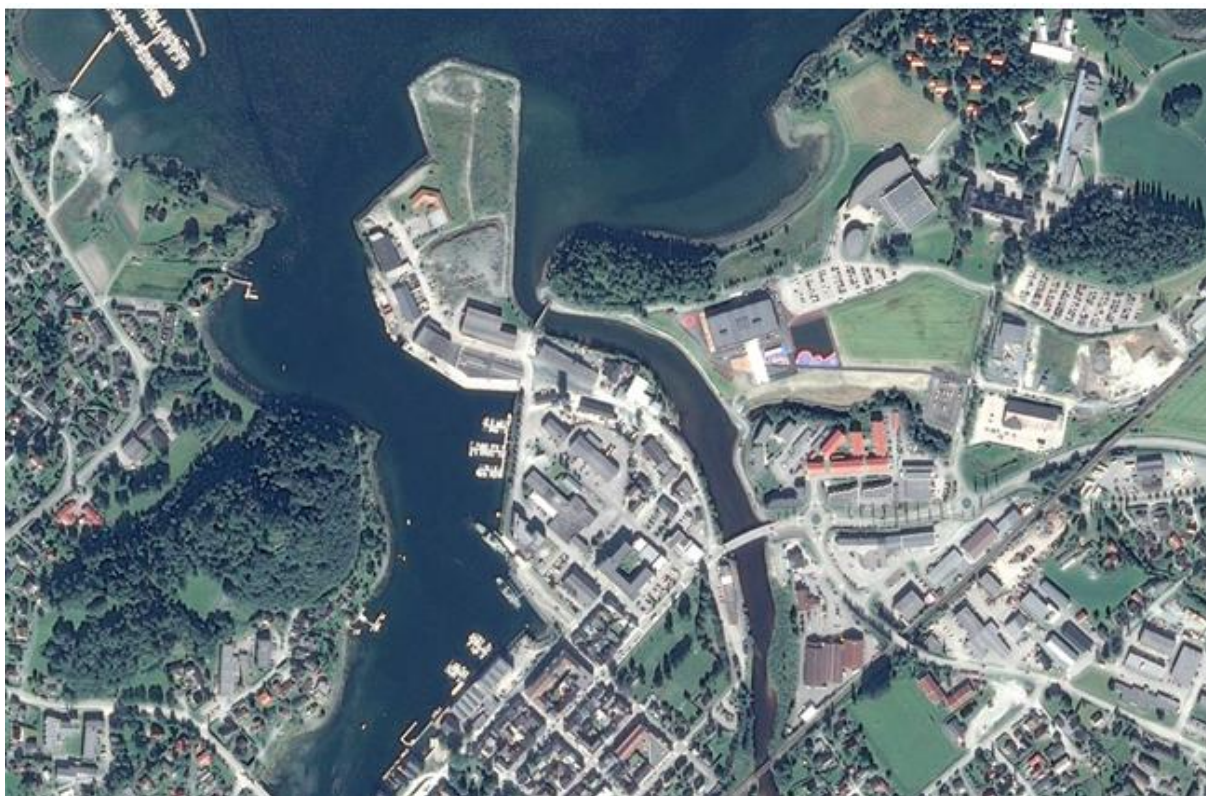


Planbeskrivelse Levanger havn



Bilde 1: Flyfoto av dagens havneområde i Levanger. Kilde: www.google.maps.com

01	2018-10-22	Revisjon av områdeplan for Levanger Havn	Randi Storeng	Håvar Brøndbo	Håvar Brøndbo
00	2018-08-27	Revisjon av områdeplan for Levanger havn	Randi Storeng	Randi Narvestad/ Håvar Brøndbo	Håvar Brøndbo
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Bakgrunn	5
1.1	Innledning	5
1.2	Hensikten med planen	5
1.3	Bakgrunn for egen plan for området	5
1.4	Visjon	6
1.5	Mål	6
1.6	Endringer i forhold til ny plan	7
1.7	Tidligere vedtak i saken	7
1.8	Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.	7
1.9	Tiltakshaver og forslagsstiller	8
2	Planstatus og rammebetingelser	9
2.1	Overordnede planer (kommuneplaner, fylkeskommunale planer)	9
2.2	Gjeldende reguleringsplaner	9
2.3	Temaplaner	10
2.4	Statlige og regionale retningslinjer/rammer/føringer	10
3	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	11
3.1	Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet	11
3.2	Dagens bruk og tilstøtende arealbruk	11
3.3	Stedets karakter: struktur, estetikk/byform, gater, eksisterende bebyggelse	15
3.4	Landskap	16
3.5	Verneinteresser (kulturminner og kulturmiljø)	17
3.6	Naturverdier	19
3.7	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	19
3.8	Trafikkforhold; kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, trafiksikkerhet, kollektivtilbud	19
3.9	Barns interesser	19
3.10	Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning	20
3.11	Universell tilgjengelighet	20
3.12	Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, fjernvarme	20
3.13	Grunnforhold/ stabilitetsforhold	20
3.14	Støyforhold	21
3.15	Luftforurensning	22
3.16	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	22

3.17	Næring	22
4	Beskrivelse av planforslaget	23
4.1	Faglige begrunnelser	23
4.2	Beskrivelse av endringer	24
4.3	Planlagt arealbruk/ reguleringsformål	24
4.4	Vegføringer og trafikk	24
4.5	Bebyggelsens plassering og utforming	38
4.6	Bebyggelsens høyde	38
4.7	Grad av utnytting til de ulike reguleringsformålene	39
4.8	Størrelse på næringsareal	40
4.9	Antall boliger, leilighetsfordeling	41
4.10	Estetikk og byggeskikk	41
4.11	Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel. Lokalisering av parkeringsanlegg	41
4.12	Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer)	42
4.13	Miljøoppfølging, miljøtiltak	42
4.14	Universell utforming	42
4.15	Uteoppholdsareal; privat og felles uteoppholdsareal, offentlige friområder	42
4.16	Kollektivtilbud	42
4.17	Kulturminner	43
4.18	Sosial infrastruktur	43
5	Vurderinger av reguleringsendringens konsekvenser	44
5.1	Trafikk	44
5.2	Landskap	44
5.3	Byform, arkitektur og estetikk	45
5.4	Kulturminner og kulturmiljø	46
5.5	Forhold til krav i Naturmangfoldsloven (kap. II); naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, viltinteresser, økologiske funksjoner	46
5.6	Rekreasjonsinteresser	46
5.7	Uteområder	46
5.8	Barns interesser, RPR for barn og planlegging	47
5.9	Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagekapasitet, annet	47
5.10	Universell utforming	47
5.11	Energibehov, energiforbruk	47
5.12	Grunnforhold	47

5.13	Luft	48
5.14	Støy	48
5.15	Økonomiske konsekvenser for kommunen	48
5.16	Konsekvenser for næringsinteresser	48
5.17	Konsekvenser for Trehusbyen Levanger	48
6	Planprosess og innkomne innspill	50
6.1	Planoppstart og medvirkningsprosess	50
6.2	Sammendrag av merknader med kommentarer	51

1 Bakgrunn

1.1 Innledning

På oppdrag fra Levanger kommune er Norconsult AS blitt engasjert til å utarbeide områdereguleringsplan for Levanger havn.

1.2 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å revidere gjeldende områdeplan for Levanger havn, vedtatt 25.5.2011. Bakgrunnen for revisjonen er flere. Etter at områdereguleringen ble vedtatt har det blant annet vist seg at grunnforholdene, spesielt i den ytre delen av havnen, ikke er tilfredsstillende nok til å kunne gjennomføre vedtatt plans plangrep. Behovet for å revurdere selve plangrepet er størst for ytre havn, men det var også et ønske om å gjennomgå kvartalsstrukturen på indre havn med tanke på byggehøyder, kvartalsutforming og funksjoner. En riktig fordeling av bolig og næring er en viktig suksessfaktor for Levanger havn.

Resultatet etter endringer er at kvartalsstrukturen på indre havn er beholdt, mens den er endret på ytre havn.

1.3 Bakgrunn for egen plan for området

Levanger havneområde hadde høy aktivitet mellom 1950 og 1980. De siste årenes utvikling har ført til at havna er mindre i bruk. Levanger kommune ser behovet for en helhetlig plan for området for å sikre en attraktiv og bærekraftig utvikling av byen.

Reguleringsplanarbeidet for vedtatt plan for hele Levanger Havn (Indre og Ytre) tok utgangspunkt i mulighetsanalyser og vurderinger, i hovedsak mulighetsvurderingen utarbeidet av Narud Stokke Wiig (NSW) dat. 15.02.06.

Endring av trafikkforhold, ny ungdomsskole på Røstad som er bygd etter vedtatt plan har gjort at trafikkbildet, også med tanke på gang/sykkelveger har endret seg noe. I tillegg er kollektivtransporten i området endret. Planen hadde i utgangspunktet et langt fremtidsperspektiv, så det er ikke unaturlig at endringer fremtvinges.

Endring av områdeplan for Levanger havn har tatt utgangspunkt i gjeldene områdeplan fra 2011.

Det vises til utredning og vedtak i PUK 13.5.2015 hvor det i utredningen til vedtak i PUK heter bl.a.:

«Med utgangspunkt i de erfaringer en hittil har hatt med de planlagte prosjekter, vil rådmannen anbefale at bl.a. følgende føringer legges for planarbeidet»:

- *Endringer vist i bestilling for ytre havn*
- *Prinsipper mht. sikteakser opprettholdes*
- *Kvartalsstrukturen på indre havn opprettholdes*
- *Møteplasser/ utsiktsplasser skal ivaretas i ny revidert plan*
- *Skald Ravns plass opprettholdes som den sentrale plassen i området*

- *Attraktive parker og stier rundt området opprettholdes og hvor det skilles klart mellom privat og offentlig areal*
- *Etasjetall vurderes. Økning til 5 etasjer for enkelte kvartaler kan vurderes, men skal grunngis i forhold til omkringliggende planlagt bebyggelse*
- *Planene for et signalbygg på området opprettholdes*
- *Parkering vurderes nærmere – dekningsgrad, gateparkering, parkering i kjeller (under hele bygget) og parkeringshus.*

Planområdet defineres fra Kirkegata og utover hele havneområdet. De tilliggende og tilstøtende områder er også blitt underlagt vurderinger, slik at hele området ses i sammenheng og i forhold til omgivelsene.

Gateutforming og parkering revideres for hele området. Fordelingen av bolig og næring får også konsekvenser for utforming av veinettet og valg av parkeringsløsninger. Mulighet for å legge parkering under bakken må gjennomgås.

Det har også vært ønskelig at planen har et område som er satt av til maritim virksomhet og miljø, gjennom en regulering av småbåthavn i vest og inn mot kanalen.

1.4 Visjon

Planarbeidet for Levanger havn har som visjon å sikre en attraktiv og bærekraftig byutvikling både miljømessig, sosialt og økonomisk. Gjennom helhetlig planlegging er det ønskelig at Levanger havn fremstår som et forbilledlig eksempel på bærekraftig utvikling for dagens innbyggere og framtidens generasjoner.

1.5 Mål

I tråd med kommuneplanens samfunnsdel er det et mål at planarbeidet for Levanger havn bidrar til å styrke kommunens visjon «Livskvalitet og vekst». Vekst betyr i dette tilfellet både vekst for den enkelte innbygger og for samfunnet. Planarbeidet har som mål å legge føringer for å sikre god livskvalitet og helse i utviklingen av Levanger havn.

Visjonen for Levanger kommune peker også mot forhold som vekst i folketall, økt utviklingskraft, innovasjon og verdiskapning. Planarbeidet har som mål å utvikle attraktive områder for boliger, næringsutvikling, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter.

Målet er at Levanger havn utvikles som et sentralt og vitalt knutepunkt mellom Trehusbyen Levanger og Røstad. I planarbeidet legges det derfor vekt på å sikre en moderne, attraktiv og mangfoldig bydel som fremmer bolyst, folkehelse, næringsutvikling og ivaretar stedets kvaliteter.

Viktige stedlige kvaliteter:

- Kulturhistorien (Levangers byplan fra 1846, markeds plass, skoleby etc.)
- Møteplassen
- Landskapsrommet (Beliggenheten ved Trondheimsfjorden)

- Blågrønne strukturer (Allmenningen, Sundet, Levangerelva, Holmhaugen etc.)
- Begrunnede akseelementer

Kvaliteter som må sikres:

- Levende by med innbydende byrom
- God atmosfære med mennesket i sentrum
- Attraktive strukturer for unge og barnefamilier
- Attraktive strukturer for næringsliv og besøkende
- Effektiv utnyttelse som ivaretar kvalitetene
- Gode løsninger som ivaretar miljø- og klimautfordringer

1.6 Endringer i forhold til ny plan

Bakgrunnen for at det har vært ønskelig å revidere gjeldene plan er omtalt tidligere og kort oppsummert går endringene ut på følgende:

- Planen omriss og avgrensing er endret med utgangspunkt i endret behov for motfyllinger og nye grenser for planlagte oppfylte områder.
- Ny hovedveg, Ravns gate, på ytre havn. Vegen er lagt øst i området, ut mot Levangelva i stedet for midt i området
- Endring av summen av næringsareal. Dette er noe mindre i nytt planforslag siden næring på ytre havn utgår.
- Ytre havn vil få kun boligareal med unntak av barnehage og en liten andel næringsvirksomhet knyttet til maritim virksomhet og småbåthavna
- Strukturen på ytre havn generelt er endret
- Barnehage på indre havn er regulert bort og erstattet med næringsareal
- Byggehøyder er endret med muligheter for fleksibilitet med tanke på variasjon av etasjetall ut i fra sol-/skyggeforhold.

Endringene er også omtalt noe under kapittel 5 hvor beskrivelse av konsekvenser er omtalt.

1.7 Tidligere vedtak i saken

I plan- og utviklingskomiteen den 22.4.2015 ble det orientert om en del erfaringer og utfordringer mht. vedtatt plan og utbygging av havneområdet. Gjeldene plan ble diskutert. Administrasjonen ble bedt om å komme med en sak om regulering av havneområde (endring), størrelse/ avgrensing (ytre/ og/ eller indre havneområde), hvilke utfordringer en revidering skulle ta opp og medvirkning i prosessen.

I PUK- møte den 13.5 2015 ble det vedtatt at planen skulle revideres.

1.8 Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.

Planforslaget har vært vurdert i forhold til Forskrift om konsekvensutredning,

jfr. forskriftens §§ 2 og 3. Det er ikke avdekket forhold i planen som utløser krav om konsekvensutredning etter forskriftens § 4, jfr. § 2f. Dersom senere bygnings-/eller anleggstiltak får virkninger som nevnt i forskriftens § 4, eller overskrider grenser i § 2f, må det gjennomføres konsekvensutredning i forbindelse med detaljregulering.

1.9 Tiltakshaver og forslagsstiller

Forslagsstiller: Levanger kommune

Plankonsulent: Norconsult AS

Oppdragsleder Norconsult: Håvar Brøndbo

Ansvarlig arkitekt: Christian Rodriguez/ Randi Narvestad

Ansvarlig plan: Randi Storeng/ Birgitte Kahrs

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Overordnede planer (kommuneplaner, fylkeskommunale planer)

Kommuneplanens bestemmelser fra 2001 innehar bestemmelse om at det er gjeldene reguleringsplaner som gjelder innenfor området.

Kommunedelplan sentrum. Under behandling.

2.2 Gjeldende reguleringsplaner

- Reguleringsplan for Levanger Havn, del 1 Hotell/ kulturhustomta. PlanID: L 2009007, vedtatt 26.5.2010. Planen regulerer til næring/ tjenesteyting (hotell, kontor og allmenntilgjengelig forsamlingslokale, torg og havneområde i sjø. Videreføres i ny plan.
- Reguleringsplan for Levanger brygge, del av Gunnlaug Ormstunges gate 6, gnr./bnr. 315/112, del av gnr./bnr. 315/124 og del av gnr./bnr 315/4. Plan ID: L 20150011. Vedtatt 1.3.2017. Regulerer til bolig/ forretning og kollektivholdeplass. Ny plan erstatter areal regulert i Helga den Fagres gate i denne plan.
- Detaljregulering av Sjøgata 33. Plan ID: L 2014014. Planen regulerer kombinert bebyggelse og anleggsformål bolig/ forretning/kontor/offentlig/ eller privat tjenesteyting. Vedtatt 20.10.2014.
- Detaljregulering av Sjøgata 33 C. Plan ID: L2011007. Planen regulerer til bolig/ forretning/ kontor, parkeringsanlegg, kai, gang-og sykkelanlegg, friområde, park og småbåthavn. Vedtatt 25.4.2012.
- Detaljregulering Levanger havn, del 1. Planen reguler hotell og kulturhus. Erstattes av ny plan.
- Detaljregulering Levanger Havn. Plan ID: 20126387. Planen regulerer blokkbebyggelse, kai, småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone og kombinert bebyggelse og anleggsformål (bolig/forretning/annen næring/ offentlig eller privat tjenesteyting). Vedtatt 11.4.2013. Erstattes av ny plan.
- Detaljregulering Sjøgata-Holmgangen. Trase for gående og syklende. Plan ID: L2014015. Planen legger til rette for gående og syklende på strekningen Strandgata til Havnevegen. Vedtatt 25.3.2015. Videreføres i ny plan.
- Detaljregulering av Sjøsidan Levanger havn, plan ID: 201212012 18.12.2013

2.3 Temaplaner

- *Temaplan for økt sykkelbruk 2015 – 2018 (2019 – 2022) Levanger kommune og Verdal kommune*

Temaplan for økt sykkelbruk i Verdal og Levanger (2015-2018) er et arbeidsverktøy for å planlegge og prioritere infrastruktur for sykling. Temaplanen er også et verktøy for å prioritere og videreutvikle holdnings- og trygghetsskapende arbeid med mål om å få flere til å sykle og øke trygghet for syklister. Sykkelsatsingen er godt forankret i Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2030, og svarer blant annet til kommunenes satsning på folkehelse, stedsutvikling, trafikksikkerhet og miljø. Planen er forankret i befolkningen gjennom at folk har fått melde fra om mangelfulle strekninger, behov for tilrettelegging og opplevd trygghet.

- *Sol- skyggestudier*

Disse ble utført av Norconsult tidlig i prosessen, ved oppstart av revideringen. Denne har vært med på å gi noen premisser for kvartalsstrukturens høyder. Førre prinsipp ved høydeforskjeller har gitt nedtrapping fra øst/nord mot sør/vest for å trekke inn mest mulig sol i området.

2.4 Statlige og regionale retningslinjer/rammer/føringer

Følgende kommer til anvendelse i planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging: *«Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbygger for å sikre god steds- og byutvikling. Det skal bl.a. i by- og tettstedsområder og rundt kollektivpunkter legges særlig vekt på høg arealutnyttelse, fortetting mv. Planleggingen skal videre bidra til å styrke sykkel og gange som transport».*
- *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.* Sikre kvalitet på arealer og anlegg av betydning for barn og unge, bl.a. arealer i nærmiljøet hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Hvis et område som brukes aktivt av barn tas til utbygging, er regelen at det skal skaffes erstatningsarealer.
- *Regional plan for arealbruk*, vedtatt i fylkestinget 25.4.2013. Her tas forholdet mellom bykjerne og avlastingsområde opp. Planen skal bidra til å videreutvikle en lokal og regional arealpolitikk som sikrer balansen mellom økologisk, sosial og økonomisk bærekraft.
- *Havmiljø og stormflo* fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Veilederen skriver om hvordan kommunen skal ta hensyn til klimaendringer hva angår havnivåstigning og stormflo i fremtiden.

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Strukturen i planbeskrivelsen deler gjennomgående opp planområdet i tre delområder; indre havn, Skald Ravns plass og Ytre havn.

3.1 Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet defineres mellom dagens havne pir og Kirkegata, i tillegg til utfylling i nord, se bilde 2. Levanger Indre og Ytre Havn ligger som en halvøy i forlengelsen av byens sentrum, mellom Levangselva i øst og Levanger sundet i vest, Trondheimsfjorden i nord.



Bilde 2: Bildet viser planområdet med utfylling i nord.

3.2 Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Dagens havneområde oppleves som ett område preget av industri og lagerbygg. På indre havn finner man også nye boligprosjekter. Områdets største kvalitet er nærhet til vann på alle kanter, med Sundet på ene siden og Levangselva på andre. En annen kvalitet er sikt til omliggende grønne områder, der Holmhaugen og Staupshaugen fremstår som viktige

landskapselementer. I tillegg ligger område nært og har sikt til den unike trehusbebyggelsen som er under fredning som nasjonalt kulturmiljø. En forholdsvis nyetablert gang- og sykkelsti langs Levangersundet knytter den eldre bydelen sammen med havna. Brua «Holmgangen» knytter området til det vakre kulturlandskapet på Røstad.

Indre Havn

Gatene utgjør et rendyrket rutenett som ligger som basisstruktur i byen. Strukturen er en parallellforskjøvet utvidelse av den eksisterende kvartalsstrukturen med klare siktlinjer fra Sundet over Røstad.

Dagens bebyggelse på indre havn, nærmest Levanger sentrum, er preget av store av store industri/ lager bygg med varierende kvalitet og arkitektur. I tillegg er det stor avstand mellom bygningene, noe som gjør det vanskelig å tilpasses dem i en tidsmessig bystruktur. På indre havn finner vi også nyere bebyggelse som avviker fra den typiske industrihallbebyggelsen på havna. Et eksempel er Kirkegata 73/ Gunnlaug Ormstunges gate 2 som er et kombinert nærings og boligbygg i fire etasjer. I første etasje finner vi handelsareal med matbutikk og vinmonopol. Over dette er det tre etasjer med leiligheter.

Sjøgata 33c/ Gunnlaug Ormstunges gate 3 er også et nyere leilighetsbygg i fire etasjer som bryter det etablerte industribyggmønsteret på havna. Her er første etasje benyttet til parkeringsformål.

Overgangssonen (Vaskeritomta)

Dagens industribygg ligger her i dag og utgjør store deler av området som definerer overgangen mellom indre og ytre havn. I 1940 ble Hilderen fabrikk (senere Rieber) etablert på "Vaskeritomta". Bedriften ble nedlagt i først halvdel av 1980-årene. Dagens vaskeri ble oppført i 1984. Etter at tidligere vaskeri ble nedlagt i april 2015, har bygningen vært brukt til lager og filmproduksjon i tillegg til arbeidsplass for Mattilsynet.

Ytre Havn

Den nåværende bebyggelsen på Ytre Havn består av næringsarealer og lagerbygg. Området har ingen bebyggelse som er viktig i utviklingen av havneområdet.



Bilde 3: Bilde av tidligere vaskeri sett fra øst og med elva i forgrunnen. Kilde: Mulighetsstudie av Tidligere vaskeri på Levanger Havn (Foto: Tove Nordgård).



Bilde 4: Bilde tatt fra indre havn og mot eksisterende sjøkant ved Skald Ravns plass. Kilde: Norconsult.



Bilde 5: Bildet viser Holmgangen fra Gunlaug Ormstunges gt. ved dagens vaskeri og over til Røstad.
Kilde: Norconsult.



Bilde 6: Fra Holmgangen og østover langs elva og mot Levanger ungdomsskole. Kilde: Norconsult.

3.3 Stedets karakter: struktur, estetikk/byform, gater, eksisterende bebyggelse

Levanger havn ble i sin tid utbygd som industriområde med aktivitet i hovedsak knyttet til trelast og annen havneaktivitet, noe som preger stedets karakter med tanke på bebyggelsesstruktur, infrastruktur og bygningstyper. En liten del av Ravns gate, på indre havn, ved Holmgangen er opprustet. For øvrig er området preget av industrihaller.

Flere av industri/næringseiendommene er relativt store hvis man sammenlikner dem med majoriteten av eiendommer i Levanger sentrum. Flere av dem er mellom 4000-6 000 m². Eiendommene er bebygget med industribebyggelse i varierende størrelse. De fleste industri/næringsbyggene er i to etasjer. Siloen er et markant unntak og står som et tydelig vertikalt element i området. Majoriteten av eksisterende bygg innenfor planområdet er store i forhold til Levangerbebyggelsens øvrige skala.

Tomtene består stort sett av asfalterte flater, og byggene har innganger fra flere sider. Byggene har ikke en klar hovedfasade vendt ut mot adkomstgaten. Gatenettet får dermed mindre betydning som offentlig rom fordi det i begrenset grad eksponerer de ulike aktivitetene som skjer.

3.4 Landskap

Landskapet på havna er tilnærmet flatt med utsyn mot Staupshaugen i vest og Holmhaugen/Røstad i øst. Mot nord har man utsyn mot fjorden og i sørvest innover mot Levanger.

Grønnstruktur finner vi først og fremst langs elven i form av krattskog og gresskledde skråninger langs elvebredden. På den nordligste delen av ytre havn, ved bygget til Nortroll AS, er det også et beplantet areal med parkmessig preg. Utover dette finner man en nyplantet allè langs kaifronten i Gunnlaug Ormstunges gate.



Bilde 7: Sikt østover mot Trønderhallen, ungdomsskole og Nord universitet. Kilde: Norconsult.

Havnas beliggenhet er godt eksponert i det store landskapsrommet og er godt synlig fra høydedragene som omkranser byen.



Bilde 8: Sikt sørover mot sentrum. Kilde: Norconsult.

3.5 Verneinteresser (kulturminner og kulturmiljø)

Det er ikke registrert bevaringsverdige bygg eller kulturminner på havna. Det er i tidligere utredninger sett på om det er mulig å transformere det eksisterende industribygget «Vaskeriet» til et mulig fremtidig kulturbygg i området. Bygningens tilstand er god, og en transformasjon av bygningen kan være positivt for å ta vare på noe av havnas identitet og atmosfære, samtidig som gjenbruk er bærekraftig utvikling i seg selv. Plasseringen av den eksisterende bygningen kan imidlertid hindre ønsket plangrep dersom den bevares i sin helhet.

Trehusbyen Levanger

Levanger havn ligger i forlengelsen av den historiske Trehusbyen Levanger og vil ha betydning for hvordan den utvikler seg som et viktig kulturmiljø av nasjonal interesse. Kunnskap om Trehusbyen Levanger har betydning innbyggernes identitet.

Trehusbyen Levanger har en lang historie med fortellinger som går tilbake helt til middelalderen, og omtales allerede i Gunnlaug Ormstunges saga i det 13. århundre. De arkeologiske kulturlagene som er bevart i sentrum av Levanger er en viktig kilde til vår viten om stedets utvikling. Disse viser at urbaniseringstendenser finnes i området i mer enn 1000 år fra gård/kirkested til strandsted, tettsted og til slutt kjøpstad i 1836.

Byens byutviklingshistorie som gjenspeiler bygningslovgivning og byggeskikk over tid er god bevart. Byplanen fra 1846 og byggeskikken er godt synlig i dag med:

- Rette gateløp som åpner seg opp mot fjorden og landskapet omkring
- Viktige akseelementer (bla. Røstad, Levanger stasjon, Geite, Staupshaugen, Brusve gård)
- Lukket kvartalsstruktur med karrébebyggelse
- Arkitektoniske markeringer og brutte hjørner av viktige gatehjørner
- Enhetlig trehusbebyggelse med typisk byarkitektur fra perioden mellom 1897 og 1904, med godt bevarte proporsjoner, struktur og målestokk.
- Historisk parkakse som går på tvers gjennom hele byen og til vannrommet. Parkasen er et godt eksempel på en tidlig norsk offentlig bypark fra siste del av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet. Inndelt i kvartalsstruktur, siktlinjer, struktur, trær og annen vegetasjon, musikkpaviljong og andre elementer.
- Historisk allmenning mellom bryggene og bebyggelsen i Sjøgata. Den største kulturhistoriske verdien i allmenningen er knyttet til det åpne arealet og tverraksene med utsikt til Sundet og nærliggende kulturlandskap.

Levanger kulturmiljø er under fredning av Riksantikvaren

«Formålet med å frede deler av Levanger by som kulturmiljø er å sikre og bevare et bymiljø av nasjonal verdi som viser et godt eksempel på norsk byutviklingshistorie, med hovedvekt på byplanhistorie, kulturhistorie og arkitektur. Spesielt gjelder dette den lave trehusbebyggelsen fra perioden 1896 fram til murtvangsloven av 1904.

Videre er formålet og bevare etterreformatoriske kulturlag som viser urbaniseringstendenser fra møttested i vikingtid/middelalder til den planløse 17-1800 - tallsbyen som reguleres i 1846. Levanger er et eksempel på urban utvikling som ivaretar ulike behov i ulike tidsrom.

Kulturmiljøet skal tas vare på som en kilde til forskning, kunnskap, opplevelser og bruk for nåværende og fremtidige generasjoner.

Fredningen skal ikke være til hinder for at Levanger skal kunne opprettholdes og videreføres som en levende by med boliger, handel og annen næringsvirksomhet i samme skala som før.»

Røstad området

Røstad området er et viktig kulturhistorisk område med den statlige skolen for barn med lærevansker åpnet i 1903. Allerede i 1899 vedtok Stortinget å kjøpe gården Røstad for å oppføre skole- og internatbygning. Røstad ligger i et vakkert kulturlandskap og et mye benyttet område for rekreasjon.

Vedrørende kulturminner under vann er det utført en akustisk profilering av sjøbunnen på Levanger havn. Denne ble utført i 2008 av Vitenskapsmuseet/ NTNU og var en avklaring med hensyn til kulturminner. Resultatet fra undersøkelsen var at det ikke foreligger data som viser tilstedeværelse av kulturminner.

3.6 Naturverdier

Ålegrasengene ble kartlagt juli 2016. Ålegraset er da på sitt tetteste på dette tidspunktet. Feltkartleggingen, avgrensning og verdisetting ble utført etter omforent metode, utarbeidet i Nasjonalt program for kartlegging av biologisk mangfold – kyst. Ingen av områdene som ble kartlagt er innenfor planområdet for revisjon av Levanger havn.

3.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Den pågående virksomheten i området har ikke medført behov for anlagte områder for rekreasjon. Det er først og fremst de grønne områdene i øst som vender mot Levangelva og områdene helt ytterst på ytre havn som er bruk til rekreasjon og uteområde. Det er også en gangsti som er etablert langs Levangelva hvor det foregår en del fiske. I tillegg finnes det en småbåthavn i Levangersundet som brukes til rekreasjon.

Områdets beliggenhet knytter det imidlertid nært attraktive uteområder på Røstad, med Kjærlighetstien, badestrand og etablerte aktivitetsområder i tilknytning til Levanger ungdomsskole.

3.8 Trafikkforhold; kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, trafiksikkerhet, kollektivtilbud

Trafikken gjenspeiler aktiviteten i området. Person- og godstrafikk knyttet til fergesambandet til Ytterøy utgjør en betydelig trafikkmengde. Ut over dette skaper næringsvirksomheten i området trafikk sammen med trafikk til og fra parkeringsplasser

Trafikken til/fra området har adkomst via Kirkegata og inn i Ravns gate, Helga den Fagres gate, Gunnlaugs Ormstunges gate og Sjøgata. Ravns gate er fremdeles en sentral trafikkåre på havna som binder indre og ytre havn sammen. De er etablert to gater; Helga den fagres gate og Gunnlaug Ormstunges gate. Broen «Holmgangen» er formet som en buebro i tre og fremstår som et viktig visuelt element på havna. På Indre havns sydlige kaifront finner vi terminal for ferje til Ytterøya. Dette er et viktig transportknutepunkt i Levanger.

Kollektivtrafikken betjener først og fremst elever ved Levanger ungdomsskole og det er etablert en buss stopp ved Holmgangen.

Det er tilrettelagt for myke trafikanter fra Holmgangen, til Sjøgata og frem til Sundbrua. Sjøgata og Gunnlaug Ormstunges gate er nylig opprustet med tanke på sikre forbindelser til og fra Levanger Ungdomsskole.

3.9 Barns interesser

Planområdet er per i dag ikke spesielt tilrettelagt for barn. Det er ingen barne- eller ungdomsskole innenfor planområdet. Barnehager finnes det heller ikke, men det er både barnehager og skoler utenfor planområdet som kan betjene planområdet når det er utbygd.

I god nærhet til planområdet ligger ungdomsskole med uteområder, badestrand og Trønderhallen som er en flerbrukshall hvor idretter som volleyball, bandy, basket og håndball kan trene. I tillegg inneholder hallen klatrevegg, svømmehall, sprintmatte og styrkerom.

3.10 Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning

Det finnes per i dag ingen skoler eller barnehager innenfor planområdet. Se for øvrig punkt 3.9.

Området har nærhet til Campus Røstad, og bruforbindelsen Holmgangen er i dag skoleveg over til Røstad.

3.11 Universell tilgjengelighet

Området er ikke tilrettelagt spesielt for universell tilgjengelighet bortsett fra i de nyere utbyggingsprosjektene. Området er ellers relativt flatt og de nye gangvegene som er etablert er tilrettelagt, spesielt mot Levangersundet.

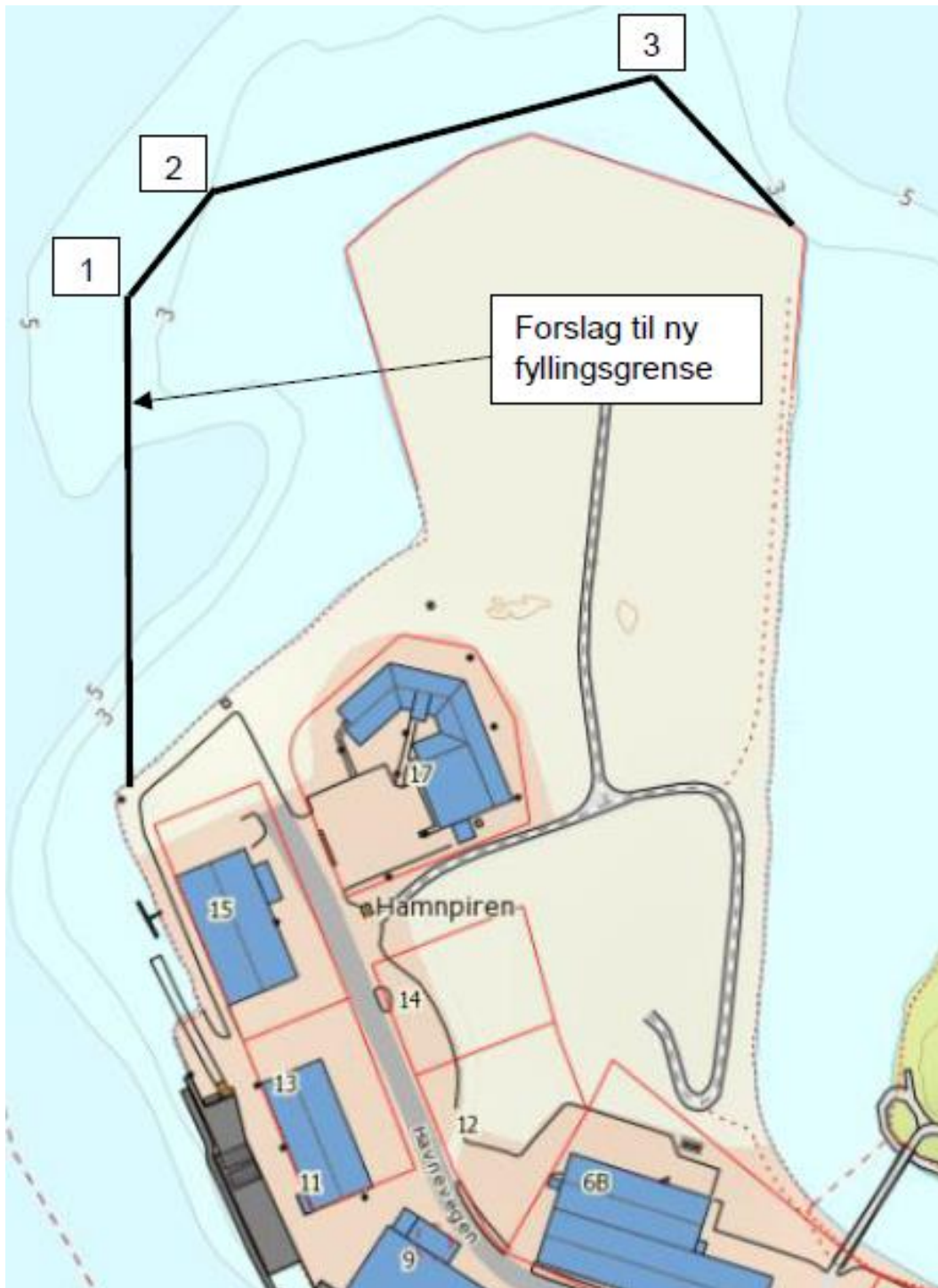
3.12 Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, fjernvarme

Levanger havneområde er utbygd med nødvendig infrastruktur for dagens virksomheter. I tillegg er avløpsrenseanlegget for sentrumsområdene lokalisert på havna, og utslippsledning fra dette og en pumpeledning for avløp fra Nesset ligger i grunnen utover havneområdet. Hovedtyngden av nedgravd infrastruktur ligger i dagens Ravns gate, Gunnlaug Ormstunges gate og Helga den Fagres gate. Ved en utbygging av havneområdet vil det være behov for å gjennomgå disse anleggene nærmere.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

3.13 Grunnforhold/ stabilitetsforhold

Plangrense er valgt ut i fra vurderinger av grunnforhold. Det ligger ikke godt til rette på økning av landarealet på den midtre og søndre delen av reguleringsområdet ved utfyllinger i sjøen. I nord og nordvest er det muligheter for nye fyllinger. Igjenfylling av dypålen ved Sjøbadet småbåthavn åpner for nye muligheter for fylling mot nordvest. I tillegg er det muligheter for mindre utfyllinger i nord.



Bilde 9: Kartet viser forslag til ny plangrense som ble satt ut i fra geotekniske forhold.

3.14 Støyforhold

Det er i dag en del bedrifter som holder til på ytre havn som gjennom sin virksomhet kan gi noe støy, både gjennom sin virksomhet og gjennom biltrafikk til og fra.

3.15 Luftforurensning

Det er ikke kjent at området er spesielt utsatt for luftforurensning. I enkelte perioder kan derimot nærområdet til Norcem bli noe støvbelastet.

3.16 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Se vedlagt Ros-analyse.

3.17 Næring

Det er i dag ulike næringer som holder til innenfor planområdet. Det finnes på indre havn alt fra bank, bensinstasjoner, dagligvareforretning, trafikkskole, gatekjøkken og varierende næringsvirksomhet med havneaktivitet, ferge, Norcem, Induform, Nordtroll blant noe. På ytre havn er det «grovere» industri med el-service, bil- og båtservice/ verksted, Norpost-distribusjon. I tillegg ligger Tidligere vaskeri på Skald Ravns plass.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Faglige begrunnelser

Ved utarbeidelsen av havneområde på Levanger har det vært et mål at området skal utvikles helhetlig, med en felles intensjon om å skape en attraktiv og bærekraftig bydel. Samlet er området stort nok til at det kan bygges ut over en 20-30 års periode. Dette må følges opp gjennom tilpassede rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler.

Selve planområdet må ses på som en forlengelse av dagens bykjerne som består av et unikt kulturmiljø med eldre trehusbebyggelse som er under fredning av Riksantikvaren. Det er et mål at Levanger havn skal fremstå som en ny og moderne bydel, med gjenkjennelige elementer fra den eldre bydelen.

Planen legger opp til økt boligbygging i sentrum, fortrinnsvis på ytre havn. Dette er i tråd med nasjonale målsettinger om boligfortetting og boliger nært kollektivtraseer og sentrumsaktiviteter. Attraktive boliger for alle aldersklasser vil være med på å gi økt aktivitet i sentrum. Grønne områder for lek og opphold er viktige kriterier for valg av bosted. Det er derfor lagt inn et stort sammenhengende grøntområde midt i planområdet på ytre havn. I tillegg vil et rikt kulturtilbud kunne bygge opp under valg av hvor attraktivt området vil bli. Planen har derfor valgt Skald Ravns plass til å være navet i den nye bydelen på Ytre havn. Plassen er tenkt som en møteplass som skal gi beboerne i området, i kommunen og for tilreisende en møteplass med store kvaliteter.

Gjennom en funksjonsblanding av bolig og næring vil man kunne oppleve økt liv i sentrum. Det er derfor tenkt på hvilken type næring til hvilket sted («*Rett virksomhet på rett sted*»).

Funksjonsblanding mellom næring og bolig er også viktig for å kunne oppnå et vellykket resultat for å trekke folk til byen og aktivitet i forretningslivet og på den kulturelle arena. Det er lagt til rette for næring, på indre havn, der hvor funksjonsblandingen med bolig tåler det ut i fra å sikre gode bomiljø, men samtidig på en slik måte at næringslivet får drive på sine premisser.

Planen er en områderegulering som legger nødvendige føringer for detaljreguleringer innenfor planområdet. Dette er gitt gjennom reguleringsformål, byggegrenser og byggelinjer, grad av utnytting og byggehøyder. Det følges også opp gjennom normer for parkeringsdekning, uteoppholdsareal og overordnet grøntstruktur og lekeareal.

Ravns gate blir hovedatkomsten til ytre havn, Skald Ravns plass og næringsarealene som ligger i øst mot Levangelva. Boligområdene på ytre havn vil få innkjøring til parkeringskjeller fra Ravns gate. Grepene med å legge all trafikk i Ravns gate er gjort for å få trafikken bort fra boligområdet på ytre havn.

Tilslutt må de gode intensjonene følges opp med rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler som er bestemmelser om ulike tiltak som må utføres før man kan sette i gang utbyggingen. I detaljreguleringene skal planens intensjoner og visjoner videreføres.

Avgrensning av detaljreguleringene hensyn tar ikke eiendomsgrenser. Eksisterende eiendomsgrenser er utfordrende å ivareta i planen og det forutsetter at makeskifte eller andre avtaler blir inngått.

4.2 Beskrivelse av endringer

Planforslaget beskriver endringer fra gjeldene plan til nytt planforslag. Bakgrunnen for at planen ble tatt opp på nytt er beskrevet innledningsvis i denne planbeskrivelsen (se kap. 2.1). Planen er på et overordnet nivå delt opp i tre delområder; indre havn, Skald Ravns plass og ytre havn.

4.3 Planlagt arealbruk/ reguleringsformål

Det er ønskelig at Levanger havn fremstår som et forbilledlig eksempel på bærekraftig utvikling for dagens innbyggere og framtidens generasjoner. Levanger havn skal være et knutepunkt mellom Trehusbyen Levanger og Røstad.

Planforslaget har som mål å fremme en tidsriktig og fremtidsrettet plan for å sikre en helhetlig og bærekraftig byutvikling i Levanger. En konsekvens av forslaget er en fortetting og en høyere utnyttelse av området med variert bruk, samtidig som det gir allmennheten, beboerne og brukerne større tilgjengelighet på uteareal.

Størst endringer finner man på ytre havn og Skald Ravns plass. Beskrivelsen konsentrerer seg derfor om disse hovedsakelig.

4.4 Vegføringer og trafikk

Ravns gate er hovedatkomst og offentlig kjøreveg o_SV. Fra Skald Ravns plass legges Ravns gate i øst og langs Levangelva før den ender opp i en rundkjøring i nord. Fra rundkjøringen og nordover går det en private veger til nedkjøring parkeringskjeller for boligene.

Bakgrunnen for omleggingen har vært et ønske om å trekke biltrafikken ut av boligområdet og til østre del og unngå biltrafikk over Skald Ravns plass. Omleggingen har også gitt muligheter for å åpne opp arealet ved Skald Ravns plass. Vegbredde er 6 meter.

Det skal etableres en parkeringskjeller under Skald Ravns plass. Denne er regulert offentlig.

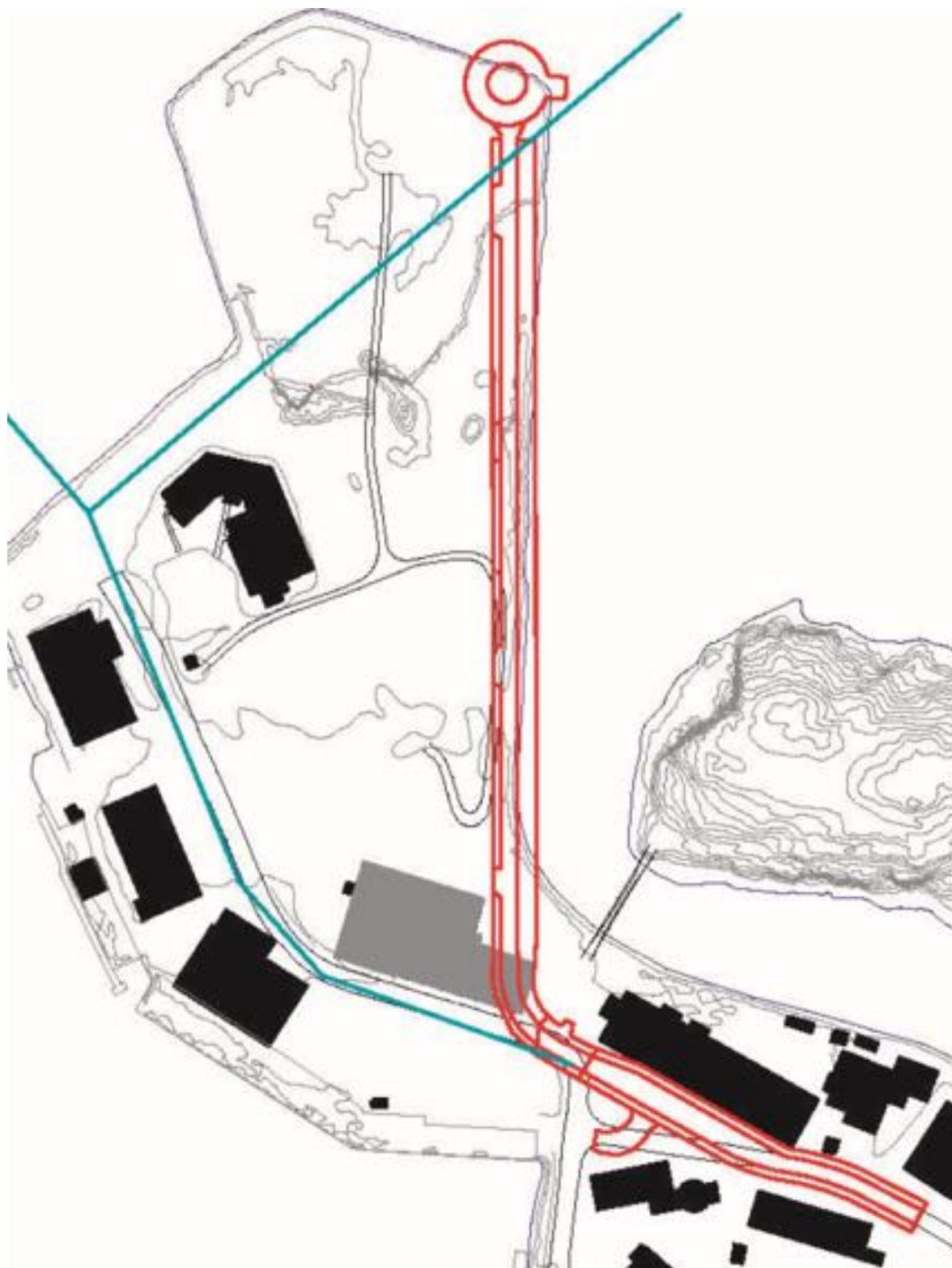
Det etableres gang-sykkelveger i sammenheng med denne vegen. Det kreves små oppfyllinger et par steder langs Levangelva, der planen går noe utenfor eksisterende terreng.

Helga den Fagres gate foreslås med detaljhandel i 1.etg og med virksomheter som er publikumsorienterte. Fasadene skal ha vesentlig preg av vinduer og inngangspartier mot fortau. Det foreslås også trebeplantning i møbleringssonen. Dette er grep som er foreslått for å

kunne skape en levende byggate.



Bilde 10: Bildet viser tilpasninger til havbunn dybdehøyde for å gi plass til en gjeste/ småbåthavn.

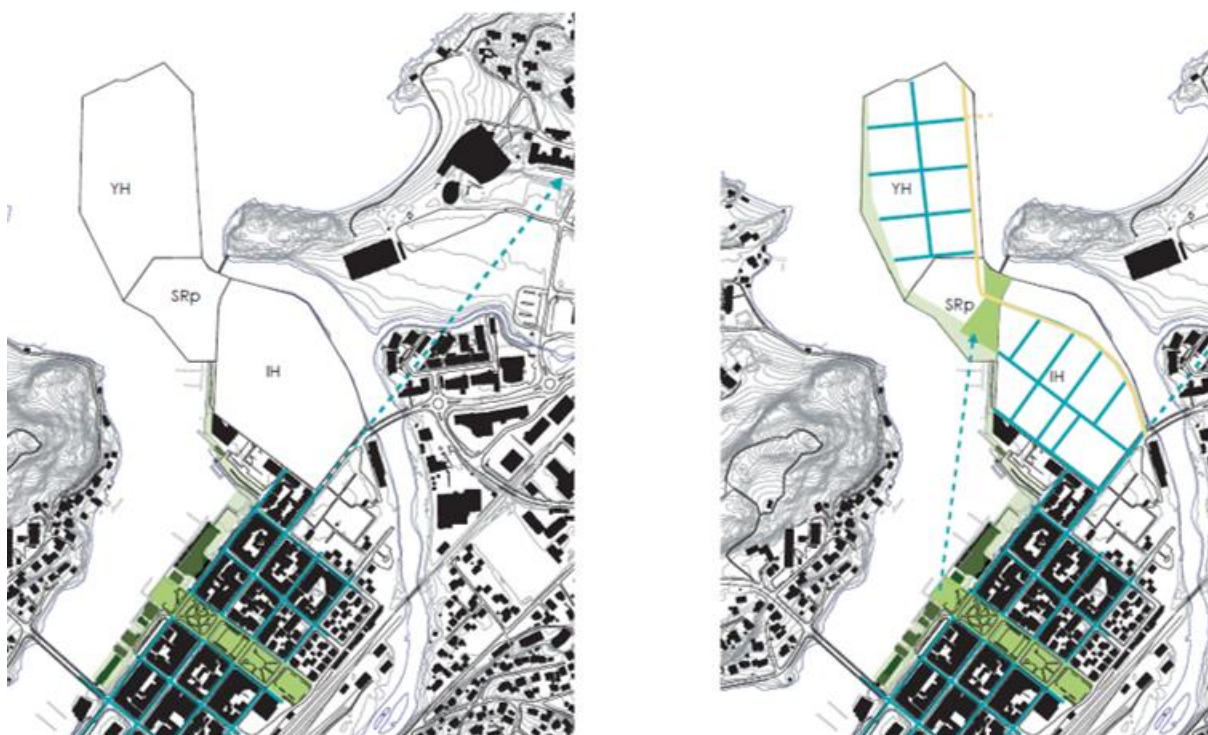


Bilde 11: Skisse som viser omtrentlig omlegging av Ravns gate. Bildet viser ikke området etter utfylling slik planen legger opp til, men viser ny vegføring. Kilde: Norconsult.

INDRE HAVN

På indre havn er det ikke de store endringene i forhold til gjeldende områdeplan eller områder som er utbygd. Deler av området er allerede bygd ut og er tatt ut denne planen og vises som hvite felt. Dette gjelder detaljreguleringen av Sjøgata 33 og Levanger brygge.

I utviklingen av en ny plan for indre havn er det tatt høyde for at den eksisterende eldre bebyggelsen vil bli erstattet med nybygg over tid. Kvartalsstrukturen på indre havn er beholdt og reguleres til kombinert formål bolig/ forretning/ kontor med bestemmelse om at minst 25% BYA skal være forretning/ kontor.



Bilde 12: Oversikt over de overordnede linjene i planen og inndelingen mellom indre havn, Skald Ravns plass og ytre havn. Kilde: Norconsult.

Gårdsrommene i midten av kvartalene er tatt bort. Uteareal reguleres og følges opp gjennom detaljplaner. Bakgrunnen for dette er å gjøre planen mer robust og fleksibel og for å unngå at gårdsrom skal binde opp for planlagt bebyggelse.

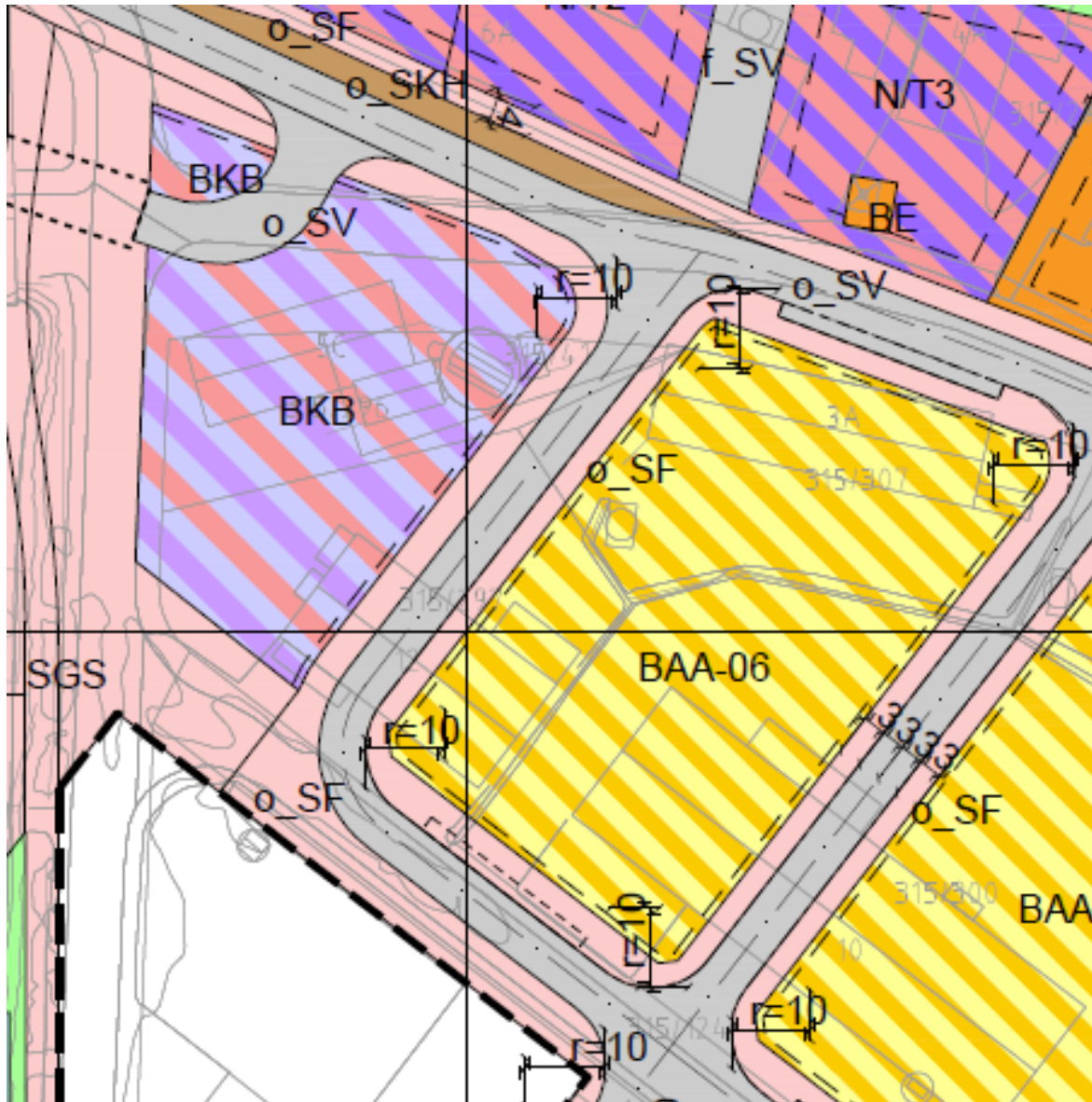
Etablerte kvartal vil legge føringer for ny utbygging med tanke på siktakser og høyder. Det åpnes opp for tillatte byggehøyder mellom 3 og 5 etasjer. Resultater fra sol- og skyggestudier skal avgjøre hvor høy bebyggelsen blir innenfor dette. Dette er nedfelt i bestemmelsene.



Bilde 13: Utsnittet viser hvordan kvartalene på indre havn er regulert i nye plan og at gårdsrommene er tatt ut.

Barnehagen som lå inne i vedtatt plan er tatt ut og erstattet med et kvartal med kombinert bolig/ forretning/ tjenesteyting BAA 06 og er ellers lik de andre kvartalene på indre havn. I Helga den Fagres gate er det tatt inn en bestemmelse om at 1.etasje forbeholdes detaljhandel og virksomheter som er publikumsorienterte. Det samme gjelder for kvartalet merket BKB som vender inn mot Skald Ravens plass. I dette kvartalet tillates det ikke undervisning som skoler og barnehage, helseinstitusjoner, eller kulturinstitusjoner som bibliotek, konsertlokale,

kino, teater, museum og galleri. Generelt skal næringsarealer/ publikumsorienterte virksomheter prioriteres i de laveste etasjene.



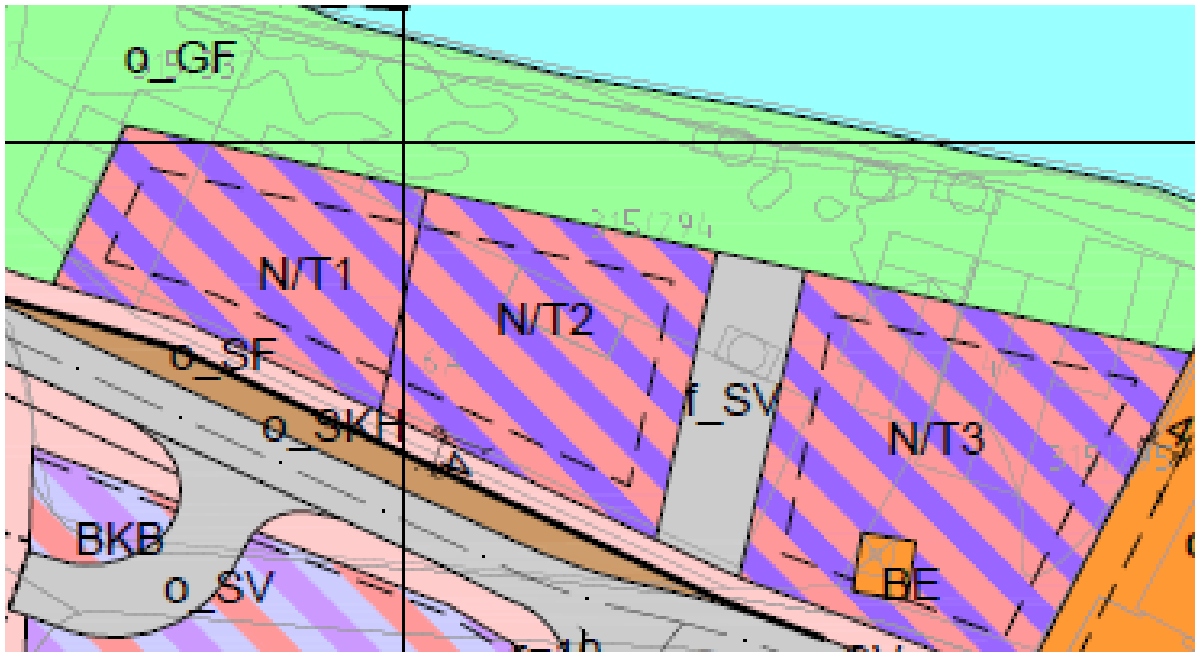
Bilde 14: Barnehagen i gjeldene plan er tatt ut og erstattet med et kvartal som reguleres i sin helhet til bolig/forretning/ kontor/ tjenesteyting, BAA. I tillegg er det regulert inn et større kvartal ved Skald Ravns plass for forretning/ kontor og tjenesteyting, BKB.

N/T 1, N/T 2 og N/T3

Bebyggelsen ut mot Ravns gate skal hovedsakelig være kontor eller forretning. Boligdel som lå inne i vedtatt plan er tatt ut for å rendyrke dette arealet til noe «tyngre» industri. Dette lar seg dårlig kombinere med bolig.

Strandparken som tidligere var regulert og planlagt ut mot Levangelva utgår og erstattes med kombinert næring og tjenesteyting N/T 1,2 og 3. I eksisterende plan lå det også til rette for bolig her. Boligdelen er tatt ut og omfanget av næringsareal er derfor økt noe. Dette har man gjort for å kunne rendyrke disse arealene til noe tyngre næring uten å skulle ta hensyn til

boliger med tilhørende anlegg. Det åpnes i bestemmelsene opp for at det kan etableres kontor i tilknytning til næring. I tillegg er det regulert inn en felles atkomstvei mellom de to næringskvartalene, f_SV.



Bilde 15: Strandparken er tatt ut og erstattet med tre nye næringskvartal, N/T 1, 2 og 3.

Byggegrenser mot fortau og butte hjørner

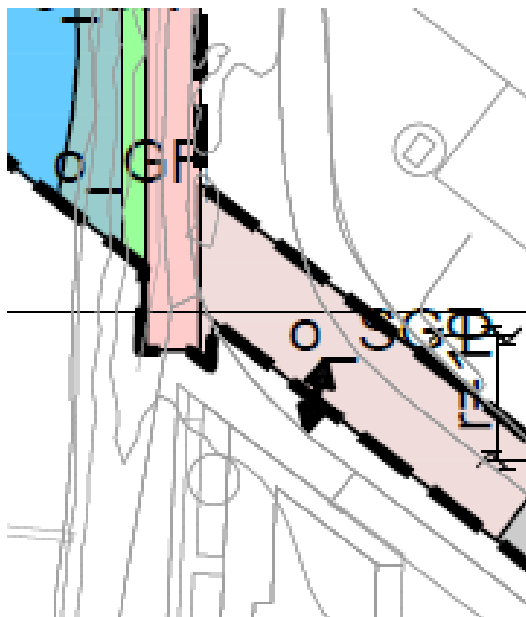
Det er lagt inn byggegrenser fra vegglinn til fortau på en meter. Dette er areal som kan nyttes til veggsoner for virksomhetene som etablerer seg der. I tillegg er det regulert inn butte hjørner på kvartalene i indre havn.

Radius på 10 i kryss er beholdt fra gjeldende plan.

Gang- og sykkelarealet som var planlagt gjennom Strandparken utgår og legges parallelt med ny plassering av Ravens gate. Det åpnes i bestemmelsene for at det kan tilrettelegges for en sti i friområdet o_GF.

Gatetun

I Gunlaug Ormstunges gate er det regulert inn et gatetun. Dette for å forenkle parkerings- og trafikksituasjonen i området. Hele området er regulert som et gatetun med tillatelse for de som bor i Gunlaug Ormstunges gt. 3 til å kjøre over for å komme til sin eiendom.



Bilde 16: Bildet viser forslag til regulering av gatetun. Her ved Sjøgata.

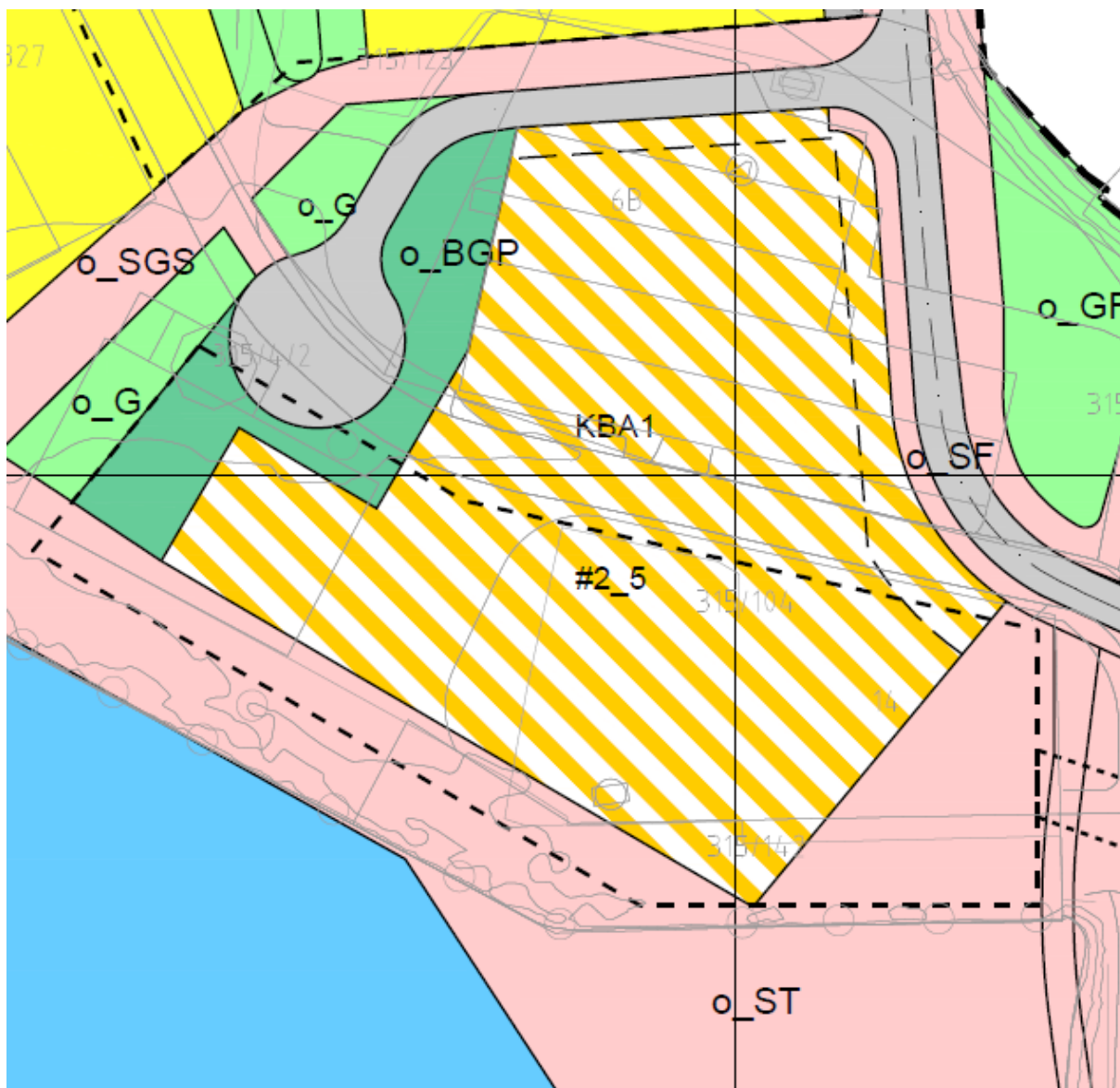
SKALD RAVNS Plass

I overgangen mellom indre og ytre havn ligger Skald Ravns plass. Skald Ravns planlegges å være navet og knutepunktet i den nye bydelen. Arealene som omgir Skald Ravns plass skal ha funksjoner som hotell/ kulturaktiviteter/ forsamlingshus/ kafe/ restaurant for å styrke den ønskede døgnåpne aktiviteten. Hotellet har bestemmelser om høyde som videreføres fra gjeldene plan.

Byggbart område er satt av til kombinert bebyggelse og anleggsformål (KBA). Arealet er regulert slik at det gir en fleksibilitet i forhold til eventuelt å skulle bevare det gamle tidligere vaskeriet.



Bilde 17: Bildet viser hvordan utbyggingen kan bli på Skald Ravns plass.



Bilde 18: Skald Ravns plass og torget mot sundet. Fra torget er det siktakser via Holmgangen over til Røstad.

For å opprettholde tilstrekkelig solforhold skal vest siden av plassen begrenses med lav bygning struktur med maksimum 12 m over bakkenivå. Hotellets plassering vil tillate et høyre antall etasjer, men det skal i utformingen tas hensyn til minst mulig skyggelegging mot Skalds Ravns plass. Maks tillatt gesimshøyde er 45 meter.

Logistikk og vareleveranse skal skje på nord siden av bygget. Nedkjøringsrampe til offentlig parkeringskjeller som ligger under Skald Ravns plass har nedkjøring fra Ravns gate. Der vil det være plass til ca. 160 parkeringsplasser.



Bilde 19: Håndtegnede skisser av hvordan man ser for seg Skald Ravns plass og torget. Kilde: Norconsult.

YTRE HAVN

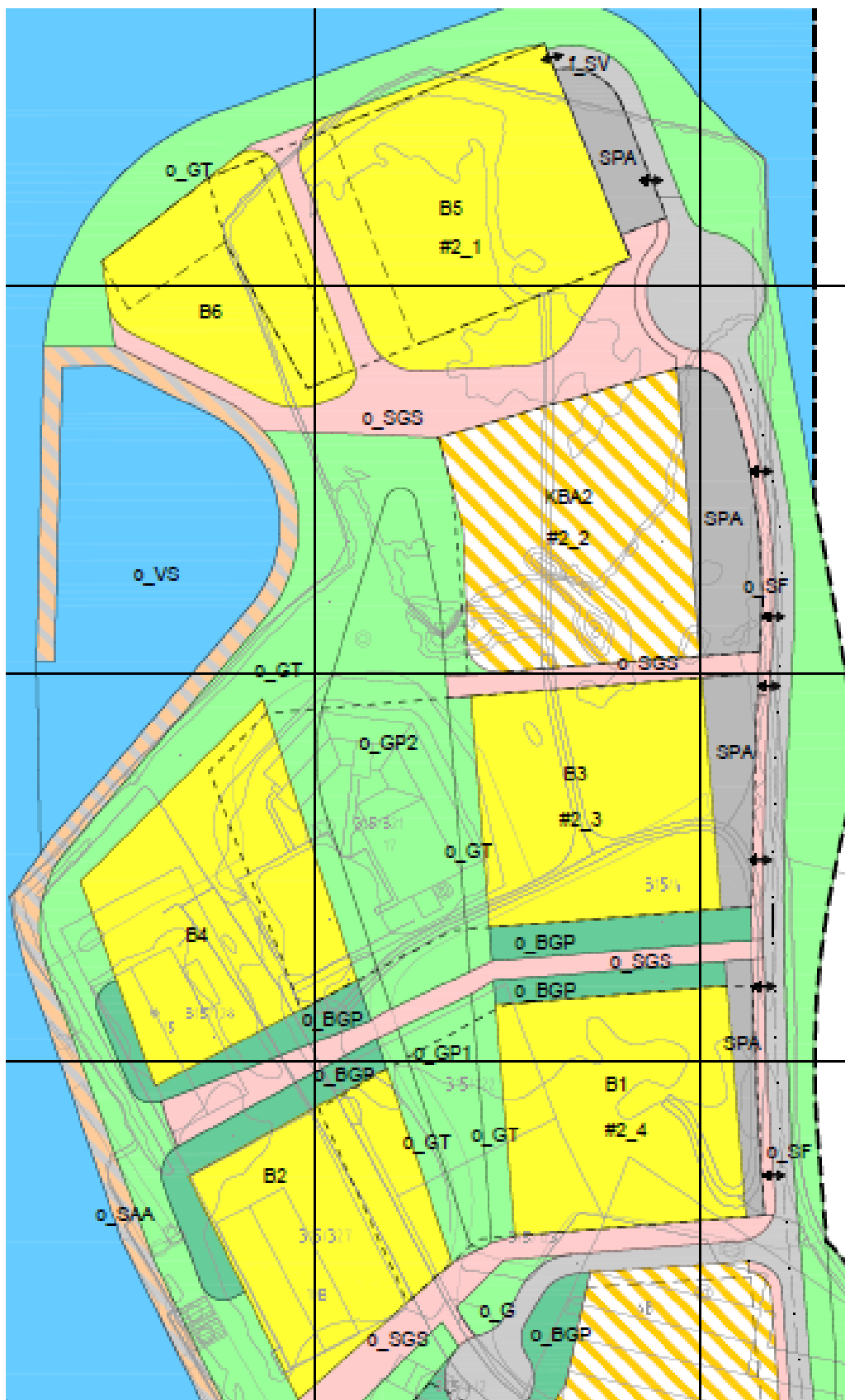
På ytre havn er det foretatt en del endringer. Her åpnes det for rene boligkvartaler, unntaket er KBA hvor det i tillegg reguleres til næring og barnehage. Hovedtilførselen for biler blir via Ravns gate som er lagt lenger øst enn i gjeldende plan og ut mot elva.

For gang- og sykkel legges det opp til et grøntdrag nord/ sør som skal plasseres mellom boligkvartalene. Det reguleres inn fortau langs vestsiden av Ravns gate, mens gang/sykkelveg er regulert inn på østsiden.

Øst for boligkvartalene er det regulert inn private parkeringsplasser som skal betjene boligene, ved besøk etc. Parkeringsplassen øst for KBA 2 er regulert offentlig for å kunne betjene området og barnehagen. Det er regulert inn to avkjørsler fra parkeringsplassene.

I tilknytning til hvert boligkvartal er det avsatt bestemmelsesområder for garasjelegger i kjeller for boligbebyggelsen. Dette gjelder også for de som boligkvartalene som ligger i vest. Vilkår for bruk av og planlegging av disse er fulgt opp i reguleringsbestemmelsene.

Plangrepet med å flytte all parkering i kjeller har vært en av premisene for planlegging av ytre havn sammen med omleggingen av Ravns gate.



Bilde 20: Ytre havn i forslag til nye reguleringsplan. Området er planlagt utfyllt i vest og nord fra gjeldene situasjon.

Det foreslås en sammenhengende promenade, som en «forlengelse» av den historiske allmenningen, langs fjord og elv langs havnas ytterkant, o_GT. Ulike typer møteplasser for rekreasjon og aktivitet vil styrke havna som en attraktivt og folkehelsefremmende bydel. Det tillates en til rettelegging av asfaltert sti innenfor dette området. Stien skal være universelt utformet.



Bilde 21: Skisser som viser ytre havn sett fra sør mot nord. Illustrasjoner: Norconsult.

Boliger B1-B6

Det reguleres seks store boligkvartaler som er forbeholdt kun boliger. Byggelinjene i eksisterende plan er tatt bort og ligger nå i formålslinja, noe som skaper fleksibilitet i forhold til bebyggelsesstruktur. Siktaksene beholdes og alle kvartalene grenser inn mot det store felles parkdraget som går nord-sør i planen og med gjennomgående turveg på begge sider av parkdraget.

Bolig/ forretning/ barnehage (KBA)

Kvartalet som tidligere var regulert til barnehage reguleres til kombinert bybebyggelse og anleggsformål med mulighet for etablering av barnehage på en del av tomte. Areal avsatt til barnehage tilsvarer en 4 avdelings barnehage, 1200m². Dette signaliserer at det er ønskelig å ivareta et attraktivt boligtilbud for folk i alle aldre.

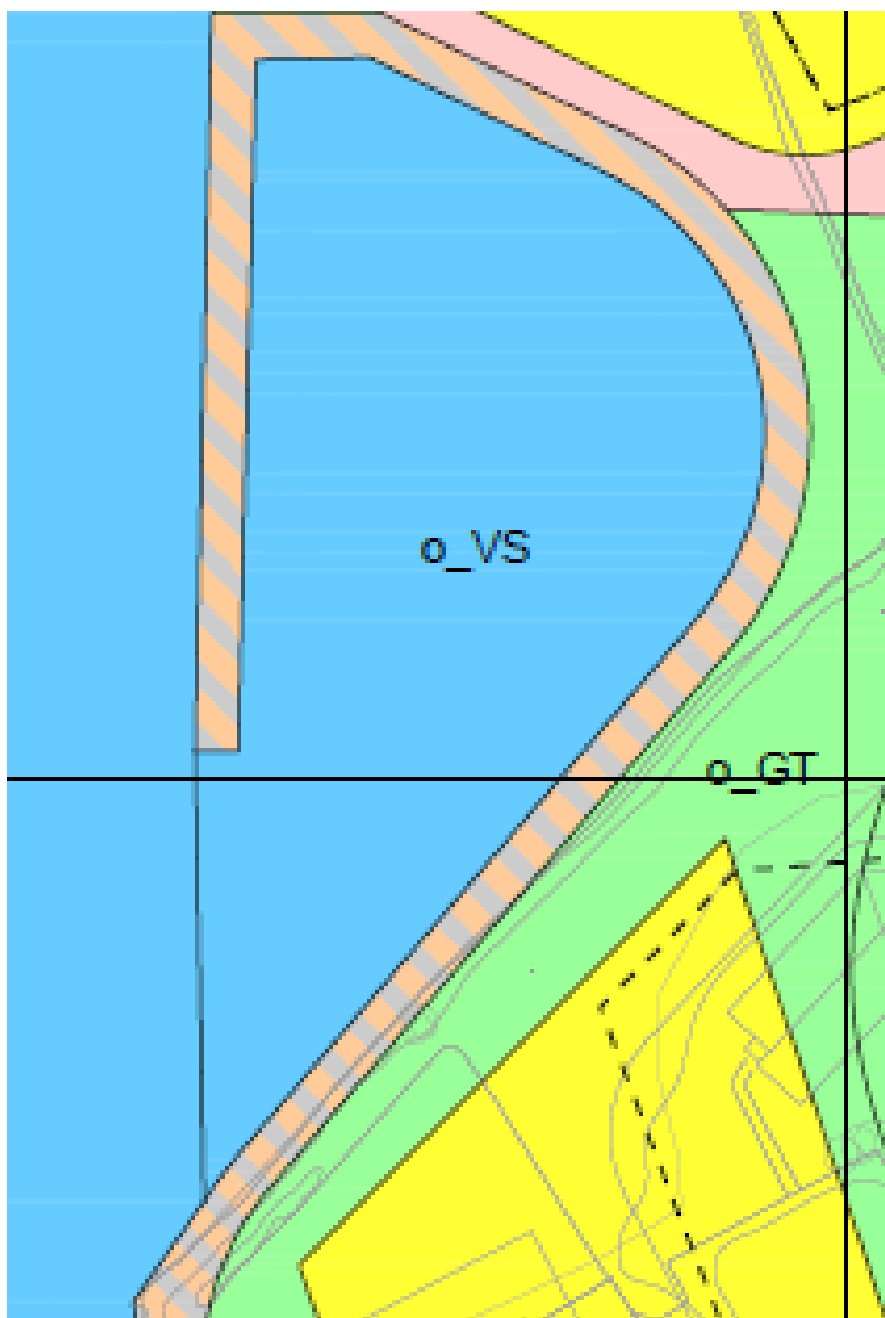
Utearealet til barnehagen knyttes på en fin måte opp mot felles uteareal som anlegges midt i planområdet på ytre havn. Området har gode solforhold og ligger godt skjermet fra nord. utearealet til barnehagen vil kunne brukes etter barnehagens stengetid.

Næringsarealet som tilknyttes kvartalet er ment som næring tilknyttet maritim virksomhet. Dette henger sammen med reguleringen av småbåthavna som reguleres inn i vest. Her planlegges en marina. Dette området blir en forlengelse av grøntområdet som er planlagt midt i området.

Offentlig småbåthavn/ Maritim virksomhet (o_VS)

Avgrensingen av dette området har tatt utgangspunkt i eksisterende dybdekart for området.

Langs Sundet er det regulert inn en småbåthavn. Området reguleres til offentlig havneområde og er tenkt som en gjestehavn. Det anslås ca. 60 båtplasser. Det er også regulert inn en kaifront langs hele havneområdet (o_SK). Det åpnes i bestemmelsene opp for at det kan etableres fyllestasjon for drivstoff for småbåthavna. Tillatelse for kjøring over areal regulert til gang- og sykkelfeltet for påfylling av pumpene er gitt i bestemmelsene.

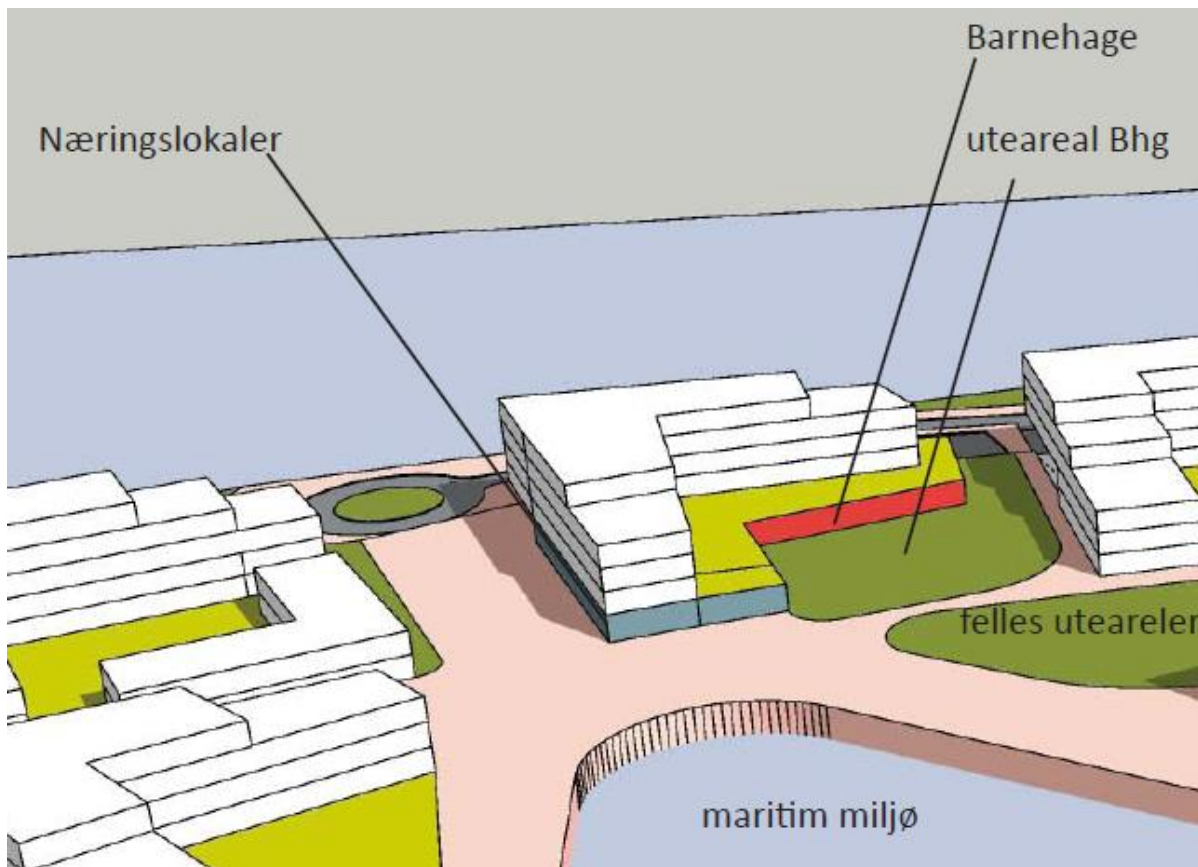


Bilde 22: Området viser småbåthavn og kvartal i øst regulert til kombinert bebyggelse og næringsformål, hvor det bl.a. åpnes for barnehage.

Grønndrag og gang- og sykkelveger.

Det skal anlegges en gjennomgående sti/ turdrag på hele ytre havn fra Holmgangen og nordover. Her er det i bestemmelsene åpnet for at området i nord skal bearbeides slik at området kan benyttes til opphold/ fiske

Nytt grønndrag, avsatt til park, reguleres inn nord-sør i planen. Dette er et stort fellesareal for bydelen og byen generelt. I tillegg reguleres det inn felt med offentlig turveg på hver side av grønndraget. Gang- og sykkelveger er avsatt mellom boligkvartalene og går øst-vest.



Figur 23: Området på ytre havn som viser kvartal KBA med funksjoner som næringsareal, barnehage og bolig. I tillegg området for maritim virksomhet. Illustrasjoner: Norconsult.

Parkering

Parkering for boligdelen reguleres under boligene, og parkeringskjellere etableres. Dette har vært en viktig premisse for utviklingen av ytre havn. Parkering skal legges under bakken og dermed bort fra boligbebyggelsen og grøntområdene. Atkomst blir fra Ravns gate i øst. Alle parkeringsanleggene er regulert som et bestemmelsesområde med vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg. I tillegg er det knyttet rekkefølgebestemmelser til områdene som krever felles planlegging og bruk av anleggene.



Figur 24: Oversiktsskisse over ytre havn. Illustrasjoner: Norconsult.

4.5 Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsen er organisert i kvartalsstruktur som et gjenkjennende element fra den historiske byplanen fra 1846. Denne strukturen åpner for en tett bebyggelse som sikrer gode private og offentlige fellesarealer. Den stramme kvartalsstrukturen mykes opp med variasjon i høyder og uterom som åpnes mot landskapet og felles uteareal i vest. Dette er et overordnet grep som sikrer bokvalitet.

Mellom kvartalene er det tenkt siktlinjer som åpner opp og knytter den nye bydelen til det omkringliggende landskapsrommet og den eldre bydelen. Nye veiakser kobler seg til resten av byen og det etableres siktlinjer mellom øst-vest gjennom gang- og sykkelfelt som er regulert inn.

Kvartalsrekke på øst siden vil gi form og kontinuitet til byen. Her konsentreres også trafikk og logistikk. Samtidig vil siktlinjer øst-vest gi god orientering over tomte og man gjenkjenner byens landskap.

Bebyggelsen skal ha egne (private) fellesarealene innenfor egne felt.

4.6 Bebyggelsens høyde

Bebyggelsen foreslås med varierte høyder for å sikre gode byroms kvaliteter som sol og utsikt. Høyest bebyggelsen plasseres derfor i nordøst og trappes ned mot sørvest. For å opprettholde gode lysforhold i private felles utearealer skal den nye bebyggelsens utforming trappes ned, med høyeste bygningshøyde mot nordøst. På felter B1, B3, B5 og KBA skal være maksimum. 5 etasjer (maksimum høyde 17m gesims) med høyeste etasje i nordøst. Lav bebyggelse på B1, B3 og B5 skal ha maksimum 2 etasjer. Om bebyggelsen etableres på tak, skal denne trekkes inn fra fasadelivet.

Feltene B2, B4 og B6 skal ha maksimum 4 etasjer, med maksimum høyde 13,7 m gesims.



Bilde 25: Bildet viser mulig prinsipp for utbygging av bebyggelsen. Utearealene ligger godt skjermet og med gode uteareal mot sørvest. Kilde: Norconsult.

4.7 Grad av utnytting til de ulike reguleringsformålene

Det er i dette planforslaget benyttet BRA. I tabellen på neste siden står det hva som er tillatt maks BRA innenfor hvert felt.

Tabell 1. Tabell for maksimum og minimum utnyttelse av feltene. Denne finnes også i bestemmelsene

Bebyggelse og anlegg	Reguleringsformål	Maks tillatt BRA	maks. gesims	min. gesims
BAA-01	Bolig/forretning/kontor	15800	12,5*	6
BAA-02	Bolig/forretning/kontor	7320	13,2	6
BAA-03	Bolig/forretning/kontor	7870	13,2	6
BAA-04	Bolig/forretning/kontor	9760	13,2	6
BAA-05	Bolig/forretning/kontor	10300	13,2	6
BAA-06	Bolig/forretning/kontor	7000	13,2	6
BKB	Forretning/kontor/tjenesteyting	4000	13,2	9
KBA 1	Kombinert bebyggelse/ anleggsformål	12930	45/12	
KBA 2	Kombinert bebyggelse/ anleggsformål	7640	17	6
N/T 1	Næring/tjenesteyting	1300	13,2	6
N/T 2	Næring/ tjenesteyting	650	6,6	6
N/T 3	Næring/ tjenesteyting	1000	6,6	6
B1	Bolig ytre havn	6475	17	6
B2	Bolig ytre havn	6270	13,7	6
B3	Bolig ytre havn	6475	17	6
B4	Bolig ytre havn	8125	13,7	6
B5	Bolig ytre havn	6475	17	6
B6	Bolig ytre havn	4705	13,7	6
o_BKT	Kommunalteknisk anlegg	-	6,6	-

4.8 Størrelse på næringsareal

De tre nye næringsarealene ved Levangelva, regulert N/T 1, 2 og 3 er på nesten 3000 m². Næringsarealet som ligger ut mot Skald Ravns plass, BKB, er på 4000m². Areal avsatt til

næring i feltet KBA 2 på ytre havn er på ca. 1000m². I tillegg kommer areal til barnehage på 1200 m².

4.9 Antall boliger, leilighetsfordeling

Det har vært et ønske at områdeplanen skal være fleksibel. Boligtyper og leilighetsstørrelser vil variere i markedet. Antall boliger per felt og leilighetsfordeling overlates derfor til detaljreguleringene som skal utarbeides.

4.10 Estetikk og byggeskikk

Bebyggelsen skal utføres med variasjon i fasadeliv og materialbruk. Det skal legges vekt på god kvalitet i den arkitektoniske utforming, detaljering og materialbruk. Variasjon i funksjoner skal gjenspeiles i materialbruken. Bebyggelsen skal, når det gjelder volum, materialbruk og farger, utformes på en slik måte at området samlet fremstår med et godt helhetlig preg. Dette er tatt inn i bestemmelsene.

For å spille sammen med den unike trehusbyen og skape den nye bydelen åpnes det for at det i hovedsak benyttes tre i utvendig kledning. Det kan åpnes opp for innslag av andre miljøvennlige materialer. Det er viktig at volum og material- og fargebruk henger sammen og benyttes som virkemidler for å sikre en vertikal oppdeling av fasadene f.eks. der det er høydeforskjell.

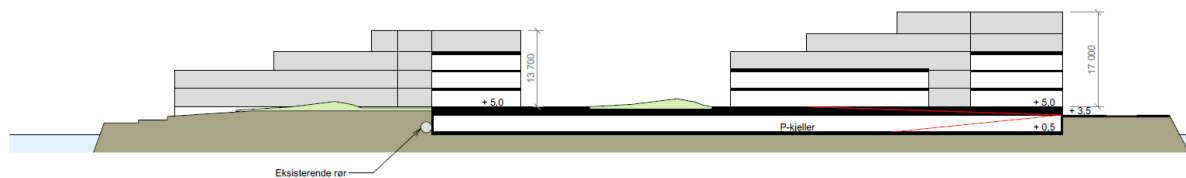
Det åpnes for bruk av grønt tak for å gi variasjon og begrense takterrasser der det er ikke nødvendig.

4.11 Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel. Lokalisering av parkeringsanlegg

For boligdelen på ytre havn legges det opp til parkeringskjellere under bebyggelsen. Dette er vist som gjennomføringszone i plankartet med krav om felles planlegging. Antall parkeringsplasser reguleres av parkeringsnormen i tilhørende bestemmelsene:

- Boligbebyggelse skal ha minimum 0,75 parkeringsplass pr. boenhet.
Hybler skal ha maks 0,5 parkeringsplass pr. boenhet.
- Forretnings- og kontorbebyggelse skal ha minst 1 parkeringsplass pr. 50 m² BRA i bebyggelsen. Forretning skal i tillegg ha lasteareal for vare- og lastebiler.
- Næringsbebyggelse skal ha minst 1 parkeringsplass pr. 100 m² BRA i bebyggelsen.
- For øvrige formål (barnehage, tjenesteyting m.m.) skal parkeringsdekning avklares gjennom detaljregulering

Det er i bestemmelsene krav om etablering av plasser til sykkelparkering. Antall beregnes ut ifra tilhørende bestemmelser med bakgrunn i antall boliger og størrelse på boligene.



Bilde 26: Bildet viser snitt av området på ytre havn med parkeringskjeller. Kilde: Norconsult.

4.12 Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer)

Planforslaget fører til økt behov for kapasitet i den eksisterende infrastrukturen. Dette kan medføre utvidelse eller rehabilitering av den eksisterende tekniske infrastrukturen. Det kommunale teknisk anlegg for o_BKT ved Levangelva videreføres i ny plan.

Det har vært dialog med Innherred renovasjon i prosessen og løsninger med avfallssug har vært vurdert. Det er derimot på nåværende tidspunkt ikke planlagt løsninger for dette. Det er i bestemmelsene til detaljreguleringer tatt inn at løsninger for avfall skal følges opp og beskrives. Renovasjonsanlegg skal gjøres rede for ved detaljreguleringer da det er noe tidlig å bestemme seg for om man går for søppelsug eller andre løsninger.

4.13 Miljøoppfølging, miljøtiltak

Planforslaget medfører eventuelt at tidligere forurenset grunn blir ryddet opp i. Dette er nedfelt i bestemmelsene.

4.14 Universell utforming

Det er tatt inn bestemmelser om at områdene skal utformes etter prinsippene om universell utforming. I forbindelse med detaljregulering bør det være en tidlig dialog med rådet for likestilling av funksjonshemmede for å sikre en god universell utforming. Dette er tatt inn i bestemmelsene.

4.15 Uteoppholdsareal; privat og felles uteoppholdsareal, offentlige friområder

Det er i bestemmelsene åpnet for at det i o_GF friområde langs Levangelva kan etableres tursti. Tursti fra Holmgangen flyttes ut mot elva frem til bru som går over Levangelva i Kirkegata. Turstien er ikke tegnet inn på plankart, men det åpnes for å etablere dette i bestemmelsene.

Det er tatt inn egne bestemmelser om krav til private uteoppholdsareal.

4.16 Kollektivtilbud

Det er ikke regulert inn noen nye kollektivholdeplasser i planen eksisterende kollektivholdeplass ved Holmgangen er regulert inn. Det forutsettes at det etableres kantsteinsstopp for buss ved behov.

4.17 Kulturminner

Planforslaget berører ikke kjente kulturminner. En transformasjon av den tidligere «Vaskeribygningen» har vært grunnlag for diskusjoner i forbindelse med planarbeidet.

4.18 Sosial infrastruktur

Barnehagen lengst i sør i vedtatt plan er tatt ut i dialog med Levanger kommune da de ikke ser behov for to barnehager i området. Det er, som tidligere beskrevet, regulert inn en barnehage på tomte i nord, KBA. Annen type sosial infrastruktur er kulturaktiviteter som åpner opp for kino/ forsamlingshus/ etc.

Noe av næringseiendommene kan benyttes som kontor for type virksomheter som kommunale kontor etc.

5 Vurderinger av reguleringsendringens konsekvenser

5.1 Trafikk

Vegomleggingen av Ravns gate fører til at man flytter trafikk ut fra boligområdene og over Skald Ravns plass. Dette gir positive fordeler for boligområdene ved at det blir mindre støy og langt mer trafikksikker løsning for beboerne i området. Generelt vil planforslaget medføre mindre vegføringer enn gjeldene plan. Veggen i vest og internvegene øst/vest bortfaller også. I tillegg vil det frigjøre plass til andre funksjoner som er blant annet et større grøntdrag midt i området.

Hensynssone for miljøgate som lå inne i vedtatt plan øst for Skald Ravns plass er tatt bort i sin helhet. I stedet er hele vegstrukturen fra Skald Ravns plass og på ytre havn endret. Det er likevel mulig å innarbeide fartsdempende tiltak og andre tiltak som lå inne i tidligere regulering.

Hele havneområdet har muligheter få andre utbyggingsområder har for å kunne realisere store deler av miljøbyenes trafikkonsept. Den korte avstanden til sentrum gjør det mulig å gi boligstrukturen et godt utbygd gang- og sykkelveinnett, og et lite bilbasert næringsliv er faktorer som bygger opp under disse målsettingene.

I gjeldende plan lå det inne en rekkefølgebestemmelse om bygging av Ravns gate og rundkjøring i Kirkegata må gjennomføres i takt med utbyggingen på havna. I bestemmelsen var det angitt av rundkjøringen skal være bygd før ÅDT (årsdøgntrafikk) overstiger 4000 kjøretøyer til / fra planområdet. Trafikkvurderinger som er utført har derimot vist at dette tallet er noe høyt og at det vil føre til blokkeringer lenge før en ÅDT på 4000 er nådd. Rekkefølgebestemmelsen er derfor funnet vanskelig å følge opp. I tillegg ligger en eventuell rundkjøring utenfor planområdet. Det foreslås derfor at denne tas ut.

Det er utfordrende å si hvordan fremtidig trafikkflyt og mengde vil være. Dette vil kunne påvirkes av både utbygging av kollektiv og gang- og sykkeltilbud, selvkjørende busser og elektriske kjøretøy. Holdninger rundt bil og trafikk vil også endre seg. Med bakgrunn i dette vil Levanger kommune måtte se på trafikksituasjonen generelt i fremtiden og etter hvert som tiden går og områdene innenfor planen bygges ut, måtte se på trafikkflyten sentrum. Rekkefølgebestemmelsen er med bakgrunn i dette ikke erstattet med andre bestemmelser for å regulere dette.

5.2 Landskap

Nye grep innenfor ny plan vil endre landskapet noe, spesielt på ytre havn ved at området åpnes mer opp. Strukturen på ytre havn sammen med foreslått grøntdrag vil gjøre at området vil virke åpnere og grønnere. I tillegg åpnes området rundt maritim virksomhet på ytre havn. Området rundt Skald Ravns plass åpnes opp noe mer og siktaksen mot Røstad i øst og Staupshaugen i vest forsterkes. I tillegg vil kontakten med fjorden og elva styrkes flere steder, spesielt ved Skald Ravns plass og området rundt maritim virksomhet på ytre havn.

5.3 Byform, arkitektur og estetikk

Det har vært en ambisjon at området skal utvikles slik at området fremstår helhetlig med arkitektoniske kvaliteter som sikrer en attraktiv og levende bydel. Planforslaget legger opp til en struktur som ivaretar og forsterker stedets kvaliteter som landskapsrommet og forholdet til den unike trehusbebyggelsen. Det overordnede grepet sikrer i stor grad bilfrie arealer over bakken og grøntarealer som vil være attraktive for bolyst også for den yngre del av befolkningen.

Grepet med store kvartaler, variert byggehøyde og åpenhet i bebyggelsen sikrer gode solforhold og trygge uteoppholdsplasser samtidig som behovet for boligtetthet ivaretas. En konsentrasjon av funksjoner som hotell, arena for kulturaktivitet, serveringsteder, kontorer ol. forsterker det viktige byrommet Skald Ravns plass som et vitalt knutepunkt mellom Røstad og Trehusbyen Levanger.

Planen viderefører ønsket om et moderne hotell for å øke overnattingskapasiteten i Levanger kommune. Dette vil være viktig for å styrke den nye bydelen som attraktiv også for besøkende. Lokaliseringen åpner for en mer spektakulær utbygging i form og høyde samtidig som bygningens arkitektur bør formes i forståelse med stedet.

Planforslaget ivaretar ønsket om å fremme god folkehelse gjennom møteplasser, grøntarealer og promenader. En differensiert infrastruktur for myke trafikanter og kjørende bidrar til tryggere omgivelser også for barn.



Bilde: 27. Det er størst endringer på ytre havn. Til venstre forslag til ny plan og til høyre gjeldende plan for området.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget er fleksibelt med tanke på å beholde eksisterende vaskeri ved at arealet er tatt inn og utvidet. Planen har likevel videreført noen elementer fra Trehusbyen Levanger med blant annet bestemmelser om kvartalsstruktur og brutte hjørnet.

Hensynet og konsekvensene til Trehusbyen Levanger som er under kulturmiljøfredning av riksantikvaren og Røstad som viktig kulturhistorisk området ligger inntil planområdet. Planen for Levanger havn har indirekte betydning for hvordan bykjernen utvikler seg videre.

5.5 Forhold til krav i Naturmangfoldsloven (kap. II); naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, viltinteresser, økologiske funksjoner

Når det gjelder kravet til kunnskap om naturmangfold i naturmangfoldloven § 8, vises det til at området som reguleres er preget av eksisterende bebyggelse og veganlegg. Det er til dels store asfaltflater og lite vegetasjon. Selv om planforslaget arealmessig i liten grad berører naturmangfold, er det likevel foretatt en utsjekk i Naturbasen.

Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabankens artskart. Der framkommer det at det ikke er registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2011 i planområdet. Det er heller ikke opplysninger i saken som tyder på at det kan befinne seg arter eller naturtyper i planområdet som ikke er fanget opp av ovennevnte registreringer. Dermed er det heller ikke påvist mulige effekter av tiltaket på naturmangfold. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er dermed oppfylt. I og med at naturmangfold i liten grad berøres av planforslaget og det ikke kan påvises effekter av tiltak på verdifull natur er det ikke nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 9–12.

5.6 Rekreasjonsinteresser

Planen legger opp til flere grøntområder med gang- og sykkelveg gjennom. I tillegg vil det sammenhengende grøntområdet på ytre havn være et område for rekreasjon og opphold.

5.7 Uteområder

Planforslaget medfører bortfall av noen grøntområder, spesielt i øst på grunn av vegomlegging av Ravens gate. Dette grøntarealet erstattes derimot av et større sammenhengende og bedre tilgjengelig grøntområde midt i ytre havn og mellom boligområder, o_GP 1 og 2. I tillegg reguleres både Strandparken og Havneparken bort.

Bakgrunnen for at Havneparken er regulert bort er at arealavgrensningen omfatter oppfylling av arealet som er geoteknisk undersøkt. Det er i stedet regulert inn et offentlig grøntdrag som en avslutning av planområdet på ytre havn. Her tillates det etablert asfaltert tursti som går langs Levangelva og til ytre havn.

Planen åpner for at det tillates etablert kombinert formål kaifront/tursti også foran boligene BAA 01 og BAA 02

5.8 Barns interesser, RPR for barn og planlegging

Området medfører ikke tap av areal som i dag benyttes av barn og unge. Barnehagen på indre havn reguleres bort etter en vurdering av behov. Parken på ytre havn vil gi barn store muligheter for lek og opphold.

5.9 Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagekapasitet, annet

Planforslaget fjerner en av to barnehager som er regulert inn. Samtidig vil det tilrettelegges for en barnehage. Dette vil kunne være et nært tilbud for boende i området, noe som er positivt. I tillegg legges det til rette for et hus med kulturaktiviteter som vil kunne bidra til økt aktivitet, også på kveldstid.

5.10 Universell utforming

Planområdet er flatt. Dette gjør at området generelt er lett å tilpasse kravet til universell utforming. Alt gangareal skal ha fast dekke som ikke gir for stor friksjon eller nivåforskjeller for rullestolbrukere og personer med ganghjelpemidler. Fortau og andre gangarealer skal belegges med asfalt eller annet beleg med tilsvarende jevn overflate. Kantsteinen skal kunne fungere som ledelinje for blinde. Derfor skal avslutning av fortau mot kjøreareal utføres med kantstein.

Arealer foran publikumsinnganger skal tilrettelegges for gående og skilles fra kjøreareal og parkeringsareal. Utearealer som er forbeholdt fotgjengere skal utformes slik at de fungerer tilfredsstillende for alle grupper fotgjengere, inkludert bevegelseshemmede og orienteringshemmede.

5.11 Energibehov, energiforbruk

Utbygging i dette omfang vil naturlig øke behovet for energi. Det er tatt inn i bestemmelsene at større bygg skal tilknyttes fjernvarme i de området hvor det er gitt konsesjon. I tillegg er det gitt i bestemmelsene at for de bygninger som ikke tilknyttes fjernvarme skal oppvarming dekkes med bioenergi, varmepumpe eller andre fornybare energikilder (plussenergibygg).

Utbygging krever at konsesjonsområde for fjernvarme utvides.

5.12 Grunnforhold

Dokumenterte stabilitetsberegninger viser at oppfylling av dypålen i Levangersundet vil forbedre områdestabiliteten slik at en utvidelse av havneområdet mot vest kan utføres med tilstrekkelig sikkerhet. Boreresultater indikerer at det er sammenhengende grunnforhold i det vestlige området. Det er forutsatt at det legges ut stabiliserende motfyllinger i sjøen utenfor deler av fyllingsområdet. Etter igjennfylling av dypålen ved Sjøbadet småbåthavn må området sikres for å unngå erosjon. Tiltakene er delvis gjennomført. Dette skal dokumenteres.

Utfylling vil medføre 11 daa tilleggsareal. Før fyllingsarbeidene settes i gang må det utføres geotekniske prosjektering. Dette er tatt inn i reguleringsbestemmelsene.

5.13 Luft

Retningslinje T-1520 er lagt til grunn for planleggingen av tiltaket. Det er vurdert at tiltaket ikke vil medføre økt luftforurensing. Tiltaket ligger derimot ved en trafikkert veg og vil kunne påvirke planområdet negativt med tanke på luftkvalitet. Det er tatt inn i bestemmelsene at alle tiltak skal planlegges slik at luftkvaliteten innendørs og utendørs blir tilfredsstillende. Det tillates ikke friskluftinntak til ventilasjonsanlegg plassert på fasader mot Ravns gate.

5.14 Støy

Det er tatt inn egne bestemmelser om støy som skal legges til grunn for planlegging og tiltak. Det er også gitt spesifikke bestemmelser om at det bl.a. ikke skal etableres støyende næringsaktivitet i samme bygning som boliger. Det er, på bakgrunn av at det er et sentrumsareal med sentrumsfunksjoner, åpnet for at det kan tillates støyfølsom arealbruk i gul støysone, dersom bebyggelsen har en stille side og tilgang til egnet uteplass med tilfredsstillende støynivå. Med støyfølsom bruk menes her barnehager, boliger, lekeområder og rekreasjonsarealer.

5.15 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Når det gjelder teknisk infrastruktur, er det fra 2013 beregnet omlegging av pumpeledning. Det skal er foretatt en kostnadsberegning og totalbildet er stort sett uendret fra gjeldene plan. Det skal foretas en ny kostnadsberegning. Vegføringene er valgt ut fra lavest mulig kostnad. Det vil bli en liten kostnadsøkning på grunn av omlegging av ledninger under Skald Ravns plass på grunn av parkeringskjeller som planlegges der. Men totalt sett er kostnadsbildet ikke vesentlig endret i forhold til beregningene fra 2013.

5.16 Konsekvenser for næringsinteresser

Hensynssone om felles planlegging er tatt bort fra indre havn, over de felt som reguleres til kombinert nærings formål. Dette gir en fleksibilitet i planen, og på denne måten vil man også unngå forsinkelser i utbygging som eventuelt ville kunne ha stoppet opp pga krav om samarbeid.

Det er innarbeidet krav om næring i 1.etg i Helga Den Fagres gate. Dette er et grep for å få mer aktivitet og en vital gate.

5.17 Konsekvenser for Trehusbyen Levanger

Økt befolkningsvekst og etterspørsel etter boliger vil i årene framover sette press på fortetting i byen. Levanger havn oppfattes som en del av sentrum og har flere kvaliteter som gjør området attraktivt for utvikling til fremtidig bosetting og næringsetablering. Levanger havn gir mulighet for å bygge tettere og høyere enn i den eldre bykjernen.

I flere år har etablering av nytt hotell på Levanger havn blitt diskutert, og behovet ser ikke ut til å ha blitt mindre. Et større konferansehotell vil tiltrekke seg flere besøkende til sentrum, og en bevisst strategi for en innholdsmessig utvikling av den eldre trehusbebyggelsen vil kunne ha positiv betydning for vitalisering av kulturmiljøet.

Planforslaget legger vekt på mer bolig og mindre næringsaktivitet enn tidligere planforslag. Næringsaktiviteten er konsentrert i knutepunktet Skald Ravns plass og viktige gateløp som Helga den fagres gate for å trekke aktivitet til den eldre bykjernen. Forbindelsen mellom havna og bykjernen forsterkes ytterligere med gang- og sykkelveien langs Levanger sundet og gangavstand til kollektivknutepunktet i bykjernen.

Med flere besøkende og boende såpass nært bykjernen vil planforslaget kunne tilføre sentrum nye kvaliteter som gir positive ringvirkninger også for den unike Trehusbyen Levanger.

6 Planprosess og innkomne innspill

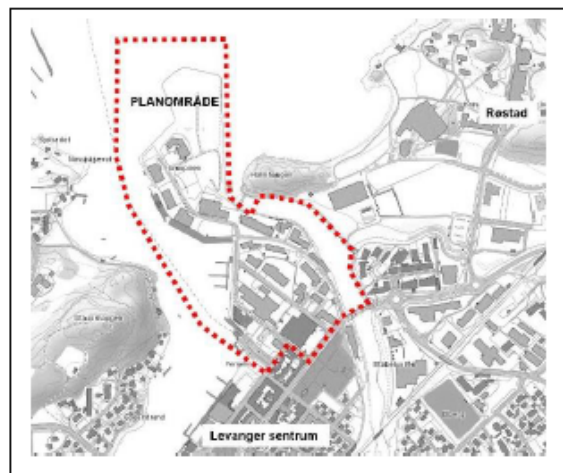
6.1 Planoppstart og medvirkningsprosess

Oppstart av planprosessen ble kunngjort i Levangeravisa med frist for tilbakemelding 1.11.2016. I tillegg ble det holdt en orientering plan- og utviklingskomiteen 12.10.2016, og gjennomført et folkemøte 18.10.2016. Her ble foreløpige skisser og tanker presentert.

Etter dialog med planavdelingen ble det ikke avholdt oppstartsmøte. Det ble også avklart at planarbeidene ikke ville medføre konsekvensutredning eller planprogram. Konsekvensene av endringene av gjeldende plan må likevel framgå av plandokumentene.

Det er i planprosessen avholdt eget møte med Levanger Næringsforening den 12.3.2018. I tillegg er det orientert i plan- og utviklingskomiteen den 14.3.2018.

VARSEL OM IGANGSATT REGULERINGSPLANARBEID Levanger Havn, Levanger kommune



I henhold til Plan- og bygningslovens §§ 12-2 og 12-8 oppstart av revisjon av «Områderegulering for Levanger havn» vedtatt 25.05.2011. Levanger kommune har i sak 38/15 (PUK) fastsatt rammer for planarbeidet. Det er avklart at de foreslåtte endringer av områdeplan ikke medfører krav om konsekvensutredning.

Formålet med reguleringsplanen er å justere planlagt oppfyllingsområde slik at det er bedre tilpasset sjødybde og grunnforhold. Innhold og formålsgrenser i gjeldende plan vil oppdateres for å kunne utvikle en attraktiv bydel med boliger, næring, kultur og rekreasjonsarealer.

Informasjon knyttet til planarbeidet er lagt ut på vår hjemmeside, www.norconsult.no og på Levanger kommunes hjemmeside, www.levanger.kommune.no.

For evt. innspill til eller ytterligere opplysninger om reguleringsplanen kontaktes: Norconsult AS v/ Håvard Brøndbo tlf. 91536576 / e-post: havar.brondbo@norconsult.com.

Frist for innspill til planarbeidet er **01.11.2016**.

6.2 Sammendrag av merknader med kommentarer

Etter fristen for tilbakemelding gikk ut, kom det inn en del kommentarer og innspill til planarbeidene. Kortversjon av kommentarene er gjengitt nedenfor, innspillene vedlegges plandokumentene.

Sammendrag av innkomne merknader ligger som et vedlegg til planbeskrivelsen.