

REGULERINGSPLAN FOR DEL AV UTHAUG HAVN

FORSLAG TIL REGULERINGSENDRING

Grøntvedt Pelagic

PLANBESKRIVELSE

Kommunens arkivsaksnummer: 10/2144

Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av Arkiplan AS som forslagstiller, på vegne av Grøntvedt Pelagic som oppdragsgiver.

Planområdet omfatter disse eiendommene : (gnr/bnr) 74/263, 74/282, 74/327, 74/328, 74/331, 74/355, 74/356 og 74/357

Utarbeidet materiale:

Plankart	Datert 16.08.11
Reguleringsbestemmelser	Datert 16.08.11
Planbeskrivelse	Datert 16.08.11

Planstatus

Området er regulert til Havneformål, Trafikkområde og Industri i gjeldende plan. Dette er samme arealbruk som forslag til reguleringsendring legger opp til. Planforslaget fremmes for å sikre utvidelsesmuligheter for fiskeforedlingsindustrien på I1. Større krav til produksjonslokaler, hygiene og adgangskontroll av området fordrer endringer i gjeldende plan.

Beskrivelse av endringer fra dagens plan. Omfang og konsekvenser.

Endret kjøreveg.

På grunn av utbygging av næringsmiddelindustri innenfor I1 og behov for sammenhengende produksjonsanlegg, er offentlig Kjøreveg til havneområde H2 foreslått flyttet lengre sør. Kjørevegens funksjon som adkomst til H2 er uendret. Adkomst til sørfasade på eksisterende bygningsmasse innenfor I1 vil ikke være direkte fra Kjøreveg lenger, og må sikres ved privatrettslige avtaler og opparbeiding innenfor område I1. Bestemmelsene hjemler at kjøreveg langs kai på I1 er åpen for fri ferdsel.

Redusert areale nordre del av H2.

Som følge av utbygging av bygningsmasse nordvest for eksisterende bygningsmasse på I1, vil areal på nordre del av H2 bli noe redusert. Gjenværende areal er fortsatt tilstrekkelige for tilgang med bil og snuplass for liten lastebil. Kompenserende tiltak for å opprettholde havnefunksjon er at det etableres parkeringsplasser ved Kjøreveg for almen bruk sør for I1.

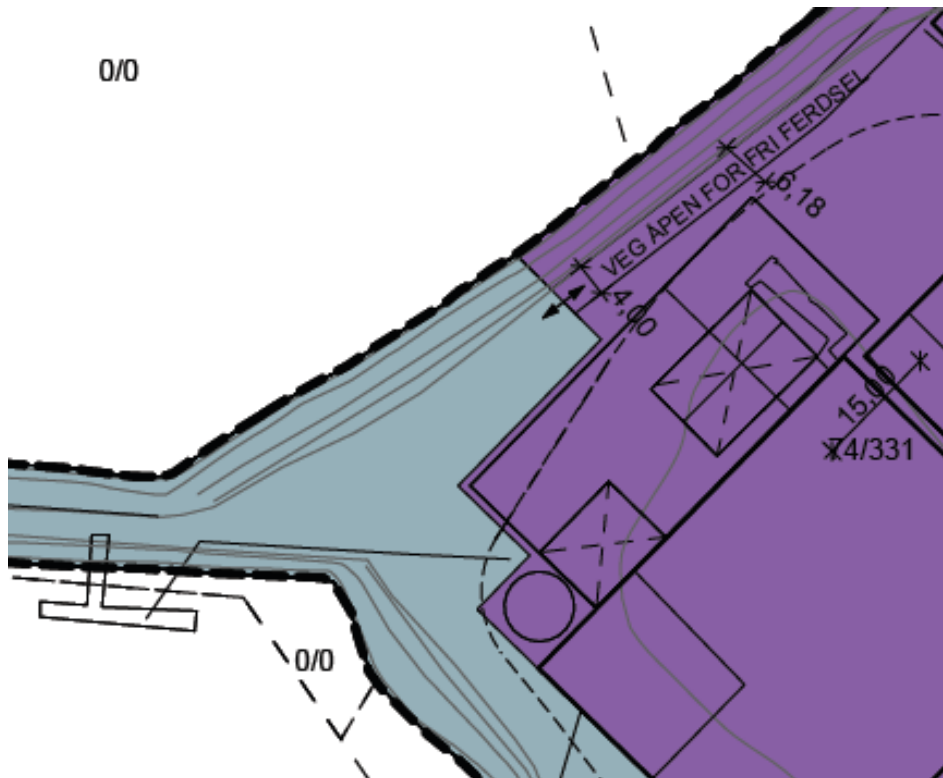


Fig Ny avgrensning mellom havneformål H2 og I1.

Redusert areal nordre del av H1

Eksisterende plan regulerer havneformål for deler av jetéen mot nord. Område H1 er i dag militær havn, og avgrenset med gjerde som følger dagens eiendomsgrense. Nytt planforslag foreslår å benytte eksisterende eiendomsgrense mellom Gnr/bnr 74/355 og 74/357 som formålsgrænse mellom områdene.

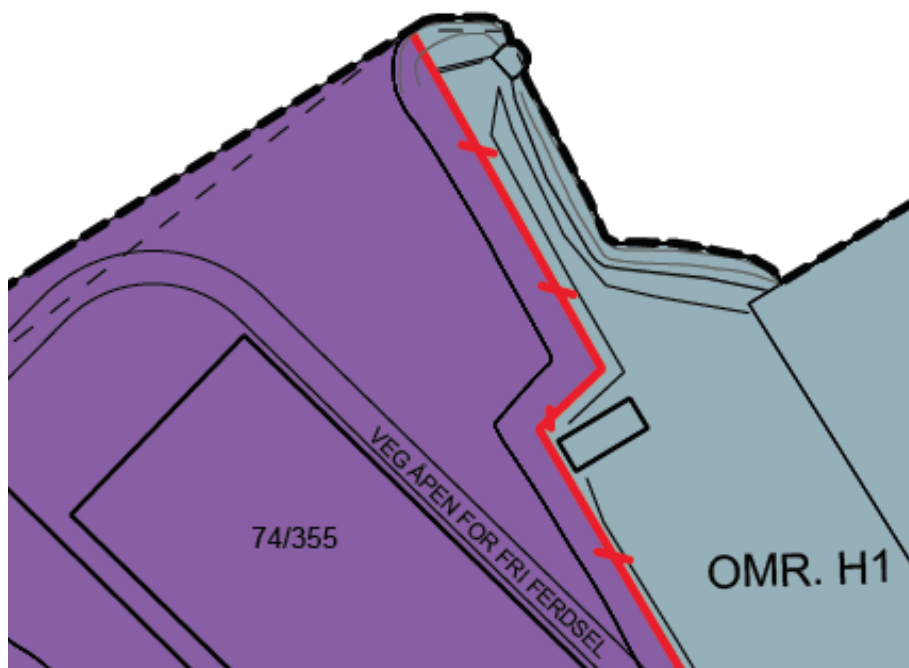


Fig Utsnitt av plan som viser foreslått ny grænse mellom I1 og H1

Økt tillatt BYA på I1, redusert tillatt BYA på I2

Som følge av endrede formålsgrenser for I1 og I2 er flateinnhold og mulig byggeareal for de to områdene endret. Ny plan forslår nytt tillatt bebyggt areal, BYA for de to tomtene.



Fig. Rosa område viser areal lagt til grunn for beregning av tillatt BYA. Planlagte nybygg er angitt i gult.

Flytting av Nettstasjon

Som følge av endring av trasé for Kjørveg vil dagens Nettstasjon måtte flyttes. Ny Nettstasjon foreslås etablert like ved offentlig Parkeringsplass.

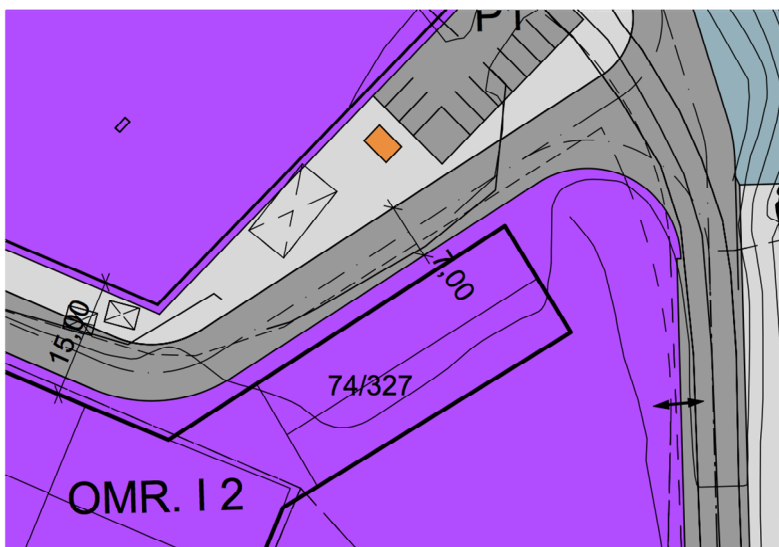


Fig Foreslått ny nettstasjon, eksisterende plassering utkrysset hus helt til venstre.

Gjerding av område I1

Planforslaget hjemler inngjerding av område H1. Gjerding er vist på plankart.



Fig Planens forutsatte inngjerding er vist med rødt.

Risiko og Sårbarhetsanalyse - ROS

Ut fra en gjennomgang av Samletema og Enkelttema er følgende tema vurdert som aktuelle å beskrive i en ROS-analyse:

Natur

Ingen tema, idet endring i plan ikke berører område med vegetasjon eller dyreliv. Utvidet bruk av næringsområdet som planen legger opp til har ikke kjente konsekvenser for naturmiljø utenfor planområdet.

Lokalklima

Ingen tema utredes

Samfunnssikkerhet.

Rassikkerhet - områdestabilitet.

Nybygg sørøst for dagens bygninger på område I1 vil i sin helhet stå på fjell, og vil følgelig ikke påvirke områdestabiliteten.

Nybygg norvest for dagens bygninger på område I1 vil ha hoveddelen på fjell, men vestre og nordøster hjørne av bygningen vil stå på fyllmasser. Det vil ikke være risiko for områdestabiliteten som følge av nybygg. Dette er godtgjort i vedlagt notat fra Multiconsult AS.

Havstigning.

Vestlandsforskning mfl. utarbeidet i 2008 studien «Naturskade i Ørland» notat nr 5/2008. Denne konkluderte med at sannsynlig havstigning for Ørland ville gi høyeste stormflo over NN1954(kote 0 grunnkart) på 2,48m i 2025 og 2,67m i 2060. Industriområdet på Uthaug ligger på mellom 2,80 og 3,1m over kote 0 iht kartgrunnlaget. Adkomstveg til havna har høyde ca 2,3m over kote 0 ved boligbebyggelse sør for Uthaug havn.

Stormflo kan oversvømme adkomstveg til planområdet men vil ikke kunne oversvømme bygningsmassen i planområdet i overskuelig framtid.

Ørland ligger generelt lavt noe som gjør at planer ofte vil ligge i fareområdet for flom og havstigning. Foreliggende reguleringsplan hjemler utbygging av næringsindustri som har relativt kort driftsperiode og nedbetalingstid i dette perspektivet.

Det vurderes å være liten samfunnsmessig risiko mhp havstigning knyttet til planens utbygging av næringsområdet på Uthaug havn.

Brannfare.

Næringsmiddelindustri som planen legger til rette for kan ha energi og prosessanlegg som har brann og eksplosjonsfare. Det er ikke nært naboskap med arealer som gir vesentlig risiko for skade på personer eller eiendom. For gjeldende plan er det god tilgang for slokningsmaterieell fra alle sider av bygningsmasse.

Tilstrekkelig sikkerhet mot brann forsettes sikret gjennom Bygningslovens bestemmelser ifbm tillatelse til tiltak.

Trafikksikkerhet- trafikk på land.

Det er ingen gjennomgangstrafikk i området. Trafikk til området kan grovt deles i tre kategorier:

- Trafikk til offentlig kai. Person-, vare og lastebil, delvis gangtrafikk.
- Trafikk til bedrifter i næringsområdet. Person-, vare og lastebil.
- Trafikk til Militær kai (dypvannskai). Person-, vare og lastebil.

Det er ikke forventet at utbygging av næringsområdet som planforslaget hjemler, vil øke biltrafikken til/fra anlegget i særlig grad.

Råstofftransporten til anlegget går uansett på båt, og utbygging av lagerbygg gjøres for å gi bedre lagring av tønner/fat som brukes i anlegget i dag. (Altså ingen økning i landtrafikk). Transport av ferdig produkt, samt økt antall av arbeidsplasser, kan gi en viss økning i trafikk, men denne er ansett å være marginal.

Adkomst til havneområde fra landsida skjer via adkomstveg gjennom byggelsen på Uthaug. Det er bygd fortau gjennom sentrum i 2002, og gang/sykkelveg fra Uthaug til Brekstad er under planlegging. (Første parsell til Kottemyra ferdig 2011). Planforslaget bør ikke ha vesentlig betydning for trafikksituasjonen på Uthaug.

Trafikk til sjøs.

Mye av trafikken til/fra næringsområdet skjer via båt.

Planendring gir ikke nye utfordringer på sjøen mhp trafikk.

Luftkvalitet og støy.

Planområdet ligger innenfor gjeldende flykart sin Flystøy støyzone 2 iht T-1277.

Støyzone 2 betyr at støyfølsomt bruksformål ikke kan lokaliseres i området.

Planforslaget inneholder ikke støyømfindtlig bruksformål.

Avstand fra industriområde til støyømfindtlig virksomhet er stor, så støypåvirkning på naboer er ikke vurdert å være vesentlig. Interne forhold med støypåvirkning på arbeidsplasser innenfor industriområdet løses lokalt ved gjeldende lovverk om støy på arbeidsplasser.

Det er ikke forventet problemer mht luftkvalitet/lokal forurensing fra industriområdet. Ingen tema utredes.

Kulturminner.

Ingen tema utredes

Infrastruktur

Utbygging av næringsområdet endrer vegadkomsten til offentlig havneområde.

Tilgjengelighet til havn, og nødvendige arealer på land er ivaretatt i planforslaget iht avklaringer gjort mellom havneeier og forslagstiller i planprosessen.

Energi

Det er ikke tilgjengelige fjernvarmeanlegg. Det er ikke høyspentanlegg over området. Ingen tema utredes.

Konklusjon

ROS-analysen avdekker ikke behov for avbøtende tiltak i forbindelse med gjennomføring av tiltak i planen.

Arkiplan AS 16.08.11