MULIGHETSSTUDIE **SENTRUMSUTVIKLING HOMMELVIK**

MALVIK KOMMUNE asplan viak NORION BORG

Versjon 2 20.05.2020

INNHOLD

FORORD

SAMMENDARG OG ANBEFALING

1. BAKGRUNN FOR ARBEIDET 6

1.1. Hensikt og mål med mulighetsstudien 6
1.2. Avgrensning på oppgaven 7
1.3. Arealbehov kommunale tjenester i sentrum 7
1.4. Forholdet til andre igangsatte planer 7
1.5. Politiske vedtak 7
1.6. Rådgivergruppe 8

2. HOMMELVIK I DAG OG I FRAMTIDA 9

2.1. Utvikling i Hommelvik i dag – folk, bolig og næring 9
2.1.1. Boligutvikling 10
2.1.2. Næringsutvikling 11
2.2. Bærekraftig områdeutvikling 13
2.2.1. Klimagassutslipp Malvik kommune 13
2.2.2. Mobilitetsstrategi for klimavennlig områdeutvikling 15
2.2.3. Energistrategi for bærekraftig områdeutvikling 16
2.2.4. Materialstrategi for bærekraftig områdeutvikling 17
2.2.5. Bevaring av bygg (Rådhuset) 18
2.2.6. Oppsummering og anbefaling i miljøperspektiv 19
2.3. Byvekstavtalen, knutepunktsutvikling og parkering 20
Byvekstavtale, nullvekstmål og reisemiddelfordeling 20
Kollektivknutepunkt og framtidig togtilbud 21
Pendlertall og parkering i Hommelvik sentrum 21
2.4. Sentrumsplan for Hommelvik 23
2.5. Hommelvik sentrum i dag 24
2.5.1. Forhold til øvrige utbyggingstomter i Hommelvika 25
2.6. Prosess 25

3. MULIGHETSSTUDIE 26

3.1. Nye premisser 26
3.2. Metodikk 26
3.3. Alternativene - Minimum og Maksimum 27
3.3.1. Alternativ 1 – Minimumsalternativet 28
3.3.2. Utfordringer mot sentrumsplanen/konfliktpunkter 29
3.3.3. Utbyggingsrekkefølge Minimumsalternativ 29
3.3.4. Alternativ 2 – maksalternativ for utbygging, nybygg 32
3.3.5. Utfordringer mot sentrumsplanen/konfliktpunkter 33
3.3.6. Utbyggingsrekkefølge Maksimumsalternativ 33
3.4. Parkering 36

4. MARKEDSVURDERINGER 38

4.1. Verdivurderingsmetode 38
4.2. Inntekter og kostnader 38
4.2.1. Bolig 38
4.2.2. Næring 39
4.2.3. Rekkefølgekrav/Infrastrukturtiltak 40
4.3. Framdrift/utbyggingsrekkefølge 41
4.3.1. Mimimumsalternativet 41
4.3.2. Maksimumsalternativet 41
4.4. Verdier/Verdiberegning 42
4.4.1. Alternativ 1 – minimum 43
4.4.2. Alternativ 2 – maksimum 45

5. ALTERNATIVSVURDERING – EIE/LEIE 47

5.1. Eie/leie - fordeler og ulemper 47
5.2. Prinsipper/metodikk....48
5.3. Inntekter og kostnader....48
5.3.1. Eie og driftskostnader....48
5.4. Oppsummering....49

6. UTBYGGINGSSTRATEGIER 50

6.1. Gjennomføringsmodeller 50
6.1.1. Salg av delfelt 50
6.1.2. Samlet salg....51
6.1.3. Salgsstrategi....53

7. FRAMTIDSBILDE.... 54

Forord

Denne rapporten er laget som svar på Kommunestyrets vedtak om utredning av framtidig bruk av Malvik kommunes egne eiendommer i sentrumskjernen i Hommelvik. Utredningen viser at eiendommene har betydelig potensiale for økt aktivitet i sentrum samtidig som kommunens egne arealbehov kan ivaretas. Rapporten peker også på mulige modeller for utvikling av eiendommene, og den skisserer noen fremtidsbilder for hvordan et mer allsidig og tettere sentrum kan arte seg.

Hommelvik har - som del av en Trondheimsregionen som fokuserer på utvikling omkring sine kollektivknutepunkt - helt klart mulighetene foran seg.

25.03.2020

Leif Arne Skei

Oppdragsleder, Asplan Viak

Ole Christian Iversen

Næringssjef, Malvik kommune

Markedskommentar Covid-19:

Det er i eiendomsmarkedet, som i samfunnet for øvrig, en unormal situasjon for tiden. Den finansielle uroen vi er inne i påvirker markedet for næringseiendom, både nå og i tiden fremover. Hvor lenge er umulig å si, men myndighetenes tiltak for å hjelpe næringslivet gjennom krisen vil bidra til å stabilisere situasjonen. Så lenge konsekvensene av situasjonen vi er inne i er ukjente vil verdsettelse av næringseiendom være krevende.

Investering i næringseiendom er i all hovedsak investeringer i et langsiktig perspektiv, men usikkerhet kan påvirke investeringsbeslutninger og verdier i det korte bildet. Per i dag er usikkerheten større enn normalt. Om situasjonen vi er inne i vil være forbigående eller om vi står overfor en realøkonomisk krise det vil ta lengre tid å komme seg ut av, vil tiden fremover gi svar på. Våre verdivurderinger i perioden vi nå er inne i vil av den grunn ta utgangspunkt i markedssituasjonen før 01.mars 2020, samtidig som vi gjør oppmerksom på at situasjonen vil være annerledes etter Covid-19.

Sammendrag og anbefaling

Mulighetsstudiens to utbyggingsalternativer viser et utbyggingspotensiale på henholdvsis 19.000 m2 BRA og 25.000 m2 BRA på Malvik kommunes tomter i sentrumskjernen. Begge alternativene forutsetter at arealer på gateplan inn mot torget og Torggata forbeholdes handel/servicenæring, mens øvrige etasjer kan utnyttes til boliger. Begge alternativer ivaretar også Malvik kommunes estimerte behov for rådhusfunksjoner i sentrum. Minimumsalternativet løser dette med tilbygg til eksisterende rådhus, mens maksimumsalternativet forutsetter nybygd rådhus øst for dagens rådhus. Både minimum-og maksimumsalternativet forutsetter at kollektivknutepunktet mellom Rampa og Herredshuset videreutvikles som et miljøgateprosjekt og at gangforbindelse til Moan løses i siktaksen fra dagens torg mot sjøen, enten som over- eller undergang forbi jernbanesporene. En samstemt satsning mot å få realisert denne forbindelsen fra alle aktører i området er i alles interesse og viktig for styrking av sentrum som hele.

Mulighetstudien viser et utbyggingspotensial på inntil 250 boliger på Malvik kommunes tomter. I tillegg kommer private tomter i umiddelbar nærhet. Utbygging representerer også ca 2000 nye kvm på gateplan for næring/handel/service, samt like mye i kontorareal. Det er vanskelig å sannsynliggjøre at handel/service kan etableres i selvstendige bygg/selvfinansierte prosjekter, men de vil være naturlige deler av nye kombinasjonsbygg i sentrumskjernen. Mulighetsstudien viser at kommunens egne arealbehov i sentrum kan ivaretas innenfor et par av tomtene, og den peker spesielt på dagens rådhustomt og tomta øst for denne (mot kirka) som godt egnet for kommunens egne virksomheter. Utvikling av noen av de andre tomtene kan gjøres uavhengig av ferdigstilling av kommunens planer for egen virksomhet – dette gjelder spesielt tomtene mot trehusbyen i nordøst og mot Malvikvegen i sørvest. Det ligger i dag en vesentlig fleksibilitet i sentrum i form av ikke utbygde tomter. En samlet plan for parkeringsdekning og gatebruk er viktig for ivaretakelsen av sentrum som hele både i byggetid og ferdig utbygd. I tråd med samfunnsutviklinga bør det vurderes å redusere parkeringskravet i sentrum. Verdiberegning av kommunens tomter på ca 70mill kr. Maksimumsalternativet kommer ikke ut med høyere bruttoverdi enn Minimumsalternativet fordi riving av dagens rådhus representerer større beregnet verditap enn tomteverdien man vinner med ny og økt tomteutnyttelse av samme tomt. Det er også miljø- og ressursmessige argumenter for å beholde dagens rådhusbygg.

Det er gjort en eie- eller leievurdering av framtidig rådhus i Malvik. Beregningene viser at det i langsiktig perspektiv er lønnsomt å eie.

Mulighetsstudien drøfter to ulike utbyggingsstrategier for tomtene: Salg av delfelt eller samlet salg. Modellen har ulike fortrinn og vil tiltrekke seg ulike utbyggere. Hensynet til samlet planlegging, regulering og gjennomføring er vektige argumenter for et samlet salg. Hensynet til mindre og kanskje mer lokale aktører veier imidlertid mot salg av delfelt. Valg av strategi vil være avhengig også av interesse i markedet. Det bør gjennomføres dialogmøter med interessenter for å sannsynliggjøre dette. Foreliggende mulighetsstudie vil være godt grunnlag for slike møter.

Byplanmessig gir begge de viste alternativene gode løsninger for sentrumskjernen – begge vil gi attraktive uterom for hverdag og fest. Sammen med de miljømessige og økonomiske argumentene for bevaring av rådhuset fremstår Minimumsalternativet som det mest fordelaktige. I et videre arbeid mot en samlet detaljplan for sentrumskjernen vil foreliggende studie, sammen med gjeldende Sentrumsplan, innspill fra utbyggingsinteresser og planmyndigheter være et godt utgangspunkt for et levende Hommelvik sentrum.

1. BAKGRUNN FOR ARBEIDET

1.1. Hensikt og mål med mulighetsstudien

Malvik kommune har satt i gang en mulighetsstudie for å utrede ulike utbyggingskonsept og gjennomføringsmodeller for et område i Hommelvik sentrum.

Målet med arbeidet er å utvikle en sentrumsbebyggelse nært jernbanestasjonen som bidrar til at sentrum får flere besøkende, mer bruk av handels og tjenestetilbudet og blir mer attraktiv som arbeidsplass og bosted. Dette innebærer ny bebyggelse, oppgradering av utearealer og en forbindelse mot sjøen. Mulighetsstudie skal vise hvordan en slik sentrumsutvikling kan skje.

Oppdraget skal gi et forslag til utbyggingsvolum for Hommelvik sentrum hvor følgende skal inngå:

A. Potensial for ny bolig- og næringsbebyggelse

B. Kollektivknutepunkt

C. Uteareal og forbindelse mot sjøsiden

Løsningen skal presenteres gjennom skisser (eventuelt digitale modeller) og arealtabeller.

Videre skal det utarbeides forslag til en gjennomføringsmodell som viser:

a. Markedsvurderinger av aktuelle typer næringsvirksomhet og boliger.

b. Kostnadsestimat for ny næringsbebyggelse. Alternativsvurderinger for kommunens eget arealbehov avhengig av om kommunen skal eie eller leie.

c. Inntekter fra tomtesalg til bolig eller næring

d. Kostnader til opparbeidelse av infrastruktur og uteområder

e. Fremdriftsplan for utbygging hensyntatt en markedsmessig realistisk utbyggingstakt for bolig- og næringsbebyggelse

f. Oversikt over mulige tiltak på områdenivå for klima og energi

Det ønskes at rådgivergruppa vurderer to alternative utbyggingskonsept med ulik gjenbruk av eksisterende bebyggelse:

- Ett alternativ som viser maksimalt potensial for ny bebyggelse og med et minimum av gjenbruk

- Ett alternativ som viser gjenbruk av noe av den øvrige bebyggelsen»[1]

[1] Fra tilbudsforespørsel 2019 utarbeidet av Malvik kommune med bistand fra Borg forvaltning

1.2. Avgrensning på oppgaven

Oppgaven tar i hovedsak for seg kommunens egne eiendommer i Hommelvik sentrum.

Figur 1 Geografisk avgrensning på oppgaven

1.3. Arealbehov kommunale tjenester i sentrum

Det er lagt til grunn et samlet arealbehov for kommunale tjenester i sentrum på ca 3500-4000m2 samt et tillegg på 600-700m2 for legekontor, tannlege og helsestasjon. Det er i utgangspunktet ikke avsatt arealer for annen sosial infrastruktur som barnehage, skole, omsorgstilbud osv når sentrumstomtene nå er vurdert. Dette i hovedsak fordi en anser andre tomter i nærhet å være mer aktuelle for slike formål. Videre kan selvsagt boligdelen av foreslått sentrumsutvikling inneholde ulike former for omsorgsboliger/eldreboliger.

1.4. Forholdet til andre igangsatte planer

Det er igangsatt et eget parallelloppdrag for Hommelvik sjøside i regi av Hommelvik Stasjonsby AS, et samarbeid mellom BaneNor og Hommelvik Sjøside. Arbeidet løper parallelt med mulighetsstudiet for Hommelvik sentrum, med intensjon om oppstart av regulering våren 2020

Det har i løpet av utarbeidelsesperioden vært vurdert å utvide avgrensningen på mulighetsstudiet i sentrum til å omfatte arealene til Bane NOR på nordsiden av Malvikvegen, slik at Malvikvegen og knutepunktet kan sees i sammenheng med dette arbeidet. Det ble imidlertid vurdert at de mange usikkerheter og avhengigheter omkring stasjonen bør belyses i andre utredninger og med eierskap hos flere nøkkelaktører. Det er i denne omgang viktig for kommunen å få innspill til forvaltning av egne eiendommer i sentrum - for derigjennom å påskynde sentrumsutviklingen, og det er dette som har hatt fokus i arbeidet.

1.5. Politiske vedtak

Utvikling av sentrumsområdet er forankret i politiske vedtak i Malvik kommunestyre:

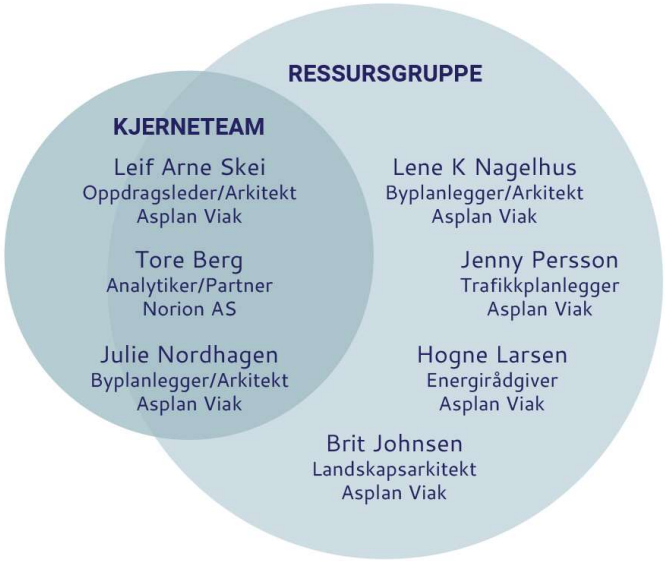
- Vedtak om avhending (2012-2017):
    - Vedtak 20.6.2016: «Kommunestyret ber rådmannen utrede konsekvensene av salg av følgende eiendommer: Den gamle skoletomta: Kan vurderes solgt samlet, eller man kan starte med deler av tomta dersom dette er hensiktsmessig i forhold til behovet for å opprettholde Rådhus 3. (…)»

- Tilleggsvedtak 30.1.2017: «Utvikle eiendommer innenfor sentrumsplanområdet i Hommelvik. Salg av kommunale eiendommer til utviklere er et aktuelt virkemiddel i denne sammenheng.»

- Behandling av budsjett for 2019:
  «Rådmannen foreslår at det blir utarbeidet er mulighetsstudie for utvikling av kommunens eiendommer i sentrumskjernen i Hommelvik. Studien inkluderer også eventuell samlokalisering av kommunens administrasjon som i dag er spredt på fire bygg. På bakgrunn av mulighetsstudien vil det bli lagt fram en politisk sak om videre framdrift og med en nærmere vurdering av økonomien i prosjektet.»

1.6. Rådgivergruppe

Asplan Viak AS og Norion Næringsmegling AS er kontrahert som rådgivere for arbeidet. Det er presentert en arbeidsgruppe bestående av byplanleggere, arkitekter, næringsanalytikere, trafikkplanlegger, energirådgiver og landskapsarkitekt.



2. HOMMELVIK I DAG OG I FRAMTIDA

Dette kapittelet redegjør for situasjonen (folketall og sysselsetting) i Hommelvik i dag i framtiden samt hvilken påvirkning dette har på behovet for boliger og næringsareal.

Folketallet i Malvik kommune har økt jevnt de siste 10 årene og var per 4.kvartal 2019 registrert til 14.148 innbyggere. Innbyggertallet er i all hovedsak konsentrert rundt tettstedene Vikhammer, Hommelvik og Sveberg. Legger man til grunn SSBs prognose for normal befolkningsvekst, vil folketallet i Malvik kommune være ca. 17.245 innbyggere ved utgangen av 2040. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig vekst på ca. 150 nye innbyggere per år. Av det totale antallet innbyggere i kommunen utgjør Hommelvik ca. 5.290 (2017), altså drøyt 1/3 av befolkningen i kommunen.

Antallet sysselsatte med bosted i Malvik kommune har også økt jevnt de siste 10 årene, i takt med befolkningsutviklingen. Tall fra SSB viser at om lag **40 %** (dvs som andel av totalbefolkningen) av de sysselsatte med bosted i Malvik kommune pendler ut av regionen. En fremtidig utbedring av togtilbudet langs Trønderbanen, hvor Hommelvik blir det eneste stoppestedet i Malvik kommune, vil trolig bidra til økt attraktivitet for Hommelvik som en pendlerdestinasjon. Nevnte utbedring av Trønderbanen vil med andre ord kunne føre til en befolkningsvekst ut over anslaget i ovennevnte prognose, noe som igjen vil generere et økt behov for boliger og arbeidsplasser. Da tidspunktet for en slik utbedring foreløpig er ukjent/ligger langt fram i tid (signalisert rundt 2028-2029), har vi valgt å legge til grunn SSBs prognose for befolkningsvekst i dette mulighetsstudiet. Som vist senere vil prognosen for normal befolkningsvekst generere et behov for boliger og næringsareal ut over potensialet kommunens eiendommer i Hommelvik sentrum representerer.

Befolkningsutviklingen kombinert med utbedring av Trønderbanen gir grunnlag for både nye boliger samt næringsarealer i årene fremover. En befolkningsvekst på ca. 150 nye innbyggere per år vil generere et boligbehov på ca. 75 nye boliger per år eller ca. 1.500 boliger de kommende 20 årene. Som vist i Kapittel 3.3.1 og 3.3.4 vil kommunens eiendommer medtatt i denne studien i Hommelvik sentrum tilfredsstille mellom 127 – 173 av det totalt estimerte boligbehovet på 1.500 boliger de kommende 20 årene (tilsvarer 8,5 % til 12,5 % i samme periode).

Tilsvarende tilfredsstiller mulighetsstudien mellom 2.269 – 4.443 kvm (eks. kommunens behov for areal til Rådhus) av det totalt estimerte behovet på ca. 20.000 kvm næringsareal de kommende 20 årene (tilsvarer 11,3 % til 22,2 % av kommunens behov for næringsarealer i samme periode).

2.1. Utvikling i Hommelvik i dag – folk, bolig og næring

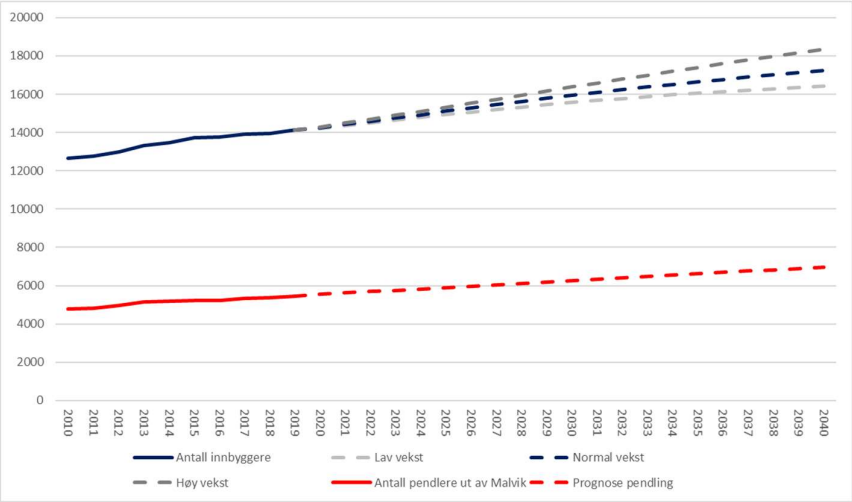
I perioden 2010 – 2019 har Malvik kommune har hatt en befolkningsøkning på ca. 11%, dvs. en gjennomsnittlig økning på ca. 170 nye innbyggere hvert år.

Statistisk Sentralbyrå har i sin befolkningsframskriving lagt til grunn at innbyggerantallet i Malvik kommune i 2040 etter hovedalternativet vil være ca. 17.245. Hovedalternativet innebærer en vekst på ca. 150 innbyggere per år framover, og totalt 3.100 innbyggere for hele perioden. Vi vil i det kommende redegjøre for hvilken betydning dette kan få for henholdsvis bolig- og næringsutviklingen i kommunen. En stor andel av de sysselsatte (58,1%[2]) med bosted i Malvik kommune pendler i dag ut av regionen. Andelen bosatte i Malvik kommune som pendler ut av regionen har holdt seg tilnærmet lik (ca. 40 %[3] av totalbefolkningen) i perioden 2010 – 2019.

Figur 2 viser hhv. befolkningsutviklingen i Malvik kommune og utviklingen i antall pendlere ut av regionen i perioden 2010 til 2019 samt framskrivninger fram til 2040.

[2] Trondheimsregionen, pendlerstatistikk 2019, https://trondheimsregionen.no/statistikk-og-prognoser/transport/pendlerstatistikk/

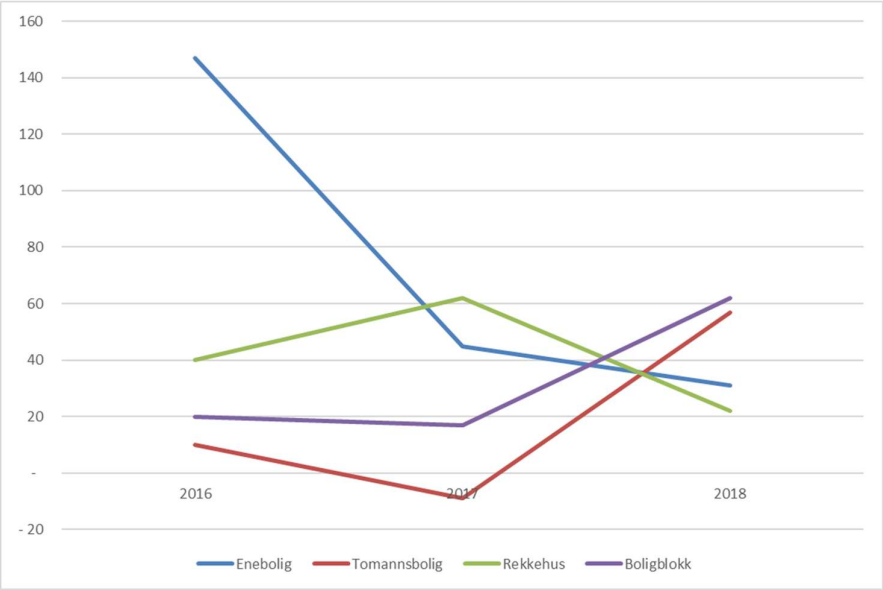
[3] https://www.ssb.no/kommunefakta/malvik



Figur 2 Befolkningsutvikling, ssb.no/folkfram

2.1.1. Boligutvikling

Ser man på sammensetningen av type boliger registrert i Malvik kommune i perioden 2015 – 2018[4], utgjør eneboliger hovedparten av markedet. Eneboligene utgjør om lag 79 % av totalmarkedet i 2018, mens leiligheter (boligblokk) utgjør ca. 7 % av markedet. Endringen i nye registrerte boligtyper viser imidlertid at markedet gradvis skifter.



Figur 3 Endring i antall registrerte boligtyper 2016 – 2018, ssb.no/kommunefakta/malvik

Som vist av Figur 3 har det blitt tilført færre eneboliger og rekkehus i perioden og flere tomannsboliger og leiligheter (boligblokk). Nedgangen i antall nye eneboliger skyldes blant annet at man er ferdige med deler av utbyggingen av større eneboligfelt som for eksempel Sveberg. Videre står Hommelvik Sjøside for en stor andel av de nye leilighetene (blokkbebyggelsen) som fremgår av statistikken.

Vi registrerer priser for leilighetsbebyggelse i Malvik kommune i intervallet kr 50 000 – 55 000 per kvadratmeter. Prisene ligger betydelig under det vi registrerer i Trondheim (kr 60 000 – 70 000 per kvadratmeter) og samtidig under

[4] https://www.ssb.no/kommunefakta/malvik

det vi registrerer i sammenlignbare områder sør for Trondheim som for eksempel Melhus (kr 55 000 – 60 000 per kvadratmeter). En fremtidig utbedring av togtilbudet langs Trønderbanen, hvor Hommelvik bli det eneste stoppestedet i Malvik kommune, vil trolig bidra til økt attraktivitet og boligpriser som vil nærme seg prisnivået på tilsvarende områder sør for Trondheim.

Legger man til grunn en gjennomsnittlig befolkningsvekst på 150 nye innbyggere i Malvik kommune hvert år (som beskrevet over), medfører dette et boligbehov på om lag 75 nye boliger per år (regner i gjennomsnitt 1 bolig per 2 nye innbyggere). Basert på ovennevnte er det rimelig å anta at en stor del av dette boligbehovet vil dekkes gjennom ny leilighetsbebyggelse. Referansetall fra salg av leiligheter på Hommelvik Sjøside viser en påregnelig salgstakt på 30 boliger per år, noe som er i tråd med ovennevnte utvikling. Tilsvarende salgstakt er lagt til grunn i beregningen av inntekter fra tomtesalg i Kapittel 4.

2.1.2. Næringsutvikling

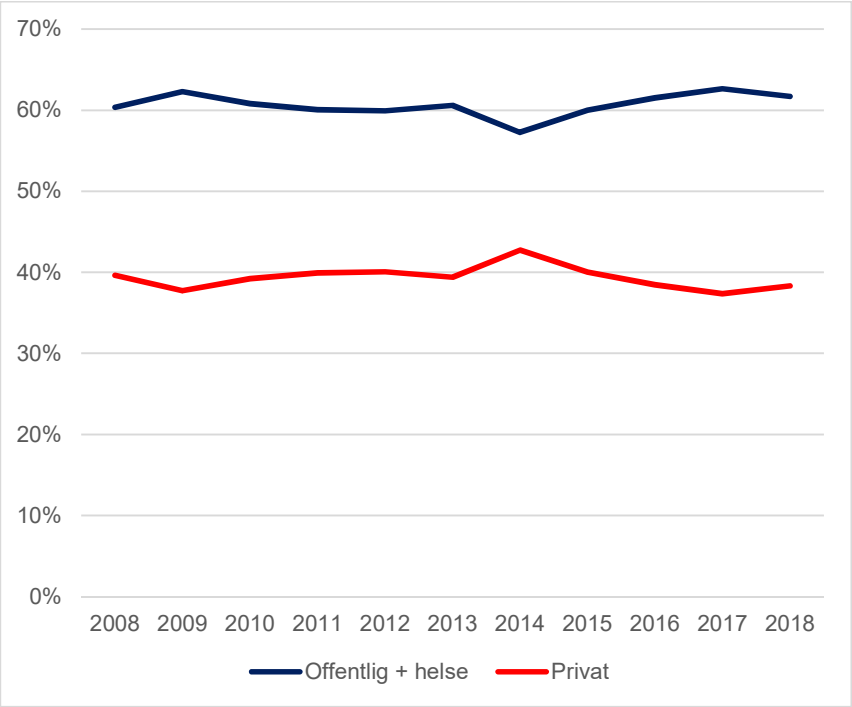
Antallet sysselsatte personer med bosted i Malvik kommune har økt jevnt de siste 10 årene. Det er 660 flere sysselsatte personer med registrert bosted i Malvik kommune i 2019 sammenlignet med 2010[5]. I takt med at BaneNor realiserer sine planer om utbedring av togtilbudet langs Trønderbanen (ref. Kapittel 2.3), antar vi at antallet sysselsatte med bosted i Malvik kommune vil fortsette å øke i tiden fremover.

Som beskrevet i Kapittel 2.2 vil det i henhold til Statistisk Sentralbyrås hovedalternativ for vekst i befolkningen være 3.100 flere innbyggere i Malvik kommune i 2040 sammenlignet med 2019. Gjennomsnittlig vil en befolkning på 3.100 mennesker skape/gi grunnlag for ca. 1.550 nye arbeidsplasser. Ser man videre til studier på sysselsetting og pendlerdestinasjoner[6] vil trolig halvparten av disse arbeidsplassene skapes lokalt, dvs. på stedet pendlingen skjer fra, og den andre halvparten på stedet pendlingen skjer til. Dette indikerer et behov for om lag 800 arbeidsplasser i Malvik kommune i perioden 2019 – 2040, noe som er i tråd med den historiske utviklingen. Arbeidsplassene som skapes omfatter både offentlig og privat tjenesteyting, service, produksjon m.m..

Basert på ovennevnte forventer vi en moderat utvikling i behovet for næringslokaler i kommunen. Hvis man legger til grunn et gjennomsnittlig arealbehov per sysselsatt på 25 kvadratmeter, vil man basert på ovennevnte kunne forvente et behov for ca. 20 000 kvadratmeter næringsareal de kommende 20 årene. Tall for sysselsetting per sektor indikerer at ca. 60 % av sysselsatte i Malvik kommune jobber i offentlig sektor og helsesektoren og ca. 40 % i privat sektor. Figuren under viser historisk fordeling mellom nevnte sektorer.

[5] https://www.ssb.no/statbank/table/07984/tableViewLayout1/

[6] https://www.asplanviak.no/prosjekt/12770/



Figur 4 Andel sysselsatte pr. sektor, ssb.no/regsys

Basert på ovennevnte antar vi at flesteparten av nye arbeidsplasser vil skapes i offentlig sektor og helsesektoren. Dette er sektorer som i all hovedsak har arbeidssted i Hommelvik.

2.2. Bærekraftig områdeutvikling

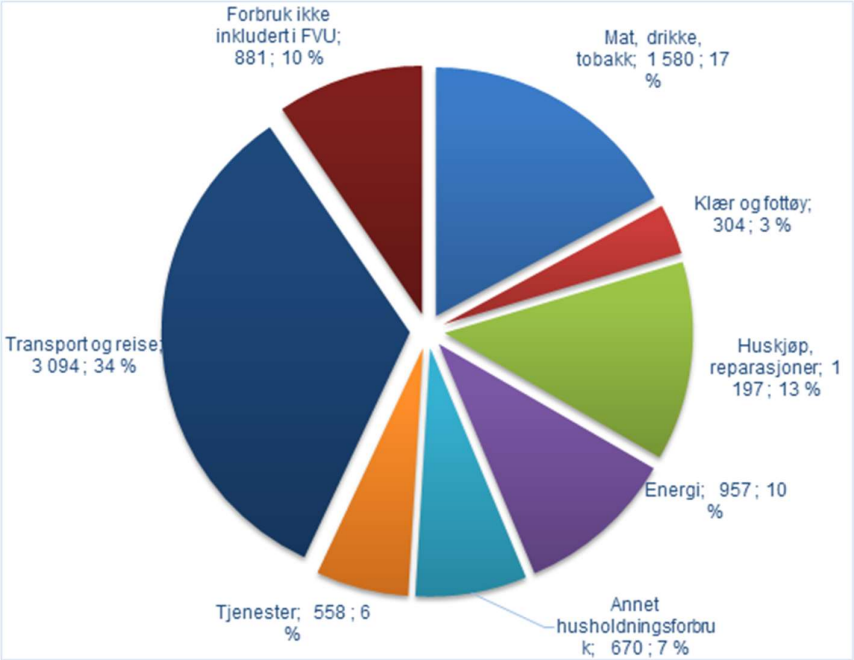
FNs bærekraftsmål er nedfelt i verdens felles arbeidsplan som skal nås innen 2030. Bærekraftbegrepet omfatter sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft. Likeverdig fokus på de tre temaene skaper bærekraftig utvikling. Bærekraftsmålene har 17 overordnede mål og 169 tilhørende delmål.

Når man utvikler eiendom og områder, er det en forutsetning at man har god forståelse for hvilke faktorer som påvirker utviklingen – til beste for utvikler, samfunn og den enkelte. Bærekraftig områdeutvikling bør derfor være en bærebjelke for all eiendomsutvikling. Bærekraftig samfunnsutvikling skal imøtekomme dagens brukerbehov (leietaker, boligkjøper, innbyggere) uten å forringe mulighetene for kommende generasjoner til å få dekket sine, og ble første gang introdusert som begrep i forbindelse med Brundtland-kommisjonens avsluttende rapport publisert 1987. Flere kommuner har allerede implementert bærekraftsmålene i sine strategier og planer, og legger de til grunn for blant annet kommuneplaner, miljøpolitikk, og utvikling av nye nærområder. For kommunens videre arbeid med sentrumsutviklingen vil vi anbefale at FNs bærekraftsmål legges til grunn. Videre i denne mulighetsstudien behandles kun miljømessig bærekraft.

2.2.1. Klimagassutslipp Malvik kommune

Global oppvarming og reduksjon av menneskeskapte klimagasser blir av mange sett på som vår tids største utfordring. Det meste av klimagassutslipp skjer som følge av hvordan vi lever, noe som igjen påvirkes av hvor og hvordan vi bor.

Ifølge Malvik kommune sitt klimaregnskap så er en gjennomsnittlig innbygger ansvarlig for omtrent 9,2 tonn CO2-ekvivalenter. Flere viktige elementer i klimafotavtrykket påvirkes direkte av valg gjort i forbindelse med boligbygging. Energi og bygg-relaterte utslipp utgjør 23%, og legger man til transport, som naturlig nok henger sammen med plasseringen av bygninger, utgjør dette over halvparten av klimafotavtrykket til en gjennomsnittlig innbygger i Malvik. Plassering av bygninger, materialbruk, vedlikeholdsbehov av bygg, og energibruken i driftsfase, er derfor av åpenbart av høy viktighet for å redusere klimabelastningen i kommunen.
For at Paris-målsetningen skal nås, må klimagassutslippene reduseres ned til 1,5-3,1 tonn CO_2-ekvivalenter per innbygger innen 2050. Dette viser med all tydelighet hvor omfattende arbeid man står ovenfor. Kommunenes roller og forpliktelser i klimaarbeidet understrekes blant annet av kravene i de statlige planretningslinjene for klima- og energiplanlegging i kommunene [3]. Dette er også nedfelt i Malvik kommunes vedtatte visjon «Sammen om nyskaping og god samfunnsutvikling»



2.2.2. Mobilitetsstrategi for klimavennlig områdeutvikling

Miljødirektoratet, Statens vegvesen, Kystverket, Landbruksdirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat og Enova har i Klimakur 2030 analysert potensialet for å redusere ikke-kvotepliktige utslipp av klimagasser, og tiltak som øker opptaket og reduserer utslipp fra skog og annen arealbruk. Effektiv arealutnyttelse og fortetting rundt kollektivknutepunkter er begge beskrevet som klimavennlige tiltak for å redusere reisebehovet for den enkelte.

Figuren over illustrerer transporthierarki for klimavennlig mobilitet, som betyr å prioritere gange, sykkel og kollektivt foran privatbilen. Utbygging og fortetting av Hommelvik sentrum med en beliggenhet i nær/ umiddelbar tilknytning til både buss- og togforbindelse i retning av både Stjørdal og Trondheim gir gode forutsetninger for å lykkes med dette.

Det anbefales en kommunal strategi for klimavennlig mobilitet i forbindelse med sentrumsutbyggingen. Utbygging/fortetting av Hommelvik sentrum vil medføre et økt behov for transport. Denne økningen må tas på annen måte enn med personbil. Men beliggenheten tilsier at alternative løsninger til bruk av personbil absolutt er mulig, som nevnt over. Kommunen bør vurdere ulike løsninger for bildeling, gjerne i sambruk mellom private og offentlig ansatte. Et godt eksempel her er fra Halden kommune, Smart City Halden, der kommunen har inngått en avtale om å leie en rekke elbiler fem dager i uka mellom klokka 8 og 16. I helgene og på kvelden, når de fleste kommunalt ansatte har gått hjem fra jobb, vil et utleiefirma gjøre de samme bilene tilgjengelig for byens innbyggere. De trafikkreduserende effektene av å lokalisere boliger og arbeidsplasser i knutepunkter kan økes, i hovedsak ved å redusere biltilgjengeligheten, bedre tilrettelegging for sykling og ved å gjøre knutepunktene lett tilgjengelige og trafikksikre.

I kommunens klimafotavtrykk utgjør transport og reise 34 % til en innbygger i Malvik. Legger man til energi- og byggrelaterte utslipp, utgjør dette over halvparten av klimafotavtrykket. Det betyr at en fortetting i Hommelvik sentrum, bestående av energi- og klimariktig bolig- og næringsareal i nær tilknytning til et kollektivknutepunkt, vil ha stor betydningen for klimafotavtrykket sammenlignet med et tilsvarende tradisjonelt utbyggingsprosjekt i utkanten av sentrum.

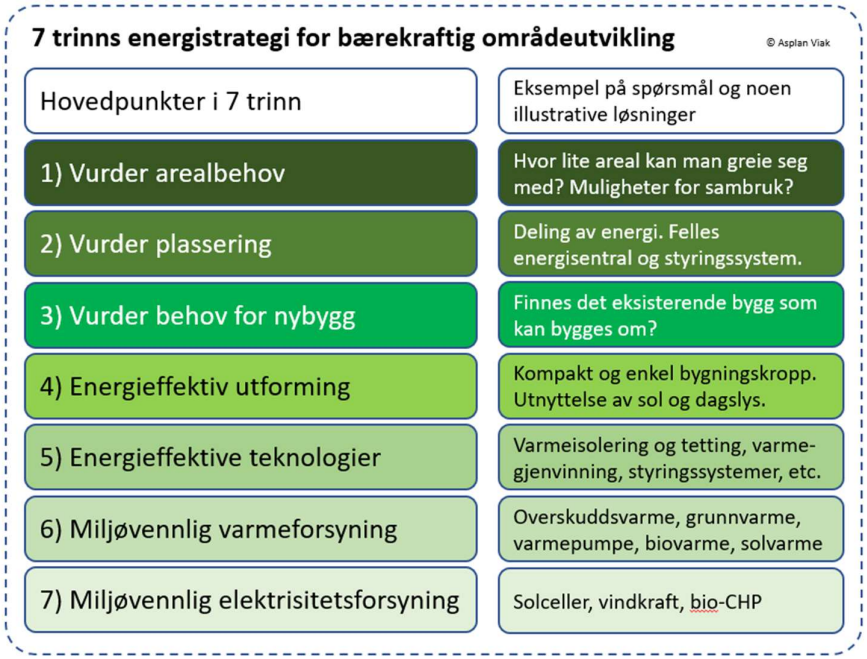
Anbefalte tiltak for mobilitetsløsninger:

- Etablere kommunale bildelingsordninger, som nevnt i avsnitt over
- Etablere ladeløsninger for kommunale el-biler/bildeling
- Tilrettelegging for trygg og lett tilgjengelig adkomst til kollektivknutepunkt
- Bygge ut sykkelinfrastruktur og legge til rette for sykkel for ikke sentrumsnære områder
- Etablere overbygde og romslige parkeringsløsninger for sykler ved knutepunktet
- Tilstrekkelig med areal til sykkelparkering i bolig-/næringsareal. Lademuligheter for sykkel/bil
- Redusert parkeringsmuligheter for personbiler i sentrum
- Innføre parkeringsavgift (også for ansatte i virksomheter), gjerne kombinert med fjerning av parkeringsplasser

2.2.3. Energistrategi for bærekraftig områdeutvikling

Utforming av bærekraftige energiløsninger handler om en integrert analyse av flere aspekter sett i et livsløpsperspektiv, hvor de grunnleggende målene er reduksjon av klimagassutslipp, reduksjon av kostnader og leveringssikkerhet.

Sentrale strategier er utforming av bygg på en energieffektiv måte, samt å utforme mest mulig miljøvennlige energiforsyningsløsninger. Basert på forskning i sentrene Zero Emission Buildings (www.zeb.no) og i forskningssenteret Zero Emission Neighbourhoods (www.fmezen.no) har vi utarbeidet en 7-trinns strategi for bærekraftig områdeutvikling med fokus på å oppnå lavest mulig klimagassutslipp i et livsløpsperspektiv. Figur 3.1.3 en oversikt over de 7 trinnene. Siden den mest miljøvennlige energien og effekten er den man ikke bruker, handler de første skrittene om å redusere behovet for energi og effekt til utbyggingen ved en kritisk gjennomgang av behovet for nybygg, utnyttelse av synergier mellom bygg og energi-infrastruktur, utforming av bygg, samt bruk av ulike teknologier for energi-effektivisering. Deretter ser man på mulighetene for utnyttelse av fornybare energiforsyningsløsninger i et livsløpsperspektiv. Herunder ligger en vurdering av investeringskostnader versus drifts- og vedlikeholdskostnader over tid, fremtidige energi- og CO2-priser, samt utviklingen av nye energiteknologier i løpet av prosjektets levetid.



Figur. 3..2.3 Illustrasjon av Asplan Viak's 7 trinns energistrategi for bærekraftig områdeutvikling.

Anbefalte tiltak for valg av energiløsninger:

- Energiambisjon for videre områdeutvikling, BREEAM, lavenergi-/nullenergi bygg etc.
- Mulighetsstudie for lokal produksjon fornybar energi (solceller, vindkraft)
- Mulighetsstudie for lokale fornybare varme- og kjøleløsninger

- Planlegge området for arealeffektive bygg og sambruk areal
- Utrede muligheter og løsninger for mtp energifleksibilitet i sentrumsområdet
- Utleie/kommunens leie av areal bør vær med utgangspunkt i Grønne leiekontrakter som blant annet berører energibruk i bygget.

2.2.4. Materialstrategi for bærekraftig områdeutvikling

Klimagassutslipp fra materialbruk utgjør en betydelig andel av fotavtrykket til bygg og infrastruktur. Erfaringer fra pilotprosjekter i ZEB (www.zeb.no) og Asplan Viak viser at materialbruk i bygg kan bidra til 40-60% av de totale klimagassutslippene sett i et livsløpsperspektiv, når energibruk i drift er optimalisert.

Sentrale strategier for reduksjon av klimagassutslipp fra materialbruk omfatter å minimere behovet for materialer mest mulig, for deretter å benytte løsninger som har minst mulig utslipp i forbindelse med produksjon, transport, og bruk/vedlikehold. Basert på forskning i sentrene Zero Emission Buildings (www.zeb.no) og i forskningssenteret Zero Emission Neighbourhoods (www.fmezen.no) har vi utarbeidet en 7-trinns strategi for bærekraftig materialbruk med fokus på å oppnå lavest mulig klimagassutslipp i et livsløpsperspektiv. Figur 3.1.4 gir en oversikt over de 7 trinnene. Materialstrategien har delvis en kobling til energibruk, og det kan være nødvendig å gjøre avveininger mellom de to.

Figur 2.2.4 .Illustrasjon av Asplan Viak's 7 trinns materialstrategi for bærekraftig områdeutvikling.

Anbefalte tiltak for valg av materialer:

- Arealeffektive bygg, sambruk areal
- Bevaring eksisterende bygg
- Ombruk/gjenbruk av eksisterende bygnings- og rivemateriale
- Planlegge og bygge mtp lang levetid, fleksibilitet og ombruk (sirkulær økonomi)
- Bruk av materialer med lave klimagassutslipp, som biobaserte materialer, lavkarbonbetong og kortreiste materialer

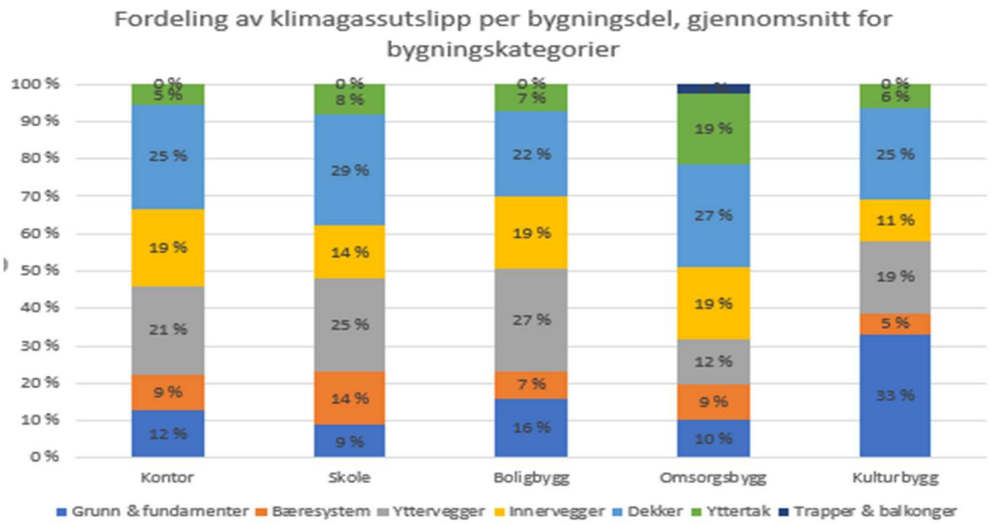
2.2.5. Bevaring av bygg (Rådhuset)

Klimagassutslippene er vesentlig mindre ved bevaring av bygg enn ved riving og nybygging. Rehabilitering av gamle bygninger bidrar altså til å redusere klimagassutslippene og gir mindre avfall. Det anslås at to tredjedeler av i alt 1,9 millioner tonn avfall som produseres hvert år, kommer fra riving og nybygg. Med slike tall er det klart at gjenbruksdimensjonen ikke lenger kan utelates fra miljøvennlig arkitektur og byggevirksomhet. I Hommelvik sentrum bør det derfor tilstrebes å bevare rådhuset. Bygget, som er oppført i to byggetrinn med byggeår 1974 og 1992, har en «restverdi» som anbefales å bevare.

I tillegg til klimagevinster ved gjenbruk av eksisterende bebyggelse, spiller også kulturhistoriske verdier inn. Bevaring av bygg vil gi variert bebyggelse og godt bomiljø. I den sammenheng anbefales det også at det gjøres en vurdering av muligheten for bevaring av Herredshuset.

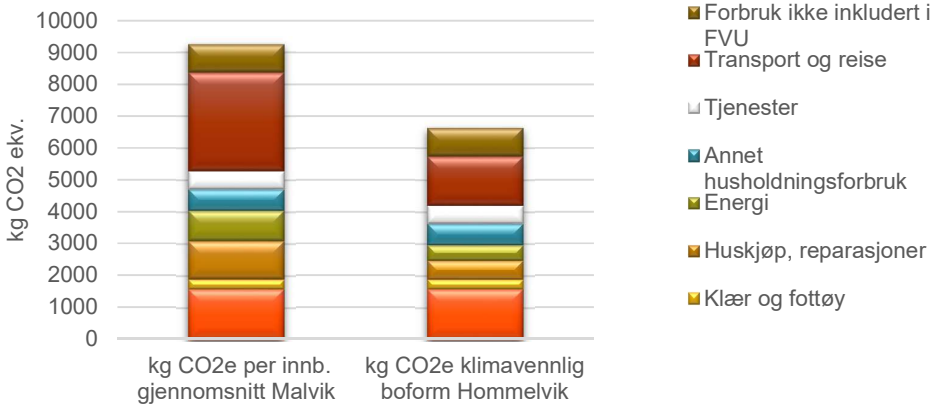
Det er i senere tid gjort flere samfunnsøkonomiske analyser av bevaring versus riving av bygg. Bergen rådhus, tegnet av arkitekt Erling Viksjø og oppført i naturbetong i 1974, er et eksempel på at rehabilitering både er mer lønnsomt og mer klimavennlig enn å rive og bygge nytt. Nylig ble det presentert en samfunnsøkonomisk analyse som viser at kostnadene ved å rehabilitere bygningen er mindre enn ved å rive den for å oppføre et nytt rådhus. Ved rehabilitering av rådhuset er det også konkludert at utslippet vil bli om lag det halve ved gjenbruk fremfor nybygg.

Det er i forbindelse med mulighetsstudien for Hommelvik sentrum gjort en beregning av gjennomsnittlig befolkningsvekst på 170 nye innbyggere i Malvik kommune hvert år, og at dette medfører et boligbehov på om lag 85 nye boliger per år (regner i gjennomsnitt 1 bolig per 2 nye innbyggere). I tillegg er det forventet et behov for ca. 25 000 kvadratmeter næringsareal de kommende 20 årene. Økt befolkningsvekst til kommunen vil også føre til ekstra behov for andre type bygningskategorier, som skoler, omsorgsbygg mm. Med dette som bakgrunn tar vi med en figur som viser fordeling av klimagassutslipp pr bygningsdel, og for ulike bygningskategorier. Dette synliggjør at bevaring av eksisterende bygningsmasse vil ha en stor gevinst klimamessig med bevaring av grunn og fundamenter, bæresystem, yttervegger, dekker og tak utgjør en hoveddel av utslippene.



2.2.6. Oppsummering og anbefaling i miljøperspektiv

Klimavurderinger på områdenivå har i flere utredninger vist et stort potensial på klimagassutslipp på både materialbruk, energibruk og transport. Potensialet varierer fra utredning til utredning som følge av lokale forhold, men man ser ofte et reduksjonspotensial i størrelsesorden en halvering av bidrag. Under vises klimafotavtrykk for eksisterende gjennomsnitt for Malvik, sammenlignet med en halvering av disse de tre element diskutert over. **Vi ser en betydelig nedgang fra 9,2 t til 6,6 t CO2e per innbygger gjennom å utvikle et klimavennlig boområde i Hommelvik.**



På bakgrunn av dette anbefales Malvik kommune å utarbeide et mer spesifikt klimagassbudsjett for områdeutvikling i Hommelvik sentrum, og kartlegge tiltak både innenfor energibruk, materialbruk og transport som er samfunnsøkonomisk og klimamessig riktig å iverksette. Det er også som sagt innledningsvis, anbefalt at kommunen tar utgangspunktpunkt i FNs bærekraftsmål i sine videre strategier og planer.

Oppsummert anbefalinger for bærekraftig områdeutvikling:

- **Gode bygg og områder ivaretar god tilgjengelighet til og på stedet**
- **Gode bygg og områder har lang levetid**
- **Gode bygg og områder gir smart utnyttelse av arealene**
- **Gode bygg og områder utnytter energien godt**
- **Gode bygg og områder er bygget med god ressursutnyttelse og lave klimagassutslipp**

En videre anbefaling er å vurdere om Enovas støtteprogram Konseptutredning for innovative energi- og klimaløsninger i bygg, områder og energisystem kan være aktuelt å omsøke for områdeutviklingen. Dette støtteprogrammet er rettet mot prosjekter i en tidligfase, og støtten gis til å utrede et godt beslutningsgrunnlag for å velge nyskapende energi- og klimaløsninger. Enova har også flere andre støtteordninger se https://www.enova.no/bedrift/stotte-til-energi--og-klimatiltak-i-virksomheter/

2.3. Byvekstavtalen, knutepunktsutvikling og parkering

Statistikk fra Trondheimsregionen 2018 viser til at 58,1% av sysselsatte i Malvik pendler til Trondheim ifm jobb[7]. Med en kollektivandel på kun 5%[8] ligger det stort potensial i økning av antallet som velger å reise kollektivt. Til sammenligning er kollektivandelen i Trondheim ca. 12 % (Mini- RVU 2017[9]) I 2015 ble det gjennomført 35 000 reiser til og fra Hommelvik med tog hvert år [10].

Byvekstavtale, nullvekstmål og reisemiddelfordeling

Malvik kommune underskrev i 2019 ny byvekstavtale med Trondheim og Melhus kommune. Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres til kommunesentraene. Nullvekstmålet for biltrafikk er et viktig premiss for avtalen, og Malvik har dermed forpliktet seg til at framtidig persontransportvekst skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Med befolkningsvekst på 22%[11] fram mot 2040 vil nullvekstmålet gi en framtidig prosentvis nedgang i biltrafikken, og økt bruk av kollektiv, gange og sykkel. Se Tabell 1. Beregningen forutsetter at antallet bilreiser blir fordelt på de andre reisemidlene med samme relative forholdet som i dag. Kommunen bør imidlertid sette seg høyere ambisjoner for overføring av pendlertrafikk til kollektivtransporten (økt kollektivandel), sett i lys av framtidig utvikling av Trønderbanen.

Reisemiddel Bosteds-kommune	Bil-fører	Bil-passasjer	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Total	N
Malvik, Nasjonal reisevane-undersøkelse 2013/2014	64%	13%	16%	2%	5%	100%	696
Malvik 2040*	52%	17%	21%	3%	7%	100%	-

Tabell 1. Tabellen viser dagens reisemiddelfordeling i Malvik og en beregnet ny fordeling basert på 0-vekstmålet, at det ikke skal være vekst i personbiltrafikken.
** forutsetter at transportmiddelfordelingen mellom andre reisemidler er lik som i dag*

[7] Trondheimsregionen, pendlerstatistikk 2019, https://trondheimsregionen.no/statistikk-og-prognoser/transport/pendlerstatistikk/
[8] Miljøpakken, Reisevaner 2013-14 Trondheim/trondheimsregionen, rapport 3/2016, https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/01/Reisevaner-2013-14_ferdig.pdf

[9] Miljøpakken, Mini-RVU 2014-17, https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2018/01/Mini-RVU-rapport-2014-2017.pdf

[10] Sentrumsplan Hommelvik, planbeskrivelse 31.3.2014
[11] https://www.ssb.no/kommunefakta/malvik

Kollektivknutepunkt og framtidig togtilbud
Bane NOR har planer om utbedring av togtilbudet langs Trønderbanen, med økt frekvens, elektrifisering av banen og utbygging av dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal. Hommelvik vil bli eneste stoppested i Malvik kommune. Dette vil gi Hommelvik en sentral rolle i Malvik for pendlere som ønsker å reise kollektivt, og gjøre Hommelvik enda mer attraktivt i framtiden.

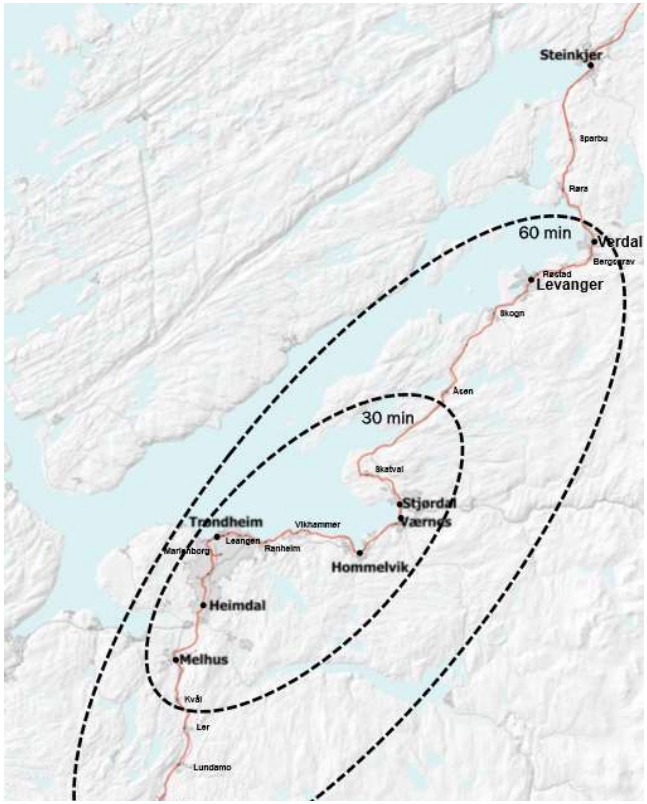
Med en slik forutsetning er det viktig å finne gode løsninger for kollektivknutepunktet, sikre god trafikkavvikling og gode forhold for pendlerparkering. Hommelvik blir et viktig knutepunkt, med mulighet for bytte mellom flere ulike reisemidler vil kunne bidra til å styrke sentrum både når det gjelder aktivitet og næringsliv.

Pendlertall og parkering i Hommelvik sentrum
Framtidig reisemiddelfordeling og nullvekst i biltrafikk i Malvik vil legge føringer for hvilken tilrettelegging i parkering i Hommelvik i framtida. I dag er parkering i Hommelvik sentrum gratis, dette gjør terskelen lav for å velge bil som **framkomstmiddel til Hommelvik sentrum i dag.**

Det skal etableres pendlerparkering på Moan, med inntil 150 plasser. Det forutsettes at denne hovedsakelig vil være mest attraktiv for pendlere som skal videre med buss. I tillegg er det i dag inntil 20-30 pendlerparkeringsplasser tilknyttet Hommelvik stasjon.

En følge av fortetting og utbygging i sentrumskjernen vil være omfordeling av areal til fordel for attraktive offentlige byrom/møteplasser og utbygging av sentrumstomtene. Dette vil også kreve dels etablering av kostbare p-kjellere, dels reduksjon i P-behovet.

Det er naturlig å tenke at offentlig tilgjengelig bilparkering i Hommelvik sentrum i framtiden vil bli regulert i form av tidsbegrensing og avgiftsbelegging. Dette vil være et effektivt virkemiddel for å dempe etterspørsel, frigjøre parkeringsplasser til de som virkelig trenger det og få flere over på andre reisemidler enn bil.



Reisetider for tog fra Trondheim i regionen etter etablering av dobbeltspor og elektrifisering (etter KVU). Kilde: Jernbanedirektoratet (https://boby.no/wp-content/uploads/2018/04/20180417_boby_jernbanen_i_trøndelag.pdf)

I forbindelse med mulighetsstudiet er det gjort en regneøvelse med to ulike fremtidsscenarioer for vekst i antall personreiser med tog, og hvilket parkeringsbehov som følger av dette, dagens og framtidig reisemiddelfordeling. Dagens bilandel er på 64%, og framtidig andel er 52% iht Nullvekstmålet. Tabell 2 viser forutsetninger for beregning av antallet personreiser med tog idag og i to

ulike fremtidsscenarioer, samt antallet bilparkeringsplasser som trengs for å imøtekomme passasjerer som bruker bil til kollektivknutepunktet.

Antall reiser til/fra Hommelvik stasjon	**Per år**	**Per dag (per år/365)**	**Antall personer (per dag/2)**	**Parkeringsbehov med dagens og framtidig bilandel**
I dag	35000	100	50	30
Scenario 1 **Med befolkningsøkning (2040)**	42700	120	60	30
Scenario 2 **Med befolkningsøkning og utvidet tilbud trønderbanen (dobling av passasjerer)**	70000	190	95	50

Tabell 2. Beregning av behov for pendlerparkering med ulike forutsetninger lagt til grunn.

Dagens parkeringsplasser ved stasjonen dekker dagens behov, og fremtidig behov ved befolkningsbehov i tråd med prognosene (scenario 1). Ved befolkningsøkning og utvidet tilbud på Trønderbanener det nødvendig å tilrettelegge for 20 ekstra plasser for å imøtekomme framtidig transportfordeling. Det er tenkelig at dette behovet kan dekkes innen BaneNor sine arealer langs jernbanen, eller at kommunen tilrettelegger for noe offentlige parkeringsplasser i forbindelse med nybygg i Hommelvik sentrum.

Det er lav sykkelandel (3%) i Hommelvik i dag. Det er tilrettelagt for ca 10 sykkelparkeringsplasser under tak på Hommelvik stasjon. Sykkelparkeringsplasser bør økes for å stimulere til økt sykkelbruk, spesielt i forbindelse med skoler og idrettsformål (inntil 30 plasser), men også i forbindelse med offentlige arbeidsplasser og servicefunksjoner, samt noe økning i det framtidige kollektivknutepunktet. Jo høyere ambisjonen er på lav bilandel, desto høyere bør tilgangen på sykkelparkering være. Det er ikke uvanlig med ambisjoner på 20-30 % sykkelandel i Norge og med en slik forutsetning i kollektivknutepunktet er det viktig å sette av areal til sykkelparkering.

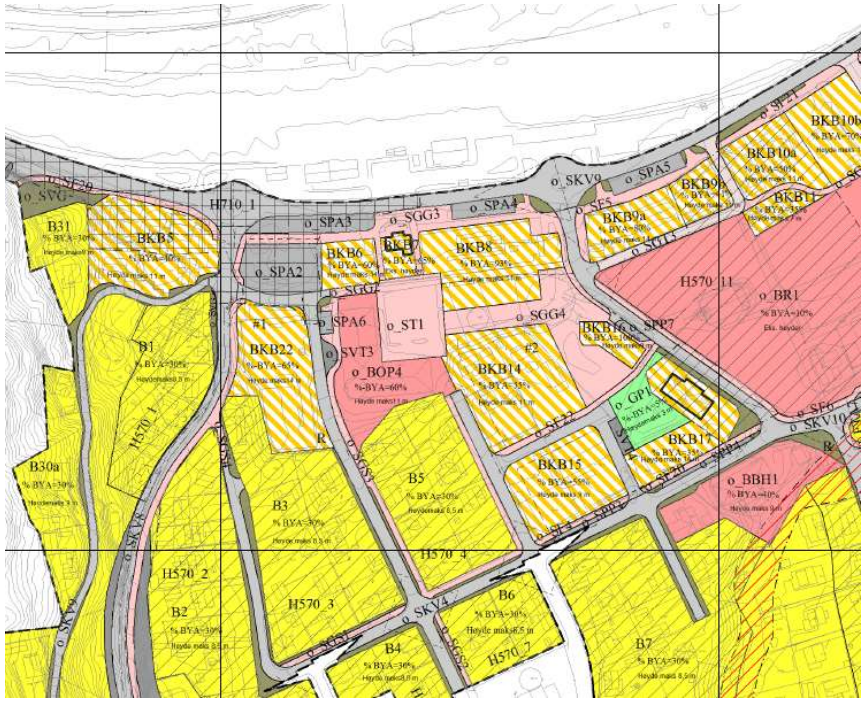
Malvik kommune anbefales å diskutere ambisjoner og konkrete mål for de ulike reisemidlene for egen virksomhet, kollektivknutepunktet og reiser generelt i kommunen. Slike mål vil kunne følges opp gjennom de reisevaneundersøkelser som gjøres på nasjonalt nivå og i tillegg er det mulig å gjennomføre egne undersøkelser lokalt og i egen virksomhet.

2.4. Sentrumsplan for Hommelvik

Områdeplanen for Hommelvik sentrum ble vedtatt i kommunestyret vår 2015. Områdeplanen tok for seg framtidig utvikling av Hommelvik sentrum med funksjonsblanding, parkeringsdekning, formål, hensyn til verneverdig bebyggelse, byggehøyder, gatebruk m.m. Det ble i arbeidet satt tydelige mål for hvordan sentrum skal utvikle seg.

Planen «*tilrettelegger for en urban vekst med høyere utnyttelse og funksjonsmiks med fokus på flere boliger, arbeidsplassintensiv næringsvirksomhet og et godt utbygd servicetilbud*, og *skape et inspirerende, mangfoldig og inkluderende småskala bymiljø med høy arkitektonisk kvalitet i både bebyggelse og uterom*.» (utdrag fra planbeskrivelse).

Figur 42: Park bak Realskolen/Gammelskolen vil gi mulighet for opphold. Parkeringskjeller under arealene må dimensjoneres for grønn opparbeidelse av plassrommet.



Figur 3.3.0 Utsnitt fra områderegulering for Hommelvik sentrum/sentrumsplanen, vedtatt 23.3.2015

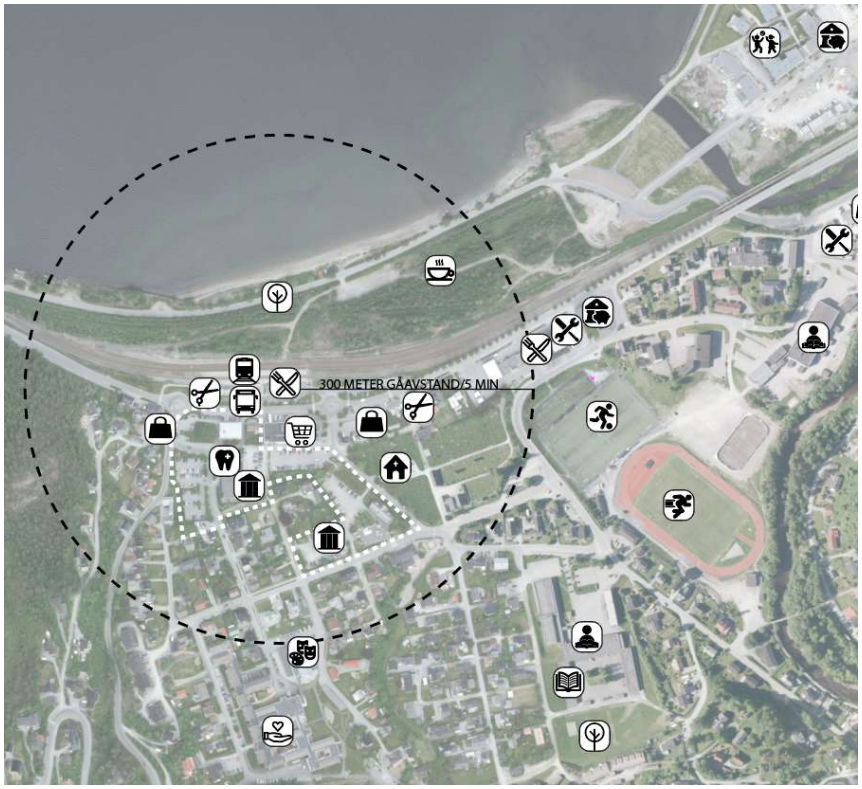
Viktige grep i planen med betydning for mulighetsstudien er blant annet:

- Hensyn til kulturhistorisk bebyggelse, eksisterende trehusmiljø og kirka
- Tilrettelegging for sentralt gangstrøk gjennom Torggata, mellom Rådhuset og kirka, samt torgareal foran rådhuset.
- Byggehøyde på maksimum 3- 4 etasjer.
- Tilrettelegging for næringsetablering i førsteetasjer i sentrum (vist som striperegulerte områder i utsnitt over)
- Bilfritt torgområde og tilrettelegging for offentlige uterom på o_ST1 og o_SGG4

I dette mulighetsstudiet har Malvik kommune åpnet for at det også kan sees på løsninger som ikke er i tråd områdeplanen, dersom dette bidrar positivt til utviklingen av sentrum.

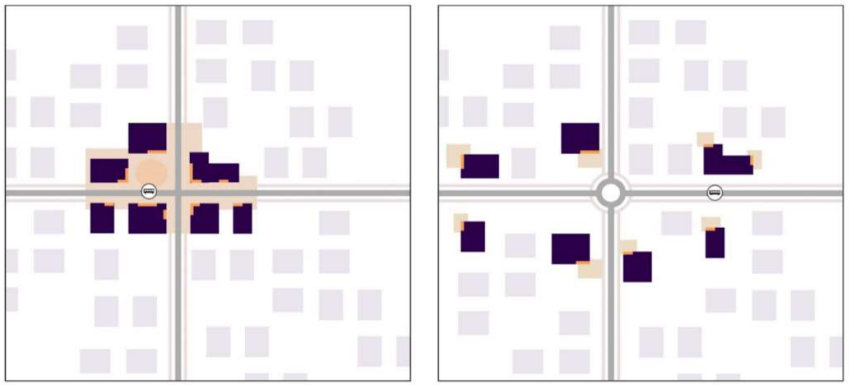
2.5. Hommelvik sentrum i dag

I forbindelse med oppstart av mulighetsstudiet ble det gjort en kartlegging av hvilke funksjoner som finnes i Hommelvik sentrum i dag. Kartleggingen viser at man innen en radius av 300 meter eller 5 minutter gange fra jernbanestasjonen/Malvikvegen har god dekning på servicetilbud i sentrum med dagligvare, frisør, lege og tannlege, kommunale tjenester, kulturhus, kollektiv og café/restaurant.



Figur 3.4.0 Dagens funksjoner i Hommelvik sentrum. Illustrasjon: Asplan Viak

For å oppnå en kompakt og attraktiv sentrumskjerne i Hommelvik der folk kan gå og sykle mellom funksjonene er det viktig at man samler framtidige handel og servicetilbud i sentrumskjernen.



Figur 3.4.1 Samling av målpunkt og inngangssoner kontra spredte - de samme bygningene (mørk farge) er vist i begge illustrasjonene. Strukturen vist til venstre vil gi mer dynamikk og tyngde til stedet, og være mer funksjonell og attraktiv for fotgjengere. Kilde: Trondheim kommune, prinsipp fra arbeidet med lokale sentra og knutepunkter.

2.5.1. Forhold til øvrige utbyggingstomter i Hommelvika

Det grønne skiftet tilsier at utvikling må foregå langs kollektivnettet og spesielt omkring knutepunktene. I tillegg kommer hensynet til styrking av sentrum som kvalitet for folk som bor og besøker Hommelvik.

I midtveisseminar i dette arbeidet ble det diskutert hvorvidt det er vilkårlig hvilken rekkefølge utvikling av ulike tomter i Hommelvik foregår. Det klare signal fra deltakerne var at det nå var viktig å fokusere sentrumskjernen spesielt. Merkevaren Hommelvik – å bygge stedsintentitet ut fra stasjonen, torget og sentrumskvartalene ble påpekt av mange.

2.6. Prosess

I arbeidet med mulighetsstudiet har det vært fokus på å få innspill fra sentrale aktører og interesserte underveis. Det ble avhold oppstartsverksted for mulighetsstudiet 11.9.19 med næringslivet og representanter fra rådmannen for å løfte visjonen for hva Hommelvik sentrum skal være i framtiden og kartlegge funksjoner/aktivitet som eksisterer og trengs i Hommelvik sentrum. Se egen oppsummering i vedlegg. Det ble også avholdt midtveisseminar med politikere og interessenter fra organisasjoner og næringsliv 12.12.2020, der foreløpige alternativ ble presentert, og det ble bedt om innspill på troverdighet og mulig styrking av forslagene. Det er avholdt møte med rådmannen 20.01.2020. På grunn av oppstått situasjon med Coronavirus vinter/vår 2020 ble planlagt møte med Formannskapet erstattet av gjennomlesning og tilbakemelding fra politikerne enkeltvis.

3. MULIGHETSSTUDIE

3.1. Nye premisser

Etter sentrumsplanen ble vedtatt i 2015 er noen premisser endret, noe som kan gi nye muligheter for Hommelvik sentrum;

Forbindelse til sjøsiden
Sentrumsplanen forutsatte universelt utformet rampe under jernbanen over til sjøsiden. BaneNor åpner nå i større grad for jernbaneovergang/undergang ved stasjonsbygget, der heis vil være en sentral del av løsningen. Dette gir en mer arealeffektiv løsning på stasjonsområdet, og gir muligheter for tydeligere forbindelse mellom stranda, stasjonsområdet og sentrumskjernen i Hommelvik. Grunnet dagens høyder over havnivå og tekniske/økonomiske konsekvenser av undergang vil forbindelsen trolig utformes som en overgang.

Figur 5 Leangen stasjon ble åpnet høsten 2019, her er det laget heis og trappetårn ned til perrong med tog i begge retninger. Dette er en løsning som har blitt tatt i bruk mer de siste årene.

Ny E6 gir muligheter for å tenke nytt om Malvikvegen gjennom sentrumskjernen
Nye E6 er vedtatt bygd ut med to tunnelløp. Dette gir bedre avvikling ved vedlikehold og trafikkulykker, da man vil ha mulighet for å stenge ett og ett tunnelløp. Hommelvik sentrum blir langt mindre grad omkjøringsrute for E6. Dette gir nye muligheter for utvikling av Malvikvegen gjennom Hommelvik sentrum, med omarbeiding av gatestrekningen til mer miljøprioritert gate. Malvikvegen kan mellom Selbuvegen og Johan Nygaardsvolds gate utformes enda tydeligere som sentrumsgate i framtiden. Gata kan kan fungere som knutepunkt med tofelts gate og kantsteinsstopp. Dette gir mulighet for å styrke den bymessige utformingen med bedre tilrettelegging for gående og syklende, opparbeidelse av byrom/beplantning og tydeligere kryssing av gaten.

3.2. Metodikk

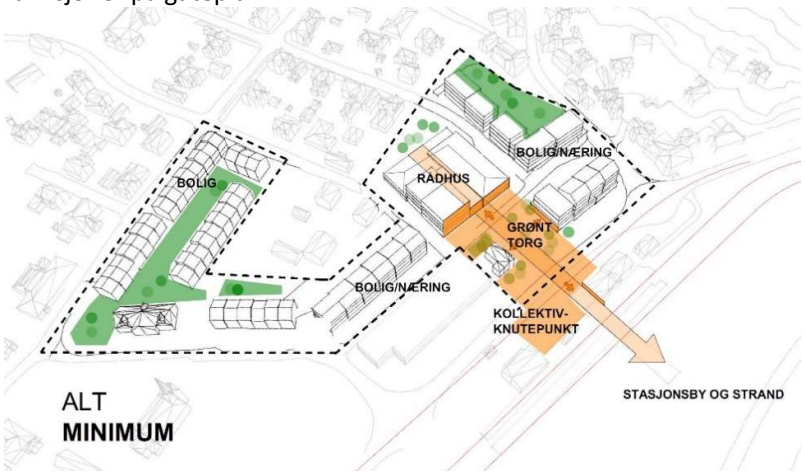
Det er vist to alternativer for utbygging av sentrumsområdet i Hommelvik:

- Et minimumsalternativ som i større grad viser mulig gjenbruk av eksisterende bygningsmasse og nybygg på kommunens tomter og som i all hovedsak forholder seg til sentrumsplanens byggehøyder.

- Et maksimumsalternativ med nybygg på kommunens tomter, og som utfordrer sentrumsplanens byggehøyder noe.

3.3. Alternativene - Minimum og Maksimum

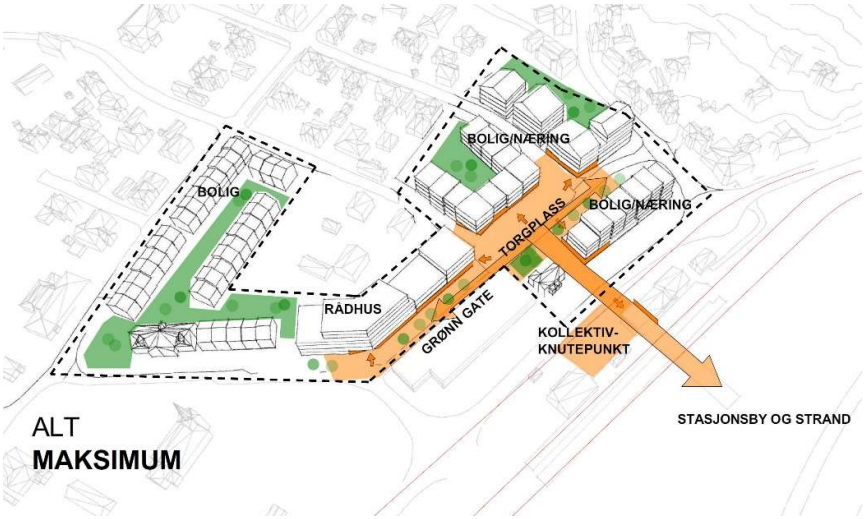
Muligheten for et mer kompakt kryssing av jernbaneområdet med heis og trapp gjør at en forbindelse direkte fra dagens stasjon/ sentrum og mot sjø er naturlig både for minimum og maksimumsalternativet. Dette vil tydeliggjøre plasseringen av torget i sentrum – et naturlig samlingssted visuelt og funksjonelt For begge alternativer gjelder også at ren boligbebyggelse foreslås kun lengst unna torget og sentrum. I sentrum må det bygges kombinasjonsbygg med utadrettede funksjoner på gateplan.



Minimumsalternativ.

- Utvidet og kompakt rådhus på dagens tomt
- Boliger på gamle skoletomt, blandet formål nærmere torget
- Butikker og tjenesteyting på gateplan i sentrum
- Nytt torg mellom Malvikvegen og Torggata, noe som gir et fortettingpotensial i direkte tilknytning til rådhuset
- Tydelig siktakse og forbindelseslinje fra nytt torg mot sjøen

Kollektivknutepunkt – ombygd til ventelommer langs Malvikvegen for buss



Maksimumsalternativ.

- Nytt rådhus på tomt mot kirka.
- Boliger på gamle skoletomt, blandet formål nærmere torget
- Butikker og tjenesteyting på gateplan i sentrum
- Torggata blir grønnere og mer markant sentrumsgate
- Tydelig siktakse og forbindelseslinje fra torgplass mot sjøen
- Kollektivknutepunkt – ombygd til ventelommer langs Malvikvegen for buss

3.3.1. Alternativ 1 – Minimumsalternativet

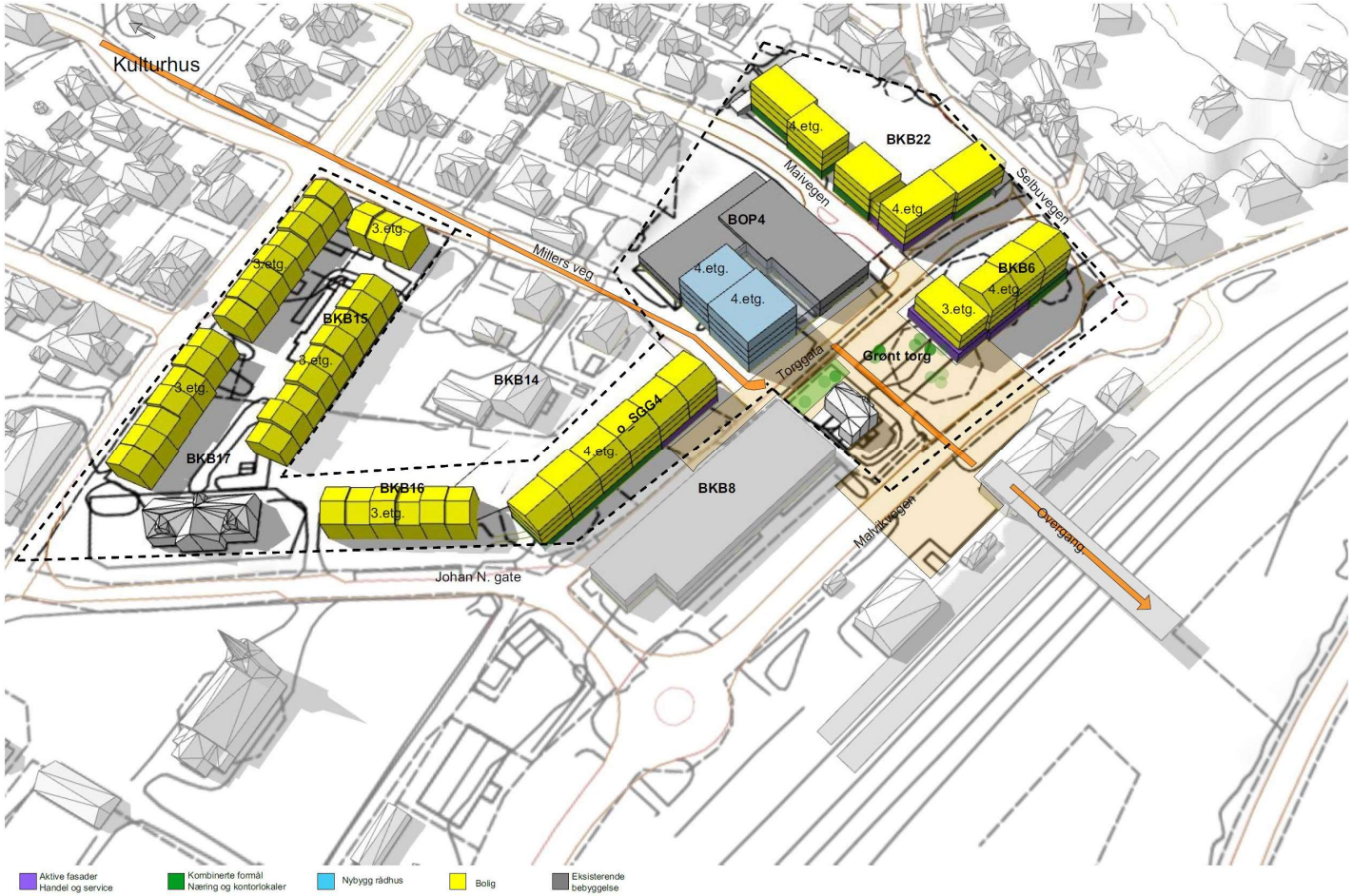


Fig. Rådhus på dagens tomt med tilbygg (lys blått) Boligbebyggelse i gult. Omkring torg/Torggate er det handel/næring på gateplan (fiolett/grønn)

3.3.2. Utfordringer mot sentrumsplanen/konfliktpunkter

Minimumsalternativet forholder seg i all hovedsak til sentrumsplanens premisser. Unntak er:

- Område BKB 15 og 17 foreslås som rene boligtomter, Sentrumsplanen hjemler blandet formål. Argumentet for ren boligutbygging er at det i næringsvurderingene ikke er funnet tilstrekkelig marked for næringsareal – og at dette bør prioriteres inn mot torget
- Byggehøyde på BOP4(Rådhuset), BKB6 og o_SGG4 overstiger sentrumsplanen med 1 etasje.
- Torggata er i Sentrumsplanen foreslått flyttet sørover, i minimumsalternativet har den beholdt sin plassering
- Justert plassering av gangstrøk og torgareal for å oppnå økt fortettingspotensial i tilknytning til rådhus. E6-utbygging kan gi økt mulighet for attraktivitet og oppholdskvaliteter på et torg langs Malvikvegen enn tidligere.
- Bevaringsverdig bygg i BKB7 må flyttes/roteres

3.3.3. Utbyggingsrekkefølge Minimumsalternativ

Illustrasjoner på neste side viser naturlig utbyggingsrekkefølge for minimumsalternativet. Samme rekkefølge er også lagt til grunn i økonomimodellene i kap 4.

Fleksibiliteten i planen er representert ved de tomter som til enhver tid ikke er utbygd. Det er derfor viktig å starte med tomter hvor det hersker liten eller ingen tvil om bruken.

BTA pr. type u/BKB8 og BKB14	
Zone Category	Calculated Area
Bolig	
	12 389
Eksisterende rådhus	
	2 511
Handel og Service	
	904
Næring og Kontor	
	1 365
Rådhus nybygg	
	2 096
	19 266 m²

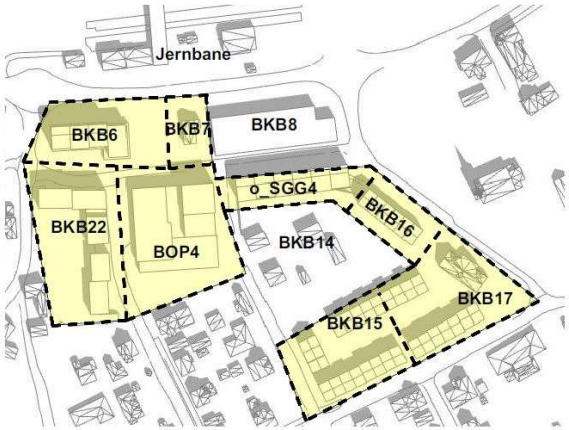
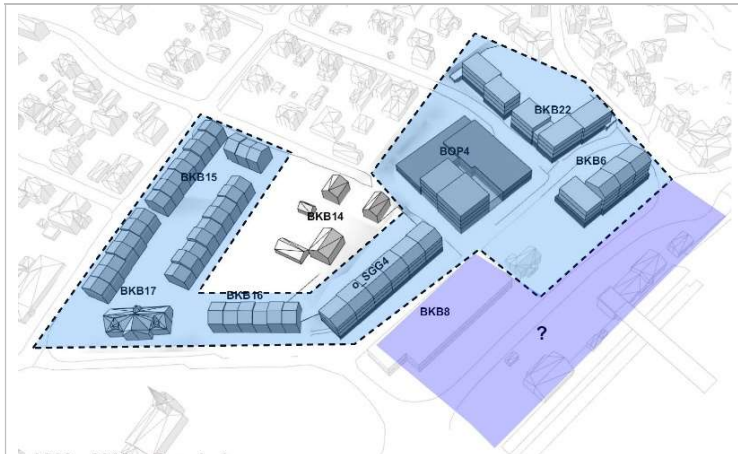
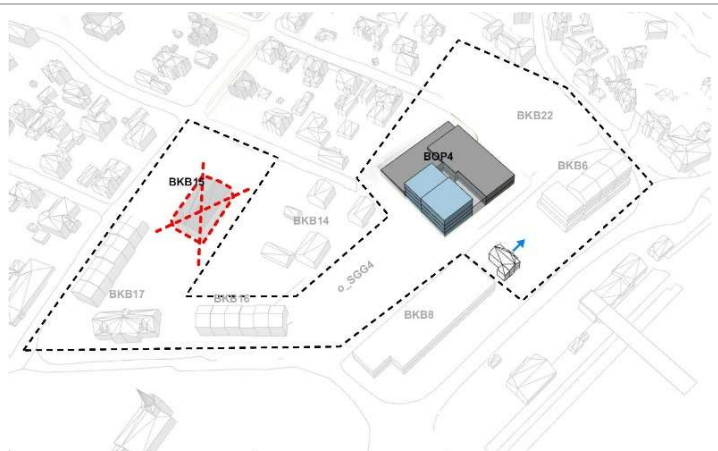


Fig Nøkkeltall utnyttelse – fordeling kommunalt areal, næringsbebyggelse og bolig.

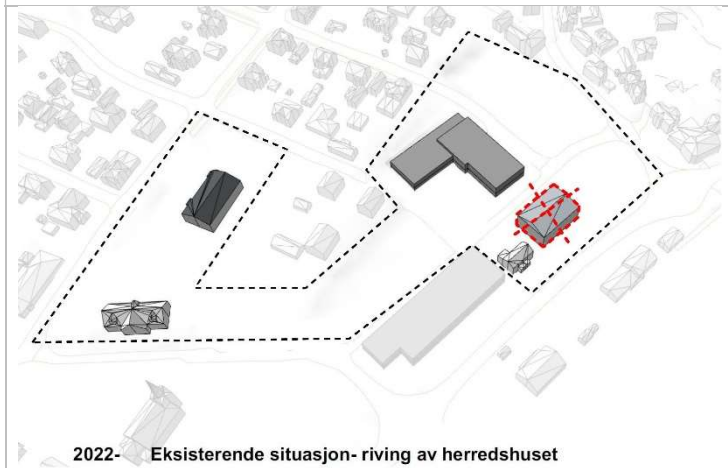
Utbyggingsrekkefølge Minimumsalternativ



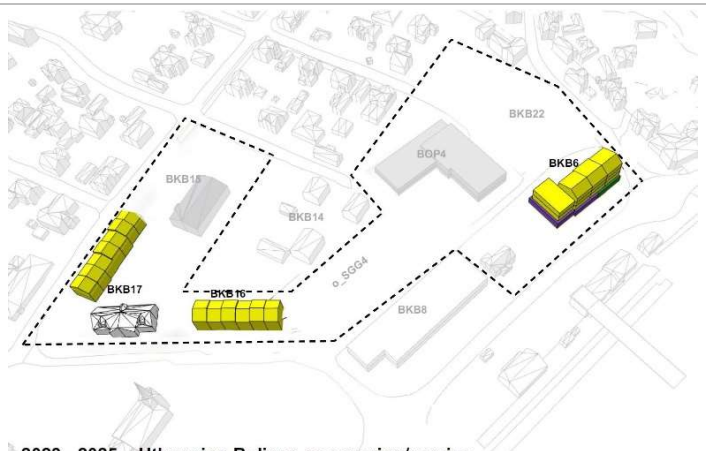
2020 - 2022 Regulering



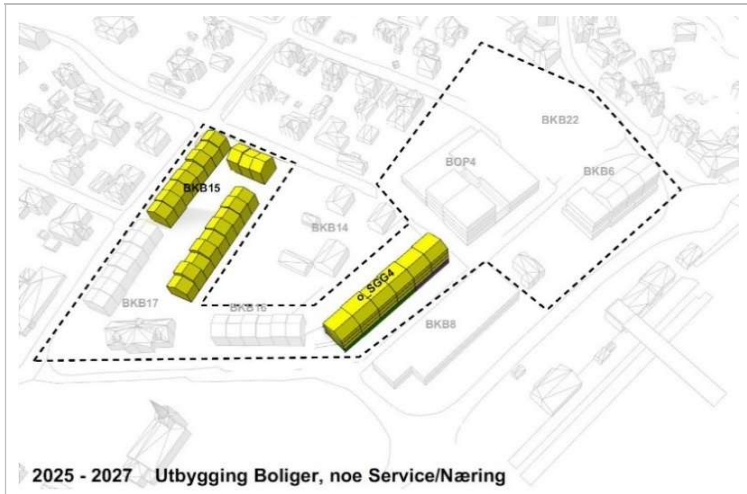
2023 - 2025 Utbygging Rådhus og Torg, riving for boligutbygging



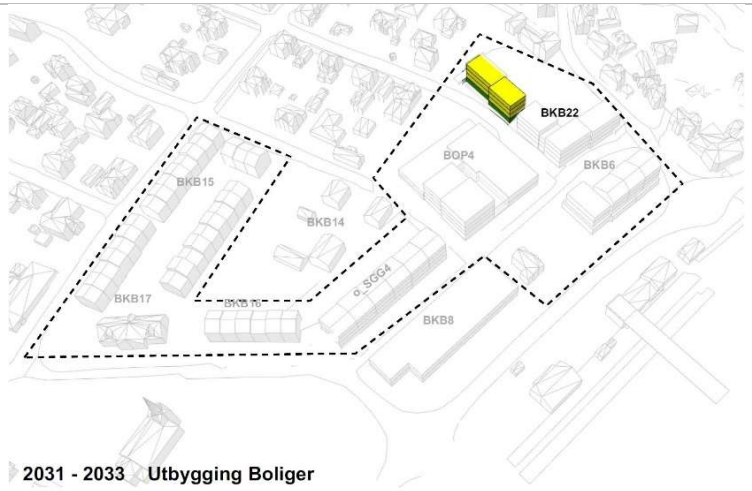
2022- Eksisterende situasjon- riving av herredshuset



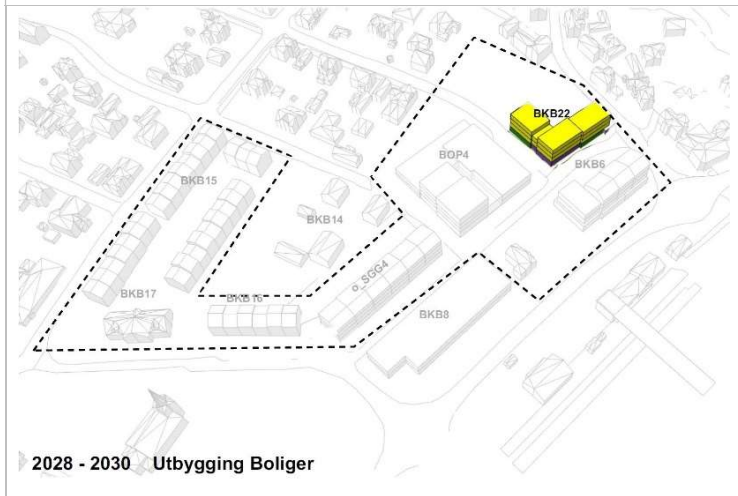
2023 - 2025 Utbygging Boliger, noe næring/service



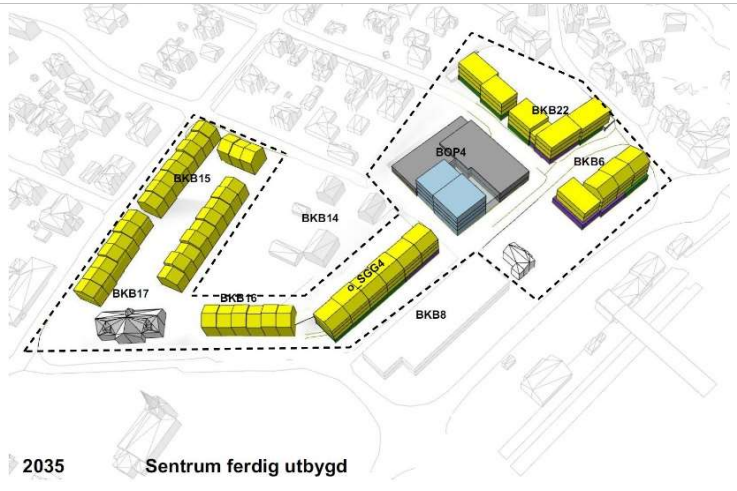
2025 - 2027 Utbygging Boliger, noe Service/Næring



2031 - 2033 Utbygging Boliger



2028 - 2030 Utbygging Boliger



2035 Sentrum ferdig utbygd

3.3.4. Alternativ 2 – maksalternativ for utbygging, nybygg

Fig. Rådhus/næringsbygg på ny tomt nærmere kirka (lys blått) Boligbebyggelse i gult. Omkring torg/Torggate er det handel/næring på gateplan (fiolett/grønn)

3.3.5. Utfordringer mot sentrumsplanen/konfliktpunkter

Maksimumsalternativet utfordrer i noe større grad premissene i Sentrumsplanen – men fortsatt i en grad som ut fra drøftinger i prosjektarbeidet er funnet forsvarlig:

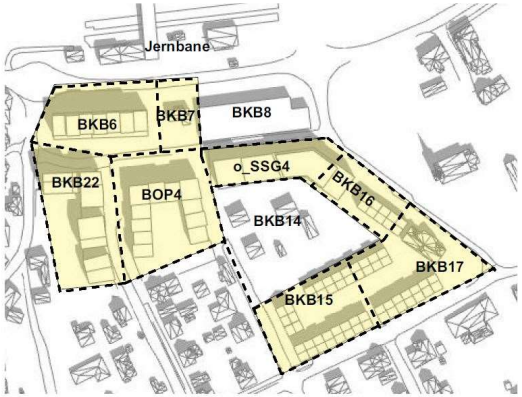
- Område BKB 15 og 17 foreslås som rene boligtomter, Sentrumsplanen hjemler blandet formål. Argumentet for ren boligutbygging er at det i næringsvurderingene ikke er funnet tilstrekkelig marked for næringsareal – og at dette bør prioriteres helt i sentrumskjernen/langs Malvikvegen
- BOP4(Rådhuset) omdisponeres til Bustad/næring/tjenesteyting, o_SSG4 omdisponers til ny rådhustomt/tjenesteyting/næringsformål.
- Byggehøyde på BOP4 og BKB22overstiger Sentrumsplanen med 1 etasje og BKB6 o_SGG4 overstiger sentrumsplanen med 2 etasjer. Hensyn til listeført kirke og bevaringsverdig trehusmiljø utfordres ved dette.
- Torggata er i Sentrumsplanen foreslått flyttet sørover, i maksimumsalternativet har den beholdt sin plassering.
- Justert form og størrelse på gangstrøk/ torgareal.

3.3.6. Utbyggingsrekkefølge Maksimumsalternativ

Illustrasjoner på neste side viser naturlig utbyggingsrekkefølge for maksimumsalternativet. Samme rekkefølge er også lagt til grunn i økonomimodellene i kap 4.

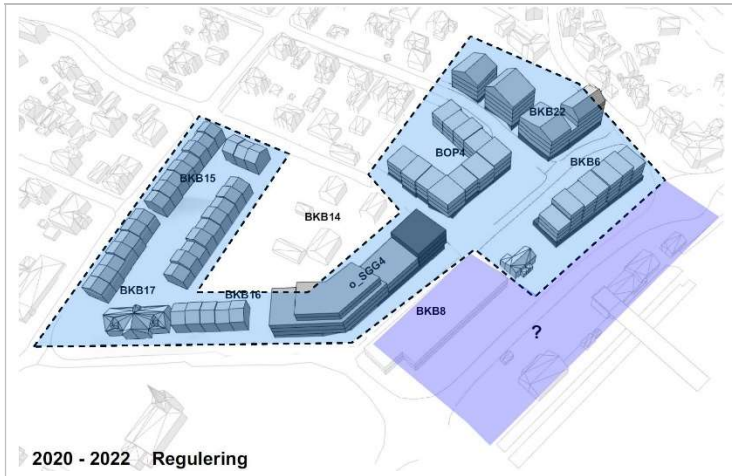
Fleksibiliteten i planen er representert ved de tomter som til enhver tid ikke er utbygd. Det er derfor viktig å starte med tomter hvor det hersker liten eller ingen tvil om bruken.

BTA pr. type u/BKB8 og BKB14	
Zone Category	Calculated Area
Bolig	
	16 571
Handel og Service	
	2 386
Næring og Kontor	
	2 057
Rådhus nybygg	
	4 566
	25 579 m²

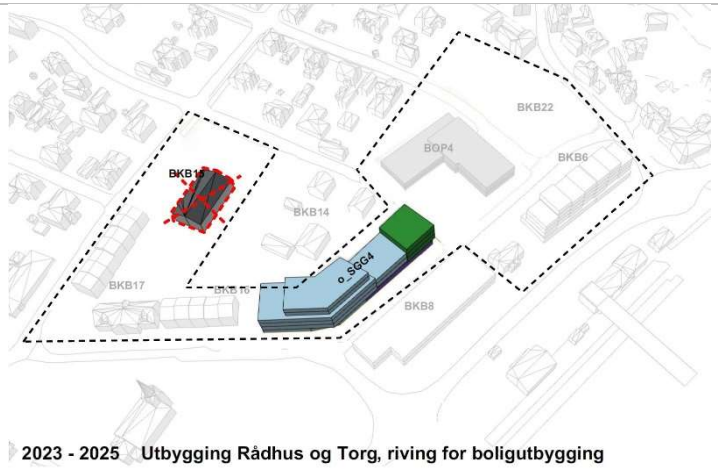


Nøkkeltall utnyttelse – fordeling kommunalt areal, næringsbebyggelse og bolig.

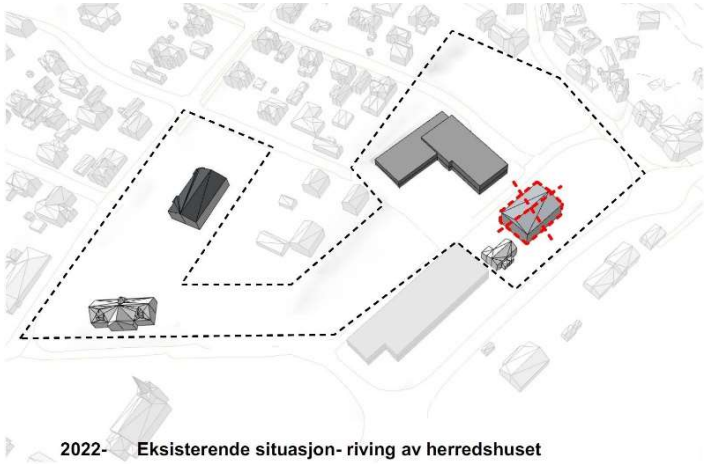
Utbyggingsrekkefølge Maksimumsalternativ



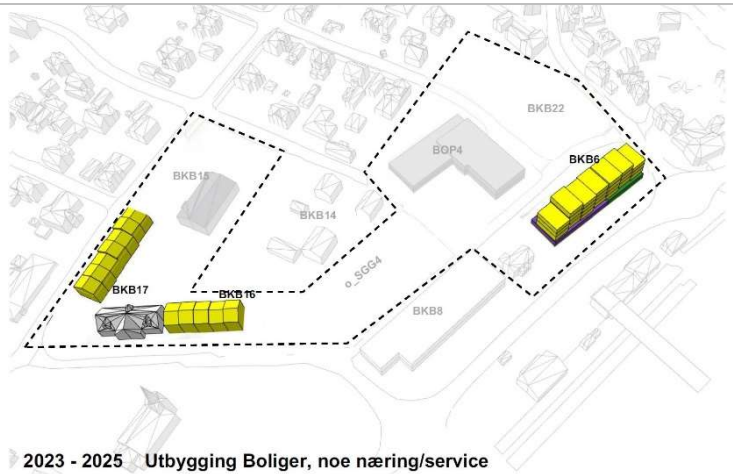
2020 - 2022 Regulering



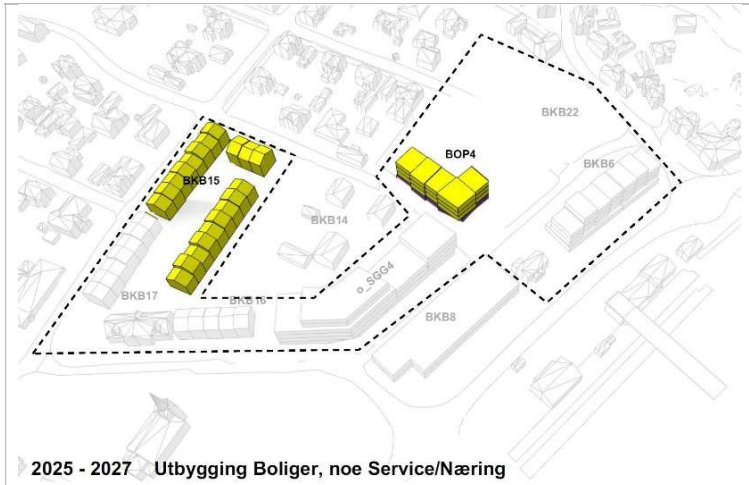
2023 - 2025 Utbygging Rådhus og Torg, riving for boligutbygging



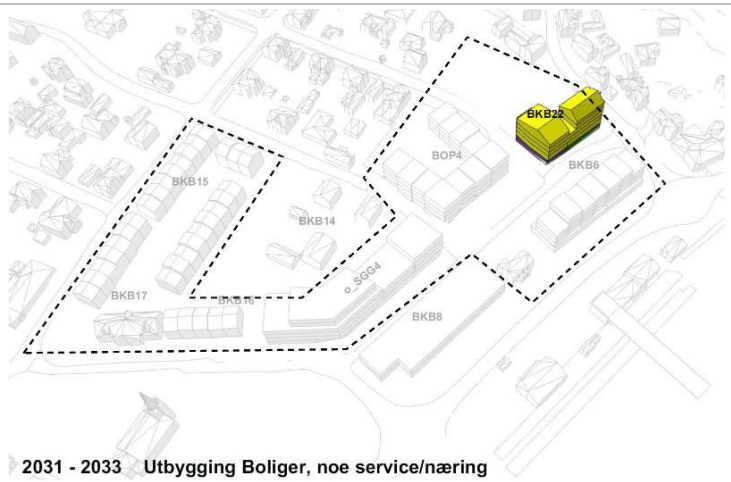
2022- Eksisterende situasjon- riving av herredshuset



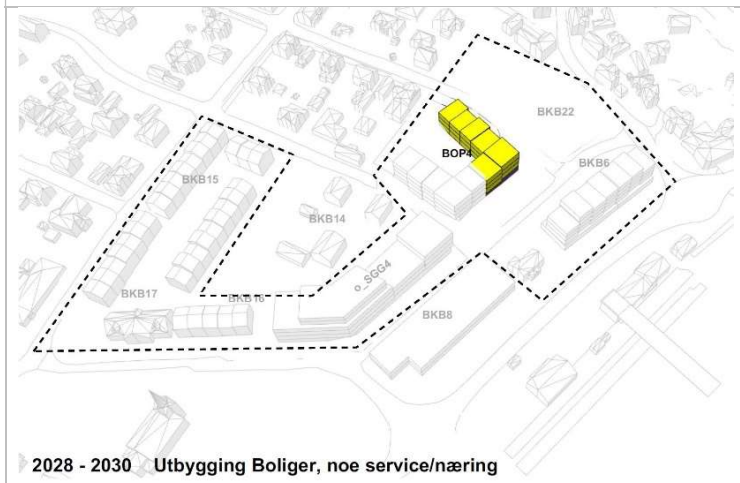
2023 - 2025 Utbygging Boliger, noe næring/service



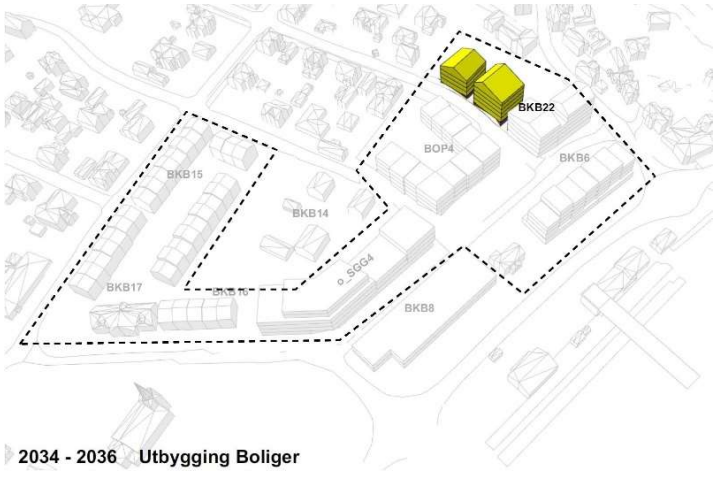
2025 - 2027 Utbygging Boliger, noe Service/Næring



2031 - 2033 Utbygging Boliger, noe service/næring



2028 - 2030 Utbygging Boliger, noe service/næring



2034 - 2036 Utbygging Boliger

3.4. Parkering

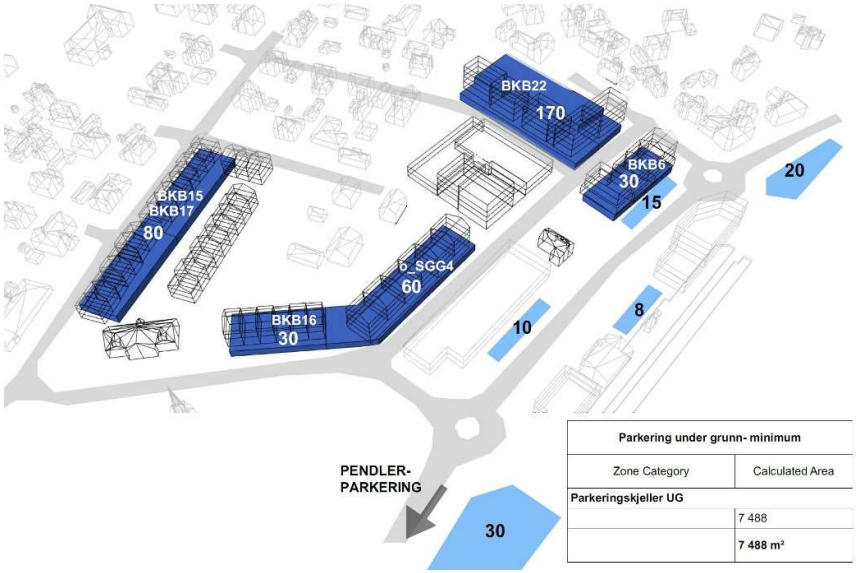
Som beskrevet under tema mobilitet må bakkeparkering begrenses og styres dersom en skal nå målene om reduserte klimagassutslipp og et mer attraktivt sentrum. Parkeringsløsninger må imidlertid også stå i forhold til de forutsetninger Malvik og Hommelvik har. Kommunen vil ha en spredtbygd karakter og for mange vil kollektivtilbud fra eget bosted ha begrensninger. Hvilke parkeringsløsninger trenger vi og hvilke vil det være plass for i framtida?

Sentrumsplanens krav til parkering er:

Formål	Grunnlag pr	Bil	Sykkel minimum
Bolig	Boenheter over 50 m²	1,4	2,0
	Boenheter på inntil 50 m² BRA	1	2,0
Forretning	Per 100 m² BRA	2	
Kontor/ næring	100 m² BRA	1	2,0
Næring med kunderelatert aktivitet	Per 30 m² BRA	1	
Servering	10 seter	1,0	2,0

Minimumsalternativet målt mot Sentrumsplanens Parkeringskrav viser:

Sentrumsplanen				Minimumsalternativ	
Formål	Grunnlag		Bil	Arealer	Bil
Bolig	inntil 50	m2 BRA	1,4	6200	109
Bolig	over 50	m2 BRA	1	6200	124
Forretning	100	m2 BRA	2	900	18
Kontor/Næring	100	m2 BRA	1	5000	50
Næring/kunderelatert	30	m2 BRA	1	1000	33
Servering	10	seter	1		
				19300	**334**



Parkering under grunn- minimum	
Zone Category	Calculated Area
Parkeringskjeller UG	
	7 488
	7 488 m²

Figur over viser grovt estimat P-kapasitet i sentrum. Innenfor tomtene denne studien omhandler er det vist inntil 380 p-plasser. Tomtene kan altså bebygges og P-dekning iht sentrumsplanen kan oppfylles. Det bør imidlertid vurderes om ikke krav til antall parkeringsplasser bør begrenses noe – spesielt gjelder dette for boligdelene, grunnet sentrumsbeliggenhet og nærhet til knutepunktet/kollektivtilgjengelighet.

Maksimumsalternativet målt mot Sentrumsplanens Parkeringskrav viser:

Sentrumsplanen				Maksimumsalternativ	
Formål	Grunnlag		Bil	Arealer	Bil
Bolig	inntil 50	m2 BRA	1,4	8250	144
Bolig	over 50	m2 BRA	1	8250	165
Forretning	100	m2 BRA	2	1200	24
Kontor/Næring	100	m2 BRA	1	6600	66
Næring/kunderelatert	30	m2 BRA	1	1200	40
Servering	10	seter	1		
				25500	**439**

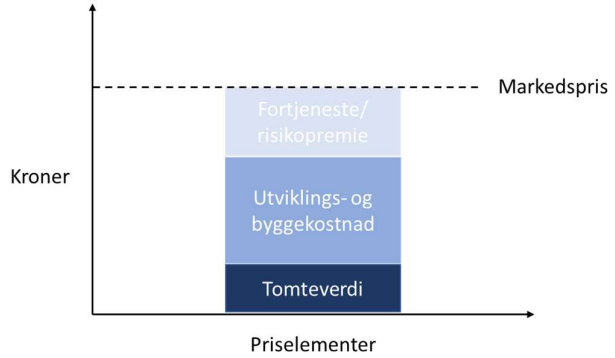
Figur over viser grovt estimat P-kapasitet i sentrum. Innenfor tomtene

denne studien omhandler er det vist inntil 435 p-plasser. Tomtene kan altså bebygges og P-dekning iht sentrumsplanen oppfylles. Det bør imidlertid vurderes om ikke krav til antall parkeringsplasser bør begrenses noe – spesielt gjelder dette for boligdelene, grunnet sentrumsbeliggenhet og nærhet til knutepunktet/kollektivtilgjengelighet.

4. MARKEDSVURDERINGER

4.1. Verdivurderingsmetode

Ved fastsettelse av eiendommenes anslåtte markedsverdi anvendes prinsipp om tomtebelastning og diskontert kontantstrøm. Med «tomtebelastning» menes den delen av verdien fra et utviklingsprosjekt som tilfaller tomten. Ved verdsetting av tomteareal fastsettes vanligvis verdien ut fra hvor stor tomtebelastning et byggeprosjekt tåler pr. kvm næringsareal (BTA)/boligareal (BRA). Tomtebelastningsprinsippet tar utgangspunkt i anslått markedsverdi for ferdigstilt prosjekt, dvs. hhv. næringsarealenes og boligenes markedsverdi mellom uavhengige parter på armlengdes avstand. For å komme fram til den delen av verdien som igjen tilfaller tomten, gjøres et fradrag for anslåtte prosjektkostnader, herunder entreprisekost., finansiering, kostnader for byggherre, rådgiver og meglerhonorarer, planlegging, utbyggers fortjeneste, osv. Figuren under viser de ulike priselementene i tomtebelastningskalkylen.



Vi vil i det kommende redegjøre for påregnelige inntekter og kostnader knyttet til salg og bygging av hhv. boliger og næringsareal.

4.2. Inntekter og kostnader

I denne delen redegjøres det for forutsetningene som danner grunnlaget for anslåtte inntekter og kostnader knyttet til salg og bygging av hhv. bolig- og næringsareal.

Påregnelige prosjektkostnader som legges til grunn består av hhv. entreprisekostnader, kostnader for byggherre/rådgivere etc., kostnader knyttet til markedsføring/salg, finanskostnader samt utbyggers fortjeneste. Vi forutsetter i det kommende at entreprisekostnadene inkluderer kostnader knyttet til opparbeidelse av intern infrastruktur (adkomstveier, uteareal, etc.) på den enkelte utviklingstomt.

Videre har vi anslått påregnelige kostnader knyttet til ekstern infrastruktur. Disse er nærmere beskrevet i Kapittel 4.2.3.

4.2.1. Bolig

Boligarealene være en sammensetning av hhv. småhusbebyggelse (tomannsboliger/rekkehus el.) og blokkbebyggelse (leiligheter).

For prosjektert og nybygd småhusbebyggelse i Malvik kommune observerer vi markedspris i intervallet kr 35 000 – 45 000 per kvadratmeter salgbart boligareal (sBRA). Ut ifra markedsmessige forhold, boligsammensetning, beliggenhet og vårt skjønn legger vi til grunn en salgspris for ferdigstilt småhusbebyggelse på kr 40 000 per kvadratmeter sBRA.

Tilsvarende for prosjekterte og nybygde leiligheter i Hommelvik observerer vi markedspris i intervallet kr 50 000 – 55 000 per kvadratmeter sBRA. Ut ifra markedsmessige forhold, beliggenhet sammenlignet med kjente refereransetransaksjoner (eksempelvis Hommelvik Sjøside) og vårt skjønn legger vi til grunn en salgspris for ferdigstilte leiligheter på kr 53 000 per kvadratmeter sBRA.

I henhold til Norsk prisbok og referanser fra tilsvarende prosjekt registrerer vi entreprisekostnader for hhv. småhusbebyggelse og boligkomplekser med

p-kjeller i intervallet kr 20 000 – 40 000 per m2 sBRA. Dette omfatter prosjektering, planlegging, forarbeider, byggearbeider, materialer og bygningsmessig konstruksjon, forsikring m.m. Forutsatt normalt god standard, samt at kostnaden inkluderer opparbeidelse av intern infrastruktur på tomteområdet (som beskrevet over), har vi lagt til grunn hhv. kr 27 000 per kvadratmeter sBRA småhusbebyggelse og kr 37 000 per kvadratmeter sBRA blokkbebyggelse.

For både småhusbebyggelse og boligblokk har vi videre basert på tilsvarende referanseprosjekter lagt til grunn kr 1000 per kvadratmeter sBRA for kostnader knyttet til administrasjon/byggherre/rådgivere etc. og kr 750 per kvadratmeter sBRA for kostnader knyttet til markedsføring/salg (meglerhonorar).

Normalt krever en profesjonell utbygger en avkastning på investert kapital. Bransjemessig tommelfingerregel er 15 % for mellomstore prosjekter av normal karakter. Dette vil komme til fradrag i beregningen av anslått tomteverdi. Finansieringskostnader avhenger av lånetakers karakteristikker og låneform, men ligger for tiden gjennomsnittlig omkring 5,0 %.

4.2.2. Næring

For næringsarealer forutsettes inntektene basert på en markedsmessig nettoleie (bruttoleie fratrukket påregnelige eierkostnader) diskontert med et markedsmessig avkastningskrav (yield).

Næringsarealene vil bestå av hhv. rene kontorarealer (inkl. ny rådhusbebyggelse) og arealer til handel/service (utadrettet virksomhet). Vi har anslått påregnelig bruttoleie for hhv. kontor og handel/service basert på markedsmessige forhold samt med utgangspunkt i at leien må kunne forsvare kostnaden knyttet til oppføring av arealene. Våre anslag på markedsmessige leieinntekter for handels-/servicearealer ligger omkring kr 1 600 per kvadratmeter utleibart areal (BTA). For kontorarealer anslår vi markedsmessige leieinntekter på kr 1 750 per kvadratmeter utleibart areal (BTA). Vi anser videre arealene knyttet til ny rådhusbebyggelse som rene kontorarealer.

For å komme frem til en markedsmessig nettoleie har vi gjort et fratrekk for påregnelige eierkostnader. Disse består av kostnader forbundet med normalt drift- og vedlikehold, forsikring, offentlige skatter og avgifter, ol. Vanligvis utgjør dette kr 100 – 150 per kvadratmeter, hvor handels/servicearealer typisk ligger i den nedre del av intervallet og kontor i den øvre. På bakgrunn av ovennevnte fastholdes eierkostnader til kr 100 per kvadratmeter for handels-/servicearealer og til kr 125 per kvm for kontorarealer.

Videre har vi gjort fratrekk for påregnelige eierkostnader. Disse består av kostnader forbundet med normalt drift- og vedlikehold, forsikring, offentlige skatter og avgifter, ol. Vanligvis utgjør dette kr 100 – 150 per kvadratmeter. På bakgrunn av ovennevnte fastholdes eierkostnader til kr 100 per kvadratmeter for handels-/servicearealer og til kr 125 per kvm for kontorarealer.

Prime avkastningskrav for hhv. handels-/serviceareal og kontorer i Trondheim med beste beliggenhet, solide motparter med lange leiekontrakter og høy moderne standard er p.t. 4,5 %. Hensyntatt tillegg for beliggenhet, leietakerrisiko etc., er avkastningskravet beregnet til 6,5 % for både handel-/servicearealer og kontor. For rådhusarealene vil avkastningskravet være avhengig av varigheten på en eventuell leiekontrakt med Malvik kommune som leietaker. Vi har anslått sammenhengen mellom varighet på leieforholdet og avkastningskravet som vist av tabellen under.

Varighet på leiekontrakt	**10 år**	**15 år**	**20 år**
Avkastningskrav	6,0 %	5,75 %	5,25 %

Ved verdivurdering av kommunens tomter har vi i Alternativ 1 minimum (se Kapittel 3.3.1) lagt til grunn et avkastningskrav på 6,0 % for tilbygget til eksisterende rådhus. I Alternativ 2 maksimum (se Kapittel 3.3.4) har vi forutsatt en leieavtale med lengre varighet og et avkastningskrav på 5,75 %.

Etter vår markedskjennskap samt med utgangspunkt i Norsk prisbok tilsvarer gjennomsnittlige byggekostnader for næringsbygg til kontor- og forretningsformål (handel/service) kr 15 000 – 20 000 per kvadratmeter BTA. Dette omfatter prosjektering, planlegging, forarbeider, byggearbeider, materialer og bygningsmessig konstruksjon, forsikring osv. Forutsatt normalt god standard vurderes byggekostnaden til å være kr 18 000 per kvadratmeter BTA for handels-/serviceareal og kr 20 000 per kvadratmeter BTA kontorareal. Som beskrevet tidligere forutsetter vi at ny rådhusbebyggelse består av ordinært kontorareal av normalt god standard.

Videre har vi som for bolig lagt til grunn kostnader for byggherre/rådgivere etc. på kr 1 000 per kvadratmeter BTA, kostnader knyttet til markedsføring tilsvarende 15 % av brutto leie samt utbyggers fortjeneste på 15 % og finansieringskostnader på 5 %.

4.2.3. Rekkefølgekrav/Infrastrukturtiltak

Basert på opplysninger fra oppdragsgiver har vi forutsatt normale grunnforhold og tilstrekkelig kapasitet i eksisterende vann- og avløpsanlegg samt strømnett. Videre forutsetter vi at det er tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet i området. Eventuelle ekstraordinære kostnader som følge av ovennevnte vil måtte komme til fradrag i verdiene som fremgår under.

Av eventuelle rekkefølgekrav anser vi opparbeidelsen av en definert torgstruktur som nødvendig for utviklingen av Hommelvik sentrum slik den er skissert i de ulike alternativene i Kapittel 3.3.1 og 3.3.4. Det er både i minimums- og maksimumsalternativet skissert torgstruktur foran dagens rådhus (fra Torggata mot Malvikvegen). Basert på kjente referanseprosjekter har vi anslått totale kostnader knyttet til opparbeidelse av et eventuelt torg til totalt kr 5 000 000. Vi legger videre til grunn at denne kostnaden fordeles mellom de ulike feltene basert på feltenes samlede nærings- og boligareal.

Det forutsettes at eventuelle kostnader knyttet til rekkefølgekrav, ut over det som er hensyntatt over, kommer til fradrag i oppgitte verdier. Rekkefølgebestemmelser som ligger til grunn i sentrumsplanen følger under.

Følgende rekkefølgebestemmelser ligger til grunn i sentrumsplanen:

- Kommunaltekniske anlegg.
- Elektrisitetsforsyning
- Barnehager/skolekapasitet/sosial infrastruktur
- Utbyggingstempo styres gjennom tilgang på sosiale tjenester i samråd med kommunen.
- Areal til barn og unge (areal til lek/fritidsaktivitet)
- Trafikksikker adkomst for kjørende, syklister og fotgjengere.
- Energiløsning/Eventuell tilrettelegging for vannbåren varme.
- Oppgradering og utbygging av veier og plasser må skje etter godkjent plan (byggeplan/ reguleringsplan).
- Eventuelle Geoteknisk vurdering iht. NVEs veileder.
- Eventuell tiltaksplan forurenset grunn
- Det kan ikke gis brukstillatelse for boliger uten at felles renovasjonsløsning og uterom er ferdigstilt.

4.3. Framdrift/utbyggingsrekkefølge

4.3.1. Mimimumsalternativet

I våre beregninger er det forutsatt en fremdriftsplan hvor perioden fra i dag (2020) til 2022 brukes til detaljregulering av de ulike feltene. Videre forutsettes det byggestart i 2022 med felt BKB6 (komb. formål), BKB16 og BKB17 (småhusbebyggelse) samt påbygging av rådhuset (BOP4). Vi har forutsatt at blokkbebyggelse og småhusbebyggelse kan utvikles parallelt, da disse i stor grad henvender seg til ulike kjøpergrupper. Ved å starte utviklingen av feltene BKB6, BKB16 og BKB17 vil salgstakten i sum være ca. 60 enheter per år (30 leiligheter per år og 30 småhus/rekkehus per år). Videre forutsettes det en trinnvis utvikling av felt o_SGG4 og BKB15 etter de første 3 feltene ferdigstilles. Til slutt har vi forutsatt at felt BKB22 realiseres over 2 byggetrinn. Forutsatt en salgstakt som her skissert gir følgende tentative fremdrift:

- Oppstart 2022: Felt BKB6, BKB16 og BKB17, BOP4 (rådhus)
- Oppstart 2025: Felt o_SGG4, BKB15
- Oppstart 2028: Felt BKB22 del 1
- Oppstart 2031: BKB22 del 2

4.3.2. Maksimumsalternativet

I likhet med minimumsalternativet forutsettes det også i dette alternativet at blokkbebyggelse og småhusbebyggelse kan utvikles parallelt. Følgende tentative fremdrift er lagt til grunn i beregningene:

- Oppstart 2022: Felt BKB6, BKB16 og BKB17, o_SGG4 (nytt rådhus samt kombinert formål).
- Oppstart 2025: Felt BOP4 del 1 og BKB15
- Oppstart 2028: Felt BOP4 del 2
- Oppstart 2031: Felt BKB22 del 1
- Oppstart 2034: Felt BKB22 del 2

4.4. Verdier/Verdiberegning

Vi har anslått de ulike tomtenes verdi gitt en framdrift/utbyggingsrekkefølge som beskrevet i Kapittel 4.3. Tiden det tar å utvikle Hommelvik sentrum styres i stor grad av påregnelig salgstakt for boligene. Som beskrevet i Kapittel 4.3 har vi lagt til grunn en salgstakt på 30 boliger per år både for småhus og blokkbebyggelse og en trinnvis utvikling i tråd med fremdrift/tidsplan angitt i pkt. 4.3.1 og 4.3.2. Videre har vi diskontert restverdiene med det vi anser som et påregnelig tomteavkastningskrav på 5%. Det gjøres oppmerksom på at en eventuell endring i rekkefølgen i forhold til det som er forutsatt i denne verdivurdering mht. hvilke felt som selges først og sist vil påvirke verdiene på det enkelte felt.

Tabell 3 og

Tabell 4 viser en oppsummering av inntekter og kostnader slik disse er beskrevet over som er lagt til grunn i beregningen av restverdi.

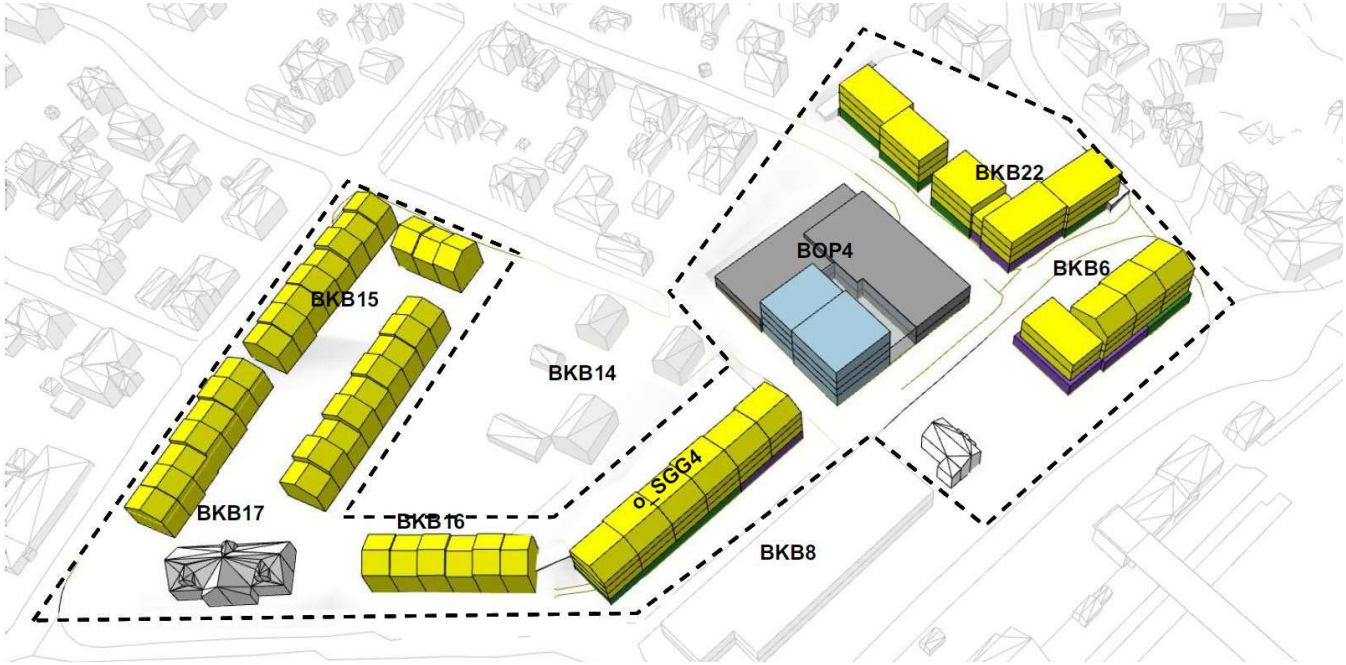
Tabell 3 Input inntektsberegning

	Blokk	Småhus	Handel og service	Kontor	Rådhus min.	Rådhus maks.
Brutto leie			1 600	1 750	1750	1750
Eierkost			100	125	125	125
Yield			6,5 %	6,5 %	6,00 %	5,75 %
Salgsverdi per m2	**53 000**	**40 000**	**23 077**	**25 000**	**27 083**	**28 261**

Tabell 4 Input kostnadsberegning

	Blokk	Småhus	Handel og service	Kontor/rådhus
Byggekost inkl. p-kjeller	37 000	27000	18 000	20 000
Byggherre rådgivere etc.	1 000	1000	1 000	1 000
Markedsføring	750	750	240	263
Finanskost	969	719	481	532
Utbyggers fortjeneste	5 958	4 420	2 958	3 269
Sum prosjektkostnader	**45 677**	**33 889**	**22 679**	**25 063**

4.4.1. Alternativ 1 – minimum



Vi har ved verdiberegning diskontert restverdiene (differansen mellom påregnelige salgsinntekter og kostnader) med et påregnelig tomteavkastningskrav på 5,0 %. Med ovennevnte forutsetninger knyttet til inntekter og kostnader samt med utbyggingsrekkefølge som beskrevet i Kapittel 4.3.1, har vi beregnet de ulike feltenes verdi til følgende:

Tabell 5 Verdiberegning - Alternativ minimum

	BKB6	**BKB16 og BKB17**	**BOP4**	**o_SGG4**	**BKB15**	**BKB22**	**BKB22**
Formål	Komb.form.	Småhus	Rådhus	Komb.form.	Småhus	Komb.form.	Komb.form.
Netto nåverdi	**5 937 355**	**13 470 970**	**2 904 368**	**7 466 287**	**10 469 207**	**4 908 269**	**2 799 874**
Per m2 BTA+sBRA	3 361	4 417	1 385	3 161	4 038	2 706	2 394

I minimumsalternativet bevares dagens rådhus, samt at man bygger på rådhuset med 2.097 kvm. Verdien av felt BOP4 i tabellen over reflekterer verdien av påbygget. Vi har videre fastsatt verdien av eksisterende rådhus til MNOK 25[12]. Tabellen under viser en oppsummering av samlet bruttoverdi for kommunens eiendommer i sentrum.

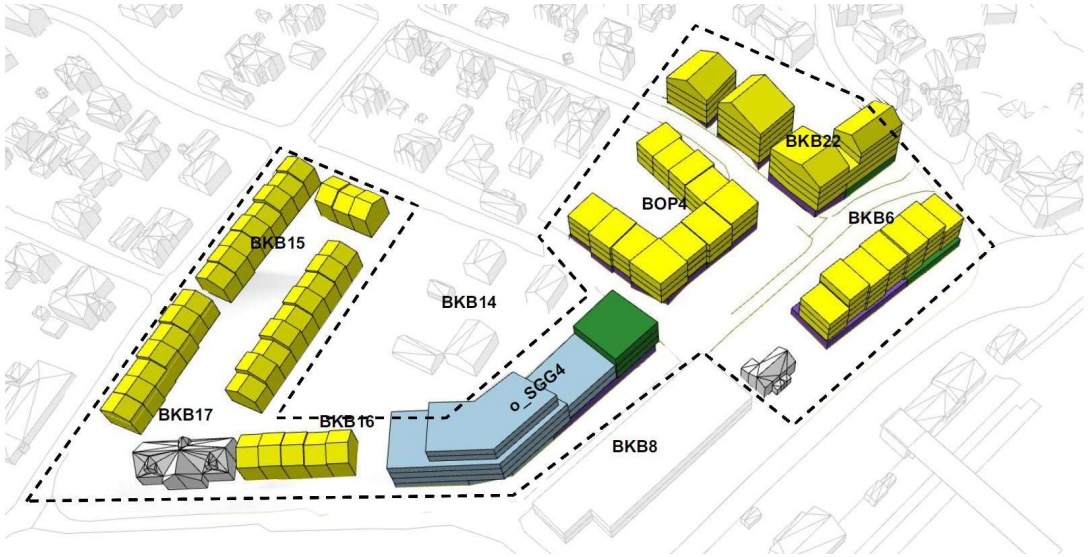
Tabell 6 Samlet bruttoverdi mimumsalternativet

Samlet bruttoverdi utvikling	kr 47 956 330
Verdi eksisterende rådhus	kr 25 000 000
Samlet bruttoverdi	**kr 72 956 330**
Per m2 BTA + sBRA	kr 3 229

Som beskrevet i Kapittel 4.2.3 har vi basert på opplysninger fra oppdragsgiver forutsatt normale grunnforhold og tilstrekkelig kapasitet i eksisterende vann- og avløpsanlegg samt strømnett. Videre forutsetter vi at det er tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet i området. Eventuelle ekstraordinære kostnader som følge av rekkefølgebestemmelsene slik de fremgår i sentrumsplanen (se Kapittel 4.2.3) vil måtte komme til fradrag i verdiene som vist over.

[12] Restverdien på eksisterende bygningsmasse (rådhuset) er fastsatt til ca. kr 10.000 per kvm

4.4.2. Alternativ 2 – maksimum



Verdiberegningen i dette alternativet er gjort på samme måte som beskrevet i Kapittel 4.4.1. Med ovennevnte forutsetninger knyttet til inntekter og kostnader samt med utbyggingsrekkefølgen som beskrevet i Kapittel 4.3.2, har vi beregnet de ulike feltenes verdi til følgende:

Tabell 7 Verdiberegning alternativ maksimum

	BKB6	**BKB16 og BKB17**	**BOP4**	**BOP4**	**o_SGG4**	**o_SGG4**	**BKB15**	**BKB22**	**BKB22**
Formål	Komb.form.	Småhus	Komb.form.	Komb.form.	Komb.form.	Rådhus	Småhus	Komb.form.	Komb.form.
Netto nåverdi	**10 569 263**	**12 491 982**	**5 773 653**	**5 882 802**	**-93 779**	**10 398 019**	**10 469 207**	**7 550 284**	**4 405 878**
Per m2 BTA+sBRA	3 757	4 505	3 279	2 889	-65	2 277	4 038	2 642	2 487

Total verdi for utviklingspotensialet i maksimumsalternativet er vist av tabellen under.

Tabell 8 Samlet bruttoverdi maksimumsalternativet

Samlet bruttoverdi	**kr 67 447 309**
Per m2 BTA+sBRA	kr 2 981

Som for verdiberegningen i minimumsalternativet vil eventuelle ekstraordinære kostnader som følge av rekkefølgebestemmelsene slik de fremgår i sentrumsplanen (se Kapittel 4.2.3) måtte komme til fradrag i verdiene som vist over.

5. ALTERNATIVSVURDERING – EIE/LEIE

I alternativsvurderingen for kommunens eget arealbehov er det sett på to alternativer for eierskap til rådhuset - eie eller leie.

Eie-alternativet er forutsatt at Malvik kommune bygger et nytt rådhus, enten i form av et nytt bygg (Maksalternativet) eller i form av et tilbygg i kombinasjon med rehabilitering/ombygging av eksisterende rådhus (Minimumsalternativet). I eie-alternativet forutsettes det at Malvik kommune finansierer, drifter og vedlikeholder bygget i egen regi i hele byggets levetid. Finansiering av et nybygg, evt. rehabilitering og utvidelse av eksisterende bygningsmasse forutsettes finansiert med låneopptak, eventuelt låneopptak i kombinasjon med inntekter fra salg av tomteområder.

I leie-alternativet legges det til grunn at Malvik kommune selger det ferdige rådhuset til en privat aktør samtidig som man inngår en langsiktig tilbakeleiekontrakt. Ved vurdering av disse to alternativene har vi kun sett på de økonomiske faktorene som spiller inn.

Hovedkonklusjonen er at det å eie er det mest lønnsomme alternativet på lang sikt. Forutsetningene for dette er at man er i stand til å vedlikeholde bygget tilstrekkelig, uten for store kostnader, samtidig som at attraktiviteten i området øker eller holder seg stabil slik at restverdien av rådhuset som minimum utgjør halvparten av dagens salgsverdi. Eie-alternativet innebærer relativt store kostnader de fem til ti første årene, men som gradvis avtar. Ved nedbetalt lån vil det kun være kostnader knyttet til vedlikehold og egen drift som gjør seg gjeldende. I tillegg vil bygget ha en restverdi som man kan få ut i et fremtidig marked.

Leiealternativet innebærer at man selger bygget ved ferdigstillelse. Dette vil skape en stor inntekt det året bygget selges og en fremtidig kostnad i form av at man forplikter seg til et årlig leiebeløp.

5.1. Eie/leie - fordeler og ulemper

Salg med tilbakeleie er en transaksjonsform der eieren av en eiendom inngår en avtale om å selge eiendommen til en kjøper for så å leie eiendommen fra kjøperen i en angitt periode.

Leieavtalen er vanligvis en "trippel netto leieavtale", noe som betyr at selger-leietaker, i dette tilfellet Malvik kommune, betaler all eiendomsskatt, vedlikehold og forsikring på eiendommen i tillegg til driftsrelaterte kostnader. Alternativt kan det avtales at selger-leietaker betaler kun leie og driftsrelaterte kostnader.

Det er forskjellige fordeler og ulemper med en salg-tilbakeleietransaksjon. En av de viktigste fordelene med en salg-tilbakeleietransaksjon er muligheten til å redusere gjeld, samtidig som man kan få realisert den egenkapital som eventuelt ligger i eiendommen (differansen mellom salgspris og gjeld).

En annen fordel er muligheten til å beholde kontroll over eiendommen uten å binde opp store økonomiske ressurser. Selv om selger-leietaker ikke vil være den faktiske eieren av eiendommen etter transaksjonen, vil den kunne forhandle om lengden på leieavtalen, leiebetingelser og andre avtalevilkår som er passende for fremtidig drift av eiendommen.

En ulempe for selger-leietaker vil være risikoen for å være forpliktet til å betale høyere enn rimelig markedsleie dersom det leiemarkedet i leieperioden svekkes. I en typisk salg-tilbakeleietransaksjon vil det normalt inngås en leieavtale for en lengre periode (> 10 år), og hvis leiemarkedet faller, må selger-leietager betale det avtalte leiebeløpet. Erfaringsvis registrerer vi at indekserte leiepriser ofte kommer i utakt med markedsleien jo lengre leiekontraktene er (indeks overstiger generell leieprisvekst). Dette kan imidlertid hensyntas i en leiekontrakt.

Den åpenbare ulempen for en selger-leietaker i en salg-tilbakeleietransaksjon er at ved slutten av leieavtalen vil ikke selger-leietaker ha eierskap til eiendommen eller kunne realisere eiendommens verdi. I stedet vil selger-leietaker måtte gjøre et av følgende - forhandle om en forlengelse av leieavtalen, kjøpe tilbake eiendommen til dens markedsverdi eller flytte.

Salg med tilbakeleie vil i tillegg til ovennevnte utløse skatte- og regnskapsmessige forhold/problemstillinger knyttet til for eksempel skattemessige saldoverdier/ gevinstbeskatning, tilbakekjøpsretter, forkjøpsrett, finansiell/operasjonell lease m.m. Disse forhold er ikke vurdert.

5.2. Prinsipper/metodikk

Ved sammenligning av de to alternativene benyttes nåverdimetoden for å finne vektede kostnader for respektivt eie- og leiealternativet. Byggekostnader, leiekostnader og salgspriser for bygget er basert på observerte priser i markedet som beskrevet i Kapittel 4.2. Byggekostnadene hensyntar imidlertid ikke utbyggers fortjeneste som vist i Tabell 4. Videre forutsetter vi at kommunen lånefinansieres 100 % av byggekostnaden med en rente på 3,0 % og at lånet nedbetales over 20 år. Vi forutsetter at byggeprosjektet strekker seg over 2 år med trinnvis opplåning hvor begge årene er avdragsfrie.

5.3. Inntekter og kostnader

Da vi vurderer potensielle kjøperes betalingsvilje for eksisterende rådhus med tilbygg til å være lavere enn for et nybygg, velger vi å illustrere forskjellen mellom å eie å leie i maksalternativet da det er dette alternativet som blir mest relevant å vurdere. Leie og salgsverdi

Inntektene som genereres ved salg av ferdigstilt bygg er kalkulert til MNOK 129. Dette med utgangspunkt i en 20 års leieavtale med netto leie på kr 1625 per kvm og et avkastningskrav (yield) på eiendommen på 5,75 %.

Vi forutsetter videre at kommunen lånefinansierer byggekostnadene og at lånet innfris ved salg av eiendommen.

Ved byggestart i 2021 og et byggeprosjekt som strekker seg over to år før salgsverdien realiseres og deretter løpende leiekostnader har vi beregnet nåverdien av leiealternativet til MNOK -56,4.

5.3.1. Eie og driftskostnader

Tilsvarende for eiealternativet har vi forutsatt at byggekostnadene lånefinansieres 100 % med 3,0 % rente og at lånet nedbetales over 20 år. I tillegg må kommunen stå for løpende kostnader knyttet til drift og vedlikehold av eiendommen (eierkostnader). Disse er beregnet til kr 125 per kvm eller årlig kr 570.875.

I dette alternativet har vi hensyntatt eiendommens restverdi ved utløp av beregningsperioden på 20 år. Vi legger til grunn et høyere avkastningskrav ved salg etter 20 år sammenlignet med salg av ferdigstilt bygg i dag for å hensynta normal slit og elde. Forutsatt tilsvarende nettoleie på kr 1.625 per kvm og et realavkastningskrav på 7,0 % har vi beregnet eiendommens restverdi i år 20 til MNOK 97,9.

Med ovennevnte forutsetninger har vi beregnet nåverdien av eiealternativet til MNOK –49.

5.4. Oppsummering

Som vist over er lønnsomheti eiealternativet beregnet til MNOK 7,4.

Etter vår vurdering vil den største risikoen knyttet til eiealternativet være restverdien av rådhuset ved et eventuelt fremtidig salg. Alt annet likt vil en restverdi på rådhuset i år 20 på MNOK 75 medføre likevekt mellom eie og leiealternativet.

6. UTBYGGINGSSTRATEGIER

Utbyggingspotensialet i Hommelvik sentrum består av definerte felt som er egnet for salg av delfelt og eventuelt et samlet salg. Uavhengig av valg av salgs-/utviklingsstrategi vil interessen for området hovedsakelig være fra boligutviklere. Interessen fra utviklere innen næringsbygg vil være avhengig av hva Malvik kommune beslutter med hensyn til nytt rådhus. Såfremt rådhuset skal utvikles i egen regi, vil dette kunne gjennomføres som en anbudskonkurranse mellom ulike entreprenører. Dersom Malvik kommune har som strategi å ikke eie eget rådhus vil prosjektet kunne realiseres på ulike måter, for eksempel ved et salg med tilbakeleie etter ferdigstillelse eller gjennom et offentlig privat samarbeid (OPS) hvor Malvik kommune benytter tomteverdien(e) som tingsinnskudd for hele eller deler av aksjekapitalen i et utbyggingsselskap.

Salg av delfelt åpner for at rekkefølgen mht. hvilke felt som selges først og sist kan styres av Malvik kommune. I et begrenset marked som Hommelvik vil normalt påregnelig salgstakt på boligprosjektene og oppgjørstidspunkt for tomtene påvirke utviklernes betalingsvilje. Rekkefølgen og salgstakten må av den grunn sees i sammenheng med bygging av nytt rådhus, dersom dette skal finansieres med inntekter fra tomtesalg.

6.1. Gjennomføringsmodeller

Ved valg av gjennomføringsmodell har vi sett på to alternativer - salg av delfelt (1) og samlet salg (2). I begge alternativer har vi skissert potensielle salgsobjekter, valg av salgs-/utviklingsstrategi mht. utvikling i egen regi, salg til utvikler(e), offentlig privat samarbeid (OPS) samt oppgjørsmodell.

6.1.1. Salg av delfelt

En gjennomføringsmodell basert på salg av delfelt åpner for salg til en eller flere utviklere. Foruten rådhuset består utbyggingspotensialet hovedsakelig av småhus og blokkbebyggelse i kombinasjon med noe næringsareal. Et salg av delfelt vil av den grunn i all hovedsak være rettet mot boligutviklere. I figuren under har vi skissert en tenkt gjennomføringsmodell med potensielle salgsobjekter. I tillegg har vi angitt potensielle inntekter knyttet til salg av det enkelte delfelt samt kostnader knyttet til rehabilitering og påbygg til eksisterende rådhus (Minimumsalternativet).

Figuren viser at samlede inntekter og kostnader fra tomtesalg og påbygg og rehabilitering av eksisterende rådhus vil utgjøre henholdsvis ca. MNOK 45 og ca. MNOK 77,6, dvs. en negativ differanse mellom inntekter og kostnader på MNOK 32,6 som Malvik kommune må finansiere på annen måte enn tomtesalg. Kostnader for nødvendig finansiering i perioden fra ferdig oppført rådhus frem til samtlige tomter er solgt er ikke hensyntatt og kommer følgelig i tillegg. Sett fra utviklers side vil et utsatt oppgjør bidra til reduserte kapitalkostnader og risiko. En forskyvning frem til salgsstart vil av den grunn være ideell, samtidig som dette er en lite benyttet og ønskelig oppgjørstidspunkt for selger. Normalt ligger betalingstidspunktet fra kontant ved overtakelse til godkjent reguleringsplan, alternativt deloppgjør basert på kombinasjoner av nevnte tidspunkt. Vi gjør oppmerksom på at oppgitte salgsinntekter er neddiskonterte verdier, ref. kapittel 4.4.1 og 4.4.2, mens kostnader knyttet til påbygg og rehabilitering er nominelle størrelser. Vi har her forutsatt at rådhusprosjektet igangsettes først og tomtene/oppgjør for tomtene skjer i takt med tentativ fremdriftsplan, ref. Kapittel 4.3.

Delfelt	*Gjennomføringsmodell*	*Oppgjørsmodell*	*Inntekter*	*Kostnader*	*Diff.*
BKB6	Salg til utvikler	Kontant ved overtakelse/godkjent reguleringsplan/salgsstart	5 937 355		
BKB16 og BKB17	Salg til utvikler	Kontant ved overtakelse/godkjent reguleringsplan/salgsstart	13 470 970		
BKB15	Salg til utvikler	Kontant ved overtakelse/godkjent reguleringsplan/salgsstart	10 469 207		
BKB22	Salg til utvikler	Kontant ved overtakelse/godkjent reguleringsplan/salgsstart	7 708 143		
o_SSG4	Utvikling i egen regi/salg til utvikler/OPS	Alt. 1: Nytt rådhus: Finansieres med inntekter fra tomtesalg/OPS/Tomtearealer = tingsinnskudd i utviklingsselskap nytt rådhus **Alt. 2: Kontant ved overtakelse/godkjent reguleringsplan/ salgsstart**	7 466 287		
BOP4	Utvikling i egen regi/salg til utvikler/OPS	**Alt. 1: Nybygg finansieres med inntekter fra tomtesalg** Alt. 2: Kontant ved overtakelse/godkjent reguleringsplan/		- 77 667 471	
Sum			***45 051 962***	***-77 667 471***	***-32 615 509***

6.1.2. Samlet salg

Et samlet salg i denne sammenheng forutsetter et salg av alle delfelt til en utvikler for på denne måte å tiltrekke seg mellomstore/større aktører med utviklingskompetanse både innen bolig- og næringsbygg. I figuren under har vi skissert en tenkt gjennomføringsmodell basert på et samlet salg. Alternativt at boligfeltene selges til en utvikler og Malvik kommune utvikler nytt rådhus i egen regi, eventuelt i et OPS samarbeid. Potensielle inntekter knyttet til salg av delfelt samt kostnader knyttet til bygging av nytt rådhus er basert på Maksimumsalternativet.

Figuren viser at samlede inntekter og kostnader fra tomtesalg og bygging av nytt rådhus (eks. kommersielle arealer i tilknytning til rådhuset) vil utgjøre henholdsvis ca. MNOK 57,3 og ca. MNOK 114,4, dvs. en negativ differanse mellom inntekter og kostnader på MNOK 57,3 som Malvik kommune må finansiere på annen måte enn tomtesalg. Kostnader for nødvendig finansiering i perioden fra ferdig oppført rådhus frem oppgjørstidspunkt for solgte boligtomter er ikke

hensyntatt og kommer følgelig i tillegg. Alternativt til et tradisjonelt salg kan være et OPS-samarbeid hvor Malvik kommune legger tomteverdiene inn som tingsinnskudd e.l. Dette må imidlertid utredes nærmere.

Delfelt	*Gjennomføringsmodell*	*Oppgjørsmodell*	*Inntekter*	*Kostnader*	*Diff.*
BKB6 BKB16 og BKB17 BKB15 BKB22 BOP4	Salg til utvikler →	Kontant ved overtakelse/godkjent reguleringsplan/salgsstart	57 143 072		
o_SSG4 →	Utvikling i egen regi/salg til utvikler/OPS →	Nytt rådhus: Finansieres med inntekter fra tomtesalg/OPS/Tomtearealer = tingsinnskudd i utviklingsselskap nytt rådhus	0	-114 463 506	
Sum			**57 143 072**	***-114 463 506***	***-57 320 434***

6.1.3. Salgsstrategi

Hvilke interessenter/kjøpergrupper Malvik kommune ønsker å tiltrekke seg ved et salg påvirkes av hvilken salgsstrategi som velges. Dersom man ser isolert sett på utbyggingspotensialets størrelse vil det normalt være slik at salg av delfelt typisk tiltrekker seg små/mellomstore aktører, mens salg av hele området under ett vil være aktuelt for mellomstore/store aktører. Vi har illustrert dette i figur under. Interessen fra de ulike kjøpergrupper vil i tillegg påvirkes av hvilken investeringsstrategi den enkelte interessent har. Små aktører er ofte aktive i avgrensede geografiske områder (lokal tilhørighet), mens mellomstore og store aktører arbeider over et langt større geografisk område regional eller nasjonalt. Etter vår vurdering vil en utvikling av Hommelvik sentrum primært tiltrekke seg små og mellomstore aktører, men også store aktører kan være aktuelle ved et eventuelt samlet salg inkl. nytt rådhus.

Kjøperunivers	**Salg av delfelt**	**Samlet salg**
Potensielle interessenter	• **Boligutviklere** • **Næringsutviklere**	• **Eiendomsselskaper (bolig/næring)** • **Finansielle aktører i kombinasjon med utviklere/entreprenører**
Små	x	
Mellomstore	(x)	x
Store		(x)

7. FRAMTIDSBILDE

Ny boligbebyggelse på skoletomta kan gi attraktive boliger helt inntil sentrum – hus med naturlig slektskap til trehusbyen gjør at Hommelvik oppleves som helhetlig.

MALVIK KOMMUNE asplan viak NORION NÆRINGSMEGLING BORG FORVALTNING

OFFENTLIGE FUNKSJONER

Plasseringen av det nye rådhuset gir det en fremdeles sentral plass i Hommelvik sentrum. Her er det plass til både de offentlige funksjonene, sosiale tilbud og handel.

KOMBINERTE FUNKSJONER

De nye arealene gir plass til tilbud som f.eks. bibliotek, handel eller kontorer. Her er det flint å sitte å se utover det nye torget ved torggata.

BOLIG

Vi ønsket å eie egen bolig, ha tilgang på hage og plass til en voksende familie. I likevel ønsket vi å bo sentralt, og her har vi lett tilgang til alt vi trenger. Det var godt å flytte ut fra den trange leligheten.

MØTEPLASS

På det nye torget har vi plass til å møtes, sette opp juletreet, marked og utstillinger. Utadvendte funksjoner, som handel og servering i omliggende bygg, og gjennomgang på torget bidrar til aktivitet.

KOLLEKTIVKNUTEPUNKT

Med boligutbygging nært kollektivknutepunktet bidrar vi positivt til å nå nullutslippsmålet. Den nye overgangen mot stranden knytter sentrum mot fjorden.

KOMBINERTE FORMÅL

Vi bor rett her oppe i 3.etasje på den gamle rådhus-tomta. På det nye torget kan vi møtes for en kaffe eller titte i butikkene.

Blandede funksjoner i sentrum, med næring/handel i 1.etasje og bolig fra 2.etasje, gjør sentrum mer aktivt. Her kan man bo i leiligheter med direkte tilgang til sentrum og togstasjonen.

Mulig framtidig løsning – Dagens rådhus får nytt tilbygg på dagens torg – nytt torg anlegges på tomta etter Herredshuset. Dette gir åpenhet inn til torggata og ut til Moanfjæra. Kanskje kunne Torggården forsiktig dreies slik at den henvendte seg inn mot det nye torget og huse kafe, frivillighet eller utstillinger.