

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg for areal og samfunnsplanlegging	35/22	16.06.2022

**1.gangs behandling av planforslag for Hommelvik stasjonsby****Vedtak i Utvalg for areal og samfunnsplanlegging - 16.06.2022**

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 og § 12-11 legges reguleringsplan for Hommelvik stasjonsby ut til offentlig ettersyn.
2. Høringsfrist utvides til 15.september.2022
2. Følgende vilkår skal innarbeides i plandokumentene før planen legges ut:  
Byggehøyder for felt f\_BS1 reduseres til kote 24 meter og fire etasjer.
3. Første etasje med fasade inntil offentlig veg/friområde/parkering reguleres til kombinert formål sentrumsformål/bolig innenfor boligområdene f\_BBB1-6.

I folkemøtene skal det legges til rette for innspill til hva friområdene kan inneholde.

Godkjent reguleringsplankart, digitalt (SOSI og PDF), skal leveres kommunen før forslaget kan sluttbehandles. Ber om at utskrift av gjennomført sosi-kontroll legges ved oversendelsen.

**Behandling i Utvalg for areal og samfunnsplanlegging - 16.06.2022**

Per Olav Bjørgum (MDG) fremmet følgende endringsforslag:

- *Planen for Hommelvik stasjonsby sendes ikke til høring nå, men avventes til arealplan og sentrumsplan i Hommelvik hvor stasjonsfjæra er inkludert, blir oppdatert.*
- *Høringsfrist utvides til 15.september.2022*
- *Folkemøte holdes etter at høringsinnspill og eventuelle justeringer som følge av høringsinnspill er vurdert og svart ut.*
- *Konsekvensutredning skal gjennomføres.*

Mari Bjørnstad (SP) fremmet følgende endringsforslag:

*1. Reguleringsplan for Hommelvik stasjonsby avvises. Planforslaget er ikke forenlig med eksisterende innbyggers bomiljø, livskvalitet og rekreasjonsmuligheter. Dispensasjon fra byggegrensa mot strandsonen er meget uheldig, da nærområdet rundt Stasjonsfjæra kommer til å oppleves som privatisert.*

*2. Kommunedirektøren bes sette i gang prosessen for å få området til statlig sikra friområde med tanke på å omregulere og utforme Moan til friluftsområde.*

Bernt Ole Ravlum (AP) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av AP og representanten Bøe fra SP:

*I folkemøtene skal det legges til rette for innspill til hva friområdene kan inneholde.*

Bernt Ole Ravlum (AP) fremmet følgende endringsforslag på vegne av AP og representanten Bøe fra SP:

*Første etasje med fasade inntil offentlig veg/friområde/parkering reguleres til kombinert formål sentrumsformål/bolig innenfor boligområdene f\_BBB1-6.*

Votering:

Innstillingens punkt 1 ble vedtatt med 5 mot 2 stemmer. Representantene Bjørnstad og Bjørgum stemte mot.

Som en konsekvens av dette falt punkt 1 i Bjørgums forslag og punkt 1 og punkt 2 i Bjørnstads forslag.

Endringsforslag punkt 2 fra Bjørgum ble enstemmig vedtatt.

Bjørgum trakk punkt 3 i forslaget sitt.

Endringsforslag punkt 4 fra Bjørgum falt med 2 mot 5 stemmer. Bjørgum og Bjørnstad stemte for forslaget.

Tilleggsforslag fra Ravlum ble enstemmig vedtatt.

Endringsforslag fra Ravlum ble vedtatt med 5 mot 2 stemmer. Representantene fra Bjørgum og Bjørnstad stemte mot.

Innstillingens punkt 2 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingen med vedtatte endringer og tillegg ble vedtatt med 5 mot 2 stemmer.

Representantene Bjørnstad og Bjørgum stemte mot.

#### **Kommunedirektørens innstilling:**

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 og § 12-11 legges reguleringsplan for Hommelvik stasjonsby ut til offentlig ettersyn.

2. Følgende vilkår skal innarbeides i plandokumentene før planen legges ut:

Byggehøyder for felt f\_BS1 reduseres til kote 24 meter og fire etasjer.

Godkjent reguleringsplankart, digitalt (SOSI og PDF), skal leveres kommunen før forslaget kan sluttbehandles. Ber om at utskrift av gjennomført sosi-kontroll legges ved oversendelsen.

### **Vedlegg:**

1. Plankart
2. Planbestemmelser
3. Planbeskrivelse

Andre vedlegg til planforslaget er lagt inn i innsynsløsningen [arealplaner.no](http://arealplaner.no)

### **Saksdokumenter nettet**

Planforslaget med høringsdokumenter ligger ute på kommunens innsynsløsning [arealplaner.no](http://arealplaner.no)

### **Saksdokumenter (ikke vedlagt):**

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

[Reguleringsplan for Moan og Sandfjæra](#)

[Mindre reguleringsendring for del av Moan og Sandfjæra - bru over Homla](#)

### **Sammendrag:**

Hensikten med planarbeidet er å regulere området til boligbebyggelse, friområde (på land og sjø), sentrumsformål som innbefatter boligbebyggelse, tjenesteyting, kontorer, hotell/overnatting og bevertning.

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

Det er regulert inn et næringsareal på sørsiden av jernbanen.

Planområdet er samlet 135 dekar, derav reguleres 44 dekar bebyggelse, torg og teknisk infrastruktur. Resterende areal består av friområder i sjø og på land.

Planforslaget erstatter reguleringsplan for Moan og Sandfjæra, sist endret av kommunestyret 04.06.2012 i sak 42/12 og mindre reguleringsendring for del av Moan og Sandfjæra - bru over Homla.

Planforslaget var opp til førstegangsbehandling i Aresam 07.10.2021 hvor det ble vedtatt at planforslaget ikke sendes ut på høring, men sendes tilbake til forslagstiller grunnet vesentlige endringer.

**Saksopplysninger:**

Sak: 1.gangsbehandling av planforslag for Hommelvik stasjonsby  
Formålet: legge til rette for boligbebyggelse og sentrumsformål med tilhørende infrastruktur og uterom, samt offentlig friområde og torg.  
Grunneier: Hommelvik Sjøside Moan AS, Bane NOR Eiendom AS og Malvik kommune.  
Lokalisering: Hommelvik  
Planstatus: Regulert til sentrumsformål, farled og friområde sjø i kommuneplanens arealdel. Reguleringsplaner i området reguleringsplan for Moan og Sandfjæra, sist endret av kommunestyret 04.06.2012 i sak 42/12 og mindre reguleringsendring for del av Moan og Sandfjæra - bru over Homla  
Forslagsstillerne: Planlegger: Per Knudsen Arkitektkontor AS  
Tiltakshaver: Hommelvik Stasjonsby AS

Planområdet



### **Konsekvenser for klima og miljø:**

Utbygging rundt kollektivknutepunkter og tettsteder som i Hommelvik er et viktig virkemiddel kommunene har for å redusere transportbehovet og klimagassutslipp. Nærhet til butikker, kollektivtransport, skoler og fritidsaktiviteter gjør at vi blir mindre avhengig av bilbasert transport for å nå våre daglige gjøremål. Dette bygger opp under nullvekstmålet i byveksttalen om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Ifølge klimaregnskap for Malvik kommune (kilde: miljødirektoratet) kommer størsteparten av de direkte klimagassutslippene i Malvik fra transport. Legger vi til rette for klima- og miljøvennlige transportformer er det i tråd med nullvekstmålet for personbiltrafikk og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Mindre biltrafikk vil være positivt for omgivelsene ved at det reduserer støy- og støvutslipp. I tillegg vil det være triveligere for gående og syklende å ferdes og oppholde seg i områder hvor det er mindre biltrafikk.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Utvikling i tråd med planforslaget vil medføre økte drifts- og vedlikeholdsutgifter som følge av opparbeidelse av offentlige friområder. Det er regulert inn offentlig, veg/gate, gangveger og parkeringsplasser som det vil være kostnader med å bygge og vedlikeholds- og driftsutgifter.

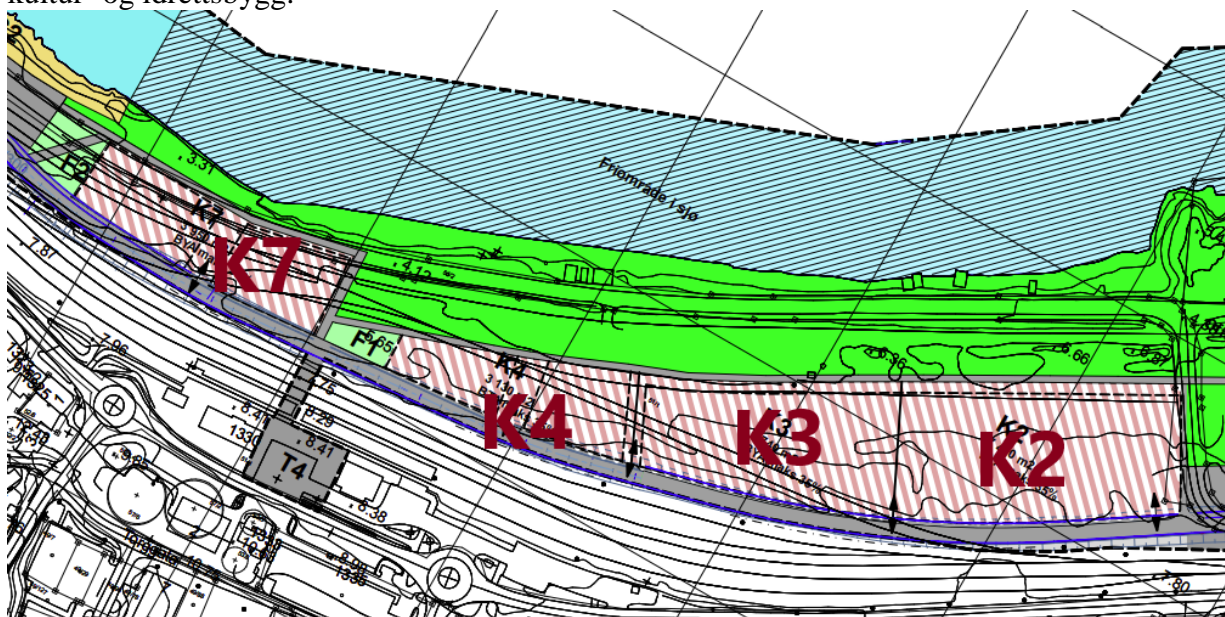
## Planstatus og overordnede føringer

Kommuneplanens arealdel har retningslinjer for planer som legger til rette for fortetting. Planforslaget ligger innenfor sentrumsformål BS3 i kommuneplanens arealdel hvor det tillates forretning, tjenesteyting og boligbebyggelse. Bestemmelser i kommuneplanens arealdel angir minimumsutnyttelse på 5 boenheter pr. dekar for sentrumsformål. Sjøarealene er i kommuneplanens arealdel regulert til farled, friområde og fiske.

Reguleringsplaner for området er reguleringsplan for Moan og Sandfjæra, sist endret av kommunestyret 04.06.2012 i sak 42/12 og mindre reguleringsendring for del av Moan og Sandfjæra - bru over Homla.

## Endringer planforslaget i forhold til eksisterende reguleringsplan for Moan og Sandfjæra

I reguleringsplanen for Moan og Sandfjæra er det regulert 12,8 daa til kombinerte formål bolig og næring i feltene K3, K4 og K7. Innenfor disse feltene er det tillatt med inntil 180 boenheter. Dette gir en utnyttelse på ca 14 boliger pr daa. I tillegg kommer eventuelt næringsareal som er tillatt innenfor disse feltene. Felt K2 er på 7,4 daa og er regulert til allmenntillegte formål som kultur- og idrettsbygg.



Utklipp av reguleringsplan for Moan og Sandfjæra

Når det gjelder byggehøyder er det tillatt med 9 meter høye bygg og en utnyttelsesgrad på  $BYA=35\%$  i reguleringsplanen for Moan og Sandfjæra. Parkeringskravene er 1 plass for boliger under 50 m<sup>2</sup> og 1,5 plass for boliger over 50 m<sup>2</sup>. 50% av parkeringen kan være på bakken.

Til sammenligning vil forslag til ny reguleringsplan åpne opp for en utbygging på ca 300 boenheter, med en utnyttelse på ca 6 boliger pr daa. Maks byggehøyde vil være kotehøyde 27,5 meter. Parkeringskravene er 0,7 plass pr. 70 m<sup>2</sup> BRA eller pr boenhet.

## Vedtak i Aresam ved førstegangsbehandlingen 07.10.2021

Utdrag fra vedtaket som ble gjort 07.10.2021 av Aresam i sak [60/21](#):

1. Reguleringsplan for Hommelvik Stasjonsby legges ikke ut til høring, men sendes tilbake til forslagsstiller grunnet vesentlige endringer.



*2. Følgende tilleggs- og endringsforslag vedtatt i utvalg for areal- og samfunnsplanlegging 07.10.21 innarbeides av forslagsstiller og legges fram for ny 1.gangsbehandling i utvalg for areal- og samfunnsplanlegging.*

Forslagstiller har med utgangspunkt i vedtaket gjort endringer av planforslaget. Forslag til endringer er beskrevet i [vedlegg 22](#).

Kommunedirektøren svarer ut 2 punkter i vedtaket som gjelder planens påvirkning på kommunens egne utviklingsprosjekter i sentrum og planens påvirkning på kommunens økonomiske risiko med utbygging av felles infrastruktur.

Punkt 1:

Kommunedirektøren vurderer at planens påvirkning på kommunens egne utviklingsprosjekter i sentrum vil være overveiende positiv. En realisering av Hommelvik Stasjonsby vil etter kommunedirektørens mening kunne virke som en katalysator for andre utbyggingsområder i sentrumskjernen av Hommelvik. Ikke bare kommunens egne utbyggingsprosjekter, nærmere beskrevet i mulighetsstudie for kommunens eiendommer i Hommelvik sentrum, men også for andre, private prosjekter på sørsiden av Malvikvegen.

Kommunedirektøren vurderer at aktivitet avler aktivitet, og ser derfor ikke planforslaget som noen trussel mot kommunens egne utviklingsprosjekter i Hommelvik. Snarere tvert imot.

Punkt 2:

Når det gjelder kommunens økonomiske risiko med utbygging av felles infrastruktur er kommunedirektøren trygg på at dette vil bli håndtert på en god og profesjonell måte gjennom gjensidig forpliktende utbyggingsavtaler. Dette gjelder både planforslaget til Hommelvik Stasjonsby og øvrige utbyggingsprosjekter i Malvik kommune.

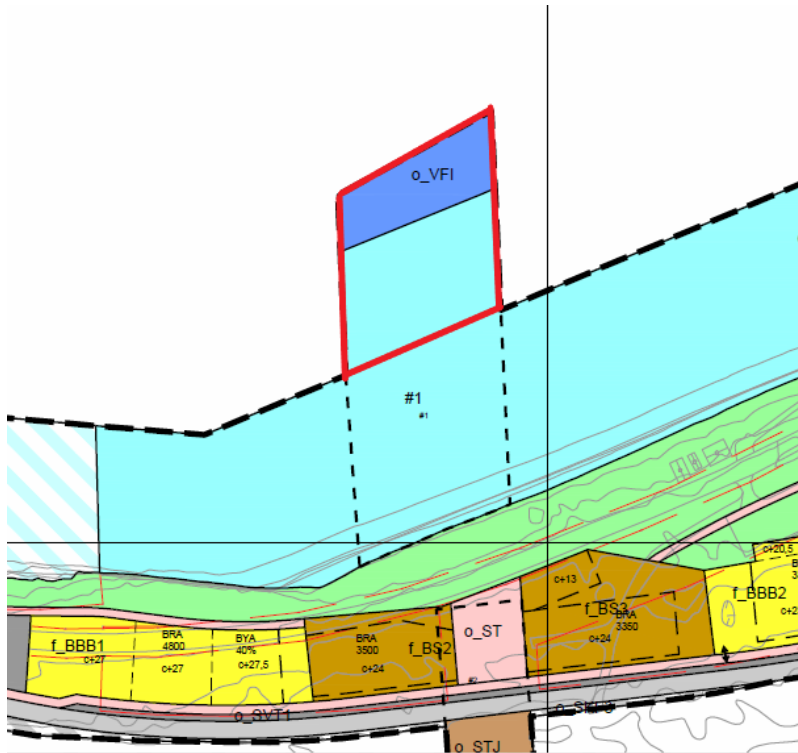
Med potensielt mange utbyggingsprosjekter gående på samme tid, vil det naturligvis kreve at kommunen samordner og koordinerer ressursinnsatsen på en effektiv og god måte.

Kommunedirektøren kan imidlertid ikke se at planforslaget fra Hommelvik Stasjonsby representerer verken større eller mindre utfordring med tanke på økonomisk risiko for felles infrastruktur, enn andre utbyggingsprosjekter i Malvik kommune.

### **Planforslaget:**

Kommunedirektøren viser til planbeskrivelsen og de øvrige dokumentene for en mer detaljert beskrivelse av planforslaget. Tiltakshaver har utarbeidet illustrasjonene med maks utnyttelse og illustrasjonene viser en mulig utbygging. Alle plandokumenter og vedlegg er tilgjengelig på denne siden [arealplaner.no](#).

Planforslaget er noe utvidet i sjøarealene i forhold til det som ble varslet ved planoppstart. Dette er gjort for å få nok dybde hvis det skal bygges stupebrygge/pir i fremtiden. Utvidelse merket med rødt.



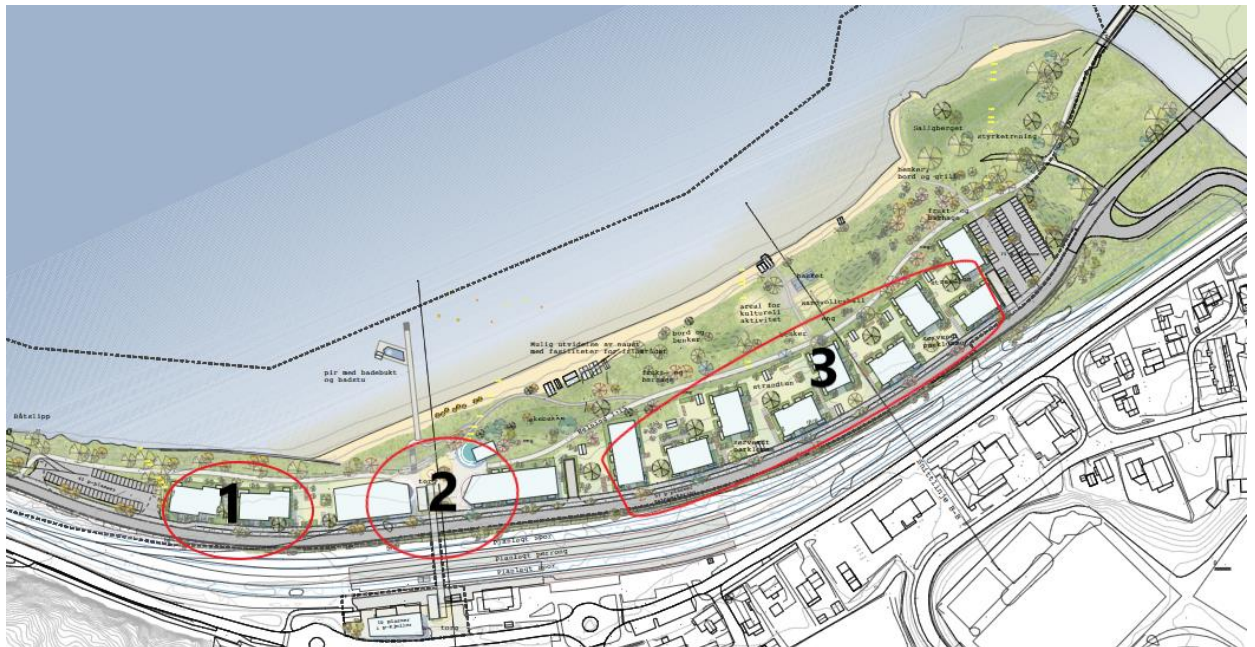
Bilde 1: Utvidelse av planområdet markert med rødt.

Hovedformålene som reguleres i planforslaget er sentrumsformål, boligformål, torg, friområder, veg, parkering og fortau.

I Sentrumsformålet inngår bevertning, næring, mm og er konsentrert ved strandtorget (felt o\_ST) og tverrforbindelsen (felt o\_STJ) over jernbanen. Torget er foreslått plassert mellom sentrumsformålene BS2 og BS3 (se felt 2 i bilde 2 under) og vil være i forlengelsen av overgangen.

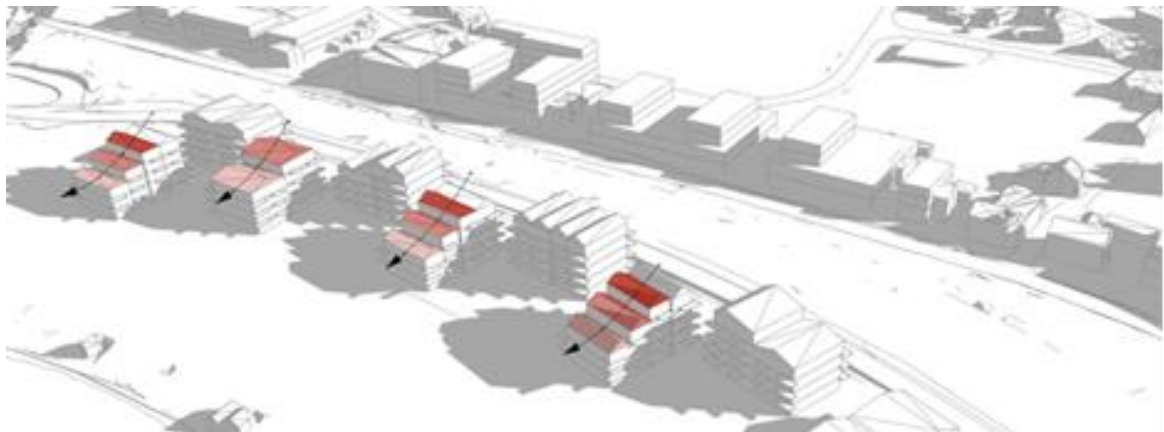
Boligbebyggelse er regulert øst og vest for sentrumsformålet (se felt 1 og 3 i bilde 2 under) Uteareal som ligger i tilknytning til boligbebyggelsen er organisert rundt gårdsrom, som forslagstiller har kalt strandtun. Boligbebyggelsen i vest og rundt strandtorget er tettere utnyttet, og har mindre uterom i nærheten.





*Bilde 2: Felt 1 er område med tettere og høyere bebyggelse. Felt 2 er møteplassen strandtorget. Delt 3 er boligområder med strandtun.*

Planforslaget regulerer for maksimalt 28.000 m<sup>2</sup> BRA bebyggelse innenfor planområdet. Boligbebyggelsen utgjør ca. 85% av dette. Planavgrensningen, markert som sentrumsformål i kommuneplanens arealdel, vil gi en utnyttelse på ca. 6 boenheter pr. dekar. Med det som er planlagt til bolig/sentrum/torgformål vil det gi en utnyttelse på ca. 15 boenheter pr. dekar. Byggehøydene varierer fra 2-8 etasjer. Boligblokkene er planlagt med en høyde på 3,15 meter per etasje. Der hvor det er sentrumsbebyggelse med næring er etasjehøyden 3,5 meter. I planforslaget er det høyest bebyggelse i øst og vest. Planforslaget tillater både flatt tak og saltak. Ved saltak tillates det mønehøyde 2,5 meter over gesimshøyde.



*Bilde 3: Illustrasjon over variasjon i byggehøyder øst i planområdet.*

#### Påvirkning på nærområder

Utbygging i tråd med planforslaget vil være synlig fra dagens sentrum og gi en økning i boligbebyggelsen i Hommelvik. Illustrasjoner fra tiltakshaver viser fra forskjellige punkter i Hommelvik hvordan utsikten endres som følge av planforslaget. Siktrum fra områderegulering for Hommelvik sentrum er ifølge illustrasjoner fra tiltakshaver videreført i planforslaget.

Illustrasjoner under fra planforslaget viser tre situasjoner: nr. 1: dagens situasjon, nr. 2: utbygging i tråd med planforslaget til Hommelvik stasjonsby og nr 3: utbygging i tråd med områderegulering for Hommelvik sentrum.



F3 fra Nessabakken, dagens situasjon



F3 fra Nessabakken, Hommelvik stasjonsby



F3 fra Nessabakken med regulert bebyggelse fra sentrumsplanen

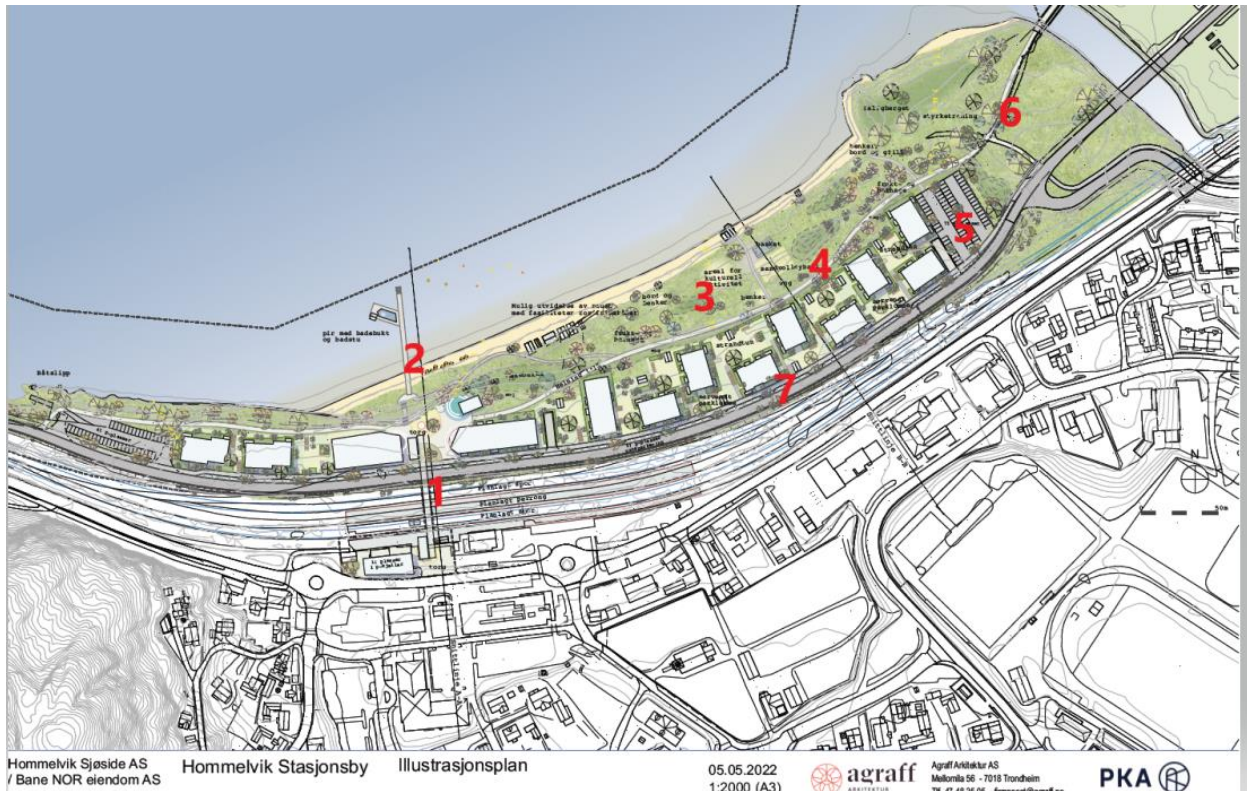
I planforslaget er det bestemmelser om estetisk utforming av møteplasser og uterom. Det skal foreligge en estetisk redegjørelse ved rammetillatelse for nye bygg som skal vurdere tiltakets estetiske sider i forhold til selve tiltaket, de nære omgivelsene og fjernvirkning.

### Rekkefølgebestemmelser

For å gjennomføre planforslaget er det flere større tiltak som må være gjennomført. Disse tiltakene er tatt inn som rekkefølgebestemmelser og skal oppfylles før det gis brukstillatelse til ny bebyggelse. Nummerering under viser beliggenhet av tiltakene og er ikke en prioritert rekkefølge:

- Tverrforbindelsen over jernbanen ved Hommelvik stasjon (1).
- Pir (2).
- Opparbeidelse av offentlig friområde (3).
- Gangforbindelse gjennom området (4).
- Opparbeide offentlig parkering for brukere av friområdene (5).
- Strøkslekeplass beliggende i området Saligberga (6).
- Ny Havneveg med fortau (7)





Hommelvik Sjøside AS  
/ Bane NOR eiendom AS

Hommelvik Stasjonsby

Illustrasjonsplan

05.05.2022  
1:2000 (A3)

agraff  
ARKITEKTUR

Agraff Arkitektur AS  
Melkoria 56 - 7018 Trondheim  
TW 47 48 06 06 - f.romarut@agraff.no

PKA

Bilde 2: Omtrentlig plassering av tiltakene det er rekkefølge bestemmelser til.

### Tverrforbindelse

For å knytte nord- og sørsiden av jernbanen sammen, er det foreslått bro over jernbanen tilrettelagt for gående og syklende. Den vil være universelt utformet med heis og trapp på hver side.

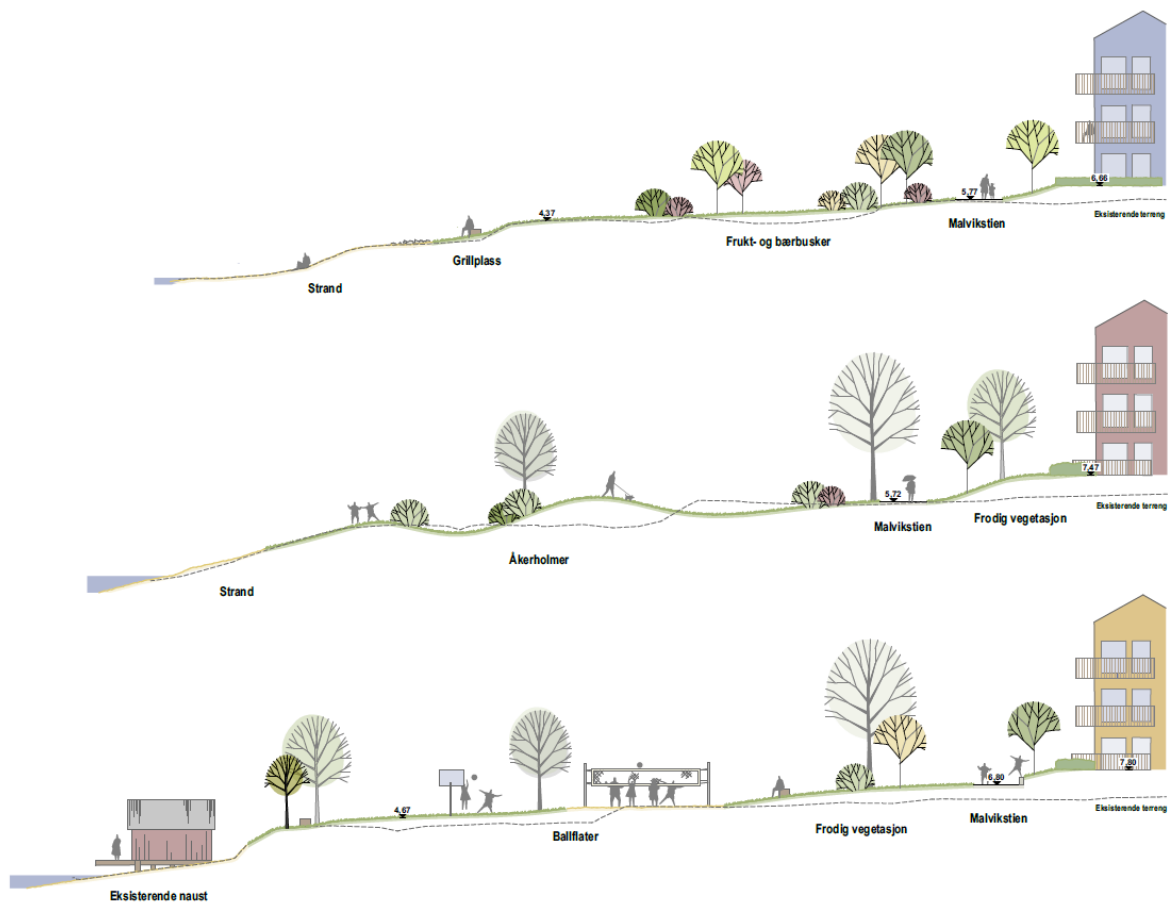
### Sykkel og gange

I planforslaget er det regulert inn fortau og gangveg/sti gjennom planområdet. Disse skal koble seg på eksisterende gangveger. Overgangsbru over jernbanen gjør det mulig for gående og syklist å krysse jernbanen.

### Friområde, uteoppholdsareal, torg og strøkslekeplass

I planforslaget er det regulert offentlig friområde i arealene nærmest sjøen. I krysningspunktet mellom Malvikstien og overgangen over jernbanen er det planlagt et uterom/møteplass (strandtorget), som knytter sammen offentlige formål på bakkeplan med friområdet og sjøen. Strøkslekeplassen er ikke regulert inn, men tatt med som rekkefølgebestemmelse med plassering ved Saligberget.

Mellom det offentlige friområdet og private/fellesområder som hører til bebyggelsen er det foreslått markerte overganger for å sikre at det offentlige friområdet oppleves tilgjengelig og allment for alle, ikke privatisert, samt sikre at boligernes fellesområder kjennes trygge og oversiktlige for beboerne. I planforslaget er det bestemmelser om at det skal etableres en tydelig grense mellom boligområde og friområde. Uteoppholdsareal for bebyggelsen skal opparbeides i direkte nærhet til boligene. Planforslaget tillater at 1/3 av uteoppholdsarealkravet til boligene kan regnes inn i det offentlige friområdet.



Bilde 3: Forslag til hvordan vi kan sette grenser mellom private og offentlige områder.

### Ny Havneveg

Havnevegen foreslås flyttet lenger sør mot jernbanen i forhold til dagens plassering. Den er planlagt utformet som gate med bane for veg, gang- og sykkelveg, gateparkering og grønnstruktur.

### Støy

Mesteparten av den planlagte bygningsmassen ligger ifølge støyutredningen delvis i gul støysone. Støyrapporten viser at byggene har tilgang til uteareal med tilfredsstillende støynivå.

### Overvann

Når det gjelder overvannshåndtering er det foreslått at utbygger må oppfylle krav om blågrønn faktor på 0,5. Blågrønn faktor er et verktøy som skal bidra til at overvann håndteres lokalt og integreres i grøntområder der det er mulig.

### Trafikk og adkomst

Kjøretøy vil ha adkomst til planområdet via Øyavegen eller dagens Havneveg. I mobilitetsplanen er det gjort beregninger av framtidig trafikk og kapasiteten på vegnettet er vurdert til å være god nok for å kunne håndtere den økte trafikken. Forlengelsen av Havneveien mot vest inkluderer fortau gjennom planområdet.

Overgangsbru for gang og sykkeltrafikk over jernbanen til Hommelvik stasjon skal bygges sammen med første byggetrinn. Overgangsbrua bygges med heistårn på begge sider av sporene og skal være universelt utformet.

I planforslaget er det fortau som kobler seg sammen med eksisterende fortau langs Havnevegen.

### **Samråd og medvirkningsprosess**

Oppstartsmøte ble avholdt 11.11. 2020.

Varsel om oppstart 05.12.20, med frist for innspill 12.01.21.

Innspill som er kommet til varsel om planoppstart ligger i vedleggene *02 innspill* og *03 tilbakemelding på innspill* på [denne siden arealplaner.no](https://denne.siden.arealplaner.no)

### **Vurdering:**

Området til planforslaget for Hommelvik stasjonsby er i kommuneplanens arealdel avsatt til sentrumsformål sone A med krav om høy utnyttelse og byggehøyder fra 3 til 6 etasjer. Planforslaget utfordrer føringene gitt i KPA med å gå opp til 8 etasjer lengst vest i planområdet. Planforslaget følger opp føringer i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging om at kommunene må legge særlig vekt på høy arealutnyttelse i tettsteder og kollektivknutepunkt og samtidig ta hensyn til uteområder. Planforslaget støtter opp om målsetningene i byveksttalen om at framtidig transportvekst skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

#### Vurdering i forhold til arealformål gjeldende reguleringsplan

Når det gjelder areal som i reguleringsplanen for Moan og Sandfjæra er avsatt til kultur og idrettsbygg er kommunedirektørens vurdering at det ikke er behov for å regulere inn areal til kultur og idrett da det er bygget nytt kulturhus og avsatt areal til idrettshall ved dagens idrettsområde i Hommelvik.

#### Påvirkning på nærområder

Møtet mellom nye utbyggingsprosjekter og det eksisterende stedet eller nabolaget gir både muligheter og utfordringer. Nye prosjekter kan nyte godt av eksisterende kvaliteter i området, men må samtidig tilføre nye kvaliteter til et område. Høyere utnyttelse i sentrumsområder kan være med på å bevare landbruks/friluftsområder andre steder ved at utbyggingspresset på disse områdene minimeres. Det kan samtidig medføre press på grønne lunger, områder for lek og turområder.

Utbygging av Moan vil påvirke sentrum av dagens Hommelvik. Det vil føre til flere folk i sentrum og mer ferdsel. Områder bygges ned og det blir høyere og større bebyggelse enn det er i dag og det visuelle inntrykket vil forandres. Friområder vil bli lettere tilgjengelig og mer tilrettelagt for allmennheten enn de er i dag.

Når det gjelder påvirkningen på småhusbebyggelsen og områdene som er avsatt til hensynssone for bevaring av kulturmiljø i Hommelvik vil områdereguleringen for Hommelvik sentrum i større grad påvirke disse områdene enn utbygging på Moan. Mellom disse områdene ligger den planlagte bebyggelsen i områdereguleringen for Hommelvik, Malvikvegen og jernbanen. Eksisterende og den nye bebyggelsen langs Malvikvegen vil i større grad bli påvirket av utbygging på Moan.

Planforslaget tillater bygg opptil 8 etasjer. Hvis vi ser på byggehøydene som ble vedtatt i områderegulering for Hommelvik sentrum går de opptil 14 meter høye bygg med fire etasjer. Dette er for øvrig fraveket i detaljregulering for Hyggen hvor det er tillatt bygg opptil 18,5 meter og for Hommelvik Panorama hvor det er tillatt fem etasjer.

Bebyggelsen vest i området er foreslått høyere utnyttet. Dette forutsetter at krav til sol/skygge og uteoppholdsareal og kvaliteten på disse blir ivaretatt.

Illustrasjoner i vedlegg 07 og 23 på denne siden arealplaner.no viser at bygging i tråd med både planforslaget for Hommelvik stasjonsby og områderegulering for Hommelvik sentrum vil gi mindre utsikt mot sjøen.

Tilgang til natur- og friområder er viktig for befolkningen i Malvik. Utbyggingen av Moan er både utfordrende og et positivt bidrag til dette. Utfordrende på grunn av at bebyggelsen ligger i nærheten av friområdene og at det derfor kan virke privatiserende for de som bruker friområdene og omvendt ved at de som flytter inn får et friområde i nærheten. Det positive er at friområdene blir større, mer opparbeidet og tilgjengelige for flere.

Erfaringer fra andre steder har vist at med et stort, aktivt friområde i umiddelbar nærhet til boligområdet, har det vært særlig viktig med et tydelig skille på hva som er offentlige områder og fellesområder tilknyttet boligområder. Kommunedirektøren er enig i at det må etableres tydelige skiller mellom de offentlige og private/felles uteområdene til boligbebyggelsen.

### Støy

Uteareal som ligger i gul støysone kan ikke regnes med i kravet til uteoppholdsareal uten støyskjerming.

### Rekkefølgebestemmelser

Planforslaget sikrer blant annet opparbeidelse av friområder med parkeringsplass, torg, gangbro over jernbanen, pir og strøkslekeplass. Videre skal planer for utforming av friområdene, strøkslekeplass og Havnevegen godkjennes av kommunen. Det er bestemmelse om at det skal foreligge en estetisk redegjørelse ved søknad om rammetillatelse. Disse bestemmelsene er tatt med for å sikre at kvaliteten på de bygde omgivelsene følges opp av kommunen i den videre detaljplanleggingen.

### Lekeplasser og møterom

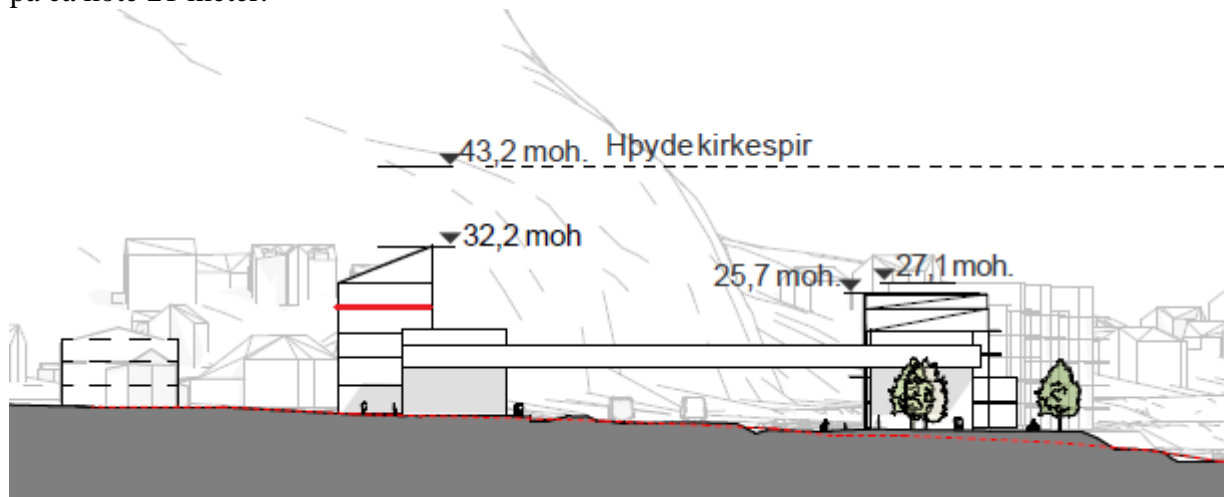
Strøkslekeplass skal opparbeides på Saligberget. Dette er tatt inn som rekkefølgekrav og beskrevet i planbeskrivelsen. I tillegg til at saligberget er regulert til friområde i dette planforslaget er det regulert til friområde i tilgrensende reguleringsplan. På strøkslekeplassen kan det tilrettelegges for mer plasskrevende og støyende aktiviteter enn på friområdene som ligger nærmere den fremtidige bebyggelsen.

### Reguleringsplan for Moan og Sandfjæra

Når det gjelder den nåværende reguleringsplanen for Moan og Sandfjæra kan det etter Kommunedirektørens oppfatning være utfordrende å gjennomføre denne slik den foreligger i dag. Med økningen av antall boenheter til 180 boenheter sett i sammenheng med grad av utnytting på BYA=35%, byggehøyder på 9 meter og at det tillates stor andel av bakkeparkering som ligger i reguleringsplanen for Moan, kan det være vanskelig å få til gode bo- og uteområder.

### Næringsareal på sørsiden av jernbanen

I planforslaget er det regulert inn næringsareal på sørsiden av jernbanen med foreslått byggehøyde på kote 32,5 og 6 etasjer. Dette området er ikke direkte knyttet til utbyggingen av Moan, men er tatt med inn i planforslaget. Kommunedirektøren foreslår at byggehøyden reduseres til maks 4 etasjer og med en kotehøyde på maks 24 meter. Dette vil være i tråd med de politiske føringene som ble gitt til prosjektet for Hommelvik sentrum og som grenser til område f\_BS1 hvor det er foreslått 3-4 etasjer på tomte til «herredshuset». Dagens bygg har en mønehøyde på ca kotehøyde fra 14 til 17 meter. Dagens høyde på «herredshuset» er på ca kote 21 meter.



Bilde 6: Rød markering viser 4 etasjer på felt f\_BS1

Samlet sett er kommunedirektøren positiv til grepene som planforslaget legger opp til. Dette betyr blant annet høy utnyttelse, nærhet til kollektivtransport, opparbeidelse av friområder, bebyggelsesstrukturen og koblingen til sentrum i Hommelvik med overgang over jernbanen. Dette begrunnes i de punktene som er kommentert over, både med hensyn til miljø, klima og jordvern for å nevne noe av det mest sentrale. Samtidig ser kommunedirektøren at det kan være utfordrende når det bygges ut områder sentralt i Hommelvik. Det vil endre sentrum betydelig og påvirke mange, både dagens innbyggere, fremtidige innbyggere og andre som har sine gjøremål i Hommelvik. Ulike kryssende interesser vil ha forskjellig syn. Der noen vil synes dette er utvikling, spennig og riktig, vil andre se utbygging i sentrumsområdene som ødeleggende. Dersom en klarer å se dette som en styrke for å utvikle og ikke et problem, vil muligheten for å finne gode løsninger som de aller fleste i ettertid synes er et pre for Hommelvik være godt til stede. Det er derfor særdeles viktig at kommunen, innbyggere og tiltakshavere samarbeider om å skape områder med god kvalitet for dagens og fremtidige innbyggere i Hommelvik.

### Medvirkning

Kommunedirektøren foreslår at det i høringsperioden gjennomføres folkemøte med presentasjon av planforslaget.

Anne Irene Enge  
kommunalsjef

Per Ottar Brattås  
rådgiver arealplan