Namsos kommune
Nåavmesjenjaelmien tjïelte

REGULERINGSPLAN NAMSOS SENTRUM

PLANBESKRIVELSE

Forslagsstiller: Namsos kommune
Kommune: Namsos
Rådgiver: Trønderplan, Jonark, HD plan og arkitektur
Dato: 27.04.20

Trønderplan
Rådgivende ingeniører MRIF

jonark

HD
plan & arkitektur

Rapportnavn:	Planbeskrivelse, reguleringsplan «Namsos sentrum»
Prosjektnummer:	201779
PlanID:	1703267
Forslagsstiller:	Namsos kommune
Oppdragsgiver:	Namsos kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Elin Skage Knappe, Kjeld-Erik Sandbakken, Roger Nilsen
Rådgiver:	Trønderplan, Jonark, HD-arkitektur
Rådgivers oppdragsleder:	Jan Ola Ertsås
Rådgivers saksbehandler:	Erlend Gystad, Jon A Olsen, Carl Danielsen

Innhold

1. INNLEDNING 4

1.1 FORMÅL MED PLANARBEIDET 4
1.2 PLANPROGRAM 4
1.3 VURDERING OPP MOT KONSEKVENSUTREDNINGSFORSKRIFTEN 4

2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET 5

2.1 OMRÅDETS BELIGGENHET 5
2.2 DAGENS AREALBRUK 5
2.3 PLANSTATUS 7
2.3.1 Kommuneplanens arealdel 7
2.3.2 Reguleringsplaner 8
2.4 PARALLELLE PROSESSER 9
2.5 LANDSKAP 10
2.6 KULTURMINNER 11
2.6.1 Bygninger 11
2.6.2 Kulturmiljø av nasjonal interesse (NB!-registeret) 12
2.7 NATURVERDIER 13
2.8 VANNMILJØ 14
2.9 LUFTKVALITET 14
2.10 GRUNNFORHOLD 15
2.11 REKREASJONSOMRÅDER OG BARNS INTERESSER 16
2.12 SAMFERDSELSANLEGG 19
2.12.1 Kjøreveger 19
2.12.2 Kollektivtrafikk 20
2.12.3 Parkering 20
2.12.4 Tung trafikk 21
2.12.5 Myke trafikanter 22
2.12.6 Trafikkulykker 22
2.12.7 Jernbane - Namsosbanen 24
2.13 TEKNISK INFRASTRUKTUR 25
2.13.1 Vannforsyning 25
2.13.2 Avløpsanlegg 25
2.13.3 Renovasjon 26
2.13.4 Strømforsyning, fiber, kabel-TV, mobildekning 26
2.13.5 Fjernvarme 26

3. BESKRIVELSE OG VIRKNING AV PLANFORSLAGET MED KONSEKVENSUTREDNING 27

3.1 PLANENS BEGRENSNING 27
3.2 OVERORDNET BESKRIVELSE 28
3.3 BYUTVIKLING I ET HISTORISK PERSPEKTIV 29
3.4 UTVIDELSE AV SENTRUM 33
3.5 FINANSIERING AV NY INFRASTRUKTUR OG GRØNNSTRUKTUR 36
3.6 AREALUTNYTTELSE OG BYGGEHØYDE 37

3.7 ESTETIKK 40
3.8 BOLIGER I SENTRUM 42
3.9 PRIVAT NÆRINGSLIV 44
3.10 OFFENTLIG VIRKSOMHET 44
3.10.1 Universitet og videregående skole 44
3.10.2 Offentlig tjenesteyting 45
3.10.3 Helse- og omsorgsinstitusjon 45
3.11 VEGANLEGG 45
3.11.1 Konsekvensutredning trafikk (sammendrag) 45
3.11.2 Utvidet kvadratur i Namsos sentrum 47
3.11.3 Kjøreveger 48
3.11.4 Tung trafikk 53
3.11.5 Parkering 54
3.11.6 Myke trafikanter 55
3.11.7 Kollektivtrafikk 56
3.12 JERNBANE 58
3.12.1 Jernbane – industrispor 58
3.12.2 Jernbanegrunn 59
3.13 GATEROM 60
3.14 PARKOMRÅDER OG GRØNNSTRUKTUR 61
3.14.1 Generelt 61
3.14.2 Eksisterende parkområder 62
3.14.3 Bystranda – nytt parkområde 62
3.14.4 Parkparseller mellom Verftsgata og sjøfronten – nytt parkområde 63
3.14.5 Jernbaneparken – nytt parkområde 65
3.14.6 Nærmiljøanlegg bak politistasjonen 65
3.14.7 Nye grønne element langs veg 66
3.15 VANN OG AVLØP, OVERVANNSHÅNDTERING 67
3.15.1 Vann og avløp 67
3.15.2 Overvannshåndtering 67
3.16 RENOVASJON 69
3.17 KULTURMINNER 70
3.18 FOLKEHELSE 71
3.19 UNIVERSELL UTFORMING 72
3.20 SJØAREALER, HAVNEOMRÅDE, GJESTEHAVN 72
3.21 NATURVERDIER 73
3.22 VANNMILJØ 74
3.23 ROS-ANALYSE 75

4. ORGANISERING, PLANPROSESS OG MEDVIRKNING 76

4.1 ORGANISERING 76
4.2 PLANPROSESS 77
4.3 MEDVIRKNING 77
4.3.1 Lokalpressen 77
4.3.2 Namsos kommune 77
4.3.3 Referansegruppe 77
4.3.4 Åpent møte 78
4.3.5 Møte med ordfører 78
4.3.6 Stormøte/workshop 78
4.3.7 Regionalt planforum 78
4.3.8 Barn- og unges medvirkning 78

5. MERKNADER 79

5.1 INNKOMNE MERKNADER OPPSTART 79

6. REFERANSER 82

7. VEDLEGG 82

1. INNLEDNING

1.1 Formål med planarbeidet

Hensikten med planen er å sikre en framtidsrettet reguleringsplan som skal legge vekt på en optimal arealutnyttelse av sentrumsområdene i Namsos. Planen omfatter deler av Namsos sentrum, sjøfronten og deler av Østre byområde.

Reguleringsplanen fremmes som en områdereguleringsplan.

1.2 Planprogram

Planen er vurdert av kommunen til å kunne ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og det er derfor stilt krav om at det skal utarbeides planprogram. Planprogram for reguleringsplanen ble vedtatt i november 2019.

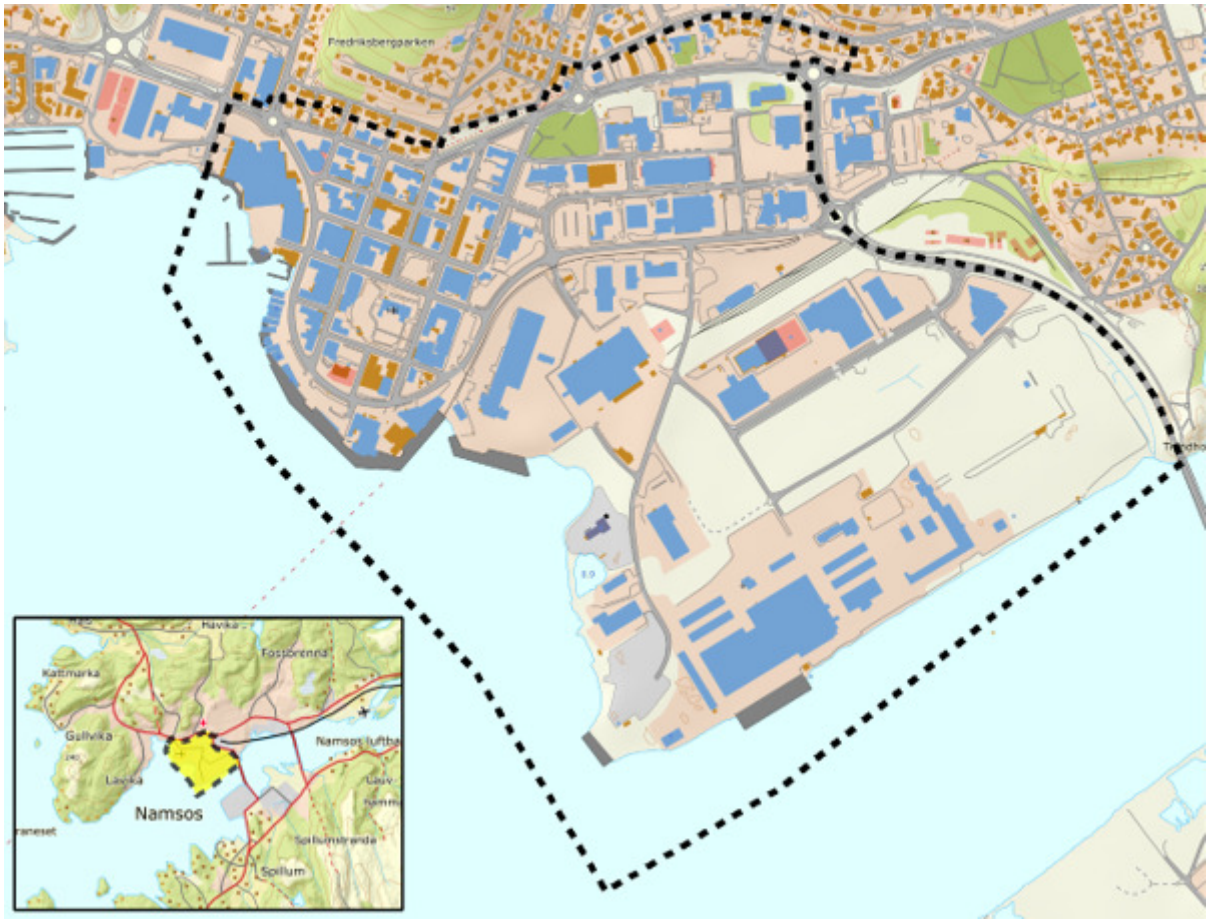
1.3 Vurdering opp mot konsekvensutredningsforskriften

Planen er vurdert opp mot Konsekvensutredningsforskriften for planer etter plan- og bygningsloven. Planen faller inn under punkt 24, (Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m2) og 25 (Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan) i vedlegg I og omfattes derfor av § 6 «planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding».

2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

2.1 Områdets beliggenhet

Planområdet omfatter området langs sjøen fra Storsentret til Kiskaia. Østre byområde til og med uregulert industriområde Moelven Van Severen.



Figur 1. *Kartutsnitt av planområdet*

2.2 Dagens arealbruk

Dagens arealbruk er beskrevet i *«Sentrumsplan for Namsos (2006)»* og er oppdelt i; bykjerne, avlastningsområde handel og Industri/lager.

Bykjerne:
Området utgjør Bråholmen og sjøfronten, inkludert Storsenteret. Innen bykjernen er det høy arealutnytting. Arealene benyttes til publikumsorientert handel og service, boliger, offentlige uterom samt nødvendige arealer til trafikk og parkering. Innenfor dette området, ved sjøfronten, er det også et kommunikasjonsknutepunkt, med hurtigbåtanløp, start/endepunkt for busstransport og drosjesentral.

Avlastningsområder handel:
Området utgjør Østre byområde (utenom Van severen). Området brukes i dag til handel og service med stort plassbehov, offentlig tjenesteyting, service, industri og nødvendige arealer til trafikk og parkering noen områder for boliger. Dette området inneholder også et større område med fabrikklokaler og industritomt (tidligere Nexans) der driften nå er stanset.

Arealene nord for Sverres gate og Namdalsveien (Fylkesveg 769) brukes i hovedsak til boliger.
Noe av arealene nord for Namdalsvegen er avsatt til arealer tilknyttet Sykehuset Namsos men brukes i dag i hovedsak til boligformål.

Industri/lager:
Industriområdet er i dag i hovedsak Van Severen og området rund «Kiskaia». Arealet beslaglegger i dag et stort sentrumsnært område uten at dette forringer området mellom bykjernen og industriområdet.

Figur 2. *Namsos sentrum med Namsos Storsenter i høyre bildekant, bykjernen, Nexans og Van Severen i venstre bildekant.*

Figur 3. *Østre byområde mot øst. Namsosbrua i øvre høyre bildekant, Fylkesvegen midt i bildet.*

Figur 4. *Sjøfronten sett fra sør.*

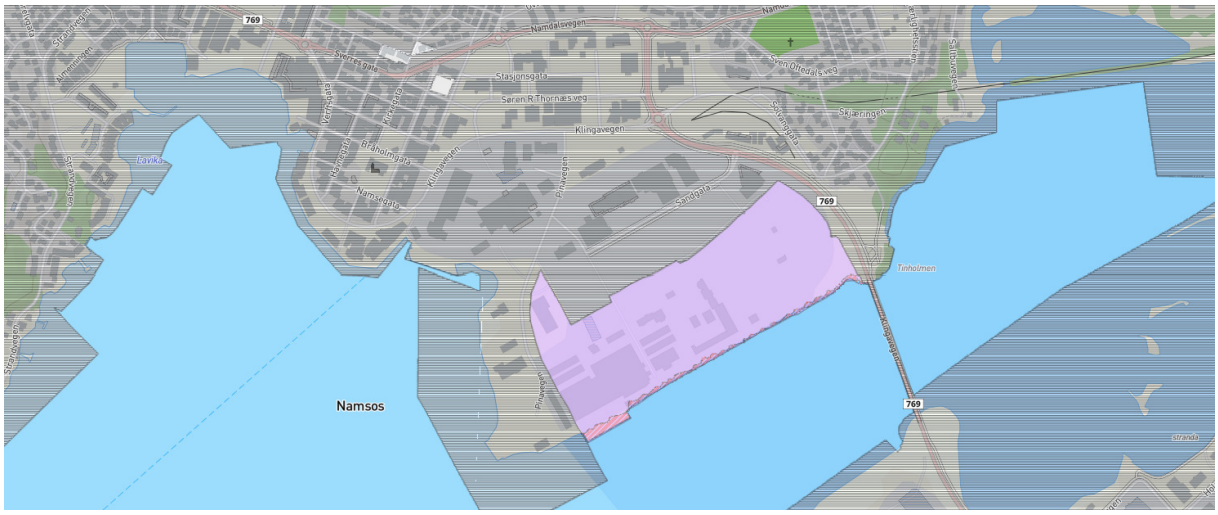
Figur 5. *Tidligere Nexans, større Industribygg/industriområde i sentrum.*

Figur 6. *Veg inn i til østre byområde, ved Otto Moe fra sørøst. Viser områder med ledige arealer.*

2.3 Planstatus

2.3.1 Kommuneplanens arealdel

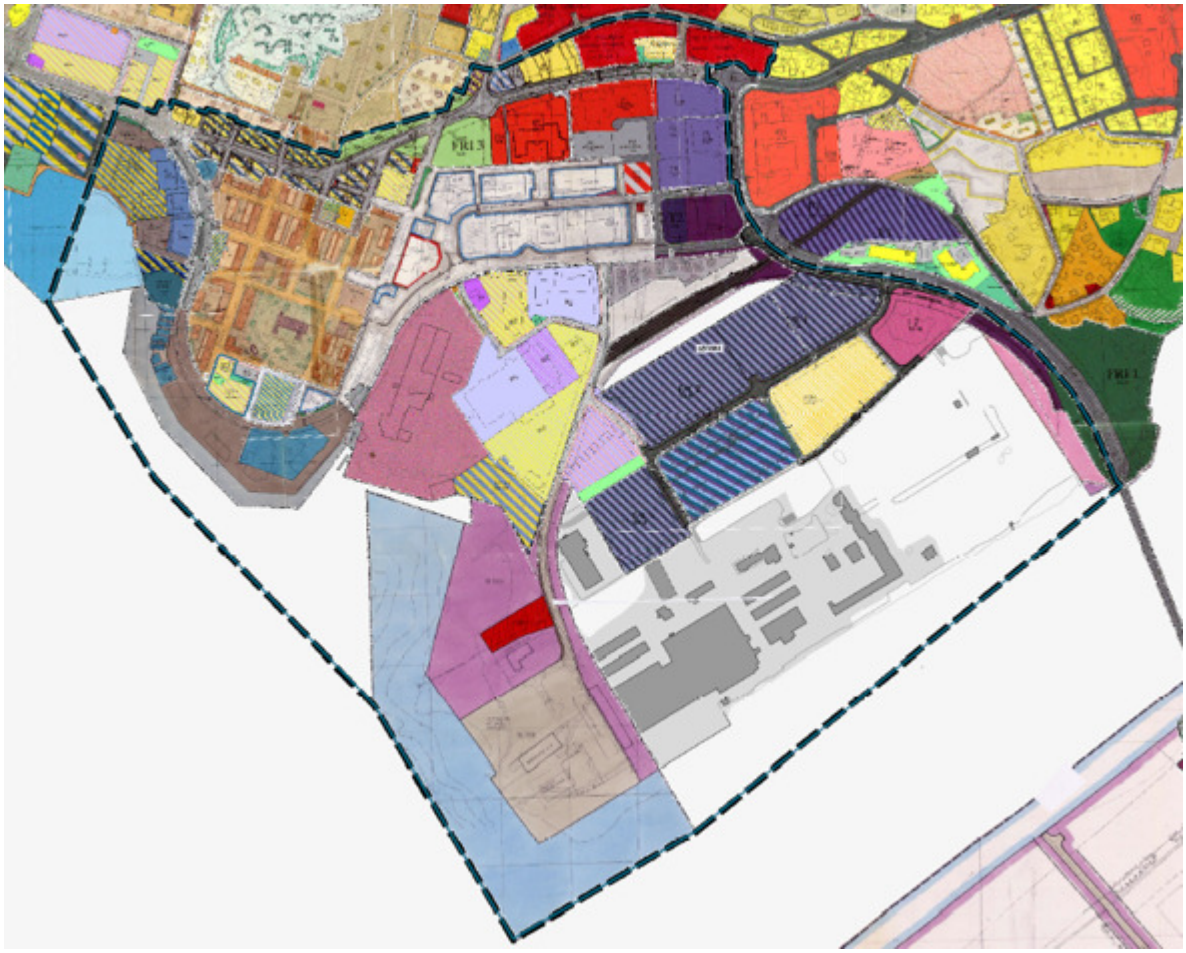
Kommuneplanens arealdel er datert 25.11.2010. Innenfor sentrumssonen er det i hovedsak angitt at reguleringsplan fortsatt skal gjelde. Unntaket er Van Severen-tomta hvor det er angitt formål «næringsbebyggelse».



Figur 7. *Kommuneplanens arealdel*

2.3.2 Reguleringsplaner

Gjeldende planer for planområdet er vist i Figur 8.



Figur 8. *Gjeldende reguleringsplaner*

Gjeldende reguleringsplaner:

- Vestre Havn, vedtatt 1986
- Vestre havn, Verftsgata-Roklubben, vedtatt 2004.
- Verftsgata strekning Sverresgate – Tollbugate, vedtatt 2009.
- Østre byområde, vedtatt 1983.
- Gammelsaga, vedtatt 1983.
- Rv.769 Høknes – Orientkrysset, vedtatt 2000.
- Del av Østre byområde, vedtatt 2000.
- Del av Østre byområde – Brannstasjon, vedtatt 2010.
- Rv. 769 Spillum-Namdalsvegen
- Norske skog Østre bydel – Plantasjen, vedtatt 2006.
- Norske skog, Østre byområde, vedtatt 2001.
- Norske skog Østre bydel – Bebyggelsesplan, vedtatt 2006.
- Norske skog Østre bydel – Otto Moe, vedtatt 2003.
- Tiendeholmen boligprosjekt, vedtatt 1989.
- Namsos sentrum, vedtatt 1967.
- Område mellom Overhallsv. – Namdalsavg., vedtatt 1992.

2.4 Parallelle prosesser

Namsos kommune skal sammenslås med Namdalseid og Fosnes kommuner i 2020. I denne prosessen pågår arbeidet med «Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032». Denne planen har sterke forbindelser med planarbeidet og utredningstemaene som skal hensyntas i reguleringsplanen for Namsos sentrum. Planprogram for Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt av fellesnemda den 06.04.2018. Planprogrammet har definert tolv innsatsområder for den nye kommunen og inneholder flere momenter som er implementert i reguleringsplanforslaget for «Namsos sentrum».

Av hovedpunkter i «Kommuneplanens samfunnsdel» kan følgende innsatsområder nevnes:

Næringsutvikling:

- Sikre tilgjengelige kommunale arealer til næringsformål.

Infrastruktur og samferdsel:

- Bidra til å sikre god infrastruktur.
- Kommunen skal jobbe for et godt kollektivtilbud, på sjø, land.
- Kommunen skal bidra til å sikre god trafikksikkerhet.

Kompetanseplanlegging, profilering og rekrutteringsarbeid:

- Jobbe for etablering av felles utdannings- og kunnskapssenter.

Utvikling av kommunens tettsteder:

- Ivareta og styrke Namsos sin rolle som attraktiv handels- og regionby.

Kultur, inkludering og frivillighet:

- Legge til rette for friluftsliv, idrett, lek og rekreasjon for alle (universell utforming)

Samfunnssikkerhet og beredskap:

- Ha en oppdatert Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som gir kunnskap om uønskede hendelser som kan ramme befolkningen og samfunnskritisk infrastruktur.

Førende prinsipper for arealbruk:

- Kommunen skal sikre samordnet, effektiv og bærekraftig arealutnyttelse.

- Kommunen skal legge til rette for god folkehelse i arealplanleggingen.
- Kommunen skal sikre attraktiviteten til Namsos som handelsby.
- Kommunen skal bevare spesielle og uerstattelige verdier i natur, kulturlandskap og kulturmiljø.

Nye Namsos har også gjennomført flere prosjekter som har direkte tilknytning til sentrumsplanen. Misjon Visjon er en av disse, med flere folkemøter, spørreundersøkelser, fremtidsverksteder, visjoner mm som har verdifulle innspill i en planprosess.

Media har også hatt fokus på utvikling av og endringer i Namsos sentrum med verdifulle innspill i arbeidet med reguleringsplan «Namsos sentrum».

Disse prosessene er nærmere beskrevet under kapitel 6 organisering, planprosess og medvirkning.

2.5 Landskap

Planområdet omfatter Namsos sentrum, Østre byområde og industriområdet. Namsos sentrum ligger ved sjøen ved utløpet av Namsen. På 1960- og 70-tallet ble store områder oppfylt. Disse arealene omfatter Østre bydel og industriområdet (se ortofoto nedenfor).

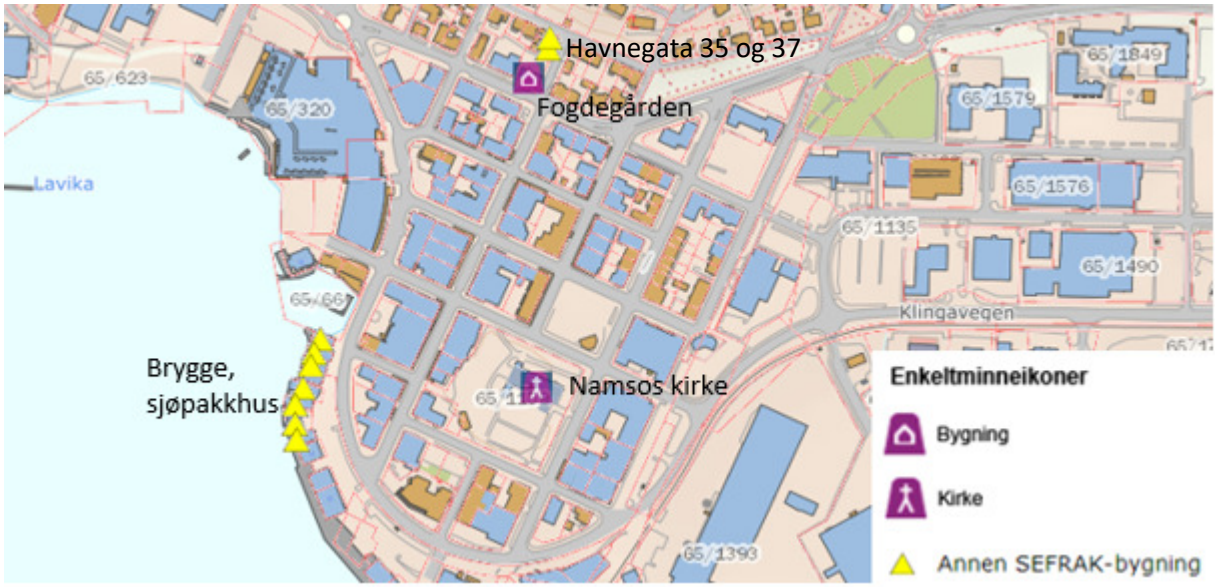
Planområdet omfatter de flate partiene nedenfor Klumpen (Bjørumsklumpen). Terrenghøyde ligger stort sett mellom kote +2,5 og kote +5,0, med unntak av høyden hvor Namsos kirke er lokalisert (kote +9,0).

Figur 9. *Ortofoto for samme utsnitt 2018 og 1955 viser omfang av utfylling for østre byområde.*

2.6 Kulturminner

2.6.1 Bygninger

Søk i kartinnsynsløsningen fra miljostatus.no viser en del registrerte kulturminner, fredete bygninger og bygninger fra før 1900 (SEFRAK).



Figur 10. *Kulturminner, Namsos sentrum*

Brygger, sjøpakkhus

SEFRAK-bygninger innenfor planområdet er brygger fra 1800-tallet, tredje kvartal. Beskrivelse fra kulturminnesok.no: «*Bygningene i bryggerekka er satt opp i siste halvdel av 1800-tallet, kanskje så langt tilbake at noen av husene overlevde bybrannen i 1872. Sjøfasaden fremstår forholdsvis autentisk til tross for at dører og lemmer er skiftet ut med vinduer. Bryggerekka representerer en flott fasade ved innseilinga til Namsos. Aktiviteten i husene har skiftet opp igjennom tiden. Her nevnes blant annet ishus, kullbrygge og fiskeforretning.*»

Fogdegården og Havnegata 35,37

Fogdegården er vedtaksfredet. Beskrivelse fra Riksantikvaren: «*Fogdegården i Havnegata 33 i Namsos er antagelig oppført i 1897-1900 av fogden i Namdalen. I 1912 kjøpte kommunen huset, som ble brukt som bolig og kontor av distriktslegen i Namsos til 1948, og deretter til ulike formål, til kommunen solgte det i 2000. Bygningen er i halvannen etasje i forenklet dragestil og sveitserstil med innslag av jugendelementer. Fundamentet er av naturstein og taket er skifertekket.*»

Bak/ovenfor Fogdegården ligger to bolighus (Havnegata 35 og 37) som er SEFRAK-registrert, se bilde til høyre. Tidsangivelse hos Riksantikvaren er 1800-tallet, fjerde kvartal.

Namsos kirkested

Kulturminnet er ikke fredet og består av dagens kirke og tre fjernede kirkesteder på samme lokalitet. Dagens kirke står på dette stedet.

2.6.2 Kulturmiljø av nasjonal interesse (NB!-registeret)

Kvartalsbebyggelsen i sentrum (Namsos sentrum BSR) er hos Riksantikvaren registrert i NB!-registeret.

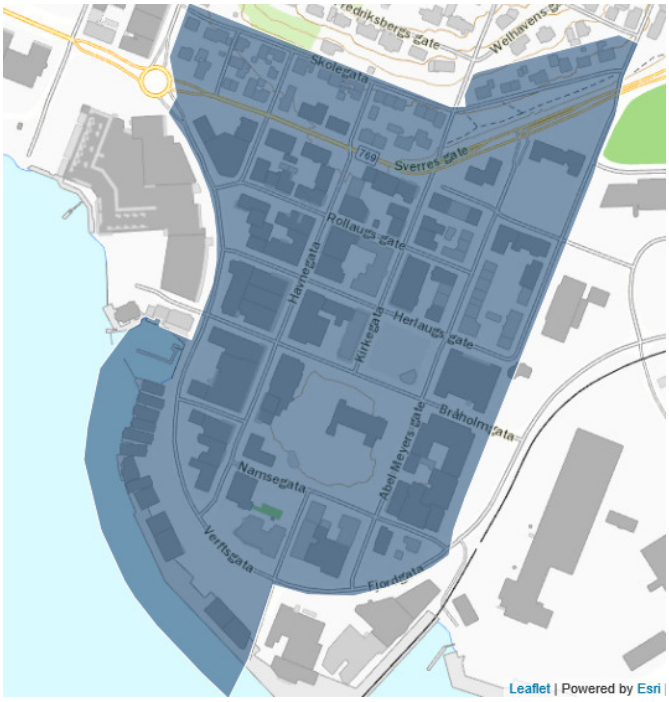
NB!-registeret er en database over byer og tettsteder i Norge med kulturmiljøer som har nasjonal interesse. Registeret omfatter 75 byer der sporene etter 1000 års byhistorie er kartfestet. De historiske byene og tettstedene opplever nå et omfattende utviklingspress som følge av den sterke urbaniseringen som preger dagens samfunnsutvikling. NB!-registeret angir områder hvor det må vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling. Det innebærer ikke formelt vern at et kulturmiljø er med i NB!-registeret, men det gir et grunnlag for angivelse av nye hensynsoner iht. plan- og bygningsloven. Områdene kan også gi grunnlag for innsigelse ved nye arealplaner. Det kan heller ikke utelukkes at noen NB!-områder bør fredes eller at det finnes objekter i disse som på sikt kan vise seg å måtte sikres etter kulturminneloven.

Namsos sentrum BSR

Namsos Sentrum BSR (Brente Steders Regulering) har nasjonale interesser. Følgende beskrivelse er hentet fra Kulturminneplan for Namsos kommune:

*«**Beliggenhet***

Delområdet omfatter kvadratursbebyggelsen i sentrum. Området avgrenses i sør av fjorden, og i nord av Skolegata.



Nasjonale interesser

Namsos sentrum bygget på rutenetts-planen er, slik det framstår i dag, en god dokumentasjon på en intakt plan utarbeidet av B.S.R. Videre er det et godt eksempel på den tidlige etterkrigstidens byggeskikk. Bygningene i Gjenreisningsområdet er i hovedsak autentiske når det gjelder hovedform, konstruksjon og materialer. Byen og bygningene forteller bl.a. om byggeteknikk, materialbruk, planløsning, husenes innbyrdes forhold til hverandre, stil og estetiske normer i etterkrigstida, bestemt ut fra planen som ble godkjent i 1941.

Fogdgården fra 1897 som ble delvis ødelagt i bombardementet i 1940 er fredet.

Beskrivelse
I løpet av de fem årene tyskerne var i Namsos, sto de for en voldsom militær byggeaktivitet. Imidlertid gikk oppbyggingen av nærings- og boligbebyggelse i sentrum sakte; det var mangel på alle salgs byggematerialer.

BSR anså tre som det eneste naturlige bygningsmaterialet i Norden, og intensjonen var å anvende det i størst mulig grad i Namsos sentrum. Dette var helt i tråd med tradisjonen i sagbruks- og trelastindustribyen Namsos. I gjenreisningsbebyggelsen er tre sammen med mur de mest brukte materialene, og de er brukt på en nøktern og enkel håndverksmessig måte. Trepaneler og pussede murflater var det vanligste fasadeuttrykket, og skifer det vanligste takmaterialet. Bygningsvolumene besto i hovedsak av enheter på 2 etasjer med konvensjonell saltaksform med takvinkel på rundt 30 grader. Byggeskikken preges av enkle, klare og homogene former typiske for 50- og 60-tallets arkitektur.

Namsos kirke ble ferdigbygd 1960. Den er tegnet av arkitekt Ola B. Aasness.

Byplanen er i stor grad fulgt opp, og bygningene i bykjernen er gode eksempler på gjenreisningsarkitektur, både når det gjelder internasjonale, nasjonale og regionale stilidealer i perioden.

En del bygninger er ombygd og ødelagt, men gjenreisningsarkitekturen er ennå ganske lett å lese. De fleste bygningene er fortsatt autentiske når det gjelder form, konstruksjon, materialbruk og opprinnelig miljøsammenheng, men det er gjort forandringer m.h.t. overflate, farger, vinduer og dører.»

2.7 Naturverdier

Det er utført søk i kartapplikasjon «naturbase».

Søk viser ingen viktige naturtyper på land, men i sjø er det registrert naturtype «bløtbunnsområde i strandsonen», ID BM00052826. Naturtypen er kartlagt som «svært viktig».

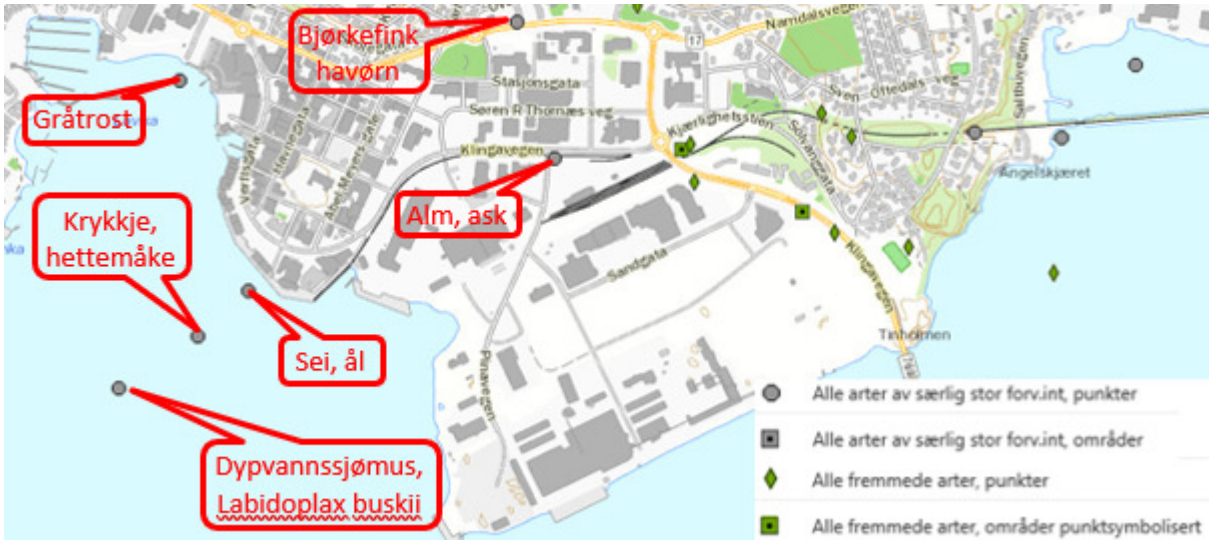
Beskrivelse i «Naturbase faktaark», BM00052826:
«Utløpet av Namsen, ved Namsos lufthavn. Mye ande- og vadefugl. Stort bløtbunnsområde med ande- og vadefugl. Området kan ha flere små bløtbunnsforekomster som er en del av en større gruppe. Forekomsten har fått verdi A fordi det samlede arealet i området er >500 000 m2.»

Figur 11. *Viktige og svært viktige naturtyper (naturbase.no)*

Det er registrert følgende arter med særlig stor forvaltningsinteresse innenfor eller like utenfor planområdet:

Trua arter: ål, krykkje, hettemåke, alm, ask.
Ansvarsarter: Sei, labidoplax buskii, dypvannssjømus, gråtrost, havørn, bjørkefink
Det bemerkes at registreringen av alm og ask er angitt med feil plassering. Lokaliteten er beskrevet som *«Namsos sykehus, skråningen bak hovedbygget og oppover lia»*, dvs. 500-600 meter lengre nord.

Det er registrert fremmede arter innenfor planområdet. Alle registreringer gjelder hagelupin langs fv769 Klingavegen.



Figur 12. *Arter av nasjonal forvaltningsinteresse (naturbase.no)*

2.8 Vannmiljø

Planområdet er typisk for urbane områder hvor bekker er gjenlagt og lagt i kulvert. Bl.a. er Steinsbekken langs Havikvegen åpen fram til bak Sykehuset Namsos. Det er ingen åpne bekker innenfor planområdet.

Sjøområdene rundt Namsos sentrum (Namsenosen) er i Vann-nett karakterisert med følgende data:

- Vanntypenavn: Sterkt ferskvannspåvirket fjord
- Oppholdstid bunnvann: Moderat (uker)
- Saltholdighet: Mesohalin (5-18)
- Bølgeeksponering: Beskyttet
- Tidevann: Middels (1-5m)
- Strømhastighet: Moderat (1-3 knop)
- Økologisk tilstand: God
  Presisjon: Høy
  Kommentar til tilstand: Finnes data i forbindelse med overvåking i forbindelse med utslippstillatelse for kloakk.

2.9 Luftkvalitet

Svevestøv, nitrogendioksid og ozon er de viktigste luftforurensende komponentene når det gjelder helseplager og sykdom i Norge ifølge Folkehelseinstituttet. For å kunne redusere luftforurensningen er det særlig viktig å sette inn tiltak mot trafikk og vedfyring. Svevestøv- og nitrogendioksidnivåene er betydelig høyere i byer enn på landsbygda.

Ettersom luftkvaliteten i norske byer kan være dårligere enn både hva forurensningsforskriften tillater og hva helsemyndighetene anbefaler, er det nødvendig å kunne gjennomføre tiltak for å bedre luftkvaliteten. Aktuelle tiltak for bruk i norske byer og tettsteder (luftkvalitet.info): Trafikkreduserende tiltak, støvbinding med magnesiumklorid, støvfjerning (gaterenhold), miljøfartsgrense, bruk av piggfrie vinterdekk, valg av drivstoff og motorteknologi og innfasing av vedovner med lavt utslipp.

For Namsos er det ikke tilgjengelig historiske data for luftkvalitet på nettstedet luftkvalitet.info. Det er grunn til å anta at de største forurensningskildene er vegtrafikk, vedfyring og forbrenningsanleggene til Moelven Van Severen og fjernvarmeanlegget til Statkraft. Det bemerkes at forbrenningsanleggene til Moelven Van Severen og Statkraft har bidratt sterkt til å begrense den totale luftforurensningen Namsos gjennom eliminering av enkeltutslipp fra oljeforbrenningsanlegg og andre typer varmeanlegg fra byggene som er tilkoblet fjernvarme. Ifølge Statkraft er Namsos i norgestoppen når det gjelder bruk og produksjon av fjernvarme, og det er bl.a. beregnet at utslipp av fossilt CO2 i Namsos er redusert med 2.600 tonn på grunn av fjernvarmeanlegget.

Det vises også til rapport «Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer, Namsos kommune 2020 - 2023». På side 44 i rapporten er det gjort en statusvurdering for luftforurensning og hvilken betydning dette har for folkehelsa. Dette er gjengitt i tabellen nedenfor.

Tema	Status	Betydning for folkehelsa
Omfang av områder utsatt av luftforurensning	Namsos har ingen industri som bidrar til vesentlig luftforurensning, og denne faktoren kan derfor sees bort i fra. Det er aldri gjennomført noen kartlegging av denne risikoen og den er derfor ukjent (Kommuneoverlegen i Midtre Namdal). Forurensningene fra biltrafikken kan være et stort trivsels- og helseproblem for folk som bor i by.	Uteluften inneholder alltid "luftforurensninger" i form av gasser og partikler. Det er mengden og effektene av disse forurensningene som bestemmer luftkvaliteten. Dette kan særlig ha betydning for personer som er plaget med astma eller luftvegslidelser. Forurensning fra industri er med stor sannsynlighet svært lav. Forurensning fra vegtrafikk er ukjent (Kommuneoverlegen i Midtre Namdal).

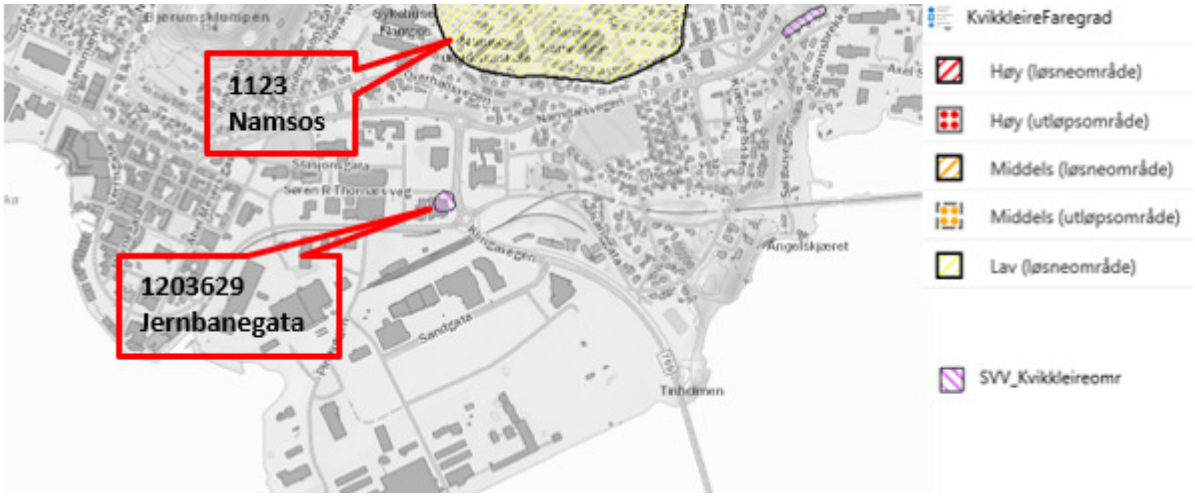
Figur 13. *Vurdering av luftforurensning i Namsos og påvirkning på folkehelse*

2.10 Grunnforhold

Det vises til løsmassekart fra NGU, se Figur 14. Hele det aktuelle området er oppfylt området over fjell eller leire.

Figur 14. *Løsmassekart, NGU.*

Det er registrert kvikkleireforekomster i området, se Figur 15. SSV kvikkleireområde 1203629 ligger innenfor planområdet mens område 1123 ligger like nord for planområdet.

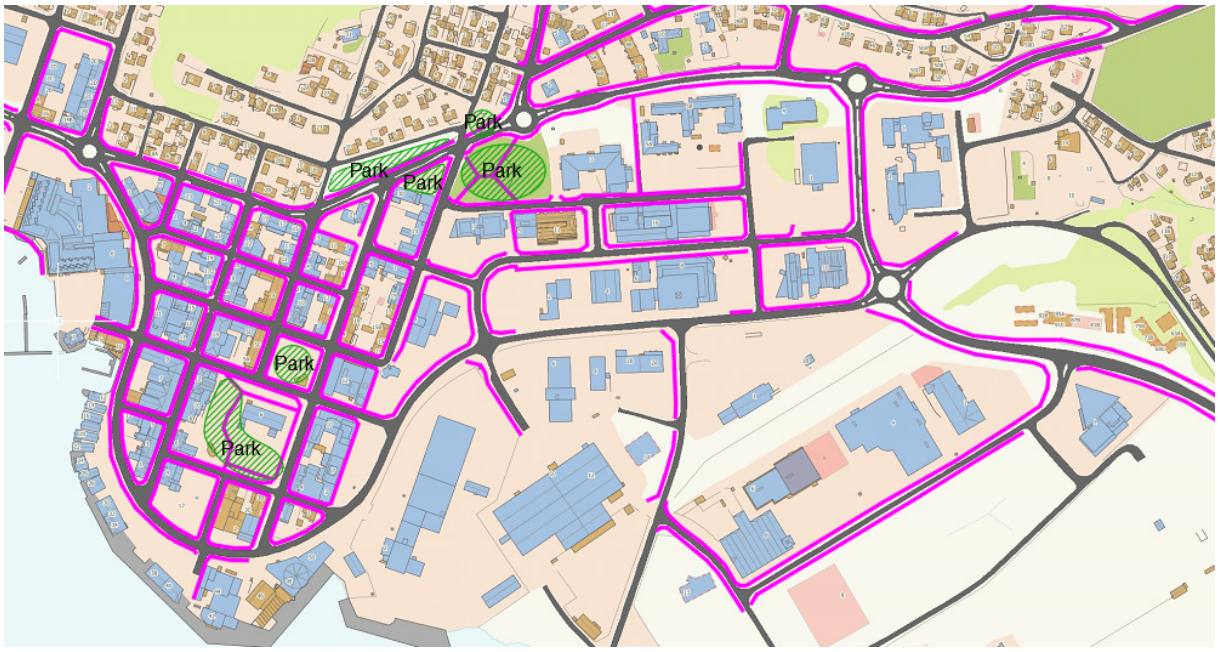


Figur 15. *Registrerte kvikkleireområder (NVE Atlas).*

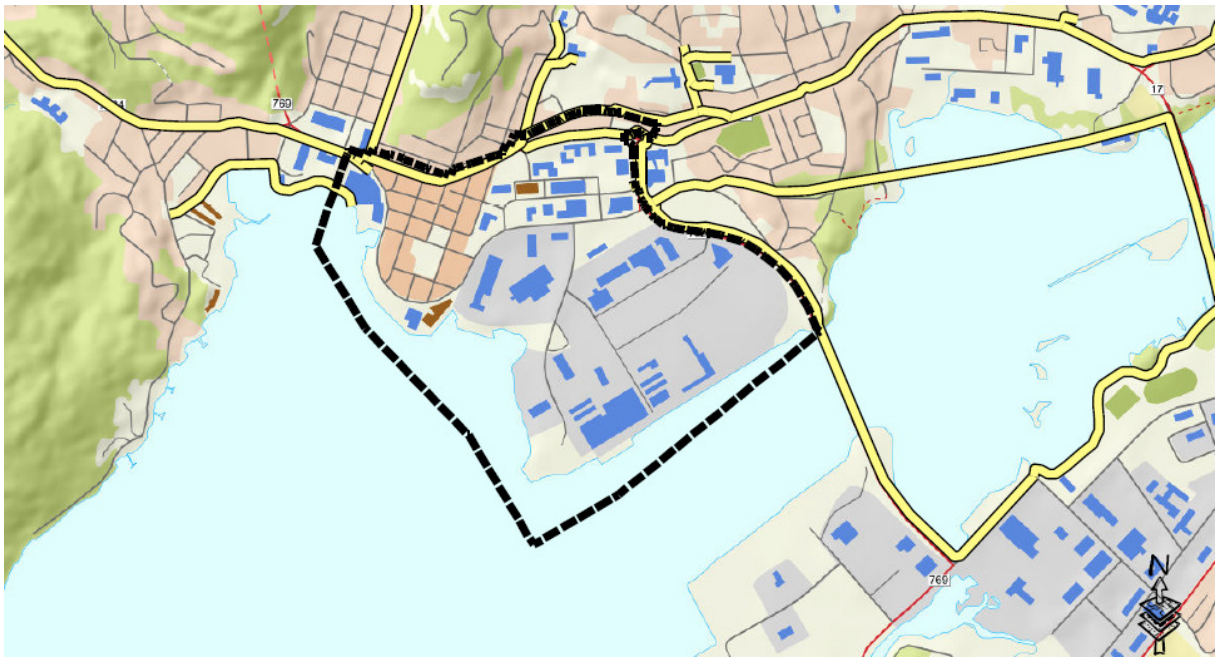
Det er utført omfattende kartlegging av grunnforholdene opp gjennom tiden i forbindelse med tidligere reguleringsplaner og byggeprosjekter.

2.11 Rekreasjonsområder og barns interesser

Det er fortau langs begge sider av veg langs kvadraturen og langs fv769, se Figur 16. I østre og sørøstre del av planområdet er det delvis manglende sammenhenger i vegsystemet for myke trafikanter. Hovedforbindelser for myke trafikanter utenfor planområdet er vist i Figur 17. Innenfor planområdet mangler det forbindelser langs sjøfronten fra ende av eksisterende GS-veg ved Vestre Havn og gjennom hele planområdet.



Figur 16. *Dagens gang- og sykkelforbindelser og parker innenfor planområdet*



Figur 17. *Hovedforbindelser – myke trafikanter*

Det er flere større parker innenfor planområdet som Kirkeparken, Festplassen, Namdalsparken og Fredriksbergparken. Festplassen er nylig rehabilitert og tilrettelagt for barn med ny lekeplass i det ene hjørnet av tomta.

Figur 18. *Festplassen*

Figur 19. *Namdalsparken*

Figur 20. *Kirkeparken*

2.12 Samferdselsanlegg

2.12.1 Kjøreveger

Hovedferdselsårene gjennom byen er via fv769 og via Klingavegen-Fjordgata-Verftsgata (se Figur 21). Fv769 har en del gjennomgangstrafikk og er ferdselsåren med størst trafikk. Øvrig trafikk i sentrum følger rutenettet i kvadraturen. Rollaugs gate, Tollbugata og deler av Namsegata er envegskjørte gater.

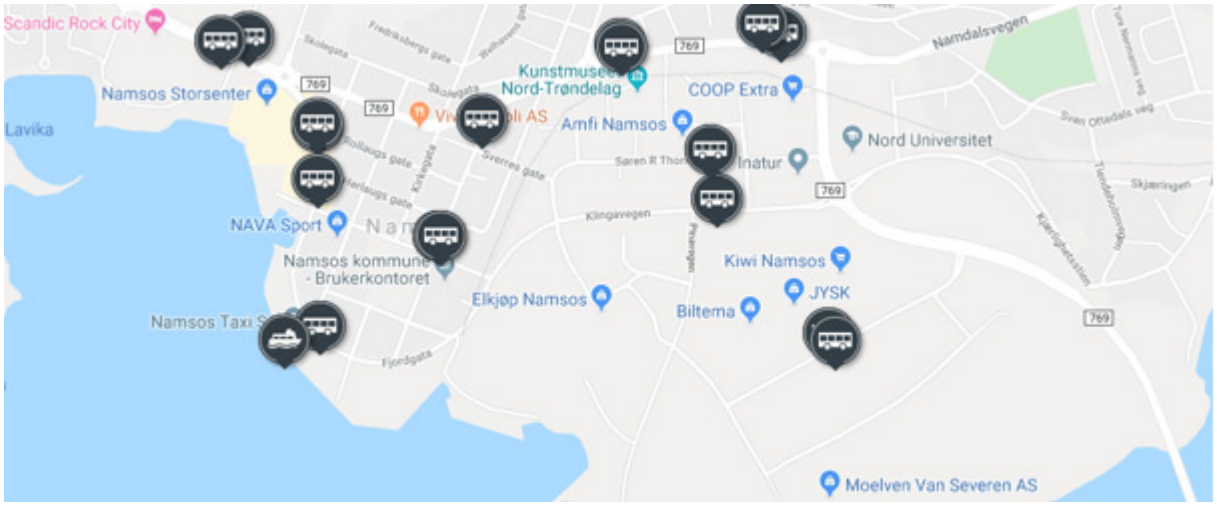
Figur 21. *Kjøremønster*

Fartsgrense langs fv769 er skiltet 40 og 50 km/t. Langs de kommunale gatene i sentrum er fartsgrense 50 km/t.

Figur 22. *Fartsgrenser (Vegkart, Statens vegvesen)*

2.12.2 Kollektivtrafikk

Det er i dag et kollektivknutepunkt for buss, drosje og hurtigbåt ved Namsos skysstasjon. Både regionbuss og lokalbuss (bybuss) går gjennom Namsos sentrum. Kollektivstoppepunkter i området er vist i Figur 23.



Figur 23. *Kollektivstoppepunkter*

2.12.3 Parkering

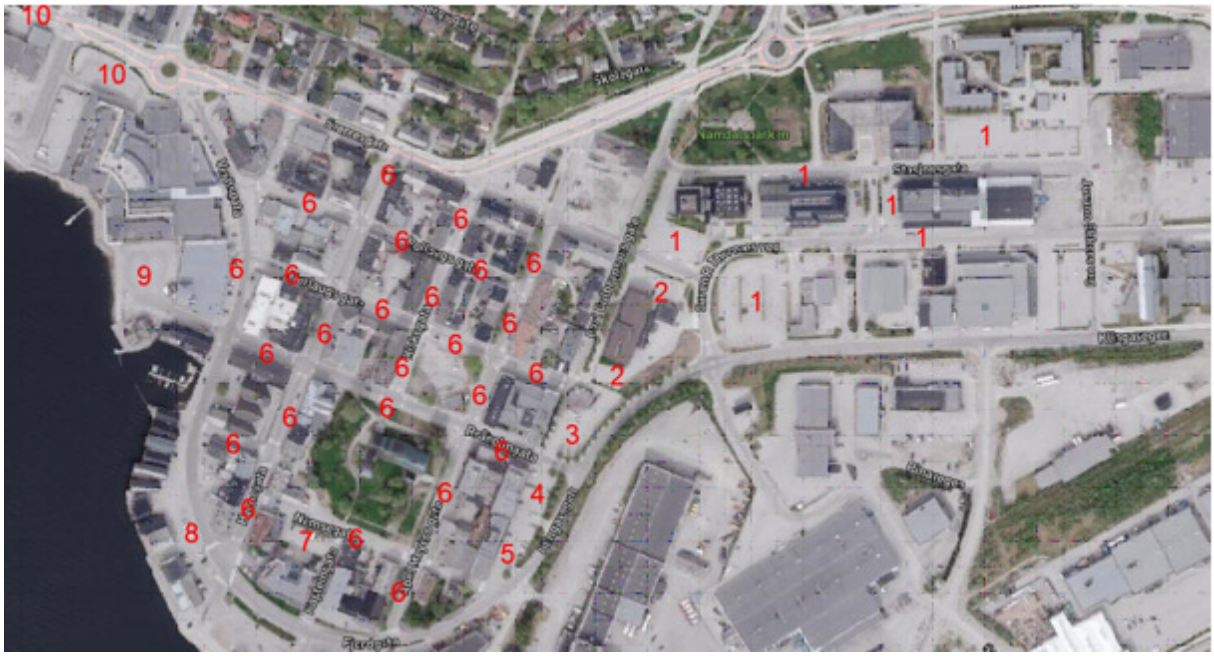
Typisk for gatestrukturen i sentrumsområdet er langsgående offentlig parkering langs gatene, synliggjort ved hvit merking i asfalten, noe som gjør at parkeringsarealer og kjørearealer oppleves noe flytende og uoversiktlig. I nyere gateanlegg (bl.a. Verftsgata) er gatesystemet mer oversiktlig ved bevisst bruk av kantstein og brostein.

I tillegg er det en del offentlige parkeringsplasser i tillegg til private parkeringsplasser. All parkering i sentrum er på bakkenivå.

Ifølge parkeringsregisteret er det i Namsos sentrum ca. 1100 parkeringsplasser som håndheves av Namsos kommune. I tillegg kommer privat parkering. Tabellen nedenfor viser detaljerte tall for hver sone.

Parkeringssone	P-plasser	EL	HC
Østre Byområde	210	0	8
Postgården	32	2	0
Samfunnshuset	60	2	2
Forsikringsgården	31	0	0
Aursandsgården	30	2	0
Namsos sentrum	412	0	7
L.Johansen	25	0	0
Havna	18	0	0
Coop Xtra - Verftsgata	47	0	3
Vestre byområde	215	0	8
Sum	1080	6	28

Figur 24. *Parkeringsplasser som håndheves at Namsos kommune*



Figur 25. *Parkering, Namsos sentrum. Nummerering av parkeringssoner iht. tabellen ovenfor.*

2.12.4 Tung trafikk

Figur 26 gir en overordnet oversikt over tung trafikk i og rundt Namsos sentrum. Hovedmengden går langs fv17 i retning Overhalla og Steinkjer, mengde tung transport her er omtrent det dobbelte av mengde tung transport gjennom byen langs fv769.

Figur 26. *ÅDT tung trafikk (Vegkart, Statens vegvesen)*

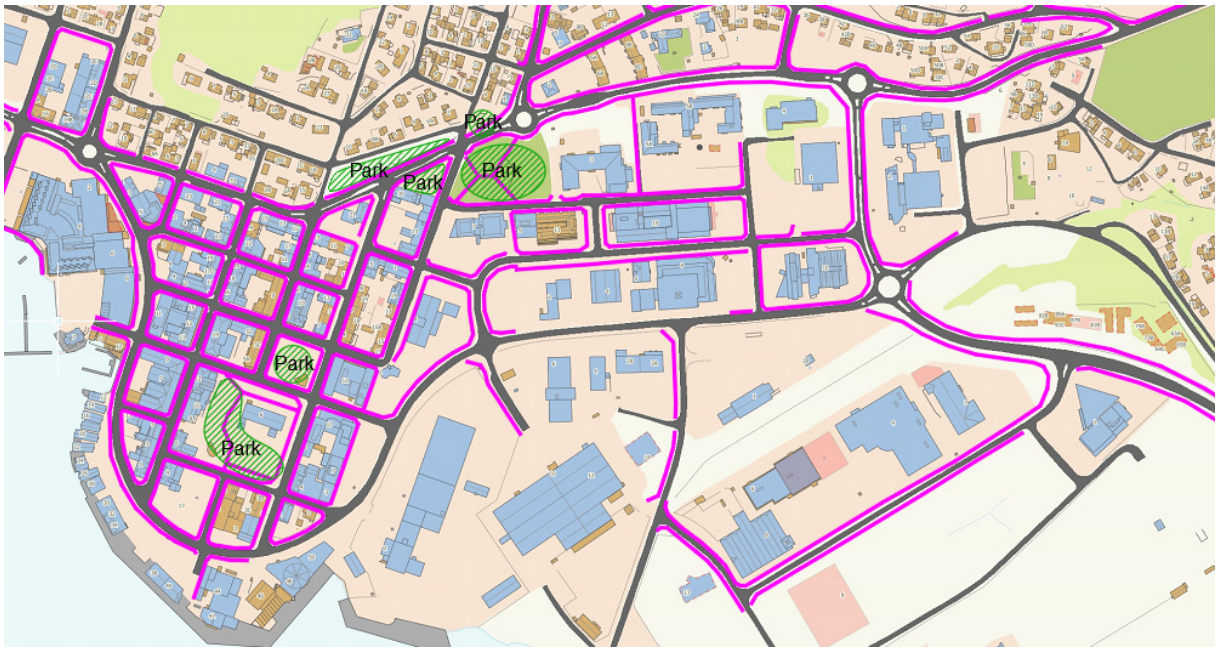
Mye av tungtrafikken gjennom sentrumssonen er gjennomgangstrafikk via fv769. En del av denne trafikken kjører via Klingavegen-Fjordgata-Verftsgata for å unngå rundkjøring i kryss fv769/fv17 og fartshumper langs fv769. Dette er svært uheldig av trafikksikkerhetsmessige årsaker.

Tung trafikk som skal inn til byen følger i dag kjøremønster vist i Figur 27 fram til industriområdet og Kiskaia.

Figur 27. *Kjøremønster for tung trafikk*

2.12.5 Myke trafikanter

Gatesystemet i sentrumsområdet har stort sett fortau på begge sider av kjøreveg. Langs fv769 er det gang- og sykkelveg på begge sider som er adskilt fra kjøreveg ved grønnrabatt.



Figur 28. *Dagens fortau og GS-veger vist med rosa linjer.*

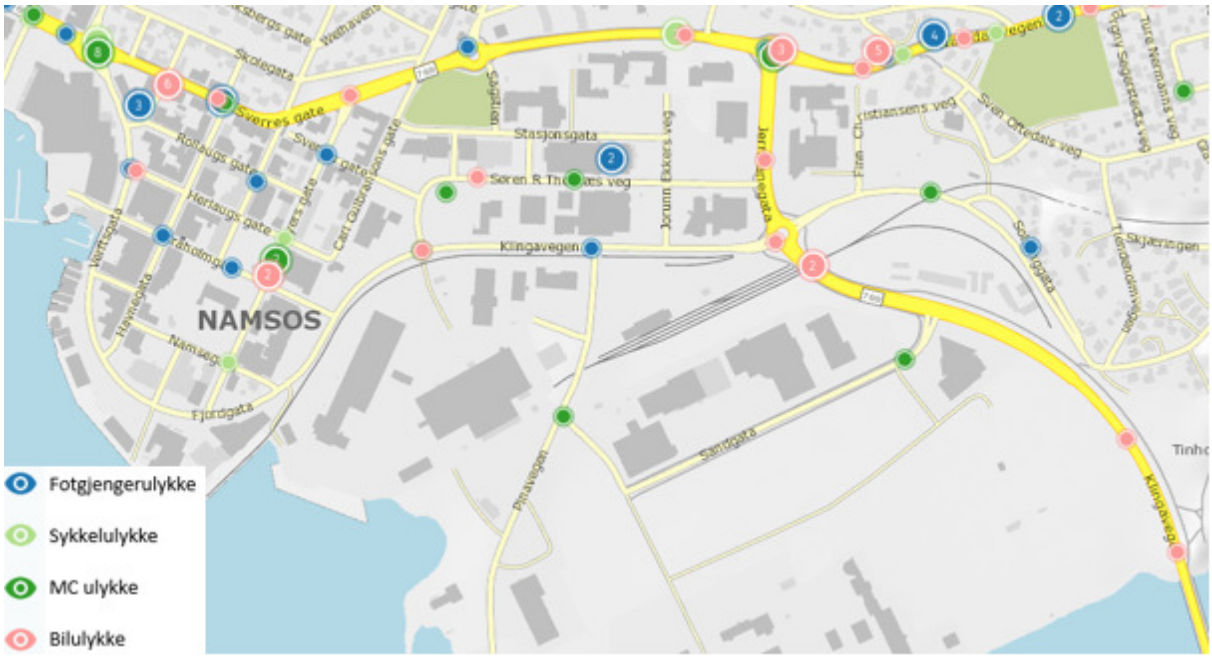
2.12.6 Trafikkulykker

Det er hentet ut ulykkesdata fra vegkart fra Statens vegvesen, kategorisert etter skadegrad (se Figur 29), og type ulykke (se Figur 30). Innenfor planområdet er alvorligste skadegrad «alvorlig skadd». Det er forholdsvis jevnt fordelt mellom ulykker med fotgjenger involvert, mc-ulykke og bilulykke. Det er

få registrerte sykkelulykker. For aktuelt utsnitt er det registrert følgende antall ulykker fordelt på type ulykke:

- Fotgjengerulykke 24 stk.
- Sykkelulykke 10 stk.
- MC-ulykke 22 stk.
- Bilulykke 30 stk.

Figur 29. *Trafikkulykker, skadegrad*



Figur 30. *Trafikkulykker, type ulykke*

2.12.7 Jernbane - Namsosbanen

Det vises til omtale av Namsosbanen i Wikipedia:

«Namsosbanen er en jernbanelinje mellom Grong og Namsos i Trøndelag. Anleggsarbeidet startet i 1922, og banen ble åpnet 1. november 1934. Banen har en lengde på 52 km. I 1978 ble persontrafikken på banen nedlagt. Godstrafikken til Namsos ble avviklet i 1999, pga. færre transporter og redusert økonomi. Strekningen mellom Grong og Skogmo hadde transport av korntog til 2005. Turister kan låne dresin på campingplassen i Namsos for å sykle strekningen Namsos-Skage. Jernbaneverket beregnet i 2009 at en opprustning av Namsosbanen vil koste mellom 150 og 250 millioner kroner. Namsosbanen er offisielt ikke nedlagt, men trafikken er innstilt. 14. oktober 2010 ble Grong stasjon fjernstyrt og Namsosbanen er signalteknisk ikke lenger endel av stasjonen. Banen ble da et sidespor til Grong. 10. Januar 2019 startet Bane Nor en høringsprosess om evt. nedleggelse.»

Figur 31. *Kart over Namsosbanen. Ortofoto fra 1955 for jernbanelinje inn til sentrum er vist til høyre.*

2.13 Teknisk infrastruktur

2.13.1 Vannforsyning

Namsos sentrum har vannforsyning fra Tavlåa vannbehandlingsanlegg. Ledningsanlegget er godt utbygd i planområdet. Det vises til «Hovedplan vannforsyning og avløp 2016-2024» kapittel 5.4;

«Generelt er det god kapasitet til å dekke opp normal forventet økning i vannforbruket både til vanlig bebyggelse og til industri og virksomheter med høyt forbruk. Det forventes derfor ikke å være behov for å øke kapasiteten verken på vannbehandling eller distribusjonssystem innen det sentrale forsyningsområdet.»

Figur 32. *Ledningsnett for vann og avløpsledninger i Namsos sentrum*

2.13.2 Avløpsanlegg

Spillvann fra planområdet behandles i Tiendeholmen renseanlegg. Anlegget har ifølge «Hovedplan vannforsyning og avløp 2016-2024» til tider problemer med å overholde utslippskrav som følge av stor tilførsel av fremmedvann og høy konsentrasjon av forurensning i avløpet fra enkelte industribedrifter og andre virksomheter.

Avløpsanlegget er delvis separert med egne ledninger for hhv. spillvann og overvann, men noe av anlegget innenfor planområdet gjenstår fremdeles med felles avløpsledninger.

Planforslaget vil innebære lokal utbygging og utvidelser av ledningsnett med evt. tilhørende pumpesystem. Detaljer vedrørende dette må en se på nærmere ved detaljregulering av de enkelte utbyggelsesområdene og videre byggesaksbehandling.

2.13.3 Renovasjon

MNA (Midtre Namdal Avfallsselskap) organiserer renovasjon i Namsos kommune. Det er i stor grad containere (felles og enkeltvis) på bakken. Nedgravde løsninger er ikke veldig utbredt, men er etablert for enkelte nyere anlegg.

2.13.4 Strømforsyning, fiber, kabel-TV, mobildekning

Området har godt utbygd infrastruktur for strøm, fiber og kabel-tv. Det er god mobildekning i området.

2.13.5 Fjernvarme

Statkraft Varme har konsesjon for å levere fjernvarme i Namsos. Fjernvarmeanlegget er i hovedsak basert på utnyttelse av bioenergi (flis) fra nærområdet. Det er et tett samarbeid med Moelven Van Severen som utnytter ledig kapasitet i sitt anlegg for leveranse til fjernvarmenettet. I tillegg leverer Moelven Van Severen biobrensel til Statkraft Varme sitt bioanlegg. Spisslastbehovet dekkes av el og gass samt små mengder fyringsolje som også benyttes i beredskapssammenheng.

Fjernvarmenettet gjennom Namsos sentrum er 9,1 kilometer langt. Større kunder er sykehuset, Namsos kommune og fylkeskommune.

Hele planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarmetilknytning.

Det vises til «vedtekt til Plan og bygningslovens §66a i Namsos kommune», vedtatt av kommunestyret 28.09.06:

«Nybygg samt alle bygninger som foretar hovedombygging innenfor området som er gitt konsesjon, markert med grønn farge på kart datert 07.12.99, skal tilknyttes fjernvarmeanlegget. Tilknytingsplikten gjelder ikke for mindre tilbygg/påbygg av eksisterende bebyggelse som var oppført før området ble underlagt tilknytingsplikt til fjernevarmanlegget.

Kommunen kan i spesielle tilfelle, etter å ha innhentet uttalelse fra fjernvarmeanleggets eier, gi dispensasjon fra tilknytningsplikten dersom:

1. *Bygningens varmebehov er dekket av intern overskuddsvarme, og hvor det ikke er behov for å få tilført fjernvarme eller*
2. *det foretas hovedombygging og en tilknytning til fjernvarmeanlegget vil medføre uforholdsmessige store inngrep i bygningen, eller*
3. *det av andre grunner vil være urimelig og uhensiktsmessig å kreve tilknytning.»*

3. BESKRIVELSE OG VIRKNING AV PLANFORSLAGET MED KONSEKVENSUTREDNING

Reguleringsplanen er utarbeidet som områderegulering jfr. plan- og bygningslovens § 12-3.

Plankartet er utarbeidet ved hjelp av FKB kartdata basert på UTM32 Euref89 og høydegrunnlag NN2000. Tilhørende sosi-fil er utarbeidet i versjon 4.5.

3.1 Planens begrensning

Planens begrensning er mot nord/øst lagt inntil reguleringsplan «RV.769 Høknes-Orientkrysset, del 2», planID 1703158.

I tillegg er det tatt med to mindre arealer nord for fv769.

Figur 33. *Planens begrensning*

3.2 Overordnet beskrivelse

Hovedgrepet i planen er å utvide bykjernen/kvadraturen mot øst for å forsterke og forlenge den urbane delen av bykjernen. Dette knytter gjenreisningsbyen sammen med østre byområde, uten vesentlige endringer av eksisterende bygningsmasse og infrastruktur.

Figur 34. *Utvidelse av kvadraturen mot øst*

Å skape en forbindelse mellom havnepromenaden i vest og brurunden i øst har vært sentralt i planarbeidet, sammen med en oppgradering av sjøfronten fra Namsos storsenter til fjernvarmeanlegget på Østre byområde. Tre-byen Namsos bør formes lekent og innovativt langs sjøfronten og Østre byområde, noe som planforslaget legger til rette for.

Figur 35. *Illustrasjon av hvilke muligheter planforslaget gir*

Det er betydelige sentrumsområder som skal utformes og materialet byen er tuftet på bør benyttes i rikt monn. Trevirket bør brukes flittig i utformingen og artikuleringen av plasser, promenader og gateløp. Den eksisterende bebyggelsen kan transformeres og endres men må forholde seg til eksisterende materialbruk på Bråholmen. Ved utstrakt bruk av konstruksjoner, kledninger og overflater i tre kan det skapes en moderne arkitektur som vil være særegen for regionbyen og sagbruksbyen Namsos.

Planforslaget viser ny plassering for kollektivknutepunkt som er gitt en mer sentral plassering og samtidig gir en tryggere havn i forhold til vind og bølger.

For tungtrafikk er det lagt til rette for å kunne kanalisere mest mulig av trafikken direkte inn til Van severen/ «Kiskaia» uten omveger via mer sentrale deler av sentrum. Dette vil gi et enklere kjøremønster inn og ut av industriområdet og avlaste sentrumsområder for tungtrafikk.

På overordnet nivå er det sett på trafikkmønster, gatekarakter, parkering, grønnstruktur, fortettingspotensial, sentrumsdefinisjon og framtidsvisjon. For de utvalgte fokusområdene er det sett på konkrete tiltak.

For gjenreisingsbyen på Bråholmen konkluderes det med at området kan tåle noe fortetting og oppgradering, og her velger en å legge Odd Thorsen og Reiulf Ramstads formingsveileder fra 1997 til grunn ved bl.a. arkitektoniske og planmessige løsninger.

Et annet viktig tema har vært å etablere gode forbindelser mellom Bråholmen og Østre byområde. Hovedmålsettingen med prosjektet har vært å sikre og videreutvikler gode, forutsigbare og trygge rammer for stedets innbyggere og dermed fremstå som et attraktivt sted for tilflytting og nyetableringer i form av arbeidsplasser.

Planforslaget er utarbeidet i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP).

3.3 Byutvikling i et historisk perspektiv

Namsos har vært en treby fra 1845 til bombingen av sentrum i 1940. Namdalen har alltid vært skogrik og det har alltid vært naturlig å bygge av tre i Namsos. Bysentrum ble gjenoppbygget etter to bybranner på 1800-tallet (1872 og 1897). I 1904 ble det av brannmessige årsaker innført bestemmelser om murtvang for det sentrale byområdet.

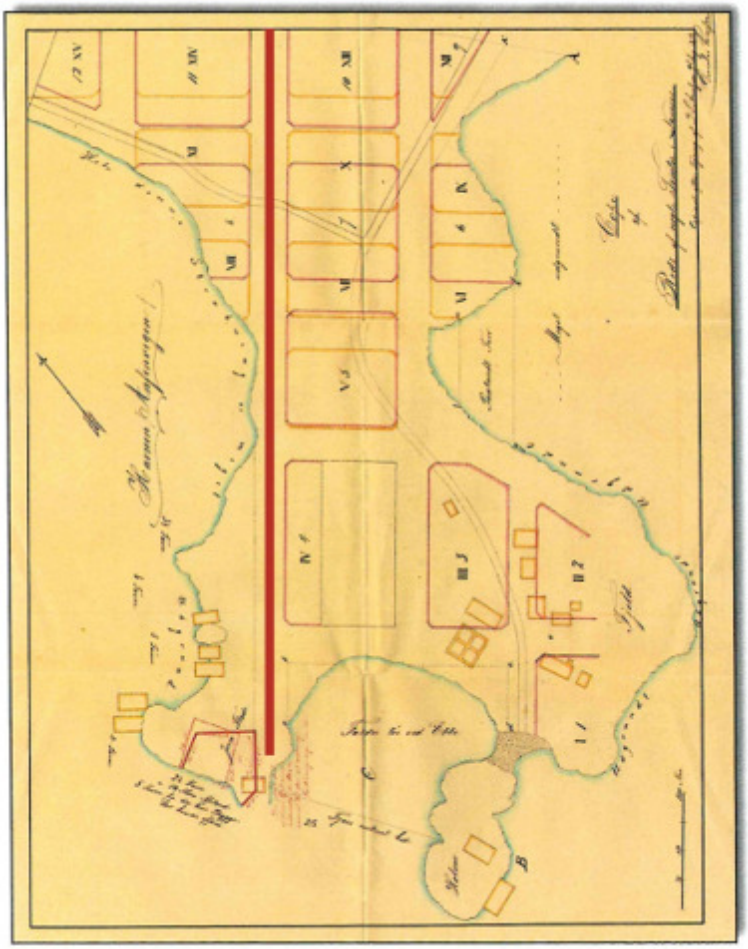
Byens historie og utvikling har alltid vært knyttet til sagbruks- og trelastindustrien. Følgelig var Namsos fram til 1940 preget av trehusbebyggelse. Som følge av bombingen i 1940 er det få eksempler tilbake som viser den historiske forankring og utvikling.

I bykjernen er det kun den gamle bryggestrukturen v/Dampskipskaia og noen få boliger fra 1800-årene. Namsos sentrum preges følgelig av vår tids byplanhistorie, og sentrums bebyggelsesmønster, bygningsgruppering og materialbruk er et resultat av Gjenreisningsplanen fra 1946.

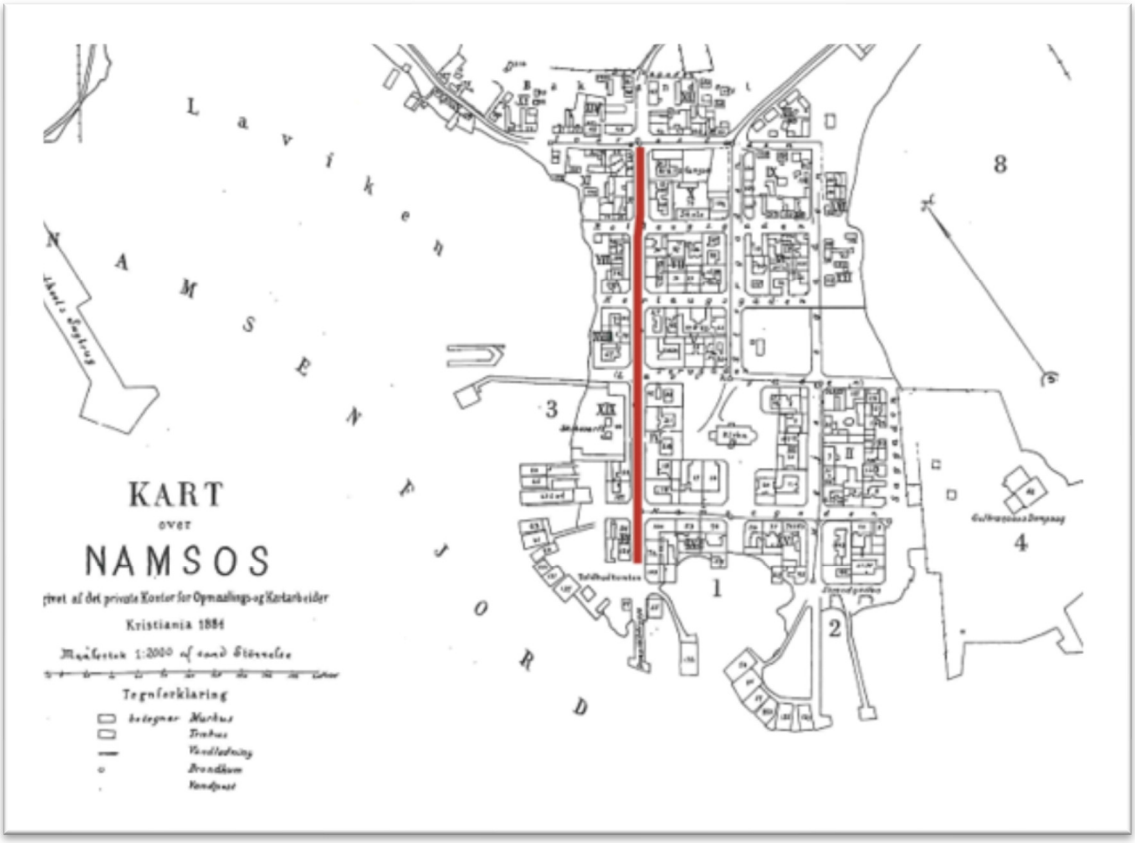
For å dyrke fram en ny sentrumsdel har vi nå en unik mulighet til å ta tilbake noe av begrepet «trebyen Namsos». Dette bør som nevnt synliggjøres gjennom utstrakt bruk av trefasader, og også i bærende konstruksjoner og i øvrige elementer det faller naturlig. Treverk er fornybart, klimavennlig, setter lavt CO_2-avtrykk og anerkjent som et fremtidsrettet, fornuftig materialvalg. For Namsos bør dette bli en vinn-vinn-situasjon siden regionen bl.a. har store skogressurser og et av landets største og mest moderne trelastbruk liggende nært bykjernen.

Her må byen og distriktet kjenne sin besøkelsestid og engasjere aktuelle, kreative grupperinger av personer/bedrifter for å få utvidet eksisterende næringsliv innen trelastbransjen. Kanskje kan regionen bli en eksportør av moderne trekonstruksjoner som markedet etterspør i økende grad. Stikkord her er limtre og massivtre.

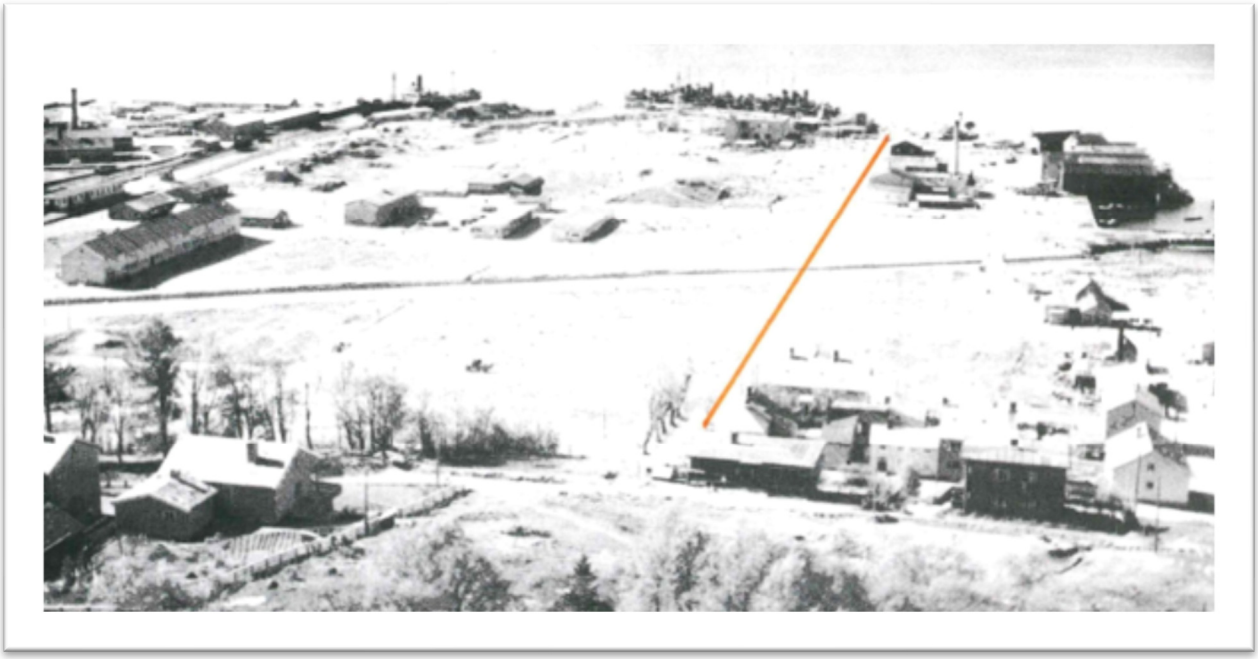
De etterfølgende kart viser utviklingen av Namsos sentrum fra 1844 til 1946 (se Figur 36 - Figur 39).



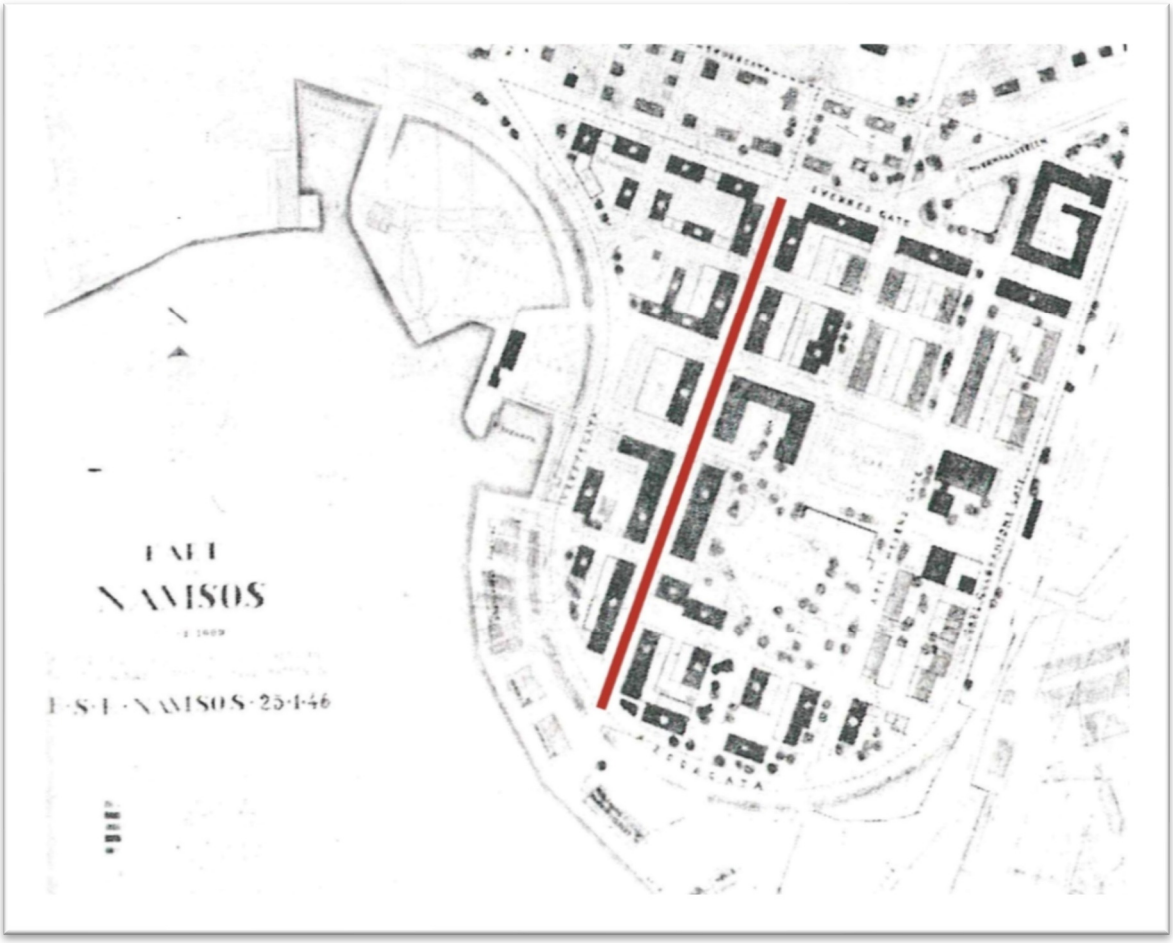
Figur 36. *Kart over Namsos fra 1844. Havnegata er markert i rødt.*



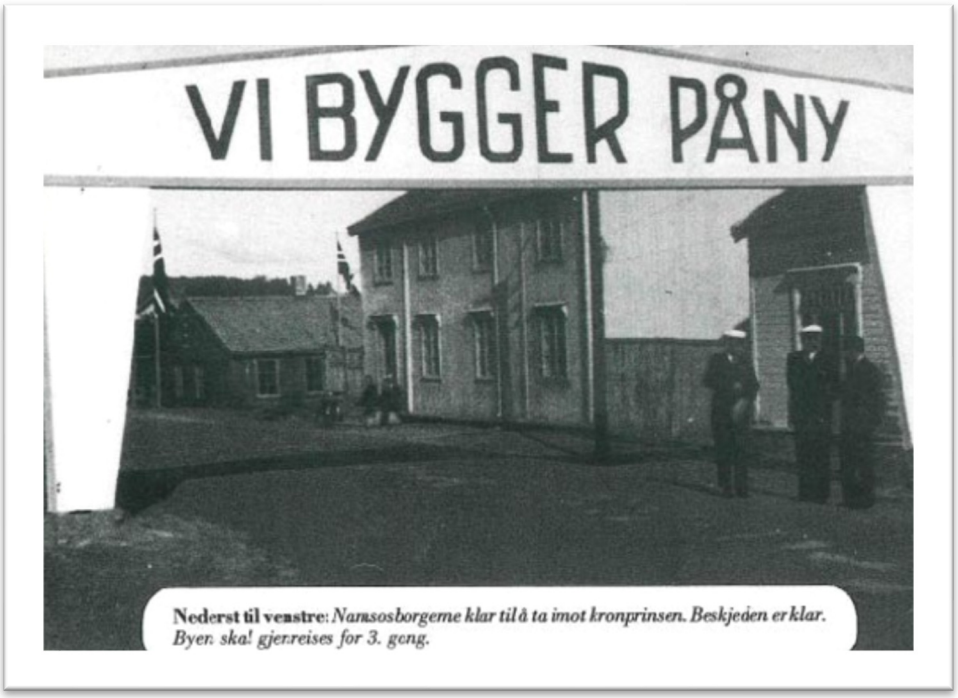
Figur 37. *Kart over Namsos fra 1884. Havnegata er markert i rødt.*



Figur 38. *Byen ble jevnet med jorden av tyske bombefly i mai 1940. Rød strek viser hvor Havnegata ligger i bylandskapet.*



Figur 39. *Kart over Namsos fra 1946. Havnegata er markert i rødt.*



Figur 40. *Byen gjenreises for 3.gang*

3.4 Utvidelse av sentrum

Gatestruktur og kvadratur er en viktig del av planleggingen av byutvidelsen. Tilgang til Nexansbygget/tomta gir mulighet til å utvide gateløp og kvadratur. Utvidelsen er vurdert i forhold til flere momenter som eksisterende teknisk infrastruktur, sentrumsområdenes tilgjengelighet, bestående bygningsmasse, eiendomsstruktur, siktelinjer osv.

Planforslagets hovedgrep er vist i Figur 42.

Figur 41. *Dagens situasjon*

Figur 42. *Ny kvadratur. Nye gater og veger er vist med røde piler.*

Utvidelse av kvadraturen innebærer krav om at Rondobygget og bygg på Nexanstomta blir revet. Klingavegen og Søren R Thornæs veg må omlegges.

En byutvidelse må også se på tidligere prosjekter/planer for Namsos sentrum. For sjøfronten langs Verftsgata som omfatter formål BFK4 og BFK5 er det stilt krav om at arkitektkonkurransen «Sjøfronten» skal ligge til grunn for framtidig planlegging og at disse skal planlegges samlet (hensynssone H810).

Figur 43. *Illustrasjon av bygninger hentet fra arkitektkonkurransen «Sjøfronten»*

Figur 44. *Illustrasjon av bygninger hentet fra arkitektkonkurransen «Sjøfronten»*

For bebyggelse innenfor hensynssone H570 er det stilt krav om at «Formingsveileder» utarbeidet for Namsos kommune, teknisk seksjon datert 24.02.1997, skal legges til grunn med tanke på kvaliteter ved utforming og vedlikehold av eksisterende bygninger og nybygg, påbygg, og tilbygg.

Gjennom planforslaget er siktelinjer sikret gjennom plankart og bestemmelser. Siktelinjer er vist i etterfølgende figur. Siktelinjer forsterkes i kvadraturen ved at de rammes inn gjennom høye bygg på begge sider av gatene.

Figur 45. *Siktelinjer*

Figur 46. *Eksempel på gode siktelinjer (fra venstre: Havnegata mot sjø, Havnegata mot Klompen og Kirkegata)*

Plankart for vertikalnivå 3 gjelder for høyder over kote +11 (se nærmere beskrivelse i kapittel 3.6). Med kjøreveg på nivå ca. kote +3,0 gjelder vertikalnivå 3 fra en høyde ca. 8,0 meter over gateløpet. Dette vil innsnevre siktelinje for de aktuelle gatene slik at det oppnås ytterligere innramming. Med god arkitektonisk utforming vil dette kunne bidra til forsterking av siktelinjene og positive visuelle inntrykk.

3.5 Finansiering av ny infrastruktur og grønnstruktur

I bestemmelsenes § 2 «Vilkår for gjennomføring» er det satt egne krav for utbygging innenfor den nye bydelen som omfatter BS8 – BS10, BSU1 – BSU4, SKA og SPH1.

Bestemmelsen § 2.2.1 «Områdemodell for finansiering av infrastruktur og grønnstruktur» skal sikre at nødvendig ny infrastruktur blir etablert i forbindelse med utbygging av den nye bydelen (BS8 – BS10, BSU1 – BSU4, SKA og SPH1. Ettersom disse nye byggeformålene innebærer omlegging av Klingavegen og/eller andre gatestrukturer er det nødvendig at ny infrastruktur kommer på plass. For BSU4 er det også tatt med krav om gjennomføring av grønnstruktur ved den nye bystranda.

Område BFK1, BFK2 og BFK3 er også tatt inn i bestemmelsen for å sikre gjennomføring av nødvendige tiltak i forbindelse med parkering SPA2.

I bestemmelsen er det satt opp en egen tabell som viser hvilke samferdselsanlegg og grønnstruktur det er krav om skal gjennomføres i forbindelse med de ulike nye byggeformålene (se Figur 47). Tabellen skal sikre sammenheng i infrastruktur uavhengig av hvilke byggeområder som blir utbygd først.

		Bebyggelse- og anleggsformål									
		BS11	**BS12**	**BS16**	**BSU1**	**BSU2**	**BSU3**	**BSU4**	**SKA**	**SPH1**	**BFK1-3**
Samferdselsformål og grønnstruktur	**SV04, SV05, SV06**	x	x	x	x	x	x	x	x		
	SV07, SV08	x	x	x	x	x	x	x			
	SV09	x	x	x	x	x	x				
	SV10				x		x				
	SV11				x						
	SV12, SV13			x	x	x					
	SV14			x	x	x	x				
	SV15			x	x	x	x				
	SV16, SV17	x	x	x	x	x	x				
	SV18	x	x	x	x	x	x				
	SV19			x	x	x	x				
	SV20			x							
	SV21	x		x		x					
	SV22	x		x		x					
	SV23	x	x	x	x	x	x			x	
	SV24	x	x	x		x				x	
	SV25, SV26	x	x	x	x	x	x			x	
	SV27	x	x	x	x	x	x			x	
	SV28	x	x	x	x	x	x			x	
	SV31	x	x	x	x	x	x			x	
	SV32, SV33, SV38	x	x	x	x	x		x			
	SPA2										x
	SGS3, GP8, GP3, GB og VB							x			

Figur 47. *Tabell som viser krav til gjennomføring av samferdselsanlegg og grønnstruktur*

3.6 Arealutnyttelse og byggehøyde

Det er i planforslaget lagt vekt på å skape et vitalt bysentrum med kompakt bygningsmasse med rikt mangfold.

Figur 48 og Figur 49 viser foreslått maksimal kotehøyde for bebyggelse innenfor de ulike byggeformålene, tilsvarende krav angitt i bestemmelser. For gjenreisningsbyen innenfor hensynssone H570 gjelder egne bestemmelser. Generelt for omtrent hele planområdet er terrenghøyde på ca. kote +3,0. Praktisk tilgjengelig byggehøyde tilsvarer kotehøyde minus terrenghøyde. Det er også vist maksimalt tillatt utnyttingsgrad i %-BYA og minimum tillatt utnyttingsgrad i %-BRA. Høyde er angitt etter NN2000:

Formål	Maks. Bya-%	Maks. kote[1]	Min. %-BRA
BFA	50 %	+15	0 %
BFK6[2]	95 %	+13/+44[2]	150 %
BFK8	80 %	+17,5	50 %
BFK9	95 %	+17	100 %
BFK10	90 %	+14/+34[2]	150 %
BIL1	100 %	+18	0 %
BIL2	100 %	+15	0 %
BKJ1	100 %	+17	100 %
BKS1	60 %	+14	20 %
BKS2	60 %	+14	20 %
BKS3	60 %	+13	40 %
BKS4	60 %	+14	40 %
BKS5	60 %	+14	40 %
BKS6	60 %	+17	40 %
BOP1	80 %	+14	50 %
BOP2	95 %	+14	30 %
BS11	95 %	+18	150 %
BS12	95 %	+18	200 %
BS16	95 %	+18	200 %
BS21	95 %	+16	150 %
BS22	95 %	+16,5	200 %
BS23	95 %	+16,5	200 %
BS25[3]	100 %	+20	0 %
BS26[3]	100 %	+18	0 %
BS27	90 %	+15	100 %
BSU1	95 %	+18	200 %

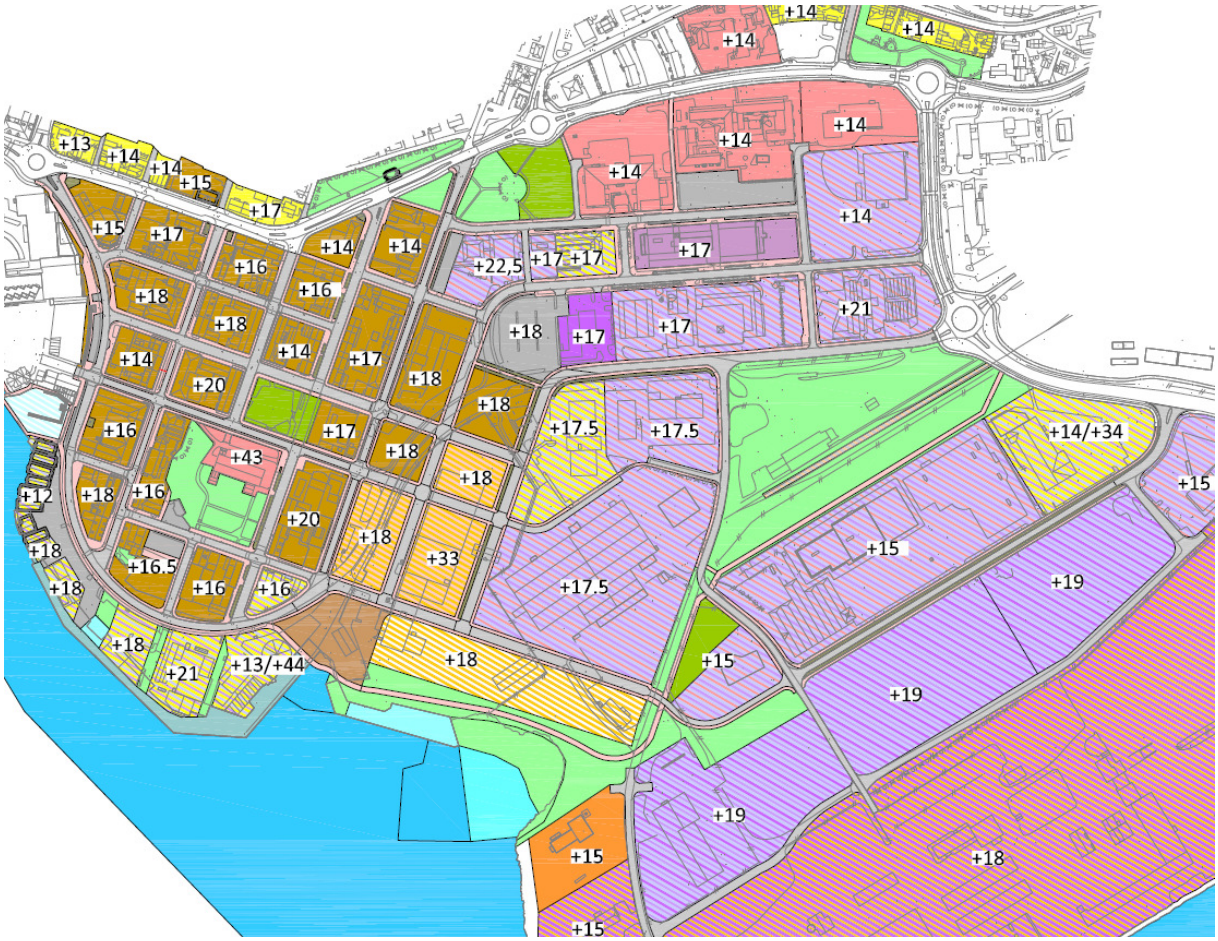
Formål	Maks. Bya-%	Maks. kote[1]	Min. %-BRA
BSU2	95 %	+18	200 %
BSU3	95 %	+18/+33[2]	200 %
BSU4	95 %	+18	150 %
BSU5[3]	100 %	+18	0 %
BSU6[3]	100 %	+18	0 %
BSU7[3]	100 %	+18	0 %
BSU8[3]	100 %	+18	0 %
BSU9[3]	100 %	+18	0 %
BU1	60 %	+14	0 %
BU2	95 %	+14	0 %
BV1	100 %	+17	0 %
BVA	100 %	+15	0 %
FKI1	100 %	+19	0 %
FKI2	100 %	+19	0 %
FKI3	100 %	+19	0 %
FKT1	100 %	+22,5	100 %
FKT2	100 %	+17	100 %
FKT3	100 %	+17	50 %
FKT4	100 %	+17,5	50 %
FKT5	100 %	+17,5	50 %
FKT6	100 %	+15	50 %
FKT7	100 %	+15	50 %
FKT8	95 %	+21	50 %
FKT9	95 %	+14	50 %
FKT10	95 %	+15	50 %
SPH	100 %	+18	150 %

Figur 48. *Maksimal utnyttelsesgrad (BYA-%), tillatt byggehøyde og minimum utnyttelsesgrad (%-BRA).*

[1] Det tillates mindre takoppbygg for tekniske rom, trapp- og heismaskinrom. Takoppbygget skal ikke overstige 10 % av takflaten. Branntårn tillates for område BOP2 ut over angitte maksimale byggehøyde.

[2]BFK6, BFK10 og BSU3: Det er angitt to maksimalhøyder. Høyeste maksimalhøyde kan kun benyttes for inntil 610m2 for BKS6, inntil 1000m2 for BKS10 og inntil 1000m2 for BSU3. For BKS6 og BKS10 skal høyde trappes ned til laveste maksimalhøyde.

[3]Formålet gjelder for vertikalnivå 3.



Figur 49. *Byggehøyder angitt i kotehøyde. For hensynssone H570 er det angitt høyde på dagens bygninger.*

Høyhus/signalbygg lokaliseres fortrinnsvis til områder med god byggegrunn (fjell) både av praktiske og økonomiske grunner, men det visuelle uttrykket må være bestemmende for hvor det er arkitektonisk riktig å plassere slike eksponerte bygninger.

Eksisterende høyhus i området er kirka (kote +42.4) og leilighetsbygg «kornsiloen» (kote +43.8).

Figur 50. *Eksisterende høyhus, leilighetsbygget «kornsiloen»*

I planforslaget er det åpnet opp for to nye høyhus i østre byområde; innenfor BSU3 i den nye kvadraturen (kote +33) og innenfor BFK10 vest for krysset fv769/Sandvegen.

Figur 51. *Eksempel på høyhus innenfor område BFK10 (ved krysset fv769/Sandvegen)*

Signalbyggene skal bidra til å gi det utvidede sentrumsområdet et referansepunkt (bygg) og et arkitektonisk element som understreker og «høyner» det urbane inntrykket i bydelen. En slik bygning bør også underbygge byens status som «trebyen» ved at det føres opp av konstruksjonsvirke og kledninger av tre, iht. krav i bestemmelsene.

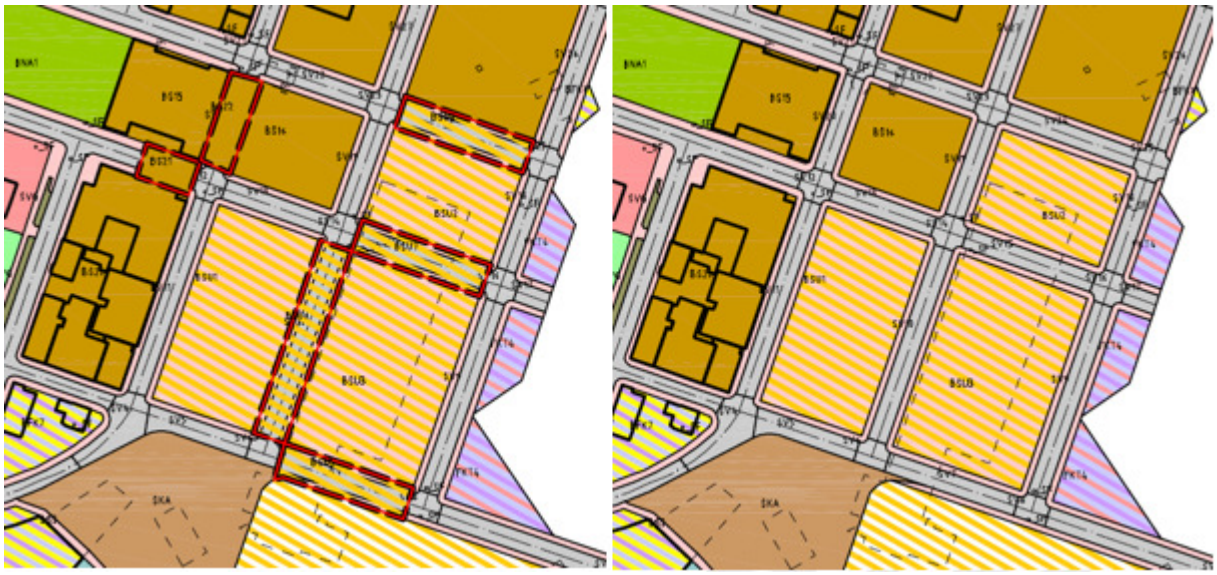
For å gjøre sentrumsarealet (Bråholmen) mer verdifullt og attraktivt bør noen ledige areal her fortettes (se Figur 52). Området rundt kirkehaugen er viktig å holde åpent, slik at kirka fortsatt beholder sin status som landemerke. Siktlinjer mot fjorden (se Figur 45) er viktige å ta vare på, spesielt med tanke på fortetting i framtiden.

Figur 52. *Eksempel på områder ved Bråholmen som kan fortettes*

Figur 53. *Eksempel på fortetting*

Plankart for vertikalnivå 3 gjelder for høyder over kote +11. I gateløpet som omfatter veg og fortau er det mellom enkelte kvartal tillatt å bygge over denne kotenivået, slik at en kan oppnå mer effektive forbindelser mellom kvartalene. Dette gjelder for formål BS21, BSU2 og BSU5 – BSU8.

Effektive forbindelser mellom kvartal vil være særlig aktuelt dersom det vedtas å bygge ny videregående skole eller universitet i sentrum, ettersom en slik utbygging vil stille store krav til at det finnes tilstrekkelig sammenhengende areal til disposisjon uten å måtte krysse kjøreveg.



Figur 54. *Illustrasjon av bygging over veg og fortau over kote +11 (vertikalnivå 3) er vist til venstre.*

3.7 Estetikk

En levende by må vokse innenfra og utover. Derfor er det viktig at gamle sentrum (gjenreisningsbyen, Bråholmen) åpnes for fortetting og revitalisering. Her er det stilt krav om at «Formingsveileder for Namsos kommune» legges til grunn mtp. kvaliteter ved utforming og vedlikehold av eksisterende bygninger og nybygg, påbygg, tilbygg.

Det legges vekt på at det styrende fasadematerialet skal være tre. Dette gjelder både langs sjøkanten og utvidelsen av sentrum mot øst. Takflater for området sentrum mot øst skal ha «grønne tak». Tak

langs sjøkanten kan utføres med tekkematerialer av tre, metall, asfaltpapp eller stein. Dette vil bidra til bærekraftige løsninger.

Figur 55. *Den nye bydelen skal iht. bestemmelser utformes med moderne trearkitektur og grønne tak.*

Ambisjonen med planarbeidet har vært å videreutvikle trearkitekturen gjennom bygde forbilledlige eksempler på nyskapende og miljøvennlig trearkitektur. Det er åpnet for at gamle former innen lokal byggeskikk/arkitektur kan gis en moderne fortolkning/formspråk i forhold til Bryggerekka, eller Sjøpakkhusene som de kalles lokalt. Reguleringsplanen gir rammebetingelser i form av bygningsvolum, byggehøyde, materialer inkl. tekkematerialer.

Sjøpakkhusene i tre langs sjøkanten skaper variasjon av sammensatte volumer og smug. Husene i vannkanten ligger i den sammenhengende kjede langs vannet med trekk fra det typiske saltaket og trekledninger.

Dagens trekledninger er utelukkende vertikal tømmermannskledning mens historisk var det innslag av horisontal falset (flat) kledning og vertikal falset (flat) kledning. Dette åpnes det for ved restaurering/vedlikehold av gamle bygninger og likeledes ved oppføring av nye bygg. Respekten for byen og dens historie kommer slik til uttrykk i materialvalget. Historiske Namsos sentrum bestod også hovedsakelig av trebygninger, noe som også er ønskelig i det nye/utvidede sentrum mot øst. Dette vil være bærekraftig, kortreist og miljøvennlig siden et av Norges største sagbruk er lokalisert nært Namsos sentrum. Dette var, og er fortsatt, et naturlig valg siden byen er regionsenter i skogrike Namdalen.

Den nye og transformerte bebyggelsen langs sjøkanten skal fremstå med skarpskårne former av tre og gis et maritimt, arkitektonisk uttrykk, som reiser seg på kanten mot fjorden og innover det nye sentrum.

Figur 56. *Eksempel på hvordan byen kan se ut, sett fra Klompen*

Ved å implementere prinsippene fra byens rekke av sjøhus, gis sjøkanten en sammenheng med de karakteristiske volum- og romsituasjonene i den bydelen.

Sjøkanten skaper dessuten en bred vifte av møteplasser langs promenaden, samtidig som de mange passasjene, gløttene og gårdsrommene skaper en variert stemning og mer skjermede muligheter for opphold utendørs. Promenaden, passasjene og gårdsrommene blir dermed ikke bare en ferdselsåre, men også vandring med forskjellige opplevelser og kvaliteter. Det er av overordnet betydning at byens innbyggere og besøkende trives i byens sentrum og langs sjøkanten som skal skapes etter den nye reguleringsplanen.

Figur 57. *Verftsgata med eksempel på ny bebyggelse langs sjøkanten*

Det bør fokuseres på arkitekturens rolle i utviklingen av nye Namsos sentrum og Sjøkanten. Moderne trearkitektur må være det bærende prinsipp. Hvordan kan tre brukes som byggemateriale i en moderne, urban kontekst. Alt ligger til rette for å skape gode arkitektoniske løsninger som setter folk og trivsel i første rekke.

3.8 Boliger i sentrum

Det antas at planforslaget gir rom for ca. 400 nye boligenheter innenfor planområdet. Det rådes en stor grad av usikkerhet vedrørende hvilke innhold de ulike nye formålsområdene vil få, noe som vil innvirke på antall nye boenheter.

Det er i bestemmelsene stilt forskjellige krav for å sikre god bokvalitet for boligbebyggelse innenfor planområdet, som uteoppholdsareal, støyforhold, sol/skyggeforhold, universell utforming, parkering og estetikk.

Det er stilt krav om MUA (minste uteoppholdsareal) på 20 % av boligens samlede bruksareal. Minst 50 % av MUA skal anlegges som felles leke- og oppholdsareal og skal være mest mulig sammenhengende. Felles leke- og oppholdsareal skal være egnet som møteplass for alle aldersgrupper og utformes slik at det kan brukes til alle årstider. Felles lekeareal skal tilrettelegges for småbarnslek og skal ha gode solforhold. Av hensyn til funksjonalitet, skjerming (støy) og tilhørighet (felles for et kvartal) ønskes det primært at uteareal etableres samlet i et indre gårdsrom, ikke som små striper rundt bebyggelsen på tomta.

I bestemmelsene er det stilt krav om at minimum 50 % av nye boliger innenfor hvert enkelt formålsområde skal oppføres som «tilgjengelig boenhet». Dette sikrer at en stor andel av boligene i sentrum er egnet som bolig også for den eldste aldersgruppen. Kravet gjelder ikke for boligområde BKS (konsentrert småhusbebyggelse) i Overhallsvegen.

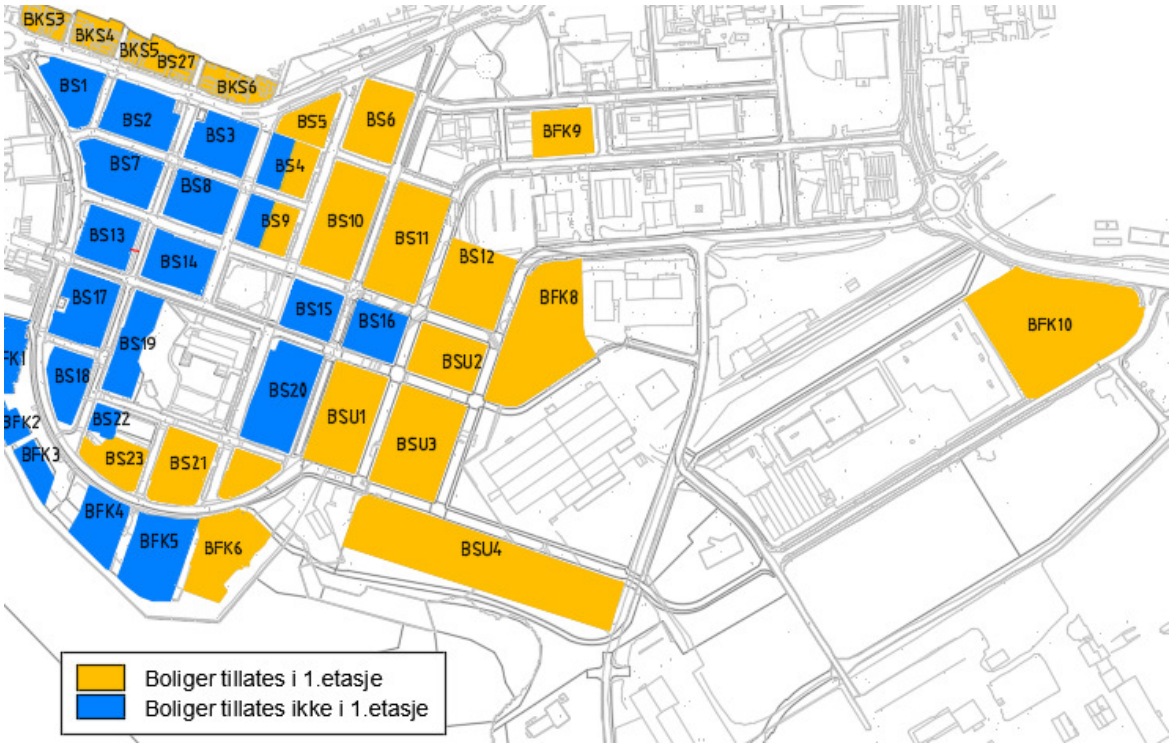
Krav hjemlet i reguleringsplanens bestemmelser vil legge til rette for en variasjon i aldersmessig beboersammensetning.

Alle boliger innenfor planen har sentral beliggenhet med nærhet til skole, barnehage, servicefunksjoner, handel, arbeidsplasser og kollektivtransport.

Planen legger til rette for nye attraktive områder til uteopphold for allmennheten innenfor sentrumsområdet, noe som vil bidra til å gi et bedre bymiljø og økt bolyst. Et av disse er et stort nytt parkområde ved sjøen ved Nexans-tomta. Dersom Namsosbanen blir nedlagt legger planforslaget opp til at Jernbanetomta blir transformert til et nytt stort parkområde midt i byen.

Planen legger til rette for forbedret framkommelighet gjennom et forbedret vegnettverk for myke trafikanter.

Det er i planforslaget gjort vurderinger av problematikk rundt bolig i 1.etasje i sentrum. Kommunen har nedsatt en arbeidsgruppe for dette og planforslaget bygger videre på forslag fra arbeidsgruppa. Figur 58 gir en oversikt over boligområder innenfor sentrumsområdet, og i hvilke arealer det er tillatt/er ikke tillatt med boligbebyggelse i 1.etasje. Markedspotensialet for privat næringsliv og offentlig virksomhet bestemmer hvor stort behov det er for tilgjengelige lokaler for privat og offentlig virksomhet. Når markedet er mindre enn tilgjengelige ledige arealer vil lokaler stå tomme og gatene tømmes for folk. Boliger i 1.etasje sikrer bruk av lokalene, men bør ikke likevel ikke tillates i de viktigste handelsgatene.



Figur 58. *Boligområder hvor det er tillatt og ikke tillatt med boligbebyggelse i 1.etasje.*

3.9 Privat næringsliv

Planforslaget legger opp til en økning av antall boenheter i sentrum. I tillegg legges det til rette for etablering av videregående skole og universitet. Slike tiltak vil sikre at flere personer til enhver tid befinner seg innenfor Namsos sentrum. Dette vil igjen legge grunnlaget for økt handel og annen næringsvirksomhet.

Eksisterende arealer for næringsvirksomhet innenfor handel og kontor er sikret gjennom planforslaget. Transformasjonen av Nexans-tomta med utvidelse av kvadraturen sikrer store områder tilrettelagt for utvikling av nye næringsområder for handel og kontor. Plasskrevende forretningsvirksomhet er ikke tillatt innenfor områdene BS, BSU og BFK1 – BFK7. Det er tillatt med plasskrevende forretningsvirksomhet innenfor formål FKI og FKT (østre byområde).

Planforslaget innebærer en reduksjon av ca. 39 daa industriareal i form av at Nexans-tomta utnyttes til andre formål. Industri er tillatt innenfor formål BIL1, BIL2, FKI1 og FKI2. Totalt utgjør disse arealene ca. 231 daa. Ca. 30,6 daa av dette er ikke i bruk (FKI2 og deler av FKI1).

3.10 Offentlig virksomhet

3.10.1 Universitet og videregående skole

Det vil være mange fordeler ved å få etablert videregående skole og universitet i bysentrum, som igjen vil utløse behov for boliger/studentboliger og diverse servicefunksjoner. Dette vil bidra til en revitalisering av Namsos sentrum. Planforslaget åpner opp for etablering av undervisningsbygg innenfor den nye kvadraturen gjennom formålsområde BSU1 – BSU4.

Tomtestørrelsen for disse områdene er;

- BSU1: 4.56 daa
- BSU2: 2.77 daa
- BSU3: 5.75 daa
- BSU4: 12.46 daa

Plankart for vertikalnivå 3 gjelder for høyder over kote +11. I gateløpet som omfatter veg og fortau er det mellom enkelte kvartal tillatt å bygge over denne kotenivået, slik at en kan oppnå mer effektive forbindelser mellom kvartalene. Dette kan være særlig aktuelt dersom det vedtas å bygge ny videregående skole eller universitet i sentrum, ettersom en slik utbygging stiller store krav til at det finnes tilstrekkelig sammenhengende areal til disposisjon uten å måtte krysse kjøreveg. Slike forbindelser kan oppnås mellom BSU1/BSU3, mellom BSU1/BSU3 og mellom BSU3/BSU4.

3.10.2 Offentlig tjenesteyting

Innenfor formål BS (sentrumsformål) og BSU (kombinert formål sentrumsformål/undervisning) er det tillatt med mange typer offentlig virksomhet, ettersom en stor del av offentlig virksomhet er ulike former for tjenesteyting. Tjenesteyting inngår som et av formålene i definisjonen av sentrumsformål.

3.10.3 Helse- og omsorgsinstitusjon

Namsos bo- og servicesenter
Det er regulert område for Helse- og omsorgsinstitusjon, BU2, for lokaliteten til Namsos bo- og servicesenter.

Lonet avlastningsbolig
I Overhallsvegen er det regulert område for Helse- og omsorgsinstitusjon, BU1. Dette er lokalitetene til Lonet avlastningsbolig.

3.11 Veganlegg

3.11.1 Konsekvensutredning trafikk (sammendrag)

Det er gjennomført konsekvensutredning for trafikk. Konsekvensutredningen omfatter beregninger og vurdering av framtidig trafikkmengde, vurdering av kryssløsninger, framkommelighet for myke trafikanter, parkering og kollektivtrafikk og redegjør for planforslagets påvirkning på trafikksikkerhet.

Konsekvensutredningen følger som vedlegg til planbeskrivelsen. Sammendraget fra konsekvensutredningen gjengis nedenfor.

Kjøreveger
I utgangspunktet innebærer planforslaget en utvidelse av dagens trafikksystem i bykjernen. Planforslaget innebærer økt trafikk, noe som i utgangspunktet kan medføre kapasitetsproblemer ved enkelte kryss. Ettersom det er mange muligheter for inn- og utkjøring fra fv769 antas det at planforslaget ikke vil medføre særlige kapasitetsproblemer i kryss. Unntaket her er krysset Sandgata – fv769 hvor det ved ettermiddag kan forventes noe kødannelse for biler i Sandgata som skal inn på fv769.

Kollektivtransport
Planforslaget vil først og fremst gi ei tryggere havn for hurtigbåt med tanke på vind og bølger. I tillegg vil nytt planlagt knutepunkt gi større muligheter for en optimal og logisk utforming.

Myke trafikanter
Planforslaget vil innebære en langt bedre sammenknytning av trafikkarealer forbeholdt myke trafikanter sett i forhold til dagens situasjon. Tilgjengeligheten vil være god for nye boliger og virksomheter innenfor planområdet og vil innebære stor forbedring av tilgjengelighet for myke trafikanter som kommer fra utenfor planområdet og skal inn til sentrum.

De viktigste forbedringene i planen er oppsummert til følgende:

- Den nye kvadraturen er planlagt med fortau på begge sider av veg. Knytter opp vegnett for myke trafikanter mot vest, nord og øst.
- Sammenhengende fortauforbindelse langs gjenværende del av Klingavegen. Knytter opp vegnett for myke trafikanter øst – vest.
- Sammenknytning av strandpromenade ved Vestre havn mot Verftsgata/sentrum.
- Nye parseller ned mot havna i sør langs Verftsgata gjennom trafikkarealer eller grøntdrag.
- Strandpromenade fra nytt kollektivt transportsenter fram til bukta ved fjernvarmeanlegget

Planforslaget vil med dette innebære en stor forbedring for myke trafikanter i forhold til dagens situasjon.

Trafikksikkerhet

Prognoser tilsier at trafikkmengden vil stige i årene som kommer uavhengig av planforslaget. Planforslaget legger til rette for økt næringsvirksomhet og økt antall boenheter i Namsos sentrum, noe som vil forsterke trafikkøkningen.

For å minimere trafikkveksten for biltrafikk er det i planforslaget skissert et bedre vegnett forbeholdt for myke trafikanter, og et vegnett som knytter bydelene bedre sammen. Dette vil bidra til at flere velger å benytte sykkel eller å gå, istedenfor å bruke bil. Dette vil igjen bidra til bedre trafikksikkerhet.

Ifølge håndbok V121 skjer mellom 30 og 40 % av alle politirapporterte ulykker i kryss og avkjørsler. De alvorligste ulykkene er kollisjoner mellom kjøretøy med kryssende kjøreretning, samt påkjørsel av gående og syklende. Planforslaget innebærer en økning av krysningspunkter mellom kjørende og gående/syklende. Ettersom mange ulykker skjer mellom kjørende og myke trafikanter i kryssområder vil planforslaget innebære en økt risiko for trafikkulykker (flere biler, flere gående/syklende og flere krysningspunkter). Det er derfor viktig med trafikksikkerhetstiltak i disse kryssområdene og langs kjørevegene for øvrig (opphøyde gangfelt, redusert fart, trafikksignal osv.).

Envegskjøring i Havnegata er et trafikksikkerhetstiltak i form av en mer oversiktlig trafikksituasjon for alle og redusert trafikkmengde i ei gate der mange myke trafikanter ferdes. Stenging for biltrafikk i Abel Meyers gate mellom Herlaugs gate og Bråholmgata vil bidra til at myke trafikanter har bedre «rettigheter» midt i bykjernen – aksen mellom Festplassen og rådhuset vil være forbeholdt myke trafikanter.

Reduksjon av andel tung trafikk gjennom sentrum er et trafikksikkerhetstiltak det er lagt til rette for i planforslaget, gjennom å opprette et vegsystem som gjør det mer effektivt for sjåførene å kjøre rett inn til industriområdet. For å hindre/minimere tung trafikk gjennom sentrum bør det foretas ytterligere trafikksikkerhetstiltak (f.eks. opphøyde gangfelt).

De viktigste tiltakene i planforslaget for å bedre trafikksikkerheten er oppsummert til følgende:

- Økt tilgjengelighet for myke trafikanter gjennom flere fortau/GS-veger
- Envegskjøring i Havnegata
- Stenging av Abel Meyers gate mellom Herlaugs gate og Bråholmgata
- Reduksjon av mengde tung trafikk gjennom bykjernen

Selv om planforslaget vil innebære økt trafikk og flere krysningspunkter er det totalt sett vurdert at planforslaget vil bedre trafikksikkerheten innenfor planområdet, sett i forhold til dagens situasjon.

Avbøtende tiltak

Som tiltak for å sikre best mulig trafikksikkerhet anbefales det at en i framtidige utbygginger av veganlegg vurderer ulike trafikksikkerhetstiltak som f.eks. opphøyde gangfelt, opphøyde kryss,

redusert fart/sone, evt. trafikksignal, riktig skilting, kantstein som skiller kjøreveg og fortau og at det generelt legges vekt på å skape oversiktlige trafikkforhold.

3.11.2 Utvidet kvadratur i Namsos sentrum

Som en del av hovedintensjonen med planen er det planlagt å utvide kvadraturen i sentrumsområdet østover til å omfatte Nexans-tomta. De nye gateløpene nord-sør vil også være sikteakser ned til sjøen.

Oversiktskartet nedenfor gir en overordnet oversikt over endringene.

Figur 59. *Nye gater og veier i Namsos sentrum*

Figur 60. *Dagens situasjon til venstre, planforslagets utvidede kvadratur til høyre*

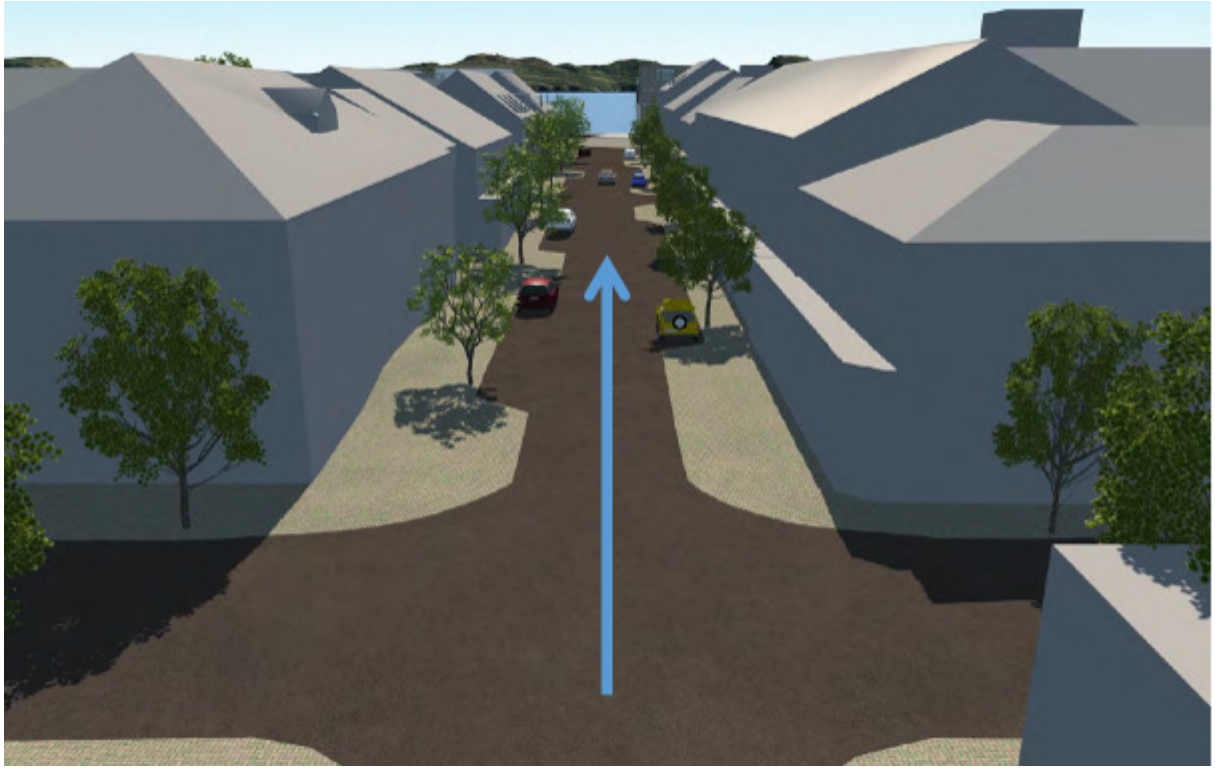
3.11.3 Kjøreveger

Havnegata

Gata har i dag bredde på 8,6 – 9,0 meter med langsgående parkering på begge sider. Gjennom planprosessen har det kommet en del innspill om at gata er for smal.

I planforslaget legges det opp til at gata blir envegskjørt. Dette er et bymiljøtiltak som tillater ei enda smalere gate slik at en kan utvide fortauet på begge sider. Det er i dag enkelte trær langs gata. Ved bredere fortau vil det være rom for å forsterke dette med grønne element.

Trafikksikkerheten vil bedres ved at gata blir envegskjørt.



Figur 61. *Havnegata foreslås envegskjørt*

Abel Meyers gate

Planforslaget legger opp til at gata mellom Herlaugs gate og Bråholmgata skal stenges for biltrafikk. Dette vil innebære mindre trafikk i bykjernen og være et bymiljømessig tiltak. Gata framstår i dag som «grønn» med allé langs rabatten på vestre side av gata.

Figur 62. *Stenging av Abel Meyers gate mellom Herlaugs gate og Bråholmgata*

Dersom denne gatestrekningen blir gågate som planforslaget viser, vil byparken bli tettere knyttet opp mot samfunnshuset.

Figur 63. *Stenging av Abel Meyers gate for biltrafikk vil knytte samfunnshuset opp mot byparken*

Carl Gulbransons gate

Reguleringsplanen foreslår at «Rondobygget» fjernes og at gata forlenges fram til Fjordgata. Dette sikrer sikteaksen ut mot sjøen som i dag sperres av Rondobygget. Sør for Rondobygget har bebyggelsen i dag bygningsliv som følger linjene i dagens gate. Gateløpet benyttes i dag som parkering.

Figur 64. *Carl Gulbransons gate stopper i dag mot «Rondobygget». Åpning av gateløpet gir siktelinje mot sjøen.*

Figur 65. *Forslag om utvidelse av Carl Gulbransons gate*

Søren R Thornæs veg

Det foreslås at Søren R Thornæs veg forlenges parallelt med Carl Gulbransons gate fram til utvidelse av Namsegata.

Det kan bli aktuelt å stenge gateløpet mellom Bråholmgata og Namsegata for biltrafikk og benytte gatestrekningen som gågate, slik at arealene på begge sider av gatestrekningen kan ses i

sammenheng dersom en skal etablere skole på disse arealene. Dette blir ikke avklart i denne planen men må vurderes i framtidig detaljreguleringsplan.

Figur 66. *Nytt gateløp, Søren R Thornæs veg. Eksisterende situasjon til venstre, planforslaget til høyre.*

Klingavegen

Klingavegen er i dag en av to innfartsårer inn til sentrum. Klingavegen mellom Søren R Thornæs veg og Fjordgata er planlagt fjernet for å få utvidet kvadraturen i bykjernen. Det er planlagt å legge et nytt gateløp parallelt med Carl Gulbransons gate og Søren R Thornæs veg.

Figur 67. *Omlegging av Klingavegen. Eksisterende situasjon til venstre, planforslaget til høyre.*

Namsegata – Sandgata

Det er planlagt å forlenge Namsegata østover gjennom Nexanstomta fram til Sandgata. Gata er forlengelse av kvadraturen og står vinkelrett på Carl Gulbransons gate og Søren R Thornæs veg.

Sandgata forlenges videre forbi Politiet og knyttes opp mot Namsegata.

Figur 68. *Forlengelse av Namsegata parallelt med sjøfronten*

Bråholmgata

Planforslaget legger opp til å forlenge Bråholmgata østover fram til ny del av Klingavegen.

Figur 69. *Forlengelse av Bråholmgata. Eksisterende situasjon til venstre, planforslaget til høyre.*

I en framtidig situasjon er det mulighet å forlenge Bråholmgata fram til Pinavegen, og å forlenge Namsegata med parallelle gateløp. Det bemerkes at planforslaget ikke omhandler dette grepet, men at gateløpene er planlagt slik at muligheten ligger åpen for framtida.

Figur 70. *Planforslaget medfører mulighet for framtidig utvidelse gateløp, Namsegata (1) og Bråholmgata (2).*

Herlaugs gate

Planforslaget legger opp til å forlenge Herlaugs gate østover fram til ny del av Klingavegen. Herlaugs gate vil ligge parallelt med Bråholmsgata og Namsegata som en utvidet del av kvadraturen.

Figur 71. *Forlengelse av Herlaugs gate. Eksisterende situasjon til venstre, planforslaget til høyre.*

Pinavegen

Pinavegen er planlagt avstengt fra krysset Sandgata fram til fjernvarmeanlegget.

Figur 72. *Avstenging av Pinavegen*

Kjøremønster

Byens innfartsveger vil av planforslaget være via fv769 og via parsellen Sandgata – Namsegata, Fjordgata – Verftsgata og Klingavegen.

Figur 73. *Skisse som viser kjøreveger (røde linjer), kjøreretning og gater med mest trafikk (tykke linjer)*

3.11.4 Tung trafikk

Det har vært et mål i planarbeidet å gjennomføre tiltak for å unngå mest mulig tung trafikk gjennom bysentrum. Et av tiltakene er avstenging av deler av Pinavegen. Dette innebærer at for sørgående trafikk blir enkleste rute fram til industriområdet og Kiskaia via Sandgata og parallellgata lengre sør. Trafikk via Klingavegen og Pinavegen unngås trolig i mye større grad.

Kjøring av tung trafikk gjennom sentrum må begrenses gjennom trafikksikkerhetstiltak som f.eks. fartshumper/opphøyd gangfelt, dette blir ikke implementert i reguleringsplanen.

Figur 74. *Tung trafikk til industriområdet. Kryss dimensjonert for modulvogntog er avmerket med blå sirkel.*

3.11.5 Parkering

Det er i dag ca. 1100 offentlige parkeringsplasser innenfor planområdet, iht. parkeringsregisteret. Av disse vil ca. 100 plasser utgår som en følge av utvidelse av kvartalsstrukturen i område hvor Carl Gulbransons gate blir forlenget (dagens parkeringssone Samfunnshuset, Forsikringsgården og Aursandsgården).

For den utvidede kvartalsstrukturen legges det opp til samme gatestruktur som for øvrig i byen. Det er her rom for langsgående parkering på lik linje med dagens situasjon. Planforslaget tar ikke stilling til i hvilke gater det skal etableres langsgående parkering. Antall langsgående parkeringsplasser er derfor ikke bestemt av planforslaget. Dersom det etableres langsgående parkering langs en av kjøreretningene i den nye kvadraturen er det potensial for ca. 120 parkeringsplasser.

Det er ikke regulert nye områder for parkering på grunnen, men innenfor SPH1 er det regulert område for parkeringshus. Et parkeringshus vil gi en mye mer effektiv arealbruk og antallet parkeringsplasser vil kunne mangedobles, avhengig av hvor mange etasjer som bygges.

Det er i bestemmelsene stilt krav om at for BSU1 – BSU4 skal parkering for bolig oppfylles i parkeringskjeller. Det er i tillegg stilt krav om utbygging av parkeringskjeller innenfor en minimum prosentandel av arealet for BSU1 – BSU4. Krav om parkering i kjeller vil gi en mer effektiv arealbruk for verdifulle sentrumsarealer, det vil innebære enklere brøyting ved at større andel av døgnparkeringen skjer innomhus og det vil bidra til et bedre bymiljø hvor en i større grad skaper et «levende sentrum» og unngår store «døde» parkeringsflater. På generell basis er fem etasjer maksimal høyde for håndtering av parkering for bolig i kjeller.

Områder hvor det er krav om parkeringskjeller er vist i plankart for vertikalnivå 1 og omfatter formål SPH2, SPH3 og SPH4 (se Figur 75). Det antas at potensialet for parkering i kjeller vil være om lag 1000 plasser. SPH2 ligger under både byggeformål og samferdselsformål, og det er tillatt med både samlet utbygging og utbygging knyttet til hvert enkelt formålsområde.

Etablering av parkeringskjeller tillates for øvrig etablert i alle formål for «bebyggelse og anlegg» angitt i bestemmelsenes § 3. For å forebygge flomskader er det er i bestemmelsene stilt krav om at parkeringskjellere skal bygges tett opp til kote +3,2 (NN2000).

Figur 75. *Illustrasjon av parkeringskjeller i vertikalnivå 1 (under bakken) er vist til venstre.*

I bestemmelsene er det satt minimums- og maksimumskrav til antall parkeringsplasser.

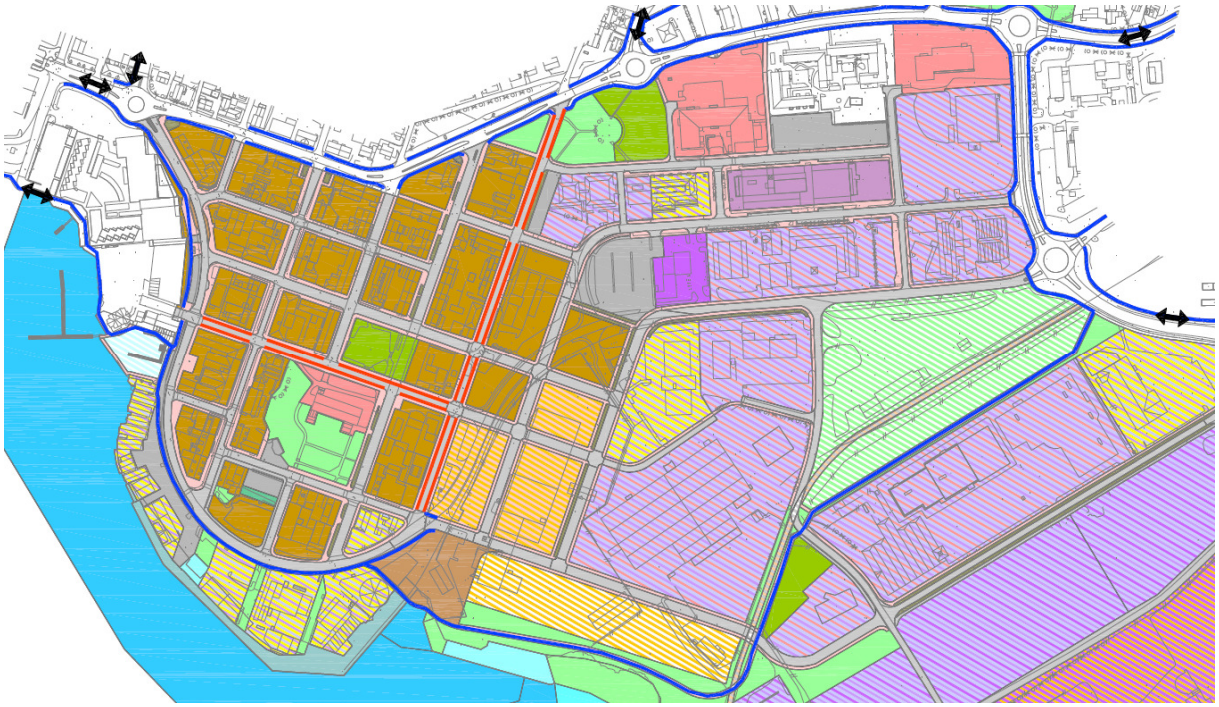
Bruk av minimumsnormer pålegger tiltakshaver å tilrettelegge for et minimum antall parkeringsplasser. Det gir også grunnlag for å benytte frikjøp for parkering, som kan gi inntekter f.eks. til et felles parkeringsanlegg. Utbyggingskostnader vil øke i takt med økte minimumsnormer. Minimumsnormer kan bidra til at det er mindre behov for gateparkering, men det kan også bidra til overetablering av parkeringsplasser og stimulere til bilbruk.

Bruk av maksimumsnormer er et virkemiddel for å forhindre overetablering av parkeringsplasser. Formålet med maksimumsnormer er at det etableres færre parkeringsplasser enn etterspørsel tilsier og/eller tiltakshaver ønsker. Bruk av maksimumsnormer kan være et virkemiddel for å påvirke lokalisering av nye bygg og å fremme bruk av gange, sykkel og kollektiv som transportmiddel.

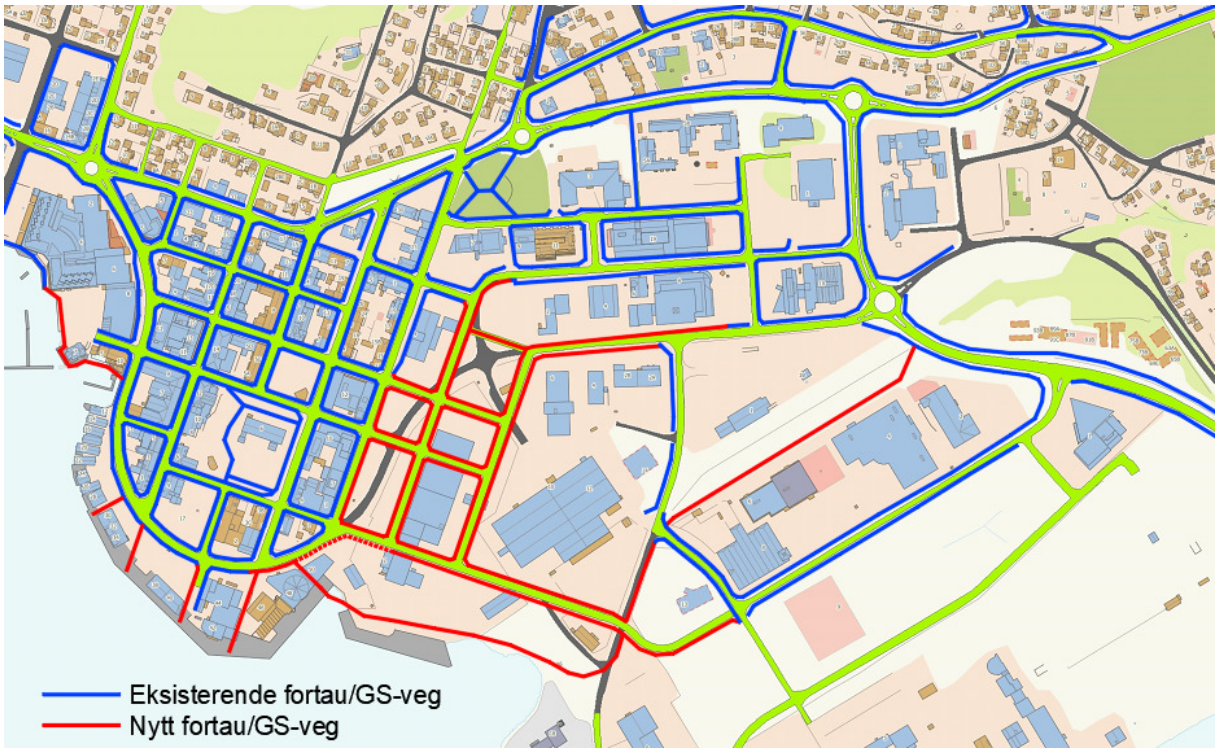
3.11.6 Myke trafikanter

Figur 76 viser hovedforbindelsene for myke trafikanter, fra bydelene utenfor sentrum og inn til sentrumsområdet. Strandpromenade i Vestre havn stopper opp vest i planområdet og hovedforbindelse fra sørøst er i dag dårlig. Det har i planarbeidet vært viktig å styrke vegforbindelsen for myke trafikanter.

Figur 76. *Hovedforbindelser for myke trafikanter, Namsos by*



Figur 77. *Hovedforbindelser for sykkel. Blå linjer langs GS-veg, rød linje langs sykkelfelt.*



Figur 78. *Fortau, GS-veg og andre forbindelser gjennom parkområder ol., iht. planforslag*

Planforslaget innebærer utvidelse av kvadraturen med tilhørende fortau langs begge sider av veg. I tillegg reguleres det inn nye fortau langs Klingavegen, Pinavegen og forlengelsen av Sandvegen. Dette vil innebære god tilgjengelighet til nye boliger og virksomheter innenfor planområdet og vil også innebære bedre tilgjengelighet for myke trafikanter som kommer østfra. I dette området er det også lagt inn gang- og sykkelveg langs Jernbanetomta.

Det er også regulert inn strandpromenade langs sjø som knyttes opp mot GS-veg som i dag ender opp ved Vestre havn. Gangforbindelser ned til havna er gjennom parkområder.

Forbindelse fra fv769 over jernbanetomta via strandpromenade fram til kollektivknutepunkt er regulert med fem meters bredde for å kunne bedre legge til rette for sykkel.

Det er stilt krav om sykkelparkering i bestemmelsene for å sikre det mer attraktivt å benytte sykkel som framkomstmiddel.

3.11.7 Kollektivtrafikk

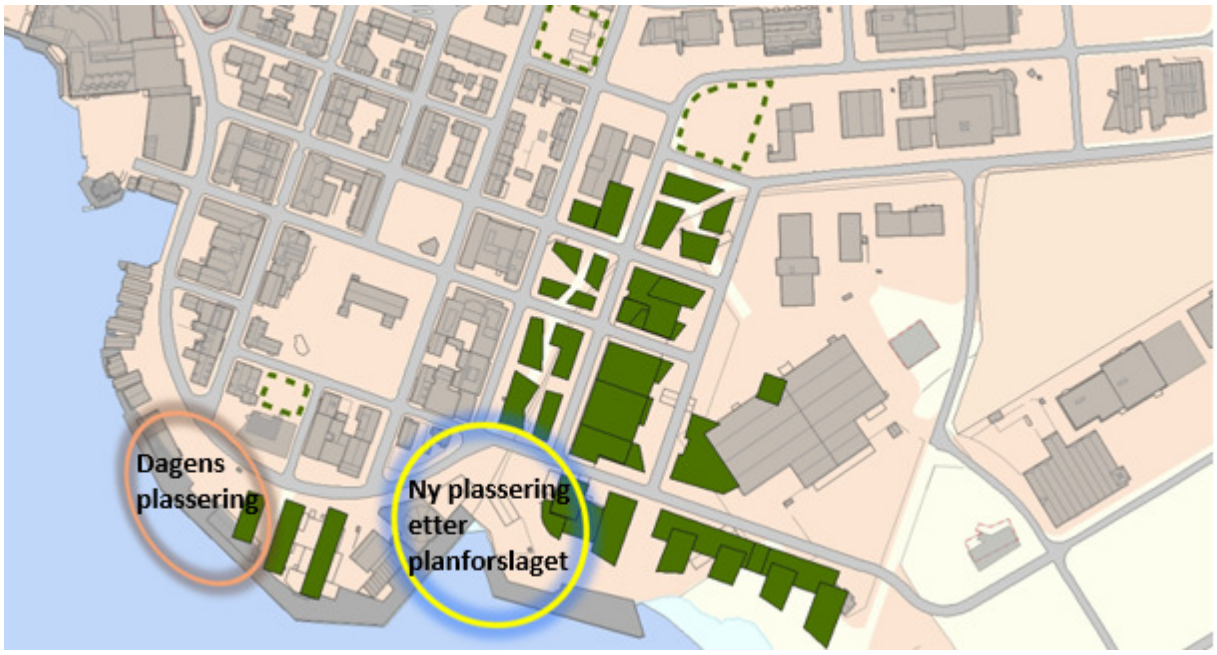
Kollektivt transportsenter

Kollektivt transportsenter i Namsos består av Namsos skysstasjon (buss og drosje) og Namsos hurtigbåtkai. Dagens kollektivknutepunkt har små utvidelsesmuligheter og er planlagt flyttet som vist i Figur 79. Det er flere årsaker til at transportsenteret ønskes flyttet.

Dagens hurtigbåtkai ligger på det mest værutsatte området i Namsos ettersom den er dårlig beskyttet mot vind og bølger fra vest og nordvest. Forslag til ny plassering av hurtigbåtkai innebærer bedre beskyttelse mot værforholdene, noe som gir tryggere anløp.

Ettersom kvadraturen/bykjernen blir utvidet mot øst vil en større del av aktiviteten i byen også trekkes østover. Dette innebærer at dagens lokasjon vil komme i utkanten av bykjernen. Forslag til ny plassering vil gi kollektivt transportsenter en mer sentral beliggenhet i forhold til framtidig bykjerne.

I forhold til rutegående busser vil ny lokasjon være logisk med tanke på eventuell ny akse for buss langs Carl Gulbransons gate mot Namsos sykehus.



Figur 79. *Plassering av kollektivt transportsenter*

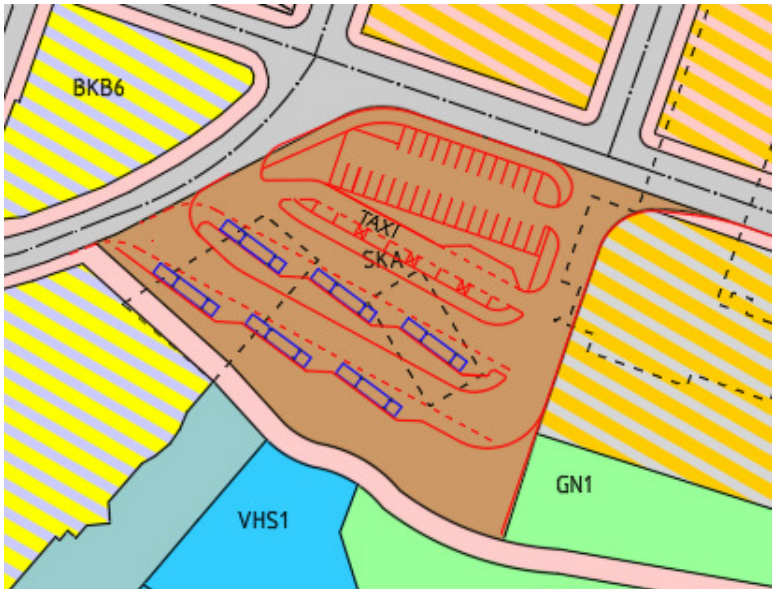
Figur 80. *Illustrasjon av lokasjon for framtidig kollektivt transportsenter for båt, buss og drosje*

Ifølge tilbakemelding fra AtB vil planlagt ny rutestruktur fra 2021 tilsi at det vil være tilstrekkelig med seks oppstillingsplasser som er dimensjonert for 15 meter lange busser ved nytt knutepunkt. Seks oppstillingsplasser vil også dekke behovet ved en eventuell flytting av Olav Duun VGS (regulering av busser). Det tas forbehold om behov for tilrettelegging for av- og påstigningsareal utenfor skolen.

I forhold til trafikksikkerhet er det viktig at inn- og utkjøring fra knutepunktet planlegges slik at rygging av busser unngås. Hvorvidt det bør tilrettelegges for sagtannoppstilling eller annen oppstilling er ifølge AtB av mindre betydning, så fremt sikkerheten til de reisende/sjåføren ivaretas. Det bør om mulig tilstrebes å tilrettelegge slik at de reisende unngår kryssing av kjørearealet i knutepunktet. Et attraktivt knutepunkt bør tilrettelegges for sømløse reiser som sikrer god omstigning mellom buss/buss og buss/båt med korte avstander. Tilrettelegging med sanntidsinformasjon ved venterom/knutepunkt må vurderes.

Figur 81 viser et forslag til mulig trafikkløsning for nytt kollektivt transportsenter. Det er tatt utgangspunkt i at det skal være plass for seks busser etter tilbakemelding fra AtB, sju drosjer og én

minibuss. Et ønske fra Namsos Taxi er å få plass for oppstillingsplasser for to minibusser og seks biler, og ved detaljplanlegging av området bør dette hensyntas. Oppstillingen er vist iht. krav og størrelser angitt i håndbok N100 og V123 fra Statens vegvesen. I tillegg er det vist at det blir plass for en del bilparkering, skissen viser 30 plasser. Det er mulig med tilpasninger og endringer ved detaljplanlegging. Det bemerkes at dette er kun vist som en mulig løsning for å sikre at avsatt areal er tilstrekkelig.



Figur 81. *Illustrasjon av mulig oppstilling for buss og drosje.*

<u>Rutetrafikk - buss</u>
Transportveg for kollektivtrafikk fastsettes ikke gjennom reguleringsplanen. Framtidige ruter vil måtte følge byutviklingen og tilpasses behovet ut fra framtidige lokasjoner/bygningsformål. Planen legger til rette for å videreføre kollektivtransport for buss via Verftsgata og fram til kollektivt transportsenter. Ut over dette kan flere traséer mot nord og øst være aktuelle i framtida.

I byområder anbefales en avstand mellom holdeplasser på stamlinjer på 500-800 meter. Lokale busslinjer kan ha kortere holdeplassavstander. Regionruter vil oftest ha lang avstand mellom holdeplassene for a redusere reisetiden. Behov for holdeplasser vurderes i samråd med driftsselskap AtB ved utbygging av veganlegg innenfor planområdet.

3.12 Jernbane

Det vises til Namsosbanen omtalt i kapittel 2.

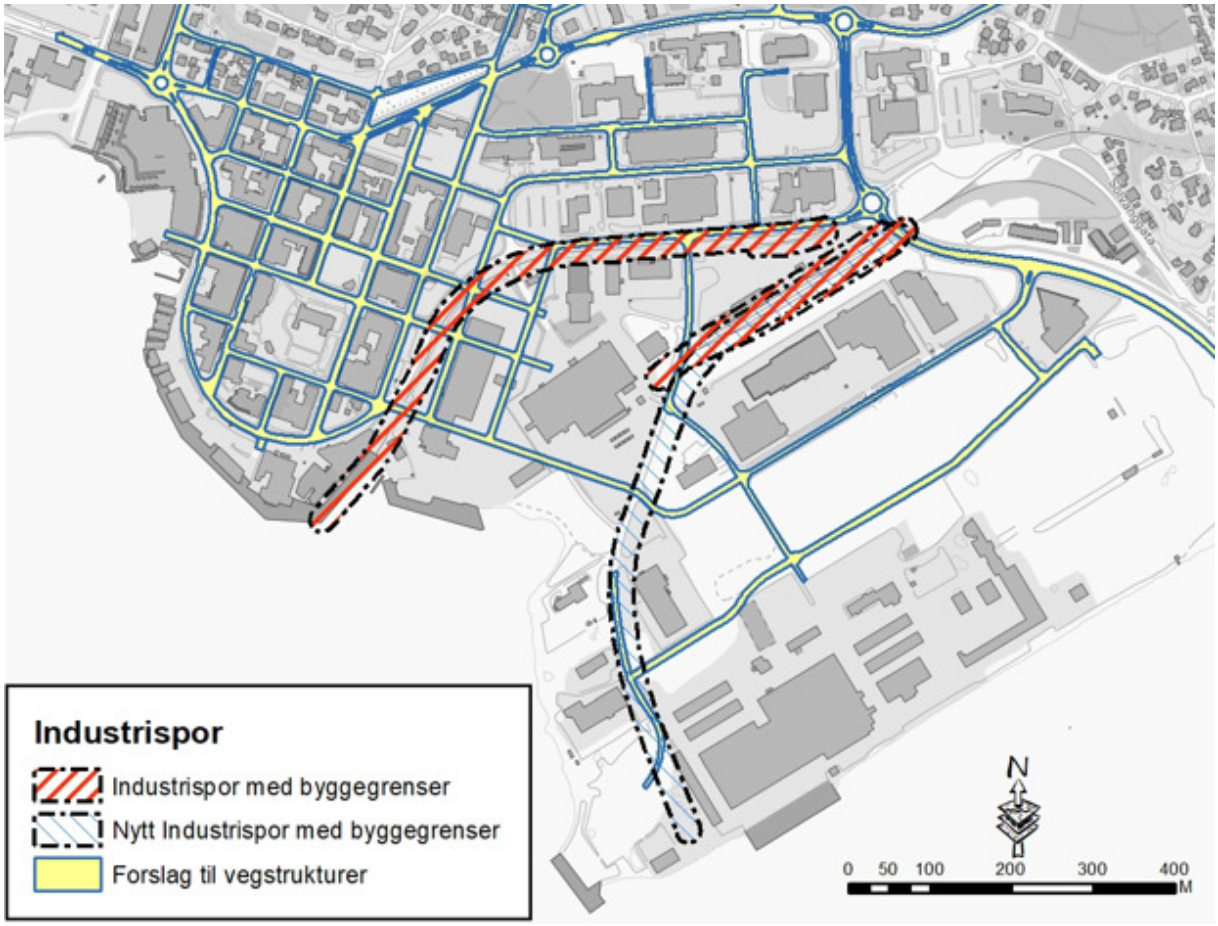
Det er ikke vedtatt nedleggelse av Namsosbanen. Som en forutsetning for planforslaget ligger omlegging av Namsosbanen innenfor planområdet. Strekningen inn til sentrumssonen legges ned og erstattes med ny trasé fram til industriområdet og Kiskaia.

3.12.1 Jernbane – industrispor

Dagens industrispor vil med gjeldende sporvalg legge store begrensninger for planlagt utvidelse av kvadratur med veger og byggeområder. I kontakten med Bane Nor er det gjort klart at det ikke blir noen avklaring i forhold til nedleggelse av deler av hjemlet banenett i Namsos sentrum. I tillegg til

selve jernbanelinjen, må det også tas hensyn til 15 meter byggegrense fra midtlinjen. Dette vil ha betydning for en stor del av planområdet.

Med bakgrunn i ønske om utvidelse av kvadraturen mot øst og området som dagens industrispor beslaglegger, legger planforslaget fram et alternativt sporvalg som vil gi muligheter for utvidelse av byen mot øst samt videreføre muligheten for et framtidig industrispor. Det alternative sporvalget vil også knytte industrisporet til den delen av planen med industriformål og utskipnings kai (Kiskaia). Det regulerte jernbanesporet vil bli regulert til jernbaneformål kombinert med andre arealformål. Dette for å regulere området for en eventuell nedleggelse av namsosbanen/flytting av endestasjon.



Figur 82. *Dagens og planlagte jernbanelinjer i planområdet, sammen med planlagt utvidelse av kvadraturen.*

3.12.2 Jernbanegrunn

I tillegg til jernbanegrunn for selve linjen er det også et større område i planen som er eies av Bane NOR (Schenker-tomta). Dette området er i planforslaget regulert til jernbanegrunn kombinert med park/nærmiljøanlegg. Området er også et naturlig område for åpning av bekkeløp og tilrettelegging for kunstig vannspeil da Steinsbekken (Kulvert) går igjennom området.

Figur 83. *Jernbanetomta/Schenkertomta*

3.13 Gaterom

Generelt bør bygningers høyde tilpasses gatebredden og avstand til nabobygg for å sikre rimelige sol- og lysforhold i gaterommet og for motstående bebyggelse. Norm fra Byggforsk anbefaler vanlige bygater på mellom 1-2,5 ganger byggehøydene. Dette er særlig viktig i områder med boliginnslag. Nye gater i planforslaget representerer en videreføring av linjer for fasade og veggliv i eksisterende kvadratur.

Sol- og skyggestudier skal følge plansaken og dokumentere at tillatte utbyggingsvolum gir gode nok solforhold både i eget utbyggingsprosjekt, men også for tilgrensende, eksisterende og framtidig bebyggelse samt uteareal/gaterom.

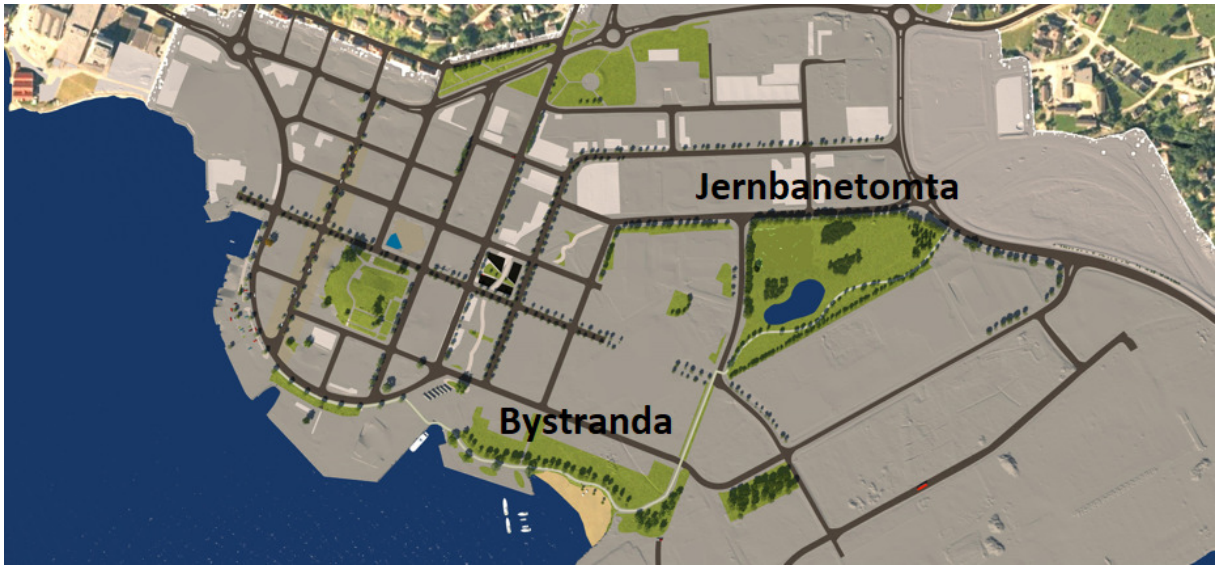
Det er stilt krav om at minimum 50 % av felles uteoppholdsareal skal ha mulighet for sol i fire timer regnet fra 1.mai.

Det er stilt krav om at byrom og gaterom mellom bygninger må ha god kvalitet (god kvalitet på materialer, god belysning og utforming som innbyr til bruk av arealene for folk i alle aldersgrupper) og et formspråk som gjenspeiler urbane kvaliteter.

3.14 Parkområder og grønnstruktur

3.14.1 Generelt

Grøntstrukturen i byen er flerfunksjonell og skal ivareta mange hensyn. Grøntstruktur skal gi rom for rekreasjon, lek, opplevelse, fysisk aktivitet, sosialt samvær m.m. og omfatter parker, grønne elementer i gater og på plasser samt større grøntområder. En god grøntstruktur er bla. viktig for folkehelsen.



Figur 84. *Grønnstruktur*

Figur 85. *Regulerte «grønne» områder.*

Grøntstrukturer fungerer ofte som transportåre for myke trafikanter, og er en del av det biologiske mangfoldet. Grøntstruktur har betydning for vannhushold og vannavrenning.

Planforslaget med kart og bestemmelser viser framtidig grøntstruktur med krav til opparbeidelse av denne.

Planforslaget vil gi et stort løft for bymiljøet gjennom at det er planlagt en rekke store og små nye arealer for park, nærmiljø og grønne flater.

3.14.2 Eksisterende parkområder

Kirkeparken, Festplassen og Namdalsparken er ivaretatt gjennom plankart og bestemmelser. Det bemerkes at Festplassen er utvidet med ca. 650 m2 til også å omfatte Albert Meyers gate inkl. fortau.

Figur 86. *Utvidelse av parken «Festplassen» (nærmiljøanlegg)*

3.14.3 Bystranda – nytt parkområde

Utenfor den gamle Nexanstomta har det åpnet seg et strandområde som i planforslaget er utnyttet til parkområde for allmennheten. Parkområdet er knyttet sammen med byen gjennom en ny strandpromenade og omfatter et areal på over 13 daa. Parkområdet ved Bystranda har et bredt spekter av innhold for å ivareta mange ulike interessegrupper. Her er det regulert egen bystrand (GB og VB) og område for ulike typer friluftsaktiviteter og vannsport (VFR3). I tillegg er det regulert ny småbåthavn/gjestemarina forbeholdt besøkende (VS1).

Figur 87. *Bystrand utenfor Nexanstomta, sentralt beliggende i Namsos sentrum*

Figur 88. *Strandpromenade langs Bystranda*

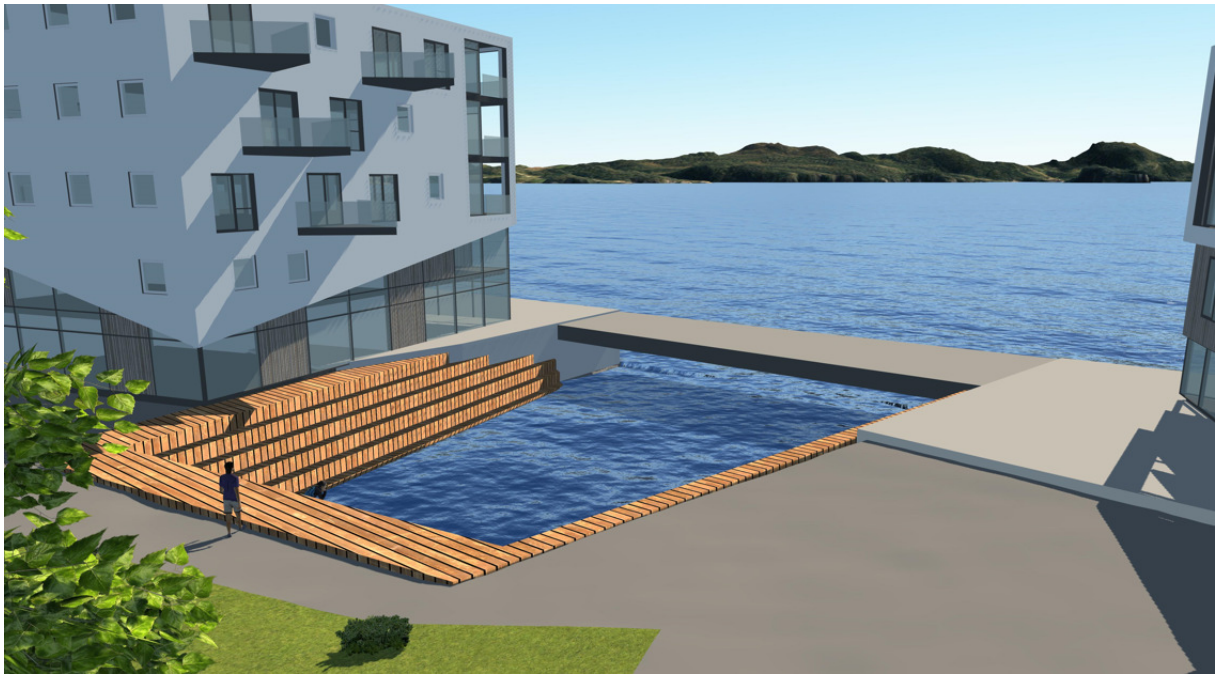
3.14.4 Parkparseller mellom Verftsgata og sjøfronten – nytt parkområde

Langs sjøkanten ved Bråholmen (sentrumsområdet) er det regulert parkparseller fra Verftsgata og ut til sjø (GP9, GP11 og GP12). Disse parsellene skal bryte opp det som i dag preges av asfalt og harde flater og gi økt innslag av grønt for å oppnå et styrket bymiljø. I tillegg har disse parsellene funksjon for å sikre siktelinjer langs hovedgatene i sentrum.

Figur 89. *Planforslaget gir mulighet for større andel grønne flater i sentrum*

Ved å sette bestemmelser om envegskjøring i Havnegata vil vegbredden reduseres og fortausbredde økes tilsvarende. Dette gi større rom for grønne tiltak langs gata, noe som vil myke opp og forskjønne bybildet.

Park GP12 ender opp ved VFR1, som er regulert som friområde i sjø. Figur 90 viser eksempel på hvordan dette området kan utnyttes for å skape et spennende byrom for allmennheten.



Figur 90. *Eksempel på utforming av friområde i sjø VFR1, «Kapteinhølet»*

Figur 91. *VFR1 «Kapteinshølet» sett fra sjøen*

3.14.5 Jernbaneparken – nytt parkområde

Jernbanetomta er regulert til et nytt stort parkområde «Jernbaneparken», GP17, GP19 og PJ1. PJ1 er forbeholdt jernbaneformål inntil evt. vedtak om at Namsosbanen skal nedlegges. Dersom Namsosbanen nedlegges, vil PJ1 ha samme krav som GP19.

Ny park på jernbanetomta vil sikre innbyggerne i Namsos en ny stor grønn «lunge» midt i byen. Området omfatter et areal på ca. 32 daa og gir dermed mange muligheter for forskjønning av byen og rekreasjon.

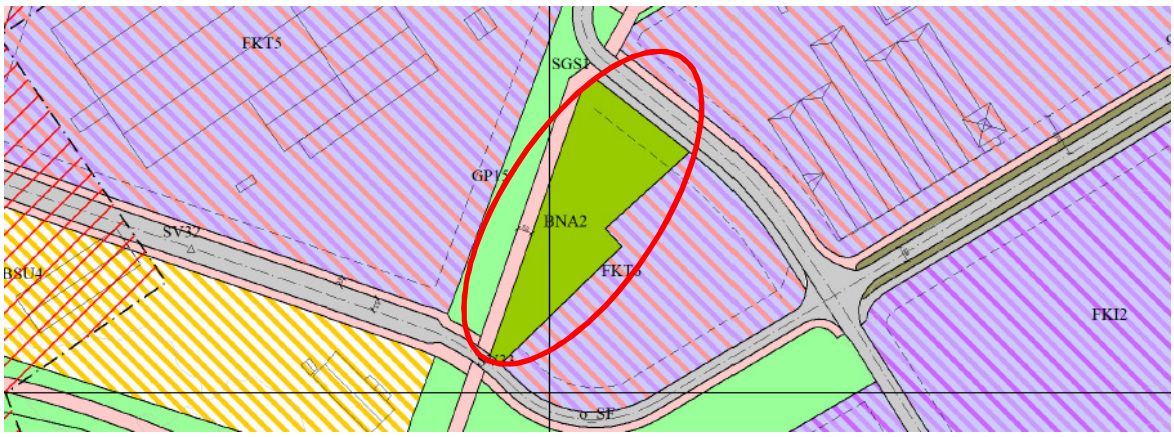
Det er i bestemmelsene stilt krav om at eksisterende kulvert (gjenlegging Steinsbekken) skal åpnes i dette området og kombineres med en overvannsdam. Det er også åpnet opp for å anlegge aktivitetsanlegg for allmennheten.

Figur 92. *Jernbanetomta kan transformeres til parkområde dersom Namsosbanen blir nedlagt*

3.14.6 Nærmiljøanlegg bak politistasjonen

Arealet bak politistasjonen vil etter planen få redusert verdi som næringsareal, ettersom tomta blir smal og det vil være lite tilgjengelig areal mot veg. Arealet passer utmerket til bruk som nærmiljøanlegg.

Tomta har sentral beliggenhet, og vil gi forbindelse mellom Jernbaneparken i nordøst og Bystranda i sørvest. Tomta har størrelse ca. 2,4 daa.



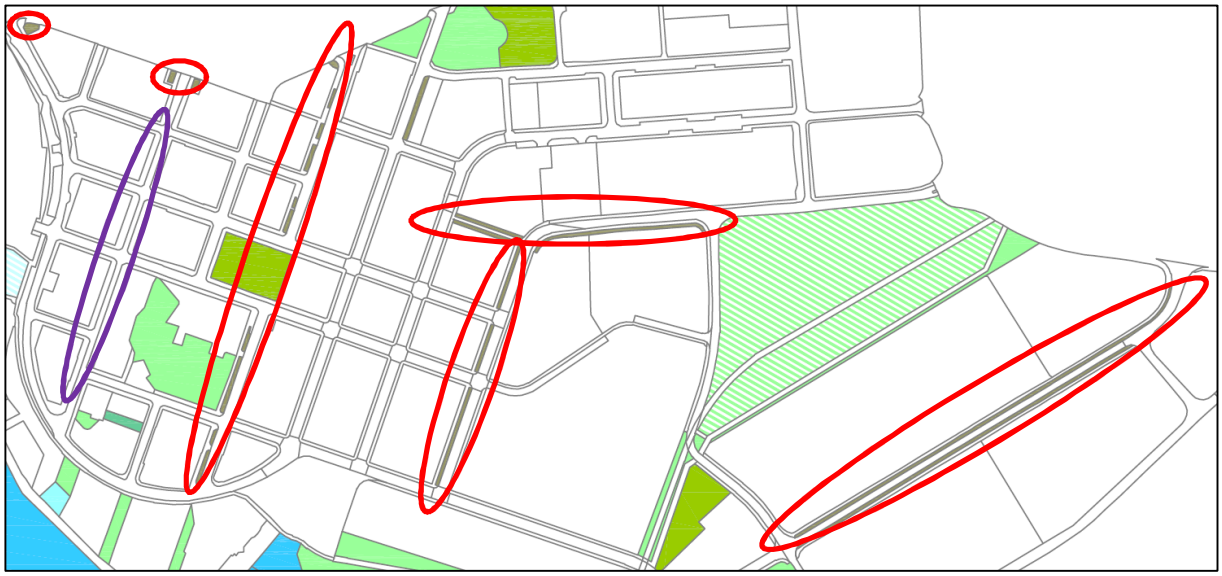
Figur 93. *Nytt nærmiljøanlegg*

Figur 94. *Nytt nærmiljøanlegg bak politistasjonen*

3.14.7 Nye grønne element langs veg

Det er lagt inn samferdselsformål «annen veggrunn - grøntanlegg» langs en del gater (se røde linjer i figur nedenfor). Dette arealet skal sikre grøntanlegg langs veger og gater.

Langs havnegata (lilla linje) er det lagt til rette for beplantning av trær gjennom å regulere økt bredde langs fortausarealet (>5 m).



Figur 95. *Sikring av grøntanlegg langs gater og veger.*

3.15 Vann og avløp, overvannshåndtering

3.15.1 Vann og avløp

Planforslaget vil innebære lokal utbygging og utvidelser av vann- og avløpsledningsnett med evt. tilhørende avløpspumpesystem. Detaljer vedrørende dette må en se på nærmere ved de enkelte utbyggelsesområdene og videre byggesaksbehandling.

3.15.2 Overvannshåndtering

Med tanke på framtidige klimaendringer kan situasjoner med ekstrem nedbør oppstå oftere enn før. Dersom nedstrøms overvannsledning/fellesavløpsledning blir tilstoppet eller overstiger kapasiteten f.eks. ved ekstremt styrtregn gjerne kombinert med stormflo, vil ikke ledningsnettet kunne ta unna all nedbør. Da er det viktig å ha tilgjengelige flomveger for å unngå lokale skader. Flomveger innenfor planområdet følger generelt sett veganleggene fram til sjø.

Det vises til «Hovedplan vannforsyning og avløp 2016-2024», kapittel 2.3.2:

«Feil på ledningsnettet og innlekking av fremmedvann gir driftsproblemer og økte driftskostnader ved renseanlegg og pumpestasjoner, og kan overbelaste både renseanlegg og ledningssystem. I perioder med stor avrenning fører dette til tilbakeslag og kjelleroversvømmelser. Disse problemene inntrer oftest i områder med fellessystem av eldre dato, men opptrer også i områder som vi betrakter som separert. Spesielt utsatt er lavereliggende bebyggelse i Namsos og på Spillum.»

Det vises til «Hovedplan vannforsyning og avløp 2016-2024», kapittel 5.13:

«Ifølge NVE viser målinger at årsnedbøren har økt med 5 % over fastlands-Norge i perioden 1979-2008 sammenlignet med perioden 1961-1990. Vinternedbøren har imidlertid økt med hele 17 % pga. høyere vintertemperatur. Det er videre forventet en økning i avrenningen i Trøndelag på 20-30 % fram mot år 2050, og det er forventet flere lokale regnflommer. Dersom denne utviklingen fortsetter, vil dette ha betydning for dimensjonering av nye avløpsanlegg, og ikke minst for kapasiteten på eksisterende anlegg. Dette vil også forverres ved framtidig økning i havnivået.

For Namsos vil dette bl.a. gjelde for de større overvannsledningene i Vika, Østre byområde og Hestmarka, hvor ledningene ligger med lite fall over lange strekninger. Disse ledningene tar også inn mindre lokale vassdrag/bekker som har fått økt tilrenning pga. utbygging med større andel asfalterte flater. Kapasiteten på eksisterende anlegg kan økes ved å legge nye ledninger med større dimensjon, eller eventuelt og som en sikrere løsning, å bygge om til åpne kanaler og vannveier.

NVE har utarbeidet flomsonekart for Namsos med egne kart for sentrumsområdet og Høknes. Kartene viser at det er betydelig risiko for kjelleroversvømmelser i de laveste områdene spesielt ved 200-års flom. Et første tiltak kan være å utarbeide flomanalyser for de bekkene og små vassdragene som i dag går i lukket ledning gjennom de utbygde områdene og identifisere flaskehalser som bør utbedres.

Konkret foreslås at det utarbeides flomanalyser, risikovurderinger og tiltaksplaner for bekkene som er lagt i kulvert over Østre Byområde (Steinsbekken og Lokstallbekken). Tiltaksplanene kan omfatte både åpning av bekkelukkinger, fordrøyningsmagasiner, lokal overvannshåndtering, grønne tak mv. og bør munne ut i foreløpige forslag om hvilke tiltak som er nødvendig og kostnadseffektive for å redusere risiko for kjelleroversvømmelser og andre skader.

Lengre og kraftigere nedbørperioder, spesielt sammenfallende med snøsmelting, viser seg også å føre til høyere belastning på spillvannsnettet. Derfor må arbeidet med utbedring av feilkoblinger ha høy prioritet i planperioden.»

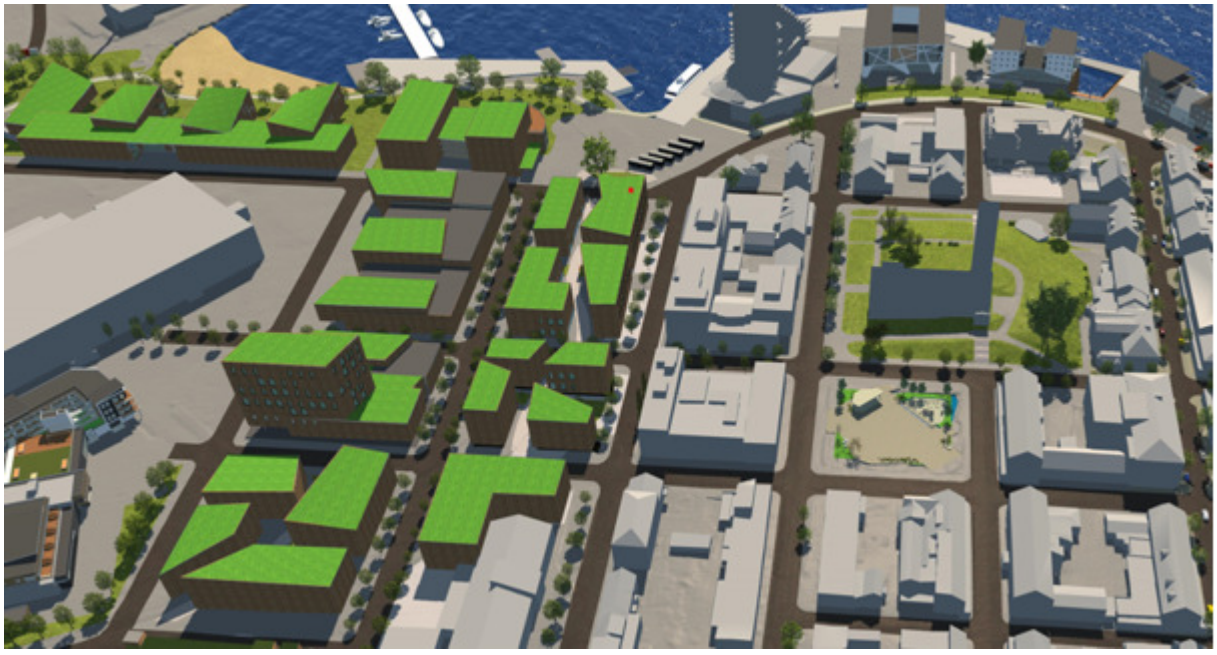
Planforslaget innebærer behov for nye overvannsledninger. Siden utvidelsen av kvartalsstrukturen grenser ut mot sjøen er det naturlig at det legges nye overvannsledninger helt fram til utslipp i sjø med dimensjoner tilpasset framtidig nedbørsmengder. Utvidelse av kvartalsstrukturen vil ikke innebære økt andel av tette flater ettersom dette arealet i dag stort sett består av tette takflater og asfalt.

Planforslaget ivaretar og sikrer åpne flomveger gjennom dagens vegsystem og de nye vegstrukturene med forbindelser ut mot sjø.

I bestemmelsene er det stilt krav om at det ved alle tiltak innenfor planområdet skal det legges fram plan for vann, spillvann og overvann. Planen skal være godkjent av kommunens VA-avdeling før byggetillatelse kan gis. Planen skal inneholde ledningskart med ledningsdimensjoner, ledningshøyder, vurdering av kapasitet i eksisterende ledningsnett, vurdering av slokkevann, vurdering av behov for lokal overvannshåndtering og vurdering av flomveger.

Fremtidige prognoser viser at det forventes vesentlig økende nedbørsmengder i årene som kommer. Av den grunn (og også av estetiske årsaker) foreslås det benyttet vannfordrøyende, grønne tak av type «sedum» el. tilsvarende. Dette er grønne tak som dekkes med vekster (sukkulenter) som holder på fuktigheten (nedbøren) og denne fordampes senere til atmosfæren. En oppnår da å avlaste avløpsnettet i bysentrum v/styrtregn. Figuren illustrerer hvordan nye bygningers femte fasade, dvs. taket, vil uttrykkes ved bruk av vannfordrøyende tiltak.

Ved vurdering av lokal overvannshåndtering er det angitt at overvann skal søkes utnyttet som er positivt element i bymiljøet men det skal også tas hensyn til kost/nytte. For byggeområde for BS11, BS12, BS16 og BSU1 – BSU4 er det stilt krav om vannfordrøyende «grønne» tak. For disse områdene er det ikke krav om ytterligere lokal overvannshåndtering.



Figur 96. *Vannfordrøyende «grønne tak»*

Dersom Namsosbanen blir vedtatt nedlagt vil jernbanetomta bli utnyttet til parkområde. Her er det stilt krav om at kulvert (gjenlegging av Steinsbekken) blir åpnet og kombinert med overvannsdam. Dette vil være et positivt tiltak både for bymiljøet og vil også kunne gi stor kapasitetsforbedring for overvannssystemet i flomsituasjoner.

For øvrig kan parkområder utnyttes til overvannstiltak.

I bestemmelsene er det stilt krav om at nye bygninger i sikkerhetsklasse F2 og F3 (byggteknisk forskrift) skal minimum høyde for første etasje gulv være kote +3.2 (NN2000). Kjeller under dette nivået tillates kun benyttet til bygninger i sikkerhetsklasse F1 (inkl. garasjeanlegg) og skal tilpasses med høydeterskel og utrustes slik at bygningsskader minimeres ved evt. flom.

Sikkerhetsklasse F1 gjelder tiltak der oversvømmelse har liten konsekvens. Dette omfatter byggverk med lite personopphold og små økonomiske eller andre samfunnsmessige konsekvenser (f.eks. garasje og lager). Sikkerhetsklasse F2 gjelder tiltak der oversvømmelse har middels konsekvens. Dette omfatter de fleste byggverk beregnet for personopphold (f.eks. bolig, skole, kontor, industri). Sikkerhetsklasse F3 gjelder tiltak der oversvømmelse har stor konsekvens. Dette omfatter byggverk for sårbare samfunnsfunksjoner og byggverk der oversvømmelse kan gi stor forurensning på omgivelsene (f.eks. sykehjem).

Det vises for øvrig til vedlagt ROS-analyse for vurdering av urban flom/overvann.

3.16 Renovasjon

I bestemmelsene er det stilt krav om at det i hovedsak skal etableres nedgravde avfallsløsninger for boligbebyggelse (husholdningsavfall). For næringsavfall tillates beholdere/containere på bakken dersom det sikres en løsning som er godt skjermet for bebyggelsen. Renovasjonsløsning skal være lett tilgjengelig for renovasjonskjøretøy.

Det er ikke regulert spesifikke arealer til renovasjon ettersom dette må tilpasses framtidige byggeplaner. I byggesøknad skal plassering synliggjøres i situasjonsplan og godkjennes av kommunen. Arealet skal være universelt utformet.

Figur 97. *Eksempel på nedgravde avfallsløsninger*

3.17 Kulturminner

Innenfor planområde er det registrert kulturminnene Fogdgården (Vernet), Namsos kirkested (ikke vernet), Namsos Sentrum BSR (Brente Steders Regulering) og flere SEFRAK-registrerte bygninger. Disse kulturminnene er nærmere beskrevet i kapittel 2.6.

Hensynssone H570

Kulturminneplan for Namsos kommune foreslår i kapittel 4.1.3 (se Figur 98) følgende:

4.1.3 Tiltak 2019 – 2022. Namsos sentrum – by/tettsted

Ut fra en helhetlig vurdering av temaet Namsos sentrum – by/tettsted foreslås følgende tiltak i uprioritert rekkefølge:

A. Kommunen bør starte en utredning med mål om å vedta Namsos sentrum som en «Hensynsone» iht Plan- og Bygningsloven for å sikre den intensjon Riksantikvaren har lagt ved å innlemme Namsos i NB-registeret.

   Se http://www.miljokommune.no/Temaoversikt/Kulturminner-og-kulturmiljo/Kulturminner-i-kommunens-planlegging/Hensynssoner-i-kommuneplan/ for prosedyrer rundt arbeidet med å vedta en hensynssone.

B. Det bør tas initiativ til å registrere og merke alle hus i Namsos sentrum som overlevde bombingen i 1940. En kulturhistorisk minneløype. Samarbeidspartner her vil naturlig være eierne, Namsos bys historielag og Namsos Rotary.

Figur 98. *Tiltaksplan for Namsos sentrum – by/tettsted 2019 – 2022. Kulturminneplan for Namsos kommune.*

For å ivareta tiltak fastsatt i kulturminneplanen er det i plankartet lagt inn hensynssone med tilsvarende avgrensning som angitt i NB!-registeret fra Riksantikvaren.

Bestemmelser i hensynssone H570

Namsos kan som få andre gjenreisningsbyer vise til et intakt hovedgrep. For å forsterke identiteten til Namsos by er det viktig å bygge videre på helheten som gjenreisningsbyen bygger på. Her er gatestrukturer, gaterom, sikteakser og bebyggelse det essensielle.

Det er derfor innenfor hensynssonen stilt krav om at gatestrukturer, gaterom og sikteakser skal bevares. I tillegg er det stilt krav om at bygninger etablert før 1962 ikke tillates revet dersom bygning er nødvendig for å bevare strøkets opprinnelige karakter og miljøkvaliteter og/eller i seg selv er verneverdig. Ferdigstillelsen av Namsos samfunnshus i 1961 representerer slutten av gjenreisningsperioden i Namsos. Bygninger etablert i 1962 eller senere er derfor ikke omfattet av rivningsforbudet i hensynssonen. Rivningsforbudet er viktig slik at en sørger for at Namsos kommune som byggesaksmyndighet har hjemmel for å stoppe rivning av historisk viktige og autentiske bygninger og slik at en derfor kan verne om identiteten til Namsos by.

Det finnes unntak for bestemmelsen om rivning. En del bygninger er i plankartet gitt status som «bebyggelse som forutsettes fjernet». Dette er bygninger som bryter med gjenreisningsarkitekturen eller som på andre måter med fordel kan rives og erstattes med noe annet. Et annet unntak fra rivningsforbudet er dersom «sterke samfunnsmessige hensyn» taler for at bygning bør rives og erstattes med noe nytt.

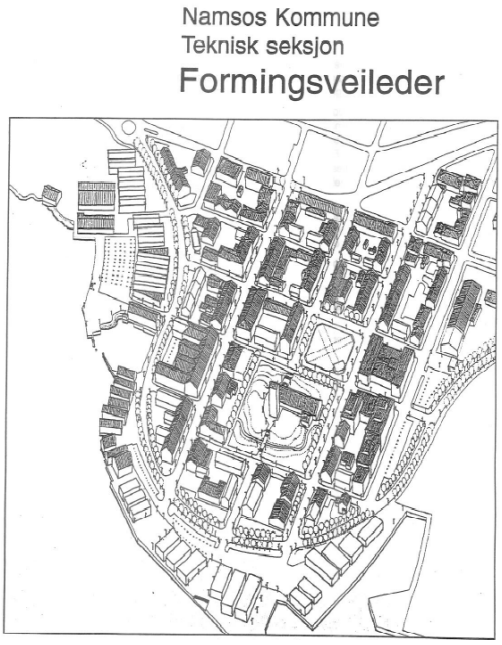
Det er også en del bygninger med fasade som i plankartet er gitt status «bygg, kulturminner mm. som skal bevares». Dette er autentiske bygninger stor historisk verdi hvor fasade skal bevares. Dersom det av sterke samfunnsmessige hensyn gis tillatelse til rivning, skal fasade ivaretas og bestå i

den nye og gjenoppbygde bygningen. Som et eksempel er fasade på samfunnshuset gitt en slik status. Dette innebærer

For området mot sjø innenfor denne sonen er det stilt krav om egen detaljregulering (bestemmelsesområde H11). Arkitektkonkurransen «Sjøfronten» skal her legges til grunn for bebyggelsen.

Formingsveileder

I 1997 fikk Namsos kommune utarbeidet en formingsveileder for Namsos sentrum. Formingsveilederen ble utarbeidet av Odd Thorsen og Reiulf Ramstad. For å få gjennomført arbeidet fikk Namsos kommune tilskudd fra Nord-Trøndelag fylkeskommune, Miljøverndepartementet og Kulturrådet.



Formingsveilederen er utarbeidet som et grundig verktøy med mål om gjennom en planmessig utviklingsprosess å rendyrke Namsos sin visuelle egenart sett i forhold til stedegen historie og karakter.

Formingsveilederen gir lite rom for fornyelser. Namsos kommune ønsker å revidere formingsveilederen slik at dette kan bli et verktøy i byggesaker, rettet både mot gårdeiere og kommunens saksbehandlere.

3.18 Folkehelse

I et folkehelseperspektiv er det viktig at man har sammenhengende gang- og sykkelveier. En trygg og tilrettelagt gang- og sykkelvei til skole og jobb kan få flere til å gå og sykle. Er det i tillegg en «opplevelse» langs sykkelveien (plass, grønt, belysning) vil dette kanskje medføre at flere velger å benytte seg av denne veien. Her vil strand-/fjordpromenaden fra Vestre Havn til Namsosbrua være av meget stor betydning. Denne traséen byr på bl.a. flotte naturopplevelser, urbane innslag, møteplasser, belysning. Den passerer skole og universitetsområdet.

Alle involverte i planprosessen har hatt som mål å legge rammer for et bedre bymiljø for folk som bor og ferdes i byen, for å styrke folkehelse. Dette er i planforslaget ivaretatt gjennom:

- Sterkt forbedret vegnett for myke trafikanter som gjør det enklere og sikrere å ferdes til fots eller på sykkel
- Bedre tilgang til sjøområder gjennom strandpromenade
- Arealmessig tilrettelegging for å gi allmennheten tilgang til strandområde og sjø, midt i sentrum gjennom regulerte parker, friområder, badeområde/bystrand og gjestehavn for småbåter
- Legge til rette for trafikksikkerhetstiltak som reduserer tung trafikk gjennom sentrum
- Envegskjøring i Havnegata gir biltrafikk lavere prioritet i ei aktiv handelsgate, innebærer bedre trafikksikkerhet
- Abel Meyers gate stenges for biltrafikk i kvartalet mellom Bråholmgata og Herlaugs gate, noe som knytter samfunnshuset bedre opp mot Festplassen og sikrer gående fortrinnsrett
- Sikre angitt minste uteoppholdsareal (MUA) for nye boliger
- Tilrettelegging for alle gjennom diverse krav om universell utforming

- Det er lagt rammer for mer utstrakt bruk av busker og trær i Verftsgata og Havnegata gjennom, bidrar til bedre trivsel.
- Sikre gode solforhold for boliger gjennom krav om analyse av sol- og skyggeforhold.
- Sikre tilfredsstillende støyforhold gjennom fastsatte krav i bestemmelsene
- Sikre tilfredsstillende forhold for bebyggelsen i anleggsperioden gjennom fastsatte krav i bestemmelsene til støy og luftkvalitet
- Opprettelse av et nytt parkområde på Jernbanetomta. Her vil det åpne seg mange muligheter som vil fremme bymiljø og folkehelse. Jernbanetomta utgjør et areal på ca. 32 daa, sentralt i byen!

3.19 Universell utforming

Byggteknisk forskrift stiller krav om universell utforming for uteareal og bygninger. Blant annet er det krav om at byggverk for publikum og arbeidsbygninger skal være universelt utformet, med mindre byggverket eller deler av byggverket etter sin funksjon er uegnet for personer med funksjonsnedsettelse. Det benyttes i forskriften definisjonen «tilgjengelig boenhet» med tilpasninger og tilrettelegginger med tanke på tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettelser. Planforslaget stiller krav for å spesifisere krav om universell utforming og tilgjengelig boenhet ut over byggteknisk forskrift.

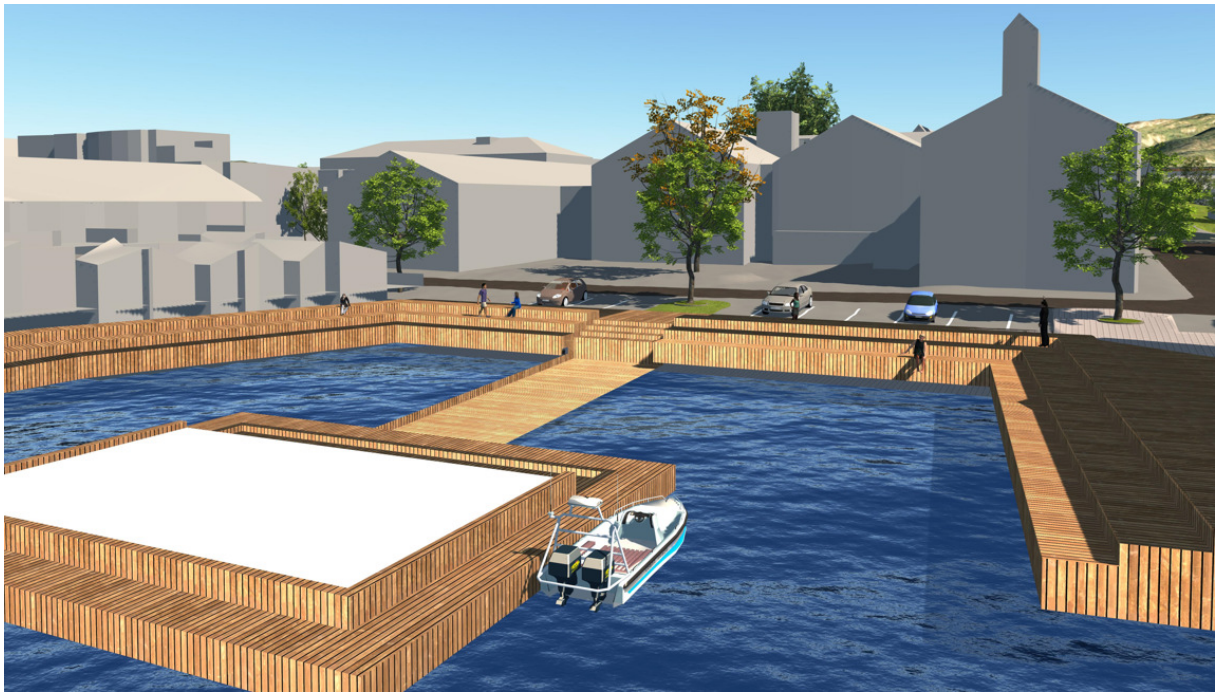
I bestemmelsene er det stilt krav om at minimum 50 % av nye boliger innenfor hvert enkelt formålsområde skal oppføres som «tilgjengelig boenhet». Dette sikrer at en stor andel av boligene i sentrum er egnet som bolig også for den eldste aldersgruppen. Kravet gjelder ikke for boligområde BKS (konsentrert småhusbebyggelse) i Overhallsvegen.

Det er også spesifisert krav om at alle fortau, gang- og sykkelveger, parker, felles leke- og uteoppholdsareal og areal for renovasjon skal være universelt utformet. Terrenget i Namsos sentrum er flatt og er i utgangspunktet egnet for slike tilrettelegginger for å sikre god tilgjengelighet for alle.

3.20 Sjøarealer, havneområde, gjestehavn

Namsos har mangel på muligheter til å ta imot turister sjøveien og har et stort behov for gjesteplasser. Innenfor VF1 og VFS1 er det lagt inn bestemmelser som tillates oppføring av småbåthavn for gjesteparkering/gjestemarina.

Figur 99. *Eksempel på utforming av gjestemarina, VS1*



Figur 100. *Eksempel på mulig utforming av VFS1 (friluftsområde i sjø og gjestemarina)*

Figur 101. *VFS1 sett ovenifra (eksempel på mulig utforming)*

I sjøområdet utenfor kollektivt transportsenter er det regulert havneområde i sjø, VHS1, som er areal forbeholdt rutegående hurtigbåt.

Det er regulert to havneområder innenfor planområdet; SHA1 og SHA2 ved Bråholmen og SHA3 og SHA4 ved Kiskaia (industrihavn).

3.21 Naturverdier

For alle saker som berører naturmangfold følger det av naturmangfoldloven § 7 at prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, og det skal fremgå av beslutningen hvordan disse prinsippene er vurdert og vektlagt i saken.

Når det gjelder kravet til kunnskap om naturmangfold i naturmangfoldloven § 8, vises det til kapittel 2.7 for beskrivelse av naturverdier innenfor eller like utenfor planområdet. Hensikten med planforslaget er å sikre en optimal arealutnyttelse av det allerede bebygde sentrumsområdet og omfatter arealer uten spesielle naturverdier. Planforslaget vil ikke påvirke viktige naturtyper utenfor

planområdet. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er dermed oppfylt.

Fordi naturmangfold ikke blir berørt av planforslaget og det ikke kan påvises effekter av tiltak på verdifull natur, legges det til grunn at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 9–12.

3.22 Vannmiljø

Planforslaget legger til rette for økt aktivitet i sentrum, men det forventes at dette ikke vil medføre fare for at økologisk tilstand i fjorden reduseres. Det forutsettes at avløpsvann fra husholdninger, næring og industri behandles etter forskriftsmessig vis.

3.23 ROS-ANALYSE

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med reguleringsplanen. Gjennom ROS-analysen er det avdekket en rekke aktuelle hendelser som er analysert i eget analyseskjema. Resultater av risikoanalysen er oppsummert i tabellen nedenfor med forslag til risikoreduserende tiltak.

ROS-analysen følger som vedlegg til planbeskrivelsen.

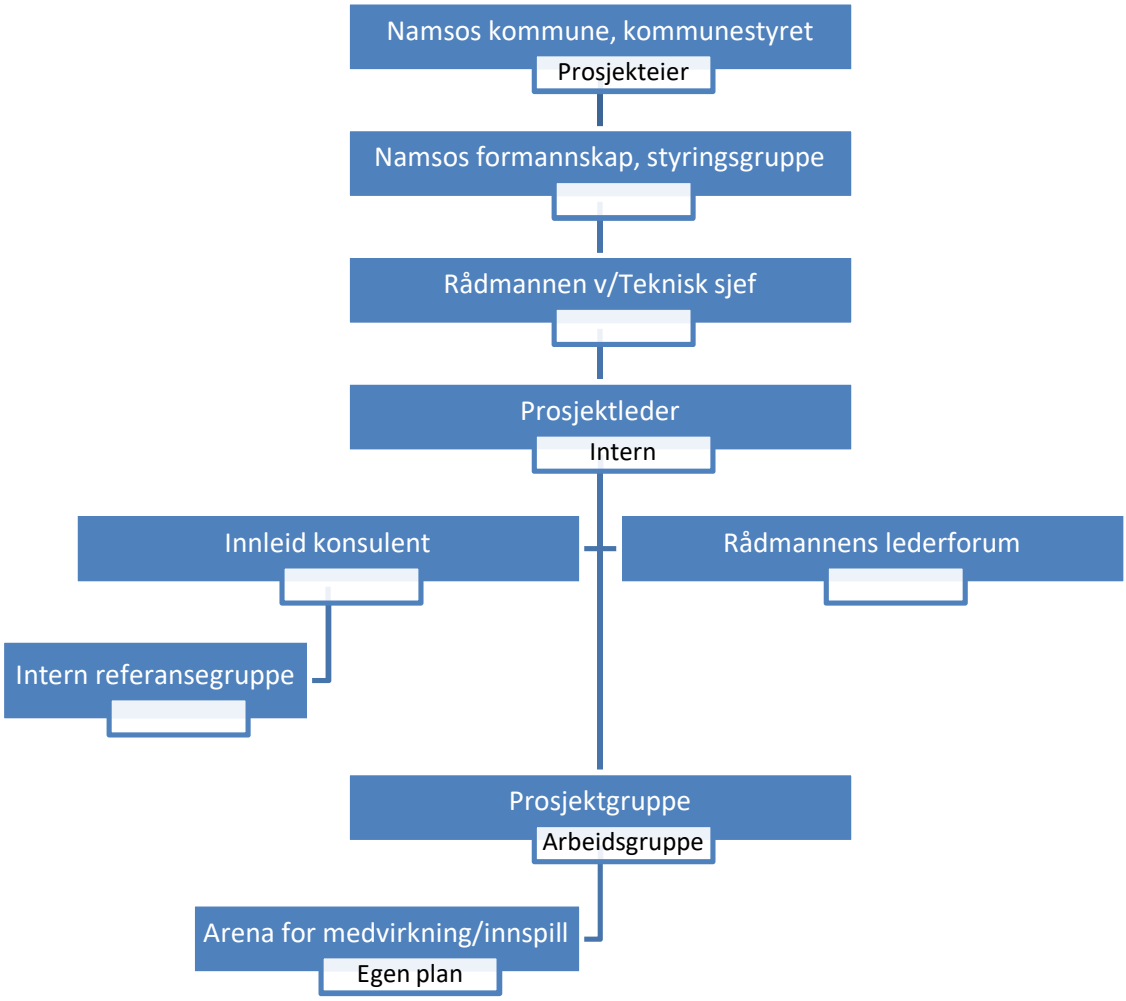
Uønsket hendelse	Risiko			Forslag til risikoreduserende tiltak
	Liv/helse	Stabilitet	Materielle verdier	
1.Løsmasse-skred/ utglidning				Det skal vises særlig aktsomhet for kvikkleireskred. Alle detaljreguleringsplaner, byggesaker og tiltak innenfor planområdet skal følge NVEs veileder 7/2014 «Sikkerhet mot kvikkleireskred» eller senere dokumenter som erstatter 7/2014.
2.Setnings-skader på bygninger				I byggesøknad bør det forutsettes geoteknisk prosjektering av fundamentering av bygninger. Det bør også vurderes å gjennomføre geoteknisk prosjektering av nye veg- og VA-anlegg for områder innenfor utfylt strandområde.
3.Flom i Namsen og stormflo i sjøen				Det stilles krav om minimumsnivå for 1.etasje gulv på kote +3,2 (NN2000). Unngå etablering av nye kjellere hvor risikoen er stor (under flomvannstand for 200-årsflom) og skadepotensialet er stort.
4.Urban flom/ overvann				Sikre flomveger. Åpne bekkeløp, kulvert fra Steinsbekken og Lokstallbekken. Behov bør vurderes på bakgrunn av kost/nytte for det enkelte prosjekt i samråd med kommunens VA-avdeling. Et slikt krav kan innlemmes i bestemmelsene.
5.Forurenset grunn				Forurensningsforskriften sikrer at det blir gjort miljøtekniske undersøkelser av grunnen og tiltaksplan for håndtering av forurensede masser, dersom tiltak innebærer graving og flytting av masser. Dette kan også vurderes sikret også gjennom bestemmelser i planen.
6.Støy fra vegtrafikk				Ved etablering av ny støyfølsom bebyggelse bør det i byggesøknad stilles krav om dokumentasjon som viser at støyforhold er tilfredsstillende både for uteoppholdsareal og innendørs, iht. T 1442/2016 tabell 3 og NS 8175 klasse C.
7.Støv og støy i anleggs-perioden				Det bør stilles krav om at grenser for støy og luftkvalitet skal overholdes under anleggsperioden, iht. T-1442/2016 tabell 4, 5 og 6 og T-1520 tabell 1.
8.Ulykke ved anleggs-gjennomføring				Utarbeide en god SHA-plan. Fokus på HMS gjennom anleggsperioden. Det bør stilles krav om at det sammen med byggesøknad skal sendes inn plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen. Planen bør redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping og skal sikre at nødvendige beskyttelsestiltak blir etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.
9.Trafikkulykker				Legge til rette for redusert bilbruk i sentrum gjennom; anlegge p-plasser sentralt i utkanten av sentrumssonen; sikre logiske/effektive ruter for myke trafikanter og gode forbindelser; stenge kvartal i sentrum for biltrafikk (del av Abel Meyers gate); envegskjøring i Havnegata. God sikt i kryss.

Figur 102. *Oppsummering av uønskede hendelser som er avdekket gjennom ROS-analysen*

4. ORGANISERING, PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

I denne saken er det lagt stor vekt på en utvidet prosess med medvirkning fra næringsliv, private hjemmelshavere, sektormyndigheter og andre aktører.

4.1 Organisering



4.2 Planprosess

Figuren nedenfor gir en oversikt over en del milepæler i prosjektet.

I tillegg til disse milepælene er det avholdt to møter i referansegruppa og sju prosjekteringsmøter mellom prosjekterende og kommunen.

4.3 Medvirkning

En har lagt stor vekt på bred medvirkning i dette aktuelle planarbeidet. Det er søkt å involvere flest mulig til å komme med innspill i prosessen.

4.3.1 Lokalpressen

En har bestrebet seg på å holde nær kontakt med lokalpressen (Namdalsavisa) og det har jevnlig blitt skrevet artikler og gitt informasjon om planarbeidet. Namdalsavisa har hatt en egen artikkelserie med å samle synspunkter fra flere grupper i Namsos hvor vi har fått verdifulle innspill til planprosessen. Dette har bidratt at prosessen har engasjert mange beboere i Namsos.

4.3.2 Namsos kommune

Namsos kommune har etablert en egen portal/link på kommunens hjemmeside der det er informert om status i planarbeidet og gitt alle interesserte anledning til å komme med innspill til planen.

4.3.3 Referansegruppe

Det er etablert en referansegruppe i planarbeidet. Denne gruppen er benyttet som en sparringspartner for prosjekterende under planprosessen. Det er avholdt to møter i referansegruppen under planprosessen.

Referansegruppen har bestått av følgende personer:

Representant fra Næringsforeningen	Amund Lein
Representant fra Trondheim havn	Per Arne Tefre
Representant fra Trøndelag Fylkeskommune	Anne C Haugan
Representant fra Taxi/buss	Trond Einar Elden og Finn Åge Forås
Samfunnsplanlegger	Elin Knappe Skage
Kommunens prosjektleder (KES)	Kjeld Erik Sandbakken
Representant for Ungdomsrådet	Mia Viken
Representant fra Eldres råd	Gerd Nordmeland

I tillegg har prosjekterende stilt med aktuelle medarbeidere på møtene.

4.3.4 Åpent møte

Det ble avholdt åpent møte om planarbeidet på NTE Arena den 26.02.2019. Møtet ble veldig godt besøkt med ca. 130 møtedeltakere. Det ble organisert et gruppearbeid på møtet og det kom inn mange forslag som ble vurdert i planarbeidet.

4.3.5 Møte med ordfører

Møte med ordfører i Namsos kommune vedr jernbanetomta/endestasjonsområdet (del av planområdet) den 9. oktober 2019.

4.3.6 Stormøte/workshop

Stormøte/workshop hvor blant andre fylkeskommune og representanter fra flere sektorer i kommunen (samt hele prosjektgruppen) var til stede, den 18. november 2019. Følgende var tema for møtet:

- Historikk, og byutviklingen frem til nå
- Hva sier kommuneplanens samfunnsdel?
- Innspill som er kommet inn i planprosessen, både fra innbyggerne og fra regionale myndigheter
- Hvor og hvordan en ser for seg videre byutvikling, i hvilken retning. Her vil vi få presentert skisser og forklaringer

4.3.7 Regionalt planforum

Planprogrammet og en foreløpig planskisse ble lagt fram for regionalt planforum 12.06.2019 og 12.02.2020. Det kom inn en del gode innspill i begge disse møtene som er innarbeidet i planforslaget.

4.3.8 Barn- og unges medvirkning

Det ble våren 2019 åpnet opp for at barn og ungdom kunne gå inn i dataspillet «Minecraft» og bygge nye Namsos sentrum i en tidsavgrenset periode på noen uker. Det kom inn mange gode forslag som ble vist i åpent folkemøte i NTE Arena 26.februar 2019.

Barn- og unges representant har også vært med i referansegruppen.

5. MERKNADER

5.1 Innkomne merknader oppstart

Følgende uttalelser (sammendrag) er kommet inn i forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplan (forslagsstillers kommentar i kursiv):

I tillegg er det kommet inn mange innspill fra det åpne informasjonsmøtet. Disse er oppsummert i et eget vedlegg til reguleringsplanen.

<u>Fylkesmannen i Trøndelag, 30.05.18</u>

- Parkeringsplasser bør i hovedsak legges under bakken for å sikre effektiv arealutnyttelse. I det videre planarbeidet bør det vurderes å ta inn parkeringsrestriksjoner for de parkeringsplassene som er knyttet til forretning og kontor i sentrumsområdet.
- Det må skapes omgivelser hvor folk rives og ferdes og området må få et stort innslag av grønne lunger.
- Det bør vurderes å sikre adkomsten mot sjøen ved å skape en sammenhengende turveg i planområdet.
- Det må legges opp til en konsentrert utbygging med høy arealutnyttelse. Det bør settes minimumskrav til utnyttelse som innarbeides i reguleringsbestemmelsene.
- Planforslaget bør inneholde beskrivelse og tiltak for overvannshåndtering samt evt. andre klimatiltak
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2016, skal benyttes.
- Viktig at det fokuseres på temaet luftkvalitet i den videre planleggingen (T-1520).
- Det må gjøres vurderinger om forurenset grunn i planområdet.
- Det bør tydeliggjøres krav om at det avsettes tilstrekkelig og hensiktsmessig areal for lekeområder for barn og unge. Dette bør tas med i rekkefølgebestemmelsene.
- Hvordan hensynet til universell utforming er ivaretatt må framgå av reguleringsplanen.
- Det må utarbeides ROS-analyse.
    - → *Kommentar: Kommentarene er i stor grad implementert i reguleringsplanen.*

<u>Trøndelag Fylkeskommune, 04.07.18</u>

- Anbefaler at reguleringsplanen blir utarbeidet som en områdereguleringsplan.
- Påpeker at store deler av Namsos sentrum består av bevaringsverdig gjenreisingsbebyggelse.
- Krav om arealøkonomisering og fokus på redusert transportbehov, bedre tilrettelegging for gang- og sykkel, bokvalitet i by, styrking av sentrumshandel m.v. bør fremheves.
- Bør være et mål at flest mulig eksisterende reguleringsplaner skal oppheves
- Positivt at bruk av tre blir lagt til grunn for planarbeidet.
- Utredningsstema og utredningbehov bør inngå tidlig i planarbeidet.
- Det må legges opp til en god dialog med gårdeierne og separate møter med utvalgte grupper.
- Viktig å avklar forholdet til kulturminner, kulturmiljø, landskap og estetisk utforming så tidlig som mulig i planprosessen.
- Oppfordrer til at plansaken meldes inn som sak til «Planforum» før den legges fram til 1.gangs behandling.
    - → *Kommentar: Reguleringsplanen er utarbeidet som områderegulering. Plansaken er meldt inn som sak i «Regionalt planforum».*

<u>Statens vegvesen, 28.05.18</u>

- Viktig å planlegge for helhetlig, trafikksikre sammenhengende løsninger for myke trafikanter.
- Trafikksikkerheten og framkommeligheten på fv.769 må opprettholdes eller bedres.
- Støy fra biltrafikk må være et tema i planleggingen.

→ *Kommentar: Det vises til egen konsekvensutredning for trafikk. Det er utarbeidet egen støyrapport for de mest trafikkerte vegene i området.*

NTE, 07.05.18

Forutsetter at strømforsyningsanleggene blir ivaretatt i reguleringsplanprosessen.

→ *Kommentar: Det er ikke regulert nye tomter for trafo. Evt. behov for nye trafostasjoner ivaretas gjennom den enkelte byggesak.*

Sametinget, 22.05.18

- Kjenner ikke til at det er registrert automatisk freda samiske kulturminner i det omsøkte området. Minner om det generelle aktsomhetsansvaret og at det bør fremgå av reguleringsbestemmelsene.

→ *Kommentar: Tekst om kulturminner og aktsomhetsplikten er lagt inn som eget punkt i bestemmelsene.*

NVE, 30.04.17

- Ber om at det utredes detaljert faglig utredning av faren for flom, erosjon og skred.
- Planen må ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen.
- Foreslår bruk av forskjellige veiledere og verktøy i planarbeidet.

→ *Kommentar: Merknader er tatt til etterretning og belyst i planforslaget.*

Trondheim Havn, 18.06.18

- Ønsker å videreutvikle havneaktivitetene i Namsos.
- De er i startgropa for å utarbeide strategiplan for selskapet.
- Ønsker et nært samarbeid med kommunen i planarbeidet.

→ *Kommentar: Representant fra Trondheim Havn har vært medlem i referansegruppa og har således fått direkte innflytelse på planarbeidet.*

Kystverket, 31.05.18

- Ber om at det blir tatt hensyn til trygge og farbare sjøareal.
- Alle tiltak/bygg/etableringer i sjø krever egne tillatelser etter havne- og farvannsloven.
- Foreslår at «Kystinfo» blir benyttet i planarbeidet.

→ *Kommentar: Merknader er tatt til etterretning.*

Direktoratet for mineralforvaltning, 05.06.18

- DMF har ingen kommentarer til planoppstarten.

Helse Nord-Trøndelag, 05.06.18

- Helse Nord-Trøndelag HF er egen juridisk enhet og part i reguleringsprosessen og ber om at all korrenspondanse går dit og ikke til Helse Midt-Norge.

→ *Kommentar: Merknaden er tatt til etterretning. Følges opp av kommunen.*

Bane Nord, 07.06.18

- Ønsker at Namsosbanen skal ansees som aktuell for fremtidig trafikkering med tog med de begrensninger det legger på aktiviteten langsmed og på tvers av banen.

→ *Kommentar: Namsosbanen foreslås avsluttet innenfor Jernbanetomta.*

Kommuneoverlegen i Midtre Namdal, 04.05.18

- Ønsker at folkehelseaspektet burde få en tydeligere plass i prosjektet med den hensikt å ivareta mjuke trafikanter, lekeplasser/aktivitetsplasser for barn og unge osv.
- Ber om at representant fra kommuneoverlegen får plass i referansegruppa.

→ *Kommentar: Forslagsstiller mener planforslaget ivaretar folkehelse på en god måte, det vises til eget kapittel vedr. temaet. Representant er ikke tatt med i referansegruppa men er høringsinstans.*

Felleskjøpet Agri SA, 15.06.18

- Anmoder om at Felleskjøpets arealer reguleres til blandet formål.
  → *Kommentar: Dette er hensyntatt i planarbeidet. Det vises til plankart.*

Namsos Arbeiderlag, 15.06.18

- Ønsker ikke åpning for boliger i 1.etasje.
  → *Kommentar: Dette er omtalt i kapittel 3.8 og angitt i bestemmelsene. Dette er et politisk spørsmål som må avklares av kommunen gjennom saksbehandlingen.*

Namsos Syvendedags Adventistkirke, 08.05.18

- Melder om interesse for ny kirketomt.
  → *Kommentar: Det er ikke regulert inn ny kirketomt i planområdet.*

Asbjørn Solum, 06.05.18

- Ønsker å gjenskape «Kapteinhullet».
- Havnelagret og slakteriet (FK) må ofres for å gi plass til en restaurant med tilhørende uteservering. Andre etasje kan disponeres til leiligheter eller kontorarealer.
  → *Kommentar: Kapteinhullet er gjenskapt.*

Aud Berg Bolkan

- Campus på Nexanstomta.
- Industriområde ved Moelven van Severen omreguleres til Olav Duun.
- Havnelagret rives og erstattes med grøntområde.
- Felleskjøpet rives og erstattes med forretningsbygg og leiligheter i 3.etasje.
- Havnepromenaden utbygges helt til Kiskaia.
- Restaurere kaia utenfor Nexans, innenfor bygges småhus som kan brukes til kafeer og studentaktiviteter.
- Rådhuset bør ikke legges til Nexanstomta men nærmere Namdalsveien.
  → *Kommentar: Forslagene er vurdert i planarbeidet.*

Jenny og Ivar Teigen, 09.06.18

- Utvid skulpturparken til å bli en bypark.
- Rive NTE byggene
- Bastionen bør bli sentral for større markeringer.
  → *Kommentar: Forslagene er vurdert i planarbeidet.*

Johnny Nilsen, 09.05.18

- Ønsker å gjenskape «Kapteinhullet».
- Anlegge bystrand i området sør for den gamle kabelfabrikken.
  → *Kommentar: Forslaget er tatt inn i det nye planforslaget.*

6. REFERANSER

Kulturminneplan for Namsos kommune. Tematisk kommuneplan for kulturminner og kulturmiljø 2019 – 2022. Vedtatt 23.05.2019.

Handlingprogram for kulturminnepolitikk, Nord-Trøndelag fylkeskommune, 2009.

Namsos kommune. Hovedplan vannforsyning og avløp 2016 – 2024. 13.02.17.

Formingsveileder sentrum, Namsos kommune, Teknisk seksjon. 1997.

Rundskriv T-2/08 med Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Miljøverndepartementet, 2008.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP), 2014.

Håndbok N100. Veg og gateutforming. Statens vegvesen, 2019.

Håndbok V123. Kollektivhåndboka. Statens vegvesen, 2014.

Håndbok V121. Geometrisk utforming av veg- og gatekryss. Statens vegvesen 2014/2013.

Vegkart, Statens vegvesen

Miljøstatus.no (www.miljostatus.no)

NVE Atlas

Naturbase.no

Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer. Namsos kommune 2020-2023.

7. VEDLEGG

Navn	Dato
Konsekvensutredning for trafikk	10.03.2020
ROS-analyse	12.02.2020
Beregning av støy fra vegtrafikk	10.03.2020
Referat fra åpent møte 26.02.2019	26.02.2019
Formingsveileder	24.02.1997
Presentasjon åpent møte	26.02.2019