



VANYLVEN KOMMUNE

Kommuneplan til 2020 - AREALDELEN



Tekstdel



Innholdsliste

Bakgrunn.....	3
1. Strategiar og prinsipp for arealforvaltninga i kommunen.....	4
1.1 Tettstadsstrategi og bustadbygging	4
1.2 Næringsutvikling og handelsstrategi.....	7
1.3 Transport og kommunikasjonsstrategi.....	8
1.4 Fritidsbusetnad og turisme	9
1.5 Kystsoneforvaltninga i kommunen	10
1.6 Kjerneområde for landbruk og landskapsforvaltning.....	12
1.7 Strategiar for naturvern, friluftsliv og idrett	13
1.8 Vurderingar av framlegg til endra arealbruk.....	14
Rovde	15
Syvde.....	16
Eidså med Lilleide	17
Åram med Hakallestranda og Brandalsfjellet	18
Fiskå	21
Sylte	22
Slagnes	22
Åheim.....	23
Generelt.	24

Dokument i saka:

ROS-analyse
Konsekvensutgreiing
Tekstdel
Føresegner og retningslinjer
Plankart –Arealdelen av kommuneplanen -2020

Foto framside: Steinar Slagnes, Fyret i Bøstranda.

Bakgrunn

Saksnummer:	<ul style="list-style-type: none">• 2006/2033, 2012/24 (etter 1.1.2012)
Lovgrunnlag:	<ul style="list-style-type: none">• Plan- og bygningslova 2008• Plan- og bygningslova 1985 - for saksbehandlingsprosessen til og med 1.høyring• Forskrift om konsekvensutgreiing 2009.
Politiske vedtak:	<ul style="list-style-type: none">• Melding om oppstart 2000/2006• Planprogram godkjent planutvalet 24.04.2006 sak 13/2006• Samfunnsplan godkjent kommunestyret 31.03.2009 sak 31/09• 1.høyring arealdel planutvalet 16.06.2009 sak 45/09. Frist 18.09.2009• 2.høyring arealdel formannskapet 29.08.2011 sak 131/2011. Frist 04.05.2012.• Mekling med fylkesmannen 13.02.2014• Kommunestyret si godkjenning 27.03.2014 sak 23/2014
Plan som vert erstatta:	<ul style="list-style-type: none">• "Vanylven mot år 2000", Kommuneplanens arealdel 1994-2000• Kommuneplan, arealdelen perioden 1993 til 2002, Sande Kommune (Åram)

1. Strategiar og prinsipp for arealforvaltninga i kommunen

1.1 Tettstadsstrategi og bustadbygging

Kommunen legg opp til ein tettstadsstrategi som i hovudtrekk vidarefører eksisterande busetnadsmønster og tettstadsstruktur, men med ei strammare og meir realistisk tilnærming. Det betyr at kommunen skal ha livskraftige bygde- og lokalsenter, og desse skal ha differensierte tenestetilbod i høve til senterkarakteren. Kommunen har definert tre typar senter for busetnad i kommunen – i tillegg til nokre område for fortetting: kommunesenteret, bygdesentra, og lokalsentra.

Avgrensing av sentrumsareal vert gjort for bygdesentra Fiskå, Syvde og Åheim. Her skal det vere prioritert satsing på tettstadutvikling med handel, fortetting, møteplassar jf. samfunnsplanen om tettstadutvikling og senterstruktur (pkt. 3.2.3). (viser også til fylkesdelplanen for senterstruktur).





I kommunesenteret Fiskå skal ein konsentrere sentrale kommunale tenesteoppgåver som ikkje med fordel kan desentraliserast til dei andre sentra i kommunen. Utover dette er kommunesenteret å rekne som eit bygdesenter til liks med Åheim og Syvde. Bygdesentra skal ha eit differensiert handelstilbod, og trygge og stabile oppveksttilbod med barnehage, småskule og ei tilfredstillande SFO-ordning. For lokalsentra Åram, Rovde og til ei viss grad Eidså gjeld dette på same måte, men slik at ambisjonane i høve til handel berre gjeld eit grunnleggjande nærbutikktilbod. Vidare ønskjer ein i større grad å utvikle tettstadskvalitetar som gateløysingar og byrom i bygdesentra enn i lokalsentra. For alle desse sentra gjeld strategien om å utvikle kompakte tettstader med intime nærmiljø. Effektiv arealbruk og klare avgrensingar mot LNF-områda er nøkkelfaktorar.

Nokre område som Vedeld på Rovde, Hakallestranda, Nordstranda, Sylte og Slagnes er rekna som livskraftige busetnader, men utan særskilt stadidentitet som tettstader, og med avgrensa moglegheiter for servicetilbod. I desse område ønskjer kommunen å legge til rette for ei fortetting i eksisterande busetnad, men med ei avgrensa utviding av eksisterande byggeområde. Tettstadstrategien er visualisert i kommuneplanen sin samfunnsdel, der ein også kan finne lokaliseringa av sentra i kommunen og grove avgrensingar av fortettingsområda.

Både ved fortetting i eksisterande busetnad og i nye byggeområde må ein unngå deling av større areal enn naudsynt. Dette for å unngå svak arealutnytting, utradisjonelle byggelinjer og for å gje plass til fleire. Maksimal tomtestorleik bør vere 1,5 – 2 dekar.

Vidare har kommunen lagt seg på ei restriktiv linje i høve til å opne for spreidd bustadbygging. Dette skyldast først og fremst naturgjevne tilhøve som ras- og flaumfare, omsyna til utviklinga i landbruket og topografien generelt. Det er også grunn til å vere bekymra for kostnadane ved spreidd busetnad og ikkje minst moglegheitene for at ei liberal haldning i desse spørsmåla kan gjere kommunen sine natur- og kulturlandskap mindre attraktiv for det store fleirtalet av innbyggjarane. Likevel har ein på grunn av sterke innbyggjarinitiativ gjort framlegg om ein del område for spreidd utbygging i kommunen. Årsaka til dette er å unngå eit de facto byggjeforbod i eksisterande eldre busetnader som til dømes Løsetstranda, Sørbrandal og Bøstranda. Vidare har sterke lokale interesser tatt til orde for område som til dømes Redse. Sjølv om kommuneplanen gir rom for over 50 nye bustader i desse områda i løpet av planperioden, er det ikkje forventat at meir enn totalt 5 – 10 nye bustader vil bli bygd i planperioden fram til 2020. Totalt tal på bustader vert avgrensa for at områda framleis skal framstå som spreidd busetnad, og ikkje som bustadfelt.

1.2 Næringsutvikling og handelsstrategi

Kommunen har i dag ikkje nemneverdige unyttta næringsareal tilgjengeleg, og det har vist seg vanskeleg å gjere framlegg til større nye næringsområde i kommunen utan at desse inneber klart konfliktpotensial med nærliggande arealbruk. Vidare er det eit ønskje frå kommunen si side at næringsverksemdene i større grad skal etablerast i klynger, både for å stimulere innovasjon og samarbeid, men også for sikre gjenbruksverdi på investeringar i fast kapital.

Dette inneber at arealplanen i hovudsak legg til rette for større eller mindre utvidingar av eksisterande næringsareal, som Korsfura, Rovde, Eidså, Åram, Sighaug og sentrumsområda av bygdesentra. Men elles fokuserer kommunen på arealsatsing i høve til næringslivet på Næringsparken på Lilleeide. I denne planen er dette området vesentleg utvida.

Kommunen har i denne kommuneplanen vald å styre arealbruken i næringsområda i større detalj enn tidlegare. Dette er gjennomført ved å knytte særskilte føresegnar som differensierer mellom lovleg næringsverksemd for dei einaskilde områda. Nokre område er til dømes reservert for handel og kontorverksemd, andre for reiselivsverksemd, mens for nokre område er det også høve til etablering av industriverksemd.

Kommunen sin handelsstrategi er nært knytt opp til tettstadstrategien, og inneber ei satsing på eit differensiert handelstilbod i alle dei tre bygdesentra i kommunen. I tillegg er det også ei viss høve til etablering av handelsverksemd etter nærare kriterium i næringsparken på Lilleeide. Hovudføresetnaden for ein slik moglegheit er at slike etableringar i første rekke skal gjelde typisk areal- og transportkrevjande detaljhandel som til dømes hagesenter, bil-, båt og –trelasthandel, og liknande.

Det var i første høyring av planen laga framlegg til eit nytt nærings-/industriområde med ny hamn i Vikebogen. På grunn av mange merknader vil ein ikkje gå vidare med planane denne perioden. Det er eit så omfattande inngrep i eksisterande landskap og nærmiljø, at ei slik utbygging må gjennom ei særskilt konsekvensutgreiing. Området vert framleis vurdert som det einaste med potensial til større næringsutbyggingar med tilflot, vel og merke med handterlege konfliktar. Andre område har vore vurdert på Åram og Rovde, men der er konfliktnivået med nærliggande og konkurrerande arealbruksføremaal vurdert til å vere for alvorleg, og dessutan har desse områda knytt til seg vesentlege ulemper i høve til vør og vind. Vikebogen bør derfor haldast av til ev. framtidig næringsareal, for å unngå etablering av andre formål som kan innebere konflikt i området.

Etter 1.høyring er det kome innspel om at vi bør sette av areal til vindmøller, dette er det også politiske signal for. Ved neste rullering av planen kan det vere aktuelt å gå vidare med dette, og sørvestre del av Hovda er nemnt som aktuell (Myklebustheiane). Arealet bør ikkje utbyggast til andre formål før dette er avklart.

1.3 Transport og kommunikasjonsstrategi

Kommunen sin transport- og kommunikasjonsstrategi har to hovudfokusområde, vegsamband og sjøtransport. Til sistnemnte ligg eit langsiktig mål om realisering av Stad skipstunnel med dei ringverknadane det vil ha for gjennomgåande passasjer- og godstransport i kommunen. Ei slik løysing kan og opne for realisering av mindre kommersielle hamner til dømes på Åram. Vidare legg ein til grunn at ei skipstunnelløysing kan gi rom for serviceverksemdar i kommunen knytt opp mot sjøverts transport.

Kommunen sin strategi for vegsamband er todelt, og sjølv om kommunen sjølv kanskje er ein marginal premissleverandør i høve til utvikling av vegtransporttilbodet, er dette rekna som særskilt viktige saker for kommunen. Den todelte strategien skiljer mellom gjennomfartsåra i kommunen, og ein busetnads- og næringskorridor. Førstnemnte er Rv. 61 mellom Bryggja i Nordfjord og Koparnes Ferjekai, og vidare til Ulsteinvik og Ålesund. Prinsippa for forvaltning av denne korridoren er å sørgje for færrest moglege barrierar i form av standardsprang, nedsett fartsgrense eller busetnad langs denne korridoren, og med unntak av austsida av Syltefjorden og Eidså sentrum er dette målet nådd for den delen av korridoren som ligg nord for Åheim.

Busetnads- og næringskorridoren er samanfallande med gjennomfartsåra fram til Eidså, men deretter følgjer den traseen vidare forbi Syvde og Rovde mot Volda. Langs denne korridoren er målsetnaden til liks med gjennomfartsåra å avgrense moglege transporthinder, men også å legge til rette for regulære kollektiv- og godsrunder med akseptable frekvensar. Med ein matetrasé rundt Hovda til Åram, dekkar denne korridoren omtrent heile den delen av kommunen med næringsverksemd og busetnad. Denne korridoren er viktig for den viktigaste lokale og regionale transporten, mens gjennomfartsåra er viktig for den regionale og nasjonale transporten.

Det vert arbeidd for fastlandssamband med tunnel frå Voksa til Åram, kalla Sande fastlandssamband. Det er ikkje klart kvar tunnelliniislaget på Åram vil vere. Det er viktig at aktuelt område ikkje er disponert til andre formål, når dette vegsambandet nærmar seg realisering – kanskje allereie ved neste rullering av arealdelen.

Rovdefjordbrua er eit anna prosjekt det no vert arbeidd med frå lokalt hald, også her er det viktig at arealet ikkje vert omdisponert til andre formål før prosjektet vert realisert. Planprogram med framdriftsplan er utarbeidd og godkjent av kommunen.

1.4 Fritidsbustad og turisme

I samsvar med samfunnsplanen sin ambisjon om auka satsing på reiseliv, legg denne arealplanen opp til at relativt omfattande område får endra arealbruksstatus til område for fritidsbustader. Nokre av desse områda er kome med gjennom grunneigarinnspel som til dømes på Redse, Vedeld, Sætre i Syvdefjorden, Røfsdalssætra, Koparneset, Takset og Gammelsætra. Dei fleste av desse områda vurderer kommunen til å ha relativt marginalt kommersielt potensial, både med omsyn til sol- og utsiktstilhøve, nærleik til sjø, og generell attraktivitet. Tilsvarande gjeld for områda i fjellområda på Hovda, ved Slivatn og rundt Øverberg, der ein vurderer potensialet til å vere primært knytt til lokale interessentar.

Kommunen vurderer områda på Hakallestranda og Slagnes som dei områda med størst kommersielt potensial. Ei vurdering av potensielle konflikter, utbyggingspotensial og omsynet til landbruket, har ført til at Hakallestranda er framlagt som det største utbyggingsområdet for fritidsbustader. For å unngå ei fragmentert utbygging og for å halde på ei arealreserve, har ein vald å knytte rekkefølgeføresegner til nokre av dei største områda.

Generelt vurderer ein kommunens potensiale i høve til turisme til å ha ein nær samanheng med sjøen og sjøbaserte aktivitetar som til dømes fiske, segling, båtsport og liknande. I tillegg vil ein, når skipstunnelen blir realisert, også kunne knytte opplevingsturar til denne. Kommunen sine strategiar for styringa av denne utbygginga er basert på å ha klare avgrensingar av utbyggingsområda med riktige lokaliseringar der viktige miljøverdiar takast vare på, også i høve til estetiske krav og krav om terrengtilpassing. Ein ønskjer også meir grunneigarsamarbeid og auka samspill mellom friluftsliv, reiseliv og landbruk.

Også med hyttetomter må ein unngå deling av større areal enn naudsynt. Dette for å unngå svak arealutnytting, utradisjonelle byggelinjer og for å gje plass til fleire. Maksimal tomtstorleik bør vere 1,5 dekar.

1.5 Kystsoneforvaltninga i kommunen

Som nemnd i avsnittet over er kystsona og nærleiken til sjøen ein av dei viktigaste ressursane i kommunen, både i høve til turistar, fastbuande og fritidsbuande, så vel som næringslivet. Kommunen har avgrensa strandsoneareal som er tenleg til noko form for bruk. I det meste av kommunen er strandsona bygd ned av vegsambanda, og mykje av restarealet har bratt og skuggfull plassering. Ei utvikling av reiselivet, næringslivet og auka tal på fastbuande og fritidsbuande fordrar også ei vesentleg auke i talet på båt plassar i kommunen. Alle desse aktørane ønskjer også akseptabel tilgang til strandsona, og spesielt til dei områda som har attraktive rekreasjonsverdiar knytt til seg.

Kommunen sin strategi for å løyse desse motsetnadene, har vore å etablere ei funksjonell strandsone i dei mest attraktive delane av kommunen (Hakallestranda), med sikring av fri ferdsel i strandsona, delvis med kyststiar, og i andre høve ei viss sikring av ubygde nes, holmar og liknande som har særskilt rekreasjonsverdi. Nokre stader, som til dømes i Nordstranda har ein vurdert strandsonevernet som tilfredstillanda gjennom avsetting til kjerneområde for landbruk. I såkalla "skrotfjøre", dvs. I hovudsak vegfyllingar, har ein derimot opna for naustbygging der trafikale tilhøve gjer det mogleg. Også einskilde stader med gode naturlege tilhøve for småbåthamner, har ein opna for konsentrert utbygging av fritidsbustader i tilknytning til slike småbåthamner. Ein årsak til ein slik kombinasjonsbruk er at nye bygg i strandkanten må ligge bak bølgebrytarar.

Kommunen legg opp til at ein skal ha ei restriktiv handsaming av planar og dispensasjonar i strandsona, og hovedfokuset skal vere å sikre område for allmenn bruk, og fjerne hinder for ålmenn ferdsel i strandkanten. Statlege planretninglinjer for strandsonevern må ligge til grunn for våre avgjerder. Byggegrense mot sjø vert sett utifrå terreng, eksisterande bygg og vegar, med ei minstegrense på 30 m frå sjø, nokre stader meir.

Det er ei underdekning av småbåt plassar i heile kommunen, og ved ei realisering av Stad Skipstunnel er det sannsynlegvis eit stort behov for gjestehamn plassar – spesielt på strekket Skorge-Slagnes – men også til dels på strekket Fiskå-Åram. Dei kommunale strategiane for fleire nye fritidsbustadeiningar (hovudsaklig i satsingsområda Hakallestranda og Slagnes) i løpet av planperioden, fordrar også ei vesentleg auke i tal på småbåt plassar i desse områda.

Kløvningen og Rovde skal vere dei primære sjark-/fiskerihamnene i kommunen, og Åram (og eventuelt på eit seinare tidspunkt Krokenesvågen) skal vere avlastnings-/kombinerthamner. Ein legg også til rette for ei vidareutvikling av eksisterande industrihamner i Korsfura, Eidså, (Fiskåholmen – unnateke rettsverknad), Åheim og Rovde. Eksisterande næringsareal med tilflot får ei arealmessig sikring av trafikkareal (i sjø) i tilknytning til kaiområde.

Sjøareala er i hovudsak sett av til vassareal for allmenn fleirbruk, men nokre område med særskilte verne- eller rekreasjonverdiar som ikkje lett tåler næringsrelatert bruk som ferdsel eller akvakultur, er sett av til natur- eller friluftsområde i sjø. Tilsvarande har ein sett av område som i dag er i bruk til akvakultur til reint akvakulturføremål, med ei utvidingssone/ sikringssone på ca 200 m i overflatedelen. Forankring vil strekke seg utanfor desse områda, og ligg i område for allmenn fleirbruk.

Ein ønskjer å vere restriktiv med nye akvakulturanlegg i områda utanfor Hakallestranda. Årsaka til dette er vêr- og vindtilhøve, omsynet til fritidsinteressene og omsynet til sjøtransport i farleia.

Lokaliteten Lyngholmen ved Slagnes bør vurderast strengt ved utviding eller fornying, grunna nærleik til bustadområde, botnforhold og ferdsel.

Vanylven har p.t. 25 fiskebåtar (Kjelde ”merkeregisteret over registreringspliktige fiskefarty”), og over 75 personar i fiskemantallet. For desse og utifrå generelle fiskeriinteresser må fiskeriressursane i kommunen ivaretakast.

Det er registert fire viktige gyte- og oppvekstområde for fisk (Kjødepollen, Syltefjorden, Syvdsfjorden og Slagnes/Åheim). Det er 17 kaste – og låssettingsplassar ved land. Her er område for aktive og passive fiskereiskap, alle må takast omsyn til ved ny arealbruk. Temakartet som lokaliserer desse viktige areala for fiskeri må brukast aktivt.

1.6 Kjerneområde for landbruk og landskapsforvaltning

Kjerneområda for landbruk er basert på kriterium om bonitet, noverande bruk, alternativ bruk, og krav om at det skal vere større samanhengande område. Dette gjeld dei store samanhengande landbruksareala med høgt produksjonspotensial som Store-Rovde, Vik/Nordalen, Myklebust/Sørdalen, Eidså/Sandnes, Lilleide/Storeide/Fiskå, Nordstranda, og Syltefjorden. Også mindre område som primært har særskilte kulturlandskapskvalitetar eller på annan måte er særskilt sårbar, er definert som kjerneområde for landbruk. Dette gjeld nokre spreidde område på Hakallestranda, Bjørlykke og Slagnes. Områda ved Åheimselva og på Tunheim har både høg produksjonsverdi og viktige kulturlandskapsverdiar. Særleg Tunheim med sin tydeleg leselege landskapsstratigrafi har stor autensitet og verneverdi. Begge desse typane er avsett i kommuneplanen som retningslinjeområde for landbruk.

Kjerneområda for landbruk er gitt tydelege avgrensingar mot andre retningslineområde og spesielt mot byggeområde. I sentra rundt om i kommunen er det sett av område som vil kunne dekke alle tenkelege utbyggingsbehov langt utover planperioden. Ein av grunnane til at omfanga av utbyggingsområde, spesielt for bustadbygging, er så mye større enn behova, er at arronderingane skal syne den planlagde utviklingsretninga for tettstadane. På den måten ønskjer ein også å skape større tryggleik for vern av dyrka mark, og det er høve til unngå konfliktfylte lokaliseringar av til dømes bustader og driftsbygg. Kommunen reknar derfor dei avsette grensene for kjerneområde landbruk som absolutte på kort og mellomlang sikt (utover planperioden), og dei skal derfor praktiserast særskilt strengt.

1.7 Strategiar for naturvern, friluftsliv og idrett

I høve til naturvern har kommunen teke utgangspunkt i dei kartleggingane av biologisk mangfald som har vore gjennomført i kommunen dei siste par tiåra, og lagt dei fleste av lokalitetane inn i arealplanen som LNF-retningslineområde. Denne arealbruksstatusen inneber ikkje noko formelt vern, men gir signal om at naturverdiane i desse områda skal stå sterkare enn andre LNF-bruksføremål som landbruk og friluftsliv.

Vanylven har spesielt ansvar for veksestadar for raud honningsvokssopp, i samband med det generelle arbeidet for å stanse tapet av biologisk mangfald. Vekseplassane er påvist i Sjørdalen, på Landsverk og i Bøstrand. Områda er avmerka som LNF-L eller LNF-N, og nøyaktige lokalitetar ligg i www.naturbase.no. Det viktigaste kommunen kan bidra med er å legge til rette for å oppretthalde noverande beitebruk i området, og unngå inngrep som kan skade førekomstane.

Tilsvarande er område med små, få eller ingen tekniske inngrep, i tillegg til andre område som har særskilte rekreasjonsverdiar, avsett til LNF-retningslineområde med vekt på friluftsliv. Dette gjeld til dømes store delar av fjellområda i kommunen. I tillegg nokre område med omfattande fjernverknad og stor verdi for innbyggjarane sin identitet – som t.d. Skåratindane, Tunheimshornet, Kragsethornet, og Nystøylhornet. Delar av kystsona har blitt gitt eit særskilt vern med byggeforbodssone, der også byggetiltak som elles er tillete i LNF-område ikkje bør finne stad. Vidare er det lagt opp til eit løypenett av turvegar langs strandkanten, vassdrag, og med tverrsamband. Desse skal ha som funksjon å knytte busetnadane nærare saman, oppmuntre til fysisk aktivitet og alternative transportmåtar som til dømes sykling, og sikre fri ferdsel i nokre av dei viktigaste områda for rekreasjon i kommunen. Tilsvarande er det lagt opp til utbygging av viktige tverrsamband av turvegar over fjella på Hovda, slik at Hakallestranda, Sørbrandal og Sandnes/Eidså knytast nærare saman. Eksisterande stiar er også markert i plankartet.

Det er også sett av område for idrett i alle sentra i kommunen, enten som idrettsplassar eller med arealbruksføremål offentlege bygg. Dette skyldast at ein del av ballbanene og andre område for idrett er knytt til skuleplassar. Det er og sett av andre område for idrett og fritidsaktivitetar som skytebaner, skiarena og golfbane. Det har i planprosessen vore sett fram ønskje om areal for motorsport, men kommunen har vurdert tilbodet i nabokommunane som så bra, og moglege arealbrukskonflikter som så alvorlege, at eit slikt arealbruksføremål er det ikkje laga rom for i denne kommuneplanperioden.

1.8 Vurderingar av framlegg til endra arealbruk

Vi viser til eiga konsekvensutgreiing for kvart enkelt område.

I hovudsak er dei føreliggande framlegga til nye utbyggingsområde i samsvar med kommunen sine strategiar om vidareutvikling av eksisterande livskraftige bygde- og lokalsentra, satsing på utvikling av kommunen som reiselivsdestinasjon, og ein kombinasjon av vidareutvikling av eksisterande næringsområde og konsentrasjon av nye etableringar til næringsparken på Lilleide.

Omfanget av til dømes nye bustadområde overstig i sterk grad det som er ei realistisk utbyggingstakt i kommunen i løpet av planperioden, men sidan kommunen har vore plaga av massiv fråflytting i lang tid ønskjer ein å etablere fleire alternative moglegheiter for å skape optimisme. Ein vurderer det slik at byggemarknaden vil vere sjølvregulerande så lenge ein praktiserer strengt kravet om detaljregulering i dei fleste framlegga til nye byggeområde, og at ein såleis vil unngå ei fragmentarisk utbygging.

I dei forskjellige krinsane har ein vald til dels same strategi, med nokre avvikande lokale tilhøve.

Rovde

På Rovde har ein etter sterkt press frå innbyggjarane opna for nokre område med spreidd utbygging på Sundnes/Redse, i tillegg til den vidareutviklinga av Rovde tettstad som planen legg opp til. Lokaliseringa er ikkje optimal i høve til skule, butikk og trafikale løysingar, men interessa har vist seg så stor at desse områda kan vise seg å verke stimulerande på etableringar i krinsen. Når det gjeld næringsområde er det i denne krinsen lagt opp til ei utviding av næringsområda på Korsfura og i Vedeld, i tillegg til at ein held på dei ferdig regulerte men uutvikla næringsområda i Rovde sentrum. Ei utviding i Korsfura er arrondert slik at området gir minst muleg visuell og støymessig verknad på det nærliggande rekreasjonsområdet på Sundneset (etter mekling med fylkesmannen).

Vidare er det også lagt opp til etablering av eit reiselivsanelegg på Rovdestranda (grunneigarinnspel). Området har ei mindre hamn og brukbar tilkomst frå hovudveg, og elles ikkje i konflikt med anna eksisterande bruk. Tilsvarande er det opna for utbygging av konsentrerte fritidsbustader i strandsona på Knardal. Desse ligg i nær tilknytning til eksisterande hamneanlegg i strandsona, og er ikkje vurdert som særskilt attraktiv som rekreasjonsområde. Eit nytt område for fritidsbustader på Hola øvst på Redse er det også gjort framlegg om (området er ikkje dyrka i dag, og det er ingen kjende viktige naturverdiar i området). Det einaste området som reduserer dyrka mark, er bustadområde B4 og framtidig senterområde SO1 i Rovde tettstad. Årsaka til at dette området likevel er vald som utbyggingsområde, er behovet for ei kompakt utvikling av tettstaden.

Ved etablering av nye bustadområde på Sundnes/Redse, er det større behov for ein trafikktrygg veg for gåande og syklande mellom desse områda og Rovde tettstad. Planen legg derfor opp til ein ny gang- og sykkelveg som vil binde Vedeld betre til Rovde tettstad.

Syvde

I Syvde krins har ein med det nye bustadfeltet bak skulen (unnateke rettsverknad) tilfredsstillande dekning av sentrale bustadtomter, og området like sør for dette (B17) er det også gjort framlegg til å omdisponere til bustadføremål. Med denne arealreserven er det tomt for ytterlegare areal i Syvde sentrum, utan ein går laus på den beste dyrkamarka. Det er ikkje ei aktuell problemstilling, og ein må derfor i slutten av planperioden vurdere andre moglege utviklingsretningar for tettstaden. Løysinga kommunen har vald er ei fortetting og utviding av dei relativt tett bygde, men uregulerte områda på Eikrem, og ei samantrekking av områda på Eikrem med bustadfeltet i Nordvika. Ei vesentleg utviding i samsvar med planframlegget krev nye løysingar på vass- og avlaupssystema og forbetring av lokalvegnettet, og ligg derfor noko fram i tid.

Også sentrumsområdet med sjøfronten har eit visst utviklingspotensial, og det nye framlegget opnar for meir kombinerte føremål av bustad og næring i dette området. I tillegg til moglegheitene for næringsverksemd i sentrumsområda, er det også gjort framlegg om nye næringsareal på det tidlegare massetaket på Vedlog i samband med sjøtomta på den andre sida av riksvegen. Massetaket har god tilkomst og ligg skjerma til i høve til bustadområda, men sjøtomta bør få ei betre avkøyrsløysing.

Det er basert på grunneigarinnspel også gjort framlegg om nokre område for fritidsbustader. Det eine ligg på Sætre (F4), der må det dokumenterast tryggleik i høve til ras i området. På Røfsdalsætra er det gjort framlegg til nye utbyggingsområde i nærleiken av den eksisterande sæterstølen. Området er i dag eit viktig lokalt hytteområde, og med vegtilkomst, tilgang på vassforsyning, og god resipient for eventuelle minireinseanlegg, er området godt eigna for ei slik vidareutvikling. Det siste området i denne krinsen som er avsett til fritidsbustader, er områda rundt Øverberg og Kilebrekka. På grunn av den infrastrukturen som allereie er etablert der, er det ei god løysing å opne for fortetting av den eksisterande fragmenterte hyttebusetnaden i området, og på same tid sikre fri tilgong til strandsona på Kilebrekkvatnet. Det er også opna for spreidd fritidsbusetnad ved Haugenakken, Vik.

Eidså med Lilleide

På Eidså er det berre lagt opp til ei vidareutvikling av eksisterande bustad- og næringsområde. Det fragmentert utbygde området B19 på Takset er vurdert som det mest attraktive området for busetnad i tettstaden, og der vil ein på sikt også få mindre reduksjon av dyrkamark. Området som er fulldyrka er berre på nokre dekar, og alternative utviklingsretningar på Eidså ville ha større konsekvensar for landbruksdrifta enn denne løysinga. Basert på innbyggjarinitiativ er det også lagt ut eit område for fritidsbustader i den vestvendte hellinga mot golfbana. Ein forstiller seg at det kan vere mogleg å hente ut nokre synergieffektar av samlokalisering av fritidsbustader og golfbana. Også på Koparnes har ein etter grunneigarinitiativ lagt ut eit mindre område til fritidsbustader. Eit viktig premiss for ei slik utbygging er at ein i planfasen også sørgjer for å sikre dei mykje brukte fiskeplassane mot ferjekaia, og badevika mot vest, for allmenn bruk. Det siste området i krinsen som er lagt ut til fritidsbustader, er ei utviding av eksisterande område ved Sandnessætra som det har vore sterke innbyggjarinitiativ for.

På området for tidlegare "Eidså sag" er det opna for ei mindre utviding av næringsområdet, som i praksis er dei siste arealreservane i dette området. Lenger opp, på Lilleide, i tilknytning til miljøstasjonen, er det lagt opp til ei vesentleg utviding av den nye næringsparken. I dette området vil ein forsøke å kanalisere nyetableringar som ikkje er eigna å plassere i tettstadane grunna plassbehov, lukt-/støyproblem og som ikkje treng tilflot.

Åram med Hakallestranda og Brandalsfjellet

På Åram ønskjer ein å legge til rette for ein kombinasjon av nye bustadområde, fritidsbustader, reiselivsverksemd og maritimt retta næringsverksemd. Åram har ei strategisk lokalisering med skjerma hamn og mogligheiter til utvikling av eit transportknutepunkt, spesielt når Stad Skipstunnel blir realisert. Reiselivsverksemdar som også utnyttar private fritidsbustader (sal/tilbakeleige-prinsipp) kan vise seg å vere eit interessant konsept i dette området. Heile området frå ferjekaia til Sætrevika er på plankartet gitt ei viss detaljering, men denne skal vise kombinasjonsbruken som er ønska, meir enn ei endeleg detaljplan for området. Det bør utarbeidast ei stadanalyse for området som ein del av detaljplanarbeidet.

Rundt dei regulerte vatna på Brandalsfjellet er det også lagt opp til ei utviding av eksisterande hytteområde, då desse områda har vist seg som særskilt populære for innbyggjarane. Det er relativt store område som er avsett her, og ein legg derfor til grunn at dei faktiske byggeområda blir nærare avgrensa i samband med utarbeiding av detaljplan. På Sørbrandal er det lagt opp til at eventuell vidare utbygging skal skje som spreidd utbygging, både av fritidsbustader og bustader – der det ikkje er fulldyrka. Områda kan teoretisk vere noko utsett for flaum ved eit eventuelt dambrot i Brandalsvatnet, men risikoen er vurdert som veldig liten. Det er lenge sidan det blei bygd nye bustader i denne bygda, og ein forventar at byggepresset kjem til å vere tilsvarende lite i tida framover.

På Arset er det etter grunneigarinnspel sett av areal til eit nytt naustområde. Desse områda er vurdert til å ha relativt liten rekreasjonsverdi på grunn av dårlege soltilhøve, og ei slik bruk er derfor lite konfliktfylt.

Vidare sørover mot Hakallestranda og Sandvika er det lagt opp til ei mindre utviding av dei eksisterande regulerte bustadfelta på høvesvis Klovningstranda og i Sandvika. Elles er busetnaden ganske jamn og fragmentert på mest heile strekket mellom Rønnestad (LNF-B13) og Åram. Dette utbyggingstrekket er forsøkt vidareført med ein fortettingsstrategi for desse uregulerte bustadområda på austsida av fylkesvegen mellom Sandvika og Åram. Tilsvarende gjeld for vestsida av fylkesvegen, men her har ein eit større innslag av fritidsbustader, både nye hytter og fråflytta gardsbruk. Det finst nesten ikkje landbruksdrift i området lengre og dei områda mot sjøen som i dag er ganske ubygde, gror raskt til. Terrenget langs sjøen har karakter av en terskel på heile strekket, der det går eit markant nivåsprang til ein brink 30 – 80 m frå stranda. Ein ønskjer å i stor grad verne områda nedfor brinken mot utbygging, og med unntak av nokre få punktvisse utbyggingar av konsentrert fritidsbustader, vil kommunen i framtida handheve eit byggeforbod her.

Det var eit siktemål å bygge ut eit langsgåande samband langs kysten for å binde alle delane av krinsen saman. Fullt utbygd ville dette vere ein samanhengande kyststi frå Flugevågen i sør til Åram i nord, og med vidare turvegsamband gjennom Sandvikdalen til Sørbrandal og over Brandalsfjellet til Sandnes ved Syddefjorden. Tilsvarende Kyst- eller turvegsamband var også foreslått å etablere frå Sighaug på Nordstranda via Fiskå til Tunheim, langs Fiskå-

vassdraget frå Fiskå til Lilleeide og knytt til naturstien til Eidså og med trygge sideveggar til Syvde i sør og Sandnes i nord, og mellom Åheim og Slagnes. Kyststien langs Hakallstranda går ut av planen til 2.høyring, etter mange merknader og motsegn i 1.høyring. Unntaket er ei strekning i Sandvika.

Det store satsingsområdet for utbygging av fritidsbustader vil vere Hakallestranda i Åram, med tyngdepunkt rundt Sandvika. Det er lagt inn eit nytt område for reiselivsutvikling i bakkant av Sandviksanden. Områda for fritidsbustader ligg i hovudsak på austsida av fylkesvegen og utan sjøkontakt, men med panoramautsikt over Vanylvgapet, Stadlandet og Haugsholmane.

I området Sandvika og Nystøyl er det kystlynghei som inngår i biologisk mangfald. I heile område er beitedyr så plaga av alveld at det i praksis har vore slutt på avbrenning og beite her i mange år. Kommunen kan ikkje sjå at dette på noko vis skal endre seg, og denne biotopen vil derfor gradvis bli ringare over tid. Ei avveging av omsyna til næringsutvikling og naturvern, gir ei klar overvekt av omsyn for næringslivet sett i dette lyset. Vidare har potensielle konflikhtar med slik nærleik mellom område for fastbuande og område for fritidsbustader vore vurdert. Ein har likevel kome fram til at så lenge ein sett av eigne område for heilårsbustader av ein slik storleik at det skapar eit bumiljø, vil det vere få ulemper med etablering av såpass mange fritidsbustader. Snarare tvert i mot kan ei slik utbygging vere med å trygge eksisterande servicetilbod i krinsen, og gi grunnlag for etablering av nye – som også dei fastbuande vil nyte godt av.

Ei bekymring vil vere den låge standarden på fylkesvegen i ein situasjon med vesentleg auka trafikk. På sikt vil det sannsynlegvis vere behov for utbygging av gang- og sykkelveg på heile strekket mellom Sandvika og Åram, men dette blir neppe aktuelt i løpet av denne planperioden. Utbygging av det før omtalte langsgåande sambandet langs sjøen ville i noko grad gitt eit trygt alternativ til å ferdast langs veggen – men er no valt vekk.

Også området rundt Flugevågen har særskilte visuelle kvalitetar, med sitt opne og vindutsette landskap. Hamna i Flugevågen er i dag ei fiskerihamn (sjarkhamn), men med liten noverande næringsaktivitet (1-2 sjarkar har base her). Området har stort potensial som reiselivsanelegg, og deler av området er i gjeldande kommuneplan avsett til campingplass, sjølv om det ikkje er teke i bruk som dette. På sikt er det eit ønskje at denne hamna skal innløysast frå Kystverket slik at den kan tilretteleggast som kombinerthamn, med til dømes rorbuanlegg. Området er i dag ikkje knytt til nokon av vassverka, og situasjonen med vasstilgang må løysast før ei slik utbygging kan skje.

For å tilfredstille eit framtidig behov for småbåtplassar i samband med utbygging av fritidsbustader, er det sør for Flugevågen sett av eit større område for utbygging av småbåthamn. Dette området ligg vesentleg mindre eksponert for brottsjø enn andre område lenger nord på Hakallestranda, og er venta å kunne gi rom for fleire hundre båtar. Kommunen tilrår at heile området rundt Flugevågen inngår i ein felles detaljplan, slik at ein

også kan sikre det sårbare kystlandskapet som friareal i framtida. Også ei utviding av eksisterande hamn på Klovningen er planlagt, for å unngå fleire, små anlegg på Hakallestranda.

Fiskå

På Fiskå er eit stort område i hovudsak unnateke rettsverknad på grunn av ny reguleringsplan for kommunesenteret. Denne planen vil gi tilfredstillande dekning for bustader og næringsverksemd i det meste av planperioden, om dei siste åras utvikling skal leggast til grunn. Ein har likevel vald å legge ut ytterlegare eit område for bustader nordvest for sentrumsområdet. Årsaka til dette er å syne den ønskja utbyggingsretninga for tettstaden, og dermed sementere grensa mot landbruksområda i aust. Noko av den beste jorda i kommunen ligg i tilknytning til kommunesenteret, og med ei bygd i utvikling er det grunn til å gi signal til landbruket om ei framtidig utvikling det er mogleg å stole på.

På Strand er det lagt inn eit område for reiselivsverksemd med småbåthamn like utanfor tettstaden. Ei slik lokalisering av utleiehytter vil gi synergjar mellom tettstaden og reiselivsverksemda, og dette gjer det verd å ofre nokre meter med strandline.

Både Strand og Nordstranda er vurdert som eit attraktivt område for reiselivsutvikling, men dette kjem i sterk konflikt med dei definerte kjerneområda for landbruk.

Ved eit eksisterande område med fleire fritidsbustader på Sighaug er det gjort framlegg om å tillate blanda fritids- og bustadbusemd i resten av områda rundt gamlevegen på Sighaug. Det var i høyringane foreslått fleire område for fritidsbustader på Sighaug, men desse gjekk ut grunna motsegn – då konfliktpotensialet med næringsarealet er uheldig.

Ved det eksisterande næringsområdet på Sighaug er det gjort framlegg om ei mindre utviding primært for å sikre utviklingsmoglegheiter for eksisterande verksemd. Også i høve til dei eksisterande bustadområda har ein vald ein fortettingsstrategi, med nokre mindre nye område i nær tilknytning til dei eksisterande områda. Nordstranda har vist seg å vere ein attraktiv plass i kommunen å bu, men det er behov for å skape rom for nye barnefamiljar i området.

Vidare mot Storeide langs fylkesvegen er det på grunneigarinitiativ gjort framlegg til etablering av eit nytt massetak. Lokaliseringa er ikkje optimal i høve til tilkomst frå riksvegen, og området ligg dessutan relativt nært ein rasteplass som kan skape konfliktsituasjonar i høve til dømes sprenging.

Sylte

Mot Sylte har ein også vald ein fortettingsstrategi, med opning for fleire spreidde bustader i Bøstranda i dei områda som ikkje er utsett for steinsprang, på Skjervheim og oppover i Syltedalen. I tillegg er det lagt opp til ei utviding av det eksisterande kommunale bustadfeltet på Sylte, om det skulle oppstå ei interesse for busetjing i området. På Skjervheim er det opna for reiselivsverksemd og naustbygging i strandsona, under føresetnad om at ein kan etablere ein akseptabel tilkomst frå riksvegen.

Slagnes

På Slagnes har ein vald å legge til rette for ei utviding av bustadfeltet på Korsneset mot sørvest, både fordi det ikkje er ledige bustadtomter i området, og fordi Slagnes er vurdert som eit potensielt bustadområde for Åheim, der arealreservane i praksis er oppbrukt med utbygging av det kommunale bustadfeltet B46. Det er ei kjensgjerning at dei øvste bustadane i dette feltet ligg nesten like langt frå Åheim sentrum som Slagnes. Ei løysing med kombinert kyststi/gang- og sykkelveg mellom Åheim og Slagnes vil gi ein trafikktrygg skuleveg, også for dei som ikkje tek buss. Slagnes er eit viktig rekreasjonsområde i kommunen, og det har vore viktig å sikre denne statusen for nesa og skjergarden utanfor . Det er derfor gjort framlegg om fleire friluftssareal i sjøen her, i kombinasjon med delvis byggeforbod på dei attraktive og ubygde nesa.

På Slagnes er det også opna for utbygging av fritidsbustader, i Slagnesvika og lengre sør mot Åheim. Vidare er det lagt opp til at eit nytt reiselivsanlegg med småbåthamn kan etablerast i vika på Vik, aust for bustadfeltet. Tilkomst må avklarast i samband med detaljplan. Busetnaden på Slagnes har ein interessant historisk karakter, med mellom anna kyrkja for Vanylvsfjorden. Det er derfor viktig at ei reiselivsutbygging her skjer med respekt for det eldre bygningsmiljøet. Slike vurderingar vil vere sentrale i eit detaljplanarbeid.

Åheim

På Åheim er det få arealreservar å ta av, og den første delen av planperioden må behovet for bustadbygging dekkast av det nye kommunale bustadfeltet B46. Elles er det eit visst potensial for fortetting, spesielt i sentrumsområda og sør for skuleområdet. Vidare gir nokre område på Thue sør for sentrum, moglegheit for ein del fleire bustader. Ulempa i desse områda, er soltilhøva, og at det framleis ikkje er bygd ut gang- og sykkelveg dit. I sentrumsområdet ønskjer ein å legge til rette for ein meir urban bygningskarakter, og på den måten gi rom for fleire bustader på avgrensa plass. Spesielt i dei nye senterområda SO6 og SO7 vil det vere opning for bustadbygg med 3-6 etasjar, gjerne i kombinasjon med handel- og kontorverksemd. Næringsarealet ved Olivinanlegget i sentrum vert utvida ved å ta arealreserven nedst i Torvika, etter innspel frå 1.høyring.

I området på Skorge er gjort framlegg til utbygging av eit større småbåtanlegg. Dette er gjort primært med sikte på eit framtidig potensiale i høve til ein skipstunnel. Eit slikt anlegg bør derfor også ha rom for omfattande serviceområde. Lokaliseringa er noko sensitiv i høve til det nærliggande næringsområdet med lagring av sprengstoff, men ein vurderar likevel tryggleiksavstanden som tilstrekkeleg.

Ved Kvilehytta er det gjort framlegg til ei mindre omlegging av riksvegen, for å betre tilhøva for stoppende turbussar i sommarmånadane.

Innover i Gusdalen/Sunndalen/Almklovdalen har ein ikkje lagt opp til vesentlege endringar i høve til nosituasjonen, med unntak dei nye retningslineområda for natur og friluftsliv. På grunnlag av grunneigarinnspel er det avsett eit mindre område for fritidsbustader på Gammelsætra øvst i Sunndalen, og dessutan avsett større areal til fritidsbustader i området ved Slivatnet. Dette er i prinsippet ein fortettingsstrategi i eit eksisterande hytteområde for å avlaste presset på andre randsoner til høgfjellet i desse dalføra.

Generelt.

Ei totalvurdering av konsekvensar av framlegga til nye utbyggingsområde i kommunen, gir få indikasjonar på at dei er feillokalisert eller trenger store avbøtande tiltak for å kunne realiserast. Konfliktnivået i dei avsette områda er vurdert som låge til særst låge.

Vidareutvikling av næringsområda på Korsfura, Vedeld, Knardal og Eidså, i tillegg til eventuell seinare utbygging i Vikebogen, kan krevje til dels omfattande avbøtande tiltak. Dette er som forventa i samband med endringar av næringsverksemd.

Opplegget i høve til busetting vil i sterk grad sementere den busettingsstrukturen kommunen har i dag, men ei meir radikal sentralisering vil i alle høve vere politisk uspiseleg i ein kommune som på mange måtar manglar ein felles identitet. Overbudsjettering med omsyn til behovet for bustader vil sannsynlegvis vere med på å likevel gi rom for ei naturleg sentralisering til dei største bygdesentra. Ei større utfordring er likevel denne planen sin strammare regi når det gjeld fritidsbusetnad. Det er vedteke at reiselivsutvikling skal vere eit satsingsområde i kommunen i denne planperioden, og ei auke i fritidsbustader vil naturlegvis ha konsekvensar. Dei områda som er vald ut vil derfor bli utsett for naturinngrep. Ein ønskjer å styre dette gjennom dei vedtektene og retningslinene som er ein del av denne planen.

Reguleringskrava vil i framtida bli handheva sterkare, slik at spreidd utbygging av hytter som har vore norma i kommunen tidlegare, vil bli sterkt redusert. Og krava til terrengtilpassing og bygningsestetikk vil i mykje sterkare grad gjere seg gjeldande i ein situasjon der ein vanskeleg kan unngå at utbygging av fritidsbustader vil gjere eit markant inntrykk. Også tilhøva med omsyn til trafikale forhold vil bli sterkt påverka av ei slik utbygging, både i forhold til anleggstrafikk, men også på grunn av ei forventa generell trafikkauke. Ein kan likevel ikkje oppnå økonomisk utvikling utan å også få eit større transportbehov.