# Planbeskrivelse
# Øysand Vest næringsområde gnr.1, bnr.8

Planid: 2019005

**Planbeskrivelse:** **08.07.2020**
**Revidert:** **24.02.2021**
**Revidert:** **10.02.2022**

**Tiltakshaver: Namsen Auto AS**

**Ansvarlig Planlegger:**
Ikon Arkitekt & Ingeniør
v/Halvard V. Straume
E-post: halvard@ikon.as

Vedtatt KST 26.04.22, PS 32/22

# Innhold


1 Bakgrunn ... 4
1.1 Hensikten med planen ... 4
1.2 Forslagstiller og plankonsulent ... 4
1.3 Krav om konsekvensutredning? ... 4
2 Planprosessen ... 4
3 Planstatus og rammebetingelser ... 4
3.1 Overordnede føringer ... 4
3.2 Gjeldende reguleringsplaner ... 5
4 Planområdet - eksisterende forhold ... 6
4.1 Beliggenhet ... 6
4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk ... 6
4.3 Landskap ... 7
4.4 Kulturminner og kulturmiljø ... 7
4.5 Naturverdier ... 7
4.6 Rekreasjonsverdi og uteområder ... 7
4.7 Landbruk ... 7
4.8 Trafikkforhold ... 7
4.9 Barns interesser ... 8
4.10 Teknisk infrastruktur ... 8
4.11 Grunnforhold ... 8
4.12 Skred ... 8
4.13 Støyforhold ... 9
4.14 Luftforurensing ... 10
4.15 Næring ... 10
5 Risiko- og sårbarhetsanalyse ... 10
6 Beskrivelse av planforslaget ... 12
6.1 Planlagt arealbruk ... 12
6.1.1 Reguleringsformål ... 12
6.2 Reguleringsformål og hensynssoner i planen ... 12
6.2.1 Forretning/kontor/industri (BKB) ... 12
6.2.2 Samferdselsanlegg og annen teknisk infrastruktur (SV, SVT) ... 13
6.2.3 Bolig bebyggelse – frittliggende småhus bebyggelse (BFS) ... 13
6.2.4 Hensynssone – frisikt (H140) ... 13
6.2.5 Hensynssone – flomfare (H320) ... 13
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming ... 13
6.4 Parkering ... 13
6.5 Trafikkløsning ... 14
6.5.1 Kjøreatkomst ... 14
6.5.2 Utforming av veger ... 14
6.6 Landbruksfaglige vurderinger ... 14
6.7 Kollektivtilbud ... 14
6.8 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett ... 15
6.9 Støy ... 15
6.10 Renovasjon ... 15
7 Virkninger av planforslaget ... 15
7.1 Overordnede planer ... 15
7.2 Landskap og stedets karakter ... 15
7.3 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven ... 16
7.4 Rekreasjonsinteresser ... 16

7.5 Trafikkforhold ..... 16
7.6 Jordressurser/landbruk..... 16
7.7 Teknisk infrastruktur ..... 16

# 1 Bakgrunn

## 1.1 Hensikten med planen

Området var i sin tid tiltenkt brukt til parkering for badegjester på Øysand, samt næringsareal, men er ikke brukt til disse formålet. Fra 2001 og fram til i dag har området vært leid ut. Mye av tiden har det vært leid ut som riggplass i forbindelse med vegbygging, men området har også vært utleid i til andre formål til selskap med midlertidige behov. Etter 2018 har området ikke vært utleid som riggplass. Namsen Auto AS leier i dag et nabobygg som er avsatt til industriformål, men trenger større plass. Dere arealbehov strekker seg også ut over det arealet som allerede er regulert til næring. Dette er bakgrunnen for planarbeidet.

## 1.2 Forslagstiller og plankonsulent

Forslagstiller: Namsen Auto AS
Plankonsulent: Ikon Arkitekt & Ingeniør AS

## 1.3 Krav om konsekvensutredning?

Det er ikke krav om planprogram og konsekvensutredning jf. forskrift om konsekvensutredninger. Det vil likevel være nødvendig å redegjøre for virkningen av planen i planbeskrivelsen.

# 2 Planprosessen

Oppstart av planarbeidet ble annonsert i Trønderbladet med frist for innspill satt til 01.10.2019. Det ble sendt brev direkte til naboer og berørte myndigheter. Det kom inn totalt 7 innspill til planarbeidet. Disse er oppsummert i eget vedlegg.

# 3 Planstatus og rammebetingelser

## 3.1 Overordnede føringer

Aktuelle Statlige føringer

- Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.
- Retningslinjer for støy i arealplanlegging.

Statlige, fylkeskommunale og interkommunale føringer:

- IKAP – interkommunal arealplan for planlegging av areal og transport i Trondheimsregionen.
- Statens vegvesen sin håndbok N100

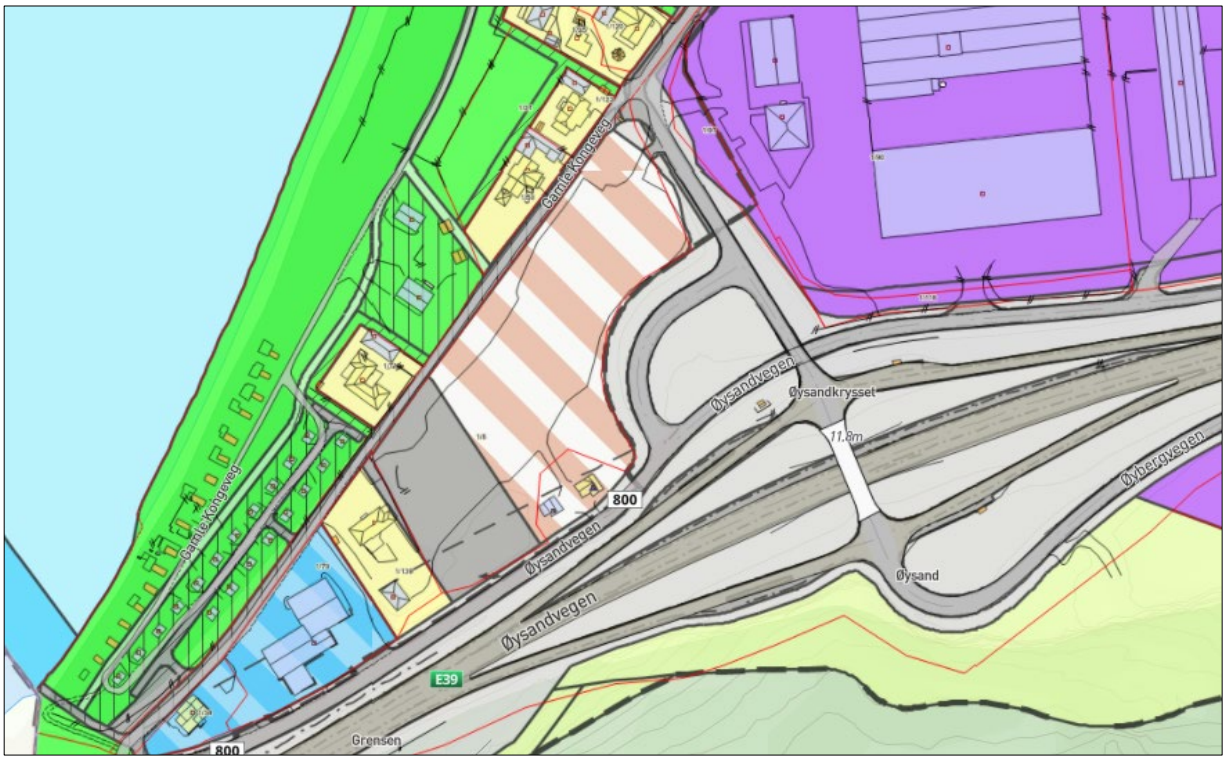
Kommunale føringer:

- Kommuneplanens samfunnsdel 2025, vedtatt 21.10.09
- Kommuneplanens arealdel 2013 – 2025, vedtatt 16.12.14
- Kommuneplanens generelle bestemmelser og retningslinjer
- Bestemmelser og retningslinjer for det aktuelle arealbruksformålet, og eventuelle hensynssoner.
- Kommunens VA-norm
- Kommunens vegnorm
- Kommunens veglysnorm

## 3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Detaljreguleringsplan for Del av Øysand Vest (planID: 2007004)

Området er i gjeldende reguleringsplan avsatt til annet kombinert formål og parkering og er tiltenkt forretningsdrift og parkering for friområdet på Øysand.



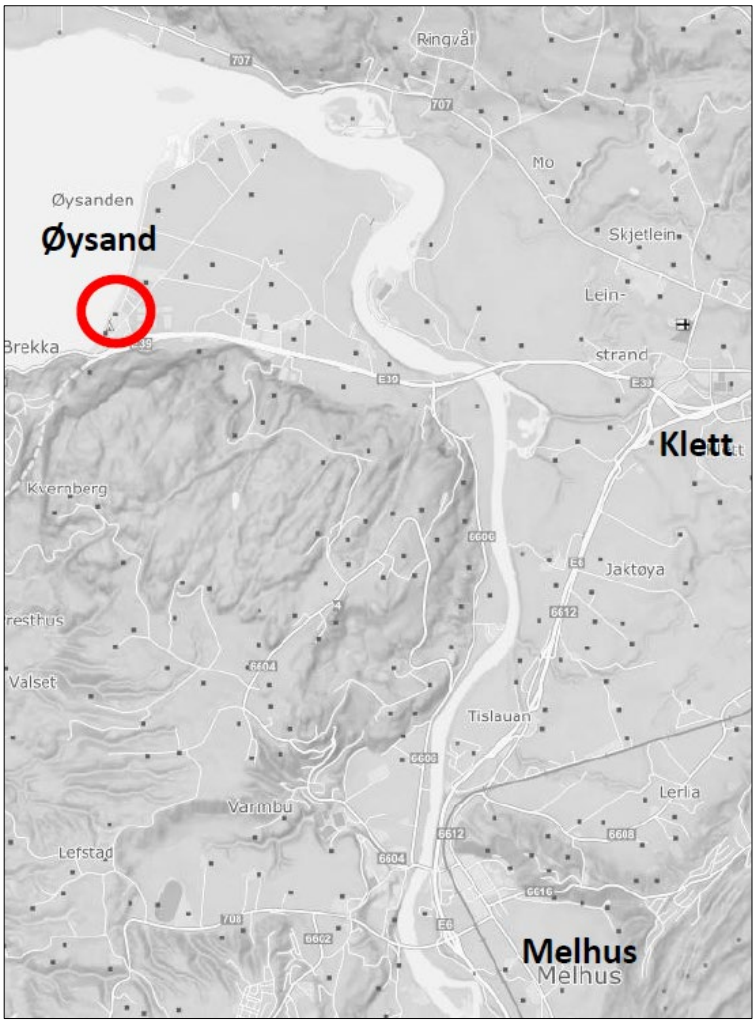

*Utsnitt av gjeldende detaljreguleringsplan. Kilde: Melhus kommune*

Planområdet inngår ikke i kommuneplanens arealdel 2013-2025, og arealbruken er dermed ikke avklart i overordnet arealplan.

# 4 Planområdet - eksisterende forhold

## 4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger på Øysanden like ved Øysand camping, helt nord i Melhus kommune. Mot vest og nord grenser området mot fjorden Gaulosen, eksisterende boliger, campingplass og rekreasjonsområde. Mot øst ligger et eksisterende industriområde, mens mot sør grenser planområdet til fylkesveg 800 og E39. Øvrig areal mot sør er LNF-områder.




*Kartet viser planområdets plassering*

## 4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Området har over mange år vært brukt som riggplass i forbindelse med vegutbygging. I tillegg har området vært leid ut til andre aktører som har hatt behov for lagring i kortere perioder. I dag brukes deler av planområdet til utstilling av bobiler som er til salgs. Tilgrensende areal er en blanding av boligbebyggelse, rekreasjonsområde, industriområde og campingplass. I tillegg passerer E39 på sørsiden av planområdet.

Mot nord og øst er det store landbruksareal som dominerer landskapet.

## 4.3 Landskap

i NIJOS sin oversikt over landskapsregioner ligger planområdet innenfor «Landskapsregion 26 - Jordbruksbygdene ved Trondheimsfjorden». Planområdet ligger like ved fjorden og landskapsrommet er tydelig avgrenset av bratte åssider mot sør. Mot nord og øst er landskapet preget av rolige former og konturer, mens mot vest er det fjorden som er det viktigste landskapselementet. Regionen har noen av landets beste jordbruksbygder og landbruket preger landskapet.

I følge NIJOS rapport 10/2005 er landsbygda i Trondheimsregionen jevnt bebygd, men nyere bebyggelse, særlig forretningsbygg, følger ofte hovedvegnettet i regionen. Den overordna beskrivelsen av landskapet stemmer godt med landskapsopplevelsen av planområdet.

## 4.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke kjent at det er automatisk fredede kulturminner, eller kulturmiljø og kulturminner fra nyere tid innenfor planområdet eller i direkte tilknytning til planområdet.

## 4.5 Naturverdier

Det er ingen kjente naturverdier innenfor planområdet, men arealet ligger like ved Gaulosen marine verneområde.

## 4.6 Rekreasjonsverdi og uteområder

Øysand er et viktig utfartsområde for bading om sommeren og er registrert som regionalt viktig. Deler av planområdet var i sin tid avsatt til parkering for friluftsområdet, men har aldri vært brukt til formålet.

## 4.7 Landbruk

Nærområdet er viktige landbruksareal. Tidligere har det også vært drevet landbruk innenfor planområdet, men arealet er omdisponert til andre formål og har i dag ikke verdi som landbruksareal.

## 4.8 Trafikkforhold

Planområdet grenser mot sør til fylkesveg 800 og E39. Fylkesvegen har ifølge NVDB en ÅDT på om lag 700, mens europavegen har en ÅDT på ca 12000. Mot nord grenser planområdet til Gamle Kongeveg som er lavt trafikkert. Planområdet har tilkomst til europavegen via eksisterende to-plankryss.

Det er registrert flere trafikkulykker i området de siste 10 årene. Ulykkene er mellom kjøretøy. På europavegen er det registrert to alvorlige ulykker, mens det på fylkesvegen og ved av- og påkjøring til europavegen er registrert ulykker med lettere skader. Det er ikke registrert ulykker med direkte tilknytning til planområdet.

Det er kollektivholdeplass tilknyttet E39, men det er ikke lagt til rette for trygg ferdsel til og fra holdeplassene for myke trafikanter.

## 4.9 Barns interesser

Øysand er et viktig utfartsområde for bading. Områdene som brukes til dette er ikke i konflikt med planområdet. Ut over dette er det ikke kjent at barn og unge har interesser i eller i nærheten av planområdet.

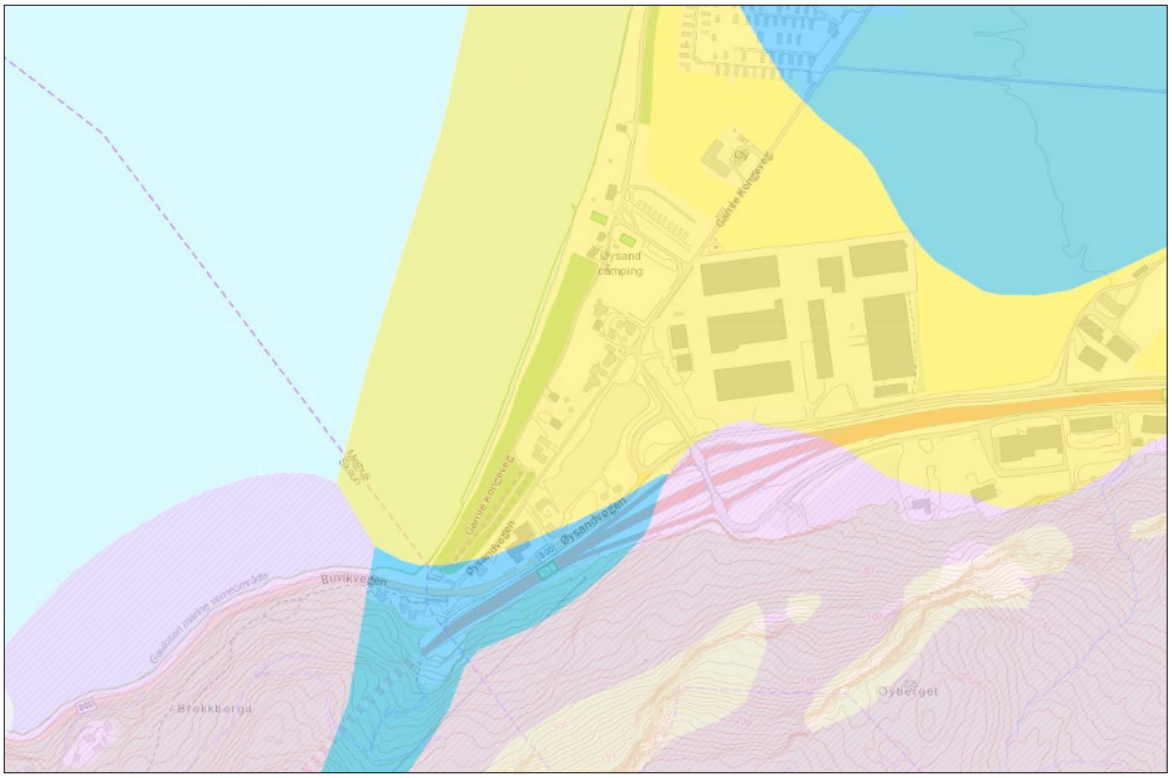
## 4.10 Teknisk infrastruktur

Vann- og avløpsnettet på Øysand er godt tilrettelagt for den fremtidige utbyggingen. Det ligger i dag kommunale vann- og avløpsledninger langs Gamle Kongeveg nordvest for planområdet.

Planområdet grenser til et eksisterende industri-/næringsområde og det ligger til rette for å koble seg til el-nettet.

## 4.11 Grunnforhold

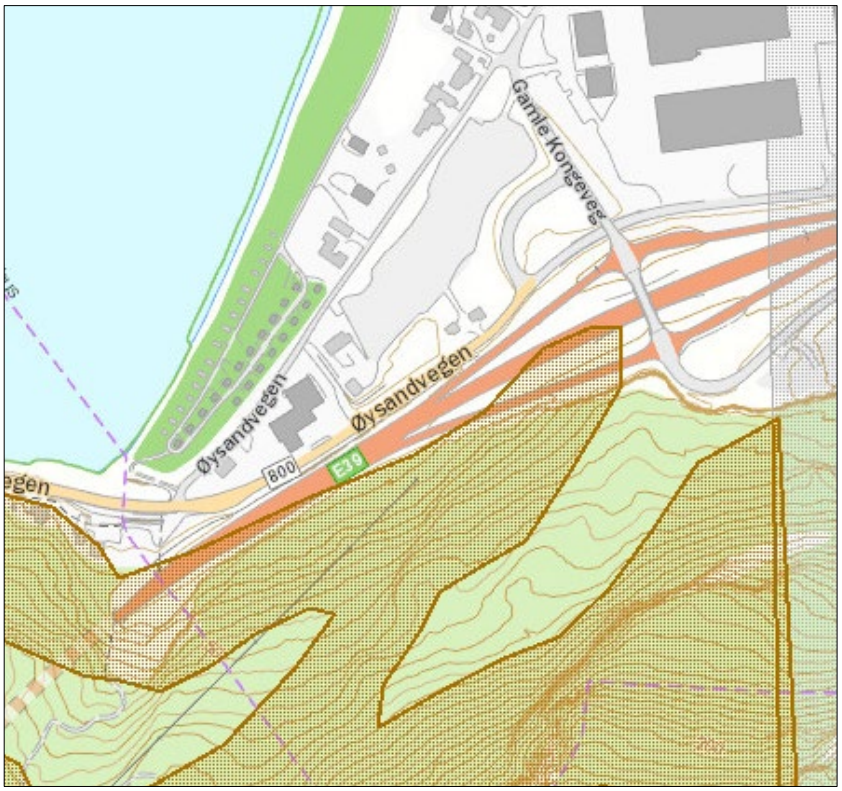
Området ligger under marin grense og NGU sine løsmassekart viser både elve- og bekkeavsetning og hav- og fjordavsetning. En kan ikke utelukke at det er ustabile masser i grunnen.




*Løsmassekart; gul farge viser elve- og bekkeavsetninger, mens blått viser hav- og fjordavsetninger. Kilde: www.ngu.no*

## 4.12 Skred

Deler av planområdet ligger innenfor NVE sine aktsomhetsområder for snøskred. I enkelte deler av landet har NGI gjennomført mer detaljerte vurderinger av skredfaren. På Øysand viser NGI sine aktsomhetskart av planområdet ligger utenfor fareområder for snø og steinskred. I forbindelsen med reguleringsplanen har Sweco gjennomført en geoteknisk vurdering (rapport: 10217049-RIG-N01-A01) av planområdet. De konkluderer i sin rapport med at skredfaren i området er liten.




*Bildet viser et utsnitt av aksomhetsområde for snø- og steinskred utarbeidet av NGI. Kilde: www.gislink.no*

## 4.13 Støyforhold

Planområdet grenser til E39 som er en trafikkert hovedveg inn mot Trondheim. Statens vegvesen har utarbeidet støykart basert på prognoser for trafikkvekst 15-20 år fram i tid. Støykartet viser at deler av planområdet ligger innenfor gul og rød støysone.

Støykart utarbeidet av Statens vegvesen. Kilde: www.gislink.no

## 4.14 Luftforurensing

Det foreligger ikke registreringer som viser dårlig luftkvalitet i området, men med trafikkmengden på E39 kan en forvente at støv og utslipp kan være noe belastende for de som bor eller har tilhold nærmest vegen.

## 4.15 Næring

Planområdet grenser til et eksiterende næringsområde. Dette næringsområdet består av lager, verksted og noe forretning. Av forretninger er det salg av båt, bobil og liknende. Bygningsvolumene er relativt store sett i forhold til den tilgrensende boligbebyggelsen.

# 5 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Under følger en oppsummering av konklusjoner i ROS-analysen. Det er kun tema som krever eller utløser behov for vurdering av avbøtende tiltak som er omtalt her.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Svært sannsynlig | | | -V/A-nett | | |
| Meget sannsynlig | | -Støy<br>-Grunnforhold | -Løsmasser | | |
| Sannsynlig | | -Overvann<br>-Vibrasjoner | -Stormflo/ havnivå<br>-Klimaendringer | | |
| Mindre sannsynlig | | | | | |
| Lite sannsynlig | | | | | |
| | Ufarlig | En viss fare | Kritisk | Farlig | Katastrofalt |

***Konsekvenser***

<u>Løsmasser</u>
Planområdet ligger under marin grense. I NGU sine løsmassekart er området registrert som elve- og bekkeavsetning, men arealene rundt er havavsetning.

Sweco har i forbindelse med planarbeidet utarbeidet et notat. Notatet viser til at planområdet ikke ligger innenfor en kjent kvikkleiresone. De konkluderer videre med at på grunn av løsmasseforholdene må det i byggefasen gjennomføres en geoteknisk vurdering- og prosjektering av byggegrunnen.

<u>Stormflo og havnivåstigning</u>
Deler av planområdet vil være berørt av en 200-års stormflo i år 2090. Det er planlagt å etablere bebyggelse i sikkerhetsklasse F2 og det må derfor innarbeides en hensynssone i plankart med tilhørende bestemmelser som sikrer at bygningers sikkerhet blir ivaretatt.

<u>Overvann</u>
Det er ingen bekkeløp eller terrengformasjoner som tilsier at området er særlig utsatt for overflatevann. Det er også kort vei for avrenning til sjø.

På grunn av klimaendringer forventer en mer nedbør og mer intens nedbør. Melhus kommune har ved planoppstart stilt krav om plan for håndtering av overflatevann.

Klimaendringer
Området vil være utsatt for havninvåstigning og stormflo. Det vises til punkt om overvann og stormflo.

V/A-nett
Det må utarbeides en plan for vann- og avløpsnettet. Utbedringer må utføres i forbindelse med utbygging av området.

Støy
Det skal ikke etableres støyfølsom bebyggelse som er berørt av retningslinjer for støy i arealplanlegging (T-1442).

Aktiviteten innenfor planområdet vil skje innendørs, og vil ikke medføre støy for omgivelsene.

Vibrasjoner
Det er utarbeidet er notat som vurderer behov for videre geoteknisk vurdering. I notatet konkluderes det med at det på grunn av grunnforholdene er fare for setningsskader i planlagte bygg. Der bør i den videre vurderingen også stilles krav om at farer for rystelser/vibrasjoner for tilgrensende bebyggelse også vurderes nærmere.

Grunnforhold
Notat utarbeidet av Sweco konkluderer med at det er sannsynlig at bygg får setningsskader. Det bør derfor gjennomføres geoteknisk vurdering og prosjektering av byggegrunn i forbindelse med konkrete byggeprosjekt.

**Avbøtende tiltak:**

- Det må stilles rekkefølgekrav om geoteknisk prosjektering i byggefasen. I vurderingen bør fare for rystelser også vurderes.
- Det må innarbeides faresone flom (200-årsflom) i plankartet med tilhørende bestemmelser for bygg i sikkerhetsklasse F2 (TEK17). Slike bygg skal plasseres over kote 2,95 m.
- Det må utarbeides en VA-plan som også omtaler overvannshåndtering. Planen skal ligge ved reguleringsplanen og tiltak skal sikres gjennomført i reguleringsplanbestemmelsene.

# 6 Beskrivelse av planforslaget

## 6.1 Planlagt arealbruk

Området skal utnyttes til forretning-, kontor- lager og verksted. Det tillates ikke å etablere detaljhandel som skaper mye personbiltransport.

6.1.1 Reguleringsformål
Tabellen under viser planlagt arealbruk.

| Arealtabell | |
|---|---|
| **§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg** | **Areal (daa)** |
| 1111 - Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse | 0,1 |
| 1811 - Forretning/kontor/industri | 14,5 |
| **Sum areal denne kategori:** | 14,6 |
| | |
| **§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur** | Areal (daa) |
| 2010 - Veg | 0,2 |
| 2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (5) | 0,5 |
| **Sum areal denne kategori:** | 0,7 |
| | |
| **Totalt alle kategorier: 15,3** | |

## 6.2 Reguleringsformål og hensynssoner i planen

6.2.1 Forretning/kontor/industri (BKB)
Innenfor område BKB i plankartet er det tillatt å etablere forretning-, kontor- og industrivirksomhet. Industri vil i denne planen være verksted- og lagervirksomhet. Det er ikke tillat å etablere detaljvarehandel som skaper mye personbiltransport. Innenfor BKB er det tillatt å etablere en trafostasjon.

Bebyggelse skal plasseres innenfor plangrensen som er vist på plankartet.

6.2.2 Samferdselsanlegg og annen teknisk infrastruktur (SV, SVT)

Ved varsel om oppstart av planarbeidet var det signalisert at man vurderte tilkomst til planområdet via Gamle Kongevei. Dette er en smal veg som i hovedsak betjener boligeiendommer. En tilkomst til planområdet fra denne veien vil gi økt trafikkbelastning for boligbebyggelsen. Alternativt har det vært vurdert å utbedre dagens tilkomst, men denne har en plassering som er uheldig sett i forhold til trafikksikkerheten og vil ikke tilfredsstille gjeldende normer. En utbedring av denne vil også kreve inngrep i fyllingen til dagens toplanskryss.

Etter planstart ble det i møte med kommunen (dato 02.09.2019) ble det diskutert om det ville være bedre med en tilkomst til planområdet via fylkesveien. En slik løsning vil redusere trafikkbelastningen på det eksisterende boligområdet og løsningen gjør at en unngår inngrep i toplanskrysset. I tillegg vil en kryssløsning her også gi en bedre arealutnyttelse av tomta. En tilkomst fra fylkesvegen virket derfor som en bedre løsning både kostnads- og trafikksikkerhetsmessig.

Fylkesvegen er definert som funksjonsklasse C og nye avkjørsel skal behandles strengt. Fylkesvegen er i dag en viktig ferdselsåre for syklister og den nye tilkomsten vil ligge tett på påkjøringen til E39. En trafikkøkning vil derfor kunne gi uheldige effekter, spesielt med tanke på syklister.

En har i planarbeidet vurdert at siktforholdene for den foreslåtte tilkomsten vil være tilfredsstillende. Trafikksikkerhetsmessig har man konkludert med at en ny tilkomst via fylkesvegen vil være en bedre løsning, framfor å trekke ny næringstrafikk inn i eksisterende bolig- og friluftsområder.

Konklusjonen underveis i planprosessen ble derfor at tilkomsten til planområdet skal skje via tilkomsten som er vist på plankartet (SV). Tilkomsten skal utformes i samsvar med Statens vegvesen sin håndbok N100.

6.2.3 Bolig bebyggelse – frittliggende småhus bebyggelse (BFS)
Unøyaktighet i eldre reguleringsplaner gjorde at deler av en privat boligeiendom var avsatt til parkeringsplass. I denne planen har en nå justert dette slik at hele boligeiendommen er satt av til boligformål. Byggegrenser for boligeiendommen er angitt i tilgrensende plan.

6.2.4 Hensynssone – frisikt (H140)
Innenfor hensynssone H140 skal det være frisikt på minimum 0,5 meter fra tilgrensende vegers nivå.

6.2.5 Hensynssone – flomfare (H320)
Hensynssone for flomfare (H320) viser faresone for flom i år 2090. Bebyggelse i sikkerhetsklasse F2 skal dimsjoneres for å tåle en flom eller plassers over kote 2,95 m.

## 6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsen skal plassers innenfor byggegrensen som er vist på plankartet. Bebyggelsen kan føres opp i 2 etasjer og maks møne- eller gesimshøyde er 10 meter over gjennomsnittlig planert terreng. Det er åpnet for en %BYA=55%. Dette vil åpne for et fotavtrykk på om lag 6300 m².

## 6.4 Parkering

Deler av planområdet har tidligere vært avsatt til parkering for tilgrensende friluftsområde, men området har ikke vært tatt i bruk til dette formålet. Tilrettelegging for parkering til friluftsområdet er løst utenfor planområdet og en ser derfor ikke behovet for å sikre areal til dette formålet innenfor plangrensen. Det er likevel viktig å påpeke at det vil bli etablert parkeringsplasser innenfor

planområdet tilknyttet de nye virksomhetene. Pågangen på disse plassene vil være mindre på ettermiddag/kveld, samt i helgene. Det bør derfor være mulig å se for seg at parkeringsplassene til en viss grad kan sambrukes av næringslivet og friluftslivet.

Planen åpner for ulike funksjoner med ganske ulikt behov for parkering. Verksted og lager vil til eksempel ha forskjellig parkeringsbehov i forhold til forretning. En vil derfor legge inn bestemmelser i planen som sikrer minimums- og maksimumskrav til parkering. Som utgangspunkt for minimumskrav har en valgt å legge til grunn Trondheim kommune sin norm for industri og verksted i ytre sone som sier 0,3 parkeringsplasser per 100 $m^2$ BRA, mens øvre grense er basert på de vedtektene til Melhus kommune som sier 1,2 parkeringsplasser for bil per 100 $m^2$ BRA. I tillegg skal det etableres 1 parkeringsplass for sykkel eller moped per 100 $m^2$ BRA.

## 6.5 Trafikkløsning

6.5.1 Kjøreatkomst
Planområdet grenser til offentlig vegnett og vil ha direkte tilkomst til E39. Selve tilkomsten til planområdet skjer fra fylkesveg. Statens vegvesen sine håndbøker er lagt til grunn for kryssutformingen til planområdet.

6.5.2 Utforming av veger
Veger internt i planområdet vil være private og utformes i samsvar med kommunal vegnorm. Selve Avkjørselen utformes i samsvar med vegvesenets håndbok N100. I dette tilfellet vil det si asfaltbredde på 5,5 meter og totalt regulert breddes 7,5 meter. Maks stigning er 1:12.

Ved avkjørselen (SV) tillates kjøremåte B i Statens vegvesen sin håndbok N100. Kjøretøy med dimensjonerende radius på 12,5 meter er lagt til grunn for avkjørselen. Statens vegvesen sine håndbøker er lagt til grunn for utforming av frisiktsoner. En har lagt til grunn at fylkesvegen er forkjørsregulert og uformet som vegklasse Hø2 med fartsgrense 60 km/t. Vegklasse Hø2 er valgt fordi det samsvarer best med at fylkeskommunen definerer veien som funksjonsklasse C, men trafikkmengden, bruken av vegen og aktiviteten langs vegen gjør at denne parsellen av fylkesvegen også kunne vært definert som en lokal veg (L1). Langs denne parsellen av fylkesvegen mener man derfor det er akseptabelt å utforme tilkomsten til planområdet som en avkjørsel.

Det er ikke lagt opp til egne løsninger for gående- og syklende innenfor planområdet.

Det anbefales at varelevering og renovasjonsløsninger skjer slik at det vender bort fra boligbebyggelsen nord for planområdet.

## 6.6 Landbruksfaglige vurderinger

Planområdet har tidligere vært brukt til landbruksformål. Denne bruken har opphørt og arealet har i mange år vært brukt som riggplass. Arealet er også i gjeldende regulert til andre formål. Med bakgrunn i dette vurderer man at arealet i dag ikke har verdi som landbruksareal og at utbyggingsplanene ikke er i konflikt med landbruksinteressene i området ellers.

## 6.7 Kollektivtilbud

Det går regelmessige bussavganger fra Øysandkrysset i retning Trondheim og Melhus sentrum. Avstanden fra planområdet til holdeplassen er 200-300 meter, men tilkomsten skjer via bilveg som ikke er tilrettelagt for gående eller syklende. Med utgangspunkt i planlagt virksomhet vurderes andelen kollektivreisende til å fra planområdet å være liten.

## 6.8 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det er utarbeidet en rammeplan som beskriver hovedprinsippene som legges til grunn for vann- og avløpsløsning ifm. Utbyggingen. Ramme planen har lagt til grunn Melhus kommune sin VA-norm. Endelig dimensjonering, utførelse og plassering av ledninger, kummer, mm. skal avklares gjennom detaljprosjektering. Ramme planen følger reguleringsplanen som eget vedlegg.

Før det kan gis brukstillatelse for nye bygg skal godkjent VA-anlegg være etablert.

## 6.9 Støy

Deler av planområdet ligger innenfor rød og gul støysone fra E39. På grunn av byggegrensen så er det kun deler av bygg i den sørvestre delen av planområdet som vil kunne være berørt av gul støysone. Uteområdene innenfor planområdet er ikke berørt av støysonene. Det er heller ikke planlagt funksjoner med støyfølsom bruk. Det vil derfor ikke være behov for å etablere støyskjermer mot europavegen. Ved prosjektering av byggene må en likevel påse at kravene i retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T1442) bli overholdt.

Innenfor området er det åpnet for funksjoner som kan generere støy som er belastende for den tilgrensende boligbebyggelsen. Funksjonene som er tenkt etablert i området vil ha aktivitet som skjer innendørs. Dette gir en naturlig støyskjerming. I tillegg er det i planens bestemmelser stilt krav til maks tillatt støynivå ved tilgrensende boligers uteoppholdsareal og utenfor vinduer med støyfølsomme bruksformål.

## 6.10 Renovasjon

Det er lagt til rette for ren næringsvirksomhet. Dette gjør at ulike aktører står fritt til å velge hvem de vil bruke for å håndtere avfallet. Utforming av renovasjonsløsning må avklares med den aktuelle avfallsaktøren, men det er viktig at det legges til rette for kildesortering og at plass avsatt til slike løsninger ikke er skjemmende for omgivelsene. Det skal tas høyde for lastebil.

# 7 Virkninger av planforslaget

## 7.1 Overordnede planer

Planområdet inngår ikke som del av kommuneplanens arealdel, men i gjeldende reguleringsplan er deler av området av satt til næringsvirksomhet. Den øvrige delen av planområdet er i samme plan avsatt til parkering. Området har ikke vært i bruk til de aktuelle formålene og det er først nå i senere tid at det har blitt aktuelt å etablere næringsbygg på tomta. Regulert parkering er løst andre steder i nærområdet. Tilgrensende areal består av større næringsbygg og boliger. Eksisterende næringsbygg er plassert opp mot E39. Tiltaket er delvis i samsvar med gjeldende regulering og den tiltenkte bruken er i samsvar med utviklingen i arealbruken i området ellers.

## 7.2 Landskap og stedets karakter

Tiltaket vil i liten grad medføre fysiske inngrep i landskapet. Bygningsmassen vil ha volum som samsvarer med eksisterende og tilgrensende næringsbebyggelse. Fjernvirkningen av tiltaket vil være begrenset. Tiltaket vurderes å underordne seg utviklingen ellers langs E39, men større næringsbygg langs vegen, mens boliger og jordbrukslandskapet preger den øvrige arealbruken.

## 7.3 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Basert på informasjon fra tilgjengelige databaser kan en ikke se at tiltaket vil få negative konsekvenser for naturmangfoldet. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig og det vil ikke være nødvendig å utføre tilleggsundersøkelser for å kartlegge tiltakets effekt på naturmangfoldet.

## 7.4 Rekreasjonsinteresser

Planområdet grenser til et regionalt viktig friluftsområde. Deler av planområdet var opprinnelig regulert til utfartsparkering til dette friluftsområdet. Arealet har aldri vært nyttet til dette formålet og parkering i forbindelse med friluftsområdet er løst på andre måter i nærområdet. Ved utbygging blir det stilt krav om etablering av parkeringsplasser tilknyttet til de ulike virksomhetene. Disse plassene vil også være tilgjengelig for allmennheten i perioder med stor utfart. Spesielt i helger og på ettermiddager. Tiltaket vurderes derfor å ikke være i konflikt med frilufts- og rekreasjonsinteresser.

## 7.5 Trafikkforhold

Planområdet vil få direkte tilkomst til offentlig veg. Tilkomsten er tenkt vi fylkesvegen som er lavt trafikkert. Det er gode siktforhold mad tanke på avkjøring til planområdet. Løsningen vil skjerme naboer på nordsiden av planområdet fra trafikk til- og fra planområdet. Det er forventet at tiltak innenfor planområdet vil gi noe økning i trafikk.

Planområdet ligger i gangavstand fra bussholdeplass med jevnlige avganger mot Melhus og Trondheim. Med bakgrunn i tiltenkt arealbruk er andelen kollektivreisende vurdert som liten.

## 7.6 Jordressurser/landbruk

Arealet har tidligere vært brukt til landbruksformål, men tiltaket er ikke i konflikt med landbruksinteressene i området i dag. Arealet er allerede frigitt til utbyggingsformål i eldre reguleringsplaner og arealet har ikke vært nyttet til landbruksformål i senere tid.

## 7.7 Teknisk infrastruktur

Det ligger godt til rette for å kunne koble seg på tekniske anlegg, men det vil være nødvendig å flytte på rør og ledninger i byggefasen. Det er utarbeidet en egen VA-plan i forbindelse med reguleringsplanen. Det vises til denne for nærmere informasjon om konkrete løsninger for de tekniske anleggene innenfor planområdet.