

Oversikt høringsinnspill Namsos sentrum, sjøfronten og østre byområde etter offentlig ettersyn

1. Aleksandra Brøndbo, innspill datert 19.10.20

Synes at reguleringsplanen ser bra ut! Godt at Namsos blir oppdatert og fornyet litt, det trenger den. Det var en veldig fin reguleringsplan. Flere av de på min alder og nedover snakker om Namsos som grått og trist, med for lite aktivitetstilbud. Jeg har mange ganger tenkt at alle disse gamle mur byggene trenger mer farger. Byen er rett og slett litt tung utseendemessig, og jeg ser for meg at det hadde vært fint med litt mer farger i sentrum. Er det mulig å legge plank over noen av disse grå, triste byggene for å gi de liv igjen kanskje. Den nye festplassen vi har fått har i Namsos har gitt byen et lite løft, noe den trengte. Det er så fint å se at det endelig kommer en park, og naturelementene som er tenkt på nybyggene er jo bare herlig, fint og viser at Namsos tenker nytt! Liker at Namsos drar inn disse naturlige elementene. Skulle selvfølgelig ønske at det var noen flere aktiviteter for den yngre garde. Med dette mener jeg fra 16 til 20 årsalderen. Tatt utgangspunkt i reguleringsplanen har jeg troen på at dette kommer til å bli bra, og jeg tror flere kommer til å tiltrekkes Namsos igjen. Heier på Namsos, en by jeg egentlig trives godt i, men som flere inkludert meg selv synes trenger en oppdatering.

Kommentar fra planlegger:

Vedr. fargesetting på eksisterende bygg er det angitt i bestemmelsenes § 8.3.2: «Veggflater med gjennomgående lyse farger/pastell. Ved renovering skal opprinnelig farge vurderes.»

2. Alf Magne Reppen, innspill datert 20.10.20

Var mye fornuftig her, men husk at sikkert minst 75% ankommer byen med bil. Jeg savner planfrie overganger for fotgjengere. Bare se på trafikken mellom Orient og tunnelen, det er 5 fotgjenger felt på 250 meter. Trafikken hopper seg opp fort. Bygg 1 luftovergang mellom hotellet og Rema Vika. Sånn bør det også være på østsida der det kan bli mye trafikk.

Kommentar fra planlegger:

Innspill om egen overgang for myke trafikanter mellom hotellet og Rema Vika kan være en god løsning, men utfordringen er å få utformet denne slik at den i praksis vil bli benyttet av alle. Dersom denne blir en omveg, vil fotgjengere ofte bli fristet til å ta snarveier over trafikkert veg. Uansett så omhandler dette arealer utenfor reguleringsplanen.

3. Øyvind Holm og Knut Devik, innspill datert 29.11.20

Carl Gulbransons gate har siden Rondo ble bygget, vært en forholdsvis rolig sentrumsgate som det til nå har vært god å bo i. Klingaveien har avlastet gjennomfartstrafikken, som er betydelig til alle døgnets tider.

I og med at Skysstasjonen flyttes til enden av CG.gate, vil det medføre en betydelig økning av yrkestransport, buss og taxi trafikk, i gata. Dette medfører en betydelig økning av trafikkstøy for oss som bor her. Her ligger også Helsestasjonen, som medfører at mange foreldre med små barn, krysser gata. Jeg kan heller ikke finne dokumenter som beregner trafikk og støy, hvis CG gata blir åpnet for gjennomfartstrafikk.

Det er med forundring at forslaget til ny reguleringsplan åpner for gjennomkjøring i en bebodd sentrumsgate. Dette medfører en kraftig økning av trafikken og medfører økt belastning for beboerne. Dette er stikk imot utviklingen i andre byer. Dette kan vi ikke være tjent med.

Kommentar fra planlegger:

Åpning av Carl Gulbransons gate er et grep som stort sett alle omfavner. Vi har forståelse for bekymring rundt økt trafikk i en bebodd sentrumsgate, selv om det ikke ønskes å imøtekomme ønsket om at gata fortsatt skal være stengt for gjennomgangstrafikk.

4. Frode Borkmo, innspill datert 29.10.20

I fall enveiskjøring i Havnegata blir vedtatt, bør enveiskjøringen starte i krysset Rollaugs gate og Havnegata, slik at man opprettholder parkeringen på begge sider øverst i Havnegata. Det er ingen hensikt å anlegge bredere fortau i Havnegata, da det disse er mere enn brede nok, for den folkemengden som beveger seg i bykjernen. Det vi trenger om det blir enveiskjøring er flere parkeringsplasser i bykjernen, så forretningsdrivende i gjenreisningsbyen, som kommunen vil bevare, har de nødvendige forutsetninger for sin drift. Fortauene kan gjerne bli smalere, og man kan i noen områder også ha skrå parkering, i tillegg til vanlig parkering på begge sider av gaten. En forutsetning for enveiskjøring, må være å få flere parkeringsplasser. Planting av trær og noen grønne lunger vil være supert. Vil bare presisere at de fleste handlende i bykjernen kommer med bil, og det må tilrettelegges for det.

Kommentar fra planlegger:

Hele Havnegata er foreslått enveiskjørt og parkering på begge sider av gata kan opprettholdes.

Stenging av Abel Meyers gate vil gjøre den nederste delen av Abel Meyers gate lite tilgjengelig, og forretningsdrift i 1.etg. vil være umulig. Verdien av forretningsgårdene vil reduseres, fra et allerede lavt nivå. Da må det i alle fall åpnes for leiligheter i 1.etg.

Kommentar fra planlegger:

Er ikke enig i at dette grepet vil gjøre forretningsdrift i nederste del av Abel Meyers gate umulig. Trolig vil denne gata bli mer sentral enn før som en følge av nærhet til kollektivknutepunkt og nærhet til den nye bydelen på Nexansområdet.

Registrer at Abel Meyers gt.4 (Borkmogården) står som fredet/vernet, og denne gården er belagt med steni plater, noe som ikke gjør den særlig typisk for gjenreisningsbyen, og hva er da hensikten med å frede en bygning. Den er også påbygd i flere etapper, som gjør at den ikke har den utforming, som var det opprinnelige. Ber om at begrepene vernet og fredet blir gjort forståelig i denne sammenheng. Havnegata 21 (Busch gården) som eies av undertegnede vil også bli berørt av denne bestemmelsen. Mener man bør avstå med å frede bygninger uten særlig særpreg, noe disse gårdene ikke har. Ser heller ikke sammenhengen mellom fredning av bygninger og foreslått fortetning på de respektive kvartalene/tomtene.

Kommentar fra planlegger:

Vurderingen er gjort i samråd med noen av landets fremste innenfor gjenreisningsarkitektur. Byggene blir ikke fredet etter loven, men blir vernet iht. krav i bestemmelsenes pkt. 8.3.

Tungtransport og ny bussholdeplass. Som beboer i Carl Gulbransons gt. 1, vil jeg henstille at dette blir hensyntatt i forhold til støy. Avstanden mellom bolig og holdeplass blir veldig kort.

Parkeringsplasser i Carl Gulbransons gate. Leietakere/kunder/besøkende som i dag parkerer i tilstøtende parkeringsplass i Carl Gulbransons gate 3,5 og7, vil miste sin parkering om gata gjenåpnes, og hvor skal det parkeres, slik at det er hensiktsmessig i forhold til bygningenes behov? Det samme gjelder parkeringsareal utenfor samfunnshuset.

Kommentar fra planlegger:

Det er regulert nytt parkeringshus på areal SPH1, men det er ikke bestemt når dette vil bli realisert. Det er riktig som påpekt at antall parkeringsplasser blir redusert i området og at en må belage seg på å gå noen meter lengre enn før fra parkeringsplass. Dette er et bevisst grep for å skape et mer attraktivt bymiljø som en mener på sikt vil bidra til å trekke mer folk inn til byen.

For all del bevar samfunnshuset. Bygget er i en større sammenheng «nytt», når man tenker på bygårder/større bygg i andre byer, og framstår som funksjonelle bygg i dag, selv om de er oppsatt på slutten av 1800 og tidlig 1900 tallet. Oslo rådhus ble bygget i tidsrommet 1931- 1950, og da mener jeg samfunnshuset fra 1960 tallet kan bevares. Namsos vil miste sin identitet uten det ikoniske samfunnshuset.

Kommentar fra planlegger:

Bygget er vernet etter bestemmelsene i pkt. 8.3.

5. Jenny Teigen, innspill datert 07.10.20

Namsos skal være en vakker og faglig trygg by.

1. Sykehuset Namsos må bevares med: helikopter landing på sykehus taket, akutt mottak, stabilitet av og for spesial personell, stor faglig kompetanse for å bringe styrke til andre yrker og institusjoner i Namdalen, styrke for utdannings institusjoner, styrke for kommunens eget helseansvar, å være en stor viktig primær arbeidsplass.
2. Være en by der demente, deres pårørende og ansatte frem-snakker Namsos.
3. Som honnør til tømmer byen Namsos. -Bygg en stilig tømmer gangbru over en gate.
4. Rockebyen har Åge på sokkel. Symboleffekter, beplanting av flere instrumenter. Og eventuelt relieffer på nakne stor husvegger. Gi huseiere godkjenning.
5. Namsos bør søke å få ett fengsel. Et fengsel vil bety veldig og vil være en stor arbeidsplass (vil styrke sykehuset, psykiatrien, flyplassen, polititjenesten, tingretten og dagens utdannings system mm). Kommunen må berede tomt og selge søknaden, med «tiltalende dekket bord».
6. Tidligere innspill om å rive NTE bygget og transformatoren nedenfor Bastionen, opprettholdes. Her kan Namsos utvikle en vakker og stilig park, nært Skulpturparken. En park til å være kry av.
7. Ser mye positivt i den foreslåtte reguleringsplanen med en strukturert ny bydel, slik sentrum er i dag.

Kommentar fra planlegger:

Mange av disse punktene berører ikke arealer innenfor planområdet, bl.a. må et fengsel lokaliseres til arealer utenfor bysentrum.

6. Katrin Finsrud, innspill datert 23.10.20

Jeg ønsker at det blir laget en stor fin aktivitetspark for barn og ungdommer. Beliggende i et rolig grøntområde. Med varierte spennende lekeapparater og noen baner (eks innebandy, basketball, fotball) Noe alla aktivitetsparken på Levanger og vinne.

Jeg ønsker en kaffebar eller kafe beliggende i et grønt område uten mye trafikk, også fint om det er i nærheten av aktivitetsparken. En plass man kan sitte ute å nyte en god kaffe i sola. Byen trenger en skikkelig kaffebar og trenger mulighet for å sitte ute i et område uten trafikk når man er på en kafe eller kaffebar.

Kommentar fra planlegger:

Det er rom for å få gjennomført disse forslagene innenfor planens rammer. Planen inneholder mange ulike parkområder hvor det kan tilrettelegges for forskjellig aktivitet.

7. Lise Thorsen, innspill datert 20.10.20

Dette gjør meg glad, jeg får lyst til å flytte hjem igjen om dette er fremtidige Namsos.

8. Maren Almås Haugen, innspill datert 19.10.20

Ønsker aktivitetspark lik den som ligger ved Kimen kulturhus på Stjørdal. Ønsker også en plass der man kan sette seg ned, møtes og ta en uformell kafe med barn, venner og familie (se Ladekaia i Trondheim).

Kommentar fra planlegger:

Det er rom for å få gjennomført disse forslagene innenfor planens rammer. Planen inneholder mange ulike parkområder hvor det kan tilrettelegges for forskjellig aktivitet.

9. Mona Nordfjellmark, innspill datert 19.10.20

Gratulerer!! En fremtidsrettet plan som tar Namsos et kvantesprang inn i fremtiden. Bærekraftig og tuftet på opprinnelsen - trebyen. Jeg gleder meg til å følge dette videre.

10. Ola Normann, innspill datert 19.10.20

Hvorfor endre på noe som er perfekt fra før av? Etter min mening så ser jeg ikke noe vits i å ødelegge byen for 4. gang.

11. Ole Jørgen Dekkerhus, innspill datert 19.10.20

Har ikke kommunen noen følelse om at en slik stor investering vil gå ut over behovet til unge og eldre. Hva med flere omsorgsleiligheter og sykehjemsplasser. Tilpasset bolig til personer med psykiske og fysiske problemer. Tror det må sette noen fingre i bakken og finne ut hvor vi er, og ikke hele hodet i sanden og ute av syne ute av sinn.

12. Trine Hennisen, innspill datert 20.10.20

Kjempebra, håper det blir realisert!

13. Solvår Myren, innspill datert 12.10.20

Bedre rundkjøring for kollektivtransport. I rundkjøringen i krysset verftsgata, fv 769 mot Vika bør rundkjøring utbedres slik at busser og store kjøretøyer slipper å ta en ekstra runde i rundkjøringen når de skal til høyre fra Verftsgata og inn på fv 769. Busser må gjøre dette og andre kjørende i rundkjøringen forventer ikke at disse skal ta en runde rundt for å komme inn på fv 769. Det kan oppstå farlige trafikksituasjoner pga dette og ved utbedring letter det kjøremønster for tungtrafikk, busser og bobiler. Det er ganske enkelt for skarp sving til høyre fra verftsgata og inn på fv 769.

Kommentar fra planlegger:

Er enig i at rundkjøringen skulle ha vært utformet slik at store kjøretøy slipper å ta en ekstra runde rundt rundkjøringa. Men rundkjøringen er utenfor planområdet, så dette må løses gjennom en annen fora.

14. Øyvind Holm, innspill datert 27.10.20

Ingen tekst i innspill.

15. Åse Sævik, innspill datert 20.10.20

Ble spådd nedgang for sentrum da det kom mellom to varesentersenter. Det har stemt. Nå kan mye gjøres, men hva er realistisk? Næring i nybygg - må det flyttes fra eksisterende bygg? Skal overflødige bygg rives? Behovet for leiligheter avhenger av befolkningsgrunnlag, tilflytning i forhold til arbeidsplasser. Infrastruktur er viktig, og en helhetlig planlegging ut ifra behov. Vi er ikke Aker Brygge.

Kommentar fra planlegger:

Planforslaget vil legge grunnlaget for økt bolyst, en mer attraktiv by og er en helhetlig plan med lang tidshorisont.

16. Sameiet Verftsgata 17, innspill datert 19.10.20

Dette synes vi er et prisverdig tiltak for å gjøre fremtiden forutsigbar i utformingen av Namsos sentrum. Flotte parker og blomsterflor langs gatene har allerede gjort Namsos til en fin og attraktiv by å bo i.

Når det gjelder våre kommentarer til kommunens forslag har vi i hovedsak valgt å kommentere saker som vedrører oss og nærområdet til Verftsgaten 17.

At «Kapteinholet» med tilhørende park er satt på planen setter vi stor pris på. Dette sammen med «strandpromenade» fra Storsenteret til Nord universitet vil gjøre området veldig attraktivt. Havnelageret og gamle Felleskjøpet foreslås revet og erstattes med områder for bolig/forretning/kontor. Her forslår vi at det bygges lavest og minst mulig for å bevare utsikt mot fjorden «Sjøfronten».

Vi ser at Havnegaten er foreslått enveiskjørt ned mot sjøen. Dette vil øke trafikkbelastningen på krysset Havnegaten/Verftsgaten. Trafikken er allerede i dag veldig stor. Det er mengder med folk som krysser Verftsgaten på tur til eller fra hurtigbåt, busser, taxi og andre formål. Trafikkhastigheten er til tider høy, da man slipper å ta hensyn til trafikk fra høyre. Med bakgrunn i overnevnte foreslår vi som et strakstiltak at man lager forhøyede gangfelt (fartsdumper) i kryssene Veftsgaten/Havnegaten og Verftsgaten/Kapteinsgaten.

Til slutt vil vi nevne **Forskrift om orden i og bruk av havner og sjøområde i Namsos Kommune**. Paragraf 3-2 og 3-3. Vider **Forskrift om politivedtekt, Namsos Kommune** paragraf 2-1 og 2-2.

Kommentarene er utarbeidet av beboerne i Verftsgaten 17 «Bankplassen» med bakgrunn i et allmøte som ble avholdt 13. oktober 20.

Kommentar fra planlegger:

Er enig i at det bør etableres trafiksikkerhetstiltak i krysset Havnegata/Verftsgata. Tiltak kan være opphøyd kryss/gangfelt, oppstramming av kryss osv. Dette er tiltak som løses uavhengig av reguleringsplanen. Planen beskriver imidlertid at det er viktig at slike typer trafiksikkerhetstiltak blir gjennomført, bl.a. for å begrense bruk av Verftsgata som gjennomfartsveg. Kollektivt knutepunkt er flyttet lengre øst.

17. Bangsund Velforening, innspill datert 27.10.20

1. Kollektivtransport, punkt 3.11.7: Bedre/etablere «venteskur» på sentrale holdeplasser i Namsos sentrum for de av oss som tar bussen til og fra byen.
2. Parkering, vei punkt 3.11.5: Gratis parkering i Namsos sentrum. Gode parkingsmuligheter. Tydeligere oppmerkede parkeringsplasser. Færre parkeringsplasser i gatene, flere på organiserte parkeringsplasser ved sentrum. Parkeringshus synes unødvendig i Namsos.
3. Myke trafikanter, punkt 2.12.5, 3.11.6: Flere enveiskjorte gater i sentrum, gir bedre plass til myke trafikanter og egne sykkelveier/ sparkesykkelveier i veibanen. Eksempel: enveiskjorte gater i kvadraturen, la på plass bredere fortau med beplantning, oppmerket sykkelbane i veien. Parkering på en side av veien. Eksempel: Gang og sykkelvei langs hele Verftsgata.
4. Festplassen: Gjør festplassen til det møtepunktet det burde bli i større grad. Mer hyggelig møblering. Samfunnshuset bør åpnes opp for bruk for folket; vi foreslår: kulturskole, kulturaktiviteter, kulturscene, kafe, frivillighet for unge og eldre, ungdomsklubb, bibliotek. Gjør området til et yrende møtepunkt
5. Belysning: Vi finner ikke noe om belysning i planen, belysning gjør byen mer attraktiv. Alle gater i Namsos sentrum skal ha gatelys, det gjør det triveligere og tryggere høsten og vinteren.
6. Beplantning 3.14: Står lite kokret i planen. Mer fast beplantning; flere trær i gatene, flere busker/stauder ved parkområder, det er lite kokret i planen.
7. Gaterom/Park 3.13 og 3.14: Alt for lite lys og sol i foreslått plan, dette må økes. Gjør parkene som er planlagt og de eksisterende (ingen nye ideer rundt eksisterende parker?) mer attraktive med benker og aktivitetsmuligheter: Ute-treningsapparater, lekemuligheter. Planen legger opp til for tett og for høy bebyggelse mellom Verftsgata og sjøen. Dette stenger byen inne.

8. Lag attraktiv gang/sykkelvei langs sjøen, 3.14: unngå å bygge igjen mot sjøen. Hold byen åpen mot sjøen. I nytt område øst for gamle sentrum bør bebyggelse holdes lavt og «vennlig» og med et ikke for ensartet uttrykk som planen nå gir inntrykk av

9. Nye Bygninger/ boliger, 3,6 og 3.8: hold byens bygninger i lav høyde, unngå høyhus i hele sentrum. Høyhus gjør ikke byen mer attraktiv, ei heller skal såkalte signalbygg være høye. Namsos skal være en intim og hyggelig småby. Det er ikke attraktivt å bo på gateplan, der hvor det ikke planlegges næringsareal, kan det vurderes parkering. Det bør i sterkere grad vurderes type rekkehus som i Abel Meyers gate, med liten bakhage. Det vil være attraktivt for småbarnsfamilier å bo i byen.

10. Gjenreisningsarkitekturen: Det er viktig å bevare det særtrekk et Namsos har i sin arkitektur, det er Namsos bys fortinn. Namsos kommune som gårdeier må gå foran og vise at de kan ta vare på sine bygninger.

11. Sykling: Det burde legges opp slik at man kan sykle inn til byen fra Bangsund, trygge gode sykkelveier, oppmerkede felt i veibanen helt inn til sentrum

Kommentar fra planlegger:

1. Enig i dette, men saken kan ikke løses gjennom reguleringsplanen.
2. Parkeringshus er en arealeffektiv måte å løse parkering på i sentrumsområder. Viktig med god oppmerking og avgrensning av gateparkering.
3. Dette er fulgt opp i planen.
4. Gode innspill til bruk av Samfunnshuset, men kan ikke bestemmes i reguleringsplanen.
5. Krav til belysning er angitt i pkt. 3.2.
6. Reguleringsplanen legger til rette for slike krav, og må følges opp etter at planen er vedtatt gjennom konkrete tiltak.
7. Detaljert utforming av nye parker er en egen sak som må planlegges etter at planen er vedtatt. Planlegger mener planen legger opp til mange attraktive byrom.
8. Sjøpromenade ligger som en del av planen.
9. Planlegger mener en gjennom planen lager grunnlaget for at Namsos skal bli en enda mer attraktiv by å bo i og at den samtidig tar vare på dagens kvaliteter.
10. Dette mener vi er godt ivaretatt
11. En har lagt grunnlaget for dette innenfor planområdet. Utenfor planen må dette løses gjennom andre forum.

18. Arcon Prosjekt AS 1, innspill datert 29.10.20

I forbindelse med behandlingen av nevnte reguleringsplan ligger det forutsetninger om parkeringsnormer i planområdet. Reguleringsbestemmelser pkt 3.5.

Dagens parkeringsvedtekter (Vedtekt til PBL §69, NR.3) vedtatt av kommunestyret i 1996, er på mange måter utdaterte, og ikke i tråd med den utvikling lokale og regionale myndigheter ønsker mhp bilbruk i samfunnet. Dagens vedtekter er heller ikke i samsvar med de normer som legges til grunn i nevnte reguleringsplan.

På bakgrunn av dette, må nye vedtekter til PBL §69, NR3. (Parkeringsvedtekter) legges ved til 2.gangs behandling, som vedlegg til plan.

Kommentar fra planlegger:

Det er i reguleringsplanen satt egne krav til parkering som går ut over parkeringsvedtektene til Namsos kommune. Parkeringsvedtektene vil derfor ikke ha juridisk virkning innenfor planområdet, og skal ikke inngå som vedlegg til planen.

19. Arcon Prosjekt AS 2, innspill datert 29.10.20

Med hensyn på materialer i fasader og bæresystem, vil det ikke være riktig å beslutte disse i en reguleringsprosess for en langsiktig byutvikling. Her er det de estetiske, konstruktive og materialtekniske egenskaper som vil være førende for hvilket materiale man bør velge i framtidens Namsos. Bransjen er i stadig endring og ny utvikling i forskning endrer stadig på forutsetninger som angår egenskaper som: estetikk, bestandighet, styrke, brann, CO₂- avtrykk etc.

Formuleringer som definerer materialvalg vil på mange måter virke hindrende for utvikling av andre materialer, og er prinsipielt feil for byggebransjen og samfunnet som søker utvikling og forbedring av egenskaper i produkter og byggemetoder. De egenskaper og uttrykk man ønsker i planen må defineres, så får det være opp til framtiden og dens utvikling av materialer, teknikker og produkter, å tilfredsstille disse.

Kommentar fra planlegger:

Er enig i at det kan være begrensende og i noen tilfeller feil å være for detaljert i krav til materialer, basert på framtidig utvikling i byggeindustrien. Samtidig er det viktig å skape helhetlige og harmoniske bygningsmiljø, noe som i mange tilfeller kan løses gjennom spesifikke krav til materialbruk. Mener derfor at krav til materialbruk er nødvendig i forhold til gjenreisningsbyen pkt. 8.3 og også for ny bebyggelse, jfr. pkt. 3.2.

20. Arkplan AS 1, innspill datert 28.10.20

Vi ønsker å foreslå at ny gang- og sykkeltrasé legges langsmed Bråholmgata og påkobles promenaden videre langsmed Verftsgata. Dette må sees i sammenheng med forskjønnelse av parkeringsarealet til Bråholmgata 7, samt utbedring av gangveg i Bråholmgata til gang- og sykkelsti med tilhørende grøntstruktur. Gangveg på nordsiden av Bråholmgata bør da tas bort, noe som av oss vurderes som uproblematisk jf. sikkerhet for myke trafikanter og nytt tiltak på sørsiden av gata.

Bråholmgata 5 og 7 har innsigelse til at Gang- og sykkelveg (o_SGS5) legges på sjøsiden av nevnte eiendommer og foreslår som en alternativ plassering at denne legges nord for eiendommen, langsmed sørsiden av Bråholmgata, og at dette sees i sammenheng med forskjønnelse og utbedring av parkeringsforhold og eksisterende gangveg.

Kommentar fra planlegger:

Tilgang til sjøarealet o_VFS1 med tilliggende promenade o_SGS5 er sentralt for å utvikle dette til et godt byrom for allmennheten. Planlegger mener en promenade langs o_VFS1 er avgjørende for å kunne utnytte potensialet dette området har.

Dette er også viktig for å unngå ytterligere privatisering av strandsonen midt i Namsos sentrum, og for å sikre at dette arealet kan utnyttes til glede for allmennheten.

Minner om at de som kan levere innsigelse til en reguleringsplan kun er berørte statlige eller regionale organer, berørte kommuner og sametinget. «Innsigelsen» vil derfor bli behandlet som øvrige innspill til planen.

21. Arkplan AS 2, innspill datert 29.10.20

I dette innspillet er det fotomontasjer som vedlegg til innspill 1 (nr. 20)

22. Credo Eiendom AS, innspill datert Udatert

Tomten bak politistasjonen på bildet under, er foreslått brukt som nærmiljøanlegg, da den står beskrevet som smal og vil få redusert verdi som næringsareal. Dette er vi uenige i. For det første ser vi ikke nødvendigheten av et nærmiljøanlegg her, da både Jernbaneparken og Bystranda er i umiddelbar nærhet. For det andre mener vi at tomten er en meget bra plassering for næringsareal. Gårdsnr. 65, bruksnr. 52 og gårdsnr. 65, bruksnr. 1598 blir tilsammen ca. 3 dekar tomt. Her har vi planlagt næringslokaler i underkant av 1000m² på grunnplan. Gangstien bør da flyttes nærmere Byggmakker. Vi ser ikke noen store ulemper med dette. Kun en bedre utnyttelse av tomtearealer.

Kommentar fra planlegger:

Dette er et valg og prioritering som må avklares av kommunen. Om dette skal endres bør i alle fall GS-veg optimaliseres med tanke på kurvaturer.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

BNA2 tas ut fra planen og arealet går inn i FKT6, samtidig ses det på om det kan justeres på GS-veg forbi dette området.

Vårt andre innspill gjelder tomten på den andre siden av politistasjonen. Her kan vi ikke forstå hvorfor den ideelle delen av gårdnr. 65, bruksnr. 1280 har blitt grøntareal. Også her er jo Jernbaneparken og Bystranda like ved. Siktelinjen langs Sandgata er også ivaretatt av den nye veien. Ikke bare vil areal tenkt til næring forsvinne, verdien av resterende tomt vil også forringes, da den kommer i bakevja. Med nåværende tomtesituasjon i Namsos sentrum, bør disse tomtene utnyttes til næringsformål. Jernbaneparken og Bystranda i umiddelbare nærhet ivaretar alle behov for grønne lunger.

Se innspillet for illustrasjoner

Kommentar fra planlegger:

Foreslår at innspillet aksepteres i tråd med kartutsnitt som er vedlagt innspillet. Denne parken har mindre praktisk og estetisk verdi enn andre parker i planen, på grunn av beliggenheten.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Deler av GP3 utgår fra planen og flyttes over til FK11.

23. Geir Øie, innspill datert 27.10.20

Jeg ser at det er tenkt å utvide krysset i Carl Guldbrandsens gate/Namdalsveien, men jeg kunne tenke meg at man også kunne ta i bruk rundkjøringen ved Snippen for trafikkavvikling ned til Østre byområde og inn på Stasjonsgata. I dag er det vanskelig å komme inn på Namdalsveien og om man tar bort øyen for de som kommer vestfra, blir det ikke noe bedre trafikkavvikling av den grunn. Jeg ser på en av tegningene så er denne veien lagt inn i rundkjøringen og håper at det er noen tanker rundt denne løsningen.

Kommentar fra planlegger:

Endringen i krysset CG/Fv769 er gjort for å gjøre krysset bedre egnet for biler langs Fv769 vestfra som skal svinge nedover inn til Carl Gulbransons gate.

Er enig i at å ta i bruk rundkjøringen ved Snippen og å etablere ny avkjøring og ny veg ned til Stasjonsgata innebærer bedre trafikkavvikling og kunne ha erstattet avkjørsel fra CG til fv769. Dette innebærer at en må ta areal fra parken ved kulturhuset, mens de siste 50 meter av CG kan omklassifiseres til park (siktelinjer må ivaretas). Innspillet tas opp til diskusjon med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Dette ble gjennomgått med kommunen, og en ønsker ikke å endre dette området.

24. Fjellets Elektro og Namdal Glass, innspill datert 21.10.20

Namdal Glasservice AS, Fjellets Elektro Eiendom AS og Skatlandstranda Eiendom AS eier henholdsvis Pinavegen 2A, Pinavegen 2B og Pinavegen 4 i Namsos. I forbindelse med den nye reguleringsplanen, ønsker vi at vårt område også innbefatter boligformål, i tillegg til næringsdrift etc., som arealet er regulert som i dag.

Kommentar fra planlegger:

Dette området ligger innenfor formål FKT4. I forhold til tilgrensende arealer kan det være fornuftig med boliger i dette området, i alle fall over 1.etasje.

Men som angitt i bestemmelsenes pkt. 2.1.2 og beskrevet i planbeskrivelsens kapittel 3.3 omfatter dette arealet en nyere reguleringsplan (Del av Gammelsaga B/F1, Pinavegen 6), vedtatt 26.10.2017. Det er derfor ikke nødvendig med etterfølgende detaljregulering for dette området. Ny plan har overført bestemmelser og formål fra godkjent plan, med de nødvendige tilpasninger. Men siste setning i bestemmelse 4.17.1 må tas ut, denne ligger inne som en feil (tatt inn fra eksisterende bestemmelser, men gjelder for et tilstøtende areal). Planlegger er av den oppfatning at å innlemme boligformål i FKT4 er en større endring som innebærer at en bør kjøre en etterfølgende detaljregulering. Derfor foreslår planlegger at formål FKT4 forblir uendret, og dersom grunneier ønsker å bygge boliger på området må det utarbeides ny detaljreguleringsplan for dette.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Formålet må forbli uendret og det er da mulig å gjøre tiltak på området uten at en må utarbeide ny detaljreguleringsplan. Dersom det ønskes bolig innenfor området må det uansett detaljreguleres, enten dette endres i områdeplanen eller ikke. Da er det bedre at formålet består uendret slik at eventuelle utbygginger innenfor rammene i planen kan utføres uten ny detaljregulering.

25. Verftsgata 12, 14, 16, 18, 20, 24 (Bryggerekka), innspill datert 28.10.20

Per i dag er det tillatt en flytebrygge langsmed bryggerekka. Hvordan har man tenkt at et fellesanlegg kan kunne etterleves, hvis behovet for flytebrygge tilfaller en brygge langt unna allerede etablert brygge? Innspill: Bestemmelse §7.1 endres til «å kunne bli et fellesanlegg på sikt», ev. Annen formulering som muliggjør etablering for den enkelte eier.

Kommentar fra planlegger:

Bakgrunnen for bestemmelse om fellesanlegg er for å unngå en privatisering av sjøfronten foran BFK1 og BFK2, et fellesanlegg har som formål å unngå privatisering for dette området og foreslås derfor videreført.

Formålet til eiendommene i BFK1 tillater altså bolig. Allikevel gir bestemmelsen §4.15 ikke adgang til etablering av boligformål innenfor BFK1. Her er vi usikker på om det rett og slett er en forglemmelse, eller hvorvidt det er basert på en faglig begrunnelse. Etter vårt syn er det ingenting som taler imot etablering av bolig fra 2.etg også i den gamle bryggerekka. Dette er både løsbart prosjekteringsmessig og vil kunne være meget attraktive boliger på sikt. Innspill: Formulering vedrørende etablering av bolig i BFK1 i bestemmelse §4.15 strykes og bolig fra og med 2.etg tillates i BS1, på lik linje med øvrige BS-områder.

Kommentar fra planlegger:

Det er riktig som det påpekes at det står angitt at det innenfor BFK1 ikke er tillatt med bolig. Dette er en formålsfeil i kartet.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

BFK1 endres til formål FK, evt. FKT. Det ønskes ikke bolig i disse bygningene, pga. krav til etasjehøyde, parkering, ønske om å unngå privatisering og at dette er snakk om et viktig kulturmiljø og kulturhistoriske bygninger med bevaringsverdi.

Bestemmelse §3.4 setter krav til uteoppholdsareal og MUA. Uteoppholdsareal og lekeplass skal løses for hvert enkelt tiltak. I prinsippet betyr dette at man potensielt kan ende opp med en lekeplass pr. eiendom i Namsos Sentrum. Vi er av den oppfatning at dette både er uhensiktsmessig og urimelig og foreslår derfor at parkareal og nærliggende lekeplasser, kan tillegges en prosentvis sats for tiltakets uteoppholdsareal.

Innspill: §3.4 formuleres på en slik måte at park- og lekeareal innen 200m kan medtas som en del av uteoppholdsareal for bolig i Verftsgata.

Kommentar fra planlegger:

Fylkeskommunen har også gitt innspill på dette temaet. Planlegger foreslår at følgende tekst tilføyes i pkt. 3.4, etter første setning i andre ledd: «*Dersom det er gode utearealer i nærheten av boligen, kan inntil 50 % av MUA dekkes ved henvisning til nærliggende arealer egnet til lek og opphold.*»

Område BS1 ligger i Verftsgata, hvor det i områdeplanen legges opp til en trafikknedgang for biler/større kjøretøy og et endret kjøremønster både for bil og offentlig transport. Det legges opp til gang- og sykkelveg og dermed en tilrettelegging for myke trafikanter. Det er avsatt et areal med en bredde på 5m, avsatt til gang- og sykkelveg. Vi er positive til en opprusting av Verftsgata og tilrettelegging opp mot myke trafikanter. Vi savner imidlertid en redegjørelse og en mer detaljert plan for hvordan dette skal løses i praksis. Spesielt gjelder dette parkeringsløsninger, hvordan dette skal løses på kort og lengre sikt. Det vil være uhensiktsmessig om områdeplanen ikke legger til rette for hvordan dette skal løses nå, i motsetning til at planen må endres / området detaljreguleres på et senere tidspunkt.

Innspill: Ytterligere detaljering av arealet mot bryggerekka, som viser gang- og sykkelveg, parkeringsløsninger, renovasjon og grøntstruktur, som et minimum.

Kommentar fra planlegger:

Planlegger er enig at en ideelt sett burde ha tatt seg tid til i reguleringsplanen å se på detaljerte løsninger for veganlegget inkl. GS-veg/fortau, parkering, renovasjon og grøntstruktur.

Det ligger i bestemmelsene en åpning for justering av kantsteinlinjer mellom veg og fortau (se pkt. 5.1 og 5.2), for å få plass til øvrige vegformål som f.eks. parkering, busslomme/kantstopp og beplantning. Planlegger mener derfor at veganlegget kan planlegges i etterkant av reguleringsplanen og at en ikke er bundet til slavisk å følge formålsgrenser mellom veg, fortau og parkering. I tillegg er alt dette samferdselsformål, planlegger mener at justering av grenser mellom disse typer formål ikke gir grunnlag for krav om dispensasjonssøknad eller detaljregulering.

Bestemmelse §3.5 omfatter krav til parkering, som viser krav til ½ - 2 parkeringsplasser avhengig av formål. Dette må sees i sammenheng med hvordan man tenker parkeringsløsningen for området og må tillate bruk av kommunal grunn for dette formålet.

Innspill: Se på parkeringskrav i sammenheng med detaljering av området, samt tillate parkering på kommunal grunn i beregningen for området.

Kommentar fra planlegger:
Dette er ivare tatt i planen, gjennom nest siste ledd i pkt. 3.5.

Bestemmelse §3.9 setter krav til støyutredning for det enkelte tiltak og hvilke føringer som gjelder for boliger i støyutsatte områder. I bysentrum vil det alltid være boliger og trafikk i gatene, som i mange tilfeller vil medføre boligrom utsatt for støy. T 1442/2016 tabell 3 åpner for unntak fra støykrav under gitte forutsetninger, noe vi er av oppfatning bør nevnes og / eller gis anledning til i områdeplanens bestemmelser.

Innspill: §3.9 justeres til også å inneholde omtale, og / eller det gis anledning til, unntak fra støykrav i boligrom, under gitte forutsetninger. Dette kan gjelde spesifikt %-andel av antallet boenheter, ned til boligtype / bruksområde.

Kommentar fra planlegger:
Slike forutsetninger det her etterlyses, finnes allerede i pkt. 3.9, tredje ledd. Her er det gitt krav ved boligbygging i gul/rød støysone.

Renovasjon kreves for det enkelte tiltak i hvert delområde i form av nedgravde løsninger. På lik linje med lekeplasser, vil dette medføre renovasjonsanlegg på hver enkelt eiendom i sentrum, ikke ulikt det man finner i dag. For bryggerekka vil det være hensiktsmessig med ett fellesanlegg i form av nedgravde containere.

Innspill: Vurder muligheten for felles renovasjonsanlegg for bryggerekka ifm. Detaljering.

Kommentar fra planlegger:
Intensjonen med bestemmelse 3.11.3 er å stille krav om fellesløsninger som nedgravde avfallsløsninger. Det er ikke ønskelig/ingen intensjon om at disse skal etableres for hver enkelt eiendom, og dette må avklares i samråd med renovasjonsselskap (MNA). Kravet i reguleringsplanen er at det legges ved en plan som beskriver hvordan dette er tenkt løst. Kommunen avklarer om formuleringen av bestemmelsen er entydig nok, eller om at den må endres for å unngå misforståelser.

Endring etter gjennomgang med kommunen:
Formulering er entydig nok.

26. Sign AS, Arcon AS og Arkplan AS, innspill datert 29.10.20

Sentrumsplanen vil i et 50-års perspektiv eller mer, være hovedverktøy for plan- og arealforvaltning, byggesak og formgiving av offentlige og private bygninger og uterom i Namsos sentrum. Planen skal sikre gode fysiske og romlige kvaliteter for aktivitet, opphold, opplevelse og trygghet for alle medvirkende brukere av Namsossamfunnet, uavhengig av bakgrunn, alder og funksjonsnivå.

Man kan alltid være enig eller uenig i detaljer både i bestemmelser og plankart, men vår største bekymring til planforslaget ligger i hvorvidt de valgene som er tatt er de beste for byens utvikling og ønskede retning. Uten å gå i detalj på de forhold vi som planleggere ser må avklares/(re)vurderes/justeres, er det på vegne av våre foretak **sterkt anbefalt** at planforslaget forelegges et anerkjent foretak med nasjonal erfaring og kompetanse innen by- og planutviklingsfeltet. Dette for uavhengig uttalelse, kontroll og kvalitetssikring. Uten en slik gjennomgang vil man aldri få de nødvendige profesjonelle tilbakemeldingene man både søker og må ha i denne verdifulle prosessen.

Vi kan ikke se at Namsos kommunes politikere og administrasjon har råd til eller kan vedta denne planen slik den foreligger i nåværende utførelse, uten først å ha forelagt arbeidet for en uavhengig aktør til verifikasjon og kontroll av den nye sentrumsplanen.

Kommentar fra planlegger:

Planlegger mener at planen gjerne kan bli forelagt et «anerkjent foretak med nasjonal erfaring og kompetanse innen by- og planutviklingsfeltet». Planlegger føler seg likevel trygg på at hovedgrepene i planen er riktige ut i fra en tidshorison på 50 år eller mer. Med hovedgrep mener en da bl.a. utvidelse av kvartalsstrukturen østover, ivaretagelse av gjenreisningsbyen og ivaretagelse av siktlinjer. Mange med kompetanse innen feltet har vært involvert, både internt i prosjektet og som eksterne bidragsyttere i form av uavhengig uttalelse, kontroll og kvalitetssikring.

Ettersom en grundig gjennomgang av eksternt firma vil ta ressurser både i form av tid og økonomisk mener planlegger at det er mer fornuftig å bruke ressursene på de neste og mer detaljerte steg i prosessen, f.eks. detaljregulering av Nexansområdet.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Det bemerkes at dette er en områdeplan og at det er krav om detaljregulering for de fleste områder.

27. Trondheim havn, innspill datert 28.10.20

Trondheim Havn støtter hovedgrepet i planen med å utvide kvadraturen mot øst for å forsterke og forlenge den urbane delen av bykjernen. Planforslaget viser ny plassering for kollektivknutepunkt som er gitt en mer sentral plassering og samtidig legger til rette for en ny plassering av hurtigbåtterminalen. Trondheim Havn IKS støtter en slik plassering. Dette gir et potensiale for å oppgradere sjøfronten og tilrettelegge for en offentlig havnepromenade.

For tungtrafikk er det lagt til rette for å kunne kanalisere mest mulig av trafikken direkte inn til Kiskaia, hvor Trondheim Havn har et viktig havneområde. Dette vil gi et enklere kjøremønster inn og ut av industriområdet og avlaste sentrumsområder for tungtrafikk.

Trondheim Havn vil kommentere følgende forhold i planbestemmelsene:

1. 2.1.1 Bestemmelsesområdene H11 – Krav om detaljregulering og 4.15 Bolig/forretning/kontor

Trondheim Havn er eier av store deler av bestemmelsesområdet H11_1, og har forståelse for at dette området skal planlegges i sammenheng. Innenfor dette området er utbyggingsområdene BFK4 og BFK5, samt parkarealene G9, G11 og G12 og friluftsområdet VFR1.

Trondheim Havn mener at et forbud mot boliger i 1. etasje for BFK4 og BFK5, bør nyanseres, for å sikre en større fleksibilitet.

Kommentar fra planlegger:

Spørsmål om hvor det evt. skal være forbud mot boliger i 1. etasje tas opp til vurdering sammen med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Her er det åpning for endringer i forbindelse med etterfulgt detaljregulering.

Trondheim Havn lurer også på om det er hensiktsmessig å ha med at arkitektkonkurransen «Sjøfronten» skal legges til grunn. Denne er fra 2008, og det er vanskelig å se hvilke løsninger og prinsipper herfra, utover bestemmelsene om utnyttelsesgrad og høyder, som skal videreføres. Illustrasjonsmaterialet til planen er ikke hentet fra arkitektkonkurransen og viser en annen utforming. Hvis det er forhold i konkurransen man mener er viktig å ivareta i en framtidig utvikling, bør disse nedtegnes som konkrete bestemmelser.

Kommentar fra planlegger:

Er enig i at det beste er om en kan trekke ut de viktigste elementer fra arkitektkonkurransen «Sjøfronten» og at en angir dette konkret i bestemmelsene. Det tas opp med kommunen om dette kan la seg gjøre.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Etter gjennomgang har en kommet til at de viktigste elementer fra arkitektkonkurransen allerede er tatt inn i bestemmelsene, slik at henvisning til arkitektkonkurransen kan sløyfes i bestemmelsene.

2. 5.6 Havn (SHA)

Arealet er avsatt til ordinær havnedrift, SHA2 og SHA3 er offentlig. Trondheim Havn vil påpeke at disse to havneområdene vil ha en svært ulik rolle i framtiden og dermed få andre betegnelser.

Trondheim havn støtter omlegging av havneområdene i Namsos sentrum til sentrumsformål. Havnefunksjonene flyttes til Spillum og Tiende-holmen/ Kiskaiaområdet. Trondheim Havn har derfor ikke behov for å opprettholde formål havn for SHA2. Dette området bør avsettes til havnepromenade og et offentlig friluftsområde. Slik promenade krever ikke opparbeiding til teknisk standard for kai. Sentrumskaiene vil uansett slik de fremstår i dag kunne fungere som ventekaier for mindre fartøyer i mange år fremover. SHA3 er et havneområde som planlegges for økt bruk, og kan ikke være allment tilgjengelig. Dersom betegnelsen offentlig betyr hindringer for inngjerding og sikring av havnedriften, bør dette tas ut av bestemmelsene.

Kommentar fra planlegger:

Innspill fra Trondheim Havn vedr. o_SHA2 innebærer at allmennheten kan få bedre tilgang til denne del av byen. Dette bør utnyttes og arealbruk må avklares i samråd med kommunen. Arealet har stort potensiale til å bli et attraktivt område for rekreasjon og uteopphold, og strandpromenaden kan knyttes gjennom dette området. Det avklares med kommunen om formål må endres evt. om det er tilstrekkelig å endre i bestemmelsene hva som er tillatt innenfor o_SHA2.

Foreslår at eierform SHA3 endres fra «offentlig» til «annen eierform» i tråd med innspill.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

SHA2 endres til kombinertformål havn og passende grønnstrukturformål med tilhørende bestemmelser.

28. Namsos Industribyggeselskap (NIB) 1, innspill datert 29.10.20

Namsos Industribyggeselskap AS gir innspill til Sentrumsplanen om at en ser utfordringer med parkeringsareal rund Søren R. Thornæs vei 10 AS (Namdalshagen) slik sentrumsplanen legger til grunn, FKT8 med kontor/forretning. NIB etterlyser en vurdering i områdeplanen, av hvordan parkering i dag og frem i tid skal løses.

Kommentar fra planlegger:

Høringsinnspillet omhandler areal FKT8. En ser for seg at behov for parkering til ansatte på sikt kan løses gjennom parkeringshus SPH1. SPH1 ligger ca. 260 meter fra FKT8, noe som planlegger mener er en akseptabel avstand for parkering ansatte. Behov for kundeparkering antas det at dagens parkeringsareal ved FKT8 dekker.

29. Namsos Industribyggeselskap (NIB) 2, innspill datert 28.10.20

BS6 er avsatt til sentrumsformål, med tillatte formål innenfor bolig, forretning, kontor og tjenesteyting. Området omfattes ikke av hensynssone H810, krav til felles planlegging, men vil gjennom større utbyggingstiltak omfattes av bestemmelse §2.1.2 og dermed kreves regulert.

Gjeldende reguleringsplan, med planid 1703232, ble gjort gjeldende i 2012, hvor formålet var bolig, forretning og kontor. I områdeplanen foreslås også tjenesteyting, samt at geotekniske undersøkelser og støyrapport (§3.7) må foreligge før tiltak kan godkjennes. §2.1.2 viser også til områder som er unntatt krav til detaljregulering. Her finner NIB det naturlig at også område BS6 omfattes av dette unntaket. Dette med bakgrunn i gjeldende plans nyere dato, samt at gjeldende reguleringsplan sin hensikt, høyder og utbyggingsvolum, ikke tilsettes eller endres vesentlig.

Det er derfor nærliggende å tenke at en ny reguleringsplan for området ikke vil tilføre ny informasjon av vesentlig grad, samt at det uansett må redegjøres for geoteknikk, støy, uteoppholdsareal, arkitektonisk kvalitet m.m. ved søknad om tiltak.

Innspill: Område BS6 omfattes av unntak fra krav til detaljregulering

Kommentar fra planlegger:

Jfr. planbeskrivelse kap. 3.3 har det, i eksisterende planer som blir videreført i ny plan, blitt utført nødvendige analyser, undersøkelser og vurderinger og satt bestemmelser som grunnlag for videre utbygging. Planlegger mener at dette ikke er tilfelle for omtalte plan (planid 1703232), pga. det var mindre krav til dette når denne planen ble vedtatt. Tilbakemeldinger fra NVE gjennom planprosessen har indikert at de vurderer innsigelse dersom vurdering av geotekniske forhold blir utsatt til byggesaksnivå.

Samtidig er denne planen vedtatt på samme tid (2012) som reguleringsplan «Kapteinsgata» planid 1703218, som er videreført i ny plan. Saken tas opp til diskusjon med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Det er i gjeldende plan krav om detaljreguleringsplan før området kan bebygges. Gjeldende plan er regulert med formål om rivning.

BS6 omfattes også av hensynssone H570, bevaringsverdig bygningsmiljø og §8.3.2, hvor bygninger oppført før 1962 omfattes av et generelt vern ift. Bevaring av gjenreisningsarkitekturen. Planbestemmelsen angir også her unntak fra bestemmelsen, vedrørende bygg som ikke oppfattes som en del av gjenreisningsarkitekturen i Namsos.

BS6 omfatter bygning(er) oppført før 1962. Imidlertid er NIB av den oppfatning at disse ikke kan oppfattes som en del av gjenreisningen av Namsos by, annet enn kvartalstruktur, som områdeplanen uansett viderefører og nye tiltak ivaretar.

Innspill: Bygninger i område BS6 unntas fra generelt vern i §8.3.2 og omtales, på lik linje med flere andre bygninger, som ikke en del av gjenreisningsarkitekturen i Namsos sentrum.

Kommentar fra planlegger:

Mener at gjenstående bygninger i kvartelet må betraktes som del av gjenreisningsbyen, i tråd med NB-registeret.

Bestemmelse §3.4 setter krav til uteoppholdsareal og MUA. Krav til MUA er satt til 20% av samlet BRA. I BRA inngår alt oppvarmet bruksareal, også parkeringskjeller og trapperom / indre felles gangareal, i tillegg til at BRA utvides med en etasje, når himlingshøyde overstiger 3m. Her bør det vurderes om ikke parkeringskjeller skal utelates fra beregning av BRA og likelydende etasjer med himlingshøyde >3m betraktes som 1. Etasje. Uteoppholdsareal og lekeplass skal løses for hvert enkelt tiltak. I prinsippet betyr dette at man potensielt kan ende opp med en lekeplass pr. Eiendom i Namsos Sentrum. NIB er av oppfatning at dette både er uhensiktsmessig og urimelig og foreslår derfor at parkareal og nærliggende lekeplasser, kan tillegges en prosentvis sats for tiltakets uteoppholdsareal. Område B6 ligger i Abel Meyers Gate, hvor det i områdeplanen legges opp til en trafikknedgang for biler og et endret kjøremønster både for bil og offentlig transport. Det legges opp til sykkelfelt og dermed en tilrettelegging for myke trafikanter, i tillegg til at gaten stenges ved Festplassen. NIB ønsker at det vurderes om ikke Abel Meyers gate, frem til festplassen, etableres som en miljøgate / gatetun, hvor gaten tilrettelegges på de myke trafikanters premisser, men med mulighet for kjøring til eiendom og parkering i gaten. Dette kan inneholde utstrakt bruk av grøntområder og mindre lekeplasser som en del av gatemiljøet.

Innspill:

1. Beregning av BRA ifm. MUA, inkluderer ikke parkeringskjeller og tilleggsetasjer som følge av himlingshøyde over 3m.
2. Felles Uteoppholdsareal kan innbefatte en prosentandel på 50% av tilleggende park / nærmiljøanlegg / lekeplass innenfor en omkrets av 200m.
3. Abel Meyers Gate, med tilhørende fortau og sykkeltrasé, transformeres til miljøgate / gatetun, hvor det planlegges tilrettelegging på de myke trafikanters premisser, frem til festplassen.

Kommentar fra planlegger:

1. Det kan være fornuftig å spesifisere beregning av BRA. Foreslår følgende tilleggstekst etter setning i første ledd i pkt. 3.4: «Med bruksareal (BRA) menes i denne sammenheng arealet innenfor boligens omsluttete vegger, inkludert innvendige boder og innvendige vegger.»

2. Jfr. innspill fra fylkeskommunen vedr. samme tema foreslår planlegger at følgende tekst tilføyes i pkt. 3.4, etter første setning i andre ledd: «*Dersom det er gode utearealer i nærheten av boligen, kan inntil 50 % av MUA dekkes ved henvisning til nærliggende arealer egnet til lek og opphold.*»

3. Innspill utgjør en omfattende endring av kjøremønster i byen. Forslaget tas opp til diskusjon med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:
Det ønskes ikke ytterligere endringer i kjøremønster.

Bestemmelse §3.5 omfatter krav til parkering og §3.4 legger føringer for parkeringskjeller og høyder, der dette ikke fremgår i plankart under bakkenivå. Det fremstår som diffust for NIB hvorvidt det i §3.5 tillates etablert parkeringskjeller i områder ikke spesifikt definert hvor det skal oppføres parkeringskjeller. NIB er av den oppfatning at det bør tillates parkeringskjeller i flere nivåer under bakkenivå, hvis grunnforhold og kostnader knyttet tiltaket åpner for dette. Dette må ikke sidestilles med at det bør være et krav til parkeringskjeller, da dette bør være en helhetlig vurdering i det aktuelle tiltak.

Innspill: §3.5 endres til å spesifikt tillate parkeringskjeller i flere plan, forutsatt at geotekniske analyse viser at dette er mulig.

Kommentar fra planlegger:
Mener siste setning i pkt. 3.5 er entydig; «*Det tillates etablert parkeringskjeller innenfor alle formål angitt i § 4.*» Kommunen avklarer om tekst er entydig nok, eller om tekst må endres.

Endring etter gjennomgang med kommunen:
Setningen er entydig nok.

Bestemmelse §3.9 setter krav til støyutredning for det enkelte tiltak og hvilke føringer som gjelder for boliger i støyutsatte områder. I bysentrum vil det alltid være boliger og trafikk i gatene, som i mange tilfeller vil medføre boligrom utsatt for støy. T 1442/2016 tabell 3 åpner for unntak fra støykrav under gitte forutsetninger, noe NIB er av oppfatning bør nevnes og / eller gis anledning til i områdeplanens bestemmelser.

Innspill: §3.9 justeres til også å inneholde omtale, og / eller det gis anledning til, unntak fra støykrav i boligrom, under gitte forutsetninger. Dette kan gjelde spesifikt %-andel av antallet boenheter, ned til boligtype / bruksområde.

Kommentar fra planlegger:
Slike forutsetninger det her etterlyses, finnes allerede i pkt. 3.9, tredje ledd. Her er det gitt krav ved boligbygging i gul/rød støysone.

Renovasjon kreves for det enkelte tiltak i hvert delområde i form av nedgravde løsninger. På lik linje med lekeplasser, vil dette medføre renovasjonsanlegg på hver enkelt eiendom i sentrum, ikke ulikt det man finner i dag. Kunne det vært en tanke å se på muligheten for fellesanlegg for kvartalene, eventuelt flere kvartal? NIB er av oppfatning at det kunne vært hensiktsmessig, selv med de privatrettslige utfordringer dette kan medføre.

Innspill: Vurder muligheten for kvartalsvise renovasjonsanlegg, eventuelt fellesanlegg for flere kvartal.

Kommentar fra planlegger:

Intensjonen med bestemmelse 3.11.3 er å stille krav om fellesløsninger som nedgravde avfallsløsninger. Det er ikke ønskelig/ingen intensjon om at disse skal etableres for hver enkelt eiendom, og dette må avklares i samråd med renovasjonsselskap (MNA). Kravet i reguleringsplanen er at det legges ved en plan som beskriver hvordan dette er tenkt løst. Kommunen avklarer om formuleringen av bestemmelsen er entydig nok, eller om at den må endres for å unngå misforståelser.

30. Felleskjøpet eiendom AS, innspill datert 25.10.20

Ut fra reguleringsplanen så ligger Felleskjøpet (FKA) sine eiendommer Gnr. 65 Bnr. 863 og Gnr. 65 Bnr. 1356 innenfor området som utgjør bykjernen og i sjøfronten i Namsos som skal benyttes til publikumsorientert handel, service og boliger.

Da Felleskjøpet sin avdeling har blitt relokalisert stiller vi oss positive til reguleringsplanen som innbefatter FKA sine eiendommer. Felleskjøpet ser at ved god dialog med kommunen, riktig regulering og god utnyttelse samt optimalisering av arealene så kan sjøfronten bli et urbant og publikumsrettet sted med næring, handel, service og boliger som vil gagne byens by bilde for Namsos innbyggere og turister.

Felleskjøpet ser at kommunen regulerer eiendommene som er tilstøtende samt FKA sine eiendommer til blandet formål som innbefatter næring, handel og boliger slik at en fremtidig sjøfront kan berike seg på mangfold i bybildet med handel, restauranter og service på bakke plan og boliger oppover i etasjene. Med bakgrunn i overnevnte anmoder Felleskjøpet at kommunen regulerer FKA sine eiendommer til blandet formål.

Ønskes ytterligere dialog imøteser undertegnede Deres tilbakemelding.

Kommentar fra planlegger:

Forstår det slik at Felleskjøpet støtter planforslagets regulering og foreslått arealformål for gnr/ bnr 65/863 og 65/1356.

31. AtB, innspill datert 22.10.20

Kvadraturen i sentrum foreslås utvidet mot øst og det planlegges med nye veiforbindelser. Trase for kollektivtrafikk fastsettes ikke gjennom dette planforslaget, men fremtidige linjer vil måtte følge byutviklingen og tilpasses behovet ut fra fremtidige lokasjoner/bygningsformål. Planen legger til rette for å videreføre kollektivtransport via Verftsgata og frem til planlagt kollektivknutepunkt. Ut over dette kan flere traseer mot nord og øst være aktuelle i fremtiden. I forslag til planbestemmelser § 5.1 står det at "*Behov for holdeplasser skal vurderes i samråd med rutegående busselskap ved utbygging av nye holdeplasser*". Vi ønsker at denne bestemmelsen endres til at «*behov for holdeplasser og annen kollektiv infrastruktur skal vurderes i samråd med AtB*» (ikke operatør som kjører bussene).

Kommentar fra planlegger:

Støtter AtB i at det bør refereres til selskap som administrerer kollektivtrafikken istedenfor rutegående busselskap. Foreslår at det ikke refereres til navn på selskap, da dette kan endres i framtida. Foreslår at andre ledd i 5.1 endres til «*Etablering av nye holdeplasser og annen kollektiv infrastruktur skal vurderes i samråd med ansvarlig enhet for administrasjon av kollektivtrafikk*».

De enkelte bussholdeplasser/-stopp er ikke tatt stilling til i denne områdereguleringen, dette vil bli gjort i detaljreguleringer for hvert delområde. AtB anbefaler Namsos kommune å utforme en veileder med prinsipper for lokalisering av holdeplasser, slik at holdeplasser blir ivaretatt i den enkelte detaljreguleringsplan.

Kommentar fra planlegger:

Det avklares med kommunen hvordan dette skal ivaretas ved framtidig planlegging av samferdselsanlegg. Evt. utarbeidelse av en veileder med prinsipper for lokalisering av holdeplasser må utføres i samråd med AtB og vil være et godt verktøy for framtidig planlegging.

AtB er positive til at Namsos skysstasjon/hurtigbåtkaia flyttes østover. Ved det nye kollektivknutepunktet er det viktig å ivareta flere forhold, blant annet areal for tilføring og overføring av alternative energibærere til fremtidens klimavennlige hurtigbåter, ventefasiliteter for passasjerer og hvilefasiliteter for sjåførere.

Kommentar fra planlegger:

Foreslår at disse forhold som påpekes tas inn i bestemmelse 5.8. Foreslår følgende tekst etter andre ledd:

«Kollektivanlegget skal ha god skjerming for vær og vind, skal være universelt utformet, skal ha god trafiksikkerhet og god belysning.

Det skal avsettes nødvendig areal for:

- *Tilføring og overføring av alternative energibærere til framtidens klimavennlige hurtigbåter.*
- *Ventefasiliteter for passasjerer som er universelt utforma og som har god sikt til knutepunktet, slik at reisende på en tydelig måte ser bussene og hurtigbåten som betjener dette.*
- *Hvilefasiliteter for sjåførere.*
- *Tilstrekkelig antall oppstillingsplasser for buss, minibuss og drosjer, utformet slik at rygging med buss unngås.»*

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Endringer tas inn i bestemmelsene.

AtB ber om at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen og sikres i bestemmelsene.

Kommentar fra planlegger:

Mener dette ivaretas gjennom bestemmelse 3.12.

AtB ønsker å være en del av dialogen for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken.

Kommentar fra planlegger:

Kommunen bør utnytte dette tilbudet. AtB bør inngå som fast høringspart for framtidige reguleringsplaner og større utbyggingsprosjekter innenfor planområdet.

32. Namsos arbeiderparti, innspill datert udatert

Vi ønsker at syklende og gående i størst mulig grad skal skilles ved at det settes av egne felter for syklende i vegbanen der dette lar seg gjøre. Gjelder også i Bråholmen. Vi ser ikke bort fra at det i denne sammenhengen kan vurderes flere envegskjørtede gater i sentrum for å få gjennomføre dette skillet.

Kommentar fra planlegger:
Vurderes i samråd med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:
Ønsker ikke flere endringer i planen, men kjøremønster kan endres i etterkant av planen.

Videre mener vi at det er fornuftig å lede hoveddelen av trafikken, både gjennomfartstrafikken, men også trafikken mellom østre og vestre byområde, utenfor sentrum av Bråholmen i henhold til planforslaget.

Når det gjelder kotehøyder som er foreslått, mener vi at planen godt kan gå høyere der hvor eksisterende bebyggelse(boliger) ikke blir berørt av skyggelegging og tap av utsikt. Dette gjelder slik vi ser det i størst grad på Nexans- tomta(område).

Kommentar fra planlegger:
Vurderes i samråd med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:
Ønsker å holde på foreslåtte byggehøyder. Ett kvartal er gitt høyde på kote +33, resten kote +18.

Vi mener at bestemmelsene om næring/ merkantil virksomhet i 1. etasje i sentrumsgatene skal videreføres. Dette er en svært viktig del av gjenreisningsbyen og byens identitet. Vi ser at det i disse dager er flere etableringer i sentrum noe som gir håp om et levende sentrum med stor aktivitet.

Vi er godt fornøyd med at grønne lunger og samlingsplasser blir prioritert. Åpningen av Kapteinshullet og Steinsbekken med vannspeil og park med flere mulige aktiviteter er både forskjønnende og gir bolyst for innbyggerne. Dette kan også bli et trekkplaster til byen om det blir mulig å legge aktiviteter til parken.

Parkering til eget bruk i bygg med boliger må løses på egen tomt, gjerne med parkeringskjellere. Parkeringsnormen for leilighetsbygg kan revurderes, men likebehandling er viktig. Tilgjengelig parkeringsplasser for handel- og næringsvirksomheten er viktig å ivareta også i framtiden.

33. Namsos senterparti, innspill datert 29.10.20

Vi er kritiske til at store deler av arealet i forslaget medfører tap av næringsareal/industriareal til tross for at det åpnes for at handelsnæring kan etablere på gatenivå langs ny gatestruktur.

Kommentar fra planlegger:
Planforslaget innebærer 12 daa mindre industriarealer innenfor planområdet. Planlegger mener det er et fornuftig strategisk trekk å unngå industri tett opp mot bykjernen. Kommunen bør isteden sikre areal for industri på andre arealer som er bedre egnet og som har mindre potensiale for interessekonflikt.

Namsos by som regionby definerer seg selv, som handelsbyen i Namdalen. I den sammenheng er det viktig at det legges til rette for tilstrekkelig antall parkeringsplasser slik at besøkende/innbyggere i hele den nye store kommunen gis mulighet til parkering der de skal handle.

Kommentar fra planlegger:

Mener dette er ivare tatt gjennom pkt. 3.5, 5.10 og 5.11. I tillegg vil mye av gateparkering kunne videreføres.

Det er positivt at planforslaget legger opp til gjennomgående gang og sykkelveitrasser som binder by og omland i de bynære områder sammen. De er viktig også i et folkehelseperspektiv samt trafikkmessig med tanke på å hensynta og legge bedre tilrette for de myke trafikantene.

Senterpartiet vurderer planområdet å være svært stort og fører til omfattende endringer i arealbruk i forhold til dagens situasjon, hvor nærings/industriareal må vike for boliger, parker og ny Campus. Vi hadde ønsket at planarealet kunne vært delt i flere parseller og tatt trinnvis.

Økonomi og kostnader vil ha betydning for hva er mulig å realisere. Kostnader med ny kvadratur, og infrastruktur tilknyttet denne vil måtte være et kommunalt ansvar, finnes det økonomisk handlingsrom til dette. Etablering av grønne lunger og parker som bl.a. parken på Jernbanetomta vil utløse behov for kapital, hvem andre enn kommunen kan forventes å måtte ta en slik investering. Sanering av Nexansbygget og næringsbygg for øvrig innenfor planområdet vil også være kostnadskreven. I stedet for å behandle hele planområdet under ett kunne en tenke en oppdeling av planområdet og behandlet det områdevis.

Kommentar fra planlegger:

Mener det er fornuftig å utarbeide en helhetlig plan for sentrum. De videre stegene kan ta gradvis, og det er iht. pkt. 2.2.2 lagt opp til at det skal kunne stilles krav til private aktører om utbygging av offentlige samferdselsanlegg og parkanlegg. Ut over pkt. 2.2.2 kan kommunen også stille andre krav om finansiering, gjennom utbyggingsavtaler.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Presiserer at det her er snakk om en områdeplan med krav om detaljregulering for slike områder. Presiserer at kommunens administrasjon har satt opp forslag til prioritert rekkefølge for etterfølgende planarbeid og utbygging.

Vi vil avslutningsvis peke på at usikkerheten rundt en avgjørelse om ny Campus, som vies bruk av et betydelig i areal i planområdet så mener vi at politisk behandling av denne saken ikke kan skje før etablering av ny Campus er avgjort, dvs. positiv innstilling både fra Nord universitet og eier av Olav Duun VGs v/ Trøndelag fylkeskommune. Det må i denne sammenheng også være avklart hvilke økonomiske forpliktelser Namsos kommune må påta seg ved etablering av ny Campus.

Kommentar fra planlegger:

Ny gatestruktur i den nye bydelen bør utbygges og utnyttes uavhengig av avgjørelsene som blir tatt i forbindelse med Campus. Dette er god byutvikling og tomteutvikling. Selv om Campus ikke blir lokalisert i denne delen av byen vil bydelen etter hvert fylles med innhold, men dette vil da ta lengre tid.

34. Namsos SV, innspill datert -udatert

SV savner noen vurderinger om hvilke aldersgrupper som skal bo i sentrum. Er det eldre, familier eller? Vi savner også en plan B hvis ikke jernbanen blir fjernet, og hvis Campus for Nord i Namsos, den videregående skolen og kulturskolen ikke plasseres i sentrum.

Namsos SV støtter tankene om å ha lavere krav til parkering ved bygging i sentrum. Framover vil alternativer som bildeling o.l. gjøre seg gjeldende, og parkering tar opp areal som kan brukes til

andre formål. Det bør vurderes om Havnegata skal gjøres helt eller delvis bilfri. Alternativt bør Havnegata som det foreslås, gjøres enveiskjørt – og da ha egne sykkeltraseer.

Utviklingen av Østre byområde krever gang- og sykkelareal som legger til rette for 5 eller 10 minutters småbyurbanisme. Det kan bety å utarbeide en *sykkelstrategi* (jfr. Trondheim kommune). Det bør vurderes om flere veier i sentrum skal ha egne sykkelveier for sykler og eventuelt gjøres enveiskjørt, og det må etableres områder og muligheter for *sykkelparkering*. Sentralt i byen bør det også være *sykkelparkering med tak*. Kanskje kommunen kan tilrettelegge for parkering på utsiden av sentrum for dagpendlere, og disse kan benytte sykkel, fottør eller sparkesykkel den siste biten inn til sentrum.

Namsos SV har følgende innspill til sentrumsplanen:

Det bør være sykkelparkering og en sykkelstrategi bør vurderes.

Kommentar fra planlegger:

Planlegger er av den oppfatning at syklister vil sykle helt fram til bestemmelsesstedet og at det derfor er viktigere å stille krav til sykkelparkering for det enkelte utbyggingsområde, jfr. pkt. 3.1 og 3.5. Sentrale areal for sykkelparkering vil sannsynligvis ikke bli benyttet dersom dette innebærer at en i tillegg må gå et stykke fra denne plassen. I tilfelle en skal etablere sykkelparkering utenfor utbyggingsområdene er det viktigere å ha mange små framfor få og store parkeringsplasser.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Plan for sykkelstrategi kan evt. inngå i plan for folkehelse som er under utarbeidelse.

Planen bør ha tydeligere forventninger til innovasjon og infrastruktur rundt klima- og miljø i tråd med samfunnsplanen. Eksempelvis vurderer om solceller bør likestilles med grønne tak evt. på vegg, ha krav om miljøregnskap for bygging og drift av nye bygg. Kanskje kreve at nye bygninger er energinøytrale i form av å være passivhus eller plusshus? Det vil kreve reguleringsbestemmelser med klare krav til materialvalg, uteareal og energiløsninger m.m. for å sike klima- og miljømål.

Kommentar fra planlegger:

Kommunen bør vurdere å ta inn bestemmelser vedr. solcellepanel.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Etter en gjennomgang foreslås det at følgende tekst tas inn i pkt. 3.2 «Estetikk», etter siste setning tredje ledd; «*Det åpnes for å integrere solceller i fasade og tak*».

Kommunen må vurdere bruk av plast og gummi på lekeplasser opp mot kravene som stilles til utskifting av gummigranulat på kunstgressbaner.

Kommentar fra planlegger:

Det er mulig å stille krav om materialbruk i pkt. 3.4.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Viser her til gjeldende lovverk vedr. bruk av slike materialer.

Det er noe uklart om det er hensyntatt hva planting av nye trær og utskifting av trær vil kreve i grunnen.

Kommentar fra planlegger:

Dette ivaretas ikke gjennom planen, men løses ved tekniske krav til utførelse. Det vises bl.a. til Statens vegvesens rapport nr. 89.

Det bør gis rom for å etablere en blomstereng,

Kommentar fra planlegger:

Dette kan etableres f.eks. i forbindelse med parker innenfor planområdet. Detaljert utforming avklares ikke i planen.

Det bør skje en kartlegging av hvor det er mest hensiktsmessig å ha ladestasjoner for biler, elskuter og elmopeder og sykler.

Kommentar fra planlegger:

Det kan være fornuftig å foreta en slik kartlegging, men dette kan gjennomføres uavhengig av reguleringsplanen.

Virkemidlene for å lede tungtrafikken til de riktige veiene bør revurderes.

Det bør tenkes mer på løsninger for å øke trafikksikkerheten for myke trafikanter og minske muligheter for kollisjoner med harde trafikanter når antall krysningspunkter øker. Kanskje bør farten reduseres for motoriserte kjøretøy i deler av gatene i sentrum?

Kommentar fra planlegger:

I planen ligger det inne strukturelle grep gjennom endring av veg- og gatestruktur. Viktige grep som vil ha effekt for å lede tungtrafikk de riktige veiene er trafikksikkerhetstiltak som f.eks. opphevet kryss/gangfelt, innsnevring av kjørebane osv. Disse tiltak må gjennomføres uavhengig av reguleringsplanen.

Er enig i at Namsos kommune bør vurdere reduksjon av fartsgrense i hele sentrum.

I hensynsområdet bør de opprinnelige fargene til gjenreisningsbyen gjøres lett tilgjengelig for gårdeiere, slik at de lett kan rehabilitere farger og overflater. Byen framstår i dag som noe grå. Bør det stilles krav om dette ved rehabilitering?

Kommentar fra planlegger:

Dette ligger inne som krav, det vises til bestemmelse 8.3.2 fjerde ledd, sjette punkt.

Første etasje i bygninger i sentrum bør være forbeholdt næring, og ikke frigjøres til boformål.

Kommentar fra planlegger:

Innspillet vurderes i samråd med kommunen.

Gjenskapning av Kapteinsholet m.m. vil kreve sikring mot sjøen.

Kommentar fra planlegger:

Dette følges opp ved gjennomføring av tiltaket. Slike detaljer inngår ikke i reguleringsplanen.

Området Sverres gate, Scandic, Rock Garden og Ullvaren framstår i dag som en del av sentrum, og dette området bør framover regnes som sentrum. Kanskje sentrumsplanen bør utvides til en del 2? Samtidig vet vi at det skal skje en regulering i nær framtid, og da bør en forståelse om at området er en del av sentrum trekkes inn i denne.

Kommentar fra planlegger:

Innspillet vurderes av kommunen, men får ingen konsekvenser for denne planen ettersom plangrense ikke skal utvides.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Det kan vurderes en ny områdeplan som omfatter vestre del av Namsos sentrum (fra Storsentret og vestover).

Avslutningsvis vil vi utfordre administrasjonen på hvilke strategier vi sammen har for å sikre realisering av planen og unngå klatting.

Kommentar fra planlegger:

Innspill vurderes av kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

En er her avhengig av nok midler for videre planlegging. Kommunens administrasjon har i saksframlegget lagt ved forslag til prioritert rekkefølge på kommende prosjekt.

35. Namsos venstre, innspill datert 27.10.20

Vi mener planen burde inneholdt en samfunnsmessig vurdering av hvorfor folk skal bo i Namsos. Hvilke faktorer er gjeldene for at folk skal flytte til Namsos, eventuelt fortsette å bo i Namsos. Hva har byens sentrum å si for bo og bli lyst i kommunen? Det blir ofte nevnt at sentrum har lite liv, næringslokaler står tomme i sentrum, butikker flytter til storsentre, byen er mye preget av biler osv. Vi tror at planen bør inneholde en analyse/gjennomgang for å ha et bedre grunnlag for hva som er viktig i en ny bydel i Namsos. Byen har i dag vanskeligheter med å få fylt næringsareal i 1. etasje. Hvordan skal dette løses både i «gammel» og «ny» bydel. Meningen er vel ikke å flytte sentrum østover og legge gamle sentrum dødt? Hele byens sentrum bør syde av «liv og røre».

Vedlagt planen er det mange innspill fra kommunenes innbyggere, flere av dem fra dialogmøter som kommunen hadde invitert til. Vi savner en analyse og faglig vurdering av de innspillene som har kommet i disse møtene. Det må være poenget med å invitere til slike innspillmøter og slik ta innbyggerne på alvor

Slik vi ser det har planen ikke tatt opp i seg problemstillinger knyttet til hvem man planlegger ny bydel for? Ønsker man flere familier vil det være et annet behov for offentlige tilbud enn det er for eldre, eksempler kan her være skoler, barnehager og trygge skoleveier.

Det er ikke et heldig grep å stenge byen inne fra sjøsiden, nærheten til sjøen er en av Namsos bys fordeler. Med blokker inntil sjøkanten privatiseres området foran boligblokker. Massiv boligblokk utbygging mot sjøen gir en vegg som stenger for lys, luft og utsikt. Små åpninger (forlengelse av veiene) mellom blokkene er ikke tilstrekkelig. Blokkene i dette området må ikke overstige 3 etasjer.

Flere steder i planen nevnes arkitektonisk utforming, og at man skal tilstrebe et urbant og moderne uttrykk, uten at dette er nærmere forklart. Hvem vurderer hva som er arkitektonisk

utforming/kvalitet? Og hva menes med et urbant og moderne uttrykk? For at disse beskrivelsene skal ha noen verdi bør de beskrives nærmere.

Når det gjelder trafikk er gammel og «ny» bydel preget av at bilen er prioritert, planen burde inkludere flere enveiskjørte gater i sentrum, mer avsatt plass til sykkelvei i veibanen, flere egne sykkelparkeringsplasser, samt et større fokus på å skille mellom rene transportetapper for sykkel og «vanlig sykling». Ha en klar strategi på hvor sparkesyklene skal være. Gjennomgangsbiltrafikk (trafikk som ikke skal til Namsos) må ledes langs FV 769 og ikke inn gjennom sentrum langs andre gater.

Konkrete forslag knyttet til reguleringsbestemmelsene:

3.1 og 3.2: Det blir nevnt flere ganger at det skal tas hensyn til / tilpasses tilstøtende omgivelser/områder. Mener man her det gamle bysentrum? Dette bør synliggjøres tydeligere i planen når det gjelder for eksempel bygningshøyde, takvinkler og fasadematerialer (bruk av betong).

Kommentar fra planlegger:

Viser til fjerde ledd i 3.2: «*De enkelte områder/kvartaler skal – både internt og tilpasset til tilstøtende områder/kvartaler - framstå med et urbant, harmonisk og helhetlig preg.*» mener forslagsstiller er entydig. Takvinkel er ikke angitt da en ikke ønsker å låse denne fast, bortsett fra gjenreisningsbyen pkt. 8.3.2, mens spesifisering av fasadematerialer er angitt i både 3.2 og 8.3.2. For byggehøyder vises det til pkt. 3.3.3.

3.2: Forslag; *Siste avsnitt: endres til: kan ha «grønne tak».* (beskrivelse av type plante synes unødvendig). Begrunnelse: legger for sterke føringer i arkitektonisk uttrykk. *OBS: Første avsnitt: det skal vises til bestemmelser i 8.3 og ikke 8.2 (Ellers er sannsynligvis også BS12 feilangitt her)*

Kommentar fra planlegger:

Er ikke uenig i at spesifisering «av type «sedum» eller tilsvarende» kan vurderes strøket. Vurderes i samråd med kommunen.

BS12 er erstattet med BSV1 og må endres i 3.2.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Ny setning: «*Takflater for BS11, BS12, BS16 og BSU1 – BSU5 skal ha vannfordrøyende tak (som f.eks. «grønne tak» av type «sedum» eller tilsvarende)*».

3.3.1: Avsnitt 2: Følgende strykes: «bortsett fra hovedfasade mot Verftsgata og Fjordgata». Samt siste setning endres til: Balkonger med minimum 3,5 m fri klaring fra terrenget tillates å krage inntil 1,5 meter ut over byggegrense på inntil 50% av fasaden på hver side av bygget. Begrunnelse: Avsnitt 2: ingen grunn til unntak her. Siste setning: 2 meters utstikkende balkonger utover byggegrense er ikke arkitektonisk samsvarende med byens arkitektur.

Kommentar fra planlegger:

Poenget med bestemmelsen det refereres til er å sikre bebyggelse helt inntil fortau i sentrumskjernen. Dagens bebyggelse i Fjordgata og Verftsgata sør for Tollbugata har ikke bebyggelse inntil fortau. Dette gjelder også delvis bebyggelse i Verftsgata mellom Tollbugata og Bråholmgata. Foreslår at unntaket opprettholdes, alternativt at det spesifiseres at unntaket i Verftsgata kun gjelder sør for Tollbugata eller Bråholmgata.

Er enig i at om utkraging av balkong skal endres fra 2,0 til 1,5 meter bør vurderes. Tas opp til diskusjon med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Det utdypes/beskrives nærmere hva som menes med bygging inntil formålsgrense.

3.3.1 (balkonger): Siste setning i 3.3.1 endres til: «*Balkonger med minimum 3,5 m fri klaring fra terrenget tillates å krage inntil 1,5 m ut over byggegrense på inntil 50 % av fasaden og inntil 2,5 meter mot bakgård*». Bestemmelse er endret vedr. dybde balkonger.

3.3.2: Forslag: garasjekjeller strykes fra planen. Vi mener det er uheldig å satse på garasjekjellere i Namsos, både på grunn av stigende havnivå og økt flomfare.

Kommentar fra planlegger:

Mener bygging av garasjekjeller kan forsvares gjennom krav fastsatt i pkt. 3.3.2.

3.3.3: I planens beskrivelse av kotehøyder på bygninger tilsier dette flere 4-5 etasjes bygg samt at det i planen er lagt opp til mulighet for 4 høyhus på 7-13 etasjer. Forslag: bygningshøyden bør i større grad begrenses til å ligge i området på 12-15 i kotehøyde, og at hus på over 6 etasjer bør unngås helt. Dvs. over en kotehøyde på maksimum ca. 20. Begrunnelse: den «nye» byen skal henge sammen med den gamle.

Kommentar fra planlegger:

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) sier at det i slike områder bør legges vekt på høy arealutnyttelse, noe som planforslaget legger opp til. Dette er også omtrent på samme nivå som for dagens bebyggelse i Carl Gulbransons gate. Om det for enkelte kvartal kan tillates høyhus tas opp til diskusjon med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

For ny bydel skal byggehøyde være inntil kote +18. Dette tilsier inntil 5 etasjer.

Vi mener også det er uheldig med en brutto utnyttelsesgrad (BYA) på 95-100% slik det er lagt opp til i: BFK 2 -BFK 6 og BFK8-BFK10. (alle disse har også en kotehøyde på 17-44) Dette er alle bygninger langs sjøfronten i Namsos (fra trebryggene til «kornsiloen») Dette vil fremstå som høye massive hus som vil kunne stenge byen ute fra sjøen. Mindre åpninger mellom bygningsmassen vil ikke avhjelpe dette inntrykket (sammenlign med Rock Garden). LA arkitekter vant konkurransen om sjøfronten hvor skissene viste større åpnearealer mot sjøen enn det sentrumsplanene legger opp til. En 90-100% utnyttelsegrad langs Verftsgata og Fjordgata vil også kunne være uheldig ved innregulering av offentlige sykkelveier, fortau, gangveier, ved at det rett og slett ikke blir nok plass.

Forslag: *Det skal være en utnyttelsegrad på maksimum 80%*. Begrunnelse: gir byen et mer harmonisk arkitektonisk uttrykk.

Kommentar fra planlegger:

Arealene det refereres til er avgrenset både ved hjelp av formålsgrenser og byggegrenser slik at det er sikret siktelinjer og offentlige vegger for myke trafikanter. Så lenge disse momentene er ivare tatt mener planlegger at en ikke bare må åpne for høy arealutnyttelse, men en må også stille krav om høy arealutnyttelse i denne delen av byen. Dette er gjort gjennom bestemmelse 3.8.

Forslag: stryk BS25 og BS26, vertikalnivå 3 fra planen, alternativt må det beskrives tydelig hva man tenker seg av overbygg over veien. Begrunnelse: Vi stusser over at det er spesifikt angitt i planen, som eneste sted i nåværende bykjerne, at det skal være store overbygninger fra samfunnshuset til

forsikringsgården og fra samfunnshuset og over til «tenkt» bygg på nåværende parkeringsplass. (BS25 og BS26, vertikalnivå 3). Dette vil gi en «tunellfølelse» i veien under. Vi mener dette detaljeringsnivået ikke hører hjemme i denne planen.

Kommentar fra planlegger:

Planlegger er enig i innspillet og foreslår følgende tillegg i bestemmelse 4.3 og 4.13, etter setning vedrørende bebyggelse i vertikalnivå 3: «*For disse områdene tillates det passasjer over gatenivå i maksimalt fire meters bredde. Fasade skal i all hovedsak bestå av glass.*»

3.4 Uteoppholdsareal: Vi ønsker ikke at felles lekeareal skal legges på taket av bygninger, dette vil føre til privatisering. Leker og oppholdsareal skal være en møteplass mellom beboere og beboere og hele kommunens befolkning. Vi snakker om mer «liv og røre i byen» da må vi legge til rette for flere romslige lyse og solfylte møteplasser/lekeplasser.

Forslag: 100% av felles leke og oppholdsareal skal anlegges på terreng nivå. Uteareal skal samles i større enheter med gode sol og lysforhold. Minimum 80% av uteoppholdsarealet skal ha mulighet for sol i 6 timer etter kl. 10.00 regnet for 1.mai. (Et skrekkenes eksempel kan i denne sammenheng være lekeplass/oppholdsplassen bak Verftsgata 21)

Kommentar fra planlegger:

Eventuelle lekeplasser på tak vil være private arealer forbeholdt boliger i denne bygningen/kvartalet, og ikke offentlige anlegg.

Er enig i at det ideelle er mest mulig sol. Innspillet vedr. dette temaet bør diskuteres i samråd med kommunen.

I tillegg foreslår planlegger etter innspill fra fylkeskommunen at følgende tekst tilføyes i pkt. 3.4, etter første setning i andre ledd: «*Dersom det er gode utearealer i nærheten av boligen, kan inntil 50 % av MUA dekkes ved henvisning til nærliggende arealer egnet til lek og opphold.*»

3.6.2: se 8.3.2

Kommentar fra planlegger:

Kanskje bør 3.6.2 fjernes og 3.6.1 inngår i 3.6 (egen inndeling 3.6.1 fjernes).

4.12: Forslag: Stryktes: det er allerede oppsatt gjerde her

Kommentar fra planlegger:

En bør stille krav selv om tiltaket er gjennomført. Uten bestemmelsen kan gjerdet bli fjernet i framtida.

4.13.1 og 4.13.2: Forslag: Stryktes, dette er henholdsvis L Johansen bygget og det nye leilighetsbygget i Verftsgata 21. Begrunnelse:BS22 er bygget før 1962 og BS23 er et nybygg, ingen av byggene er aktuelle for riving.

Kommentar fra planlegger:

I dette tilfellet er krav fra gjeldende reguleringsplan videreført i ny plan. En skal ikke fjerne krav selv om tiltak er etablert; planen skal sikre at krav er gjeldende også for framtida.

4.15.1: Forslag: Følgende setning strykes: Det tillates frittstående garasjer/carporter hvor gesimshøyden ikke skal overskride 4m. Begrunnelse: carporter samsvarer ikke med et urbant preg, harmonien mot gammel bykjerne og arkitektonisk kvalitet.

Kommentar fra planlegger:

Innspillet gjelder området nord for Alkaden/sør for Klingavegen. I dette tilfellet er krav fra gjeldende reguleringsplan videreført i ny plan.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Første setning i andre ledd pkt. 4.15.1: «skal» erstattes med «tillates». Siste setning i andre ledd pkt. 4.15.1 fjernes.

5.1 Forslag tillegg første avsnitt: beplantning og avmerkede sykkelveier i veibane.

Kommentar fra planlegger:

Forslagsstiller er enig i innspillet. Siste del av første setning endres til «...parkering, busslomme/kantstopp, beplantning og sykkelfelt».

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Innspill tas til følge.

5.3(SGS) Vil sannsynligvis være en rask adkomst med sykkel fra brua og inn til Namsos sentrum. Forslag tillegg: *Adskilt gangvei og sykkelvei da denne strekningen kan inspirere til rask sykling.* Begrunnelse: av trafikksikkerhetsmessige årsaker, først og fremst av hensyn til gående.

Kommentar fra planlegger:

Forslagsstiller er enig at en slik formulering bør vurderes. Forslag til tekst etter første setning pkt. 5.3: «*For o_SGS1 – o_SGS4 skal gående og syklende i størst mulig grad skilles i form av sykkelveg med fortau, iht. Statens vegvesens håndbok V122.*»

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Kommunen ønsker ingen endring i bestemmelsene og at dette vurderes ved gjennomføring.

6.3: Forslag: *siste setning strykes.* Begrunnelse: en dam i et lekeområde/ park/aktivitetsområde kan være en sikkerhetsmessig utfordring. Alternativ kan man ha en fontene om man vil ha et element med vann.

Kommentar fra planlegger:

Er uenig i innspillet. Området er stort, og det er mulig å etablere en overvannsdam med tilstrekkelig sikring.

7.3 Forslag endring: *Området «Kapteinholet» utvides betraktelig for å bli et attraktivt område for vannsport og rekreasjon:* Begrunnelse: For liten plass til vannsport og rekreasjon i dag, og er neppe egnet for bading. Området kan utvides ved å begrense utbyggingen her.

Kommentar fra planlegger:

Vannsport er henvist til et større område på Nexanstomta, det vises til pkt. 7.3. Tas opp til diskusjon med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Det er tekniske forutsetninger på kaia som avgrenser Kapteinholet. Kapteinholets begrensning er satt til et område hvor kaia ikke består av betong men av trevirke.

8.3.1 Gatestruktur. Forslag: *presisere hva en mener med gatestruktur*

Kommentar fra planlegger:

Mener dette er et etablert uttrykk og at det ikke er nødvendig å gi en forklaring av dette.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Det ses nærmere på formuleringen i 8.3.1.

8.3.2: Forslag: *siste setning i første avsnitt strykes (setningen begynner med: Der de samfunnsmessige Begrunnelse: Bygninger etablert før 1962 tillates ikke revet, samfunnsmessige fordeler er et for vagt begrep som man lett kan misbrukes i denne sammenhengen.*

Kommentar fra planlegger:

Etter innspill fra fylkeskommunen foreslås det at første avsnitt § 8.3.2 endres som følger: «*Med unntak av Carl Gulbrandsens gate 15A/B og Havnegata 14, tillates ikke rivning av bygninger etablert før 1962. Der de samfunnsmessige fordelene ved rivning etter nærmere vurdering viser seg større enn bevaringsverdiene, kan rivning likevel tillates gjennom dispensasjon fra planen.*»

Forslag tillegg: Det utarbeides en fargeplan for Namsos, hvor en henter frem den opprinnelige fargeskalaen byen hadde etter krigen (det henvises til kristiansundsplan: den polychrome by)

Forslag til endring på punktvis opprømsing på slutten: Strekpunkt 6 endres til: *Veggflater skal følge en fargeplan for Namsos by. Ved renovering skal opprinnelig farge benyttes, eventuelt farge etter en fargeplan.* Begrunnelse: byen var opprinnelig ikke en grå by slik den fremstår nå.

Kommentar fra planlegger:

Forslag til endring forutsetter at kommunen har en fargeplan, noe som en foreløpig ikke har. Foreslår derfor at opprinnelig tekst beholdes.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Kommunen har intensjon om å revidere formingsveileder med forslag til farger som kan/bør benyttes.

Strepunkt 6 endres til: «*Originale farger eller tidstypiske farger for gjenreisningsbyen skal benyttes i samråd med Namsos kommune.*»

8.3.5. Forslag; *Avsnitt 2 og 4 må samkjøres* Begrunnelse: motsetning mellom avsnitt 2 og 4, hva ønsker man?

Kommentar fra planlegger:

Det er ingen motsetning da det både tillates skilt direkte på fasade som i avsnitt to, og uthengsskilt som i avsnitt fire.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Det er ikke nødvendig med nærmere avklaring i tekst.

36. Namsos råd x 3, innspill datert 12.10.20

Ungdomsrådet

- Klatrevegg til Klompen
- treningspark med disser, med område med tak og benker, et sted en kan henge sammen med andre.
- Møteplasser som en kan være i også på vinterstid
Sykkeltraseer
- ikke for høye overganger til fortau ved fotgjengerovergangene, i dag er det for høyt enkelte steder, slik at det er vanskelig å komme fram med sparkesykkel.
- God kommunikasjon - kollektivtransport til sentrum

Framtiden for Namsos samfunnshus ble også tatt opp, en gjennomgang ved Kjersti Tommelstad av historien og situasjonen i dag. Ungdomsrådets tilbakemelding er at de ønsker at bygg i sentrum skal være funksjonelle å bruke, de er ikke opptatt av utseende. Namsos er en grå og kjedelig by, burde vært mer farger, var også tilbakemeldingen.

Det ble også tatt opp at det var for lite åpningstid på Lageret, ungdom som er aktive i andre ting, har gjerne treninger i åpningstida. Busser sørover slutter å gå kl. 20 - åpningstida på lageret er til 21.

Kommentar fra planlegger:

Innspill ivaretas gjennom planen og/eller gjennom tiltak uavhengig av reguleringsplanen.

Eldrerådet

Endret behov for butikklokaler i sentrumsområdet tilsier at det bør drøftes om kontor/forretningslokaler i 1. etasje bør reguleres til boligformål.

Kommentar fra planlegger:

Dette er et viktig spørsmål som bør ha en politisk forankring. Det vises til figur 62 side 46 i planbeskrivelsen og bestemmelser vedrørende dette i pkt. 4.

Tilrettelegging for mer folk i sentrumsnære strøk med sosiale samlingsplasser.

Kommentar fra planlegger:

Det er lagt opp til flere sosiale samlingsplasser gjennom flere parkområder. Innendørs samlingsplasser kan etableres f.eks. innenfor områdene BS og BSU.

Personer med nedsatt funksjonsevne

I arbeidet med planen leser vi at det er lagt stor vekt på bred medvirkning og at det er søkt å involvere flest mulig til å komme med innspill i prosessen. Til tross for dette vil vi sterkt beklage at rådet for personer med funksjonsnedsettelse ikke har fått mulighet til å være representert i referansegruppen, på lik linje med elderråd, ungdomsråd og barn og unges representant.

Kommentar fra planlegger:

Planlegger tar sammen med kommunen selvkritikk på dette og ser at denne gruppen også burde ha vært med i referansegruppen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Det er nå utpekt person fra rådet som medlem i referansegruppa.

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse er særlig opptatt av at planforslaget ivaretar og sikrer lovkravene til universell utforming. Det er derfor viktig at byggt teknisk forskrift som stiller krav om universell utforming for uteareal og bygninger følges. Forskriften sier at det er krav om at byggverk for publikum og arbeidsbygninger skal være universelt utformet. Rådet er tilfreds med at planforslaget stiller krav for å spesifisere krav om universell utforming og tilgjengelig boenhet utover byggt teknisk forskrift, og rådet har forventninger til at Namsos kommune følger opp dette både for tiltak i egen regi og ovenfor øvrige både private og offentlige aktører.

Det er i planen lagt inn nybygging av 400 boenheter. Det er viktig at det blir bygd sentrumsnære boliger tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelse. Da det er viktig at denne gruppen er nært kulturtilbud og tjenester i sentrum. Dette vil heve livskvaliteten og likestilling for denne gruppen hvor isolasjon er et stort problem.

Kommentar fra planlegger:

I pkt. 3.10 i planbeskrivelsen står det angitt at det skal stilles krav om at minimum 50 % av nye boliger innenfor hvert enkelt formålsområde skal være tilgjengelig boenhet, unntatt i BKS. Disse kravene gjenfinnes ikke i bestemmelsene. Dette er en feil i beskrivelsen som må fjernes. Alternativt tas krav inn igjen i bestemmelsenes § 3.8, jfr. beskrivelsen. Dette tas opp til diskusjon med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Det tas inn i bestemmelse 3.8 følgende tekst: «*Minimum 50 % av nye boliger skal oppføres som «tilgjengelig boenhet». Kravet skal tilfredsstilles innenfor hvert enkelt formålsområde.»*

Det er positivt at planforslaget ivaretar myke trafikanter bedre enn i dag, da planen legger til rette for forbedret fremkommelighet gjennom et forbedret vegnettverk for myke trafikanter. Det er positivt at det i forslaget ligger en styrking av gang- og sykkelveier, fortau på begge sider av veg i den nye Kvadraturen, ensammenhengende fortauforbindelse som knytter vegnettet for myke trafikanter øst - vest.

Det er i planforslaget lagt inn flere parkområder, som f.eks Bystranda og på Jernbanetomta. Rådet vil peke på viktigheten av at utforming og bruksmuligheter på alle disse områdene ivaretar bruksmuligheter for personer med funksjonsnedsettelse på en god måte, som f.eks platter av enten tre eller metall ned mot vatnet, disse må være tette slik at de blir trygge/sklisikker og gir god bruk både med rullestol og krykker.

For kollektivtransport planlegges det et nytt knutepunkt både hva gjelder hurtigbåt og buss. Her må tiltakene som gjennomføres sikre at personer med funksjonsnedsettelse får en trygg og sikker på og avstigning både på hurtigbåt og buss. Rådet sitter med erfaringer på dette området og stiller gjerne opp når løsningene når det gjelder nytt knutepunkt for kollektivtransport skal planlegges.

Kommentar fra planlegger:

Er enig at disse punktene er viktig å følge opp i etterkant av planarbeidet.

Rådet er opptatt av at det i planforslaget sikres tilstrekkelig med HC- parkeringsplasser (parkeringsplasser for personer med funksjonsnedsettelse) innen området som omfattes av planen. Dette for å sikre tilgang til både nye parkområder og handles- og servicebedrifter i planområdet. Når det i planforslaget er lagt inn ny parkering ved bystranda, en parkering som først og fremst er myntet på brukere av parkområdene, men anses også å være egnet som avlastningsparkering for sentrumsområdene så er det viktig at det planlegges en parkering med tilstrekkelig antall HC parkeringsplasser. Ved anleggelse av HC plasser i parkeringshus er det viktig med tilstrekkelig høyde for bilene som brukes på HC plassene. Dette med parkeringsplasser for personer med funksjonsnedsettelse er ikke spesifikt nevnt under punktet "Parkering", men vi forventer at krav om slike parkeringsplasser blir ivaretatt.

Kommentar fra planlegger:

Det vurderes i samråd med kommunen om det i pkt. 5.10 skal tilføyes tekst «Minimum 5 % av parkeringsplassene skal tilrettelegges for bevegelseshemmede.». Det vises til tilsvarende formulering i pkt. 3.5.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Det tas inn følgende tekst som fortsettelse av siste setning i § 5.10 (gjelder SPA18): «, og *minimum 5 % av parkeringsplassene skal tilrettelegges for bevegelseshemmede*».

Planområdet vil kunne defineres som en ny bydel, med bygninger som vil inneholde tilbud om tjenester både fra det offentlige og privat næringsliv. Nye parkområder til allmenhetens bruk er planlagt og det vil både i tilknytning til bygninger og parkområder være viktig med offentlige tilgjengelige toalett som selvsagt også må være tilpasset personer med funksjonsnedsettelse. Det er her viktig at toalettene størrelse ivaretar det arealbehov dagens typer rullestol trenger.

Kommentar fra planlegger:

Er enig at dette er viktig å følge opp i etterkant av planarbeidet.

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse vil avslutningsvis peke på at det i planforslaget mangler et vesentlig punkt. Riktignok står det noe om Baldakiner, tekniske installasjoner og skilt- og reklameinnretninger. Rådet oppfatter dette til å gjelde innretninger på bygninger og at dette er mer spesifisert i bestemmelsene som følger planforslaget.

Rådet vil imidlertid peke på at det er svært viktig at skilt og andre innretninger ivaretar, som et minimum, lovverkets krav til utforming m.m. Aller helst burde planforslaget hatt som mål at Namsos kommune blir en foregangskommune når det gjelder universell utforming, skilting og informasjonsmateriale som ivaretar personer med funksjonsnedsettelse på en god måte generelt, men hvor det er viktig å ivareta de behov blinde og svaksynte har spesielt.

Kommentar fra planlegger:

Det tas som en selvfølge at lovverk ivaretas. Bestemmelsene om skilt er en innskjerping i forhold til gjeldende krav.

37. Foreningen bevar samfunnshuset, innspill datert 29.10.20

1. Punkt 8.3.2: siste setning i første avsnitt strykes, den setningen begynner med: «Der de samfunnmessige...»

Begrunnelse: Lite konkret ordbruk og gir verneverdige bygninger lite vern. Synes som om ordbruken er tilpasset et ønske om å rive Samfunnshuset.

Kommentar fra planlegger:

Etter innspill fra fylkeskommunen foreslås det at første avsnitt § 8.3.2 endres som følger: «Med unntak av Carl Gulbrandsens gate 15A/B og Havnegata 14, tillates ikke rivning av bygninger etablert før 1962. Der de samfunnsmessige fordelene ved rivning etter nærmere vurdering viser seg større enn bevaringsverdiene, kan rivning likevel tillates gjennom dispensasjon fra planen.»

2. Det utarbeides i tillegg til sentrumsplan en samlet faglig begrunnet estetisk plan for sentrum, både nytt og gammelt sentrum, hvor blant annet fargevalg, materialvalg, tak, takvinkler, bygningsdetaljer, bygge høyder blir sammenholdt.

Kommentar fra planlegger:

Det ligger i planen en forventning om at formingsveilederen fra 1997 skal revideres, det vises til planbeskrivelsens kapittel 3.19.10.

3. Det utarbeides en gatebruksplan for Namsos sentrum

Kommentar fra planlegger:

Er usikker hva det her siktes til. Men det ligger også føringer og forventninger i planen om at planen må følges opp med f.eks. trafiksikkerhetstiltak i byen, f.eks. i form av innsnevring av gatekryss, opphøyde kryss/gangfelt og økt bruk av kantstein, f.eks. som avgrensning av gateparkering.

38. Fortidsminneforeningen, innspill datert 29.10.20

Planområdet er i sin heilskap eit NB!-område, dvs. at Riksantikvaren har slått fast at området er av nasjonal kulturminneinteresse. Dette inneber ikkje noko form for formelt vern, men gjer at Riksantikvaren kan kome med motsegn (innsigelse) til planar. DTA er godt nøgd med at heile NB!-området er angitt som hensynssone med formål bevaring. Det viser at kommunen vil ta på seg ansvaret for å bevare det kulturminnet som gjenreisingsbyen Namsos er, og vil legge dette til grunn for sentrumsutviklinga. Det trur vi er ei klok og framtidretta avgjerd.

Føresegna er knyta til vern i hensynssona er i utgangspunktet klare: § 8.3.2: *Bygning etablert før 1962 tillates ikke revet.* Unntaket for Carl Gulbrandsens gate15A/B og Havnegata14 er også eintydig og klart og forståeleg. Dette er om- og tilbygde bygningar utan stor opplevingsverdi. Det klare rivingsforbodet blir moderert i same paragraf: «Der de samfunnsmessige fordelene ved rivning etter nærmere vurdering viser seg større enn bevaringsverdiene, kan rivning tillates.» Eit slikt atterhald kan vere på sin plass der ein hensynssone omfattar store område der bygningsmassen er så utilstrekkeleg undersøkt at ein vanskeleg kan konkludere eintydig med verneverdien for kvart enkelt hus (jf. kommunedelplan for Steinkjer sentrum). Men for Namsos sentrum er det ikkje slik. Her er bygningsmassen liten og oversiktleg, og det er gjort gode vurderingar av verneverdiane – jfr dokument «Oversikt over bygg og byrom med særskilt arkitektonisk og kulturhistorisk verdi». Eit generelt atterhald vil difor kunne føre til mykje unødig saksbehandling, unødig all den tid plan- og bygningslova alltid opnar for å søke unntak frå reguleringsføresegn og der dispensasjon kan gis dersom fordelane er openbert større enn ulempene. DTA tilrår difor å stryke atterhaldet.

Kommentar fra planlegger:

Etter innspill fra fylkeskommunen foreslås det at første avsnitt § 8.3.2 endres som følger: «Med unntak av Carl Gulbrandsens gate 15A/B og Havnegata 14, tillates ikke rivning av bygninger etablert før 1962. Der de samfunnsmessige fordelene ved rivning etter nærmere vurdering viser seg større enn bevaringsverdiene, kan rivning likevel tillates gjennom dispensasjon fra planen.»

§ 8.3.5. Skilt- og reklameinnretninger gir strenge føresegn for skilting i gjenreisingsbyen. Dette er eit viktig punkt og er godt utforma.

DTA har ei særskilt interesse i Samfunnshuset og er kjend med at bygninga si framtid er til diskusjon. Samfunnshuset er eit særskilt viktig bygg i Namsos sentrum og utgjør den eine veggen i det viktige byrommet som Festplassen utgjør. I plankartet er bygget markert med tjukk, blå strek – *bygning som skal bevares*. Samfunnshuset er tegna av Namsosarkitekten Arne Aursand i samarbeid med Herman Krag og har høg arkitektonisk verdi. Krag var ein av dei mest markante arkitektane i Trøndelag i perioden 1952 – 1982. Dei fleste arbeida hans finn vi i Trondheim, det blir difor ekstra viktig å bevare bygg i andre delar av Trøndelag. Samfunnshuset er såleis viktig ikkje berre i Namsos, men for heile regionen og har dessutan betydeleg kjelde/kunnskapsverdi for forståing av modernismen i arkitekturhistoria i Norden. Dei bygningane Herman Krag tegna er no alle mellom 30 og 60 år gamle. Det viser seg at dette er ein kritisk alder for mange modernistiske bygg. 30. oktober ville Krag ha fylt 100 år. I ei tid da etterkrigstidas arkitektur står under sterkt press markerer Fortidsminneforeninga 100-årsdagen med byvandring og foredrag. Siemensbygget i Trondheim er allereie tapt, og DTA vil kjempe hardt for å unngå fleire like unødvendige tap av vesentlege verk av denne sentrale arkitekten.

To dokument til denne saka gjer oss difor urolege. Det eine høyrer til sjølve planen: «*Plankart over bakken*». Slik vi tolkar dette, gir det opning for å bygge eit samband over gata mellom Samfunnshuset og bygget på nabotomta. Det vil røre ved ein av dei verneverdige fasadane og det vil stille ekstremt store krav til utforminga av tilbyggetom det ikkje skal redusere verneverdiane. Det kan også sjå ut til at planen opnar for eit tilbygg langs heile fasaden mot Carl Gulbrandsens gate. Dette vil redusere både kjelde/kunnskapsverdiene og opplevingsverdiene i denne fasaden. DTA meiner at det ikkje er rett å opne for dette i reguleringsplanen. Dersom det på eit seinare tidspunkt vil vere den beste løysinga, også ut frå bevaringsomsyn, med slike tilbygg, kan det best løysast med ein dispensasjonssøknad knyta til ei konkret byggesak der dei arkitektoniske løysingane er tilstrekkeleg godt illustrert til å kunne vurdere verknaden på dei verneverdige fasadane. Vi tilrår difor at felt merka H11 24/BS 26 og H11 25/BS 25 blir tatt ut av plankartet.

Kommentar fra planlegger:

Planlegger er enig i innspillet og foreslår følgende tillegg i bestemmelse 4.3 og 4.13, etter setning vedrørende bebyggelse i vertikalnivå 3: «*For disse områdene tillates det passasjer over gatenivå i maksimalt fire meters bredde. Fasade skal i all hovedsak bestå av glass.*»

Det andre dokumentet som gjer oss urolege er titulert «*Betydningen av reguleringsbestemmelsene – bevaring av kulturmiljø*». Her er Samfunnshuset eksplisitt nemnt som døme på ei bygning som kan rivast dersom fasaden blir bevart. Det er noko uklart for oss kva slags status dette dokumentet har, men det verkar som det er administrasjonen si tolking av verneføresegna. Det kan verke som om denne tolkinga er lagt ved planforslaget for å gi inntrykk av at føresegna kan svekkast ytterlegare.

Essensen i dokumentet er å opne for fasadevern av Samfunnshuset. Fasadevern er eit omstridt verkemiddel i kulturminnevernet, men kan i visse samanhengar vere akseptabelt. Når det gjeld

Samfunnshuset i Namsos, vil vi understreke at dette er eit bygg der også interiøret har høg arkitektonisk verdi og for ein stor del er autentisk. Fasaden heng dessutan tett saman med dei indre romma, som gjensidig spelar på lag og harmonerer med kvarandre innafor ei heilskapleg arkitektonisk ramme. Samfunnshuset i Namsos er såleis autentisk i ein *heilt annan grad* enn t.d. Samfunnshuset i Steinkjer, som Steinkjer kommune er i ferd med å pusse opp for 100 mill. kroner.

I tillegg til å ha stor arkitektonisk kvalitet, innehar Samfunnshuset stor samfunnsmessig tyding med betydelege fellesverdier. Bygget vart som eit av dei første reist som et samarbeid mellom kommune og Arbeidernes Økonomiske Fellesorganisasjon/Folkets hus, og har i meir en 60 år spilt ei viktig rolle i byens og innbyggjaranes liv og historie. Samfunnshuset er ein god representant for de verdier som prega landet etter frigjeringa og kapslar inn ideane om en ny start med likskap, friheit og velferd for alle. Ved å opne for å rive eller endre Samfunnshuset frarøver kommunen lokalsamfunnet en viktig brikke i forståing og tilhøyrse til byen. Vi vil oppmode kommunen til å gjennomføre ei moglegheitsstudie for ny bruk av Samfunnshuset. Det vil kunne gje eit mykje betre grunnlag for å vurdere bevaring.

Konklusjon: DTA meiner at planforslaget i hovudsak varetar kulturminneverdiane i planområdet på ein god måte, men vi er urolege for kor reelt vernet av Samfunnshuset, utan tvil det mest verneverdige bygget i planområdet, faktisk er. Vi vil følgje den vidare prosessen nøye.

39. BaneNor, innspill datert 05.10.20

Namsosbanen ender i Namsos, og Namsos stasjon og et industrispor tilhørende Namsosbanen ligger innenfor planområdet. Namsosbanen har ikke vært i bruk til togtrafikk på mange år, men banestrekningen er ikke formelt nedlagt. Det pågår en prosess for vurdering av om Namsosbanen skal tas ut av det nasjonale jernbanenettet, hvor avgjørelsen tas av Samferdselsdepartementet/Stortinget. Saken ble oversendt til Samferdselsdepartementet 18.07.2019.

I planforslag for Namsos sentrum er areal som omfatter Namsos stasjon foreslått omdisponert til park, samt kombinert park og jernbaneformål. Industrisporet er foreslått omdisponert til sentrumsbebyggelse, kollektivanlegg og vegnett.

Så lenge det ikke er formelt besluttet at Namsosbanen skal tas ut av det nasjonale jernbanenettet, må det antas at trafikken på banen skal kunne gjenopptas. Det innebærer at banestrekningen med tilhørende arealer må forbeholdes et mulig fremtidig behov for jernbane, og må derfor forvaltes som om det er aktuelt å ta banen i bruk igjen i fremtiden. Vi kan derfor ikke tillate at jernbanearealer omdisponeres til andre formål enn bane, før en eventuell beslutning om nedleggelse foreligger.

Planbestemmelsene innehar rekkefølgekrav tilknyttet arealformål jernbane kombinert med park, som sier at dersom Namsosbanen nedlegges skal arealene utnyttes til parkformål. På grunn av ovennevnte vil vi ikke tillate at Bane NORs eiendom omreguleres til noe annet formål enn jernbane. En slik rekkefølgebestemmelse er derfor ikke tilstrekkelig.

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4 fremmer Bane NOR innsigelse til planforslaget. Slik planforslaget foreligger er jernbanens interesser ikke sikret. Vi viser til vår veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging kap. 4 Jernbanens arealbehov.

Kommentar fra planlegger:

Viser til referat fra møte mellom kommunen og Bane NOR: «*Det har kommet sterke signaler om at ministeren vurderer saken slik at Namsosbanen vil bli nedlagt. Dette kom fram i Stortinget den 25.*

november. Endelig vedtak er forventet i løpet av vårsesjonen. En frigivelse av arealene er umulig før endelig vedtak om nedleggelse foreligger.»

Dvs. det vil ligge innsigelse til planen inntil Namsosbanen blir nedlagt.

Vi bemerker også at planbeskrivelsen omtaler omlegging av industrisporet, med en ny trasé som erstatning for sporet som foreslås omdisponert, men dette vises ikke i plankartet. Vi påpeker at dersom jernbaneareal skal omdisponeres og erstattes, må dette være avklart i samråd med Bane NOR. Et fullgodt erstatningsareal må være etablert før omdisponering kan tillates. Det er ikke tilstrekkelig å legge frem forslag om omlegging av jernbanen som en del av planforslaget. Vi mener derfor at planbeskrivelsens avsnitt om omlegging av jernbanen er misvisende, og bør tas ut.

Kommentar fra planlegger:

Planbeskrivelse stemmer overens med plankart. Kommunen må gå i dialog med Bane NOR om utvikling og etterbruk av jernbanearealene.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Kommunen har opprettet dialog med Bane Nor eiendom.

Det er forekomster av kvikkleire i området. Vi forutsetter at det kan dokumenteres at fremtidig utbygging ikke vil øke risikoen for skred på eller ved jernbanens arealer, eller påføre ulemper dersom trafikk skal gjenopptas på Namsosbanen i fremtiden.

Kommentar fra planlegger:

Dette blir ivaretatt gjennom §3.7.

Det er lagt inn en hensynssone for infrastruktur som går over jernbanetomta. Det fremgår av planbeskrivelsen at denne skal ivareta eksisterende overvannsledning, og bestemmelsene stiller krav om at ingen tiltak innenfor hensynssonen kan hindre fremtidig vedlikehold av overvannskulvert. Vi forutsetter at hensynssonen ikke vil vanskeliggjøre eventuell fremtidig drift av jernbanens infrastruktur eller utvikling av jernbanetomta.

Kommentar fra planlegger:

Ut fra bestemmelse § 8.2 løses disse spørsmålene i samråd med kommunens enhet med ansvar for drift og vedlikehold av vann- og avløpsledninger, jfr. siste ledd.

Den foreslåtte reguleringsplanen legger til grunn at vår eiendom rundt Namsos stasjon blir regulert til park. Denne vurderingen er ikke ønskelig fra Bane NOR Eiendom sin side, da arealene rundt Namsos stasjon ligger som en tydelig del av sentrumsområdet og bør ha et formål som støtter opp under dette. Dersom Namsosbanen blir vedtatt nedlagt, ønsker Bane NOR Eiendom å se nærmere på arealene våre i Namsos sentrum for framtidige utviklingsmuligheter. Fremtidig arealbruk på våre arealer, inkludert sidesporet til sjøen, må avklares i tett samråd med Bane NOR Eiendom.

Kommentar fra planlegger:

Det er mange grunner til at det ønskes en stor park i dette området, bl.a. i forhold til folkehelseperspektivet, gjenåpning av Steinsbekken (biologisk mangfold/bymiljø, overvannshåndtering) og sentral beliggenhet i forhold til en stor befolkningsgruppe. Dette er momenter som en forventer at statlige etater tar hensyn til.

40. Fylkesmannen, innspill datert 27.09.20

Landbruk:

Ingen merknader

Klima og miljø:

Vi skulle gjerne ha sett at planen la enda bedre til rette for grønn infrastruktur og gågate ved at flere gatestrekninger ble stengt for biltrafikk.

Det er positivt at det ved vurdering av lokal overvannshåndtering, skal overvann søkes utnyttet som et positivt element i bymiljøet, jf. bestemmelse 3.11.2. Siste del av tredje setning bør tas ut. Bestemmelsen åpner for at det skal gjøres en kost/nytte-vurdering av slike tiltak, og da er det fare for at åpne løsninger lettere blir valgt bort.

Kommentar fra planlegger:

Tredje setning i § 3.11.2 endres til «*Ved vurdering av lokal overvannshåndtering skal overvann søkes utnyttet som er positivt element i bymiljøet.*»

Innenfor planområdet vokser både parkslirekne og hagelupin. Begge disse artene er fremmede, skadelige arter i kategori SE (svært stor risiko). Det bør derfor tas inn en bestemmelse om at nye utbyggingsområder skal kartlegges for fremmede, skadelige arter. Det bør også stilles krav til hvordan eventuelle slike arter skal fjernes før igangsettingstillatelse kan gis. Bestemmelsene som omhandler grøntarealer (5.5 Annen veggrunn – grøntanlegg, 6.1. Blågrønnstruktur, 6.2. Badeplass/-område og 6.3. Park) må ta inn at det ikke skal plantes fremmede, skadelige arter i grøntområdene.

Kommentar fra planlegger:

Foreslår at det legges til ny fellesbestemmelse § 3.13 «Fremmede arter» med følgende tekst: «*Nye utbyggingsområder skal kartlegges for fremmede, skadelige arter. Før igangsettingstillatelse på nye utbyggingsområder kan gis, skal fremmede, skadelige arter sprøytes med egnet ugrasmiddel så snart forholdene ligger til rette for dette. Generelt innenfor planområdet er det ikke tillatt å plante fremmede, skadelige arter.*» Følgende ny tekst tas inn i § 5.5, 6.1, 6.2 og 6.3: «*Det er ikke tillatt å plante fremmede, skadelige arter.*»

Det er positivt at areal med forurenset grunn er lagt inn som hensynssone med bestemmelse (8.1. Faresoner: Annen fare – forurensning i grunnen). Det er to områder til i planområdet, innenfor FKT7 og BIL1, som er registrert med forurenset grunn. Disse må også vises som hensynssone. Fylkesmannen fremmer med hjemmel i pbl § 5-4 **innsigelse** til planen inntil alle områder med forurenset grunn er lagt inn med hensynssone, jf. forurensningsforskriften kap. 2 og T-2/16.

Kommentar fra planlegger:

Foreslår å etterfølge krav, dvs. de to områdene innenfor FKT7 og BIL1 legges inn som faresone H390.

Helse og omsorg:

Namsos har flere parker/grøntområder, og det er nå planlagt flere nye rekreasjonsområder. Grønne områder som innbyr til fysisk aktivitet, rekreasjon og sosialt samvær, og som er koblet sammen med fortau/gang- og sykkelveier, har stor betydning for by- og bomiljøet. Derimot trekker mye biltrafikk gjennom sentrale deler av sentrum i negativ retning. Det er foreslått tiltak som kan bidra til

reduksjon i lastebiltrafikken samt tiltak i form av envegskjøring og stenging av et gateløp, men det kunne vært vurdert en ytterligere reduksjon av biltrafikken.

Pkt. 3.19 i planbeskrivelsen gir en oversikt over planlagte tiltak med hensyn til universell utforming. Det skal stilles krav om at minimum 50 % av nye boliger innenfor hvert enkelt formålsområde skal være tilgjengelig boenhet, unntatt i BKS. Disse kravene gjenfinnes ikke i bestemmelsene. Det gis **faglig råd** om at bestemmelsene sikrer planenes intensjon om variasjon i aldersmessig beboersammensetning og andel tilgjengelige boenheter.

Kommentar fra planlegger:

Det er riktig at pkt 3.10 beskriver dette og at disse kravene ikke gjenfinnes i bestemmelsene. Dette er en feil i beskrivelsen som må fjernes. Alternativt tas krav inn igjen i bestemmelsenes pkt.3.8, jfr. faglig råd.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Det tas inn i bestemmelse 3.8 følgende tekst: «*Minimum 50 % av nye boliger skal oppføres som tilgjengelig boenhet*». *Kravet skal tilfredsstilles innenfor hvert enkelt formålsområde.*»

Parkering, parkeringsdekning inkludert HC-parkeringsplasser tilknyttet bebyggelse er beskrevet i bestemmelsene pkt. 3.5 og pkt. 5.10 (SPA). I tilknytning til friluftsområde/badestrand/strandpromenade ligger o_SPA18. Tilgjengelighet for alle til disse rekreasjonsområdene bør vektlegges. Det bør derfor vurderes om bestemmelsene også skal sikre nødvendig HC-parkering i o_SPA18.

Kommentar fra planlegger:

Det foreslås at følgende tekst tas inn i § 5.10: «*Minimum 5 % av parkeringsplassene skal tilrettelegges for bevegelsehemmede*».

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Tas inn etter siste setning (spa18)

I pkt. 3.1 i bestemmelsene står det at det sammen med byggetillatelse skal leveres en situasjonsplan. Det anbefales at situasjonsplanen også beskriver hvordan universell tilgjengelighet er ivaretatt.

Kommentar fra planlegger:

Det foreslås at etter tredje ledd i § 3.1 legges til følgende setning «*Det skal beskrives hvordan universell utforming er ivaretatt.*»

Reindrift:

Ingen merknad.

Samfunnssikkerhet:

De utfordringer som finnes er godt beskrevet i planbeskrivelsen, og gjort en god vurdering i ROSanalysen. Forslag til tiltak er fulgt opp i bestemmelsene. For øvrig ingen merknader.

41. Fylkesmannen samordnet, innspill datert 27.10.20

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 jf. Forurensningsforskriften kap. 2 og T-2/16, fremmes det **innsigelse** til planen inntil alle områder med forurenset grunn er lagt inn med hensynssone.

Kommentar fra planlegger:

Det vises til svar ang. saken i høringsinnspill nr. 40 fra fylkesmannen.

Så lenge det ikke er formelt besluttet at Namsosbanen skal tas ut av det nasjonale jernbanenettet, må det antas at trafikken på banen skal kunne gjenopptas. Dette innebærer at banestrekningen med tilhørende arealer må forbeholdes et mulig fremtidig behov for jernbane, og må derfor forvaltes som om det er aktuelt å ta banen i bruk igjen i fremtiden. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4 samt veileder om nasjonale jernbaneinteresser i arealplanleggingen kapittel 4 om jernbanens arealbehov, så fremmes det **innsigelse** til planforslaget. Slik planforslaget foreligger er jernbanens interesser ikke sikret.

Kommentar fra planlegger:

Viser til referat fra møte mellom kommunen og Bane NOR.

42. Kystverket, innspill datert 05.10.20

Vi ser ikke at reguleringen fører med seg upåregnelige eller negative konsekvenser for interesseområder som Kystverket er satt til å ivareta. Fremlagte regulering vil etter vårt syn, ivareta de gjennomgående føringene og etablerte arealbruksinteresser, som er tilført blant annet i gjennom overordnede planverk. Vi ser at reguleringsplanen har spor til gjeldende kommuneplanens arealdel for Namsos kommune, samt samfunnsplanleggingens nærmiljøprofil. Det er imidlertid slik at de fleste tiltakene er orientert om tiltak på landdelen av planen og langt mindre fokusert på sjødelen. I seg selv fører ikke dette til upåregnelige eller negative interessekonflikter på områder som kommunen og Kystverket er satt til å ivareta, men det kan føre til manglende eller mangelfulle styringsverktøy for tiltak som kan aktualiseres i sjøsonen.

Planens sjøområde er foreslått benyttet til hovedformål Bruk og vern av sjø og vassdrag med særformål Havneområde i sjø, Småbåthavn, Friluftsområde, Badeområde og Kombinerte formål i sjø og vassdrag. For selve strandsonen er det mellom annet avsatt areal til Gang og sykkelveg, Bolig, forretning og Kontor, Havn, Badeplass, Blågrønnstruktur, Friluftsområde, Havnelager og Kombinerte formål for industri/lager. Det er et inkluderende regelsett for sjøområdet og tilhørende strandsone.

Vi ønsker samtidig å minne om at det for eventuelle tiltak i sjø kreves særlig tillatelse etter havne- og farvannsloven, herunder utfyllinger og anleggsetableringer i sjø. Det vil kunne stilles særkrav til både forundersøkelser i forbindelse med gjennomføring av tiltak og settes særkrav til arealbruk i etterkant av gjennomført tiltak. Søknader av denne type og karakter i sjøområdet, vil måtte behandles og godkjennes av kommunen både etter havne- og farvannsloven, samt etter plan- og bygningsloven.

Vi ber også om at man vurderer å etablere byggeavstand til sjøkanten i det kombinerte arealet for Industri/lager (BIL), der man etter reguleringsbestemmelsene har åpnet for etablering helt ut i formålsgrensen. I et sikkerhetsperspektiv med vurderinger omkring påkjørsel fra båt, vil man kunne vurdere eventuelle risikomoment til landinstallasjoner og eventuelle krav om minimumsavstand til sjøkant.

Kommentar fra planlegger:

Det er i plankart angitt en byggegrense på ca. 7-12 meter fra vannkant.

Vi oppfatter med dette planframlegget å være gjennomførbart med den arealarrondering, rekkefølge og tilhørende bestemmelser som det legges opp til i forslaget.

Utover dette har vi ingen andre kommentarer til fremlagt områderegulering for Namsos sentrum, sjøfronten og østre byområde. Planen med bestemmelser kan for vår del egengodkjennes som forelagt.

43. NVE, innspill datert 15.09.20

I ROS-analysen står det at ved fremtidige detaljreguleringsplaner, byggesaker og tiltak innenfor planområdet vil en måtte se nærmere på geotekniske forhold. Det er viktig at kommunen i forbindelse med senere detaljregulering følger opp at flom-, erosjons- og skredfare blir identifisert, kartlagt, vurdert og i nødvendig grad innarbeidet i plankartet med hensynssoner og bestemmelser. Det bør vurderes å ta inn bestemmelser om dette i områdereguleringsplanen.

Kommentar fra planlegger:

Det er i § 3.7 angitt slike krav for skredfare/geoteknikk. Vurdering av evt. fare for flom og erosjon er naturlige tema for framtidige detaljreguleringsplaner i området. En forutsetter at dette følges opp gjennom framtidige detaljreguleringsplaner uten at det er nødvendig at dette angis spesifikt i bestemmelsene.

Vi forutsetter, uavhengig av bestemmelse § 3.7, at geoteknisk vurdering også foreligger før det settes i gang tiltak for nybygg og større bygg, og dersom det skal gjøres tiltak som krever utfylling eller graving i sjø. Vurderingene må gjøres av geoteknisk fagkyndig personell. Den geotekniske vurderingen må være av en slik kvalitet at den tilfredsstiller kravene i TEK17, kap. 7 og plan- og bygningsloven § 28-1 om sikker byggegrunn mot naturfare.

Det er i planforslaget satt krav om høyde på 1. etasje gulv på minimum kote +3,2 (NN2000). Dette er 20-30 cm over 200-årsflom, jfr. NVE 16/2007 og 50 cm over 200-års stormflo, jfr. DSB Havnivåstigning og stormflo. Forslagsstiller skriver i planforslaget at en med dette har en viss buffer med tanke på at bølgepåvirkning ikke er inkludert i tallene for stormflo. Klimaet er i endring, og grunnet stigende temperaturer vil nedbøren i økende grad komme i form av regn, noe som vil innebære flere, hyppigere og kraftigere flommer, samt økt fare for visse typer skred. NVE er, ut fra den kunnskap som foreligger i dag, enig i at 1. etasje gulv bør ligge på minimum kote +3,2. Vi minner imidlertid om at NVEs flomsonekart fra 2007 ikke inkluderer klimapåslag. Det må derfor, så langt det lar seg gjøre, tas høyde for dette ved gjennomføring av tiltak. Ved eventuell gjenåpning av Steinsbekken er det viktig at vassdraget dimensjoneres for 200-årsflom.

Kommentar fra planlegger:

Det kan vurderes følgende tillegg etter siste setning i § 6.3: «*Ved evt. åpning av Steinsbekken skal vassdraget dimensjoneres for 200-årsflom.*»

Endring etter gjennomgang med kommunen:
Tas inn i bestemmelsene.

Hyppigere episoder med ekstremnedbør vil føre til økte skader fra overvann og større utfordringer med overvannshåndteringen. Det forutsettes at det gjøres en vurdering av hvordan overvannshåndtering innenfor planområdet tenkes løst, herunder å vurdere om det er behov for lokale klimatilpasningstiltak (oppsamling, infiltrasjon, fordrøyning og sikker bortledning av overvann på overflaten). Det anbefales å ta inn bestemmelser som sikrer dette juridisk i reguleringsplanen.

Kommentar fra planlegger:
Det er angitt slike krav i § 3.11.2.

I bestemmelsene punkt 3.11.2 stilles det krav om at alle detaljreguleringsplanforslag bl.a. skal vurdere kapasitet i eksisterende ledningsnett, vurdere behov for lokal overvannshåndtering og vurdering av flomveger. For noen områder er det stilt krav om vannfordrøyende «grønne» tak. Det er positivt at det stilles krav i forbindelse med senere detaljreguleringsplaner om dokumentasjon på hvordan overvannshåndtering tenkes løst. Forslaget for Jernbaneparken anses også positivt, da det her foreslås å gjenåpne Steinsbekken, samt kombinere dette med å etablere et kunstig vannspeil for å fange opp/fordrøye overvann gjennom området. En gjenåpning av Steinsbekken anses i utgangspunktet positivt for de allmenne interessene, bl.a. kan bekken ha stor verdi for de biologiske prosessene og for naturopplevelsen i nærmiljøet. Det er samtidig viktig å være klar over eventuelle utfordringer som følger med bekkeåpning, f.eks. at vannet kan forsvinne i grunnen (ref. Ilabekken i Trondheim), kvikkleire i grunnen m.m.

Kommentar fra planlegger:
En vil måtte forholde seg til § 3.7 ved åpning av Steinsbekken.

44. Statens vegvesen, innspill datert 28.10.20

Det er et omfattende og gjennomarbeid forslag som er lagt ut til offentlig ettersyn. For Statens vegvesen er trafiksikkerhet det viktigste. Det er i planforslaget mange gode forslag som vil bedre trafiksikkerheten.

Vi ser det som positivt med økt tilgjengelighet for myke trafikanter gjennom flere fortau, samt og gang- og sykkelveger. Noen av disse skal knyttes opp mot forbindelse langs Klingavegen. Sammenknytning av strandpromenaden ved Vestre havn mot Verftsgata/sentrum som bedrer framkommeligheten. Videre er forlengelse av strandpromenaden fra nytt kollektivt transportsenter (båt/buss/taxi) og frem til bukta ved fjernvarmeanlegget, et tilsvarende godt plangrep. Dette er også positivt i forhold til et folkehelseperspektiv. Havnegata blir enveiskjørt ved at trafikken ledes mot Verftsgata. Dette vil gi en mer oversiktlig trafiksituasjon og redusere trafikkmengden i en gate hvor det må forventes mange myke trafikanter. Det vil også være en forbedring i krysset fv. 769/Havnegata. Stenging av Abel Meyers gate mellom Herlaugs gate og Bråholmgata vil gi økte rettigheter for myke trafikanter i bykjernen, aksene mellom Festplassen og rådhuset vil da være forbeholdt myke trafikanter.

Det tas tak i parkeringsproblematikken med forslag om etablering av parkeringshus og parkeringskjellere. Når det gjelder bygging av parkeringshus, bør kommunen være mer forutsigbar med hensyn til når til bygging skal skje. Vårt faglige råd er at bygging av parkeringshus bør være et rekkefølgekrav i forbindelse med oppfølgende detaljplaner. Det er viktig at det er stilt krav i bestemmelse om at BSU1-BSU14 skal ha oppfylt parkering for bolig i parkeringskjeller. Dette gjelder også for parkeringskjeller for områdene SPH2, SPH3 og SPH 4.

Kommentar fra planlegger:

Dette er et godt faglig råd som må diskuteres med kommunen. Parkeringshus bør være på plass når behovet melder seg, dvs. når det er mangel på parkeringsplasser i bykjernen. Ved bygging av parkeringshus SPH1 er det forutsatt at veg SV23 – SV28 og SV31 er gjennomført eller sikret gjennomført (jfr. § 2.2.2). Parkeringshus vil bidra til at flere går til jobb inn til bykjernen. Kanskje bør parkeringshus komme som en følge av riving av Rondo og gjenåpning av Carl Gulbransons gate (etablering av SV11, SV12, SV20 og SV21), ettersom dette innebærer tap av parkeringsplasser.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Uendret

Det legges opp til reduksjon av tungtrafikk gjennom bykjernen. Et tiltak for å oppnå dette, er at deler av Pinavegen stenges. Imidlertid legges det i planforslaget opp til at Sandgata og Namsegata forlenges. Det kan føre til økt trafikk via Fjordgata og Verftsgata til Orientkrysset. Det kan være behageligere å kjøre der, istedenfor å kjøre fv. 769, for dermed å unngå tre rundkjøringer. Dette vil kunne skje både i nordgående og sørgående retning. Tilsvarende for tungbiltrafikk som leverer varer på Østre og velger å kjøre via Sandgata, Klingavegen, Verftsgata til fv. 769, dersom videre transport til Ytre Namdal. Det er i saksutredningen pekt på fare for at det kan oppstå kø om ettermiddagen i Sandgata på grunn av biler som ikke kommer ut på fv. 769. Ombygging av krysset til rundkjøring er lite aktuelt. Det vil i så fall være nødvendig å rive bygninger.

Tiltak for å begrense tungbiltrafikk gjennom sentrum er ikke en del av planforslaget. Dette skal sees på gjennom ulike trafiksikkerhetstiltak, eksempelvis opphøyde gangfelt, opphøyde kryss osv. Kommunen mener at det ved ulike trafiksikkerhetstiltak vil skapes oversiktlige trafikkforhold. Selv om intensjonen er den beste, mener vi at dette ikke er tilstrekkelig. Økt trafikk vil kunne føre til uønskede situasjoner. Det vil bli flere konfliktpunkt, blant annet i kryss Verftsgata og Havnegata, som er forslått enveiskjørt til Verftsgata.

I området ved Namsos storsenter vil det være mye kryssende trafikk både av biler og gående. Det er i dag parkering langs deler av Namsos storsenter mot Verftsgata. Mye av det positive som det i planen legges opp til, kan bli forringet ved økt trafikk av både tunge og lette biler. Folk tar den korteste vegen, selv om det er tilrettelagte løsninger. Det gjelder både bilister og fotgjengere. Vi mener at det bør tas en planfagligfaglig vurdering for å unngå økt gjennomgangstrafikk i Fjordgata og Verftsgata. En mulig løsning kan være å ikke sammenkoble gateløp på Østre byområde til Sandgata. Vårt faglige råd er det må sees på gatestrukturen og øvrige virkemidler for å unngå gjennomgangstrafikk, fortrinnsvis tungtrafikk, via Østre byområde til Fjordgata, Verftsgata og frem til Orientkrysset.

Kommentar fra planlegger:

En ryddig og oversiktig gatestruktur med utstrakt bruk av kantstein, innsnevring av kjørebane, innsnevring av kryssområder og med opphøyde kryssområder/gangfelt i bykjernen mener planlegger er gode trafiksikkerhetstiltak som også bidrar til reduksjon av tungtrafikk og biltrafikk gjennom sentrum. Reduksjon vil forsterkes jo flere slike tiltak som blir iverksatt. Planlegger mener at så lenge kommunen følger opp planen gjennom tilstrekkelige tiltak så vil trafiksikkerheten bli ivaretatt og andel tung trafikk og gjennomgangstrafikk avta i sentrum.

45. NTNU, innspill datert 23.10.20 Trøndelag fylkeskommune, innspill datert 03.11.20

Vi anser at utbedring av VHS1 til formål for hurtigbåt og mulige flytebrygger i VHS2 ikke vil medføre stor fare for konflikt med kulturminner under vann, dette ettersom inngrepene vil være av mindre karakter, i allerede utfylte områder eller rett utenfor slike hvor potensialet ikke anses som høyt.

NTNU Vitenskapsmuseet gjennomførte marinarkeologiske dykkerundersøkelser i deler av det østlige området av VHS2 i 1996 uten at det ble påtruffet kulturminner vernet av kml §14.

Det er fire områder som reguleres til 5.6 Havn; SHA1, SHA2, SHA3 og SHA4. SHA1 er avsatt til ordinær havnedrift, mens SHA2 og SHA3 er offentlige områder. Alle fire områdene har det til felles at det er eksisterende kaifronter her i dag som er tilsvarende de omsøkte, slik at det ikke planlegges særlig endring, og dermed vurderes ikke faren for konflikt med kulturminner å være tilstede.

Område VS1 reguleres til 7.2 Småbåthavn. Innenfor arealet tillates det etablert småbåthavn med flytebrygger, utligger og tilhørende utstyr/anlegg. Arealet er forbeholdt gjesteparkering/gjestemarina. Arealet er offentlig. NTNU Vitenskapsmuseet undersøkte området i 1996, og det ble ikke påtruffet kulturminner under vann.

Område VB reguleres til 7.4 Badeområde. Innenfor arealet tillates etablert badeplass/bystrand til bruk for allmennheten. NTNU Vitenskapsmuseet undersøkte området i 1996, og det ble ikke påtruffet kulturminner under vann.

Område VFS1 reguleres til 7.5 Friluftsområde/småbåthavn. Arealet omfatter kombinert formål friluftsområde og småbåthavn. Innenfor arealet tillates det etablert småbåthavn med flytebrygger, utligger og tilhørende utstyr/anlegg, forbeholdt gjesteparkering/gjestemarina. Det eksisterer småbåtanlegg i dag, og vi anser ikke at ny regulering vil medføre økt fare for konflikt med kulturminner under vann.

Områdene VFR1 og VFR2 reguleres til 7.3 Friluftsområde. Arealet omfatter friluftsområde i sjø til bruk for allmennheten. Innenfor arealet tillates det tilrettelagt for ulike typer friluftaktiviteter og vannsport, og etablering av tilhørende utstyr og anlegg. VFR1 ligger på land, og VFR2 omfattes delvis av eksisterende kaifront. Deler av området som foreslås til VFR2 ble undersøkt av NTNU Vitenskapsmuseet i 1996 uten at det ble påtruffet kulturminner under vann.

Som det fremgår av gjennomgangen av de sjøarealene som gis formål gjennom reguleringsplanen, anser ikke NTNU Vitenskapsmuseet at noen av dem utgjør en stor fare for konflikt med kulturminner under vann. Vi gjennomførte en marinarkeologisk undersøkelse av deler av det østlige området i 1996 uten at det ble registrert kulturminner vernet iht kml §14. Området er også preget av at det i det store og hele er utfylte masser, som allerede har ødelagt/skjult eventuelle kulturminner. Vi har ikke fått innrapportert, eller kjenner til at det finnes konkrete påviste kulturminner under vann innenfor planområdet. Dette betyr ikke at de ikke eksisterer, kun at det ikke er kjent. Vi anser det ikke nødvendig at det gjennomføres marinarkeologiske undersøkelser i forbindelse med planen, men vurderer det slik at det vil være tilstrekkelig med å vise til meldeplikten.

Vi har dermed ingen anmerkninger til reguleringsplanen slik den foreligger, utover å vise til meldeplikten. Dette innebærer at dersom det under arbeidet oppdages kulturhistorisk materiale under vann som kan være vernet eller fredet etter loven (keramikk, glass, vrakdel, etc eldre enn 100 år), må arbeidet straks stanses og NTNU Vitenskapsmuseet eller Trøndelag fylkeskommune varsles omgående, jfr. kml §14 tredje ledd. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidene om dette, men står også selv ansvarlig for at det blir overholdt.

Vi ber derfor om at følgende blir tatt med i reguleringsbestemmelsene: «Dersom det under arbeid i planområdet påtreffes kulturminner under vann vernet iht. kml §14 eller §4, skal arbeidet straks stanses, og NTNU Vitenskapsmuseet eller Trøndelag fylkeskommune varsles omgående, og avtale må foreligge før arbeidet kan fortsettes».

Kommentar fra planlegger:

Det foreslås at følgende tekst tas inn i § 3.6.1: «Dersom det under arbeid i planområdet påtreffes kulturminner under vann vernet iht. kml §14 eller §4, skal arbeidet straks stanses, og NTNU Vitenskapsmuseet eller Trøndelag fylkeskommune varsles omgående, og avtale må foreligge før arbeidet kan fortsettes».

46. Trøndelag fylkeskommune, vedtak

Fylkesutvalget 2019-2023 sitt vedtak:

1. Trøndelag fylkeskommune mener Namsos kommune har gjort en god jobb med både planinnhold og prosess og vil slik slutte seg til planforslaget.
2. Trøndelag fylkeskommune støtter kommunens ønske om at den gamle jernbanetraseen inn mot sentrum kan omdisponeres til byutvikling i tråd med planforslaget. Dette er helt avgjørende for å få en god og sammenhengende sentrumsplan og et velfungerende og attraktivt sentrum
3. Fylkeskommunen har ingen innsigelser til planen, men har en rekke faglige råd til planarbeidet. Disse framgår av fylkesrådmannens saksframlegg. Saksframlegget blir dermed en del av fylkeskommunens uttalelse i saken.

Kommentar fra planlegger:

Gode og konstruktive tilbakemeldinger og innspill fra fylkeskommunen. Innspill er angitt i høringsuttalelse nr. 47.

47. Trøndelag fylkeskommune saksfremstilling med faglige råd datert 03.11.20

Trøndelag fylkeskommune mener Namsos kommune har gjort en god jobb med både planinnhold og prosess og vil slik slutte seg til planforslaget.

Trøndelag fylkeskommune støtter kommunens ønske om at den gamle jernbanetraseen inn mot sentrum kan omdisponeres til byutvikling i tråd med planforslaget. Dette er helt avgjørende for å få en god og sammenhengende sentrumsplan og et velfungerende og attraktivt sentrum.

Fylkeskommunen har ingen innsigelser til planen, men har en rekke faglige råd til planarbeidet. Disse framgår av fylkesrådmannens saksframlegg. Saksframlegget blir dermed en del av fylkeskommunens uttalelse i saken.

Denne områdeplanen er en stor og viktig plan for utvikling av Namsos sentrum og har slik betydelig regional interesse. Fylkesrådmannen mener kommunen har gjort en omfattende og god jobb med både innhold og prosess. Slik anbefaler fylkesrådmannen planen, men har også en del råd om hvordan planen kan gjøres enda bedre.

Overordnet grep, faglige råd:

Punkt 1.1. i planbestemmelsene bør være enda tydeligere på intensjonen i planen og hva det er viktig å holde fast på. Dette vil være nyttig i framtidig behandling av enkeltsaker og vil kunne tjene som en «bruksanvisning» for planen. Fylkeskommunen kan gjerne bidra i utformingen av disse punktene.

Kommentar fra planlegger:

Planlegger mener det er fornuftig å ta imot bidrag fra fylkeskommunen på dette punktet dersom dette kan bidra til at planen kan bli enklere å forholde seg til.

Endring etter gjennomgang med kommunen:
Ønsker innspill fra fylkeskommunen vedrørende dette.

Forslag, Hagerup:

Planen omfatter størstedelen av Namsos sentrum, sjøfronten og deler av østre byområde. Hensikten med planen er å legge til rette for en byutvikling som tar hensyn til og bygger videre på kvalitetene til «gjenreisningsbyen Namsos». Slik peker planen på verneverdier, men også på muligheter for byomforming og en sentrumsutvikling østover ved utvidelse av det historiske kvartalsmønsteret. Planen skal også sikre nye park- og friluftsområder, bystrand og nytt kollektivt transportsenter. Det er videre et mål å legge bedre til rette for gang- og sykkeltrafikk.

Ny tekst som skal erstatte tekst i punkt 1.:

Reguleringsplanen er en områdeplan og omfatter størstedelen av Namsos sentrum, sjøfronten og deler av østre byområde. Hensikten med planen er å legge til rette for en byutvikling som tar hensyn til og bygger videre på kvalitetene til «gjenreisningsbyen Namsos». Slik peker planen på verneverdier, men også på muligheter for byomforming og en sentrumsutvikling østover ved utvidelse av det historiske kvartalsmønsteret. Planen skal også sikre nye park- og friluftsområder, bystrand og nytt kollektivt transportsenter. Det er videre et mål å legge bedre til rette for gang- og sykkeltrafikk.

Gjenreisningsbyen, faglige råd

Første avsnitt i bestemmelsen pkt. 8.3.2. er uklart: «Bygning etablert før 1962 tillates ikke revet. Unntak for denne bestemmelsen gjelder Carl Gulbrandsens gate 15A/B og Havnegata 14. Der de samfunnsmessige fordelene ved rivning etter nærmere vurdering viser seg større enn bevaringsverdiene, kan rivning tillates.» Det er uklart om siste setning gjelder all bebyggelse før 1962 eller bare de to nevnte bygningene. Det er dessuten naturlig at rivning gis en forsvarlig behandling og at fylkeskommunen som regional kulturminnemyndighet involveres ved rivningssaker innen bevaringsområdet. Derfor bør bestemmelsen understreke at avvik fra planen bør behandles som dispensasjon. Fylkesrådmannen foreslår følgende endret tekst: Med unntak av Carl Gulbrandsens gate 15A/B og Havnegata 14, tillates ikke rivning av bygninger fra før 1962. Der de samfunnsmessige fordelene ved rivning etter nærmere vurdering viser seg større enn bevaringsverdiene, kan rivning likevel tillates gjennom dispensasjon fra planen.

Kommentar fra planlegger:

Foreslår at første avsnitt § 8.3.2 endres i tråd med forslag: «Med unntak av Carl Gulbrandsens gate 15A/B og Havnegata 14, tillates ikke rivning av bygninger etablert før 1962. Der de samfunnsmessige fordelene ved rivning etter nærmere vurdering viser seg større enn bevaringsverdiene, kan rivning likevel tillates gjennom dispensasjon fra planen.»

I pkt. 8.3.2. er det referert til at alle tiltak skal ha et «minimalistisk og urbant formspråk». Som bestemmelse bør det presiseres mer konkret hva som ligger i dette.

Kommentar fra planlegger:

Dersom dette skal utdypes, foreslår vi at setning endres til følgende: «Alle nye tiltak skal tilpasses stedets karakter og ha et minimalistisk og urbant formspråk som angitt i detaljer for gjenreisningsarkitekturen nedenfor.»

I pkt. 3.3.1 tillates balkonger som krager inntil 2,0 meter ut fra vegglivet. Mot gata er dette relativt mye, og mer enn de fleste eksisterende balkonger. Det bør vurderes om det kan differensieres i f.eks. 1,5 meter mot gata og 2,5 meter mot bakgård.

Kommentar fra planlegger:
Krav diskuteres med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:
Endres i tråd med innspill til 1,5m mot gata og 2,5m mot bakgård. Siste setning i 3.3.1 endres til:
«Balkonger med minimum 3,5 m fri klaring fra terrenget tillates å krage inntil 1,5 m ut over byggegrense på inntil 50 % av fasaden og inntil 2,5 meter mot bakgård»

I pkt. 3.2 første avsnitt er det referert til feil bestemmelse. Riktig referanse skal antagelig være 8.3.

Kommentar fra planlegger:
Dette er en redigeringsfeil. I pkt 3.2 skal det refereres til 8.3, i tråd med faglig råd.

Det er bra at bestemmelsene legger opp til mye bruk av tre i de nye bydelene, men det bør understrekes enda tydeligere at dette ikke nødvendigvis gjelder gjenreisningsbyen, som i stor grad er preget av murbygninger.

Kommentar fra planlegger:
I pkt. 3.2 er det angitt at for områdene BS11, BSV1, BS16 og BSU1 – BSU5 skal det styrende fasadematerialet være av tre og at moderne trearkitektur skal være det bærende prinsipp med et moderne, urbant uttrykk. Planlegger mener at det her kommer tydelig fram hvilke områder dette gjelder.

Bestemmelsene for BS22 og BS23 i pkt 4.13 bør flyttes til pkt 4.3. Utforming av ny bebyggelse bør skje med god tilpasning til byen for øvrig; dette gjelder spesielt BS22.

Kommentar fra planlegger:
Dette er en redigeringsfeil i bestemmelsene som er bra at er blitt avdekket. Pkt. 4.13.1 og 4.13.2 flyttes inn under pkt. 4.3. Utforming mener vi er ivaretatt gjennom bestemmelsene i 8.3.2, ettersom bygningene ligger innenfor hensynssone H570.

Det er positivt at samfunnshuset helt eller delvis bevares som vist i planen. Det kan med fordel formuleres krav i bestemmelsene om utredning av grunnforhold og et eventuelt skadeomfang før kommunen fatter en endelig beslutning i saken.

Kommentar fra planlegger:
I 8.3.2 er det referert til at ved spørsmål om evt. rivning skal en vurdere de samfunnsmessige fordelene opp mot bevaringsverdiene. Her kan det komme opp tema som f.eks. grunnforhold og skadeomfang, men også andre tema kan være aktuelle. Dersom kommunen ønsker det kan det utdypes hvilke tema som kan være aktuelle i en slik vurdering.

Endring etter gjennomgang med kommunen:
Det er ikke behov for en utdypning av hvilke tema som kan være aktuelle når det gjelder «samfunnsmessige fordeler».

Fylkesveger og trafikk, faglige råd:

Kryss mellom Fv 769 og Sandgata bør strammes opp og gis en detaljløsning som forbedrer trafikksikkerheten, spesielt for gående og syklister.

Kommentar fra planlegger:

Planlegger mener dette er et godt og viktig poeng som en bør se nærmere på. Planlegger mener dette bør ses på uavhengig av områdeplanen.

Det kan ses på muligheter for å gjøre gjennomkjøring til sentrum via Sandgata litt mindre attraktivt. Virkemidler her kan være detaljutforming av Sandgata helt i sør, hvor den også vil krysse viktige gang- og sykkelåre som er adkomst til nye grøntområder på det gamle jernbanesporet.

Kommentar fra planlegger:

Planlegger er enig i at en må se på trafikksikkerhetstiltak som reduserer fart og som gjør gjennomkjøring gjennom sentrum mindre attraktivt, spesielt for tung trafikk. Og det er spesielt viktig å gjøre gjennomkjøring via Sandgata mindre attraktivt, både for å redusere trafikk i kryss mot fv769 og for å ivareta trafikksikkerhet ved krysningspunktet med sykkelvegen o_GP15.

Fylkesrådmannen stiller spørsmål om BFK10 er en god og attraktiv plassering av boligblokker, i gul støysone tett opptil en trafikkert fylkesveg, med et stykke til sentrum og uten god sjøkontakt. Det bør vurderes om plassering av boligblokker ved dette krysset er en god nok løsning ut fra støy og bokvalitet. Det kan ikke påregnes at fylkeskommunen gjør støytiltak dersom det plasseres boliger her.

Kommentar fra planlegger:

Har forståelse for spørsmålsstillingen. Temaet må diskuteres med kommunen.

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Formålet videreføres, spørsmål om evt. boliger avklares i etterfølgende detaljreguleringsplan.

Jernbanen, faglige råd:

Fylkesrådmannen vil foreslå at fylkeskommunen støtter kommunens ønske om at den gamle banetraseen inn mot sentrum kan omdisponeres til byutvikling i tråd med planforslaget. Dette er helt avgjørende for å få en god og sammenhengende sentrumsplan og et velfungerende og attraktivt sentrum.

Sentrumsutvidelse mot øst med nye kvartaler, faglige råd:

Kommunen ønsker å kunne tillate forbindelse over bakkeplan mellom kvartalene, noe i retning av det som er på St. Olavs hospital i Trondheim. Dette er nok tenkt som glassbruer over gatene i tredje etasje, men i plankart og bestemmelser gis det mulighet for sammenhengende bebyggelse over hele gater. I så fall ville dette medført at gatene kan framstå som mørke «tuneller» og slik motvirke planens hovedgrep om å utvide gjenreisningsbyens kvadratur. Dette er neppe tiltenkt, selv om planen åpner for det det.

Det tilrås at plankart og bestemmelser justeres slik at det kun åpnes for passasjer over gatenivå, f.eks. i max 4 meters bredde og i glass, og ikke sammenhengende bebyggelse.

Kommentar fra planlegger:

Planlegger er enig i faglig råd og foreslår følgende tillegg i bestemmelse 4.3 og 4.13, etter setning vedrørende bebyggelse i vertikalnivå 3: «*For disse områdene tillates det passasjer over gatenivå i maksimalt fire meters bredde. Fasade skal i all hovedsak bestå av glass.*»

Nytt kollektivt transportsenter, faglige råd:

Planen foreslår å flytte dagens senter ca 200 meter lenger mot øst, inn i vika. Slik vil man få bedre plass, mer sentral beliggenhet i forhold til de nye bydelene og ikke minst en mindre værutsatt plass for passasjerbåtene. AtB støtter forslaget i uttalelse av 22.10.2020. Fylkesrådmannen støtter i likhet med AtB dette grepet. Det er viktig at senteret får en detaljutforming som gjør at den ikke framstår som en stor, forblåst plass. Aktuelle tiltak her kan være å bruke vegetasjon og servicebygninger bevisst for å få gode og attraktive byrom.

Kommentar fra planlegger:

Her er det krav om detaljregulering. Er enig i at det er svært viktig å få til gode og attraktive byrom ettersom tomte har svært sentral beliggenhet i sentrum. Dette må følges opp i detaljreguleringen.

Lekeareal:

Planforslaget åpner for lekeareal på tak. Dette for å tilfredsstillere krav til uteareal. Erfaringsmessig er ikke dette en fullgod løsning da det ikke gir spesielt barn og unge like gode naturlige muligheter for å treffe hverandre som på arealer på bakken. Hvis det er gode utearealer i nærheten av boligen, kan deler av behovet for uteareal eventuelt dekkes ved henvisning til nærliggende arealer egnet til lek og opphold. Dette er praktisert i en del byer.

Kommentar fra planlegger:

Foreslår at følgende tekst tilføyes i pkt. 3.4, etter første setning i andre ledd: «*Dersom det er gode utearealer i nærheten av boligen, kan inntil 50 % av MUA dekkes ved henvisning til nærliggende arealer egnet til lek og opphold.*»

Bruk av førsteetasje:

En utfordring i de fleste byer er å finne god bruk av førsteetasje i bygningene. Ideelt sett burde det være butikker og andre publikumsarealer her, men det er som regel vanskelig å finne nok leietagere. Slik kan det være nødvendig å tillate boliger i første etasjer i visse deler av byene. Dette gjelder også Namsos, hvor planen aksepterer boliger på første plan i en del kvartaler. Hvis det da settes krav om noe større etasjehøyde i første etasje, gir det en mer fleksibel løsning ved at boligene kan endres til næringsareal dersom det er ønske om det i framtiden. Dette er ikke urealistisk; på 1970-tallet var de en omfattende bruksendring fra bolig til kontor; akkurat nå går utviklingen i motsatt retning.

Kommentar fra planlegger:

Dette kan være et trekk som må diskuteres med kommunen. Krav om høyde i forretninger er større jo større arealet er, og om kravet til etasjehøyde er over tre meter vil dette være lite hensiktsmessig i forhold til oppvarmingsbehov i en bolig. Det vil derfor være vanskelig å sette likelydende krav for alle arealer i sentrum (BS- og BSU-arealer).

Endring etter gjennomgang med kommunen:

Ny tekst i 4.3 og 4.15, etter siste setning tredje ledd: «*Ved eventuell boligbygging i 1.etasje skal bygget planlegges for mulig framtidig næringsvirksomhet.*»

Arkeologi:

Når det gjelder automatisk fredede kulturminner, regnes området som avklart, også når det gjelder kulturminner under vann. Slik viser fylkesrådmannen til den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter lov om kulturminner om kulturminner. Fylkesrådmannen foreslår at det tas med følgende bestemmelse: «*Dersom det under arbeid i planområdet påtreffes kulturminner under vann (vernet iht kml §14 eller §4) eller mulige automatisk fredede kulturminner på land, skal arbeidet straks stanses, og NTNU Vitenskapsmuseet / Trøndelag fylkeskommune varsles omgående, og avtale må foreligge før arbeidet kan fortsette.*»

Kommentar fra planlegger:

Det foreslås at følgende tekst tas inn i § 3.6.1: «*Dersom det under arbeid i planområdet påtreffes kulturminner under vann vernet iht. kml §14 eller §4, skal arbeidet straks stanses, og NTNU Vitenskapsmuseet eller Trøndelag fylkeskommune varsles omgående, og avtale må foreligge før arbeidet kan fortsettes.*»