

Oppdragsgiver
Ørland Kommune

Rapporttype
Planbeskrivelse

11.06.2015

PLANBESKRIVELSE TIL OMRÅDEREGULERING AV BREKSTADBUKTA NÆRINGSOMRÅDE



PLANBESKRIVELSE TIL OMRÅDEREGULERING AV BREKSTADBUKTA NÆRINGSOMRÅDE

Oppdragsnr.: 135 000 9300
Oppdragsnavn: Områderegulering – Brekstadbukta
Dokument nr: 1
Filnavn: Planbeskrivelse – Brekstadbukta

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00		Original	SR/LAB	LAB	SR

INNHold

1.	BAKGRUNN.....	6
1.1	Hensikten med planen	6
1.2	Forslagsstiller/eierforhold, plankonsulent	6
1.3	Krav om konsekvensutredning (KU)	6
2.	PLANPROSESSEN	7
2.1	Medvirkningsprosess	7
2.2	Varsel om oppstart.....	7
3.	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	8
3.1	Statlige planer og føringer.....	8
3.2	Kommunale (overordnede) planer	8
3.3	Tilgrensende planer (Områderegeringsplan Brekstad sentrum).....	9
4.	EKSISTERENDE FORHOLD	10
4.1	Beliggenhet.....	10
4.2	Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk og topografi.....	10
4.3	Landskap, klima- og vegetasjonssoner.....	10
4.4	Kulturminner	11
4.5	Naturverdier.....	11
4.6	Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder og barns interesser.....	11
4.7.1	Trafikkulykker	13
4.8	Teknisk infrastruktur	13
4.9	Grunnforhold	13
4.10	Støyforhold	13
5.	PLANFORSLAGET.....	13
5.1	Planens hensikt, avgrensning og reguleringsformål	13
5.2	Bebyggelsens plassering og utforming	14
5.2.1	Høyder og utnyttning	14
5.3	Trafikk og parkering	14
5.3.1	Kjøreadkomster	14
5.3.2	Parkering	14
5.3.3	Universell utforming	15
5.3.4	Estetiske krav.....	15
5.4	Teknisk infrastruktur	15
5.5	Flomvoll.....	15
6.	VIRKNINGER.....	16
6.1	Landskap	16
6.2	Stedets karakter, byform og estetikk.....	16
6.3	Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi	17
6.4	Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / barns interesser.....	17

6.5	Universell tilgjengelighet.....	17
6.6	Naturressurser.....	17
6.7	Teknisk infrastruktur, energibehov	17
6.8	Støy	17
6.9	Grunnforhold og forurensning i grunnen.....	17
7.	UTREDNINGSTEMA.....	18
7.1	Trafikk.....	18
7.1.1	Turproduksjon	18
7.1.2	Belastning på vegnett.....	18
7.1.3	Tilbud til gående og syklende	18
7.1.4	Trafikksikkerhet	19
7.2	Naturmiljø.....	19
7.2.1	Datagrunnlag	19
7.2.2	Metoder	20
7.2.3	Verdivurdering.....	20
7.2.4	Konsekvenser	20
7.2.5	Avbøtende tiltak.....	20
8.	RISIKO OG SÅRBARHET	21
8.1	Metode	21
8.2	Oppsummert	21
9.	INNKOMNE INNSPILL.....	22
10.	REFERANSER/KILDER	23
11.	VEDLEGG	23

1. BAKGRUNN

1.1 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.

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.

Planområdet Brekstadbukta reguleres til næringsformål, med siktemål om innpassing primært av mindre virksomheter, verksted, salg og teknisk tjenesteyting, typiske B-områder. Detaljhandel med plasskrevende varer ønskes også tillatt.

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.

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

Planbeskrivelsen hører sammen med plankart og bestemmelser for tiltaket.

1.2 Forslagsstiller/eierforhold, plankonsulent

Forslagsstiller er Ørland Kommune.

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

Konsulent er Rambøll. Oppdragsleder er Lars Arne Bø.

Planbeskrivelsen er utarbeidet av Svein Rasmussen og Lars Arne Bø. Trafikkutredning er utarbeidet av Marte Dahl og Naturmiljøutredning av Geir Frode Langelo, alle Rambøll.

1.3 Krav om konsekvensutredning (KU)

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jamfør 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.

Brekstadfjæra er et grunntvannsområde og et viktig næringsområde for rastende fugl. Det er derfor blitt gjennomført en utredning av naturmiljøet på KU nivå. Det er også utført en trafikkutredning for å se hva en slik etablering vil ha og si for trafikkmønsteret og trafiksikkerhet.

2. PLANPROSESSEN

2.1 Medvirkningsprosess

Oppstartsmøte ble avholdt 10.04.2015. Ørland kommune deltok også på Næringsforeningens møte om Brekstadbukta 20 mai.

2.2 Varsel om oppstart

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

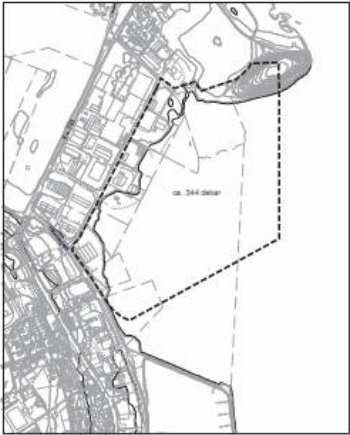
**Ørland
kommune**

Postboks 401, 7129 Brekstad
postmottak@orland.kommune.no
www.orland.kommune.no

**Varsel om oppstart av planarbeid –
Områderegulering
Brekstadbukta**

Iht. plan- og bygningsloven § 12.8 varsles med dette at det igangsettes planarbeid for Brekstadbukta. Planen var opprinnelig en del av sentrumsplanen for Ørland men nå blir altså Brekstadbukta tatt ut som egen plan.

Hensikten med planen er ytterlig utfylling i bukta for å legge til rette for næringsutvikling. Som følge av forventet vekst i bosatte og sysselsatte i Ørland kommune vil Brekstad bli viktig for bedriftsetableringer. Kommunen ønsker tilgjengelige arealer i nærheten av knutepunktet Brekstad for på den måten få synergieffekter mellom de ulike etableringene.



Tiltakshaver er Ørland kommune og Rambøll er leid inn som konsulent for å bistå i planarbeidet.

Naboer og grunneiere blir varslet direkte i brev. Merknader som kan ha innvirkning på planarbeidet sendes Rambøll v/Lars Arne Bø, P.b 9420 Sluppen, 7493 Trondheim, eller lars.arne.boe@ramboll.no innen 26. mai 2015.

RAMBOLL

Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter adresselister fra Ørland kommune. Frist for uttalelser var 26.05.2015.

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

3. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

3.1 Statlige planer og føringer

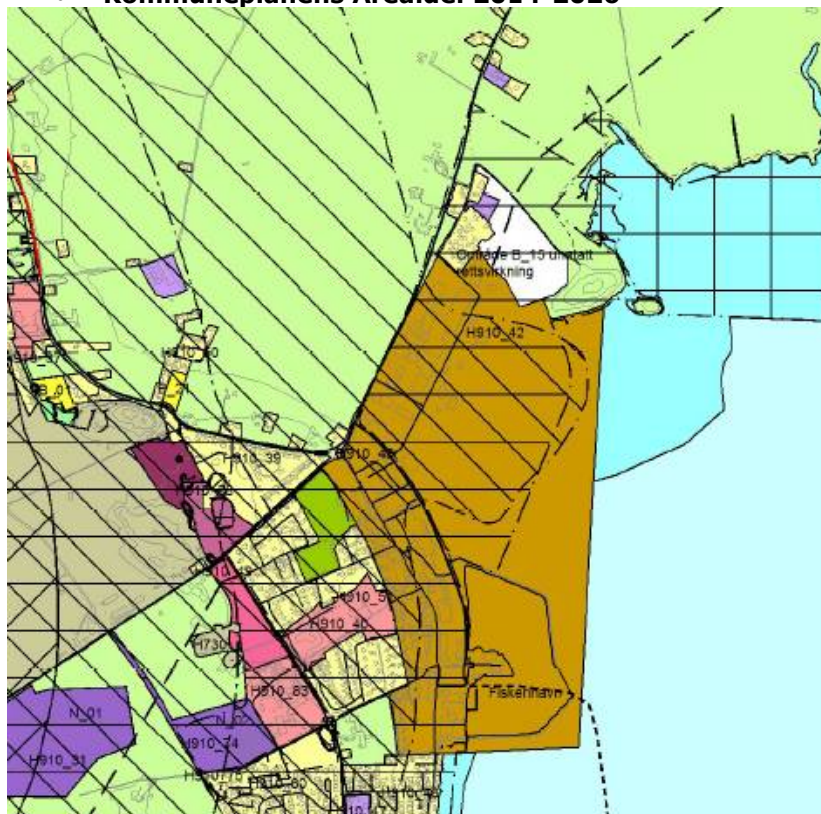
RPR samordnet areal- og transportplanlegging RPR ATP (1993)

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.

3.2 Kommunale (overordnede) planer

- **Kommuneplanens Arealdel 2014-2026**



Figur 1: Utsnitt kommuneplanens arealdel

Ørland kommunestyre vedtok 13.11.2014, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-15, ny kommuneplan. Arealdelen følger opp strategiene og legger til rette for et fortettet og attraktivt Brekstad med inntil 1.000 nye boenheter. Brekstadbukta er i arealplanene satt av til sentrumsformål.

3.3 Tilgrensende planer (Områdereguleringsplan Brekstad sentrum)

Ørland kommunestyre vedtok 28.05.2015, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, en ny områdereguleringsplan for Brekstad sentrum.

Planen har vært ute til høring en gang tidligere, den ble revidert etter vedtak i kommunestyret 18.12.2015, og planomfanget er derfor vesentlig redusert. Revisjonen gikk i korte trekk ut på å ta Brekstadbukta ut av sentrumsplanen. Tilgrensningen til sentrumsplanen er derfor særlig viktig. Områdene nord for planområdet er LNF områder.



Figur 2: Områderegulering Brekstad sentrum

4. EKSISTERENDE FORHOLD

4.1 Beliggenhet

Brekstadbukta ligger rett nord for Brekstad sentrum i Ørland kommune. Det er ca 500 meter til kommuneadministrasjonen med båtterminal til Trondheim.

4.2 Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk og topografi

Planområdet er en del av dagens industriområde i Brekstadbukta som er et av kommunens større industriområder. Større bygninger i en til to etasjer preger den delen av planområdet som er etablert. Ellers er planområdet ikke brukt men i gang med å bli utfyllt og består av fjære/sjø. Nord for planområdet er det dyrkamark og friområdet Bruholmen som er et populært utfartsområde. Herfra går det turveier/stier frem til Hovsfjæra. I sør grenser planområdet til Havnegata og sentrumsbebyggelsen der.

Planområdet er flatt, har gode solforhold og er vindutsatt som resten av Ørlandet



Figur 3: Brekstadbukta I dag

4.3 Landskap, klima- og vegetasjonssoner

Planområdet tilhører landskapsregion Kystbygdene på Nordmøre og i Trøndelag. Området ligger videre i sørboreal sone i sterkt oseanisk seksjon, humid underseksjon (O3h) (Moen, 1998). Sterkt oseanisk seksjon kjennetegnes av vestlige vegetasjonstyper, og arter som er avhengig av høy luftfuktighet.

4.4 Kulturminner

Når det gjelder kulturminner er det eventuelle automatisk fredede kulturminner i sjø som evt er aktuelt. Vitenskapsmuseet er orientert om saken. Eventuelle undersøkelseplikt må avklares med kommunen og vitenskapsmuseet.

4.5 Naturverdier

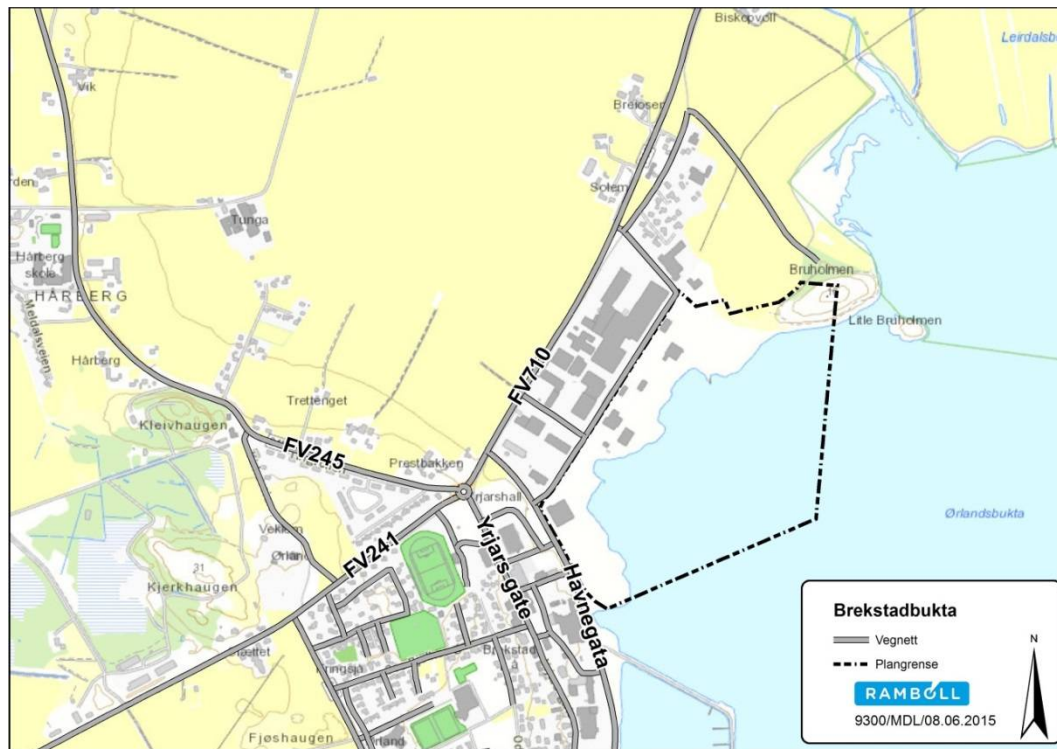
Brekstadjæra er et grunnvannsområde og et viktig næringsområde for rastende fugl. Det er gjennomført en utredning av naturmiljøet som er vedlegg til denne planbeskrivelsen hvor naturverdiene er grundig dokumentert.

4.6 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder og barns interesser

Området brukes i liten grad til rekreasjon da det er næringsformål der i dag i tillegg til fylling og fjære. Fjæra brukes ikke til bading eller annen rekreasjon. Områdene som grenser til planen ved Bruholmen brukes til utfart og rekreasjon.

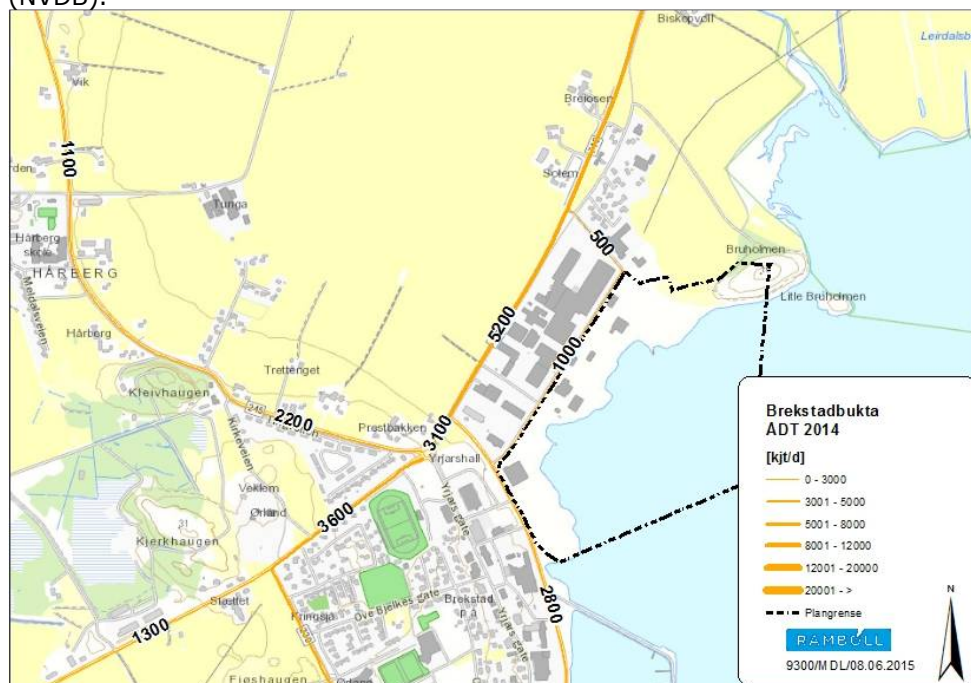
4.7 Dagens vegnett og trafikkmengder

Planområdet ligger lags fv 710m nord for Brekstad sentrum i Ørland kommune. Planområdet er en del av dagens industriområde i Brekstadbukta og har noen få etableringer innenfor plangrensen. De eksisterende industriområdene har adkomst via fv 710 og Havnegata.



Figur 4: Vegsystem

Dagens gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) er vist i Figur 5 og er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB).



Figur 5: ÅDT 2014

Som vi ser i figuren har fv 710 størst ÅDT i området, 5 200 kjt/døgn. Inn mot rundkjøringen med fv 241 og 245 er ÅDT fra fv 710, 3100. På Fv 241 varierer ÅDT mellom 1 300 – 3 600 kjt/døgn. Havnegata har en ÅDT på 2800 kjt/d.

4.7.1 Trafikkulykker

Internvegen i det eksisterende industriområdet har fartsgrense 30 km/t, men det ingen fysiske tiltak for å sikre at denne fartsgrensen overholdes. Sannsynligvis ligger fartsnivået noe høyere. Likevel er ikke dette et typisk område med mange gående og syklende. Det har heller ikke forekommet noen ulykker internt på planområdet.

Fv 710 har en fartsgrense på 60 km/t. Det er også her ulykkene har skjedd de siste ti årene. Det har skjedd to utforkjøringer, en påkjøring bakfra og en kryssulykke ifb venstresving i kryss. Ved to av ulykkene ble en av de involverte alvorlig skadd. Fv 710 er likevel ikke definert som en ulykkesstrekning

4.8 Teknisk infrastruktur

Den delen av planområdet som er bebygget er i dag tilknyttet standardnettet for vann, avløp og elektrisitet.

4.9 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. 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.

4.10 Støyforhold

Området ligger i gul støysone i forhold til ny kampflybase på Ørland. Bedriftenen som er etablert i dag er ikke støyfølsomme.

5. PLANFORSLAGET

5.1 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 Brekstadbukta reguleres til næringsformål, med siktemål om innpassing primært av mindre virksomheter, verksted, salg og teknisk tjenesteyting, typiske B-områder. Detaljhandel med plasskrevende varer ønskes tillatt.

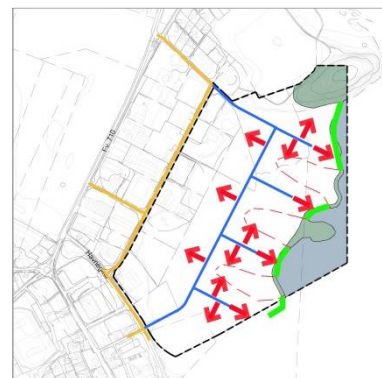
Planområdet ligger i tettstedets randsone, tett på annen bebyggelse. Arealet er avgrensa mot LNF-områder i nord og Brekstad sentrum i sør.

Planområdet er samlet 338 daa. Av dette er 231 daa næringsareal. Utfyllinga er på ca 211 daa.

5.2 Bebyggelsens plassering og utforming

Næringsområdet utvikles fra en sentral ryggrad, som bygges som en molo fra nord, sør, eller begge deler. Med basis i denne veien fylles som fase 1 ut til begge sider. Prinsippet vil på et tidlig tidspunkt gi tilgang til mange tomter av ulik størrelse og med ulike krav. Andre fase innebærer fylling for 4 stikkveier, og med basis i disse fylle ut for tomter. Også i denne fasen kan gis et stort utvalg totemuligheter, men med restriksjon på byggehøyder. Som del av andre fase kommer oppbygging av hele flomvollen: grønnstrukturen som skal avslutte området mot sjøen, og dessuten knytte sentrum til Austrått.

Enkelte av stikkveiene kan forlenges med gangforbindelse ut til turveien.



Arealet kan tåle inhomogen bebyggelse, men innenfor nærmere bestemte rammer. Området i midten av planområdet tåler størst bygningshøyder. Det er aktuelt å begrense bygningshøydene i randsonen av planområdet. Særlig naboskap til friområdet ved Bruholmen, sjøen og fortetting/kontorbebyggelse mot sentrum 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.

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

5.2.1 Høyder og utnyttning

Bygningshøyder foreslås delvis begrenset ved bestemmelser. Det vil særlig i en sone i nordre del mot friluftsområde, mot sjøen og mot kontor/boligområde det bli begrenset mulighet til bygge i høyden. Maks høyde her er satt til mellom 8 og 9 meter. Området i midten tåler større høyder og her er ingen makshøyde gitt. Det må vurderes i byggesaken. Har man en tomt med "fri høyde" og en med høydebegrensning må evt bygning trappes ned mot der det er begrensninger.

Det anses ikke å være noen grunn til å angi maksimal utnyttning. Minimumsutnyttning foreslås satt til 50% BYA. Parkering skal ikke regnes med i BYA.

5.3 Trafikk og parkering

5.3.1 Kjøreadkomster

Planområdet får adkomst via eksisterende adkomst fra fv 710 i nord og via Havnegata i sør. Området planlegges med en internveg på langs som binder disse adkomstene sammen.

5.3.2 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.

5.3.3 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.

5.3.4 Estetiske krav

Det er ikke erfaring for at det på reguleringsnivå kan eller bør stilles vesentlige estetiske krav til et næringsområde av denne typen. Ved søknad om byggetiltak bør det kunne stilles krav i forhold til hva slags funksjon bebyggelsen skal inneholde. Publikumsorienterte virksomheter bør avkreves bedre standard enn f.eks. maskingarasjer.

Avstandsvirkningen er av interesse i reguleringssammenheng: næringsområdet som helhet vil inngå i landskapet. Planen legger opp til en minimumskontroll med byggehøydene. Det vises til kvalitetsplanen for Brekstad sentrum ift farger, fasader og materialvalg for bebyggelsen. Hvite/lysegrå farger er ikke ønskelig.

I Brekstadbukta gjelder dette særlig opplevd fra turveien og fra sjøen, og det er primært bebyggelse på tomtene sør for ny mategate det bør stilles krav til kvalitet i farger, fasader og materialbruk. Av hensyn til helhetspreget kan det samme intensjon formuleres som retningslinje for de øvrige. Materialbruk, fasader og farge på overflate-behandling skal kreves oppgitt og skal vurderes i byggesak.

5.4 Teknisk infrastruktur

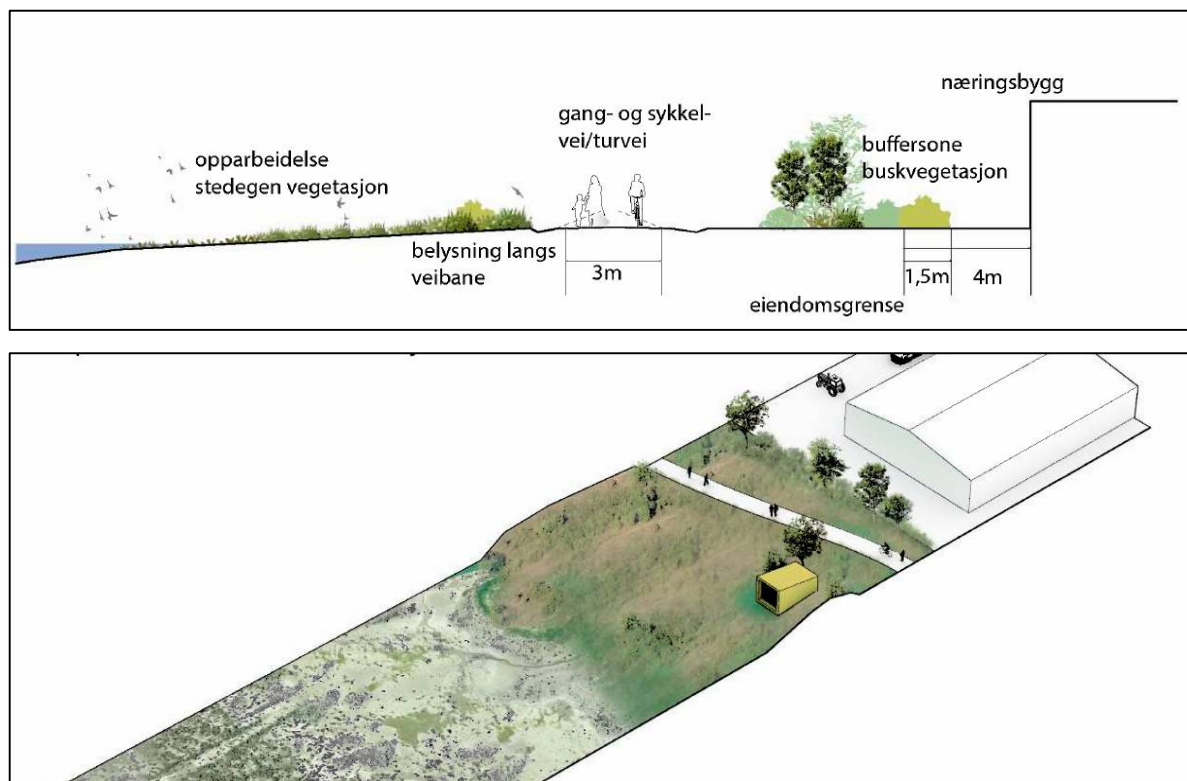
Ledningsnett legges i det veinett planen regulerer, og supplerer eksisterende traseer.

5.5 Friområde/ flomvoll

Grønnstrukturen skal også fungere som sikkerhet for flom og klimaendringer for næringsområdet. Flomvoll skal opparbeides av masser som egner seg (sprengstein med øvre finere masser og matjord), og ligge på C+3, 30. Flomvollen skal opparbeides som grønnstruktur. Som deler av denne kommer gang/sykkelveg og en buffersone mot næringstomtene. Planforslaget viser i hovedsak en bredde på friområdet på 25m. En detaljert illustrasjonsplan skal ligge til grunn for opparbeidingen av friområdet, voll, grønnstruktur og gang-/sykkelveg.

Snittet forholder seg til kvalitetsbeskrivelsen til områdeplanen for Brekstad. For det meste av fyllingsfronten vil overgangen mellom flomvollen og sjøbunnen måtte bli en plastret fyllingsfront, med høyde lik spring flo. For utvalgte parti underveis skal det vurderes slakere overgang mot vannet. Her bør det opparbeides fjære med stedegen vegetasjon, og med mulighet for å nå fjæra fra turveien, om nødvendig med terrengtrinn. Det henvises til kvalitetsbeskrivelsen, som sier mer om dette.

Fullverdig gang- og sykkelvei skal koble Brekstad sentrum og turområdene i Hovsfjæra. Denne kan med fordel ha grusdekke slik at den tilpasser seg naturen og landskapet i parken. Langs denne veien skal det legges tilrette for fugletitteraktiviteter og møteplasser med værbeskyttelse.



Figur 6: Snitt fra kvalitetsbeskrivelsen til Brekstad sentrum

6. VIRKNINGER

I dette kapitlet beskrives virkninger av at planen gjennomføres.

6.1 Landskap

Næringsbebyggelsen i planområdet vil gi store endringer i landskapsbildet i området, selv om bebyggelsen får moderate høyder. Det er i planen satt høydebegrensninger mot friområder og sjøen. Det er også stilt krav til fargbruk. Grønnstruktur/molo vil være med å dempe inntrykket av næringsområdet. Viktig med høy kvalitet i grønnstruktur og allmenninger.

6.2 Stedets karakter, byform og estetikk

Arealet kan tåle inhomogen bebyggelse, men innenfor nærmere bestemte rammer. Området i midten av planområdet tåler størst bygningshøyder. Det er aktuelt å begrense bygningshøydene i randsonen av planområdet. Særlig naboskap til F2, friområdet ved Bruholmen, sjøen og fortetting/kontorbebyggelse mot sentrum tilsier at klare hensyn blir tatt, i planen og ved oppfølging gjennom krav til byggesak. 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. Det henvises også her til Kvalitetsbeskrivelse for områdeplan Brekstad sentrum.

6.3 Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Når det gjelder kulturminner er det eventuelle automatisk fredede kulturminner i sjø som evt er aktuelt. Vitenskapsmuseet er orientert om saken. Eventuelle undersøkelseplikt må avklares med kommunen og vitenskapsmuseet.

6.4 Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / barns interesser

Områdene som grenser til planen ved Bruholmen brukes til utfart og rekreasjon. Næringsareal tett opp mot dette arealet kan være negativt og det er viktig at utbyggingen nærmest friområdet arealet er skånsom. En større grønnstruktur med gang/sykkeleveg som forbinder Brekstad sentrum med Hovsfjæra er positivt. Samlet vil planen gi bedre forhold for rekreasjon enn dagens situasjon.

6.5 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.

6.6 Naturressurser

En utfylling av bukta går ikke på bekostning av dyrkamark som mange andre næringsområder på Ørland. Utbygging av Brekstadbukta kan være med å minske presset på dyrkamarka.

6.7 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.

6.8 Støy

Områdene nærmest sentrum må særlig ses på i de respektive byggesaker slik at ikke støyende næring legges dit og skaper konflikt med fremtidig bolig/kontorbebyggelse.

6.9 Grunnforhold og forurensning i grunnen

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. Temakartene er ingen fasit og kvikkleirelommer kan forekomme. Dette må ses i sammenheng når områdestabiliteten vurderes. Grunnforhold må sjekkes ut før bygging. Dette er sikret med en bestemmelse til planen.

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

7. UTREDNINGSTEMA

Planen er vurdert til ikke å utløse krav til konsekvensutredning, men naturmiljø og trafikk er utredet. Brekstadfjæra er et grunntvannsområde og et viktig næringsområde for rastende fugl. Det er derfor blitt gjennomført en utredning av naturmiljøet på KU nivå. Det er også utført en trafikkutredning for å se hva en slik etablering vil ha og si for trafikkmønsteret og trafiksikkerhet. Utredningene er vedlegg til planen og under gjenngis kun et sammendrag.

7.1 Trafikk

7.1.1 Turproduksjon

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		BRA m ²	Envegs bilturer pr 100 m ² pr døgn	Envegs bilturer pr døgn
Industri/verksted/lager/engros	70 %	72 205	3,5	2 527
Salg og tjenesteyting	30 %	30 945	6	1 857
		103 150		4 384

Planområdet er beregnet til å skape 4 400 envegs bilturer per døgn.

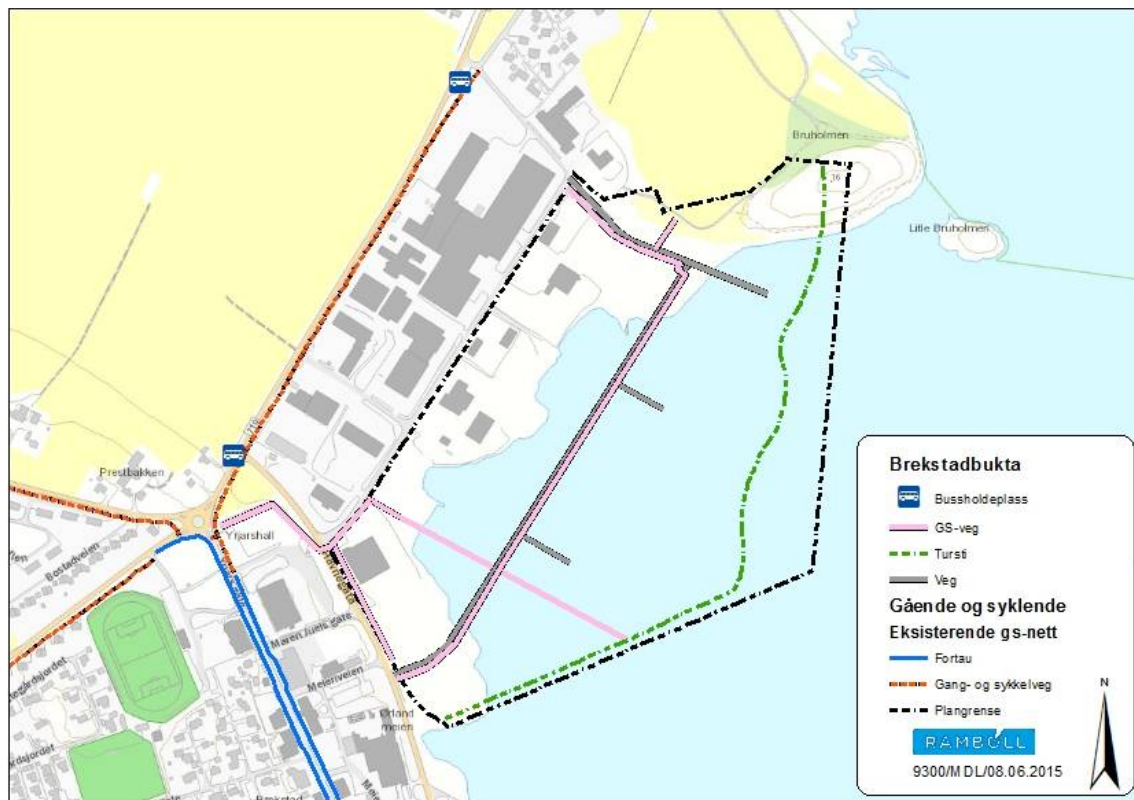
7.1.2 Belastning på vegnett

Det er antatt at den nyskapte trafikken fordeler seg jevnt på adkomstene til området. Det er også antatt at halvparten av den nyskapte trafikken vil ha retning sørover mot Brekstad sentrum og halvparten nordover mot Bjugn (kjørevei til Trondheim).

De fleste bilistene i området vil bruke den sørlige utkjøringen hvis de er på vei sørover og bilistene rettet mot nord vil bruke den nordlige utkjøringen. Det er imidlertid antatt at hvis en biltur sørover begynner helt i nord eller vice versa er det mulig at man velger den nærmeste utkjøringen selv om den er i feil retning. Derfor er det antatt at 70 % av kjøretøyene i den nordlige utkjøringen vil fortsette nordover og 30 % vil kjøre sørover langs Fv 710. Det er antatt at de som kjører sørover vil svinge ned mot Havnegata og fordeler seg 20 % til fergeleiet og resten mot fv 710, hvorav 30 % nord langs fv 710 og resterende 25 % mot fv 245 og 25 % mot fv 241.

7.1.3 Tilbud til gående og syklende

Langs adkomstvegene og internvegen mellom adkomstene planlegges det etablert gang- og sykkelveg. Gang- og sykkelvegene bør videreføres langs de eksisterende adkomstvegene fra fv 710 i forbindelse med sentrumsplanen for Brekstad.



Figur 7: Skisse planlagt gangvegssystem

I skissen er deler av gang- og sykkelvegssystemet ifb sentrumsplanen for Brekstad tatt inn for å vise sammenhengene med planlagt gang- og sykkelvegssystem i planforslaget.

På nordsiden av planområdet og sørover langs sjøen planlegges det opparbeidet et grøntdrag/turområde langs Hovsfjæra. Det etableres en fullverdig gang- og sykkelveg fra Havnegata som kobler Brekstad sentrum sammen med turområdet. Det etableres og så en gang- og sykkelvegforbindelse til turområdet fra adkomstvegen i nord.

7.1.4 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerheten for mye trafikanter ivaretas ved at det etableres separat tilbud for gående og syklende. Gang- og sykkelvegen fra Havnegata til grøntdraget sikrer gående og syklende en trygg adkomst til grøntområdet/turområde fra Brekstad sentrum.

Sikt i avkjørsler må ivaretas ved detaljregulering av planområdet (eventuelt ved byggesak).

Anbefaling:

- Videreføre fortau langs adkomstvegene hele vegen fram til fv 710.

7.2 Naturmiljø

7.2.1 Datagrunnlag

Vegvesenets håndbok V712 (2014) er benyttet som metodisk basis for konsekvensutredningen. Det er utført innsamling av eksisterende data, feltundersøkelser, verdisetting av lokaliteter, omfangsvurdering og konsekvensutredning. Geografisk er arbeidet avgrenset av et definert

planområde med et influensområde som kan bli indirekte berørt, og disse til sammen utgjør utredningsområdet.

7.2.2 Metoder

Det viktigste metodegrunnlaget for verdisetting av lokaliteter er gitt i håndbøkene om kartlegging av naturtyper og vilt fra Direktoratet for naturforvaltning. Det er lagt vekt på å avgrense og beskrive areal med spesiell naturverdi. Verdiskalaen som er brukt går fra ingen relevans, via liten, middels og stor verdi for temaet. Omfanget av tiltaket for flora og fauna, dvs. graden av påvirkning, er vurdert etter en femdelt skala - fra stort og middels negativt omfang, lite/ikke noe omfang, til middels og stort positivt omfang. Til sist er konsekvensene utredet etter en nidelt skala, ut fra en sammenstilling av verdier og vurdering av omfang. I tillegg er det foreslått tiltak som kan avbøte/ redusere eventuelle negative konsekvenser av tiltaket.

Registreringer

Det er registrert flere viktige naturtyper i tiltakets nærområde, der bløtsbunnsområder i fjæresona dominerer. I tillegg er det registrert naturtyper som strandeng og strandsump, samt rikt strandberg. Det ligger også et fuglefredningsområde like utenfor planområdet, samt et landskapsvernområde.

7.2.3 Verdivurdering

Samlet sett vurderes verdiene for tema naturmiljø innenfor planområdet til å være middels. En vil likevel bemerke at området er en del av et større våtmarkssystem med stor verdi.

7.2.4 Konsekvenser

Konsekvensene for fauna, naturtyper, flora og vegetasjon vurderes samlet sett å være middels/stor negativ for utbyggingen. Det er imidlertid grunn til også å se utbyggingen i sammenheng med flere andre utbygginger i strandsonen på Ørlandet, samt økt støybilde som følge av kampflybasen, noe som gir en samlet belastning som er større enn enkeltutbyggingene.

7.2.5 Avbøtende tiltak

Om det påvises hekkende fugl med stor forvaltningsmessig interesse i nærheten av tiltaksområdet, bør en vise særlig hensyn til disse, og ev stanse arbeid som kan forstyrre hekkingen i denne perioden.

Rigger og mellomlagring av masser bør etableres på en slik måte at ev områder som ikke skal bygges ut heller ikke ødelegges i anleggsperioden. Dette gjelder spesielt arealene helt nord i planområdet.

Masser må ikke håndteres og flyttes på en slik måte at det kan føre til spredning av fremmede arter. Reetablering av vegetasjon og bruk av arter bør ta utgangspunkt i naturlig forekommende arts mangfold i området. Det beste er likevel naturlig revegetering.

8. RISIKO OG SÅRBARHET

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

8.1 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 tilfredsstiller krav om risiko- og sårbarhetsanalyse gitt i Plan- og bygningslovens § 4-3.

8.2 Oppsummert

Ved en utfylling av Brekstadfjæra er det særlig knyttet risiko til naturmiljøet i fjæra. Fremtidige klimaendringer er også et viktig punkt men her vil en flomvoll være et viktig tiltak for sikkerheten til næringsbebyggelsen.

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. Støyforhold skal sikres i henhold til T 1442.
2. 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.
3. VA-plan for hver enkelt tomt skal godkjennes av kommunen før bygging.
4. Det skal kun deponeres rene masser ved utfylling av området
5. Flomvoll skal etableres på kote 3.30 (NN 2000)

9. INNKOMNE INNSPILL

I tillegg til de mottatte innspill har vi fått alle innspillene fra områdereguleringen av sentrumsplanen. Nedenfor er et kort sammendrag av innspillene so kom inn til dette forslaget. Alle innspillene er i sin helhet med som vedlegg til planen

Mottatt innspill	Forslagstillers kommentar
Statens Vegvesen 28.04.2015 Minner om veglovens § 29 vedrørende byggegrense i kryss. Kan godta 20X20 meter byggegrense.	Tatt til følge.
Hvitsand Entreprenør AS 20.05.2015 Ønsker å benytte veien som går der ei dag som tilkomst samt mulighet for å kjøpe til areal for å utvide virksomheten.	Planen er fleksibel ift adkomster. Det er tenkt adkomst til eiendommen der den går i dag. Det er også mulig å kjøpe til areal.
Sør Trøndelag Fylkeskommune 20.05.2015 Konfliktfylt området med store naturverdier, må ses i sammenheng andre områder i kommunen. Kan medføre innsigelse når planforslaget er klart.	Ørland kommune er godt kjent med naturmiljøet i Brekstadbukta. Det er gjort en naturmiljøutredning som er vedlegg til planen.
Ørland Bondelag, 25.05.2015 Er positiv til at Brekstadfjæra utvikles til et næringsområde. Det er meget viktig at kommunen lager en framtidsrettet og gjennomarbeidet reguleringsplan, og bruker tilstrekkelig tid på dette i dialog med næringslivet og innbyggerne i kommunen.	Det er forsøkt å lage en fleksibel og fremtidsrettet områdeplan hvor innspill fra næringslivet er tatt med.
NOF og Naturvernforbundet 22.05.2015 Norsk Ornitologisk Forening ber om at videre utfylling av Brekstadfjæra avsluttes umiddelbart, og at fjæra i størst mulig grad restaureres og bevares for ettertiden. Brekstadfjæra er vurdert av BirdLife International og NOF til å være et internasjonalt viktig fugleområde (Important Bird and Biodiversity Area) og dets naturverdier mhp våtmarksfugl i et nasjonalt og internasjonalt perspektiv er grundig dokumentert.	Ørland kommune er godt kjent med naturmiljøet i Brekstadbukta/fjæra. Det er gjort en naturmiljøutredning som er vedlegg til planen.
Ørland Næringsforum 22.05.2015 Ønsker en fleksibel plan med god medvirkning fra næringslivet. Har gitt innspill på byggehøyder, tomtestørrelser og veistruktur bla.	Det er forsøkt å lage en fleksibel plan hvor innspill fra Ørland næringsforum er tatt med.
NVE 19.05.2015 Planområdet ligger i underkant av marin grense (MG) og NGUs løsmassekart viser marine avsetninger her. Jf. kartportalen http://atlas.nve.no ligger planområdet utenfor registrerte faresoner for kvikkleire. Vi gjør oppmerksom på at det kan finnes skredfarlige kvikkleireområder også utenfor de angitte faresonene. På bakgrunn av dette forutsetter vi at forhold knyttet til geoteknikk og skredfare avklares i forbindelse med ROS-analysen i planen	Planen stiller krav om at alle forhold knyttet til geoteknikk og grunnforhold senest avklares i forbindelse med byggesaken. Det bløir også tatt opp som tema ROS-analysen.
Fosen Naturvernforening 27.05.2015 Brekstadbukta må fortsatt ha bygge og deleforbud. Fjæra må holdes fri for utfylling og bygging pga naturverdiene. Området må som	Ørland kommune er godt kjent med naturmiljøet i Brekstadbukta. Det er gjort en naturmiljøutredning som er vedlegg til planen

helehet utvikles som en utvidelse av Hovsfjæra fuglereservat.	
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag 19.05.2015 Gir en veiledende uttalelse i forhold til bla landbruk, miljøvern, støy og forurensset grunn. Fylkesmannen påpeker de store naturverdiene og ber om at fyllingen begrenses i våtmarksområdet. Planforslaget utfordere nasjonal politikk.	Ørland kommune er godt kjent med naturmiljøet i Brekstadbukta. Det er gjort en naturmiljøutredning som er vedlegg til planen.

10. 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)
- [11] www.orland.kommune.no
- [12] Kommuneplan for Ørland 2014-2026
- [13] Områderegulering Ørland sentrum (2015)

11. VEDLEGG

1. Forslag til områdereguleringsplan
2. Forslag til planbestemmelser
3. Innspill
4. ROS-analyse
5. Naturmiljøutredning
6. Trafikkutredning