

Oppdragsgiver
Frøya kommune

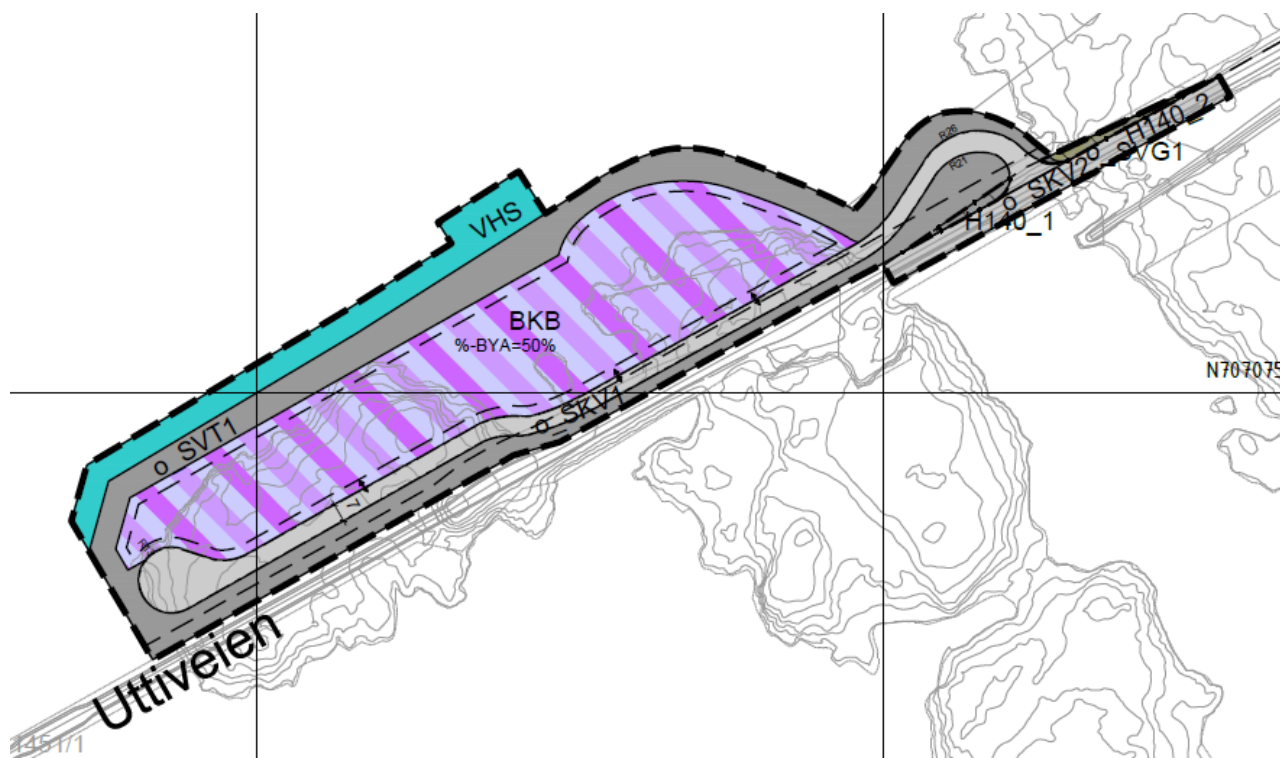
Rapporttype
Planbeskrivelse til detaljregulering

07.06.19

DETALJREGULERING

UTTIAN

NÆRINGSOMRÅDE



**DETALJREGULERING
UTTIAN NÆRINGSOMRÅDE**

Oppdragsnr.: 1350031043
Oppdragsnavn: Uttian næringsområde
Dokument nr.: 00
Filnavn: Planbeskrivelse.docx

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	07.06.2019	planbeskrivelse	CHFUF	EGL	EGL
01	28.08.19	Mindre endringer etter offentlig ettersyn	CHFUF	EGL	EGL

Rambøll
Kobbes gate 2
Postboks 9420
NO-7493 TRONDHEIM
T +47 73 84 10 00
Epost: firmapost@ramboll.no

www.ramboll.no



INNHold

1.	SAMMENDRAG	5
2.	BAKGRUNN	6
2.1	Hensikten med planen.....	6
2.2	Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold	6
2.3	Tidligere vedtak i saken.....	7
2.4	Krav om konsekvensutredning (KU).....	7
3.	PLANPROSESSEN	8
3.1	Oppstartsmøte	8
3.2	Varsel om oppstart	8
3.3	Politisk behandling av planforslag og offentlig ettersyn.....	8
3.4	Øvrig medvirkning	8
4.	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER.....	9
4.1	Statlige planer og føringer	9
4.2	Regionale planer	10
4.3	Kommunale (overordnede) planer	10
4.4	Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner	10
4.5	Analyser og utredninger	10
5.	EKSISTERENDE FORHOLD	13
5.1	Beliggenhet	13
5.2	Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk	13
5.3	Stedets karakter, bebyggelse og landskap	14
5.4	Solforhold og Lokalklima.....	15
5.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	15
5.6	Naturmangfold	16
5.7	Landbruk / naturressurser.....	16
5.8	Trafikkforhold	16
5.9	Farled.....	17
5.10	Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder	18
5.11	Barns interesser	18
5.12	Teknisk infrastruktur.....	18
5.13	Grunnforhold	19
5.14	Støyforhold	20
5.15	Forurensning (Grunn, vann og luft)	20
6.	PLANFORSLAGET	21
6.1	Planens hensikt, avgrensning	21
6.2	Reguleringsformål	22
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming.....	23
6.4	Trafikk.....	24
6.5	Parkering	24
6.6	Teknisk infrastruktur.....	24
6.7	Massebalanse	26
7.	VIRKNINGER	27
7.1	Overordnede planer	27
7.2	Stedets karakter, byform, estetikk og landskap	27
7.3	Naturmiljø.....	27

7.4	Landbruk / Naturressurser	27
7.5	Støy	28
7.6	Trafikkforhold	29
7.7	Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / uteområder	30
7.8	Folkehelse	30
7.9	Barns interesser	30
7.10	Teknisk infrastruktur	30
7.11	Forurensing	31
7.12	Strømningsforhold	31
7.14	Økonomiske konsekvenser for kommunen	32
7.15	Konsekvenser for næringsinteresser	32
7.16	Interessemotsetninger	32
8.	RISIKO OG SÅRBARHET	33
8.1	Metode	33
8.2	Evaluerings av risiko	33
8.3	Konklusjon	33
9.	INNKOMNE INNSPILL	35
10.	REFERANSER/KILDER	37
11.	VEDLEGG	37
11.1	Referat fra oppstartsmøte	37
11.2	Innspill (ved varsel om oppstart)	37
11.3	ROS-analyse	37
11.4	Vurdering av krav til konsekvensutredning (Sjekkliste)	37
11.5	Naturmangfoldloven (sjekkliste)	37
11.6	Eventuelle utredninger (støy, sol/skygge, visualisering, geoteknikk, trafikk, adkomst/veg, overvannshåndtering)	37
11.7	Eventuell mulighetsstudie / idéskisse / forprosjekt	37

1. SAMMENDRAG

Reguleringsplanen for Uttian næringsområde har blitt kraftig redusert etter at tilstanden på Uttibrua og melding om innsigelse fra Statens vegvesen ble varslet. Trafikken på Uttibrua kan ikke øke noen stor grad. Det ble dermed bestemt for å gå videre med dette planområdet. Planområdet som reguleres er i underkant av 31 daa og skal benyttes til næringsområde. Området reguleres for å få plass til 2-3 aktører og medfører utfylling i sjø i et område som er lite benyttet i dag. Det er forekomster av skjellsand i sjøen, og det er gjennomført en KU Naturmangfold. Skjellsandforekomstene anses som veldig store og tiltaket vil i liten grad forringe dette. Landskapsbildet blir endret som følge av at et område i sjø fylles ut og det etableres næringsbebyggelse på området. Dette vil forringe området. Det anses som positivt for næringsinteressene som allerede er klare for å etablere seg på området. 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

Frøya kommune opplever økt etterspørsel etter næringsareal og industriområder. En prioritert målsetting for kommunen er å gi de havrettede næringene forbedrete utviklingsmuligheter, samt sikre forutsigbarhet i forhold til framtidig arealbruk (Kommuneplanens samfunnsdel 2008-2017).

2.1 Hensikten med planen

Formålet med å regulere foreslått område til industri, er å legge til rette for økt næringsaktivitet i Frøya kommune. Dette er i tråd med kommunens prioriterte målsetting om å gi de marint rettede næringene forbedrete utviklingsmuligheter.

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

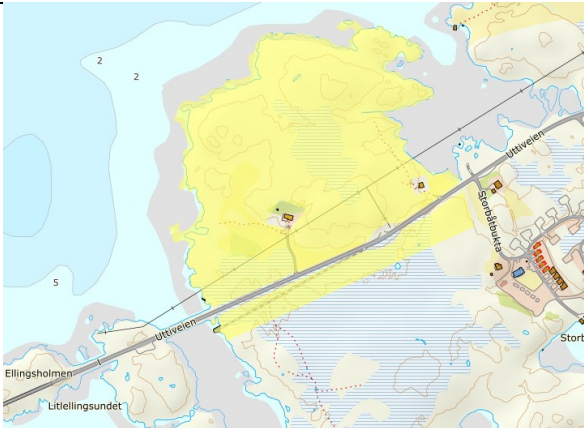
Forslagsstiller er Frøya kommune. Prosjektleder er Nils Jørgen Karlsen, 46869586, Nils.Karlsen@froya.kommune.no.

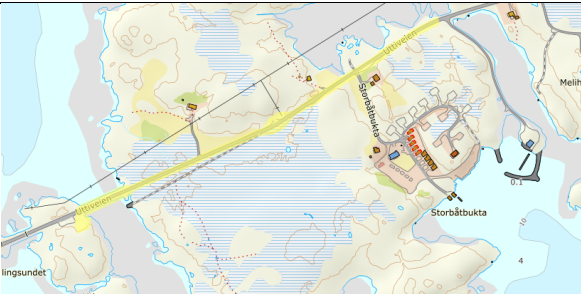
Forslagstillers forhold til eiendommen: Utbygger og hjemmelshaver.

Konsulent er Rambøll. Oppdragsleder er Christian Dunker Furuly, 98638824, christian.furuly@ramboll.no, Kobbegate 2, Pb 9420, 7493 Trondheim

Eierforhold

Tabellen gir en oversikt over hvilke eiendommer/deler av eiendommer planområdet består av, slik det fremkommer i kommunens eiendomsregister.

Gnr/bnr	Eier	Kartutsnitt
26/1, 14, 31	Gudrun Marie Hansen Kåre Uttian Randi Akset	
1451/1	Statens vegvesen Trøndelag fylkeskommune	

1451/2	Statens vegvesen Trøndelag fylkeskommune	
Mangler	Mangler	

2.3 Tidligere vedtak i saken

Det ble meldt oppstart av planarbeidet i februar 2010 og planprogram ble lagt ut til offentlig høring og senere vedtatt. På grunn av flere usikre forhold, bl.a. prosjektets høye investeringsforhold og usikkerhet rundt kapasiteten til infrastruktur til og fra området, ble det i september 2010 vedtatt å avslutte arbeidet med reguleringsplanen.

Høsten 2018 ble det gjennomført en tilstandsvurdering av Uttibrua der bruas levetid ble beregnet til ca. 18 år. Planområdet er videre blitt redusert betydelig, fra ca. 254 daa til 35,6 daa.

2.4 Krav om konsekvensutredning (KU)

Frøya kommune har vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jmfør Forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2017 med vedlegg. I vedlegg 1 og 2 til forskriften angis hva som automatisk fører til konsekvensutredning og hva som skal vurderes om bør konsekvensutredes.

Tiltaket kommer inn under forskrift om konsekvensutredninger jf. § 8, bokstav a, Vedlegg II, punkt 10a; «*Utviklingsprosjekter for industriområder*», Vedlegg II, punkt 10e ii «*Bygging av havner og havneanlegg*» og Vedlegg II, punkt 11j «*Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål*». Tiltak etter § 8, bokstav a og b, skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10. Tiltaket er vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning ettersom tiltaket omfatter utfylling i sjø som vil kunne få konsekvenser for naturmiljø.

For planer som utløser krav om konsekvensutredning etter § 8, bokstav a og b, er det ikke krav om utarbeiding av forslag til planprogram.

3. PLANPROSESSEN

3.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte ble avholdt på Sistranda 06.02.2019 (jf. Vedlegg 1).

3.2 Varsel om oppstart

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

Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter adresselister fra Frøya kommune. Frist for uttalelser var 26.03.2019...

Det kom inn 10. skriftlige høringsuttalelser. Høringsinnspillene er oppsummert i kapittel 9. «Innkomne innspill» sammen med forslagsstillers kommentarer.

3.3 Politisk behandling av planforslag og offentlig ettersyn

Planforslag ble behandlet i utvalg xxx

Offentlig ettersyn var i perioden xxxx

Merknader er vurdert i vedlegg /kapittel «innkomne innspill»

3.4 Øvrig medvirkning

Det har i tillegg blitt avholdt følgende møter:

Informasjonsmøte ble holdt 18. mars 2019 med interesserte og grunneiere. Deltakere på dette møtet var ca. 20 stk. Temaer som ble tatt opp:

- Strømningsforholdene må undersøkes.
- Etterlyser bedre forhold for gående og syklende langs vegen.
- Det ønskes lysregulering på brua.
- Næringsområder burde samles mer før vi tar hull på et nytt et.
- Det må gjøres undersøkelser om hva slags trafikkgenerering det nye området vil ha.
- Det må settes bestemmelser om arkitektonisk uttrykk i forhold til fasade, høyde og visuelle inntrykk. Bestemmelser om hvordan området skal se ut. Ved utfylling burde stein langs sjø stables.

Varsel om oppstart av planarbeid- detaljregulering Uttian næringsområde, Frøya kommune

Iht. plan- og bygningsloven § 12-8 varsles igangsettelse av detaljregulering for Uttian næringsområde. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for marin rettede næringer. Tiltaket omfatter noe utfylling i sjø.

Planområdet er på ca. 35,6 daa og består av eiendommene gnr/bnr 26/1, 14, 31, 1451/1, 1451/2 og Ellingsholmene.

Frøya kommune har vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jmf. Forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2017 med vedlegg. Tiltaket er vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning, jf. § 8, bokstav a, Vedlegg II, punkt 10a, punkt 10c og punkt 11). Tiltaket omfatter noe utfylling i sjø og konsekvenser for naturmiljø utredes.

For planer som utløser krav om konsekvensutredning etter § 8, bokstav a og b, er det ikke krav om utarbeiding av forslag til planprogram.

Frøya kommune er tiltakshaver og Rambøll bistår med reguleringsprosessen.



Planavgrensningen vises med stiplet linje og er i alt ca. 35,6 daa.

Varsel om oppstart kan også sees på hjemmesiden til Frøya kommune. Innspill til planarbeidet sendes Rambøll v/ Pb. 9420 Sluppen, 7493 Trondheim, eller eirik.lind@ramboll.no innen 26.03.2019.

RAMBØLL

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Statlige planer og føringer

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011)

Retningslinjene følger opp den nye plan- og bygningsloven, der byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen er videreført og strammet inn. Målet er å ivareta allmennhetens interesser og å unngå uheldig bygging langs sjøen. I 100-metersbeltet skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser.

Retningslinjene deler kysten inn i 3 områder. Det er strengest føringer der det er størst press på arealene, mens det i mindre sentrale strøk er større rom for å vurdere utbygging gjennom kommunale planer.

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)

Den statlige retningslinjen setter nasjonale mål for klima- og energiplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner. De skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging.

Kommunene skal i kommuneplanen eller i en egen kommunedelplan innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i tråd med denne retningslinjen.

Revisjon av planer som behandler klima- og energispørsmål, skal vurderes regelmessig og minst hvert fjerde år i forbindelse med kommunal planstrategi.

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 for vernede vassdrag (1994)

Retningslinjene gjelder vassdragsbeltet og et område på inntil 100 meters bredde langs sidene av disse og andre deler av nedbørfeltet som har betydning for vassdragets verneverdi.

Dette innebærer bl.a. å unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø. Friluftslivsverdien skal sikres, særlig i områder nær befolkningskonsentrasjoner. Det betyr også å sikre de vassdragsnære områdenes verdi for landbruk og reindrift mot nedbygging der disse interesser var en del av grunnlaget for vernevedtaket.

Kommunene har som planmyndighet det primære ansvar for utvikling av arealbruk i og ved vernede vassdrag og skal legge retningslinjene til grunn for planlegging.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2008)

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Retningslinjene gjelder for planlegging i hele landet. Praktisering av retningslinjene må tilpasses regionale og lokale forhold. (...)

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>

4.2 Regionale planer

Trøndelagsplanen (2019) vedtatt 2019 har fokus på bærekraftig areal- og transportstruktur. Det betyr at

- Areal- og transportplanlegging samordnes på tvers av kommunegrensene.
 - Vi har funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele Trøndelag.
- Vår arealbruk følger opp klimamål og ønsket samfunnsutvikling.

4.3 Kommunale (overordnede) planer

Kommuneplanen



Figur 1. Kart over kommuneplanens arealdel med planavgrensning i rødt

I dagens kommuneplan er området regulert til Landbruk-, natur- og friluftsmål samt reindrift (LNFR).

4.4 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

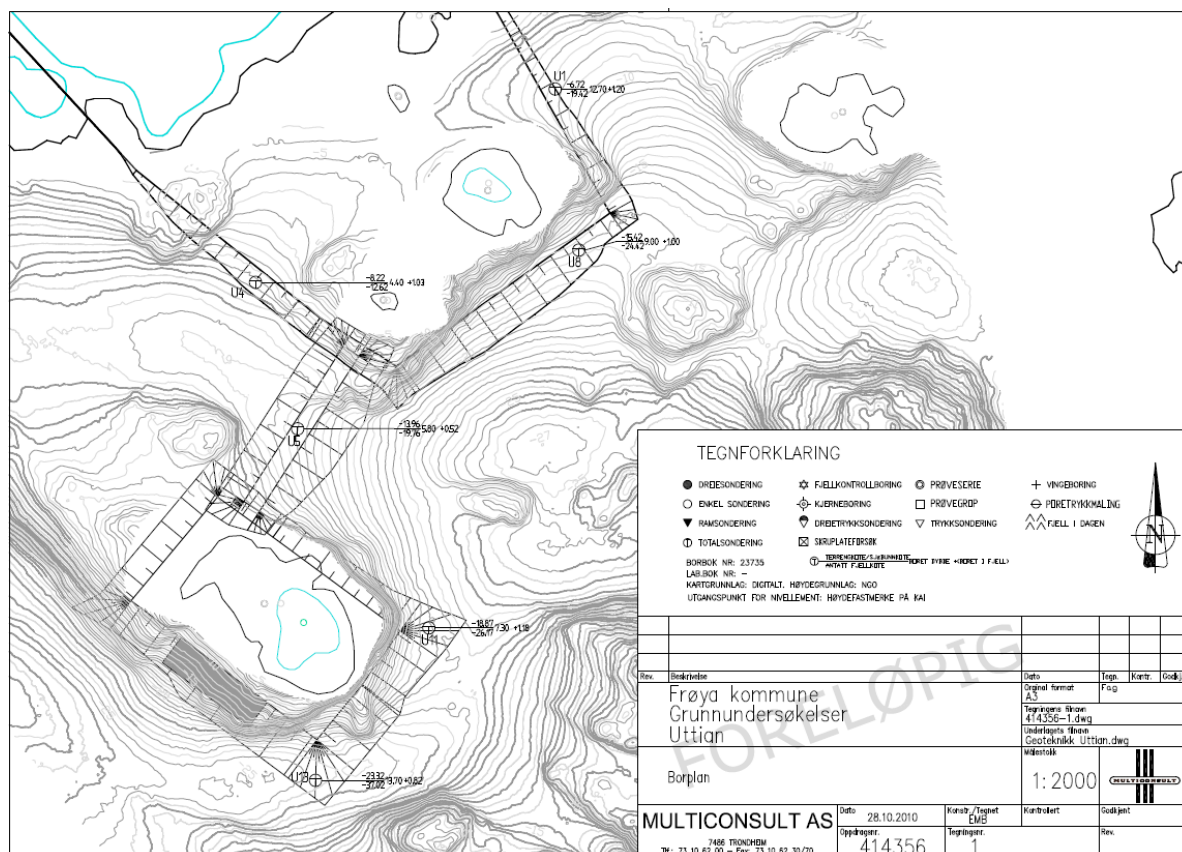
Det foreligger ingen reguleringsplan for området.

4.5 Analyser og utredninger

Tidligere planarbeid

Det ble meldt oppstart av planarbeidet i februar 2010 og planprogram ble utarbeidet og senere vedtatt. På grunn av usikre forhold, bl.a. prosjektets høye investeringsforhold og usikkerhet rundt kapasiteten til infrastrukturen til og fra området, ble det i september 2010 vedtatt å avslutte arbeidet med reguleringsplanen.

I forbindelse med det tidligere planarbeidet ble det gjennomført geotekniske undersøkelser for den søndre delen av planområdet. Kartutsnitt under viser borepunktene for grunnundersøkelsene.



Figur 2 Borepunkt fra tidligere grunnundersøkelser

Mulighetsstudie 2018

Rambøll har våren 2018 gjennomført en mulighetsstudie hvor formålet var å se på muligheten for å utvikle området til næringsområde. Mulighetsstudiet tok for seg tomteopparbeiding med masseberegninger, adkomstveger, vann/avløp og elektro. Utredningene legges til grunn for videre reguleringsarbeid.

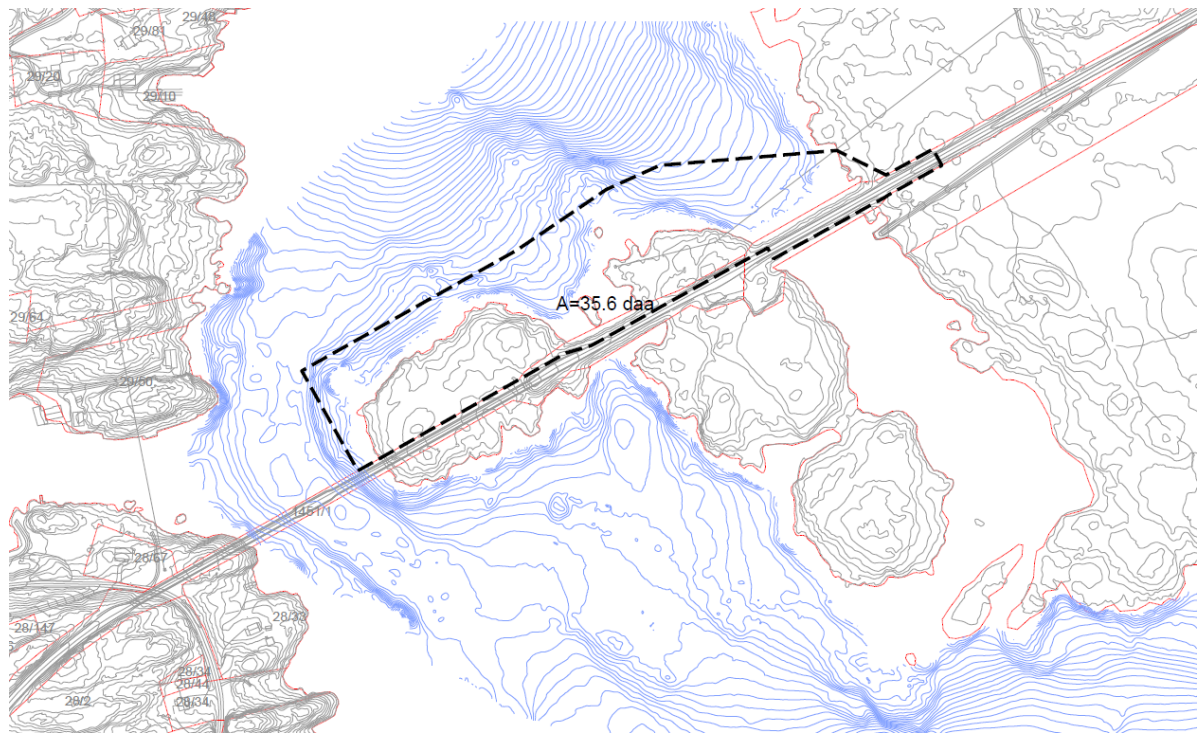
Uttibrua

Det ble gjennomført en tilstandsvurdering av Uttibrua høsten 2018. Levetid på brua uten at bæreevnen påvirkes er vurdert til 18 år, basert på en lineær utvikling av skader og armeringskorrosjon.

Med tiltak som mekanisk reparasjon og montering av katodisk beskyttelse på utsatte deler av brua vil levetiden kunne utvides med 20-25 år eller mer.

Sjøbunnskartlegging

Det er tidligere gjennomført sjøbunnskartlegging innenfor planområdet. Gjennomført kartlegging benyttes i det videre reguleringsplanarbeidet.



Figur 3 Sjøbunnskoter (blå)

5. EKSISTERENDE FORHOLD

I dette kapitlet er planområdet beskrevet, uavhengig av det planlagte tiltaket.

5.1 Beliggenhet

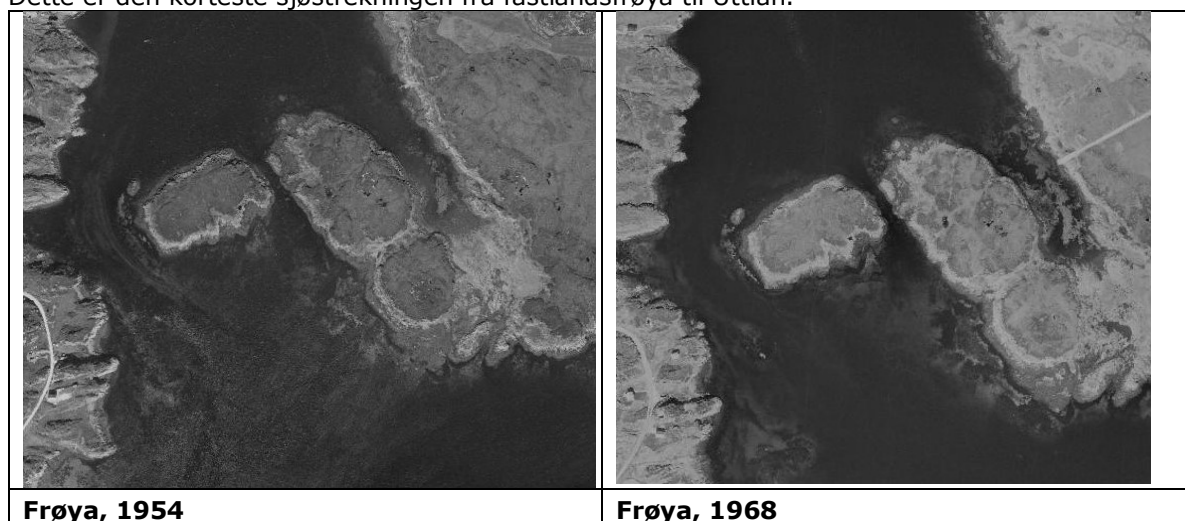
Planområdet ligger en ca. en kilometer nord for Sistranda sentrum.

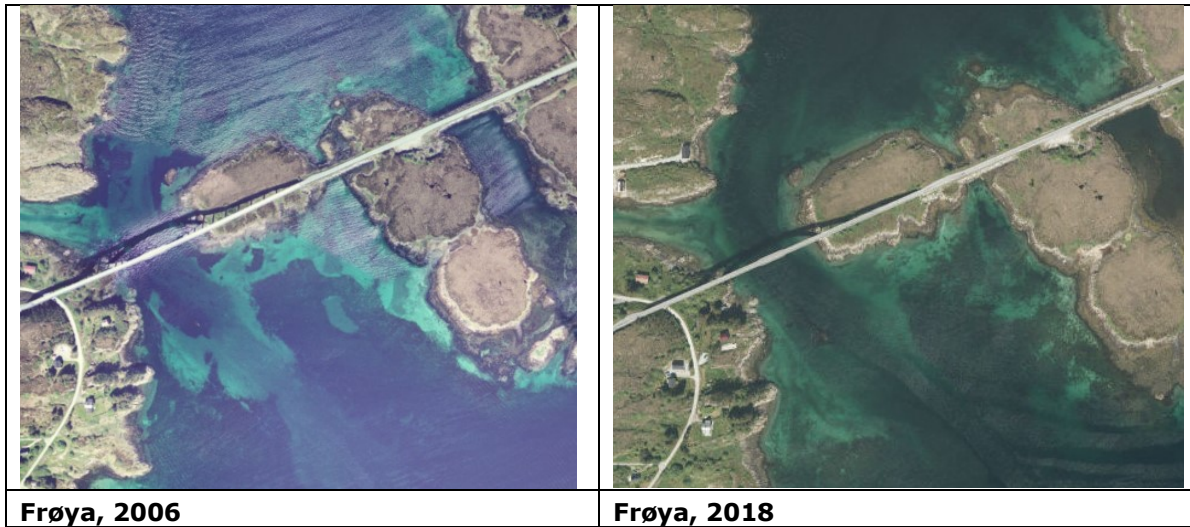


Figur 4. Oversiktsbilde planens beliggenhet

5.2 Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk

Foruten Uttian bru som ble etablert i 1973 har ikke området blitt benyttet til noe annet formål. Dette er den korteste sjøstrekningen fra fastlandsfrøya til Uttian.





5.3 Stedets karakter, bebyggelse og landskap

Tiltaket er foreslått lokalisert til øygruppen Uttian, som består av et stort antall øyer, holmer og skjær. Området har store områder med strandsoner, og terrenget ligger generelt lavt i landskapet. Disse lavtliggende øyene har store områder med myrer og kystlynghei. Myrene dominerer, men på tørrere steder er lyngen vanlig. Ellers er det noe trevegetasjon i søkkene i landskapet, samt grupper med innplantet bartrær. Området har store områder som er tilnærmet urørt av landskapsinngrep.



Figur 5. Planområdet sett mot vest fra brua over Eillingsundet

5.4 Solforhold og Lokalklima

Vindrose, frekvensfordeling av vind

Vindretning deles i sektorer på 30°

Frekvensfordeling av vindhastighet i prosent %

Vindhastighet (m/s)

- > 20.2
- 15.3-20.2
- 10.3-15.2
- 5.3-10.2
- 0.3-5.2

Stille (%)

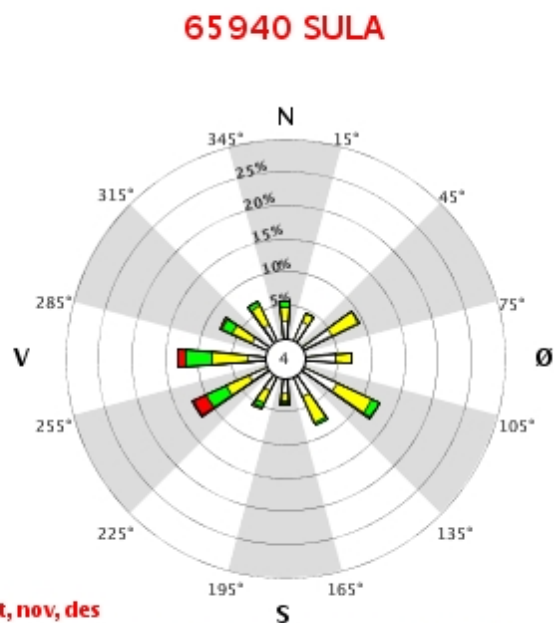


Meteorologisk
institutt

År: 2017 - 2017

jan, feb, mar, apr, mai, jun, jul, aug, sep, okt, nov, des

Tidspunkt: 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 (NMT)



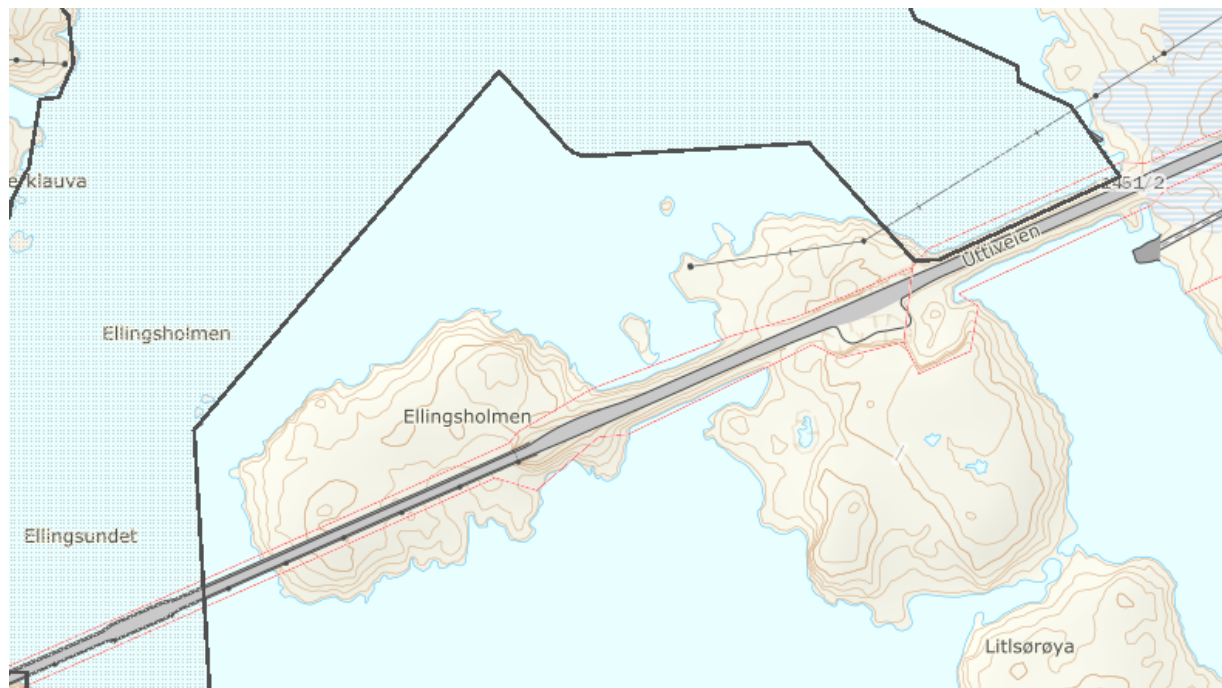
Figur 6: Vindrose for Sula fyr

Ut i fra vindrosen for Sula fyr viser det at vest-sørvest og sørøst er de dominerende vindretningene på Frøya. Med kraftigst vind fra vest.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er foretatt en utsjekk i databaser(kulturminnesok.no) for kulturminner. Det er ingen registrerte kulturminner, eller kulturmiljøer, innenfor planområdet.

5.6 Naturmangfold



Figur 7. Svært viktige skjellsandforekomster

Det er registrert forekomster av skjellsand som er kategorisert som svært viktige. Skjellsandforekomstene ved Frøya er svært store.

Området består av myr som er ødelagt av torvteking. Gjennom konsekvensutredning for naturmangfold er det gjort habitatvurderinger i området. Det er ingen hekksteder, ingen gruntområder. Det er ikke noe spesielt som skulle tilsi spesielle forhold for fugl.

Det henvises til vedlagte konsekvensutredning for Naturmangfold for mer informasjon.

5.7 Landbruk / naturressurser

Planområdet er i forslag til kommuneplan avsatt til LNFR. Området benyttes ikke til noen form for landbruks- eller beitevirksomhet i dag.

5.8 Trafikkforhold

Planområdet har tilknytning til Fast-Frøya via Uttibrua. Uttibrua er bygd for en totalvekt på 50 tonn og den har kun et kjørefelt. Uttibrua/Uttiveien har en ÅDT på 450 og en fartsgrense på 80 km/t. Uttibrua har en bratt stigning og 80 km/t er ikke reelt fartsnivå. Det er ingen gang-/sykkelveg langs Uttiveien i dag. Det er utbygd gang-/sykkelveg langs fv714 på Fast-Frøya fram til Dyrvik og det er planlagt gang-/sykkelveg videre nordover langs fylkesveien.

Uttibrua er enfelts med møteplasser. Det er mulig å møtes i hver ende av brua og det er en møteplass på midten av brua. Ut fra måling på ortofoto er den lengden som har full bredde på møteplassen ca 25m. Det innebærer at de største bilene ikke kan møtes her. Vegdekkebredde på brua er oppgitt til å være 4,1m og kjørebanebredde 3,7m. Målt på ortofoto mellom kantlinjer er vegbredden på møteplassen midt på brua ca 5,3m.

Det er ikke sikt mellom møteplassene på hver ende av brua. Møteplassen på midten av brua er for kort og for smal til at de lengste kjøretøyene 18-24m som også er 2,5m brede + speil, ikke kan møtes her.

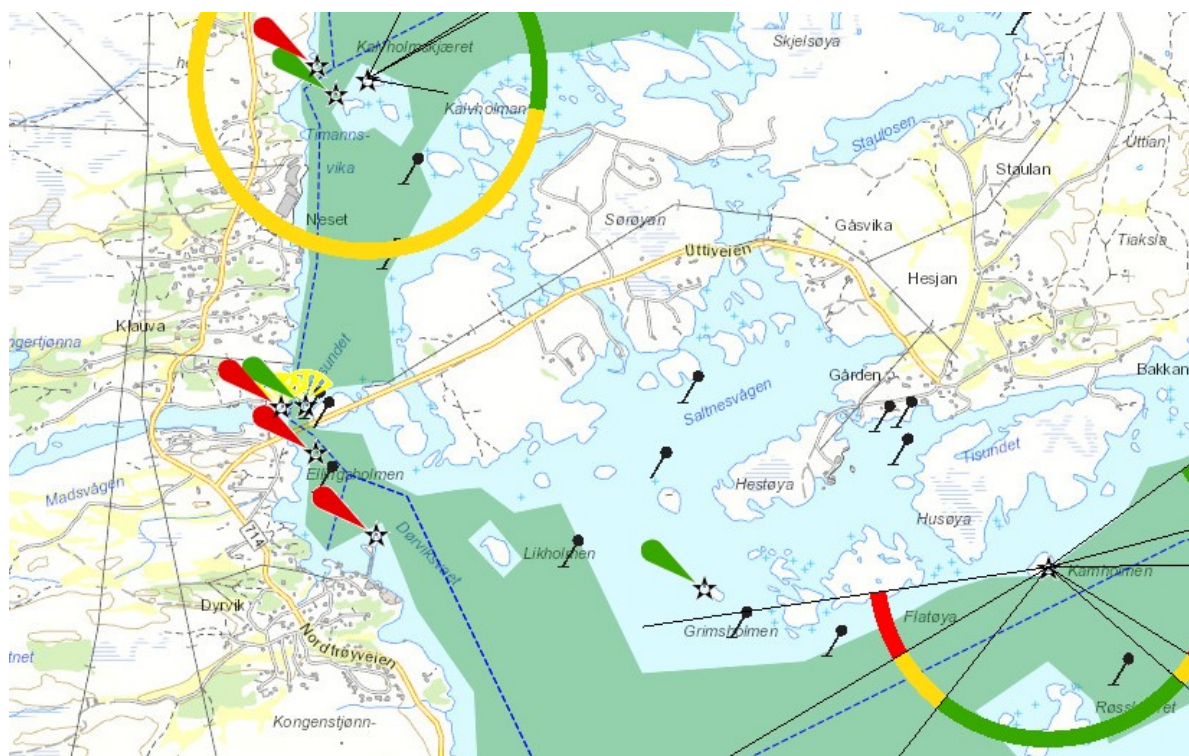
Det finnes ingen kollektivtransport ut til Uttian. Nærmeste bussholdeplass er fra Uttiankrysset som er 700 meter fra planområdet.

Fra Sistranda skole går rute 320, 420 og 524. Rute 320 går til Trondheim via Orkanger og Hitra. Denne bussruten går to ganger daglig hver vei. Rute 420 går 7 ganger i løpet av dagen, denne ruten går langs fv. 714 mot Dyrøy og Sandstad. Rute 524 går ca. 3 ganger om dagen hver vei fra Sistranda og nordover langs fv. 714 mot Titran.

Det er ikke gang- og sykkelvei langs Uttiveien. Fra Sistranda til Dyrvik er det i dag etablert gang- og sykkelveg. Dette er ca. 1,2 km fra planområdet.

5.9 Farled

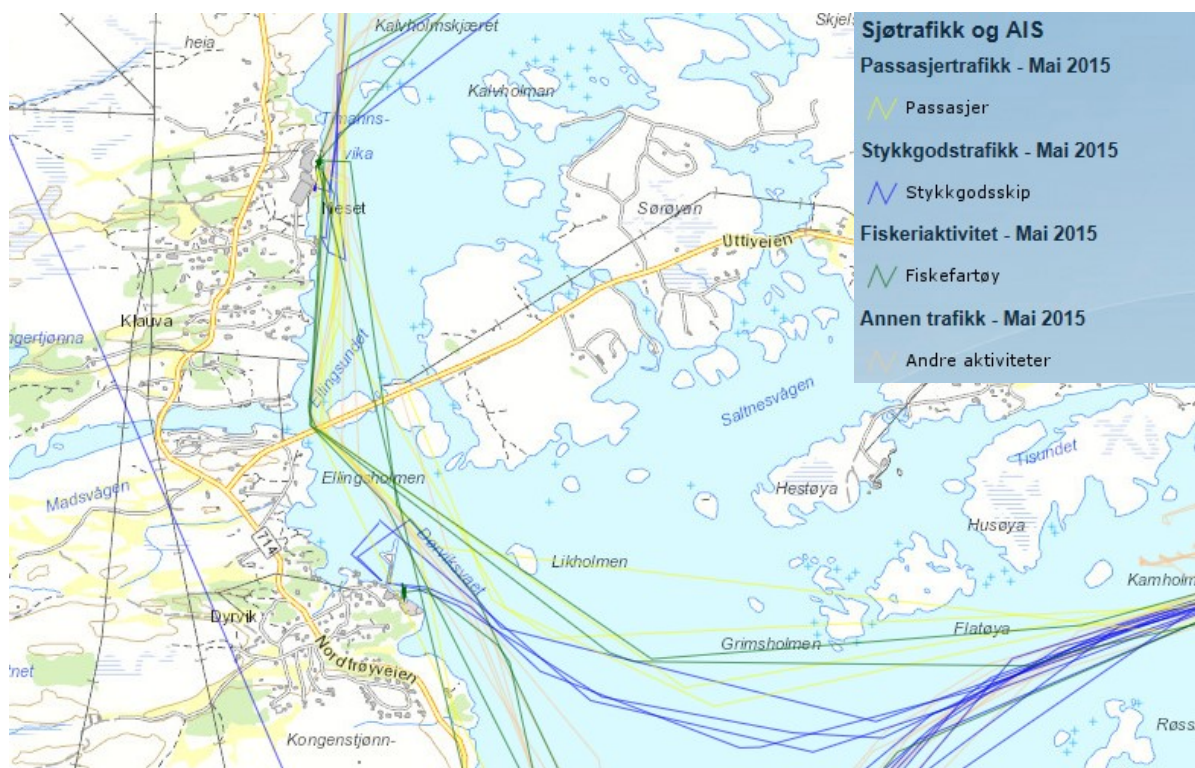
Passasjen gjennom Ellingsundet er smal og det er flere skjær i området. Grønn skravur i utsnitt under viser arealavgrensningen til bildene.



Figur 8 Farled og merker i området

Sjøtrafikk

Utsnittet under viser trafikk på sjø rundt og innenfor planområdet. Det er både passasjertrafikk, stykkgodsskip, fiskefartøy og andre aktiviteter (fritidsbåter) i området.



Figur 9 Sjøtrafikk i området

5.10 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder

Det planlagte industriområdet ligger i et utmarksområde med sjøtilgang. Planområdet ligger ikke innenfor kartlagt friluftsområde.

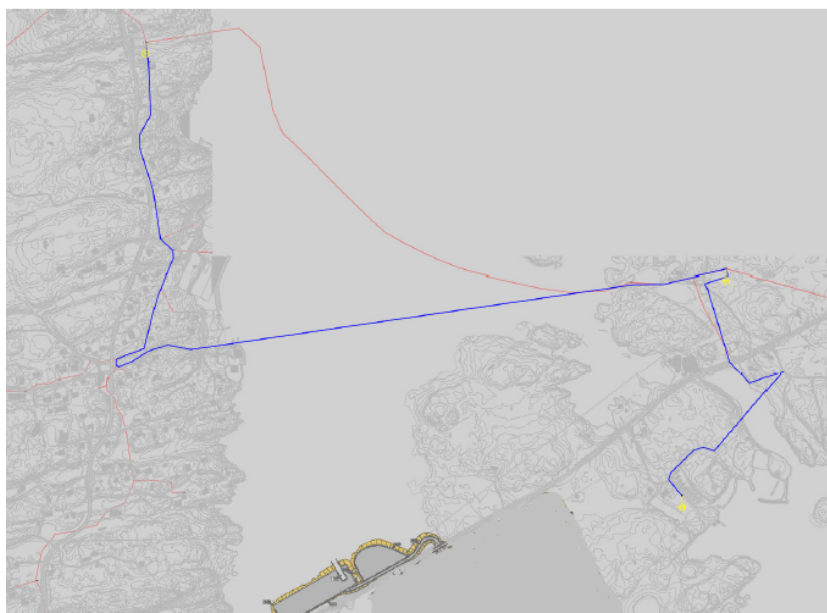
Uttian har imidlertid flere hyttefelt og mange har fritidsbåter og Uttian friluftsområde er registrert som et område med fine padlemuligheter. Det er i tillegg flere områder avsatt til fritidsbebyggelse i gjeldende kommuneplan som ikke er bygd ut. Ved utbygging av disse områdene vil fritidsaktivitetene på Uttian øke.

5.11 Barns interesser

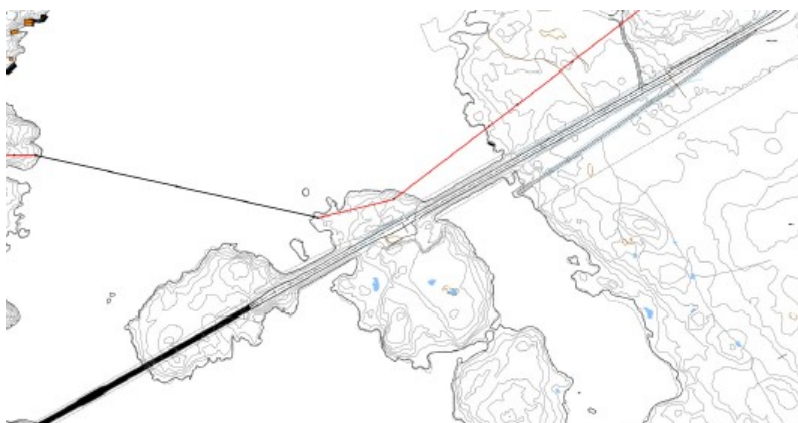
For beboere på Uttian ligger nærmeste skole på Sistranda. Nærmeste barnehage ligger på Nesset. Det er ikke etablert gang-/sykkelveg langs Uttiveien, og det er ca. 1,1 km til opparbeidet gang-/sykkelveg langs fv714. Barn og unge på Uttian er derfor i stor grad avhengig av biltransport til skole/barnehage/idrettsanlegg. Det er i dag organisert skoleskyss for barn og unge på Uttian.

5.12 Teknisk infrastruktur

Rød strek på bildet nedenfor viser eksisterende kommunal vannforsyning til Ellingsholmen. Denne har med stor sannsynlighet ikke nok kapasitet mtp. Brannvann, og fremtvinger dermed ledning med større kapasitet. Frøya kommune har lagt fra et forslag til ledningstrase og dimensjon, som er gjenskissert på bildet i grove trekk (blå strek).



Figur 10. Eksisterende kommunal vannforsyning (rød) og forslag til ny trasé (blå)



Figur 11. Eksisterende høyspentløsning

Det går en 22 kV høyspentlinje innenfor planområdet.

5.13 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. Dette må ses i sammenheng når områdestabiliteten vurderes.

5.14 Støyforhold



Figur 12. Støyvarselkart for området

Deler av Ellingsholmen ligger i gul støysone.

5.15 Forurensning (Grunn, vann og luft)

Området fremstår urørt og det er dermed lite sannsynlig at det er forurensset i grunn eller vann.

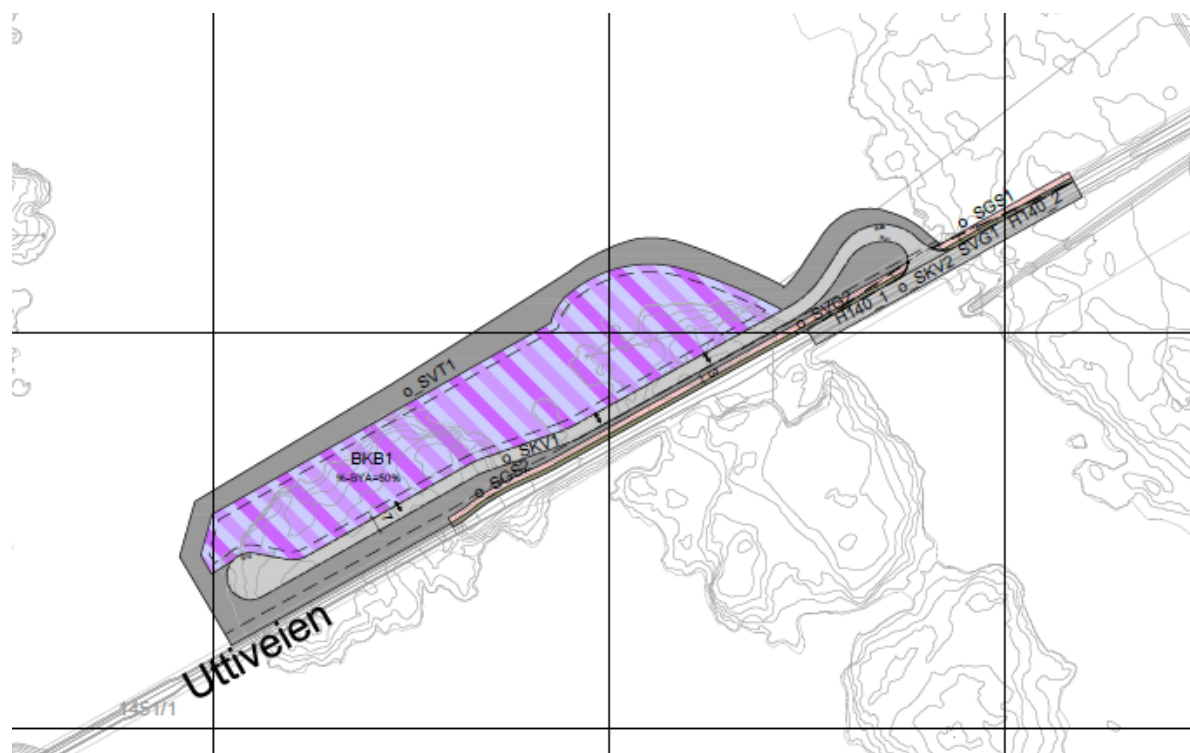
6. PLANFORSLAGET

I dette kapitlet gjøres det rede for innholdet som er gitt gjennom plankart og -bestemmelser.

6.1 Planens hensikt, avgrensning

Tiltaket innebærer opparbeiding av ca. 13,4 daa til industriareal. Området bygges ut ved å fylle ut ca. 28500 m² i sjøen med steinmasser fra fjellsprenging tilkjørt fra nærliggende områder.

Planområdet omfatter deler av Uttiveien for å etablere avkjørsel til industriområdet.



Figur 13 Planforslaget

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

Kombinert bebyggelse og anleggsformål – Industri og næring

Området planlegges planert til kote +3.

Før byggetillatelse gis må det lages en illustrasjonsplan som viser lokalisering og utforming av bygninger, internveger, parkeringsplasser og utendørs arbeidsområder. Dette er beskrevet under vilkår for gjennomføring.

§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Kjøreveg

Dette er adkomstvegen til planområdet. Denne kobler seg på fv. 6476. Denne vil være offentlig tilgjengelig. Avkjørsel utformes jfr. vegnormalene.

Gang- og sykkelveg

Det legges til rette for en framtidig gang- og sykkelveg langs fv. 6476. Denne går frem til starten på Uttiabrua. Gang- og sykkelvegen vil få en bredde på 3 meter.

Annen veggrunn-tekniske anlegg

Annen veggrunn – tekniske anlegg er sideareal bestående av fyllinger og skjæringer. Innenfor dette området er det satt av plass til rekkverk og gjerder. Det skal tilstrebes naturlig revegetering av disse arealene.

§12-6 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG

Havneområde i sjø

Innenfor området kan det etableres småbåtanlegg med plass til et mindre antall båtplasser. Anlegges skal bestå av flytende konstruksjoner med landgang og landfeste

HENSYNSSONER

Sikringssone – Frisiktsoner

Planen viser fire områder avsatt til frisiktsoner. I frisiktsonene skal det ikke være sikthindringer høyere enn 0,5 meter over tilstøtende veg kote.

6.2 Reguleringsformål

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		
<i>Forretning/kontor/industri</i>	BKB	13,4
Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
<i>Kjøreveg</i>	O_SKV	4,8
<i>Gang- og sykkelveg</i>	O_SGS	1,0
<i>Annen veggrunn – tekniske anlegg</i>	O_SVT	9,1
<i>Annen veggrunn - grøntareal</i>	O_SVG	0,7
Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone		
<i>Havneområde i sjø</i>	VHS	2,7
PBL §12-6 Hensynssoner		
<i>Sikringssone - frisiktsoner</i>	H140	0,3

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsen vil få en maksimal gesims på 14 meter over bakkenivå. Det legges til grunn i planarbeidet at det er behov for å ha verksted og butikk i planområdet. En potensiell leietager er Skarsvaag boats.

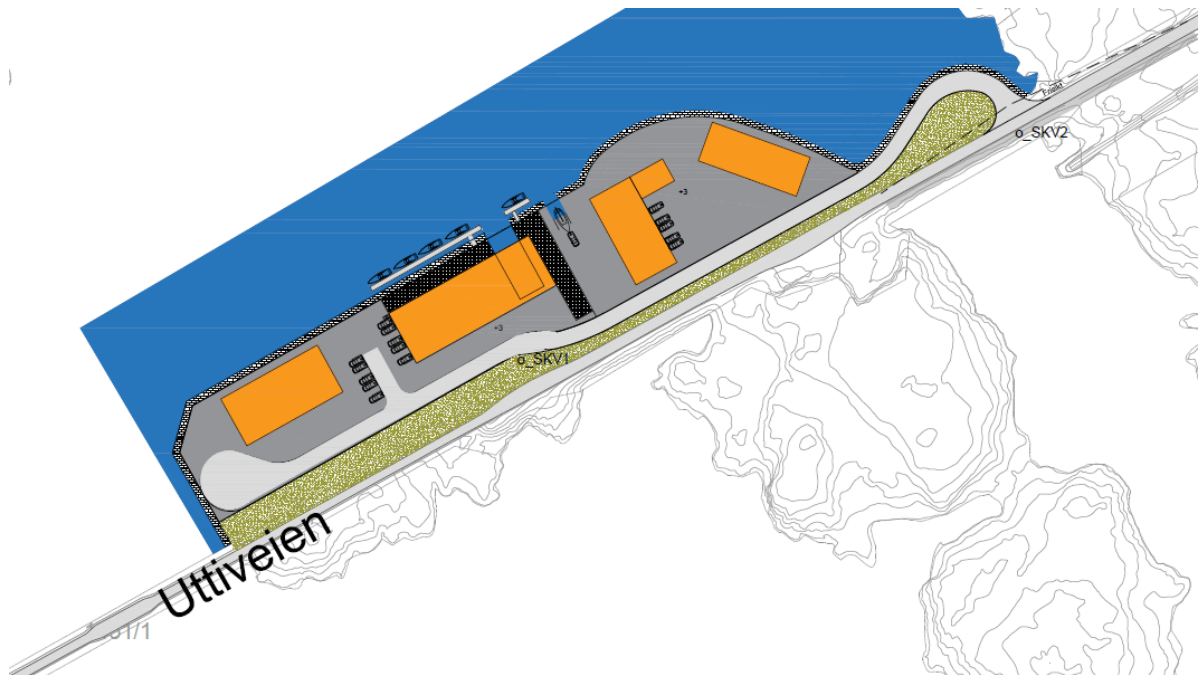


Figur 14. Forslag til fasade Skarsvaag Boats. Utformet av Consto Midt-Norge AS



Figur 15. Skisse av bygninger Frøya bryggeri

Frøya bryggeri er en annen potensiell leietager. De ser for seg tre bygg som vist i skissen ovenfor. Det skal benyttes til produksjon og lagring av øl.



Figur 16. Illustrasjonsplan

Illustrasjonsplanen viser hvordan bebyggelsen på området kan se ut.

6.4 Trafikk

Adkomst til området vil være via fv. 714 Nordfrøyveien. Adkomstvegen vil ha en bredde på 7 meter og skal dimensjoneres for vogntog. Det etableres to snuplasser inne på området. SKV1 tilpasses så det skal være enkelt å sjøsette båter. En vurdering av

6.5 Parkering

I kommuneplanens arealdel har Frøya kommune norm for parkeringsareal: Verksted 1,2 bil per 100 m². Lager 0,5 bil per 100 m². Dette ivaretas på egen tomt og skal vises i byggesøknad.

6.6 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Rød strek på bildet nedenfor viser eksisterende kommunal vannforsyning til Ellingsholmen.

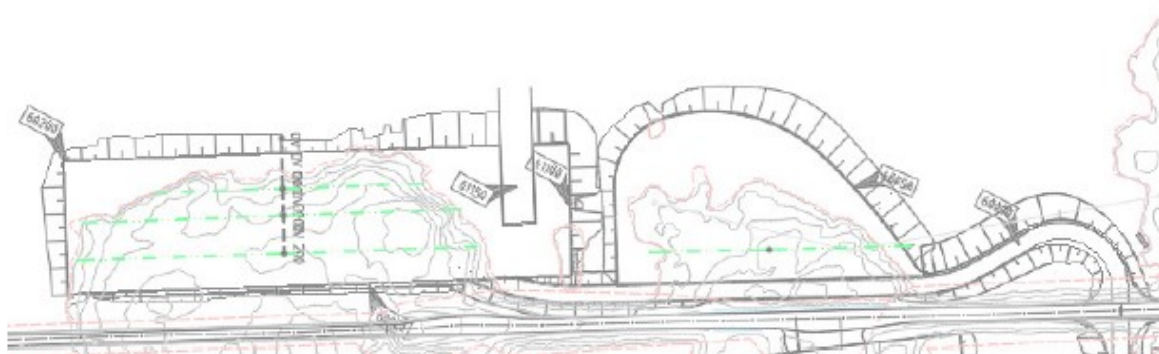
Denne har med stor sannsynlighet ikke nok kapasitet mtp. brannvann, og fremtvinger dermed ledning med større kapasitet. Frøya kommune har lagt fra et forslag til ledningstrase og dimensjon, som er gjenskissert på bildet i grove trekk (blå strek).

Eksisterende ledning som ligger på sjøbunnen vil derfor utgå i sin helhet. Noen eksakt plassering av vannkummer og grøftetrase er ikke vurdert i denne omgang.

Vannforsyningen til industriområdet påkobles endekummen på omlagt kommunal vannledning. Grøftetraseen bør legges i enden på industriområdene for å unngå mest mulig konflikter med senere infrastruktur og bebyggelse. Det bør tilstrebes å etablere brannvannskummer i forgreningspunktene og endekummene

Drensledninger legges i prosjekterte renner i dypdreneringen, og samles i kummer som igjen har

en felles samleledning ut i sjøen. Drensledningene sørger for å fjerne drens vannet fra dypdreneringen og ut i sjøen.



Figur 17. Forslag til drenering for området. Grønne streker-Drensledninger. Svarte streker-overvannsledninger

Elektro

Et nytt næringsområde vil kreve mer strøm til området. Ny næring kan være lite energikrevende, men det kan også være meget energikrevende, alt ettersom hvilken type næring etableres i området.

Effekten (energien) forsynes fra høyspentnettet. Høyspentnettet må derfor være dimensjonert for å tåle den ekstra belastningen, og det er mulig at høyspentnettet trenger å oppgraderes for å kunne klare å forsyne et nytt næringsområde. En vurdering av høyspentnettet må derfor utføres ut fra antagelser på hvor energikrevende de nye næringsfeltene blir. TrønderEnergi er netteier av høyspentnettet i Frøya kommune.

Trase for sjøkabel legges om, samtidig som det etableres en ny nettstasjon, se figur 18.

I forprosjektrapporten er det tatt utgangspunkt i TrønderEnergi's plassering av nettstasjon til forsyning av næringsarealene.



Figur 18. Ny foreslått trase for høyspentnettet. Rød firkant viser foreslått plassering av nettstasjon

Det legges opp trekkerør for både høyspent, lavspent og fiber. Det er medtatt trekkerør for høyspent for eventuelle energikrevende næringsbygg. Det gir mulighet til å trekke høyspentkabel

frem til næringsbygget og etablere en ny nettstasjon i nærheten av næringsbygget uten å begynne nye omfattende gravearbeider. Det kan potensielt spare arbeider med graving av ny grøft mellom næringsbygget og høyspentanlegget. Kostnaden ved å medta ekstra trekkerør til eventuelle høyspentkabler når grøften allerede er åpen er lav i forhold.

Vegbelysning

I sammenheng med utbygning av nye næringsområder og avkjøringer til disse, bør vegbelysning av fylkesveg over bru forlenges forbi avkjøringene til næringsområdene med tanke på trafiksikkerhet og forventet økt trafikk i området.

Det er derfor medtatt vegbelysning av riksvei fra østsiden av bru over Dørviksvaet til 55 meter forbi næringsarealene. På deler av strekningen langs næringsareal 1 er det tenkt dobbeltsidig vegbelysning av både riksvei og ny foreslått vei inn til næringsareal 1.

Tele/fiber

Det antas at det legges opp for fiberforsyning sammen med ny høyspenttrase og at fiberen termineres og distribueres videre fra et sted i nærheten av foreslått plassering av nettstasjon.

Det legges opp til at alle næringsarealene kan tilkobles fiber. Det er medtatt trekkerør for fiber ut til alle trekkekummene for fleksibilitet ved tilkobling av næringsbyggene.

6.7 Massebalanse

Plassen er lagt med en avrenningshelling på 2% ut mot sjøen, og lagt med en høyde på ca 3 moh. På ytterste asfaltkant.

Oversikt over området:

Området har underskudd på ca 28500 m³ (utførte anbrakte masser-uam)

Fjellskjæringer mot terreng er planlagt 5:1. For å sikre en god avrenning av planum er det lagt inn dypsprenging med fall på 10% utover mot vannet.

Dypsprengingen dreneres av korte dremsstrenger som samles i kummer og har sitt utløp i sjøen. Statens vegvesen antyder dyp-sprenging ca 1,75 under ferdig vegbane, noe som er benyttet i alle områdene.

Det er foreløpig tatt utgangspunkt i dimensjoneringstabell i SVV sin håndbok N200-vegbygging, og type anlegg = terminalanlegg med aksellast 10-20 tonn. Slite og bindlag = asfalt, bærelag = asfalt og forsterkingslag er av knust fjell.

7. VIRKNINGER

I dette kapitlet beskrives virkninger av at planen gjennomføres.

7.1 Overordnede planer

Planens formål samsvarer med forslag til kommuneplanens arealdel for Frøya og har derfor ikke innvirkning på den kommunale planprosessen, men er ikke i tråd med eksisterende plan.

7.2 Stedets karakter, byform, estetikk og landskap

De samlede konsekvenser for landskapsbildet er en sammenstilling av landskapets vurderte **verdi** og **påvirkningen** som tiltaket medfører. Med de vurderte parametre for verdi (middels +) og påvirkning (forringet) vil vi få en konsekvens for landskapsbildet som er **negativ for landskapsbildet (- -)**

Med den lokalisering som dette prosjektet har er det vanskelig å se tiltak som vil kunne redusere de negative konsekvensene vesentlig. Dette kommer av at beliggenheten er meget krevende i dette landskapsrommet. En reduksjon av de foreslåtte **høgder på bygningene** vil bety noe, og det samme vil en bevisst **nøytral fargesetting** av bygningene gjøre. Ellers er det lite spillerom for andre tiltak som monner noe.



Figur 19. Illustrasjon av Uttian næringsområde sett fra nordvest

7.3 Naturmiljø

Det er gjennomført en konsekvensutredning når det gjelder miljø.

I utredningen belyses skjellsandforekomstene i på Frøya, hvordan disse er svært store og blir bare marginalt berørt av tiltaket. Inngrepene skjellsandforekomstene ved utfylling er vurdert til å være ubetydelig endring.

Konsekvensvurdering av naturmangfold ved etablering av Industriområde på Uttian, Frøya kommune ligger i sin helhet som vedlegg.

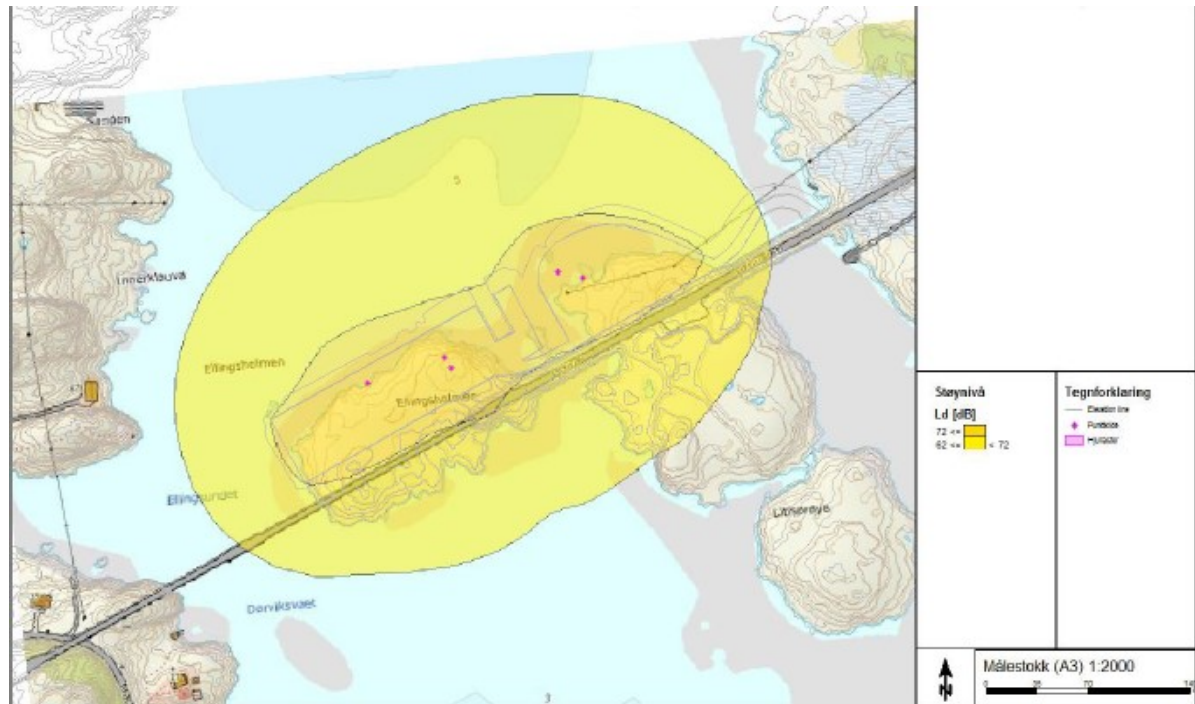
7.4 Landbruk / Naturressurser

Planområdet benyttes ikke til noen form for landbruks- eller beitevirksomhet i dag. Det vil derfor ikke berøres.

7.5 Støy

Støysonekart – Anleggsvirksomhet

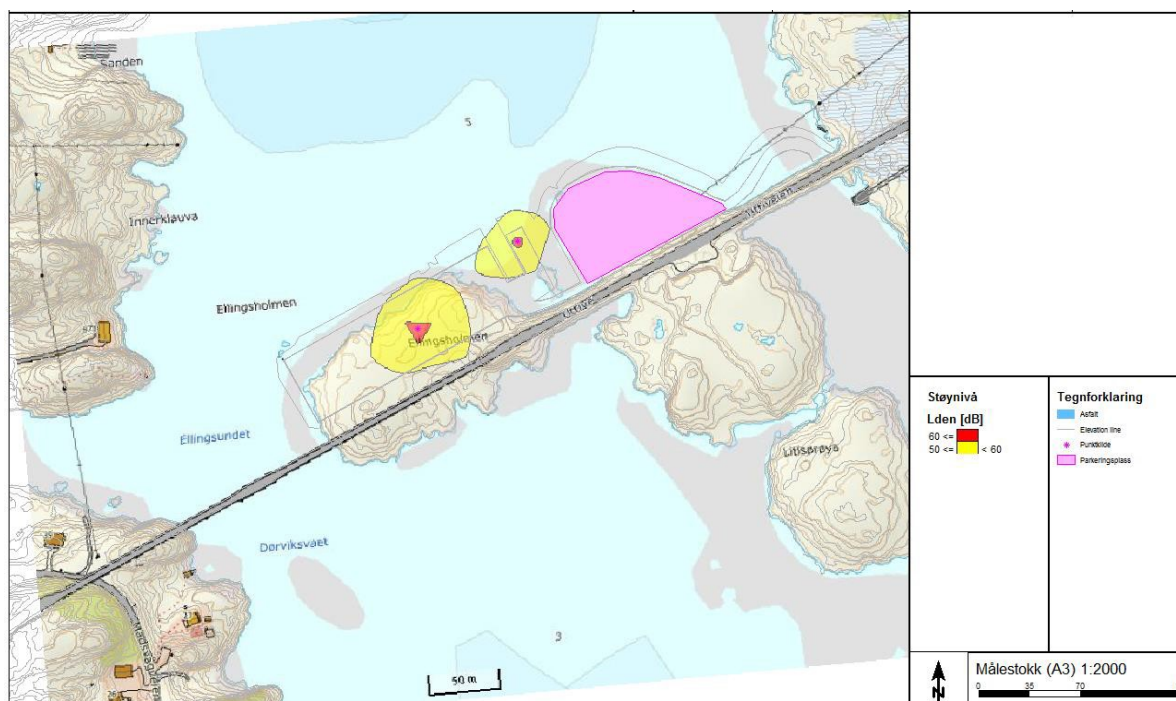
Ved beregninger av støysonekart fra anleggsvirksomheten er det brukt verdier fra Tabell 9. Figur 5 viser støyens utbredelse 4 meter over terreng. Støysonekartet viser at ingen boliger vil havne i gul støysone og grenseverdiene er tilfredsstilt. Gul støysone med lydnivåer over $L_d \geq 62$ dB vil strekke seg ca. 70 meter ut fra området. 13 (16)



Figur 20. Støysonekart fra anleggsvirksomheten - 3 meter over terreng

Støysonekart – drift på næringsområdet

Støysonekartet viser at ingen boliger vil havne i gul støysone og grenseverdiene er tilfredsstilt. Gul støysone med lydnivåer over $L_{den} \geq 50$ dB vil ikke strekke seg ut fra området.



Figur 21. Støysonekart fra næringsvirksomheten - 4 meter over terreng

Det er foretatt en støyutredning i forbindelse med etablering av næringsanlegg på Ellingsholmen i Frøya kommune. Støyutredningen omhandler både støy i anleggsfasen og ved full drift av næringsanlegg.

Anleggsvirksomheten vil foregå i fem måneder og aktuell grenseverdi ved den nærmeste støyfølsomme bebyggelsen er dermed korrigert med 3 dB – L_d 62 dB. Beregningene viser at ingen støyfølsomme bebyggelser vil oppleve lydnivåer som overskrider grenseverdiene. Planlagt drift er lagt til hverdager fra kl. 07-16.

Selv om grenseverdiene er tilfredsstilt må det tilstrebes at unødvendig drift på området unngås og at driftstidene begrenses til det som er brukt i beregningene. Unødvendig drift omfatter kjøring på tomgang, høye varselsignal, forlenget drift o.l.

Driften ved full utnyttelse av næringsanlegget vil hovedsakelig foregå innendørs. Tenkt næring på området vil være av en støysvak karakter og dermed forventes det lave støynivåer til omgivelsene. Dersom annen drift, andre type maskiner eller utstyr er tenkt brukt på området må det utføres nye vurderinger av støybildet.

Selv om grenseverdiene er tilfredsstilt kan det gjøres flere tiltak som vil påvirke støybildet i positiv retning. Bl.a. skjerming, støysvakt utstyr, stabilt veg-/terminaldekke, kjøreregler for skånsom kjøring og driftsbegrensninger. Det vil i tillegg være gunstig å tilstrebe en terrengutforming som fører til at siktlinjer brytes mellom boliger og næringsområdet, slik at man kan få en grad av naturlig skjerming.

7.6 Trafikkforhold

Tomta planlegges bebygd av Skarsvåg Boats AS som driver med båtbygging og reparasjon av båter og Bryggeriet Frøya som planlegger produksjon og lagring av øl.

Parkeringskrav: Verksted 1,2 biler pr 100 kvm

Lager 0,5 biler pr 100 kvm

Anslag på trafikk til og fra anlegget ut fra informasjon om antall ansatte:

Skarsvåg Boats AS: 20 ansatte * 2,5 = 50 envegs bilturer pr dag

Frøya Bryggeri: 7 ansatte * 2,5 = 17 envegs bilturer pr dag

Godstrafikk med tunge kjøretøy anslås til mindre enn 5 besøk eller mindre enn 10 envegs bilturer pr dag for virksomhetene til sammen.

Oppsummert er turproduksjonen ÅDT = 70 med lette kjøretøy og ÅDT-T = 10 med tunge kjøretøy.

Kryss fv 714/fv 6476

Fv 714 har ÅDT på 2000 med tungtrafikkandel på 19% og fartsgrense 50 km/t. Uttianveien har ÅDT 450 og anbefalt fart 40 km/t over brua ca 200m fra krysset med fv 714.

Siktkrav ihht vegnormalenes håndbok N100 er for forkjørsregulert T-kryss:

Hø2 ÅDT < 12 000 og fartsgrense 50-60 km/t er kravet til stopplengde 65m * 1,2

Det innebærer for krysset med fv 714 at det fra 6m inne i Uttianveien skal være sikt 78 m til hver side langs fv 714.

Ved siktrydding kan det være mulig å oppnå tilfredsstillende siktforhold i krysset.

Reguleringsformen med forkjørsregulering av fv 714 synes riktig i dette krysset

7.7 Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / uteområder

Dette området fremstår som lite brukt til friluftsliv og rekreasjonsbruk. Det er for mange populært å ta bilder fra Uttian bru. Dette kan bli forringet av tiltaket.

7.8 Folkehelse

Tiltaket forbedrer eller forverrer ikke folkehelsen. Næringsområdet ligger rimelig sentralt, som gjør at det kan være aktuelt å benytte sykkel som fremkomstmiddel.

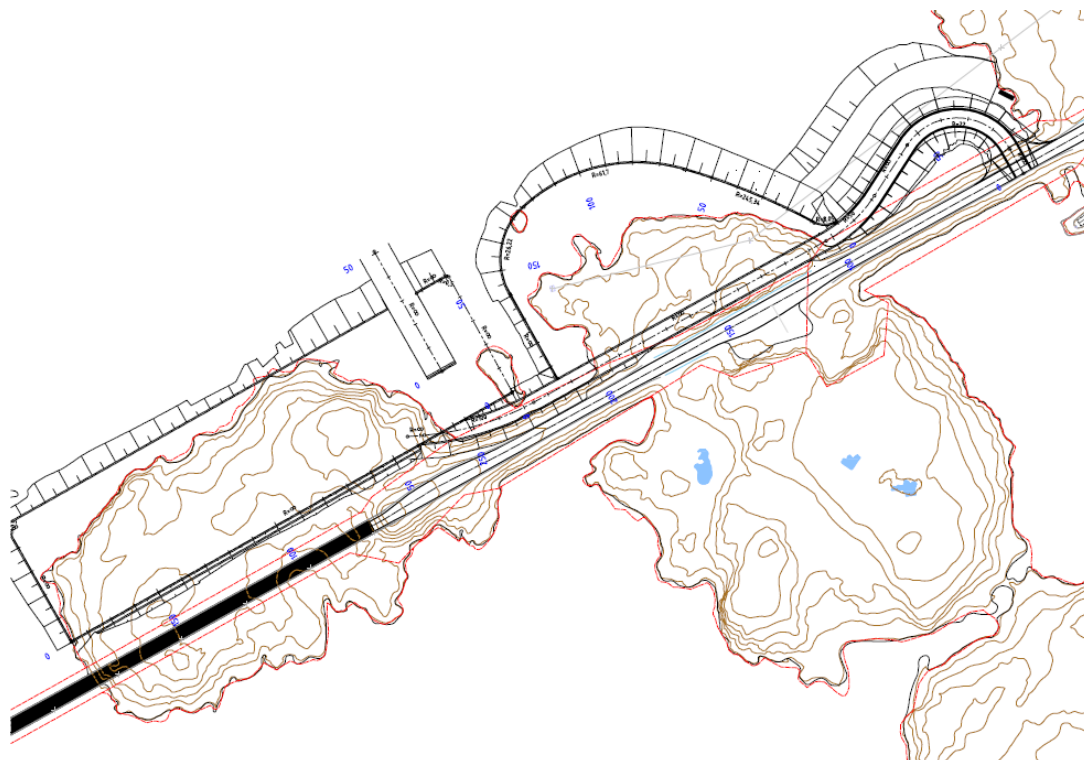
7.9 Barns interesser

Det vil bli noe økt trafikk som følge av tiltaket, men dette er minimalt.

7.10 Teknisk infrastruktur

Det må trekkes vannledning fra Sørøyan på Uttian. Dette er en lengde på ca. 900 meter. Trafo blir plassert nordøst for området.

7.11 Forurensing



Figur 22. Utfylling i sjø

Det vil bli fylt ut ca 13. daa til sammen i sjø med fyllingsfot. Dette gjør at halvparten av området er utfylling. I og med at det er planlagt utfylling i sjø, vil det måtte gjennomføres søknad om utfylling i sjø. I forbindelse med denne søknaden, må det gjennomføres undersøkelser som vurderer forholdene bunnsedimentene og hvilken påvirkning tiltaket har for miljøet. Det vil bli tatt sedimentprøver til analyse av miljøgifter på sjøbunnen ved hjelp av grabb. Det vil også bli gjennomført målinger på salinitet, temperatur og oksygen i vannsøylen.

7.12 Strømningsforhold

Det fylles ut til rundt kote -2.5 og maksimalt i 20 meters bredde fra land i nordlig retning. Sundet har en bredde på rundt 130 meter og er 7 meter på det dypeste.

Gjennomstrømingens hastigheten vil kunne gå noe opp, men det antas at endringen er så liten at det ikke vil påvirke bunnforhold og/eller sedimentflukt gjennom sundet.

I anleggsfasen kan utfylling i sjø tilpasses strømningsretningen (flo/fjære), eller det kan plasseres skjørt som demper eventuell uønsket sedimentflukt fra utfyllingsmassene gjennom sundet.

7.14 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kostnader er vurdert i et notat for Uttian næringsområde av Rambøll datert 01.10.2018. Kostnader knyttet til arbeid, materiell og utførelse av de inntegnede elektrotekniske installasjonene er lagt til grunn i kostnadsberegningene under. Kostnader knyttet til tilkobling til strømmettet, dvs. anleggsbidrag fra netteier, er et eksempel på en kostnad som ikke er medberegnet.

VA kostnader er antatt ut fra bilder og eksisterende kartverk. Det er antatt stor andel fjellgrøfter med overdekning på ca 1.6 meter ihht. kommunal VA norm. er ikke hensynstatt evt. behov for trykkøkningskummer. Grøftkostnader kan antageligvis reduseres en del hvis det er mulighet for å grave opp eksisterende vannledning som erstattes med større dimensjon.

VA kostnader er i denne omgang valgt å skilles ut som egen kostnad uten å bli fordelt på de 3 respektive områdene.

Veg og industriområder er lagt opp til mest mulig massebalanse. Dvs. at ønsket størrelse på område 1 genererer massetilførsel fra område 3, som er det største området lengst øst. Område 2 har teoretisk massebalanse slik det framkommer nå.

Estimerte byggekostnader : 11.696.497.-
Usikkerhet 15 % av byggekostnader: 1.754.474.-
Moms 25 % : 3.362.742.-
SUM : 16.813.713.-

7.15 Konsekvenser for næringsinteresser

Det anses som positivt for næringsinteressene på Frøya at det bygges ut. To aktører er allerede klare for å flytte inn på området når dette er klart.

7.16 Interesse motsetninger

Lokalbefolkningen er delte i oppfatningene om dette er et prosjekt som burde bygges ut eller ikke. De ser behovet for næringsområder, men når området blir så lite og kostnadene er så store er de skeptiske. Utbygging av næringsområde på dette området vil endre perspektivet og landskapet.

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 Evaluering av risiko

Risikomatrisen gir en kvantifiserbar og visuell fremstilling av risiko- og sårbarhetsanalysen, og bygger på resultater som fremgår av sjekklisten.

Tallverdiene øverst til venstre i hver celle i risikomatrisen angir risikoverdi. Tallene med nummerering mellom 1 og 54 angir nummer fra sjekklisten. Hendelser i røde felt er ikke akseptable og krever tiltak. Det må vurderes tiltak for hendelser i gule felt, mens hendelser i grønne felt ikke har en signifikant risiko og risikoreduserende tiltak kan vurderes.

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig/en viss fare	3. Betydelig/kritisk	4. Alvorlig/farlig	5. Svært alvorlig/katastrofalt
5. Svært sannsynlig/kontinuerlig	5 10.	10	15	20	25
4. Meget sannsynlig/Periodevis, lengre varighet	4.	8 9.	12	16	20
3. Sannsynlig/flere enkelttilfeller	3	6	9	12	15
2. Mindre sannsynlig/kjenner tilfeller	2	4	6	8	10
1. Lite sannsynlig/ingen tilfeller	1	2	3	4 13.	5

Risikomatrise – en kvantifiserbar og visuell fremstilling av risikobilde i planområdet

8.3 Konklusjon

Denne risiko- og sårbarhetsanalysen har identifisert flere hendelser, men tre av de er vurdert nærmere. Aktuelle hendelser som har størst betydning for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen er: 9. Havnivåstigning, 10. sårbar forekomst av Skjellsand, og 13. Ulykker ved kryssing av bro.

Det er foreslått gjennomføring av avbøtende tiltak for flere av de identifiserte farer og uønskede hendelsene. Ved å gjennomføre de foreslåtte tiltakene vil risikonivået holdes uendret eller reduseres på en tilfredsstillende måte når planen skal gjennomføres. Gjennomføringen av

planforslaget innebærer at risikoen for uønskede hendelser stort sett reduseres i den permanente situasjonen.

Utover dette er avbøtende tiltak sikret i bestemmelsene og gjennom andre forskrifter som er gjeldende for videre arbeid.

9. INNKOMNE INNSPILL

STATENS VEGVESEN, datert 12.03.2019

Statens vegvesen beskriver Uttian bru som i er i dårlig forfatning og at det ikke er planer om å skifte brua, eller å drive vedlikehold utover det nødvendige. Fv. 6476 er smal og det er ikke trafikk sikre tiltak for myke trafikanter. Det er konkludert med at utbygging på arealet som presenteres i planforslaget kan være akseptabel da det ikke vil generere store mengder trafikk. Planområdet burde utvides noe mot øst for å få med siktsoner fra fv. 6476. Byggegrense mot fv. 6476 må være minimum 10 meter.

Forslagsstillers vurdering

Planområdet forstørres i øst for å korrekte siktsoner etter håndboka. Byggegrensen settes til 10 meter i plankart og det settes en bestemmelse på dette.

NVE, datert 19.03.2019

Det er viktig å forebygge skader fra flom- erosjon og skred. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren.

Forslagsstillers vurdering

Det gjennomføres geotekniske undersøkelser. Geoteknisk rapport følger plandokumentene.

Trøndelag fylkeskommune, datert 16.03.2019

Trøndelag fylkeskommune fremmet innsigelse i forslag til ny kommuneplan med næringsareal på 200 daa på Uttian på grunn av kapasiteten på Uttian bru. Etter at området har blitt redusert har anses dette som akseptabelt grunnet begrenset mengde trafikk. Det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner på land, men aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven må følges.

Forslagsstillers vurdering

Det settes en bestemmelse på at ved funn av kulturminner skal alt arbeid stoppes og kulturmyndighet skal kontaktes.

TRØNDERENERGI, datert 01.04.2019

Opplyser om at det går en 22 kv høyspentlinje innenfor planområdet. Denne må hensyntas i prosjektering og gjennomføring.

Forslagsstillers vurdering

Det er bestemt at høyspentlinjen skal flyttes til utenfor planområdet. Dette beskrives i kap. 6.6.

KYSTVERKET, datert 12.04.2019

Reguleringen må innrette seg til grenseflate mot sjø i Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen og Lov om havner og farvann 01.01.2010. Tiltak og etableringer i eller i nærheten av sjø, krever egne tillatelser etter havne- og farvannsloven § 27. Trygge og farbare sørarealer må hensyntas. ROS må gjennomføres.

Forslagsstillers vurdering

Planforslaget følger Statlige planretningslinjer, og det gjennomføres søknad for tillatelse av utfylling i sjø. Det har blitt gjennomført ROS som er oppsummert i kapittel 8.

FYLKESMANNEN I TRØNDELAG, datert 05.03.2019

Tiltaket er ikke i tråd med kommuneplanens arealdel og det anbefales at oppstart av reguleringsarbeidet utsettes til lokaliseringen av nye næringsarealer er fastsatt i kommuneplanen. Etableringen av et næringsområde som foreslått vil medføre utfylling i sjø og store inngrep i landskapet. Det er viktig at slik virksomhet i hovedsak skal styres til de arealene som er satt av i overordnet plan. I det videre planarbeidet må det gis en vurdering av alternativ lokalisering jf. vurderingene i kommuneplanens arealdel. Det er viktig at det søkes løsninger som reduserer behovet for utfylling i sjø og at det gjøres landskapsmessige tilpasninger for å redusere virkningene av inngrepene. Sjøområdene ved Ellingsholmen er registrerte som lokaliteter med skjellsand. Dette må vurderes nærmere. Det må gjennomføres støyvurderinger. Vurderinger knyttet til folkehelse må fremkomme. Det anbefales at det stilles krav i rekkefølgebestemmelsene at ROS-analysen revideres når det kommer på plass hvilken/hvilke bedrifter som vil etablere seg. Området kan bli berørt av stormflo og havnivåstigning, det er viktig å vurdere konsekvensene av dette og grunnforhold må vurderes.

Forslagsstillers vurdering

Kommuneplanens arealdel vedtas før reguleringsplanen. Det blir gjennomført en landskapsvurdering i planbeskrivelsen. Det har blitt gjennomført en KU for Naturmangfold, skjellsandforekomstene vil i liten grad bli berørt av tiltaket siden forekomstene er veldig store. Det er gjennomført en støyvurdering som viser at ingen boliger ligger innenfor gul støysone. Folkehelse vurderes i planen. En geoteknisk rapport vil følge planen. Det settes en bestemmelse på at faste konstruksjoner ikke kan bygges lavere enn kote +3.

Nesset Grendalag

Utbygging av næringsarealer vil generere trafikk inn i en svært trafikalt utfordrende strekning på fylkesvei 714. Dersom man ser hvordan sektormyndighet Statens Vegvesen opptrer i de tilfeller hvor de er bedt om å uttale seg i ulike byggesaker ser ikke Grendalaget at etablering av næringsområder så tett på strekningen kan behandles annerledes enn boligsaker så lenge nødvendig infrastruktur ikke er på plass for å sikre gående og syklende trafikanter. Grendalaget trekker fram tre saker. Hvor Statens vegvesen ikke flere avkjørsler på strekningen, siden de ikke ønsker gang- og sykkeltrafikk på langs og på tvers av fylkesvegen og flere avkjørsler som hindrer gjennomgangstrafikken.

Forslagstillers vurdering

Statens vegvesen ønsker at gjennomgangs-trafikken skal prioriteres på strekningen. I alle tilfellene som nevnes i innspillet er det søknader om avkjørsel til bolig eller oppføring av bolig. Det er også større krav om at det er gode gang- og sykkelløsninger for boligeiendommer enn det er til næringstomter. Reguleringsplanforslaget gjør at gjennomgangstrafikken øker noe, men det blir ikke flere avkjørsler på strekningen.

Lars A Vavik

Lister opp en rekke undersøkelser som ønskes utredet.

Forslagstillers vurdering

Det anses som et stort og urimelig tiltak å gjennomføre strømmålinger i forbindelse med utfylling i sjø for denne planen. Det gjennomføres en søknad om tillatelse til utfylling i sjø til Fylkesmannen i Trøndelag. Det blir gjennomført nødvendige undersøkelser og en rapport beskriver de relevante utfordringene.

Paul Ingar Udtian

Sterkt imot å etablere et industriområde i innfallsporten til Uttian.

Erik Bårdseng

Uttian bru bør få lysregulering, skilt med maksimal belastning og gangvei.

10. REFERANSER/KILDER

- Kommuneplanens arealdel og samfunnsdel for Frøya kommune
- Trøndelagsplanen
- Statens vegvesen. Håndbok N100,
- Statens vegvesen. Vegvesen.no/fag/
- Miljostatus.no
- <http://geo.ngu.no/kart/arealisNGU/>
- Miljodirektoratet.no: Naturbase kart
- www.ut.no
- Kulturminnesok.no
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2011)
- Regjeringen.no: Statlige planretningslinjer

11. VEDLEGG

11.1 Referat fra oppstartsmøte

11.2 Innspill (ved varsel om oppstart)

11.3 ROS-analyse

11.4 Vurdering av krav til konsekvensutredning (Sjekkliste)

11.5 Naturmangfoldloven (sjekkliste)

11.6 Eventuelle utredninger (støy, sol/skygge, visualisering, geoteknikk, trafikk, adkomst/veg, overvannshåndtering)

11.7 Eventuell mulighetsstudie / idéskisse / forprosjekt