjøring til parkeringskjeller skal ikke skje fra Malvikvegen, men fra sidegater. <del>Der dette ikke er mulig, skal løsningen godkjennes av Statens vegvesen.</del></i>".</li> <li>5. I planbestemmelsene fra første gangs behandling står det i bestemmelse nummer 6.5 at T-1442/2012 Støy i arealplanlegging kapittel 3 eller senere vedtatte forskrifter, sammen med T 1520 retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, skal legges til grunn for behandling av plan og byggesaker innenfor planområdet. Aktuelle støygrenser fra T-1442/12 er nå tatt inn i bestemmelsenes punkt 6.5, etter råd gitt av Fylkesmannen i Sør-Trøndelag. Aktuelle støygrenser er dermed tatt inn som bestemmelser, istedenfor retningslinjer.</li> </ol>
<p>Jernbaneverket Nummer 1-11 er innsigelse. Tilbakemeldingene fra nummer 12 er merknader og faglige råd:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det må fastsettes byggegrenser for alle tiltak i hele planområdet nærmere enn 30 meter fra nærmeste spormidte før områdereguleringsplanen kan vedtas. Gjeldende byggegrenser i reguleringsplan for Moan og Sandfjæra (PlanID 201104) kan opprettholdes og innarbeides i aktuelle deler av områdereguleringsplanen etter samråd med Jernbaneverket.</li> <li>2. Det må innarbeides rekkefølgebestemmelser angående etablering, plassering og utforming av sikringsgjerde mot jernbane i forbindelse med bygging av kjøreveg KV6 fra Homla i øst til planens avgrensning i vest etter samråd med Jernbaneverket.</li> <li>3. Jernbaneverket varsler at det vil stilles krav til detaljreguleringsplan for området nord for jernbanen og langs jernbanen, begrenset i øst av Homla elv og i vest av plangrensen, samt</li> </ol>	<p>Det er gjennomført en rekke møter mellom administrasjonen i Malvik kommune og Jernbaneverket. Innsigelse anses som løst, men rådmannen har ikke mottatt en siste godkjenning i forhold til dette fra Jernbaneverket ved godkjenning av saksfremlegg.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avklart med JBV.</li> <li>2. Rekkefølgebestemmelser avklart med JBV.</li> <li>3. Avklart med jernbaneverket.</li> </ol>

<p>for areal over/under jernbane eller i kombinasjon med jernbaneformål. Nye og/eller tidligere avklaringer kan inngå i områdereguleringsplanen etter samråd med Jernbaneverket.</p> <p>4. For alle areal der ulike reguleringsformål krysser over/under jernbane, skal arealet reguleres i to nivå eller i kombinasjon med jernbaneformål slik at nasjonal jernbaneinfrastruktur ivaretas.</p> <p>5. Gjeldende reguleringsplanen Gevingåsen jernbanetunnel - Reguleringsplan Malvik kommune (96) og med Mindre vesentlig reguleringsendring av vegsystem i Hommelvik - Gevingåsen jernbanetunnel (32D) må opprettholdes i sin helhet, med mindre annet avklares spesifikt med Jernbaneverket og det innarbeides nødvendige hensyn til jernbanen i planforslaget, før områdereguleringsplanen kan vedtas. FO4, og deler av veganlegg KV3, GS8, GS7, FTA16 og Annen veggrunn – grøntareal (inkl. H310) berøres av jernbanens eksisterende og kommende tunnelanlegg.</p> <p>6. Nødvendige avklaringer relatert til gjeldende reguleringsplan Ny jernbane i Hommelvik (PlanID69a), må også foreligge før planvedtak.</p> <p>7. S1 og GG1, samt Annen banegrund - grøntareal på jernbanens eiendom nord for Malvikvegen må reguleres til jernbaneformål. Alternativt kan arealene kombineres med jernbaneformål, men det stilles da krav om detaljreguleringsplan.</p> <p>8. GG5 må reguleres til jernbaneformål. Her bør det reguleres i to nivå i denne områdereguleringen og da helt ut til eiendomsgrensa og det stilles krav om detaljreguleringsplan. Brukar tas ut. Jernbaneverket aksepterer ikke foreslått løsning med jernbanen på bruer over undergang hverken teknisk eller økonomisk. Planforslagets bestemmelser knyttet til bredde, estetisk utforming og teknisk løsning må utgå.</p> <p>9. FO6 og FO3, samt Kjøreveg og Fortau/Gangsykkelveg som krysser under jernbanen, må reguleres til jernbaneformål. Her bør det reguleres i to nivå i denne områdereguleringen og da helt ut til eiendomsgrensa.</p> <p>10. Annen veggrunn - grøntareal nord for JB1 og JB3. Formålsgrensen jernbaneformål må følge eiendomsgrensen.</p> <p>11. Annen banegrund - grøntareal sørøst og vest for JB2 reguleres til jernbaneformål for å sikre rigg og drift for ny tunnel og må som et minimum følge eiendomsgrensen. Jernbaneverket har akseptert at det etableres en midlertidig parkeringsplass delvis på vår eiendom. Arealet skal likevel opprettholdes til jernbaneformål.</p> <p>12. I plankart og planbestemmelser i planbeskrivelsens kapittel 5.5 Reguleringsplaner, beskrives det kort at det i bestemmelsene er angitt hvilke planer som fortsatt skal gjelde, hvilke som erstattes og</p>	<p>4. Avklart med JBV. Reguleres i tre nivå. Over, under og på grunnen.</p> <p>5. Avklart med jernbaneverket. Del av planID 96 som overlapper med ny sentrumsplan oppheves. Reguleringsplan med planID 32D oppheves.</p> <p>6. PlanID 69A oppheves som følge av denne reguleringsplanen.</p> <p>7. Tatt ut av plankart. Erstattet av jernbaneformål (o_SB4).</p> <p>8. GG5 tatt ut av plankart. Erstattet av jernbaneformål (o_SB4).</p> <p>9. I planen reguleres det nå i tre nivå. Over, under og på grunnen.</p> <p>10. Nei. Avklart med JBV.</p> <p>11. Arealformål er noe justert, men ikke i henhold til JBV's uttalelse. Endringer er avklart med JBV.</p> <p>12. Dette er nå endret.</p>
---	--

<p>hvilke som oppheves. JBV ber Malvik kommune tydeliggjøre hvilke planer eller deler av planer som fortsatt skal være juridisk gjeldende og hvilke som oppheves i sin helhet. Påpeker at det ikke er samsvar mellom planbeskrivelse og planbestemmelse på dette punktet.</p> <p>13. I følge tegnforklaring til arealplankartet skal de områder som det er knyttet en bestemmelse til (etter pbl § 12 -7) merkes med #. JBV mener ut fra oversendt materiale at dette mangler på områder i plankartet.</p> <p>14. I planbestemmelsenes punkt 10.2 Utnytting og bebyggelsens plassering skrives; Bebyggelsen skal plasseres innenfor viste byggegrenser. Langs Malvikvegen og tverrgater skal bebyggelsen legges i formålsgrense. Der byggegrenser/byggelinjer ellers ikke er vist, gjelder avstandskrav iht. plan- og bygningsloven. JBV vil her påpeke at for byggegrense langs jernbanen gjelder jernbanelovens § 10: <i>Det er forbudt uten etter avtale med kjøreveiens eier å oppføre bygning eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, dersom ikke annet følger av reguleringsplan.</i></p> <p>15. Formålsbenevnelsen Trasé for jernbane (SOSI-kode 2021) kan med fordel erstattes med Jernbane (SOSI-kode 2020), slik at jernbanetrasé og jernbanerelaterte installasjoner, rømningsplass og driftsområder, samt stasjonsområder med publikumsfasiliteter etc. inngår i samme SOSI-kode. Formålsbenevnelsene Annen veggrunn – grøntareal (2019) og Annen banegrund – grøntareal har samme fargekode, og begge benevnelser bør stå i tegnforklaringen, samt at planbestemmelse 19.7 tilpasses dette.</p> <p>16. Eksisterende spormidte må fremkomme tydeligere i JB1, JB2 og JB3, samt i tunnel videre nordover fra og med påhugg Gevingåsen sør. Dette fordi byggegrenser langs jernbane henviser til spormidte og da må disse være mulig å lese ut i fra kartet.</p> <p>17. Framtidig utforming og plassering av brukar relatert til jernbane må avvente detaljprosjektering fra jernbaneverkets side, og bør utgå. Eksisterende brukar og tunnelåpning kan inngå i reguleringsplanen, hvis nødvendig.</p> <p>18. Forhold til gjeldende reguleringsplan for Ny jernbane i Hommelvik (planID 69a). Planforslaget viderefører eksisterende plan, med unntak av den nye innfartsparkeringssplassen (P10). Arealene <i>Annen veggrunn – grøntareal</i> øst for sportrase JB2 er vesentlige som rigg- og anleggsområder i forbindelse med elektrifisering og utvidelse til dobbeltspor. Arealene bes derfor regulert til jernbaneformål. Parkeringsområdet tas ut av områdereguleringsplanen, og en midlertidig parkeringsplass kan for eksempel løses med</p>	<p>13. Dette mangler ikke. Bestemmelsesområde 1 og 2 er områder under o_BOP3, BKB14, 15, 16 og 17, o_SGG4, o_GP1 og deler av BKB8 hvor det kan etableres parkeringskjeller. Bestemmelsesområdene er i planbestemmelsen beskrevet under punkt 9 og i plankartet vist som #1 og #2.</p> <p>14. Tas til orientering.</p> <p>15. Tas til etterretning. SOSI-kode 2021 erstattes av SOSI-kode 2020. Annen banegrund grøntareal har aldri vært en del av planforslaget. Bestemmelse 19.7 er endret.</p> <p>16. Tatt inn som regulert senterlinje (SOSI-kode 1221).</p> <p>17. Tas til etterretning. Framtidig brukar på jernbanens areal tatt ut av planforslaget.</p> <p>18. Denne er i stor grad erstattet av nyere reguleringsplaner. Deler av reguleringsplanen (planID 69a) som er gjeldende fram til ny sentrumsplan vedtas omfatter ikke jernbaneformål. Formålet for innfartsparkering, o_SPA10 ved evakueringssonen, er redusert i henhold til oppnådd enighet mellom JBV og Malvik kommune.</p>
---	---

<p>dispensasjon fra reguleringsplanen. JBV ber om klargjøring og drøftinger på dette punktet.</p> <p>19. Forhold til gjeldende reguleringsplan for Gevingåsen jernbanetunnel – Reguleringsplan Malvik kommune (planID 96), med en <i>Mindre vesentlig reguleringsendring av vegsystem i Hommelvik – Gevingåsen jernbanetunnel</i> (planID 32D), er ikke omtalt, hverken i planbeskrivelse, planbestemmelser eller plankart. JBV tolker det slik at den gjeldende reguleringsplanen skal oppheves på bakkenivå (jfr. pbl § 1-5, 2. ledd). Det er svært viktig for dagens togtransport og for videre utvikling av jernbaneinfrastrukturen at gjeldende reguleringer i grunnen ivaretas. Dette gjelder trasé for jernbanetunnel med sikringssoner, påhugg, tunnelportal etc. og også at rømningsplass/redningsområde, samt tilgang til og fysisk sikring av denne på bakkenivå må ivaretas gjennom regulering til jernbaneformål. Om ny områderegulering skal erstatte gjeldende plan, så må det reguleres i to nivå i den nye sentrumsplanen, for å ivareta jernbaneverkets interesser både i grunnen og på bakkenivå. Dette omfatter FO4, og deler av veganlegg KV3, GS8, GS7, FTA16 og <i>Annen veggrunn – grøntareal</i>, samt hensynssone H310 i planforslaget. Ber om klargjøring og drøfting på dette punktet.</p> <p>20. Jernbaneverkets gnr. 54 bnr. 57 og 64 er i gjeldende reguleringsplan regulert til boligformål og adkomst til denne eiendommen er fremdeles ivaretatt i dette områdereguleringsplanforslaget. Som eiendomsforvalter ser JBV gjerne at boligformål opprettholdes.</p> <p>21. JBV stiller krav til ROS-analyse relatert til jernbanens stabilitet, drift og vedlikehold, samt trafiksikkerhet.</p> <p>22. JBV stiller krav om rekkefølgebestemmelser relatert til etablering av nødvendige sikringstiltak mot jernbanen. JBV's krav til sikkerhetsgjerd langs jernbanen bør knyttes til etablering av KV6. JBV har forslag til ny bestemmelse i nest siste kulepunkt til bestemmelse 23.1.</p> <p>23. Om JBV's krav til byggegrense og etablering av sikkerhetstiltak langs jernbane gjennom rekkefølgebestemmelser ikke blir ivaretatt gjennom områdereguleringsplanens bestemmelser, så må dette tydeliggjøres gjennom plankrav om videre detaljregulering, jfr. pbl § 12-7, pkt. 11. Bestemmelse 7.1 <i>Krav om reguleringsplan, plankrav</i>, må utvides til også å omhandle områdene GTT1, LEK1, PHU1, samt tilhørende kjøreveg KV6, parkering PP6 og FTA1, FTA19 og GS12 med tilgrensende annen veggrunn inklusive VT5, samt friområde FO8, FO12 og FO13.</p> <p>24. JBV har forslag til tilføyelser i bestemmelse 7.2 Detaljerte reguleringsplaner og bestemmelse 7.3 Landskapsplan. Dette for å sikre jernbanens interesser i videre</p>	<p>19. Drøfting med JBV gjennomført. Reguleringsplan erstatter hele eller deler av de reguleringsplaner som nevnes i denne delen av JBV's uttalelse. Det er i planen nå regulert i tre nivå.</p> <p>20. Bolig på denne tomte ble innløst av Jernbaneverket i forbindelse med bygging av Gevingåsen tunnel. Malvik kommune kan ikke se at forholdene for bolig er bedret på området, slik at tomte igjen kan benyttes til boligformål. JBV har sagt seg enig i dette.</p> <p>21. ROS-analyse er oppdatert slik ønsket av JBV.</p> <p>22. Tas til etterretning. Se bestemmelse 22.1.</p> <p>23. Dette er ivaretatt av områdereguleringen.</p> <p>24. Tas til etterretning. Dette er nå tatt inn.</p>
---	--



<p>detaljreguleringsarbeid.</p> <p>25. JBV har forslag til tilføyelser i rekkefølgebestemmelse 23.1.</p> <p>26. JBV påpeker at formuleringen i planbeskrivelsens side 16, siste avsnitt, må utgå. Denne lyder: <i>Malvik kommune legger til grunn at jernbaneverket skal bekoste en undergang i Hommelvik</i>. Dette fordi finansiering ikke er tema i en reguleringsplan.</p> <p>27. JBV vil ikke, på nåværende tidspunkt, gå god for at foreslått ny løsning med jernbanen på bru over undergang er realiserbar, teknisk og/eller økonomisk. 25 meter bred undergang aksepteres ikke. Foreslår å endre deler av bestemmelse 19.4 og 19.8 for å ta ut kravene til bredde og utforming av undergangen fra planforslaget.</p> <p>28. JBV stiller krav om at areal GG5 skal reguleres til jernbaneformål, bør reguleres i to nivå og det må stilles krav om detaljregulering av GG5, der det endelig kan avklares hvor denne undergangen skal plasseres og hvordan den bør utformes. Videre må arealene S1 og GG1 reguleres til jernbaneformål (inngå i JB3). Alternativt kan S1 og GG1 kombineres med jernbaneformål, men det må da stilles krav om detaljreguleringsplan. Berørt bestemmelse i planforslaget må tilpasses disse kravene. Dette for å sikre at nasjonal jernbaneinfrastruktur ivaretas.</p>	<p>25. Tilføyelser tatt inn.</p> <p>26. Tas til etterretning. Setningen er nå tatt ut.</p> <p>27. Tas delvis til etterretning. Planen sier ikke lengre at planfri kryssing kun kan løses som undergang. Krav til utforming vil fortsatt stå. Det er tatt inn at planfri kryssing kan løses som bru eller undergang.</p> <p>28. Området ligger i revidert plankart innenfor formål o_SB4.</p>
<p>Den norske kirke ved Nidaros bispedømmeråd:</p> <p>1. Planen omfatter blant annet områder nært Hommelvik kirke og kirkegård. Det er denne nærheten som er bakgrunnen for at bispedømmerådet finner det nødvendig å komme med innspill.</p> <p>2. Bispedømmet merker seg at hensynszone "Bevaring av kulturmiljø" har som hensikt å bevare blant annet området rundt kirka. Merker seg og at punkt 12.7 i bestemmelsene viser til rundskriv T-3/2000 (kirkerundskrivet) – hvor det sies at "Ved all planlegging av tiltak i kirkens nære opplevelser skal det tas hensyn til kirkens plassering og virkning i landskapet". Dette er positive utsagn, men etter bispedømmets vurdering er dette ikke fulgt opp på en tilfredsstillende måte når en kommer til de konkrete bestemmelsene. Bispedømmet vil også vise til Gravferdslovens forskrift § 1 om Orden og verdighet og § 9 om Adferd på kirkegård. Bestemmelsene er gitt for å sikre ro, stillhet og verdighet ved begravelser og for sørgende og besøkende på kirkegården. Slike hensyn har betydning også for hvordan nærområdet rundt en kirkegård bør tilrettelegges. Gravferdslovens forskrift § 2 ivaretar dette slik; "Regulert areal til ny gravplass eller utvidelse av gravplass skal om mulig også omfatte en buffersone mellom gravplass og naboskap". I denne saken eksisterer kirkegården fra før, og ved ny regulering av området rundt kirkegården er det rimelig at nevnte bestemmelse blir veiledende.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Hensyn til kirkens plassering og virkning i landskapet er hensyntatt i planleggingen. Planforslaget tillater en større utnyttelsesgrad på områdene rundt kirke og kirkegård. Rådmannen mener planforslaget ut i fra hensyn om fortetting i tettsted og nært kollektivknutepunkt ivaretar hensyn til kirke og kirkegård.</p>

<p>3. Vil generelt peke på at jo høyere bygg som planlegges, jo bredere buffersone er nødvendig. Høye bygg nært inntil en kirkegård gir et helt annet inntrykk og preg enn hva lavhusbebyggelse gir. Det samme gjelder når det er snakk om nærhet til et kirkebygg.</p> <p>4. I planen er det fremhevet bestemte siktlinjer som er særlig bevaringsverdige. Dermed står en i fare for at andre siktlinjer som er verdifulle blir glemt, i tillegg til at landskapet som sådan kan bli forringet.</p> <p>5. Buffersone mellom kirkegården og områdene KBA9 og 10 er smal, og byggene på disse områdene vil dels få en høyde på 14 meter. Etter bisperådets vurdering blir en byggehøyde på 14 meter for ruvende. Områdene KBA 9 og 10 kunne med fordel ha blitt regulert til lavhusbebyggelse. Har også merket seg at byggehøyden i området KBA17 er angitt til 14 meter. Her gir planen inntrykk av en bredere buffersone, men også for dette området kan byggehøyden med fordel reduseres. En plan med bestemmelser i tråd med dette vil ivareta så vel siktlinjer som helheten i landskapet og behovet for buffersoner på en god måte.</p> <p>6. Dersom det ovenstående ikke er mulig ber bispedømmet om at byggehøyden både i KBA9a, KBA9b, KBA10a og KBA10b begrenses til maks 11 meter og at det vurderes nærmere hvordan det kan sikres en noe bredere buffersone mot disse områdene. Likeledes at byggehøyden i området KBA 17 reduseres til 11 meter. Dette for å ivareta de anliggender som følger av Rundskriv T-3/2000 og bestemmelsene knyttet til Gravferdsloven. Bispedømmet ber fylkesmannen vurdere om det er grunnlag for å reise innsigelse i samsvar med dette.</p>	<p>3. Se rådmannens kommentar til punkt 2.</p> <p>4. Viktige siktlinjer er definert, påpekt og vurdert i planen. Se estetisk veileder.</p> <p>5. Bisperådets vurdering tas til orientering.</p> <p>6. Rådmannen kan ikke etterkomme Bisperådets anmodning. Hensyn til kirke og kirkegård er hensyntatt, sett opp mot behovet for økt utnytting i Hommelvik sentrum. Rådmannen vil likevel presisere at det i byggesaker som kommer i tilknytning til kirka skal tas hensyn for å oppnå tilfredsstillende tilpasning av nye bygg.</p>
<p>Fylkesmannen i Sør-Trøndelag:</p> <p>1. Områdeplanen legger opp til en noe høyere utnytting enn i gjeldende planer for området. Utvikling av Hommelvik sentrum, med høyere utnyttelse, er viktig for en ønsket konsentrert tettstedsutvikling og vil bidra til å spare omkringliggende landbruksareal i et langsiktig perspektiv. Sentrumsplanen bygger også opp under målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.</p> <p>2. Fylkesmannen har ingen merknader når det gjelder barn og unge, samfunnsikkerhet, universell utforming (fylkeskommunen ivaretar universell utforming i uttalelser til plansaker)og sosial og helse.</p> <p>3. Landbruk og bygdeutvikling. Det er angitt maks % BYA i bestemmelsene, ikke minimumskrav til utnyttelse. Utfordring med % BYA er at denne ikke gir føringer for antall enheter på tomte. Det er områdene nord og sør for jernbanen hvor potensialet for foretting er størst. I planbeskrivelsen under kapittel 8.10 er det gitt omtrent antall boenheter planen åpner for i nord og sør for jernbanen. Anslaget vil gi</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Tas til orientering.</p> <p>3. Rådmannen ser ikke behovet for å sette et minimum antall boliger per dekar i dette tilfellet. Slik rådmannen ser det er ikke utfordringen å bygge nok boenheter på området, for å ivareta god utnytting. Utfordringen er å gjøre det attraktivt nok for forretninger og kontor å etablere sin virksomhet i sentrumskjernen, for å sikre en</p>

<p>en høy utnyttelse av disse arealene. Fylkesmannen forutsetter at dette tas inn som minimumskrav i bestemmelsene, angitt som boliger per dekar. Dette vil gi en tydelig føring og sikre et minstekrav til utnyttelse i tråd med intensjonen.</p> <p>4. Støy. Bestemmelse 6.5 viser til at støyretningslinjen T-1442/2012 skal legges til grunn for behandling av plan- og byggesaker innenfor området. Retningslinjen inneholder kun anbefalte støygrenser og gir rom for avvik. Det er derfor ikke nok å vise til støyretningslinjen i bestemmelsene for at støy skal bli tilfredsstillende ivaretatt. FM anbefaler at tillatt støynivå fastsettes i forbindelse med denne reguleringsplanen. Det er spesielt viktig å fastsette støynivå i de områdene der det ikke er krav om detaljplan før utbygging. FM anbefaler at det tas inn en generell bestemmelse som vil gjelde i hele planområdet. Når støy ikke er vurdert for de ulike delområdene så bør det være de anbefalte støygrensene i T-1442/2012 som gjøres juridisk bindende. Disse finnes i tabell 3 i retningslinjene. FM anbefaler at kommunen velger ut de støykildene i tabell 3 som er aktuelle i Hommelvik og legger de inn i bestemmelsene. FM har formulert forslag til ny bestemmelse.</p> <p>5. I bestemmelse 6.9 er det krav om at det skal opparbeides minimum 30 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal per boenhet. Minimum 15 m<sup>2</sup> av dette arealet skal opparbeides til fellesareal. FM anbefaler at det også settes en minimumsstørrelse for de private uteoppholdsarealene. Å ha mulighet til et privat uteområde (for eksempel en balkong) som har direkte adgang fra leiligheten er en viktig kvalitet for beboerne.</p>	<p>god sentrumsutvikling i retning et mer levende sentrum.</p> <p>4. Fylkesmannens anbefaling tas inn i bestemmelsene.</p> <p>5. Rådmannen tar Fylkesmannens syn til orientering.</p>
<p>Fylkesmannens samordna uttalelse:</p> <p>1. Nidaros bispedømmeråd har bedt Fylkesmannen i Sør-Trøndelag vurdere om det foreligger grunnlag for å reise innsigelse til planforslaget ut fra rundskriv T-3/2000 (forvaltning av kirke, kirkegård og kirkens omgivelser som kulturminne og kulturmiljø) og Gravferdslovens forskrift som skal sikre ro, stillhet og verdighet. <b>Fylkesmannen mener at planforslaget for Hommelvik sentrum ikke gir grunnlag for å fremme innsigelse med utgangspunkt i bispedømmerådets merknader.</b> De overordnede føringene for å oppnå en bærekraftig utvikling i regionen må veie tyngst i denne sammenheng, men samtidig oppfordrer fylkesmannen sterkt til at utformingen av bebyggelsen i størst mulig grad tar hensyn til kirke- og kirkegårdsområdet og dets verdi i nærområdet.</p> <p>2. By- og tettstedsutvikling er komplisert, særlig i samspill med tung fysisk infrastruktur som jernbanen representerer. Dette faktum understreker også viktigheten av tidlig dialog i planprosesser. Jernbaneverkets sektoransvar er å ivareta eksisterende jernbanestruktur og å sikre vilkår for videre utvikling av</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Samrådsmøter med Jernbaneverket er avholdt og enighet om et omforent planforslag er oppnådd. Innsigelse anses som løst, men rådmannen har ikke mottatt en siste godkjenning i forhold til dette fra Jernbaneverket ved godkjenning av saksfremlegg.</p>

<p>stasjonsområdet og jernbanetraséen gjennom Hommelvik tettsted. Fylkesmannen mener forholdene som tas opp av Jernbaneverket fordrer en tett dialog mellom Malvik kommune og Jernbaneverket før forslag til områderegeringsplan for Hommelvik sentrum kan vedtas politisk. Fylkesmannen anbefaler sterkt at Malvik kommune inviterer til et samrådsmøte når innspill til planforslaget er innarbeidet, for å sikre nødvendige avklaringer før sluttbehandling i kommunen.</p>	
<p>ROM eiendom (heleid datterselskap i NSB-konsernet, som igjen er eid av Samferdselsdepartementet):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rom Eiendom mener at byggehøyden i de stasjonsnære kvartalene, herunder KBA1-4, bør økes til seks etasjer. Parallelt bør det gis en planbestemmelse/føring om avtrapping av bygningsvolumene.</li> <li>2. Rom Eiendom ber om at <i>forretning</i> tilføyes blant tillatte formål innenfor felt JB3. Videre ber de om et nytt 2. ledd i § 19.8: "<i>Det tillates bolig i stasjonsbygningens 2. etasje.</i>"</li> <li>3. Foreslår at felt P2 og vestre del av felt P3 øremerkes for innfartsparkering. Gangveien mellom sløyfes og erstattes eventuelt av at fortauet i vest fortsettes mot stasjonen.</li> <li>4. Rom Eiendom finner undergangen GG5 unødvendig bred (25 meter bred) 10 – 12 meter ansees tilstrekkelig for å gi gode løsninger.</li> <li>5. Ønsker at hele det sentrale stasjonspartiet redesignes, og at Jernbaneverket og Rom Eiendom som grunneiere og fagkyndige trekkes inn. En helhetlig vurdering av parkeringsbehovet for stasjonen bør inngå.</li> <li>6. Rom Eiendom ber om at felt LEK1 utgår. Det bør erstattes med en utvidelse av felt KBA3.</li> <li>7. Rom Eiendom foreslår at godshuset unntas fra § 8.4 og får en egen bestemmelse der bokstavene d – i byttes ut med følgende ordlyd: "<i>Bygningen tillates ikke revet. Ved eksteriørmessig vedlikehold og oppgraderinger skal bygningens arkitektur, material- og fargebruk så vidt mulig beholdes. Eventuelle endringer skal forholde seg bevisst til bygningens skala og formspråk. Tilbakeføringer er tillatt der det finnes et sikkert dokumenterbart grunnlag. Alle</i></li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget har ikke vært lagt ut til høring med større byggehøyder enn de som ligger inne i bestemmelser og plankart. En såpass stor endring av reguleringsplanen vil forandre at den legges ut på ny høring før den sendes til vedtak.</li> <li>2. Bestemmelsene er endret slik at det presiseres at det på området kan opprettholdes dagens næringsaktivitet. Angående bolig i andre etasje på stasjonsbygningen, så brukes den som dette i dag. Planforslaget vil ikke føre til at eksisterende bruk må avvikles. Ved større bygge- og anleggstiltak, fradeling eller bruksendring innenfor område o_SB4 er det krav om at det skal foreligge detaljreguleringsplan.</li> <li>3. Planforslaget viser at det kan opprettes offentlige og private parkeringsplasser under bakken i sentrum av Hommelvik Se bestemmelsesområder # 1 og 2. Mulighetsstudie for veg og jernbane viser også at det kan være en mulighet å etablere parkeringskjeller under fylkesvegen når denne heves i forbindelse med etablering av dobbeltspor med tunnel. P2 og P3 øremerkes ikke for innfartsparkering i dette planarbeidet.</li> <li>4. Bestemmelse angående bredde på undergang er endret. Om planfri kryssing av jernbanen i området etableres som undergang sier nå bestemmelsen at den skal være fortrinnsvis minimum 12 m bred.</li> <li>5. Rådmannen er positiv til at ROM eiendom og Jernbaneverket detaljregulerer stasjonsområdet i sammenheng med byggeområdene på Moan.</li> <li>6. LEK1 (f_BLK1 i revidert planforslag) er viktig å opprettholde av hensyn til framtidig bomiljø. Også viktig for å sikre siktlinje vist i estetisk veileder.</li> <li>7. Bestemmelsene skal sikre at rett vurderinger i en eventuell byggesak gjøres. Godshuset knyttes ikke til en egen bestemmelse.</li> </ol>

<p><i>søknadspåklitige tiltak skal forelegges antikvarisk myndighet før byggesaksbehandling.</i>" Dette på grunn av at alle prosedyrer og oppgraderinger på bygget blir unødvendig tidkrevende og fordyrende.</p>	
<p>Trøndelag brann- og redningstjeneste:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Forholdene rundt og i bygninger må legges til rette for at brannvesenet skal kunne utføre effektiv rednings- og sløkkeinnsats. Det må sørges for at det er tilfredsstillende: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Kjørbar adkomst og oppstillingsplass for større utrykningskjøretøyer.</li> <li>b. Vannkapasitet for sløkkevann.</li> <li>c. Innsatstid (jf. dimensjoneringsforskriften § 4-8).</li> </ol> </li> <li>2. Viser til retningslinjer vedrørende <i>Tilrettelegging for rednings- og sløkkemannskap i TBRT's kommuner</i> og til TEK 10 § 11-17 <i>Tilrettelegging for rednings- og sløkkemannskap</i> med veiledning. Opplyser om at TBRT ikke har høydeberedskap i Malvik kommune.</li> <li>3. Det forutsetter at avstanden mellom bygningene ivaretas for å forebygge at en eventuell brann i området får urimelig stor konsekvens. Avstanden skal være minst 8 meter med mindre det er iverksatt andre tiltak som hindrer brannspredning mellom byggverkene, jf. TEK 10 § 11-6. Det forutsettes også at brannsikkerheten i bygningene blir ivaretatt i henhold til forskriftskravene.</li> <li>4. 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.</li> <li>5. 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.</li> <li>6. Dersom det er planer om å benytte stoff som kommer inn under Forskrift om håndtering av farlig stoff, som for eksempel boligass, må lagring, bruk og arealmessige begrensninger rundt utstyr og anlegg fastsettes på bakgrunn av en risikovurdering.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Før byggetillatelse gis eller ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan skal det være sikret at disse kravene er oppfylt.</li> <li>2. Tas til orientering.</li> <li>3. Før byggetillatelse gis eller ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan skal det være sikret at disse kravene er oppfylt.</li> <li>4. Før byggetillatelse gis eller ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan skal det være sikret at disse kravene er oppfylt.</li> <li>5. Før byggetillatelse gis skal det være sikret at disse kravene er oppfylt.</li> <li>6. Før byggetillatelse gis eller ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan skal det være sikret at disse kravene er oppfylt.</li> </ol>
<p>Kystverket:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kystverket har ingen merknader.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> </ol>
<p>Direktoratet for mineralforvaltning:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. DMF har ingen merknader eller innspill til reguleringsplan for Hommelvik sentrum i Malvik.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> </ol>
<p>Brukerutvalget i Malvik kommune:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Har følgende kommentar til plassering av</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> </ol>

<p>renseanlegget: <i>"Brukerutvalget anbefaler at alternativ 2 vedrørende plassering av renseanlegg i Hommelvik velges ut fra et folkehelseperspektiv. Denne plasseringen vil gi best utnyttelse av friområdet."</i></p>	
<p>Birgitta Oden, regionkonservator i Malvik kommune:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utvidelsen av Selbuvegen medfører flytting/riving av to trehus (deriblant Jakobsli museum). Begge husene ligger klart innenfor hensynssone bevaring og bygningene har særpreg og karakter med stor lokalhistorisk verdi for tettstedet Hommelvik. Anbefaler ikke flytting av hele tun, da dette i følge regionkonservatoren er en meget omfattende og kostbar prosess. Anbefaler å finne alternative trafikale løsninger eller, slik det er foreslått som alternativ til riving i planbeskrivelsen, innsnevring av Selbuvegen med lysregulering.</li> <li>2. Forbindelsen over eiendommen til Johan Nygaardsvold Museum omtales som både sti og veg. Skaper noe usikkerhet. Skal forbindelsen være tilgjengelig for biltrafikk, og skal den brøytes om vinteren? Hvorfor er det foreslått en bredde på 2 meter på forbindelsen?</li> <li>3. På bakgrunn av museumsfaglige vurderinger er det ikke ønskelig med en 2 meter bred veg over eiendommen, da det vil ta for mye av uteområdet og forringe autensiteten til eiendommen og museumsområdet som helhet. Det er knappe to meter mellom nærmeste nabo og to frukttrær som står på eiendommen. Regionkonservatoren vurderer at det ikke vil være plass til en 2 meter bred turveg her på grunn av avstanden. Regionkonservatoren viser forståelse for ønsket om en tverrforbindelse i nærområder, og dersom forbindelsen ikke lar seg ordne på annet vis, kan det være vilje til å forhandle om en løsning som innebærer en smalere og mindre sti langsmed nabogrensa.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. For å få en akseptabel løsning på trafiksikkerhetssituasjon i Selbuvegen er det nødvendig med flytting eller riving av disse byggene.</li> <li>2. Det er her snakk om turveg. Den åpnes ikke for biltrafikk. Det er foreslått 3 meter bredde på forbindelsen slik at nok areal settes av for turveg, og at denne kan løses innenfor formåls grensen. Det er likevel ikke slik at turveg nødvendigvis anlegges i hele formålets bredde.</li> <li>3. Tas til orientering.</li> </ol>
<p>Rådgiver miljø og forurensning Malvik kommune:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Området Moan bør undersøkes i tråd med gjeldende veileder for helsebaserte tilstandsklasser for forurenset grunn – TA-2553. Det foreligger begrunnet mistanke om forurenset grunn på området, spesielt der det har vært lagret jernbanesviller, men også i forbindelse med vekslingsområde for tog. Mener det bør gjøres en kartlegging av grunnen da det ikke er nok å gjøre tiltak dersom det oppdages ved graving. Dette på grunn av at all forurensning ikke er synlig, og det vil være avhengig av at den som graver oppdager forurensning og gjennomfører varslings.</li> <li>2. KBA1-4/KBA19/JB1 og JB3: Her må det gjennomføres en miljøteknisk undersøkelse tilsvarende det som er utført på Hommelvik Sjøside. Dette for å avklare miljøtilstand og forsvarlig disponering av jordmasser før</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Problemstillingen er aktuell i forbindelse med fremtidig detaljregulering av Moanområdet.</li> <li>2. Problemstillingen er aktuell i forbindelse med fremtidig detaljregulering av Moanområdet.</li> </ol>

<p>bygge- og gravearbeid settes i gang.</p> <p>3. KBA 13: Tidligere verkstedsvirksomhet. Grunn til å gjennomføre miljøtekniske undersøkelser for å avklare miljøtilstand før bygge- og gravearbeid settes i gang.</p> <p>4. TJ2/IL1: Ligger inntil Homla. Det må stilles strenge krav til utslipp, evt. pålegg tett tank for å ha kontroll med påvirkningskildene til vannforekomsten for å sikre god kjemisk og økologisk miljøtilstand i elva (jf. vannforskriften).</p> <p>5. BAH1, P11, FO16, FO18, VAR1 og VAR2 – SH1 og SH3: Områdene (Nygården og omegn) må underlegges strenge restriksjoner i forhold til bygge- og gravearbeid på grunn av gjenværende grunnforurensning. Dersom det må graves, må det utarbeides tiltaksplan som må godkjennes av kommunen og det må utarbeides en risikovurdering av forurensningskilde med tanke på helse og spredning for å sikre at miljøtilstanden er akseptabel for planlagt arealbruk. Ved båtslippen må det stilles krav til miljøforsvarlige løsninger. Båtpuss med direkte avrenning til sjø vil medføre forurensning av utenforliggende sediment. Sandfangkum i tilknytning til båtoppstillingsplass må tømmes jevnlig og innhold leveres til godkjent mottak. Ved planlegging av areal for snøopplag må det tas hensyn til avrenning til vassdrag og grunn, siden det er kjent at snøopplag er forurensningskilde.</p> <p>6. Friområder FO1-FO3, FO6: Viktig at grønstrukturen langs Homla ivaretas av hensyn til å motvirke erosjon, forurensningsfilter mot overflateavrenning fra trafikkareal og tette flater, skjul/skygge/oppvekstområde for fisk og biologisk mangfold. Rekreasjon, friluftsliv og boliger kan prioriteres høyere fra utløpet av Homla til Nettet. Videre oppover kan Homla med tilhørende miljøkvaliteter framstå som mindre tilrettelagt og uberørt. Vegetasjon/allé mot Stasjonsfjæra og langs Havnevegen må sikres. FO3 må sikres/steinsettes mot sjøen for å forhindre ytterligere utgravinger.</p> <p>7. FSK1/FE1 og UN1: Avklar retningslinjer for hvem som kan etablere utlegg for båter samt opplag/lagring av mindre båter på land. Det har vært flere hendelser hvor båter ikke har fått tilstrekkelig tilsyn, og har sunket som følge av dette. Medfører forsøpling/forurensning av sjøbunnen. Med tanke på ferdsel/trafikk vil antall båter på utlegg også ha betydning. Område regulert som UN (naust) framstår i dag noe forsøplet og trekker ned inntrykket av strandpromenaden fra Djupvasskaia til Nygården – Malvikstien.</p>	<p>3. Tas til orientering.</p> <p>4. Tas til orientering.</p> <p>5. Bestemmelse 6.5 sikrer at dette forholdet ivaretas. Småbåthavna er for øvrig underlagt krav om detaljregulering før større bygge- og anleggstiltak, fradeling eller bruksendring kan finne sted.</p> <p>6. Tas til orientering. Rådmannen er enig i rådgivers vurdering. Steinsetting/sikring innenfor o_FO3 (o_GF3 i revidert plankart) behandles ikke spesifikt i denne områdereuleringsplanen.</p> <p>7. Tas til orientering.</p>
<p>Malvik kirkelige fellesråd v/ kirkeverge Jan Rynning:</p> <p>1. Det er positivt at område KBA9b og KBA10a ivaretar dagens innsyn til kirka, ved å beholde</p>	<p>1. Tas til orientering.</p>

<p>eksisterende byggehøyder, maks 11 meter. Kirkelig fellesråd mener imidlertid det er meget uheldig at man regulerer inn en økning av byggehøydene i område KBA9a, til maks 14 meter, som vedrører eksisterende bankbygg.</p> <p>2. Kirkelig fellesråd er kjent med bankens planer for et større leilighetsbygg med banklokaler, på dette området. Det er tegnet et bygg som går ut over dagens reguleringsbestemmelser både når det gjelder høyde og utnyttelsesgrad. Kirkelig fellesråd lurer på om dette kan være i tråd med nye planbestemmelser. Kirkelig fellesråd ber kommunen påse at dagens sikt blir beholdt.</p> <p>3. Siktlinjer fra rådhuset og torget bør ikke snevres inn så sterkt mot kirka, som vist illustrert i forslag til områderegulering.</p>	<p>2. Bestemmelser for området skal ivareta at kirka blir hensyntatt.</p> <p>3. Rådmannen er uenig i denne vurderingen. Sentrum skal fortettes og en innsnevring som vist i illustrasjonsmaterialet (mellom BKB8 – Coop og BKB14 – dagens parkeringsplass sør for Coop) skaper en god plassituasjon i forhold til tillatt byggehøyde til siden for regulert gateløp.</p>
<p>Malvik næringsutvikling:</p> <p>1. MNU er positiv til alle tiltak som har til hensikt å få Hommelvik til å fremstå som et moderne tettsted, med sentrumsfunksjoner, næringsaktiviteter og boliger.</p> <p>2. Forslag til sentrumsplan er i alt for stor grad opptatt av detaljer. Ikke uvesentlig med estetisk utforming og detaljplanlegging. Men, MNU er kritisk til at sentrumsplanen, som de forstår som en overordnet plan for arealutnyttelsen i sentrum, brukes som et verktøy for å erstatte detaljerte reguleringsplaner. MNU mener mange av de detaljerte bestemmelsene ikke hører hjemme i en sentrumsplan. Forslag til sentrumsplan er så detaljert at MNU frykter den vil virke mer som "tvangstrøye" for ny aktivitet, enn som et verktøy for videre utvikling. Planen må etter MNUs mening omarbeides fullstendig, fra å være en "må"- og "skal"-plan, til en "kan"-plan som i større grad inviterer til kreativitet og løsninger.</p> <p>3. Det å få på plass gode tverrforbindelser mot sjøen er særdeles viktig for Hommelvik som tettsted, og helt avgjørende for å få realisert nærings- og boligarealer på nordsiden av jernbanelinjen. Mener derimot at vist løsning for jernbaneundergang er urealistisk, all den tidd nærmere avklaring med hensyn til finansiering ikke er gjort. Ønsker at det innarbeides midlertidige løsninger, enten over eller under bakken, som sikrer at tilgang til sjøen er mulig. Dette er en helt klar forutsetning for at ønsket utvikling og bygging på Moan kan gjennomføres, jf. eksisterende planbestemmelser for Moan- og Sandfjæra. Mener i tillegg at vist forslag beslaglegger uforholdsmessig mange parkeringsplasser.</p> <p>4. Om nåværende p-plasser sentralt i sentrum må bort som følge av ny undergang og etablering av parkanlegg etc., må disse erstattes i kjerneområdet. MNU støtter lokale næringsdrivende som har foreslått å omgjøre</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Et premiss for utarbeidet sentrumsplan var at det skulle utarbeides en områderegulering hvor det skal være mulig å gå rett til byggesak på noen områder i de mest sentrumsnære områdene.</p> <p>3. Valg av hvilken løsning som velges for å krysse jernbanesporet planfritt forskyves til detaljregulering av o_SB4 og utbyggingsområdene på Moan. Midlertidig løsning for kryssing av jernbanesporet, av en slik kvalitet at utbygging på Moan kan igangsettes, vil være såpass kostbar at det ikke er realistisk å få bygget. Det er viktigere å sikre en god permanent løsning for planfri kryssing av jernbane. Kostnader for etablering av planfri kryssing vil videre fordeles i en egen utbyggingsavtale knyttet til detaljregulering av o_SB4 og utbyggingsområdene på Moan.</p> <p>4. Undergang (med rampepark) vist i plankart etter første gangs behandling av planforslag er nå tatt ut av planforslaget. Arealdisponering innenfor området vil skje gjennom detaljregulering.</p>



<p>grøntareal ved Café Rampa til p-plasser.</p> <p>5. MNU støtter forslag om å innføre tidsbegrenset parkering i sentrum, etter modell av dagens ordning bak Trondos-bygget og mellom Trondos og Sparebank 1.</p> <p>6. Om parkeringshus i området Moan øst ved Saligberget (PHU1), mener MNU at avstanden mellom p-huset og sentrum er for stor. MNU anbefaler i stedet at det fokuseres på mulighet for etablering av p-hus på den gamle skoletomta. Foreslår i tillegg at Malvik kommune går i dialog med Rom Eiendom om utvikling av dagens stasjonsbygg og tilhørende eiendom i sentrum. Etter MNUs mening kan det her reguleres inn p-kjeller i to etasjer, noe som vil tilføre mange p-plasser midt i sentrumskjernen.</p> <p>7. MNU støtter forslaget om opparbeiding av park &amp; ride på Sannan, samt å flytte oppstilling av busser ut av sentrumskjernen.</p> <p>8. Utslagspunkt for jernbanetunnel på vestsiden av sentrum vil avgjøre om området KBA19 (område K7 i gjeldende områderegulering for Moan- og Sandfjæra), som i planforslaget er båndlagt, kan bebygges. MNU foreslår at K7 byttes gjennom makeskifte mot tilsvarende kommunalt område på østsiden av utbyggingsområdet (grøntareal mot Homla). MNU mener at det slik vil opprettholdes mulighet for raskere fremdrift i utbyggingen på Moan.</p> <p>9. MNU vil sterkt understreke behovet for å respektere kommunestyrets beslutning om å øke antall boenheter for områdene K3, K4 og K7 (i gjeldende områderegulering for Moan- og Sandfjæra) fra ca 100 (i tidligere plan) til maksimalt 180 (i eksisterende plan).</p> <p>10. Dersom det blir gitt åpning for boligbygging også på området K2 (KBA4 og deler av KBA3 i dette planforslaget), er det helt nødvendig at det settes et eget tak på antall boenheter for dette området, og at det kommer i tillegg til de 180 som allerede er vedtatt.</p> <p>11. MNU registrerer at planforslaget gjennomgående konkluderer med maksimalt 4 etasjer i sentrum. Dette er verken fremtidsrettet eller i tråd med politiske signaler som tidligere er gitt. Viser her til at utvalg ARESAM har gitt signaler om at 5 etasjer kan aksepteres ved utbygging av Wigum-eiendommen. Det er også åpnet for 5 etasjer i Sandfjæra. MNU mener derfor at det generelt bør aksepteres en byggehøyde på fem etasjer langs Malvikvegen (mellom Øyavegen og Kirkegata), og fem etasjer på nordsiden av jernbanen. Begrunner dette med at terrenget synker, og 5 etasjer</p>	<p>5. Rådmannen er enig i dette. Innføring av tidsregulert parkering kan imidlertid ikke løses i reguleringsplanen. Om ønskelig fra politisk hold kan tidsstyrt regulering av parkeringstilbudet løses uavhengig av sentrumsplanen.</p> <p>6. Det ligger i planforslaget allerede inne mulighet for etablering av parkering under grunnen over et ganske stort område ved den gamle skoletomta. Se bestemmelsesområde #2.</p> <p>7. Tas til orientering.</p> <p>8. Avklaring av hva som vil skje videre med båndlagt område vil skje gjennom Jernbaneverkets planprosesser for etablering av dobbeltspor. Forholdet bør i utgangspunktet søkes løst av partene som er direkte involvert, altså ikke ved at Malvik kommune gir bort offentlig friområde som ligger inntil et varig verna vassdrag til en privat utbygger. Uansett vil det ikke skje videre utbygging på Moan før planfri kryssing av jernbanen, for gående og syklende, er etablert. Det er nok dette som må beskrives som det springende punktet for videre utvikling. Ikke båndleggingssonen som er bestemt av jernbaneverket.</p> <p>9. Tas til orientering. Jernbaneverkets videre arbeid med dobbeltspor for jernbane vil vise hvor store deler av Sjøsidens Moans område som kan bygges ut. Rådmannen presiserer at antall boliger som er omtalt i området (i planbeskrivelsen) er et stipulert – dvs. usikkert – antall. På side 54 i planbeskrivelsen er det forklart hvordan det er regnet på antatt antall leiligheter det kan bygges på området.</p> <p>10. MNUs synspunkt tas til orientering.</p> <p>11. Forslag til ny sentrumsplan har vært politisk behandlet i utvalg for areal og samfunnsplanlegging. I styringsgruppa for prosjektet for ny sentrumsplan har det vært flere politikere involvert. Prosjektet kan dermed sies å være i tråd med politiske signaler. Administrasjonen er enig i at byggehøyden bør være høyere, men dette har vært prøvd politisk i utvalg for areal og samfunnsplanlegging, noe utvalgets medlemmer har vært negative til. Planforslaget har heller ikke vist byggeområder med en</p>
---	---

<p>nærmere sjøen vil oppleves som 4 etasjers høyde lenger bak. Mener og at høyere bebyggelse vil gi mer luft og åpning mellom byggene, noe som er viktig for bakenforliggende sentrumsområder (siktsoner).</p> <p>12. Forholdet mellom bolig og næring må vurderes nærmere for hvert delområde for å sikre utbygging. Stimuleres til næringsaktivitet i førsteetasje på gateplan, men det må være fleksibilitet i overordnet plan slik at man ikke innfører for strenge rammer for hvor mye hver kategori bebyggelse som skal inn.</p> <p>13. Konkrete byggehøyder, utforming etc. bør avklares i detaljreguleringer, ikke i en overordnet sentrumsplan. MNU påpeker igjen at grad av detaljnivå bør reduseres til et minimum, slik at både utbyggere og kommunen som reguleringsmyndighet står fritt til å vurdere hvert enkelt prosjekt på fritt og selvstendig grunnlag.</p> <p>14. MNU frykter at planforslaget vil bli en tvangstrøye, all den tid planen er svært detaljert. Bør i større grad synliggjøre muligheter og mane til fantasien og kreativiteten hos grunneiere og utbyggere. Slik planen fremstår i dag er praktisk talt alle føringer (og begrensninger) i framtidig utvikling og prosesser lagt.</p>	<p>høyere byggehøyde enn det som har ligget ute i høringsperioden etter 1. gangs behandling. Rådmannen presiserer at det gjennom en senere detaljreguleringsplan, hvor virkninger av en økt byggehøyde gis grundig behandling, kan være mulig å vurdere byggehøyden for enkelte områder. Angående signaler fra utvalg for areal og samfunnsplanlegging for Wigum-eiendommen, nå benevnt Hyggen, så var dette svar på en politisk forespørselssak til en spesifikk detaljregulering av eiendommen. Særutskriften er lagt ved saksfremlegget som vedlegg nummer 21.</p> <p>12. Dette er sikret.</p> <p>13. Se svar til punkt 2.</p> <p>14. Områdereguleringsplanen skal slippe prosjekt videre til byggesak uten krav om detaljregulering. For å unngå kreativ bruk av planbestemmelsene, med uønskede følger for kommunen, må nødvendigvis bestemmelsene til denne planen være noe rigide.</p>
<p>Trondheimsregionens friluftsråd:</p> <p>1. Befolkningsveksten i Trondheimsregionen er i store trekk bestemt lokalisert til Trondheims østområder, og Hommelvik vil få en kraftig vekst i årene som kommer. Dette må ivaretas også i form av arealer for å ivareta befolkningens fritid og deres folkehelse gjennom en aktiv og attraktiv livsstil.</p> <p>2. Et attraktivt sentrum må legge til rette for et aktivt og attraktivt friluftstilbud. Det må settes av tilstrekkelig med slike arealer og de må være på rett plass for å nå målet om et attraktivt sentrum.</p> <p>3. Det er tatt høyde for en rimelig grønnstruktur i forslag til områderegulering. Trondheimsregionens friluftsråd mener imidlertid det i større grad bør settes av arealer til friområder og rekreasjon.</p> <p>4. Spesielt viktig å sørge for et større bakland bak Stasjonsfjæra. Med dagens reguleringsforslag vil store deler av de avsatte områdene virke privatisert grunnet stor utbygging tett på strandområdene. KBA1 og KBA19 bør ut i fra nærhet til strandsonen reduseres og området FO9 bør dras med hele sin bredde langs hele Stasjonsfjæra. Dette for å unngå at en av</p>	<p>1. Disse forholdene er tatt hensyn til.</p> <p>2. Dette er tatt hensyn til.</p> <p>3. Rådmannen mener at det i planforslaget er satt av store nok områder til friluftsmål.</p> <p>4. I et tettsted som Hommelvik mener rådmannen at bygging inn mot felles friområder kan aksepteres.</p>

<p>Trondheimsfjordens flotte badestrender blir redusert i form av at baklandet blir redusert kraftig og en ikke ukjent privatiseringseffekt kan gjøre områdene mindre tiltrekkelige for den allmenne bruker. Trondheimsregionens friluftsråd mener det ikke er langsiktig og helhetlig å bygge så nær strandsonen.</p> <p>5. Djupvasskaiaa burde vært tatt inn i sentrumsplanen som aktuelle utviklingsområder for sentrumsutvikling og som områder for ferdsel i rekreasjonsøyemed, vestover fra Hommelvik. Dette ville også løst utbyggingsbehovet som er foreslått lagt til det sjønære området nedenfor Hommelvik sentrum.</p> <p>6. Det bør gjennomføres en konsekvensutredning som viser hva en sterk utbygging vil gi av konsekvenser for Stasjonsfjæra i Hommelvik, med en sterk reduksjon av bakland som skissert i forslag til områderegulering.</p> <p>7. Grønnstrukturen sjønært og rundt/langs elva Homla er noen av hovedelementene for et attraktivt Hommelvik sentrum.</p> <p>8. Flott at det gjennom planområdet er lagt inn mulighetene for en kyststi, slik en fremtidig kyststi som kommer fra Trondheim videreføres inn på den gamle jernbanetraséen rundt Svartneset til Muruvik.</p> <p>9. Det må tas høyde for en trygg og aktiv skolevei i hele kommunen, dette er den beste måten å få inn myndighetenes anbefalinger om minimum 60 minutter fysisk aktivitet daglig for alle, spesielt yngre generasjoner/elevne. For å nå dette som mål, må et attraktivt nett med turveier, gang- og sykkelstier være på plass. Det gjelder også gang-/sykkelsti som tilknytning mellom E6 og FV 950/sentrum.</p>	<p>5. Rådmannen er ikke enig i dette resonnementet.</p> <p>6. Planbeskrivelsen beskriver virkningene for friområde på Moan i stor nok grad.</p> <p>7. Rådmannen er enig i dette.</p> <p>8. Etablering av sammenhengende kyststi er et vedtatt langsiktig mål.</p> <p>9. Det er igangsatt planarbeid for å legge til rette for ny gang-/sykkelveg opp til Hommelvik bomstasjon. I tillegg skal ny veg med gang-/sykkelveg bygges mellom Hommelvik og Sveberg. Disse er ikke del av dette planarbeidet.</p>
<p>Malvik båtforening:</p> <p>1. Malvik båtforening er tilfreds med at foreningens område på Nygården blir regulert til småbåthavn og at området nord for båthavna blir regulert til friluftsmål.</p> <p>2. MBF mener det er viktig å bevare Stasjonsfjæra mest mulig tilgjengelig for befolkningen. Foreslått gjestebrygge i dette området vil være svært utsatt ved vind fra nord og nordvest. MBF har allerede gjestebrygge med plass til omtrent 10 båter med adgang til toalettanlegg etc. MBF mener dette dekker behovet for gjestebrygge i området og vil gjerne samarbeide med kommunen om bryggen ønskes utvidet eller forbedret.</p> <p>3. Begge alternative plasseringer av rensesanlegget er akseptable for MBF.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Ved fremtidig utvikling på Moanområdet vil sjøområdene knyttes sterkere opp mot bebyggelsen. Det vil i fremtiden sannsynligvis være større behov for gjestebrygge enn det som i dag dekkes opp av småbåthavna.</p> <p>3. Tas til orientering.</p>
<p>Hommelvik arbeiderlag:</p> <p>1. Ny Hommelvik ungdomsskole skal ligge der den ligger i dag.</p> <p>2. Hommelvik skole skal utvides i det området den ligger på i dag.</p> <p>3. På Moan skal det bygges i høyden med god</p>	<p>1. Planforslaget viser dette.</p> <p>2. Planforslaget viser dette.</p> <p>3. Tas til orientering.</p>

<p>luft og sikt mellom byggene.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. På Moan skal 30-metersbeltet gjelde for hele området.</li> <li>5. Det kreves at en enklere veiløsning/planløsning når det gjelder forflytting fra sentrum (i Hommelvik) til Moan må på plass før planen godkjennes.</li> <li>6. Byggene langs fylkesveien, "Frisørsenteret" og "Optikergården" skal ikke ha status som bevaringsverdige bygg.</li> <li>7. Nytt boligfelt ved Svartneset legges inn i planen.</li> <li>8. Det åpnes for boligbygging på Stillashustomta.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Tas til orientering.</li> <li>5. Se rådmannens svar til Malvik Næringsutvikling punkt 3.</li> <li>6. I bestemmelsene til hensynssonen gis det anledning til at det på byggesaksnivå kan gjøres mer skjønnsmessige vurderinger når det gjelder områdene KBA9b, 10a og 11, enn for resten av verneområdet.</li> <li>7. Boligfelt ved Svartneset ligger utenfor planområdet og kan ikke tas inn.</li> <li>8. Dette ble allerede tatt inn som en del av planforslaget til første gangs høring.</li> </ol>
<p>FAU ved Hommelvik skole v/ Una Dahlen-Kvalvaag:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bra at ca 6300 m<sup>2</sup> nord for eksisterende skole er regulert til offentlige formål (UND2). Med henblikk på at området er gitt en utnyttelsesgrad på 50% BYA maks 3 etasjer ber FAU om at det tas hensyn til at dagens skole har svært lite uteareal. Dette er et forhold skolen fikk avvike på ved tilsyn etter Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler. Kommunen er pålagt å utbedre dette avviket. FAU ser det derfor som naturlig at en stor del av den nye skoletomten må anvendes til uteområde for elevene. Dette vil i sin tur medføre at nye skolebygg må dekke et mindre areal enn det som er vanlig og at det derfor må bygges i flere etasjer. FAU ber om at det tas hensyn til dette og at kommunen vedtar tilstrekkelig maks høyde og maks antall etasjer slik at skolens utforming kan tilpasses behovet for uteareal.</li> <li>2. Det er bra at politi og brannstasjon videreføres på eksisterende sted. Dersom man vil utvide skolen på tomten til politi og brann, pådrar kommunen seg unødig store kostnader og det vil utsette mulig byggestart for skole med flere år. Dette er ikke holdbart i forhold til veksten i elevtallet.</li> <li>3. Havnevegen bør stenges for tungtrafikk/bare kjøring til skolen bør tillates. I krysset mellom Havnevegen og Øyavegen må det primært legges til rette for gående og syklende. Peger på at store deler av befolkningsveksten i Hommelvik vil komme på østsiden av sentrum (Hommelvikhøgda) og det er viktig å skille gående og syklende fysisk fra biltrafikken. Dersom trafikken ikke stenges/reguleres bør det i området lages en form for miljøgate, slik at farten reduseres og fremkommeligheten for barna prioriteres og bedres vesentlig i forhold til dagens situasjon.</li> <li>4. Områdeplanen bør inkludere en avkjøring fra eksisterende fylkesveg vest for sentrum og direkte til industriområdet på Djupvasskaia. Det vil være svært viktig for å avlaste bolig- og sentrumsområdene på nordsiden av jernbanen</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det stilles krav om godkjent detaljreguleringsplan før større bygge- og anleggstiltak kan finne sted på område for barneskolen. Om det viser seg at 3 etasjer ikke er nok når denne skal utarbeides, er dette et krav som kan endres, etter nærmere analyse av hva dette vil bety for området, områdets bruk og for områdets berørte naboer.</li> <li>2. Tas til orientering.</li> <li>3. Se svar til punkt 4.</li> <li>4. Ny sentrumsplan setter i rekkefølgebestemmelsene krav til at når dobbeltspor for jernbanen er etablert, skal det etableres en ny adkomst til Djupvasskaia direkte fra fylkesvegen. Før dette er mulig kan</li> </ol>

<p>og for å få bort tungtrafikken fra skolens nærområde.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Det bør tas høyde for at en idrettshall kan bli lokalisert til grusbanen på Øya. FAU sier det er påregnelig med en hall som rommer to håndballbaner. Området (o_ID1) har fått en BYA på 15% og maks høyde 10 meter. FAU mener maks høyde bør økes til minst 15-20 meter ut fra dette perspektivet.</li> <li>6. Flott med forslagene for å tilrettelegge bedre for gående og syklende i sentrum og inn til sentrum (jf. kap 8.7.3). Viktig med separasjon mellom bil og gående og forslagene til fortau blant annet i Selbuvegen er bra.</li> <li>7. FAU ved Hommelvik skole er positive til forslaget om å etablere sti fra grusbanen og ned til Havnevegen. De vil bare gjøre oppmerksom på at dette er en del av skolens uteareal og stien bør oppleves som et flott og naturlig element i skolegården.</li> </ol>	<p>det, når Havnevegen er opparbeidet i sin fulle lengde på nordsiden av jernbanen, være mulig å stenge Havnevegen under jernbanen for tungtrafikk og kun tillate dette over ny bru over Homla. Slik kan tungtrafikk ledes bort fra skolens område. Andre negative virkninger av en slik stengning kan allikevel tale mot en omlegging av lovlig kjørerute for tungtrafikk.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Tas til orientering.</li> <li>6. Tas til orientering.</li> <li>7. Tas til orientering.</li> </ol>
<p>Ketil Hoven, på vegne av beboere i Solbakken Nedre (Nygårdsveien, Nygårds Allé, Steinalderveien og Holmenkollveien):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uttalelsen er på vegne av 37 beboere (underskrevet liste følger uttalelsen) i Solbakken som er for at renseanlegget skal etableres på tomten Litjmoen [alternativ 1], som allerede er kjøpt og snart ferdig opparbeidet. Anlegget bør opparbeides slik at det fortsatt kan brukes som friluftsområde. I eller rundt området bør det bygges et offentlig toalett og dusj, med en universell utforming, noe som vil gjøre området enda mer attraktivt for Malvik kommunes innbyggere, ikke bare beboere i Solbakken.</li> <li>2. Etablering av anlegget på Litjmoen vil være til sjenanse for færre beboere enn ved etablering på Nygården. Renseanlegget vil i perioder gi fra seg sjenerende lukt og det vil da være uheldig at dette kommer ut midt i boligfeltet. Færre beboere blir berørt av dette ved etablering på Litjmoen.</li> <li>3. Alternativ 1 er billigere enn alternativ 2. I følge Asplan Viak sin rapport om tomte vurdering av renseanlegg fra 2012 vil det bli en merkostnad på 1,8 millioner kroner for å legge renseanlegget til Nygården i stedet for til Litjmoen. Med tanke på kommunens økonomi per i dag bør dette være tungt for at det skal etableres på Litjmoen og ikke på Nygården.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Partenes synspunkt er registrert. Bestemmelsene sikrer at det kan tilrettelegges for offentlige sanitæranlegg for friområdene integrert i bebyggelsen.</li> <li>2. Renseanlegget kan ved tømming/rengjøring gi fra seg lukt. Det er ikke lange perioder det er snakk om. Etter rådmannens oppfatning er derfor ikke luktproblematikk noe som bør tillegges spesiell vekt når det skal velges mellom to alternative lokalisasjoner for nytt renseanlegg.</li> <li>3. Alternativ 1 og 2 regnes kostnadsmessig som tilnærmet like.</li> </ol>
<p>Solbakken vel v/ Tor Brekke:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Solbakken vel mener renseanlegg med tilhørende veianlegg vil være svært negativt for friluftsliv uansett alternativ 1 eller 2, så lenge det blir lagt på den gamle jernbanetomta Nygården. I planprosessen har det vært spilt</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Partenes synspunkt er registrert. Grunnen til at alternativ 3 ikke er tatt inn i dette planarbeidet er at det befinner seg utenfor planavgrensinga som det ble meldt oppstart på i 2012. Det har også vist seg at alternativ 3 vil være langt</li> </ol>

<p>inn andre lokaliseringer av renseanlegg som Solbakken vel fremdeles mener er bedre. Stiller likevel spørsmål om hvorfor planavgrensinga ikke kunne utvides slik at alternativ 3 (lenger nord for alternativ 1 – rådmannens kommentar) kunne tas inn i planarbeidet. Solbakken vel mener også at mangler ved økonomiske vurderinger for alternativ 2 sammenlignet med alternativ 1 som påpekes i uttalelsen også gjelder for sammenligning mellom alternativ 3 og 1.</p> <p>2. Stiller spørsmål ved at Asplan viaks utredning fra 2012 er presentert i planbeskrivelsen uten at viktig ny kunnskap som er kommet fram senere er tatt med. Solbakken vel har følgende kommentarer til denne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Planstatus: Mener planstatus for alternativ 1 ikke er relevant for sammenligning mellom alternativ 1 og 2, da begge skal vurderes i planforslaget til ny sentrumsplan. Mener og at det i kapittel 10 i planbeskrivelsen burde stått at reguleringsplanen fra 1985 ikke kunne brukes som grunnlag for utbygging da utnyttelsesgrad ikke var angitt. I tillegg var maksimal byggehøyde i planen fra 1985 mange meter lavere enn høyden på renseanlegget som nå planlegges. Mener derfor ordlyden "ferdig regulert" om alternativ plassering 1, er feil.</li> <li>b. Tekniske anlegg: Solbakken vel mener vurderinger som i følge planbestemmelsene må gjøres i forbindelse med senere prosjektering burde vært gjort tidligere når de to alternativene vurderes mot hverandre fordi de vil avdekke vesentlige endringer i kostnadsbildet for de to alternativene.</li> <li>c. Grunnforhold: Kritisk til at det ikke kommer frem at usikkerheten for forurenset grunn er redusert på en slik måte at vesentlige merkostnader til håndtering av forurenset masse nå er usannsynlig. Solbakken vel mener det er feil å ta med opplysninger om merkostnader til håndtering av forurensete masser siden sannsynligheten for slike merkostnader ikke lenger er til stede.</li> <li>d. Forhold til friområde: I planbeskrivelsen refereres det til Asplan viaks vurdering fra 2012 at "<i>tiltaket vurderes ikke å gi negativ konsekvens for bruk og opplevelse av strandsonen</i>" for alternativ 1, og ingen slik vurdering for alternativ 2. Solbakken vel mener Asplans viaks nyere vurdering i notat datert 10. mars 2014 "<i>Hommelvik renseanlegg Tomtealternativ 3</i>" er mer i tråd med friluftsfaglige vurderinger og allmenn</li> </ul>	<p>dyrere enn de to andre alternativene.</p> <p>2.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Tas til orientering.</li> <li>b. Tas til orientering.</li> <li>c. Det er kun topplaget med masser som har tilstandsklasse 1 (rene masser), dybde på dette laget er fra 0,2 til 1 meter på ulike deler av området. Masser under er fortsatt forurensa i større eller mindre grad. Sannsynlighet for merkostnader er fortsatt til stede. Oversikt over gjenværende masser er lagt ved som vedlegg nummer 20.</li> <li>d. Tas til orientering.</li> </ul>
--	---

<p>oppfatning. Notatet vurderer slik, i punkt 3.10: "<i>For friluftsområdet i strandsonen er det positivt at renseanlegget trekkes bort fra denne sonen slik at den forblir uberørt og ubrutt av tekniske anlegg</i>". Denne vurderingen burde vært tatt med i planbeskrivelsen.</p> <p>3. Angående utforming på bygg som skal romme renseanlegg så mener Solbakken vel at alternative utforminger må vurderes. Informert fra kommunens side på folkemøte om sentrumsplanen 28.5.2014 at takform ikke enda var vurdert. Solbakken vel tar det nå med i sin uttalelse for å få utforming av bygg for renseanlegg med i den videre prosessen.</p> <p>4. Solbakken vel vurderer begge alternative plasseringer av renseanlegg til å påvirke områdets kvaliteter som friluftsområde negativt. Det alternativet som gir minst negativ påvirkning må velges, og justeringer i plassering og byggutforming må gjøres for ytterligere å redusere negativ konsekvens.</p> <p>5. I henhold til Statistisk sentralbyrås definisjon på hva som er potensielt tilgjengelig strandsoner mener Solbakken vel at nærhet til bygg gjør et område mindre tilgjengelig. Derfor vil et relativt stort område ved alternativ 1, som i dag er mye brukt, oppleves som utilgjengelig eller lite attraktivt for friluftsliv og rekreasjon. Alternativ 2 ligger et lite stykke unna fjæra, og er ikke vanligvis brukt som rekreasjonsområde.</p> <p>6. For begge alternative plasseringer må det gjøres en særskilt vurdering av flo og bølgepåvirkning allerede nå, da en slik vurdering vil være en viktig faktor for sammenligning av inngrepsomfang og kostnader for de to alternativene.</p> <p>7. Alternativ 1 ligger i et svært værutsatt område ved sjøkanten der bølgevasking vil kreve omfattende sikring med store steinblokker og kanskje en ytterligere heving av bygget i tillegg til 0,5 meter Asplan viak har foreslått i utredningen fra 2012 etter kommentarer fra naboer om værforhold.</p> <p>8. Alternativ 2 ligger nesten 100 meter fra sjøen, lenger bort fra sjøen og høyere enn andre bygninger i samme område. Her vil bygget kunne senkes maksimalt for å gi minst mulig negativ påvirkning for friluftsliv og naboer.</p> <p>9. Veianlegg, snuplass, bølgesikring, heving av tomt, rørføringer og grøfter vil bli vesentlig mer omfattende og kostbart ved alternativ 1 enn 2. Solbakken vel mener konsekvenser for friluftsbruk og for kostnader ved disse tilhørende inngrep ikke er tilstrekkelig belyst i Asplan viaks rapport fra 2012. Alternativ 1 ligger langt inne i et grøntområde som i dag er uten tekniske inngrep. Solbakken vel forstår veien som i dag er anlagt langs fjæra som en provisorisk anleggsvei som ikke er lovlig etablert for permanent bruk.</p>	<p>3. Tas til orientering.</p> <p>4. Tas til orientering.</p> <p>5. Nærhet til et evt. renseanlegg gjør ikke området mindre tilgjengelig, heller ikke etter SSBs definisjon.</p> <p>6. Dette vil ikke gjennomføres som en del av planarbeidet.</p> <p>7. Tas til orientering.</p> <p>8. Tas til orientering.</p> <p>9. Synspunktet tas til orientering. Området for alternativ 1 er for øvrig allerede berørt av tekniske inngrep.</p>
---	--

<p>10. Alternativ 2 ligger i ytterkant og er samlokalisert med andre bygninger/inngrep og planlagt parkeringsplass. Tilkomsveg eksisterer i dag.</p> <p>11. Oppsummert mener Solbakken vel at ingen av de to foreslåtte lokaliseringene bidrar til planens målsetting om å styrke Hommelviks unike kvaliteter langs sjøen, og at de derfor fremdeles anbefaler en annen lokalisering. Av de to alternativene som er presentert i planen taler alle argument for alternativ 2.</p>	<p>10. Tas til orientering.</p> <p>11. Solbakken Vels synspunkter tas til orientering.</p>
<p>Sentrum vel:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Overordnet sett ser Sentrum vel på de nye planene som velfunderte og positive. Setter pris på at det er lagt ned mye arbeid i medvirkning. Positive til fortetting langs Malvikvegen og fokuset på siktlinjer. Avstanden mellom fjæra og boligene, og at boligene nærmest fjæra er lavest mulig er viktig for velet. Disse momentene ser ut til å være tatt inn.</li> <li>2. Påpeker at det er bygget store massive bygg på Motrøtunet, i tillegg til at berget både i bakkant og på sidene tar mye lys. Høy bebyggelse på de ledige tomtene mot sentrum (skoletomta og sandtaket) vil potensielt gjøre dette området mindre sunt fra et folkehelsemessig synspunkt hvis man ikke gjør det med omtanke. I tillegg er det estetiske uttrykket viktig. Dersom det tillates maksimalt 3 etasjers hus nærmest trehusbebyggelsen og byggene i tillegg må ha en tilbaketrukket tredje etasje kan beboerne i husene bak få tilstrekkelig lys og luft. Valg av utforming er også knyttet til det estetiske uttrykket og velet mener at beboerne må få være involvert også i slike valg. Sentrum vel foreslår: "Det tillates maksimalt 3 etasjers hus nærmest dagens trehusbebyggelse og denne skal ha en tilbaketrukket tredje etasje. Hensynet til lys i baklandet skal vektes tungt og lysberegninger skal foreligge før løsninger velges. Beboerne skal involveres."</li> <li>3. Mener det er på tide å gjennomføre en konsekvensutredning av effektene av befolkningsøkning som følge av planforslaget. Peker da på framtidig behov for skolekapasitet, barnehage, lekeareal, parkering, trafikkavvikling/samferdsel og tilgang til grønne friområder. Foreslår: "Det skal gjøres en konsekvensutredning av effektene av økt innbyggertall i Hommelvik sentrum før det planlegges nye bygg i sentrum."</li> <li>4. Foreslår: "Kommunen tilrettelegger for utfylling av området nord for Saligberget for å lage et rekreasjonsområde (plan for utforming og finansiering må vedtas separat)."</li> <li>5. Foreslår: "Kommunen legger frem tegninger og modeller som viser skjerming mot sjøen før det gis byggetillatelse på Moan." Dette på grunn av frykt for at det skal være nødvendig å bygge opp høye voller som vern mot vinterstormene på Moan (viser til at det er dette som har skjedd i på Sandfjæra).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Estetisk veileder, planbestemmelser og planbeskrivelse sikrer det Sentrum vel her påpeker. I byggesaker vil direkte berørte bli varslet.</li> <li>3. Planbeskrivelsens kapittel 9 beskriver virkninger av planforslaget.</li> <li>4. En slik vurdering tas ikke inn i dette planarbeidet.</li> <li>5. Tas ikke inn. Dette kan ivaretas i videre detaljregulering av Moan-området.</li> </ol>



<p>6. Sentrum vel påpeker behov for parkeringsplasser i sentrum, og mener det må stilles krav til fler parkeringsplasser for bolig, forretning kontor osv. enn det gjøres i planforslaget. Peker på parkeringsproblem knyttet opp til parkeringskapasitet ved arrangement, og som følge av pendlerparkering.</p>	<p>6. I Hommelvik sentrum er det ikke nødvendigvis mangel på parkeringsplasser, men manglende styring/regulering av parkeringsplassene. Det er ikke riktig å sette av store områder til parkering i et sentrum hvor nærhet til både tog og buss er såpass god som den er her.</p>
<p>Selbuvegen Vel:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ser mange positive innslag i den nye planen. Blant annet planene for toget og området ved Gammelskolen.</li> <li>2. Positivt at nedre del av Selbuvegen er tatt inn i sentrumsplanen. Velet håper dette vil sette trafiksikkerheten langs Selbuvegen og muligheten for å fullføre fortauet helt ned til Malvikvegen. Fortauet slutter i dag i toppen av Gammelløfta.</li> <li>3. Forslaget om å rive/flytte hus bør unngås og velet foreslår heller å avlede fortauet ned til Mogjerdet før man kommer til den smale delen nederst i Selbuvegen.</li> <li>4. Mener det er viktig å påpeke at planene om å redusere friområdet i baklandet til fjæra er et stort feilgrep som vil ødelegge verdifulle områder for innbyggerne i all fremtid. Med den planlagte fortettinga av boliger i sentrum vil man øke presset på friarealet i fjæra. Innbyggerne i omkringliggende områder er også brukere av dette området og velet vil derfor sterkt anmode om at disse områdene reguleres som friområder også i den nye sentrumsplanen. Dette gjelder også området som er avsatt til parkeringshus.</li> <li>5. Undergang under jernbanen er flyttet østover og knyttet opp mot en urban allmenning mot sjøen. Velet ser svakheter med denne løsningen: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Urbane kvaliteter er ikke det som trekker folk til Hommelvik, men lave eneboligpriser.</li> <li>b. Siktlinjene allmenningen skaper kommer veldig få til gode.</li> <li>c. Dyrebart parkeringsareal går med til rampepark ned til undergangen.</li> <li>d. Kostnadene gjør at vi tror det er urealistisk at det i hele tatt vil bli gjennomført.</li> <li>e. Hvis dette i tillegg må gjøres i sammenheng med ny jernbaneutbygging vil det ta veldig mange år til denne undergangen er et faktum.</li> <li>f. En plassering [av undergangen] lenger øst vil fjerne fokus fra torget og sentrumskjernen den den er i dag og i lang tid fremover. Dette vises spesielt godt på 3D-figur nummer 55 under punkt 9.1 i planbeskrivelsen.</li> <li>g. Best å beholde eksisterende planer om undergang lenger vest ved Rampa.</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Rådmannen er enig.</li> <li>3. Dette er vurdert tidligere i prosessen, men det anses som en bedre løsning å forlenge fortauet helt ned mot Malvikvegen.</li> <li>4. Planforslaget utvider ikke byggeområdene på Moanområdet i stor grad. Mye er allerede regulert som byggeområde. Området som er avsatt til parkeringshus er allerede regulert til parkeringsplass. Når området først er avsatt til parkering bør det utnyttes i større grad enn hva man kan få til med kun parkering på bakkenivå.</li> <li>5. Plassering av undergang er tatt ut av forslaget til ny sentrumsplan. Dette skal løses når Moanområdet og ny stasjonsløsning detaljreguleres.</li> </ol>

<p>Gjerne med en allmenning ned mot sjøen med siktlinjer som kommer mange fler til gode. Dette er en billigere, enklere og fremfor alt mer realistisk løsning som bør være med i den nye sentrumsplanen. En slik undergang vil også gjøre at torget fremstår som et mer naturlig møtested i sentrum av Hommelvik.</p>	
<p>Næringsforeningen i Trondheimsregionen, avdeling Malvik:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Særdeles viktig å få på plass en god tverrforbindelse mot sjøen, for å få realisert gode nærings- og boligarealer på nordsiden av jernbanelinjen. NiT stiller spørsmål om fordelingsnøkkelen for hvordan undergangen er tenkt finansiert. Jernbaneverkets finansieringsandel må avklares før en ser nærmere på hva slags løsning som er mulig å få til. Finansiering av infrastrukturen, fordelt på Jernbaneverket, det offentlige og utbyggerne må være realistisk og rettferdig. Ut fra kostnadmessige hensyn anser NiT det som lite realistisk å få på plass den store undergangen som ligger i planforslaget. En midlertidig løsning, helst under bakken, må ta høyde for å skulle bli permanent eller noe utvidet. Denne bør kunne plasseres der den er vist på dagens reguleringsplan ved Café Rampa.</li> <li>2. Om nåværende p-plasser sentralt i sentrum må tas som følge av ny undergang og etablering av parkanlegg etc. må disse erstattes i kjerneområdet. Grøntareal ved Café Rampa kan med fordel omgjøres til handelsparkering. NiT vil foreslå tidsbegrensning på 3 timer for parkering i sentrum. Moan øst (Saligberget) er lite egnet som lokasjon for parkeringshus beregnet på handelsparkerende på grunn av for lang distanse fra parkering til handelssted, skoletomta anses som bedre.</li> <li>3. Endestasjon for buss kan med fordel flyttes til Sannan for å få flyttet oppstilling av busser utenfor kjerneområdet.</li> <li>4. Innfartsparkering fortrenger i dag handelsparkering, og andel innfartsparkering antas å øke. Uttalt mål om å få flere reisende på tog framfor buss vil medføre at parkering må legges tett opp til stasjonsområdet. Parkeringsanlegg for innfartsparkering kan legges nord for jernbanelinja nær stasjon og ny undergang.</li> <li>5. Utslagspunkt for jernbanetunnel på vestsiden av sentrum vil avgjøre om område K7 (i områderegulering som gjelder på området i dag) på Moan vest, som nå er båndlagt, kan bebygges og dermed påvirke økonomi i utbygging av tilgrensende område på nordsiden av jernbanen. NiT foreslår dermed at K7 byttes med et annet areal nærmere Homla, hvis K7 blir uaktuelt som følge av tunnelløsning for jernbane. Kommunestyrets vedtak av 4.6.2012 om totalt 180 boenheter</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plassering av planfri kryssing av jernbanen skal løses i detaljreguleringen av Moanområdet og ny stasjonsløsning. Finansiering vil være del av en utbyggingsavtale i denne sammenhengen.</li> <li>2. Se svar til Malvik Næringsutvikling, punkt 2.</li> <li>3. Dette er vist i plankartet som område o_SPA10.</li> <li>4. Tas til orientering.</li> <li>5. Avklaring av hva som vil skje videre med båndlagt område vil skje i løpet av Jernbaneverkets planprosesser for etablering av dobbeltspor. Forholdet bør i utgangspunktet søkes løst av partene som er direkte involvert, altså ikke ved at Malvik kommune gir bort offentlig friområde som ligger inntil et varig verna vassdrag til en privat utbygger. Uansett vil det ikke skje videre utbygging på Moan før planfri kryssing av jernbanen, for gående og syklende, er etablert. Det er nok dette som må beskrives som det springende punktet for</li> </ol>

<p>innenfor områdene K3, K4 og K7 forutsettes opprettholdt.</p> <p>6. NiT vil påpeke at eksisterende reguleringsplan for Moan-Sandfjæra er en gjennomarbeidet og god plan som både kommune, utbygger og lokalbefolkning nå har innrettet seg etter. For NiT er det vanskelig å forstå hvorfor det er nødvendig med så omfattende endringer av denne planen slik det er foreslått i forslaget til sentrumsplan.</p> <p>7. NiT er betenkt over planens detaljering, da de mener grunneiere og utbyggere i liten grad er trekt inn i forarbeidet til forslaget. Spør om det er riktig at kommunens administrasjon detaljbestemmer alle hus om arealer i Hommelvik sentrum uten at eiere eller utbyggere kan endre dette nå prosjektene kommer til realisering.</p> <p>8. Det må være fleksibilitet i overordna plan, og ikke strenge rammer for hvor mye hver kategori bebyggelse som skal inn. Mener utbygging kan stoppe opp om slike krav opprettholdes.</p> <p>9. Konkrete byggehøyder etc. bør avklares i detaljregulering. Ikke i overordnet sentrumsplan. Mener at det for eksempel bør tillates 5 og 6 etasjer nord for jernbanen der terrenget ligger lavere enn på sørsiden.</p> <p>10. For å oppnå bymessig utvikling bør det enkelte steder tillates kvartalsbebyggelse, dvs tillatelse til å bygge helt til nabogrense/veg.</p> <p>11. Detaljering av planbestemmelsene og planbeskrivelsen bør for sørsiden av jernbanen reduseres vesentlig. For nordsiden av jernbanen, hvor det er krav til senere detaljregulering, bør bestemmelsene tas ut i sin helhet.</p> <p>12. Det er viktig å få en rask avklaring av hva som faktisk må være hensynssone for kvikkleireskred, slik at en ikke holder tilbake mulige utbyggingsområder i sentrum.</p>	<p>videre utvikling. Ikke båndleggingssonen som er bestemt av jernbaneverket.</p> <p>6. NiT sitt syn tas til orientering.</p> <p>7. Et premiss for utarbeidet sentrumsplan var at det skulle utarbeides en områderegulering hvor det skal være mulig å gå rett til byggesak i de mest sentrumsnære områdene, hvor det ikke ligger krav om videre detaljregulering.</p> <p>8. Det er lagt inn fleksibilitet i forhold til hvilke arealkategorier som skal inn i hvilke etasje.</p> <p>9. Byggehøyder må også avklares i en områdereguleringsplan.</p> <p>10. Planforslaget legger til rette for dette.</p> <p>11. Det skal for enkelte områder på sørsiden av jernbanen være mulig å gå direkte til byggesak, uten å først måtte få vedtatt en detaljreguleringsplan. Bestemmelsene må derfor være detaljerte. For områdene på nordsiden av jernbanen må det fortsatt være gode bestemmelser for å sørge for at videre planlegging og utvikling av disse områdene skjer på en forutsigbar og god måte.</p> <p>12. Dette er avklart. Hensynssone ligger fortsatt inne.</p>
<p>Lions Club Malvik:</p> <p>1. Lions Club Malvik ser viktigheten av grønne lunger i sentrum som fremmer folkehelsa. Fremmer derfor forslag om å tilbakeføre den gamle utfyllinga i sjøen ved Homla, nord for Saligberget.</p> <p>2. Lions Club Malvik ønsker at trekanten nord for Saligberget som vist på vedlagt skisse blir regulert som park. Med den befolkningsøkningen vi får i Hommelvik i årene framover, vil det være ønskelig med mer grøntareal for å fremme folkehelsa.</p>	<p>1. Rådmannen tar innspillet til orientering. En slik løsning kan godt være mulig, men det krever en større grad av detaljering enn det sentrumsplanen for Hommelvik vil inneholde for dette området.</p> <p>2. Innspillet tas til orientering. Rådmannen anser at det er satt av nok friområder i planforslaget.</p>
<p>Knut Erling Flataker, på vegne av oppsitterne i Millers vei 2, 4 og 6:</p> <p>1. Uttalelsen omfatter oppsitternes eiendommer som i planforslaget har fått benevnelsen KBA14 og er regulert til kombinert bebyggelse</p>	<p>1. For å blant annet legge til rette for en god utvikling av sentrum i Hommelvik er området benevnt som BKB14 (KBA14 i</p>

<p>og anleggsformål. Eiendommene er noen av Hommelvik sentrums eldste boliger, tilbake til først på 1900-tallet og er på linje med omkringliggende boliger viktige elementer for å opprettholde bevaringsområde med småhusbebyggelse i Hommelvik sentrum. De ønsker av den grunn at området (KBA14) fortsatt skal reguleres til boligbebyggelse, slik det har vært siden 1906.</p> <p>2. Bemerk den høye byggehøyden som foreslås i forkant av deres eiendommer, den vil føre til tap av utsikt og virke som en gjenbygging i front mot sjøen. Den bakenforliggende eldre trehusbebyggelsen vil gjennom den foreslåtte høye byggehøyden bli gjenbygd. Den eldre småhusbebyggelsen som danner noe av Hommelviks særpreg vil derfor ikke komme til sin rett.</p>	<p>høringsdokumenter) tatt inn som et kombinert bygge- og anleggsområde hvor det tillates næring i første etasje.</p> <p>2. Rådmannen er enig i at noe utsikt vil forsvinne for beboerne. Hensynet til den eldre vernede bebyggelsen i Hommelvik anses tilstrekkelig hensyntatt i planforslaget.</p>
<p>Hommelvik Sjøside Moan AS:</p> <p>1. Stiller spørsmål om detaljeringsgraden i planforslaget er fornuftig, i og med at grunneiere og utbyggere i liten grad er trukket inn i forarbeidet til planforslaget. Frykter at det for mange områder vil være nødvendig å foreta vesentlige endringer til planen før eventuell utbygging, noe som kan medføre tidsforlengelser og fordyrelser. Spør om detaljeringsgraden i enkelte tilfeller vil medføre at utbyggere vil bli pålagt løsninger som gjør prosjektene såpass mye dyrere at de ikke lar seg realisere.</p> <p>2. Kommunestyret vedtok 4.6.2012 å øke antall boenheter innenfor områdene K3, K4 og K7 (i områdereguleringsplan Moan-Sandfjæra) til 180. Planbeskrivelsens pkt 8.10 samt plankartet beregner antall leiligheter på disse områdene til maksimalt 155. I dette tallet inngår 42 leiligheter på område KBA19 (K7) som er foreslått båndlagt og høyst trolig ikke kan bebygges. Hommelvik Sjøside krever at antall leiligheter på deres områder opprettholdes i samsvar med godkjent reguleringsplan.</p> <p>3. Plankartet viser at områdene for utbygging er vesentlig endret fra dagens reguleringsplan nord for jernbanelinja. Det er ikke gitt noen redegjørelse i planmaterialet for hvorfor det er gjort så store endringer til en plan som ble godkjent og revidert siste gang for bare 2 år siden. Hommelvik Sjøside Moan AS tror at en slik omfattende endring av en nylig vedtatt reguleringsplan vil medføre sterke innsigelser fra mange parter. Hommelvik Sjøside Moan AS ber derfor om at plankartet revideres mest mulig likt eksisterende reguleringsplan nord for jernbanen.</p> <p>4. Hommelvik Sjøside Moans kjøp av områdene på Moan baserer seg på en nøktern undergang, under jernbanesporet, hvor jernbaneverket tar de største kostnadene. Dersom undergangen flyttes, i forhold til allerede vedtatt områderegulering for området, må dette undergis en grundig kalkulasjon av kostnadene</p>	<p>1. Detaljeringsgraden i planforslaget anses som riktig.</p> <p>2. Tas til orientering. Jernbaneverkets videre arbeid med dobbeltspor for jernbane vil vise hvor store deler av Sjøsidens Moans område som kan bygges ut. Rådmannen presiserer at antall boliger som er omtalt i området (i planbeskrivelsen) er et stipulert – dvs. usikkert – antall. På side 54 i planbeskrivelsen er det forklart hvordan det er regnet på antatt antall leiligheter det kan bygges på området</p> <p>3. Kommunen har ikke mottatt innsigelser som går på endret utforming av reguleringsplanen nord for jernbanelinja.</p> <p>4. Dette vil være en del av utbyggingsavtale knyttet til detaljregulering av Moan-området og stasjonsområdet.</p>

<p>og jernbaneverkets aksept på å dekke den største delen av disse før planen vedtas av Malvik kommune.</p> <p>5. Dagens planforslag setter krav til parkering for leiligheter over 50 m<sup>2</sup> til 1,2 plasser. Bør senkes om Hommelvik skal ha målsetning om å være det viktigste regionale kollektivknutepunktet i Trøndelag. Med nærhet til en moderne jernbane i fremtiden bør beboerne i Hommelvik i større grad oppfordres til å benytte kollektive befordringsmidler. Foreslår å sette parkeringsdekningen til 1,0 per leilighet.</p> <p>6. Ber om at PHU1 (parkeringshus) sør for Saligberget vurderes plassert nærmere jernbanestasjonen.</p> <p>7. Påpeker at det i planbeskrivelsen er beskrevet at det ikke er kjennskap til biogassløsninger i Hommelvik. For Hommelvik Sjøside vil det i nærmeste framtid bli bygd ut en større biogassløsning for hele området. Ber om at dette tas inn i planbeskrivelsen som en mulighet for utvidelse til større deler av Hommelvik.</p> <p>8. Synes det er fornuftig at det kreves senere detaljregulering av områdene nord for jernbanen. Men, Hommelvik Sjøside Moan mener at det i bestemmelsene til planforslaget er tatt inn detaljering av hus og uteområder som går langt over grensen til det de mener en sentrumsplan skal ha bestemmelser om. Hommelvik Sjøside Moan krever derfor at bestemmelse 16.5 tas ut, og også planbeskrivelsens punkt 8.4.1 om utnyttelse og høyder som gjelder Hommelvik Sjøside Moans områder.</p> <p>9. Områdene på Moan ligger lavere enn øvrige deler av Hommelvik. Hommelvik Sjøside Moan tror det bør aksepteres hus på 5 og 6 etasjer på disse områdene. En slik byggemåte kan medføre at mindre arealer går med til byggegrunn og gir bedre muligheter for friarealer og siktlinjer.</p>	<p>5. P-kravet for boliger ble i planforslagets førstegangs behandling bestemt å skulle være tilsvarende kravene for Sandfjæraområdet. Dette betyr for boliger at det for boenheter under 50 m<sup>2</sup> skal opprettes 1 p-plass per boenhet. Over 50 m<sup>2</sup> øker kravet til 1,4 p-plasser per boenhet. Administrasjonen ser at dette vil virke hemmende for antall leiligheter som kan oppføres innenfor gitte områder, samt at det er uheldig å legge opp til at bosatte i en sentrumskerne skal gjøres mer avhengig av bil, enn hva som er strengt tatt nødvendig. Administrasjonen foreslår derfor det opprinnelige parkeringskravet som ble fremmet til første gangs behandling av planforslaget.</p> <p>6. Administrasjonen vil ikke etterkomme ønsket.</p> <p>7. Planbeskrivelsen beskrev her situasjonen innenfor planområdet. Sandfjæra-området ligger utenfor.</p> <p>8. Planforslaget setter rammer for hvordan det er ønskelig at Hommelvik sentrum skal utvikle seg framover. Byggehøyder er satt ut fra nye vurderinger som er gjort, og politiske føringer.</p> <p>9. Rådmannen har samme syn, men politikerne i utvalg for areal- og samfunnsplanlegging er forespurt om byggehøydene på Moan kan økes. Til dette har rådmannen fått til svar at byggehøyden ikke skal økes.</p>
<p>Margrete Widerøe, beboer i Johan Nygaardsvolds gate:</p> <p>1. Gjennomførte i 2012 underskriftskampanje i og rundt Johan Nygaardsvolds gate i Hommelvik sentrum. Målet var å vise at det er mange i sentrum/Johan Nygaardsvolds gate som er misfornøyde med trafiksikkerheten i området. Viser til at Johan Nygaardsvolds gate er sterkt trafikkert, mange barn og biler med parkering i gaten, ingen fartshumper/fartshinder, ingen skilt som viser fartsgrense, eller fortau som myke trafikanter kan gå på. Håper at gata blir sett på i forbindelse med områdereguleringen og at</p>	<p>1. Gaten defineres i planen som en adkomstveg. Hvis det er utfordringer med trafiksikkerheten i gaten kan dette ses på i et eget prosjekt, uavhengig av sentrumsplanen.</p>

<p>sikkerheten blir utbedret for å skape en tryggere hverdag for alle de myke trafikantene som bruker denne gata hver dag.</p>	
<p>Mari Sognæs Andresen m.fl., beboer Solbakkan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mener at alternativ plassering nummer 2 av renseanlegget er den beste. Dette på grunn av at plassering i alternativ 1 vil sperre for deres tomts utsyn mot fjorden. Vil tilføye at de mener at alternativ plassering 2 gir en mer naturlig plassering fordi renseanlegg da plasseres sammen med annen teknisk bebyggelse. Noe som etter deres mening gjør strandsonen mer ryddig.</li> <li>2. Strandsonen bør bevares som et område for rekreasjon og de mener dette gjøres best ved å beholde helheten i det. Et renseanlegg midt på stranda vil virke skjemmende. Peker på at man må ta høyde for befolkningsvekst i fremtiden og at slike flotte fellesområder vil bli enda viktigere for folks velferd.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Synspunktet tas til orientering.</li> <li>2. Synspunktet tas til orientering.</li> </ol>
<p>Roger Snustad eier av Selbuvegen 3</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Huset Snustad eier, i krysset mellom Gammelløfta og Selbuvegen er delvis lagt inn med formål annen veggrunn – grøntareal. Huset er ikke krysset ut, men Snustad ber om at Gammelløfta legges ut med den begrensningen vegen har i dag, slik at det ikke oppstår tvil om bebyggelsen langs vegen skal fjernes eller ikke.</li> <li>2. Vern av bebyggelsen i løfta har fått en sterk svekking med det nye planforslaget. Når to av byggene langs Selbuvegen skal rives vil det medføre en uttynning i husrekka som reduserer verneverdien av området vesentlig. Ikke de enkelte hus som er verneverdige, men området som helhet.</li> <li>3. Uenig i at Selbuvegen er trafikkfarlig. Peker på at den smale og uoversiktlige vegen bidrar sterkt til å holde farten nede og at dette er et godt grunnlag for å unngå ulykker. Ikke ensbetydende med bedre trafiksikkerhet om et par av husene rives, men det kan bety starten på en sanering som vil medføre at et område som gir bygda sjel og identitet ødelegges. Hvis det menes alvorlig at planforslaget legger vekt på å utvikle stedets identitet så må bebyggelsen langs Selbuvegen bevares.</li> <li>4. Planforslaget bærer preg av å ikke ha gjennomgått en god nok registrering og vurdering av verneverdige kulturminner. Flere elementer fra før Meråkerbanen ble bygd burde bli underlagt et vern og også fremhevet gjennom ulike tiltak. Gjelder blant annet det eneste bygget fra husmannsplassene på Moan som fortsatt står på sin opprinnelige plass og brubakken med stabbesteinene fra den gamle hovedvegen.</li> <li>5. Om utnyttelsesgrad og høyder langs Malvikvegen: Virker tilfeldig og ubegrunnet. Vanskelig å forstå hvorfor det skal trappes ned og trekkes tilbake. Burde vært lagt opp til høy utnyttelse og gitt klare, enkle rammer for ny</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plankartet endres slik at annen veggrunn – grøntareal følger husenes takkant.</li> <li>2. Å rive byggene er ikke det eneste alternativet. Det er også tillatt å flytte byggene.</li> <li>3. Med en fremtidig trafikkøkning vil ikke Selbuvegen fungere på samme måte som Snustad beskriver. Selbuvegen er trafikkfarlig slik den ligger i dag og planforslaget legger til rette for å løse denne utfordringen.</li> <li>4. Planforslaget bygger her i stor grad på eksisterende kommunedelplan for Hommelvik sentrum, med sine definerte områder for bevaring av kulturmiljø.</li> <li>5. Tas til orientering.</li> </ol>

<p>bebyggelse. De detaljerte begrensningene i planforslaget vil bli oppfattet som irritasjonsmoment som forsinker og skaper unødig merarbeid i planleggingsprosessen.</p> <p>6. Området langs østsiden av Millers veg fra Torggata til Reidar Jensens gate ser ut til å få høy fortetting. Mojalet har allerede fått en høy fortetting med nytt sykehjem og kulturbygg. Utbyggingen som er foreslått i nevnte kvartal vil forsterke dette og føre til at området blir mørkt og inneklemt. Området har naturlige høye vegger mot sør og vest og er helt avhengig av åpningen og lyset mot nord for å kunne opprettholde åpenheten og romsligheten som ligger i bebyggelsesstrukturen. Foreslår at det langs Millers veg legges opp til at eksisterende bebyggelse bevares og fortettes med 2-3 ny boliger som i volum og høyde er slik at Millers veg fortsatt blir ei boliggate med samme struktur og målestokk som de andre gatene på Mojalet.</p> <p>7. Den østlige delen av kvartalet mot Johan Nygaardsvolds gate henger godt sammen med resten av sentrum og kan med fordel få en høyere utnytting. Her kan også en direkte adkomst til parkeringskjeller fra Johan Nygaardsvolds gate innebære et vesentlig tilskudd til parkeringssituasjonen i sentrum.</p>	<p>6. Utnyttelsestallet for BKB14 vurderes som riktig, og viktig for en videre god utvikling av Hommelvik sentrum.</p> <p>7. Synspunktet tas til orientering.</p>
<p>ECO-Bygg (utbygger Wigumgården/Hyggen) v/Solem arkitektur:</p> <p>1. Grad av utnytting i felt KBA13 må økes fra 80% BYA til 95% BYA. Innenfor feltet er det i dag to bygninger, Øyavegen 1 og Wigumgården. Sistnevnte bygg er planlagt erstatta av nytt bygg. Basert på grunnkartet har bygningsmassen i Øyavegen 1 en grad av utnytting på 91 % BYA regna ut på grunnlag av eiendomsarealet. Med krav om at nytt bygg skal ha byggelinje i formålsgrense mot tilliggende veger, vil en utforming av nytt bygg som erstatning for Wigumbygget tilsi at grad av utnytting i felt KBA13 må økes til 95 % BYA.</p> <p>2. I § 6.8 i planbestemmelsene må krav til sykkeloppstillingsplass for forretning og tjenesteyting reduseres fra 2 til 1 per 100 m<sup>2</sup> BRA. For kontor kan det være aktuelt å opprettholde kravet slik at det blir lagt til rette for økt bruk av sykkel ved etablering av kontorarbeidsplasser, siden det normalt kan regnes omtrent 25 m<sup>2</sup> BRA per kontorarbeidsplass. For forretning og tjenesteyting må kravet reduseres da det ved etablering av forretninger og privat eller offentlig tjenesteyting medfører at det må etableres mer sykkelplasser enn behovet vil tilsi. Eksemplifiserer med at om en legger til grunn felt KBA8 (Coop) som har en grad av utnytting på 93 % BYA og maks byggehøyde 11 meter, vil med forretning i første etasje og tjenesteyting i andre etasje medføre et krav om omtrent 70 sykkelplasser ved en mulig utnytting av området. Basert på norm i Statens</p>	<p>1. Rådmannen støtter ikke dette forslaget, det er gjort vurderinger av hva som er forsvarlig utnytting av området.</p> <p>2. Det er viktig å ikke legge opp til økt avhengighet av privatbilismen. Dette gjøres blant annet med virkemidler som gjør det mer attraktivt å velge sykkel. Nok, og gode nok, sykkelparkeringsplasser er her et viktig virkemiddel.</p>

<p>vegvesens håndbok N100 (gamle håndbok 017) vil dette tilsvare etablering av et 50 meter langt sykkelstativanlegg inn mot Malvikvegen. Kravet om 2 sykkeloppstillingsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA er en arealbruk som ikke er i samsvar med behovet.</p> <p>3. Peker på at det bør åpnes for at det i bestemmelsenes § 10.2 åpnes for at en ved utarbeiding av detaljplan kan avvike fra avstandskravet gitt i plan- og bygningslovens § 29.4. Gir eksempel at en tillatt byggehøyde 14 meter medfører krav om 14 meter avstand mellom bygningene. Begrunner med at det er et ønske om høy grad av utnytting og at nye bygg skal ligge langs byggelinje.</p>	<p>3. I en reguleringsplan kan avstandskravet fravikes, det er derfor ikke nødvendig å legge inn en egen planbestemmelse som omhandler dette.</p>
<p>Sparebanken Midt-Norge og Trondos, v/Solem arkitektur, vedrørende områdene KBA8 og KBA9a:</p> <p>1. Om kommunen skal lykkes i å styre sin utvikling av Hommelvik i ønsket retning trengs det virkemiddel med stor fleksibilitet. Solem arkitektur mener denne fleksibiliteten synes noe "overkjørt" i foreliggende planforslag av altfor detaljerte planbestemmelser og noe mangel på fellesnevner og helhetsløsninger som omhandler utforming av bebyggelse og anleggstiltak. Som overordna føring bør det være en sammenfallende byggehøyde på 4 etasjer og utnyttelsesgrad på 95 % BYA for bebyggelsen langs Malvikvegen mellom Selbuvegen og Øyavegen, med unntak av KBA7. Solem begrunner dette ut i fra at bebyggelsen innenfor disse områdene utgjør hovedtyngden av sentrumsbebyggelsen som vil inneholde næringsarealer i første etasje. Fotavtrykk av første etasje, inkludert arealer som beregnes inn i grad av utnytting, bør være tilnærmet 95 % BYA. Resterende areal kan være grønt eller små plasser. Uteareal for bolig løses på balkonger eller takterrasser. Dette betyr en sammenhengende bebyggelse for de to første etasjene langs Malvikvegen med variert volumoppbygging for de øvrige etasjene som fastsettes ved søknad om tiltak innenfor rammen på 4 etasjer.</p> <p>2. Spesielt for område KBA9a ber Solem arkitektur om at gjeldende byggehøyde på 4 etasjer for hele kvartalet må opprettholdes. Mener det er ingen faglig grunn for avtrapping mot øst med inntil en etasje. Dette begrunnes med at bebyggelsen på naboeiendommen i øst gnr/bnr 57/4 – Kirkegata 6, ikke inngår i noen form for bygningsvern, og kan rives og gjenoppføres som et moderne sentrumsbygg. Mener også at nedtrapping mot Kirkegata 6 ikke har sammenheng med viktige siktlinjer eller hensynet til Hommelvik kirke. Solem arkitektur hevder med utsnitt av bilde i sin tilbakemelding at Asplan Viak's arbeidsmodell ikke viser en slik nedtrapping.</p> <p>3. Videre om KBA9a viser Solem arkitektur at om områdeplanens bestemmelse 10.2 skal</p>	<p>1. Solem arkitekturs syn tas til orientering.</p> <p>2. Nabobygget KBA9B (BKB9b i revidert plankart) er omfattet av vernesone. Avtrapping dreier seg om å tilpasse seg omkringliggende bebyggelse. I nærhet til BKB9A ligger også Hommelvik kirke, som er en listeført kirke. Solem arkitektur må også tilpasse seg denne i senere prosjektering av nytt bygg. For øvrig har ikke Solem arkitektur tatt utgangspunkt i rett illustrasjonsmateriale når de har kommet med sine uttalelser (utgangspunkt i tidligere versjoner).</p> <p>3. For BKB9a er det i revidert plankart lagt ei byggegrense 2 meter fra tomtegrense til</p>



<p>legges til grunn, kan det ikke bygges nærmere grensen til Kirkegata 6 (gnr/bnr 57/4) enn 4 meter eller halvparten av bebyggelsens høyde. Dette mener de ikke er forenelig med god arealutnyttelse av sentrumsarealer. Bestemmelsen må endres slik at ny sentrumsbebyggelse kan plasseres i eiendomsgrenser. Solem arkitektur påpeker at konsulentens (Asplan Viak) arbeidsmodell viser en slik løsning for dette byggeområdet.</p> <p>4. Ber om at planbestemmelsenes punkt 16.1 3. avsnitt presiserer følgende: "<i>Parkering kan tillates etablert på og under KBA8 og KBA9a.</i>" Viser til at denne formuleringen er identisk med forslag til parkeringsløsninger for område TJ3 og TJ4 – rådhus/servicebygg. Begrunner dette med at det er hensiktsmessig å anlegge parkering i to plan på KBA9a, ett plan under grunnen og ett plan på grunnen med bebyggelse over. For KBA8 sin del begrunnes dette med at utvidelse av bygning kan løses ved å tillate parkering på grunnen i en etasje med kombinert bebyggelse over.</p>	<p>BKB9b. Det må bemerkes i forhold til Solems henvisninger til Asplan Viaks arbeidsmodell så har Solem arkitektur konsekvent benyttet seg av feil arbeidsmodell (tidligere versjoner) når de har kommet med innspill til prosjekt innenfor sentrumsplanen, eller til nye detaljreguleringsplaner.</p> <p>4. En løsning med parkering på grunnen (i første etasje) er lite trolig at vil tilføre sentrumsområdet mot plassrommene noen spesielle bygningsmessige kvaliteter, eller virke kriminalitetsforebyggende. En slik bestemmelse for disse områdene kan ikke tas inn i planforslaget.</p>
<p>Trondos (Coop Prix/Extra, gnr/bnr 53/1) v/Solem arkitektur:</p> <p>1. Bør være byggehøyde på minst 4 etasjer og utnyttelsesgrad på 95 % BYA for bebyggelsen langs Malvikvegen mellom Selbuvegen og Øyavegen, med unntak av KBA7. Begrunnes med at bebyggelsen innenfor disse områdene utgjør hovedtyngden av sentrumsbebyggelsen som vil inneholde næringsarealer i første etasje. Fotavtrykket av 1. etasje inkludert arealer som beregnes inn i grad av utnytting, bør tilnærmet være på 95 % BYA. Resterende arealer kan være grønt eller små plasser. Utearealer for boliger løses på balkong eller takterrasser. Mener for øvrig at forslag til planbestemmelser virker for detaljerte og gir små rom for skjønn. Viser til at det blant annet ikke tillates svalgangsløsninger og balkonger ut mot Malvikvegen, men kun franske balkonger. Bruk av den type spesifikke bestemmelser vil utelukke andre løsninger og gir ikke mulighet for skjønnsmessige tilpassinger. Presiserer at områdeplan er en plantype som har en planhorisont utover en detaljplans tidsrammer, og derfor bør planbestemmelsene utformes som "rammebestemmelser" som angir for eksempel arealbruk, byggehøyde/byggevolum, bygningsstruktur osv.</p> <p>2. Registrerer at store parkeringsområder forsvinner i nytt planforslag. Mener dette er negativt for både de reisende og næringsvirksomheten i sentrum. Viser til at dagens næringsliv i Hommelvik i stor grad består av nærservice som trenger parkeringsplasser i nærheten. I følge Solem arkitektur vil ikke alternativer med p-hus og p-kjellere fungere for dette segmentet.</p> <p>3. Spesielt for område KBA8 (Coop Extra). Ber her om en byggehøyde på 4-6 etasjer gjøres gjeldende for byggeområdet. Viser til</p>	<p>1. Byggehøyde og utnytting er satt ut i fra en avveining mellom tomteutforming, nærhet til spesielle bygg, siktakser og så videre. Også viktig å sørge for at det blir en viss variasjon i byggehøyden.</p> <p>2. Om det innføres restriksjoner på de offentlig tilgjengelige parkeringsområdene i Hommelvik vurderes det som tilstrekkelig med parkeringsplasser for kunder av næringsliv og offentlige tjenester i Hommelvik.</p> <p>3. Som tidligere skrevet så har Solem arkitektur vært konsekvent på å bruke feil illustrasjoner</p>

<p>arbeidsmodell fra Asplan Viak som viser blant annet 4 etasjer mot Malvikvegen, mener det ikke er samsvar mellom tillatt byggehøyde anført på plankartet og utarbeidet illustrasjonsmateriale.</p> <p>4. Viser til at en utbygging av KBA8, sør for eksisterende Coop-butikk, vil blokkere adkomst til eksisterende bygg. En slik utbygging vil beslaglegge store deler av opparbeidet parkeringsplass som benyttes i dag av offentlig- og privat tjenesteyting. Mener en utbygging mot sør kan løses hvis 1. etasje over grunnen avsettes til parkering og at øvrige etasjer avsettes til næring eller boliger. Bebyggelsens utforming må skje ut fra hensyn til adkomst til eksisterende bygg og gode lysforhold i eksisterende bygg som vender mot sør. Mener det er hensiktsmessig å fastsette byggehøyden til minst 14 meter som en ramme uten nærmere bestemmelser om volumoppbygging.</p>	<p>(tidlige versjoner) utarbeidet av Asplan Viak til dette planforslaget.</p> <p>4. Solem arkitekturs syn tas til orientering.</p>
<p>Toralv Spets beboer Brandsletta:</p> <p>1. Deler av gnr/bnr 57/78 (området mellom gnr/bnr 57/216 og 57/134-135 er lagt ut som friområde (FO14). Dette er muligens basert på en gammel reguleringsplan som blant annet omfattet hoppbakke. Området nedenfor er i dag utbygd og det synes urealistisk at området skal kunne benyttes til fritidsaktiviteter. Mener området benevnt som FO14 må utgå som friområde og heller tas inn i boligområde B25.</p>	<p>1. Selv om det nok ikke lenger er mulig å anlegge hoppbakke her ser rådmannen det som viktig å sikre friområder i Hommelvik.</p>
<p>Aasta og Jan Arne Malvik, beboere i Øvre Solbakken:</p> <p>1. Vil gi uttrykk for at de er uenige i utbyggingen av Moan/Sandfjærområdet nedenfor rampa. Det må benyttes til friluftsområde. Nærhet til sjøen gjør det til et unikt område, mens det er flere områder i kommunen som kan benyttes til boligbygging. Påpeker at det heller ikke er endelig avklart hvor veg og jernbane gjennom Hommelvik legges. Håper Malvik kommune ser hvilken betydning området nedenfor Rampa vil få i fremtiden som rekreasjonsområde, eventuelt sammen med lav bebyggelse til kulturaktiviteter.</p>	<p>1. Vei og bane gjennom Hommelvik vil nok ikke bli flyttet med det første. Med en utbygging på Moan sikrer dette planforslaget at tilgjengeligheten til friområder nord for jernbanen økes.</p>
<p>Anders Hagen, eier Kirkegata 6 (BKB9b):</p> <p>1. Er kjent med Sparebank1, naboeiendommen KBA9a, sine planer om oppføring av nybygg. Sparebank1 har via sin arkitekt sendt nabovarsel for et bygg inntegnet i grensen til Hagens eiendom, noe han har gitt negativt svar til.</p> <p>2. Ser plan- og bygningsloven er lagt til grunn for ny sentrumsplan, noe som medfører god avstand til nabogrensen. Hagen er bekymret for at Sparebank1 vil forsøke å påvirke prosessen for å få dispensasjon fra plan- og bygningsloven for å kunne bygge nærmere nabogrensa.</p>	<p>1. Det legges i plankartet inn en byggegrense på 2 meter fra BKB9b (KBA9b i høringsdokument fra 1. gangs behandling).</p> <p>2. Gjennom regulering av et område er det mulig å bygge nærmere nabogrense enn fire meter. Etasjene over må trappes inn. I de tilfeller det bygges i nabogrense må utbygger uansett inngå avtale med nabo for å kunne vedlikeholde sitt eget bygg fra annen manns eiendom. Oppnås ikke enighet om dette kan det være aktuelt å enten kjøpe til deler av eiendom, eller trekke seg tilstrekkelig langt bort fra tomtegrense slik at vedlikehold kan gjøres fra egen eiendom.</p>

<p>3. Hagens eiendom er i forslag til ny sentrumsplan lagt under hensynssone bevaring kulturmiljø. Eiendommen har en helt annen karakter enn et høyt leilighetskompleks. Et høyt bygg plassert nær grensa vil i stor grad forringe eiendommen Kirkegata 6. Hagen finner det rimelig at et nybygg kan bygges og vedlikeholdes fra egen eiendom.</p>	<p>3. Et nabobygg til Hagens eiendom må tilpasses både hans område og kirkas eiendom og bygninger.</p>
<p>Plansmia AS for Schløsser-Møller Gruppen AS:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I bestemmelse 6.10 Avfall /renovasjon foreslås de to første setningene erstattet med: "<i>For tiltak må det vises i detaljplan eller illustrasjonsplan, plassering av renovasjonspunkt. Plassering godkjennes av Malvik kommune.</i>"</li> <li>2. Foreslår å ta inn følgende som siste avsnitt til bestemmelse 7 Plankrav og dokumentasjonskrav: "<i>Plankravet gjelder ikke for de andre utbyggingsområdene (BKS1 eller B13) dersom tiltakene er i samsvar med områdeplanen (høyder, utnyttelsesgrad, uterom, parkering og avkjøring).</i>"</li> <li>3. Ønsker tatt inn at: "<i>Takene kan benyttes til takterasser/takhager, med tilhørende bygningsmessig volum for adkomst/trapp/bod tilhørende takterasse. Det kan tillates trapp og heisemaskinrom på taket over regulert gesimshøyde.</i>"</li> <li>4. Ønsker å få justert bestemmelse 10.5 (tabell) samt bestemmelse 11.2 BKS1 Boliger og bestemmelse 11.3 Felt B1-B3 Boliger med tilhørende anlegg: "<i>Bruks-/parkeringsareal under terreng skal ikke regnes med i %BYA/BRA.</i>"</li> <li>5. Endre utnyttelsesgrad til minimum 60 % BYA og maks 70 % BYA for BKS1 og øke tillatt byggehøyde til 14 meter.</li> <li>6. Endre utnyttelsesgrad på minimum 50 % BYA og maks 60 % BYA for B13. Eventuelt vurdere om dette bør være et BKS-område.</li> <li>7. Fjern R (område for renovasjon) fra plankartet.</li> </ol>	<p>Det er naturlig at disse punktene vurderes nærmere i en detaljregulering. De tas ikke med i videre behandling av områdereguleringsplanen.</p>
<p>Odd-Johan Fossen (eier gnr/bnr 54/10) og Stein Hofstad (for eier av gnr 54/185 og 54/66):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mener en utarbeidelse av ny sentrumsplan bør begrenses i omfang til å gjelde selve Hommelvik sentrum, med stillashustomta som en ytre del av den nye planen i østlig retning.</li> <li>2. Stiller seg positive til at stillashustomta er tatt inn som en del av sentrumsplanen. Mener en god utnyttelse av denne tomte sammen med Hommelvik sjøside vil skape en fin portal inn mot sentrum for de som kommer fra nord (øst).</li> <li>3. Mener det burde vært en egen regulering for nytt renseanlegg da dette ikke kan knyttes opp mot Hommelvik sentrum.</li> <li>4. Planen berører flere eiendommer langs Nedre Solbakken. Gnr/bnr 54/185 som de oppfatter som en fradelt boligomt er nå avsatt til friområde. Dette gjelder og for deler av tomten 54/10. Ønsker disse eiendommene regulert til</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Tas til orientering.</li> <li>3. Renseanlegg ble tatt inn i områdereguleringen for å få besluttet en endelig lokalisering av renseanlegget,</li> <li>4. Det er vurdert slik at disse områdene ikke er egnet for fremtidig boligutbygging på grunn av nærhet til fylkesvegen.</li> </ol>

<p>boligformål i sin helhet. Dette med tanke på evt fremtidig boligbygging.</p>	
<p>Anne Elisabeth og Lars Djupvik, beboere i Selbuvegen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ber om at kommunen ser på kost-/nytteverdien i forslag til gang-/sykkelveg i nedre del av Selbuvegen på nytt. Gammelløfta benyttes i dag som en trygg gangveg for de som bor i øvre del av Selbuvegen. De mener derfor det er meget få som har behov for å benytte nedre del av Selbuvegen som gangveg. Hus i nedre del av Selbuvegen som ikke har tilgang til sikker gangveg bør sikres ved at biltrafikken reguleres med trafikklys.</li> <li>2. Nedre del av Selbuvegen kan bli en miljøgate med redusert fremkommelighet for biltrafikken, og ikke omvendt slik planen skisserer med flytting av hus og økt tilrettelegging for biltrafikk. Beboerne mener at siste utvidelse av vegen har ført til økt hastighet og dermed en negativ utvikling for beboerne langs Selbuvegen. Den nye planen bør ha fokus på hastighetsreduserende tiltak og ikke en forbedring av vegen som nok en gang vil øke hastigheten.</li> <li>3. Nedre del av Selbuvegen har et særpreg som gir et historisk bilde av arbeiderboliger i et arbeidersamfunn som har vært bestandig over mange år og som det etter hvert er få tettsteder som kan vise til. Beboerne mener Malvik kommune derfor har et spesielt samfunnsansvar for å ivareta dette særpreget. Vegbredde bør derfor beholdes slik den er i dag, og biltrafikken reguleres med trafikklys.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rådmannen er uenig i denne oppfatningen.</li> <li>2. Tas til orientering.</li> <li>3. Dette er vurdert, men hensynet til trafikksikkerhet må her veie tyngst. Lysregulering er bare vist i planbeskrivelsen som en midlertidig løsning om dette skal vise seg nødvendig.</li> </ol>
<p>Karl Haugan, eier av tomte hvor Statoilstasjonen ligger:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ser at rundkjøringen som bensinstasjonen er avhengig av for å betjene større kjøretøy er bortregulert. Dette er skjedd uten å ha tatt kontakt med eier. Konsekvensene av dette vil bli store og helt klart gå utover dagens drift av bensinstasjonen, noe som vil medføre omsetningssvikt og bortfall av arbeidsplasser. Bensinstasjonen har i dag 12-15 ansatte. Kan ikke akseptere skisse til reguleringsplan, og ber om å bli tatt med på råd i forbindelse med omhandlende sak.</li> <li>2. Ser at det er anlagt vei over eiendommen (mellom bensinstasjon og vaskehall). Dette vil rasere hele bensinstasjonen, noe som helt klart ikke lar seg gjøre. Mener og denne veien også vil ødelegge og forringe verdien på eiendommen om den skal utvikles til bolig/forretningsformål i fremtiden. Forlanger at vei over Haugans eiendom blir strøket fra kartet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. og 2. Planforslaget sikrer at det fortsatt kan drives bensinstasjon på området. Vei over Haugans eiendom vil ikke bli bygd før eiendommen bygges ut.</li> </ol>
<p>Uttalelse Terje Hansen og Geir Roar Larsen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Foreslår å bygge restaurant på område for parkering ved Saligerberget.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Området er avsatt til parkering/parkeringshus. Mulig servering er plassert ved allmenning.</li> </ol>

## Oppfølging av og endringer siden vedtaket fra 1.gangsbehandling

### *Geotekniske undersøkelser Lia*

Rambøll har gjennomført geotekniske undersøkelser i Lia-området. Rapport ligger med saken som vedlegg nummer 19. Undersøkelsene konkluderte med middels faregradsklasse og risikoklasse 3 (lav risiko) og en sikkerhetsfaktor mot utrasing på over 1,4, som er over kravet til stabilitet gitt av NVE. Dette betyr at sikkerheten i utløpsområdet kan anses som ivaretatt i dagens situasjon, og det kan være mulig å etablere ny bebyggelse med boliger og forretning på Stillashustomta. Det ble ikke beregnet ny utløpsone for kvikkleireskred og hensynssone 310, ras- og skredfare, ligger derfor fortsatt inne i bestemmelser og plankart. Selv om stabiliteten er beregnet til å være god, er det fortsatt kvikkleire i området. Detaljreguleringsplaner og byggetiltak innenfor området må derfor ta hensyn til dette og det må sjekkes ut at ingen nye tiltak har redusert stabiliteten i kvikkleireområdet og om byggeområdet må tilpasses en evt. utløpsone. Nye tiltak innenfor kvikkleireområdet (utenfor planområdet) må følge NVEs retningslinjer, for ikke å forverre stabiliteten.

### *Endringer i forhold til vedtak fra 1. gangs behandling i utvalg ARESAM, 11.4.2014:*

Punkt i vedtaket:

Vedtatte endringer/tillegg	Administrasjonens kommentar i forhold til revidert planforslag.
<i>Tomta Stillashuset tas inn i kjerneområdet for sentrumsplan H.vik, under forutsetning av at grunnundersøkelser "friskmelder" området, tillates boliger på tomte (KBA område).</i>	Området er endret fra forretning (plasskrevende varer)/industri til kombinert bebyggelse/anleggsformål hvor det tillates bolig, detaljvarehandel og kontor. Tillatt BYA 50 %, maks 14 m byggehøyde. Området er ikke tatt inn i kjerneområdet for sentrum i Hommelvik da BKB18 ikke har noen sammenheng med resten av sentrumskjernen, slik det skal utvikles. Det er tatt inn krav om detaljregulering. Rekkefølgekrav for området sikrer at det ikke kan bygges ut til regulerte formål før størstedelen av BKB-områdene langs Malvikvegen i sentrum av Hommelvik er utbygd og et sterkt konsentrert sentrum er sikret. Før BKB18 bygges ut skal også Malvikvegen på bru over Homla være trafiksikkert opparbeidet med fortau/sykkelveg i tilfredsstillende bredde.
<i>Administrasjonen pålegges å finne midlertidig løsning, for planfri kryssing av jernbane i påvente av permanent undergang ved "allmenning". Skisseløsning legges fram i forbindelse med kommunestyrets behandling.</i>	En midlertidig løsning for kryssing av jernbanen over til Moanområdet kan bli omtrent like dyr som en permanent løsning. Utforming av planfri kryssing av jernbanen over til Moansida løses best i detaljplanlegging av hele området, inkludert jernbanens område. Bestemmelse som låser løsning til undergang er endret. Denne kan nå løses som enten under- eller overgang. Planfri kryssing av jernbane skal orienteres direkte

	<p>mot almenning o_SGT1. Om planfri kryssing anlegges som undergang skal denne være fortrinnsvis minimum 12 meter bred, med jevnlig lysnedslipp, eller lyssettes slik at det gis inntrykk av nedslipp av dagslys. En viktig føring for senere detaljregulering av planfri kryssing er at denne ikke skal ødelegge siktlinjer vist i estetisk veileder som følger planforslaget som utvidede retningslinjer for utbygging i Hommelvik sentrum. Spesielt gjelder dette siktlinje mellom Johan Nygaardsvolds gate og allmenningen mot fjorden.</p>
<p><i>Administrasjon legger fram intern utredning vedr. mulig press på skoler. Utfordringer vedr. trafiksikkerhet, offentlig tjenesteyting m.l.</i></p>	<p>Dette er tidligere vurdert i planprosessen. For barneskole er det satt av et større område for å dekke økt behov. For ungdomsskolen er det opplyst at det ikke behøves større areal. I forslag til ny sentrumsplan er areal for gående og syklende, samt frisiktsoner lagt inn. Generelt vil økningen i press på ulike tjenester og tilbud i kommunen øke gradvis og over tid, noe som gir kommunen mulighet til å innrette og tilpasse tilbudene etter etterspørselen.</p>
<p><i>Parkeringsbestemmelsene endres tilsvarende kravene for Sandfjæraområdet. Det kan fortsatt løses gjennom fri kjøpsordning (offentlig parkeringshus).</i></p>	<p>Rådmannen fremmer opprinnelig forslag da tilgjengelighet til kollektivtrafikk er veldig bra i Hommelvik. For høye parkeringskrav er også kostnadsdrivende og kan føre til mindre vilje til å starte opp nye utbyggingsprosjekt i Hommelvik.</p>

*Andre endringer siden forrige behandling i planutvalget (ARESAM):*

Formålsbenednelser er endret i henhold til sentrale krav.

Planfri kryssing av jernbanen er tatt ut av planforslaget. Denne skal løses i detaljreguleringsplan som ser stasjonsområdet og områder på Moan under ett. Området ligger også som båndleggingszone i påvente av Jernbaneverkets planarbeid med nytt dobbeltspor. I videre detaljregulering av området vil det være viktig å se på den planfrie kryssingen i forhold til byggeområdene på Moan i sammenheng med eventuelle endringer på stasjonsområdet. Videre detaljregulering av Moan og stasjonsområdet kan åpne for gode løsninger for kryssing kombinert med bebyggelse på en eller begge sider av jernbanesporet i fremtiden.

Administrasjonen har, sammen med Jernbaneverket ikke funnet det mulig å finne en god midlertidig løsning for planfri kryssing av jernbanen i påvente av planfri kryssing ved allmenningen. Det har også vist seg at en midlertidig løsning i form av bru istedenfor undergang ikke vil bli vesentlig rimeligere enn en permanent løsning. Stipulerte tall for Hommelvik viser at kostnadsbilde om en velger bru eller undergang er forholdsvis likestilte. Disse tallene bygger på et prosjekt fra Løten hvor det var regnet på både gangbro og undergang. En undergang på 10 x 2,5 x 50 meter ble for Hommelvik, tidlig i 2014, stipulert til å koste ca. 70 millioner. Bru med trapper og heis havner på omtrent samme sum. Rådmannen foreslår derfor at midlertidig løsning må løses i forhold til en detaljregulert situasjon hvor en eventuell bru kan bygges sammen med

ny bebyggelse og dermed redusere negative virkninger ei bru vil ha for utsyn og kontakt mellom Hommelvik sør for jernbanesporet og sjøen. Mulighetene for å anlegge en midlertidig kryssing av jernbanesporet synes også å vanskeligjøres av båndleggingssonen rundt stasjonsområdet. Som en del av arbeidet med å løse innsigelsen jernbaneverket hadde til planforslaget, er denne utvidet til å gå noe lengre øst. utfordringer med å få på plass en god utbyggingsavtale før jernbaneverket har kommet lengre med sitt arbeid med dobbeltspor gjør det komplisert å få dette på plass nå. Jernbaneverket kan først etter arbeidet med kommunedelplan for dobbeltspor si mer om hvordan spor og stasjonsområde bør utformes og finansieres.

Administrasjonen fremmer opprinnelig parkeringskrav slik det ble presentert til 1. gangs behandling i utvalg ARESAM. Dette begrunnes med at et høyere parkeringskrav ikke er blitt bredere politisk behandlet. Fra utbyggingsinteresser er det også kommet ønsker om reduserte krav til antall parkeringsplasser i fremtidige prosjekter. Krav til antall parkeringsplasser er styrende for hvor mange arbeidsplasser og boligenheter som kan bygges innenfor et område og et for høyt krav ses som uheldig i utbyggingsprosjekter. Rådmannen presiserer at det ikke er antall plasser til parkering i Hommelvik som er problemet i dag, men tilgangen til disse. Om det innføres parkeringsregulering vil parkeringsproblemene slik de oppleves i dag kunne reduseres i fremtiden.

Område for naust nord for jernbanen har fått tillegg til bestemmelsen slik at det fremgår hvor naust skal plasseres.

For mer detaljer og bakgrunn for planarbeidet henvises det til vedlagt planbeskrivelse, samt saksframlegget fra 1.gangsbehandling.

#### *Endringer plankart*

- Stillashustomta, Liavegen 2A, tatt inn som BKB-område (kombinert bebyggelse og anleggsformål).
- H320, faresone flom, tatt inn for flomvegene for Mobekken og Sandmarkbekken.
- Området ved jernbanestasjonen er endret. Hele området er nå benevnt som o\_SB4.
- Det er lagt inn byggelinjer på Moan.
- Hensynssone H730 er lagt inn over gravhaug i område B21. I henhold til krav fra Sør-Trøndelag fylkeskommune.
- Senterlinje er tatt inn for å tydeliggjøre spormidtd jernbane.
- Båndleggingssonen H710\_1 (båndlegging for regulering etter PBL) er noe utvidet østover.
- Jernbaneformål er justert inn på annen veggrunn teknisk, øst for Homla.
- o\_SPA10 (innfartsparkering øst i planområdet) er redusert noe etter samråd med Jernbaneverket. Område for innfartsparkering kan fortsatt opparbeides slik tanken var i planforslaget til 1. gangs behandling, men den delen som nå er lagt under jernbaneformål må bygges etter dispensasjonssøknad. Reduksjonen grunner i Jernbaneverkets behov for å sikre areal til riggområder for arbeid på jernbanen i forbindelse med etablering av dobbeltspor.
- Plankart viser nå tre reguleringsnivåer; over-, under- og på grunnen.
- Mindre rettinger.

#### *Endringer i bestemmelsene*

Endringer i bestemmelsene (alternativ 1 og 2) vises i vedlegg nummer 3 og 4. Endringer vises med annen farge enn svart og med overstrykninger.

### *Endringer i andre dokument som følger planen*

ROS-analyse er endret. Risiko og sårbarhet knytta til jernbane er påvist og det er beskrevet hvordan/hvilke bestemmelser som hensyntar risiko. ROS-analysen er også oppdatert i forhold til den gjennomførte geotekniske undersøkelsen i Lia.

Da planbestemmelser og plankart er endret til 2. gangs behandling er også planbeskrivelsen revidert. Revisjon er gjort av Asplan Viak på bakgrunn av nye bestemmelser og plankart. Det er og gjort endringer av mindre art i estetisk veileder.

## **Vurdering**

### *Høyder*

Mange høringsuttalelser har omhandlet tillatte byggehøyder i planforslaget. Noen har vært negative til de høydene som er satt, mens andre har kommet med ønske om større høyder. Rådmannen fremmer planforslaget med de høydene som ligger inne fra første gangs behandling, med en dobling av byggehøyden på BKB18 (Stillashustomta), fra 7 til 14 meter. Byggehøyden ble her satt på grunn av endret arealbruksformål. For området ligger det krav i bestemmelsene om detaljregulering, hvor virkning av bebyggelse på tomte må vises. I forhold til ønske om høyere byggehøyde innenfor de andre byggeområdene, er det mulig at høyder kan endres i en senere detaljreguleringsplan, etter grundige vurderinger. Om byggehøyde skal økes i en senere detaljreguleringsplan må dette behandles i kommunestyret og forslagsstiller må vise hvordan økt byggehøyde vil påvirke området rundt. Økning i tillatt høyde på nye bygg er vurdert fram mot 2. gangs behandling, men det kan være vanskelig å styre en god utvikling av større områder i en områdereguleringsplan av dette omfanget. Detaljregulering kan vise like gode løsninger som områdeplanen, men med høyere tillatt byggehøyde, hvor det tas hensyn til resten av Hommelvika, med plassering av bygg, avtrapping av høyder, siktlinjer osv.

### *Stillashustomta (BKB18)*

I 1. gangs behandling av planforslaget ble det vedtatt av utvalg ARESAM å endre formål på BKB18 (Stillashustomta), fra forretning/industri til kombinert bebyggelse og anleggsformål. Dette er nå fulgt opp i plankart og bestemmelser. For området er det lagt inn en utnyttelsesgrad på 50 % BYA og maks byggehøyde 14 meter. Vedtaket om å regulere Stillashustomta til BKB-område er ikke i tråd med premis for utarbeidelse av sentrumsplanen og er potensielt uheldig for utvikling av en kompakt sentrumsutvikling i Hommelvik. En såpass langstrakt sentrumskjerne som ville vært en følge av å ta inn området innenfor sentrumskjernen vil stykke opp sentrumsutviklingen i Hommelvik og avstandene vil bli såpass store at flere da vil bruke bil for transport innad i sentrumskjernen. Sett ut i fra trafiksikkerheten i området, med en større utbygging øst for Homla, vil strømmen av fotgjengere og syklister på brua over Homla øke. Det er derfor tatt inn rekkefølgekrav som ikke tillater utbygging av området før fortau/sykkelveg på brua er opparbeidet i tilfredsstillende bredde. For å sikre at utviklinga av en kompakt sentrumskjerne skal foregå så sammenhengende som mulig er det også tatt inn at BKB18 ikke bygges ut før størstedelen av BKB-områdene langs Malvikvegen i sentrum av Hommelvik er utbygd og et sterkt konsentrert sentrum er sikret. En utbygging med bolig og forretning på Stillashustomta kan også øke attraktiviteten for forretninger i Hommelvik og trekke flere handlende til Hommelvik sentrum. Området kan forøvrig gi plass for butikker som krever større arealer enn det som er mulig inne i den tette sentrumskjernen.



### *Plassering av nytt renseanlegg*

I løpet av høringsperioden har to alternative plasseringer for nytt renseanlegg vært lagt ut. Alternativ 1 og 2 (se vedlagte plankart, vedlegg 5 og 6). Det er kommet inn uttalelser som omhandler plasseringen.

De som i uttalelse har uttalt seg nøytralt/sidestiller de to alternativene, om alternativ plassering 1 eller 2 er: Sør-Trøndelag Fylkeskommune og Malvik båtforening.

For alternativ 1: Beboere på underskrevet liste fra Nygårdsveien, Nygårds Allé, Steinalderveien og Holmenkollveien.

For alternativ 2: Brukerutvalget i Malvik kommune. Solbakken vel.

Før arbeidet med ny sentrumsplan tok til forelå det en eldre reguleringsplan som anga tomt til renseanlegg på Nygården. I planforslaget som lå til høring er dette vist i kart og bestemmelser til alternativ 1. Det viste seg at reguleringsplanen inneholdt mangler som tilsa at kommunen ikke kunne bygge etter denne planen. Alternativ plassering av renseanlegg er derfor tatt inn i dette planarbeidet for å vurdere om en alternativ plassering av renseanlegget er mer hensiktsmessig (vist med bestemmelser og plankart alternativ 2). I planforslag til ny sentrumsplan er det tatt inn grad av utnytting og byggehøyde for begge alternativene.

Om de to alternativene kan følgende sies:

- Kostnadmessig regnes alternativ 1 og 2 som tilnærmet like.
- Alternativ 1 ligger nærmere en eventuell fremtidig boligutbygging på Svartneset og Hommelvikhøgda, uten at det i dag er mulig å si nøyaktig hva det betyr kostnadmessig.
- Hvis man ser på det som en fordel å samle aktivitetene fra småbåthavna og renseanlegget mest mulig vil alternativ 2 være å foretrekke.
- Det er ikke opparbeidet fortau helt fram til avkjøring for alternativ 1 ved pumpestasjon, vist ved formålet o\_BVA2 i plankart.
- I forhold til utsikt fra eksisterende bebyggelse på Solbakken vil alternativene være tilnærmet like. Hvert alternativ vil påvirke utsynet for hver sin del av Solbakken.
- Alternativ 2 kan se ut til å gi mulighet for bedre utnyttelse av friområdet.
- Begge alternativene vil medføre at det må legges nye ledninger mellom planlagt pumpestasjon ved gamle Solbakken holdeplass og frem til renseanlegg og vil ikke påvirkes av valg av alternativ.

Et viktig moment i vurderingen av hvor renseanlegg bør lokaliseres er hvilke av alternativene som vil gi best mulig tilrettelagt friområde. I forhold til fjernvirkning vil alternativ plassering 2 vil synes mindre i dagens situasjon enn alternativ 1. I forhold til tilgjengelighet til friområdet så er det ingen av alternativene som reduserer denne. Til opplysning så er toalettfunksjon for publikum tenkt plassert som en del av pumpestasjonen, så dette vil være likt for begge alternativene. Om rådmannen skal anbefale en av de alternative plasseringene blir det alternativ 2, ut fra hensyn til friområde lenger nord mot Svartneset.

Planforslaget er meldt opp til både utvalget for areal og samfunnsplanlegging (ARESAM) og kommunestyret. Vedtaket fra utvalg ARESAM oversendes med saken for kommunestyrebehandling.

## **Rådmannens innstilling**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas reguleringsplan for Hommelvik sentrum på følgende vilkår:

Alternativ 2 vedtas. Til reguleringsplanen skal estetisk veileder, datert 26.1.2015, fungere som utdypende retningslinjer for bestemmelsene til planforslaget.

Rådmannen innarbeider endringer før vedtaket kunngjøres.

Oppdatert plankart med SOSI-fil skal leveres kommunen før vedtaket kunngjøres. .../...  
Godkjent reguleringsplan, digital (SOSI og PDF) skal leveres kommunen før vedtaket kunngjøres.

For øvrig vedtas plan og bestemmelser som forelagt.

## **Behandling i Utvalg for areal og samfunnsplanlegging - 12.02.2015**

Bernt - Ole Ravlum,(AP) fremmet utsettelsesforslag:  
*«Saken utsettes til neste møte»*

Utsettelsesforslaget enstemmig vedtatt.

## **Vedtak i Utvalg for areal og samfunnsplanlegging - 12.02.2015**

Saken utsettes til neste utvalgsmøte.

## **Behandling i Utvalg for areal og samfunnsplanlegging - 12.03.2015**

Bernt Ole Ravlum (AP), Eva Lundemo (H) fremmet følgende endringsforslag:

*«16.7 BKB 18, område øst for Homla .  
Tomta Stillashuset tas inn i kjerneområdet for sentrumsplan, H.vik.  
Det tillates bolig, detaljvarehandel og kontor på området. BYA-% fastsettes ved detaljregulering. Før BKB 18 bygges ut skal det foreligge utbyggingsavtale som sikrer tilfredsstillende løsning på alle utfordringer knyttet til trafiksikkerhet i området.  
Rekkefølgebestemmelser knyttet til utbygging av tomta, slik de framgår i forslag til sentrumsplan, tas i sin helhet ut.»*

Bernt Ole Ravlum (AP) fremmet følgende endringsforslag:  
*«Grustaket – tomt mellom Rådhuset og Selbuvegen  
Tomta skal ha status BKB – næring/tjenesteyting/bolig.»*

Bernt Ole Ravlum (AP) fremmet følgende endringsforslag:

*«Moanfjæra  
Sentrumsplanen for Hommelvik vedtas med aktuelle endringer, men vedtaket omfatter kun planområdet sør for jernbanen.  
For det øvrige området (nord for Malvikvegen vest for Homla) fortsetter planarbeider med følgende mandat:*

*En prosjektgruppe sammensatt av to representanter fra politisk nivå samt to representanter fra administrasjonen legger frem en realistisk plan for utbygging av områdene nord for Malvikvegen før sommerferien 2016. Til dette arbeidet inviteres også ROM eiendom, Hommelvik Sjøside Moan, Jernbaneverket og Malvik Næringsutvikling med hver sin representant i prosjektgruppen.*

*Prosjektgruppen velger selv prosjektleder og gruppen rapporterer til formannskapet i Malvik kvartalsvis.*

*Dersom prosjektgruppes arbeid ikke lykkes som forutsatt, legges gjeldene reguleringsplan for Moanfjæra til grunn.»*

Jahn Harry Kristiansen og Anne S. Mostervik (AP) fremmet følgende endringsforslag:

- «Parkeringsbestemmelsene endres tilsvarende kravene for Sandfjæraområdet. Det kan fortsatt løses gjennom frikjøpsordning (offentlig parkeringshus)
- Navn på bekk/vei omtalt i saksdokumentene som Sandmarkbekken rettes opp til Sandbekken og Havnevegen rettes til Øyavegen.»

#### **Utvalget fremmet følgende protokolltilførsel:**

Utvalget støtter rådmannens forslag om plassering av renseanlegg på Nygården ut fra de siste grunnundersøkelser som konkluderer med at det ikke lenger er en økonomisk risiko knyttet til forurensede masser i grunnen.

#### **Votering**

Endringsforslaget fra Ravlum og Lundemo ang. Stillashustomta, enstemmig vedtatt

Endringsforslaget fra Ravlum om Grustaket, enstemmig vedtatt

Endringsforslaget fra Ravlum om Moanfjæra, enstemmig vedtatt.

Endringsforslaget fra Kristiansen og Mostervik om parkering og vei, enstemmig vedtatt

Rådmannens innstilling med vedtatte endringer, enstemmig vedtatt.

#### **Protokolltilførselen blir med saken.**

#### **Innstilling til kommunestyret fra Utvalg for areal og samfunnsplanlegging - 12.03.2015**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas reguleringsplan for Hommelvik sentrum på følgende vilkår:

Alternativ 2 vedtas. Til reguleringsplanen skal estetisk veileder, datert 26.1.2015, fungere som utdypende retningslinjer for bestemmelsene til planforslaget.

Rådmannen innarbeider endringer før vedtaket kunngjøres.

Oppdatert plankart med SOSI-fil skal leveres kommunen før vedtaket kunngjøres. .....

Godkjent reguleringsplan, digital (SOSI og PDF) skal leveres kommunen før vedtaket kunngjøres.

For øvrig vedtas plan og bestemmelser som forelagt.

#### **Vedtatte endringer:**

##### **16.7 BKB 18, område øst for Homla .**

Tomta Stillashuset tas inn i kjerneområdet for sentrumsplan, H.vik.

Det tillates bolig, detaljvarehandel og kontor på området. BYA-% fastsettes ved detaljregulering. Før BKB 18 bygges ut skal det foreligge utbyggingsavtale som sikrer tilfredsstillende løsning på alle utfordringer knyttet til trafikksikkerhet i området. Rekkefølgebestemmelser knyttet til utbygging av tomta, slik de framgår i forslag til sentrumsplan, tas i sin helhet ut.

### **Grustaket – tomt mellom Rådhuset og Selbuvegen**

Tomta skal ha status BKB – næring/tjenestyting/bolig.

### **Moanfjæra**

Sentrumsplanen for Hommelvik vedtas med aktuelle endringer, men vedtaket omfatter kun planområdet sør for jernbanen.

For det øvrige området (nord for Malvikvegen vest for Homla) fortsetter planarbeider med følgende mandat:

En prosjektgruppe sammensatt av to representanter fra politisk nivå samt to representanter fra administrasjonen legger frem en realistisk plan for utbygging av områdene nord for Malvikvegen før sommerferien 2016. Til dette arbeidet inviteres også ROM eiendom, Hommelvik Sjøside Moan, Jernbaneverket og Malvik Næringsutvikling med hver sin representant i prosjektgruppen.

Prosjektgruppen velger selv prosjektleder og gruppen rapporterer til formannskapet i Malvik kvartalsvis.

Dersom prosjektgruppes arbeid ikke lykkes som forutsatt, legges gjeldene reguleringsplan for Moanfjæra til grunn.»

### **Parkering/korrekte navn**

- Parkeringsbestemmelsene endres tilsvarende kravene for Sandfjæraområdet. Det kan fortsatt løses gjennom frikjøpsordning (offentlig parkeringshus)
- Navn på bekk/vei omtalt i saksdokumentene som Sandmarkbekken rettes opp til Sandbekken og Havnevegen rettes til Øyavegen.»

### **Protokolltilførsel:**

Utvalget støtter rådmannens forslag om plassering av renseanlegg på Nygården ut fra de siste grunnundersøkelser som konkluderer med at det ikke lenger er en økonomisk risiko knyttet til forurensede masser i grunnen.

### **Behandling i Kommunestyret - 23.03.2015**

Bernt-Ole Ravlum (AP) fremmet følgende endringsforslag:

*«Sentrumsplanen for Hommelvik vedtas med aktuelle endringer, men vedtaket omfatter kun planområdet sør for jernbanen.*

*For det øvrige området (nord for Malvikvegen, vest for Homla) fortsetter planarbeidet.*

*Vedtatt sentrumsplan sør for jernbane bør legges til grunn for dette arbeidet.*

*Rådmannen tar initiativ til å opprette en prosjektgruppe som representerer følgende parter:*

- *Administrasjon*
- *Hommelvik Sjøside Moan*
- *Rom Eiendom*
- *Jernbaneverket*

*Ved konstituering av prosjektgruppe møter ordfører/varaordfører.*

*Det forutsettes at prosjektgruppen legger fram en realistisk plan for detaljregulering av området innen juli 2016.*

*Prosjektgruppen velger selv prosjektleder og gruppen rapporterer til hovedutvalg ARESAM i Malvik, kvartalsvis»*

Bernt-Ole Ravlum (AP) fremmet følgende endringsforslag:

Trondos/SMN bygget.

*«1. etasje på BKB9a kan midlertidig benyttes til parkering under forutsetning av at bygget utformes med tanke på at arealet senere kan endres til annen godkjent bruk.*

*Det skal settes høye arkitektoniske krav til fasadeutforming også ved utnytting til parkering.»*

Gunhild Lund Kvaale og Lill Harriet Sandaune (FRP) fremmet følgende endringsforslag:

*«Malvik kommunestyre vedtar å ta ut punkt 1. vedr. parkeringsbestemmelser i innstillingen og vedtar Rådmannens opprinnelige krav/innstilling til parkeringsbestemmelser i fremlegg til 2. gangs behandling. H.vik sentrum.*

*S 83. (Mao parkeringsbestemmelsene endres tilsvarende kravene for Sandfjæraområdet. Det kan fortsatt løses gjennom frikjøpsordning, (offentlig parkeringshus TAS UT.))*

Gunhild Lund Kvaale og Lill Harriet Sandaune (FRP) fremmet følgende endringsforslag:

*«Malvik kommunestyre striperegulerer rødt og blått området mellom barneskolen og Havnevegen. (Det området som i den gamle planen var reg. blått og i det nye forslaget foreslås reg. rødt, området fremgår tydelig på side 137 i sakspapirene)*

Gunhild Lund Kvaale og Lill Harriet Sandaune (FRP) fremmet følgende endringsforslag:

Motforslag til innstillingens pkt vedr. 16, 7 BKB 18, området øst for Homla s. 82 :

*Malvik kommunestyre vedtar at kjerneområdet for sentrumsplan Hommelvik avgrenses som vist i «estetisk veileder for Hommelvik sentrum» s. 7 med rød markering (s. 287 i sakspapirene)*

*- Som følge av dette tas tomte Stillashuset ut fra kjerneområdet og vil i planen ikke endre regulering fra dagens reg. som bygg og anleggsområde. «*

Gunhild Lund Kvaale og Lill Harriet Sandaune (FRP) fremmet følgende endringsforslag:

*«Malvik kommunestyre vedtar å ta ut punktet om Moanfjæra i innstillingen fra ARESAM, og vedtar rådmannens innstilling til 2.gangs behandling vedr. dette temaet.»*

### **Votering:**

Endringsforslaget fra Lund Kvaale og Sandaune om striperegulering området barneskolen/Havnevegen, forslaget falt med 15 mot 16 stemmer.

Endringsforslaget fra Lund Kvaale og Sandaune ang. Stillashustomta ble satt opp mot innstillingen fra ARESAM, endringsforslaget falt med 2 mot 29 stemmer.

Endringsforslaget fra Ravlum ang. grustaket ( innstillingen fra ARESAM), enstemmig vedtatt.

Endringsforslaget fra Lund Kvaale og Sandaune ang. Moanfjæra, Forslaget falt med 2 mot 29 stemmer.

Endringsforslaget fra Ravlum ang. Moanfjæra , forslaget vedtatt med 29 mot 2 stemmer.

Endringsforslag fra Lund Kvaale og Sandaune om parkering ble satt opp mot pkt. 1 i innstillingen fra ARESAM.

Endringsforslaget falt med 2 mot 29 stemmer

Endringsforslaget fra Ravlum om SMN/Trondos bygget, enstemmig vedtatt.

Innstillingen med vedtatte endringsforslag, enstemmig vedtatt.

### **Vedtak i Kommunestyret - 23.03.2015**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas reguleringsplan for Hommelvik sentrum på følgende vilkår:

Alternativ 2 vedtas. Til reguleringsplanen skal estetisk veileder, datert 26.1.2015, fungere som utdypende retningslinjer for bestemmelsene til planforslaget.

Rådmannen innarbeider endringer før vedtaket kunngjøres.

Oppdatert plankart med SOSI-fil skal leveres kommunen før vedtaket kunngjøres.

Godkjent reguleringsplan, digital (SOSI og PDF) skal leveres kommunen før vedtaket kunngjøres.

For øvrig vedtas plan og bestemmelser som forelagt, med følgende vedtatte endringer:

#### **Vedtatte endringer:**

##### **16.7 BKB 18, område øst for Homla .**

Tomta Stillashuset tas inn i kjerneområdet for sentrumsplan, H.vik.

Det tillates bolig, detaljvarehandel og kontor på området. BYA-% fastsettes ved detaljregulering. Før BKB 18 bygges ut skal det foreligge utbyggingsavtale som sikrer tilfredsstillende løsning på alle utfordringer knyttet til trafikksikkerhet i området.

Rekkefølgebestemmelser knyttet til utbygging av tomta, slik de framgår i forslag til sentrumsplan, tas i sin helhet ut.

##### **Grustaket – tomt mellom Rådhuset og Selbuvegen**

Tomta skal ha status BKB – næring/tjenestyting/bolig.

##### **Moanfjæra:**

Sentrumsplanen for Hommelvik vedtas med aktuelle endringer, men vedtaket omfatter kun planområdet sør for jernbanen.

For det øvrige området (nord for Malvikvegen, vest for Homla) fortsetter planarbeidet.

Vedtatt sentrumsplan sør for jernbane bør legges til grunn for dette arbeidet.

Rådmannen tar initiativ til å opprette en prosjektgruppe som representerer følgende parter:

- Administrasjon
- Hommelvik Sjøside Moan
- Rom Eiendom
- Jernbaneverket

Ved konstituering av prosjektgruppe møter ordfører/varaordfører.

Det forutsettes at prosjektgruppen legger fram en realistisk plan for detaljregulering av området innen juli 2016.

Prosjektgruppen velger selv prosjektleder og gruppen rapporterer til hovedutvalg ARESAM i Malvik, kvartalsvis.

**Parkering/korrekte navn**

- Parkeringsbestemmelsene endres tilsvarende kravene for Sandfjæraområdet. Det kan fortsatt løses gjennom frikjøpsordning (offentlig parkeringshus)
- Navn på bekk/vei omtalt i saksdokumentene som Sandmarkbekken rettes opp til Sandbekken og Havnevegen rettes til Øyavegen.»

**Trondos/SMN bygget.**

1. etasje på BKB9a kan midlertidig benyttes til parkering under forutsetning av at bygget utformes med tanke på at arealet senere kan endres til annen godkjent bruk.

Det skal settes høye arkitektoniske krav til fasadeutforming også ved utnytting til parkering.