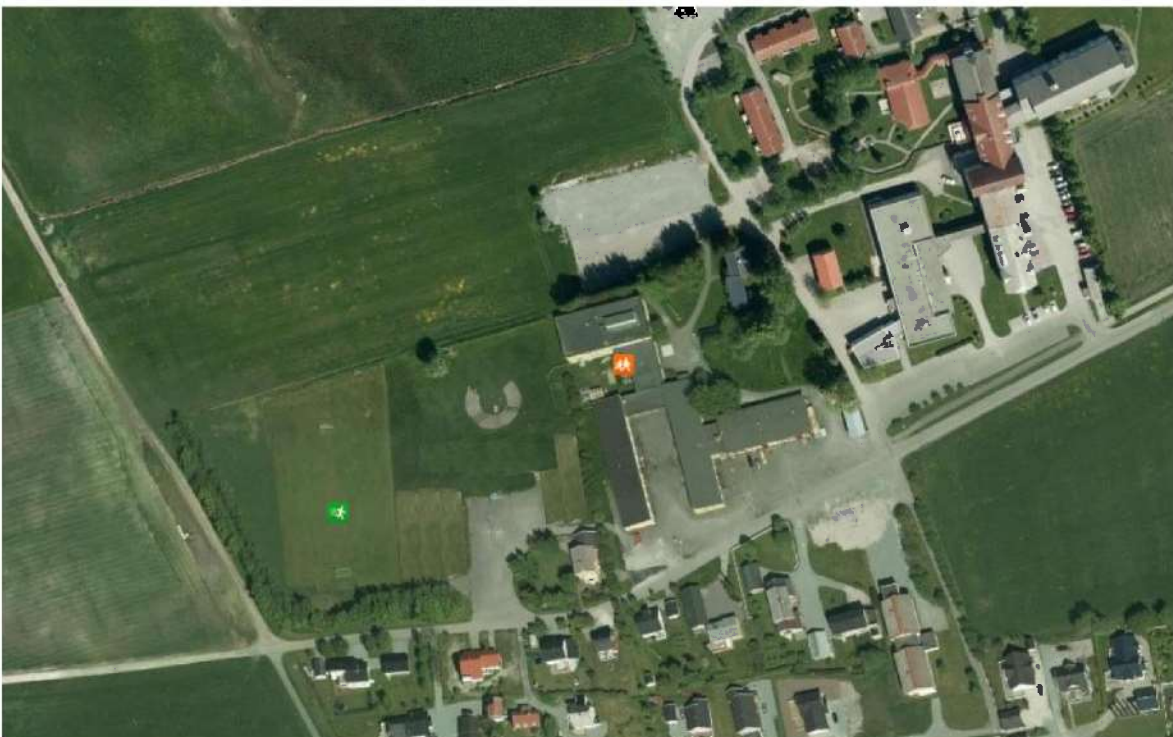


Oppdragsgiver
Ørland Kommune

Rapporttype
Planbeskrivelse

21.05.2014
Rev. 25.09.14

PLANBESKRIVELSE TIL OMRÅDEREGULERING AV BREKSTAD VESTRE NÆRINGSOMRÅDE



PLANBESKRIVELSE TIL OMRÅDEREGULERING AV BREKSTAD VESTRE NÆRINGSOMRÅDE

Oppdragsnr.: 135 000 3150
Oppdragsnavn: Områderegulering – Brekstad Vestre
Dokument nr.: 1
Filnavn: Planbeskrivelse – Brekstad Vestre

Revisjonsoversikt

| Revisjon | Dato | Revisjonen gjelder | Utarbeidet av | Kontrollert av | Godkjent av |
|----------|----------|-----------------------|---------------|----------------|-------------|
| 00 | | Original | SR/LAB | LAB | SR |
| 01 | 25.09.14 | Revisjon etter høring | SR | LAB | SR |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

INNHOOLD

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | SAMMENDRAG | 5 |
| 2. | BAKGRUNN | 5 |
| 2.1 | Hensikten med planen | 5 |
| 2.2 | Forslagsstiller/eierforhold, plankonsulent | 5 |
| 2.3 | Krav om konsekvensutredning (KU) | 6 |
| 3. | PLANPROSESSEN | 7 |
| 3.1 | Medvirkningsprosess | 7 |
| 3.2 | Varsel om oppstart..... | 7 |
| 4. | PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER | 8 |
| 4.1 | Statlige planer og føringer..... | 8 |
| 4.2 | Kommunale (overordnede) planer | 8 |
| 4.3 | Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner..... | 9 |
| 5. | EKSISTERENDE FORHOLD | 9 |
| 5.1 | Beliggenhet..... | 9 |
| 5.2 | Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk og eierforhold | 9 |
| 5.3 | Stedets karakter, landskap og topografi..... | 10 |
| 5.4 | Kulturminner og kulturmiljø..... | 10 |
| 5.5 | Naturverdier..... | 10 |
| 5.6 | Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder og barns interesser | 11 |
| 5.7 | Landbruk / naturressurser..... | 11 |
| 5.8 | Trafikkforhold | 12 |
| 5.8.1 | Dagens vegnett og trafikkmengder..... | 12 |
| 5.8.2 | Trafikkulykker | 13 |
| 5.9 | Teknisk infrastruktur | 14 |
| 5.10 | Grunnforhold | 14 |
| 5.11 | Støyforhold | 14 |
| 6. | PLANFORSLAGET | 15 |
| 6.1 | Planens hensikt, avgrensning og reguleringsformål | 15 |
| 6.2 | Bebyggelsens plassering og utforming | 15 |
| 6.2.1 | Høyder og utnyttning | 16 |
| 6.3 | Trafikk og parkering | 16 |
| 6.3.1 | Kjøreadkomster | 16 |
| 6.3.2 | Parkering | 16 |
| 6.3.3 | Universell utforming | 17 |
| 6.4 | Miljøfokus | 17 |
| 6.4.1 | Landbruk og forurensning | 17 |
| 6.4.2 | Estetiske krav..... | 18 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 6.5 | Teknisk infrastruktur | 18 |
| 6.6 | Rekkefølgebestemmelser | 18 |
| 7. | VIRKNINGER | 19 |
| 7.1 | Overordnede planer..... | 19 |
| 7.2 | Landskap | 19 |
| 7.3 | Stedets karakter, byform og estetikk..... | 19 |
| 7.4 | Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi | 20 |
| 7.5 | Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / barns interesser | 20 |
| 7.6 | Universell tilgjengelighet..... | 20 |
| 7.7 | Naturressurser..... | 20 |
| 7.8 | Teknisk infrastruktur, energibehov | 20 |
| 7.9 | Støy | 20 |
| 8. | KONSEKVENsutredningstema..... | 22 |
| 8.1 | Trafikk..... | 22 |
| 8.1.1 | Turproduksjon | 22 |
| 8.1.2 | Belastning på vegnett..... | 24 |
| 9. | RISIKO OG SÅRBARHET | 26 |
| 9.1 | Metode | 26 |
| 9.2 | Evaluering av risiko | 26 |
| 9.3 | Konklusjon | 26 |
| 10. | INNKOMNE INNSPILL..... | 27 |
| 11. | AVSLUTTENDE DRØFTING OG ANBEFALING | 28 |
| 12. | REFERANSER/KILDER | 29 |
| 13. | VEDLEGG | 29 |

1. SAMMENDRAG

Ørland kommune har gjennom ny planstrategi avgrenset nye næringsområder, blant andre del av Brekstad Vestre. Arealet er tidligere regulert til offentlig formål (skole), men er i seinere år blitt fristilt for andre utbyggingsformål. En mindre del av arealet har eksisterende offentlig og privat eid bebyggelse, i bruk til ulike formål. Området er gjennom planstrategiens behandling betraktet som avklart i overordnet plansammenheng, og områdereguleres nå for næringsformål.

Planbeskrivelsen er basert på Miljøverndepartementets Veileder T-1490 Reguleringsplan Vedlegg 2. Sjekkliste for planbeskrivelse (detaljert).

Planbeskrivelsen hører sammen med plankart og bestemmelser for tiltaket.

2. BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Ørland kommune har i løpet av siste kommuneplanperiode, dels som følge av lokalisering av kampflybasen, sett behovet foren høyere beredskap med næringsområder enn hva som ligger inne i gjeldende arealdel. Det tenkes at basen i seg selv vil kunne bli et marked for nye private tjenesteytere, i tillegg til at Ørland/Brekstad som følge av etableringen vil kunne få større generell vekst. Det er gjennom ny *planstrategi* avgrenset nye områder, blant andre arealet *del av Brekstad Vestre*.

Ørland kommune ønsker å anvende ABC-prinsippet for sentrums- og næringsutvikling. Dette innebærer i korthet *Rett virksomhet på rett sted*. Vanlig detaljhandel, tjenesteyting i moderat skala og arbeidsplassintensive virksomheter (kontor) hører til i A-området, som er Brekstad sentrum. Motsatt skal C-områder romme arealkrevende virksomheter, i særlig stor grad bilbasert handel og bedrifter som støyer, har behov for store/høye bygninger eller mye utendørs lagring. B-områder skal kunne inneholde mindre næringsvirksomhet som ikke er til sjenanse for omgivelsene.

Det er to forutsetninger for at prinsippet skal kunne virke:

- kommunen må kunne tilby rimelig attraktive areal innen alle de tre kategoriene.
- kommunen må kunne lede interessenter til de areal som egner seg.

Denne plansaken er et ledd i å kunne tilby næringsareal med ulike krav og egenskaper, der Brekstad Vestre vil bli et B-område.

2.2 Forslagsstiller/eierforhold, plankonsulent

Forslagsstiller er Ørland Kommune. Prosjektleder er Kari Anne Rørstad

Ørland Kommune er grunneier for mesteparten av planområdet ellers er det private grunneiere.

Konsulent er Rambøll. Oppdragsleder er Svein Rasmussen.

Planbeskrivelsen er utarbeidet av Svein Rasmussen og Lars Arne Bø. Trafikkutredning er utarbeidet av Marte Dahl og støytreeningen av Monica Buran, alle Rambøll.

2.3 Krav om konsekvensutredning (KU)

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jmfør Forskrift om konsekvensutredninger av 26. juni 2009 med vedlegg. I Vedlegg 1 og 2 til forskrift om KU angis hva som automatisk fører til konsekvensutredning og hva som skal vurderes om bør konsekvensutredes.

Planen er vurdert til ikke å utløse krav til konsekvensutredning.

Ørland kommune har gjennom ny planstrategi avgrenset nye næringsområder, blant andre del av Brekstad Vestre. Arealet er tidligere regulert til offentlig formål (skole), men er i seinere år blitt fristilt for andre utbyggingsformål. En mindre del av arealet har eksisterende offentlig og privat eid bebyggelse, i bruk til ulike formål. Området er gjennom planstrategiens behandling betraktet som avklart i overordnet plansammenheng, og områdereguleres nå for næringsformål.

Det vil bli utredet trafikk og støy på KU nivå for denne planen.

3. PLANPROSESSEN

3.1 Medvirkningsprosess

Oppstartsmøte ble avholdt 19.02.2014 (jf. Vedlegg 1).

Det ble holdt et eget oppstartsmøte med konsulenten (Rambøll) den 24.03.2014.

3.2 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av reguleringsarbeider ble annonsert på kommunens nettsider samt i Fosnafolket.

Ulsetmyran

Planområdet omfatter ca. 144 daa myrområde på eiendommen 67/1 (Brekstad Gård), og vil mot vest grense til fylkesvei 241 og eiendommen 68/307, mot sør til eiendommen 67/35 og mot nord og øst vil planområdet følge avgrensningen mellom myrområde og dyrka mark på 67/1.

Formålet med ny plan er å legge til rette for næring/industriformål.

Brekstad vestre

Område som skal reguleres omfatter del av gjeldene reguleringsplan for Brekstad vestre og avgrenses av grusvei (ekstysk rullebane) vest for realskolen, Skolegata i sør, Hildas vei i øst og grense mellom 67/1 og 67/11 mot nord. Eiendommene gnr. 67 bnr. 69, 114, 122, 162, 231, 238, 248, 249 og 250 blir berørt av planarbeidet. Området er i dag regulert til offentlig formål.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for næring/industriformål. For begge områder vil det bli utarbeidet forslag til områdereguleringsplan i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-2. Kart som viser avgrensning av planområdene er lagt ut på kommunens hjemmeside www.orland.kommune.no.

Eventuelle merknader/ innspill til planarbeidet sendes skriftlig til Ørland kommune, Pb 401, 7129 Brekstad, eller pr. e-post; postmottak@orland.kommune.no, innen 04.04.14

Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter adresselister fra Ørland kommune. Frist for uttalelser var 04.04.2014.

Det kom inn 3 skriftlige høringsuttalelser. Høringsinnspillene er oppsummert i kapittel 9.

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Statlige planer og føringer

Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)

Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det avsettes tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager. Ved omdisponering av arealer som er i bruk eller egnet til lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

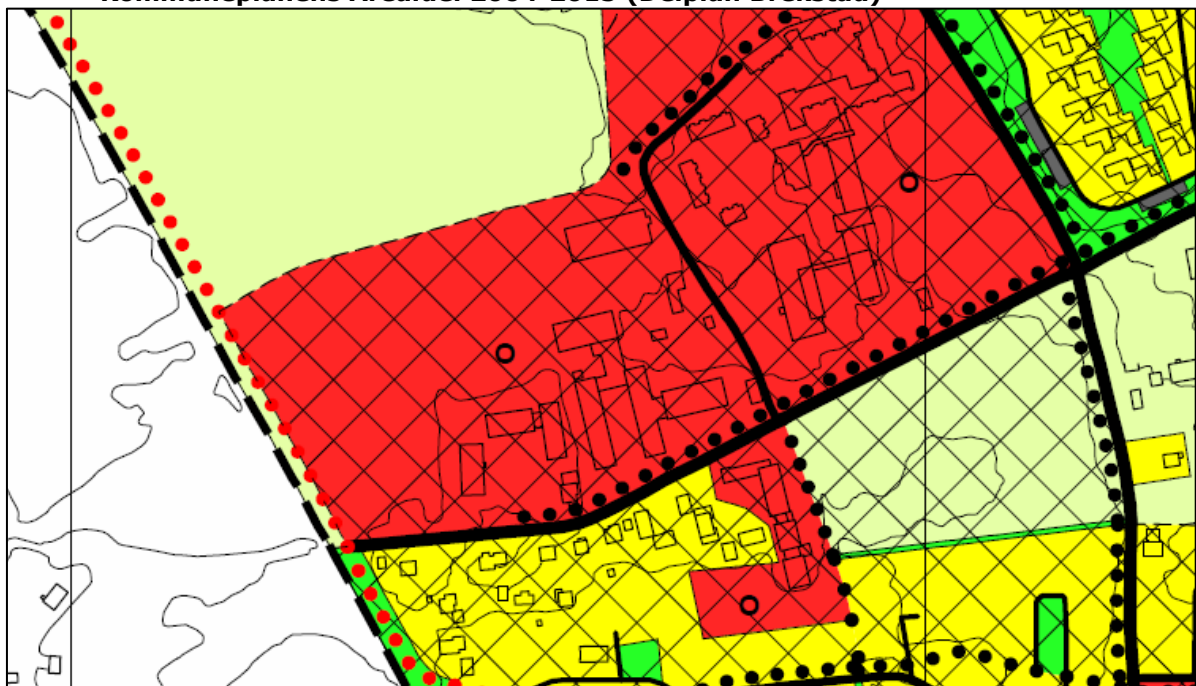
RPR samordnet areal- og transportplanlegging RPR ATP (1993)

Hensikten med retningslinjene er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer.

- Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.
- Det bør tilstrebes klare grenser mellom bebygde områder og landbruks-, natur- og friluftsområder.
- Hensynet til effektiv transport må avveies i forhold til vern av jordbruks- og naturområder.
- Ved utforming av boligområder og trafikksystem skal det tas hensyn til statlige normer og retningslinjer for miljøkvalitet.
- I regioner eller områder der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektivbetjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal det ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer.
- Regionale publikumsrettete offentlige eller private servicetilbud skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter.

4.2 Kommunale (overordnede) planer

- **Kommuneplanens Arealdel 2004-2015 (Delplan Brekstad)**



I gjeldende arealplan er området avmerket som eksisterende offentlig formål. I forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel er foreslått til næringsforhold i samsvar med planprogram og planstrategi for Ørland kommune.

4.3 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

| PLANID | PLANNAVN | VEDTAKS-DATO |
|------------|------------------------------|--|
| 1621198601 | Boligområdet Brekstad Vestre | 14.12.84 (vedtatt) 30.12.85(stadfestet) |
| 1621201207 | Brekstad gård Vest | 20.06.13 |

5. EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Beliggenhet

Brekstad Vestre ligger i randsonen til sentrum av Brekstad i Ørland kommune. Det er ca 500 meter til kommuneadministrasjonen med båtterminal til Trondheim.



5.2 Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk og eierforhold

Innenfor plangrensen er det dyrket mark, barnehage, helsevirksomhet, bildekkutsal, lager, fotballbane og pistolklubb. I tillegg omfatter plangrensen en parkeringsplass som tilhører Ørland helsesenter. Plangrensen omfatter også en gårdsveg på vestsiden i området.



Figur 1: Oversiktskart

Planområdet grenser til Ørland helsesenter og omsorgsboliger i øst, boligområde i sør og landbruk i vest og nord. Helsesenteret omfatter legesenter, tannlege, legevakt, ambulansestasjon og sykehjem, og har parkering på egen tomt samt på parkeringsplassen innenfor plangrensen. Nord for planområdet ligger Ørland hovedflystasjon.

5.3 Stedets karakter, landskap og topografi

Terrenget i planområdet er tilnærmet flatt består i dag av bebygd område (tidl. Fosen Yrkesskole) og dyrket mark (fulldyrket og overflatedyrket). I øst og sør grenser området til boligbebyggelse som danner ytre del av bebyggelsen på Brekstad. Videre nordover og vestover er landskapet åpent.

Større bygninger i en til to etasjer preger planområdet i tillegg til grøntarealer og dyrkamark. Både planområdet og Brekstad er flatt og typisk for den delen av Fosen med dyrkamark helt ned mot sjøen. I sør og vest grenser planområdet til den bebygde delen av sentrum med boligområder og offentlige tjenester (sykehjem og omsorgsboliger). Nord og vest er det mindre bebyggelse og kulturlandskap i form av gårdsbruk og dyrkamark. Planområdet har gode solforhold og er vindutsatt som resten av Ørlandet.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

På Fjøshaugen, som ligger like nord for planområdet, ligger et drivstoffanlegg fra 2. verdenskrig som er vernet som kulturminne. Dette kulturminnet ligger i så god avstand fra planområdet at tiltaket ikke vurderes å gi negative virkninger for kulturminnet og vernesonnen omkring. Ellers er det ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet eller i umiddelbar nærhet av dette. Det kreves arkeologisk feltregistrering innen planområdet for å avklare forholdet til *automatisk fredete kulturminner* (fornminner).



Figur 2: Ortofoto som viser det vernede tankanlegget øverst på bildet (fra Askeladden – Riksantikvaren)

5.5 Naturverdier

Det er foretatt en utsjekk i Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabankens artskart. Det er ikke registrert verneområder, artsfredning eller annen fredning, viktige

artsforekomster eller trekkveier i planområdet. Det er heller ikke registrert nasjonalt eller regionalt viktige kulturlandskap eller statlig sikrede friluftsområder.

Det er ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2011 i planområdet.

5.6 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder og barns interesser

Området brukes i liten grad til rekreasjon da det er næringsformål der i dag. Unntaket er en fotballbane (løkke) som kan brukes av alle i området. Det er en barnehage som leier lokaler i området som har et avgrenset uteområde. Det er også en gang/sykkelveg fra Skolegata til fylkesvegen.

5.7 Landbruk / naturressurser

For dette temaet er det kun landbruksressursene som er relevant.

Gjeldende regulering for dyrkamarka i planområdet er offentlig virksomhet og ikke LNFR-område. Planstrategi og planprogram for ny kommuneplan går også inn for omregulering til næringsområde. At dyrket mark går ut av produksjon er derfor avklart på overordnet plannivå. Konsekvensene vil derfor ikke bli diskutert her.

Fakta vedr. landbruksarealene innenfor planområdet:

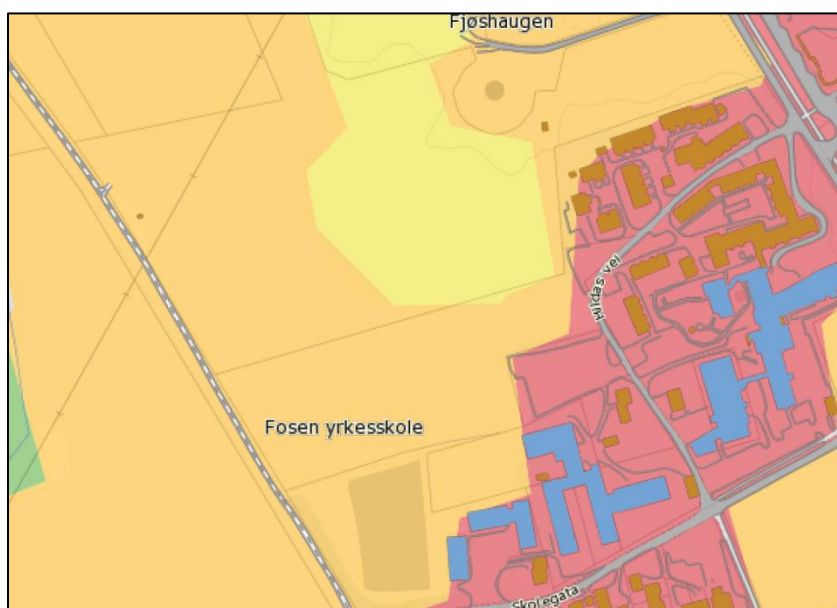
Området som omfattes av planen består av følgende arealer med dyrket mark, fordelt på de ulike gårdsbruk/teiger:

| | |
|--------------------|---|
| Gnr. 67, bnr. 11: | 19.4 daa. fulldyrket jord og 0.2 daa. innmarksbeite |
| Gnr. 67, bnr. 69: | 8.4 daa. fulldyrket jord (derav areal som benyttes til fotballbane) |
| Gnr. 67, bnr. 234: | 0.2 daa. fulldyrket jord |
| Gnr. 67, bnr. 238: | 2.7 daa. fulldyrket jord (i dag uteareal for barnehage) |

Videre omfatter planen ca. 4.5 daa. dyrket mark langs veg.

Til saman: 35.2 daa. fulldyrket jord og 0.2 daa. innmarksbeite.

Av dette er 24 daa. i drift pr. i dag. Arealet drives av 2 heltidsbrukere (melk- og kjøttproduksjon). Størsteparten av arealet brukes til kornproduksjon. Arealene grenser til annen dyrket mark.

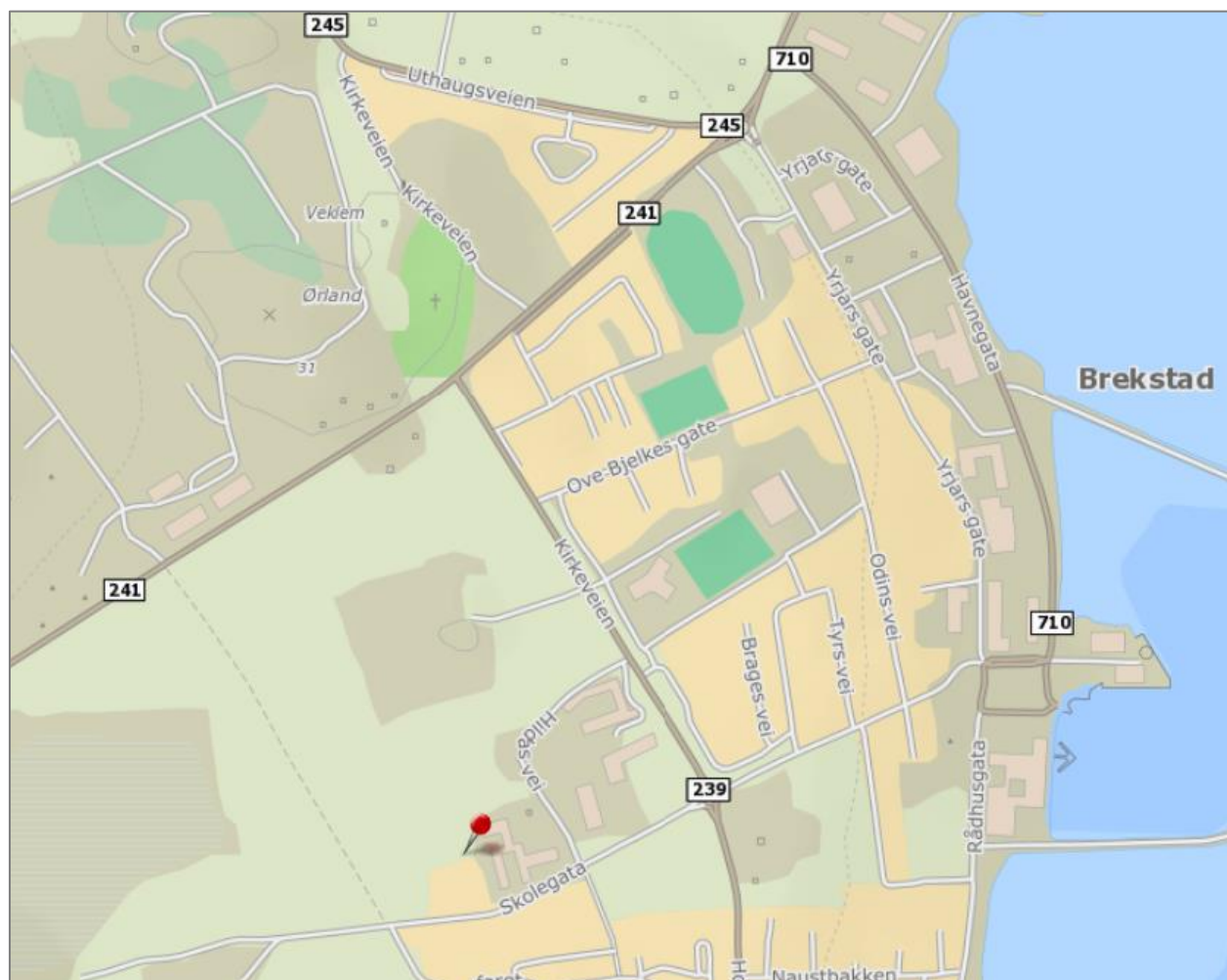


Figur 3: Jordkvaliteten i planområdet. Oransje farge er fulldyrket mark.

5.8 Trafikkforhold

5.8.1 Dagens vegnett og trafikkmengder

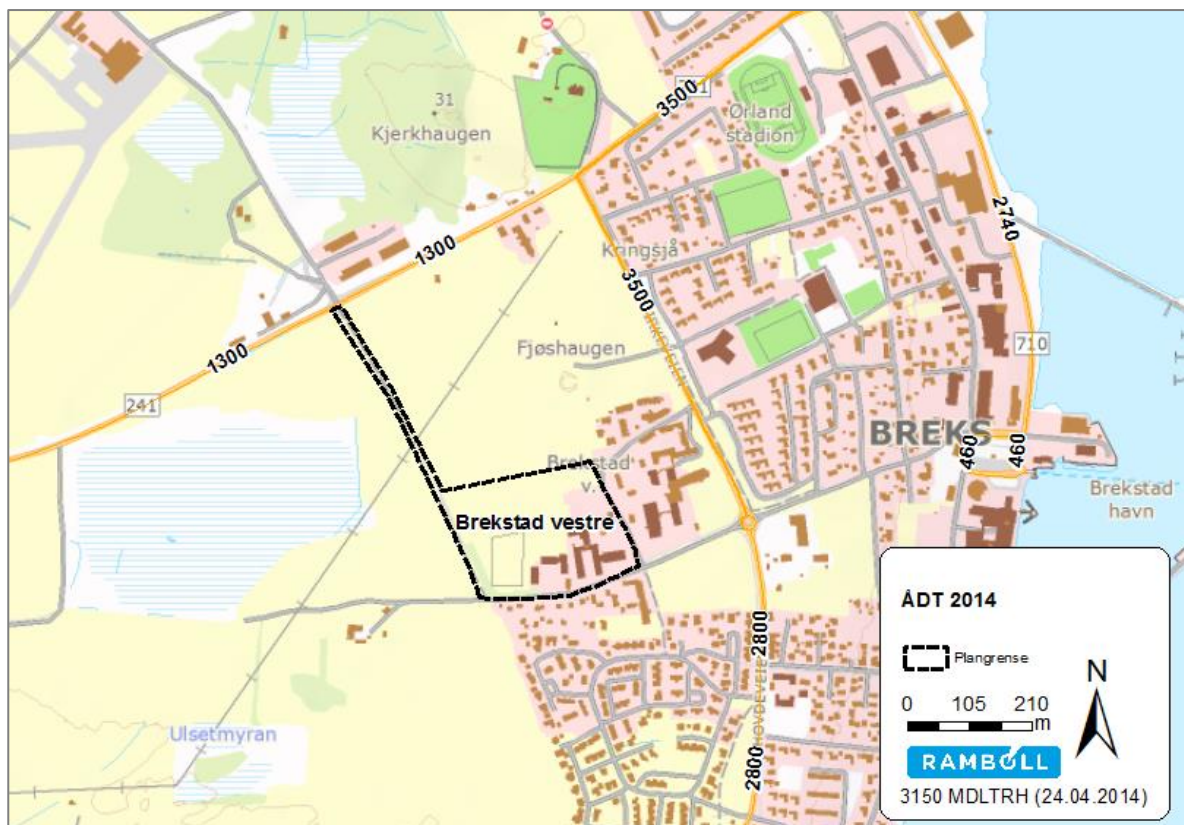
Nord for planområdet går fv. 241 som går over i fv. 710 mot Bjugn mot nord og fv. 245 mot Uthaug. Sør for planområdet går Skolegata mot Brekstad havn. Skolegata krysser fv. 239 som går mellom fv. 241 og sørover til kysten og videre vest. En gårdsveg binder også sammen fv. 241 og Skolegata.



Figur 4: Vegnett

Dagens trafikkmengder er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Gjennomsnittlig årstdøgns trafikk er vist i figuren under. Det eksisterer ingen tellinger for Skolegata eller Hildas vei. Trafikken her er anslått basert på erfaringstall for turproduksjon og blant annet antall ansatte, barnehageplasser, sykehjemsplasser, antall omsorgsboliger og andre boliger. For fullstendige forutsetninger og beregning, se vedlegg bakerst i notatet.

ÅDT for Hildas vei er anslått til 160 kjt/døgn og 300-600 for Skolegata (vest – øst for Hildas vei).

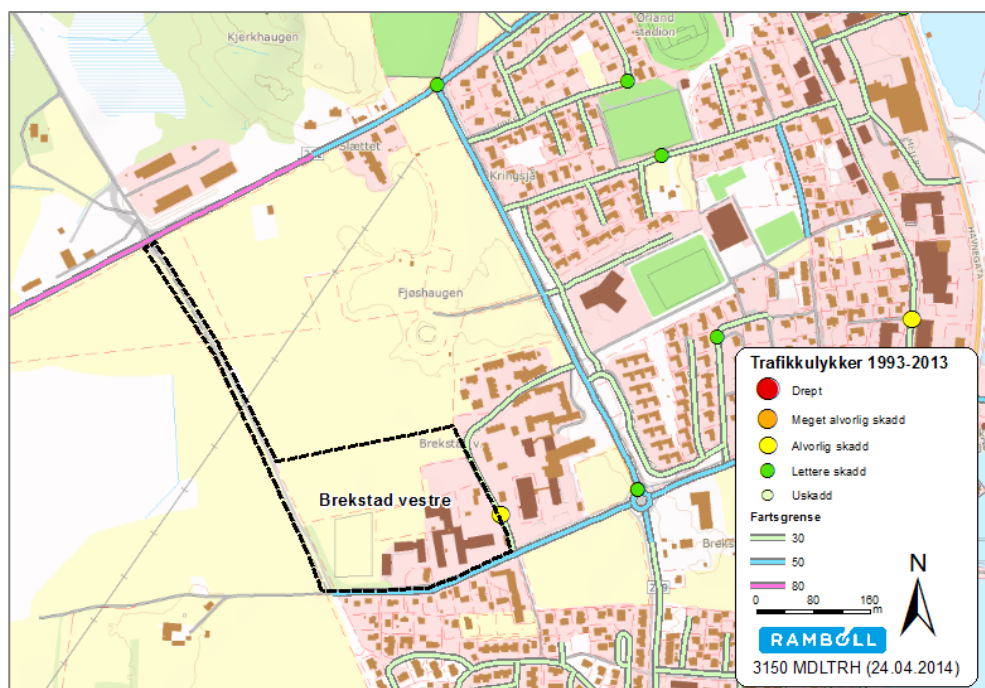


Figur 5: ÅDT 2014

5.8.2 Trafikkulykker

Kartet viser en oversikt over fartsgrenser på det tilstøtende vegnettet, samt ulykker i løpet av de siste ti årene. Det har vært en trafikkulykke ved grensen til planområdet i løpet av de siste ti årene. Dette var en ulykke med en fotgjenger som ble rygget på, og ble alvorlig skadet. Oversikten viser også to kryssulykker i de to kryssene med fv. 239, hvor de involverte ble letter skadd.

Ulykkesstatistikken for de siste fem årene viser ingen ulykker i nærheten av planområdet, og vegnettet er per definisjon ikke ulykkesbelastet.



Figur 6: Trafikkulykker

5.9 Teknisk infrastruktur

Planområdet er i dag tilknyttet standardnettet for vann, avløp og elektrisitet.

5.10 Grunnforhold

På karttjenesten til Norges geologiske undersøkelser (skrednett.no) er det ikke merket av skredhendelser (steinsprang, leirskred, jordskred, flomskred eller snøskred) eller fare for kvikkleire for planområdet. Kvikkleirefaren forholder seg imidlertid kun til registreringer for arealer større enn 10 daa. Temakartene er ingen fasit og kvikkleirelommer kan forekomme. Dette må ses i sammenheng når områdestabiliteten vurderes.

Med den kjennskap kommunen har m.h.t. tidligere virksomhet på området er det ikke grunn til å forvente forurensning i grunnen. Det anbefales derfor ikke miljøteknisk undersøkelse.

5.11 Støyforhold

Det er ikke støyproblematikk i planområdet i dag tilknyttet eksisterende bedrifter eller dagens trafikk. Området ligger i gul støysone i forhold til ny kampflybase på Ørland.

6. PLANFORSLAGET

6.1 Planens hensikt, avgrensning og reguleringsformål

For Ørland kommune er denne plansaken et innslag i en styrket planberedskap for næringsutvikling i kommunen. En ønsker å kunne tilby næringsareal med ulike krav og egenskaper. Planområdet Brekstad Vestre reguleres til næringsformål, med siktemål om innpassing primært av mindre virksomheter, verksted, salg og teknisk tjenesteyting henvendt til basen og til annet næringsliv. Det synes klart at Brekstad Vestre bør bli et B-område, der det ikke skal lokaliseres sentrumsfunksjoner – som detaljhandel eller småskala tjenesteyting - men heller ikke næringsvirksomhet som etter sine dimensjoner, driftsform eller bygningshøyder vil kunne bli til sjenanse for naboskapet. Detaljhandel med *plasskrevende varer* ønskes tillatt.

Planområdet ligger i tettstedets randzone, tett på annen bebyggelse, barnehage og sårbare boligmiljø. Arealet er avgrensa mot landbruksareal på to sider.

Arealet skal ha sin adkomst fra Fv. 241.

| REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5) | BETEGNELSE (jf. Kart) | STØRRELSE (daa) |
|--|----------------------------------|----------------------------|
| Nr. 1 Bebyggelse og anlegg | | |
| <i>Næringsformål</i> | | |
| Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur | | |
| <i>Vegformål, offentlig</i> | | |
| Nr. 5 Landbruks, natur og friluftsmål samt reindrift | | |
| PBL §12-6 Hensynssoner | | |
| <i>Bevaring av trær</i> | | |
| <i>Frisikt</i> | | |

6.2 Bebyggelsens plassering og utforming

Arealet kan tåle inhomogen bebyggelse, men innenfor nærmere bestemte rammer. Det er aktuelt å begrense bygningshøyder, legge begrensninger på utendørs lagring og maskinbruk, parkering og støy. Særlig naboskap til barnehage og omsorgsboliger tilsier at klare hensyn blir tatt, i planen og ved oppfølging gjennom krav til byggesak.

Det skal også sikres i planen at næringsområdet blir godt utnyttet. Dette gjøres ved *minimumskrav* til «bebygd areal» (%BYA). En bestemmelse om tilbakefall til kommunen av parseller som etter en viss tid står ubenyttet er aktuelt, men hører ikke hjemme i plansaken. Området deles i tomteparseller, hvor parsellinndelingen vil være referanse for avtaler om størrelse og form på bruksenheter, og skal styre strukturen på bebyggelsen. Parsellinndelingen er likevel ikke bindende og derfor ikke bestemmende for *tomtestørrelsen*: bedrifter som har behov for større areal enn plankartets grunnparsell, kan kjøpe/leie en tilliggende parsell, evt. del av parsell, hvis det ligger til rette for dette. Med en grunnenhet på gjennomsnittlig 4 daa, blir derfor noen aktuelle tomtestørrelser, når de er sammensatt av hele antall parseller, 4 - 8 - 12 - 16 daa.

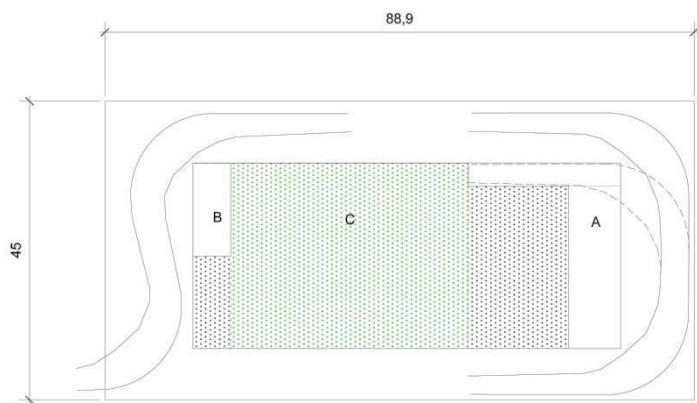
Det er vektlagt praktisk kjøreadkomst til hver enkelt tomt. Interne gangforbindelser som knytter tomtene sammen kan eventuelt oppnås.

6.2.1 Høyder og utnytting

Bygningshøyder foreslås begrenset ved bestemmelser. Det vil særlig i en sone i områdets østre del bli begrenset mulighet til bygge i høyden, på grunn av barnehage og sol til boliger. Maks høyde nærmest Hildas vei er satt til 7 m (hovedetasje + overliggende kontoretasje). Bak en linje definert av eksisterende bygning med barnehage etc. tillates 12 m. Tilsvarende høydebestemmelse i to trinn foreslås vest og sørvest for barnehagens uteareal. 12 m foreslås å gjelde hele resten av området.

På tomter med størrelse rundt 4 daa antas maksimal praktisk utnytting å ligge på ca. 40% (figur). Med 2 tomter sammenslått vil maksimal praktisk BYA kunne ligge på ca. 50%. Det anses ikke å være noen grunn til å angi maksimal utnytting. Minimumsutnytting foreslås satt til 35% BYA.

For lager eller utsalg, der deler av det økonomisk aktive lager/salgsareal like gjerne skjer utendørs (hagesenter, trelast, bil og maskin, entreprenør etc.) må også disse arealene tas med i beregningsgrunnlaget for BYA. Kunde- og personalparkering utendørs skal også være med i beregningsgrunnlaget for BYA.



4 daa

MAKS UTNYTTING AV 4 daa TOMT UNDER FORUTSETNING AV AT VOGNTOG / SEMITRAILER SKAL KUNNE KJØRE RUNDT BYGNING: 1 800 m² BYA, 45% BYA.
FRADRAG FOR LASTEDOKK FOR ETT KJØRETØY, P-AREAL FOR ANSATTE, SAMT NOE UTENDØRS LAGRING (A): 1 530 m² BYA, 38% BYA.
FRADRAG FOR 4-5 P-PASSER FOR KUNDER (B): 1 450 m² BYA, 36% BYA.
MULIG MINIMUMSUTNYTTING (C): 1 000 m² BYA, 25% BYA. (2 ETASJER: 2 000 m² BRA.)

6.3 Trafikk og parkering

6.3.1 Kjøreadkomster

Området får en hovedadkomst fra overordnet vei (Fv. 241), via ny sekundærvei med regulert fortau, hvor det i dag er driftsvei for landbruket. Tomtenes adkomster fordeler seg mellom denne (4), nytt internt veinett (3-4), Hildas vei (2-3), og Skolegata (3).

Det skal stilles krav til samtidig opparbeidelse av internt, offentlig veinett.

4 av næringsstomtene er bebygd og i drift pr. i dag, med adkomster fra Skolegata (3) og Hildas vei (1).

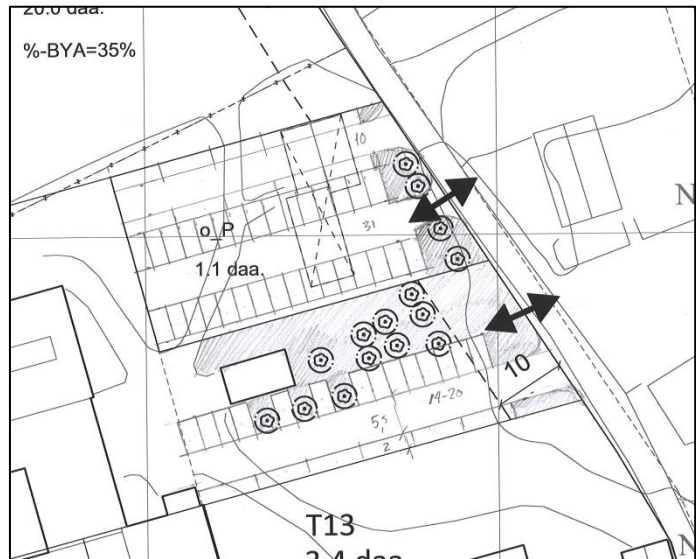
6.3.2 Parkering

Kundeparkering er et direkte resultat av typen virksomhet, og er begrenset av at det i området ikke tillates etablert ordinær volumvarehandel. Ansatteparkering er delvis begrenset av at det ikke tillates arbeidsplassintensiv virksomhet (= kontor). Det er neppe hensiktsmessig å praktisere et maksimaltall for ansatteparkering, da det ikke lar seg håndheve.

Det legges til rette for et makeskifte der tomt T10 slås sammen med del av 67/122, for adkomst og parkering. Resten av 67/122 blir offentlig parkering, reservert for Ørland helsesenter.

Trærne som står på 67/122 er vurdert for bevaring. Bare få av dem har meget god kvalitet, og flere av dem har få ti-års levetid igjen. De har imidlertid god størrelse på stammene, og som helhet har klyngen god miljøverdi for området.

De foreslås derfor tatt vare på. En bør ta sikte på å skifte ut trærne over lang tid. Bruksformålet på arealene vil måtte avgjøre om enkelte av trærne likevel må bort.



Det er skissert på en utnyttning til parkering/adkomst på begge tomtene, som kan gi anledning til å beholde samtlige trær. Det er tatt hensyn til rotsonene nærmest trærne også er ivaretatt. Dette gir maksimalt ca. 40 p-plasser tilknyttet Ørland helsesenter og 14-20 p-plasser på eiendommen T10.

6.3.3 Universell utforming

Eventuelle krav til tilgjengelighet vil avhenge av virksomhetstype, og vil først slå inn i byggesak. Planområdet er flatt og legger i seg selv ingen begrensninger på eventuell tilrettelegging. Området ligger inne i tettstedets randsone, og har tilgjengelighet for ikke-bilkjørende via boligveier og veinett med separat gang- og sykkelvei.

6.4 Miljøfokus

6.4.1 Landbruk og forurensning

En har hjemmel i PBL til å sette begrensning på forurensning (§12-7 nr. 3 «grenseverdier for tillatt forurensning og andre krav til miljøkvalitet i planområdet, samt tiltak og krav til ny og pågående virksomhet i eller av hensyn til forhold utenfor planområdet for å forebygge eller begrense forurensning»). Dette vil i tilfelle være en bestemmelse som har mer lokalt siktemål, i forhold til tilgrensende reguleringsformål, enn Forurensningsloven, som er det normale lovverket hvor forurensning skal begrenses.

Det foreslås at i tilfelle det blir aktuelt med en virksomhet i området som gir forurensningsrisiko for de tilstøtende jordbruksarealene (eller boliger), utover det annet lovverk regulerer, bør det kreves detaljregulering og planprogram.

Dette planforslaget kan ikke angi klare grenser i forhold til slik virksomhet, som må håndteres av kommune og forurensningsmyndighet i samråd, når søknad foreligger. Planbestemmelsene viser til PBL 12-7 nr. 12.: «krav om nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen, samt undersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre virkninger for miljø, helse, sikkerhet, tilgjengelighet for alle, og andre samfunnsinteresser, ved gjennomføring av planen og enkelttiltak i denne». Det foreslås dessuten klargjort at del av virksomhet som kan gi forsøpling eller mye støy skal dokumenteres å skje innelukket, eller på annen måte være effektivt ivaretatt.

6.4.2 Estetiske krav

Som integrert i et miljø av boliger og helseinstitusjoner bør det stilles krav til skala og orden i området. Skala ivaretas ved krav til moderate høyder på bygninger.

Særlig prangende flagg (antall) og firmaskilt bør unngås. Det anses vanskelig å stille konsise krav til fargebruk, men materialbruken bør vurderes ved byggesaksbehandling.

Sør-vest i området er det en eksisterende treplanting som foreslås beholdt, gjennom hensynssone. En gruppe trær ved Hildas vei foreslås i hovedsak tatt vare på.

6.5 Teknisk infrastruktur

Ledningsnett legges i det veinett planen regulerer, og supplerer eksisterende traseer.

6.6 Rekkefølgebestemmelser

Det stilles krav om stengning av Skolegata i enden før tomtene med adkomst fra vest bebygges.

Det må skje makeskifter før opparbeiding av området. Dette regulerer planen ikke på annen måte enn å vise eiendomsgrenser som oppheves.

7. VIRKNINGER

I dette kapitlet beskrives virkninger av at planen gjennomføres.

7.1 Overordnede planer

Planene er i tråd med vedtatt planstrategi og planprogram for rullering av Ørland kommune sin kommuneplan og sånn sett i tråd med overordnede planer.

7.2 Landskap

Næringsbebyggelsen i planområdet vil gi store endringer i landskapsbildet i området, selv om bebyggelsen får moderate høyder. Det er viktig at eksisterende randplantinger i sør bevares og skjøttes for å dempe de visuelle virkninger av den nye bebyggelsen. Ytterligere randbeplantning i planområdets yttergrenser vil være aktuelle avbøtende tiltak i forhold til landskapsbildet i området.



Figur 7: Eksisterende randvegetasjon/lebelter av i hovedsak asal og lerk bevares og danner en avdempende ramme rundt næringsbebyggelsen i søndre del av planområdet. Lignende randvegetasjon bør søkes etablert omkring resten av planområdet.

7.3 Stedets karakter, byform og estetikk

Arealet tåler variert bebyggelse, men innenfor nærmere bestemte rammer. For å tilpasse seg stedets karakter og omkringliggende bebyggelse er det begrensninger på bygningshøyder, utendørs lagring, maskinbruk, parkering og støy. Særlig naboskap til barnehage og omsorgsboliger tilsier at klare hensyn blir tatt. Dette sikres med bestemmelser til planen og ved oppfølging gjennom krav til byggesaken.

7.4 Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Som nevnt ovenfor under 5.4 er det ingen registrerte kulturminner i planområdet. Tiltaket anses ikke å ha vesentlige negative følger for kulturminner som er registrert i områdene omkring planområdet.

7.5 Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / barns interesser

Det er ei fotballøkke på planområdet i dag, som ligger igjen fra områdets tid som skoleområde. Noe av området er utleid til barnehage. Dennes frie situasjon vil bli endret, men det er tatt hensyn til barnehagen ved å sette 10 m byggegrense og byggehøyde 7 m mot vest. Det kan likevel tenkes at maskinbruk og bilkjøring vil bli en ny støykilde. Å eliminere denne typen virksomhet gjennom planbestemmelsene er neppe mulig om nærmeste næringstomt samtidig skal ha noen verdi for en bruker. Å skjerme virksomheten med tett støygjærde er et aktuelt avbøtende tiltak.

7.6 Universell tilgjengelighet

Planområdet er flatt og legger ikke begrensinger i forhold til universell utforming. Hvordan de ulike næringsbygg skal løse dette avklares på byggesaksnivå, med bruk av gjeldende forskrifter.

7.7 Naturressurser

Som nevnt under 5.7. er gjeldende regulering for dyrkamarka i planområdet offentlig virksomhet og ikke LNFR-område. Planstrategi og planprogram for ny kommuneplan går inn for omregulering til næringsområde. Da omdisponering av dyrket jord allerede er lovmessig avklart vil denne reguleringsplanen ikke medføre endringer vedrørende dette temaet.

7.8 Teknisk infrastruktur, energibehov

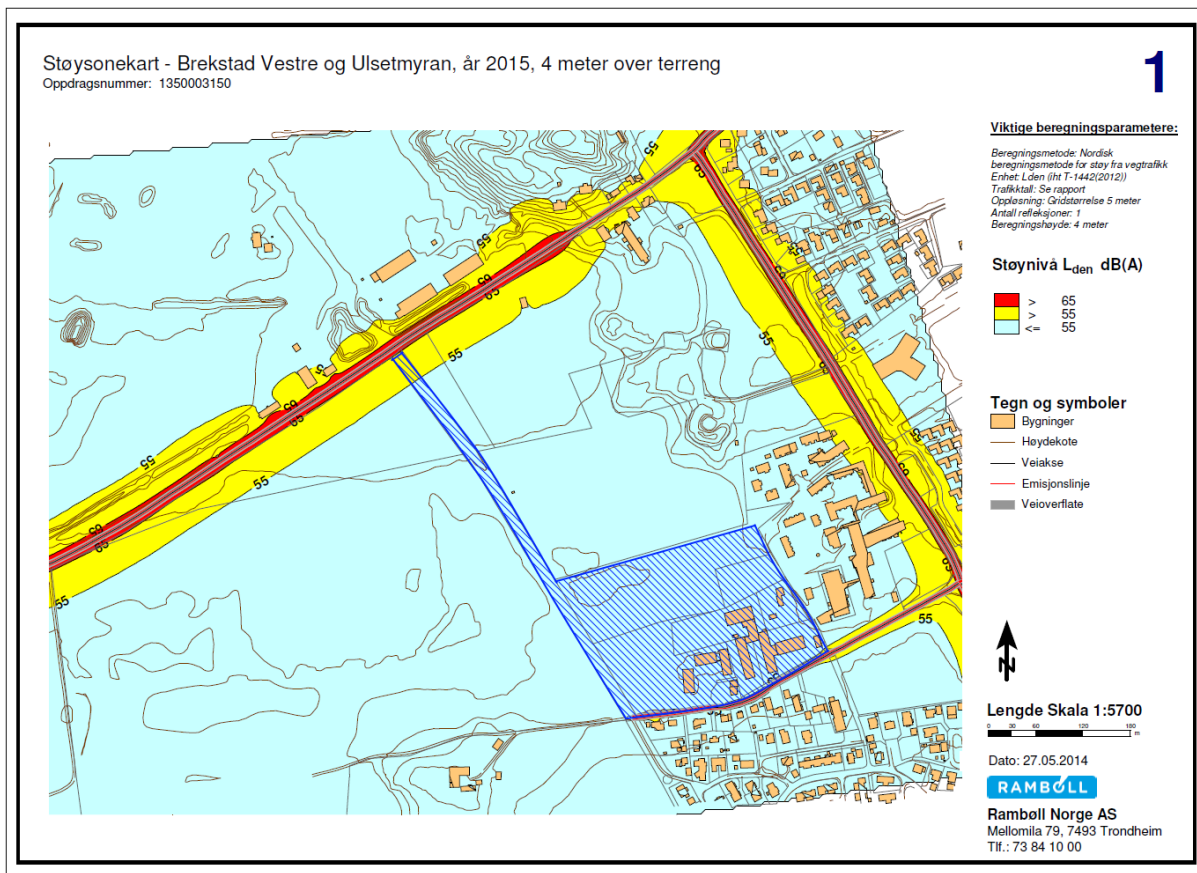
Det er god kapasitet på VA-nettet og nyetableringer kan knytte seg til eksisterende nett. I forhold til etablering av ekstra energikrevende bedrifter må energibehovet vurderes på nytt.

7.9 Støy

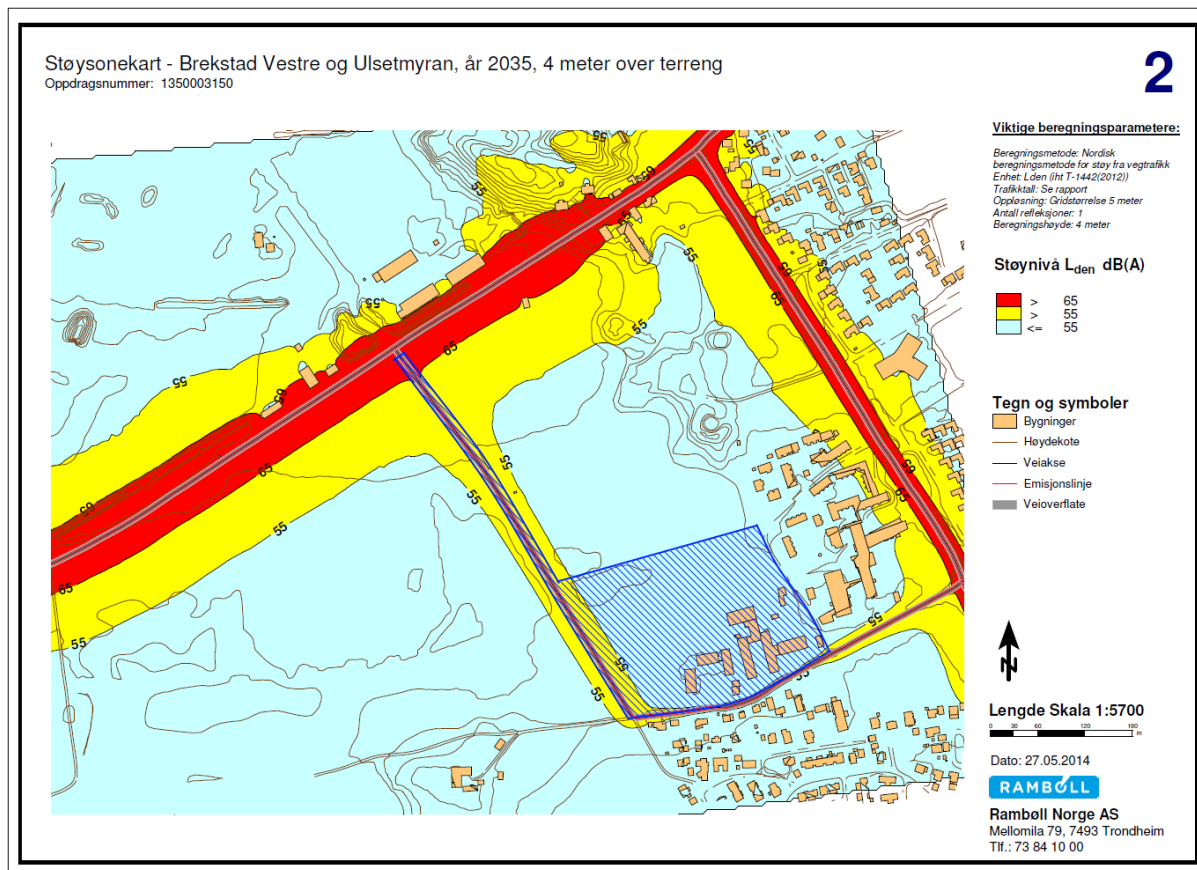
Trafikktallene er hentet fra trafikkutredningen.

Støysonekart for dagens vegtrafikk er vist i figur under. Brekstad vestre er markert med blå skravur. Det er ikke støyproblematikk i planområdet i dag tilknyttet eksisterende bedrifter eller dagens trafikk. Området ligger i gul støysone i forhold til ny kampflybase på Ørland.

Støysonekart for fremtidig trafikksituasjon er vist i figur 2. På grunn av utbygging av Brekstad vestre vil trafikken øke med 800-1600 kjøretøy per døgn. I støyberegningene er trafikkøkning i forbindelse med utbygging av Ulsetmyran også tatt med. Planområdet blir ikke vesentlig berørt av støy, men flere bygninger langs Fv241 og Fv239 vil utsettes for gul og rød støysone sammenlignet med dagens situasjon.



Figur 8 Støysonekart for vegtrafikkstøy (iht. T-1442) år 2015, 4 meter over terrenng.



Figur 9 Støysonekart for vegtrafikkstøy (iht. T-1442) år 2035, 4 meter over terreng.

8. KONSEKVENsutREDNINGSTEMA

Gjennom planprogram for ny kommuneplan og planstrategi 2013-2036 er det avklart at trafikk er et tema som det må ses særlig nøye på ved en etablering av næringsvirksomhet. Det er gjort en egen trafikktutredning som følger som vedlegg til dette dokumentet, og i forhold til konsekvenser er bare sammendraget gjengitt her.

8.1 Trafikk

8.1.1 Turproduksjon

Formålene for utbygging av planområdet deles inn i to hovedkategorier:

- Industri/verksted
- Salg og tjenesteyting

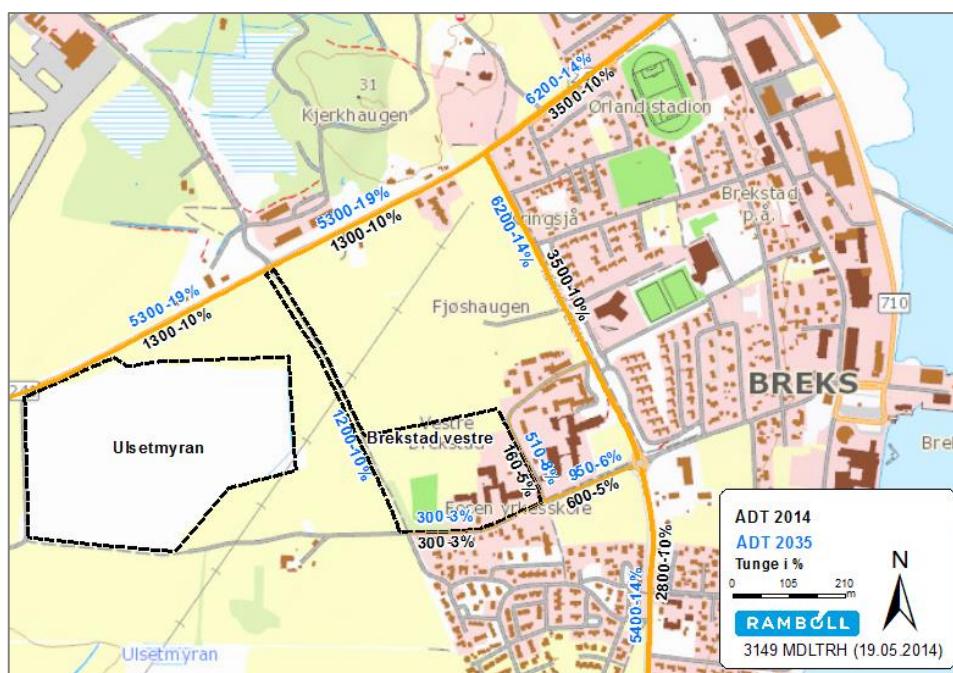
Det antas en fordeling på 60/40 % for henholdsvis industri/verksted og salg/tjenesteyting.

For industri og verksted er det antatt type lett industri tilknyttet hovedflybasen. Her vil det i hovedsak være de ansattes reiser og varetransport med mindre varebiler. Håndbok 146 oppgir en turproduksjon for industri og verksted innenfor et variasjonsområde på 2 – 6 envegs bilturer per døgn per 100m². Her er det valgt å benytte en gjennomsnittsfaktor på 3,5 envegs bilturer per døgn per 100m².

Salg og tjenesteyting (ikke kontor, dagligvare eller småhandel) omfatter mindre bedrifter som håndverkere, rengjøringsfirma og arealkrevende handel. Håndbok 146 oppgir en turproduksjon for kontor og tjenesteyting innenfor et variasjonsområde på 6 – 12 envegs bilturer per døgn per 100m². Prosam rapport 167 oppgir en turproduksjonsfaktor mellom 6 og 35 envegs bilturer per døgn per 100 m² for arealekstensiv handel av typen byggevarer. Det antas at formålene i planforslaget ligger i det nedre sjiktet av disse områdene. Det er derfor benyttet en turproduksjonsfaktor på 6 envegs bilturer per døgn per 100m².

| Formål | Andel areal | BRA | | envegs bilturer per 100 m ² | Turproduksjon [kjt/d] | |
|-----------------------|-------------|---------------|---------------|--|-----------------------|--------------|
| | | min | maks | | min | maks |
| Industri/verksted | 60 % | 10 800 | 21 000 | 3.5 | 378 | 735 |
| Salg og tjenesteyting | 40 % | 7 200 | 14 000 | 6 | 432 | 840 |
| Sum | | 18 000 | 35 000 | | 810 | 1 575 |

Nyskapt trafikk som følger av utbygging av planområdet utgjør **800 – 1600 kjt/døgn**. Tungtrafikkandelen antas å utgjøre 10 % av total trafikk.



Figur 10: ÅDT 2014 og 2035 (blå skrift), tungandel.

8.1.2 Belastning på vegnett

De to tomtene som får adkomst ut mot Hildas veg antas å utgjøre 2/9 av totalt areal. Da blir trafikkøkningen:

- 180-350 kjt/t mot Hildas veg
- 600-1200 mot fv. 241

Antatt åpningsår er satt til 2015 og fremtidig ÅDT er beregnet for 2035.

Figur 8 viser ÅDT for tilstøtende vegnett i 2035. Det er tatt hensyn til trafikkøkning som følger utbyggingen av Brekstad Vestre og Ulsetmyran.

Trafikken langs fylkesvegene er fremskrevet til 2035 via fylkesvise trafikkprognoser for Sør-Trøndelag i henhold til «*Grunnprognoser for persontransport 2010-2060*» utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI). Disse prognosene er ikke nødvendigvis representative for total trafikkøkning i Ørland kommune, den generelle trafikkveksten ligger sannsynligvis noe lavere. Samtidig forventes det en betydelig økning i ande arbeidsplasser og boliger i Ørland som følger av ny kampflybase, og dermed økt trafikk. Dette tar ikke ÅDT-beregningene spesifikt hensyn til, da dette bør sees på et overordnet og helhetlig nivå. Det ligger også en usikkerhet i turproduksjonsberegningene da det foreligger lite erfaringstall for tilsvarende områder. Turproduksjonsberegningene er sannsynligvis et høyt anslag.

8.1.3 Trafikksikkerhet

Planforslaget fører til økt trafikk i området, noe som øker sannsynligheten for ulykker. Fv. 241 forbi planområdet har en fartsgrense på 80 km/t og øvrig vegnett har fartsgrense 30 km/t og 50 km/t. For 30- og 50-sonene er konsekvensene av eventuelle ulykker betydelig mindre enn ved 80 km/t. Andelen tungtrafikk vil øke som følger av utbyggingen, noe som bidrar til en alvorligere konsekvens ved kollisjoner mellom tungt kjøretøy og andre kjøretøy eller myke trafikanter. Det er god vegstandard og sikt langs vegnettet, som bidrar til å redusere sannsynligheten for trafikkulykker.

For å ivareta/forbedre trafikksikkerheten i området foreslås følgende avbøtende tiltak:

- Videreføre dagens gang- og sykkelveg langs fv. 241 til avkjørselen til Brekstad vestre.

- Etablere fortau langs adkomstvegen til planområdet
- Forlenge 50 – sonen langs fv. 241 til forbi avkjørselen til Ulsetmyran



Figur 11: Forslag til tiltak

Trafikken langs fv. 241 er beregnet til å øke betydelig etter utbyggingen av både Brekstad Vestre og Ulsetmyran, og i tillegg vil det være en generell trafikkvekst i Ørland kommune. Fylkesvegens funksjon endres fra å være en kobling mellom to fylkesveger til å betjene industri og næringsområder. Ansatte og besøkstrafikk til nye utbyggingsområder av de formålene som det tilrettelegges for på Brekstad vestre bør kunne foregå til fots og med sykkel i tillegg til bil.

Dagens trafikkmengde for fv. 241 forbi planområdet er 1 300 kjt/d og øker til rundt 5 000 kjt/d. For å ivareta trafikksikkerheten til gående og syklende, som kommer fra nordlige deler av Brekstad eller via kollektiv, bør dagens gang- og sykkelveg langs 241, som går fram til krysset med 239, videreføres til Brekstad Vestre, helst på sørsiden.

Etablering av venstresvingefelt fra øst bidrar til å redusere sannsynligheten for ulykker med påkjøring bakfra. I tillegg vil dette føre til mindre press på trafikken som svinger til venstre slik at de ikke blir nødt til å akseptere korte tidsluker for å foreta venstresving. Venstresvingefelt gir generelt et mer oversiktlig trafikkbilde for trafikk i alle retninger i krysset, og reduserer sannsynligheten for ulykker.

50 km/t-sonen avsluttes i dag ved boligene ca. 200 m fra krysset med 239 og bør i fremtidig situasjon forlenges til forbi avkjørselen til Ulsetmyran. Dette gjelder særlig hvis gang- og

sykkelveg etableres på nordsiden av fv. 241, og det skapes behov for kryssingssteder for gående og syklende.

Langs adkomstvegen til Brekstad vestre bør det også settes av areal til gående og syklende til planområdet i planforslaget da det vil gå en rekke store kjøretøy her. Her er det tilstrekkelig med ensidig fortau. Det er viktig at avkjørselens utforming tilfredsstillende siktkravene gitt i håndbok 017. Avkjørselen bør også tilpasses store kjøretøy.

Gående og syklende som kommer fra Brekstad sentrum til planområdet er allerede ivaretatt via dagens gang- og sykkelvegnett.

9. RISIKO OG SÅRBARHET

Det er utført en egen ROS- analyse som er vedlegg til dette dokumentet.

9.1 Metode

ROS-analysen er utformet med utgangspunkt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps veileder for samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2011), er tilpasset andre veiledere og maler og i tråd med kommunale angivelser av ROS-analyser i reguleringsplaner. Analysens omfang er tilpasset planforslagets innhold og kompleksitet, samtidig som den tilfredsstillende krav om risiko- og sårbarhetsanalyse gitt i Plan- og bygningslovens § 4-3.

9.2 Evaluering av risiko

ROS-analysen viser at det kan være knyttet risiko til følgende forhold:

- Trafikksikkerhet
- Utslipp av kjemikalier
- Grunnforhold (Kvikkleire)
- Støy

9.3 Konklusjon

For å ivareta/forbedre trafikksikkerheten i området foreslås følgende avbøtende tiltak:

- Videreføre dagens gang- og sykkelveg langs fv. 241 til avkjørselen til Brekstad vestre.
- Etablere fortau langs adkomstvegen til planområdet.
- Forlenge 50-sonen langs fv. 241 til forbi avkjørselen til Ulsetmyran.

De identifiserte hendelsene med tilhørende risikovurderinger er basert på at det gjennomføres nødvendige tiltak. Gjennomføringen må skje i forkant av igangsettingen av tiltaket.

På bakgrunn av det identifiserte risikobilde er det behov for å implementere tiltak gjennom reguleringsbestemmelsene:

1. Alle tiltak som kan medføre utslipp av oljeholdig avløpsvann og kjemikalier skal ha godkjent utslippstillatelse før tiltaket iverksettes.
2. Støyforhold skal sikres i henhold til T 1442
3. Det må senest i forbindelse med byggesak gjennomføres grunnundersøkelser for å avklare skredfaren i området og oppfylle kravet om sikker byggegrunn mot naturfare. Dette sikres med en rekkefølgebestemmelse.

10. INNKOMNE INNSPILL

Landbruksnemnda Ørland/Bjugn kommune, 03.04.2014

Landbruksnemnda har følgende innstilling i forhold til planen om industriregulering på Brekstad Vestre. Hele innspillet er med som vedlegg til planen.

- 1) Landbruksnemnda mener det er beklagelig at så mye som 35 daa høyproduktivt, kornproduserende matjord skal bygges ned og benyttes til industriformål. Arealet må fortsatt benyttes til dyrkamark. Nemnda mener at industriareal kan finnes andre steder i kommunen.
- 2) Dersom arealet skulle bli bygget ut må det stilles krav om høy arealutnyttning. Videre må det tilstrebes å starte utbyggingen i en ende av arealet for å unngå at landbruksareal kan bli omringet av næringsareal og på den måten bli ikke drivbare.
- 3) Dersom arealet skulle bli nedbygd må det i reguleringsbestemmelsene stilles krav om at matjordlaget blir tatt vare på.
- 4) En ordning hvor utbygger betaler for oppdyrking av 1 daa en annen plass per 1 daa nedbygd matjord på Brekstad Vestre bør innføres.

Forslagstillers vurdering:

Det er noe mindre dyrkamark enn angitt av Landbruksnemnda som forsvinner. Dette området er ikke definert som LNFR-område i kommuneplanens arealdel og det er sånn sett allerede avklart fra kommunens side at det ikke skal være dyrkamark.

Vi er enige i nemndas vurdering av at det bør være høy utnyttelse i planområdet. Høyde må likevel tilpasses omkringliggende bebyggelse. Dette sikres med reguleringsbestemmelser. Det kan være ønskelig med en rekkefølge for utbygging, men andre faktorer spiller også inn. At matjordlaget blir tatt vare på sikres også med en reguleringsbestemmelse.

En ordning hvor utbygger betaler for oppdyrking av 1 daa et annet sted per 1 daa nedbygd matjord, kan redusere netto tap av dyrkningsjord. Det vil samtidig være en metode for å sette en kostnad på omdisponering av matjord, som i seg selv vil kunne redusere avgangen. En slik ordning må vedtas politisk, f.eks. om avsetninger til et fond som yter tilskudd til nydyrking, og kan ikke løses i en reguleringsplan.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 19.03.2014

Fylkesmannen mener det er en utfordring at behovet for næringsareal ikke avklares gjennom kommuneplanprosessen, men forseres for to områder gjennom reguleringsplan for Ulsetmyran og Brekstad Vestre. Dette er særlig utfordrende da det medfører omdisponering av dyrka og dyrkbar jord.

Det er ca 28 daa fulldyrka jord på området - øvrig areal er bebygd. I gjeldende kommuneplan er området vist som eksisterende offentlig formål og «område med godkjent reguleringsplan». Kommunen har med dette gjort en betydelig reduksjon i arealet og planen er dermed vesentlig mindre utfordrende for jordvernet.

Ørland Bondelag

Ørland Bondelag er svært kritisk til at disse områdene omdisponeres fra landbruksformål til industriformål av flere årsaker. Ulsetmyrene består av god kvalitet dyrkingsareal og det er eierstruktur og ikke kvaliteten på jorda som skyldes at dette ikke allerede er oppdyrket. Området har potensial til å få samme kvalitet på jord som det omkringliggende arealet. Brekstad Vestre består av og kvalitets dyrkajord.

Ut fra et jordvernspunkt mener vi Ørland Kommune må holde fast ved godkjent Kommuneplan 2004 -2015. Dersom Ørland Kommune velger å se bort fra denne og starte utviklingen i retning mot vest i stedet, må en i alle fall ha en prinsipiell vurdering av dette.

Forslagstillers vurdering:

For Brekstad Vestre har kommunen nå endret planavgrensningen slik den var vist i Planstrategi og planprogram for kommuneplanens arealdel. Det er nå tatt ut et område på til sammen ca. 50 daa fulldyrka jord og innmarksbeite. Dette området er ikke definert som LNFR-område i kommuneplanens arealdel og det er sånn sett allerede avklart fra kommunen side at det ikke skal være dyrkamark.

11. AVSLUTTENDE DRØFTING OG ANBEFALING

Brekstad Vestre ligger godt til rette som B-område for tettstedet. Det vil dermed supplere kommunens utvalg av næringsområder rundt kommunesenteret på en god måte. Trafikal adkomst er god og direkte og har få negative effekter. Området lar seg lett dele inn i gode næringstomter. Det er foreslått relativt frie rammer for hvordan området tas i bruk. Planforslaget er tilpasset en utvikling i flere faser, innenfor plangrensene. Det er lagt til grunn at området som helhet ikke skal utvides.

Siden Brekstad Vestre er et B-område, skal det ikke skal lokaliseres sentrumsfunksjoner – som detaljhandel eller småskala tjenesteyting - men heller ikke næringsvirksomhet som etter sine dimensjoner, driftsform eller bygningshøyder vil kunne bli til sjenanse for naboskapet. Detaljhandel med *plasskrevende varer* ønskes tillatt.

Planområdet ligger i tettstedets randsone, tett på annen bebyggelse, barnehage og sårbare boligmiljø. Det er derfor tatt ekstra hensyn til byggehøyder og avstand til boligmiljø og offentlige tjenester som området grenser til.

12. REFERANSER/KILDER

- [1] Statens Vegvesen. Håndbok 140, konsekvensanalyse
- [2] Vidar Asheim og Anne Elgersma: Landskapsregioner i Norge –landskapsbeskrivelser - NIJOS rapport 2/98 - ISBN 82-7464-131-0
- [3] Institutt for Skog og Landskap: Landskapsregioner i Norge – kart
- [4] Artsdatabanken 2010. Tjenesten Artskart. <http://artskart.artsdatabanken.no/>.
- [5] Direktoratet for naturforvaltning 1996. Viltkartlegging. DN-håndbok 11-1996.
- [6] Direktoratet for naturforvaltning 2010. Naturbase dokumentasjon. Biologisk mangfold. Arealis-prosjektet. Internett: <http://dnweb12.dirnat.no/nbinnsyn/>
- [7] Kålås, J. A., Viken, Å., Henriksen, S. & Skjelseth, S. (red.). 2010. Norsk rødliste for arter 2010. Artsdatabanken, Norge.
- [8] Askeladden – database for kulturminner
- [9] SEFRAK
- [10] Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2011)

13. VEDLEGG

1. Forslag til områdereguleringsplan
2. Forslag til planbestemmelser
3. Referat fra oppstartmøte
4. Innspill
5. ROS-analyse
6. Støysonekart
7. Trafikkutredning