

# Planinitiativ detaljregulering av gang- og sykkelveg langs fv. 950 – Homla bru, Malvik Kommune

<b>Planinitiativ for</b>	Gnr/bnr 1950/18 (og 57/264 samt private grunneiere blir berørt av planinitiativet) / Fv.950/ Homla bru, Hommelvik, Malvik kommune
Forslag til plannavn	GSV – Homla bru, Malvik kommune
Utarbeidet av	Trøndelag Fylkeskommune
Datert	24.10.2023

## Ansvarlige

Plankonsulent/ fagkyndig	Firma	Trøndelag Fylkeskommune
	Kontaktperson	Siri Solem
	E-post	sirsol@trondelagfylke.no
	Telefon	41237267/74174188
Forslagstiller	Firma	Miljøpakken
	Kontaktperson	Knut Forsmark
	E-post	knufor@trondelagfylke.no
	Telefon	97127331/74179063
Hjemmelshaver	Navn	Trøndelag Fylkeskommune
	E-post / Telefon	sirsol@trondelagfylke.no

Statlige og regionale ressurser	Malvik kommune
<a href="#">Temaside for utarbeidelse av plankart</a>	<a href="#">Arealplaner og planinnsyn</a>
<a href="#">Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging</a>	<a href="#">Kommuneplaner og styringsdokumenter</a>
<a href="#">Statlige planretningslinjer (SPR)</a>	Mal planbestemmelse
<a href="#">Reguleringsplanveileder</a>	Mal planbeskrivelse
<a href="#">Byvekstavtale<sup>1</sup></a>	

## 1 Formålet med planen

Hensikten med planarbeidet er å sette av areal til gang- og sykkelveg langs fv.950, parallelt med dagens kjørebri over elva Homla. Hovedmålet er å «bedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for gående- og syklende gjennom Hommelvik sentrum»

<sup>1</sup> Det er et mål (nullvekstmålet) at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, jf. Nasjonal transportplan 2018-2029. Byvekstavtalen er et virkemiddel for å nå dette målet. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

## 2 Planområdet og omgivelsene

### Planavgrensning og lokalisering

Homla bru er en del av fv. 950 og ligger sentralt i Hommelvik sentrum. Brua binder sammen boligområdene på nord-østsiden av elva Homla med sentrum mht. Biltrafikk. Strekingen mangler en tilfredsstillende løsning for gående og syklende.

Planområdet vil ved oppstart omfatte areal både på sør-, øst- og vest- for dagens kjørebru over Homla. Planområdet omfatter et areal til utbygging av selve gang- og sykkelbrua. Dette arealet har en total størrelse på ca. 21 150 m<sup>2</sup>.

### Beskrivelse planområdet

Fv. 950 – Malvikvegen har gnr/bnr 1950/18 og Trøndelag Fylkeskommune er grunneier. Areal utover dette eies av Malvik kommune. I tillegg berører planområdet private grunneiere.

Som vist i figur 1 under, består områdene rundt Homla bru av arealer til transport, boligbebyggelse, næring, offentlig- og privat tjenesteyting og undervisning/barnehage.

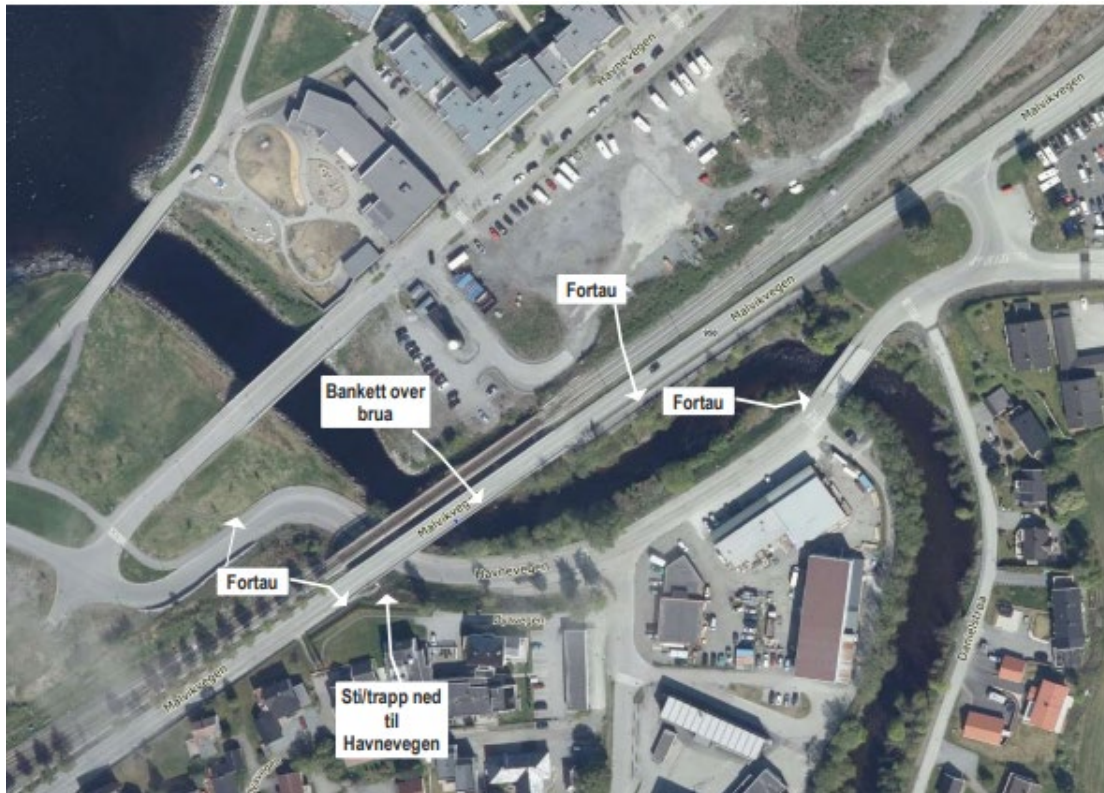
Parallelt med fv. 950 ligger Nordlandsbanen. Fv. 950 og Nordlandsbanen gir en bred transportkorridor gjennom Hommelvik sentrum.



Figur 1: Dagens arealbruk. Kilde SSB 2019

Homla bru en bankett på ca. 1 meter der gående kan ferdes (jfr. figur 2). Syklende må bruke vegbanen.

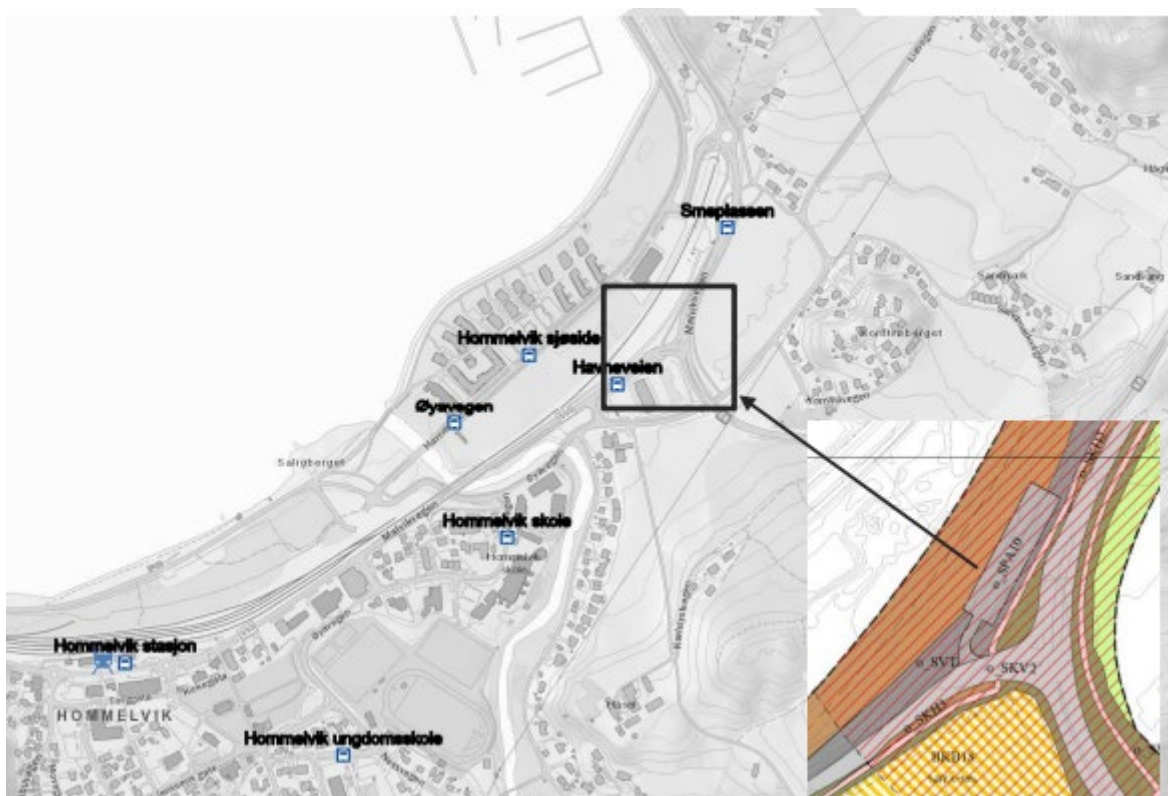
På sørvestsiden av brua er det etablert en sti med trapp ned til Havnevegen. Langs Havnevegen er det et fortau.



Figur 2: Løsninger for gående og syklende ved Homla bru

#### Kollektiv

Kollektivholdeplasser i området er vist i figur 3. De viktigste holdeplassene tilknyttet dette utredningsområdet er Hommelvik stasjon og Havnevegen. Hommelvik stasjon håndterer reisende med både buss og tog. Holdeplassen Havnevegen vil bli et viktig målpunkt/holdplass i dette området når planlagt parkeringsplass tilknyttet denne blir realisert (jfr. figur 3 o\_SPA 10)



Figur 3; Kollektivholdeplasser lang fv.950. Utsnitt av områderegulering for Malvik sentrum er vist i bilde til høyre.

#### Landskap og topografi

Hommelvik ligger i et åpent landskapsrom omgitt av sjøen mot nord og skogkledte åser mot sør. Elva Homla går gjennom landskapsrommet og slynger seg ned mot sjøen fra sør til nord. Hoveddel av sentrum ligger vest for elva. Landskapet form og innhold spiller en viktig rolle i bybildet. Landskapet i planområdet er flatt. Området i tilknytning til Homla har viktig grønnstruktur for Hommelvik sentrum (kilde: områderegulering for Hommelvik sentrum)

#### Natur- og kulturmiljø

Homla har status som vernet vassdrag (NVE) og er gjennom dette vernet mot kraftutbygging. Homla skal ivaretas i tråd med «Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag». Dette gjelder både selve elvestrengen og et område på inntil 100 meters bredde langs sidene av vassdraget. Elva er lakseførende.

Område for elvemusling er registrert oppstrøms Homla bru.

Det er registrert ett kulturminne sør for Homla bru. Dette er gamle stabbesteiner fra den gamle vegen over Gjevingåsen (fra ca. år 1880) og er kommunalt verneverdig.

#### Vann- og avløp

Ledningsnett etterspørres fra Malvik kommune

#### Støy og Støv

Det er foreligget ikke støyberegninger for området.

#### Aktsomhetsområder



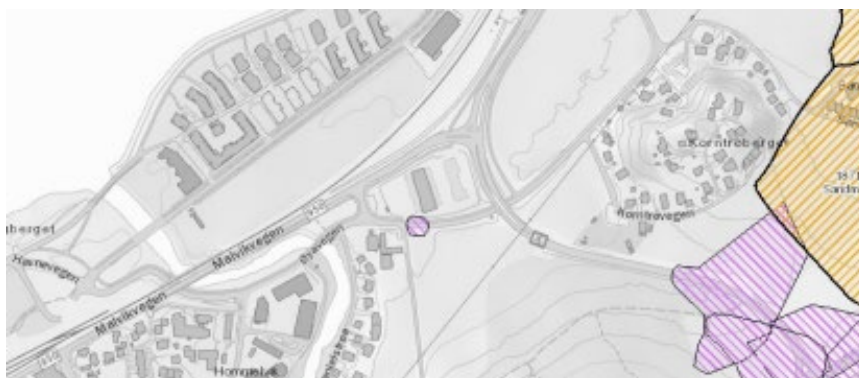
Aktsomhetsområder for flom viser at fv. 950 Homla bru og store deler av områdene rundt brua (langs Homla) ligger i aktsomhetsområde for flom (se figur 4). Maksimal vannstigning er beregnet til å være 5-6 m i det området brua ligger.



Figur 4: Flom aktsomhetsområde

#### Geoteknikk

Statens vegvesen har påvist en kvikkleiresone sørøst for Homla bru ved Liavegen (se figur 5). Lengre øst ved Sandmark finnes også påviste kvikkleire-områder med middels faregrad. Grunnundersøkelser mht. framtidig løsning med Homla bru er en naturlig del av videre planprosess.



Figur 5: Kvikkleiresoner



## Kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim grense – Hommelvik, vedtatt 27.01.2020.



Figur 7. Utsnitt av Kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim grense – Hommelvik.

Dobbeltspor for Nordlandsbanen mellom Hell og Værnes lå inne som en del av NTP 2014 – 2023. I denne planperioden lå det også inne modernisering/elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen (Trondheim – Steinkjer og Hell – Meråker). Dobbeltspor for Nordlandsbanen ligger ikke inne gjeldende NTP (2022 – 2023). Tiltaket vil ikke komme i berøring med KDP for dobbeltspor.

## Områderegulering for Hommelvik sentrum, planID 201205, vedtatt 23.03.2015:



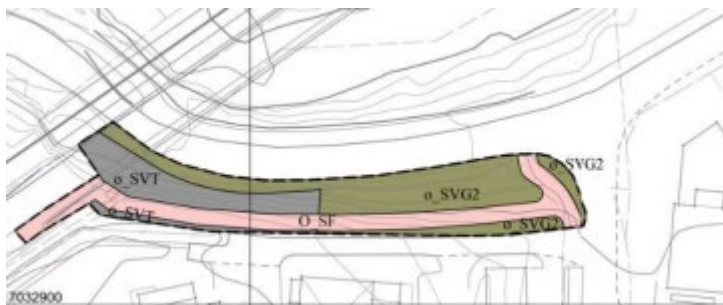
Figur 8. Utsnitt fra Områderegulering Hommelvik sentrum (inkludert vertikalnivå 3 over Homla bru)

Gjeldende Områderegulering for Hommelvik sentrum viser fortau (minimum 2,5 meter) ved siden av kjørevegen. På øst- og vestsiden av Homla bru er det regulert til gang-, og



sykkelveg med et krav om en minimumsbredde på 3,00 meter. Tiltaket i planinitiativet vil ikke være i henhold til gjeldende områderegulering for Hommelvik.

#### **Detaljregulering for Hommelvik Panorama, planId 201507, vedtatt 03.09.2018.**



*Figur 9. Utsnitt av detaljregulering for Hommelvik Panorama.*

Planen fra 2018 ligger sørøst for fv.950 og Homla bru. I planen er det avsatt areal for gang- og sykkelveg fra fv. 950 og ned til Havnevegen. Tiltaket vil berøre detaljreguleringsplan for Hommelvik panorama.

#### Oppsummert

Planinitiativet med gang- og sykkelveg vil gå utover eksisterende planformål avsatt til fortau i områdereguleringsplan for Malvik. Samtidig vil detaljreguleringsplan for Hommelvik Panorama blir berørt i areal avsatt til fortausformål.

#### **4 Kort presentasjon av prosjektet/planidéen**

Planen er å etablere en ny frittstående bru for gang- og sykkelveg parallelt med dagens kjørebru. Det forventes mer enn 15 gående i makstimen på den nye brua. Minimumsløsning for brua vil da være sykkelveg med fortau (2,5+1,5+ skulder). Gang- og sykkelbru sikres med godkjent rekkverk. Ny bru går parallelt med eksisterende Homla bru (jfr. figur 10) med en avstand på minimum en meter. Dette vil være nødvendig i byggefase for å kunne etablere blant annet forskaling. Bru kobles til eksisterende gang- og sykkelvegnett på begge sider ved at gang- og sykkelvegen svinges ut/inn. Dette gir en rask og enkel veg å krysse Homla på, uten unødvendige omveger, for gang- og sykkeltrafikken.





Figur 10: Parallelført bru for gående og syklende

Tiltaket vil forbedre fremkommelighet, tilgjengelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter i Hommelvik sentrum, og dermed bidra til oppfyllelse av nullvekstmålet i Miljøpakken. Løsningen skal knytte sammen østsiden av Homla bru til den delen av tettstedet som er etablert på vestsiden.

## 5 Tiltakets påvirkning på, og tilpasning til landskap og omgivelser

Gang- og sykkelvegen planlegges mellom et område for skole, idrettsanlegg i vest og et område for bolig og næring i øst. Område består av eksisterende samferdselsinfrastruktur som veg og jernbane. Områdene rundt er bebygde og sterkt preget av menneskelig aktivitet. Brua Homla har/er en barriere for ferdsel av myke trafikanter i sentrum i dag.

Langs elva Homla skal kantvegetasjon og biologisk mangfold ivaretas. Naturmangfoldundersøkelser gjennomføres for å tilpasse tiltaket til eventuelle registreringer. Det er et mål at tiltaket skal berøre minst mulig av elvekorridoren og vegetasjonen rundt. Tynning og skjøtsel langs elvestreng gjennomføres kun dersom det er nødvendig for utbygging.

Adkomstmuligheter for allmennheten skal ivaretas som i dag. Rester etter eldre brukar i og langs elva skal forsøkes bevares. Tiltak skal ikke være til hinder for eventuelle eksisterende og planlagte høyspent overføringsanlegg.

Gang- og sykkelveg vil være svært positivt for barn- og unges interesser ved at de kan ferdes trygt som myke trafikanter. Det tilrettelegger for aktivitet, folkehelse og gir en økende grad av trafikksikkerhet.

Friluftslivets verdier skal ivaretas som i dag.

Landskapet rundt Homla er relativt flatt, men skråner lett mot nord. Området er bebygde av boliger med utsikt mot strand- og sjølinje. Det er fokus på at gang- og sykkelveg ikke skal bli et "høydepunkt" i landskapet og sentrum. Ulike typer bruer vil bli vurdert med tanke på tilpasning til landskap.

I tillegg vil det bli foretatt hydrologisk vurdering for å unngå at ny gang- og sykkelveg bru blir en fremtidig barriere for flom og storm- og springflo.

Tiltaket vil i utgangspunktet ikke medføre økt trafikk og støy.

## 6 Samfunnssikkerhet – risiko og sårbarhet

En tidlig vurdering av risiko og sårbarhet innenfor og ved planområdet er gjennomført basert på eksisterende kunnskap. Aktuelle tema:

### Naturgitte forhold:

- Flom: Arealet rundt Homla ligger i aktsomhetsområde for flom. Maksimal vannstigning er beregnet til å være 6-7 meter

- Geoteknikk: Statens vegvesen har påvist en kvikkleiresone sørøst for Homla bru ved Liavegen. Lengre øst ved Sandmark finnes også påviste kvikkleire-områder med middels faregrad. Det vil være mulighet for lommer av kvikkleire i området.
- Stormflo: er en aktuell problemstilling på grunn av nærhet til hav
- Havnivåstigning: Homla vil kunne berøres av havnivåstigning frem mot 2050 og 2090

#### Kritiske samfunnsfunksjoner og kritisk infrastruktur:

- Fylkesvegen med tilhørende avkjørsler og infrastruktur
- Jernbanelinje
- Høyspentlinje

#### Virksomhet med fare for brann og eksplosjonsfare, samt utslipp:

- Ingen kjente

#### Forurensing:

- Støyforurensing og forurensing av vann ved utbygging er en relevant problemstilling

#### Trafikksikkerhet:

- Hensikten med bygging av ny gang- og sykkelveg bru er bedring av trafikksikkerhet

## **6 Konsekvensutredning**

Tiltakshaver skal ved planoppstart vurdere om tiltak er pliktig til å gjennomføre en konsekvensutredning basert på «Forskrift om konsekvensutredninger.

I veiledningsnotat fra kommunal- og moderniseringsdepartementet (juli 2017) presiseres det at reguleringsplaner for utbedringstiltak langs eksisterende vei og etablering av gang- og sykkelveier langs eksisterende vei, omfattes av § 8 og ikke av § 6. Slike reguleringsplaner skal behandles etter forskriften dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jf. § 10.

Ved endringer av et allerede regulert område, er det størrelsen på endringen, sett i forhold til gjeldende plan, som er utgangspunktet for vurderingen. Etablering av gang- og sykkelveg bru parallelt med dagens bru ansees som en liten endring i forhold til det som er vedtatt i eksisterende områderegulering for Hommelvik sentrum, der gang- og sykkelbru er regulert sammen med eksisterende bru. Endringen medfører at gang- og sykkelveg formålet flyttes mot sør. Hensikten med områdereguleringsplanen videreføres imidlertid.

Etablering av ny gang- og sykkelveg bru vil medføre at areal som i dag er grønnstruktur ved Homla omdisponeres til å omfatte annen veggrunn. Konkret innebærer dette ett brufundament i grønnstruktur i øst. Vassdraget ble i 2005 vernet mot kraftutbygging iht. verneplan for vassdrag, og er en smålakselv med forekomster av sjøørret og laks. Brufundament skal ikke plasseres i elva. Det er ikke kjente registrerte verdier av naturmangfold i området. Området langs Homla er i sin helhet er preget av inngrep fra infrastruktur.

Tiltakshaver vurderer at tiltaket ikke medfører krav om konsekvensutredning som følge av vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jf. § 10. Tiltakshaver mener

likevel at tema naturmangfold skal undersøkes og konsekvenser av tiltaket beskrives som del av planbeskrivelsen.  
Siden tiltaket omfattes av forskriftens § 8 utarbeides det ikke planprogram.

## **7 Planprosessen og samarbeid/medvirkning**

Grunneiere, tilgrensende eiendommer og offentlige etater varsles om oppstart av planarbeidet i henhold til plan- og bygningsloven. Direkte berørte grunneiere blir kontaktet underveis i planarbeidet.

## **8 Oppstartsmøte**

Ber om oppstartsmøte med Malvik kommune. I møte stiller Siri Solem, Tore Johansen og Knut Forsmark fra Trøndelag Fylkeskommune.

Kontaktperson for Trøndelag fylkeskommune er Siri Solem,  
[sirsol@trondelagfylke.no](mailto:sirsol@trondelagfylke.no), 41237267

Forhold vi ønsker å få avklart i oppstartsmøte:

- Plannavn
- PlanID
- Varslingsliste
- Planavgrensning
- Ikke i tråd med områdeguleringsplan for Hommelvik
- Forhold til dagens situasjon vi bør vite om?
- Hva gjør vi med dagens trapp?
- Forventninger fra kommune til fylkeskommunen i arbeid med detaljreguleringsplan?

## **9 Vedlegg til planinitiativet**

- Planomriss på kart
- Forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalyse (mal TRFK)
- Forprosjekt