



## Reguleringsplan for fv. 6890 Hokstad ferjekai



*Figur 1 Flyfoto over Hokstad ferjekai. Kilde: Norgeskart.*

25.03.2026



**Trøndelag fylkeskommune**  
Trööndelagen fylhkentjielte



## OPPDRAGSGIVER

Trøndelag fylkeskommune

*Planbeskrivelse*

**DATO / REVISJON:** 25.03.2026 / 01

**DOKUMENTKODE:** 10269635-01-PLAN-RAP-001

---

Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt i den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult med mindre annet følger av norsk lov. Multiconsult påtar seg intet ansvar for bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn det som er godkjent skriftlig av Multiconsult. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter med mindre annet følger av norsk lov.



# Rapport

OPPDRAAG	Reguleringsplan for fv. 6890 Hokstad ferjekai	DOKUMENTKODE	10269635-01-PLAN-RAP-001
EMNE	Planbeskrivelse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Trøndelag fylkeskommune	OPPDRAAGSLEDER	Ørjan Edvardsen
KONTAKTPERSON	Jorunn By	UTARBEIDET AV	Edvard Duvsete og Vidar Iversen
KOMMUNE	Levanger	ANSVARLIG ENHET	10234031 By- og områdeutvikling, Midt
GNR./BNR.	534/1		

## SAMMENDRAG

Trøndelag fylkeskommune har engasjert Multiconsult til å utarbeide detaljreguleringsplan for Hokstad ferjekai på Ytterøya i Levanger kommune. Dagens ferjekai ble etablert i 1981 og skal oppgraderes for å møte framtidige behov, blant annet med tilrettelegging for elektrisk ferjedrift fra 2030. Reguleringsplanen legger til rette for etablering av ny ferjekai sørvest for eksisterende kai, med tilhørende adkomstveg og oppstillingsareal for ferjetrafikken.

Planforslaget omfatter ny kaikonstruksjon, adkomstveg, oppstillingsarealer og nødvendige tekniske installasjoner, inkludert energianlegg for elektrisk ferjedrift. Den nye kaien etableres i umiddelbar nærhet til dagens anlegg slik at ferjedriften kan opprettholdes i anleggsperioden. Eksisterende ferjeleie skal rives etter at ny kai er ferdigstilt og tatt i bruk. Planlagt arealbruk er i hovedsak samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur på land og i sjø, med tilhørende formål for bruk og vern av sjø og vassdrag.

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
01	25.03.2026	Rev. av planbeskrivelse	Vidar Iversen	Sølve Christiansen	Ørjan Edvardsen
00	06.03.2026	Planbeskrivelse	Edvard Duvsete og Vidar Iversen	Sølve Christiansen	Ørjan Edvardsen



## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>Bakgrunn for planarbeidet</b> .....	<b>6</b>
1.1	Krav om konsekvensutredning .....	6
<b>2</b>	<b>Planprosessen, medvirkning</b> .....	<b>6</b>
2.1	Kunngjøring og varsling.....	6
2.2	Medvirkning.....	6
<b>3</b>	<b>Planstatus og rammebetingelser</b> .....	<b>7</b>
3.1	Statlige retningslinjer/rammer/føringer .....	7
3.2	Overordnede planer .....	7
3.3	Gjeldende reguleringsplaner .....	8
<b>4</b>	<b>Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold</b> .....	<b>9</b>
4.1	Beliggenhet og avgrensning av planområdet.....	9
4.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk .....	10
4.3	Stedets karakter .....	11
4.4	Landskap .....	11
4.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	12
4.6	Naturverdier/naturmangfold.....	12
4.7	Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv).....	12
4.8	Naturressurser, inkl. landbruk .....	13
4.9	Trafikkforhold .....	13
4.10	Barns interesser .....	13
4.11	Sosial og teknisk infrastruktur.....	13
4.12	Universell tilgjengelighet .....	14
4.13	Grunnforhold.....	14
4.14	Miljøfaglige forhold .....	15
4.15	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) .....	15
4.16	Næring.....	15
<b>5</b>	<b>Beskrivelse av planforslaget</b> .....	<b>16</b>
5.1	Hovedtrekk i planforslaget.....	16
5.2	Planlagt arealbruk og reguleringsformål .....	16
5.3	Plassering og utforming.....	17
5.4	Parkering.....	19
5.5	Trafikkløsninger .....	19
5.6	Kollektivtilbud/løsninger .....	19
5.7	Uteoppholdsareal, lekeplasser, friområder og parker .....	19
5.8	Landbruksfaglige vurderinger (andre vurderinger ang naturressurser (vann, sjøbruk, grus- pukkressurser, o.l.) ....	19
5.9	Sosial og teknisk infrastruktur. Planlagte offentlige anlegg .....	20
<b>6</b>	<b>Virkninger / konsekvenser av planforslaget</b> .....	<b>21</b>
6.1	Avvik fra overordnede planer .....	21
6.2	Landskap .....	21
6.3	Kulturminner og kulturmiljø.....	21
6.4	Naturverdier/naturmangfold på land.....	21
6.5	Naturverdier/naturmangfold i sjø.....	22
6.6	Miljøgeologi/forurensning.....	22
6.7	Grunnforhold.....	22
6.8	Landbruk.....	22
6.9	Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv).....	22
6.10	Trafikkforhold .....	22
6.11	Barns interesser .....	23
6.12	Sosial og teknisk infrastruktur.....	23
6.13	Universell tilgjengelighet .....	23
6.14	Næring.....	23
6.15	Klimapåvirkning .....	23
6.16	Avveininger av konsekvenser /virkninger.....	23
<b>7</b>	<b>Risiko og sårbarhet, ROS-analyse</b> .....	<b>25</b>
<b>8</b>	<b>Merknader til varsel om oppstart, innkomne merknader</b> .....	<b>27</b>
8.1	Innkome merknader.....	27
<b>9</b>	<b>Gjennomføring</b> .....	<b>27</b>



9.1 Tentativ framdriftsplan .....27

**10 Referanser ..... 28**

**11 Grunnlagsdokumenter/andre kilder ..... 28**



## 1 Bakgrunn for planarbeidet

Planforslaget er utarbeidet i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-3 om detaljregulering.

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av ny ferjekai på Hokstad, Ytterøya, med tilhørende samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Planbehovet utløses av at eksisterende ferjekai fra 1981 har begrenset kapasitet og teknisk standard, og ikke er tilpasset framtidige krav til drift, sikkerhet og elektrifisering av ferjesambandet fra 2030. Intensjonen med planforslaget er å sikre en moderne, funksjonell og robust ferjeløsning for sambandet Levanger–Ytterøya, som er en viktig del av fylkesvegnettet (Fv. 6890).

Planforslaget omfatter ny kaikonstruksjon, adkomstveg, oppstillingsarealer og nødvendige tekniske installasjoner, herunder tilrettelegging for elektrisk ferjedrift. Ny ferjekai etableres i umiddelbar nærhet til eksisterende anlegg, slik at kontinuerlig drift kan opprettholdes i anleggsperioden. Eksisterende kai forutsettes revet først etter at ny kai er ferdigstilt og tatt i bruk. Planlagt arealbruk er i hovedsak samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur på land og i sjø, med tilhørende formål for bruk og vern av sjø og vassdrag.

### 1.1 Krav om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger. Tiltaket omfattes ikke av vedlegg I og vurderes heller ikke å være et tiltak etter vedlegg II som utløser krav om konsekvensutredning. Planen legger til rette for oppgradering og erstatning av eksisterende ferjekai innenfor et område som i hovedsak er avsatt til havne- og samferdselsformål.

Planarbeidet vurderes ikke å medføre vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Relevante tema vil bli belyst gjennom fagutredninger og ROS-analyse i planprosessen. I oppstartsmøte med Levanger kommune ble det avklart at planforslaget ikke utløser krav om planprogram eller konsekvensutredning.

## 2 Planprosessen, medvirkning

### 2.1 Kunngjøring og varsling

Igangsatt regulering ble kunngjort i Avisa Innherred 18.12.2025, og på Levanger kommune og Trøndelag fylkeskommune sine nettsider. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 18.12.2025.

### 2.2 Medvirkning

Planarbeidet er gjennomført i samsvar med plan- og bygningslovens krav til medvirkning. Multiconsult AS har vært engasjert som plankonsulent på vegne av forslagsstiller Trøndelag fylkeskommune, og har hatt ansvar for utarbeidelse og koordinering av planforslaget.

Det ble avholdt oppstartsmøte med Levanger kommune i forkant av varsling av planoppstart, der rammer for planarbeidet, utredningsbehov og videre prosess ble avklart. Planoppstart ble deretter varslet i henhold til plan- og bygningsloven § 12-8, med utsending av varselbrev til berørte offentlige myndigheter, grunneiere, naboer og andre berørte parter. Varsel om planoppstart ble også kunngjort i avis og på kommunens nettsider.

I forbindelse med varsling av planoppstart er det mottatt uttalelser fra både offentlige myndigheter og private parter. Innspillene omfatter blant annet forhold knyttet til samfunnssikkerhet, naturmiljø,



grunnforhold, trafikk og bruk av nærområdet. Alle innkomne merknader er gjennomgått og vurdert som del av planarbeidet. En oppsummering av innspillene og svar til disse innspillene er vedlagt reguleringsplanen.

Etter varsling av planoppstart ble det avholdt møter mellom tiltakshaver Trøndelag fylkeskommune og Coop Marked Ytterøy som berørt part. I tillegg ble det avholdt møte med Fjord1 som drifter ferjesambandet og som vil bruke både eksisterende og ny ferjekai.

Videre medvirkning og dialog med berørte parter vil skje i forbindelse med offentlig ettersyn og videre behandling av planforslaget.

### 3 Planstatus og rammebetingelser

#### 3.1 Statlige retningslinjer/rammer/føringer

##### Statlig planretningslinje for arealbruk og mobilitet (2025)

- Prinsippet om at teknisk infrastruktur bør plasseres og utformes slik at den ikke skaper unødvendig trafikkbelastning eller hindrer myke trafikanter.
- Reguleringsplanen må vise at trafikksikkerheten i anleggsfasen og universell utforming av adkomst ivaretas.

##### Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2024)

- Krever at planer vurderer både utslippsreduksjon og klimatilpasning.
- For Hokstad ferjekai betyr det at planlagt tiltak må tåle mer vær og vind, samt bruke energieffektive tekniske installasjoner.

##### Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021)

- Retningslinjene skal sikre en balansert forvaltning av 100-metersbeltet langs sjøen ved å ta vare på natur, friluftsliv og landskap, samtidig som de åpner for noe lokal utvikling.
- Reguleringsplanen må avklare arealbruken innenfor planområdet, og sikre at allmenne interesser ivaretas.

#### 3.2 Overordnede planer

##### Kommuneplanens arealdel for Levanger kommune (2022–2040)

Planområdet ligger innenfor kommuneplanens arealdel for Levanger (2022–2040), der arealene ved Hokstad ferjekai i hovedsak er avsatt til «Havn – nåværende» og «Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsoner». Den nye kaikonstruksjonen og deler av tilhørende infrastruktur vil ligge innenfor disse formålene, men tiltaket medfører en utvidelse av havneformålet mot sørvest for å tilpasse ny plassering.

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens overordnede intensjon om å opprettholde og videreutvikle ferjesambandet mellom Levanger og Ytterøya som en del av det regionale transportsystemet. Samtidig innebærer tiltaket behov for detaljregulering som presiserer arealbruk og



utforming innenfor planområdet, herunder mindre justeringer i grenseflatene mellom eksisterende arealformål.

Det foreligger ingen egen kommunedelplan eller reguleringsplan som direkte omfatter Hokstad ferjekai.

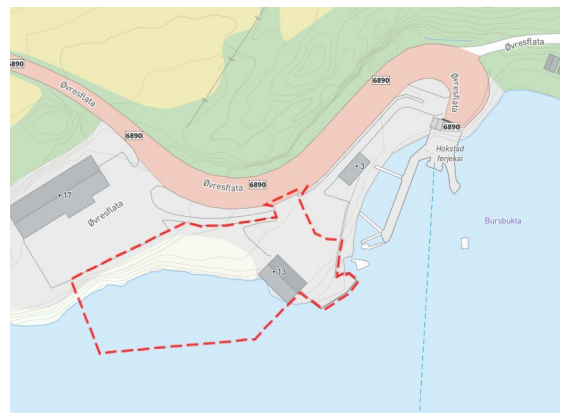
### 3.3 Gjeldende reguleringsplaner

Det foreligger ingen gjeldende detaljreguleringsplan som direkte omfatter Hokstad ferjekai og tilhørende adkomstveg. Nærmeste regulerte områder ligger vest for planområdet og omfatter blant annet Detaljregulering for Sundberga (vedtatt 2015), som regulerer boligformål. Denne planen berøres ikke direkte av tiltaket, men inngår i influensområdet og er relevant i vurderinger knyttet til trafikk, støy og nærmiljø.

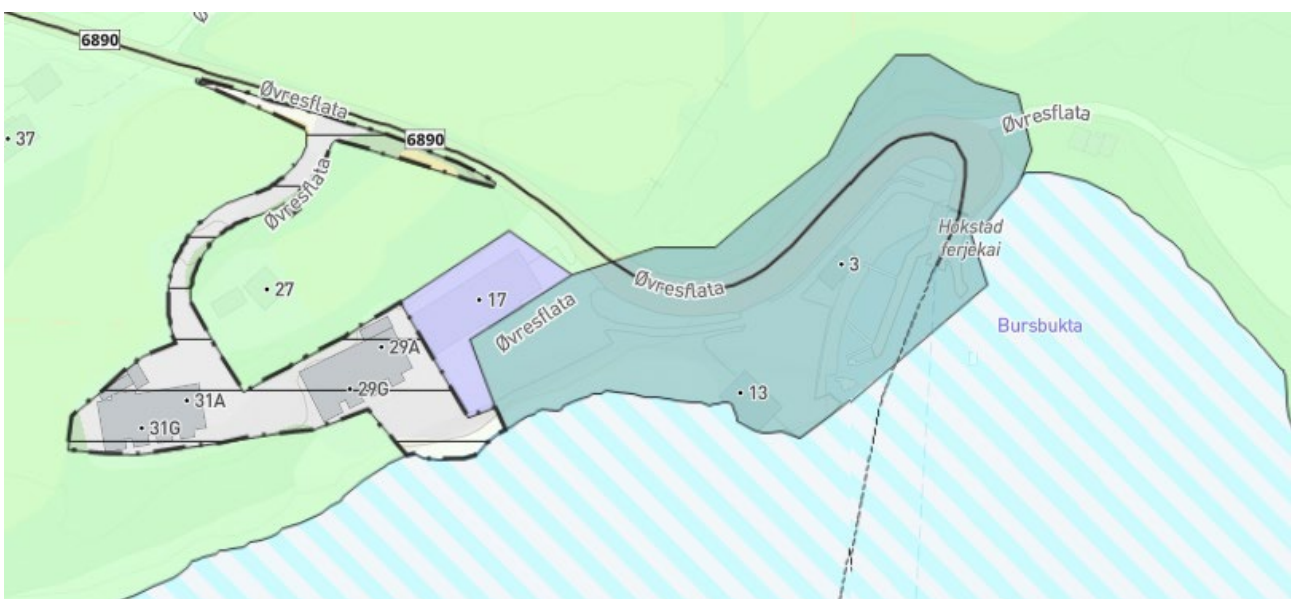
Planforslaget vil erstatte behovet for tidligere varslet planarbeid for Ytterøykaia, og vil gjennom detaljregulering fastsette framtidig arealbruk og rammer for ferjekai og tilhørende infrastruktur ved Hokstad.



Figur 2 Gjeldende reguleringsplan "Sundberga" fra 2015.



Figur 3 Privat plan varslet i 2019, men stoppet.



Figur 4 Kart over planstatus, planområdets grensesnitt mot eksisterende planer; Detaljregulering Sundberga (2015), Planlegging varslet igangsatt, Ytterøykaia (privat initiativ, varslet i 2019) og Kommuneplanens arealdel (2022). Kilde: kommunekart.com.

## 4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

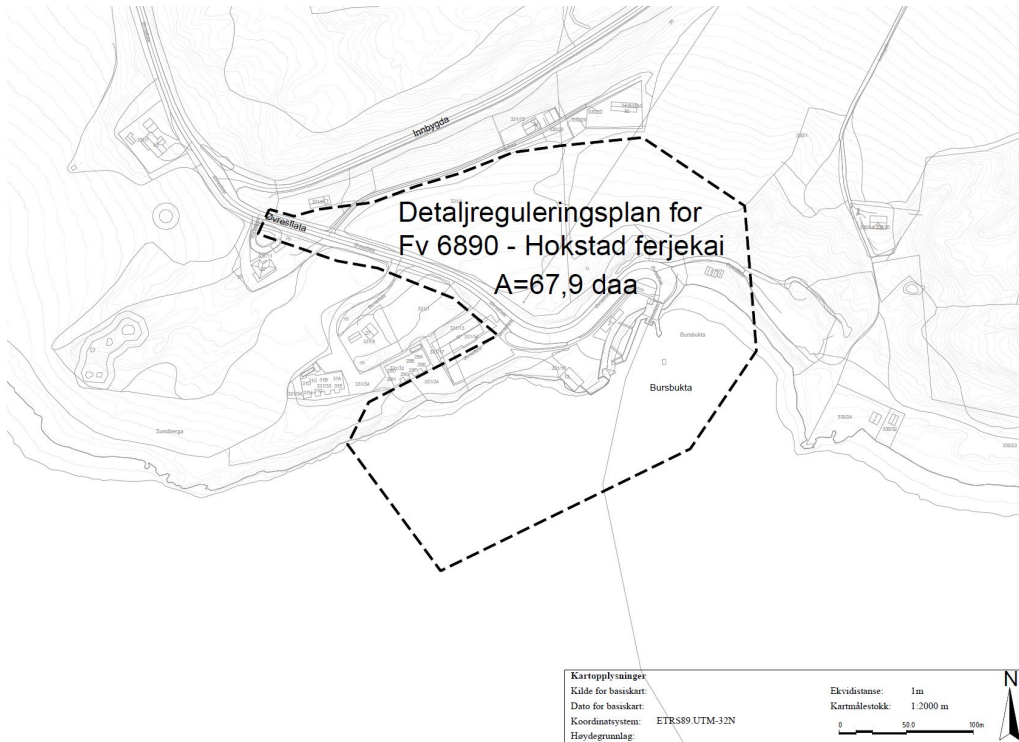
### 4.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet ligger ved Hokstad ferjekai i Bursbukta på Ytterøya, i Levanger kommune. Området omfatter eksisterende ferjekai med tilhørende oppstillingsareal, adkomstveg og nærliggende sjøarealer.



Figur 5 Kartutsnitt som viser ferjestrekningen Fv. 774 Levanger – Ytterøya og den nøyaktige lokaliseringen av Hokstad ferjekai (Bursbukta). Kilde: norgeskart.no

Planområdet inkluderer både land- og sjøarealer og er avgrenset slik at det gir rom for ny kaikonstruksjon, omlegging av adkomstveg, utvidet oppstillingsområde og nødvendig teknisk infrastruktur.



Figur 6 Forslag til planavgrensning ved varsel om oppstart. Kilde: Multiconsult.

## 4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet benyttes i dag til ferjedrift og samferdsel, og omfatter eksisterende ferjekai med oppstillingsareal for kjøretøy samt adkomstveg fra fylkesveg 6890. Anlegget ligger i strandsonen og framstår som et etablert teknisk inngrep i et ellers landbruks- og boligpreget område. Tilstøtende arealer på land består hovedsakelig av dyrka mark, skogholt og spredt boligbebyggelse, mens sjøarealene benyttes til ferjetrafikk og lokal ferdsel. Butikken Coop Marked Ytterøy ligger inntil planområdet, rett ved den planlagte ferjekaien. Dagens arealbruk er i hovedsak knyttet til samferdsel, landbruk og boligformål.



Figur 7 Oversiktsbilde som viser dagens arealbruk ved Hokstad ferjekai, med ferjeanlegg i strandsonen, tilhørende adkomstveg og omkringliggende jordbruks- og boligområder. Kilde: Norgeskart.

### 4.3 Stedets karakter

Hokstad ferjekai framstår som et etablert samferdselsknutepunkt i et åpent og landlig kystlandskap. Området rundt ferjeleiet er preget av sammenhengende jordbruksarealer, skogholt og spredt boligbebyggelse, med tydelig overgang mellom det tekniske ferjeanlegget i strandsonen og det omkringliggende kulturlandskapet. Bebyggelsen i nærområdet er i hovedsak lav og småskala, uten markante bymessige strukturer. Butikken Coop Marked Ytterøy ligger rett ved planlagt ferjekai. Dette er den eneste matbutikken på Ytterøya. Adkomst til butikk er gjennom Fv. 6890 Øvresflata.

Ferjesambandet har lang historisk tilknytning til stedet og utgjør et viktig funksjonelt og identitetsskapende element for Ytterøya. Dagens ferjekai og vegsystem representerer et tydelig, men lokalt forankret inngrep i landskapet, der tekniske funksjoner er underordnet den overordnede landskapsstrukturen og den landbruksdominerte strøkskarakteren.

### 4.4 Landskap

Landskapet er svakt kupert med jordbruksarealer som heller ned mot sjøen. Strandsonen består av berg, strandeng og grunt sjøareal. Vegetasjonen er dominert av dyrka mark, kantvegetasjon og mindre skogholt. Området har et åpent preg med gode utsyn mot Trondheimsfjorden. Lokalklimaet er kystpreget, med eksponering for vind og vær. Tiltaksområdet har allerede visuelle inngrep knyttet til kai og veg.

#### 4.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner på land innenfor planområdet. Innenfor planområdet er det imidlertid registrert en bautastein reist i 1995 til minne om Hokstadraset 23. april 1870. Rett utenfor plankartet i nordvest er det en vernet gravrøys fra jernalderen.

Området har i tillegg potensial for marine kulturminner i sjø, knyttet til historisk ferdsel og aktivitet i havneområdet. Eventuelle funn vil håndteres i henhold til kulturminnelovens bestemmelser.

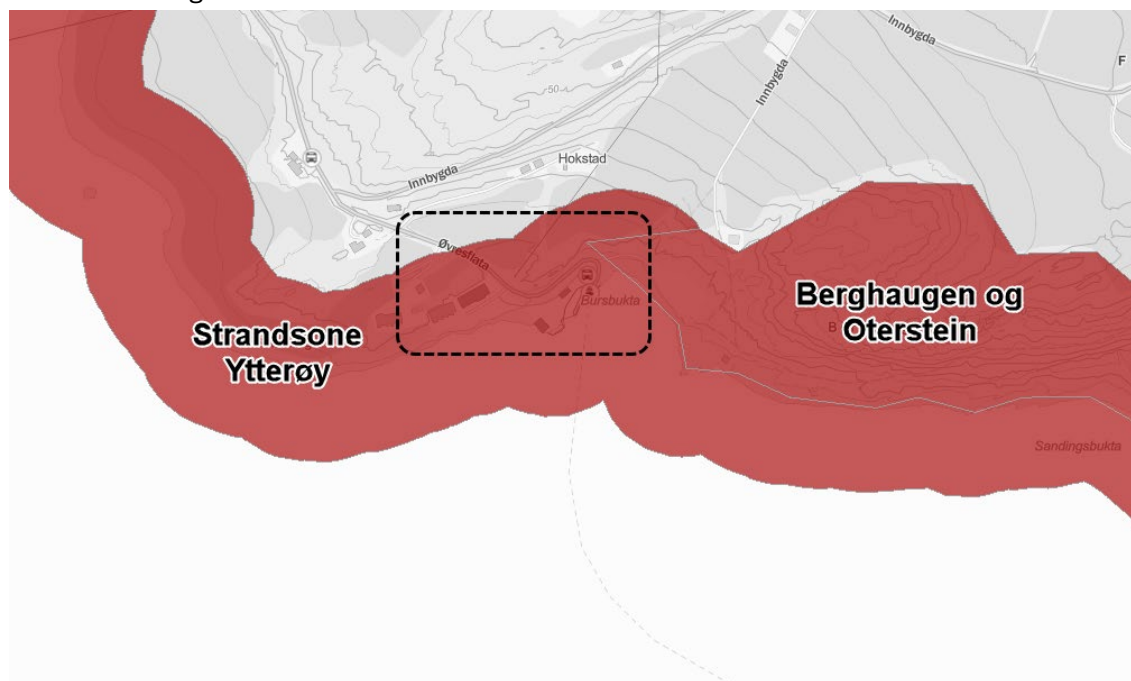
#### 4.6 Naturverdier/naturmangfold

Kystsonen og nærliggende jordbruksarealer fungerer som hekke-, beite- og rasteområde for fugl. Innenfor influensområdet er det registrert rødlistede arter, herunder vipe (CR), hettemåke (CR) og storspove (EN). Det er kartlagt naturbeitemark med stor verdi i nærområdet. Det er ikke registrert verneområder eller prioriterte naturtyper innenfor selve planområdet. Naturmangfoldet i området er dokumentert gjennom kartlegging på land og i sjø.

#### 4.7 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)

Innenfor og i tilknytning til planområdet er det registrert to kartlagte friluftslivsområder i Naturbase: Strandsone Ytterøy og Berghaugen og Oterstein. Områdene omfatter strandsonen, sjøarealer og tilgrensende naturområder som benyttes til allment friluftsliv. Bruken er i hovedsak knyttet til uorganiserte aktiviteter som bading, fiske, ferdsel langs strandsonen og båtliv, særlig i sommerhalvåret.

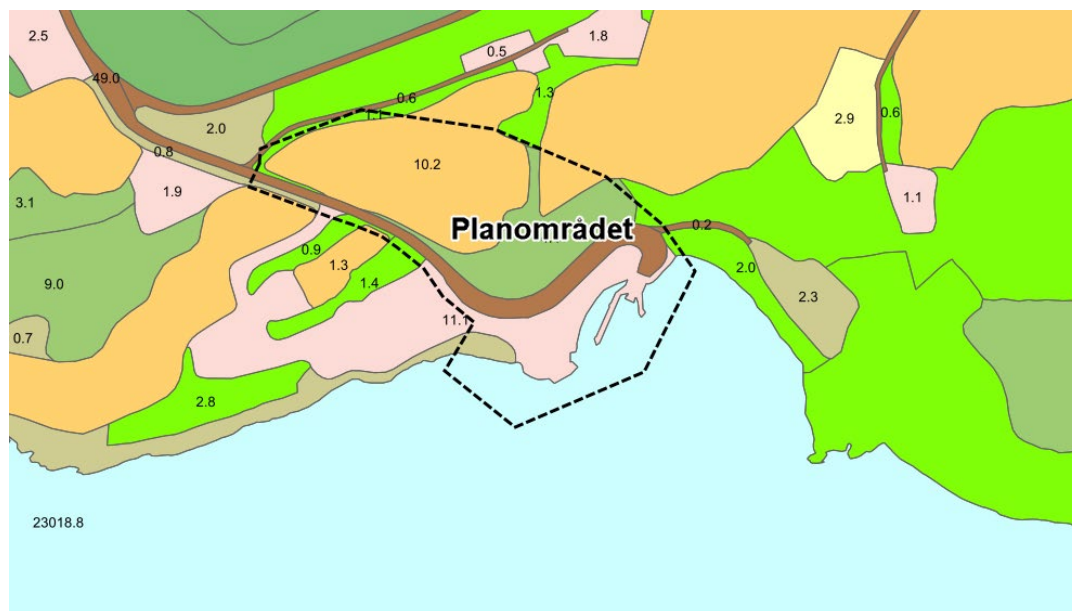
Selve ferjekaiområdet er i dag preget av tekniske samferdselsformål og har begrenset verdi som oppholds- og rekreasjonsareal. Det finnes ikke tilrettelagte friområder, lekeplasser eller opparbeidede utearealer innenfor planområdet. Friluftslivsinteressene er i hovedsak knyttet til omkringliggende strandsoner og nærliggende naturområder, som fungerer som viktige nærfriluftsområder for lokalbefolkningen.



Figur 8 Kart som viser registrerte friluftslivsområder i og rundt planområdet, herunder Strandsone Ytterøy og Berghaugen og Oterstein. Planområdet er markert. Kilde: kommunekart.com.

#### 4.8 Naturressurser, inkl. landbruk

Planområdet og tilgrensende arealer på land består i hovedsak av jordbruksarealer, herunder dyrka mark og innmarksbeite, med innslag av skog og bebyggt areal. Jordbruksarealene inngår i et sammenhengende kulturlandskap og er i aktiv drift. Figur 8 viser at jordbruksarealer utgjør den dominerende landbaserte naturressursen i området. Strandsonen og sjøarealene omfattes ikke av landbruksressurser.



Figur 9 kart som viser arealressurser innenfor og rundt planområdet, med hovedvekt på dyrka mark, innmarksbeite, skog og bebyggt areal. Kilde: NIBIO Kilden.

#### 4.9 Trafikkforhold

Fylkesveg 6890 fungerer som adkomstveg til ferjekai og er en viktig del av transportsystemet mellom Ytterøya og Levanger. Trafikken består av personbiler, tungtransport og kollektivtrafikk via ferjesambandet. Dagens løsning har begrenset oppstillingskapasitet og lite tydelig skille mellom kjøretøy og gående. Det finnes ikke sammenhengende gang- og sykkelvegnett i området.

#### 4.10 Barns interesser

Planområdet benyttes i liten grad av barn og unge, og det finnes ingen lekeplasser eller skoleveger innenfor området. Trafikksikkerhet for myke trafikanter er likevel et relevant tema, særlig i forbindelse med opphold ved ferjekai.

#### 4.11 Sosial og teknisk infrastruktur

Planområdet har tilknytning til eksisterende teknisk infrastruktur, herunder strøm, vann og avløp. Ferjekai er en viktig del av den sosiale infrastrukturen for Ytterøya, som eneste faste transportforbindelse til fastlandet. Offentlige servicefunksjoner som skole, barnehage og helsetjenester ligger utenfor planområdet.

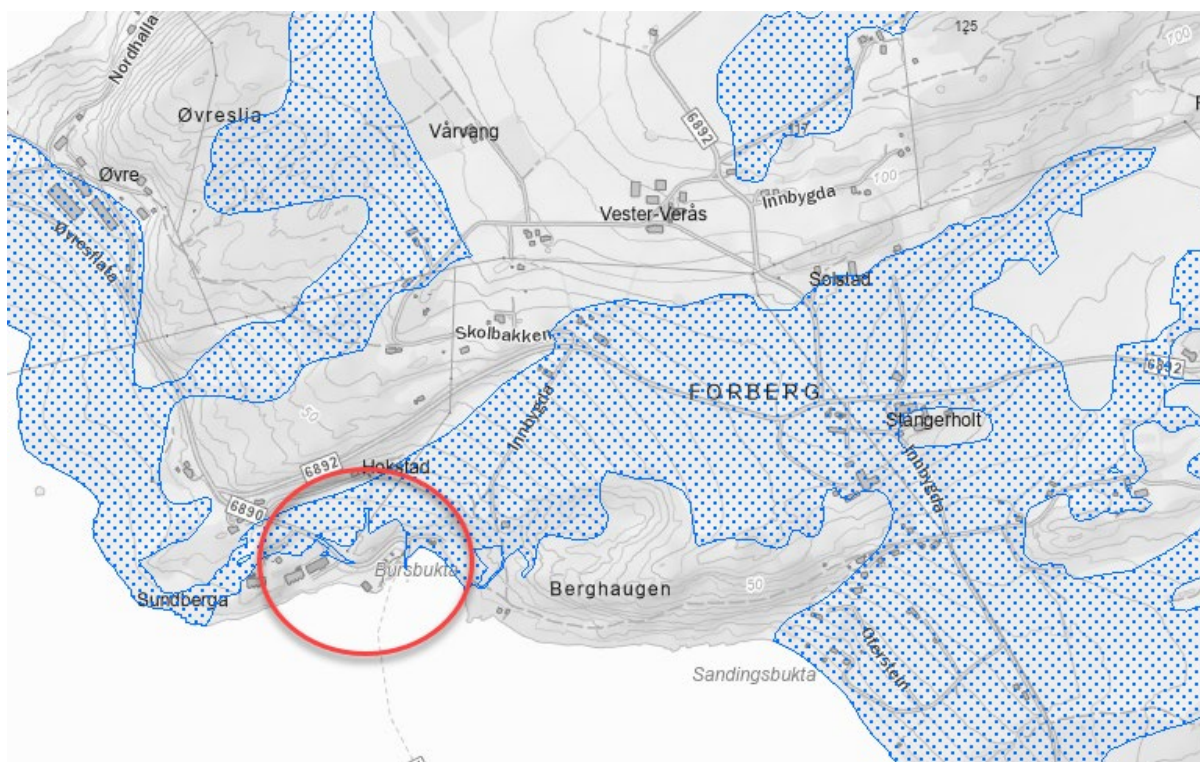
#### 4.12 Universell tilgjengelighet

Dagens ferjekai har begrenset tilrettelegging for universell utforming. Nye tiltak gir mulighet for bedre tilgjengelighet for alle brukergrupper, herunder gående, personer med nedsatt funksjonsevne og reisende med barnevogn.

#### 4.13 Grunnforhold

Planområdet ligger i et område dominert av marine løsmasser avsatt etter siste istid. NGUs kvartærgeologiske kart viser at området hovedsakelig består av tynne hav-, fjord- og strandavsetninger samt marine strandavsetninger.

I henhold til NVEs faresonekart ligger deler av planområdet innenfor et aktsomhetsområde for kvikkleireskred, selv om det ikke er registrert kjente eller utredede kvikkleiresoner direkte i eller tett inntil planområdet. Det er imidlertid dokumentert historiske leirskred i nærområdet, noe som indikerer regional forekomst av sprøbruddmateriale.



Figur 10 Utsnitt av NVEs aktsomhetskart for kvikkleireskred. Planområdet er markert og ligger delvis innenfor aktsomhetsområde for kvikkleire.

Utførte geotekniske grunnundersøkelser på land og i sjø viser at løsmassene i området i hovedsak består av et topplag av jord og sand, over lagdelte masser av sand, grus, silt og leire. Det er påvist sprøbruddmateriale i flere prøver av silt og leire, både på land og i sjø, med varierende sensitivitet. Dybde til berg varierer betydelig innenfor planområdet, fra relativt grunt berg på land til større dybder under sjøbunnen.

Grunnvannsforholdene er kartlagt gjennom poretrykkmålinger, som indikerer grunnvannsnivå nært terrengoverflaten. Grunnforholdene vurderes samlet sett som komplekse, med betydelig lokal



variasjon i lagdeling, materialegenskaper og stabilitet. For nærmere detaljer vises det til geoteknisk datarapport og ingeniørgeologiske vurderinger.

#### **4.14 Miljøfaglige forhold**

Området er i dag påvirket av støy fra trafikk på adkomstveg og fra ferjedrift. Miljøgeologiske undersøkelser viser at massene på land i hovedsak består av rene jordmasser. Det er tidligere påvist forurensning i sjøbunnen i tilknytning til eksisterende ferjekai, hovedsakelig knyttet til forhøyede metallkonsentrasjoner. Det har tidligere vært kobber- og svovelkisgruver rett øst for planområdet, med oppstart på 1600-tallet og nedlagt i 1912. Området er eksponert for vind og vær, og lysforholdene er åpne mot sjøen.

#### **4.15 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)**

Eksisterende risikoforhold knytter seg særlig til kvikkleire, stormflo, værpåvirkning, trafikale forhold og forurensede sedimenter. Planområdet er allerede en del av kritisk infrastruktur. Risiko og sårbarhet er nærmere vurdert i egen ROS-analyse.

#### **4.16 Næring**

Ferjesambandet er av stor betydning for næringsliv, pendling og bosetting på Ytterøya. Tiltaket støtter opp under lokal næringsutvikling og tilgjengelighet, men planområdet har ellers begrenset betydning for øvrig næringsvirksomhet og turisme.

## 5 Beskrivelse av planforslaget

### 5.1 Hovedtrekk i planforslaget

Formålet med reguleringsplanen er å bygge en ny ferjekai rett vest for eksisterende ferjekai på Ytterøya, i Levanger kommune. Ny ferjekai skal sikre en moderne, funksjonell og framtidsrettet løsning for ferjesambandet Levanger – Ytterøy, som inngår i fylkesvegnettet (Fv. 6890).

Tiltaket innebærer bygging av ny kaikonstruksjon med tilhørende adkomstveg og oppstillingsarealer for kjøretøy, parkeringsplasser, fortau og teknisk infrastruktur, inkludert tilrettelegging for elektrisk ferjedrift. Eksisterende ferjeleie skal rives etter at ny kai er ferdigstilt og tatt i bruk.

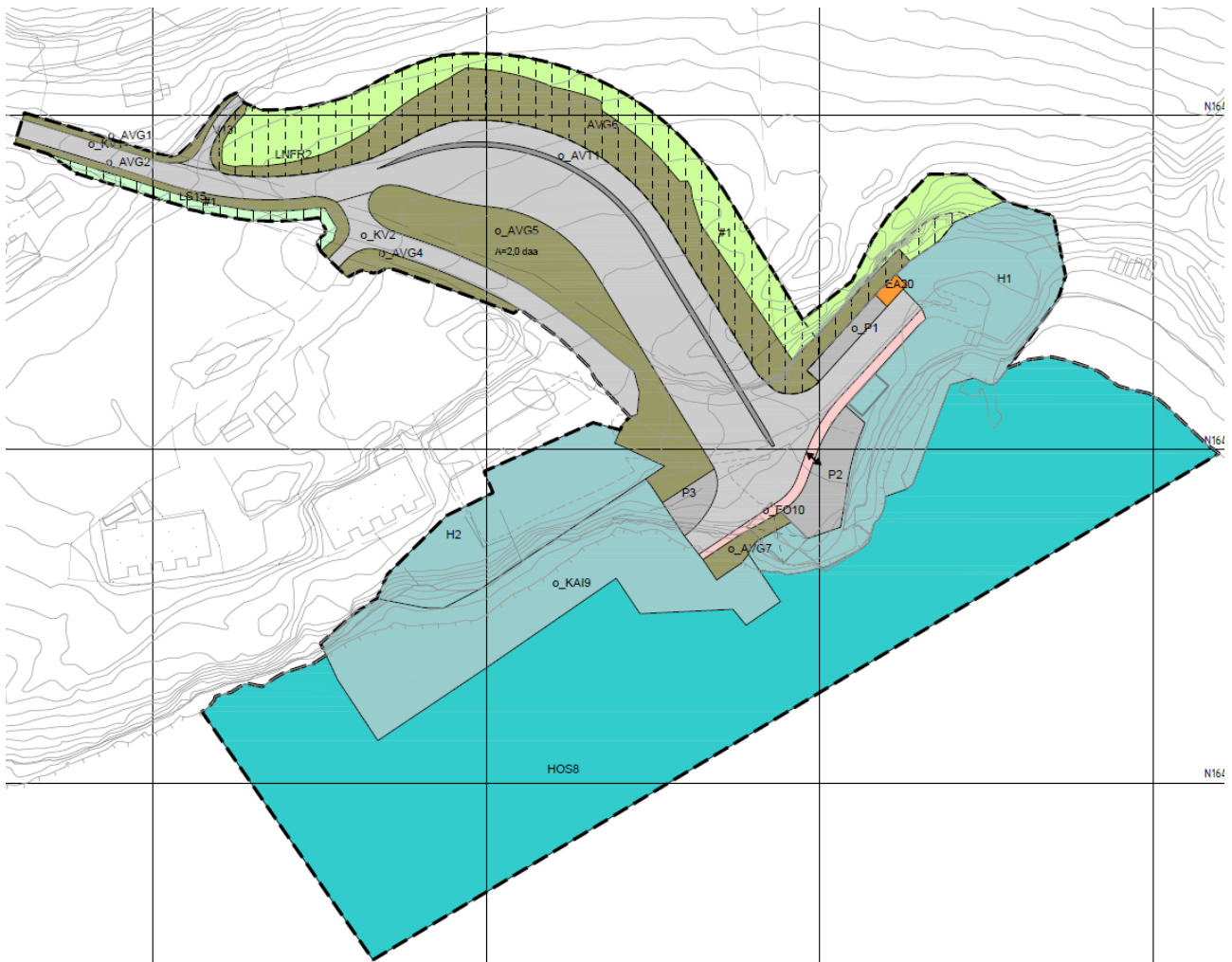
### 5.2 Planlagt arealbruk og reguleringsformål

Trøndelag fylkeskommune planlegger å erstatte dagens ferjekai med en ny ferjekai. I tillegg utvides adkomstvegen ned til kaien med kjørefelt/oppstillingsplasser for ventende kjøretøy. Det skal også bygges ny trafostasjon for framtidig lading av ferjer.

Plankartet regulerer området til bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr. 1), samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§ 12-5 nr. 2), LNFR (§ 12-5 nr. 5) og bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (§ 12-5 nr. 6). Se utkast til plankart i figur 11.

Tabell 1 Oversikt over størrelse på de ulike arealformålene.

Arealformål	
<b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b>	<b>Areal (daa)</b>
1510 - Energianlegg	0,04
<b>Sum areal denne kategori:</b>	0,04
<b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	<b>Areal (daa)</b>
2010 - Veg	0,09
2011 - Kjøreveg (2)	6,20
2012 - Fortau	0,28
2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg	0,24
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (6)	5,32
2040 - Havn (2)	5,18
2041 - Kai	3,39
2080 - Parkering (3)	0,77
<b>Sum areal denne kategori:</b>	21,47
<b>§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift</b>	<b>Areal (daa)</b>
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	2,78
5200 - LNFR-areal for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse mv.	0,28
<b>Sum areal denne kategori:</b>	3,06
<b>§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone</b>	<b>Areal (daa)</b>
6220 - Havneområde i sjø	15,36
<b>Sum areal denne kategori:</b>	15,36
<b>Totalt alle kategorier:</b>	<b>39,93</b>

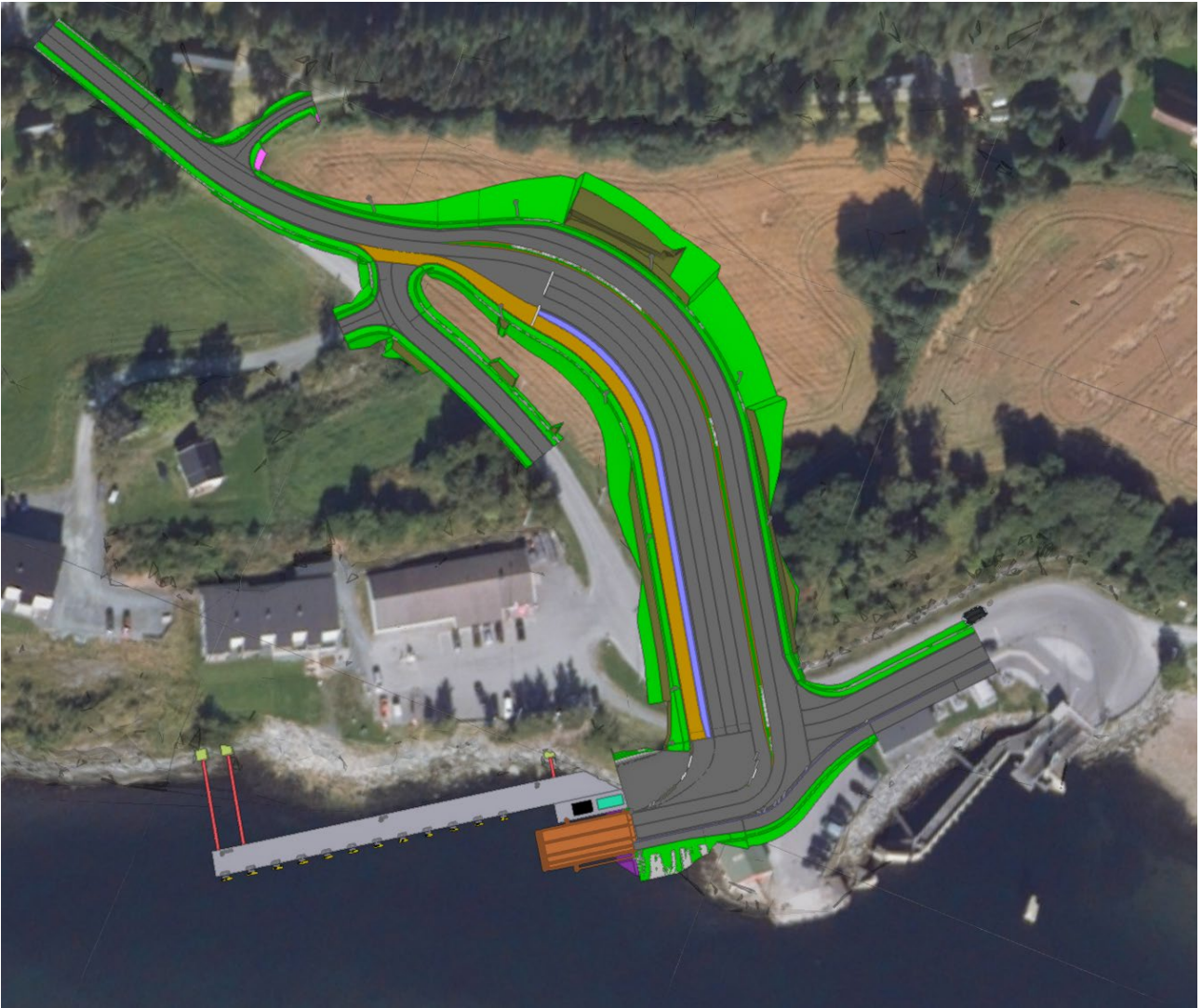


Figur 11 Utsnitt av detaljreguleringsplan for Hokstad ferjekai. Kilde: Multiconsult.

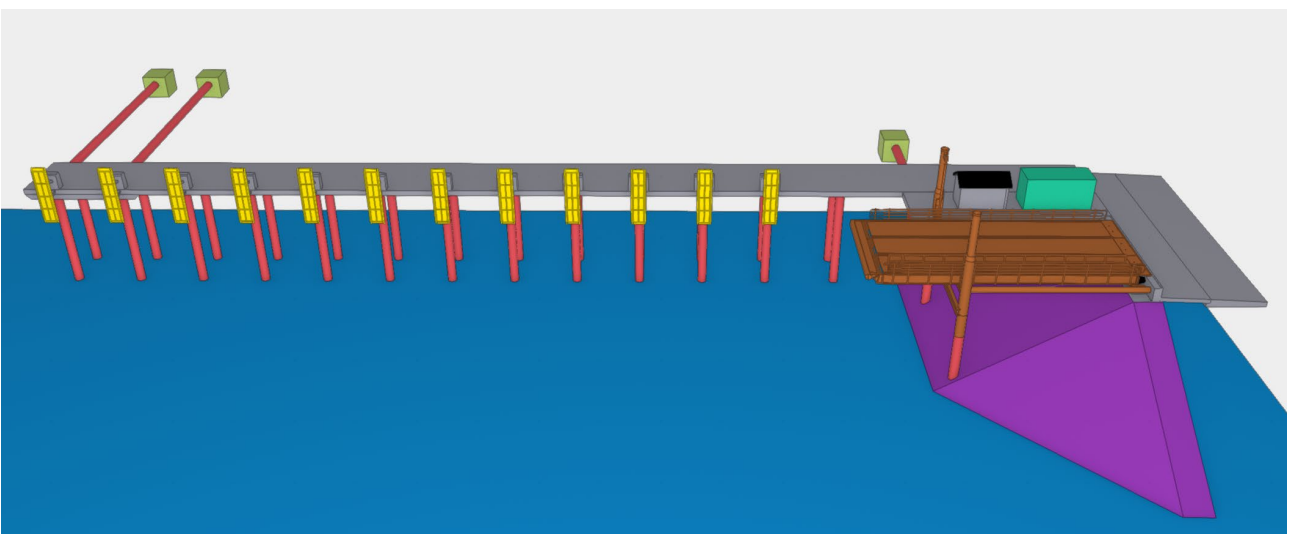
### 5.3 Plassering og utforming

Veganlegget er flyttet litt østover i forhold til eksisterende veg. Bakgrunnen for dette er at den nye vegløsningen ned mot ferjekaien omfatter ett kjørefelt og fire ventefelt, samt to kjørefelt for avkjøring fra ferje og videre oppover fylkesvegen. Se Figur 11 og Figur 12. Ved en utvidelse av veganlegget mot øst gjør at eiendommer, butikken og kulturminner blir mindre berørt. De nye ferjene som settes i drift fra 2030 har større kapasitet enn dagens ferjesamband. Dette medfører at det er behov for flere venteplasser for kjøretøy som skal på ferjen. Krevende grunnforhold og prosjekteringskrav til nye veganlegg (håndbok N100/200) har også påvirket plassering og dimensjonering.

Den nye ferjekaien vil bygges om en platekai på peler i spennarmert betong, tilpasset størrelse på ferjene i sambandet, se Figur 13. Kaien får nytt landkar, ferjebri (6 – 9 meter bred) og nødvendig utstyr som fending, pullerter, rekkverk og ledere. Konstruksjonen utformes for å tåle lokale forhold med vind og bølger, og skal ha høy driftssikkerhet og lavt vedlikeholdsbehov. I tilknytning til kaien etableres nødvendig infrastruktur for elektrifisering av ferjedrift. Tiltaket skal sikre tilstrekkelig kapasitet for fremtidig nullutslippsdrift i samsvar med Trøndelag fylkeskommunes miljø- og energistrategi.



Figur 12 Foreløpig 3D modell av hele det planlagte tiltaket. Kilde: Multiconsult.



Figur 13 Foreløpig 3D modell av ny ferjekai Grønn kloss på ferjekai viser plassering av batteribank. Kilde: Multiconsult.

## 5.4 Parkering

Reguleringsplanen har satt av tre parkeringsfelt mellom eksisterende og ny ferjekai. Innenfor P1 er det 12 p-plasser, og innenfor P2 er det 4 HC-plasser. Innenfor P3 er det avsatt plass til 3 p-plasser for kunder som skal innom Coop Marked Ytterøy. Disse plassene er kun tenkt som midlertidige p-plasser. Det vil også være tilstrekkelig med plass innenfor havneformålet (H1) for midlertidig parkering av lastebil inntil energianlegget. Dimensjonskravet fra Tensio er 10 x 7 m for midlertidig drift og vedlikehold av energianlegg. Etter at ny ferjekai er i drift, vil denne delen av kjørevegen og havneanlegget bli vesentlig mindre brukt enn i dag.

## 5.5 Trafikkløsninger

Reguleringsplanen legger til rette for etablering av en ny ferjekai med kapasitet og utforming tilpasset forventet trafikkutvikling og fremtidig ferjestørrelse fram mot 2080. Eksisterende ferjekai skal opprettholde driften fram til ny ferjekai er ferdigstilt, slik at sambandet opprettholder kontinuerlig drift gjennom hele anleggsperioden. Den nye vegløsningen ned mot ferjekaien omfatter ett kjørefelt og fire ventefelt, samt to kjørefelt for avkjøring fra ferje og videre oppover fylkesvegen. Se Figur 12.

Det er utarbeidet en vegtegning for prosjektet som dokumenterer at det er tilstrekkelig areal til at en buss kan snu innenfor havneformålet (H1) ved eksisterende ferjekai.

Tilgrensende sjøareal er tatt med i reguleringsplanen som bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, for å sikre tilstrekkelig manøvreringsone for ferjen.

Gjennomføring av ny reguleringsplan vil bidra til å øke trafiksikkerheten for både myke og harde trafikanter, ved regulert fortau og adskilte ventefelt. Ferjekai, veganlegg og annen teknisk infrastruktur vil prosjekteres og bygges etter prinsippene om universell utforming i plan- og bygningsloven og relevante veiledere/håndbøker.

## 5.6 Kollektivtilbud/løsninger

Det er forventet at kollektivtilbudet vil opprettholdes, da eksisterende ferjekai driftes som vanlig under anleggsperioden. Entreprenør skal påse at anleggsgjennomføringen er iht. plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan).

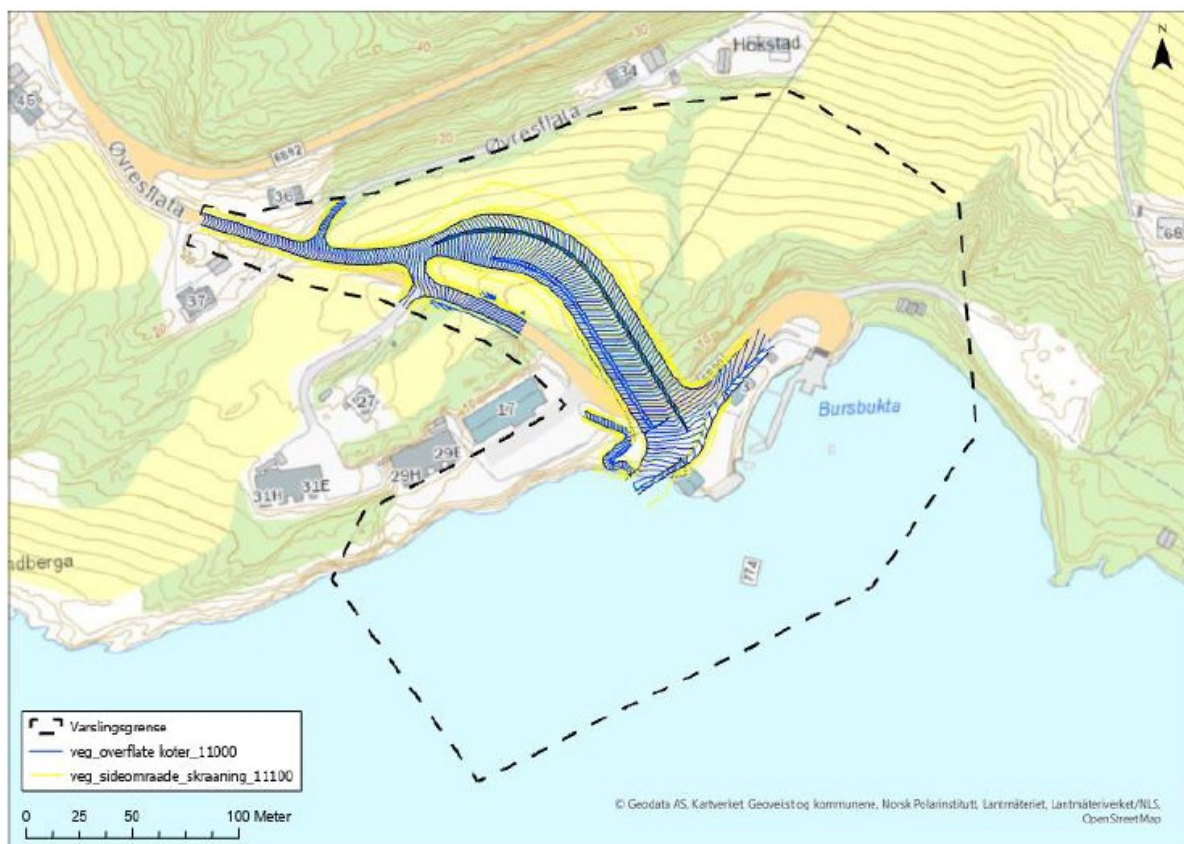
## 5.7 Uteoppholdsareal, lekeplasser, friområder og parker

Reguleringsplanen er redusert noe i størrelse sammenlignet med det varslede planområdet. Årsaken til dette er at Trøndelag fylkeskommune ønsker å regulere kun de arealene det er behov for. Selve ferjekaiområdet er i dag preget av tekniske samferdselsformål og har begrenset verdi som oppholds- og rekreasjonsareal. Det finnes ikke tilrettelagte friområder, lekeplasser eller opparbeidede utearealer innenfor planområdet. Friluftsområdene Strandsone Ytterøy og Berghaugen og Oterstein vest og øst for reguleringsplanen vil ikke bli berørt av ny ferjekai med tilhørende veg og infrastruktur.

## 5.8 Landbruksfaglige vurderinger (andre vurderinger ang naturressurser (vann, sjøbruk, grus- pukkressurser, o.l.)

Reguleringsplanen regulerer en utvidelse av fylkesvegen mot øst, se Figur 14. Arealet som må omdisponeres består i dag av fulldyrka jord, og utgjør ca. 5 dekar. Multiconsult har utarbeidet en

matjordplan som kommer med anbefalinger for håndtering og mellomlagring av matjorda. Matjordplanen er gjort juridisk bindende i planbestemmelsene, og anleggsarbeidet må gjøres i henhold til anbefalingene.



Figur 14 Nytt veganlegg i forbindelse med fergekai vil berøre fulldyrka jord hvor det i dag dyrkes korn (bygg). Hentet fra matjordplanen utarbeidet av Multiconsult.

## 5.9 Sosial og teknisk infrastruktur. Planlagte offentlige anlegg.

Ferjekai er en viktig del av den sosiale infrastrukturen for Ytterøya, som eneste faste transportforbindelse til fastlandet. Øyas eneste dagligvarebutikk (Coop Marked Ytterøy) grenser inntil reguleringsplanen i vest. Offentlige servicefunksjoner som skole, barnehage og helsetjenester ligger utenfor planområdet.

Planforslaget innebærer en oppgradering av den tekniske infrastrukturen som ferjekai, veganlegg inkl. fortau og energianlegg. Se figur 11 – 13.

## 6 Virkninger / konsekvenser av planforslaget

### 6.1 Avvik fra overordnede planer

Reguleringsplanen vil i hovedsak være i tråd med overordnede planer. Planområdet ligger innenfor kommuneplanens arealdel (KPA) for Levanger (2022 – 2040), der arealene ved Hokstad ferjekai i hovedsak er avsatt til «*Havn – nåværende*» og «*Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende vassdrag*». Den nye ferjekaien og deler av tilhørende infrastruktur vil ligge innenfor disse formålene, men tiltaket medfører en utvidelse av havneformålet mot sørvest for å tilpasses ny plassering.

Plassering av ny adkomstveg mot øst vil få uheldige konsekvenser for fulldyrka jord, og berørt areal er avsatt til «*LNFR – spredt boligbebyggelse*» i KPA. Avbøtende tiltak er foreslått i matjordplanen, og denne er gjort juridisk bindende gjennom planbestemmelsene. Inngrepet vurderes som begrenset i omfang, og helt nødvendig for å oppnå trafiksikker og funksjonell tilkomst til ferjeleiet.

### 6.2 Landskap

Tiltaket vil føre til noen endringer i landskapet, men er planlagt slik at tilpasses og hensyntar eksisterende terreng og bebyggelse. Se Figur 11 og Figur 12. Den nye ferjekaien legges parallelt med dagens strandlinje og får omtrent samme høyde som eksisterende anlegg. Dette gjør at tiltaket oppleves som en naturlig videreføring av dagens kaiområde.

### 6.3 Kulturminner og kulturmiljø

Reguleringsplanen vil ikke komme i konflikt med bautasteinen fra 1995 eller steinrøysa fra jernalderen som er automatisk vernet.

I varsel om oppstart har Trøndelag fylkeskommune og NTNU varslet at det er behov for arkeologisk registrering på land og i sjø. Vegavdelingen i Trøndelag fylkeskommune (tiltakshaver) har dialog med fylkeskommunen og NTNU, og det er satt i gang et arbeid rundt arkeologisk registrering. Feltarbeid og rapportskrivning vil ikke bli ferdig før reguleringsplanen legges ut på offentlig ettersyn. Etter at feltarbeid og rapport om kulturminner på land og i sjø er ferdigstilt, vil reguleringsplanen revideres etter eventuelle funn og registreringer som er gjort. Reguleringsplanen vil ikke sendes inn til sluttbehandling før arbeidet med kulturminner er ferdigstilt. Dette er avklart med planmyndigheten (Levanger kommune).

### 6.4 Naturverdier/naturmangfold på land

Multiconsult har kartlagt naturtyper jf. Miljødirektoratets kartleggingsinstruks og innhentet kunnskap om fugl fra offentlige databaser.

Tiltaket berører en rødlista naturtype: naturbeitemark (VU) og åker som forringer leveområder for rødlista fugler som vipe (CR), storspove (EN) og gulspurv (VU) og gir samlet middels negativ konsekvens for naturmangfold.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes tilstrekkelig for naturtyper og plante-arter, men mangelfullt for fugl og føre-var prinsippet bør derfor legges til grunn med tanke på fugl.

Rapporten om naturmangfold på land (10269635-01-RIM-RAP-001\_Rev00) er gjort juridisk bindende gjennom planbestemmelsene, og anbefalte avbøtende tiltak før og under gjennomføring av tiltaket skal følges.

## 6.5 Naturverdier/naturmangfold i sjø

Multiconsult har kartlagt naturmangfold i sjø i tråd med naturmangfoldloven. Ny ferjekai krever utdypning av sjøbunnen, fjerning av deler av eksisterende utfylling og ny utfylling under kai. Det er påvist noe forurensning (tilstandsklasse 3 og 4), men tiltaket vurderes å gi ubetydelig miljøskade da aktiviteten i hovedsak flyttes.

Rapporten anbefaler supplerende undersøkelser av sedimenter og mulig ålegras. I anleggsfasen skal det gjennomføres avbøtende tiltak for å begrense spredning av partikler og forurensning. Kartleggingsrapporten *10269635-01-RIM-RAP-002 Marint miljø* er gjort juridisk bindende i planbestemmelsene.

## 6.6 Miljøgeologi/forurensning

Multiconsult har gjort feltundersøkelser (desember 2025) ved bruk av geoteknisk borerigg. Totalt 43 jordprøver ble tatt ut på dybder fra 0 til 3 meter under terreng, og sendt til kjemisk analyse. Samtlige jordprøver tilsvarte tilstandsklasse 1 (rene masser). Dersom massene er geoteknisk egnet, kan de gjenbrukes fritt innenfor tiltaksområdet. Se vedlagt miljøgeologisk rapport.

## 6.7 Grunnforhold

Multiconsult har utarbeidet en geoteknisk vurderingsrapport iht. *NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred*. Den geotekniske vurderingsrapporten vurderer at tiltaket ikke ligger innenfor løснеområdet for et mulig områdeskred. Det er også vurdert at tiltaksområdet ikke ligger innenfor utløpsområder for skred fra høyereliggende terreng. Områdestabiliteten er dermed vurdert ivaretatt. Den geotekniske vurderingsrapporten for detaljregulering (*10269635-01-RIG-RAP-003\_Rev00*) er gjort juridisk bindende i planbestemmelsene, slik at føringene i denne rapporten må følges under gjennomføring av tiltaket.

## 6.8 Landbruk

Cirka 5 dekar fulldyrka jord vil bli berørt av at veganlegget flyttes mot øst, se Figur 14. Det er utarbeidet en matjordplan som kommer med anbefalinger for håndtering og mellomlagring av matjord. Denne planen er gjort juridisk bindende i planbestemmelsene, slik at anleggsarbeidet må gjøres i henhold til anbefalingene.

## 6.9 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)

Planområdet er i dag preget av tekniske samferdselsformål, og har begrenset verdi som oppholds- og rekreasjonsareal. Det finnes ikke opparbeidete lekeplasser og friluftsområder innenfor planområdet i dag. Friluftinteressene er i hovedsak knyttet til omkringliggende strandsoner og nærliggende naturområder. Tiltaket skal bidra til god driftsstabilitet og effektiv trafikkavvikling.

## 6.10 Trafikkforhold

Trafikksikkerheten i planområdet vil bli bedre etter at området er ferdigstilt i henhold til reguleringsplanen. Vegsystemet vil bli vesentlig strammet opp med totalt 7 kjørefelt inkl. 4 ventefelt i kaiområdet, fortau, parkeringsplasser (12 + 3 + 4 HC-plasser) og tilstrekkelig snuareal for busser innenfor havneformålet (H1). Ny ferjekai er dimensjonert for framtidige klimaforhold og tilrettelagt for elektrisk ferjedrift. Eksisterende busstopp ved servicebygget innenfor H1 vil ha samme plassering som i dag. Eneste forskjell fra dagens situasjon er at det vil bygges et fortau mellom vegformålet og H1. Planlagt tiltak vil legge vekt på god driftsstabilitet og en bedre og mer effektiv trafikkavvikling.

### 6.11 Barns interesser

Planforslaget innebærer etablering av ny ferjekai med tilhørende oppstillingsarealer og adkomstveg, og viderefører i hovedsak dagens bruk av området til samferdselsformål. Tiltaket beslaglegger ikke arealer som benyttes til lek eller opphold for barn og unge, og vurderes derfor ikke å redusere tilgjengelige oppholds- eller lekearealer i området.

I tråd med de rikspolitiske retningslinjene for barn og unge i planleggingen er det lagt vekt på trafiksikkerhet i utformingen av anlegget. Planforslaget legger til rette for tydeligere organisering av trafikkarealer og bedre skille mellom ulike trafikantgrupper, noe som vil bidra til tryggere ferdsel for gående til og fra ferjeleiet.

Samlet sett vurderes planforslaget å ha ingen eller svært begrensede negative konsekvenser for barn og unges interesser, da tiltaket i hovedsak viderefører eksisterende arealbruk i et område som ikke er egnet som oppholds- eller lekeområde.

### 6.12 Sosial og teknisk infrastruktur

Ny reguleringsplan for oppgradering av teknisk infrastruktur ved Hokstad ferjekai er ikke ventet å gi konsekvenser for sosial infrastruktur.

### 6.13 Universell tilgjengelighet

Den universelle tilgjengeligheten i planområdet vil bli bedre etter at området er ferdigstilt i henhold til reguleringsplanen. Det er satt av plass til 4 stk. HC-plasser rett ved ferjekai (P2), i tillegg til fortau. Veganlegget nede på havna vil også bli mer trafiksikkert og oversiktlig med flere kjørefelt inkl. ventefelt for inn- og utkjøring til ferjekaien. Det er også satt av plass til 12 stk. p-plasser innenfor P1, rett ved energianlegget. Dette er kvaliteter som området mangler i dag. Innenfor havneformålet (H1) er det tilgjengelig snuplass for lastebil/renovasjonsbil.

### 6.14 Næring

Planforslaget vurderes å gi positive konsekvenser for næringsinteresser. Ny ferjekai vil bidra til økt driftssikkerhet og bedre regularitet i ferjesambandet, noe som gir mer forutsigbar transport av varer og mennesker til og fra Ytterøya. Coop Marked Ytterøy vil få endret adkomst til butikken. Innkjøringen til butikken vil flyttes ca. 90 m lengre nordvest. Parkeringsplassen P3 rett ved ferjekai og butikken skal være korttidsparkering for kunder av butikken. I planbestemmelsene er det sikret at innenfor AVG5 kan det opparbeides en forbindelse i form av trapp, gangveg eller sti til dagligvarebutikken på gnr./bnr. 331/14.

### 6.15 Klimapåvirkning

Planforslaget kan gi positive klimapåvirkninger ved at ny ferjekai tilrettelegger for etablering av energianlegg og framtidig lading av ferjer. Dette legger til rette for elektrisk ferjedrift og kan bidra til reduserte klimagassutslipp fra transport. Samtidig vil utbyggingen medføre utslipp i anleggsfasen, men disse vurderes som begrensede og midlertidige.

### 6.16 Avveininger av konsekvenser /virkninger

Planforslaget legger til rette for en moderne og mer robust ferjekai som møter framtidige behov for ferjesambandet til Ytterøya. Ny kai vil gi økt kapasitet, bedre driftssikkerhet, mer effektiv trafikkavvikling og tilrettelegging for elektrisk ferjedrift fra 2030. Dette vil bidra til mer stabil transportforbindelse, redusere klimagassutslipp og sikre et framtidsrettet ferjetilbud. Ferjedriften kan opprettholdes i anleggsperioden ved at ny kai etableres i nærhet til eksisterende anlegg. Ny ferjekai plasseres i et område som allerede er preget av havnevirksomhet, og ingen arealer for lek og friluftsliv



går tapt. Plasseringen av den nye ferjekaien er også vurdert som den mest egnede ut fra strøm- og vindforholdene.

Det er vurdert alternative plasseringer og løsninger for ny ferjekai, herunder oppgradering av eksisterende kai. Valgt løsning er vurdert som best egnet med hensyn til drift, sikkerhet, grunnforhold og mulighet for å opprettholde ferjedrift i anleggsperioden

Planforslaget vil beslaglegge ca. 5 dekar fulldyrka jord, på grunn av utvidelse av veganlegget til ny ferjekai. Denne matjorda vil måtte flyttes, noe som kan medføre forringelse av matjorda. Nærmeste nabo (borettslaget Sundbergan) er samtidig veldig bekymret for plassering av ny kai, med redusert utsikt, økt støy og visuell dominans fra ferje og kaikonstruksjon. Coop Marked Ytterøy er ikke positive til lengre kjøreveg til butikken.

Planforslaget bygger på en avveining mellom ulike interesser. Trøndelag fylkeskommune vurderer at løsningen samlet sett gir best måloppnåelse og minst konflikter, og har derfor valgt å fremme reguleringsplanen.



## 7 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Hokstad ferjekai i Levanger kommune.

Hensikten med en ROS-analyse er å gjennomføre en systematisk kartlegging av mulige uønskede hendelser som har betydning for om arealet er egnet til foreslått utbyggingsformål, for derigjennom å identifisere hvordan prosjektet ev. bør endres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå, jf. plan- og bygningslovens § 4-3.

Utsjekk av aktuelle tema for ROS-analysen ble gjort ved hjelp av sjekklisten i kap. 4 i ROS-analysen. Denne sjekklisten viste at følgende mulige uønskede hendelser ble identifisert og analysert:

1. Bølger/bølgehøyde
2. Stormflo
3. Skred
4. Erosjon som følge av flom
5. Terrengformasjoner som utgjør en fare
6. Kritiske samferdselsårer
7. Infrastruktur under bakken
8. Konflikt mellom anleggsarbeid og pågående ferjedrift

ROS-analysen peker på avbøtende tiltak som vil redusere sannsynligheten for og konsekvensene av de ulike hendelsene. Det må rettes fokus mot disse forholdene i den videre planprosessen.

TILTAK - REGULERINGSPLANEN		
Uønsket hendelse:		Tiltak i planen:
Naturgitte forhold/naturhendelser		
1	Bølger/bølgehøyde	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kaikonstruksjon og nødvendig teknisk infrastruktur skal dimensjoneres for bølgepåkjenning i sikkerhetsklasse F2.</li><li>• Kaikonstruksjon og infrastruktur på kai dimensjoneres for relevante kombinasjoner av bølger og vannstand i tråd med gjeldende regelverk og metocean designbasis.</li></ul>
2	Stormflo	<ul style="list-style-type: none"><li>• Overvann skal håndteres gjennom bruk av infiltrasjon, fordrøyning og avledning</li><li>• Benytte klimapåslag for nedbør i planlegging og dimensjonering av infrastruktur som er eller kan bli sårbar for store nedbørmengder mot slutten av århundret</li><li>• Kaikonstruksjon og infrastruktur på kai dimensjoneres for relevante vannstand i tråd med gjeldende regelverk og metocean designbasis.</li></ul>



3	Skred	<ul style="list-style-type: none"><li>• Må følges opp i detaljprosjektering og må være avklart før anleggsarbeidet starter.</li><li>• Detaljprosjektering forutsettes løst iht. geoteknisk vurderingsrapport og krav i TEK17</li><li>• Utarbeide SHA-plan ifm. anleggsgjennomføring</li></ul>
4	Erosjon som følge av flom	<ul style="list-style-type: none"><li>• Utarbeide SHA-plan ifm. anleggsgjennomføring.</li><li>• Overvannsledninger må erosjonssikres for å unngå utvasking av masser i strandsonen.</li></ul>
5	Terrengformasjoner som utgjør en fare	<ul style="list-style-type: none"><li>• Oppføring av gjerde/rekkverk på utsatte strekninger og på ny ferjekai</li></ul>
Kritiske samfunnsfunksjoner og kritiske infrastrukturer		
6	Kritiske samferdselsårer	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dialog med blålysetatene i Levanger kommune ang. gjennomføring av planlagt tiltak</li><li>• Overvåking, omdirigering og skilting av trafikk ved behov i anleggsfasen</li><li>• Entreprenør skal påse at anleggsgjennomføringer er iht. SHA-planen</li></ul>
7	Infrastruktur under bakken	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kabelpåvisning for å innhente informasjon om hva som finnes i bakken</li><li>• Dialog med blålysetatene i Levanger kommune ang. gjennomføring av planlagt tiltak</li></ul>
Andre ønskede hendelser		
8	Konflikt mellom anleggsarbeid og pågående ferjedrift	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dialog med blålysetatene i Levanger kommune ang. gjennomføring av planlagt tiltak</li><li>• Plan for ytre miljø (YM-plan) og faseplan skal foreligge før anleggsarbeidet starter</li><li>• Overvåking, omdirigering og skilting av trafikk ved behov i anleggsfasen</li><li>• Entreprenør skal påse at anleggsgjennomføringer er iht. SHA-planen</li></ul>



## 8 Merknader til varsel om oppstart, innkomne merknader

### 8.1 Innkomne merknader

I forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplan, har det kommet 13 merknader til planarbeidet. Merknadene følger som et eget vedlegg.

Oppsummering av merknadene og kommentarer til hvordan disse er hensyntatt i reguleringsplanen følger plansaken som et eget vedlegg (*Sammenstilling av merknader til varsel om oppstart*).

## 9 Gjennomføring

### 9.1 Tentativ framdriftsplan

Det er planlagt at reguleringsplan for Hokstad ferjekai vedtas ila høsten 2026. Ny ferjekai med tilhørende veganlegg og annen infrastruktur skal detaljprosjekteres, før anleggsarbeidet kan starte. Per dags dato er det usikkert når Trøndelag fylkeskommune vil sette i gang detaljprosjektering, men det er et ønske om å ha klar ny ferjekai til 2030. Antatt lengde på anleggsarbeidet er 12 – 18 måneder.



## 10 Referanser

- NVE Atlas (kartdatabase): <https://atlas.nve.no/Html5Viewer/index.html?viewer=nveatlas#>
- Norsk klimaservicesenter (2025). Hentet fra klimaprofiler – Trøndelag: <https://klimaservicesenter.no/kss/klimaprofiler/trondelag>
- NIBIO Kilden: <https://kilden.nibio.no/?topic=arealinformasjon&zoom=0.4&x=284337.75&y=7219344&bgLayer=graatone>
- Miljødirektoratets naturbasekart: <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/naturbase/>
- Levanger kommunes hjemmeside og kartinnsyn: <https://www.levanger.kommune.no/>
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021:
- <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinje-for-behandling-av-stoy-i-arealplanlegging/id2857574/>
- Byggteknisk forskrift (TEK17): <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-19-840>

## 11 Grunnlagsdokumenter/andre kilder

- Vurdering av områdestabilitet iht. NVE 1/2019 (10269635-01-RIG-RAP-002\_Rev00) - datert 13.03.2026
- Geoteknisk vurderingsrapport for detaljregulering (10269635-01-RIG-RAP-003\_Rev00) - datert 13.03.2026
- Datarapport - Geoteknisk grunnundersøkelser (10269635-02-RIG-RAP-001\_Rev00) – datert 02.03.2026
- Matjordplan (10269635-01-RIM-RAP-002\_Rev00) – datert 20.02.2026
- Marint miljø kartleggingsrapport (10269635-01-RIM-RAP-002) – datert 06.02.2026
- Metocean designbasis (10269635-01-RIMT-RAP-001) - datert 24.02.2026
- Naturmangfold på land (10269635-01-RIM-RAP-001\_rev00) – datert 03.03.2026
- Miljøgeologisk datarapport (10269635-01-RIGm-RAP-001) – 23.01.2026
- VA-notat for Hokstad ferjekai (10269635-01-RIVA-NOT-001) – 27.03.2026
- Støyutredning for detaljreguleringsplan for Fv.6890 Hokstad ferjekai (10269635-01-RIA-RAP-001) – datert 03.02.2026