
REGULERINGSPLAN LEVANGER SENTRUM PLANBESKRIVELSE



INNHERRED SAMKOMMUNE

18.06.2007

INNHOLD

1.	INNLEDNING.....	3
1.1	FORMÅL MED PLANEN	3
1.2	KUNNGJØRING	3
1.3	PLANPROSESS.....	3
1.4	FORHÅNDSUTTALELSER	4
2.	EKSISTERENDE SITUASJON	5
2.1	PLANOMRÅDET	5
2.2	GJELDENE PLANER.....	5
2.3	UTFORDRINGER KNYTTET TIL PLANOMRÅDET I DAG	7
3.	BESKRIVELSE AV PLANEN	8
3.1	GENERELLE PREMISSE.....	8
3.2	VIKTIGE HOVEDGREP	8
3.3	AREALBRUK.....	9
3.4	EKSISTERENDE OG PLANLAGT BEBYGGELSE.....	9
3.4	TRANSPORT OG PARKERING	10
3.5	GRØNTDRAG OG MILJØ.....	11
3.6	BEREDSKAP OG ULYKKESRISKO	11

Planbeskrivelsen er utarbeidet av siv.arkitekt Karl Eidsvik (tidl. avd.arkitekt i kommunen) og siv.arkitekt Gunhild Kvistad (Multiconsult) i samarbeid med kommunens avdeling for plan- og miljø.

* Forsidebilde er hentet fra kommunens nettside.

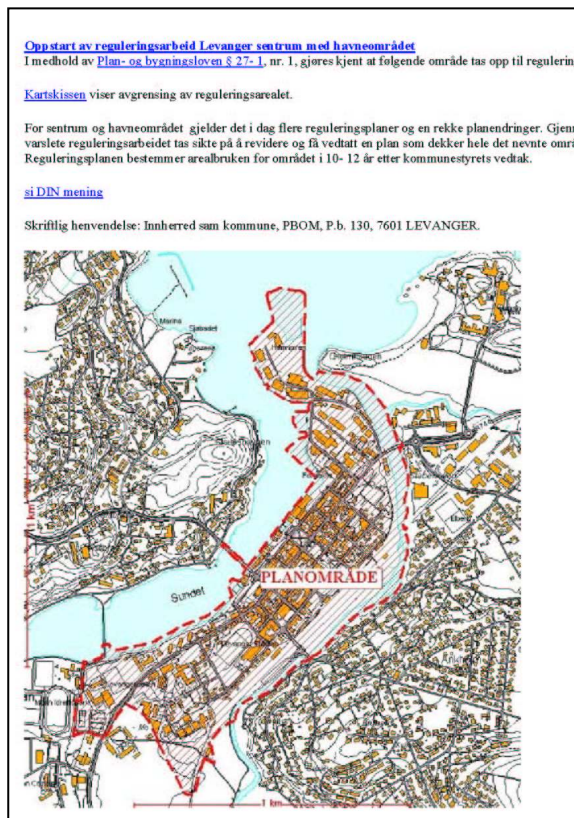
1. INNLEDNING

1.1 FORMÅL MED PLANEN

Formålet med reguleringsplanen er å oppdatere gjeldende reguleringsplan med de endringer som har skjedd siden 1994 og legge tilrette for ønsket videre byutvikling. Viktige målsettinger med planarbeidet er å ivareta byens særpreg, gjøre sentrum mer miljøvennlig bl.a. ved å både prioritere fotgjengere og finne effektive trafikk- og parkeringsløsninger, samt å styrke sentrumskjernens kvaliteter som handelsområde og byboligområde. Den nye reguleringsplanen vil være et juridisk dokument som skal styre bruken av arealene i Levanger sentrum de neste 10 til 12 årene. Reguleringsplanen vil gi muligheter, og sette begrensninger, for å forsøke å oppnå en ønsket utvikling av sentrum.

1.2 KUNNGJØRING

Revisjon av reguleringsplan for Levanger Sentrum ble kunngjort igangsatt i Trønder-Avisa, Levanger-Avisa og på kommunens hjemmeside i 2004.



- *Planområde*

1.3 PLANPROSESS

Det har vært utarbeidet egen prosjektplan for planarbeidet og nedsatt prosjektgruppe som har hatt ansvaret for fremdrift og innhold. Det er avholdt folkemøter med gruppearbeid samt arbeidsmøter med statlige og regionale etater og lokale interessegrupper etter behov.

Arbeidet med omregulering av havneområdet ble etter hvert et såpass stort arbeid at det ble funnet hensiktsmessig å skille dette ut som eget planområde for å kjøre separat planprosess for havna. Planarbeidet for sentrum og arbeidet med plan for havna har vært koordinert.

1.4 FORHÅNDSUTTALELSER

I forbindelse med kunngjøring av igangsatt planarbeid kom det inn en rekke innspill til arbeidet. Innkomne uttalelser er forsøkt imøtekommet så langt det har vært mulig og tjenelig for helheten. Innspillene ble gitt i 2004 og ikke alt er like relevant lenger – enkelte forslag er allerede iverksatt. Noen uttalelser er mottatt i 2006 og 2007.

Følgende høringsorgan/ interesseorganisasjoner/ enkeltpersoner kom med innspill:

- **Jernbanelinjen (16.06.04)**
Opptatt av stasjonsområdet som knutepunkt – gode koblinger mot buss og nok parkering. Ønsker bedre parkeringsforhold for både kort- og langtidsparkering ved stasjonen. Området ved godshuset avsettes som parkering. Villig til å avgi noe eksisterende sporareal til ny parkering. Lokstallen skal fortsatt være i bruk til jernbaneformål.
- **Fylkesmannen i N-T (22.06.04)**
Oppfordrer til å følge opp Cittaslow-intensjonene. Minner om nasjonale føringer ang. lokalisering av handel og tjenester, samordnet areal- og transportplanlegging, barns interesser i planlegging og fortetting med kvalitet. Ønsker fokus på redusert trafikk, bedre parkeringsløsninger/ endret parkeringspolitikk og prioritering av myke trafikanter.
- **Bymuseet i Levanger (09.07.04)**
Vektlegger Sjøgata som viktig byhistorisk – må hensyntas i ny plan. Opptatt av bygningsvern og byggeskikk generelt og bevaring av kvaliteter i bymiljøet.
- **Sentrum huseier- og velforening (06.09.04)**
Vektlegger tiltak for å bedre trafikkforholdene f.eks. med ny veg fra Levanger bru fram til Elvegata. Håkon d. godes gt. som gågate.
- **TrønderBilene AS (13.09.04)**
Ønsker holdeplass ved tidligere Trøndermat og bortfall av gateparkering i Tordenskjoldsgate. Vil være med i dialog ang. detaljplan for stasjonsområdet og bussoppstilling der.
- **Markedsplassen Levanger AS (05.10.04)**
*Lister opp følgende prioriterte tiltak som bør inngå i planen: - plan for avlastningsveger for å redusere trafikk i Kirkegata, parkeringsløsning (1 t gratis i sentrum), ta i bruk deler av jernbaneområdet bl.a. til parkering, miljøgate i Håkon den godes gt., utvikle Fokus-kvartalet og utvikle Stadionområdet.
Er ellers opptatt av at det ikke må bli kun boliger i sentrum – boliger i 1. etg. bør unngås*
- **Eystein Sundal (26.10.04)**
Ønsker sentrum definert fra Magneten til Røstad bl.a. for å legge til rette for Smart Club
- **Leif Harry Hammer (17.11.04)**
Opptatt av å redusere trafikkbelastningen i Kirkegata – foreslår løsning sørover langs Sundet og utnytting av arealene langs jernbanen til avlastningsveger
- **Peter Hognestad pva. Kvam Agentur Eiendom AS (30.11.06, 20.12.06, 26.04.07)**
*Eier Halsanvegen 2, 2A og 4. Ber om BYA 100 % og mulighet for 2 etasjer.
Det planlegges næring i 1. etg., leiligheter i 2. etg.*
- **Midt-Norge Slakteri AS (12.01.07)**
Vil avslutte slakterivirksomheten ved anlegget i Kirkegata 70 i løpet av 2008. Ønsker å utvikle eiendommen til boliger. Ber om at dette hensyntas i planarbeidet.

2. EKSISTERENDE SITUASJON

2.1 PLANOMRÅDET

Planområdet er på ca. 560 daa. Området innbefatter sentrumsarealene fra og med Sykehuset Levanger/ Levanger vgs. og Levanger Kro med bilanlegg i sør og til Levanger bru i nord og er avgrenset av Sundet i vest og Levangerelva i øst. Havneområdet fremmes som egen plan senere.

Planområdet er delt i 9 soner. Disse er vist på plankartet.

2.2 GJELDENDE PLANER

2.2.1 Overordnede planer

Statlige og regionale føringer:

Rammevilkår nedfelt i stortingsmelding nr 23 (2001 – 2002):

- Trygge, vakre og opplevelsesrike byer og tettsteder med høy miljø- og bokvalitet
- Funksjonelle og attraktive byer og tettsteder for et konkurransedyktig næringsliv
- Bystruktur og bymiljø som stimulerer til helsefremmende livstil
- Et funksjonelt og miljøvennlig transportsystem med sterkere satsing på kollektivtransport, sykling og gange.
- Byer og tettsteder som ivaretar natur – og kulturmiljøet

Rammevilkår nedfelt i fylkesplanens arealmelding (2001):

- Klar grense mellom bebygde områder og landbruks-, natur- og friluftsområder
- Fortettingspotensial innenfor eksisterende sentrumsavgrensning skal utnyttes før nye areal utenfor tas i bruk
- Ved utbygging av sentrums- og sentrumsnære areal skal det legges opp til høy utnyttingsgrad
- Viktige grøntareal skal skjermes for utbygging
- I sentrumskjernen kreves høyere tetthet enn ved fortetting i omkringliggende bolig- og randsoner
- Offentlige og private aktører må samarbeide i en tidlig fase i byutviklingsprosjekter
- Sikre gode areal for opphold og lek for barn og unge
- Trygge skoleveger
- Universell utforming

Kommunedelplaner:

- Kommunedelplan Levanger sentrum vedtatt 27.09.2000
- Kommunedelplan Sundet – Havna vedtatt 14.05.2003

Annet:

Forprosjektrapport Cittaslow datert oktober 2003.

Visjonsdokument Levanger 2020 datert 6. september 2006.

Prinsippløsninger for nye avlastningsveger /turstisystem, juni 2007.

2.2.2 Reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan for Levanger sentrum ble vedtatt av kommunestyret i møte 27.06.1994.

I ettertid har følgende nye regulerings- og bebyggelsesplaner blitt utarbeidet innenfor planområdet:

PLANOMRÅDE	VEDTATT DATO	KOMMENTAR
Kirkegt./ Levanger havn	26.09.1996 KST	Reg.plan
Hveding- kvartalet	26.06.1997 KST	Reg.endr.
Område 35 ("Meierigården")	04.12.1997 KST	Reg.endr.
Jernbanegt. 4 – 10	22.06.2000 FUP	Bebygg.plan
Innherrad Sykehus	30.08.2000 FUP	Reg.endr.
Sjøgt. 21, kjøpesenter	05.09.2001 KST	Reg.plan
Kirkegt. 50	02.04.2003 KST	Reg.endr.
Sykehuset Levanger	30.04.2003 FUP	Bebygg.plan
Moan Nord	14.05.2003 KST	Reg.plan
Levanger videregående skole	05.05.2004 KST	Reg.plan
Sjøgt. 4 og del av Sjøgata	19.10.2005 KST	Reg.plan
Sykehuset, Levanger (parkering)	24.05.2006 FUP	Beb.plan

Det vil bli utarbeidet egen reguleringsplan for Stadionområdet.

2.2.3 Cittaslow / Levanger 2020

Levanger kommune fikk i status som Cittaslow-by den 26.11.2003. Kommunestyret har vedtatt at det skal arbeides videre med å utvikle Cittaslow som et varemerke for Levanger kommune. Kriteriene i medlemscharteret til Cittaslow må følges opp:

- Miljøvennlighet
- Infrastruktur
- Ny teknologi
- Lokale produkter, særpreg
- Gjestfrihet
- Bevisstgjøring, lokalt eierskap

I kommunens forprosjektstudie der det ble sett på ulike fysiske tiltak som burde følge en slik status ble følgende 10 tiltak foreslått som viktigst:

- Redusere biltrafikken gjennom sentrum
- Etablere gågate i Håkon den Godes gate
- Skilte 40 km/t i hele sentrum
- Bygge to parkeringshus (et på Nedre Torg og et på Stadionområdet)
- Anlegge stor langtidsparkering ved jernbanestasjonen
- Få bedre sammenheng i gang- og sykkelvegnettet
- Utvikle stasjonsområdet
- Oppgradere parkaksen
- Bygge aktivitetspark på Stadion
- Gjøre byen bedre tilgjengelig for alle – universell utforming

Som en oppfølging av Cittaslow-statusen har det blitt gjort tiltak som begrenser farten i Kirkegata. Håkon den godes gate er under opprusting til å kunne bli gågate, men foreløpig ikke stengt for biltrafikk. Det arbeides med å få til en avtale med Jernbaneverket for å kunne overta tidligere sporareal til nye parkeringsplasser. Det pågår også et planarbeid for å gjøre stasjonsområdet til en velfungerende og universelt utformet trafikk-knutepunkt for reisende.

En egen prosjektgruppe arbeidet i 2006 med å lage et omforent visjonsdokument for utviklingen av Levanger kalt "Levanger 2020". Prosjektets målsetting var å gi innspill til kommende planprosesser, foreslå konkrete fysiske tiltak for å utvikle tilgjengeligheten og

attraktiviteten i sentrum. Prosjektet bygger på de samme verdiene som Cittaslowarbeidet. De innsatsområder som prioriteres høyest er Håkon den godes gate som gågate, stadionparken som aktivitetspark og opprusting av Sundparken ved Dampskipsbrygga for å bedre kontakten mellom byen og sjøen. Andre tiltak som trekkes frem er styrking av Levanger som sykkelby og videreutvikling av Marsimartnan.

2.3 UTFORDRINGER KNYTTET TIL PLANOMRÅDET I DAG

Den største utfordringen Levanger sentrum står ovenfor i dag som by er at et stadig økende antall butikker forlater bykjernen til fordel for kjøpesenterområdene utenfor. Dersom man ikke lykkes med å kunne tilby attraktive rammevilkår for eksisterende og nye virksomheter i form av egnede lokaler, parkeringsmuligheter og trivsel så kan i verste fall sterk etterspørsel etter sentrumsboliger bidra til at "gamlebyen" utvikles til et tilnærmet rent boligområde. Et mangfold av både forretninger og boliger er ønskelig. Godt boligmiljø krever gode nok grønne oppholdsarealer, sosiale møteplasser og servicetilbud som betjener alle bybeboerne. Levanger har allerede fine sammenhengende turstier og sentrumsflata spesielt har gode forutsetninger for å være en attraktiv sykkelby.

Både Sykehuset og Levanger videregående har gjennomført større utbygginger av betydning for tilgrensende arealer. Det vil også i årene som kommer være nødvendig å se disse institusjonene i tett sammenheng med byutviklingen forøvrig. Byskolen er lagt ned og som en følge av det ferdes det færre skolebarn i sentrum. Det innebærer ikke at det ikke vil bo og oppholde seg barn i byen og tidligere tanke om å utnytte store deler av stadionområdet til aktivitetspark bør fortsatt være aktuelt. Sammenhengende trafikksikre forbindelser mellom sentrum og skoleområder på utsiden av planområdet er også viktig å ivareta.

Gjennomfartstrafikken i sentrum er for stor. Kronglete kjøreforhold og delvis begrensede parkeringsmuligheter forverrer situasjonen som oppleves både som et hinder for handel i byen og som sjenerende for de som bor i området. Gjennomsnittelig ÅDT i sør- og nordenden av Kirkegata er i dag ca. 10 000. Som det både er pekt på i Cittaslowarbeidet og i innkomne merknader så må det på plass tiltak som kan redusere trafikken. Det må både etableres nye avlastningsveger, romslige og lett tilgjengelige p-arealer i sentrums ytterkant og flere attraktive gang- og sykkelveger som alternativ til bilbruk.

En annen og vesentlig utfordring for Levanger sentrum vil fortsatt være å gjennom reguleringsbestemmelser m.m. sikre fornuftig vern og bruk av de gamle særpregede trehusene.

3. BESKRIVELSE AV PLANEN

3.1 GENERELLE PREMISSE

Gjeldende reguleringsplan fra 1994, nye statlige og regionale føringer, vedtatte planendringer, senere tids lokale planprosesser og prosjektarbeid danner utgangspunktet for premissene i ny sentrumsplan. I særlig grad har Cittaslowarbeidet vært med på å danne hovedpremisser for utformingen av reguleringsplanen.

Viktige premisser har dermed vært:

- Byen skal utvikles etter bærekraftprinsippet og fremstå som mest mulig miljøvennlig på alle områder
- Byutviklingen skal bidra til å styrke Levangers særpreg og forhindre at verdifulle bygningsmiljø går tapt
- Det skal legges til rette for nye trafikkløsninger som reduserer trafikken i sentrumsgatene; - kollektivtilbud og fotgjenger- og sykkeltraseer skal ha prioritet
- Byveksten skal skje innover og arealene som bygges ut skal utnyttes med så høy utnytting som byen tåler uten å miste særpreget
- Det skal legges tilrette for økt etablering innen handelsvirksomhet, servicefunksjoner og offentlige tjenester for å skape et levende og mangfoldig bysentrum
- Det skal være gode rammebetingelser for bosetting innenfor sentrumssonen
- Grønne kvaliteter og kontakten med sjøen skal være innsatsområder
- Byen skal utvikles med fokus på universell utforming
- Reguleringsplanen skal gi aktører i byutviklingen forutsigbare rammer

Det har også vært ønskelig å utnytte "tettstedet som historiebok" som en innfallsvinkel til ny utvikling. I tillegg til å ta hensyn til det gamle må kommende prosjekt også ha som ambisjon å tilføre byen nye og moderne kvaliteter. Levanger by skal ha spor som dokumenterer alle faser i byens utvikling.

Levangers ulike epoker:

- 1846 – 1940: Utvikling og stabilisering av den historiske bykjernen med tilknytting til sjøen.
- 1940 – 1965: Moderniseringsperiode, mange gamle trehus rives
- 1965 – 1985: Vektlegging av det funksjonelle, økt biltrafikk, færre innbyggere i bykjernen og etablering næringsarealer i utkanten av sentrum. Tilknytting til sjøen redusert.
- 1985 – 1990: E6 utenom sentrum, økonomisk nedgang og mange forretninger legges ned i sentrum. Nytt kjøpesenter på Moan, idrettspark, campingplass og badeland.
- 1990 – 2007: Økt fokus på miljøvennlig utvikling. Ledige lokaler gjøres om til boliger. Store fortettingsprosjekter gjennomføres. Nærhet til sjøen/ Sundet blir igjen viktig.

3.2 VIKTIGE HOVEDGREP

Viktige hovedgrep i nytt planforslag er:

- Etablere ny avlastningsveg langs jernbanen inn til sentrum nordfra
- Legge til rette for flere større parkeringsanlegg ved innfartene til byen
- Gjøre torgaksen til et rent grøntdrag
- Etablere flere turstier og gangvegforbindelser

3.3 AREALBRUK

Planområdet foreslås regulert til følgende hovedformål:

- Byggeområder
- Offentlige trafikkområder
- Friområder
- Spesialområder
- Kombinerte formål

Bruken av de enkelte områdene fremgår av plankart og bestemmelser. Arealdisponeringene i gjeldende plan videreføres i store trekk.

De viktigste arealmessige endringene er:

- Område 15 (Øvre Torg / Sejersteds park) – tillatt med permanent serveringssted
- Område 16 (Midtre Torg) - Formål: off. friområde/ park. Kan nyttes til parkering i den grad/ så lenge PUK tillater. (Parkeringsplassen på torget avvikles ikke før erstatningsplasser er etablert i/nær sentrumskjernen).
- Område 37A (Levanger skole) – endret bruk utløser krav til bebyggelsesplan med kombinert formål bolig, forretning, kontor
- Område 39 (Levanger stadion) – endret bruk utløser krav til bebyggelsesplan med kombinert formål friområde, bolig, forretning, kontor, offentlig parkering.
- Utvider friområdet fra jernbanebrua til Levanger bru. Dvs. at industriområdet (02C) reduseres ved at kommunal grunn endres til friområde.
- En strekning sydøst for område 44 reguleres til trafikkformål. (Området mellom trafikkområde jernbane og byggelinjen 30 m fra midtlinje jernbanespor).
- Kirkegården 02B - Tomt med bestående bolighus øst i området reguleres tilbake til boligformål.
- Det foreslås ny småbåthavn (PS1) i Sundet.
- Det sikres framtidige trafikkorridorer fra Moan til Levanger videregående skole i retning Sundet. Det samme gjelder fra Halsanvegen til Sykehuset Levanger og HUNT.

3.4 EKSISTERENDE OG PLANLAGT BEBYGGELSE

Planen legger stor vekt på å sikre bevaring av den særpregede byggeskikkene i sentrum. Dette oppnås ved at spesialområdene for bevaring av bygninger og anlegg videreføres. Det foreslås også følgende utvidelser:

- Kvartal/ område 09
- Kvartal/ område 13
- Del av kvartal/ område 22

Følgende bygninger/ anlegg er fredet:

- Levanger kirke
- Stasjonsbygningen med tilstøtende parkanlegg og perrong
- Lokstallen

For områder regulert til spesialområde bevaring gjelder det særlig strenge krav ved ombygging / nybygging. Restaureringsfondet med sine kriterier er et viktig redskap for å stimulere til å ta vare på trehusbebyggelsen. I områder med karrébebyggelse/ trehus i 2 etasjer tas det sikte på å bevare gesimshøydene, i store trekk også for ny bebyggelse. Når det gjelder takform skal det i disse områdene være saltak med vinkel 25-45 grader. Nabohus skal fortrinnsvis ha lik takvinkel.

Det finnes innenfor sentrumssonen flere tomter/bygninger med stort potensiale for ny og bedre utnyttelse – enkelte av disse eiendommene foreligger det allerede konkrete ideer / planer for.

Følgende kvartal / områder anses å være viktige fornyelsesareal:

- Del av kvartal 26A (gamle trygdegården i Sverres gt)
- Kvartal 31 (COOP- kvartalet)
- Område 20 B og C (Backlundkvartalet)
- Område 21 A (Korpen)
- Område 39 (Levanger stadion)
- Område 37A (Levanger skole)
- Område 25 (Fokus bankkvartalet).
- Område 23 (Gamle) postkontoret (nåværende biblioteket) i Jernbanegt.

3.4 TRANSPORT OG PARKERING

3.4.1 Kjøreveger

Det vises til eget vedlegg om avlastningsveger for Levanger sentrum. For selve planområdet nevnes følgende:

Hovedgrepet er å lede trafikken utenom selve bykjernen og fram til gode og attraktive parkeringsanlegg. Fra nord løses dette med ny veg / gate fra Levanger bru, langs Levangerelva og videre langs Elvegata fram til parkeringsanlegg på Nedre torg og til trafikkknutepunktet ved stasjonen. Garasjerekken i Elvegata saneres og gata flyttes lengst mulig inn mot jernbaneområdet. Dette gir en god buffer mot boligkvartalene. Det at Midt-Norge Slakteri AS vil avslutte slakterivirksomheten i løpet av 2008 (jfr. uttalelse 12.01.07), åpner for en lettere gjennomføring av ny veg. Videre sikres det framtidige trafikkorridorer fra Moan til Levanger videregående skole i retning Sundet. Det samme gjelder fra Halsanvegen til Sykehuset Levanger og HUNT.

Håkon den godes gate etableres som gågate/ miljøgate på strekningen f.o.m. krysset m/ Tollbugt. t.o.m. krysset med Grønns gt. I tillegg til å stenge Håkon den godes gate innføres fartsdempende tiltak mellom Tollbugt. og Torggt. for følgende gater: Sjøgt., Kirkegt. og Jernbanegt. Fartsdempende tiltak innføres også flere steder i Kirkegt., i nært samarbeid med vegvesenet.

3.4.2 Gang- og sykkelveger

Gang-/ sykkelvegssystemet inn til sentrum er ganske godt utbygd i dag, men kan gjøres enda bedre.

Det er igangsatt et samarbeid med Jernbaneverket for å kunne overta nåværende jernbanebru til gangbru. Dette ordnes ved at den gamle brua løftes over til nye brufundament sørøst for nåværende kryssing i forbindelse med bygging av ny jernbanebru.

Generelt skal framkommeligheten gjennom selve tettstedssentret gjøres bedre og sikrere for gående, syklister og rullestolbrukere. Dette gjelder både sommerstid og ikke minst om vinteren (brøyting, hurtig bortkjøring av snø, strøing). Sikt fra gatene og ut mot Sundet bør sikres for flest mulig gater. For Sverres gt. reguleres det aktuelle "sikt- beltet" til offentlig friområde.

3.4.3 Parkering:

Planforslaget åpner for ca. 400 nye plasser, se tiltaks- og handlingsplan.

Planforslaget viser nye sentrale parkeringsplasser like utenfor selve kjernen i bysentrum. Disse har god tilgjengelighet i forhold til innfartsvegene og god tilgjengelighet videre for gående.

Nye parkeringsplasser og utvidelse av eksisterende parkeringsplasser:

- P5 ved Levanger stadion / Grønns gate (to plan)
- P6 ved jernbaneområdet mellom sporene og Levangerelva (to plan)
- P7 Løvåssagtomba, bygges ut til to plan
- P2 Nedre torg, bygges ut til to plan

I tillegg legges det opp til økt parkeringskapasitet ved sykehuset og ved Levanger videregående skole bl.a. ved å legge til rette for parkeringshus i flere plan.

3.4.4 Stasjonsområdet:

Området er stort, og har rike utnyttingsmuligheter: Byggearealer, grøntarealer, trafikk-/ parkeringsarealer. For at arealene skal kunne utnyttes, må de frigis av jernbanen/ evt. andre grunneiere, det må ordnes forsvarlig sikring mot jernbanetrafikken, og en må etablere god og sikker atkomst for kjørende og myke trafikanter. Planfri kryssing av jernbanen må vektlegges. Alternativt kan planfri kryssing etableres ved å nytte atkomsten til Løvåssagtomba, og anlegge atkomst videre (under brua) derfra. Atkomst kan også lages direkte fra brua og ned. Men uten planfri kryssing blir det lange avstander for gående. Det er i dag en prosess på gang for å lage detaljert arealbruksplan for stasjonsområdet. I dette arbeidet legges det særlig vekt på universell utforming. Arbeidet har og den hensikt at bedre tilrettelegging for reisende vil øke andelen som benytter kollektivtilbud fremfor privatbil. Reguleringsplanforslaget er i samsvar med konklusjonene i arbeidet med stasjonen.

3.5 GRØNTDRAG OG MILJØ / HENSYN TIL BARN OG UNGE

Torgaksen reguleres nå som friområde slik at all parkeringen på midtre del av torget tas ut. Planen skal sikre god tilgang for allmenheten ut mot Sundet og langs Levangerelva. Det foreslås å utvide friområdet fra jernbanebrua til Levanger bru samt å etablere gangbru- forbindelser over Levanger elva til Elberg og til Gamle Kongeveg fra friområdet langs elva.

Stadionområdet skal også utvikles til å bli en grønn lunge i byen.

Det vil være gode oppvekstforhold for barn- og unge innenfor planområdet. Det er kort veg til grønne- og bilfrie arealer. Moanområdet med store idrettsanlegg ligger rett sør for planområdet. Flere barnehager og barne- og ungdomsskoler ligger nært sentrum.

3.6 BEREDSKAP OG ULYKKESRISKO

Kommunens sjekklister er gjennomgått. Det anses ikke som nødvendig for byggeområdene i sentrumsplanen å ta spesielle forholdsregler i forhold til å grunnforhold, flomnivå e.a. Reguleringsplanen er realiserbar – eventuelle tilleggsvurderinger kan være aktuelle for enkeltprosjekt.

Når det gjelder brannhensyn følges dette ekstra opp i videre saksbehandling.