

Stryn kommune

2015

## Planomtale for Kommunedelplan for Olden



Planstrategi

Samfunnsdel

Handlingsdel/Økonomiplan

Arealdel

Kommunedelplan

Kommunestyret 25.06.15  
Sak 11/1459 Dokument 104

# INNHALD

<b>1. Innleiing</b>	<b>5</b>
1.1. Bakgrunn og føremål	5
1.2. Organisering og medverknad	5
1.3. Rammer for planarbeidet	6
1.3.1. Nasjonale retningslinjer	6
1.3.2. Regionale føringar	6
1.3.3. Kommunale planar	6
1.4. Skildring av planområdet	7
1.4.1. Planavgrensing	7
1.4.2. Olden tettstad	8
<b>2. Olden som cruisedestinasjon</b>	<b>9</b>
2.1 Historikk og utvikling	9
2.2 Kapasitet med dagens kai	9
2.3 Nordplan – Utbygging Olden cruisehamn	9
2.3.1. Ny fastkai på Skarstein	10
2.3.2. Ny fastkai på Muri	10
2.3.3. Flytekai/Seawalk frå eksisterande landareal på Oldenleirane	10
2.3.4. Flytekai/Pontoon frå nordenden av eksisterande kaiområde	10
2.4 Ankring og tendring	12
2.5 Vidare utgreiing i høve kailøysing	12
<b>3. ROS-analyse</b>	<b>13</b>
3.1. Innleiing	13
3.2. Avgrensing av analysen	13
3.3. Risiko for moglege hendingar	13
3.3.1. Skred	15
3.3.2. Kvikkleire	15
3.3.3. Flaum	16
3.3.4. Stormflo og havnivåstigning	16
3.3.5. Sårbar flora og fauna	16
3.3.6. Vassdragsområde	17
3.3.7. Kulturminne/-miljø	17
3.3.8. Fare for akutt forureining	18
3.3.9. Permanent forureining og forureina grunn	18
3.3.10. Støy og støv	19
3.3.11. Høgspenliner	19
3.3.12. Utrykkingskøyretøy og sløkkevasskapasitet	19
3.3.13. Beredskap	19
3.3.14. Trafikkulykker	20
3.3.15. Fare for sabotasje/terror	20
<b>4. Konsekvensutgreiing</b>	<b>21</b>
4.1. Innleiing	21
4.2. Metode	21
4.2.1. Verdivurdering	21
4.2.2. Omfangsvurdering	21
4.2.3. Konsekvensvurdering	21
4.3. Utgreiingstema	22
4.4. Kunnskapsgrunnlaget	23
4.5. Konsekvensutgreiing – Ny kai i Oldenbukta	24

4.5.1.	Alternativ 0 – Noverande situasjon med eksisterande kai.....	24
4.5.2.	Alternativ 1 – Ny fastkai på Skarstein.....	27
	ROS (Risiko og Sårbarheit) – Ny fastkai på Skarstein .....	30
4.5.3.	Alternativ 3 - Flytekai/seawalk frå eksisterande landareal på Oldenleirane .....	31
	ROS (Risiko og Sårbarheit) – Seawalk ved Oldenleirane .....	33
4.5.4.	Nytt terminal- og serviceområde – TS301.....	34
	ROS (Risiko og Sårbarheit) - Nytt terminal- og serviceområde – TS301 .....	36
4.6.	Konsekvensutgreiing – Andre utbyggingsområde _____	37
4.6.1.	Gang- og sykkelveg frå Muristranda til Avleinvika .....	37
	ROS (Risiko og Sårbarheit) - Gang- og sykkelveg frå Muristranda til Avleinvika .....	39
4.6.2.	Fritidsbustader på Auflem.....	40
	ROS (Risiko og Sårbarheit) - Fritidsbustader på Auflem.....	41
<b>5.</b>	<b>Skildring av planframlegget</b> _____	<b>42</b>
5.1	Samla arealbruksendringar _____	42
5.1.1.	Cruise .....	42
5.1.2.	Andre utbyggingsområde .....	43
5.2	Vurderte endringar som ikkje er omfatta av planframlegget _____	43
5.2.1	Utviding av massetak på Brynestad .....	43
5.2.2	Bustader/fritidsbustader .....	43
5.2.3	Alternativ bruk av campingareal vest for Oldenelva til anna føremål .....	43
5.3	Føremål som er teke ut av kommunedelplanen _____	44
5.3.1	Start- og landingsområde for sjøfly .....	44
5.3.2	Massetak .....	44
5.4	Mindre endringar _____	44
5.4.1	Endringar som følgje av ny plan- og bygningslov .....	44
5.4.2	Planoppdateringar .....	45
5.4.3	Andre justeringar.....	45
5.4.4	Kommunale vedtekter .....	45
5.5	Konsekvensar av planframlegget _____	46
5.6	Vurderingar i høve naturmangfaldlova _____	46
	<b>Føresegner og retningsliner</b> _____	<b>47</b>



# 1. INNLEIING

## 1.1. BAKGRUNN OG FØREMÅL

Gjeldande kommunedelplan for Olden blei vedteken i 2006. I følgje kommunen sin planstrategi for 2012-2015 skal planen reviderast i kommunestyreperioden. Bakgrunnen for dette er behov for auka kapasitet for cruisetrafikk, både i høve kai og tilhøyrande infrastruktur på land.

Dette er noko som er vidareført i kommuneplanen sin samfunnsdel 2013-2024. Hovudmålet i planen er *Vekst basert på bulyst og næringsutvikling*. I arbeidet for å nå hovudmålsetjinga har ein valt ut tre satsingsområde med tilhøyrande mål og strategiar. Tilrettelegging for næringslivet er eit av satsingsområda, der eit av måla er å vidareutvikle Olden som cruisedestinasjon.

Med bakgrunn i ovanstående blei varsel om oppstart av planarbeidet og utlegging av planprogram for revisjon av kommunedelplan gjennomført januar 2014. Planprogrammet blei fastsett i april 2014. Her står det at hovudformålet med planrevisjonen er fastsetjing av korleis det skal leggjast til rette for ein berekraftig kapasitet for cruisetrafikk, samt å setje av areal for dette.

I planprogrammet står det at ein i tillegg skal sjå på følgjande arealavklaringar:

- Vurdere nytt sentrumsnært nærings- og serviceareal, særleg relatert til cruise- og turisttrafikk
- Vurdere innspel om nytt areal for fritidsbustader på Auflem
- Vurdere innspel om nytt areal for fritidsbustader/bustader aust for eksisterande kai
- Vurdere alternativ bruk av areal som i gjeldande plan er avsett til campingplass vest for Oldenelva
- Vurdere areal til massetak i eller i tilknytning til eksisterande massetak på Brynestad

## 1.2. ORGANISERING OG MEDVERKNAD

Stryn kommune inngår i dag som ein del av det interkommunale hamnesamarbeidet Nordfjord Hamn IKS saman med kommunane Vågsøy, Eid, Selje og Gloppen. Det er Nordfjord Hamn IKS som i utgangspunktet står ansvarleg for ei eventuell cruisekai-utbygging og grunnlaget for denne, men det ligg til kommunen å vurdere rett lokalisering ut frå ei ønskjeleg framtidig utvikling i Olden.

Kommunedelplanen for Olden er utarbeidd av seksjon plan og næring, som er direkte underlagt rådmannen. Politisk behandling av planen er utført av formannskap og kommunestyre.

Som eit forarbeid til kommunedelplanen har kommunen engasjert Nordplan AS, som resulterte i ei utgreiing der dei gjev råd om kvar og korleis ei utviding av hamnekapasitet best kan gjerast. Nordplan har nytta Menon AS som underleverandør til å utarbeide ein rapport der dei utgreier marknaden for framtidig cruisehamn i Olden.

Konsulentane har arbeidd tett mot cruisegruppa i Nordfjord, som har representantar frå Reisemål Stryn & Nordfjord, Nordfjord Hamn IKS, Geiranger & Nordfjord Cruise Handling, Briksdalsbre fjellstove og Nettbuss. Andre viktige instansar har vore Cruise Europe, Statens vegvesen, Olden utviklingslag og Nordfjord serviceterminal.

I tillegg til medverknad i samband med oppstart av planen og ved offentleg ettersyn av planframlegget, heldt kommunen eit informasjonsmøte om planframlegget ved fyrste gongs offentleg ettersyn på Olden skule den 11.11.14. Det har også vore gjennomført ein del andre møte der dette har vore naudsynt for utarbeiding av planframlegget.

### **1.3. RAMMER FOR PLANARBEIDET**

Planarbeidet er styrt av plan- og bygningslova av 2008. Planen vil bli utforma innanfor nasjonalt lovverk, forskrifter, statlege og regionale mål og retningslinjer.

#### **1.3.1. NASJONALE RETNINGSLINER**

Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging vart vedteke ved kongeleg resolusjon 24. juni 2011. Dokumentet handlar om kva regjeringa forventar at statlege mynde, fylkeskommunane og kommunane skal ta omsyn til i planlegginga.

I plan- og bygningslova er det sett opp ein del nasjonale oppgåver som kommunen må ta omsyn til:

- Setje mål for den fysiske, miljømessige, økonomiske, sosiale og kulturelle utviklinga i kommunar og regionar, avklare samfunnsmessige behov og oppgåver, og seie korleis oppgåvene kan løysast
- Sikre jordressursane, kvalitetar i landskapet og vern av verdifulle landskap og kulturmiljø
- Sikre naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøving og samfunnsliv
- Leggje til rette for verdiskaping og næringsutvikling
- Leggje til rette for god forming av bygde omgjevnader, gode bumiljø og gode oppvekst- og levekår
- Fremje innbyggjarane si helse og motvirke sosiale helseforskeljar, samt bidra til å førebyggje kriminalitet
- Ta klimaomsyn gjennom løysningar for energiforsyning og transport
- Fremje samfunnstryggleik ved å førebyggje risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdiar mv.

#### **1.3.2. REGIONALE FØRINGAR**

Sogn og Fjordane fylkeskommune som regional planstyresmakt har vedteke fleire planar som òg er retningsgjevande for kommunal planlegging. Dette er mellom anna følgjande:

- Fylkesplan 2005–2008 «Vegen vidare for Sogn og Fjordane»
- Reiselivsplanen for Sogn og Fjordane 2010-2025
- Regional transportplan 2014-2023
- Verdiskapingsplan for Sogn og Fjordane 2014-2025
- Regional plan for folkehelse (under utarbeiding)

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane skal følgje opp statlege vedtak, mål og retningslinjer.

#### **1.3.3. KOMMUNALE PLANAR**

Følgjande interkommunale og kommunale planar gjev føringar for planen:

- Samla utviklingsplan for Indre Nordfjord som reisemål
- Kommunedelplan for differensiert forvaltning av Stryne-, Loen- og Oldenvassdraget 1999
- Kommunedelplan for bygningsvern 2000
- Registrering av kjerneområde landbruk 2006
- Energi- og miljøplan for Stryn kommune 2009-2013
- Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv 2013-2016
- Kommunedelplan for kultur 2013-2016
- Kommuneplanen sin samfunnsdel 2013-2024

## 1.4. SKILDRING AV PLANOMRÅDET

### 1.4.1. PLANAVGRENSING

Planområdet omfattar gjeldande kommunedelplan for Olden frå 2006, men er utvida noko mot nord og aust, for å ta inn innspelet om nytt areal til fritidsbustader på Auflem og gang- og sykkelveg til Avleinvika. I tillegg omfattar planen delar av kystsonenplanen frå 2009.

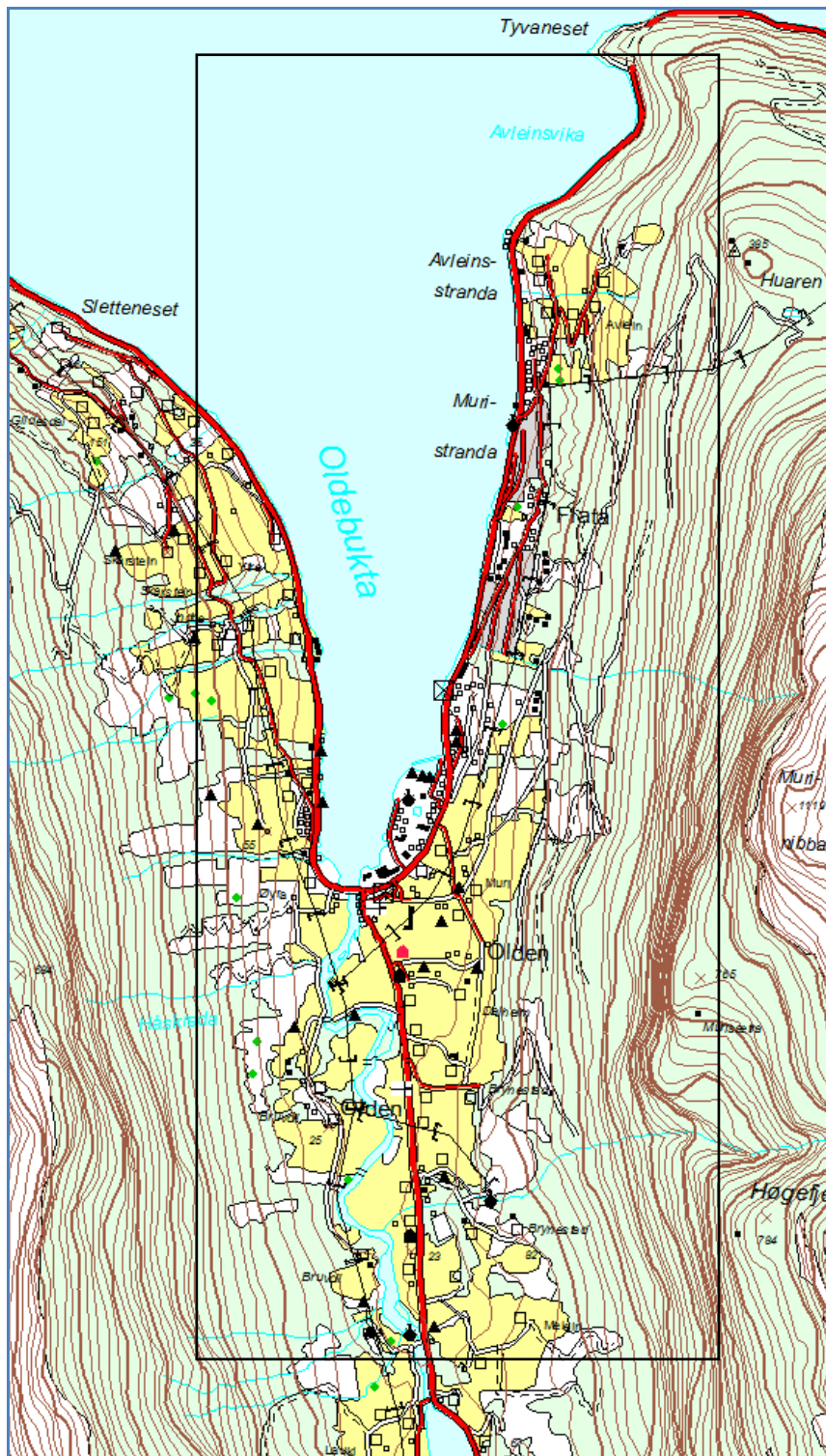


Fig.1: Kartet viser avgrensinga av kommunedelplanen for Olden

### **1.4.2. OLDEN TETTSTAD**

Tettstaden Olden ligg inst i Nordfjorden, og hadde eit folketal på 702 den 01.01.2015. Statistikken syner at folketalet i Olden har vore stabilt over fleire tiår.

Innbyggjarane er i hovudsak busett på austsida av fjorden. Litt høgare opp i dalsida er det òg lagt til rette for fritidsbustader. Barne- og ungdomsskulen, med om lag 200 elevar frå bygdene Olden, Oldedalen, Loen, Innvik, Utvik og Tistam, ligg i sentrum.

I Olden sentrum, på Oldenleirane, er det mykje service og lite industriell produksjon. Ein finn her mellom anna matvarebutikkar, kafé og utsal for lokale moteklede. Like nord for Oldenleirane finn ein eksisterande fastkai.

Sentrum er relativt lite i arealutstrekning, og med manglande særpreg og lite eldre bygningsmasse. Mange bygg har berre ein etasje, noko som mellom anna fører til at tettstaden har få markerte landskapsrom.

Dei sørlegaste delane av planområdet er definerte som kjerneområde landbruk, der området i stor grad blir nytta til grasproduksjon. Planen omfattar også to kyrkjer, hotell, campingplass, eit relativt stort massetak, idrettsbane, m.m.

Hovudferdselsåra i Olden er fylkesveg 60, som går langs fjorden og gjennom tettstaden. Dette er ei viktig gjennomfartsåre. Strekninga Olden – Innvik har hatt svært låg vegstandard. Delar av strekninga er no utbetra, men strekninga Ugla - Skarstein står att.

Oldedalen er ein U-dal med 1500-1800 meter høge fjell på kvar side, som går om lag rett nord-sør. Fylkesveg 724 er hovudfartsåra mot Oldedalen i sør, med ei utstrekning på 20 km. Vegen endar ved Brikdalsbre fjellstove.

Olden har ei lang historie som reiselivsdestinasjon, og er veldig viktig som innfallspor til Jostedalsbreen og Jostedalsbreen nasjonalpark. Nasjonalparken omkransar heile Oldedalføret.



## 2. OLDEN SOM CRUISEDESTINASJON

### 2.1 HISTORIKK OG UTVIKLING

Dei fyrste cruiseskipa kom til Indre Nordfjord på slutten av 1800-talet. Fyrst var det ilandstiging i Loen, men etter Lodalsulykka i 1936 vart Olden hamn for cruiseskipa. Naturopplevingar og rekreasjon har alltid stått sentralt for turistane sine besøk til området.

I 1991 var det 27 skipsanløp til Indre Nordfjord, desse ankra opp på Oldenbukta. Fram til 1992 føregjekk all ilandstiging med tenderbåtar. I samarbeid med Nordfjord Service Terminal bygde Stryn kommune i 1992 ny cruisekai i Olden. I 2003 kjøpte Nordfjord Hamn IKS kaia frå Stryn kommune.

Kaia har hatt jamt aukande trafikk, både i tal anløp, i storleik på skipa og i tal passasjerar. I 2013 var det 93 skipsanløp til Olden, største skip er på 150.000 bruttotonn (BT) og er 339 meter langt.

### 2.2 KAPASITET MED DAGENS KAI

Olden tek imot skip som er vesentleg større enn det kaia opphavleg var dimensjonert for. Dette gjeld både sjølve kaia, og infrastrukturen på land, der oppstillingsplass/trafikkareal for bussar, samt trafikkareal for gåande er på grensa av det forsvarlege når to store skip gjestar Olden same dag.

Dagens kai har ein 121 meter lang kaifront. Kaia er opphavleg dimensjonert for skip på 50 000 BT. Med atterhald om vêrtilhøve kan dette strekkjast opp til 100 000 BT. Arealet bak kaia har to avkøyrslar mot fv. 60, og oppstillingsplass til 15 bussar samtidig. Bussoppstillinga krev rygging.

Cruisegruppa/Nordfjord Hamn IKS praktiserer i dag eit tak på cruisetrafikk pr. dag til 5000 passasjerar + mannskap, totalt om lag 6700 personar. Dette tilsvarar to store skip, eller eitt stort og to mindre. Avgrensinga er først og fremst sett ut frå dagens infrastruktur.

I høve dagens trafikk og eventuell framtidig trafikkauke er dei svakaste sidene ved noverande infrastruktur følgjande:

- Kaiareal og ustabilitet i sjøfyllinga
- Manglande landareal
- Trygg og effektiv spreining av passasjerar

### 2.3 NORDPLAN – UTBYGGING OLDEN CRUISEHAMN

I tråd med konsulentoppdraget Nordplan AS fekk av Stryn kommune, har dei vurdert kvar og korleis ei utviding av hamnekapasitet best kan gjerast. Dei har då teke utgangspunkt i at dagens kai, utan utviding, skal nyttast i tillegg til eventuell ny kai. Nordplan har i si utgreiing *Utbygging av Olden cruisehamn* vurdert følgjande:

- Marknad, trendar og det økonomiske grunnlaget for investering i ny kai og tilhøyrande infrastruktur
- Faktorar som avgrensar kapasiteten tettstaden og servicetilbydaren Olden har for besøkande cruiseturistar
- Minstekrava til infrastruktur i høve tekniske føresetnader som framtidig skipsstorleik, tryggleikskrav, passasjertal og servicefunksjonar knytt til skipet
- Kvar i Olden bør utviding av hamnekapasitet skje, og kva byggeform bør denne ha
- Tilrådingar for tidshorisont/ tidsaspekt og rekkefølge for utbygging

Underleverandøren Menon har i hovudsak utgreia det fyrste punktet ovanfor, og utarbeidd rapporten *Utredning av markedet for framtidig cruisehavn i Olden*.

I Nordplan si utgreiing er det mellom anna teke omsyn til:

- Eventuelle avgrensingar av miljøomsyn, særleg Oldenvassdraget som nasjonal lakseelv
- Løysing for transportfunksjonar; oppstillingsplass for bussar og andre aktørar som skal frakte passasjerar (sightseeing m.v.)
- Løysing for gangareal/vrimleareal på kaiområdet
- Løysing for servicefunksjonar knytt til skipet (vatn, avløp, avfall, evt. straum)
- Løysing for servicefunksjonar knytt til passasjerar i kaiområdet (kontor, informasjon, toalett, salsboder, servering)
- Gangveg mellom kaiområdet og Olden sentrum

Nordplan har gjennomført ei samanliknande vurdering mellom 4 ulike alternativ som Stryn kommune og Nordfjord Hamn IKS ser som mest aktuelle. Bakgrunnen for at ein ikkje går vidare med alternativet som omfattar ei utviding av eksisterande kai er nærare skildra i rapporten. Dei 4 alternativa er:

### **2.3.1. NY FASTKAI PÅ SKARSTEIN**

Nordfjord Havn har skissert bygging av ny tradisjonell fastkai på ein landbrukseigedom på Skarstein. Området ligg 1,4 km frå Olden sentrum. Løysinga vist på kartet på neste side har kai- og landareal på til saman 11,9 daa. Lengde kaifront er 130 meter.

### **2.3.2. NY FASTKAI PÅ MURI**

Nordfjord Havn har vist til mogleg bygging av ny kai på Muri, 1,6 km frå Olden sentrum. Denne er planlagt noko lengre nord i høve eksisterande kai. Idéen var opphavleg ein kombinasjon av kai på Muri og bussoppstilling samt anna landareal på Oldenleirane. Passasjerar skulle fraktast med shuttlebuss mellom Muri og Oldenleirane. Grunnen til dette var at Nordfjord Hamn trur grunntilhøva på Muri ikkje er eigna for utfylling av eit stort landareal.

I Nordplan si utgreiing er det sett både på ei løysing lik den på Skarstein samt ei løysing med ei mindre kai, der ein i tillegg nyttar Oldenleirane. Løysinga vist på kartet på neste side har kai- og landareal på til saman 11,9 daa. Lengde kaifront er 130 meter.

### **2.3.3. FLYTEKAI/SEAWALK FRÅ EKSISTERANDE LANDAREAL PÅ OLDENLEIRANE**

Cruise Ventures har lansert flytekai etter Seawalk-prinsippet som ei aktuell løysing, lagt ut frå eksisterande landareal på Oldenleirane. Konseptet er ei ledda flytebrygge/landgang som blir manøvrert inntil skipet etter at dette er ankra opp i bøyer for og akter. Breidde gangareal er 4,5 meter. Konseptet er nytt, det er så langt bygd to stader i Noreg, i Geiranger og i Skjolden.

Løysinga vist på kartet på neste side har landareal på 11,0 daa. I tillegg utgjer Seawalken eit gangareal på om lag 1000 m<sup>2</sup>.

### **2.3.4. FLYTEKAI/PONTOON FRÅ NORDENDEN AV EKSISTERANDE KAIOMRÅDE**

Nordfjord Service Terminal/Fjord Pontoon har lansert flytekai etter Pontoon-prinsippet som aktuell løysing, plassert frå nordenden av fyllinga ved eksisterande kai. Arealet ligg 1 km frå Olden sentrum.

Konseptet er seriekopla flytebrygger i stål, kvar modul har ei lengde på 50 meter og breidde på 14 meter. Tanken er å nytte bryggene også til oppstillingsplassar for bussar. Kaiarealet på flytebrygga blir på 4200 m<sup>2</sup>, og blir eit felles areal for gåande, køyrande bussar og fortøying.

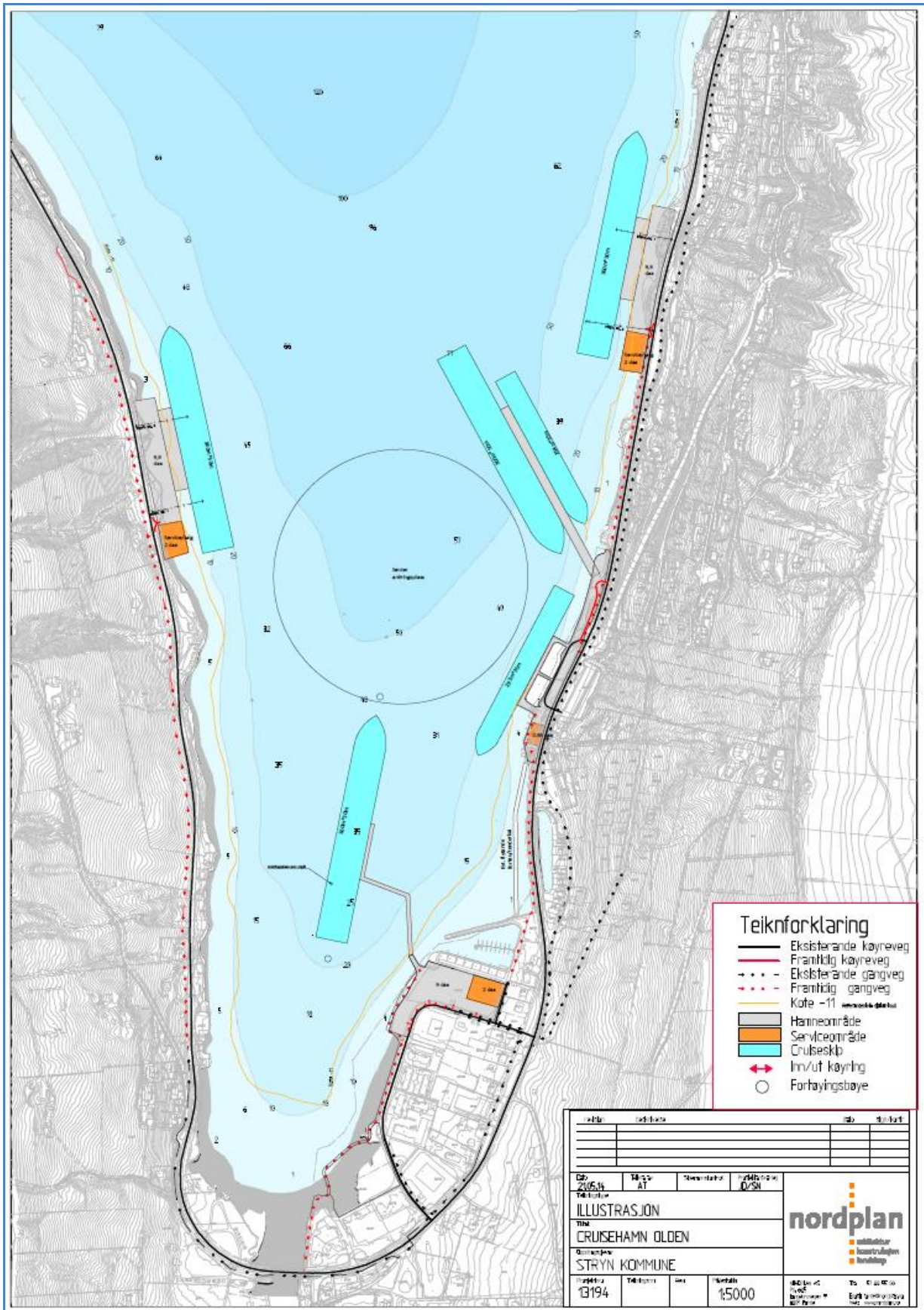


Fig.2: Oversiktskart over alternative utbyggingar vurdert av Nordplan AS, i tillegg til eksisterende kai. Den store sirkelen markerer den ytre ankringsplassen som er oppgjeve på gjeldande sjøkart.

## 2.4 ANKRING OG TENDRING

Nordplan skriv at ved ei utbygging av ny kai må plassering av ankringsplass vurderast, og der vil truleg berre vere plass til eitt skip til anker. Det vil ikkje vere plass til oppankring av to båtar (slik det er i dag) i tillegg til at det ligg to ved kai. Dette har samanheng med at skipa ikkje kan ankre djupare enn 70 meter.

Vidare står det at dagens tenderkai ligg inne mellom trossene til store skip som ligg til kai. Dette er ei dårleg løysing. Fortøyingspullertar bør finnast i god avstand frå endane på skipet, og ei ny tenderkai bør truleg vere eit separat anlegg frå ei kai. Dersom ein får bygd ei ny kai, vil behovet for tenderkai bli redusert.

## 2.5 VIDARE UTGREIING I HØVE KAILØYSING

*Nordplan konkluderar med at fastkai på Skarstein eller seawalk frå Oldenleirane er dei 2 beste alternativa. Desse har kvar sine styrkar og ulemper.*

Nordplan meiner at seawalk ved Oldenleirane har klart best plassering i høve sentrum. Den innfrir både i høve mottak av dei største skipa og høvet til å leggje til rette for eit trygt og godt landareal. Nærleiken til sentrum og ledig areal på Oldenleirane gir godt høve til utvikling av lokalt næringsliv. Dette er det alternativet som har lågast investering.

Fastkai på Skarstein ligg noko langt frå sentrum, sjølv om gangvegen inn til sentrum kan vere ein attraksjon i seg sjølv. Manøvreringstilhøve og kaitilbod vil vere klart betre på Skarstein enn på Oldenleirane. Nordfjord Hamn ser Skarstein som den beste løysinga for framtidig kai, men det er ei større investering enn Oldenleirane.

Nordplan rår til at begge alternativ blir tekne med vidare i arbeidet med kommunedelplan. Ein får då høyrte begge alternativ både blant innbyggjarar og offentlege instansar, og det kan dukke opp nye synspunkt som ikkje kjem godt fram i deira rapport og bør tilleggast vekt.

I samsvar med tilråding i rapporten frå Nordplan, er det gjennomført nærmare undersøkingar av grunnforholda ved alternativet for fastkai på Skarstein, og konsekvensutgreiing av alternativet med Seawalk og fastkai på Skarstein med omsyn til verknad for laks, sjøaure og ål.

Grunnboringane på Skarstein er gjennomført av Norconsult, og rapporten konkluderer med at området er eigna for peling av kai. Boreplanen viser at det er mellom 11 – 20 meter frå sjøbotn til antatt fast fjell. Ved ei eventuell realisering av kai her er det anbefalt å gjennomføre fleire boringar.

Konsekvensutgreiinga for laks, sjøaure og ål er utført av Rådgivende biologer. Rapporten konkluderer med at ei ny fastkai på Skarstein ikkje vil føre til nemnande negative konsekvensar for laks, sjøaure eller ål. Rapporten konkluderer vidare med at alternativet med Seawalk vil føre til liten til middels negativ verknad for laks og sjøaure.

## 3. ROS-ANALYSE

### 3.1. INNLEIING

Kommunen som planmynde har ansvar for at samfunnstryggleiken vert ivareteken i planar etter plan- og bygningslova. Det skal takast omsyn til risiko og sårbarheit som kan true liv, helse, miljø, viktig infrastruktur og materielle verdiar. Det er krav om ei risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) ved utarbeiding av planar for utbygging, jf. pbl § 4-3.

På kommuneplannivå skal potensiell risiko og sårbarheit identifiserast. Det er berre dei områda som omfattar ei endring i høve gjeldande plan, som skal utgreiast. Av desse er det framtidige utbyggingsområde eller LNF- område med spreidd busetnad som skal utgreiast.

Planframlegget skal vise alle område som er, eller potensielt kan vere, utsett for flaum- og skredfare i plankartet som omsynssooner med føresegner/retningslinjer.

### 3.2. AVGRENSING AV ANALYSEN

Den overordna analysen skal femne om alle risiko- og sårbarheitstilhøve som er avgjerande for om areal er eigna til utbygging, og kva evt. tiltak som må gjennomførast for å oppnå akseptabel risiko.

Kommunen har teke utgangspunkt i Sogn og Fjordane fylkeskommune si sjekklister for å velje ut hendingar som må analyserast vidare. Det er nytta prosa i analysen, ikkje matrise.

Resultata i den overordna analysa blir nytta i ROS for dei einskilte utbyggingsområda. ROS for dei einskilte utbyggingsområda følgjer konsekvensutgreiinga (KU), der vesentlege moment er overført til KU under tema Risiko- og sårbarheit.

### 3.3. RISIKO FOR MOGLEGE HENDINGAR

Uønska hending	Relevant?	Kommentar/tilvising
<b>Natur- og miljøforhold</b>		
<b>Er området utsett for, eller kan planen/tiltaket medføre risiko eller auka påkjenningar for:</b>		
• Snø- eller steinskred/-sprang?	Ja	Kap. 3.3.1
• Flodbølgjer som følgje av skred?	Nei	
• Kvikkleire eller anna ustabilitet?	Nei	Kap. 3.3.2
• Flaum/flaumskred?	Ja	Kap. 3.3.1 og 3.3.3
• Overvatn?	Nei	
• Radon?	Nei	
• Skog-/lyngbrann?	Nei	
• Stormflo?	Ja	Kap. 3.3.4
• Vind?	Nei	
• Sårbar flora?	Ja	Kap. 3.3.5
• Verneområde?	Nei	
• Vassdragsområde?	Ja	Kap. 3.3.6
• Kulturminne/-miljø?	Ja	Kap. 3.3.7

## Verksemdsrisiko

### Er det i området:

- |   |     |  |
|---|-----|--|
| • Anlegg/verksemder som kan utgjere ein risiko?           | Nei |  |
| • Lager med farlege stoff (væsker, gassar, eksplosiv mv)? | Nei |  |

### Medfører planen/tiltaket:

- |  |     |  |
|--|-----|--|
| • Anlegg/verksemder som kan utgjere ein risiko?                                      | Nei |  |
| • Lagring av farlege stoff (væsker, gassar, eksplosiv mv)?                           | Nei |  |
| • Auka risiko eller andre påkjenningar for sårbare bygg, infrastruktur, aktivitetar? | Nei |  |

## Forureining

### Er det i området:

- |  |     |             |
|--|-----|-------------|
| • Fare for akutt forureining?            | Ja  | Kap. 3.3.8  |
| • Permanent forureining?                 | Ja  | Kap. 3.3.9  |
| • Støy og støv (industri, trafikk m.v.)? | Ja  | Kap. 3.3.10 |
| • Forureina grunn?                       | Ja  | Kap. 3.3.9  |
| • Høgspenlinjer?                         | Ja  | Kap. 3.3.11 |
| • Anlegg for avfallsbehandling?          | Nei |             |

### Medfører planen/tiltaket:

- |                                   |     |             |
|-----------------------------------|-----|-------------|
| • Fare for akutt forureining?     | Ja  | Kap. 3.3.8  |
| • Fare for permanent forureining? | Ja  | Kap. 3.3.9  |
| • Støy og støv?                   | Ja  | Kap. 3.3.10 |
| • Høgspenlinjer?                  | Nei |             |
| • Anlegg for avfallsbehandling?   | Nei |             |

## Beredskap

### Er det i området:

- |  |    |             |
|--|----|-------------|
| • God tilkomst for utrykkingskøyretøy? | Ja | Kap. 3.3.12 |
| • Tilstrekkeleg sløkkevasskapasitet?   | Ja | Kap. 3.3.12 |

### Medfører planen/tiltaket:

- |  |     |             |
|--|-----|-------------|
| • Behov for nye/auka beredskapstiltak (brann, helse m.v.)? | Nei | Kap. 3.3.13 |
|--|-----|-------------|

<b>Infrastruktur</b>		
<b>Er området utsatt for, eller kan planen/tiltaket medføre auka risiko for:</b>		
• Trafikkulykker?	Ja	Kap. 3.3.14
• Manglande kapasitet i kraftforsyninga?	Nei	
• Manglande kapasitet i tele-/ dataforsyninga?	Nei	
• Manglande kapasitet i VA-system?	Nei	
<b>Andre forhold</b>		
• Fare for sabotasje/terror?	Ja	Kap. 3.3.15
• Fare for annan kriminalitet?	Nei	
• Vatn med fare for usikker is?	Nei	
• Terrengformasjonar som utgjer spesiell fare (stup, skrentar m.v.)?	Nei	
• Gruver, opne sjakter, steintippar m.v.?	Nei	

### **3.3.1. SKRED**

Omsynssone som viser potensiell ras- og skredfare er lagt inn i plankartet. I tråd med NVE (Norges Vassdrags- og energidirektorat) si tilråding omfattar sona NGI (Norges Geotekniske Institutt) sitt aktsemdskart for stein- og snøskred, aktsemdskartet for steinsprang samt det nye aktsemdskart for jord- og flaumskred. Det er krav om faresonekartlegging for dei utbyggingsområda som fell innanfor desse omsynssona, slik at den reelle skredfaren blir vurdert.

Kommunen har fått gjennomført ei slik faresonekartlegging for Naustbakkane og Oldenleirane i Olden. Som ein følge av denne vurderinga er store delar av dette området ikkje lengre vurdert som skredfarleg.

NGI, med NVE som oppdragsgjevar, skal gjennomføre ei faresonekartlegging for dei skredutsette områda i kommunen. Kva for område dette omfattar, og når dette skjer, er ikkje endeleg avklara.

I dei generelle føresegna er det lagt inn ei buffersone på 20 meter til kvar side av mindre elvar/bekkar. Dette vil i dei aller fleste tilfelle vere tilstrekkeleg for å hindre fare for erosjon, flaum og skredhendingar knytt til elva/bekken.

### **3.3.2. KVIKKLEIRE**

Store deler av planområdet ligg innafor marin grense i NVE sitt faregradskart for kvikkleire, men er ikkje kartlagt. Grunnlaget for å identifisere kvikkleiresoner er førekomstar av marin leire, kvartærgeologiske kart, topografiske tilhøve og grunnboringar (NVE kvikkleirekart 2011).

Det er gjennomført grunnboringar på fire lokalitetar innanfor planområdet (ny kai på Skarstein, Oldenleirane, sør for eksisterande kai, nord for eksisterande kai), for å kartlegge grunntilhøva.

Sør for eksisterande kai er det registrert 20 meter med lagdelte lausmassar over fjell, der det øvre laget (3- 12 meter) består av sand/silt som til dels er leirhaldig. På dei andre lokalitetane er det ikkje påvist innslag av leire i lausmassane.

NVE rår til at det i område med marine avsetningar blir utvist aktsemd for mulege førekomstar av skredfarleg kvikkleire. Grunnboringane vil difor bli lagt til grunn når teknisk utforming av installasjonar i sjø blir valt.forbruk av

### **3.3.3. FLAUM**

Nedbørsmengda i Sogn og Fjordane er, i høve den mest alvorlege med middels framskriving, venta å auke med 14,2 % fram mot 2100 (NOU-Klima i Norge 2100). Det er forventa at det blir fleire dagar med mykje nedbør, og at gjennomsnittleg nedbørmengd for desse dagane blir høgare i heile Norge og for alle årstider. Dermed kan flaumutsette område oftare bli råka av flaumsituasjon.

Det er ikkje lagt inn nye utbyggingsområde i flaumutsette område.

### **3.3.4. STORMFLO OG HAVNIVÅSTIGNING**

I rapporten Klima i Norge 2100 står det at estimert havstigning i Stryn i år 2100 er berekna til 69 cm (usikkerhet -49 til +104), med ei landheving på 21 cm.

Stormflo har så langt ikkje skapt fare eller øydelegging av verdiar i Olden. Faren for at dette kan skje vil auke med havnivåstigning og spesielt i kombinasjon med flaum i hovudelva. Revisjon av kommunedelplanen legg ikkje opp til bygging av nye bygningar i strandsone eller stormutsette areal.

### **3.3.5. SÅRBAR FLORA OG FAUNA**

Det er to område innafor planområdet som er registrert som naturtype av nasjonal, regional eller lokal verdi. Dette er ei slåttemark på Auflem (BN00001983 Avlein), som er ein utvald naturtype, og eit område med rik edellauvsskog (BN00001982 Tyvaneskråna). Desse er lagt inn i planframlegget med omsynssone.

Elvedeltaet i Olden har så mange inngrep at det ikkje lenger er med i Naturbasen som viktig naturtype. Restverdien av det tidlegare deltaet ligg langs den vestlege breidda av utløpsosen, der færre inngrep er gjort. Artsdatabanken viser at her veks karplantene strandrug, strandkjeks, svarthyll og fjøremelde. Strandrug er berre registrert på vestsida av Oldenbukta.

Oldebukta ligg inst i ein nasjonal laksefjord, i tillegg til at Oldenvassdraget er eit nasjonalt laksevassdrag, jf. St.prp. nr.32 (2006-2007) Om vern av villaksen. Det er utarbeidd ein eigen rapport som ser på eventuelle konsekvensar av ei ny kai i høve laks, sjøaure og ål, jf. konsekvensutgreiinga.

Planområdet ligg utanfor inngrepsfrie naturområde (INON).



### **3.3.6. VASSDRAGSOMRÅDE**

Oldenvassdraget vart varig verna mot kraftutbygging i verneplan I. Kommunedelplan for differensiert forvaltning av Stryne-, Loen- og Oldenvassdraget blei utarbeidd i 1999. Planen er i samsvar med rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag, som mellom anna seier at ein skal legge særleg vekt på at ikkje inngrep skadar opplevinga av vassdraget, kulturminne og tilhøve for friluftsliv.

Alle myndigheiter som avgjer inngrep og tiltak har ansvar for å følgje opp vassdragsvernet og dei nasjonale måla som er gjevne i rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag.

Alda Camping kjem innanfor vassdragsvernet. Det er her viktig at ein ikkje fyller ytterlegare ut på elvedeltaet, noko som er fastsett i føresegna.

Grensa mellom elv og sjø vart fastsett av Stryn kommune etter Lov om Laks og Innlandsfisk i 2000. Grensa går i rett line mellom vestleg punkt «Nes nord for Alda Fjordcamping» til austleg punkt «Nordvestre hjørne på Olden helsetun». Dette er i samsvar med den grensa som blei fastsett ved rettsleg skjønn v/Sjøfartsdirektoratet i 1907.

### **3.3.7. KULTURMINNE/-MILJØ**

#### **Automatisk freda kulturminne**

Kulturminnesøk/Askeladden viser 10 automatisk freda kulturminne innanfor planområdet:

1. Gravminne frå Jernalder på Naustbakken, Ytre Skarstein, ovafor fylkesvegen, ganske nær kaialternativ Skarstein.
2. Gravrøys frå Eldre Jernalder ovafor Skarsteinneset, også ganske nær kaialternativ Skarstein.
3. Gravhaug frå Jernalder litt høgare oppe på Skarstein og litt lenger sør enn nr 1 og 2.
4. Olden Stavkyrkje (fjerna), middelalderkyrkje som låg midt i Olden sentrum.
5. Busetnads-/aktivitetsområde frå Romertid like aust om Olden sentrum, på Muri.
6. Dyrkingsflate frå Bronsealder-Jernalder sør for Grønleita.
7. Busetnads-/aktivitetsområde frå Jernalder vest for Singerheimen.
8. Fjerna kyrkjebygg frå Middelalder på Brynestad.
9. Dyrkingsflate frå Vikingtid-Middelalder, vest for eksisterande massetak på Brynestad.
10. Gravrøys frå Jernalder på Melheim.

Dei arkeologiske kulturminna er avmerka med rune-R på grunnkartet.

#### **Kyrkjer**

I Olden er det to kyrkjer. Den gamle kyrkja i Olden sentrum er ei krosskyrkje i tømmer, bygt år 1759. Den nye kyrkja på Brynestad er ei langkyrkje i tømmer med basilikaform, bygt år 1934.

Begge kyrkjene er listeførte, og har ein særleg verneverdi som kulturminne. Det er lagt omsynssoner rundt dei to kyrkjene, slik at ein tek i vare kyrkjene si plassering i omgjevnadane.

#### **Andre bygningar og bygningsmiljø**

SEFRAK (Sekretariatet For Registrering Av faste Kulturminne i Noreg) er eit landsdekkjande register over eldre bygningar og andre kulturminne. Ein del av desse er bygningar eldre enn år 1850, og er i følgje kulturminnelova § 25 meldepliktige ved riving/ombygging. Dei SEFRAK-registrerte bygningane er omfatta av kommunedelplanen for bygningsmiljø frå 2000, der ein i tillegg til sjølve registreringa såg på verneverdien og om dei var del av eit bygningsmiljø.

To gardstun på Auflem; Kvia og Smiemyra, er i gjeldande kommunedelplan for Olden markert som viktige bygningsmiljø. I planframlegget er det lagt omsynssone rundt desse og kulturmiljøet rundt Laukifossen.

Singerheimen er også eit særmerkt anlegg med høg kulturminneverdi. Dette gjeld også den gamle møllebygningen, Mølla, som ligg på eksisterande kai. I gjeldande planar er desse bandlagde som spesialområde kulturminne/bygningsvern etter PBL. Områda har i planframlegget omsynssone, med dei same føresegna som i reguleringsplanen.

### **3.3.8. FARE FOR AKUTT FORUREINING**

Cruisetraffikken ut og inn fjorden og til kai i Olden er ei potensiell kjelde til oljeforureining. Erfaring viser at slike hendingar er svært sjeldne. Berre ei hending er registrert i Nordfjorden. Den interkommunale oljevernberedskapen i Nordfjord har likevel denne potensielle hendinga i sine planar.

Internasjonalt regelverk styrer handsaminga av gråvatn og ballastvatn frå cruiseskip. Dette kan berre tømast i sjøen minimum fire nautiske mil utanfor grunnlinja.

Septik frå cruiseskip kan tømast ved hamner i Nordfjord, men vert i praksis berre tømt ved større hamner av prismessige årsakar.

Sjølv om hendinga er vurdert som lite sannsynleg i den kommunale ROS, vil hendingar med akutt forureining ha konsekvensar for dyre- og plantelivet og ulike samfunnsverdiar i området. Dei fleste hendingane av akutt forureining vert handterte av brannvesenet/IUA (Interkommunalt Utval mot Akuttforureining).

### **3.3.9. PERMANENT FORUREINING OG FORUREINA GRUNN**

Totalt sett har kommunen ingen verksemdar som gjev så stor ureining til luft og vatn og bidreg så negativt til klimarekneskapet som eksisterande cruisekai i Olden.

I 2010 utførte fylkesmannen kartlegging av miljøtilstanden og innslaget av miljøgifter i Oldebukta, samt ved eksisterande kai og småbåthamn. Miljøtilstanden målt på blautbotn og vasskvalitet viste god eller svært god miljøtilstand ute i bukta. Sedimentprøvene frå eksisterande cruisekai viste svært dårleg tilstand, med høgt innslag av miljøgifta TBT (Tributyltinn). Tilstanden i småbåthamna viste moderat tilstand.

Cruiseskip produserer straum ved bruk av diesellaggregat, og nyttar store mengder drivstoff pr. dag. Ofte vert det nytta billig drivstoff med svært høgt svovelinnhald, og dei ureinande utsleppa består av nitrøse gassar, svoveldioksid og støv/sot. Eit moderne cruiseskip slepp ut fire tonn av klimagassen CO<sup>2</sup> i timen.

Utslippa kan reduserast ved at det vert etablert landstraum med rein elektrisk kraft og krav om tilkopling til dette anlegget for alle skip. Vi har ikkje grunnlag for å seie at dette vil kome i overskueleg framtid. Andre tiltak kan vere å nytte drivstoff med mindre innhald av svovel, betre rensesystem, gassturbinar og brenselceller.

### **3.3.10. STØY OG STØV**

Cruiseskip til kai produserer både støy og støv. Støvet kjem fyrst og fremst av bruk av billig drivstoff med liten rensing av partikkelutslepp. Berre eitt skip kan forbruke om lag 450 000 liter drivstoff pr. dag. Alternativ som vert diskutert er krav til reinare (og meir kostbart) drivstoff, eventuelt også krav til bruk av landstraum når skipet ligg til kai.

Skip på tur ut og inn fjorden og ved manøvrering produserer støy som må takast omsyn til i planlegginga, men ikkje på eit nivå som gjer at vi må planlegge med omsynssoner for støy i tiltaksområda.

Loen helikopterplass, Tyvaneset, har konsesjon på helikopterflyging rett nord for planområdet si avgrensing. Støysonene ligg ikkje innanfor planområdet.

I gjeldande kommunedelplan for Olden ligg det ein landingsplass for sjøfly i Oldebukta. Denne kom inn allereie i den fyrste vedtekne arealdelen i 1999. Landingsplassen er teken ut av kommunedelplanen for Olden. Grunngevinga for dette står omtalt i kapittel 5 Skildring av planframlegget, under punkt 5.3.1.

### **3.3.11. HØGSPENTLINER**

I gjeldande plan ligg høgspenlinene berre som liner. Dei er i planframlegget omfatta av omsynssone, der breidda på sonene er i tråd med retningslinene i høve forskrift for strålevern og bruk av stråling.

### **3.3.12. UTRYKKINGSKØYRETØY OG SLØKKEVASSKAPASITET**

Olden har eigen brannbil, i tillegg til 3 brannbilar som er stasjonert i Stryn sentrum. Kommunen har brannavtale med nabokommunar, slik at det er mogleg å tilføre ekstra ressursar.

Det er ikkje gjort målingar av vassmengde/trykk i Olden vassverk, som er eit privat vassverk. Sløkkekapasiteten har til nå vore god, og det vil ikkje vere naudsynt å utbetre denne som ein følge av dei tiltak som ligg i planframlegget.

Ved ein eventuell brann om bord på eit cruiseskip vil båten sitt eige mannskap i stor grad ta hand om dette. Dersom det er behov for sløkkevatn utover vassverket sin kapasitet kan ein nytte sjøvatn, men ikkje i dei tilfella der dette kan lede straum.

Brannfagleg kompetanse v/brannsjefen har vore deltakande i risiko- og sårbarheitsvurderinga for dei einskilde utbyggingsområda.

### **3.3.13. BEREDSKAP**

Når det gjeld evakuering av cruisepassasjerar ved uønska hendingar er det politiet som har ansvar for dette. Det er utarbeidd ein beredskapsplan for evakuering, datert 06-2014. Det kommunale ansvaret avgrensar seg til ivaretaking av passasjerane etter at dei har forlatt skipet. Dette vil også gjelde ved andre hendingar, til dømes ved brann.

I følge opplysningar frå havnesjefen har cruiseskip god beredskap sjølve slik at representantar for selskapet raskt kjem til staden og tek hand om registrering og frakt av turistar og mannskap frå evakueringsstadene.

Ettersom cruiseskip har eigen lege- /helseteneste om bord, vil det berre vere aktuelt med aktivering av lokal helseteneste ved store katastrofehendingar, der det er trong for evakuering frå skipet. Stryn har 9 fastlegar og 1 turnuslege, legekapasiteten er såleis bra i kontortida. Kommunen er tilslutta interkommunal legevaktorganisering utanom kontortid, stasjonert på Eid (NLV). Stryn og Hornindal har tett samarbeid om legetenesta, så det vil i tillegg vere ein reserve å ty til med 2 legar derifrå. Ambulansetenesta i Helse Førde har 2 ambulansetillar stasjonert i Stryn i tillegg til ei reserveambulansetill. Erfaringsmessig vil også Røde Kors hjelpekorps vere disponibel ressurs ved kriser og ulukker.

Men ved slike høve vil det vere unntakstilstand der legane vil ha plikt til å stille opp for livreddande innsats anten dei er på arbeid/har vakt eller ikkje. Det same kan vere aktuelt for anna helsepersonell.

Det er vurdert til ikkje å vere trong for ekstra beredskapstiltak på helse i høve cruisetrafikk i Olden.

### **3.3.14. TRAFIKKULYKKER**

Nordplan har utført ei enkel trafikkanalyse for fv 60 i tilknytning til deira vurdering av ny cruisehamn. Dei konkluderar med at tilstrekkeleg landareal og tydelege gangløysingar vil vere avgjerande for å løyse cruisetrafikken på ein god måte. Dette er noko kommunen er samd i, og har mellom anna lagt inn ein gangveg/turveg som ligg vest for fylkesvegen. Dette vil redusere risikoen for trafikkulykker knytt til cruisetrafikken.

Lensmannen i Stryn er veldig positive til opparbeiding av gangvegen vest for fylkesvegen. Med bakgrunn i trafikktryggleiken ønskjer dei ikkje at cruisepassasjerane skal krysse vege. Politiet meiner også at flytting av oppstillingsplassar for buss og tog frå eksisterande kai til Oldenleirane vil gje auka trafikktryggleik.

### **3.3.15. FARE FOR SABOTASJE/TERROR**

Det står i den overordna ROS-analyse at sabotasje, eller terroranslag, i Stryn er lite sannsynleg, men vil kunne få store konsekvensar dersom det skjer. Ved ei slik hending om bord på eit cruiseskip er det i fyrste rekkje båten sitt mannskap som vil ta seg av dette, der kapteinen er ansvarleg. Når det gjeld evakuering av cruisepassasjerar er det politiet som har ansvar for dette, jf. 3.3.13.

Politisjefen har vore deltakande i risiko- og sårbarheitsvurderinga for dei einskilde utbyggingsområda.

## 4. KONSEKVENSGREIING

### 4.1. INNLEIING

Krav om konsekvensutgreiing er heimla i plan- og bygningslova § 4-2; "For regionale planar og kommuneplanar med retningslinjer eller rårer for framtidig utbygging og for reguleringsplanar som kan få vesentlege verknader for miljø og samfunn, skal planskildringa gje ei særskild vurdering og skildring – konsekvensutgreiing – av planen sine verknader for miljø og samfunn".

Kravet står også i forskrift om konsekvensutgreiingar. Kommunedelplanen fell her inn under § 2 – Planar og tiltak som alltid skal handsamast etter forskrifta. KU forskrifta krev ei skildring av verknadane både av dei enkelte utbyggingsområda kvar for seg, og dei samla arealbruksendringane i planen. Dei samla arealbruksendringane i planen er omtalt under kap. 6 Skildring av planframlegget.

### 4.2. METODE

Kvart enkelt område der det er føreslått ny arealbruk blir presentert med kartutsnitt og relevante nøkkeldata. Konsekvensutgreiinga skil mellom vurdering av konsekvensar i høve miljø og samfunn.

#### 4.2.1. VERDIVURDERING

Med verdivurdering meiner ein området sin nåverande verdi utifrå eit gitt utgreiingstema. For dei ulike alternativa i høve ny kai er dette skildra under 0-alternativet.

Verdivurderinga vert gjort etter ein tredelt skala, vist med 1 til 3 stjerner:

\* = Liten verdi

\*\* = Middels verdi

\*\*\* = Stor verdi

#### 4.2.2. OMFANGSVURDERING

Vurdering av omfang/påverknad inneber å sjå kva endringar ny arealbruk vil føre til for området i forhold til 0 –alternativet (sannsynleg utvikling av området utan utbygging). Omfang av ei utbygging blir bestemt av kva verdier som blir råka av den aktuelle lokaliseringa og arealføremålet.

Omfangsvurderinga er vist med 1 til 3 stjerner:

\* = Lite omfang

\*\* = Middels omfang

\*\*\* = Stort omfang

#### 4.2.3. KONSEKVENSVURDERING

Konsekvensen av eit føreslått utbyggingsområde for eit gitt tema kjem fram ved å samanstillе vurderinga av området verdi med utbygginga sitt omfang. Konsekvensvurdering er vurdert utifrå ein femdelt skala:

Stor negativ	Middels negativ	Liten/ingen konsekvens	Middels positiv	Stor positiv
.....	.....	.....	.....	.....

Konsekvensvurderinga er, i tillegg til tekst, vist med følgjande farge:

Grønt: Stor positiv, middels positiv, liten/ingen konsekvens.

Gult: Middels negativ konsekvens.

Raudt: Stor negativ konsekvens.

### 4.3. UTGREIINGSTEMA

Tabellen under syner utgreiingstema som dei ulike tiltaka i kommunedelplanen skal vurderast i høve til. Dei fleste av desse blei fastsett i planprogrammet.

I samband med planprosessen har ein blitt merksam på at nokre tiltak krev ytterlegare utgreiingstema. Nye utgreiingstema som ikkje var omtalt i planprogrammet er markert med kursiv.

Tiltak	Utgreiingstema
Ny kai i Oldenbukta (Samtlege 4 alternative løysingar som er skildra i kap. 2.3 er utgreiia)	Nasjonalt laksevassdrag Nasjonal laksefjord og anadrome fiskeartar Naturmangfald Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv Ureining og klimapåverknad Kulturminne <i>Fiskeinteresser i sjø</i> Transportbehov og trafikktryggleik
Nytt terminal- og serviceområde	<i>Nasjonal laksefjord og anadrome fiskeartar</i> <i>Naturmangfald</i> <i>Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv</i> <i>Kulturminne</i> <i>Transportbehov og trafikktryggleik</i>
Gang- og sykkelveg frå Muristranda til Avleinvika	Nasjonalt laksevassdrag Nasjonal laksefjord Naturmangfald Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv Kulturminne Transportbehov og trafikktryggleik
Fritidsbustader Auflem	Naturmangfald <i>Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv</i> Kulturminne og kulturmiljø <i>Landbruk</i>

Nordplan har gjennomført ei grov kostnadskalkyle på kommuneplannivå for dei 4 alternative kailøysingane. Stryn kommune har ikkje vurdert økonomi i samband med si konsekvensutgreiing. Kommunen syner difor til Nordplan sin rapport for dei økonomiske vurderingane.

Stryn kommune har konsekvensutgreidd alle fire kai-alternativa (ny fastkai på Skarstein, ny fastkai på Muri, flytekai/Seawalk frå eksisterande landareal på Oldenleirane og flytekai/Pontoon frå nordenden av eksisterande kaiområde). Desse var omfatta av planomtalen ved 1. gongs offentleg ettersyn. Ved 2. gongs offentleg ettersyn er det berre konsekvensutgreiinga for fastkai på Skarstein og seawalk ved Oldenleirane som framleis er i planomtalen.

#### 4.4. KUNNSKAPSRUNNLAGET

All type utbygging skal vurderast mot informasjon i eksisterande databaser, skriftleg litteratur og lokalkunnskap med tanke på konflikt. I tillegg til dei planane som er nemnt under kap. 1.3, Rammer for planarbeidet, viser tabellen under oversyn over kunnskap som er nytta.

Datakvalitet er vurdert etter ein 5-delt skala frå *svært dårleg* til *svært god*.

Utgreiingstema	Datagrunnlag/kjelde	Datakvalitet
Nasjonalt laksevassdrag	Lakseregisteret – Miljødirektoratet Konsekvensutredning for laks, sjøaure og ål. Rådgivende Biologer AS. Rapport om Ny cruisekai i Olden, Stryn kommune. Miljøstatus – Fylkesmannen i Sogn og Fjordane Munnlege kjelder i Olden Elveeigarlag	God
Nasjonal laksefjord og anadrome fiskeartar	Lakseregisteret – Miljødirektoratet. Konsekvensutredning for laks, sjøaure og ål. Rådgivende Biologer AS. Rapport om Ny cruisekai i Olden, Stryn kommune. Miljøstatus – Fylkesmannen i Sogn og Fjordane Munnlege kjelder i Olden Elveeigarlag	God
Naturmangfald	Problemkartlegging innan vassområde Stryn, marin del - Rapport LNR.6005-2010, NIVA Viltkart for Stryn kommune Naturbase Prioriterte artar og naturtypar Artsdatabanken Supplerande naturtypekartlegging i Stryn kommune 2012 Miljøvernleiar	Middels god
Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv	Munnlege kjelder i Olden Elveeigarlag Planlaget	Dårleg
Ureining og klimapåverknad	Problemkartlegging innan vassområde Stryn, marin del - Rapport LNR.6005-2010, NIVA	Middels god
Kulturminne og kulturmiljø	Kulturminnesøk/Askeladden Miljøstatus – Fylkesmannen i Sogn og Fjordane Tiltaksstrategi for spesielle miljøtiltak i jordbruket og nærings- og miljøtiltak i skogbruket, 2009-2012	Middels god
Jordvern	Kjerneområde for landbruk og kulturlandskap (2006) Landbrukssjef	God
Transportbehov og trafikktryggleik	Trafikkanalyse – Nordplan	God
Barn og unges oppvekstvilkår	Representanten for barn og unge	Middels god

## 4.5. KONSEKVENSGREIING – NY KAI I OLDENBUKTA

### 4.5.1. ALTERNATIV 0 – NOVERANDE SITUASJON MED EKSISTERANDE KAI

Alternativ 0 er noverande situasjon med eksisterande kai, der ein forventar ei utvikling utan nokon nye tiltak i planområdet.

Tema	Skildring	Verdi	Omfang	Konsekvens
<b>Miljø</b>				
Nasjonalt laksevassdrag Nasjonal laksefjord og anadrome fiskeartar	<p>I Lakserregisteret er Oldnelva vurdert som «svært dårleg» (6-delt skala og nest lågaste verdi) for laks og «hensynskrevende» (nest høgaste verdi) for sjøaure. Hovudårsaka til dette er rømt oppdrettslaks og lakselus.</p> <p>Rådgivende Biologer vurderer verdien av influens-området i sin konsekvensutgreiing av ny cruisekai som «stor verdi». Dette er grunngeve med at det er bestand av ål i vassdraget, at ungfisktettheite i elva har vore tilfredsstillande og at periodar med svake fangster har samvariert med resten av fylket.</p> <p>Uavhengig av tiltak i Oldnelva må vi forvente at oppdrettsregimet i sjøen på sikt uansett vil endre seg slik at rømt fisk og lakselus vert eit mindre problem. Likeeins vil gjenutsetjing av fisk føre til at ein nærmar seg gytemåla for elva. Dermed vil også verdien av elva auke og omfanget av dagens påverknader gå ned.</p>	***	**	<b>Middels positive</b>
Naturmangfald	<p>Restverdien av det tidlegare elvedeltaet ligg langs den vestlege breidda av utløpsosen, der færre inngrep er gjort. I Skarsteinstranda finst større areal med naturleg strandsone, der vegetasjonen er tilpassa god tilførsel av ferskvatn frå mange små bekkar.</p> <p>Artsdatabanken viser at her veks karplantene strandrug, strandkjeks, svarthyll og fjøremelde. Lokaliteten for strandrug er den einaste i kommunen. Fiskemåke hekka i området i 2014. Elles viser Artsdatabanken at det er gjort lite registreringsarbeid i dette området.</p> <p>Utløpsosen har ein viss verdi som leveområde for fugl heile året (rasteplass vår og haust og vinterområde for måker, ender og til dels sangsvane). Ankringsbøya for eksisterande kai er faktisk den viktigaste rasteplassen for storskarv i den skjerlause fjorden.</p> <p>Marinbiologisk kartlegging av Oldebukta i full skala er ikkje utført, men i 2010 vart det teke prøver frå blautbotn på ein prøvestasjon i bukta. Artsmangfaldet vurdert på virvellause dyr vart vurdert som «godt» eller «meget godt».</p> <p>Eksisterande kai med stor menneskeleg aktivitet, har ei klar uroingseffekt på fuglelivet i bukta på sommaren</p>			



	<p>og fører til at fuglane trekker til dei delande av bukta som er minst uroa. Permanent uroing av fuglelivet i Oldebukta i sommarsesongen førar til at verdien av bukta vert redusert. Kaia vil ikkje berøre viktige botanisk interessante område.</p>	*	*	Liten/ingen
Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv	<p>Det store landskapsrommet i Olden er det nord-sør retta dalføret, som er reint U-forma. Bratte og dominerande fjellrekker formar sterke rom både mot aust og vest. Overgangen mellom bratt fjell og daltrau er dominert av dyrka areal og velstelte bruk langt opp i lisdene ut mot fjorden og med godt synlege, trelause skredrenner sørover i dalen. Mot sør ligg brelandskapet som ei tiltrekkande opplevingskjelde i bakgrunnen. Dette landskapet har <b>stor verdi</b>.</p> <p>Olden har ein lite strukturert busetnad, dominert av låg bygningsmasse som i liten grad skapar klare landskapsrom. Oldenleirane er ei ny utfylling som til nå ikkje har skapt nye positive landskapselement.</p> <p>Den nye avkøyringa til fv 724 Oldedalen er eit positivt tiltak for å forbetre nærmiljøet og opplevinga av tettstaden.</p> <p>Elva som landskapselement, og den relativt urørte strandlina på vestsida av utløpet er framleis tiltrekkande og positivt for opplevinga.</p> <p>Skarsteinstranda er kjent som eit godt fiskeområde for sjøaure frå land, og for marine artar frå båt.</p> <p>Eksisterande cruiskai ligg langt frå Olden sentrum, men kontrasten mellom dei stadig større skipa og «vesle Olden» er likevel formidabel, positivt eller negativt, avhenging av person som ser. Cruiseskip til kai eller oppankring er i dag ein del av landskapsbildet i Olden. Høg båt midt i U-forma harmonerer godt med tinderekka på kvar side av dalen. Harmonien i høve småhusbusetnaden i Olden sentrum er derimot ikkje god, men avstanden til skipa er stor. For busetnaden utover Muristranda kan dei store båtane vere ei direkte utsiktssperre.</p>	**	*	Liten/ingen
Ureining og klimapåverknad	<p>I 2010 utførte fylkesmannen kartlegging av miljøtilstanden og innslaget av miljøgifter i Oldebukta samt ved eksisterande kai og småbåthamn. Miljøtilstanden målt på blautbotn og vasskvalitet viste god eller svært god miljøtilstand ute i bukta. Sedimentprøvene frå eksisterande cruisekai viste svært dårleg tilstand, med høgt innslag av miljøgifta TBT (Tributyltinn). Tilstanden i småbåthamna viste moderat tilstand.</p> <p>Cruiseskip produserer straum ved bruk av diesellaggat. Ofte vert det nytta billig drivstoff med svært høgt svovelinnhald, og dei ureinande utsleppa består av nitrose gassar, svoveldioksid og støv/sot. Eit</p>			

	<p>moderne cruiseskip slepp ut fire tonn av klimagassen CO<sup>2</sup> i timen.</p> <p>Heile denne utfordringa ved kai kan løysast ved at det vert etablert landstraum med rein elektrisk kraft og krav om tilkopling til dette anlegget for alle skip. Vi har ikkje grunnlag for å seie at dette vil kome i overskueleg framtid.</p>	*	***	<b>Stor negativ</b>
Kulturminne	<p>Slik det er skildra i SEFRAK er det 10 automatiske freda kulturminne innanfor planområdet. I tillegg er det 2 listeførte kyrkjer, ein del SEFRAK-registrerte bygningar og 4 bygningsmiljø som er vurdert som viktige.</p> <p>Dagens situasjon med eksisterande kai kan ha noko verknad på den gamle møllebygningen, Mølla, som ligg på eksisterande kai, men dette vil vere i liten grad.</p>	*	*	<b>Liten/ingen</b>
<b>Samfunn</b>				
Fiskeinteresser i sjø	<p>Det ligg ein kaste- og låssettingsplass for brisling ved Skarstein samt ein låssettingsplass inst i Oldebukta, på andre sida av Oldenleirane.</p> <p>Begge plassane er mogleg å nytte og vert brukt med dagens aktivitetsnivå på Oldebukta. Nordre del av Oldebukta er eit viktig fiskeområde for kvitfisk, i hovudsak brisling.</p> <p>Med framskriving av dagens aktivitet, utan nye tiltak, må vi rekne med liten eller ingen konsekvens.</p>	**	*	<b>Liten/ingen</b>
Transportbehov og trafikktryggleik	<p>Årsdøgntrafikken på fv 60 på vestsida av Oldebukta er 1100 og på austsida det dobbelte.</p> <p>Det er registrert 1 alvorleg skadd på Skarsteinsida og 1 lettare skadd på strekninga Muri-Oldenleirane.</p> <p>Situasjonen ved dagens kai er uoversiktleg, når opp til 8000 personar skal i land. Det er lite plass for bussar og svært mange personar går mot Olden sentrum delvis i vegbana til fv 60.</p> <p>Utan tiltak, med framhald av tilsvarande cruisetrafikk som i dag, vil dei negative trafikkale tilhøva vedvare.</p>	*	**	<b>Middels negativ</b>

#### Samla vurdering og eventuelle alternativ:

Dei samla konsekvensane på miljø og samfunn av dagens situasjon, utan nye tiltak, er svært ulik for dei ulike tema. Vi har teke utgangspunkt i at dei negative påverknadsfaktorane for laks og sjøaure i høve fiskeoppdrett vil rettast opp med tiltak, uavhengig av kva som skjer i Olden.

I høve klimapåverknadane av cruisetrafikken har vi derimot **ikkje** teke utgangspunkt i at dieselaggregat vert erstatta med landstraum.

**Konklusjon:** **0-alternativet medfører framhald av middels negative konsekvensar for miljø- og samfunn av eksisterande tilrettelegging for cruiseaktivitet i Olden.**

#### 4.5.2. ALTERNATIV 1 – NY FASTKAI PÅ SKARSTEIN

<b>Gnr/bnr:</b>	114/1
<b>Dagens føremål:</b>	På land er området regulert til landbruksføremål, friluftsområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone samt område set av til naust. I kystsoneplanen ligg sjøarealet som fiske, ferdsel, natur og friluftsliv (FFNF) og kaste- og låssettingsplass.
<b>Føreslått føremål:</b>	Hamn
<b>Arealstorleik:</b>	9,9 daa
<b>Forslagstillar:</b>	Nordfjord Havn/Stryn kommune
<b>Skildring:</b>	Området ligg i dag som dyrka areal på fylling mot fjorden. Det er eitt naust her i dag. Statens vegvesen har lagt inn eit område som skal nyttast til naust (N3) i reguleringsplanen for Uгла-Skarstein, som erstatning for naust i samband med utviding av fv 60. Dersom ein vel å gå vidare med ei kai på Skarstein, må dette området i så fall lokaliserast ein anna stad.

Tema	Skildring	Verdi	Omfang	Konsekvens
<b>Miljø</b>				
Nasjonalt laksevassdrag Nasjonal laksefjord og anadrome fiskeartar	Laksen nyttar strandsonene når dei går til og frå elva, og sjøauren beitar i tillegg i strandsona.  Rådgivende Biologer har vurdert verdien av Oldebukta som <b>stor</b> for laks, sjøaure og ål. Omfanget av kaibygging på Skarstein er vurdert som <b>ubetydeleg</b> på grunn av liten påverknad på vassutskifting, sedimenteringsforhold, oppvirvling av sediment og miljøgifter, vandringsmønster for anadrom fisk, overleving for laks- og sjøaureyngel om støy som kan påverke fisken.	***	*	Liten/ingen
Naturmangfald	Ny cruiseskipkai på Skarstein vil føre til at om lag 250 m naturleg strandsone, med naturleg plante og dyreliv, vert utfyllt. Dette er eit middels stort omfang, sidan det er så lite naturleg strand igjen i Oldenbukta.  Kaia vil også føre til ei meir permanent uroing av fuglelivet i Oldebukta i sommarsesongen, slik at verdien av bukta vert redusert.	**	**	Middels negative
Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv	Dei største skipa som vil ankre opp til kaia på Skarstein vil vere 360 m. Skipa vil vere orientert nord-sør, parallelt med skip til eksisterande kai på motsett side. Skip til kai på Skarstein vil verte mindre dominerande i landskapet enn ved plassering inn mot Olden sentrum.  Det er relativt lite busetnad på Skarstein. Det vil vera ulikt syn på opplevinga av desse store cruiseskipa på Oldebukta, men i høve dagens situasjon vil vi kategorisere konsekvensen av skip til kai på Skarstein som liten eller ingen konsekvens.  Da er det lagt inn i vurderinga at cruisesesongen og ankringsperioden er kort, men at det skjer i høgsesongen for anna type reiseliv/friluftslivsaktivitet i området.			

	<p>Av friluftslivsaktivitetar er området populært som fiskeområde frå land og i båt. To eksisterande naust, i tillegg til eit større planlagt naustmiljø, må erstattast med nytt naustmiljø med kai på Skarstein.</p> <p>Fjerning av eksisterande naust og tidlegare regulert naustmiljø ved etablering av ny kai vil verke negativt på friluftslivet, dersom ein ikkje finn erstatningslokalitetar for tapte naustmiljø.</p> <p>Området har eit avgrensa potensiale for friluftsliv på grunn av at fylkesvegen går såpass nær strandlina. Dette potensialet kan forbeistrast når det vert bygd ny gang- og sykkelveg forbi Skarstein.</p>	**	*	Liten/ingen
Ureining og klimapåverknad	<p>Kaiområdet ligg i eit sårbart område med tanke på ureining av sjøbotn. Mange artar av fisk beiter her, mellom anna sjøaure.</p> <p>Ureining til luft og klimagassutslepp vil auke proporsjonalt med tal skip som legg til kai kvart år. Det er forventa ein prosentvis auke i passasjertala på 5 %, noko som betyr at klimagassutsleppa vil auke tilsvarande. Det kan oppstå situasjonar med smog-danning over fjordbukta.</p> <p>Ureining til luft og klimagassutslepp kan reduserast ved at destinasjonen får landstrøm (som omtalt for 0-alternativet. Det er ikkje teke høgde for dette tiltaket.</p>	*	***	Stor negativ
Kulturminne	Tre automatiske freda kulturminne ligg i nærleiken til kaialternativet på Skarstein, men vert korkje direkte eller indirekte berørt av planane.	*	*	Liten/ingen
<b>Samfunn</b>				
Fiskeinteresser i sjø	<p>Kaste- og låssettingsplassen ved Skarstein vert direkte berørt av ny fastkai på Skarstein.</p> <p>Skip som skal legge til kai vil manøvrere midtfjords og legge til kai med fronten mot nord. Det kan verte vanskeleg med låssetting langs ei 1000 meter lang strandstrekning.</p> <p>Brislingfiske med tilhøyrande låssetjing skjer frå september til november, etter toppsesongen for cruisetrafikken. Dette reduserer konflikten noko.</p>	**	**	Middels negative
Transportbehov og trafikktryggleik	<p>Det er ein føresetnad at det vert bygd gang- og sykkelveg i tråd med reguleringsplan for fv 60 Uglaskarstein.</p> <p>Det er planlagt å frakte passasjerane frå Skarstein til Oldenleirane med shuttlebuss. Trafikkalt vil kaiområdet få ei langt betre løysing for ombordstiging i bussar enn ved eksisterande kai. Gåande vil få planfri kryssing av fylkesvegen.</p>	**	*	Middels positive
Risiko og sårbarheit (ROS)	<p>Reell skredfare må avklarast.</p> <p>Bruk av shuttlebussar vil truleg føre til ein viss auke av ulykkesrisikoen på eksisterande vegnett. Det vil bli behov for å endre prosedyrane, og kan</p>			

	hende ein auke av mannskap i og med at det blir to kaier. Sjå eige ROS-skjema.			<b>Middels negative</b>
--	---	--	--	-------------------------

**Samla vurdering og eventuelle alternativ:**

I høve 0-situasjonen vil kailøysinga på Skarstein med cruiseterminal på Oldenleirane gje eit positivt bidrag til dei transport- og trafikktryggleiksmessige tilhøva vi har for cruiseaktiviteten i Olden i dag.

Utan landstraum vil klimagassutsleppa gje nye store negative tal for klimarekneskapen og føre til meir lokal ureining.

I høve naturmangfald vil det vera eit middels stort inngrep i den mest verdifulle delen av Oldebukta.

Fjerning av eksisterande naust og tidlegare regulert naustmiljø ved etablering av ny kai vil verke negativt på friluftslivet, dersom ein ikkje finn erstatningslokalitetar for tapte naustmiljø.

For fiskeinteressene i sjø vil ein låsettingsplass få redusert verdi. For andre interesser vil den nye kaia føre til små eller ingen konsekvensar.

**Konklusjon:**

**Totalt gjev dette middels til liten negativ konsekvens av å byggje ny fastkai på Skarstein.**

## ROS (RISIKO OG SÅRBARHEIT) – NY FASTKAI PÅ SKARSTEIN

Natur risiko	Aktuelle moment å vurdere. Ikkje uttømmmande liste.	Ja	Nei
Skred	Er området utsett for skred ifølgje aktsemdskarta? Er skredfare vurdert? Kan tiltaket gje auka fare for skred?	X	X X
Vind/ekstremvær	Kan tiltaket verta utsett for skade ved sterk vind/ekstremvær? Kan tiltaket gje auka fare for skade på nærområdet ved ekstremvær?		X X
Flaum	Er tiltaket utsett for flaum? Finst flaumsonekart? Kan tiltaket gje auka fare for flaum?		X X X
Radon	Behov for radonmåling?		X
Klimaendring	Er effekt av venta klimaendringar vurdert? Auka nedbør, havnivå m.m.	X	
<b>Verksemd risiko</b>			
Eksplisivlager	Lager for eksplosivar i eller nær området/tiltaket?		X
Transport av farleg gods	Vil tiltaket gje auka sannsyn for uhell ved transport av farleg gods på veg? Vil tiltaket auka konsekvensane ved slikt uhell?		X X
Brannfareområde	Vil tiltaket medføra auka brannfare/brannspreiing? Er tilkomst og tilgang på sløkkevatn for brannvesenet tilfredsstillande?	X	X
Ureina grunn. Deponi	Kan grunnen/sjøsedimenta vera ureina av tidlegare bruk?		X
Dambrot	Ligg tiltaket i faresone ved evt. dambrot?		X
Trafikkfare	Er trafikktryggleik vurdert? Medfører tiltaket auka ulykkesrisiko på eks. vegnett?	X X	
<b>Sårbare objekt</b>			
Skule/barnehage	Har tiltaket konsekvensar for trygg skuleveg eller uteområde for skule/barnehage?		X
Institusjonar og viktige offentlege bygg	Uheldige konsekvensar for institusjonar/offentlege bygningar?		X
Kulturminne	Kan tiltaket medføra skade /risiko for kulturminne?		X
Drikkevatn og avløpsnett	Har tiltaket konsekvensar for drikkevasskjelder, inntak, ledningsnett for vatn og avløp?		X
El.- og telenett	Har tiltaket konsekvensar for el og telenett? forsyningstryggleik ?		X
Veg og trafikk anlegg. Ferjekaiar, tunnelar	Medfører tiltaket risiko for eks anlegg eller behov for tiltak?		X
Natur	Naturvernområde, viktige område for friluftsliv/rekreasjon.		X
<b>Beredskap</b>			
Politi/brann/ambulanse/lege	Utløyser tiltaket behov for endra prosedyrar og mannskapsstyrke?	X	
Sivilforsvar/Røde kors	Medfører tiltaket meiroppgåver for desse?	X	
Vasstrykk/sløkkjevatn	Utløyser tiltaket behov for forsterka kapasitet?		X
<b>Samvirke av tiltak</b>	Er den samla effekten av fleire tiltak i heile planområdet eller i delområde vurdert?	X	

### Konklusjon:

Reell skredfare må avklarast ved utarbeiding av reguleringsplan.

Bruk av shuttlebussar vil truleg føre til ein viss auke av ulykkesrisikoen på eksisterande vegnett.

Det vil bli behov for å endre prosedyrane, og kan hende ein auke av mannskap i og med at det blir to kaiar.

### 4.5.3. ALTERNATIV 3 - FLYTEKAI/SEAWALK FRÅ EKSISTERANDE LANDAREAL PÅ OLDENLEIRANE

<b>Gnr/bnr:</b>	86/107, 86/227, 86/44
<b>Dagens føremål:</b>	På land er området regulert til turveg og forretning/industri. I kystsoneplanen ligg sjøarealet som fiske, ferdsel, natur og friluftsliv (FFNF).
<b>Føreslått føremål:</b>	Hamn + Næring og veg
<b>Arealstorleik:</b>	Landareal 11 daa + seawalk 1 daa
<b>Forslagstillar:</b>	Nordfjord Havn/Stryn kommune
<b>Skildring:</b>	Seawalk er ei ledda flytebrygge/landgang som er planlagd frå eksisterande landareal på Oldenleirane. Konseptet er nytt, finnast berre i Geiranger og i Skjolden i Noreg.

Tema	Skildring	Verdi	Omfang	Konsekvens
<b>Miljø</b>				
Nasjonalt laksevasdrag Nasjonal laksefjord og anadrome fiskeartar	Rådgivende Biologer har vurdert verdien av Oldebukta som <b>stor</b> for laks, sjøaure og ål.  Konsekvensen av kaibygging er vurdert å vera middels stor negativ verknad. Dette skuldast at overlevinga for laks- og sjøaure-yngel kan verte redusert ved at støy og virsuell uroing frå landgangen fører til auka tap av yngel i den sårbare brakkvassona. I tillegg vil støy frå propellane kunne føre til endring i vandringsmønster for laksefisk og propellane vil virvle opp ureina sediment med miljøgifter slik at giftene lettera kjem inn i næringskjedene. Dette er spesielt negativt nær elveosen.	***	**	<b>Middels negativ</b>
Naturmangfald	Ny cruisskipkai på Oldenleirane vil føre til ei meir permanent uroing av fuglelivet i Oldenbukta i sommarsesongen slik at verdien av bukta vert redusert.  Kaia vil ikkje berøre viktige botanisk interessante område. Artsdatabanken viser ingen spesielle funn i området.	*	*	<b>Liten/Ingen</b>
Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv	Dei største skipa som vil ankre opp til seawalk på Oldenleirane vil vera 360 m og vere dominerande i landskapsrommet sett frå Olden sentrum. Ved at ankringsopplegget stiller skipet nord-sør vil denne verknaden reduserast ein god del, og ein misser ikkje all utsikt utover fjorden.  Det vil vera ulikt syn på opplevinga av desse store cruiseskipa såpass tett inntil sentrum, men totalt sett vil vi kategorisere omfanget som stort, og konsekvensen som middels negativ. Da er det lagt inn i vurderinga at cruisesesongen og ankringsperioden er kort, men at det skjer i høgsesongen for anna type reiseliv/friluftslivaktivitet i området.	**	***	<b>Middels negativ</b>
Ureining og klimapåverknad	Ankringsområdet ligg i eit sårbart område med tanke på ureining av sjøbotn. Mange artar av fisk beiter her, mellom anna sjøaure.  Ureining til luft og klimagassutslepp vil auke proporsjonalt med tal skip som legg til kai kvart år. Det er forventa ein prosentvis auke i passasjertala på 5			

	%, noko som betyr at klimagassutsleppa vil auke tilsvarande. Det kan i visse vêrtilhøve oppstå situasjonar med smog-danning over bukta.  Ureining til luft og klimagassutslepp kan reduserast ved at destinasjonen får landstrøm (som omtalt for 0-alternativet. Det er ikkje teke høgde for dette tiltaket.	*	***	<b>Stor negativ</b>
Kulturminne	Ingen kjente arkeologiske kulturminne eller viktige bygningsmiljø ligg i nærleiken.	*	*	<b>Liten/ingen</b>
<b>Samfunn</b>				
Fiskeinteresser i sjø	To viktige låssettingsplassar for brislingfiske og eit fiskeområde på brisling er omtalt under 0-alternativet.  Den eine låssettingsplassen ligg i strandsona vest for planlagt ankringspunkt for seawalk-alternativet. Skip som skal legge til kai vil manøvrere midtfjords og legge til kai med fronten mot nord. Både manøvreringssona og ankringsområdet ligg i god avstand til låssettingsområdet.  Brislingfiske skjer frå september til november, etter toppsesongen for cruisetrafikken. Dette reduserer konflikten noko.	**	*	<b>Liten/ingen</b>
Transportbehov og trafikktryggleik	Ilandstigningspunktet frå seawalken vil ligge på det planlagte terminal/serviceområdet på Oldenleirane. Derfrå kan cruiseturistane gå rett inn i buss og tog for utflukter, utan kontakt med vegnettet i Olden, og med direkte tilkomst til sentrumsområdet. Ny planlagd gangveg frå eksisterande kai langs fjorden går også fram til det same terminal/serviceområdet. Dette kaialternativet vil vera det beste av dei vurderte med tanke på trafikktryggleik og transportsystem.	**	*	<b>Store positive</b>
Risiko og sårbarheit (ROS)	Ein seawalk vil vere utsett for ekstremvær. Plassering av tiltaket må tilpassast dette.  Grunnen er ureina av tidlegare bruk, tiltak må vurderast.  Det vil bli behov for å endre prosedyrane noko i høve beredskap.  Sjå eige ROS-skjema.			<b>Middels negativ</b>

#### Samla vurdering og eventuelle alternativ:

I høve 0-situasjonen (ingen nye tiltak) vil seawalkalternativet på Oldenleirane gje store positive bidrag til dei transport- og trafikktryggleiksmessige tilhøva vi har for cruiseaktiviteten i Olden i dag.

Utan landstraum vil klimagassutsleppa gje nye store negative tal for klimarekneskapen og føre til meir lokal ureining.

Laks- og sjøaure vil kunne få negative miljøpåverknader av at cruiseskipa vert forankra så nær opp til elva, i tillegg til at denne plasseringa av dei store skipa kan opplevast som eit altfor dominerande element i landskapet.

For andre interesser vil den nye kaia føre til små eller ingen konsekvensar.

#### Konklusjon:

**Totalt gjev dette middels negativ konsekvens av å byggje seawalk ved Oldenleirane.**



## ROS (RISIKO OG SÅRBARHEIT) – SEAWALK VED OLDENLEIRANE

Natur risiko	Aktuelle moment å vurdere. Ikkje uttømmande liste.	Ja	Nei
Skred	Er området utsett for skred ifølgje aktsemdskarta? Er skredfare vurdert? Kan tiltaket gje auka fare for skred?	X	X X
Vind/ekstremvær	Kan tiltaket verta utsett for skade ved sterk vind/ekstremvær? Kan tiltaket gje auka fare for skade på nærområdet ved ekstremvær?	X X	
Flaum	Er tiltaket utsett for flaum? Finst flaumsonekart? Kan tiltaket gje auka fare for flaum?		X X X
Radon	Behov for radonmåling?		X
Klimaendring	Er effekt av venta klimaendringar vurdert? Auka nedbør, havnivå m.m.	X	
<b>Verksemd risiko</b>			
Eksplisivlager	Lager for eksplosivar i eller nær området/tiltaket?		X
Transport av farleg gods	Vil tiltaket gje auka sannsyn for uhell ved transport av farleg gods på veg? Vil tiltaket auka konsekvensane ved slikt uhell?		X X
Brannfareområde	Vil tiltaket medføra auka brannfare/brannspreiing? Er tilkomst og tilgang på sløkkevatn for brannvesenet tilfredsstillande?	X	X
Ureina grunn. Deponi	Kan grunnen/sjøsedimenta vera ureina av tidlegare bruk?	X	
Dambrot	Ligg tiltaket i faresone ved evt. dambrot?		X
Trafikkfare	Er trafikktryggleik vurdert? Medfører tiltaket auka ulykkesrisiko på eks. vegnett?	X	X
<b>Sårbare objekt</b>			
Skule/barnehage	Har tiltaket konsekvensar for trygg skuleveg eller uteområde for skule/barnehage?		X
Institusjonar og viktige offentlege bygg	Uheldige konsekvensar for institusjonar/offentlege bygningar?		X
Kulturminne	Kan tiltaket medføra skade /risiko for kulturminne?		X
Drikkevatn og avløpsnett	Har tiltaket konsekvensar for drikkevasskjelder, inntak, ledningsnett for vatn og avløp?		X
El.- og telenett	Har tiltaket konsekvensar for el og telenett? forsyningstryggleik ?		X
Veg og trafikk anlegg. Ferjekaiar, tunnelar	Medfører tiltaket risiko for eks anlegg eller behov for tiltak?		X
Natur	Naturvernområde, viktige område for friluftsliv/rekreasjon.		X
<b>Beredskap</b>			
Politi/brann/ambulanse/lege	Utløyser tiltaket behov for endra prosedyrar og mannskapsstyrke?	X	
Sivilforsvar/Røde kors	Medfører tiltaket meiroppgåver for desse?		X
Vasstrykk/sløkkjevatn	Utløyser tiltaket behov for forsterka kapasitet?		X
<b>Samvirke av tiltak</b>	Er den samla effekten av fleire tiltak i heile planområdet eller i delområde vurdert?	X	

Konklusjon:

Ein seawalk vil vere utsett for ekstremvær. Plassering av tiltaket må tilpassast dette.

Grunnen er ureina av tidlegare bruk, tiltak må vurderast.

Det vil bli behov for å endre prosedyrane noko i høve beredskap.

#### 4.5.4. NYTT TERMINAL- OG SERVICEOMRÅDE – TS301

<b>Gnr/bnr:</b>	86/227, 86/107, 86/44
<b>Dagens føremål:</b>	Området er regulert til forretning/industri. I kystsoneplanen ligg sjøarealet som fiske, ferdsel, natur og friluftsliv (FFNF).
<b>Føreslått føremål:</b>	Terminal- og serviceområde (kombinert føremål – samferdsle og næring) og ferdsel i sjø
<b>Arealstorleik:</b>	13,3 daa på land
<b>Forslagstillar:</b>	Stryn kommune
<b>Skildring:</b>	Terminal- og serviceområdet på Oldenleirane er føresett etablert uavhengig av ny kailøysing. Mellom anna er det lagt opp til at transport av cruisepassasjerar frå eksisterande kai på Muri skal omlastast i buss og tog på Oldenleirane etter å ha teke seg fram via ny turveg frå eksisterande kai til Oldenleirane. Eventuell seawalk på Oldenleirane vil føre passasjerane direkte inn på området, og ved eventuell anlegging av kai på Skarstein vil passasjerane verte frakta med shuttlebuss hit.
	Terminal- og serviceområdet skal omfatte ny tenderkai. Dagens tenderkai er plassert under trossene, mellom kaia og skipet som er fortøyd.
	I planframlegget ligg også ein flytting av båtopptrekket som i dag er bak Sundebygget. Årsaka til dette er ønskje om ein samanhengande turveg langs elva og å unngå motorisert ferdsel i ein sårbar del av elva. Dette skal erstattast med eit nytt offentleg tilgjengeleg opptrekk på terminal- og serviceområde.

Tema	Skildring	Verdi	Omfang	Konsekvens
<b>Miljø</b>				
Nasjonal laksefjord og anadrome fiskeartar	Rådgivende Biologer vurderer verdien av influens-området i sin konsekvensutgreiing av ny cruisekai som «stor verdi».  Tiltaket med terminal- og serviceområde fører ikkje til meir utfylling i sjøen enn i dag, men tenderkaia vil krevje flytande konstruksjonar i sjø.  Tiltaket kan føre til meir skremsel av sjøaure som beitar i fjordbukta ved at mykje folk ferdast heilt nede i strandsona. Dette gjeld spesielt på dei grunnaste delane av osen.  Flytting av båtopptrekket frå Sundebygget til terminal- og serviceområdet vil vere positivt for anadrom fisk. Å få båttaktiviteten vekk frå den smale elvedelen nedanfor brua vil føre til mindre potensiell uroing av laks og sjøaure som er på tur opp i elva. Sjølv om denne verknaden er marginal, har den betydning.	***	*	Liten/Ingen
Naturmangfald	Etablering av terminal- og serviceområde vil verke uroande på ender og måkefugl som beitar på gruntområdet på Oldenleirane.  Tiltaket fører ikkje til meir utfylling i sjøen og vil såleis ikkje påverke planter i sjø og på land.	*	**	Liten/Ingen
Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv	Arealet ligg i dag som ei ikkje tilrettelagt fylling i fjorden. Det er regulert inn turvegdrag langs fyllingskanten mot sjøen. Eit privat båtopptrekk ligg sentralt på området.			

	<p>Tiltaket med terminal- og serviceområde vil ikkje ha nokon landskapsmessig stor betydning for Oldenleirane. Samanlikna med tidlegare planlagt bruk til industri/næring vil bygningsmassen verte mindre og dermed ikkje så synleg i landskapet.</p> <p>For nærmiljøet vil det verke positivt å få auka tilrettelegging for gåande i sentrum.</p> <p>Av omsyn til friluftslivet er det viktig at ein etablerer eit båtopptrekk for ålmenn bruk på området slik det blir lagt opp til, som alternativ til å behalde ei lita småbåthamn med båtopptrekk lengre sør på leirane. Dette vil kunne føre til mindre variasjon i landskapsrommet, men vil vere positivt på fiske frå land i elvesona.</p> <p>Oldenleirane er lite nytta til turaktivitet, fiske m.m, i høve til potensiale for dette.</p>	*	*	Liten/Ingen
<b>Samfunn</b>				
Transportbehov og trafikktryggleik	<p>Ein god del av passasjerane på skipa vert og vil bli frakta til utfluktar med buss eller hjulgående tog.</p> <p>Ein vesentleg del av terminal- og serviceområdet må disponerast til på- og omlasting av turistar.</p> <p>Å utføre dette på eit oversiktleg og stort område vekk frå fv 60 vil vera ein klar fordel i høve til dagens situasjon på Muri. Dette gjeld både profesjonaliteten og effektiviteten i handsaminga av turistane og av trafikktryggleiksomsyn.</p>			Middels positive
Risiko og sårbarheit (ROS)	Tiltaket vil i stor grad minske ulykkesrisikoen i høve trafikk på fv. 60.			Små positive

**Samla vurdering og eventuelle alternativ:**

Tiltaket vil vera svært viktig for å sikre god trafikktryggleik og eit godt kollektivt transportopplegg.

På grunn av at området tidlegare er utfylt, vil konsekvensane for naturmangfald og anadrom laksefisk verte små av dette tiltaket.

**Konklusjon:**

**Middels positive konsekvens for miljø og samfunn totalt sett.**

## ROS (RISIKO OG SÅRBARHEIT) - NYTT TERMINAL- OG SERVICEOMRÅDE – TS301

Natur risiko	Aktuelle moment å vurdere. Ikkje uttømmende liste.	Ja	Nei
Skred	Er området utsett for skred ifølgje aktsemdskarta? Er skredfare vurdert? Kan tiltaket gje auka fare for skred?	X X	X
Vind/ekstremvær	Kan tiltaket verta utsett for skade ved sterk vind/ekstremvær? Kan tiltaket gje auka fare for skade på nærområdet ved ekstremvær?	X	X
Flaum	Er tiltaket utsett for flaum? Finst flaumsonekart? Kan tiltaket gje auka fare for flaum?	X	X X
Radon	Behov for radonmåling?		X
Klimaendring	Er effekt av venta klimaendringar vurdert? Auka nedbør, havnivå m.m.	X	
<b>Verksemd risiko</b>			
Eksplisivlager	Lager for eksplosivar i eller nær området/tiltaket?		X
Transport av farleg gods	Vil tiltaket gje auka sannsyn for uhell ved transport av farleg gods på veg? Vil tiltaket auka konsekvensane ved slikt uhell?		X X
Brannfareområde	Vil tiltaket medføra auka brannfare/brannspreiing? Er tilkomst og tilgang på sløkkevatn for brannvesenet tilfredsstillande?	X	X
Ureina grunn. Deponi	Kan grunnen/sjøsedimenta vera ureina av tidlegare bruk?		X
Dambrot	Ligg tiltaket i faresone ved evt. dambrot?		X
Trafikkfare	Er trafikktryggleik vurdert? Medfører tiltaket auka ulykkesrisiko på eks. vegnett?	X	X
<b>Sårbare objekt</b>			
Skule/barnehage	Har tiltaket konsekvensar for trygg skuleveg eller uteområde for skule/barnehage?		X
Institusjonar og viktige offentlege bygg	Uheldige konsekvensar for institusjonar/offentlege bygningar?		X
Kulturminne	Kan tiltaket medføra skade /risiko for kulturminne?		X
Drikkevatn og avløpsnett	Har tiltaket konsekvensar for drikkevasskjelder, inntak, ledningsnett for vatn og avløp?		X
El.- og telenett	Har tiltaket konsekvensar for el og telenett? forsyningstryggleik ?		X
Veg og trafikk anlegg. Ferjekaiar, tunnelar	Medfører tiltaket risiko for eks anlegg eller behov for tiltak?		X
Natur	Naturvernområde, viktige område for friluftsliv/rekreasjon.		X
<b>Beredskap</b>			
Politi/brann/ambulanse/lege	Utløyser tiltaket behov for endra prosedyrar og mannskapsstyrke?		X
Sivilforsvar/Røde kors	Medfører tiltaket meiroppgåver for desse?		X
Vasstrykk/sløkkjevatn	Utløyser tiltaket behov for forsterka kapasitet?		X
<b>Samvirke av tiltak</b>	Er den samla effekten av fleire tiltak i heile planområdet eller i delområde vurdert?	X	

Konklusjon:

Tiltaket vil i stor grad minske ulykkesrisikoen i høve trafikk på fv. 60.

Då Oldenleirane vart utfylt i 2004 vart det teke omsyn til flaumfare som følgje av klimaendringane.

## 4.6. KONSEKVENSGREIING – ANDRE UTBYGGINGSOMRÅDE

### 4.6.1. GANG- OG SYKKELVEG FRÅ MURISTRANDA TIL AVLEINVIKA

<b>Gnr/bnr:</b>	85/3, 85/108, 85/5, 85/16, 85/1, 85/50, 85/38, 85/102
<b>Dagens føremål:</b>	Naust, friområde og LNF (landbruks-, natur- og friluftsføremål)
<b>Føreslått føremål:</b>	Gang- og sykkelveg
<b>Arealstorleik:</b>	Omlag 1, 5 km lang strekning
<b>Forslagstillar:</b>	Stryn kommune
<b>Skildring:</b>	Det er eit behov for vidareføring av gang- og sykkelvegen frå Muristranda til Avleinvika, som er eit mykje nytta badeområde og rekreasjonsområde. Gang- og sykkelvegen er planlagt mellom vegen og strandsona.

Tema	Skildring	Verdi	Omfang	Konsekvens
<b>Miljø</b>				
Nasjonal laksefjord og anadrome fiskeartar	Gang- og sykkelvegen vil ikkje berøre verdien av den nasjonale laksefjorden i stort omfang, eller med stor konsekvens.  Gang- og sykkelvegen er planlagt utanfor viktige beiteområde for sjøaure, og vil difor føre til små negative konsekvensar.	**	*	Liten/ingen
Naturmangfald	Tiltaket er planlagt i strandsona med stor grad av utfylling frå før. På enkelte strekk vil ein måtte plastre vegfoten ut i tang- og tarebeltet. Det ligg ingen spesielle grunntvassområder med beiter for sjøfugl og ender langs vegstrekninga.	*	*	Liten/ingen
Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv	Gang- og sykkelvegen vil ikkje påverke det «store landskapsrommet» i Olden. Den vil gå i område med uryddige steinfyllingar mot fjorden i nesten heile si lengde. Steinfyllinga, sett frå sjøen, er i dag eit negativt landskapselement. Plastring av ny fylling for g/s-veg kan føre til ei oppmjuking av strandsona.  Det er ein føresetnad at gang- og sykkelvegen i størst mogleg grad tek omsyn til eksisterande naust og tilkomstvegar til sjøen.	**	*	Liten/ingen
Kulturminne	Ny gang- og sykkelveg frå eksisterande g/s-veg i Muristranda til Avleinvika vil kome nær det viktige bygningsmiljøet Kvia.  Det er her planlagt at gang- og sykkelvegen må krysse fv. 60 før ein kjem til dette bygningsmiljøet, ved ein busstopp på den eine sida av vegen og eit større naustmiljø på den andre sida.  Knappe areal, mange funksjonar og store samfunnsøkonomiske verdiar set krav til detaljplanen som må utarbeidast for området, og vi tek utgangspunkt i at g/s-vegen ikkje kan krevje areal inn på det viktige bygningsmiljøet ovanfor vegen.  Utanom nemnte bygningsmiljø vil ein ikkje berøre			

	kjente automatiske freda kulturminne eller viktige bygningar/bygningsmiljø.	**	*	Liten/ingen
<b>Samfunn</b>				
Transportbehov og trafikktryggleik	Det er stor trong for gang- og sykkelveggar på strekningane Stryn sentrum – Loen – Olden.  Ny g/s-veg mellom Muristranda og Avleinvika vil vera eit viktig, positivt bidrag til å betre tilhøva for syklande og gåande lokalt i Olden, ved at ein kan ta seg trygd fram til badeplassen i Avleinvika	***	**	Store positive
<b>Samfunn</b>				
Risiko og sårbarheit (ROS)	For bustadhusa ved sjøen kan tiltaket vere positivt i høve trygg skuleveg.  Sjå eige ROS-skjema.			Middels positive

**Samla vurdering og eventuelle alternativ:**

Gang- og sykkelvegen vert plassert på uryddig steinfylling mot sjøen. Konsekvensane i høve naturmangfald er vurdert som små negative. I høve transportbehov og trafikktryggleik er konsekvensane vurdert som store positive.

**Konklusjon:**

**Konsekvensen av tiltaket, totalt sett, er liten/ingen konsekvens.**

## ROS (RISIKO OG SÅRBARHEIT) - GANG- OG SYKKELVEG FRÅ MURISTRANDA TIL AVLEINVIKA

Natur risiko	Aktuelle moment å vurdere. Ikkje uttømmende liste.	Ja	Nei
Skred	Er området utsett for skred ifølgje aktsemdskarta? Er skredfare vurdert? Kan tiltaket gje auka fare for skred?	X	X X
Vind/ekstremvær	Kan tiltaket verta utsett for skade ved sterk vind/ekstremvær? Kan tiltaket gje auka fare for skade på nærområdet ved ekstremvær?		X X
Flaum	Er tiltaket utsett for flaum? Finst flaumsonekart? Kan tiltaket gje auka fare for flaum?		X X X
Radon	Behov for radonmåling?		X
Klimaendring	Er effekt av venta klimaendringar vurdert? Auka nedbør, havnivå m.m.	X	
<b>Verksemd risiko</b>			
Eksplisivlager	Lager for eksplosivar i eller nær området/tiltaket?		X
Transport av farleg gods	Vil tiltaket gje auka sannsyn for uhell ved transport av farleg gods på veg? Vil tiltaket auka konsekvensane ved slikt uhell?		X X
Brannfareområde	Vil tiltaket medføra auka brannfare/brannspreiing? Er tilkomst og tilgang på sløkkevatn for brannvesenet tilfredsstillande?	X	X
Ureina grunn. Deponi	Kan grunnen/sjøsedimenta vera ureina av tidlegare bruk?		X
Dambrot	Ligg tiltaket i faresone ved evt. dambrot?		X
Trafikkfare	Er trafikktryggleik vurdert? Medfører tiltaket auka ulykkesrisiko på eks. vegnett?	X	X
<b>Sårbare objekt</b>			
Skule/barnehage	Har tiltaket konsekvensar for trygg skuleveg eller uteområde for skule/barnehage?	X	
Institusjonar og viktige offentlege bygg	Uheldige konsekvensar for institusjonar/offentlege bygningar?		X
Kulturminne	Kan tiltaket medføra skade /risiko for kulturminne?		X
Drikkevatn og avløpsnett	Har tiltaket konsekvensar for drikkevasskjelder, inntak, ledningsnett for vatn og avløp?		X
El.- og telenett	Har tiltaket konsekvensar for el og telenett? forsyningstryggleik ?		X
Veg og trafikk anlegg. Ferjekaiar, tunnelar	Medfører tiltaket risiko for eks anlegg eller behov for tiltak?		X
Natur	Naturvernområde, viktige område for friluftsliv/rekreasjon.		X
<b>Beredskap</b>			
Politi/brann/ambulanse/lege	Utløyser tiltaket behov for endra prosedyrar og mannskapsstyrke?		X
Sivilforsvar/Røde kors	Medfører tiltaket meiroppgåver for desse?		X
Vasstrykk/sløkkjevatt	Utløyser tiltaket behov for forsterka kapasitet?		X
<b>Samvirke av tiltak</b>	Er den samla effekten av fleire tiltak i heile planområdet eller i delområde vurdert?	X	

Konklusjon:

For bustadhusa ved sjøen kan tiltaket vere positivt i høve trygg skuleveg.

#### 4.6.2. FRITIDSBUSTADER PÅ AUFLEM

<b>Gnr/bnr:</b>	Gnr. 85
<b>Dagens føremål:</b>	LNF (landbruk-, natur- og friluftsliv)
<b>Føreslått føremål:</b>	Fritidsbustader
<b>Arealstorleik:</b>	Om lag 14 daa
<b>Forslagstillar:</b>	Helge Auflem, representant for grunneigarane på Auflem
<b>Skildring:</b>	Forslagstillar ønskjer å leggje ut eit område til fritidsbustader på Auflem utmark, vest for Huaren. Dette i samband med pågåande jordskiftesak der grunneigarane har gjeve fri grunn til bygging av skytebane ved Olden skytterlag. Området ligg utanfor støysona for godkjent skytebane på Avleinåsen og helikopterplassen på Tyvaneset.

Tema	Skildring	Verdi	Omfang	Konsekvens
<b>Miljø</b>				
Naturmangfald	Det er ikkje registrert sjeldne naturtypar eller artsforekomstar som gjer området spesielt verdifullt.	*	*	Liten/ingen
Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv	Skogsvegen og stiane gjennom planområdet er mykje brukt, og ein del av eit godt merka løypenett i regi av Loen idrettslag. Av omsyn til eksisterande turstiar mellom Loen-Lostølen-Auflem og Auflemsetra er avgrensinga av området justert noko, jf. framlegget.  I tråd med denne føresetnaden vil hytter i området ha middels negativt omfang og middels negativ verknad på friluftslivet i området.	**	**	Middels negativ
Kulturminne og kulturmiljø	Ingen kjente arkeologiske kulturminne eller viktige bygningsmiljø ligg i nærleiken.	*	*	Liten/ingen
Landbruk	Arealet ligg i utmark, skogkledd med blandingsskog, noko hogstmoden furu og gran i nordre del.  Verdien av området for skogbruket er stor på grunn av eit godt utbygd vegsystem. Hytteområdet vil gjere området mindre attraktivt til skogbruksføremål.	**	**	Middels negativ
<b>Samfunn</b>				
Risiko og sårbarheit (ROS)	Det å etablere eit hytteområde i eit elles ubygd område vil føre til ei auke av skogbrannfaren.  Det må takast omsyn til drikkevasskjelda til gardane på Auflem.			Middels negativ

#### Samla vurdering og eventuelle alternativ:

Omsøkt hytteområde kjem i middels stor konflikt med friluftslivsinteressene.

Området er avgrensa mot sør i høve drikkevasskjelda. Her er det eit vass-skille då terrenget her heller, slik at vatnet vil renne nordover.

Ettersom innspelet kjem frå grunneigarane sjølve er det ikkje teke omsyn til skogbruksinteressene.

Alternativet er å føretrekke framfor å leggje fritidsbustadane på Auflemåsen slik det opphavleg var planlagt, både med tanke på støy, friluftslivsinteresser og trong for infrastruktur.

#### Konklusjon:

**Samla gjer område for fritidsbustader på Auflem liten til middels negative konsekvens for miljø og samfunn.**



## ROS (RISIKO OG SÅRBARHEIT) - FRITIDSBUSTADER PÅ AUFLEM

Natur risiko	Aktuelle moment å vurdere. Ikkje uttømmende liste.	Ja	Nei
Skred	Er området utsett for skred ifølgje aktsemdskarta? Er skredfare vurdert? Kan tiltaket gje auka fare for skred?	X	X X
Vind/ekstremvær	Kan tiltaket verta utsett for skade ved sterk vind/ekstremvær? Kan tiltaket gje auka fare for skade på nærområdet ved ekstremvær?	X	X
Flaum	Er tiltaket utsett for flaum? Finst flaumsonekart? Kan tiltaket gje auka fare for flaum?		X X
Radon	Behov for radonmåling?		X
Klimaendring	Er effekt av venta klimaendringar vurdert? Auka nedbør, havnivå m.m.	X	
<b>Verksemd risiko</b>			
Eksplisivlager	Lager for eksplosivar i eller nær området/tiltaket?		X
Transport av farleg gods	Vil tiltaket gje auka sannsyn for uhell ved transport av farleg gods på veg? Vil tiltaket auka konsekvensane ved slikt uhell?		X X
Brannfareområde	Vil tiltaket medføra auka brannfare/brannspreiing? Er tilkomst og tilgang på sløkkevatn for brannvesenet tilfredsstillande?	X X	
Ureina grunn. Deponi	Kan grunnen/sjøsedimenta vera ureina av tidlegare bruk?		X
Dambrot	Ligg tiltaket i faresone ved evt. dambrot?		X
Trafikkfare	Er trafikktryggleik vurdert? Medfører tiltaket auka ulykkesrisiko på eks. vegnett?	X	X
<b>Sårbare objekt</b>			
Skule/barnehage	Har tiltaket konsekvensar for trygg skuleveg eller uteområde for skule/barnehage?		X
Institusjonar og viktige offentlege bygg	Uheldige konsekvensar for institusjonar/offentlege bygningar?		X
Kulturminne	Kan tiltaket medføra skade /risiko for kulturminne?		X
Drikkevatn og avløpsnett	Har tiltaket konsekvensar for drikkevasskjelder, inntak, ledningsnett for vatn og avløp?	X	
El.- og telenett	Har tiltaket konsekvensar for el og telenett? forsyningstryggleik ?		X
Veg og trafikk anlegg. Ferjekaiar, tunnelar	Medfører tiltaket risiko for eks anlegg eller behov for tiltak?		X
Natur	Naturvernområde, viktige område for friluftsliv/rekreasjon.		X
<b>Beredskap</b>			
Politi/brann/ambulanse/lege	Utløyser tiltaket behov for endra prosedyrar og mannskapsstyrke?		X
Sivilforsvar/Røde kors	Medfører tiltaket meiroppgåver for desse?		X
Vasstrykk/sløkkjevatn	Utløyser tiltaket behov for forsterka kapasitet?		X
<b>Samvirke av tiltak</b>	Er den samla effekten av fleire tiltak i heile planområdet eller i delområde vurdert?	X	

### Konklusjon:

Det å etablere eit hytteområde i eit elles ubygd område vil føre til ei auke av skogbrannfaren. Det må takast omsyn til drikkevasskjelda til gardane på Auflem.

## 5. SKILDRING AV PLANFRAMLEGGET

### 5.1 SAMLA AREALBRUKSENDRINGAR

#### 5.1.1. CRUISE

Dei fleste arealbruksendringane som vert tilrådd i planframlegget er relatert til cruiseaktiviteten i Olden og ein vidareutvikling av denne. Hovudføremålet var korleis ein skal leggje til rette for ein berekraftig kapasitet for cruisetrafikk med tanke på kapasitetsauke, og forbetring av landbasert infrastruktur i cruisedestinasjonen.

Dei elementa i framlegget som har med cruisetrafikken å gjera er:

- Justering av trasé og opparbeiding av turveg frå eksisterande kai til Oldenleirane. Denne turvegen ligg allereie i gjeldande kommunedelplan og reguleringsplan for området, og er difor ikkje konsekvensvurdert. Det vil vere behov for ei mindre endring like nord for moloen slik at turvegen kjem inn vest for friområdet GF302.

Turvegen vil betre trafikktryggleiken for alle cruisepassasjerane. Det er ein føresetnad at båtar i løken innafor vegen framleis har fri passasje ut i fjorden, slik at turvegen ikkje vil ha negative konsekvensar for friluftslivet. Etablering av turvegen føreset også flytting av tipp-plass for grus som i dag ligg sør for eksisterande kai.

- Nytt terminal- og serviceområde for cruisetrafikken på Oldenleirane, inkludert hamneterminal, kollektive transportsystem, oppstillingsplass for buss/tog, tenderkai, offentleg båttopptrekk, og andre typar servicefunksjonar for cruise.

Etablering av terminal- og serviceområde føreset ei flytting av all infrastruktur for transport av cruisepassasjerar frå eksisterande kai til det nye området. Det er difor lagt opp til at folk i størst mogleg grad går til hamneterminalen frå eksisterande kai.

Ved fyrste gongs utlegging av planen var det teke med to alternativ til utvida kaikapasitet; ny fastkai på Skarstein og Seawalk på Oldenleirane. At ein no vel å ikkje legge til rette for utvida kaikapasitet er med bakgrunn i fleire forhold. Det har mellom anna samanheng med at dei totale investeringane i ei ny kai er så store at med dei marknadsutsiktene vi ser i framtida, er ikkje investeringa økonomisk berekraftig.

Ein konsekvens av val av Skarstein som alternativ for ny kai, er at eit felles naustområde på Skarstein som er omfatta av reguleringsplan for ny veg Ugla-Skarstein, må få ei anna lokalisering. Ei ny kai på Skarstein vil også innebære at kaste- og låssettingplassen ved Skarstein ikkje kan nyttast som i dag.

Alternativet med Seawalk på Oldenleirane har blitt møtt med motsegn frå fylkesmannen på grunn av at alternativet blir vurdert å vere konfliktfylt for laks og aure. I tillegg blir faren for frigjering av ureina sediment vurdert å vere stor ved etablering av eit slikt anlegg.

Argumenta for å utvide kaikapasiteten i Olden har vore knytt til at eksisterande kai ikkje er dimensjonert for framtidens cruisekip, og at sjøfyllingane nord og sør for eksisterande kai ikkje er stabil nok. Arbeidet med å oppgradere og utbetre eksisterande kai og sjøfylling er starta opp. Saman med ei ny lokalisering for tenderkai på Oldenleirane samlokalisert med det planlagde serviceområdet, vil dette gje tilstrekkeleg kapasitet til å handtere dei cruiseskipa som ønskjer å kome til Olden. Ein har teke høgde for dette i planframlegget.

### **5.1.2. ANDRE UTBYGGINGSOMRÅDE**

Dei arealbruksendringane som er tilrådd i planen og som ikkje har med cruise å gjera er:

- Ny gang- og sykkelveg frå eksisterande g/s-veg i Muristranda til Avleinvika
- Nytt område for fritidsbustader på Auflem
- Flytting av båtopptrekk frå området bak «Sundebygget» til det nye serviceområdet for cruise

## **5.2 VURDERTE ENDRINGAR SOM IKKJE ER OMFATTA AV PLANFRAMLEGGET**

### **5.2.1 UTVIDING AV MASSETAK PÅ BRYNESTAD**

I planprogrammet står det at ein skal vurdere areal til massetak/massedeponi i eller i tilknytning til eksisterande massetak på Brynestad.

I høve til gjeldande plan frå 2006 er avgrensinga av massetaket på Brynestad noko utvida. Utvidinga er i samsvar med vedtak i kommunestyret 13. 05. 2008, handsama som ein kommunedelplan for massetaket.

Kommunen har ikkje motteke noko innspel frå grunneigar om behovet. Drivar av massetaket, Yri Sand, har gjeve opplysningar om at tilhøva ikkje ligg til rette for ei utviding. Ei ytterlegare utviding av massetaket er difor ikkje omfatta av planframlegget.

### **5.2.2 BUSTADER/FRITIDSBUSTADER**

I planprogrammet står det at ein skal vurdere innspel om nytt areal for bustader/fritidsbustader aust for eksisterande kai. I gjeldande plan ligg området som LNF, og omfattar i hovudsak tre eigedomar. I dette området ligg det fire bekker.

Det er gjeve føringar frå NVE om å leggje ei buffersone på minst 20 meter til kvar side av mindre elvar/bekker. Dette vil i dei aller fleste tilfelle vere tilstrekkeleg for å hindre fare for erosjon, flaum og skredhendingar knytt til elva/bekken. Dette fører til at det ikkje er mogleg å leggje ut området til bustader/fritidsbustader.

Delar av dette området blei vurdert i samband med ein geologisk undersøking for Naustbakkane og Oldenleirane, ferdigstilt desember 2014. Faresoner knytt til bekkane var i samsvar med det som var sett i kommunedelplanen.

Med bakgrunn i innspel til planen har det i tillegg vore vurdert eit område på Auflem og eit område nord for Olden fjordhotell til bustader. Desse har også kome innanfor fareområde, både i høve flaum, skred og høgspenning, noko som har ført til at desse ikkje er teke med i planframlegget.

### **5.2.3 ALTERNATIV BRUK AV CAMPINGAREAL VEST FOR OLDENELVA TIL ANNA FØREMÅL**

I planprogrammet står det at ein skal vurdere anna bruk av Alda camping. Bakgrunnen for dette var at arealet skulle seljast, og at føremålet gjev ein ekstensiv utnytting av dette sentrumsnære området.

Tilbakemelding frå ny eigar er at det er ønskjeleg å halde fram å nytte arealet til campingplass. Med bakgrunn i dette har ein ikkje gjort framlegg om å endre føremålet. Området er derimot justert noko i tråd med tidlegare vedtak etter plan- og bygningslova og jordlova.

Strandlinja langs campingarealet ligg til elv (jamfør grense elv/sjø) og er relativt urørt av inngrep. Dette er eit godt rasteområde for ender, måker og andre våtmarksfuglar. Området er også viktig som overvintringsområde mellom anna for songsvane. Dette området er difor lagt ut som naturområde.

## **5.3 FØREMÅL SOM ER TEKE UT AV KOMMUNEDELPLANEN**

### **5.3.1 START- OG LANDINGSOMRÅDE FOR SJØFLY**

Planframlegget tilrår å ta ut av gjeldande kommunedelplan for Olden eit areal midtfjords avsett til start- og landingsområde for sjøfly. Området var avsett til føremålet for å tilby frakt av cruiseturistar.

Føremålet med planrevisjonen er auka kapasitet for cruisetrafikk. Dette har fleire konsekvensar for Olden. Mellom anna kan det verte plassmangel i fjordbukta, dersom eitt skip ligg til kai og to er oppankra for tendring. Landingsplassen for sjøfly krevde sin plass og vart stadig flytta utover fjorden av omsyn til støy og trengsel. Ein annan faktor som bidreg til at vi tek vekk landingsplassen for sjøfly er at den ikkje har vore nytta til føremålet på mange år, og dermed har liten bruksverdi.

Ein tredje faktor er at vi etter 2004 har fått etablert fleire helikopterlandingsplassar for sightseeing med turistar. Marknaden har lokalt dermed endra seg frå bruk av sjøfly til bruk av helikopter. Ein av dei viktigaste landingsplassane for helikopter ligg på Tyvaneset, og er eit godt alternativ for cruiseturistar som vil sjå breen.

Ved å ta vekk sjøflyområdet i Oldenbukta tek vi også vekk ei viktig støykjelde. Cruiseskip til kai kan i seg sjølv vera ei betydeleg støykjelde. Med kapasitetsauke i Olden kan støymengda verta ein negativ miljøfaktor. Utan sjøflyområdet vil denne støymengda verte mindre.

### **5.3.2 MASSETAK**

I gjeldande plan er det avsett fire område til massetak (Melheim, Brynestad og to i Muristranda). Planframlegget tilrår at massetak på Melheim og to område i Muristranda vert teke ut av planen.

Bakgrunnen for at området på Melheim er teke ut er at dette truleg ikkje blir realisert.

Når det gjeld områda på Muri står det i plan- og bygningslova at masseuttak til husbehov, dvs. eige forbruk, er i tråd med landbruksføremålet i LNF-område. Husbehov er behov som følgjer av alminneleg landbruksdrift på eigedomen, når kvart grustak har ein beskjedne storleik.

## **5.4 MINDRE ENDRINGAR**

### **5.4.1 ENDRINGAR SOM FØLGJE AV NY PLAN- OG BYGNINGSLOV**

Gjeldande kommunedelplan stettar ikkje dagens krav til planutforming. Dette gjeld både kommunedelplanen for Olden og kystsoneplanen. Alle liner og flater er rekonstruert i samsvar med ny plan- og bygningslov og kart- og planforskrifta.

Dette har ført mellom anna til nye føremål og innarbeiding av omsynssoner:

- Nokre arealføremål har endra fargekoding
- Nokre område har endra føremål tilpassa nytt lovverk

- Eksisterande føremål blir teikna med svak farge, medan planlagde blir teikna med sterk farge. (motsett i høve gjeldande planar)
- Innføring av omsynssoner: Sikringssoner, faresoner, sone med særlege omsyn (til dømes landbruk, friluftsliv, bevaring naturmiljø og bevaring kulturmiljø) samt sone der gjeldande reguleringsplan framleis skal gjelde
- Forskrifta gjer føringar for korleis områda bør tekstast, flatane skal ha bokstavkoding for føremål + løpenummer

#### **5.4.2 PLANOPPDATERINGAR**

Plangrunnlaget er oppdatert slik at det samsvarar med faktisk arealbruk som er vedteke gjennom reguleringsplanar, dispensasjonar og andre vedtak sidan førre arealdel vart utarbeidd.

Dei viktigaste endringane er følgjande:

- Reguleringsplanar/reguleringsendringar som er vedtekne etter 2006 er teke omsyn til i planframlegget. Der desse gjeld fram førre kommunedelplanen har ein nytta omsynssone.
- Ein har korrigert planframlegget i høve dispensasjonar som er gjevne frå kommuneplanen. Dette gjeld mellom anna bustadhus i LNF-område.
- Avgrensinga av massetaket på Brynestad er i tråd med gjeldande plan samt den utvidinga som blei vedteke 13. 05. 2008. Dette var handsama som ein kommunedelplan, og var på høyring til dei aktuelle høyringsinstansane.

#### **5.4.3 ANDRE JUSTERINGAR**

Gjeldande plan blei utarbeida i mindre målestokk, noko som krev mindre justering og korrigeringar av arealføremåla:

- Planlinene er justerte i høve eksisterande situasjon, der det er heilt tydeleg at det er hensikta at ein i gjeldande plan skal følgje dette
- Der eigedomsgrenser har hatt betydning for plassering av planliner, er desse justert

I tillegg er vasskonturen kartlagt i betre målestokk sidan førre revisjon. Planlinene er oppdatert i samsvar med denne. Dette gjeld både for sjø og vassdrag.

#### **5.4.4 KOMMUNALE VEDTEKTER**

I tråd med plan- og bygningslova skal tidlegare kommunale vedtekter leggjast inn som føresegner der dette er aktuelt. For Stryn kommune og kommunedelplanen for Olden gjeld dette følgjande:

- Skilt- og reklamevedtekter, vedtekne av kommunestyret 25. 04. 1995
- Parkeringsvedtekter, vedtekne av kommunestyret 10.12.1996

## 5.5 KONSEKVEN SAR AV PLANFRAMLEGGET

Med tilvising til konsekvensutgreinga er dei samla konsekvensane av arealbruksendringane akseptable, frå små positive til middels negative konsekvensar.

Dei mest positive konsekvensane kjem av å legge til rette for eit nytt terminal- og serviceområde på Oldenleirane og ny gang- og sykkelveg frå Muristranda til Avleinvika. Det er meir negative konsekvensar av eit nytt område for fritidsbustader på Auflem.

Ettersom planframlegget ikkje legg til rette for ny kai er det eksisterande kai, 0-situasjonen, det er teke høgde for i dei samla konsekvensane av planframlegget.

Konsekvensane på klimaendringar og lokal ureining av eksisterande cruiseaktivitet i Olden kan i stor grad reduserast gjennom internasjonalt regelverk som sikrar bruk av landstraum som erstatning for bruk av aggregat dreve av oljeprodukt.

Dei samla konsekvensane for planen kan samanstillast i følgjande tabell:

TEMA	SAMLA KONSEKVEN SAR
Nasjonal laksefjord og nasjonalt laksevassdrag.	Middels positive til små negativ konsekvens
Naturmangfald	Ingen til små negativ konsekvens
Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv	Middels positive til middels negativ konsekvens
Ureining og klimapåverknad	Stor negativ konsekvens
Kulturminne og kulturmiljø	Liten/ingen konsekvens
Fiskeinteresser i sjø	Liten/ingen konsekvens
Transportbehov og trafikktryggleik	Middels positive til store positive konsekvens

## 5.6 VURDERINGAR I HØVE NATURMANGFALDLOVA

Planframlegget er vurdert i høve Naturmangfaldlova §§ 8-12.

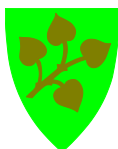
Kunnskapsgrunnlaget (§ 8) er vurdert som «middels godt» i kapittel 4.4.

I høve føre-var-prinsippet i § 9 er det viktig på peike på at det er lite sannsynleg at planframlegget kan gje vesentleg skade på naturgrunnlaget fordi denne strandsona i veldig stor grad har mista sine kvalitetar med tidlegare inngrep.

§ 10 i Naturmangfaldlova seier at planlagde inngrep skal vurderast i høve den samla belastninga på økosystemet. Den samla belastninga på Oldendeltaet er allereie svært stor og vil verte større med den planlagte utbygginga av infrastruktur for cruise. Dette gjer det svært viktig å unngå nye inngrep i tilsvarande, meir urørte delta ved utløpet av Loelva (kommuneplanrevisjon 2013) og Stryneelva (kommuneplanrevisjon 2015).

§ 11 i Naturmangfaldlova seier at «kostnadane med miljøforringelse skal bærast av tiltakshaver». Eit tiltak som bør vurderast gjennomført i Olden er å erstatte alle tapte rasteplasser for fugl (til dømes storskarv) i deltaet, med kunstige flytande og forankra innretningar, som kan ta over denne funksjonen. Skjer og holmar finns knapt i heile fjordsystemet.

§ 12 i Naturmangfaldlova om miljøforsvarlege teknikkar tilseier mellom anna at ein så raskt det let seg gjere erstattar dieselaggregat som straumforsyningsystem med landstraum ved Olden kai. Dette vil redusere ureininga i økosystemet i heile Olden.



## STRYN KOMMUNE - KOMMUNEDELPLAN FOR OLDEN

### FØRESEGNER OG RETNINGSLINER

Føresegner og retningslinjer gjelder for område innanfor planavgrensning i plankartet og er heimla i lov om planlegging og byggesaksbehandling av 27. juni 2008 nr. 71 (Plan- og bygningslova – PBL).

Juridisk bindande føresegn er ramma inn. Dei andre er retningslinjer, og er av forklarande og rettleiande karakter, og skal leggjast til grunn ved vidare planlegging og sakshandsaming.

#### **Arealføremål i kommunedelplanen:**

- Bygningar og anlegg (PBL § 11-7 nr.1)
  - Bustader
  - Fritidsbustader
  - Sentrumsføremål
  - Forretning
  - Offentleg eller privat tenesteyting
  - Fritids- og turistføremål
  - Råstoffutvinning
  - Næringsbygningar
  - Idrettsanlegg
  - Andre typar bygningar og anlegg
  - Grav- og urnelund
  - Kombinert byggje- og anleggsføremål
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 11-7 nr.2)
  - Veg
  - Hamn
  - Parkering
  - Kombinert (samferdsle og næring)
- Grøntstruktur (PBL § 11-7 nr.3)
  - Grøntstruktur
  - Naturområde
  - Turdrag
  - Friområde
- Landbruks-, natur- og friluftsføremål (PBL § 11-7 nr.5)
  - LNF areal for nødvendige tiltak for landbruk og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden
- Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone (PBL § 11-7 nr. 6)
  - Bruk og vern av sjø og vassdrag
  - Ferdsel
  - Småbåthamn
  - Fiske
  - Naturområde
  - Friluftsområde

**Omsynssoner i kommunedelplanen:**

- Faresoner (PBL § 11-8 a):
  - Ras- og skredfare
  - Høgspenningsanlegg
  
- Sone med særlege omsyn (PBL § 11-8 c):
  - Omsyn landbruk
  - Omsyn friluftsliv
  - Bevaring naturmiljø
  - Bevaring kulturmiljø
  
- Bandleggingssone (PBL § 11-8 d):
  - Bandlegging etter lov om kulturminner
  
- Vidareføring av reguleringsplan (PBL § 11-8 f):
  - Gjeldande reguleringsplan skal framleis gjelde



## GENERELLE FØRESEGNER

### 1 Rekkefølge for utbygging knytt til cruise i Olden (PBL § 11-9 nr. 4)

Rekkefølgekrava er sett for dei utbyggingsområda som er knytt til cruise.

Utbygginga skal skje i følgjande rekkjefølge:

1. Planlagd turveg mellom eksisterande kai og nytt terminal- og serviceområde på Oldenleirane skal opparbeidast.
2. Terminal- og serviceområde på Oldenleirane, TS301, skal planleggast og opparbeidast. Opparbeiding av trafikkareal skal prioriterast først.

### 2 Byggjegrænse mot sjø og vassdrag (PBL § 11-9 nr. 5 og 8 og § 11-11 nr. 4)

På plankartet er det lagt inn ei byggjegrænse mot sjø, som erstattar den generelle byggjegrænsa på 100 meter (PBL § 1-8).

Det er også lagt inn ei byggjegrænse mot vassdrag, for å bevare naturkvalitetar og friluftsliv i strandsona. Byggjegrænsa omfattar alle område av stor betydning for fritidsfiske i Oldenelva.

I tillegg er det fastsett ei buffersone på 20 meter til kvar side av alle mindre elver/bekkar, for å hindre fare for erosjon, flaum og skredhendingar.

Bygging er ikkje tillate i sona mellom strandlina/elvekant og fastlagt byggjegrænse.

Bygging er ikkje tillate i ei buffersone på 20 meter til kvar side av mindre elver/bekkar. Ved planlegging og realisering av nye bygge- og anleggstiltak innanfor skal ein oppfylle byggteknisk forskrift (TEK 10) sine akseptkriterium.

### 3 Parkering (PBL § 11-9 nr. 5)

I Olden sentrum, inkludert Oldenleirane, gjeld følgjande krav til parkeringsplassar:

Bustadbygg:	2 bilar pr buening
Fritidsbustader	1 bil pr eining
Hybelbygg:	1 bil pr buening
Forretningsbygg, kontor:	1 bil pr 50 m <sup>2</sup> brutto golvflate
Industri, verkstad- og lagerbygg	1 bil pr 100 m <sup>2</sup> brutto golvflate
Bilverkstad og servicestasjon:	3 bilar pr 100 m <sup>2</sup> brutto golvflate
Hotell:	2/3 bilar pr rom
Restaurantar/kafear:	1 bil pr 8 sitjeplassar
Skular:	1 bil pr tilsett
Alders- og sjukeheimar:	1 bil pr sengeplass

#### **4 Skilt og reklame (PBL § 11-9 nr. 5)**

Innafor planområdet må skilt, reklameinnretningar og liknande ikkje plasserast utan at kommunen har gjeve løyve etter søknad. Løyve kan berre gjevast inntil vidare, eller for eit bestemt tidsrom. Skilt og reklameinnretningar skal ikkje verke skjemma i seg sjølv, eller i høve til omgjevnadane, eller på annan måte verke generande. Løyve vert ikkje kravd for skilt, reklame og liknande som er under 1,5 m<sup>2</sup> og vert sett opp på byggverk eller innhegning (gjerde).

##### Skilt og reklameinnretning

Skilt og reklame skal ha moderate storleikar, utforming og fargar, og skal harmonere med bygget og miljøet det står i. Blinkande eller rørlege skilt/reklameinnretningar vert ikkje tillate.

##### Lyskasser

Skilt og reklame i form av lyskasser skal ikkje nyttast. Lyskasser kan likevel tillatast plassert i område som er regulert til nærings- og industriføremål, dersom dei er utført med tett front, slik at berre tekst og symbol er gjennomlyst.

##### Skiltstorleikar

Skilt skal ikkje dekke meir enn ¼ av bygget sin horisontale fasadelengde, avgrensa til 5 meter, eller ein rimeleg del av fasaden som verksemda har til rådvelde. Uthengsskilt skal ikkje ha større breidde enn 1 meter, og skal ha fri høgde over veg/fortau på minst 2,30 m. På freda eller verneverdige bygg eller miljø, skal maksimum skiltstorleik vera 0,6 m.

##### Samling/plassering

I næringsbygg som inneheld fleire verksemder, skal firmaskilt samlast på ei oppslagstavle. Denne kan t.d. vera frittstående. Verksemder i lokale med fasadar langs fortau eller gate med eigen inngang, kan ha egne skilt. Tal skilt kan aukast dersom verksemda har til rådvelde fleire fasadar på eigedomen langs fortau eller gate, og der det er naturleg at det blir sett opp skilt også mot desse. Skilt skal som hovudregel plasserast ved inngangar.

##### Tak/gesims

Skilt og reklameinnretningar skal plasserast på baldakin, på veggflater, eller i tilknytning til bygget. Skilt vert ikkje tillate plassert på møne, takflater eller utbygg. Skilt eller reklameinnretning vert heller ikkje tillate plassert på stolpar eller gjerde.

##### Frittstående skilt

I Olden sentrum vert frittstående skilt og reklameinnretningar ikkje tillate, utanom spesielt utforma skilt som er tilpassa tettstadmiljøet elles.

##### Markiser

Skilt og reklame på markiser, faste solskjermar (baldakin) og tilsvarende fasadeelement, kan søkjast godkjent under føresetnad av at skiltet/reklamen er ein del av bygget og tilpassa dette. Til vanleg skal markiser og solskjerming avgrensast til vindaugsopningar og storleiken på desse. Bygging er ikkje tillate i sona mellom strandlina/elvekant og fastlagt byggjegrænse.

## 5 Miljøkvalitet, estetikk, natur, landskap og grønstruktur (PBL § 11-9 nr. 6)

Tiltak skal ha god tilpassing til terreng og bygde omgjevnader. Det skal visast særleg omsyn ved plassering og utforming av bygg, slik som naust og kaikonstruksjonar og anna bygningsmasse knytt til cruiseturisme.

Nye fyllingar i fjorden skal i størst mogleg grad unngå areal av naturleg strand, inkludert tang- og tarebeltet. Fyllingane som ikkje vert avslutta med mur skal plastrast i maksimalt 45 graders helling med grov skotstein tilsvarande Oldenleirane. Fyllingssoner skal brytast opp for å unngå rette liner.

I tråd med forvaltningsplanen for verna vassdrag skal det leggjast vekt på å bevare viktige friluftsområde, naturførekomster, kulturlandskap, kulturminne og fiskeressursar i tilknytning til elva ved å bevare elvekantvegetasjon og unngå utfylling i elva og bygging for nær elva.

Tiltak som medfører endring på, eller fare for skjemming eller øydelegging av SEFRAK-registrerte bygningsmiljø skal leggjast fram for fylkeskommunen til vurdering før byggjeløyve vert gjeve. I sakshandsaminga skal ein ta omsyn til heilskapen og opplevingsverdien i desse bygningsmiljøa.

Turvegar skal tilpassast landskapet. Tilkomstar via turdrag og snarvegar til og innanfor bustadområde skal ivaretakast i regulerings-, dele-, og byggesaker. Turveg i LNF-område skal ikkje vere til hinder for landbruksdrift, samtidig skal drifta ikkje hindre tilkomst og bruk av turvegen.

Tiltak skal ikkje føre til spreining av svartelista planteartar.

# FØRESEGNER OG RETNINGSLINER FOR EINSKILDE OMRÅDE

## 6 Bygningar og anlegg

### A. Bustader (PBL § 11-9 nr. 4, 5, 6 og 7)

Føremålet gjeld byggeområde sett av til heilårsbustadar med tilhøyrande teknisk anlegg, garasje, uthus, vegar, parkering og fellesareal. Omfattar område B301-B324.

Nybygg skal ha ei god estetisk utforming i samsvar med sin funksjon, og tilpassast eksisterande tomte- og utbyggingsstruktur, terreng/vegetasjon og tilgrensande bygg ved plassering, utnyttingsgrad, volum, takform, material- og fargeval.

Kloakkøysing, vassforsyning og vegtilkomst skal vere godkjent før bygging setjast i gang.

Ein skal ta vare på stiar/snarvegar i nærmiljøet, strandsone til bekkar og elver, spesielle kulturlandskap og område med spesielt dyreliv.

Det er krav om detaljregulering for bustadområde på Skarstein, B303. Dette betyr at søknadspliktige tiltak, og frådeling til slike føremål, ikkje kan finna stad før området inngår i ein reguleringsplan.

### B. Fritidsbusetnad (PBL § 11-9 nr. 4, 5, 6 og 7)

Føremålet gjeld byggeområde sett av til fritidsbustadar med tilhøyrande teknisk anlegg, garasje, uthus, vegar, parkering og anna fellesareal. Omfattar område F301-F310.

Nybygg skal ha ei god estetisk utforming i samsvar med sin funksjon, og tilpassast eksisterande tomte- og utbyggingsstruktur, terreng/vegetasjon og tilgrensande bygg ved plassering, utnyttingsgrad, volum, takform, material- og fargeval.

Kloakkøysing, vassforsyning og vegtilkomst skal vere godkjent før bygging setjast i gang.

Ein skal ta vare på stiar/snarvegar i nærmiljøet, strandsone til bekkar og elver, spesielle kulturlandskap og område med spesielt dyreliv.

Det er krav om detaljregulering for hytteområde på Melheim, F305, og Auflem, F310, samt for dei områda innanfor F307 og F308 som ikkje er omfatta av ein gjeldande reguleringsplan. Dette betyr at søknadspliktige tiltak, og frådeling til slike føremål, ikkje kan finne stad før området inngår i ein reguleringsplan.

Ved planlegging og bygging innanfor F310 skal det takast omsyn til drikkevasskjelda til gardane på Auflem, slik at denne vert sikra.

### **C. Sentrumsføremål (PBL § 11-9 nr. 4, 5, 6 og 7)**

Føremålet gjeld byggeområde sett av til sentrumsføremål. Omfattar område S301-S304.

Områda kan nyttast til forretning, tenesteyting, bustader, kontor, hotell/overnatting og bevertning, inkludert naudsynt grøntareal til busetnaden. I den grad det er mogleg skal publikumsretta aktivitet leggest til gatenivå og vere planlagt i tråd med krav til universell utforming.

Nye bygg skal på gateplan nyttast til publikumsretta verksemdar som tenesteyting, forretning, kulturføremål og annan serviceverksemd. Lokale til tenesteyting og forretningsføremål skal ha direkte inngang frå gate, torg eller gatetun.

Det er ikkje tillate med industri, eller anna verksemd som kan føre til vesentleg trafikk- eller miljømessige ulemper, eller som er til fare eller sjenanse for omgivnadane.

Det er krav om detaljregulering for sentrumsområde S303 på Oldenleirane. Dette betyr at søknadspliktige tiltak, og frådeling til slike føremål, ikkje kan finna stad før området inngår i ein reguleringsplan. Maksimal utnyttingsgrad for S303 er 70 % av BYA.

1. etasje på område S303 skal nyttast til kontor og/eller forretning/tenesteyting/bevertning.
2. og eventuell 3. etasje skal nyttast til bustader.

### **D. Forretning**

Føremålet gjeld byggeområde sett av til forretning. Omfattar område FO301.

### **E. Offentleg eller privat tenesteyting (PBL § 11-10 nr.3)**

Føremålet gjeld område sett av til privat eller offentleg tenesteyting med tilhøyrande vegar og anlegg. Omfattar Olden Helsetun, T301, Olden gamle kyrkje , T302, Olden barne- og ungdomsskule, T303, Olden barnehage, T304, forsamlingslokale (bedehus) sør for skulen, T305, Olden kyrkje, T306, og forsamlingslokalet Aldaheim, T307.

### **F. Fritids- og turistføremål (PBL § 11-9 nr. 1 og 6, og § 11-10 nr.1)**

Føremålet gjeld byggeområde sett av til fritids- og turistføremål med tilhøyrande teknisk anlegg, garasje, uthus, vegar, parkering og fellesareal. Innanfor føremålet kan arealet nyttast til oppstilling av campingvogner, bubilar, utleigehytter og telt samt faste konstruksjonar knytt til vognene, servicefunksjonar og fellesareal. Omfattar Nettet Fjordcamping, FT301, Alda camping, FT302 og FT303, og Muri camping, FT304.

For tiltak på campingplassar er følgjande definisjonar lagt til grunn:

- Med campinggeving meinast bubil/campingvogn og fortelt.
- Med mobile konstruksjon meinast bubil, campingvogn og fortelt av teltduk samt telt.
- Med faste konstruksjonar meinast alle vogner som ikkje kan reknast som mobile (husvogner/villavogner), utleigehytter, fortelt som er av permanent karakter, både «spikertelt»/trefortelt og fortelt av prefabrikkerte elementbygg (til dømes av aluminium, glasfiber eller plast), terrassar samt toalett- og servicebygg.
- Med terrasse meinast konstruksjon som er høgare enn 50 cm over gjennomsnittleg terrengnivå.
- Med platting meinast konstruksjon som ikkje er høgare enn 50 cm over gjennomsnittleg terrengnivå.

Det er ikkje krav om reguleringsplan for område sett av til campingplasser i kommuneplanen. Dette gjeld både for eksisterande og nye campingplassar. Tilhøvet til automatisk freda kulturminner må då være avklara, jf. § 8 og 9 i kulturminnelova.

Dersom ein ønskjer å nytte delar av campingplassen til utleigehytter eller husvogner/villavogner, kan ikkje dette skje før det er utarbeidd ein detaljert reguleringsplan for området.

Oppstillingsområda for campingeiningane skal vere på maksimalt 1000 m<sup>2</sup> grunnareal kvar og ha minst eit 6 meter breitt ope felt mellom dei (branngater). Hensikta er å hindre brannspreiing og sikre tilgjenge for brannvesenet.

Mobile konstruksjonar må skiljast med ein avstand som er i samsvar med rettleiaren for gjeldande forskrift om brannførebyggjande tiltak og tilsyn. I 2012 er dette kravet minimum 3 meter, men Norsk brannvernforening tilrår 4 meter. Trekkandordninga skal vere plassert slik at den er lett tilgjengeleg. Bil utan overnattingsseining kan plasserast i mellomrommet mellom campingeiningane.

Faste konstruksjonar, der ein ikkje kan dokumentere branncellebegrensande bygningsdel EI-30 til neste campingeining, skal ha 8 meter avstand til neste eining. Unntak frå dette er der to campingeininger står samla med ein innbyrdes avstand minimum 3 meter, med 8 meter/EI-30 til neste eining.

Campingvognene skal vere registrerbare, og kunne fraktast lovleg på veg med førarfort klasse BE.

Det er ikkje tillate med «spikertelt»/trefortelt, frittstående boder eller terrassar i tilknytning til campingeiningane.

Fortelt (av teltduk eller prefabrikkerte elementbygg) skal stå langsmed vogna, vere maksimalt 4 meter brei, ikkje lengre enn vogna og vere tilpassa vogna i høgd.

Det kan byggjast rekkverk inntil 0,9 meter høg og/eller levegg inntil 1,8 meter høg og 6 meter lang.

Ei campingeining skal ha eit heilskapleg farge- og materialval slik at ho står fram som ei eining.

### **G. Råstoffutvinning (PBL § 11-9 nr.1)**

Føremålet gjeld byggeområde sett av til råstoffutvinning med tilhøyrande vegar, bygningar og anlegg. Omfattar eksisterande massetak på Brynestad, RÅ301.

Massetak på Brynestad, RÅ301, skal som etterbruk kunne nyttast som mellomlager for lausmasser eller skotstein. Massane skal enten nyttast som byggegrunn eller til etterplanering av massetaket.

## **H. Næringsbygningar (PBL § 11-9 nr. 3, 5 og 6)**

Føremålet gjeld område sett av til næringsverksemd med tilhøyrande tekniske anlegg, vegar, parkering og anna fellesareal. Omfattar næringsbygg på Skarstein, N301, Yris hotell, N302, eksisterande bilverkstad på Oldenleirane, N303, Mølla, N304 og Olden Fjordhotell, N305.

Utviding og/eller endring av etablerte verksemdar skal ikkje vere til vesentleg ulempe for kringliggjande busetnad eller offentlege føremål m.o.t. støy, forureining eller andre negative konsekvensar med omsyn til miljøet.

Ved nybygg, ombygging og tilbygg skal bygga få ei utforming og ein materialbruk som harmonerer med kringliggjande bygg. Utforming av både bygg og uteområde skal følgje prinsippa om universell utforming dersom dette er mogleg.

Bygningar skal vere fullverdige og permanente, og ikkje ha preg av mellombelse løysingar som brakkar og liknande. Utelagring skal avgrensast til eit minimum, og skal gjerast på ein ryddig og tiltalende måte. Areal som får dekke av grus/asfalt skal ikkje gjerast større enn naudsynt. Restareal skal plantast til for å unngå store ubrukne grå flatar.

## **I. Idrettsanlegg**

Føremålet gjeld byggjeområde sett av til idrettsanlegg med tilhøyrande vegar, bygningar og anlegg. Omfattar idrettsområdet på Melheim, ID301.

## **J. Andre typar bygningar og anlegg (PBL §§ 11-9 nr. 4, 5 og 6)**

Føremålet gjeld andre typar bygningar og anlegg. Omfattar følgjande:

- Område for naust, NA301- NA316.
- Kommunaltekniske anlegg samt eit privat vassverk (Olden Vassverk SA) som ligg like vest for Olden barnehage, T304. Desse er ikkje namnsett på plankartet.

Nye bygg i naustområda skal tilpasse seg det etablerte naustmiljøet, både i høgde, form, materialval og fargevalør. Plassering av naust og tilhøyrande anlegg skal ikkje hindre fri ferdsel i strandsona. Terrengingrep skal avgrensast til det som er nødvendig for plassering av naustet.

## **K. Grav- og urnelund**

Føremålet gjeld byggjeområde sett av til grav- og urnelund med tilhøyrande bygningar og teknisk anlegg. Omfattar gravstaden ved Olden kyrkje, GU301.

## **L. Kombinert byggje- og anleggsføremål**

Føremålet gjeld Olden brygge, KB301.

## 7 Samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur

### A. Veg (§ 11-9 nr.1)

Føremålet gjeld offentleg køyreveg, vegkryss, haldeplassar for buss, trafikkøyer, bruer og anna vegggrunn. Områda er ikkje namnsett på plankartet.

Grøntstrukturen i trafikkøyane skal oppretthaldast.

Det er krav om detaljregulering for gang- og sykkelveg til Avleinvika. Dette betyr at søknadspliktige tiltak, og frådelling til slike føremål, ikkje kan finna stad før området inngår i ein reguleringsplan.

### B. Hamn (§ 11-9 nr.1 og 6)

Føremålet gjeld område avsett til kai og dei funksjonane som naturleg høyrer med til drift av kai. Omfattar eksisterande privat kai, H301 og eksisterande cruisekai, H302.

Område H302 skal nyttast til kaiområde. Det er tillate å leggje til rette for mottak og handtering av avfall og kloakk, landstraum samt anna infrastruktur knytt til cruisebåtane.

H302 skal ikkje nyttast til parkering eller oppstilling av private køyretøy. Unntaket frå dette er parkering for utrykkingskøyretøy, handicaptransport og servicepersonell knytt til drift av kaia. Område for utrykkingskøyretøy skal vere lett tilgjengeleg og identifiserbare soner.

Lasting av grusmassar kan også skje på H302, då etter avtale med drivar av kaia.

Område H302 må utformast og utstyrast slik at gåande naturleg vert ført mot gangareal/turveg og vidare til terminal- og serviceområdet.

### C. Parkering

Føremålet gjeld område avsett til parkering. Omfattar parkering som skal betjene Olden kyrkja, P301, og idrettsområdet på Melheim, P302.

### D. Kombinert (samferdsle og næring)

Føremålet gjeld område som skal nyttast til terminal- og serviceområde for cruiseturistar. Området ligg nord på Oldenleirane og har nemninga TS301.

Det er krav om detaljregulering for terminal- og serviceområdet på Oldenleirane, TS301. Dette betyr at søknadspliktige tiltak, og frådelling til slike føremål, ikkje kan finna stad før området inngår i ein reguleringsplan. Planen må sjåast i samanheng med nærliggande areal, og vil omfatte heile eller delar av; Eksisterande kai (H303), Mølla (N304), Gangvegen vest for fv. 60 (VS302), Friområde (GF302), Småbåthamna (VS301), Naustområde (NA308) samt anna naudsynt areal.

Området skal omfatte ein hamneterminal som skal innehalde informasjon, sal og servicefunksjonar knytt til turisme. Det kan berre oppførast bygg og anlegg som fremjar føremål for området (service, sanitæranlegg, informasjon). Ein skal vurdere om ein tømmestasjon for campingbilar og campingvogner skal lokaliserast på området.



Terminalområdet skal omfatte ein tofelts tilførselsveg med avkøyring, oppstillingsplassar for buss, turisttog og anna infrastruktur/parkering knytt til drift av anlegget. I tillegg skal det vere ein gang- og sykkelveg gjennom området.

Området mot sjø/strandline skal nyttast til tenderkai, til sjøsetting og opptak av mindre båtar og eventuelt tilrettelegging for sjøbaserte aktivitetar.

Det skal ikkje vere tillate å parkere campingbilar eller campingvogner på området

## 8 Grøntstruktur

### A. Grøntstruktur (PBL § 11-9 nr. 6)

Føremålet gjeld område avsett til generell grønstruktur G301 – G307.

Grøntstrukturen skal oppretthaldast.

### B. Naturområde (PBL § 11-10 nr. 2)

Føremålet gjeld område avsett til naturområde. Omfattar område GN301.

Området skal i størst mogleg grad liggje urørt.

### C. Turdrag (PBL § 11-10 nr. 2)

Føremålet gjeld område avsett til turdrag. Omfattar område GT301 på Oldenleirane.

Turvegen innanfor GT301 skal vere offentleg og universelt utforma.

Enkle tilretteleggingstiltak for friluftsliv kan tillatast.

### D. Friområde (PBL § 11-10 nr. 2)

Føremålet gjeld område sett til friområde på Oldenleirane, GF301 og GF302, samt badeplassen i Avleinvika, GF303.

Område GF301-GF303 skal vere offentleg friområde, så langt råd med universell utforming.

Områda skal opparbeidast og vere allment tilgjengelege. Enkle tilretteleggingstiltak for friluftsliv kan tillatast. Det kan ikkje gjennomførast tiltak som strir mot at området kan nyttast som friområde.

Område GF303 skal vere badeområde.

## 9 Landbruks-, natur- og friluftsføremål (LNF)

### A. LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunlaget på garden (PBL § 11-11 nr. 1)

Føremålet gjeld område for landbruks-, natur- og friluftslivsføremål, LNF.

I LNF områda er det berre tillate å føre opp bygningar og anlegg i samband med stadbunden primærnæring (næringsverksemd basert på garden sine egne ressursar).

Bygningar og anlegg kan førast opp etter enkeltvise søknader på følgjande vilkår:

1. Det kan gjevast løyve til naudsynte tiltak for landbruket og gardstilknytt næringsverksemd.
2. Nye bygg skal primært plasserast i tilknytning til driftssenteret og bygningsmessig gli inn som ein del av den eksisterande tunskipnaden. Unntak gjeld for samdriftsfjøs.
3. Det kan gjevast løyve til mindre tiltak knytt til eksisterande bustadhus (våningshus). Mindre tiltak er tilbygg, påbygg, frittstående uthus/garasje og mindre anlegg som høyrer til bustaden/tunet.

## 10 Bruk og vern av sjø og vassdrag

### A. Bruk og vern av sjø og vassdrag

Føremålet er fleirbruksområdet for ferdsel, fiske og natur- og friluftsliv, V301 – V303.

I område V301 – V303 er det ikkje tillate å:

- etablere oppdrett i desse sjøområda, korkje skjel, skalldyr eller fisk.
- føre opp flytebrygger og kaianlegg.
- fylle ut eller ta vekk masser i sjø og langs vassdrag med mindre det er heimla i detaljert reguleringsplan.
- setje opp gjerde eller andre innretningar som hindrar fri ferdsle langs strandlina.

### B. Ferdsel

Føremålet gjeld ferdselsområde i Oldebukta, VFE301, som omfattar manøvreringsområde samt to eksisterande ankringsområde på fjorden i tillegg til kaia H302. Hovudleia for skipsfart inn Oldebukta er vist med stipla line.

Tal cruiseskip i ferdselsområdet kan maksimalt vere 3.

For område i sjø fram føre terminal- og serviceområde TS301 kan det leggjast ut flytekonstruksjonar i tilknytning til ny tenderkai og sjøbaserte aktivitetar.

Tiltak i sjø som til dømes kaier, flytebrygger, sjøleidningar, utfylling m.m. krev løyve av hamnemynde i tillegg til handsaming etter plan- og bygningslova.

### **C. Småbåthamn (PBL § 11-11 nr. 3)**

Føremålet gjeld dei to eksisterande småbåthamnene i Olden sentrum, VS301 og VS302.

Det kan leggjast ut flytebyggjer i VS301 og VS302.

### **D. Fiske**

Føremålet gjeld område sett av til fiske, VFI301, samt 3 kaste- og låssettingsplassar, VFI302 – VFI304.

Tradisjonelt fiske har fortrinnsrett framfor annan aktivitet i kaste- og låssettingsområda, VFI302 – VFI304.

### **E. Naturområde i sjø**

Føremålet gjeld Oldnelva ned til grense elv/sjø, VN301 og VN302.

Det skal leggast vekt på å bevare viktige friluftsområde, naturførekomster, kulturlandskap, kulturminne og fiskeressursar i tilknytning til elva, ved å bevare elvekantvegetasjon og unngå utfylling i elva.

### **F. Friluftsområde i sjø**

Føremålet gjeld badeplassen i Avleinvika, VFR301.

Området skal kunne merkast med bøyer i sjøen, og det er ikkje tillate med raske motorbåtar i området eller gjere andre tiltak som hindrar ålmen bruk av arealet.

## FØRESEGNER OG RETNINGSLINER TIL OMSYNSSONER

### 11 Faresoner (PBL § 11-9 nr. 8)

#### A. Ras- og skredfare

Faresone som syner potensiell ras- og skredfare i planområdet. Dette omfattar NGI sitt snø- og steinskredkart, aktsemdskart for steinsprang og aktsemdskart for jord- og flaumskred samt område som er vurdert som skredfarlege.

Sona har kode H310.

Ved planlegging av tiltak innanfor faresona må tiltakshavar ved hjelp av fagkompetent instans enten dokumentere at den reelle faresona kan reduserast, eller beskrive avbøtande tiltak som gjer bygging forsvarleg etter gjeldande regelverk.

#### B. Høgspenningsanlegg

Faresonene er knytt til eksisterande 22 kV liner innanfor planområdet. Sonene er sett til 15 meter på kvar side av lina i høve gjeldande regelverk. Sonene har kode H370\_1 og H370\_2.

Innanfor sonene kan det ikkje oppførast bygningar eller andre permanente anlegg. Alt arbeid skal leggast fram for og godkjennast av leidningseigar før tiltak kan igangsetjast.

### 12 Soner med særlege omsyn

#### A. Landbruk

Omsynssone som syner samanhengande jordbruksareal på Brynestad - Melheim på meir enn 100 da fulldyrka lett driven jord til grasproduksjon. Sona har kode H510.

Innafor område H510 skal det ikkje gjevast løyve til tiltak som ein må rekne med medfører omdisponering av fulldyrka jord, eller driftsulemper for ordinær landbruksdrift.

#### B. Friluftsliv

Omsynssone som omfattar to område i strandsona på Skarstein; H530\_1 og H530\_2, og to område i tilknytning til Oldnelva; Bruvoll H530\_3 og Laukifossen H530\_4. Dette er område med store friluftslivsverdiar, spesielt knytt til fiske.

Innafor omsynssonene for friluftsliv skal det takast særskilt omsyn til ålmenta bruk av området i friluftslivssamanheng. Enkle tilretteleggingstiltak for friluftsliv kan tillatast.

Det skal ikkje førast opp bygg eller gjerast inngrep av type som er søknadspliktig jf. pbl § 20-4, 2.ledd (f) og vassressurslova § 11.

### **C. Bevaring naturmiljø (PBL § 11-9 nr. 6)**

Omsynssona omfattar naturtyper av nasjonal, regional eller lokal verdi, registrert av Miljødirektoratet. Sone H560\_1 er ei slåttemark på Auflem. Sone H560\_2 er edellauvskog i Avleinvika.

Innanfor omsynssonene H560\_1 og H560\_2 er det ikkje tillate med tiltak som kan skade, endre eller skjemme naturmiljøet. Søknadspliktige tiltak etter pbl skal ikkje tillast.

Ulike tiltak for å halde området i hevd, til dømes beiting og liknande er tillate. Miljødirektoratet si kartlegging og verdivurdering av det biologisk mangfaldet skal leggast til grunn.

### **D. Bevaring kulturmiljø (PBL § 11-9 nr. 7)**

Omsynssona omfattar fem viktige kulturmiljø; Laukifossen, H570\_1, Singerheimen, H570\_2, Mølla, H570\_3, Kvia, H570\_4 og Smiemyra, H570\_5.

I omsynssona til dei prioriterte kulturmiljøa skal ein ta særlege estetiske omsyn til kva ein tillet plassert i desse. Bygningar eller installasjonar som vil dominere over eller hindre innsikt til kulturmiljøet skal fortrinnsvis lokalisert utanfor omsynssona.

Bygningar innanfor omsynssone H570\_1 til 5 skal ikkje rivast.

Endringar i bygningane sitt eksteriør og omgjevnadar skal sendast til regional kulturminnemynde for uttale.

For den gamle møllebygningen - Mølla, H570\_3, gjeld i tillegg følgjande:

- Bygningen kan vedlikehaldast og tilbyggast under føresetnad av at opphavleg stil vert ivareteken gjennom proporsjonar, takform, fasadar, vindaugeinndeling, dør- og vindaugeutforming og materialval.
- Utvendig fargesetjing bør tilpassast bygningen sin opphavlege tidsepoke
- Om opphavleg byggjestil tidlegare er broten, kan bygningen byggast om dersom endringane gjev eit meir korrekt tidsbilde med omsyn til byggestil.

## 13 Bandleggingszone

### A. Bandlegging etter lov om kulturminne

Det er lagt bandleggingszone rundt Olden gamle kyrkje, H730\_1, og Olden kyrkje, H730\_2. Kyrkjene med omgjevnader er bandlagt etter lov om kulturminne, i og med dette er listeførte kyrkjer.

Ein skal i størst mogleg ta vare på den originale utsjånaden dei to kyrkjene. Det er difor ikkje tillate å gjere endringar på kyrkja sitt eksteriør. Større vedlikehaldsarbeid og påbygg kan difor ikkje gjerast utan løyve frå Riksantikvaren.

I innsynssonene til kyrkjene skal ein ta særlege estetiske omsyn til kva ein tillet plassert i desse. Bygningar eller installasjonar som vil dominere over eller hindre innsikt til kulturmiljøet skal fortrinnsvis lokalisert utanfor omsynszone.

Alle tiltak i omgjevnadane til dei listeførte kyrkjene skal leggast fram for Biskopen for uttale.

## 14 Vidareføring av reguleringsplan

### A. Gjeldande reguleringsplan skal framleis gjelde (PBL § 11-9 nr. 7)

Det er lagt inn omsynszone, H910, der eksisterande reguleringsplanar skal gjelde fram føre kommuneplanen, jf. plan- og bygningslova § 11-8, bokstav f. Der omsynszone ikkje dekkjer heile reguleringsplanen, er det kommunedelplanen som er gjeldande.

Arealbruken er i kommunedelplanen synt på generalisert nivå. Det er reguleringsplanane som fastset rettsleg bindande arealbruk.

For omsynszone H910\_1 til 13 gjeld reguleringsplanen fram føre kommunedelplanen.

Kommunedelplanen sine generelle føresegn og føresegnene til omsynszone gjeld likevel fram føre eller i tillegg til reguleringsføresegnene.

Omsynszone med tilhøyrande reguleringsplan er følgjande:

Omsynszone	Plannamn	Vedteken + endring
H910_1	Fv 60, parsell Uglå-Skarstein	21.12.2010
H910_2	Skarstein - Olden sentrum vest	03.07.1992 + endring 04.06.96 og 26.08.2003
H910_3	Utviding av Olden kyrkjegard	02.03.2004
H910_4	Singerheimen	12.09.2006
H910_5	Fv 724 og del av Olden sentrum	24.02.2009
H910_6	Oldenleirane	19.03.2002
H910_7	Olden terminalområde	02.10.2001 + endring 03.07.2007
H910_8	Naustbakkane bustadområde	18.12.2001
H910_9	H1 Grønereita i Naustbakkane	25.01.2005
H910_10	Arnestranda	25.09.2014
H910_11	Muristranda	15.10.1984 + endring 04.06.1996
H910_12	Muristranda hyttefelt	05.11.1991
H910_13	Rindane	16.02.1977

Utviding av Olden kyrkjegard og H1 Grønereita i Naustbakkane er bebyggelsesplanar. Kommunedelplanen gjeld i si heilheit fram føre områdereguleringa for Oldenleirane, 02.11.2010.