

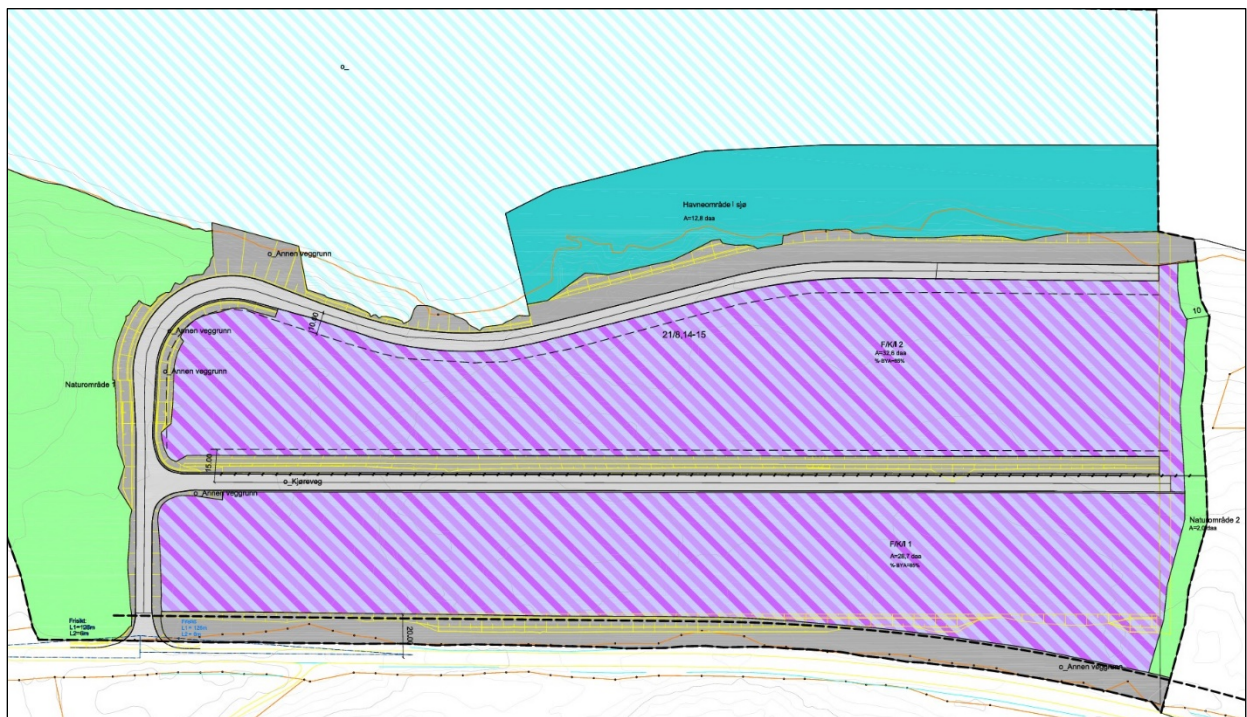
DETALJREGULERING FOR STORLAVIKA 2

PLANBESKRIVELSE

UTARBEIDET AV: SIGN ARKITEKTUR AS

Dato: 24.10.2024

PlanID: 5049 202301



Innhold

1 innledning.....	5
1.1 Sammendrag	5
1.2 Bakgrunn	5
1.3 Formål.....	5
1.4 Gjeldende planstatus.....	5
1.5 Eiendomsforhold	6
1.6 Rikspolitiske retningslinjer.....	6
2 Planprosess.....	7
2.1 Forhåndskonferanse	7
2.2 Kunngjøringer	7
2.3 innspill til planarbeidet.....	7
3 Beskrivelse av planområdet (eksisterende situasjon)	11
3.1 Dagens arealbruk og beliggenhet	11
3.2 Avgrensning	11
3.3 Veg og trafikkforhold	11
3.4 Støy.....	11
3.4 Offentlig kommunikasjon	11
3.5 Kulturminner og kulturmiljø	12
3.6 Naturmangfold	12
3.6 Privat og offentlig servicetilbud.....	12
3.7 Grunnforhold/sjøbunn	12
3.9 Vann- og avløp.....	13
3.10 Risiko- og sårbarhet.....	13
4. Beskrivelse av planforslaget	14
4.1 Kartgrunnlag og planfremstilling	14
4.2 Plandokumenter	14
4.3 Reguleringsformål	14
4.4 Uregulert areal	14
4.5 Grad av utnytting.....	14
4.6 Byggeområdet/bygningsmasse	14
4.7 Internveg/trafikkforhold i planområdet	15
4.8 Kaianlegg/havneområde	16
4.9 Universell utforming.....	16
4.10 Parkering	16
5 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	17

5.1	Krav til konsekvensutredning	17
5.2	Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold	17
5.3	Grunnforhold	17
5.4	Veg og trafikkforhold	18
6	Arealtabell	19
7	Vedlegg	20
	Vedlegg 1 ROS - analyse	20
	Vedlegg 2 Referat oppstartsmøte	20
	Vedlegg 4 Forhåndsuttalelse Statens Vegvesen	20
	Vedlegg 5 Forhåndsuttalelse Statsforvalteren i Trøndelag	20
	Vedlegg 6 Forhåndsuttalelse Trøndelag fylkeskommune	20
	Vedlegg 7 Forhåndsuttalelse NVE	20
	<Vedlegg 8 Forhåndsuttalelse Mattilsynet	20
	Vedlegg 9 Forhåndsuttalelse Kystverket	20
	Vedlegg 10 Forhåndsuttalelse Heidi Elisabeth Strøm	20
	Vedlegg 11 Forhåndsuttalelse Arne Ingvald Walvik	20
	Vedlegg 12 Rapport feltundersøkelse kulturminner/ kulturmiljø	20
	Vedlegg 13 Rapport feltundersøkelse naturtyper	20
	Vedlegg 14 Datarapport fra grunnundersøkelse fra Rambøll AS	20
	Vedlegg 15 Trafikkanalyse internveg fra Norconsult AS	20
	Vedlegg 16 Vedlegg Trafikkanalyse fra Norconsult AS	20

1 innledning

1.1 Sammendrag

Foreliggende plan foreslår ny næringsvirksomhet ved regulert område (BN3) på Storlavika i Flatanger. Området er i dag ubebygd og kupert slik at terrenget må bearbeides for å legge til rette for bygningsmasse, infrastruktur, parkeringsareal m.m. Planarbeidet er i tråd med overordnet plan, Kommuneplanens arealdel. Det er heller ikke av et slikt omfang og størrelse at dette utløser konsekvensutredning.

1.2 Bakgrunn

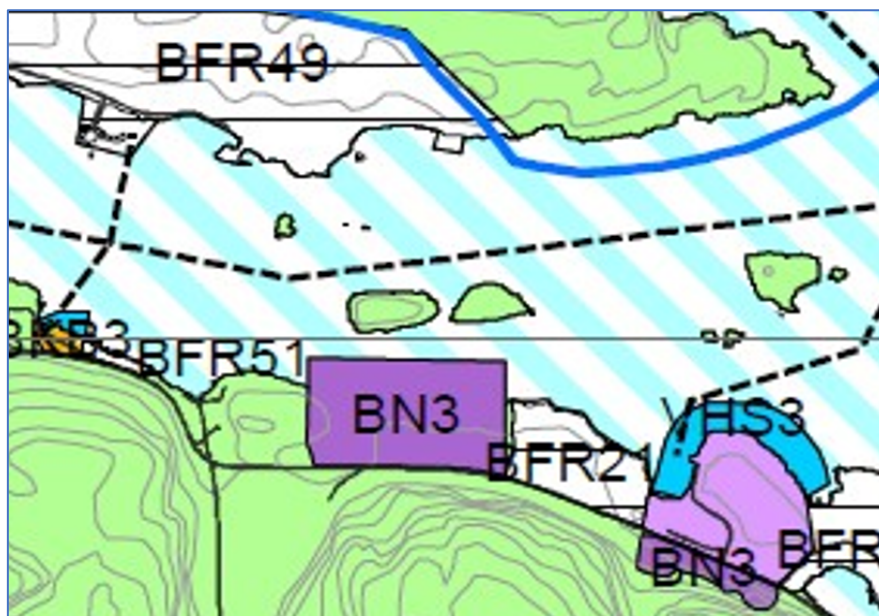
Sign Arkitektur har på oppdrag fra Flatanger kommune utarbeidet foreliggende forslag til detaljreguleringsplan for næringsareal i kommunen.

1.3 Formål

Det er behov for mer næringsarealer i kommunen. Ikke minst regulerte arealer i tilknytning til sjø- og marin næring.

1.4 Gjeldende planstatus

Foreslått planområde er i dag regulert til fremtidig næringsvirksomhet, i området BN3 i gjeldende Kommuneplanens arealdel 2016 – 2026, vedtatt 15.12.2016. Det er ellers ingen gjeldende reguleringsplan innenfor planområdet, da dette er et nytt område uten noe tidligere utbygging/tiltak.



Illustrasjon 1 Utdrag plankart kommuneplanens arealdel - BN3 venstre er planområdet

1.5 Eiendomsforhold

Planområdet omfatter deler av eiendommen med Gnr/Bnr.: 21/96. Eiendommen har et landareal på 102 dekar (daa), i tillegg til et sjøareal på 60 daa. Det er private hjemmelshavere for denne eiendommen. Kommunen vil forhandle frem en avtale med hjemmelshaverne når planen trer i kraft (vedtak reguleringsplan).

1.6 Rikspolitiske retningslinjer

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Planen skal stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning). For dette planforslaget ses dette i sammenheng med klimaendringene, mer nedbør og større fare for stormflo.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Retningslinjene skal bidra til at det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i strandsonen og at unødvendig bygging langs sjøen unngås. Strandsonen gir grunnlag for næring og bosetting langs kysten, og god arealplanlegging kan gi grunnlag for økt verdiskaping og flere lønnsomme arbeidsplasser. Kommunene må balansere disse interessene i planleggingen

Planen foreslår kaianlegg i sjø, med mest mulig skånsom utbygging i sjø.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Målet for retningslinjen er at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by- og tettstedsområder. For dette planforslaget vil det være å videreføre utbyggingen av næringsvirksomhet i området. Tilstøtende område er allerede regulert til nærings- og industriformål, samlet utviklet industriområde uten spesielle allmenne fritids- eller rekreasjonsinteresser.

2 Planprosess

2.1 Forhåndskonferanse

Forhåndskonferanse med Flatanger kommune ble gjennomført den 23.03.2023. I tillegg ble det avholdt møte med næringsforeningen i Flatanger den 14. juni 2023.

2.2 Kunngjøringer

Varsel om igangsettelse av planarbeid ble annonsert i Namdalsavisa og Flatangernytt 11.04.2023, og samtidig på kommunens nettsider. Naboer og rettighetshavere ble varslet om igangsettelse av planarbeid digitalt gjennom Altinn. Sektormyndigheter ble varslet digitalt 04.04.23.

2.3 innspill til planarbeidet

Det kom inn 8 skriftlige innspill til planarbeidet:

Statsforvalteren i Trøndelag, merknad datert 03.05.2023

Statsforvalteren ønsker at dyrkbar skog som ligger innenfor planområdet bør vurderes bevart i mest mulig grad, og at denne vurderingen synliggjøres i planbeskrivelsen som kommer til høring.

Statsforvalteren ber også om at følgende utredes/belyses i forbindelse med planforslaget:

- Betydningen avskogingen har på klimautslipp, og avbøtende tiltak for å minimere økt utslipp.
- Eventuelle konsekvenser for beiteinteresser og avbøtende tiltak.
- Konsekvenser for kulturlandskapet og avbøtende tiltak.

Statsforvalteren forbeholder seg retten til å fremme innsigelse til manglende konsekvensutredning dersom dette ikke er avklart og eventuelt gjennomført ved høring. Dette først og fremst i forhold til vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Statsforvalteren mener at naturtyper må kartlegges etter Miljødirektoratets instruks for NiN-metodikk og at det gjøres en kvalifisert vurdering av behov for, og eventuelt gjennomføring av, kartlegging av fugl i området. Både arealer på land og i vann må kartlegges, dersom tiltaket vil berøre sjøarealene innenfor planavgrensningen. Kartlegginger må gjennomføres av personer med god fagkompetanse på de respektive fagområdene.

For å redusere presset på andre areal i kommunen, er det viktig at det stilles krav om høy arealutnytting også i næringsområder. Det må angis minimumskrav for utnyttelse for å sikre at tomta utnyttes best mulig. For å unngå også at det settes av store åpne asfaltflater til parkering, og for å sikre at området bygges ut etter intensjonene, bør det i bestemmelsene angis maksimumkrav til parkeringsplasser.

Midlertidige rigg- og anleggsområder kan medføre store inngrep i naturen. Det skal derfor synliggjøres så tidlig som mulig i planprosessen hvor midlertidige rigg- og anleggsområder skal være

og hvordan disse områdene skal se ut når anleggsperioden er avsluttet. Rigg og anleggsområder må ikke ligge i eller ved myr eller bekk.

Dumping av masser kan gi store inngrep i naturen. Det skal derfor synliggjøres så tidlig som mulig i planprosessen hvordan og hvor eventuelle jord- og steinmasser som ikke er forurensset skal mellomlagres og brukes til slutt. Som hovedregel skal alt av masser utnyttes eller gjenvinnes, før deponi vurderes som en løsning

Generelt må tiltak i sjø og/eller vassdrag som graving/mudring/utfylling m.m., vurderes etter forurensningsregelverket for å avklare om det er nødvendig med en egen tillatelse. Søknad skal sendes til Statsforvalteren for vurdering.

Kommentar:

Feltundersøkelse og kartlegging av naturtyper og viltforekomster innenfor planområdet er utført og rapport foreligger. Rapporten er et vedlegg til reguleringsplanen, og implementert som en del av ROS – analysen.

Trøndelag fylkeskommune, datert 08.05.23

Fylkeskommunen er opptatt av god tilgang til strandsonen (100 meters beltet langs sjøen). Viser til plan- og bygningsloven, der strandsonen gis en særlig beskyttelse gjennom et eget byggeforbud i 100 metersbeltet langs sjøen. Det må redegjøres på hvilke prioriteringer som er lagt til grunn, og hvorfor, med tanke på strandsone og friluftsliv.

Fylkeskommunen er opptatt av at planen skal ivareta hensynet til vannmiljø. Planarbeidet berører vannforekomsten Kværnøyråsa. Tiltak eller aktivitet i og nært vann (eks. avrenning) skal legges regional vannforvaltningsplan med miljømål etter vannforskriften til grunn. Gjeldende regelverk gjelder også for sjøvann.

Fylkeskommunen forutsetter at miljøverndepartementets retningslinjer for støy og støv i arealplanlegging, T-1442 og T-1520, legges til grunn for planleggingen. Fremtidige planbestemmelser må være tilpasset den aktuelle planen, samt sikre avbøtende tiltak

Planområdet grenser mot fylkesveg 766. Fylkeskommunen ønsker at det skal opprettholdes en byggegrense på 15 meter, målt vinkelrett ut fra midtlinje på fv766. Antall avkjørsler fra fylkesveg til industriområdet holdes på et minimum, fortrinnsvis kun en.

Både øst og vest for det aktuelle planområdet ligger det flere kystgravrøyser ut mot fjorden. Fylkeskommunen har derfor god faglig grunn til å anta at det kan ligge flere gravrøyser langs Stamnesfjorden. Det er derfor viktig å få avklart om det innenfor plangrensen for dette tiltaket kan ligge flere hittil ikke påviste automatisk fredete kulturminner. De ber tiltakshaver ta kontakt for å få utarbeidet dato og budsjett for den nødvendige arkeologiske registreringen av dette planområdet.

Planen kan ikke godkjennes eller fysiske tiltak startes opp før endelig kulturminnefaglig uttalelse foreligger.

Kommentar:

I forhold til landbruksområder, så er arealene innenfor planavgrensningen, lite egnet til jordbruksformål. Jordsmonnet er skrint, med mye fjell i dagen. Noe skog i området som er av dårlig

kvalitet (lav høyde, tynt og forblåst). Området er egnet til næringsformål, slik den er regulert til i gjeldende Kommuneplanens arealdel.

Feltundersøkelse for eventuelle kulturminner og kulturmiljø er utført og rapport fra feltundersøkelsen foreligger og er et vedlegg til reguleringsplanen.

Heidi Elisabeth Strøm, merknad datert 14.04.2023

Ber om at forhold som påvirker eller kan påvirke fritidseiendommene på nabotomtene (Granvika Hyttefelt) eksplisitt tas opp med hytteeierne/grunneierne slik at vi kan uttale oss. Viser for øvrig til innsendte kommentarer fra Granvika Hyttefelt på sak tilknyttet «Elleville planer for Storlavika», som var gjengitt i lokalavisa.

Kommentar:

Hytteeiere og grunneiere vil bli orientert om reguleringsplanen underveis i saksprosessen, slik det er lagt opp etter plan- og bygningsloven. Det vises for øvrig til offentlig ettersyn som vil skje senere i prosessen.

Kystverket, merknad datert 28.04.23

Kystverket ber om at planbeskrivelsen inneholder eventuell påvirkning planforslaget vil få på ferdseilen til sjøs. Ber om at ROS – analysen ser på hvilke påvirkninger planforslaget har på ferdsel til sjøs. Generelt anbefales bryggeanlegg planlagt på en slik måte at det unngås konflikt med bading og annen ikke-motorisert bruk av farvannet. Gjør oppmerksom på at brygger mv, som kan påvirke sikkerheten, ferdseilen eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet, krever tillatelse etter havne- og farvannslovens § 14. Det må ikke planlegges arealbruk som vil være i konflikt med navigasjonsinnretninger. Det er spesielt viktig at det ikke åpnes opp for tiltak som kan skjermes for seilingssektorene (rød, grønn og hvit) fra fyrlyktene (illustrasjon vist i merknadsbrev).

Kommentar:

Det er ikke fastlagt hva slags næringsvirksomhet som vil bli etablert i området, men det vil bli tatt hensyn til vist seilingssektorer i merknad. Når det gjelder badesteder, så er det flere plasser i kommunen som er mer egnet enn ved regulert område for næringsbebyggelse i Kommuneplanens arealdel.

Statens vegvesen, merknad datert 04.05.2023

Statens vegvesen (SVV) anmoder om at forslag til plankart viser målsatte frisktlinjer, og at disse gis eget formål som hensynssone i planens bestemmelser. At avkjørselen utformes som et kryss etter håndbok N100, jfr. 4.1.1. SVV anbefaler kun en avkjørsel til planområdet.

Kommentar:

Merknad tas til følge. Frisiktsone vil bli vist på plankart, og avkjørsel vil være i plan med fylkesvegen.

Mattilsynet, merknad datert 09.05.23

Mattilsynet bemerker at det fremkommer ikke hva slags aktivitet som er aktuelt i området. Mattilsynet bemerker at ny næringsvirksomhet ikke kommer i konflikt med etablert næringsvirksomhet i nærheten, herunder sjøvannsinntak. Oppdrettsrelatert virksomhet kan komme i konflikt med eksisterende anlegg.

Mattilsynet nevner at det ikke er noen opplysninger om hvordan vannforsyningen er tenkt løst. Det presiseres at dette må være avklart slik at det kan leveres nok trygt vann av drikkevannskvalitet til området og til den næringsaktivitet som kan være aktuell på dette arealet. Rekkefølgebestemmelse bør sikre at området ikke kan tas i bruk før dette er avklart.

Kommentar:

Det er ikke avklart hva slags næringsvirksomhet som vil etablere seg innenfor planområdet. Kommunen som tiltakshaver ønsker å ha mulighetene åpne for ulike virksomheter i området. Planområdet er tenkt for fremtidig næringsvirksomhet, der kommunen har ledige lokaler tilgjengelig i et langsiktig perspektiv.

Planlegging av Vann- og avløpsledninger for området før utbyggingen vil bli utført, i forhold til kapasitet og i forhold til føring av ledningsnett.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), merknad datert 05.05.23

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.

Kommentar: Merknad tas til etterretning. NVE vil bli høringsinstans ved offentlig høring.

Arne Ingvald Walvik, merknad datert 10.05.23

Vedkommende er svært interessert i å finne en bedre løsning for sin hyttetomt, gnr. 21 bnr. 46. Utbyggingsområdet vil komme nært hyttetomta og for å få en bedre støyskjerming krever Walvik at hytte- tomta flyttes østover og kombineres med naustet. Walvik nevner at dette spørsmålet har vært drøftet tidligere og kommunen og de øvrige sameierne har vært enige i at dette ville være en god løsning. I tillegg ønske om at adkomstveien forlenges slik at en kommer fram til hyttetomta og naustet når dette "kobles" sammen.

Kommentar:

Merknaden omhandler ikke planområdet. Merknaden må tas opp med kommunen særskilt.

3 Beskrivelse av planområdet (eksisterende situasjon)

3.1 Dagens arealbruk og beliggenhet

Planområdet befinner seg vel 4 km (vestlig retning) fra tettstedet Lauvsnes, med ulike funksjoner som matvarebutikk, kommunehus m.m. Innenfor planområdet er det ingen eksisterende bebyggelse.

Tomta skråner nedover fra fylkesveg og ned til sjø. I retning mot sjøen er det mer fast og synlig fjell i dagen, og terrenget blir brattere jo nærmere sjøen man kommer. Noe parti av skog og vegetasjon innenfor området. Midt i planområdet er det en liten bekk, som renner ned mot sjøen. I umiddelbar nærhet er det etablert et annet område med næringsvirksomhet (Storlavika 1), med ulike foretak som Namdal Rensefisk AS, Folla Maritime AS m.m. Mellom dette planområdet og det etablerte næringsområdet finnes det noen fritidsboliger, med adkomst fra fylkesvegen.

3.2 Avgrensning

Planområdet avgrenses av sjøen i nord, der ca. 100 m av sjøareal er inkludert og avgrenset av fylkesvegen i sør. Området er i sin helhet areal innenfor regulert område BN3 i Kommuneplanens arealdel. I sør er planen avgrenset av fylkesvei 766. Planområdet er en del av eiendom Gnr. 21 Bnr. 8, som er en eiendom over et større område på begge sider av fylkesveien. Planområdet har en størrelse på 102 dekar (daa) på landsiden, i tillegg til 60 daa i sjø. Totalt 162 daa.

3.3 Veg og trafikkforhold

Fylkesveg 766 er adkomstveien til området. Det må utarbeides en ny avkjørsel fra fylkesveien til dette området. Det ligger en parkeringslomme av enkel standard i planområdet i dag (gruslagt). Fylkesvegen varierer i høydemeter (vertikalkurvatur) gjennom planområdets utstrekning. Det betyr at det er viktig å legge avkjørsel hvor sikten er best egnet i forhold til en veg med skiltet hastighet 80 km/t (oppnå god sikt i begge kjøreretninger ved utkjørsel).

Den aktuelle eiendommen vil bli betjent av fylkesveg 766. Ifølge SVV Vegkart er det en årsdøgntrafikk på ca. 500 i ÅDT ved planområdet (registrerte kjøretøy i døgnet) og en tungtrafikkandel på ca. 11 %. Statens vegvesen har ikke målt antall kjøretøy ved denne strekningen ved fv766, men vurdert etter skjønn. Fylkesvegen har ingen sykkelfelt eller fortau på denne strekningen, da det er begrenset med bebyggelse i området.

3.4 Støy

Ettersom det er relativt lave trafikkmengder på fylkesveg, blir rød sone kun liggende på selve kjørebane, og ikke utover fra fylkesvegen. Planlagt regulert formål er kontor/industri/lager, der kravene til støy ikke er like strengt som ved boligformål. Det er ikke nødvendig med avbøtende tiltak for utbyggingsområdene. Planlagte bygg vil uansett ha en viss avstand fra fylkesvegg, da det er krav til byggegrense med en viss avstand til fylkesvegen.

3.4 Offentlig kommunikasjon

Det er begrenset med offentlig kommunikasjon i denne retningen av kommunen. De fleste vil pendle til og fra jobb i Storlavika med bil. Det går kollektivtrafikk i området, der det går buss mellom

Namsos, Lauvsnes og til Vik i Flatanger med få avganger. Det er ingen holdeplasser i umiddelbar nærhet til planområdet.

3.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke påvist kulturminner eller kulturmiljø innenfor planområdet som skal bebygges. Det er utført feltundersøkelse i området, utført av Trøndelag fylkeskommune. Området preges av viltvoksende lav vegetasjon (lave trær/busker), i tillegg til fjell i dagen. Hvis formodentlig kulturminner/kulturmiljø påvises under graving, skal alt av arbeider stoppes umiddelbart og fylkeskommunen kontaktes for å kartlegge forekomsten videre. Det er utarbeidet en reguleringsbestemmelse for dette, for å sikre at dette vil bli gjort hvis funn blir påvist.

3.6 Naturmangfold

Det er blitt utført feltundersøkelser for å kartlegge hva slags naturmangfold det er, om det er noen sjeldne og/eller bevaringsverdige naturtyper innenfor området.

Det ble funnet lokaliteter av naturtypen kystlynghei, men da av svært redusert lokalitetskvalitet. Dette grunnet en omfattende gjenvækst med gran, furu og boreale løvtrær. Ingen rødlistede karplanter, moser, sopp eller lav ble registrert. Vegetasjonen var ellers triviell og dominert av krekling og heigråmose i tørre partier, våtmarksarter som bjørneskjegg dominerte i områder med høyere vannmetning (fukthei).

3.6 Privat og offentlig servicetilbud

Nærmeste tettsted til planlagt utbygging vil være Lauvsnes. Lauvsnes er administrasjonsstedet for Flatanger kommune med matvarebutikk, skoler, barnehage, kommunehus, restaurant/overnatting m.m. I tillegg er det et mindre tettsted, Vik i Flatanger med kirke og matvarebutikk.

3.7 Grunnforhold/sjøbunn

Innenfor planområdet er det ingen opplysninger om grunnforholdene ved NVE's sine nettsider. Eiendommen er preget av fjell i dagen, spesielt i retning mot sjøen. Det betyr at det er kort avstand ned til fast grunn. Planområdet ligger i området under marin grense. Det er også marin strandavsetinger innenfor planområdet. I dette området er det også kort avstand ned til fast grunn. Radonforekomsten i området er vurdert i Nasjonalt aktsomhetskart for radon (NGU), til å være moderat til lav.

Rambøll har på oppdrag fra Flatanger kommune, utarbeidet en feltundersøkelse i sjøbunnen i området fra Langstranda til øya Hestholman. Feltundersøkelsen innebar prøver/boringer i sjøbunn. Undersøkelsen er videre basert på at man sprenger ned berg på land og fyller massene så ut i sjø. Fast berg ble påtruffet mellom ca. 2,3 m og 18,1 meter under sjøbunn. Se for øvrig vedlagt grunnundersøkelse fra Rambøll.

Denne planen foreslår kaianlegg i sjø, men det er ikke fastlagt hvor stor kaianlegget i sjø vil bli (avsatt regulert formål i sjø vist på plankart).

3.9 Vann- og avløp

Det finnes hovedvannledning langs fylkesveg 766, det vil si rett utenfor planområdet. Hovedvannledningen har i utgangspunktet kapasitet til å betjene dette området. For avløp, planlegges det eget avløpsanlegg innenfor planområdet.

3.10 Risiko- og sårbarhet

Det er ingen av tema som vurderes å være av betydelig potensiell risiko/sårbarhet innenfor planområdet, Men en del tiltak bør gjennomføres som avbøtende tiltak for å minimere risikoene.

Dette vil være tiltak som høyde på kaianlegg over sjø (stormflo), overvannshåndtering innenfor planområdet grunnet høydeforskjell og mye harde flater. Av infrastruktur kan strøm- og vannforsyning bli kritisk, avhengig av hva slags bebyggelse som vil komme der.

For å motvirke effekten av flom er det en reguleringsbestemmelse som sier at det ikke er tillatt med bygge – og anleggstiltak under kote + 3,50 moh. Konsekvensene av stormflo anses derimot som mindre alvorlig da området ligger lunt bak noen holmer og skjær.

Se for øvrig vedlegg 1 Risiko- og sårbarhetsanalyse.

4. Beskrivelse av planforslaget

4.1 Kartgrunnlag og planfremstilling

Fremstilling av planen i henhold til Plan- og bygningslovens krav til digital fremstilling.

4.2 Plandokumenter

Reguleringsplanen er en detaljreguleringsplan og planen består av plankart i A2 format og målestokk 1:2000, reguleringsbestemmelser, ROS-analyse og denne planbeskrivelsen.

4.3 Reguleringsformål

Planområdet er regulert til forretning/kontor/industri/lager i hele planområdet (F/K/I 1 og F/K/I 2). Langs hele planavgrensninga i vest og øst, er det foreslått grøntstruktur naturområde. Innenfor planområdet vil det bli regulert kjøreveg, og ytterkant av veg vil bli regulert med oppbygging av veg og annen veggrunn tekniske anlegg. Innenfor reguleringsformål bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, reguleres formålet havneområde i sjø og kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone.

4.4 Uregulert areal

Etter endt kunngjøring planoppstart er det blitt gjort oppmerksom på, at et mindre areal blir liggende uregulert mellom denne planen og en eldre reguleringsplan for Granvika. Kommunen anser det som hensiktsmessig at dette uregulerte området vil inngå i dette planforslaget. Da det er et relativt lite område på 3 dekar, anser kommunen det som unødvendig å legge ut planen på ny kunngjøring planoppstart. Dette område foreslås regulert til grøntområde (formål grønnstruktur naturområde), slik det er i dag. Kommunen anser derfor ikke dette arealet vil påvirke det pågående planleggingsarbeidet eller gjennomføringen av planen for øvrig.

4.5 Grad av utnytting

Det er ikke satt noen utnyttelsesgrad ved gjeldende kommuneplanens arealdel. Denne planen foreslår en detaljeringsgrad for bebygd areal på 85 %. Dette innbefatter areal for bygningsmasse og parkeringsareal. Det foreslås en høy utnyttelsesgrad, da det er hensiktsmessig å samle industrivirksomhet i bestemte områder i forhold til støy, avfall, evt. utslipp osv., og dermed skåne andre områder i kommunen for det samme. I tillegg kan ulik industrivirksomhet ha nytteverdi av å ha lokaler i nærheten av hverandre. Tilsvarende utnyttelsesgrad er brukt ved det andre næringsområdet i Storlavika.

4.6 Byggeområdet/bygningsmasse

På grunn av planområdets topografi, vil det medføre store utgifter hvis man skulle ha planert ut hele planområdet og fått hele utbyggingsområdet på ett stort plan. Det vil også medført til betydelig massetransport av steinmasser ut fra området.

Det er derfor planlagt utbygging på to ulike nivå, det vil si på to utbyggingsområder med høydeforskjell. Det ene området vil være nærmest fylkesvegen (F/K/I 1), med byggegrense mot veg, og det andre utbyggingsområdet (F/K/I 2) vil være i tilknytning til nivået med sjø og planlagt kaianlegg. Det vil derfor bli en kant med høydeforskjell mellom disse to utbyggingsområdet. Dette må sikres gjennom rekkverk for kjøretøy og tilsvarende et sikringsgjerde for allmenn ferdsel.

Det er foreløpig ikke planlagt eller detaljert hvordan bebyggelsen vil bli innenfor planavgrensningen. Hvert enkelt byggeprosjekt i området, må sendes inn detaljert byggesak som viser den videre detaljeringen som lokalisering bygg, parkeringsplasser, avfallshåndtering, varelevering m.m. Dette er nedfelt i en reguleringsbestemmelse.

Selv om ikke «alt av areal blir utnyttet til bebyggelse og infrastruktur, så legges det opp til en høy utnyttelse av planområdet. Det vil være klare fordeler med å mest mulig av industrien i begrensede områder, slik at man begrenser den ytre påvirkningen på andre områder (boliger, miljø, natur osv). Som ved det andre industriområde, Storlavika 1, settes en maksimal takhøyde på 13 meter fra gjennomsnittlig planert terreng.

Det er en liten bekk som er lokalisert omtrentlig midt i planområdet, der vannet ender i sjøen grunnet høydeforskjell mellom fylkesveg og sjø. Det planlegges at bekken føres i rør når infrastrukturen i området skal utbygges. Dette må hensyntas ved videre graving og oppføring av bygningsmasse.

Det er luftledninger for strøm gjennom planområdet i dag. Dette planlegges lagt i bakken i forbindelse med utbyggingen av infrastruktur som veg, vann- og avløp osv. Egnert trasé kan være i regulert område for oppbygging veg der også sikringsgjerde er planlagt.

4.7 Internveg/trafikkforhold i planområdet

Det vil være nødvendig med å tilpasse både det interne kjøresystemet og planlagt avkjørsel, i forhold til de store høydeforskjellene i området. Dette gjelder spesielt de nedre deler mot sjø. Det er en høydeforskjell på ca. 16,5 meter fra fylkesveg og ned til adkomst til planlagt kaianlegg.

Mot fylkesvegen foreslås det grøntområde som buffersone mellom veg og utbyggingsområdet (o_ annen vegggrunn). Lav vegetasjon slik at sikten ved utkjørsel til fylkesvegen opprettholdes. Det er lagt til byggegrense mot fylkesvegen som vist på plankart.

Avkjørsel til fylkesveg må være i plan slik at sikten ved utkjørsel blir mest mulig trafiksikker. Den planlegges vest i planområdet, der det er minst høydeforskjell fra fylkesveg og ned til sjø. Se for øvrig plankart for anvist avkjørsel. Den vestlige adkomstvegen vil også kunne være adkomst for fritidsboliger i vestlig retning mot sjøen (utenfor planområdet).

Det planlegges to internveger fra avkjørselen, der den ene planlegges som en mellomveg som betjener det øvre utbyggingsområdet, og den andre internvegen betjener nedre utbygging mot sjø i tillegg til planlagt kaianlegg. Nedre internveg vil få en kotehøyde på + 3, 5 meter over sjø, som vil samsvare med ønsket høyde på kaianlegg for å unngå problemer ved høy vannstand eller stormflo. Internvegen foreslås med en kjørebredde på 6 meter med vegskulder på hver side med en bredde på 0,75 m. På bakgrunn av at det er bratt sideterreng ned mot kaiområdet, tilsier foreløpig at det må etableres rekkverk. Det betyr at det etableres rekkverk med høyde på 75 cm utenfor vegskulderen. Det etableres vegbelysning på adkomstvegen/internvegen.

Det er vurdert at det ikke er behov for å etablere gang- og sykkelveg i forbindelse med denne planen.

Da det er relativ stor høydeforskjell fra fylkesveg og ned til sjøen, så er det nødvendig å ta ut en del masser i grunn, for så å fylle dette et annet sted slik at man kan oppnå mest mulig plant terreng der bebyggelse og parkering er planlagt. Det er ett ønske om å oppnå mest mulig massebalanse innad i planområdet.

4.8 Kaianlegg/havneområde

Det er ønskelig med utskipning fra planlagt kaianlegg (sjøtransport til/fra). Kommunen ønsker et større kaianlegg der båter av en viss størrelse kan anløpe. Dette er noe som mangler ved det andre industriområdet (Storlavika 1). Hvor stort anlegg er det ikke konkludert med, og man ønsker tilbakemelding gjennom offentlig ettersyn på dette temaet. Det må påregnes noe utfylling av masser i sjø. Masser i sjø med rene masser. Bruk av masser i sjø vil også gjøre det mer mulig å oppnå massebalanse innenfor planområdet.

Nedre internveg vil betjene dette området for av- og pålessing av varer ved skipstrafikk.

4.9 Universell utforming

Innenfor planområdet er det planlagt utsprenning av steinmasser for å oppnå et plant område i to ulike utbyggingsområder. Dette vil gjøre området mer tilgjengelig for bevegelseshemmede. Internvegen planlegges i henhold til krav i V129 for universell utforming (etter håndbok fra Statens vegvesen «universell utforming av gater og veger»).

4.10 Parkering

Da det ikke gjøres detaljering av størrelse eller lokalisering av den enkelte bygning, må planleggingen av parkeringsplasser gjøres i en detaljert byggesak (vises på situasjonsplan). Snuakse for dimensjonert kjøretøy (trailer) og utrykningskjøretøy må også vises på kart, i tillegg til areal til varemottak, avfallshåndtering og riggområde i forbindelse med bygging.

Det legges opp til parkering for de ansatte, gjesteparkeringer og varemottak. Dette må også planlegges ut ifra hvilket bruk bygget skal ha (noe næring skaper mer trafikk enn andre). Det bør settes et maksimumskrav i forhold til antall parkeringsplasser ved den enkelte virksomheten.

5 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

5.1 Krav til konsekvensutredning

I samråd med kommunen, er det kommet frem til at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning og planprogram. Planarbeidet er i tråd med overordnet plan, Kommuneplanens arealdel. Det er heller ikke av et slikt omfang og størrelse at dette utløser konsekvensutredning.

5.2 Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold

Området innenfor planen er regulert til fremtidig næringsområde.

Det er ikke påvist/registrert landskap, naturtyper, eller biologisk mangfold som er vernet innenfor planlagt utbyggingsområde. Dette sett opp mot Miljøverndepartementets database.

Selv om det ikke er registrert noen naturtyper innenfor planområdet i databaser, så er det utført feltundersøkelse med påfølgende rapport for dette fagtemaet. Det er 5 registreringer av naturtypen kystlynghei innenfor området. Dette er av svært redusert kvalitet grunnet omfattende gjenvekst med gran, furu og boreale løvtrær.

Det er ikke gjort en egen forundersøkelse på fugl, da undersøkelsen ble utført for sent i sesongen (sent høst 2023). Det er derimot potensiale for arter som grønnfink og gulspurv i området. Heller ikke den rødlistede kysthumle kan utelukkes fra området. Selv om det er begrenset informasjon og kunnskap om spesifikke artsforekomster, så er det konkludert med i rapporten at det er svært lite trolig at tiltaket vil føre til store irreversible og /eller vesentlige skader på naturmangfoldet. Dette sett i sammenheng med tiltakets omfang og dokumentert naturmangfold.

Det finnes en gammel registrering av hekkeplass for hubro innenfor en radius på 1 km fra planområdet. Dette er blitt vurdert nærmere og det viser seg at lokaliteten ligger skjermet (sør for Nordfjellet), og at det av den grunn er små muligheter for at denne lokaliteten vil bli berørt.

Det er ikke registrert noen kulturminner eller kulturmiljø innenfor planområdet, jamfør utført feltundersøkelse med påfølgende rapport (vedlegg til reguleringsplanen).

Med dette tiltaket vil landskapsutforming bli annerledes innenfor planområdet. En del utgraving og sprengning av steinmasser vil bli nødvendig. Det er et mål om å fordele steinmassene i området, for å få planert deler av planområdet, og for stabilisering/utbygging av kaianlegget som planlegges i tilknytning til virksomhetene som vil komme. Det er et ønskelig å oppnå mest mulig massebalanse innenfor området.

5.3 Grunnforhold

Ingen opplysninger om grunnforhold ved NVE's sine nettsider. Området ligger utenfor det som er definert som myrterreng. Spesielt ned mot sjøen er det mye fjell i dagen, slik at det er flere områder innenfor planområdet som har kort veg ned til fast grunn.

5.4 Veg og trafikkforhold

Den aktuelle eiendommen vil bli betjent av fylkesveg 766. Ifølge SVV Vegkart er det en årsdøgntrafikk på ca. 500 ÅDT (registrerte kjøretøy i døgnet). Fylkesvegen har en skiltet hastighet på 80 km/t.

Ved avkjørsel er det lagt innen hensynsone siktlinje basert på vegens dimensjonerende hastighet. Avkjørselen ligger på en rett strekning med relativ liten vertikalkurveradius (endring av høyde langs vegstrekning), slik at sikten anses å være rimelig god. Det planlegges kun en avkjørsel til dette området, da statistisk sett vil flere avkjørsler kunne gi grobunn for flere trafikkulykker.

6 Arealtabell

Arealtabell	
§12-5.Nr.1 – Bebyggelse og anlegg	Areal(daa)
Forretning/kontor/industri/lager FKI 1	28,7
Forretning/kontor/industri/lager FKI 2	32,6
Sum areal denne kategori:	61,3
§12-5. Nr.2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
Kjøreveg	8,7
Annen veggrunn	18,4
Sum areal denne kategori:	27,1
§12-5. Nr.3– Grønnstruktur	
Naturområde	15,0
§12-5. Nr.6– bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	
Havneområde i sjø	12,8
Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone	49,6
Sum areal denne kategori:	62,4
Totalt alle kategorier:	165,8

7 Vedlegg

Vedlegg 1	ROS - analyse
Vedlegg 2	Referat oppstartsmøte
Vedlegg 3	Kunngjøring planoppstart
Vedlegg 4	Forhåndsuttalelse Statens Vegvesen
Vedlegg 5	Forhåndsuttalelse Statsforvalteren i Trøndelag
Vedlegg 6	Forhåndsuttalelse Trøndelag fylkeskommune
Vedlegg 7	Forhåndsuttalelse NVE
<Vedlegg 8	Forhåndsuttalelse Mattilsynet
Vedlegg 9	Forhåndsuttalelse Kystverket
Vedlegg 10	Forhåndsuttalelse Heidi Elisabeth Strøm
Vedlegg 11	Forhåndsuttalelse Arne Ingvald Walvik
Vedlegg 12	Rapport feltundersøkelse kulturminner/ kulturmiljø
Vedlegg 13	Rapport feltundersøkelse naturtyper
Vedlegg 14	Datarapport fra grunnundersøkelse fra Rambøll AS
Vedlegg 15	Trafikkanalyse internveg fra Norconsult AS
Vedlegg 16	Vedlegg Trafikkanalyse fra Norconsult AS