



Planbeskrivelse

Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen

Plan alternativ C2 ble vedtatt av Sunndal kommunestyre 29.10.2025

Vedtaket ble klagebehandlet av Sunndal kommunestyre 11.02.2026

Statsforvaltaren opphever Sunndal kommunes vedtak den 06.05.2026

Planen legges fram til ny behandling i Sunndal kommunestyre 17.06.2026

Plan alternativ C1 ble vedtatt av Sunndal kommunestyre 17.06.2026

Kraftsenteret mellom fjord og fjell



Innholdsfortegnelse

Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen	1
1. Bakgrunn	6
1.1 Hensikt med planen	6
1.2 Utarbeidelse av plan	6
1.3 Vurdering av krav om konsekvensvurdering	6
2. Planprosess og innspill	7
2.1 Befaringer	7
2.2 Innspill før oppstart	7
2.3 Kunngjøring av oppstart	7
2.4 Innspill til planarbeidet i oppstartsfasen	7
3. Planstatus og rammebetingelser	25
3.1 Overordnede planer og føringer	25
3.2 Kommuneplan for Sunndal kommune 2024 – 2036, samfunnsdelen	25
3.3 Kommuneplan for Sunndal, arealdelen	25
3.4 Regional vassforvaltningsplan 2022-2027	26
3.5 Statlige planretningslinjer og veiledere for klimatilpasning	27
4. Beskrivelse av planområdet	28
4.1 Beliggenhet	28
4.2 Arealbruk	28
4.3 Eiendomsforhold	29
4.4 Kulturmiljø	29
4.5 Natur	30
4.6 Friluftsliv, rekreasjon	31
4.7 Universell tilgjengelighet	31
4.8 Trafikkforhold og parkering	32
5. Risiko- og sårbarhet	33
5.1 Skred og flom	33
5.2 Klimaendringer	33
5.3 Grunnforhold	35
5.4 Tekniske anlegg	35
5.5 Trafikk	35
6. Beskrivelse av alternativer til 1. gangs behandling	36
6.1 Ulike trasealternativer som er diskutert og befart	36
6.2 Detaljplan for ny trase, alternativer	38
6.3 Aktuelle reguleringsformål	40

6.4 Reguleringsformål på ulike alternativ	40
6.5 Vurderinger av alternativ A, B1 og B2	40
6.6 Illustrasjonstegninger	44
6.7 Bestemmelser	50
7. Virkninger	51
7.1 Hensyn til bekker og overvann	51
7.2 Terrengetilpasning	51
7.3 Naturmangfold	52
7.4 Kulturminner og kulturmiljø	53
7.5 Landbruk	54
7.6 Friluftsliv	54
8. Gjennomføring	55
8.1 Utbyggingsavtaler	55
8.2 Videre framdrift og utredninger	55
8.3 Bygging av traseen	55
8.4 Vegrett	56
9. Første gangs behandling og utlegging av planforslag A, B1 og B2	57
9.1 Formannskapets vedtak 27.02.2025	57
9.2 Høring	57
10. Merknader etter første gangs høring av alternativ A, B1 og B2	58
10.1 Statsforvaltaren 18.03.2025	58
10.2 Norges vassdrags- og energidirektorat 01.04.2025	61
10.3 Merknad fra Innerdalshytta AS 06.04.2025	62
10.4 Verneområdestyret for Trollheimen 07.04.2025	63
10.5 Møre og Romsdal fylkeskommune, 03.04.2025	66
10.6 Mattilsynet 10.04.2025	68
10.7 Statens vegvesen 11.04.2025	69
10.8 Nerdal gard ved advokatfirmaet Øverbø Gjørtz 16.04.2025	70
10.9 Ingeborg Singsdal 16.04.2025	79
10.10 Eystein Opdøl 16.04.2025	82
10.11 Jørgen Singsdal 16.04.2025	85
10.12 Jon Martin Singsdal 16.04.2025	89
10.13 Uttalelser som kom inn etter høringsfristen	91
11. Endringer og nye alternativer etter første gangs høring og offentlig ettersyn	92
11.1 Endringer av alternativ A	92
11.2 Endringer av alternativ B1	93
11.3 Nye alternativer for kortere trase	96
11.4 Alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring	98

11.5 Alternativ C2 kort turveg nedom tuna	99
11.6 Andre alternativer som er vurdert men som ikke legges til grunn	101
11.7 Alternativ B2 utgår	101
12. Andre gangs behandling og ny utlegging av planforslag A, B1, C1 og C2	102
12.1 Formannskapetets vedtak 05.06.2025	102
12.2 Høring	102
13. Merknader etter andre gangs høring	103
13.1 Mattilsynet 24.06.2025	103
13.2 Norges vassdrags- og energidirektorat 30.06.2025	104
13.3 Statsforvaltaren 04.07.2025	105
13.4 Møre og Romsdal fylkeskommune 01.07.2025	107
13.5 Statens vegvesen 01.08.2025	108
13.6 Advokatfirmaet Øverbø Gjørtz 05.08.2025	109
13.7 Bjørn Inge Innerdal 05.08.2025	113
13.8 Jon Martin Singsdal 05.08.2025	115
13.9 Ingeborg Singsdal 05.08.2025	118
13.10 Jørgen Singsdal 06.08.2025	122
13.11 Geir Tommy Tomren 05.08.2025	126
13.12 Sunndal bondelag 12.08.2025	130
13.13 Verneområdestyret for Trollheimen, verneområdestyrets arbeidsutvalg den 15.09.2025	133
13.14 Uttalelser som kom inn etter høringsfristen	135
14. Vurdering etter andre gangs høring	140
14.1 Kort eller lang trase	140
14.2 Tillatt driftskjøring eller ikke	141
14.3 Bredde på traseen	142
14.3 Arkeologisk registrering	143
14.4 Kostnader	143
14.5 Endringer av alternativ C1 etter andre gangs høring	144
15. Saksframlegg til 3. gangs behandling i og sluttbehandling	146
15.1 Saksframlegg, Detaljregulering for Innfallspørt til Innerdalen, 3. gangs behandling og sluttbehandling	146
15.2 Oppdatering av plankart og bestemmelser etter høringen	150
16. Behandling i Sunndal formannskap 02.10.2025	151
17. Behandling i Sunndal kommunestyre 29.10.2025	152
17.1 Plankart og bestemmelser alternativ C2 som ble vedtatt av Sunndal kommunestyre 29.10.2025	152
18. Klagebehandling	153
18.1 Innkommet klage	153

18.2 Saksframlegg klagebehandling	153
18.3 Klagebehandling i Sunndal kommunestyre	160
18.4 Oversendelse av saken til Statsforvaltaren for klagebehandling	163
18.5 Statsforvaltarens vedtak i klagesak datert 17.02.2026	163
19. Ny behandling av reguleringsplanen	165
19.1 Saksframlegg til behandling den 17.06.2026	165
19.2 Saksutskrift etter vedtak i Sunndal kommunestyret 17.06.2026	172



1. Bakgrunn

1.1 Hensikt med planen

Bakgrunnen for oppstart av planarbeidet er at turisttrafikken opp til Innerdalen har økt mye de senere år. Ifølge utkast til prosjektplan for hovedinnfallsport til Innerdalen mottatt 30.12.2022, har verneområdeforvaltningen utført tellinger av besøkende til Innerdalen. Passeringer av folk som går opp til Innerdalen var ca 30000 i 2016 og nær 50000 i 2023. Siste tall mottatt august 2024 viste også 50000 siste år. Denne turiststrømmen går i dag gjennom gardstun på Nerdalen. Dette er ikke en holdbar løsning. Det er derfor behov for å se på løsninger for å lede turistene opp til Innerdalen utenom gardstun på Nerdalen.

1.2 Utarbeidelse av plan

På befarig i området høsten 2023 ble det etterspurt engasjement fra kommunen for å lage plan for å lede turiststrømmen utenom tuna. Kommunen varslet oppstart av planarbeid for detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i brev til berørte parter og myndigheter i brev datert 03.01.2024.

Saken om utarbeidelse av plan ble deretter behandlet av Sunndal formannskap den 27.08.2024. Formannskapet ga kommunedirektøren fullmakt til å utarbeide detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen. Planen omfatter omlegging av trase for ferdsel utenom tuna i Nerdalen.

1.3 Vurdering av krav om konsekvensvurdering

Kommunen vurderer at tiltaket ikke faller inn under større bygge- og anleggstiltak i vedlegg 1 i forskrift om konsekvensvurdering.

Kommunen har vurdert tiltaket i forhold til §8 i forskriften, om det kan få vesentlig virkning for miljø og samfunn. Kommunen vurderer at ny trase på ca 600 meter omfatter en ganske kort strekning, og at tiltaket har begrenset omfang som ikke krever konsekvensvurdering etter forskriften.

Lokaliseringen vil imidlertid gå gjennom beitemark og skog og virkninger for landbruksdrift og natur skal vurderes. Det skal gjennomføres naturtypekartlegging og arkeologisk registrering.



2. Planprosess og innspill

2.1 Befaringer

I 2023 ble det avholdt befaringer i området hvor verneområdeforvaltningen, grunneiere på 104/9 og grunneiere på 104/1 og kommunen deltok.

Den første befaringen ble avholdt den 17.08.2023 i forbindelse med verneområdestyrets befaring i Nerdalen og Innerdalen. Grunneier på 104/9 fortalte om sine utviklingsplaner med utleiehytter og tilbud for turister. Grunneier på 104/1 fortalte om problemene med den store turisttrafikken som går gjennom gardstunet i forhold til gardsdrifta.

Den andre befaringen ble avholdt den 09.11.2023 for å se nærmere på ulike trasevalg. Kommunen skrev referat fra befaringen datert 17.11.2023. Det ble befart en nedre og en øvre trase. Referat fra befaring i Nerdalen 09.11.2023, vedlagt.

Den 21.11.2023 gjennomførte kommunen ved skogbruksrådgiver og arealplanlegger befaring av nedre trase med utstikking av veg. Utstikkingen viste at vegen kan legges med fall ca 1:6 opp skråningen mot øst. Bekkeløp og behov for stikkledninger ble registrert. Det er stolper med kraftlinjeføring langs nedre del. Traseen tilpasses dette, evt. legge kablene i rør.

2.2 Innspill før oppstart

Vedtak i verneområdestyret 18.08.2023, vedlagt. Omhandler blant annet finansiering av tiltak og at verneområdestyret forutsetter at det bygges gangveg for å unngå ferdsel gjennom tunene, og at de anbefaler nedre trase, men er åpen for andre alternative løsninger.

Innspill fra Nerdal på telefon etter befaringen den 09.11.2023. De er positive til gangtrase langs ny nedre trase utenom deres driftsveg, men ønsker ikke at driftskjøringen opp til Innerdalen legges via ny nedre trase. E-post fra Feste As datert 03.11.2023, vedlagt. Påpeker blant annet at det ikke er ønskelig å ha turstien langs driftsvegen på gården.

E-post fra kommunen til grunneierne datert 17.11.2023, vedlagt. Omhandler blant annet at traseen foreslås med reguleringsformål gangveg med en god standard og bredde som gjør den godt egnet for maskinelt drift- og vedlikehold. Det utarbeides reguleringsplan for ny nedre trase for å sikre forsvarlig planavklaring og en åpen prosess der alle får si sin mening.

Tilbakemelding fra Singsdal datert 08.12.2023, vedlagt. Mener at den nye vegen må avløse all trafikk som går på dagens trase, og at det ikke er aktuelt å bygge en ny trase som går midt igjennom innmarka på eiendommen samtidig som driftstrafikken opp til Innerdalen fortsatt går gjennom gardstunet.

2.3 Kunngjøring av oppstart

Det ble sendt brev om varsel om oppstart av planarbeidet til myndigheter og parter den 03.01.2024, vedlagt.

Varselet ble kunngjort på kommunens nettsider og annonsert i Driva og Aura avis.

I oppstartsvarselet ble det orientert om bakgrunnen for planarbeidet og invitasjon til å komme med innspill til planarbeidet.

2.4 Innspill til planarbeidet i oppstartsfasen

2.4.1 Forum for Natur og Friluftsliv Møre og Romsdal, 15.01.2024

FNF Møre og Romsdal har seinast i innspel til møtet i verneområdestyret i Trollheimen den 17 aug. 2023 sagt noko om innfallsporten til Innerdalen i Nerdalen. Vi har også tidlegare korrespondert med Sunndal kommune om sikring av areal til parkeringsplass i Nerdalen samt teke opp utfordringa med gratis-prinsippet i friluftsløva. No når det blir arbeidd med ei reguleringsplan ønskjer vi å få utdjupa desse synspunkta. Vi arbeider for at parkeringsplassane og turvegane blir lagt slik at det blir minst mogleg skade på natur samt at folk i mest mogleg grad får oppleve natur og kulturlandskapet. Slikt sett er det eit tap for turfolket å ikkje få oppleve inntunet på gardane i Nerdalen, men vi forstår at dette ikkje let seg gjere med slike mengder folk. Det er skissert ulike alternative løysingar for å føre vegen utom tunet ved ulike traseval og ved kombinert driftsveg-turveg kontra berre turveg.

Når det gjeld type veg er vi tilhengar av at den nye vegen skal vere av ein slik karakter at den kan nyttast av både rettighetshavarane som køyrer traktor i næringsøyemed {driftsveg} samt turistane som går inn til Innerdalen. Når det gjeld traseeval er vi tilhengar av å føre vegen lengst mogleg der den gjer minst skade. Dette medfører at vi går for brun trase som følgjer den allereide etablerte driftsvegen lengst mogleg. Dette under forutsetning av at det ikkje er noko naturfagleg grunn til å ikkje føre vegen over beitemarka nett her - dette reknar vi med blir utgreidd før valet av trase blir bestemt. Då oppnår ein minst mogleg inngrep inn i beitemarka og gjer det også mest gunstig økonomisk ved at første delen vegen alt er bygd. Vi legg ved ei skisse som viser at den brune trase blir korta inn til ein 250 meter brun trase mot den planlagte rosa trase på 600 meter. Slik vi les vilkåra for statsmidlar til turveg og sikring av areal er det her mogleg å finansiere denne turvegen både ved oppkjøp/leige av sjølve vegen ved å sikre den ved statspost {kap. 1420 post 78} og/eller nytte seg av spelemidlane til opparbeiding av dei 250 meterane nyveg

Elles må vi påpeike at standarden på vegen er omtala som «jeepvegen fra Nerdal til Innerdalshytta» i verneforskrifta og motorisert ferdsel skal berre vere til «nødvendig transport i forbindelse med bosettingen, seterbruken, driften av de to turisthyttene, politi- og ambulansetjeneste, oppsynet med landskapsvernområdet og vannkraftanlegget ved Langvatn». Det betyr at persontransport og den store turisttrafikken i framtida også skal foregå pr fots og ikkje motorisert, frå Nerdalen til Innerdalen, slik at vegen først og framst skal framstå som ein turveg og ikkje bilveg.

FNF Møre og Romsdal arbeider for at friluftslivet skal vere gratis slik at alle slepp til. Om nokon tenkje seg å t a betalt for turparkering må dette stå i forhold til utgiftene jfr friluftsløva utdjupa seinast av Miljødirektoratet i brev av 10 juni 2022 til Sunndal kommune. I Nerdalen er det sikra ein offentleg parkeringsplass med toalett (gnr104 bnr26) som var gratis fram til 2023. Så gjorde Sunndal kommune eit vedtak i mai 2023 om å innføre ei parkeringsavgift på dette arealet samt dei privateigde parkeringsplassane i Nerdalen. No er avgiftsnivået påklaga av ein av dei som søkte om å få innføre denne avgifta med begrunning at avgifta er satt for høgt i høve til utgiftene. FNF Møre og Romsdal skulle helst sett at parkeringa var gratis slik at ikkje dei med lav betalingsevne blir ekskludert frå friluftslivet, men er samstundes tilfreds med at kommunane styrer dette etter gjeldande lovverket og sett avgifta rett i høve til utgiftene. Elles vil vi gjere merksam på at innføring av turparkeringsavgift ikkje berre krev løyve etter friluftsløva - det krev også løyve etter parkeringsforskrifta styrt av vegvesenet sitt parkeringstilsyn



Kart – forslag til trase markert med blå line (også omtala som brun trase)

Kommentar til innspillet:

FNF Møre og Romsdal har innspill om at den nye vegen skal være av en slik karakter at den kan nyttes av både rettighetshaverne i næringsøyemed (driftsveg) samt turistene som går inn til Innerdalen. Vår kommentar er at traseen reguleres til 3 meter bredde slik at den blir godt tilgjengelig for gangtrafikken inn til Innerdalen og slik at den blir lett å drifte og vedlikeholde med maskinelt utstyr.

Kommunen har foretatt videre utredning av ny trase med hensyn til linjeføring, terreng, stigningsforhold, utførte undersøkelser og innspill til planarbeidet. Det peker seg ut i hovedsak to alternativer. A. Alternativ med ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen. B. Alternativ med ny turveg nedom tuna og driftskjøring til Innerdalen via eksisterende trase gjennom tuna. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 6.2

Naturtypekartlegging som dere nevner, er gjennomført iht. kravet fra Statsforvaltaren.

Dere nevner at motorisert ferdsel ifølge verneforskrifta skal bare være til «nødvendig transport i forbindelse med bosettingen, seterbruken, driften av de to turisthyttene, politi- og ambulansetjeneste, oppsynet med landskapsvernområdet og vannkraftanlegget ved Langvatn». Det betyr at persontransport og den store turisttrafikken i framtida også skal foregå pr fots og ikkje motorisert.

Når det gjelder uttale om parkeringsavgifta så har kommunen behandla parkeringsavgift på utfartssteder som egen sak.

2.4.2 Feste Nordøst AS 09.02.2024

Det henvises til brev datert 03.01.2024 hvor det varsles oppstart av overnevnte plan. Innspillet sendes på vegne av Ane og Jøran Nerdal, som er eiere av gnr/bnr. 104/9.

Planarbeidet som er varslet omfatter regulering av den offentlige parkeringsplassen, og omlegging av gangvegtrase for turistene opp til Innerdalen. Det er positivt at kommunen nå ser på løsninger for å lede turistene opp til Innerdalen utenom gardstuna på Nerdalen, selv om dette ikke er en nødvendighet for eierne av gnr/bnr. 104/9. Ane og Jøran Nerdal har i brev datert 19.12.23 varslet oppstart av detaljregulering for Nerdal gård. Dette planarbeidet har som mål å legge til rette for en miljø- og stedstilpasset turist- og reiselivsutvikling på gården, samtidig som landbruksarealene skal sikres. Plangrensen er vist i fig. 1.

Reguleringsplanen for Nerdal gard skal blant annet legge til rette for etablering av sanitæranlegg og serveringslokale, utleiehytter, bobilparkering, teltplass og uteplass. Den planlagte utviklingen på Nerdal gard er et langsiktig og ressurskrevende arbeid som fordrer store investeringer. Forutsigbarhet er svært viktig. Det understrekes at det er en forutsetning fra Ane og Jøran Nerdal sin side at traseen som kommunen nå planlegger blir en gangvei, og at det ikke tillates biltrafikk på denne. Dersom dette skulle skje vil det i stor grad komme i konflikt med den planlagte utviklingen av gården.

Innspill til justering av plangrense Det er viktig at gangveitraseen blir lagt slik at den ikke stenger for fremtidig utvikling av gården. Å se muligheter for utvikling på gården er en kontinuerlig prosess, og i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeid ser en nå et behov for å justere grensen mellom kommunal og privat plan. Bakgrunnen for dette er at den foreslåtte traseen blant annet deler opp et område som kanskje i fremtiden vil kunne være aktuelt for utvikling av f.eks. utleiehytter, dersom dette skulle vise seg å bli et populært tilbud. Grunneiere på gnr/bnr. 104/9 foreslår derfor å justere plangrensen slik at gangstien bli lagt nedenfor steinmuren. Forslag til justert plangrense er skissert i fig. 3.

At gangstien blir lagt på nedsiden langs steinmuren vil oppleves mer naturlig for turistene å bruke, da det blir mer i retning Innerdalen og andre turmål. Det vil også bli mye mer estetisk fint og naturlig i terrenget, og landskapet.

Gjennom et slikt trasevalg vil en kunne bevare området som er markert med rød ring for fremtidig utvikling i fig. 3. Grunneierne ønsker dialog med kommunen om endelig fastsetting av justert plangrense.

Innspill til avtale/ervert av grunn og finansiering av gangvei trasé.

Som kommunen nevner i oppstartsvarselet, er ikke finansiering og avtale/ervert av grunn en del av selve reguleringsplanen. Med bakgrunn i erfaringer fra finansiering/bygging og driften av utfartsparkeringen i Innerdalen i dag, ser grunneiere på gnr/bnr. 104/9 behov for at prosessen rundt de privatrettslige og driftsmessige delene går parallelt med reguleringsplanprosessen. På denne måten skapes det forutsigbare rammer for alle parter. En slik parallell prosess vil også sikre gjennomføring av tiltaket når den tid kommer. Grunneier ønsker fortsatt å stå som eier av grunnen hvor traseen går, og det er viktig å utarbeide en avtale om finansiering, bygging og drift av gangveitraseen med dette som forutsetning.

I tillegg til overnevnte punkt angående formålet på traseen, har Ane og Jøran Nerdal følgende innspill til planarbeidet:

- Det må planlegges en bom som sikrer at gangveien ikke blir benyttet til kjørevei, og at denne er låst og kun benyttes av grunneier.
- Det er viktig at gangstien anlegges med så lite naturinngrep som mulig.
- Understreker behovet for dialog og god kommunikasjon mellom kommunen og private parter gjennom hele reguleringsplanarbeidet.
- Det er positivt at det skal avklares omlegging/nedgraving av kraftlinjetrase i forbindelse med planarbeidet.



Kommentar til innspillet:

Kommunen har foretatt nærmere utredning av ny trase med hensyn til linjeføring, terreng, stigningsforhold, utførte undersøkelser og innspill til planarbeidet. Det peker seg ut i hovedsak to alternativer. A. Alternativ med ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen. B. Alternativ med ny turveg nedom tuna og driftskjøring til Innerdalen via eksisterende trase gjennom tuna. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 6.2

Planlagt trase på eiendom 104/9 på begge alternativene er trukket inn til skråninga og steinmuren mot øst og legges lavt i terrenget slik at den skal være til minst mulig sjenanse for utviklingen av turistvirksomheten på eiendommen.

En reguleringsplan sier hvordan traseen skal utformes og hvilket arealformål den skal ha, men sier i utgangspunktet ikke hvem som skal bekoste den. Det bør derfor utarbeides en avtale om finansiering, bygging og drift av gangveitraseen parallelt med reguleringsprosessen.

Det vurderes som gunstig dersom det kan inngås avtaler med grunneierne om utbygging av traseen, men dersom dette ikke er mulig er offentlig overtakelse av grunnen aktuelt.

Ifølge Pbl. § 12-7 nr. 14. kan det gis bestemmelser for hvilke arealer som skal være til offentlige formål eller fellesareal. For områder som skal være tilgjengelig for allmennheten er det naturlig å regulere til offentlig areal.

Utlekking til offentlige formål kan gi grunneier rett til innløsning etter plan- og bygningsloven § 15-2. Videre er prosessen for å få forhåndstiltredelse i forbindelse med ekspropriasjon enklere dersom arealet er offentlig.

Eierformen sier ikke noe om eierforholdene på planleggingstidspunktet, men om hvilke arealer det offentlige kan sikre seg eiendoms- eller bruksrett til for å få gjennomført planen.

Kommunen vil ta kontakt med ledningseier for avklaring om kraftlinjen kan legges i bakken og kostnadene for det.

2.4.3 Bjørn Inge Innerdal 12.02.2024

Infoskilt: • regler for telting • Rasfaren langs vegen

Parkeringsplass : • Dagens behov for permanent løsning med parkering for bosetting i Innerdalen med garasje i tilknytning til ny vegtrase hadde løst mye av utfordringer i vinterhalvåret samt at man da hadde fått 2 permanente parkeringsplasser. Dersom den nye trase ikke skal brøytes ville gitt en god løsning for mindre slitasje på snøscooter og vei. Skal man unngå trafikk gjennom tunet må plassering ligge ved dagens p-plass. • Kan det tenkes at det ville være fornuftig å ha mulighet til å reservere plasser, ellers vil det jo på enkelte dager ikke være mulig å parkere for besøkende til bosettingen eller ekstra arbeidshjelp på grunn av manglende parkeringsplass.

Veitrase: • Dagens nye løsning nevner lite om videre tiltak annet en grusing av vei videre. Det er vel godt kjent at det til tider raser store og små blokker ut, samt isras ned på den rasutsatte strekningen fra Jomyra og til Aksla. Burde det ikke nevnes i info til alle som ferdes her. Kanskje til og med skilte at det ikke bør stoppes i den strekningen. Håper det er planer om å utrede dette og om mulig rassikre strekningen så risikoen for turistene er minst mulig når det legges til rette for enda mer ferdsel. • Behov for å endre trase gjennom tunet til Bjørn Inge Innerdal også på grunn av økende trafikk inntil husveggen.

Kommentar til innspillet:

Eksisterende parkeringsplass innenfor planområdet blir regulert til offentlig parkeringsområde. Hvordan den skal driftes og vedlikeholdes er en egen sak som er bestemt utenom reguleringsplanen. Det kan ikke avsettes egne parkeringsplasser til grunneiere i

Innerdalen på den offentlige parkeringsplassen. Dette må ordnes med aktuelle grunneiere utenom regulert offentlig parkeringsplass.

Eksisterende traktorveg videre opp til Innerdalen er en privat veg og omhandles ikke av denne reguleringsplanen. Nødvendig skilting for turistene kan tas opp med verneområdeforvaltningen som utarbeider skiltplan for området.

2.4.4 Statsforvaltaren i Møre og Romsdal 09.02.2024

Turisttrafikken til Innerdalen landskapsvernområde har auka mykje dei siste åra, frå nær 30 000 passeringar i 2016 til nær 50 000 passeringar i 2023. Ferdselen går langs dagens veg gjennom gardstuna på Nerdalen. Det store ferdselstrykket gjer at det er behov for å finne ei løysing som leier turistar og friluftsfolket utanom gardstuna. Det har vore ein prosess i forkant av oppstartsvarselet med synfaringar med grunneigarar og verneområdeforvaltninga, for å finne eigna trasé. Det har vore vurdert ulike alternativ, der ein har valt rosa linje som den beste løysinga. Det er denne traséen som det er varsla planarbeid for. Statsforvaltaren er positive til at det er sett i gang reguleringsplanarbeid for området. Vi har ut frå våre ansvarsområde følgande merknader:

Friluftsliv

I Forvaltningsplan for verneområdene i Trollheimen (2015) er det i besøksplanen (vedlegg 6) prioritert tiltak ved dei ulike innfallsportane til verneområdet. Nerdalen er prioritert som hovudinnfallsport til Innerdalen landskapsvernområde. På hovudinnfallssportane skal det vere høg grad av tilrettelegging. I besøksplanen frå 2015 er det peika på behov for fleire parkeringsplassar på Nerdalen. I 2018 vart dagens parkeringsareal utvida med ein dekar og sikra som utfartsparkering med statlege midlar frå Miljødirektoratet. Parkeringsplassen, som no er nær tre dekar stor, vart opparbeidd og asfaltert i 2018. Det vart også gjeve sikringsmidlar til eit toalettbygg, som er sett opp. Det er framleis behov for større areal til turparkering. Sidan Nerdalen i besøksplanen for Trollheimen er prioritert som innfallsport med større grad av marknadsføring, vil det vere pårekneleg at besøkstala aukar ytterlegare. Ein bør sørgje for at det vert regulert nok parkeringsareal til å møte behovet gjennom heile året, jamfør kart over areal nytta til heilårsparkering i vedlegg 1 til oppstartsbrevet. Her må ein sjå dei to reguleringsplanane for innfallsporten i samheng, og vurdere om planavgrensingane bør endrast. Det går fram av dokumenta at eigar av gbnr. 104/1 føreset at driftstrafikken til Innerdalen også skal nytte ny trasé for gangtrafikk. Vi har stor forståing for at grunneigar på 104/1 opplever den samla trafikken som ei for stor belastning for både privatliv og gardsdrift. I 2016 var det sett ut besøksteljar i Innerdalen, som registrerte 27 564 passeringar i perioden 1. juli til 31. oktober (kjelde: Besøksstrategi Trollheimen, 2019). I 2023 var talet på passeringar nær 50 000. Motorisert nyttetraffic til setrene og turistforeiningshytta i Innerdalen landskapsvernområde skal vere av avgrensa omfang. Omfanget at motorferdselen til Innerdalen må derfor også kartleggast som grunnlag for planarbeidet og val av løysingar.

Det må vurderast ulike alternative løysingar for motorferdselen; 1) skilje turistar/friluftsfolket og motorisert ferdsel. Eigen tursti/turveg for friluftsfolket der motorkøyretøy framleis skal kunne køyre gjennom tunet. Sette opp bom? 2) bilveg etter ny trase for både friluftsfolket og motoriserte køyretøy 3) hybrid løysing, der første del av traséen skal vere bilveg fram til eksisterande traktorveg, og siste del oppskråninga er tursti/turveg. 4) eventuelle andre alternativ

Fordelar og ulemper knytt til dei ulike alternativa for høvesvis friluftsfolket og gardstunet på 104/1 må gjerast greie for. I tillegg må dei landskapsmessige konsekvensane og omsynet til naturmangfald takast med i vurderingane, jamfør innspela under. Informasjonstiltak og anna tilrettelegging (benkar m.m.) kan med fordel plasserast slik at det bidreg til å leie turistar og friluftsfolk inn på ny trasé.

Naturmangfald



Planområdet ligg innafor landskapstypen innlandsdallandskap, nedskåret dallandskap under skoggrensen etter NiN-landskapssystem (Artsdatabanken). Området er også del av ein større geostad i Innerdalen, der ein kan studere geologisk arv i form av geomorfologi med moreneryggar, sidemorener og dødislandskap (kjelde: GisLink). I dette dallandskapet, og særleg av omsyn til at dette er innfallsporten til eit større landskapsvernområde, er det å bevare naturkvalitetane viktige for heilskapen. Det må derfor leggast stor vekt på landskapsomsyn når ein planlegg tiltak som krev terrenginngrep her. Landskapsmessig er det stor forskjell på om ein planlegg å byggje ein tursti, turveg eller ein veg for bilkøyring. Lengst aust skal ny trasé leggast i sterkt skrånande terreng, og stige frå om lag 250 m.o.h. til 280 m.o.h.. Stigninga vil bli ca. 1:5,5 - 1:6. Dette gir nokre særskilte utfordringar når ein skal oppnå god landskapstilpassing av vegen. Dess breiare veg dess større skjering og fylling vil det krevje. Vi rår frå veg for motorisert ferdsel opp denne lia, då det vil bli store terrenginngrep med synlege sår i landskapet som vil bli kostnadskrevjande å avbøte.

Området er ikkje kartlagt for artar og naturtypar, slik at kunnskapen om kva for biologiske verdiar som er i traséen er liten. Ny tilkomst må ta omsyn til, og planleggast med minst mogeleg negativ belastning på trua og nær trua naturmangfald. Det meste av ny trasé vil gå gjennom innmarksbeite. Siste del av traséen (mot aust) er planlagt gjennom lauvdominert blandingsskog med særskilt høg bonitet (kjelde: AR5 og SR16, NIBIO). Det er derfor behov for naturtypekartlegging etter Miljødirektoratet sin instruks (NiN), kartlegging av viktige fuglebiotopar i skog, og kartlegging av trua sopp, lav og karplanter.

Under anleggsarbeida må det visast aktsemd for å unngå mogeleg skade på artar, naturtypar og økosystem, jf. Lov om forvaltning av naturens mangfald. Det må ikkje tilførast eller handterast masser på ein slik måte at det er fare for spreiding av framande artar (jf. Fremmedartslista 2023, Artsdatabanken). Vi er ikkje kjent med at det veks framande, skadelege planteartar her. Dette bør undersøkast i felt, slik at eventuelle førekomstar får ei forsvarleg handtering og ikkje vert spreidde vidare ved handtering av masser.

Som del av vurderingane av planen sine verknader, jf. plan- og bygningslova § 4-2, skal ein legge dei miljørettslege prinsippa i kapittel II i naturmangfaldlova til grunn, jf. NML § 7. Det skal gå fram av planomtalen korleis desse prinsippa er tatt omsyn til og vektlagt i utforminga av planframlegget.

Vassdrag og vassmiljø

For å halde kostnadene nede, er det foreslått å hente elvemasser lokalt til bygging av vegen. Det er uklart om dette inneberer uttak av masser frå elva Ulvåa (Ålvunda), eller andre elvegrusmasser som finns utanfor dagens vassdragsbelte. Planlegging skal fremje berekraftig utvikling, og Noreg har slutta seg til 2030-agendaen med FN sin 17 berekraftsmål. Berekraftsmål 6.6 har som mål å verne om og rette opp vassrelaterte økosystem, inklusive fjell, skog, våtmark, elver, vassførande bergartar og innsjøar. Ulvåa er varig verna vassdrag (111/1 Ulvåa til Ålvund - NVE). Uttak av masser frå elva kan gje negative verknader for vassmiljøet og livsvilkåra for vasslevande organismar. Eit slikt uttak vil krevje vurdering etter vassressurslova, og eventuelt løyve etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Vassdraget er karakterisert til svært dårleg økologisk tilstand i Vann-nett.

Samfunnstryggleik og klimatilpassing

Vi ser det skal gjennomførast ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) for planområdet, jf. plan- og bygningslova § 4-3. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarheitsforhold som har betydning for om arealet er eigna til utbyggingsføre mål, og eventuelle endringar i slike forhold som følgje av planlagt utbygging. DSB har utarbeidd ein rettleiar «Samfunnstryggleik i kommunen si arealplanlegging». Denne tilrår mellom anna at kommunen stiller kvalitetskrav til ROS-analysen. De kan finne oppdatert sjekkliste på vår heimeside om de vil nytte sjekklista til Statsforvaltaren som eit hjelpemiddel i arbeidet med analysen. Vi ser det allereie er skildra aktuelle tema som skal avklarast gjennom ROS-analysen. Dersom analysen avdekkjer område med fare, risiko eller sårbarheit skal desse merkast av i kartet som omsynssone, jf. plan- og bygningslova § 12-6. Ved siste plannivå er det ikkje mogleg å skyve nærare avklaring av reell fare til byggesak. Kravet til ROS-analyse i pbl. § 4-3 vil då ikkje vere oppfylt. Vi gjer

merksam på «Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing». Denne seier mellom anna at ved planlegging av nye område for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderast korleis omsynet til eit klima i endring kan sikrast. «Klimaprofil Møre og Romsdal» gjev eit kunnskapsgrunnlag for klimatilpassing i fylket. Det er viktig at ROS-analysen inkluderer ei vurdering av kva effektar klimaendringar vil gje, om planområdet er utsett for klimaendringar, og vurdere konsekvensane klimaendring vil ha for planområdet og planlagde tiltak. Det bør leggjast vekt på gode heilskaplege løysingar og varetaking av økosystem og arealbruk med verdi for klimatilpassing som òg kan medverke til auka kvalitet i uteområde. Planar skal ta omsyn til behovet for opne vassvegar, overordna blågrøne strukturar og forsvarleg overvasshandtering. Det skal grunnleggjast dersom naturbaserte løysingar ikkje veljast. Miljødirektoratet har laga ein rettleiar til korleis planar kan ta omsyn til klimaendringar.

Forureining

Det bør etablerast gode renovasjonsløysingar, gjerne under tak i tilknytning til eit sørvisbygg/ toalett.

Landbruk

Det må skildrast moglege drifts- og miljømessige ulemper for matprodusent og andre brukar av området viss tilkomstvegen vert plassert i eit beite og heilt inntil dyrka mark i aktiv drift.

Konklusjon

Vi viser til innspela over, og ber om desse vert tatt omsyn til i det vidare arbeidet med planen.

Kommentar til innspillet:

Planområdet er delt i en offentlig del som omfatter den offentlige parkeringsplassen mens området rundt inngår i privat reguleringsplan for Nerdal gård. Pga terrengforholdene er det vanskelig å utvide eksisterende offentlig parkeringsplass. Det ligger mer til rette for nytt parkeringsområde lengre vest ved Nerdal Gård. Regulering av nytt parkeringsareal på 104/9 blir et tema på den private reguleringsplanen for Nerdal gård.

Dere nevner at det er stor forståing for at den samla trafikken gjennom tunet på 104/1 er ei for stor belastning og ber om at omfanget at motorferdselen til Innerdalen også må kartlegges som grunnlag for planarbeidet og valg av løysninger. Verneområdeforvaltninga har satt ut besøksteller for gangtrafikken. Vi har vært i kontakt med verneområdeforvalninga om mulig teller for biltrafikken, men dette er ikke gjennomført enda.

Dere nevner at det i planarbeidet bør vurderes ulike alternative løysninger for motorferdselen. Kommunen har foretatt nærmere utredning av ny trase med hensyn til linjeføring, terreng, stigningsforhold, utførte undersøkelser og innspill til planarbeidet. Det peker seg ut i hovedsak to alternativer. A. Alternativ med ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen. B1 og B2. Alternativ med ny turveg nedom tuna og driftskjøring til Innerdalen via eksisterende trase gjennom tuna. Dette er nærmere beskrevet i kapitel 6.2

Traseen opp skråningen i øst er stukket ut i terrenget i samarbeid med skogbruksrådgiver, og det er utarbeidet terrengprofiler og kotekart. Det ligger til rette for å legge traseen inn i terrenget, og dermed kan moenemasser som tas ut i skråningen også brukes til oppbygging av traseen på de flate områdene av traseen. Vi får dermed tilnærment massebalanse og mest mulig lokal bruk av stedege masser og minskning av transportbehov.

Det er gjennomført naturtypekartlegging etter Miljødirektoratet sin instruks (NiN), rapport vedlegg 21. Hvordan de registrerte områdene er ivaretatt med hensynssoner og hvordan traseen er lagt i forhold til de registrerte områdene for naturbeitemark er vist i kapitel 7.3



Vi tar til etterretning at dersom masser skal hentes fra elva så må det gjennomføres vurdering etter vassressurslova, og eventuelt løyve etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Planalternativet med trase nedom tuna og opp skråninga mot øst legger opp til mest mulig massebalanse slik at behov for tilførsel av masser utenfra begrenses.

Det er gjennomført ROS-analyse i kapitel 6. Det er foretatt en gjennomgang av risiko- og sårbarhet for aktuelle forhold i planområdet. Der det er registrert risiko er dette vurdert nærmere, og det tas med nødvendige plangrep, hensynssoner og bestemmelser.

Det er et eksisterende toalett ved den offentlig parkeringsplassen i området. Planen legger ikke opp til flere bygninger.

Vurderinger av ulike aktuelle alternativer for ny trase er gjort i kapitel 6.5, og virkninger for landbruksdrift er oppsummert i kapitel 7.2.

2.4.5 Norges vassdrags- og energidirektorat, 12.02.2024

NVE har fått varsel om oppstart for to planarbeider i området, og gir likelydende innspill til begge selv om formålene ikke er de samme.

NVEs konkrete innspill

Skredfare i bratt terreng

Store deler av planområdet ligger i mulig fareområde for skred i bratt terreng, jf. aktsomhetskart i NVE Atlas. NVE kjenner ikke til om det er gjort vurderinger av reell fare i henhold til sikkerhetskrava i byggeteknisk forskrift (TEK17) § 7-3 innenfor skissert planområde. I arbeidet med ROS-analysen må det vurderes om det er reell fare i planområdet. Vi viser til Kartbasert veileder for reguleringsplan steg 10 for nærmere veiledning om hvordan aktsomhetsområde for snøskred kan innsnevres, avhengig av blant annet hvilken sikkerhetsklasse etter TEK17 § 7-3 som er aktuell. For områder der skredfare ikke kan utelukkes basert på aktsomhetskart, må det gjøres en konkret vurdering av skredfaren. Eventuell fare må reguleres med hensynssone skredfare H310 med tilhørende bestemmelser som ivaretar sikkerhet i henhold til krava i byggeteknisk forskrift. Dersom det er behov for sikringstiltak eller restriksjoner på arealbruken for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet anbefaler vi at aktuelt område inngår i planen. NVE har utarbeidet veileder for kartlegging av skredfare i bratt terreng. NVEs mål er at veilederen skal være et godt hjelpemiddel for kommuner og tiltakshavere som skal bestille utredninger, og gi klare retningslinjer for krav til innhold i rapportene. Veilederen stiller krav til kompetanse for foretakene som skal stå for vurderingene, og at kompetansen må dokumenteres. NVE anbefaler kommunen om å sette krav til at veilederen blir brukt ved bestilling av konsulentrapporter, samt at rapportene er utarbeidet i henhold til veilederen.

Flom og erosjon

Deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for flom, jf. NVE Atlas. I arbeidet med Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS) må det vurderes om potensiell fare for flom og erosjon har konsekvenser for planlagt arealbruk. Generelt gjelder at areal utsatt for flom med 200-års gjentaksintervall vises i plankartet med hensynssone Flomfare H320 med tilhørende bestemmelser som gir tilstrekkelig sikkerhet før utbygging, jf. byggeteknisk forskrift (TEK17) § 7-2. Alternativt kan det etableres byggegrense mot vassdrag som er vurdert å gi sikker avstand i forhold til fare for flom og erosjon. For broer eller kulverter må tilstrekkelig flomkapasitet vurderes. Norsk klimaservicesenter har utarbeidet Klimaprofil for Møre og Romsdal og NVE anbefaler at kunnskapen i klimaprofilen blir tatt hensyn til i planarbeidet.

Vassdragsmiljø

Planområdet ligger innenfor nedbørsfeltet til vassdraget Ulvåa til Ålvund som er vernet mot kraftutbygging. Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag må legges til grunn i planarbeidet.

Retningslinjene gjelder for vassdragsbeltet, dvs. hovedelver, sideelver, større bekker, sjøer og tjern og et område på inntil 100 meters bredde langs sidene av disse. Det må legges opp til en arealbruk som ikke reduserer verneverdiene til vassdraget. Det kan være behov for å vurdere hvilke konsekvenser planlagt utbygging kan få for vassdragsmiljøet. Dersom planen medfører inngrep i vassdraget må det i planbeskrivelsen gjøres rede for om det er knyttet allmenne interesser til elva, og eventuelt hvordan inngrepet påvirker de allmenne interessene. Dersom allmenne interesser ikke blir berørt kan inngrepet avgjøres av kommunen alene. Som eksempel på allmenne interesser kan 3 nevnes fiskens frie gang, allmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfold, vitenskapelig interesse, kultur og landskapshensyn, jordvern, hensyn til flom/isgang og skred mv. NVE kan fastsette at tiltak som er tillatt i reguleringsplan ikke trenger særskilt tillatelse etter vrl, jf. § 20 d) om samordning av tillatelser. En koordinert behandling forutsetter at planen gir en god beskrivelse av tiltaka og at konsekvensene for allmenne interesser er vurdert. Ifølge vannressursloven (vrl) § 11 skal det langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring opprettholdes et avgrensa naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr. Bredden på vegetasjonsbeltet kan fastsettes i reguleringsplanen. Arealbrukskategorien Bruk og vern av sjø og vassdrag etter pbl. § 12-5 nr. 6 bør benyttes til å merke vannstrengen med for eksempel underkategorien Natur og friluftsliv.

Energianlegg

Gjennom deler av planområdet går det en 22 kV kraftlinje. Det er et mindre kraftledningsanlegg innenfor områdekonsesjonene som faller innenfor virkeområdet til pbl. NVE anbefaler at anlegget blir satt av som Teknisk infrastruktur etter pbl. § 11-7 nr. 2 i plankartet.

Generelle råd

For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til Kartbasert veileder for reguleringsplan. Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

NVEs oppfølging av planarbeidet

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

Kommentar:

Skred

Kartbasert veileder for reguleringsplan er gjennomgått. Området ligger i aktsomhetsområde snøskred S2 uten skogeffekt og delvis innenfor S2 med skogeffekt. (Punkt 9).

Skråninger, bekkeløp og terrengformasjoner er vurdert (punkt 10) Skråningene i området består av faste morenemasser, og bekkeløp er vurdert og hensyntatt, se under.

Dersom tiltak i sikkerhetsklasse S1 ligger utenfor S2_snøskred med skogeffekt kan tiltaket godkjennes uten restriksjoner på skog eller kartlegging av reell fare (punkt 11).

Reguleringsformål parkeringsplass og veg/sti er ikke byggverk for personopphold og omfattes ikke av TEK17 § 7-3 S1, S2 eller S3.

Det er imidlertid et eksisterende toalett og en gapahuk ved parkeringsplassen. Slike bygg uten varig opphold vurderes å falle inn under sikkerhetsklasse S1, konsekvens liten, med største

nominelle årlige sannsynlighet 1/100. Planen legger imidlertid ikke opp til bygging av flere servicebygg i dette området som kreves skredfaglig vurdering.

Flom

Om traseen er utsatt for flom eller kan øke faren for flom er vurdert. Aktsomhetsområde for flom og ivaretagelse av bekkeløp legges til grunn. Den nedre delen av traseen følger i ytterkant av avmerket aktsomhetsområde for flom på elvesletta. For å unngå fare for oversvømmelser av traseen legges den inn mot skråningen på en noe høyere nivå enn elvesletta. For å ivareta bekkeløp og avrenning i området tas det med bestemmelser om dette i punkt 1 b), c) og d).

Hensynet til vassdragsmiljø ivaretas med hensynssone grønnstruktur H540 med bestemmelse nr. 5.1 a) *I hensynssonen langs bekken skal området naturkvaliteter og biologisk mangfold tas vare på. Naturlig vegetasjonsbelte langs bekken ivaretas som leveområde for planter og dyr og for å dempe avrenning fra tilgrensende område.*

2.4.6 Mattilsynet 08.02.2024

Drikkevann

Det er ikke registret vannforsyningsystemer i umiddelbar nærhet av planområdet.

Plantehelse

Ved eventuell flytting av jord, skal man være klar over at det er risiko for spredning av regulerte planteskadegjørere og ugras. Tiltakshaver har derfor plikt til å hente inn status når det gjelder forekomster av eventuelle plantskadegjørere på eiendommene det gjelder, inkludert tiltak for å hindre spredning til andre eiendommer. Dette gjelder i første rekke anleggsarbeid som omfatter matjord. Spredning kan bl.a. skje ved flytting av masser og maskiner/utstyr som ikke er skikkelig rengjort. Jordmasser som kommer fra urørte utmarksareal har liten risiko for å bære med seg slike skadegjørere

Dyrehelse /dyrevelferd

Her kan vi nevne viltloven og dyrevelferdsloven, særlig §§ 1-3. Loven omfatter forhold som påvirker velferd hos, eller respekt for blant annet pattedyr, fugler, krypdyr, amfibier og fisk. I loven står blant annet: «Dyr skal behandles godt og beskyttes mot fare for unødige påkjenninger og belastninger.» Ved f.eks. å sikre at naturlige trekkruiter for hjortevilt opprettholdes mest mulig, og ved å minimalisere konflikten mellom menneskelig aktivitet / inngripener og artens naturlige habitat, vil belastningen på dyr reduseres.

Kommentar:

Det tas med bestemmelse om dette nr. 1 a) *Dersom det blir avdekka fremmede plantearter før eller under anleggsperioden, skal det videre arbeidet gjennomføres i samsvar med en plan for bekjempelse. Anleggsutstyr som er brukt andre steder skal vaskes før arbeidet starter for å unngå overføring av fremmede arter.*

Og bruk av lokale masser nr. 2.2 c) *Skråninger og fyllinger utformes med stabile skråninger som fremmer rask vegetasjonsetablering av stedegne arter. Lokale masser som tas av ved anlegging av traseen nyttes til tildekking av skråninger forutsatt at de ikke inneholder fremmede arter.*

Når det gjelder spesielle habitat innenfor planområdet er det avsatt hensynssone langs bekken nede på elvesletta med bestemmelse 5.1 a) *I hensynssonen langs bekken skal området naturkvaliteter og biologisk mangfold tas vare på. Naturlig vegetasjonsbelte langs bekken ivaretas som leveområde for planter og dyr og for å dempe avrenning fra tilgrensende område.*



2.4.7 Statens vegvesen 13.02.2024

Statens vegvesens rolle i denne saken er som sektormyndighet.

Våre merknader til planforslaget

Vi har ingen spesielle merknader til at det startes planarbeid for parkeringsareal og omlegging av gangvegtrase for turister til Innerdalen ved eiendommene gnr. 104 bnr. 9 og 1. Vi har parallelt med brevet vi nå besvarer mottatt varsel om oppstart av detaljregulering for Nerdal gård. Denne planen ønsker å legge til rette for mellom annet turisme, parkering og bobilparkering. Følgende forhold vil være viktig med en god dialog om, mellom det private planforslaget og kommunens plan, for en god prosess og gode løsninger for Parkeringsareal for personbiler, tilrettelegging for myke trafikanter og bobilparkering.

Kommentar:

Offentlig plan med innfallsporten omfatter eksisterende parkeringsplass og ny trase videre utenom tuna. All ordinær biltrafikk skal stoppe ved eksisterende parkeringsplass. For traseen videre er det vist ulike alternativ. Alternativ A med ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen. Alternativ B med ny turveg nedom tuna og driftskjøring til Innerdalen via eksisterende trase gjennom tuna. Vur Dette er beskrevet nærmere i kapitel 6.

Utformingen av eksisterende offentlig parkeringsplass vil i hovedsak bli beholdt. På denne plassen er det både parkeringsplasser med ordinær størrelse og noen parkeringsplasser med ekstra lengde. På østlig del beholdes ekstra avstand mellom rekkene. Skolebussen bruker å snu der i dag. Det legges fortsatt opp til snumulighet for buss.

Utvidelse av parkeringskapasiteten i området, nye bobilplasser og ny snumulighet for buss blir omhandlet i privat plan for Nerdal gård.

2.4.8 Jon Martin Singsdal 13.02.2024

Trasévalget

Det foreslåtte trasévalget i reguleringsplanen er helt klart det beste. Det gir best arrondering av beitemark ved at det i stor grad holder seg i utkanten av beite. Det gir den beste turopplevelsen, samtidig som det skjermer bebyggelsen og vil hindre konflikt mellom fastboende og turister. Dette er den naturlige og fremtidsrettede veien til Innerdalen. Jeg ønsker også å kommentere «blå trasé», og spesielt siste del/avslutning av denne, da dette alternativet har blitt framhevet av noen utenforstående. Selv om veien ved dette alternativet vil være noe kortere og det da følgelig vil gå med noe mindre areal til selve veien vil det i praksis gå tapt betydelig mere beitemark og kulturlandskap. Det som en følge av at eiendommens (104/1) mest sentrale og største beite vil bli kløyd på midten. I praksis vil beitet da ødelegges det da det blir to små lapper og den vestlige delen vil i tillegg ende opp uten vannkilde. Det vil også være en ulogisk vei for de som skal inn til Grasdalen da de først ville måtte gå opp på haugen før veien går direkte ned igjen. Det aller verste for meg derimot er at dersom veien/turveien/stien blir bygd her vil siste rest av privatliv forsvinne. Det vil komme for nært kårhuset på gården (104/1) og det vil gi betydelig innsyn og støy på de private utearealene til både kårhuset og våningshuset. Dette vil føre til konflikt mellom turister og fastboende. Kombiner dette med biltrafikk gjennom tunet på motsatt side av husene og eiendommen blir rett og slett utrivelig å leve på. En vei langs «blå trasé» vil gjøre situasjonen verre enn den er i dag, og alle vil tape på den. Dette er i beste fall et useriøst forslag og har allerede fått mye mere omtale enn det fortjener.

Veien og bruken av denne



Det foreslås en «turveg» med bredde på 3 meter. Eter hva jeg leser er dette i henhold til anbefalt bredde i Statens veiledning for tilrettelegging av turveier, løyper og stier, og det er også likt resten av jeepveien inn til Innerdalen. Med tanke på den store trafikken med gående, syklende og en og annen rullestolbruker er nok dette fornuftig. Når det gjelder bruken av veien blir det bare for dumt dersom driftstrafikken opp til Innerdalen ikke skal gå langs denne. At bilene skal presses gjennom gårdstunet og true både barn som leker og husdyr samtidig som det går en kjørbar parallell vei utenom alle tun og bebyggelse er hinsides all fornuft. Det trenger man neppe å være arealplanlegger for å forstå. Jeg blir overrasket om det finnes en tilsvarende dårlig veiløsning andre steder i landet.

I løpet av de siste 10 år har Sunndal kommune brukt millioner på to veiomlegginger i Viromdalen nettopp for å få biltrafikk vekk fra to gårdstun. Dette har vært fornuftige og vel brukte penger som jeg tror har høynet livskvaliteten til de fastboende betraktelig. Hvorfor mener kommunen at sikkerheten til små og store i Nerdalen ikke er like viktig som andre plasser? Riktig nok er trafikken mindre, men risikoen er fortsatt overhengende.

Kommunen har innsett sitt ansvar for gangtrafikken gjennom tunet på gården, men jeg mener at det offentlige av flere grunner har et ansvar også for biltrafikken, på tross av at dette er en privat vei. Biltrafikken gjennom tunet kommer som en direkte konsekvens av turistvirksomheten i Innerdalen. En turistvirksomhet som ikke hadde vært i samme skala og som kanskje ikke hadde eksistert i det hele tatt hadde det ikke vært for offentlig subsidiering, tilrettelegging og en massiv offentlig betalt markedsføring. Det offentlige har også et betydelig ansvar for både arealbruk og belastning de påtvinger en privatperson når de selv har interesse av at det er en åpen offentlig vei over eiendommen. Det er svært urimelig å forvente at en tjenende eiendom som ikke har noen interesse eller fordeler av denne trafikken skal ha to parallelle veier av lik karakter til forskjellig bruk over eiendommen. Dette er jeg sikker på at enhver rettsinstans ville være enige i. Uansett har det offentlige et ansvar for arealplanlegging og spesielt når det gjelder landbruksareal. Ved en full omlegging av veien til Innerdalen langs den planlagte trase kan den østlige delen av dagens vei fjernes og et areal på over 2000 m² nord for denne kan igjen ryddes og tilbakeføres til beite, som det var for 50 år siden.

Kort fortalt

Den planlagte trase i reguleringsplanen er god, men veien må reguleres slik at det er muligheter for at all trafikk til Innerdalen kan gå langs denne. Det finnes ingen gode argumenter mot dette. Kommunen kan ikke gjemme seg bak at «de kun har ansvar for gangtrafikken». Dette er i beste fall ansvarsfraskrivelse. Løsningen som det skisseres med at det går en felles vei inn til Innerdalen, men at den splittes for så å lede motorisert trafikk gjennom et gårdstun samtidig som det skal gå en kjørbar vei utenom må være i strid med alle retningslinjer og logikk. En komplett veiomlegging er den fremtidsrettede løsningen som vil gi best arealutnyttelse av innmarksbeite, sikreste boforhold for små og store samt bidra til en mindre konfliktfylt fremtid.

Kommentar til innspill:

Det tidligere viste blå alternativet blir ikke videreført. Traseen legges i begge de foreslåtte alternativa nedenom skråninga slik at det kommer godt unna bolighuset.

Når det gjelder bruken av traseen er det foreslått flere alternativ. Alternativ A med ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen. Alternativ B1 med ny turveg nedom tuna og via skråning mot øst. Alternativ B2 med ny turveg nedom tuna og via driftsveg på 104/1.

Dette for å belyse nærmere ulike alternativ, så blir det prosessen videre med høring og politiske behandlinger som vil si hvilken løsning som vil bli valgt.

Det er svært positivt at en med alternativ A kan fjerne deler av dagens vegtrase og gjenetablere et større beite i området.



2.4.9 Jørgen Singsdal 13.02.2024

Dagens situasjon

Viser til mitt brev av 8.12.23 med tilbakemelding på føringar og arbeidet vidare med ei vegomlegging utanom gardstuna i Nerdalen. Kortversjon: Vi har fått ein eksplosiv turiststraum gjennom privat gardstun på 50 000 passeringar, samt ein nærings og anleggstrafikk til turistbedriftene som har auka i takt med turismen. Tålegrensa er nådd. Avbøtande tiltak må til.

Vegstatus og bruk

Det er no foreslege av adm. i Sunndal kommune å innregulere ein ny turveg etter nedre trase med bredde på 3 m. (Med god standard og godt egna for maskinell drift og vedlikehald) Den vil dermed etter mi oppfatning bli lik jeepvegen innover til Innerdalen. Men med status som gangveg. Eg er uenig, og kan ikkje akseptere at nyvegen skal ha status berre som gangveg : Veggen må innregulerast og få status som ein kombinert gang og driftveg med same status som veggen vidare innover til Innerdalshytta slik at driftstrafikken til rettighethavarane og gangtrafikken blir overført til nyvegen. Dvs at persontrafikken, saudrifta, drift og oppsyn av verneområdet, kjøring og transport til bussettinga, seterbruken, drifta av turisthyttene, utrykningskøyretøy, oppsyn og drift vasskraftanlegget, skogsdrift, jakt, anleggstrafikk m.m følger denne nye veggen innover frå parkeringa. Noko anna kan eg ikkje godta. Ein må tenkje langsiktig og det ovenfor nemnte er den beste og einaste framtidsretta totalløysinga når det gjeld vegspørsmålet i området. Dersom det kun blir regulert som gangveg etter ny trase, og køyreveg etter eksisterande, løysar ein berre deler av problemet . Ein må derfor regulere og bygge den nye traseen som ein kombinert gang og kjøreveg. Det vil vere ein annan terskel for tålegrense med kjøring etter ny trase da den ligg uteanfor gardstunet. Kommunen kan derfor ved ei slik regulering både avbøte det som allereie er eit problem, samtidig som ein får ei løysing for dagens og framtidig trafikk. Dette samsvarer med veggen vidare, kor den nye koplast på den eksisterande.

Trasevalget

Trasevalget som er foreslege er uten tvil det beste. Både for beitebruk, kulturlandskap, naturtap og arrondering og drift. Traseen som er foreslege er lagt i utkanten av beitene og vil kunne tilpassast terrenget rimeleg bra. Den austlege delen av dagens veg kan også fjernast og tilbakeførast som beite når veggen blir omlagt.

Oppsummert

Oppsummert er den planlagte traseen i reguleringsplana velvalt og framtidsretta. Men veggen må få ein anna status enn det som er foreslege. Den må innregulerast som gang og driftsveg. Det er den beste løysinga på vegspørsmålet samt for bulyst, trafikktryggleik og kulturlandskap. Ei slik løysing vil også vera konfliktdempande i høve turisme/landbruk. Innfallsporten ligg tett inntil gardsbruket som er i aktiv drift og dette gjev utfordringar.

2- Reguleringsplan Nerdal gård – innspel

Viser til utsendt reguleringsplan for Nerdal gård og kart. Merknad: Det ser ut som om plangrensa mot aust på vedlagte kart ved driftsbygninger går over på eigendomen til underteikna. Grensa her er grei og er å finne på gamle kart.

Kommentar til innspill:

Når det gjelder bruken av traseen er det foreslått flere alternativ. Alternativ A med ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen. Alternativ B1 med ny turveg nedom tuna og via skråning mot øst. Alternativ B2 med ny turveg nedom tuna og via driftsveg på 104/1.

Dette for å belyse nærmere ulike alternativ, så blir det prosessen videre med høring og politiske behandlinger som vil si hvilken løsning som vil bli valgt.

Det er svært positivt at en med alternativ A kan fjerne deler av dagens vegtrase og gjenetablere et større beite i området.

Når det gjelder eiendomsgrensa mellom 104/1 og 104/9 er denne av privatrettslig karakter og omhandles ikke av reguleringsplanen for innfallsporten i Innerdalen.

2.4.10 Møre og Romsdal fylkeskommune 16.02.2024

Planfaglege merknader

Reguleringsplanen vil kile seg inn i tilgrensande plan for Nerdal gård, der oppstart er varsla parallelt. Dette brevet går derfor i kopi også til Feste Nordøst AS. Reguleringsplanene må nødvendigvis sjåast i samheng, noko kommunen også peikar på.

Oversendinga gjer godt greie for ulike traséval som er førehandsvurdert, og kva som er grunnlaget for konklusjon om reguleringsavgrensinga. Oppstartvarslet gjer elles også godt greie for kva problemstillingar som vil vere sentrale i prosessen. Vi har ikkje merknader av planfagleg karakter.

Landbruk

NIBIO utarbeidde i 2023 eit kunnskapsgrunnlag som grunnlag for ein nasjonal jordvernstrategi (NIBIO-rapport 38/2023), der dei mellom anna viser til at mattryggleik er ein grunnleggande føresetnad for eit berekraftig, trygt og stabilt samfunn. I lys av verdssituasjonen med klimaendringar, pandemi, krig og ulikskap er det i dag fleire trugsmål mot verdas mattryggleik. Jordvern er derfor viktigare no enn nokon gong, for å sikre nok landbruksjord for framtidige generasjonar. Den nasjonale, oppdaterte jordvernstrategien fastslår at årleg omdisponering av dyrkajord ikkje skal overstige 2000 dekar. Målet skal vere nådd innan 2030. Fylkesutvalet har i regional fylkesstrategi for landbruk vedteke at omdisponering av dyrkajord i Møre og Romsdal ikkje skal overstige 100 dekar i året. Fylkesstrategien har også fastsett andre mål som kan vere relevante for reguleringsarbeidet. Mål 1 - Landbruket i Møre og Romsdal er basert på gras, og det er viktig å ta vare på beiteområda til sau og storfe. Mål 2.2 - Auke kunnskapen om arealressursane. Mål 6 - Legge til rette for fleire og betre forretningsidéar med gardsbruket som utgangspunkt og nye marknader som mål. Her er mellom anna seterdrift, lokalmat, inn på tunet og gardsbasert reiseliv noko av dei områda som det blir satsa på. Reguleringsplanen inneber å legge til rette for auka turisme i eit landbruksområde. Planomtalen må vurdere kva konsekvensar dette kan ha for landbruksproduksjonen og kulturlandskapet, herunder også korleis potensielle konflikter kan avbøtast.

Automatisk freda kulturminne

Vi vurderer planområdet til å ha potensial for funn av automatisk freda kulturminne frå både jernalder og mellomalder, som ligg skjult under markoverflata. Vi vil på grunnlag av dette stille krav om arkeologisk registrering, jamfør § 9 i kulturminnelova (kml). Den arkeologiske registreringa må gjennomførast før den endelege planen eventuelt kan godkjennast. Vi gjer merksam på at tiltakshavar må dekke utgiftene ved ei slik undersøking, jamfør kml §§ 9 og 10. Fylkeskommunen ber om skriftleg aksept på budsjett (sjå vedlegg), i tråd med nasjonale retningslinjer for budsjettering. Budsjettet er eit maksimumsbudsjett, men vi tek atterhald om at vesentlege uføresette forhold kan gi grunnlag for utarbeiding av nytt budsjett.

I denne saka er det meldt ei anna regulering tett inntil det aktuelle planområdet. Vi informerer om at ein samla registreringrapport for dei to områda potensielt kan senke dei samla kostnadane til forarbeid og etterarbeid. Vi ber om at kommunen tek direkte kontakt med kulturavdelinga for avklaring av kostnadsfordeling dersom dette er aktuelt. Det vil i delar av planområdet vere aktuelt å

sjakte med maskin etter buplassar, graver og andre automatisk freda kulturminne under markoverflata. Vårt budsjett omfattar ikkje kostnader til gravemaskin og førar. Ved ønske kan vi hjelpe til med å skaffe dette til veges, men rår elles til at tiltakshavar sjølv ordnar dette, då det som regel vil bli rimelegare for tiltakshavar. Gravemaskina bør helst vere 5-8 tonn, og ha vribar skuff med flatt skjér på minst 1,0 meter breidd. Vi gjer merksam på at eventuell tilsåing og reparasjon av gjerde, vegar og dreneringsgrøfter er tiltakshavar sitt ansvar, dersom ikkje anna er avtalt. Vi rår til at registreringa blir gjennomført så tidleg som mogleg i planprosessen. Eventuelle funn kan få innverknad på korleis planen må utformast. Om ein utsett registreringa til planen er ute til offentleg ettersyn, kan dette seinke saksgangen fram mot endeleg planvedtak. Ved tinging og aksept av budsjett, blir det føreset at tiltakshavar klarer forholdet til grunneigarar, brukarar og eventuelt andre omsyn. Vi gjer merksam på at registreringa ikkje kan gjennomførast før tiltakshavar har skaffa nødvendig tilkomstrett til dei områda det gjeld. Ved bruk av gravemaskin føreset vi også at tiltakshavar klarer forholdet til eventuelle kablar, vassleidningar m.m. Sjå vedlagte akseptskjema, vi ber om at dette blir utfyllt, signert og sendt tilbake til oss ved bestilling av arkeologisk registrering. Vi ber også om namn og adresse på mottakar av faktura. Det blir fakturert med timepris for det året registreringa er gjennomført, sjølv om budsjett er sett opp med timepris for eit tidlegare år. Alle korrespondanse skjer elektronisk, også utsending av arkeologisk fagrapport. Skulle det vere ønske om å få tilsendt den arkeologiske fagrapporten i papirutgåve, må dette etterspørjast.

Kulturminne frå nyare tid

Planen rører ikkje direkte ved fysiske kulturminne frå nyare tid, men påverkar likevel eit kulturlandskap. Det bør gjerast greie for dette i planomtalen, og ein bør ta nødvendige omsyn i utforminga av vegen og i anleggsperioden.

Friluftsliv

Planen rører ved ein av innfallsportane til Trollheimen. Traséforslaget vil i seg sjølv ikkje endre føresetnadene for tilkomst og friluftsliv, men det er positivt dersom konflikhtar med landbruks interessene kan reduserast. Det er også positivt dersom parkeringsplass og fasiliteter ved denne blir oppgradert.

Miljø og klima

Regional plan for vassforvaltning for Møre og Romsdal vassregion 2022 – 2027 fastset miljømål i vassførekomstar i kyst, vatn og vassdrag, der hovudmålet er god økologisk og kjemisk tilstand i løpet av planperioden. Rammene viser korleis vi ønsker å forvalte vassmiljøet og ressursane i eit langsiktig perspektiv. Vassforvaltningsplana skal leggast til grunn for verksemda til regionale organ og for kommunal og statleg planlegging og verksemd i samsvar med pbl §8-2 og vassforskrifta §29. Ein skal som hovudregel ikkje gi løyve til nye inngrep eller ny aktivitet som medfører at miljømål ikkje blir oppfylt, eller at miljøtilstanden i vassførekomsten blir dårlegare. Gjennom arealplanlegging kan kommunen sette restriksjonar på arealbruken for å ivareta naturmiljøet i og langs vassdrag, innsjøar, fjordar og sjøområde. Det er viktig at disse verkemidla tas aktivt i bruk for å nå målet om god tilstand i alle vassførekomstar. Løyve til tiltak som kjem i konflikt med miljømål, må behandlast etter vassforskrifta §12. Regional vassforvaltningsplan har eigne retningslinjer som legg føringar for arealplanlegginga. Sjå meir om retningslinjer for arealplanlegging HER. I «Nasjonale forventningar til regional og lokal planlegging 2023-2027» klargjerast det at kommunane skal bidra til gode miljøforhold i og langs vassdrag gjennom god arealforvaltning og i tråd med regional vassforvaltningsplan. Som regional vassregionmyndigheit er Møre og Romsdal fylkeskommune opptatt av at all planlegging skal ivareta omsynet til vassmiljøet. Det er viktig å ta omsyn til levekåra for fisk og andre artar ved planlegging av tiltak som kan påverke vassførekomstar. Foreslått planområde ligg i Nordre Nordmøre vassområde i Møre og Romsdal vassregion. Vassførekomst Ålvunda bekkefelt (vassID 111-191-R) blir berørt av plana. Fleire sidebekkar til Ålvunda (bekkar utan namn) renner gjennom og langs deler av planområdet mot sør. Vassførekomsten er i dag i dårleg økologisk tilstand med mål om svært god økologisk tilstand. Sidebekkene renner ut i vassførekomst Ålvunda, øvre del



(vassID 111-14-R) som i dag er i svært dårleg miljøtilstand med mål om god økologisk tilstand. For å nå måla er det viktig å beskytte vassførekomstane mot nye påverkingar eller sette inn tiltak for å forbetre tilstanden.

Planlegging ved vassdrag og i strandsona skal ta omsyn til naturmangfaldet og det bør vurderast å sette av omsynssoner, kantvegetasjon, halde bekkar opne osv. Plan- og bygningslova har eit generelt byggjeforbod langs sjø og vassdrag, men kommunen kan ha satt egne regler. Dette må innarbeidast i planforslaget. Konsekvensar for det biologiske mangfaldet og naturen sin evne til å levere økosystemtenester må avklarast i planarbeidet. Det er bra å sjå at overvasshandtering er ein del av planarbeidet. Ein bør sjå på moglegheitene for å nytte naturbaserte løysingar for å handtere overvatn (Statlige planretningslinjer for klimatilpassning). Overvassløysinga må ikkje medføre negativ påverking på miljøtilstanden i nærliggande vassførekomstar.

KONKLUSJON

Fylkeskommunen er positiv til at det blir sett i gang reguleringsprosess i samsvar med oversendinga. Det blir stilt krav om arkeologiske registreringar i medhald av kulturminnelova §§ 9 og 10. Vi viser til vedlagt budsjett og akseptskjema. Vi peikar også på at verknadene for landbruk må drøftast særskilt, og planen må innarbeide nødvendige, avbøtande tiltak, også knytt til kulturlandskapsverdiene. Ein bør vurdere naturbaserte løysingar for handtering av overvatn, med sikte på at miljøkvaliteten i tilliggande vassdrag blir uendra eller betra.

Kommentar til innspill:

Vurdering av konsekvenser for landbruk, hvilke arealer som blir berørt, og avbøtende er beskrevet i kapitel 7.2 Avbøtende tiltak er på 104/9 er å ta bort den midterste driftsvegen og få et mer sammenhengende areal med dyrka mark her. Avbøtende tiltak på 104/1 er å gjenlegge del av eksisterende vegtrase og få gjenskap beite i et større område på 104/1. Dette er mulig ved alternativ A.

Arkeologisk registrering er gjennomført for 104/9. Arkeologisk registrering for 104/1 er ennå ikke gjennomført pga at grunneier her vil vente med registreringa til senere i prosessen.

Utredning om hvordan vegen vil påvirker omgivelsene og fordeler og ulemper av de ulike alternativa er beskrevet i kapitel 6.5. Oppsummering av virkninger for bekk og overvann, terrengtilpassning, naturmangfold, kulturminner og kulturmiljø og landbruk er gjort i kapitel 7.

Naturmangfoldkartlegging er utført. Dette ble gjort for både for hele planområdet for ny trase og for privat plan for utvikling av Nerdal gård. Rapport fra Miljøfaglig utredning, vedlagt.

Utdrag av forvaltningråd fra rapporten: «*Dersom negative inngrep utføres i enkelte registrerte naturtyper, bør det sikres langvarige positive tiltak som øker lokalitetskvaliteten (slik som nevnt under) i resterende naturtyper. Dersom flertallet av de registrerte naturtypene får økt lokalitetskvalitet, og dette opprettholdes, vil dette kunne veie opp mot eventuelle negative inngrep i enkelte naturtyper. Siden inngrep ofte er langvarige, er det tilsvarende viktig å tenke langsiktig når det gjelder skjøtsel av områdene. Årlig beite må opprettholdes eller helst økes noe for å sikre godt beitetrykk i engene, både i og utenfor registrerte naturtyper. Rydding av oppslag og gjenvekstrær bør gjøres i alle de registrerte naturtypene naturbeitemark og slåttemark. Slåttemarken Nerdalen 6 er svært aktuell for slått. Fjerning av fremmedarter og gran.*»

Foreslått trase blir i alle alternativa lagt i hovedsak utenom de registrerte naturtypelokalitetene. Traseen kommer likevel litt inn på to av lokalitetene av naturbeitemark. Dette er imidlertid helt i ytterkanten av lokalitetene. For alternativ A er vist avbøtende tiltak for å forbedre mulighetene for beite i øvrig beiteområde på 104/1, med mulighet til å ta bort en del av eksisterende veg og reetablering beite i et større område på 104/1.



Naturtypelokalitetene som skal ivaretas er avmerka som hensynssone bevaring naturmiljø H560 med bestemmelse:

5.2 a) *Områdene er registrert som viktige naturtypeområder; naturbeitemark. Rydding av gjenveksttrær og årlig beite opprettholdes eller helst økes noe for å sikre godt beitetrykk i området.*

Det er tatt med krav til overvannsløsninger i bestemmelsene:

1 b) *Anlegg skal utformes slik at tilstrekkelig avrenning ivaretas slik at risikoen for overvannsflom innenfor området og for nærliggende områder unngås. Det skal sikres tilstrekkelig areal og løsninger for dette som også tar høyde for ekstremnedbør og klimaendringer.*

c) *Det skal benyttes naturbaserte løsninger med ivaretagelse av åpne bekkeløp og grønne områder for infiltrasjon. Elvar og bekker skal som hovedregel ikke bli lukka og skal bevares så nært opptil sin naturlige forma som mulig. Rør skal bare benyttes der en må krysse veier med stikkrenner og lignende.*

d) *Der ny trase krysser bekkeløp skal vannet sikres et mest mulig naturlig løp og stikkrenner skal dimensjoneres for å tåle ekstremnedbør og klimaendringer. For å hindre at kryssinger ikke tettes igjen skal sediment-håndtering gjøres i forkant av stikkrenner.*

Det er satt av hensynssone grønnstruktur rundt bekken nede på sletta med bestemmelse:

5.1 a) *I hensynssonen langs bekken skal området naturkvaliteter og biologisk mangfold tas vare på. Naturlig vegetasjonsbelte langs bekken ivaretas som leveområde for planter og dyr og for å dempe avrenning fra tilgrensende område.*



3. Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer og føringer

Det er en rekke lover og føringer som er viktige for planleggingen blant annet:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (SPR)
- Klimaprofil Møre og Romsdal
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
- Folkehelselova
- Diskriminerings og tilgjengelighetslova, krav til universell utforming
- Regional vassforvaltningsplan 2022-2027 Møre og Romsdal
- Det skal gjennomføres ROS-analyse og klimahensyn skal ivaretas.

3.2 Kommuneplan for Sunndal kommune 2024 – 2036, samfunnsdelen

Hovedmål:

1. en attraktiv og mangfoldig kommune med et stabilt folketall i yrkesaktiv alder
2. et bærekraftig og variert næringsliv med høy arbeidsplassdekning og reduserte klimagassutslipp
3. natur og verneområder forvaltes på en helhetlig måte
4. folk trives og det legges til rette for god helse og livskvalitet
5. et trygt samfunn med god beredskap for alle innbyggere
6. kompetent og omstillingsdyktig kommune

Utdrag fra arealstrategier som har betydning for planen:

- Lokalisering av nye bygge- og anleggstiltak utenfor tettsteder og bygdesenter skal skje ut fra dokumenterte behov, og for å styrke livskraftige bygde- og lokalsamfunn
- Hensynet til viktige landskaps- og naturverdier, og områder for friluftsliv skal vektlegges
- Arealplanleggingen skal legge til rette for å hindre tap av naturmangfold
- Naturressurser og dyrka/dyrkbar jord skal sikres mot nedbygging
- I den grad nye arealer utnyttes til forskjellige utbyggingsformål skal prinsippet om arealnøytralitet vektlegges og andre områder restaureres.
- Nærturområder og områder for friluftsliv skal ivaretas og prioriteres, og grønnstrukturene i sentrum skal styrkes
- Allmennhetens mulighet for ferdsel, aktiviteter og gode opplevelser langs fjorden og elva skal styrkes
- Overflatevann skal håndteres lokalt, og flomveier skal sikres med tanke på ekstremnedbør

3.3 Kommuneplan for Sunndal, arealdelen

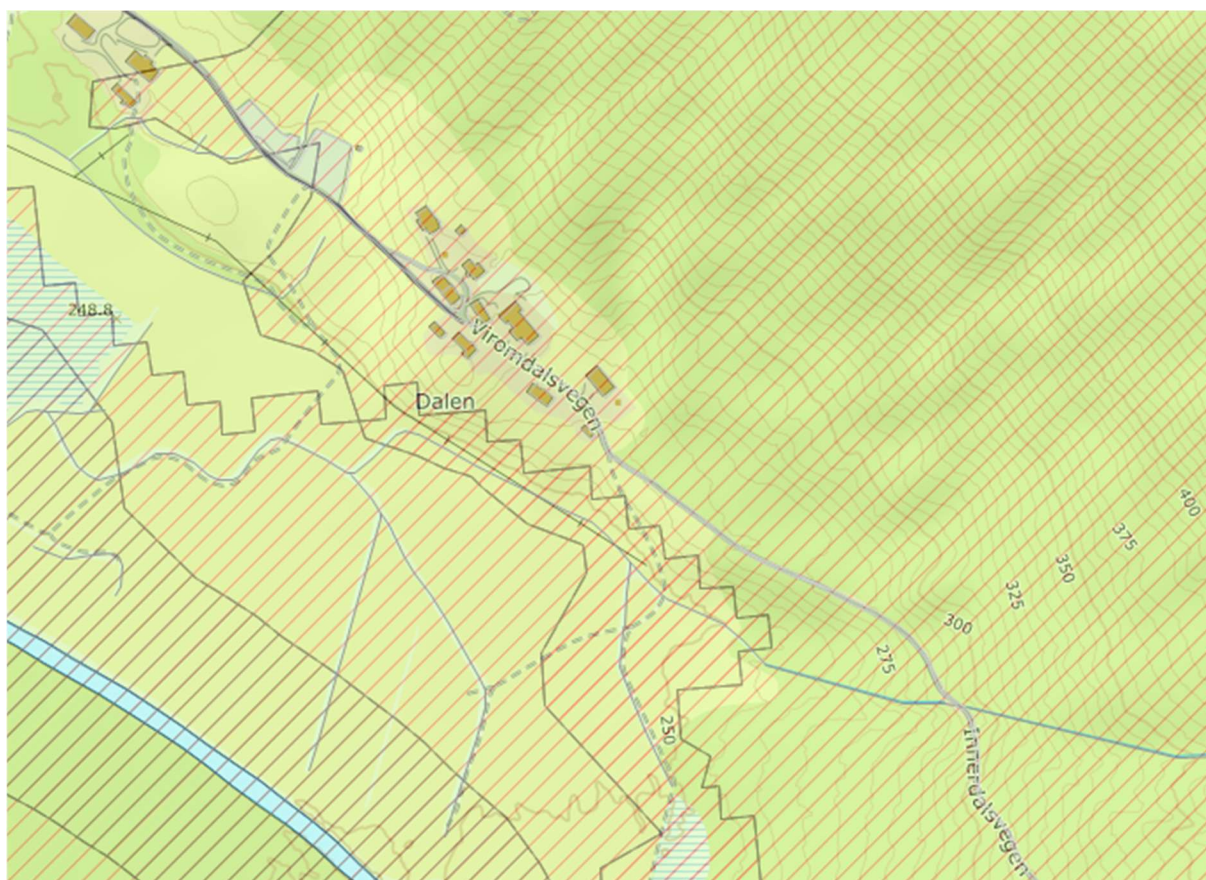
Området i Nerdalen er LNF, landbruks-, natur, og friluftsområde (lys grønn farge) i kommuneplan for Sunndal arealdelen vedtatt 06.02.2029

Det er aktsomhetsområde for skred i lisidene (rød skravur) H310_4 med bestemmelse 4.1.4:

Områdene ligger innenfor aktsomhetsområder for snø-, stein-, jord og/eller flomskred. Det ikke tillatt med ny bebyggelse for personopphold eller utviding av slik bebyggelse uten skredfaglig vurdering og dokumentasjon av sikkerhet i henhold til kravene i teknisk forskrift.



I dalbunnen er det aktsomhetsområde flom (rød skravur) H320_2 med bestemmelse 4.2.2: Områdene ligger innenfor aktsomhetsområder for flom. Områdene kan være utsatt for flomfare og dette må dette må undersøkes nærmere før eventuelle tiltak kan settes i verk. Det ikke tillatt med ny bebyggelse for personopphold eller utviding av slik bebyggelse uten dokumentasjon av sikkerhet i henhold til kravene i teknisk forskrift.



Figur 1 Utsnitt av kommuneplanens arealdel

3.4 Regional vassforvaltningsplan 2022-2027

Utdrag fra plana:

Kommunane må legge vekt på at endra arealbruk ikkje får negativ påverknad på vassmiljøet.. Planprosessane bør synleggjera korleis nye tiltak og inngrep kan påverka miljøtilstanden, samt kva førebyggjande tiltak som kan gjennomførast.

Elvar og bekker skal som hovudregel ikkje blir lukka og skal bevarast så nært opptil den naturlege forma si som muleg.

Overvassløysingar skal ta omsyn til og fortrinnsvis forbetra dei økologiske systema til staden og auka det biologiske mangfaldet. Overvassløysingar og avløpssystem bør planleggast med tilstrekkeleg kapasitet til å ta unna forventa auka nedbørsintensitet og nedbørsmengde, gjerne med bruk av grønne infiltrasjonsområde og opna vassvegar. Grøntdrag og restareal langs vassdrag skal som hovudregel blir bevart for å ta vare på verdifulle kvalitetar knytt til vasskvalitet, biologisk mangfald, og landskapsøkologiske korridorar og landskapselement. Hindra avrenning av partiklar og anna forureining som kan påverka vassmiljøet.

Legge inn bestemmelser og omsynssoner for å ta vare på vassmiljøet i tråd med regional vassforvaltningsplan. Dette gjeld særleg i arealplanar som omfattar sårbare vassdrag og beskytta område etter vassforskrifta.

3.5 Statlige planretningslinjer og veiledere for klimatilpasning

Utdrag fra retningslinjene:

Kommunen bør vurdere hvordan klimaforhold påvirker interesser i planen, og hvordan negative konsekvenser kan begrenses. Hvordan planen kan dempe negative konsekvenser (klimatilpasning) varierer med lokale forhold, og hvilke hensyn som skal ivaretas.

Etablering av naturbaserte løsninger vurderes. En naturbasert løsning utnytter kjente egenskaper natur har til å møte en utfordring, som å dempe flom eller overvann, stabilisere grunn og motvirke skred, e.l. Løsningen tar utgangspunkt i områdets naturlige utforming og bruker eller restaurerer eksisterende naturtyper og økosystemer eller etterligner disse.

Ved planlegging av arealbruk er det viktig å se på hvilke effekter klimaendring vil gi, hvilke områder som vil være utsatt innenfor og rundt tiltaket, og vurdere konsekvensene det vil ha for de aktuelle områdene. Det omfatter både å definere områder som ikke bør bygges ut, og å dimensjonere anlegg og legge inn buffersoner (overgangsområder/ sikkerhetsmargin) for eksempel i tilknytning til boligområder, grønnstruktur og turveier.

Eksempler på fysiske tiltak:

- Skog/natur: Reetablering av naturlige våtmarker, lage permeable terskeldammer, terskler for å dempe hastighet og energi på vannet, vegetasjonsskjøtsel og avskjæringsgrøfter (spesielt på toppen av bratte skråninger).
- Skogsbil-/traktorveier, private- og kommunale veier: Avskjæringsgrøfter, tilrettelegging av gode dreneringsgrøfter og stikkrenner med tilstrekkelig dimensjon, drenering av veioverflate, alternative flomveier.
- Hage/grøntområder: Beholde grønne flater/revegetering/fjerne tette flater, vegetasjonssoner (spesielt langs vannveier), regnbedd/infiltrasjonsbassenger, grasdekte vannveier, fordrøyningsdammer/flomdam, sedimentasjonsdammer, oversvømmingsarealer, flomveier og gjenåpning av bekker.
- Jordbruk: Konstruerte våtmarker/fangdammer, gjenåpning av bekker, grasdekte avskjæringsgrøfter, vegetasjonssoner og voller (spesielt på oversiden av skjæringer og mot bekker), kontroll på grøfte- og overflateavrenningen (spesielt der de ender ut i/mot skråninger).



4. Beskrivelse av planområdet

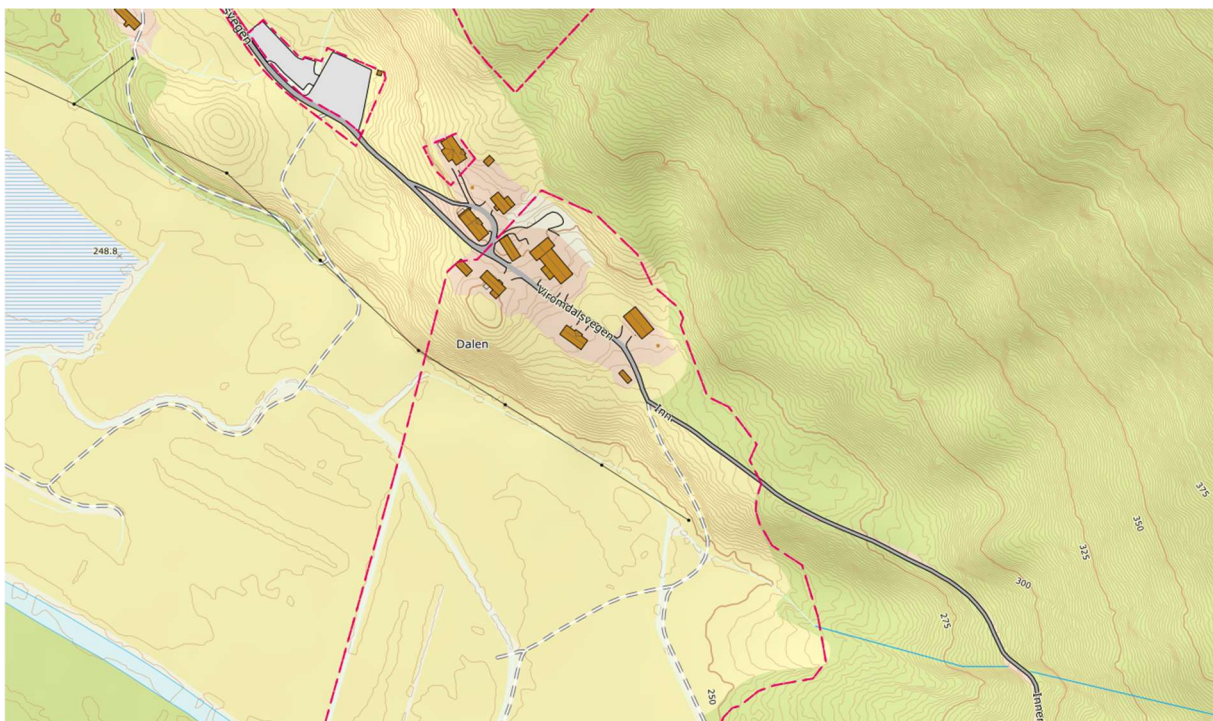
4.1 Beliggenhet

Området ligger i Nerdalen innerst i Virumdalen i Sunndal kommune, i enden av kommunal veg, ca 10 km fra Ålvundeid.



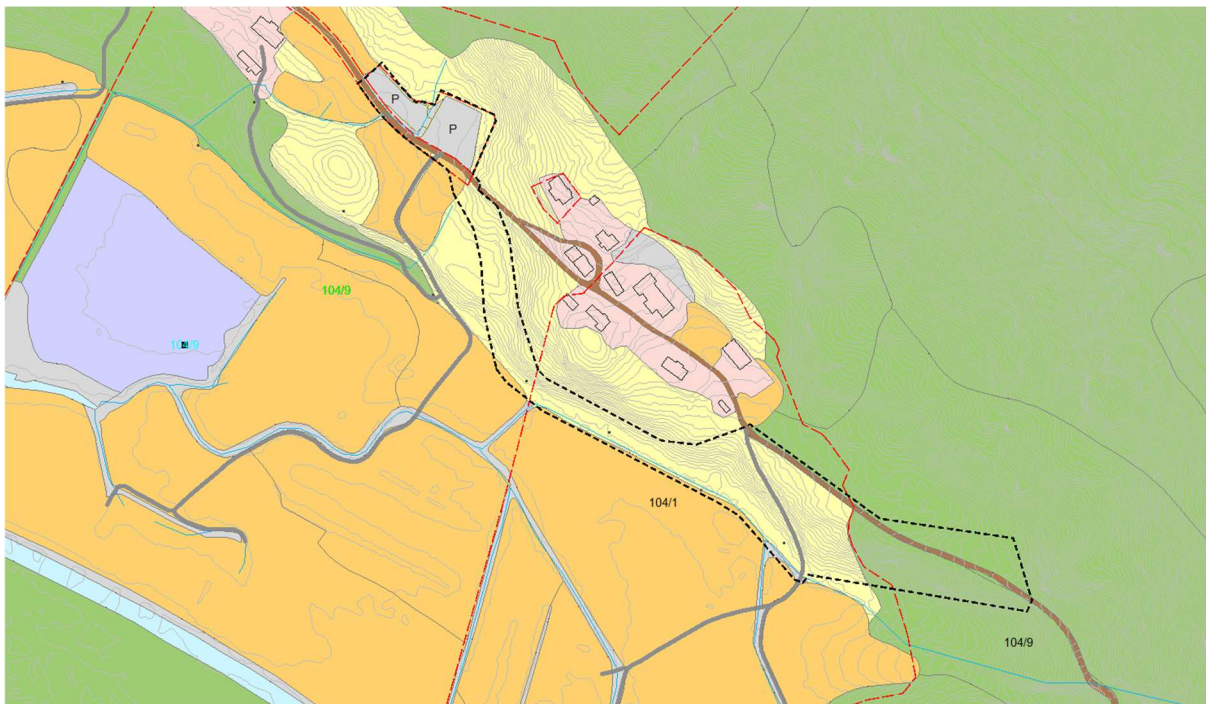
Figur 2 Oversiktskart med beliggenhet angitt med rødt på kartet

4.2 Arealbruk



Figur 3 Grunnkart over området. Rødt stiplet strek er eiendomsgrenser.





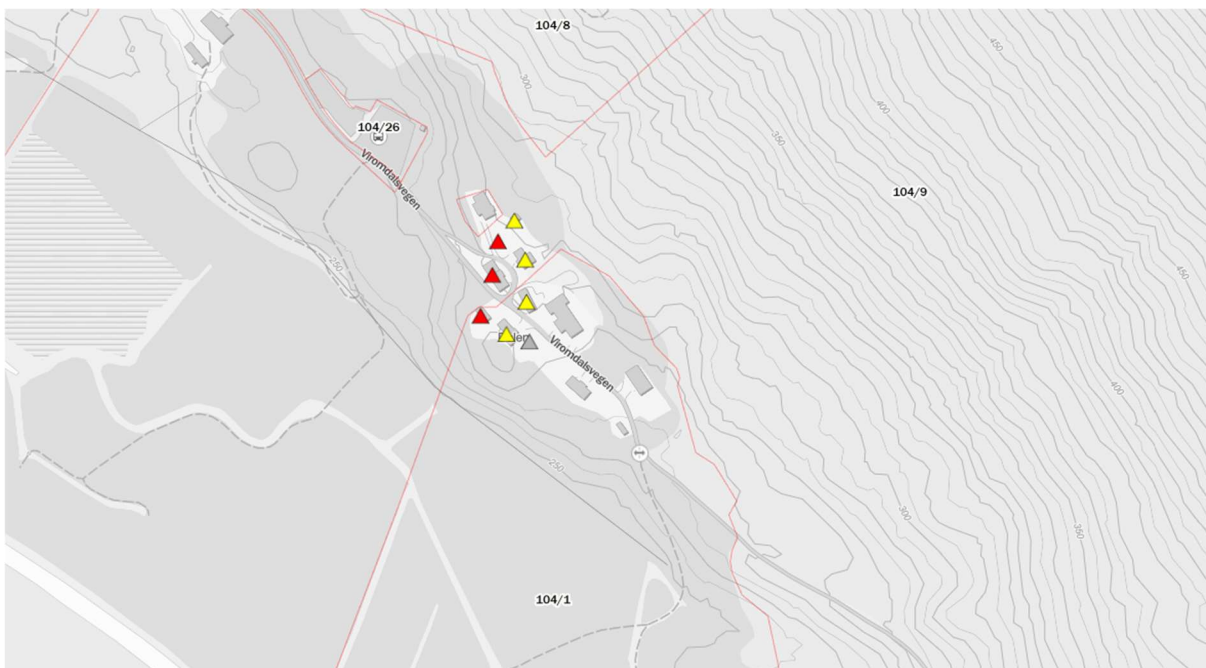
Figur 4 Utsnitt av arealressurskart AR5, gult er innmarksbeite, grønt er skog, oransje er fulldyrka jord. Brun er eksisterende vegtrase til Innerdalen. Traktorveg på de enkelte bruk er vist med grå strek. Planområdet er angitt med sort stiplet linje

4.3 Eiendomsforhold

Sunddal kommune står som eier av eksisterende parkeringsareal. Første del av ny trase går gjennom 104/9. Midtre del går gjennom 104/1, og siste del går gjennom 104/9.

Det må på plass en utbyggingsavtale med grunneierne for å få anlagt ny vegtrase. Dersom det ikke går i orden med avtaler er det aktuelt med ekspropriasjon for ny trase.

4.4 Kulturmiljø



Figur 5 Kart fra Naturbase med kulturminner. Sefrakregistrerte bygninger på gardstuna er avmerket med rød og gul trekant. Røde er meldepliktige ifølge kulturminneloven §25



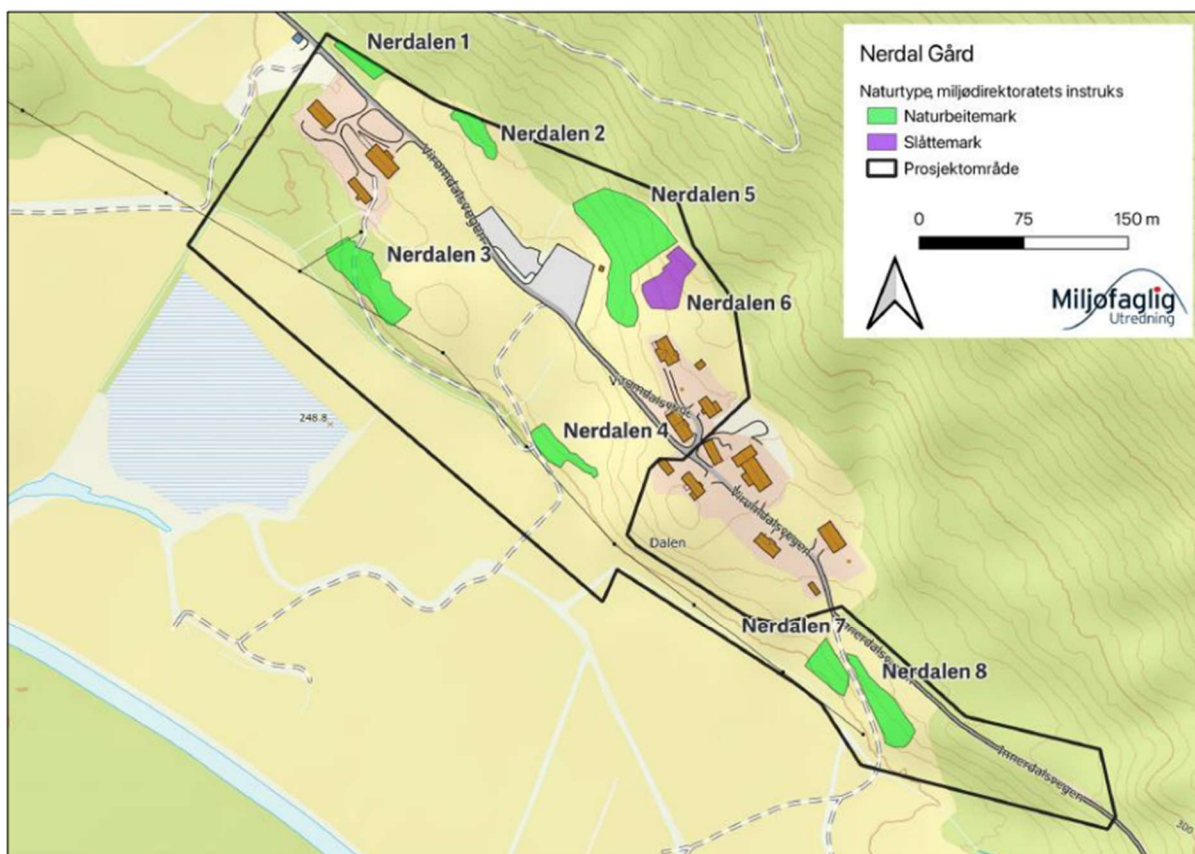
Det er foretatt arkeologisk registrering av den delen av planområdet som ligger innenfor 104/9. Dette ble gjort samtidig med arkeologisk registrering av privat plan for utvikling av 104/9. Ifølge muntlig tilbakemelding ble det ikke funnet automatisk fredede kulturminner i de registrerte områdene på 104/9.

Arkeologisk registrering på 104/1 er ennå ikke gjennomført. Dette gjennomføres senere i prosessen. Gjennomført registrering i på 104/9 tyder på at det er liten sjans for fornminner i området. Traseen på 104/1 ligger også utenom dyrka jord og gardstun.

4.5 Natur

Det er gjennomført naturmangfoldkartlegging i området. Dette ble gjort både for hele planområdet for ny trase og for privat plan for utvikling av Nerdal gård. Rapport fra Miljøfaglig utredning vedlegges.

Kart fra rapporten over naturtyper som ble registrert:



Figur 4 De registrerte naturtypene, her naturbeitemark og slåttemark, er vist med grønt og lilla. De er navngitt fra 1-8. Her er planområdene slått sammen og vist med svart omriss.

Utdrag av forvaltningsråd fra rapporten:

«Dersom negative inngrep utføres i enkelte registrerte naturtyper, bør det sikres langvarige positive tiltak som øker lokalitetskvaliteten (slik som nevnt under) i resterende naturtyper. Dersom flertallet av de registrerte naturtypene får økt lokalitetskvalitet, og dette opprettholdes, vil dette kunne veie opp

mot eventuelle negative inngrep i enkelte naturtyper. Siden inngrep ofte er langvarige, er det tilsvarende viktig å tenke langsiktig når det gjelder skjøtsel av områdene.

Årlig beite må opprettholdes eller helst økes noe for å sikre godt beitetrykk i engene, både i og utenfor registrerte naturtyper.

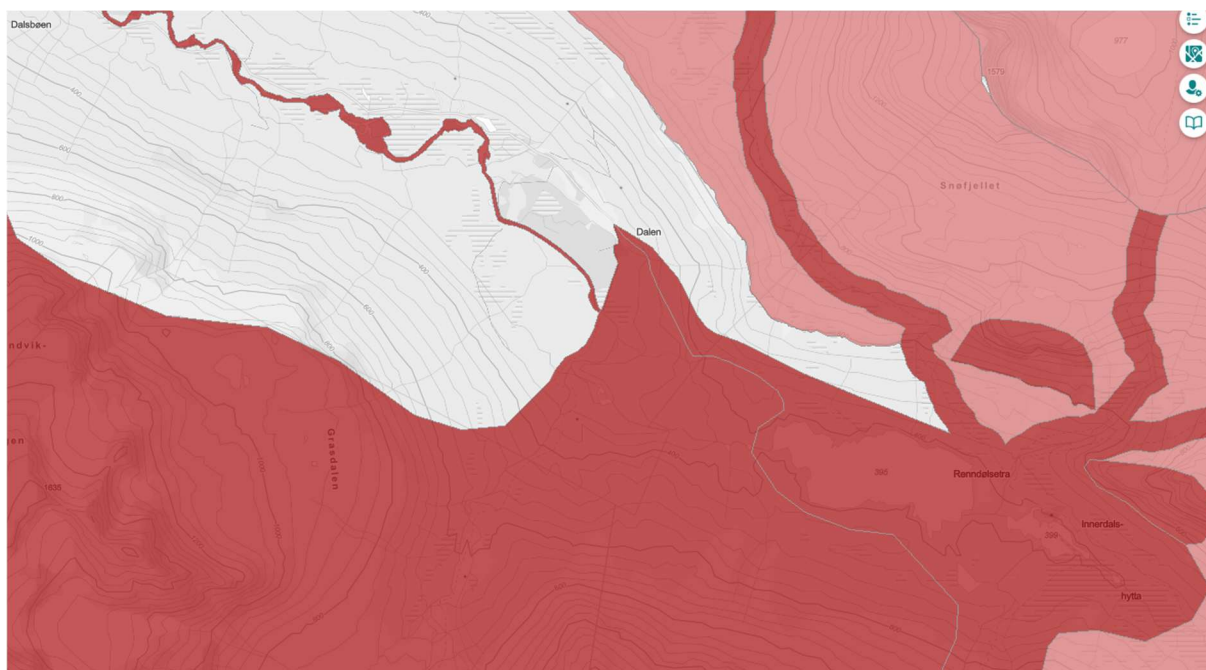
Rydding av oppslag og gjenvekstrær bør gjøres i alle de registrerte naturtypene naturbeitemark og slåttemark. Slåttemarken Nerdalen 6 er svært aktuell for slått. Fjerning av fremmedarter og gran.»

Foreslåtte trasealternativer tuna berører kun ytterkant av de registrerte naturtypelokalitetene. Dette er nærmere vist i kapitel 7.3. Det tas med hensynssone på naturtypelokalitetene med bestemmelse 5.2a)

4.6 Friluftsliv, rekreasjon

Innerdalen er et svært populært friluftsområde, og flesteparten av besøkende starter turen sin i Nerdalen og går innover til Innerdalen via eksisterende traktorveg. Det er et svært attraktivt fjellområde med flotte fjell og frodig dal men noe for enhver. Det er to turistvirksomheter i Innerdalen som tilbyr overnatting. Innerdalshytta og Renndølssetra. Innerdalshytta drives i dag av Kristiansund og Nordmøre turistforening mens Renndølssetra drives av Eystein Oppdøl.

Nerdalen er også utgangspunkt for turer inn mot Grasdalen og Vinnumassivet med blant annet Kongen. Her har topptur på ski økt noe de senere år, men dette er utfordrende turer for de aller mest ivrige.



Figur 6 Oversiktskart over viktige friluftsområder inn mot Innerdalen og opp mot grasdalen. Kartlagt som svært viktig friluftsområde (mørk rød farge)

4.7 Universell tilgjengelighet

Dagens vegtrase fra parkeringsplassen starter med en forholdsvis bratt bakke opp mot tuna.

Det legges opp til at en ny trase anlegges slakere og mer egnet for rullestoler etc. så langt det lar seg gjøre. Den første delen av traseen legges derfor slik at fallet fordeles på et større strekk dermed oppnås fall på 1:12 på den første delen av traseen.



Det legges videre opp til en trase på 3 meter bredde slik at det blir plass til ulike brukergrupper og den store turiststrømmen oppover mot Innerdalen.

4.8 Trafikkforhold og parkering

I dag ender offentlig kjøreveg ved eksisterende parkeringsplass. Plassen eies av kommunen, mens driften er utsatt til 104/9 ifølge en avtale som er politisk behandlet. Det er innført parkeringsavgift på plassen.

Vegen videre er i dag privat. Kjøring til Innerdalen er regulert ifølge verneforskriften til Innerdalen landskapsvernområde som setter strenge bestemmelser for tillatt kjøring: *«Trafikk med motoriserte kjøretøyer til lands og til vanns og landing med luftfartøy er forbudt. Unntatt er nødvendig transport i forbindelse med bosettingen, seterbruken, driften av de to turisthyttene, politi- og ambulansetjeneste, oppsynet med landskapsvernområdet og vannkraftanlegget ved Langvatn.»*

Skolebussen snur ved enden av kommunal veg, og det må fortsatt sikres snumuligheter for den.

Både 104/9 og 104/1 har tilrettelagt for parkering før den kommunale parkeringsplassen.

104/9 har startet opp privat reguleringsplan for utvikling av sin eiendom der dette også blir et tema.



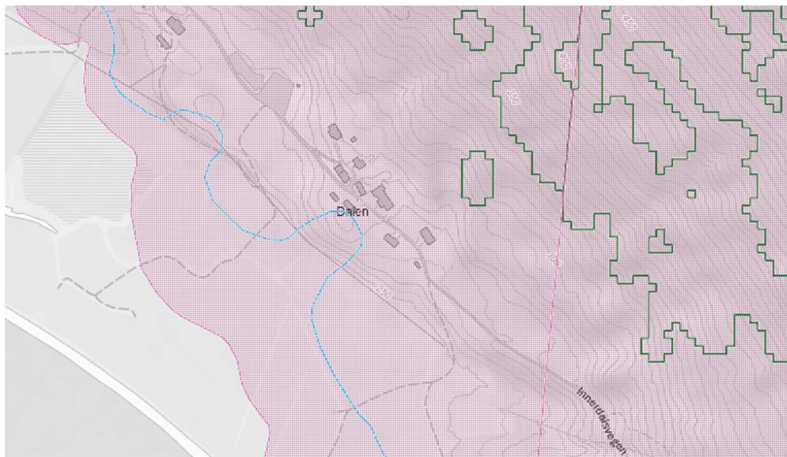
5. Risiko- og sårbarhet

Ifølge § 4-3 i ny planlov skal det utarbeides en ROS - analyse som skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål som foreslås, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Det fortas en gjennomgang av risiko- og sårbarhet for aktuelle forhold i planområdet. Der det er registrert risiko er dette vurdert nærmere, og det tas med nødvendige plangrep, hensynssoner og bestemmelser.

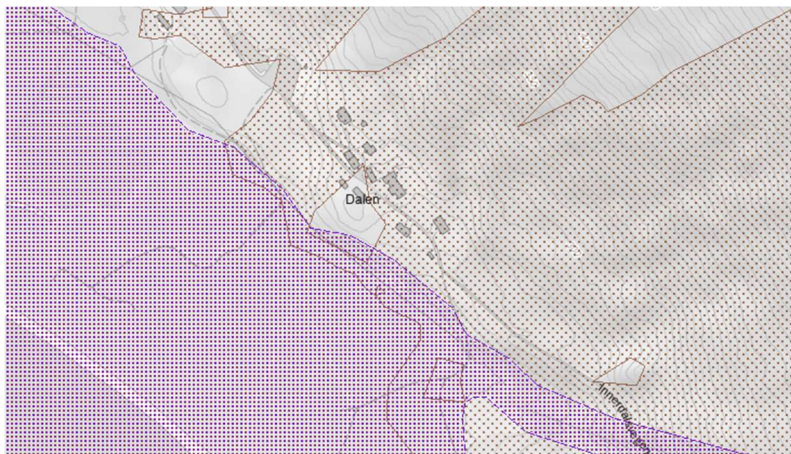
5.1 Skred og flom

Området ligger i aktsomhetsområde snøskred S2. Planforslaget omfatter imidlertid ikke byggverk for personopphold i sikkerhetsklasse S2 som krever skredfaglig vurdering.

Ny trase blir liggende lenger unna lisa og skredfarlig område en eksisterende trase.



Figur 7 Utsnitt fra NVE Atlas med aktsomhetsområde skred S2 markert



Figur 8 Utsnitt fra NVE Atlas med aktsomhetsområde for flom avmerket på nedre lavereliggende del, og aktsomhetsområde jord- og flomskred avmerket i lisa

5.2 Klimaendringer

Første del av ny traseen går gjennom et beiteområde uten registrerte bekker. Det er satt av plass til veggroft og nødvendige skråninger på siden av traseen.



Når en kommer ned mot elveslatta legges traseen inn mot skråningen på et høyere nivå enn bekken som går langs jordet. Det settes av en hensynssone med ivaretagelse av vegetasjon mot bekken. Pga høydeforskjell og buffesone vil traseen ikke være utsatt for flom fra bekken.

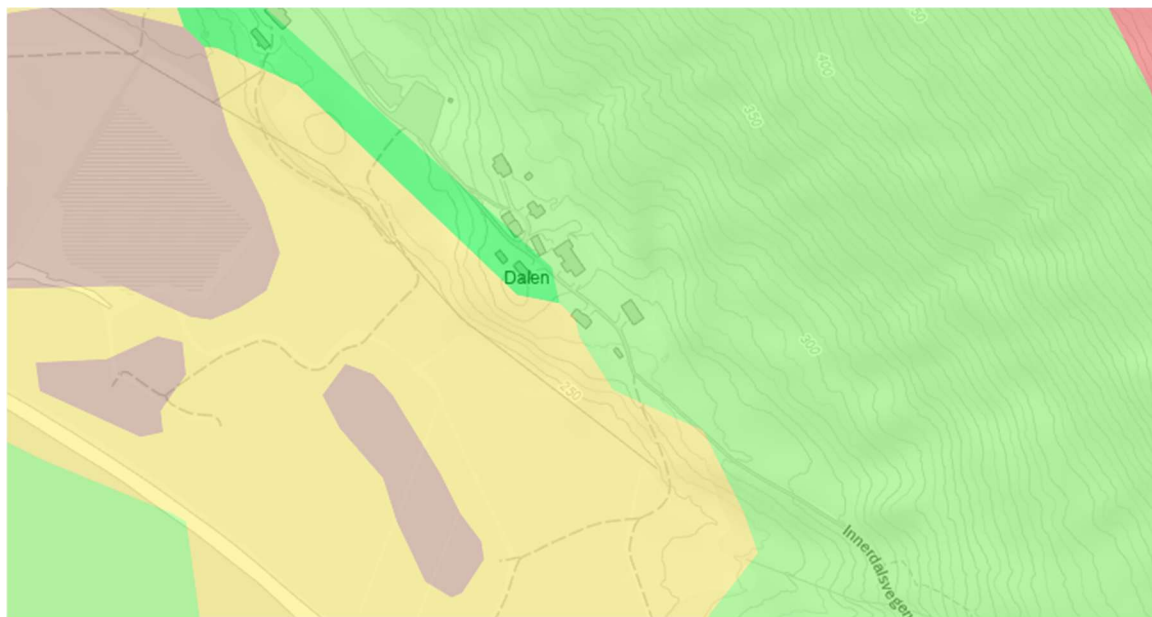
Lenger øst krysser ny trase bekkeløp som kommer ned fra lia. Det må her tas hensyn til fri ferdsel av vannet og klimaendringer med økt vannføring. Det tas derfor med bestemmelse om dette i punkt 1 b), c) og d)

- b) *Anlegg skal utformes slik at tilstrekkelig avrenning ivaretas slik at risikoen for overvannsfloam innenfor området og for nærliggende områder unngås. Det skal sikres tilstrekkelig areal og løsninger for dette som også tar høyde for ekstremnedbør og klimaendringer.*
- c) *Det skal benyttes naturbaserte løsninger med ivaretagelse av åpne bekkeløp og grønne områder for infiltrasjon. Elvar og bekker skal som hovedregel ikke bli lukka og skal bevares så nært opptil sin naturlige forma som mulig. Rør skal bare benyttes der en må krysse veier med stikkrenner og lignende.*
- d) *Der ny trase krysser bekkeløp skal vannet sikres et mest mulig naturlig løp og stikkrenner skal dimensjoneres for å tåle ekstremnedbør og klimaendringer. For å hindre at kryssinger ikke tettes igjen skal sediment-håndtering gjøres i forkant av stikkrenner.*



Figur 9 Utklipp av GisLink med visning av dreneringslinjer, beregnede. Avrenning av overvann er i dag håndtert med stikkrenner og åpne grøfter ved eksisterende parkeringsplass. I midtre del av planområdet viser kartet avrenningslinjer som må sikres åpne vannveger og stikkrenner med tilstrekkelig dimensjon ved anlegging av den nye traseen. Dette tas med i bestemmelsene.

5.3 Grunnforhold



Figur 10 Utklipp fra løsmassekart. Gult er elve- og bekkeavsetninger. Grønt er morenemasser. Lilla er torv og myr. Området ligger over marin grense.

Området ligger over marin grense. Det er elve- og bekkeavsetninger nede på elveletta, og morenemasser i skråninger. Traseen legges i alternativ A og B1 på skrå opp lia til eksisterende traktorveg til Innerdalen i østre kant. Det er faste morenemasser i området og stabile grunnforhold.

5.4 Tekniske anlegg

Det går en lavspenningelinje gjennom området. Hvordan traseen skal legges i forhold til denne og om det er nødvendig med omlegging må avklares med ledningseier.

5.5 Trafikk

Vanlig biltrafikk stopper i dag ved eksisterende parkeringsplass. Her bruker skolebussen også å stoppe og snu. Trafikken videre er tillatt kun for grunneiere og drivere i Nerdalen og Innerdalen.

Forskrift om vernebestemmelser for landskapsvernområde for Innerdalen og har strenge bestemmelser om hva som tillates i landskapsvernområdet. «Trafikk med motoriserte kjøretøyer til lands og til vanns og landing med luftfartøy er forbudt. Unntatt er nødvendig transport i forbindelse med bosettingen, seterbruken, driften av de to turisthyttene, politi- og ambulansetjeneste, oppsynet med landskapsvernområdet og vannkraftanlegget ved Langvatn.»

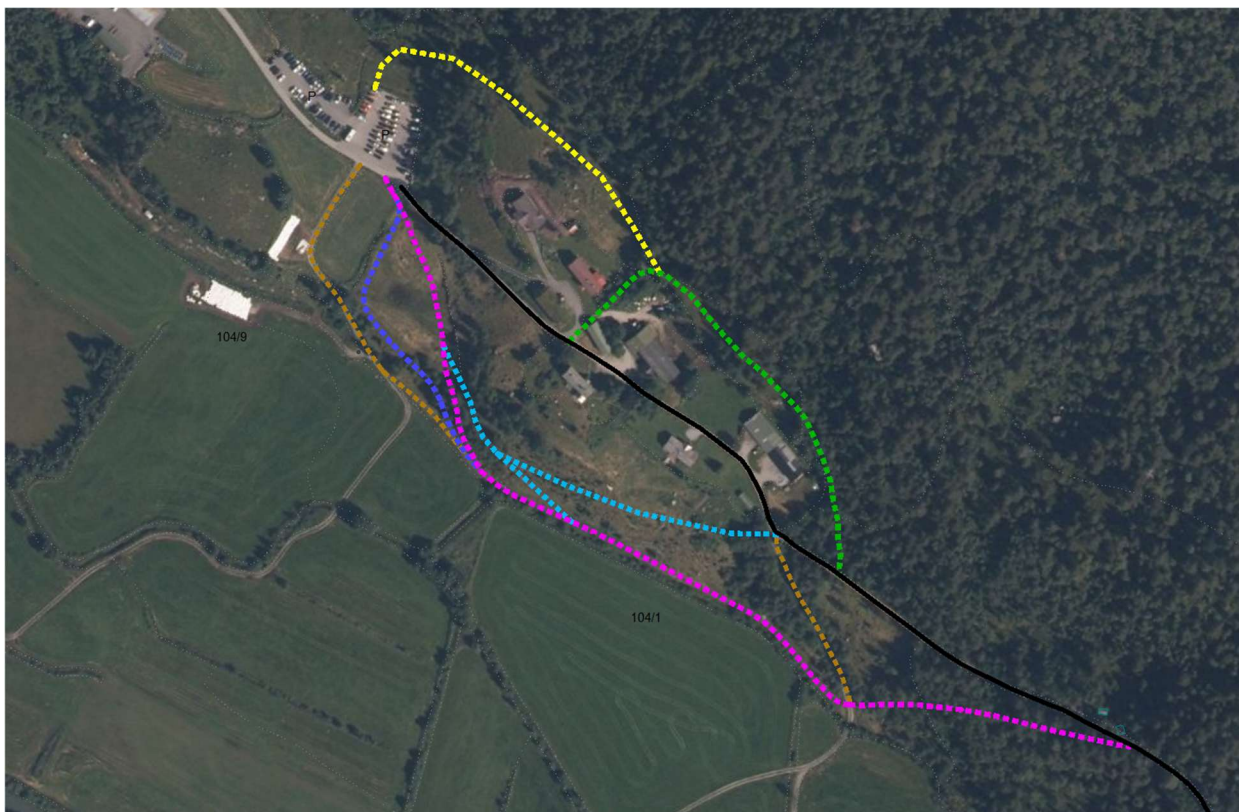
Innerdalsvegen er i dag en enkel grusveg, ca 3 meter bredde og med bratte partier. Vegen innbyr til meget lav fart, og vernebestemmelsene setter forbud mot ordinær bilkjøring.

Det er en forutsetning at begrensningene på biltrafikken til Innerdalen videreføres i ny plan.

6. Beskrivelse av av alternativer til 1. gangs behandling

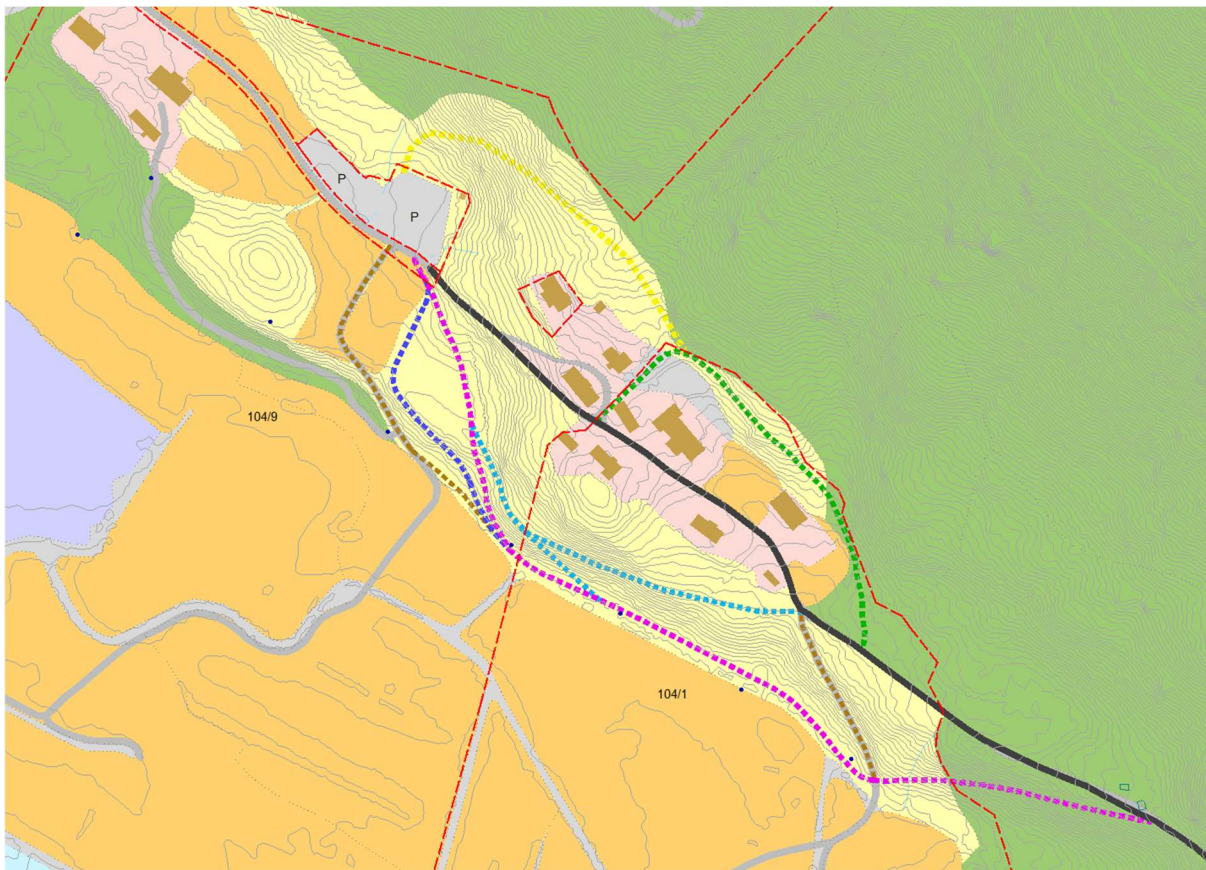
6.1 Ulike trasealternativer som er diskutert og befart

Det ble høsten 2023 avholdt befaringer med grunneiere på 104/9 og 104/1 og verneområdeforvaltningen for å se på ulike trasevalg. Det har også kommet ulike innspill om bruken av traseen etc. i prosessen. Referat og innspill om dette ligger vedlagt.



Figur 1 Flyfoto med ulike alternative traseer som er diskutert. Sort linje er eksisterende vegtrase opp til Innerdalen. Gul og grønn stiplet linje er trasealternativ som er foreslått på oversida av vegen. Blå og rosa streker er trasealternativer som er foreslått på nedsida av vegen. Brun stiplet linje er trasealternativ langs eksisterende traktorveger.





Figur 11 Markslag- og kotekart med ulike trasealternativer markert med ulike farger. Eiendomsgrenser er markert med rød stiple linje.

Vurdering av de ulike alternativene i innledningsfasen:

- Gul trase på oversiden av tuna er vanskelig pga bratt terreng og ikke realistisk å anlegge.
- Grønn trase gir ikke noen god løsning utenom tuna. Turisttrafikken vil fortsatt komme tett på tuna og boligbebyggelsen.
- Lys blå trase går gjennom meget bratt skråning og beiteområde, og videreføres ikke pga terrenginngrep rett nedenfor tuna og nærhet til bolighus.
- Blå trase følger kanten mellom dyrka mark og beite på 104/9. Grunneiere er imot denne traseen pga at de har planer om utleiehytter i nærheten.
- Brun trase går langs traktorveg på begge sider av bruka. Å følge eksisterende traktorveger vil gi minst inngrep i natur og beiteområde. Begge grunneierne er imidlertid imot å legge trase for turister på sin driftsveg.
- Rosa trase. Dette alternativet legges inntil skråninga øst på 104/9. Videre går den langs bunnen av skråningen, før den går opp igjen mot eksisterende trase mot Innerdalen. Denne traseen vil få en god linjeføring i forhold til turisttrafikken. På første del får den en ganske slak trase (1:12). Stigningen mot øst opp til eksisterende trase blir ca. 1:6, men er fortsatt slakere enn de bratte partiene på vegen videre opp til Innerdalen. Traseen berører beitemark og noe skog.

De ulike trasealternativene har blitt befart og vurdert. På befaringen den 09.11.2023 ble nedre trase, vurdert som det beste alternativet for omlegging av turisttrafikken utenom tuna på Nerdalen. Referat vedlagt.



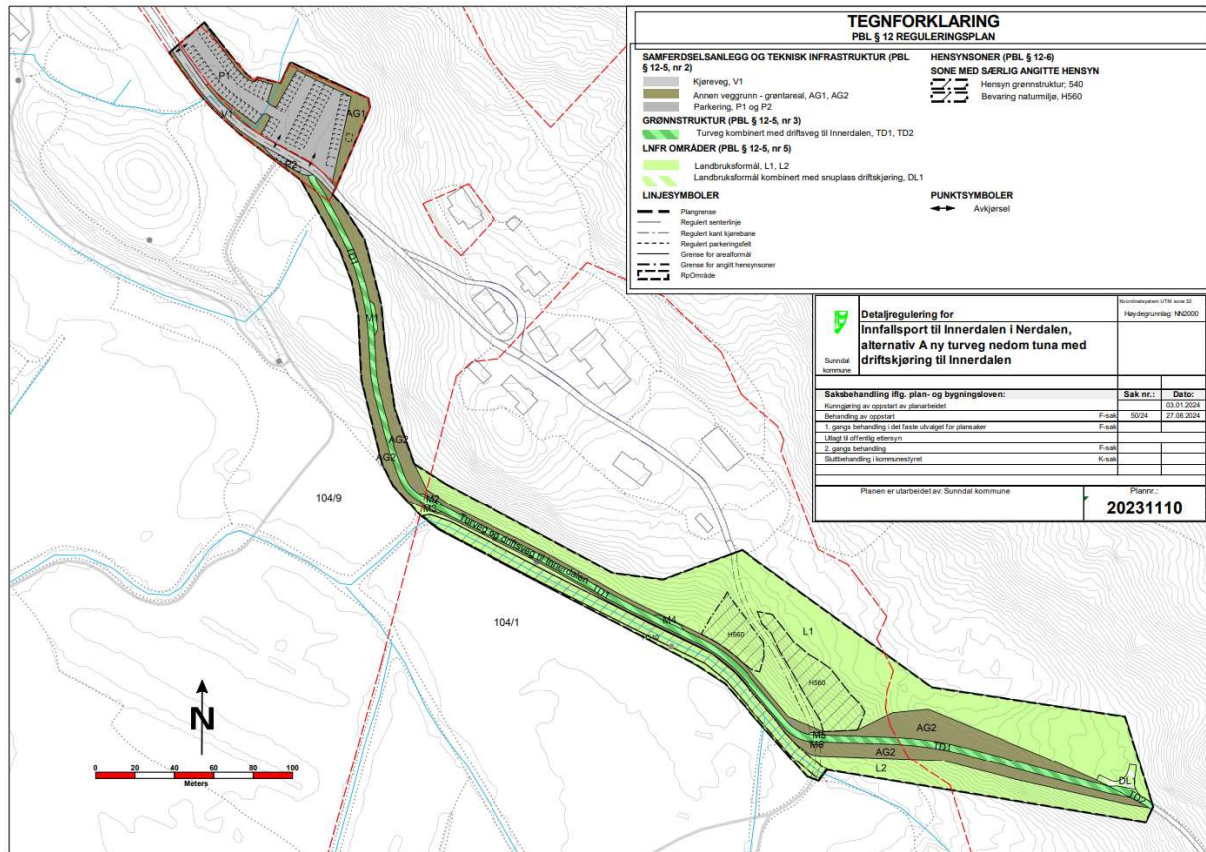
6.2 Detaljplan for ny trase, alternativer

Kommunen har foretatt videre utredning av ny trase med hensyn til linjeføring, terreng, stigningsforhold, utførte undersøkelser og innspill til planarbeidet.

Det peker seg ut i hovedsak to alternativer.

- A. Alternativ med ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen.
- B. Alternativ med ny turveg nedom tuna og driftskjøring til Innerdalen via eksisterende trase gjennom tuna.

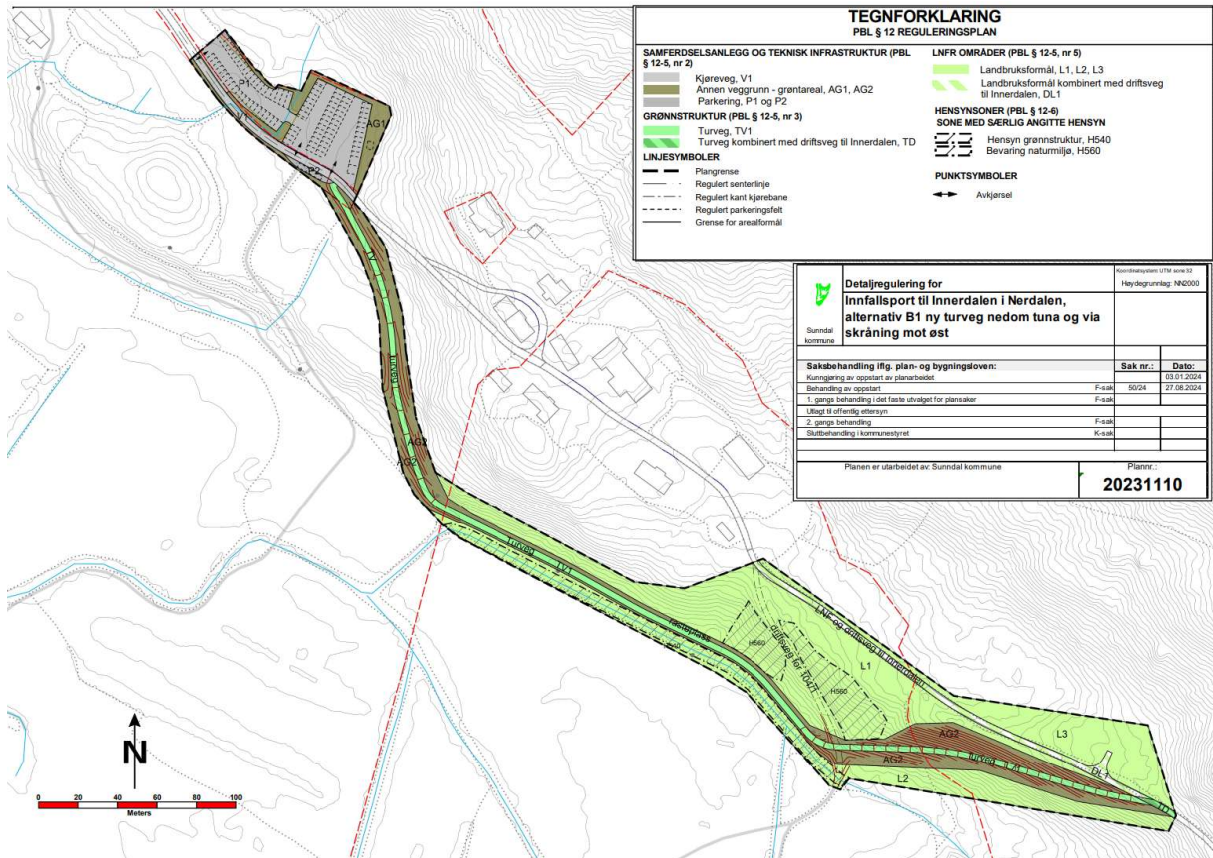
6.2.1 Plankart over alternativ A



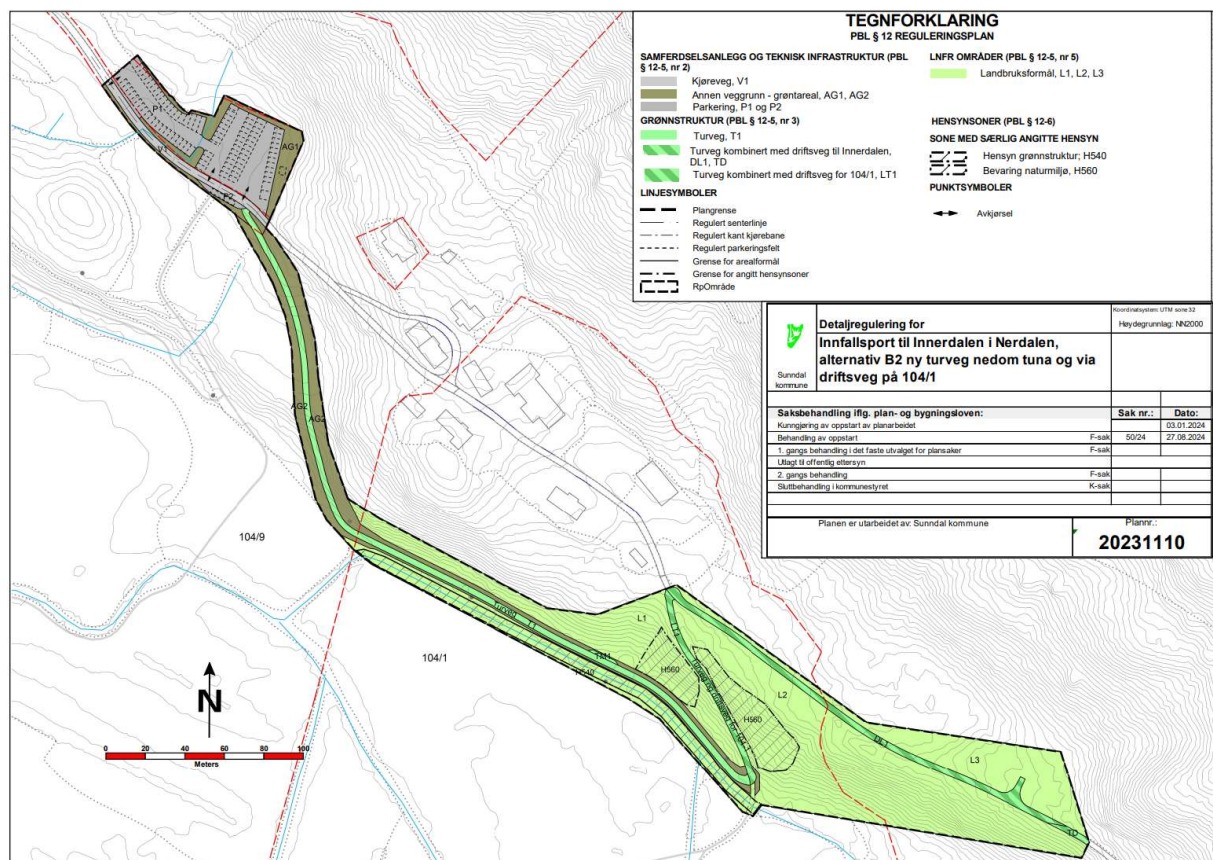
Figur 12 Detaljplan for alternativ A med ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen.

6.2.2 Plankart over alternativ B1 og B2

For det andre alternativet med ny turveg og at driftstrafikken fortsatt går gjennom tuna har vi tegnet to underalternativer. Ett underalternativ B1 er at turvegen går i separat trase hele strekket. Det andre underalternativet B2 er at den følger driftsvegen på 104/1 opp til eksisterende trase.



Figur 13 Detaljplan for underalternativ B1 med ny turveg nedom tuna og via skråning mot øst.



Figur 14 Detaljplan for underalternativ B2 med ny turveg nedom tuna og via driftsveg på 104/1

6.3 Aktuelle reguleringsformål

Reguleringsformål skal angi hva arealer skal brukes til. Reguleringsformål må samsvare med nasjonal produktspesifikasjon for arealplan. I tillegg til angitte arealformål åpner spesifikasjonen opp for kombinert arealbruk som da skal angis.

Følgende reguleringsformål er aktuelle for ny trase:

- Grønnstruktur, turveg, kode 3031 (grønn farge)
- Grønnstruktur, angitt grønnstruktur kombinert med andre angitte hovedformål, kode 3900 (grønn skravur)

Andre aktuelle reguleringsformål i planen er:

- LNF, landbruks-, natur- og friluftformål, kode 5100 (lys grønn farge)
- Annen veggrunn grøntareal kode 2019 (mørk grønn farge)
- Parkering, kode 2080 (grå farge)
- Kjøreveg, kode 2011 (grå farge)
- LNF- formål kombinert med andre angitte hovedformål, kode 5900 (lys grønn/hvit skravur)

For kombinerte formål angis det både i tegnforklaringen og i bestemmelsene hvilke formål kombinasjonen gjelder for

6.4 Reguleringsformål på ulike alternativ

Det angis reguleringsformål parkering på eksisterende parkeringsplass (P) og kjøreveg (V) inn til denne parkeringsplassen. Dette er likt på alle alternativene.

På alternativet A med ny turveg nedom tuna med driftskjøring til Innerdalen angis det kombinert formål kode 3900 med angivelse at dette er turveg kombinert med driftsveg til Innerdalen. Det tas også med bestemmelser til arealformålet om hvilken bruk av traseen som tillates.

På alternativ B med ny turveg nedom tuna i ny egen trase angis reguleringsformålet på ny trase som turveg med kode 3031 Turveg.

På underalternativet B2 der turvegen går inn og følger driftsvegen på 104/1 angis kombinert formål kode 3900 med angivelse at dette er turveg kombinert med driftsveg for 104/1. Videre angis turveg kombinert med driftsveg til Innerdalen.

Sideterreng langs ny trase som er nødvendig til vegskråning og fylling og skjæring avsettes til anna vegareal grøntareal.

6.5 Vurderinger av alternativa A, B1 og B2

6.5.1 Alternativ A, ny turveg nedom tuna kombinert med driftsveg til Innerdalen

Fordeler:

- Både turisttrafikken og driftstrafikken opp til Innerdalen legges utenom tuna i Innerdalen.
- Traseen får en god og naturlig linjeføring for turisttrafikken.
- En del av eksisterende veg på 104/1 kan gjenlegges og beite gjenetableres i et større område.
- Unngår å legge turisttrafikken langs eksisterende driftsveg på 104/1 og 104/9
- Beregninger viser at det blir god massebalanse i prosjektet mellom fylling og skjæring. Bidrar til at lokale masser gjenbrukes i prosjektet og tilkjøring av masser kan minskes.

Ulemper:

- Eier av 104/9 er uenig i at driftstrafikken til Innerdalen legges via den nye traseen pga nærhet til turistvirksomheten og utleiehytter som de planlegger på sin eiendom.



- Traseen vil beslaglegge arealer som i dag blir brukt til beite. Dette er 1444m² for selve vegen. I tillegg kommer vegskråninger.
- Det blir skjæring i terrenget for å legge traseen opp langs lia mot øst.

Avbøtende tiltak:

- Det legges til rette for gjenvoksing av vegskråning i lia mot øst med stedegen vegetasjon.
- På 104/9 er traseen trukket lengst mulig inn til skråningen mot øst og den legges lavt i terrenget for å minske innvirkningen på omgivelsene og utviklingsplanene på 104/9.
- Fjerne del av eksisterende veg på 104/1 slik at beite kan etableres på et større område

6.5.2 Alternativ B1, ny turveg nedom tuna og via skråning mot øst

Fordeler:

- Turisttrafikken med gående, syklende opp til Innerdalen legges utenom tuna i Nerdalen.
- Traseen får en god og naturlig linjeføring for turisttrafikken.
- Man unngår å legge turisttrafikken langs eksisterende driftsveg på 104/1 og 104/9
- Beregninger viser at det blir god massebalanse i prosjektet mellom fylling og skjæring. Bidrar til at lokale masser gjenbrukes i prosjektet og tilkjøring av masser kan minimaliseres.
- Fotturistene blir adskilt fra driftstrafikken opp til Innerdalen på dette strekket.

Ulemper:

- Eier på 104/1 er uenig i at driftstrafikken til Innerdalen fortsatt skal gå gjennom tunet når det anlegges ny trase nedom tuna.
- Det blir fortsatt driftstrafikk gjennom gardstun med aktiv drift og tett på bolighus.
- Det blir mye vegareal i området med to traseer til Innerdalen
- Traseen vil beslaglegge arealer som i dag blir brukt til beite. Dette er 1350m² for selve vegen. I tillegg kommer vegskråninger.
- Det blir skjæring i terrenget for å legge traseen opp langs lia mot øst.

Avbøtende tiltak:

- Det legges til rette for gjenvoksing av vegskråning i lia mot øst med stedegen vegetasjon.
- På 104/9 er traseen trukket lengst mulig inn til skråningen mot øst og den legges lavt i terrenget for å minske innvirkningen på omgivelsene og utviklingsplanene på 104/9.

6.5.3 Alternativ B2, ny turveg nedom tuna og via driftsveg på 104/1

Fordeler:

- Turisttrafikken med gående, syklende opp til Innerdalen legges utenom tuna i Nerdalen.
- Unngår skjæring i skråninga mot øst og dermed mindre terrenginnngrep og noe rimeligere å anlegge.
- Fotturistene blir adskilt fra driftstrafikken opp til Innerdalen på dette strekket.

Ulemper:

- Eier på 104/1 er uenig i at driftstrafikken til Innerdalen fortsatt skal gå gjennom tunet når det anlegges ny trase nedom tuna.
- Det blir fortsatt driftstrafikk gjennom gardstun med aktiv drift og tett på bolighus
- Å legge turvegtraseen via driftsvegen på 104/1 er ulempe i forhold til landbruksdrifta
- Traseen får to skarpe svinger
- Traseen får ikke like god linjeføring som de andre alternativene, og en kan risikere at noen tar snarveg gjennom tuna.



- Masseunderskudd pga mindre skjæring og behov for mer tilkjøring av masser på øvrig trase.
- Traseen vil beslaglegge arealer som i dag blir brukt til beite. Dette er 1233 m² for den nye turvegtraseen. I tillegg kommer skråninger langs traseen.

Avbøtende tiltak:

- Sette opp tydelig merking og skilting slik at turister ikke tar snarveg gjennom tuna.
- På 104/9 er traseen trukket lengst mulig inn til skråningen mot øst og den legges lavt i terrenget for å minske innvirkningen på omgivelsene og utviklingsplanene på 104/9.

6.5.4 Arealregnskap for alternativa

	Eksist Parke ring P1	Eksist vegare al v/parke ring V1 og DL1	Annen veggrunn/ grøntareal rundt parkering AG1	Parke ring utvide lse P2	Ny trase TD1 /T1	Møte-/rasteplasser langs ny trase M1- M6 7TM1	Annen veggrunn/ grøntareal rundt ny trase AG2	Eksist traktor veg til Innerdalen som videreføres	Eksisterende driftsveg på 104/1 kombinert med turveg	Snuplass DL2	Landbruksformål L
Alternativ A	2381	438	924	70	1803	95	4505	73		97	13502
Alternativ B1	2381	438	924	70	1721	22	4510	805			13019
Alternativ B2	2381	438	924	70	1260	22	2439	813	329		15212

Arealet for anleggning av ny trase er litt større på alternativ A alternativ enn B1 pga avsatte møteplasser og vegutvidelse opp skråningen på alternativ A. I alternativ A blir det likevel mindre vegareal totalt enn i alternativ B1 fordi en del av eksisterende kjøreveg i alternativ A kan gjenlegges til beite.

Alternativ B2 medfører mindre areal for anleggning av ny trase. B2 medfører imidlertid at traseen vil gå langs driftsvegen på 104/1 med ulemper for landbruksdriften på eiendommen.

6.5.5 klimagassregnskap for alternativa

Sunddal kommune er med som pilotkommune for å prøve ut en kartbasert klimagasskalkulator som Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO) utvikler.

Litt om metoden, fra NIBIO sin veileder

I den kartbaserte klimagasskalkulatoren beregnes utslipps- og opptakseffekter fra nåværende arealbruk og planlagte arealbruksendringer.

Kalkulatoren beregner utslipp av karbondioksid, metan og lystgass fra arealbruk og arealbruksendringer og summerer disse i tonn CO₂-ekvivalenter per hektar. Effekter i form av utslipp og opptak av klimagasser av arealbruk og arealbruksendringer blir beregnet i perioder på 5 år, 20 år og 70 år frem i tid. Utslippsberegningene i kalkulatoren skjer ved å klippe kart over nåværende arealbruk og planlagt arealbruk mot hverandre.

I kalkulatoren kjøres en geometrisk og tematisk analyse der kart over nåværende situasjon og kart over planlagt situasjon klippes mot hverandre. Samtidig lages en tabell som viser samlet utslippseffekt

av tiltaket, nåværende utslippseffekt og utslippseffekt av planlagte arealbruksendringer. Den samlede utslippseffekten er summen av nåværende utslippseffekt og planlagte arealbruksendringer.

Effekten i form av utslipp og opptak av klimagasser fra nåværende og planlagt arealbruk beregnes ved å oversette alle arealklassifikasjon i grunnkart og plankart til syv klasser av arealbrukskategorier definert av FNs klimapanel og som er oversatt til norske forhold av NIBIO. Bebygd areal deles inn i syv underklasser for type bebyggelse. Alle kategorier av arealbruk og arealbruksendringer tilordnes en utslippsfaktor beregnet på grunnlag av kartanalyser, globale modelleringer og informasjonen i kartet.

Faktoren er oppgitt i 1000 kg karbondioksid-ekvivalenter per hektar. Ved å multiplisere arealtall for en arealfigur med utslippsfaktoren beregnes utslippsfaktoren for denne arealfiguren.

Samlet utslippseffekt beregnes ved å summere utslippseffekten av all nåværende arealbruk med utslippseffekten fra planlagte arealbruksendringer. Utslipp vises med positivt fortegn. Opptak vises med negative fortegn. En planlagt nedbygging av skog vil derfor være et resultat av at nåværende opptakseffekt forsvinner samtidig som nye utslippseffekter fra endret arealbruk kommer til.

Utslippseffekten vises for tre perioder. Utslippseffekten etter 5 år er relativt mye høyere per år enn utslippseffekten per år over 20 år og 75 år. Dette fordi utslippene fra arealbruksendringer faller over tid. Utslippene ved nedbygging er vanligvis svært høye det første året før de gradvis avtar over tid. Utslippseffekten er vist 75 år frem i tid fordi det er dette som er en typisk alder for norsk skog før den fornyes gjennom hogst og treplanting.

Usikkerhet og begrensninger

Kalkulatoren er ny og Sunndal kommune har ikke brukt den før. Vi er blant annet usikker på om det kan være noen feilkilder f.eks. om reguleringsformålene samsvarer med de angitte parametrene som ligger til grunn for beregningene i kalkulatoren.

Vi har sett på resultatet i lag med NIBIO og kalkulatoren passer ikke helt for så detaljerte prosjekter. Bruk av kombinerte arealformål vil også gi feil. Den beregner heller ikke tilbakeføring/restaurering av arealer ennå.

Kalkulatoren beregner videre kun endringer i klimagassutslipp og opptak som følge av selve den konkrete endringen av selve arealene. Den beregner ikke andre type utslipp fra arealbruksendringer som bygg- og anleggsvirksomhet og massetransport i forbindelse med bygging av vegtrase etc.

Klimagassregnskap for alternativene

Beregning av utslipp og opptak fra arealbruk og arealbruksendringer ifølge klimagasskalkulatoren for hvert av alternativene A, B1 og B2 følger som vedlegg.

Samlet effekt av tiltaka (summen utslippseffekten av nåværende arealbruk og utslippseffekten fra planlagte arealbruksendringer) ble beregnet av kalkulatoren som følgende:

Alternativ A:

- Samlet effekt av tiltaket

Plantegn	Hektar	Utslipte tonn på 5 år	Utslipte tonn på 20 år	Utslipte tonn på 75 år
20231110	2,4	78,08	111,07	150,86

Alternativ B1:

- Samlet effekt av tiltaket

Plantegn	Hektar	Utslipte tonn på 5 år	Utslipte tonn på 20 år	Utslipte tonn på 75 år
20231110	2,4	95,87	138,76	186,63

Alternativ B2:

- Samlet effekt av tiltaket

Plantegn	Hektar	Utslipte tonn på 5 år	Utslipte tonn på 20 år	Utslipte tonn på 75 år
20231110	2,4	14,99	30,71	34,03

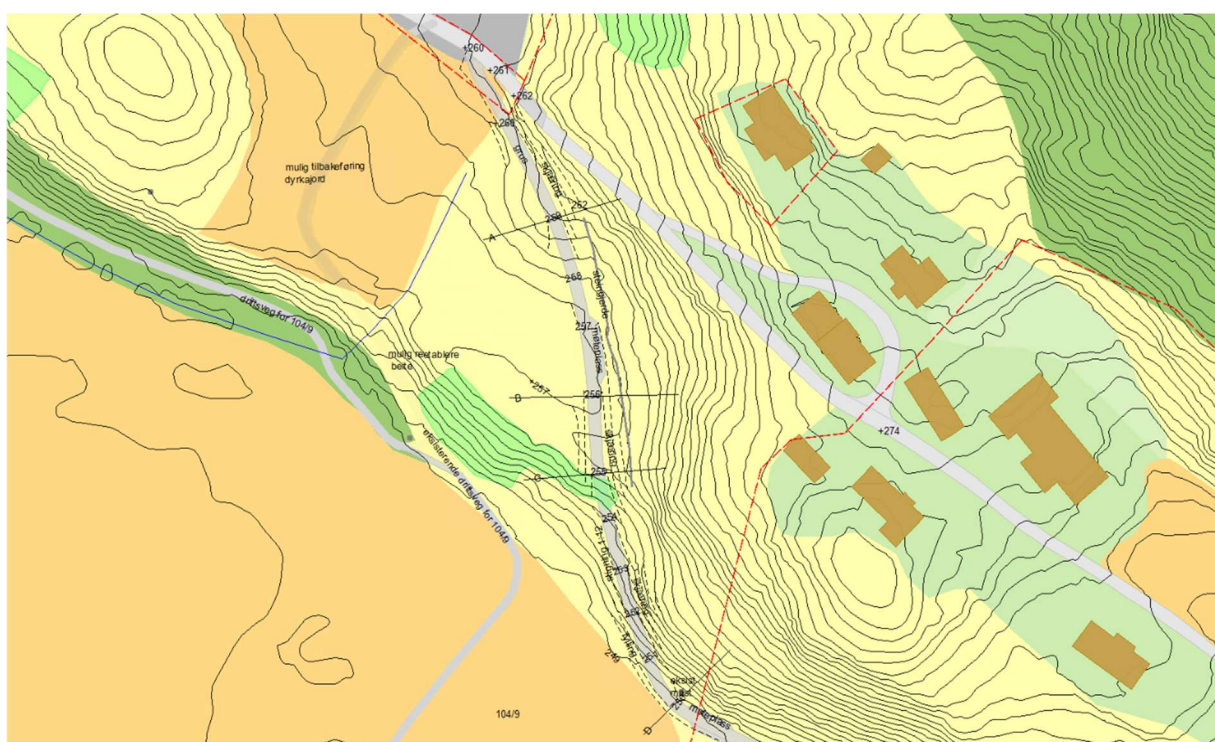
Vi ser at alternativ A har litt mindre klimagassutslipp enn alternativ B1. I alternativ A kan en del av eksisterende kjøreveg endres til beite og dermed blir det totalt mindre vegareal/grått areal i alternativ A enn i alternativ B1. Alternativ B2 kommer klart best ut i klimagasskalkulatoren med lavest utslipp, men alternativ B2 er konfliktfylt i forhold til landbruksdriften på 104/1 fordi traseen følger driftsvegen på garden.

Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet og begrensninger til utregningen og resultatet som beskrevet. Beregningen fra kalkulatoren for disse forslagene kan derfor ikke tillegges betydelig vekt.

6.6 Illustrasjonstegninger

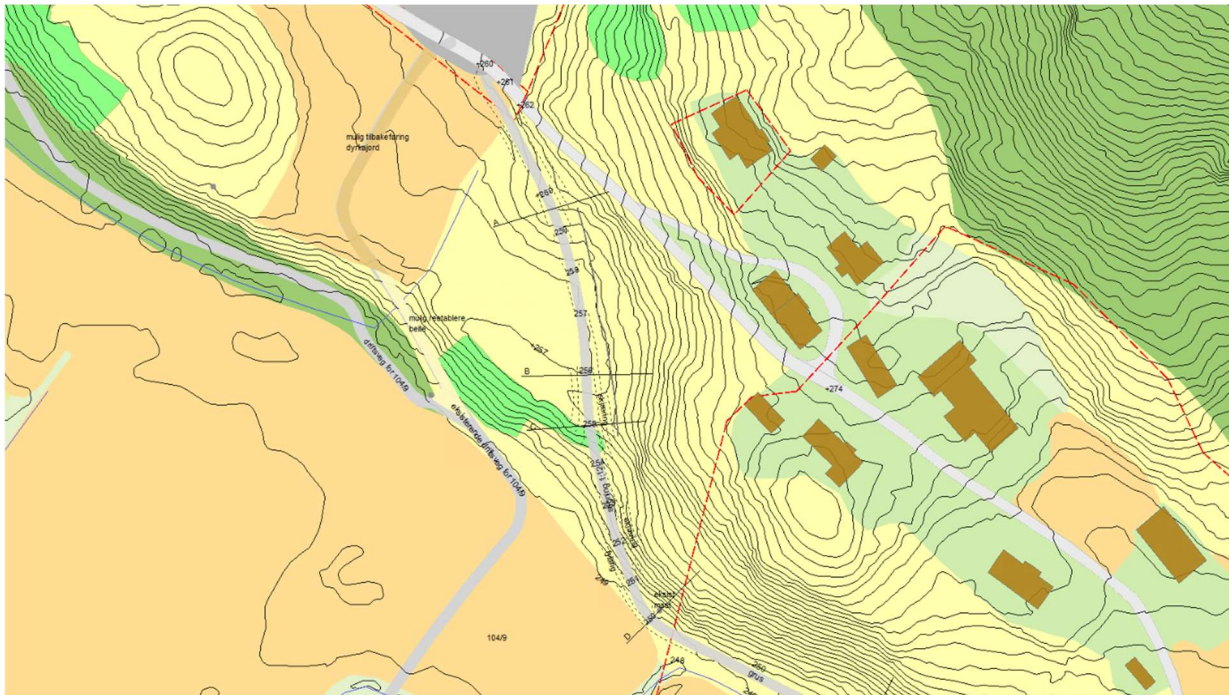
Kommunen har utarbeidet illustrasjonstegninger over de ulike alternativene. Det er også utarbeidet koteplan og terrengprofiler.

På første/vestlige delen av traseen på 104/9 blir trasevalget det samme uansett alternativ med eller uten driftskjøring. Bredden blir også det samme, unntatt at ved driftskjøring så foreslås det noen møteplasser.



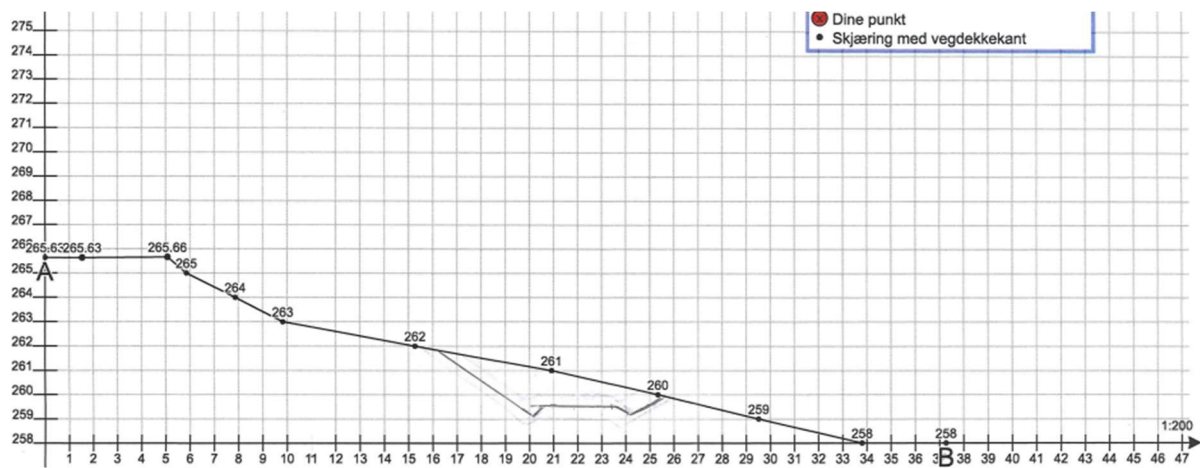
Figur 15 Illustrasjon vestlige del av traseen, alternativ A. Brekke trase 3 meter. Vegen er trukket inn mot skråningen og legges forholdsvis lavt i terrenget slik at virkningen blir minst mulig mot omgivelsene.

På illustrasjonstegningen vises også mulig avbøtende tiltak med å reetablere dyrkagård og beite på 104/9. Eier på 104/9 har nevnt dette som et mulig tiltak. Dette blir imidlertid en del av reguleringsplanen for Nerdal gård. Tas med som illustrasjon her for å vise mulige avbøtende tiltak i tilgrensende område.

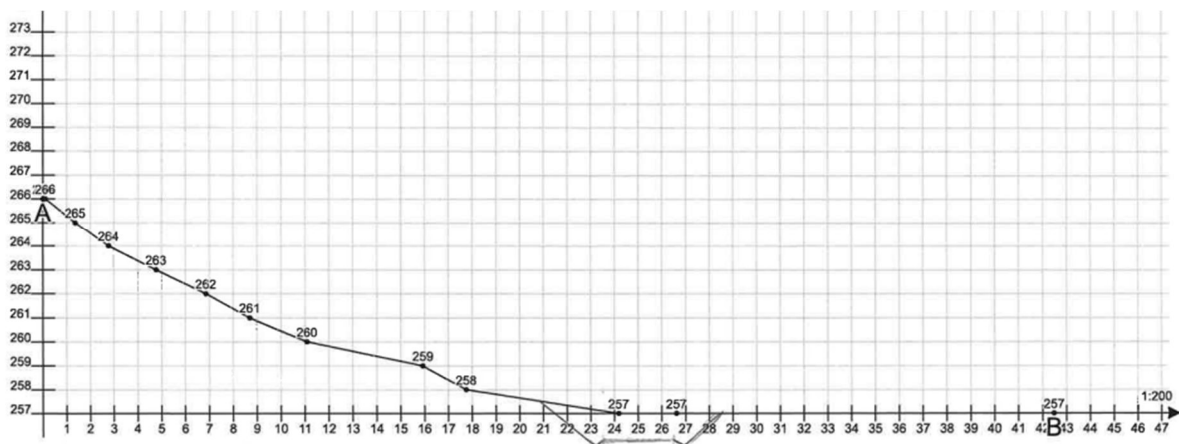


Figur 16 Illustrasjon første del av traseen, alternativ B. Bredde trase 3 meter. Samme trase som alt. A trukket inn mot skråningen og forholdsvis lavt i terrenget slik at virkningen blir minst mulig mot omgivelsene.

Profiler A, B, C og D:

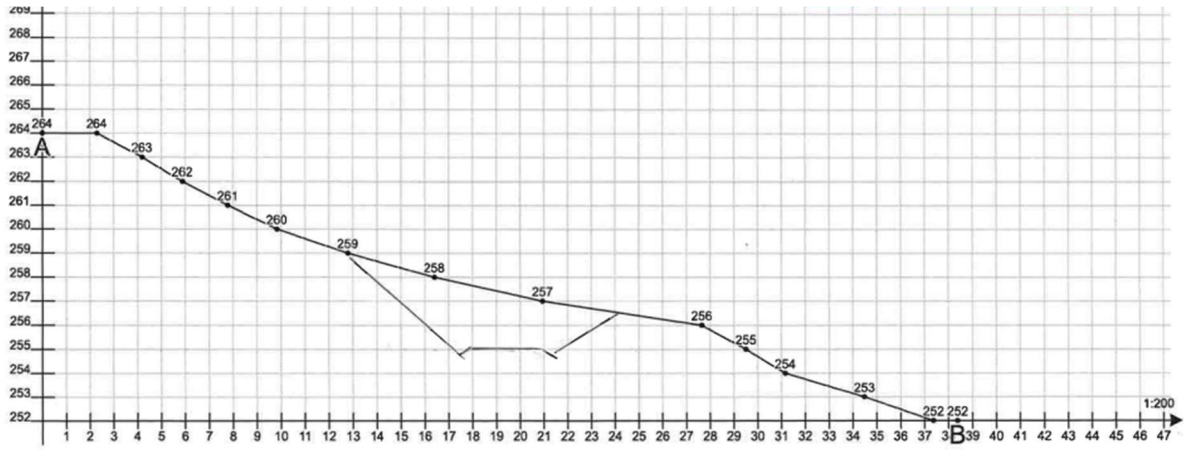


Figur 17 Profil A

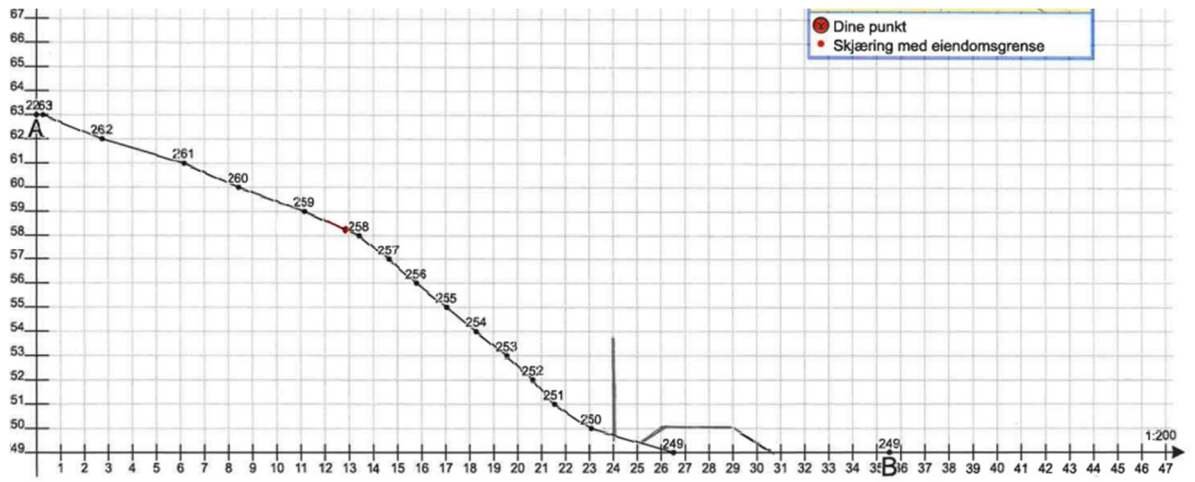


Figur 18 Profil B

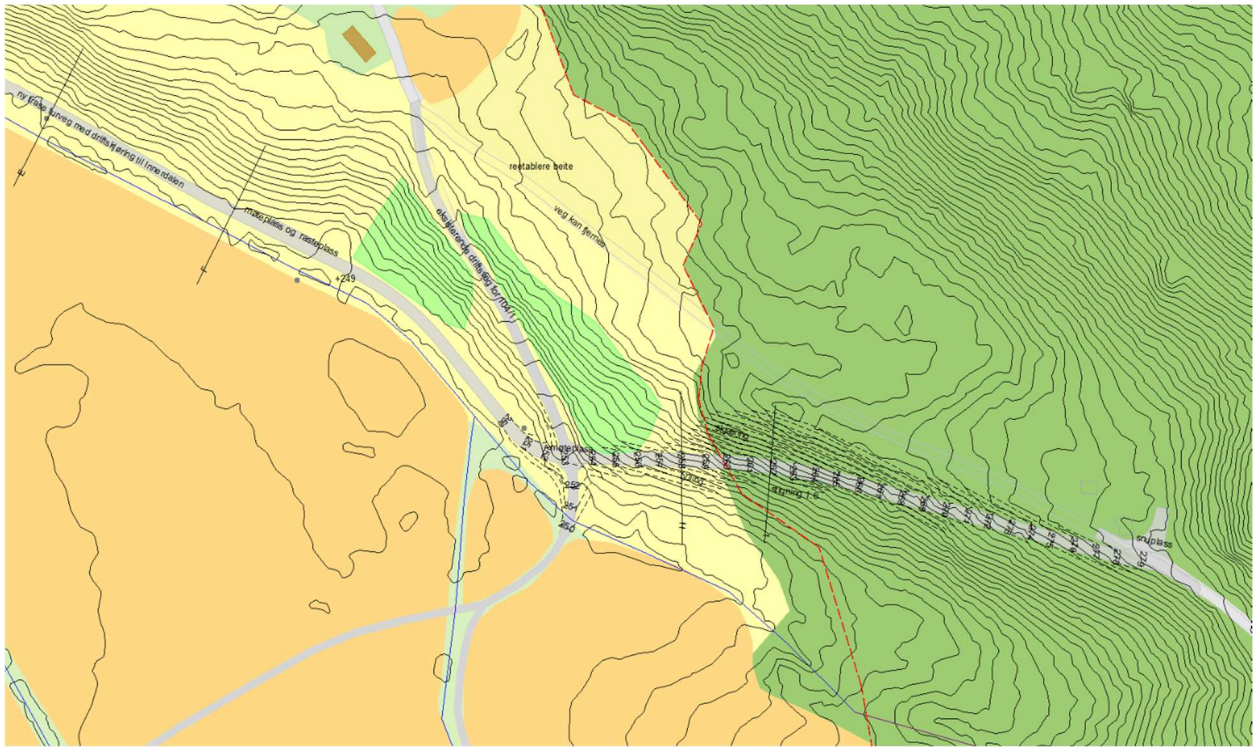




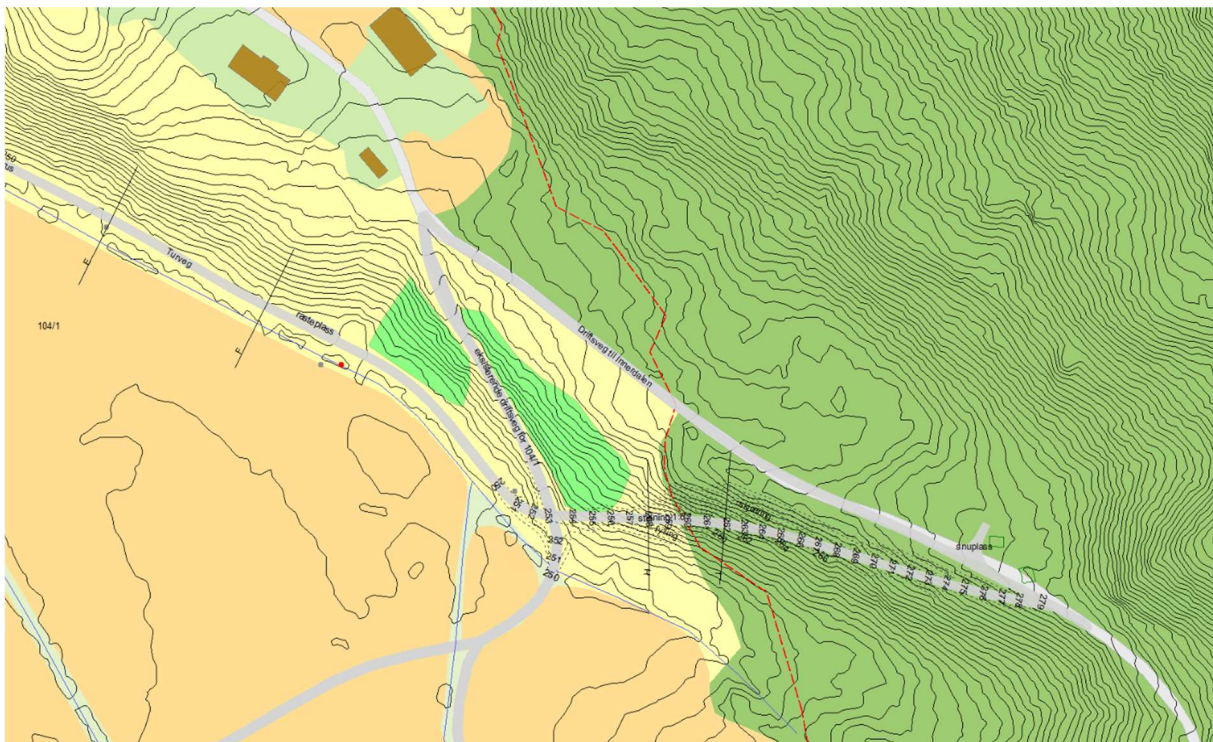
Figur 19 Profil C



Figur 20 Profil D

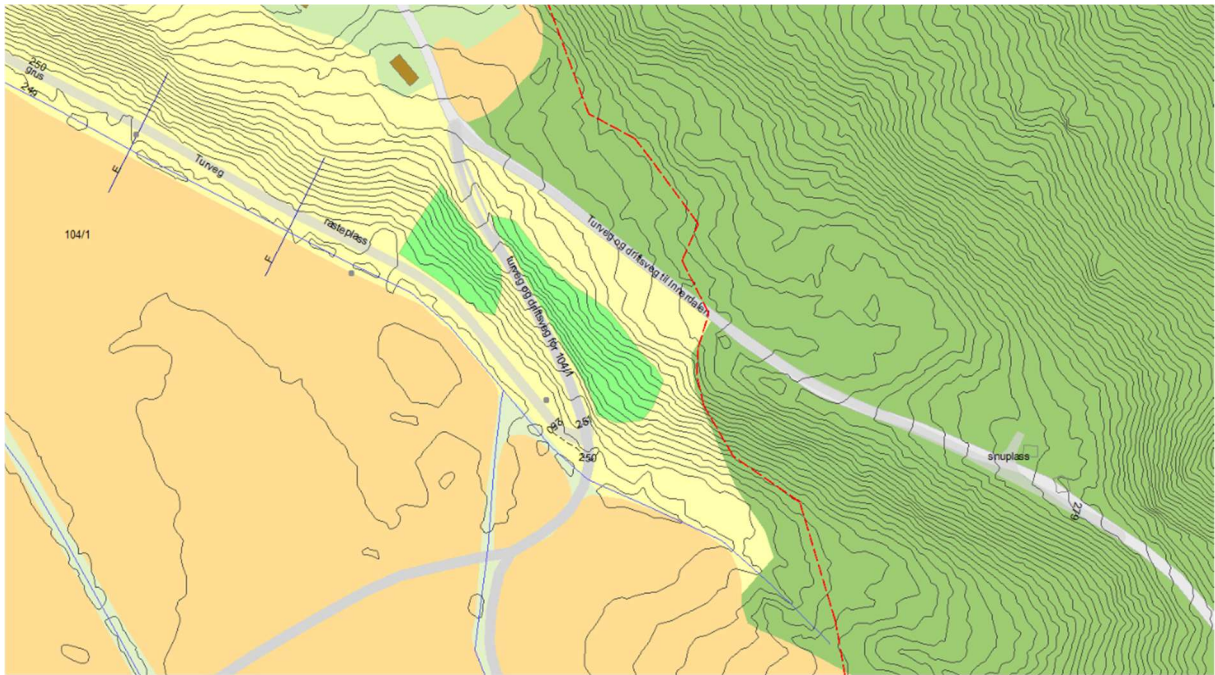


Figur 21 Illustrasjon av østlige del, alternativ A. Koteplan viser stigning på selve vegen på 1:6. Vegen legges mest mulig inn i terrenget. Det blir skjæring i øvre del, men større fyllinger unngås. Av hensyn til bratthet på vegen og høyden på skrånningen nedenfor vegen legges det en halv meter på bredden iht. anbefalinger for landbruksveger, dvs. den blir 3,5 meter bred på strekket opp skrånningen.



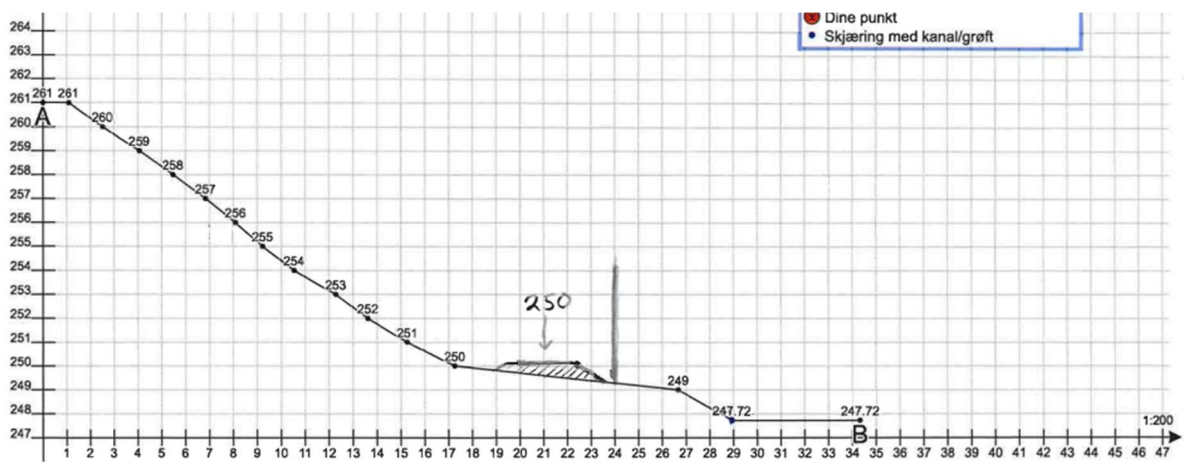
Figur 22 Illustrasjon av østlige del alternativ B1, hvor turvegen ledes opp skrånninga mot øst med samme trasevalg som alternativ A. Trenger ikke bredeutvidelse ut over 3 meter da driftstrafikken til Innerdalen ved dette alternativet fortsatt går gjennom gardstunet..





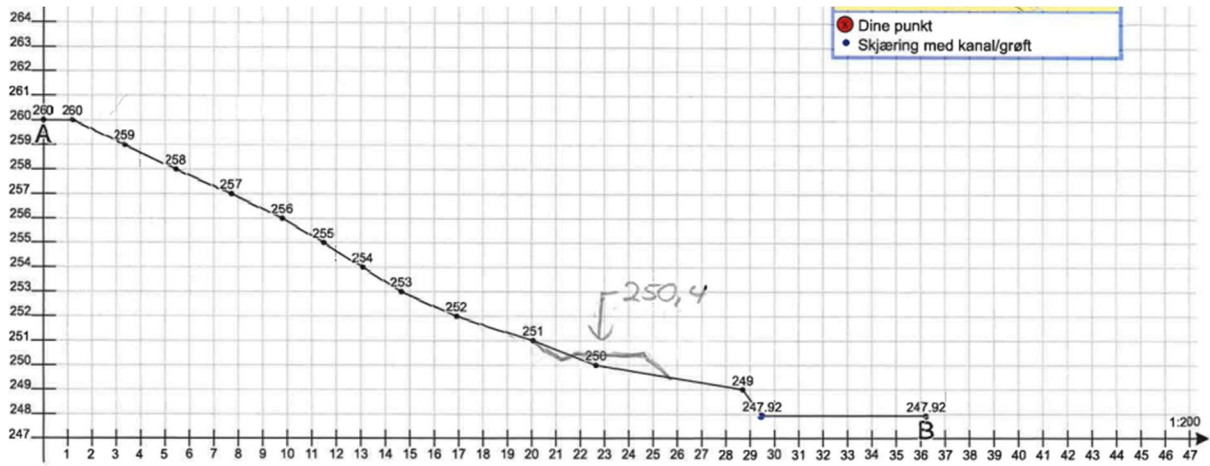
Figur 23 Illustrasjon av østlige del alternativ B2 hvor turvegen til Innerdalen ledes via driftsvegen på 104/1 og driftstrafikken til Innerdalen fortsatt går gjennom gardstunet.

Profil E, F, H og I:

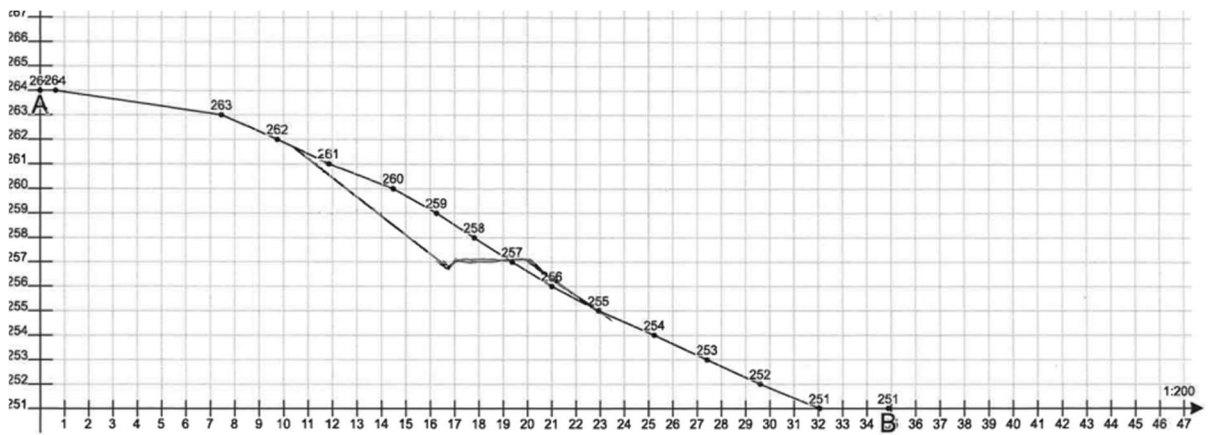


Figur 24 Profil E

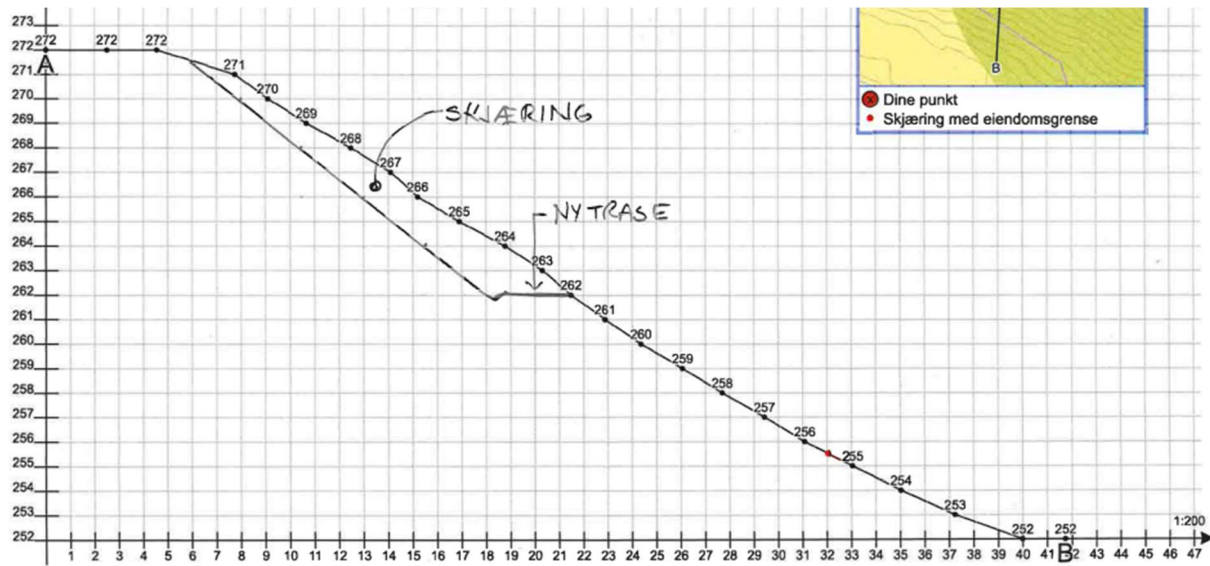




Figur 25 Profil F



Figur 26 profil H



Figur 27 Profil I

6.7 Bestemmelser

Det utarbeides bestemmelser til arealformål og hensynssoner som er vist på plankartet. I bestemmelsene skal det komme klarest mulig fram hva de ulike arealene skal brukes til.

Det er laget forslag til bestemmelser til hvert av alternativene A, B1 og B2. I bestemmelsene angis det hvilken ferdsel som tillates på de ulike alternativene.

Der hvor det tillates kombinert ferdsel angis det hvilken ferdsel dette gjelder i bestemmelsene, og det angis feltkoder som samsvarer med feltkodene på plankartet. Dette for at det skal komme klart fram hvilke deler av traseen bestemmelsen gjelder for.



7. Virkninger

7.1 Hensyn til bekker og overvann

I alle alternativa legges traseen inn mot skråninga slik at det blir plass til en sone langs eksisterende bekk nede på flata som går langs planområdet mot sør. Sonen rundt bekken avsettes som hensynssone grønnstruktur H540 med bestemmelse: «I hensynssonen langs bekken skal området naturkvaliteter og biologisk mangfold tas vare på. Naturlig vegetasjonsbelte langs bekken ivaretas som leveområde for planter og dyr og for å dempe avrenning fra tilgrensede område». Det blir plass til en hensynssone med 6 meter bredde.

For å ivareta gode løsninger for overvann og avrenning langs traseen tas det med bestemmelse om dette: «Anlegg skal utformes slik at tilstrekkelig avrenning ivaretas slik at risikoen for overvannsflom innenfor området og for nærliggende områder unngås. Det skal sikres tilstrekkelig areal og løsninger for dette som også tar høyde for ekstremnedbør og klimaendringer»

7.2 Terrengtilpasning

Det er utarbeidet koteplan og terrengsnitt for å tilpasse traseen best mulig til terrenget. I vestlige del tas det hensyn til omgivelsene ved at vegen legges ganske lavt i terrenget. Dette gjør også at fallet på traseen også tas over et lengre strekk slik at den blir maks 1:12 som gjør den mer tilgjengelig enn en brattere trase ville gjort. Dermed kan den første delen av traseen brukes av en større brukergruppe enn tidligere.

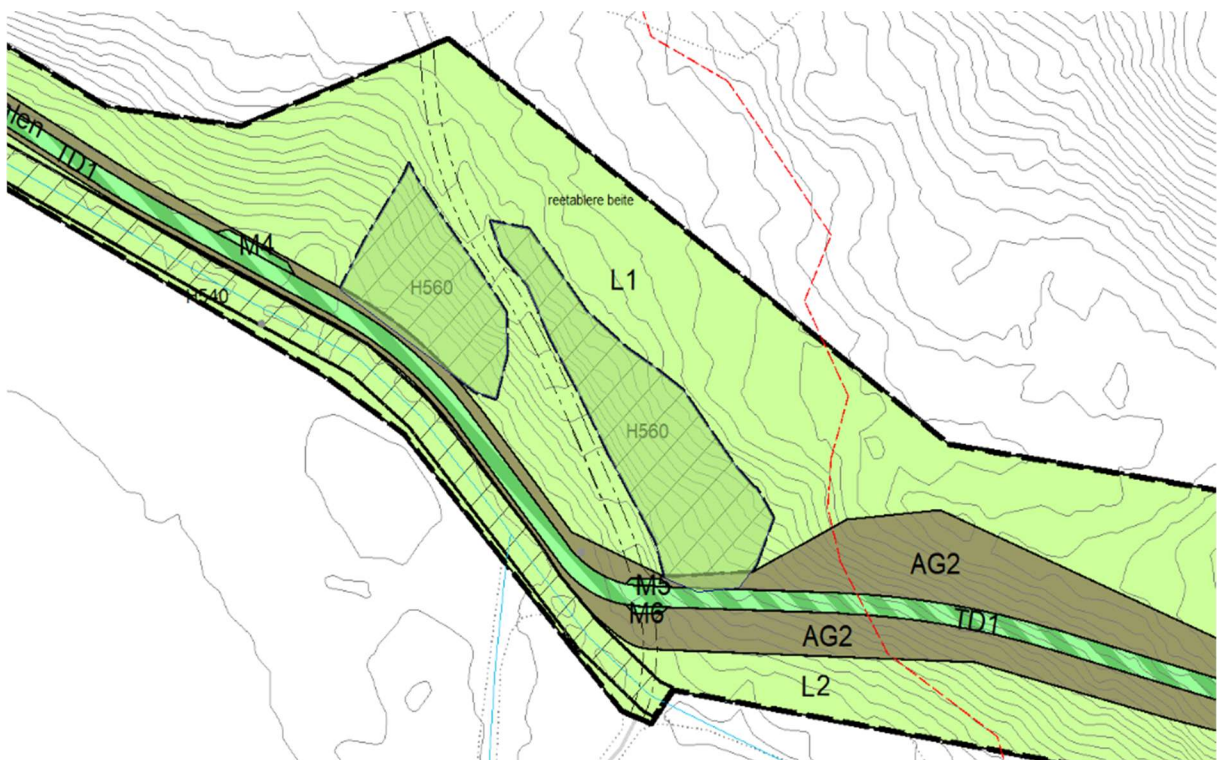
På siste del av ny trase mot øst føres traseen i alternativ A og B1 opp skråninga mot øst. For å oppnå maks stigning på 1:6 legges den på en mindre fylling først, mens den lenger opp legges med skjæring inn i skråningen. Det ligger godt til rette for dette. Det er en fordel å begrense inngrepet til kun skjæring i øvre del av hensyn til å unngå fylling i høy bratt skråning nedenfor. Traseen er også planlagt ut fra å gi best mulig massebalanse i prosjektet med anlegging av den nye trase som helhet.

I alternativ B2 legges traseen langs traktorvegen på 104/1. Dette gir to skarpe svinger. Det er vist noe breddeutvidelse i svingen, men den blir likevel for skarp for vanlig driftskjøring. Ulempe med alternativ B2 er at turisttrafikken legges lang driftsvegen på 104/1 med ulemper for landbruksdriften.

7.3 Naturmangfold



Figur 28 Utsnitt av alternativ A vestlige del. Registrert naturbeitemark er vist med lys grønn farge. Traseen og vegskulder kommer litt inn på enden av beitemarka. Det er samme trasevalg i dette området både for alternativ A, B1 og B2



Figur 29 Utklipp av alternativ A. Traseen legges mellom hensynssone H540 langs bekken og naturbeitemark H560 på alle alternativa. Vi ser at anna vegareal kommer marginalt inn på naturbeitemarka i nedre del. I bunnen av skråningen mot øst berører traseen med et lite område i nerkant av naturbeitemarka i alternativ A og 1B.



Trasealternativene ligger i hovedsak utenfor registrerte naturområder, men de berøres i ytterkant som vist på bildene over. Avbøtende tiltak i alternativ A er å fjerne en del av eksisterende veg ovenfor, og reetablere beite i et større område på 104/1.

Det tas med hensynssone på naturtypelokalitetene med bestemmelse 5.2a

Områdene er registrert som viktige naturtypeområder; naturbeitemark. Rydding av gjenveksttrær og årlig beite opprettholdes eller helst økes noe for å sikre godt beitetrykk i området.

Vurdering etter naturmangfoldloven

Vurdering av naturmangfoldloven § 8-12 beskrives i kap. 4 i rapporten fra miljøfaglig utredning. Kommunen har i tillegg foretatt vurdering av dette sett i forhold til tiltakets virkning under.

§4 Kunnskapsgrunnlaget

Det er gjennomført naturtypekartlegging i området. Kartleggingen viser at det er lokaliteter naturbeitemark og slåttemark med lokalitetskvalitet lav til moderat. Planområdet berører således naturmangfold og skal derfor iht. naturmangfoldloven § 7 vurderes etter naturmangfoldloven §§ 8-12.

Hvilke effekter har planforslaget for naturmangfoldet

Registrerte naturtypelokaliteter med naturbeitemark blir berørt av ny vegtrase i ytterkant av lokalitetene som vist på kartutsnitt. Det er påpekt i utredningen at beitetrykket er viktig for å ivareta disse naturtypelokalitetene. Planen legger derfor opp til at beite i området utenom traseen fortsatt skal kunne foregå.

Når det gjelder fremmede arter tas det med bestemmelser mot innføring og spredning i punkt 1 a)

§9 Føre var prinsippet

Det er gjennomført naturtypekartlegging og etter kommunen sin vurdering foreligger det tilstrekkelig kunnskap om og virkninger på naturmangfoldet.

§10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Området blir i dag benyttet til beitemark. Naturregistreringen viser imidlertid at det er lavt beitetrykk og at lokalitetene beitemark har lav til moderat kvalitet og at det er ønskelig å øke beitertrykket for å bedre lokalitetene. Dette er avhengig av fortsatt beitedyr i området. Ved legging en vegtrase gjennom området forutsettes det at beite på arealene ved siden av traseen fortsatt skal kunne fortsette. Behov for avgrensning mellom beite og trase kan løses med gjerder etc. Nofence er også et godt alternativ for beiting i slike områder.

Selve tiltaket vil bestå av en grusveg med fyllinger og skjæringer. Det er tatt med bestemmelser til naturbaserte løsninger, vegetasjonsetanblering av skråninger med stedeagne arter og avsetting av hensynssone lang bekken.

Det vurderes at planen med ny trase har begrenset omfang, det meste av beitemarka blir beholdt, det er vist muligheter for gjenlegging av deler av eksisterende vegtrase til nytt beite i et større område som kompensasjon. Det vurderes samlet sett at planen viser akseptable løsninger i forhold til naturmangfoldet.

Når det gjelder §11 og 12 så vil kostnadene og tiltakene vedrørende anleggingen av traseen være en del av prosjektet. Når det gjelder ivaretagelse og helst økning av beitetrykk så gjelder dette landbruksarealene og driften på disse landbrukseidommene.

7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er foretatt arkeologisk registrering på 104/9. Ifølge muntlig beskjed så ble det ikke gjort spesielle funn av automatisk fredede kulturminner. Kommunen har ennå ikke mottatt rapporten.



Arkeologisk registrering på 104/1 er ennå ikke gjennomført.

Den nye traseen blir liggende utom gardstuna med sefrakregistrerte gardsbygninger og vil ikke ha negative virkninger på miljøet rundt tuna. Traseen blir liggende ganske godt i terrenget, tilbaketrukket inn mot skråning på det meste av strekket.

Helt mot øst blir det skjæring i en ganske høy bratt skråning. Veggen går her inn i et skogområde og det legges opp til at inngrepet begrenses med skjæring i øvre del slik at en unngår fylling i skråninga nedenfor og slik at skog her kan beholdes for å dempe virkningen mot omgivelsene. Skjæringen skal utformes med stabil skråning som fremmer naturlig vegetasjonsetablering.

7.5 Landbruk

I alle alternativa blir eksisterende beiteområde berørt. På 104/9 legges traseen inn mot skråningen av hensyn til planene 104/9 har for sin eiendom. Traseen vil da gå gjennom et beiteområde. Avbøtende tiltak i forhold til landbruk på 104/9 er å ta bort den midterste driftsvegen og få et med sammenhengende areal med dyrka mark der. 104/9 har en driftsveg lenger vest som da kan benyttes. Dette er imidlertid utenfor planområdet for turtraseen, og er en del av planområdet for Nerdal gård.

På 104/1 følger traseen beitemarka mellom skråninga og bekken. I skråninga mot øst går ny trase først gjennom beitemark og deretter skog opp til eksisterende trase mot Innerdalen.

Avbøtende tiltak med hensyn til beitemark er å gjenlegge del av eksisterende vegtrase og få gjenskapt beite i et større område på 104/1. Dette gjelder alternativ A.

Både i alternativ A og B1 legges ny trase utenom driftsvegene som går fra gardsbruka og ned på landsbruksarealene mot syd. Alternativ B2 følger driftsvegen på 104/1 noe som er uheldig i forhold til landbruksdrifta.

7.6 Friluftsliv

Alternativ A og 1B vil gi en god og naturlig turveg for friluftslivet. I alternativ A vil driftstrafikken gå langs samme trase som fotturtrafikken. Det settes derfor av plass til møteplasser på alternativ A.

På alternativ B2 vil turistene måtte gå litt på skrå tilbake fra den nye traseen opp til eksisterende trase mot Innerdalen. B2 er derfor avhengig av god skilting etc. for å unngå at turister tar snarvegen gjennom tuna.

Kommunen har lagt til grunn at for at det skal bli en god ny trase for turisttrafikken opp til Innerdalen så må den bygges med tilstrekkelig bredde og kurvatur slik at den kan driftes og vedlikeholdes med maskinelt utstyr. Det er derfor lagt til grunn en trase med minst 3 meters bredde for den store mengden fotturister til Innerdalen. I tillegg anlegges vegetasjonskledd skulder og vegskråning slik at kantene på traseen skal bli solid og ikke gli ut. En slik trase vil derfor også være egnet til bruk av driftstrafikken opp til Innerdalen ved valg av alternativ A



8. Gjennomføring

8.1 Utbyggingsavtaler

En reguleringsplan sier hvordan traseen skal utformes og hvilket arealformål den skal ha, men sier i utgangspunktet ikke hvem som skal bekoste den. Det bør derfor utarbeides en avtale om finansiering, bygging og drift av gangveitraseen.

Det vurderes som gunstig dersom det kan inngås avtaler med grunneierne om utbygging av traseen, men dersom dette ikke er mulig er offentlig overtakelse av grunnen aktuelt.

Ifølge Pbl. § 12-7 nr. 14. kan det gis bestemmelser for hvilke arealer som skal være til offentlige formål eller fellesareal. For områder som skal være tilgjengelig for allmennheten er det naturlig å regulere til offentlig areal.

Utlegging til offentlige formål kan gi grunneier rett til innløsning etter plan- og bygningsloven § 15-2. Videre er prosessen for å få forhåndstiltredelse i forbindelse med ekspropriasjon enklere dersom arealet er offentlig.

Eierformen sier ikke noe om eierforholdene på planleggingstidspunktet, men om hvilke arealer det offentlige kan sikre seg eiendoms- eller bruksrett til for å få gjennomført planen. Mulighet for statlig sikra friluftsområde bør avklares videre.

Ny trase med anna vegareal/vegskulder foreslås derfor regulert til offentlig areal.

8.2 Videre framdrift og utredninger

Kommunen har tatt på seg arbeidet og kostnadene for utarbeidelse av reguleringsplanforslag. Det har vært et omfattende arbeid med prosjektering og utredning. Av hensyn til å få belyst ulike alternativer er det utarbeidet 3 alternativer som sendes til 1. gangs behandling. Deretter blir det høringer der alle får si sin mening og videre politiske behandlinger.

Arbeid utenom selve reguleringsplanen vil være avtaler/grunnerverv etc., anbudsprosess og gjennomføring. Dette er ikke en del av reguleringsplanen.

Det vil derfor være nødvendig med videre avklaring hvordan dette skal organiseres og utføres før traseen kan bygges.

8.3 Bygging av traseen

Skogbruksrådgiver har beregnet og vurdert masseutskifting i forbindelse med utstikkingen og foretatt enkel kostnadsberegning for bygging av traseen. Foreløpig anslag (skogsbilvegpriser) på selve byggingen av ny trase alternativ A er beregnet til ca 600 000,- eks. mva. Uforutsett og andre kostnader kan tilkomme.

Kommunen har på bakgrunn av erfaring med vegbygging erfart at det ikke er spesielt mye å spare å bygge en smalere trase. Pga av dagens maskinbredder og størrelser vil det være ca like dyrt å bygge en trase med 1,5 - 2 meter bredde som 3 meter. Også av hensyn til framtidig drift og vedlikehold blir det mer uhensiktsmessig og kostbart dersom man ikke kommer fram med vanlig maskinelt utstyr. Den store turiststrømmen og at den skal være holdbar for framtida tilsier også at bredden bør være minst 3 meter.

Det kan i arbeidet bli også behov for flytting/nedgraving av nærliggende kraftledning i forbindelse med anlegging av traseen. Kostnadene for dette er ikke beregnet.



Når det gjelder hvem som skal betale for selve anleggingen av traseen må dette avklares i egne avtaler om utbygging.

8.4 Vegrett

Vegrett er en privatrettslig sak og ikke en del av selve reguleringsplana. Omskiping av vegrett kan imidlertid komme som en følge av reguleringsplana.

I dag går driftstrafikken til Innerdalen via eksisterende traktorveg opp til Innerdalen. Vegen er registrert som privat veg i vegdatabasen.

Det går ingen andre veger opp til bebyggelsen i Innerdalen i dag. Selv om det ikke er skriftlige avtaler på vegrett følger dette ofte av hevd eller alders tids bruk. Hvis grunnlaget for veiretten er hevd, følger den hevdede veiretten eiendommen.

Dersom noen har en veirett, er det også naturlig at vedkommende må bidra til vedlikeholdet av veien. Enten i form av arbeid eller innbetalinger. Det er vanlig å fordele kostnader til vedlikehold i forhold til avtalt bruk.

Omskiping innebærer at bruksrettigheter, som veiretter, kan endres for å finne en mer hensiktsmessig løsning, for eksempel en annen trase. Dersom uenighet kan endring av vegrett behandles som jordskiftesak.

Dette med vegrett og evt. omskiping av vegrett er imidlertid et privatrettslig forhold som ikke behandles i reguleringsplanen.



9. Første gangs behandling og utlegging av planforslag A, B1 og B2

Forslag til detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen ble 1. gangs behandlet i Sunndal formannskap den 27.02.2025 sak 15/25.

9.1 Formannskapets vedtak 27.02.2025

Sunndal formannskap legger forslag til detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen ut til høring og offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10 Forlaget legges ut i 3 alternativer:

- Alternativ A ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen
- Alternativ B1 ny turveg nedom tuna og via skråning mot øst
- Alternativ B2 ny turveg nedom tuna og via driftsveg på 104/1

9.2 Høring

I henhold til vedtak i Sunndal formannskap 27.02.2025 sak 15/25 ble forslaget sendt ut på høring og offentlig ettersyn i brev datert 05.03.2025. Det ble lagt ut på kommunens nettsider og annonsert i avisen. Høringsfrist ble satt til 16.04.2025. Det har kommet inn merknader til planforslagene som gjennomgås i vedlagte merknadsskjema.

10. Merknader etter første gangs høring av alternativ A, B1 og B2

10.1 Statsforvaltaren 18.03.2025

Resyme:

Vurdering av dei tre alternativa

Hensikta med planen er å finne ei løysing for å lede fotturistane utanom gardstuna i Nerdalen. Spørsmålet om den avgrensa motorferdselen som er lovleg inn til Innerdalen også skal gå utanom gardstuna er tatt med, sjølv om det ikkje er dette plana i hovudsak skal løyse.

Det er derfor laga eit alternativ A, der både turgåarar og tillat motorisert ferdsel skal gå utanom tuna, og to alternativ B1 og B2, der det berre er turgåarar som ledast utanom. Vegane i forslaget er likevel tenkt å vere av same standard, uavhengig av om den skal nyttast til motorisert ferdsel eller ei. Dette fordi kommunen har lagt til grunn at vegen skal driftast og haldast ved like med maskinelt utstyr. Det er ikkje gitt ei nærare forklaring på kvifor ein ikkje kan ha ein smalare veg som kan haldast ved like med enklare utstyr.

Statsforvaltaren ser at det er behov for ein brei turveg med solid dekke som kan takle all ferdselen, men vi meiner denne må kunne vere smalare enn 3 meter. Det er fordyrande og vil føre til unødvendig nedbygging av natur å lage ein like brei og solid veg for gåande og syklande som for motorisert ferdsel.

Statsforvaltaren rår til at alternativ B byggast i tråd med Miljødirektoratets rettleiar m1326 Naturvennleg tilrettelegging for friluftsliv med minst mogleg inngrep.

Landbruk

Alternativ B2 kan skape utfordringar for drifta på gbnr 104/1. Vi rår derfor ikkje til denne løysinga.

Konklusjon

Statsforvaltaren rår til at kommunen går for løysing B1, forutsett at vegen vert smalare og bygd med så små inngrep som er mogleg når ein legg til rette for venta ferdselstrykk av gåande og syklande turistar

Kommentar fra kommunen:

Statsforvaltarens tilråding om valg av bredde på traseen i tråd med veileder M-1326 vurderes.

Vi har gått igjennom veilederen M1326 for å finne anbefalinger om standard og bredder. I veilederens innledning står følgende: «*Veilederen omhandler alle typer tiltak fra små gapahuker og enkle stier i utmarksområder til nettverk av breie turveier*»



I kap. 4.2 står det at «*omfanget av eksisterende og potensiell bruk og brukernes behov som bestemmer hva slags tilrettelegging det er behov for og hvor omfattende den må være.*»

I kap 4.3 anbefales smale turveger, men det står også at begrensninger må avveies mot behovet og mulighetene for å gjøre tiltaket og området tilgjengelig for flest mulig, for å gi plass til mange og for at tilretteleggingen skal være robust nok til å tåle et endret klima. Det står at i områder med stor ferdsel kan breie turveier med solid dekke være mest hensiktsmessig.

I kap. 6.2 står det «*Ved etablering av nye ferdselsårer må en ta stilling til hvilken linjeføring og standard den aktuelle traseen bør ha og herunder om det er/bør være en turvei, sti, løype eller en kombinasjon av disse formålene. Bredde, dekke og stigningsforhold er viktige parametere for å ivareta ulike brukergruppers ønsker og behov. Smale stier vil som oftest være det mest naturvennlige, men større bredde kan være mer hensiktsmessig særlig i nærområder med høy bruksintensitet og mange ulike brukergrupper.*»

«Bredden vil påvirke mulighetene for tilpassing i terrenget og må vurderes i forhold til målgrupper, bruksområde og forventet bruksintensitet»

«Forventet antall brukere av traseene er en viktig parameter for graden av tilrettelegging og bredden som behøves. Om bruken er stor kan det være nødvendig å legge til rette for toveis trafikk langs hele traseen.»

I kap 6.3 står det at «*behovsvurderinger, og ikke maskinenes arbeidsbredde eller tyngde, bør bestemme bredden på turveien»*

«Av hensyn til barnevogner og rullestoler er det vesentlig å bruke grus med stor bindeevne, slik at turveien får et fast toppdekke»

Kommunens vurderer at det bør legges til rette for at turvegen skal kunne brukes av både gående, folk med barnevogn, syklende og folk med nedsatt funksjonsevne så langt det lar seg gjøre. Den bør også dimensjoneres for den høye turiststrømmen som er 50 000 per sesong. Det er også store grupper med turister som ferdes på samme tid i begge retninger. Turvegen bør tilrettelegges for toveis turisttrafikk hele vegen. Første del av traseen legges ganske slak i terrenget med tanke på best mulig tilgjengelighet for ulike grupper, og turvegen bør ha bredde slik at de ulike brukergruppene lett skal kunne passere hverandre.

Vi har sett litt på et annet område i distriktet. Inn til Langvatnet opplevelsessenter i Helgetunmarka er det innregulert en turveg. Ved måling på reguleringsplankartet planid. 20160004 er den tegnet 3 meter bred. Vi var på befaring der for en tid siden, og jeg mener å huske at den var opparbeidet med ca 2,5 meters bredde. Besøkstallet til Helgetunmarka er ca en fjerdepart av besøkstallet til Innerdalen ifølge tellinger gjort av verneområdeforvaltningen.

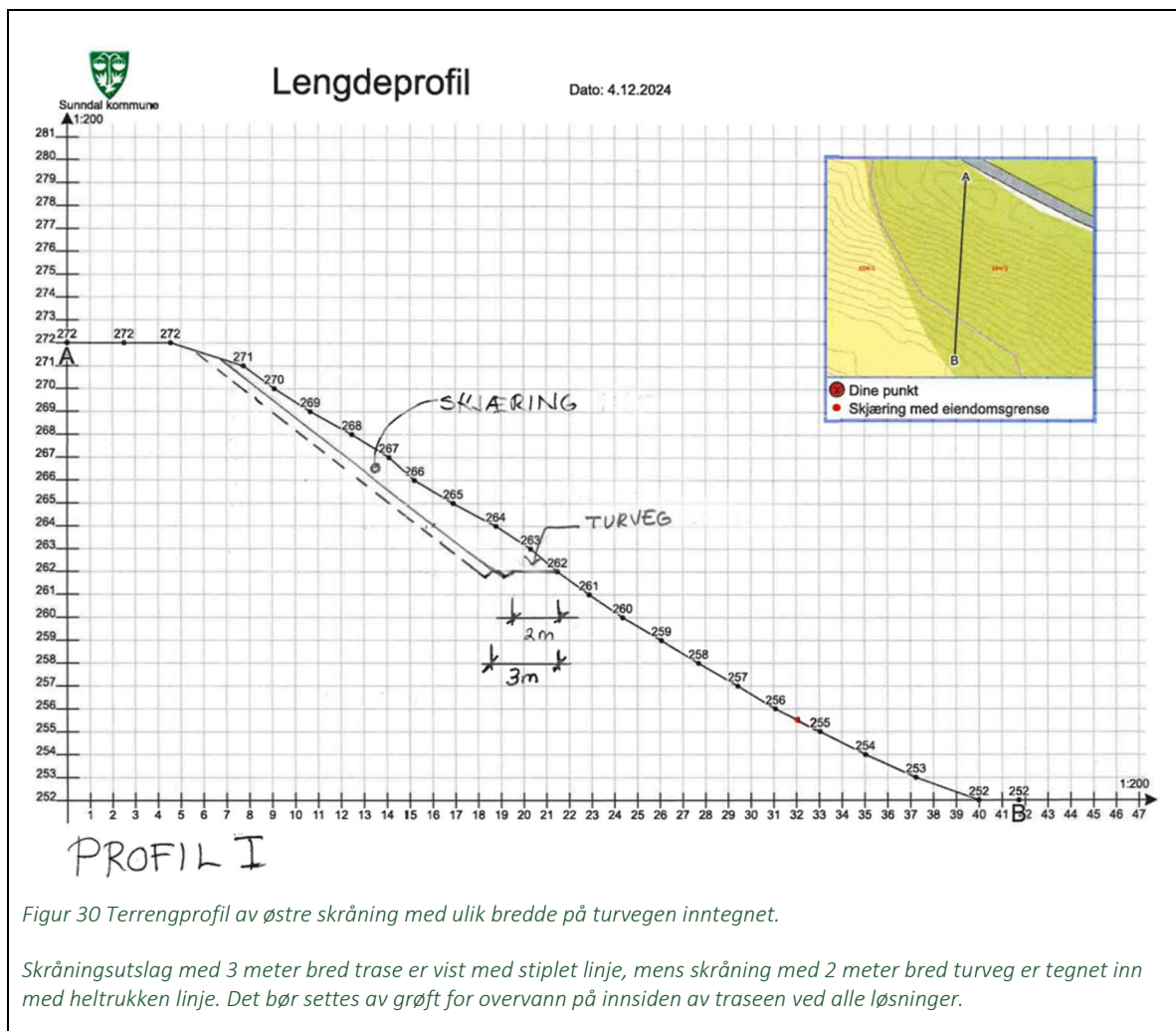
I det utsendte planforslaget foreslo vi traseen med 3 meter bredde for å få en solid og brukervennlig trase for alle turistene.

Vi er usikre på om en smalere turveg bredde vil fungere for alle turistene til Innerdalen. Det er store grupper som ferdes her og det kan lett bli oppstuvinger og man kan risikere at folk går utenom traseen. Hvis turvegen ikke vil fungere eller er godt framkommelig så er det også fare for at folk vil ta snarvegen via eksisterende veg gjennom tuna.



Ved å redusere bredden vil man spare terrenginngrep som ca tilsvarer breddereduksjonen. Hvor mye skråningsutslaget reduseres vil være begrenset. Ved alternativ B1 er de største skråningsutslagene der traseen går opp den bratte skråningen i øst. Skjæringer bør ikke legges for bratt for å få stabile skråninger. På grunn av bratt skråning vil det bli skjæring langt opp i skråningen selv om den reduseres til 2 meter bredde. Besparelsen i terreng som blir berørt blir derfor begrenset.

Terrengsnitt østre del:



Av hensyn til tilgjengelighet, høy bruksintensitet og mange ulike brukergrupper vurderer kommunen at turvegen bør ha 3 meter bredde.

Ny kort trase

Det har også kommet merknad om en mulig kortere trase nedom tuna. Kommunen har sett nærmere på dette innspillet og mener dette bør utredes da dette vil medføre en meget stor reduksjon av natur- og terrenginngrep. Det utredes hvordan den kan legges i terrenget for å gi minst mulig virkning for boligene på tuna, samt virkninger i forhold til beite.

10.2 Norges vassdrags- og energidirektorat 01.04.2025

Resyme av merknaden:

NVE ga innspel til varsel om planoppstart i brev datert 12.02.2024. Der peika vi på omsyn til fare for fare for skred i bratt terreng, flaum og erosjon, vassdragsmiljø og energianlegg som aktuelle tema i planarbeidet.

Fare for skred i bratt terreng

Delar av planområdet ligg i aktsemdområde for skred i bratt terreng, jf. aktsemdkart i NVE Atlas. For alle tre alternativa omfattar planframlegget arealføremål til samferdselsanlegg (pbl. § 12-5 nr. 2), grønstruktur (pbl. § 12-5 nr. 3) og LFNR (pbl. § 12-5 nr. 5). Det står i planomtalen at planen ikkje opnar for nye tiltak som er omfatta av tryggleiksklassane i byggtknisk forskrift (TEK17) § 7-3.

Sjølv om planframlegga ikkje opnar for nye tiltak som er omfatta av tryggleikskrava i TEK17, bør det kome fram av plandokumenta at planområdet ligg i aktsemdområde for skred i bratt terreng. NVE rår difor til at de regulerer aktsemdområda med omsynssone skredfare H310, med tilhøyrande føresegn som set krav om at det ikkje er tillate med tiltak som er omfatta av tryggleikskrava i TEK17 § 7-3.

Generelt om planframlegga

Planframlegga er like i høve til avstand frå bekkeløp og krav til vegetasjonsbelte langs bekken. NVE har ikkje merknader til vurderingane og planutforminga er gjort i høve til flaumfare langs bekken og sikring av vegetasjonsbelte. I høve til vurdering av dei ulike alternativa i planen, har ikkje NVE merknader ut i frå våre saksområde.

Kommentar fra kommunen:

Det tas med aktsomhetsområde for skred H310 på plankartet med bestemmelse:

5.2 Aktsomhetsområde for skredfare H310

- a) Området ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred S2 og aktsomhetsområde for jord- og flomskred. Det er ikke tillatt med tiltak med ny bebyggelse for personopphold eller utviding av slik bebyggelse uten skredfaglig vurdering og dokumentasjon av sikkerhet i henhold til teknisk forskrift.

10.3 Merknad fra Innerdalshytta AS 06.04.2025

Resyme av merknaden:

Som driver av Innerdalshytta kjennes det prangende å måtte kjøre gjennom gardstunet til Singsdal. Det undrar oss at det i det heile er råd å driva garden med så mykje trafikk rett forbi hus og driftsbygningar. For å få inn varene som trengs, må vi ofte køyre gjennom tunet fleire gonger kvar veke. For kvar tur lyt vi gjennom tunet to gong. Slik vi ser det er alternativ A den beste løysinga. Kiosken til Nerdal gard, lyt kanskje gå inn i planarbeidet og takast hensyn til. Kanskje den lyt flyttast?

Kommentar fra kommunen:

Merknaden tas til orientering. Kiosken kan sikkert flyttast dersom eier ønsker det.

Planforslaga justeres i forhold til øvrige merknader og det tas sikte på å framlegge justerte planforslag til ny behandling og ny høring av endringene.



10.4 Verneområdestyret for Trollheimen 07.04.2025

Resyme av merknaden:

Verneområdestyret for Trollheimen mener alternativ B1 er beste løsning av de skisserte alternativene i planforslaget. Verneområdestyret synes ikke det er nødvendig å etablere en veg med bredde på 3-3,5 m selv om Jeepvegen videre til Innerdalen er av slik bredde. Vi mener fottrafikken kan skje med en vegbredde på maks 2 m, og likevel dekke behovet. En smalere veg bygget for fotturister vil gi mindre landskapsinngrep, en bedre naturopplevelse og kunne etableres med langt lavere kostand enn den skisserte løsningen / vegstandarden som det er vist til i planforslaget.

Verneområdestyret mener også at gangvegen bør etableres med steinsatte grøfter framfor å nytte plast- eller betongrør, da dette er en mer miljøvennlig løsning som gir en bedre visuell opplevelse og samme evne til å drenere / lede bort vann. Selve turvegen / gangvegen bør utformes som en spaltet grussti, noe som vil gjøre at den tåler belastning bedre, i større grad leder vann ut av gangvegen og hindrer erosjon av grusmasser i gangvegen. Se Stiskulen - miljodirektoratet.no for mer info om denne typen tiltak.

Verneområdestyret mener ikke at det er et offentlig anliggende å flytte motorferdselen / vegretten som del av dette arbeidet.

Kommentar fra kommunen:

Kommunens vurderer at det bør legges til rette for at turvegen skal kunne brukes av både gående, folk med barnevogn, syklende og folk med nedsatt funksjonsevne så langt det lar seg gjøre. Den bør også dimensjoneres for den høye turiststrømmen som er 50 000 per sesong. Det er også store grupper med turister som ferdes på samme tid i begge retninger. Turvegen bør tilrettelegges for toveis turisttrafikk hele veien. Første del av traseen legges ganske slak i terrenget med tanke på best mulig tilgjengelighet for ulike grupper, og turvegen bør ha bredde slik at de ulike brukergruppene lett skal kunne passere hverandre.

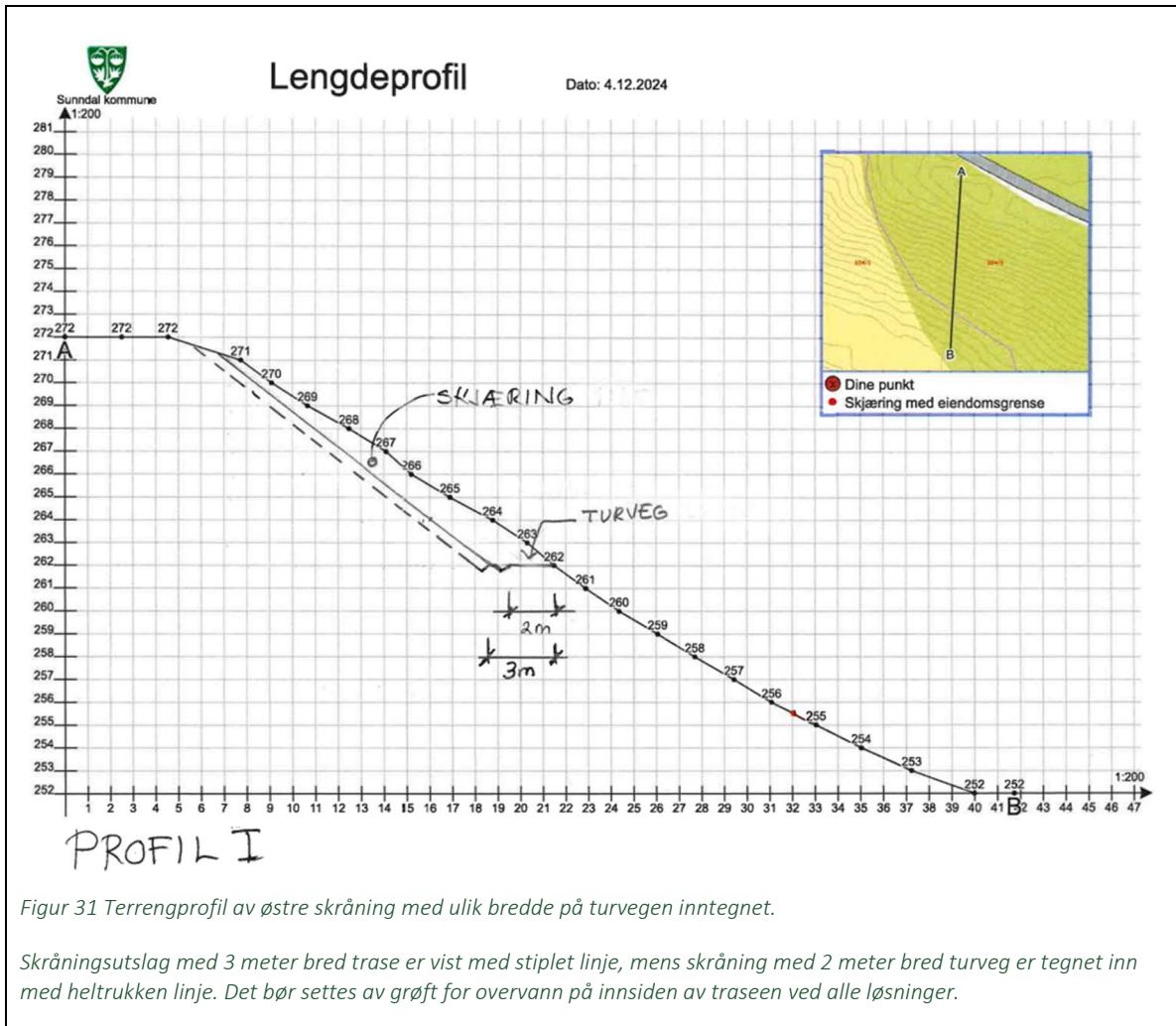
Vi har sett litt på et annet område i distriktet. Inn til Langvatnet opplevelsessenter i Helgetunmarka er det innregulert en turveg. Ved måling på reguleringsplankartet planid. 20160004 er den tegnet 3 meter bred. Vi var på befaring der for en tid siden, og jeg mener å huske at den var opparbeidet med ca 2,5 meters bredde. Besøkstallet til Helgetunmarka er ca en fjerdepart av besøkstallet til Innerdalen ifølge tellinger gjort av verneområdeforvaltningen.

I det utsendte planforslaget foreslo vi traseen med 3 meter bredde for å få en solid og brukervennlig trase for alle turistene.

Vi er usikre på om en smalere turveg bredde vil fungere for alle turistene til Innerdalen. Det er store grupper som ferdes her og det kan lett bli oppstuvinger og man kan risikere at folk går utenom traseen. Hvis turvegen ikke vil fungere eller er godt framkommelig så er det også fare for at folk vil ta snarvegen via eksisterende veg gjennom tuna. Ved å redusere bredden vil man spare terrenginngrep som ca tilsvarer breddereduksjonen. Hvor mye skråningsutslaget reduseres vil være begrenset. Ved alternativ B1 er de største skråningsutslagene der traseen går opp den bratte

skråningen i øst. Skjæringer bør ikke legges for bratt for å få stabile skråninger. På grunn av bratt skråning vil det bli skjæring langt opp i skråningen selv om den reduseres til 2 meter bredde. Beparelse i terreng som blir berørt blir derfor begrenset.

Terrengsnitt østre del:



Av hensyn til tilgjengelighet, høy bruksintensitet og mange ulike brukergrupper vurderer kommunen at turvegen bør ha minst 3 meter bredde.

Ny kort trase

Det har også kommet merknad om en mulig kortere trase nedom tuna. Kommunen har sett nærmere på dette innspillet og mener dette bør utredes da dette vil medføre en meget stor reduksjon av natur- og terrenginngrep. Det utredes hvordan den kan legges i terrenget for å gi minst mulig virkning for boligene på tuna, samt virkninger i forhold til beite.

Det er viktig å ha kontroll på vatnet slik at grusen ikke eroderes bort. Steinsatte grøfter og renner ser ut som en visuelt bra løsning for stier, men vi er mer usikre på om åpne steinsatte renner på tvers av traseen er egna for denne turvegen som har stor turistmengde med ulike brukergrupper, barnevogner etc. Dersom det velges løsning

med steinsatte renner for vann på tvers av turvegen så må det overdekkes med et jevnt dekke/steinklopper som er plane og lette å passere for ulike brukergrupper.

Det er ifølge kart og befaring en litt større bekk som må krysses ved lang trase. Dette er i nedre halvdel av skråningen mot øst. Denne bekken er ganske bratt.

Bekkekryssinger må sikres et godt løp både med hensyn på kapasitet og for å få mest mulig naturlig løp for bekken. Det tas med bestemmelser om dette jfr. uttalelsen fra fylkeskommunen. Ellers er det ikke registrert bekker i denne skråningen, men det er registrert noen dreneringslinjer som kommer ned litt lenger vest som krysser traseen nede på flata. Planen skal ha løsning for alt vann som kommer ned mot turvegen langs traseen og at det ledes via åpne grøfter/renner til sikre krysningspunkt som beskrevet.

Driftstrafikken til Innerdalen

Kommunen vil også påpeke at vegrett er en privatrettslig sak som ikke styres av reguleringsplanen. Reguleringsplanen angir imidlertid hva arealene kan brukes til. Hvilket reguleringsformål den nye traseen skal ha er derfor en del av reguleringsplanen. Så blir det opp til det privatrettslige om vegretter overføres til den nye traseen eller ikke.

Ny kort trase

Det har også kommet merknad om en mulig kortere trase nedom tuna. Kommunen har sett nærmere på dette innspillet og mener dette bør utredes da det vil medføre en meget stor reduksjon av terrenginngrep og kostnader. Det utredes hvordan den kan legges i terrenget for å gi minst mulig virkning for boligene på tuna, samt virkninger i forhold til beite.



10.5 Møre og Romsdal fylkeskommune, 03.04.2025

Resyme av merknaden:

Vassforvaltning I forslag til planprogram uttalte vi oss om vassforvaltning og sa mellom anna at vi som regional vassmyndigheit er opptatt av at all planlegging skal ivareta omsynet til vassmiljøet, og at ein skal ta omsyn til levekåra for fisk og andre artar ved planlegging som kan påverke vassførekomst.

Derfor er det bra å sjå at vatnet og vassmiljøet har fått mykje merksemd i planomtalen og i forslag til reguleringsføresegner. I planarbeid om ny arealbruk skal det gjerast ei vurdering etter vassforskrifta. Konsekvensane av reguleringsplanforslaget skal vurderast mot miljømål i regional vassforvaltningsplan. Det er vassførekomst Ålvunda bekkefelt (vassID 111-191-R) som ligg i planområdet, og vatn frå planområdet drenerer til Ålvunda, øvre del (vassID 111-14-R). Bekkar i planområdet er utan namn. Ingen av vassførekomstane når miljømål etter regional vassforvaltningsplan i dag. Dei må derfor beskyttast mot ytterlegare påverking.

Det er lagt fram tre forslag til ny trase. Alle tre forslaga tek omsyn til vatn og sikrar at bekkeløp haldast opne. Det er i fellesføresegnene i alle tre forslaga sagt at ein skal nytte rør for å leie vatn gjennom vegen. Om det er mogleg er halvør eller bru, der ein beheld naturleg bekkebot, er det å føretrekkje. Ein bør også ta inn i føresegnene at ein skal sikre artar sine moglegheiter til å vandre uhindra i vassførekomsten og at plassering av rør tek omsyn til dette.

Rapporten «Naturmangfold ved innfallsporten til Innerdalen og Nerdal gard, Sunndal kommune» har i hovudsak utgreidd terrestrisk miljø. Planomtalen tek utgangspunkt i denne rapporten og kommunen har vurdert konsekvensar for mellom anna bekkar og overvatn, og naturmangfold. Vi kan ikkje sjå at det er kartlagt artsmangfold knytt til vatn. Derfor er det usikkert om det er fisk eller andre artar i bekken som kan bli påverka av planforslaget. Dersom ny trase inneberer inngrep i ein bekk med årsikker vassføring og førekomst av fisk eller andre ferskvassorganismar, må ein få løyve etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag før tiltak gjennomførast. Fylkeskommunen er myndigheit på innlandsfisk.

I tillegg bør kommunen innarbeide egne krav ved anleggsarbeidet for å unngå sedimenttransport i bekken og vidare til Ålvunda. At det settast av omsynssone kantvegetasjon er positivt for seinare avrenning og for artsmangfoldet knytt til vatnet.

Med omsyn på vassforvaltning har vi ikkje merknad til val av trase, så lenge vassførekomstane og naturmangfold knytt til vatnet blir ivaretatt.

Automatisk freda kulturminne

Det er ikkje gjort funn av automatisk freda kulturminne i den arkeologiske registreringa av planområdet, og vi har derfor ingen spesielle merknadar til tiltaket jf. Lov om kulturminne §3. Vi gjer merksam på at det registrert fleire synlege kulturminne i planområdet, og vi vil råde kommunen til å skåne dei synlege kulturminne så langt det er mogleg. Dei synlege kulturminna er teikna på vedlagt kart. Det er to steinutgardar og tre rydningsrøyser.

Konklusjon:



Vi er positive til at vassmiljøet har fått mykje merksemd i planomtalen og reguleringsføresegnene. Det er viktig å sikre at bekkeløp haldast opne og at artar kan vandre uhindra. Kommunen bør også innarbeide krav for å unngå sedimenttransport under anleggsarbeidet.

Ingen automatisk freda kulturminne er funne i planområdet, men det er fleire synlege kulturminne som bør skånast så langt det er mogleg.

Kommentar fra kommunen:

Hensyn i merknaden innarbeides i plana. Det tas med i planbeskrivelsen kapitel 5.8 at vassforekomstene i området ikke når miljømål etter regional vassforvaltningsplan i dag, og at de må beskyttes mot ytterligere påvirkning.

Det tas med i bestemmelsene at utforming skal sikre artar sine muligheter til å vandre uhindra i vassforekomsten, og at det skal være mest mulig naturleg bekkebunn i kryssinger for vandring av fisk.

Det tas med bestemmelse om krav til anleggsarbeidet for å unngå sedimenttransport i bekken vidare til Ålvundelva.

Det tas hensyn til de registrerte steinutgarder og tre rydningsrøyser så langt som råd. Disse blir liggende stort sett på siden av traseen.



10.6 Mattilsynet 10.04.2025

Resyme av merknaden:

Vi ser av planbeskrivelsen at det er tatt hensyn til våre uttalelser når det gjelder både plantehelse og dyrehelse. Etter å ha sett på alle tre alternativene, kan vi ikke se at det har kommet til nye momenter som berører våre forvaltningsområder.

Kommentar fra kommunen:

Merknaden tas til etterretning.



10.7 Statens vegvesen 11.04.2025

Resyme av merknaden:

Vi ber om at alternativene vurderes nærmere med tanke på trafiksikkerhet. Videre må man være oppmerksom på at de delene med kombinert bruk vil kreve en helt annen oppbygging enn en tursti. Vegens sideterrang vil da også være av betydning for trafiksikkerheten.

Vedrørende parkeringsplassen bør den ha fast dekke og merkes opp slik at trafikantene klarer å utnytte plassen sitt potensiale slik den er planlagt. For å bedre trafiksikkerheten kan skråparkering vurderes og at man retningsregulerer kjøremønsteret slik at trafikkflyten internt blir bedre og at gående til/fra bilene sine kun må forholde seg til en kjøreretning.

Kommentar fra kommunen:

Alternativene vurderes nærmere i forhold til trafiksikkerhet. Ny traseen er utforma med 3 meters gruslagt bredde. Dette er en vanlig gang- sykkelvegbredde og vil innby til lav fart på eventuell driftstrafikk langs traseen. I tillegg anlegges vegetasjonskledd skulder og vegskråning slik at kantene på traseen skal bli solid og ikke gli ut.

Det er videre avsatt møteplasser med jevne mellomrom for å sikre rom og trygg passering mellom ulike trafikkgrupper. Opp skråningen mot øst er traseen utvidet til 3,5 meter av hensyn til anbefalt utvidelse og sikkerhet mot skråning. Det er avsatt møteplass i bunnen og øverst med god sikt langs hele skråningen av hensyn til sikkerhet. Dersom vegretten gjennom tunet omskipes til den nye traseen i en etterfølgende privatrettslig sak, så vil type trafikk blir den samme som resten av traseen opp til Innerdalen, hvor man kan forvente å møte på driftstrafikk til Innerdalen.

Dersom vegretten ikke omskipes til ny trase vil driftstrafikken til Innerdalen fortsatt gå gjennom et gardstun. Merknad fra grunneier på 104/1 er at den økte trafikken gjennom tunet medfører stadig utrygge situasjoner for de som bor og arbeider der.

I forhold til trafiksikkerheten på gardstunet vil den beste løsningen være at reguleringsplanen åpner opp for at driftstrafikken til Innerdalen flyttes utenom tunet.

Oppdelingen av parkeringsplassen er drøftet tidligere og flere løsninger er vurdert. Plassen er i dag asfaltert og oppmerket med 90 graders parkering, og det er avsatt ekstra plass mellom rekken i den østligste delen som gir snumulighet for store biler. Erfaring med gjeldene oppmerking er god. Bilene som parkerer her står gjerne en hel dag eller helg og det er sjeldent mye trafikk på en gang som krever envegsregulering av kjøreretning. 90 graders parkering vurderes som en god løsning i dette området. Det er viktig å beholde et område med større avstand mellom rekkene for snumulighet for større biler.

10.8 Nerdal gard ved advokatfirmaet Øverbø Gjørtz 16.04.2025

Resyme av merknaden:

Nerdal ytre (Utistua) med gbnr. 104/9 er et gårdsbruk i aktiv drift på over 1.680 daa, fordelt på tre teiger. Eiendommen har 12 bygninger og består av 110 daa fulldyrka jord, 32 daa innmarksbeite og 946 daa produktiv skog.

I tillegg til den mer tradisjonelle landbruksdriften, driver Nerdal Gard gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag. Virksomheten består blant annet av produksjon av lokale råvarer på gården, samt salg/servering av disse produktene. Holdt opp mot gården sin plassering i forhold til Innerdalen, er det tjenlig for både Nerdal Gard, Sunndal kommune og tilreisende til området at gårdsvirksomheten utvikles videre med mindre anlegg for tilrettelagte aktiviteter og opplevelser knyttet til gårds- og seterdrifta.

Nerdal Gard varslet oppstart av privat detaljregulering for Nerdal gård den 19. desember 2023. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en miljø- og stedstilpasset turist- og reiselivsutvikling på gården, samtidig som landbruksarealene sikres. Planen legger opp til mulighet for fremtidig driftsbygning, service- og serveringslokaler, renovasjon, caravan-, bil og bobilparkering, areal for teltplass og microhytter, rasteplass, gapahuk og utleiehytter.

Nerdal Gard har en gårdsbutikk hvor de selger viltkjøtt og andre lokale varer. Denne kiosken ligger sørøst for den offentlige parkeringsplassen på gbnr. 104/26. Turistene som går fra plassen, over gbnr. 104/9 og til Innerdalen, er kjærkomne for landbruksdriften til Nerdal Gard. Turistene stopper og handler lokale varer i gårdsbutikken, noe som gir inntekter til gårdsvirksomheten og er et godt supplement til den øvrige landbruksvirksomheten.

På bakgrunn av det næringsgrunnlag turistene representerer, er det ikke en ønsket løsning for Nerdal Gard at adkomstveien fra offentlig parkeringsplass til Innerdalen legges bort fra tunet på gbnr. 104/9. Dette vil svekke næringsgrunnlaget på gården. Nerdal Gard er på dette grunnlag imot planforslaget, og vil ikke ha noen nytte av det forslag som er presentert.

Det er kun grunneier av gbnr. 104/1 som har gitt uttrykk for problemer med turisttrafikk gjennom gårdstunet. Vi stiller spørsmål ved at det offentlige skal finansiere planlegging, bygging av ny adkomsttrasé, utredninger m.m. for å avbøte problemer på én privat eiendom. Det er samtidig lite rimelig at de ulemper eier av gbnr. 104/1 opplever, knyttet til turisme, skal avhjelpest ved å skape ulemper for Nerdal Gard og mindre gode løsninger for landbruksvirksomheten på gbnr. 104/9. Dette kan ikke aksepteres.

Slik ny adkomsttrasé til Innerdalen er planlagt etablert, vil den berøre landbrukseiendommen gbnr. 104/9 negativt i stor grad. Turvegen er foreslått lagt slik at den vil berøre en del av et 1,7 daa stort areal brukt til fulldyrka mark. Videre vil turvegen dele opp et beiteareal på 14,5 daa. Dette er svært uheldig. Om lag 200 m av den første delen av veien vil ligge inne på gbnr. 104/9. Turvegen og tilhørende grøntareal/annen veggrunn er vist med om lag 10 m bredde. Dette tilsier at vegarealet vil beslaglegge om lag 2 daa av landbruksjorda på gbnr. 104/9. Dette strider mot den nasjonale jordvernstrategien som har et forsterket jordvernmål. Her er det nye og

skjerpede mål for omdisponering av matjord. Dette er også noe som Fylkeskommunen fremhever i sin uttalelse til planforslaget.

Slik forslaget er presentert i alternativ A og B1, vil den nye adkomsttrasé også beslaglegge et større areal med skog av høy bonitet øst på gbnr. 104/9. Dette er et bratt område i sterkt skrånende terreng. Turvegen vil være om lag 150 m i lengde inne på dette området, mens bredden på veganleggene vil være over 20 m på det bredest. Planforslag A og B1 legger opp til at det skal utføres vesentlige terrenginngrep øst på gbnr. 104/9. Dette har Nerdal Gard innvendinger til. Det mest naturlige må være å legge ny trasé over den eiendommen som har behov og ønske om en omlegging: gbnr. 104/1, slik planalternativ B2 legger opp til. Minst mulig inngrep på gbnr. 104/9 må være en prioritet.

Det vurderes som uheldig for naturmiljøet at det skal etableres store skråninger og fyllinger i dette skogområdet. I likhet med Statsforvalteren har Nerdal merknader til at det legges opp til motorisert ferdsel opp denne lia. Tiltaket vil føre til synlige sår i landskapet som vil bli kostnadskrevende å avbøte. Planområdet i øst bør anlegges som i alternativ B2 der siste del av den eksisterende veien brukes til kombinert turveg og driftsveg til Innerdalen og gbnr. 104/1 og 9. Med en slik løsning vil man helt unngå massive naturinngrep i et sårbart område.

Til tross for de klare ulemper planforslaget representerer for landbrukseiendommen gbnr. 104/9, kan Nerdal likevel være positiv til at adkomsten omlegges, dette på gitte forutsetninger. Nerdal har nemlig forståelse for at eier av gbnr. 104/1 ønsker å bli kvitt gangtrafikken gjennom tunet sitt. Av denne grunn er Nerdal villig til å avse deler av sin grunn for å føre gående utenom tunet til gbnr. 104/1, på vilkår av at skadene for gbnr. 104/9 blir minst mulig.

For det første har det vært særlig viktig for Nerdal at deres eksisterende driftsveg ikke blir berørt. Dette er imøtekommet i planforslaget, noe som er bra.

Videre er det sentralt for Nerdal at om det blir anlagt en gangveg over gbnr. 104/9 i vest, skal Nerdal fortsette å eie grunnen. Det må samtidig sikres at gangvegen ikke blir brøytet om vinteren. Å få lengst mulig snødekt trasé, vil være fordelaktig for gårddriverne, grunneierne i Innerdalen og med tanke på tilrettelegging for vinterturisme. Når det gjelder høgspenlinja, er det en klar fordel om denne blir lagt i bakken over hele gbnr. 104/9, ikke kun avgrenset til der turvegen vil ligge.

Videre har Nerdal presisert at det vil komme i konflikt med detaljregulering for Nerdal gård og Nerdal sin planlagte turist- og reiselivsutvikling dersom driftskjøringen opp til Innerdalen legges via ny nedre trasé. De to planene må sees i sammenheng, noe også Fylkeskommunen peker på i sin uttalelse. Som plankartet på side 2 ovenfor viser, er det planlagt tre utleiehytter i området på gbnr. 104/9, rett ved der ny adkomsttrasé er planlagt. Dersom adkomsttrasen blir brukt som driftsveg, vil dette være til stor sjenanse for bruken av utleiehyttene. Dette må derfor unngås.

Vi fremhever at formålet med planen er å lede fotturister utenfor gårdstunene. Den motoriserte ferdselen som er lovlig til Innerdalen, er svært begrenset, noe også Statsforvalteren peker på i sin uttalelse. At denne trafikken skal legges utenfor gårdstunene, er ikke et nødvendig behov for verken eier av gbnr. 104/1 eller 9. I denne sammenheng peker vi på at Innerdalen ligger i et verneområde hvor det må

søkes om adgang til å bruke motorisert kjøretøy. Motorisert nyttetraffic til setrene og turistforeningshytta i Innerdalen landskapsvernområde skal være av begrenset omfang.

Økt motorisert ferdsel i dette området vil samtidig være forstyrende på jakten som utøves av eier av gbnr. 104/9 her. I denne sammenheng fremholdes det som viktig å sikre at naturlige trekkruiter for hjortevilt opprettholdes mest mulig, slik Mattilsynet også har pekt på i sin uttalelse, og at konflikten mellom de planlagte inngrepene og dyrenes naturlige habitat minimaliseres. Kommunen må sørge for at dette blir ivaretatt ved å ikke legge driftskjøring til den nye adkomsttrasen.

Etter dette er det en klar forutsetning for Nerdal at driftskjøringen til gbnr. 104/1 og 9, samt driftskjøringen til Innerdalen ikke omlegges. Det anmodes om at det inntas i planforslaget at det skal oppføres en bom i starten av turvegen som sikrer at den nye adkomsttraseen ikke blir benyttet til kjørevei, men at denne skal være låst og kun benyttes av grunneier.

Vi merker oss at det kun er planalternativ B1 og B2 som hensyntar Nerdal sitt klare vilkår om at ny adkomsttrasé ikke må brukes som driftsveg. Alternativ A er slik uaktuelt og er ikke en arealbruk Nerdal vil gi samtykke til. Kommunen vil da måtte ekspropriere arealet for å kunne gjennomføre planforslaget. Dette vil være fordyrende og uheldig for alle parter. Ekspropriasjon er en lang og krevende prosess der det skal være klar interessevekt for de offentlige interessene, noe vi ikke kan se at det er når det gjelder omlegging av driftsvegen.

Planalternativ A bidrar ikke til å løse problemer med trafikksikkerhet. Det beste er å skille gående og kjørende. Biltrafikken til Innerdalen er svært begrenset innenfor en kort tidsperiode på året (juni-august) og reguleres av verneforskriften. Om kommunen legger opp til å investere i en ny driftsveg, vil dette indirekte kunne lede til mer kjøring til Innerdalen.

Det er videre slik at eksisterende vei er en privat vei med flere tinglyste bruksretter. Disse kan ikke omlegges i en planprosess, uten enighet mellom tjenende eiendommer og bruksrettshaverne. En omlegging vil kunne føre til at det må inngås nye avtaler om bruksordning mellom partene veien er i sambruk mellom. I verste fall vil en omlegging kunne tvinge partene inn i en jordskiftesak. Dette er ikke ønskelig. Det er også uaktuelt å fjerne eksisterende stump av Innerdalsvegen som foreslått, hvor Nerdal og flere andre har bruksrett.

Omlegging av privat bilvei er ikke et offentlig anliggende, slik ansvaret for å styre turiststrømmen er. Det er samtidig verdt å merke seg at vedtaket til verneområdestyret kun går ut på omlegging av gangvei, ikke omlegging av driftsveg.

Når det gjelder forslaget om å gjenopprette beite på 104/1, og at dette vil avbøte for inngrep, er vi ikke enig i denne argumentasjonen. Arealet som er foreslått gjenopprettet har aldri vært beiteområde. Dette forslaget er dermed ikke et viktig argument.

Nerdal vil vurdere å klage på et planvedtak som går ut på at planalternativ A godkjennes.

Videre anføres det fra Nerdal sin side at den planlagte nye adkomsttraseen er altfor bred med tanke på at den kun skal tjene som en turveg/gangveg. Når det kun er



turgåere som skal ledes utenom tunene, trenger ikke ny vegtrasé å være av samme standard og bredde som om vegen skulle vært brukt som driftsveg. Vi har merknader til den bredden som er foreslått på veganleggene. Nerdal kan ikke akseptere at en vei som skal brukes til gangvei for turister, opptar slike store jordbruksareal som planforslaget legger opp til. Det er vårt innspill at turvegen må gjøres smalere (maks 1,5 – 2 m) og at den skal holdes ved like med enklere utstyr.

Å bygge en så omfattende turveg, som alle tre forslag legger opp til, vil være fordyrende for det offentlige og føre til unødvendig nedbygging av beitearealet på gbnr. 104/9, og den fulldyrka marka på gbnr. 104/1. Fylkeskommunen har i sin uttalelse skrevet at det er fordelaktig om hensynet til friluftslivet tilrettelegges slik at konflikter med landbruksinteressene reduseres. Vi tiltrer dette. For Nerdal er det en forutsetning at turvegen anlegges med så lite naturinngrep som mulig. Statsforvalteren har pekt på at det for landskapet er stor forskjell på om en planlegger å bygge en tursti/turveg eller en veg for bilkøyring. Planforslaget bør justeres i samsvar med dette.

Når det gjelder forholdet til kulturminne, har Nerdal, i samarbeid med Sunndal kommune, gjennomført arkeologisk registrering på gbnr. 104/9 i forbindelse med planarbeidet. Eier av gbnr. 104/1 har imidlertid nektet slik adgang til sin eiendom. Det er dermed ikke gjennomført arkeologisk registrering på gbnr. 104/1. I denne forbindelse viser vi til kulturminneloven § 9 hvor det kommer frem at i forbindelse med behandling av reguleringsplaner skal forholdet til automatisk fredete kulturminner avklares. Dette innebærer at også gbnr. 104/1 må undersøkes med hensyn til automatisk fredete kulturminner.

De nødvendige arkeologiske undersøkelsene skal gjennomføres i forkant av planvedtaket. Bare slik kan automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet gi premisser for planens utforming før den vedtas. Undersøkelser på gbnr. 104/1 må mot denne bakgrunn gjennomføres før kommunen eventuelt vedtar et av planalternativene. Dersom dette ikke gjøres, vil planvedtaket lide av saksbehandlingsfeil opp mot kulturminneloven.

I særskilte unntakstilfeller kan det være behov for å utsette gjennomføringen av undersøkelser etter kulturminneloven § 9. Det stilles strenge krav til hvilke situasjoner som skal kunne betraktes som unntakstilfeller. Vi er ikke kjent med at det foreligger en slik spesiell / særskilt situasjon for å utsette undersøkelsene på gbnr. 104/1 i dette tilfellet.

Dersom eier av gbnr. 104/1 fortsatt skal nekte kulturminnemyndighetene adgang til eiendommen sin for nødvendige undersøkelser, og fylkeskommunen etter søknad godkjenner dette, må det innarbeides reguleringsbestemmelser som sikrer at undersøkelser etter kulturminneloven § 9 gjennomføres så snart som mulig etter planvedtak, og før arbeidet med turvegen tar til. Når undersøkelsen er gjennomført, må kommunen da behandle planen på ny. Planen må endres slik at den blir i tråd med realitetene. Er det ikke konflikt, kan reguleringsformålet beholdes, men bestemmelsen som gjelder kulturminneloven § 9 må tas ut. Viser det seg at det er konflikt mellom kulturminner og tiltak, må planen endres.

Når det gjelder planalternativ B2, som går ut på å legge turvegtraseen via driftsvegen på gbnr. 104/1, er det vår vurdering at dette er en ulempe driver av gbnr. 104/1 må

tåle for å få all turisttrafikk bort fra tunet sitt. Driver av gbnr. 104/9 gir store beiteareal for at eier av gbnr. 104/1 skal få en bedret situasjon, samtidig som de gir avkall på mulige kunder til sin gårdsbutikk. Nerdal Gard får slik vesentlig større ulemper av planforslaget enn det eier av gbnr. 104/1 får. For å bedre situasjonen for gbnr. 104/1 ytterligere, samt også for de gående, kan de to skarpe svingene i plankartet endres ved at det heller lages en turveg over kulturminne H560 og bort til driftsvegen på gbnr. 104/1. Med dette unngår man at turistene må gå en omvei, samtidig som virkningene for landbruksdriften på gbnr. 104/1 blir minimale.

Det er Nerdal Gard sin klare oppfatning at alternativ B2 vil være det mest fordelaktige alternativet med minst inngrep på gbnr. 104/9 og best tilpasning til natur- og kulturmiljøet.

Med dette alternativet benyttes en eksisterende vei på gbnr. 104/1, samtidig som en unngår å etablere store terrenginngrep øst i planområdet, inne på gbnr. 104/9, som ikke har fordeler av planforslaget. Eier av gbnr. 104/1 får samtidig gjennom sitt ønske om å lede gående ut av tunet for å ivareta sitt privatliv.

Nerdal Gard har merknader til endring at deres eiendom gbnr. 104/9 fra landbruksformål (fulldyrka mark, beite og produktiv skog) til offentlig turvei for turister, slik som foreslått. Nerdal betrakter en slik endring som i vesentlig grad omstridt og konfliktfyllt. Merknadene kan oppsummeres slik:

- Det vil svekke næringsgrunnet på gården å lede turister ut av tunet.
- Det er urimelig at de ulemper gbnr. 104/1 opplever knyttet til turisme, skal avhjelpest ved å skape mindre gode løsninger for landbruksvirksomheten på gbnr. 104/9.
- Å bygge ned landbruksareal strider mot den nasjonale jordvernstrategien.
- Det bør unngås å utføre vesentlige terrenginngrep øst på gbnr. 104/9 sin skogteig.
- Det er uheldig for naturmiljøet å etablere skråninger og fyllinger i skogområdet.
- Planområdet i øst bør anlegges som i alternativ B2 der siste del av den eksisterende veien brukes til kombinert turveg og driftsveg til Innerdalen og for gbnr. 104/1 og 9.
- Det er i konflikt med Nerdal Gard sin planlagte utvikling innenfor turist- og reiseliv å legge opp til at driftskjøringen til Innerdalen legges via ny nedre trasé.
- At driftskjøring skal legges utenfor gårdstunene, er ikke et nødvendig behov for verken driften på gbnr. 104/1 eller 9.
- Økt motorisert ferdsel vil være forstyrrende på jakten og for trekkruer for hjortevilt.
- Omlegging av privat bilvei er ikke et offentlig anliggende, slik ansvaret for å styre turiststrømmen er.
- Turvegen må gjøres smalere (maks 1,5 – 2 m) og holdes ved like med enklere utstyr.
- De to skarpe svingene i alternativ B2 fjernes ved at det heller lages en turveg over kulturminne H560 og rett bort til driftsvegen på gbnr. 104/1.

Kommentar fra kommunen:



Turisttrafikken har økt til 50 000 per år og denne turiststrømmen går gjennom tunet på 104/1. Dette er ikke en holdbar løsning og ikke i tråd med friluftloven §3 som har unntak for allmenn ferdselsrett på gårdsplass. Den økte driftstrafikken har også sammenheng med den økte turisttrafikken til Innerdalen.

Driftstrafikken til Innerdalen

Kommunen vil også påpeke at vegrett er en privatrettslig sak som ikke styres av reguleringsplanen. Reguleringsplanen angir imidlertid hva arealene kan brukes til. Hvilket reguleringsformål den nye traseen skal ha er derfor en del av reguleringsplanen. Så blir det opp til det privatrettslige om vegretten overføres til den nye traseen eller ikke.

Når det gjelder behovet for ny trase mener kommunen at ny trase bør være en forutsetning for utviklingen av turistvirksomhetene i området. Innerdalen er selve grunnlaget for turisttilstrømmingen til området, og ny trase bør være på plass før videre utviklingen av turistvirksomhetene i området. Det bør være i turistvirksomhetenes interesse at adkomsten til Innerdalen blir løst på en tilfredsstillende måte. Utvikling av turisttilbudet på 104/9 bør derfor også sees i sammenheng med etablering av en tilfredsstillende løsning for adkomsten til Innerdalen.

Det er vurdert ulike alternativ for ny trase i oppstartsfasen både ovenom og nedom tuna, men pga terrengforhold er det trase nedom tuna som er mest aktuell. Det har kommet merknad fra Statsforvaltaren som ikke rår til alternativ B2 av driftshensyn. Det har videre kommet merknad om å utrede et annet kortere nedre alternativ som følger et gammelt vegfar som kommer opp tidligere og før deres skogeiendom mot øst. Kommunen vil derfor også utrede dette nærmere.

Ved endring av planforslagene og utarbeidelse av nye alternativer på bakgrunn av høringen, må det sendes på ny høring.

Hvem som skal eie grunnen til ny trase avklares videre i prosessen. Det kan være en mulighet for at grunneier fortsatt står som eier av grunnen hvis man får til en avtale om det. Hvis dette ikke lar seg gjøre kan det bli behov ekspropriasjon av grunn.

Slik det er i dag så brøytes ikke traktorvegen til Innerdalen om vinteren. Grunneiere bruker snøskuter om vinteren. Kommunen ønsker ikke at traseen skal brøytes om vinteren. Kommunen foreslår å ta med bestemmelse om dette .

Vi har tidligere fått innspill fra Bjørn Inge Innerdal om at dersom den nye traseen ikke skal brøytes vil en p-plass/garasjeplass ved regulert parkering gitt en god løsning for snøscooter. På vinteren er det heller ikke så stor belegg på parkeringsplassen. En vanlig ordning er mulighet for årsavgift eller lignende for tilhørende grunneierne.

Når det gjelder høgspenlinja, vil alternativene med nedre trase komme inn til kraftlinja slik at den må legges om. Hvor langt strekk som er nødvendig å legge om pga ny trase er ennå ikke avklart. Ved kort trase er det behov for å legge om på kun et kort strekk der traseen kommer inn under linja, ved lang trase er det behov for å legge om på et lengre strekk. Det er krav til sikkerhetsavstander til kraftlinja både vertikalt og horisontalt på minimum 6 meter.



Dere har merknad om at driftskjøringen opp til Innerdalen via ny nedre trasé vil komme i konflikt med detaljregulering for Nerdal gård og Nerdal sin planlagte turist- og reiselivsutvikling. Vår kommentar er at traseen på den delen nå er trukket så lang øst som mulig og legges inn mot skråningen og registrerte eldre steinmurer slik at virkningen blir minst mulig. Ny trase er videre planlagt slik at den kan legges nedsenket i terrenget fram mot brinken. Når traseen passerer brinken vil den derfor ligge nedsenket i terrenget mot området hvor dere har skissert framtidige utleiehytter. Det er også muligheter for ekstra skjerming med vegetasjon langs traseen mot området med ønskede hytter.

Kommunen vil presisere at ordinær biltrafikk skal stoppe ved regulert offentlig parkeringsplass på alle alternativene. Dette blir fastslått i reguleringsformålene med tilhørende bestemmelse. Det bestemmes også at det ikke er tillatt å anlegge parkering for turister lenger øst enn regulert parkeringsplass P1 og P2 på planen uansett alternativ.

Tiltak for å hindre ulovlig ferdsel på en ny trase kan gjøres på ulike måter med skilting og fysiske stengsler som f.eks. bom. Det foreslås tatt med bestemmelse om at det skal settes opp nødvendig skilting og stengsel for å unngå ulovlig bruk for alle alternativene. Det er imidlertid viktig at et eventuelt fysisk stengsel ikke hindrer tillatt bruk for ulike brukergrupper som f.eks. rullestolbrukere som trenger en åpen godt tilgjengelig passasje. Dette tas også derfor med.

Turistmengden inn til Innerdalen har økt til 50 000 per sesong. Flere av disse overnatter på Rendølssetra eller Innerdalshytta. Også dagsturister kan kjøpe seg mat og drikke på hyttene. Den økte turistmengden til Innerdalen har ført til et større behov for frakt av varer til hyttene. Ifølge merknaden fra Innerdalshytta må de kjøpe flere ganger for å få inn varene som trengs. Det er derfor en nær sammenheng mellom økt turisttrafikk og økt driftstrafikk til Innerdalen.

Å flytte vegretten er en privatrettslig sak, men hvilket reguleringsformål den nye traseen skal ha, dvs. om den skal kun være turveg eller om den også skal kunne brukes av driftstrafikken til Innerdalen er en del av reguleringsplanen.

Som dere skriver, er eksisterende vei en privat vei med flere tinglyste bruksretter. Vegrett er en privatrettslig sak og omlegges ikke av reguleringsplana. Omskiping av vegrett kan imidlertid komme som en følge av reguleringsplana. Omskiping innebærer at veiretten kan endres for å finne en mer hensiktsmessig løsning, for eksempel en annen trase. Dersom uenighet kan endring av vegrett behandles som jordskiftesak.

Bredden på ny trase er vurdert nærmere etter høringen. Kommunens vurderer at det bør legges til rette for at turvegen skal kunne brukes av både gående, folk med barnevogn, syklende og folk med nedsatt funksjonsevne så langt det lar seg gjøre. Den bør også dimensjoneres for den høye turiststrømmen som er 50 000 per sesong. Det er også store grupper med turister som ferdes på samme tid i begge retninger. Den bør tilrettelegges for toveis turisttrafikk hele vegen. Første del av traseen legges ganske slak i terrenget med tanke på best mulig tilgjengelighet for ulike grupper, og turvegen bør ha bredde slik at de ulike brukergruppene lett skal kunne passere hverandre.



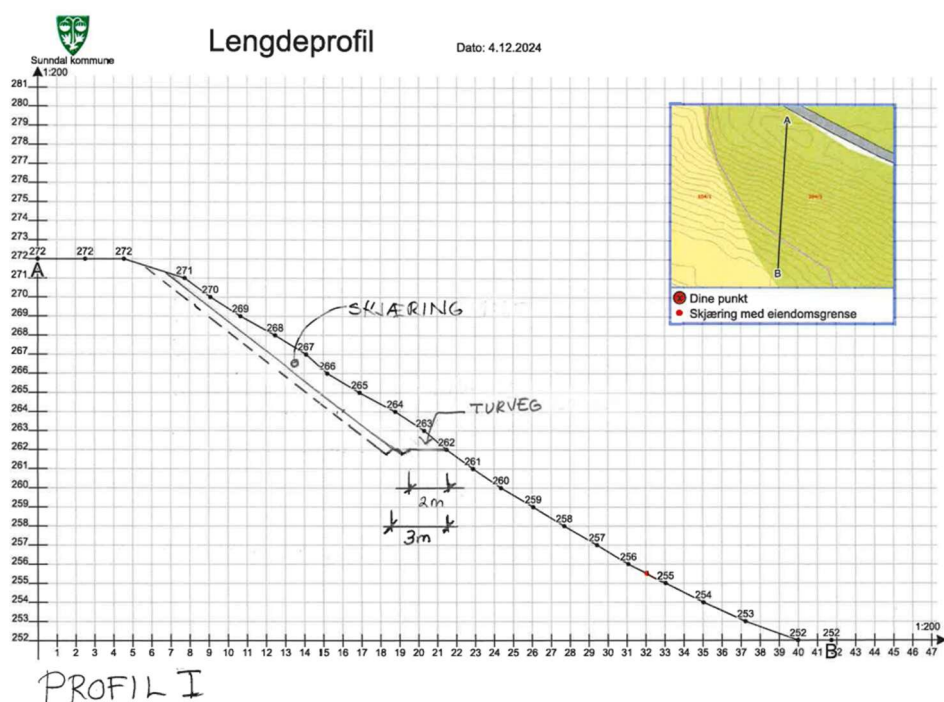
Vi har sett litt på et annet område i distriktet. Inn til Langvatnet opplevelsessenter i Helgetunmarka er det innregulert en turveg. Ved måling på reguleringsplankartet planid. 20160004 er den tegnet 3 meter bred. Vi var på befaring der for en tid siden, og jeg mener å huske at den var opparbeidet med ca 2,5 meters bredde. Besøkstallet til Helgetunmarka er ca en fjerdepart av besøkstallet til Innerdalen ifølge tellinger gjort av verneområdeforvaltningen.

I det utsendte planforslaget foreslo vi traseen med 3 meter bredde for å få en solid og brukervennlig trase for alle turistene. I tillegg anlegges vegetasjonskledd skulder og vegskråning slik at kantene på traseen skal bli solid og ikke gli ut.

Vi er usikre på om en smalere turveg bredde vil fungere for alle turistene til Innerdalen. Det er store grupper som ferdes her og det kan lett bli oppstuvninger og man kan risikere at folk går utenom traseen. Hvis turvegen ikke vil fungere eller er godt framkommelig så er det også fare for at folk vil ta snarvegen via eksisterende veg gjennom tuna.

Ved å redusere bredden vil man spare terrenginngrep som ca tilsvarer breddereduksjonen. Hvor mye skråningsutslaget reduseres vil være begrenset. Ved alternativ B1 er de største skråningsutslagene der traseen går opp den bratte skråningen i øst. Skjæringer bør ikke legges for bratt for å få stabile skråninger. På grunn av bratt skråning vil det bli skjæring langt opp i skråningen selv om den reduseres til 2 meter bredde. Besparselsen i terreng som blir berørt blir derfor begrenset.

Terrengsnitt østre del:



Figur 32 Terrengprofil av østre skråning med ulik bredde på turvegen inntegnet. Skråningsutslag med 3 meter bred trase er vist med stiplet linje, mens skråning med 2 meter bred turveg er tegnet inn med heltrukken linje. Det bør settes av grøft for overvann på innsiden av traseen ved alle løsninger.

Av hensyn til tilgjengelighet, høy bruksintensitet og mange ulike brukergrupper vurderer kommunen at turvegen bør ha 3 meter bredde.

Ny kort trase

Det har også kommet merknad om en mulig kortere trase nedom tuna. Kommunen har sett nærmere på dette innspillet og mener dette bør utredes da dette vil medføre en meget stor reduksjon av natur- og terrenginngrep. Det utredes hvordan den kan legges i terrenget for å gi minst mulig virkning for boligene på tuna, samt virkninger i forhold til beite.

Det er riktig at arkeologisk registrering ikke er gjennomført for 104/1 enda. Kommunen vil følge opp dette i prosessen slik at det blir gjennomført helst før plana blir vedtatt.



10.9 Ingeborg Singsdal 16.04.2025

Resyme av merknaden:

Eg ønsker med dette å gi ei uttale til høyringa av forslag til detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen, i eigenskap av at eg bur på omtala eigedom, samt at eg er framtidig drivar og grunneigar på gnr. 104 bnr. 1.

Av dei tre alternativa som er lagt fram, er det etter mi vurdering berre alternativ A – der både gåande og motorisert ferdsel til Innerdalen blir lagt utom gardstunet – som representerer ei framtidretta, gjennomførleg og akseptabel løysing for nemnde eigedom og drift ved gardsnr. 104/1.

Eg har forståing for verdien turismen har for både lokalsamfunn og regionen, og eg meiner det er viktig å legge til rette for at landbruk og turisme skal kunne eksistere side om side på ein måte som er berekraftig for begge partar. Alternativ A er den einaste løysinga som legg til rette for det.

Eg merkar meg at utfordringar knytt til motorisert ferdsel gjennom gardstunet i liten grad er omtala i planarbeidet til Sunndal kommune. Dette gjev eit bilete av at utfordringane knytt til dette ikkje er tilstrekkeleg opplyst. Ei slik vektlegging kan påverke korleis alternativa blir vurderte. Det er viktig å legge vekt på at det er heilskapen i utfordringane som skal løysast – ikkje berre delar av dei. Dette handlar om å kunne drive gard og samtidig ha eit godt og trygt bumiljø for dei som bur midt i denne ferdselsåra, i samspel med ei forsvarleg tilrettelegging for turisme. Driftskøytinga for turistnæringa har naturlegvis auka i takt med turisttrafikken. Driftstrafikk knytt til både landbruk og turisme skaper store utfordringar i eit lite gardstun, der konflikhtar mellom mjuke trafikantar, fastbuande og dei over 50 000 årlege passerande er eit aukande problem.

Dei små barneføtene som burde fått springe bekymringsfritt mellom trappa og fjøsdøra, med den fridomen og gleda som høyrer barndommen til, må i staden vike for ein kvardag prega av uro og fare. Det som kunne vore ein trygg og god oppvekstplass, er blitt ein gjennomfartsarena der vi alltid må vere på vakt. Eg har fleire gongar måtta lagt på sprang for å sikre at ikkje nokon kjem til skade, fordi ein bil plutselig har køyrd inn i tunet utan forvarsel. Det er ei fare som heng over kvardagen og som ikkje skal vere ein del av livet for eit barn. Det handlar sjølvstakt ikkje om å vere imot turisme – det handlar om at barn skal kunne leike trygt og at vi som vaksenpersonar skal sleppe å frykte det verste kvar gong vi høyrer grus knase under bildekk. Når vi no har eit realistisk og gjennomførleg alternativ – alternativ A – som flyttar trafikken bort frå tunet og over til ei løysing som tar omsyn til både tryggleik, natur og fellesskap, gjev dette oss eit stort håp for framtida.

Når Innerdalen blir brukt som trekkplaster, må ansvaret følge med. Sunndal kommune profilerer Innerdalen aktivt som ein turistdestinasjon. Då må kommunen òg ta ansvar for at ferdselen til området ikkje går utover kvardagen til dei som bur og arbeider langs tilkomstvegen. Den offentlege satsinga på reiseliv har bidrege til auka trafikk og press, og dette påverkar både bumiljø, tryggleik og drifta i landbruket. Statsforvaltaren har eit overordna ansvar for å sikre bu- og driftsmiljø, jordvern og samfunnstryggleik i arealplanlegginga. Verneområdeforvaltninga har aktivt promotert ferdsel inn i området, og bør difor sørge for at all ferdsel går utom tunet. Når både kommune, stat og verneforvaltning har bidrege til å auke ferdselstrykket, må dei òg ta ansvar for å redusere belastninga for oss som lever og produserer mat i området.

Både alternativ B1 og B2 medfører store ulemper og er, etter mi mening, ikkje realistiske å gjennomføre. Alternativ B1 fører til at turtrafikken blir leia utom, men vidarefører motorisert trafikk gjennom tunet og adresserer berre deler av problemet. Dette alternativet spreier ferdsel i landskapet og vidarefører uro og opprettheld eit utrygt bumiljø. Dette opprettheld ein situasjon som i dag skapar både praktiske og tryggleiksrelaterede utfordringar i kombinasjon med aktiv gardsdrift og bumiljø/livskvalitet. B1 legg opp til bygging av ny gangveg, som i prinsippet kunne vore bruka til motorisert ferdsel, men som i planen ikkje opnar for det – dermed blir ikkje utfordringa med motorisert ferdsel løyst. B2 legg turveg langs driftsveg på 104/1 – i direkte konflikt med jordbruket. Alternativ B2 inneber at ny turveg blir lagt langs eksisterande driftsveg. Dette vil kome i direkte konflikt med dagleg drift, bruk av maskiner og tilkomst til jordbruksareala. Ei slik løysing vil svekke produksjonsgrunnlaget og skape ytterlegare utfordringar i det daglege arbeidet på garden.

Eg vil vere tydeleg på at alternativ B1 eller B2 ikkje er framtidsretta løysing for meg og framtidig bumiljø og drift. Kommunen må ta dette inn i vurderinga av kva alternativ som faktisk er gjennomførleg i praksis.

Alternativ A vil ikkje berre fjerne trafikk frå tunet, men opnar òg for at delar av dagens vegtrase kan fjernast og beiteareal reetablerast. Løysinga gir dermed ei betre arrondering av landbruksareala, reduserer potensialet for konflikt mellom turisme og drift og legg til rette for tryggare og meir føreseielege forhold for alle partar.

Eg oppmodar kommunen om å vedta ei løysing som bygger på lokal forankring og praktiske moglegheiter og som gir best resultat både på kort og lang sikt. Avgjerda vil ha stor betydning for framtidig drift og buforhold for vår familie.

Kommentar fra kommunen:

I forhold til trafikkikkerheten på gardstunet vil den beste løysingen være at for at driftstrafikken til Innerdalen flyttes utenom tunet. Det er utarbeidet alternativer for turveg med tillatt driftskjøring. Eksisterende vegretter gjennom tunet er imidlertid en privatrettslig sak, og flytting av vegretter bestemmes ikke av reguleringsplanen.

Kommunen har også vurdert hensyn til trafikkikkerheten i løysningene hvor det tillates driftstrafikk til Innerdalen langs ny trase. Ny trase er i hovedsak foreslått med 3 meters bredde som er en vanlig gang- sykkelvegbredde og vil innby til lav fart. Det er avsatt møteplasser med jevne mellomrom for å sikre rom og trygg passering mellom ulike trafikkgrupper. Type trafikk blir den samme som resten av traseen opp til Innerdalen hvor man kan forvente å møte på driftstrafikk til Innerdalen. I tillegg anlegges vegetasjonskledd skulder og vegskråning slik at kantene på traseen skal bli solid og ikke gli ut.

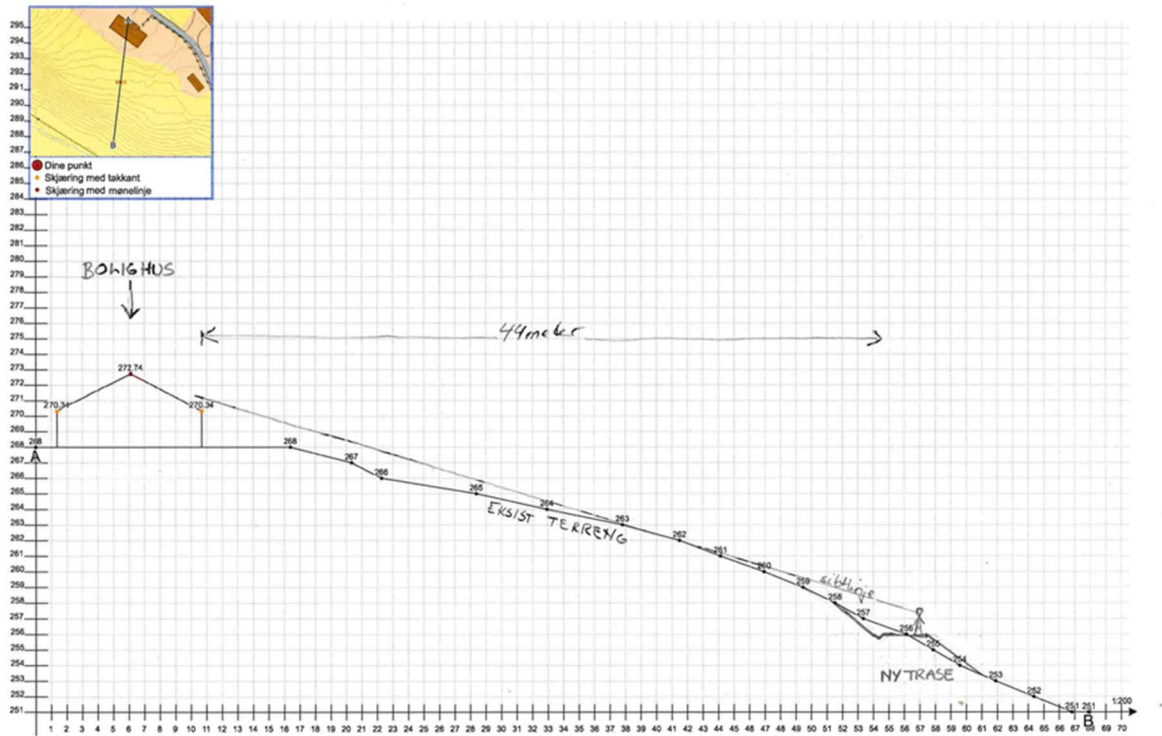
Ny kort trase

Det har også kommet merknad om en kortere trase nedom tuna. Kommunen har sett nærmere på dette innspillet og mener dette bør utredes da dette vil medføre en meget stor reduksjon av natur- og terrenginngrep. Dette er beskrevet i kapittel 10.2 i planbeskrivelsen. Utdrag fra utredningen:



Lengdeprofil

Dato: 12.5.2025

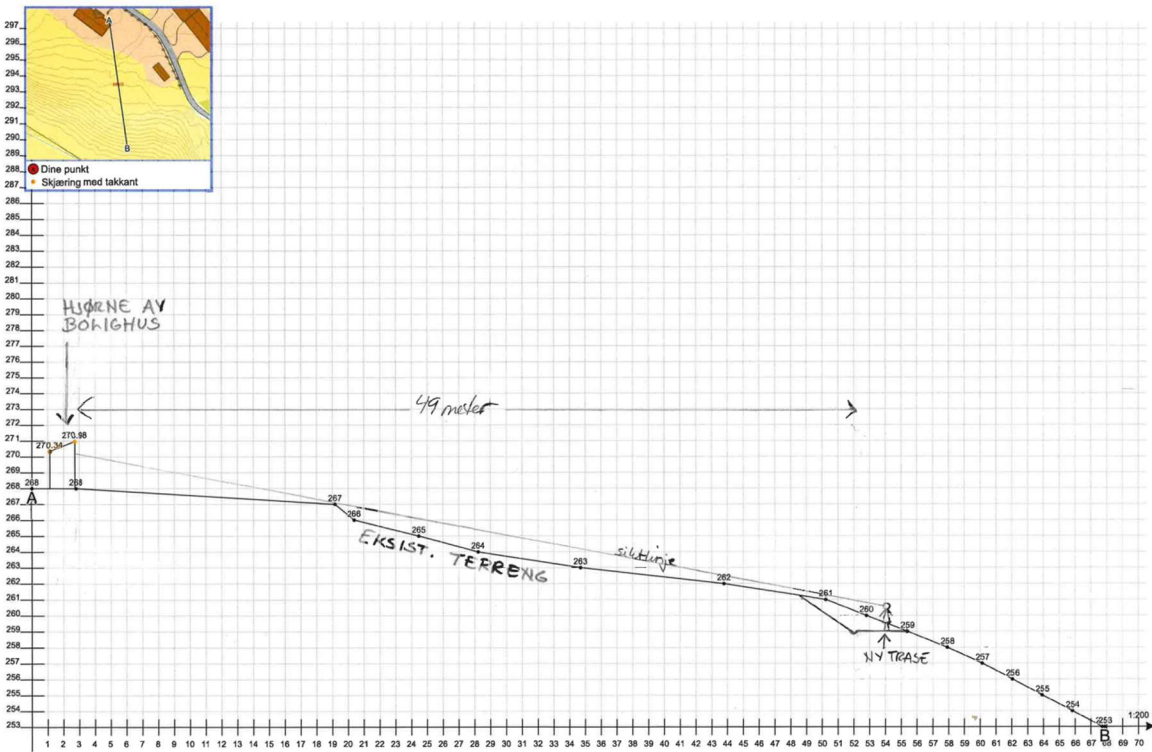


Figur 33 Alternativ C1 profil A nedenfor bolighus. Vi ser at traseen blir liggende lavt i terrenget ganske langt unna bolighuset og at terrenget opp mot bolighuset vil virke godt skjermende



Lengdeprofil

Dato: 12.5.2025



Figur 34 Alternativ C1 profil B på skrått ned fra hjørnet på bolighus. Vi ser at traseen også her blir liggende lavt i terrenget ganske langt unna bolighuset og at terrenget opp mot bolighuset vil virke skjermende, og at det er gode muligheter for ytterligere skjerming med for eksempel vegetasjon.

10.10 Eystein Opdøl 16.04.2025

Resyme av merknaden:

Eg uttaler meg som grunneigar av Innerdalen, driver av Renndølsetra, og gardbrukar med vegrett på eksisterande veg. Eg er positiv til at det endeleg er starta arbeid med å få trafikken av gåande vekk frå tunet til Jørgen Singsdal. Behovet er stort. Det har lenge vore eit behov for å styre gåande som vil til Innerdalen rundt gardstunet til Singsdal. Eg foreslo allereie sommaren 2006 for Jørgen Singsdal at det bør leggest ein sti rundt tunet slik at gangtrafikken kjem vekk frå tunet. Besøket har auka betydeleg sidan 2006. Formålet med plana må være å finne ei best mogleg løysing for å lede fotturistane rundt gardstunet i Nerdalen. Alle er vel einige i at det er ei stor påkjenning med femti tusen personer som skal gå rett forbi huset sitt.

Vurdering av dei ulike alternativa i reguleringsplana:

Alternativ A, ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen I utgangspunktet er dette ei fin løysing for oss som driv innafor Nerdalen, da slepp vi jo å kjøre gjennom tunet. Reint egoistisk er dette det beste alternativet. Likevel trur eg ikkje dette er det beste alternativet. Eg vil prøve å grunngje kvifor: Eg ser absolutt ulempa med motorisert ferdsl gjennom tunet, men det er tross alt forsvinnande lite samanlikna med dei store mengdene med fotturistar som går her. Eg kjenner mange i Sunndal som har betydeleg meir trafikk forbi husnova enn her. Og da vanleg offentleg biltrafikk, ikkje eit svært begrensa antal sjåførar slik som her. Eg er svært skeptisk til kostnaden ved å legge bilvegen nedanfor, kven skal betale dette? Eg meiner det er ein stor feilslutning i planforslaget at ein smalare tursti vil ha same kostnad som ein driftsveg som skal tole kjøring som ein driftsveg per definisjon skal tole. Eg skjønner ikkje kvifor det er lagt opp til same standard, og kostnad, på stialternativet som alternativa med bilveg. Denne vegen må vel ha klasse som skogsveg som skal tåle tømmerbil, sidan det er fleire eigendomar med skog innafor gardstunet, inkludert Singsdal sjølv.

Ein sti for fotturistane treng heller ikkje å være 3 meter brei, ein smalare sti vil føre til mykje mindre inngrep med vegskjeringar osv., og være heilt grei å vedlikehalde. I følge plankartet på B2 er det tegna inn skjeringar nesten 25 meter breie ser det ut til.

Da eg sat som medlem i verneområdestyret i Trollheimen og Innerdalen var det fleire gonger snakk om ein rettleiar miljødirektoratet har laga som viser korleis ein kan lage funksjonelle stier som tåler bruk utan alt for store inngrep. Denne bør kanskje brukast for å finne gode løysingar.

Alternativ B1, ny turveg nedom tuna og via skråning mot øst.

Eg vil anbefale å gå for alternativ B1. (eller helst eit nytt alternativ B3, sjå lenger ned) Denne løysinga vil lede fotturistane vekk frå gardstunet og dermed løyse problematikken med mykje framandfolk gjennom tunet.

Alternativ B2, ny turveg nedom tuna og tilbake via driftsveg på 104/1

Dette alternativet vil være svært ulogisk for ein fotturist, og vil sannsynligvis føre til at ein del(dei fleste?) vil gå gjennom tunet som før, i alle fall på returen.

Forslag til NYTT Alternativ B3, ny turveg nedom tuna og via skråning mot øst

Dette alternativet vil gje mindre inngrep, og følger ein gammal sti opp bakken. Dette vil gje mindre inngrep på naboeidedomene, 104/9. Det vil dessverre ta ein flik av et beite, men kanskje kan det heller ryddast opp att det beitet som var rett bak fjøset som ein ser på gamle flyfoto som ein kompensasjon? Streken er berre omtrentleg plassert.

Kommentar fra kommunen:

Kommunens vurderer at det bør legges til rette for at turvegen skal kunne brukes av både gående, folk med barnevogn, syklende og folk med nedsatt funksjonsevne så langt det lar seg gjøre. Den bør også dimensjoneres for den høye turiststrømmen som er 50 000 per sesong. Det er også store grupper med turister som ferdes på samme tid i begge retninger. Turvegen bør tilrettelegges for toveis turisttrafikk hele vegen. Første del av traseen legges ganske slak i terrenget med tanke på best mulig tilgjengelighet for ulike grupper, og turvegen bør ha bredde slik at de ulike brukergruppene lett skal kunne passere hverandre.

Vi har sett litt på et annet område i distriktet. Inn til Langvatnet opplevelsessenter i Helgetunmarka er det innregulert en turveg. Ved måling på reguleringsplankartet planid. 20160004 er den tegnet 3 meter bred. Vi var på befaring der for en tid siden, og jeg mener å huske at den var opparbeidet med ca 2,5 meters bredde. Besøkstallet til Helgetunmarka er ca en fjerdepart av besøkstallet til Innerdalen ifølge tellinger gjort av verneområdeforvaltningen.

I det utsendte planforslaget foreslo vi traseen med 3 meter bredde for å få en solid og brukervennlig trase for alle turistene. I tillegg anlegges vegetasjonskledd skulder og vegskråning slik at kantene på traseen skal bli solid og ikke gli ut.

Vi er usikre på om en smalere turveg bredde vil fungere for alle turistene til Innerdalen. Det er store grupper som ferdes her og det kan lett bli oppstuvinger og man kan risikere at folk går utenom traseen. Hvis turvegen ikke vil fungere eller er godt framkommelig så er det også fare for at folk vil ta snarvegen via eksisterende veg gjennom tuna. Ved å redusere bredden vil man spare terrenginngrep som ca tilsvarer breddereduksjonen. Hvor mye skråningsutslaget reduseres vil være begrenset. Ved alternativ B1 er de største skråningsutslagene der traseen går opp den bratte skråningen i øst. Skjæringer bør ikke legges for bratt for å få stabile skråninger. På grunn av bratt skråning vil det bli skjæring langt opp i skråningen selv om den reduseres til 2 meter bredde. Besparelsen i terreng som blir berørt blir derfor begrenset.

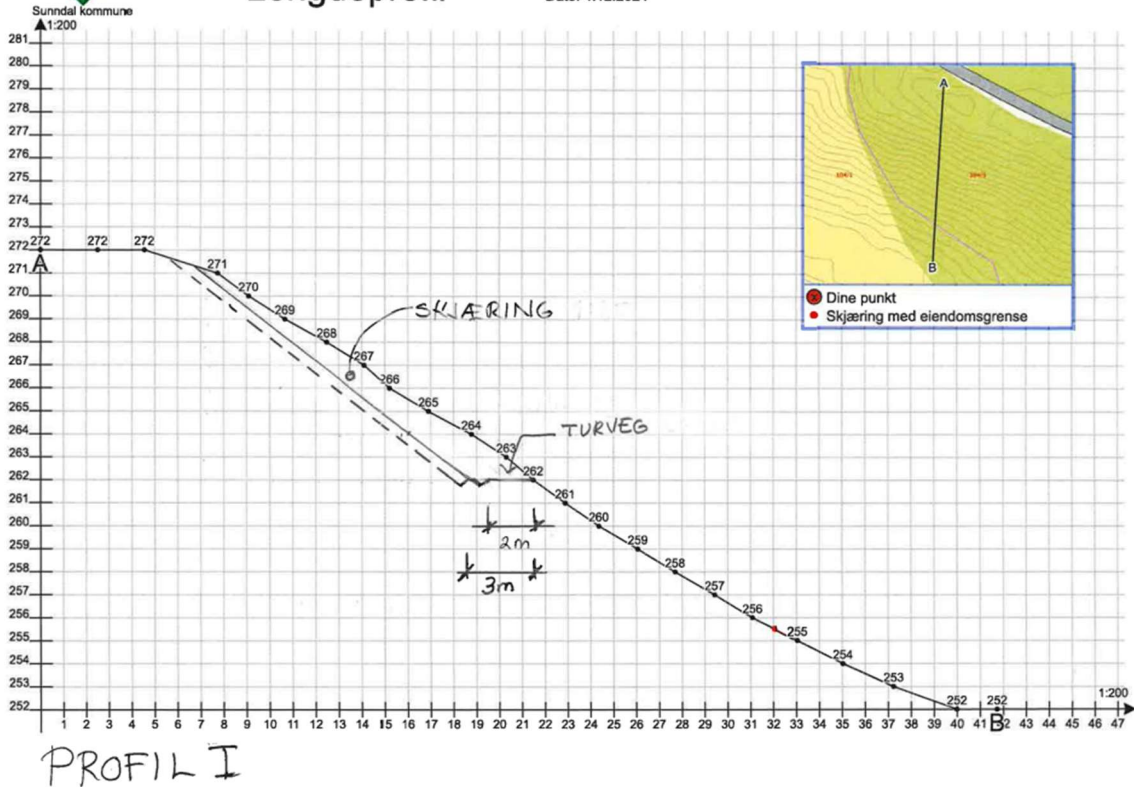
Terrengsnitt østre del:





Lengdeprofil

Dato: 4.12.2024



Figur 35 Terrengeprofil av østre skråning med ulik bredde på turvegen inntegnet.

Skråningsutslag med 3 meter bred trase er vist med stiplede linje, mens skråning med 2 meter bred turveg er tegnet inn med heltrukket linje. Det bør settes av grøft for overvann på innsiden av traseen ved alle løsninger.

Av hensyn til tilgjengelighet, høy bruksintensitet og mange ulike brukergrupper vurderer kommunen at turvegen bør ha 3 meter bredde.

Ny kort trase

Kommunen har sett nærmere på ditt innspill om kort trase og mener dette bør utredes videre da dette vil medføre en stor reduksjon av natur og terrenginngrep. Det utredes hvordan den kan legges i terrenget for å gi minst mulig virkning for boligene på tuna og virkninger i forhold til beite. Dette fremmes som nytt alternativ. Justerte alternativer og nytta alternativ sendes på ny høring.

10.11 Jørgen Singsdal 16.04.2025

Resyme av merknaden:

Reguleringsplanarbeidet er ei nødvendig oppfølging av trafikkutfordringane i Nerdalen, og den aukande belastninga som turisttrafikk og driftsrelatert ferdsel fører med seg. I dag går all ferdsel inn til Innerdalen gjennom eit privat gardstun. Dette har skapt store utfordringar og belastningar for gardsdrifta.

Driftstrafikken omfattar: Nødvendig ferdsel knytt til busetnaden, turistbedriftene og anleggsarbeid, sauehald (oppkøyring om våren, nedkøyring om hausten med traktor/bil m/tilhengar, samt tilsyn, seterdrift, tilsyn damanlegg og skogsdrift, drift av verneområdet, jakt og naturoppsyn og øvrig driftstrafikk.

Sunndal kommune og Statsforvaltaren har arbeidd for å tilrettelegge for reiseliv i området, og det er investert store summer i det som no er definert som innfallspørt til Innerdalen. Likevel er det ikkje teke tilstrekkeleg høgde for trafikken som går gjennom tunet. Lite har vore gjort med dette, sjølv om utfordringane har vore kjende lenge. Mine foreldre dreiv garden fram til 1990 og garden har vore drive med mjølke- og kjøttproduksjon (ku og sau) sidan 1990 av underteikna. Eg meiner det er avgjerande at matproduksjonen blir oppretthalden – både av omsyn til busetnad, kulturlandskap og beredskap. Dette er òg relevant for Sunndal kommune som og har eit ansvar for å legge til rette for varig og berekraftig landbruksdrift.

Tålegrensa er for lengst overskride. Ei vegomlegging må til for å sikre vidare drift og framtidig generasjonsskifte. Dette er eit klart offentleg anliggende og ansvar, og både stat og kommune har eit samfunnsansvar når det gjeld finansiering og gjennomføring av ei totalløysing i høve adkomsten til verneområdet.

Eit gardstun er meir enn ein arbeidsplass - det er også ein heim for både folk og dyr. Når trafikken aukar og stadig kryssar dette området, oppstår det utrygge situasjonar, uro og avbrot i kvardagen. Ei vegomlegging er naudsynt - og dersom det ikkje skjer, vil eg vurdere rettslege steg. Eg vonar sjølv sagt at det ikkje trong å gå så langt - at vi i fellesskap klarer å finne ei løysing som sikrar tryggleik og drift.

Det er tidlegare lagt om tre vegar som har gått gjennom gardstun i dalen. Den første var på 70-talet her på Nerdal. Dei to andre i nyare i tid. Eg kan ikkje hugse at det i dei tilfella vart stilt krav om å dele vegen i gang - og driftsveg. Dette var gode og nødvendige tiltak. Som det blei sagt frå politisk hald i samband med den siste vegomlegginga: «Vi har applaudert og sagt at det er bra med trafikk og besøk i Innerdalen. Og det er noen som har betalt en høyere pris for det enn andre» No står tunet mitt att som det siste utan løysing.

Vurdering av alternativa

Alternativ A er det einaste realistiske, framtidsretta og berekraftige alternativet. Det legg til rette for ein ny kombinert tur og driftsveg til Innerdalen utom gardstunet. Driftstrafikken frå Oramyrvegen i Grasdalen (skog og beite) bør òg koplast på denne traseen – noko eg ikkje finn tilstrekkeleg omtalt i planmaterialet. Dette er naturleg og føremålstenleg, og gir ei samla løysing.

Alternativ A er den beste totalløysinga for bulyst, trafikktryggleik og kulturlandskap. Det vil òg ha ein konfliktdepande effekt mellom landbruk og turisme. Når ferdsla blir

samla på éin trase utanom tunet, blir det mogleg å skape ro og struktur i både drifta og opplevinga av området. Det er viktig med eit roleg og oversikteleg gardstun for dyrevelferd, trygg handtering og smittevern i landbruket. Dette er best for alle partar, og reduserer risiko for framtidige konflikhtar. Den austlege traséen av dagens veg kan tilbakeførast til beite, slik at det samla naturinngrepet blir redusert. Med ein veg i staden for to, reduserer vi både tap av areal og driftskonflikhtar. Eg understrekar at den nye vegen bør få same status og bruksmogelegheiter utan nye klausular eller avgrensingar.

Eg er innstilt på å bidra med fri grunn og ta del i finansieringa om nødvendig, dersom alternativ A blir vedteke, fordi dette handlar om å finne ei varig løysing som gjer det mogleg å drive garden vidare for komande generasjonar.

Alternativ B1 Dette er ikkje løysinga for framtida. Den vidarefører i stor grad trafikken gjennom tunet og skapar vedvarande utfordringar for drifta på garden. Dette er ei delvis løysing og difor uaktuell. Det gir ikkje vesentleg reduksjon i belastninga på bumiljøet, og gir heller ikkje noko langsiktig tryggleik for komande generasjonar som skal overta og drive vidare.

Alternativ B2 legg turveg langs eksisterande driftsveg og er i direkte konflikt med jordbruksdrifta. Her skal det køyrast med traktor og utstyr, handterast dyr, og haldast opne vegar for vedlikehald. Å leggje turveg her vil på sikt svekke moglegheita for effektiv og trygg drift, og skaper farlege situasjonar og er direkte trafikkfarleg samt at det vil bli ein uholdbar situasjon for brukargruppene.

Konklusjon Eg gir full støtte til alternativ A. Det er den einaste reelle og framtidsretta løysinga, og den einaste som tek omsyn til heilskapen i utfordringane vi står overfor: bustad, landbruk, ferdsel og framtid. Med alternativ A sikrar ein både landbruket, turistopplevinga og interessene til lokalsamfunnet - på ein balansert og berekraftig måte. Alternativ A vil vere ei investering i framtidig tillit og balanse mellom landbruk og turisme.

Kommentar fra kommunen:

I forhold til trafikkikkerheten på gardstunet vil den beste løysningen være at driftstrafikken til Innerdalen flyttes utenom tunet. Det er derfor utarbeidet alternativer for turveg med tillatt driftskjøring. Eksisterende vegretter gjennom tunet er imidlertid en privatrettslig sak, og flytting av vegretter bestemmes ikke av reguleringsplanen.

Kommunen har også vurdert hensyn til trafikkikkerheten i løysningene hvor det tillates driftstrafikk til Innerdalen langs ny trase. Ny trase er i hovedsak foreslått med 3 meters bredde som er en vanlig gang- sykkelveggbredde og vil innby til lav fart. I tillegg anlegges vegetasjonskledd skulder og vegskråning slik at kantene på traseen skal bli solid og ikke gli ut. Det er avsatt møteplasser med jevne mellomrom for å sikre rom og trygg passering mellom ulike trafikkgrupper. Type trafikk blir den samme som resten av traseen opp til Innerdalen hvor man kan forvente å møte på driftstrafikk til Innerdalen.

I alternativene med tillatt driftstrafikk bør dette også gjelde driftskjøring mot Grasdalen (skog og beite) og dette tas med i bestemmelsene.

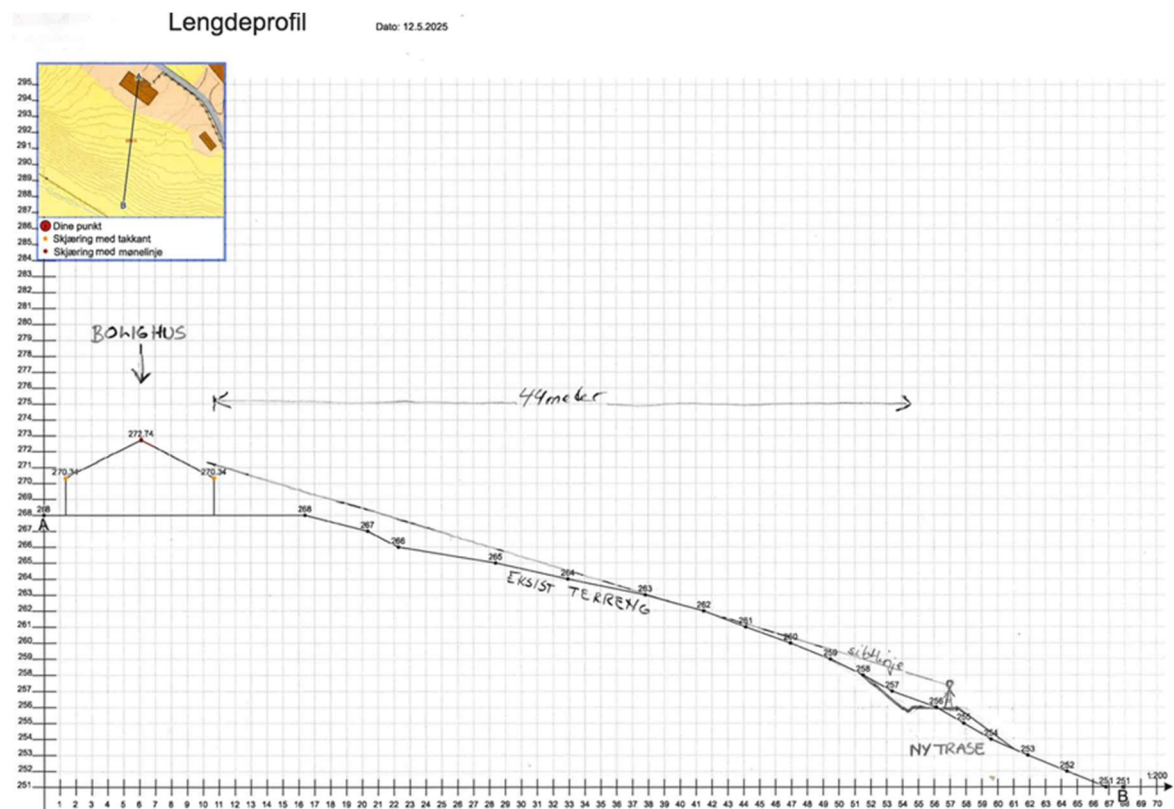


Ifølge høringen ser alternativ B2 ut til å være mindre aktuell av hensyn til driftsvegen på 104/1. Den tilrås derfor ikke utredet videre.

Av hensyn til tilgjengelighet, høy bruksintensitet og mange ulike brukergrupper vurderer kommunen at traseen bør ha 3 meter bredde.

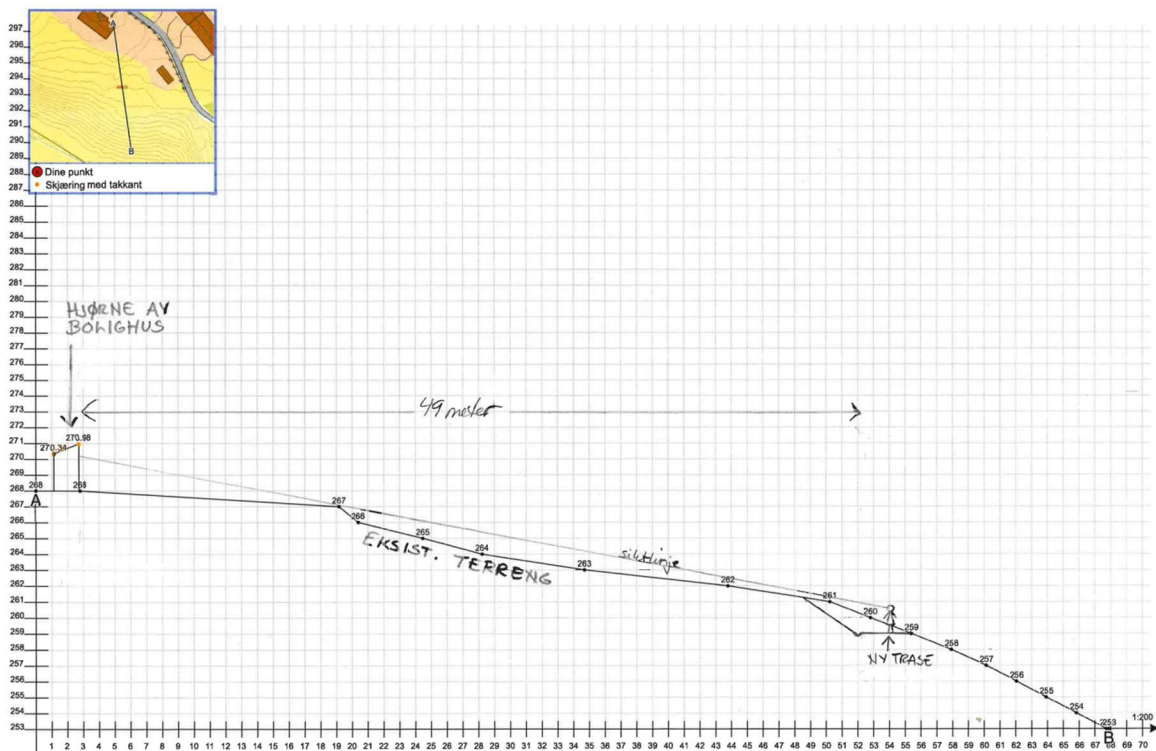
Ny kort trase

Det har også kommet merknad om en mulig kortere trase nedom tuna. Kommunen har sett nærmere på dette innspillet og mener dette bør utredes nærmere da dette vil medføre en meget stor reduksjon av natur- og terrenginngrep. Dette er beskrevet i kapittel 10.2 i planbeskrivelsen. Utdrag fra utredningen:



Figur 36 Alternativ C1 profil A nedenfor bolighuset. Vi ser at traseen blir liggende lavt i terrenget ganske langt unna bolighuset og at terrenget opp mot bolighuset vil virke godt skjermende





Figur 37 Alternativ C1 profil B på skrått ned fra hjørnet på bolighus. Vi ser at traseen også her blir liggende lavt i terrenget ganske langt unna bolighuset og at terrenget opp mot bolighuset vil virke skjermende, og at det er gode muligheter for ytterligere skjerming med for eksempel vegetasjon.

10.12 Jon Martin Singsdal 16.04.2025

Resyme av merknaden:

Jeg skriver dette som grunneier i Grasdalen (104/3) med tilliggende veirett og vedlikeholds andel på veien fra parkeringsplassen til Oramyrbua. Jeg er også hytteeier i Innerdalen. Min bruk av dagens vei gjennom gårdstunet til 104/1 er per dags dato driftskjøring i forbindelse med tilsyn og vedlikehold av Wirumsetra i Grasdalen samt ferdsel i forbindelse med bruk av hytten i Innerdalen. Med tiden har jeg også et mål om at Grasdalen igjen skal brukes som beitedal. Dette vil da medføre en del trafikk i forbindelse med dyretransport, tilsyn og annet. Jeg kan ikke se at driftstrafikken mot Oramyrbua er nevnt i reguleringsplanen, men jeg ser det som naturlig at også min bruk vil bli overført til deler av den nye veien når denne blir bygget og regulert som driftsvei.

Når det nå foreligger planer om å bygge en kjørbær vei utenom gårdstunet i Nerdalen strider forslagene B1 og B2 mot all fornuft og logikk. Det finnes ingen gode grunner til at det skal bygges en kjørbær vei utenom gårdstunet uten at driftstrafikken skal legges om. Samtidig kan veien heller ikke bygges smalere på grunn av den store ferdselen. Argumentet om at beitemarka i nærheten vurderes bygget ned av hytter og at driftstrafikken eventuelt vil sjenere mere enn de 50 000 gående og syklende holder ikke vann. Veien opp Viromdalen har i nyere tid blitt omlagt flere ganger. Dette har ene og alene vært for å stoppe trafikk gjennom gårdstun. Dette er jeg sikker på har vært svært positivt for beboerne på gårdene det gjelder og at det har ført til økt bolyst og ikke minst sikkerheten for store og små. På disse stedene finnes det heller ikke parallelle veier. Kjørende, gående og syklende bruker den samme veien. Det samme hensyn må tas for beboerne på 104/1.

Det vil være svært urimelig dersom en grunneier skal bli belastet med to parallelle veier for gjennomfart over eiendommen med forskjellig bruk. Spesielt så tett på bebyggelse. Det vil være en unikt dårlig løsning som ikke hører hjemme noe sted og det er jeg sikker på at enhver rettsinstans vil være enig i. Det offentlige må ikke glemme sitt ansvar både for arealbruk og belastning de pålegger en privatperson når de selv har interesse av at det er en åpen offentlig vei over eiendommen.

Jeg tillater meg også å kommentere innspillet som er kommet fra verneområdestyret. Dette skrivet som har blitt forfattet av verneområdeforvalteren og vedtatt av et arbeidsutvalg fremstår som merkelig og lite gjennomtenkt. Her blir det tatt til orde for en såkalt spalta grussti med maks to meter bredde for fotturister. Syklister, rullestolbrukere og andre er ser ut til å være glemt. Forvalteren og AU kan umulig være klar over hvor stor trafikken faktisk er på utfartsdager. Kombinasjonen av mye folk, barn, syklister i fart, bratte skråninger, og en smal steinsatt gangvei vil utgjøre en betydelig sikkerhetsrisiko. Vegbredden på deler av veien til Innerdalen er allerede i smaleste laget og det ville være uansvarlig å bygge noe smalere. At verneområdeforvalteren og AU mener at det offentlige ikke har et ansvar for å legge om motorferdselen samtidig som de selv kjører på vegen i forbindelse med driften av verneområdet, subsidierer turistindustrien på alle mulige vis og når de selv går inn for å legge beslag på traséen som er aktuell for nettopp dette sier det alt om forståelsen for saken.

Både som rettighetshaver og bruker av veien samt tidligere beboer i Nerdalen er det åpenbart for meg at alternativ A er den mest konfliktdempende og langsiktige løsningen for turistene, turistindustrien, landbruksvirksomheten, bolyst og sikkerhet.

Kommentar fra kommunen.

I forhold til trafiksikkerheten på gardstunet vil den beste løsningen være at driftstrafikken til Innerdalen flyttes utenom tunet. Det er derfor utarbeidet alternativer for turveg med tillatt driftskjøring. Eksisterende vegretter gjennom tunet er imidlertid en privatrettslig sak, og flytting av vegretter bestemmes ikke av reguleringsplanen.

Kommunen har også vurdert hensyn til trafiksikkerheten i løsningene hvor det tillates driftstrafikk til Innerdalen langs ny trase. Ny trase er i hovedsak foreslått med 3 meters bredde som er en vanlig gang- sykkelvegbredde og vil innby til lav fart. Det er avsatt møteplasser med jevne mellomrom for å sikre rom og trygg passering mellom ulike trafikkgrupper. Type trafikk blir den samme som resten av traseen opp til Innerdalen hvor man kan forvente å møte på driftstrafikk til Innerdalen. I tillegg anlegges vegetasjonskledd skulder og vegskråning slik at kantene på traseen skal bli solid og ikke gli ut.

I alternativene med tillatt driftstrafikk bør dette også gjelde driftskjøring mot Grasdalen (skog og beite) og dette tas med i bestemmelsene.

Ifølge høringen ser alternativ B2 ut til å være mindre aktuell av hensyn til driftsvegen på garden 104/1. Den tilrås derfor ikke utredet videre.

Av hensyn til tilgjengelighet, høy bruksintensitet og mange ulike brukergrupper vurderer kommunen at traseen bør ha 3 meter bredde.

Ny kort trase

Det har også kommet merknad om en mulig kortere trase nedom tuna. Kommunen har sett nærmere på dette innspillet og mener dette bør utredes da dette vil medføre en meget stor reduksjon av natur- og terrenginngrep. Det utredes hvordan den kan legges i terrenget for å gi minst mulig virkning for boligene på tuna, samt virkninger i forhold til beite.



10.13 Uttalelser som kom inn etter høringsfristen

Uttalelser som kom inn etter at høringsfristen har gått ut legges ved til orientering:

Jørgen Singsdal 15.05.2025

Resyme av merknaden:

Med bakgrunn i innkomne høyringsinnspel finn eg det nødvendig å kome med ei tilleggsuttale. Verneområdeforvaltninga og Statsforvaltaren har over fleire år drive omfattande marknadsføring av Innerdalen, mellom anna gjennom ei rekkje publikasjonar og TV-produksjonar. Det er forståeleg at slik profilering har ført til ei eksplosiv tilstrøyming av turistar. Det er slik også openbart at dei som brukar Innerdalen som trekkplaster også tek ansvaret for å legge til rette for at utfordringane for mennesker som bur i slike belasta områder blir skåna på mest mogeleg måte. Dette må stat og kommune ta det totale ansvaret for.

I dag passerer over 50 000 personar gjennom vårt gardstun årleg. Biltrafikken har auka tilsvarande og har no eit omfang som er svært belastande for både bumiljø og gardsdrift. Det er særskilt oppsiktsvekkande at verken Statsforvaltaren, Verneområdeforvaltareller kommune har invitert meg til eit møte for å drøfte dei utfordringane utviklinga har medført for vår kvardag og drift. Dette inneber ei klar tilsidesetting av oss som bur og driv næring på garden. Krava dei har sett til planalternativa, og deira høyringsfråsegner, vitnar om manglande innsikt og vilje til å finne løysingar på det som for oss er det mest presserande problemet. Det kan verke som om intensjonen er å gjere vidare drift og busetting umogleg.

Det finst ingen avtale som regulerer tilkomstvegen til Innerdalen. Denne tilkomsten må sjåast på som ein servitutt som vart etablert ved busettinga i Innerdalen og seterdrifta på Renndølsetra. Servitutten har eit klart avgrensa omfang ut i frå den bruken han opphavleg vart oppretta for og kva slags omfang den har fått. I dag har motorisert ferdsel auka betydeleg, og det blir køyrt til alle tider av døgnet for formål som klart ligg utafor det rettslege grunnlaget. Dagens bruk med omfattande turisttrafikk og motorisert ferdsel representerer ei stor endring frå den opphavslege bruken. Dette inneber ei tyngre belastning på eigendomen enn det som var føresett då servitutten oppstod, og slik bruk er difor utafor det gjeldande rettsgrunnlaget jf. Servituttlova §2. Trafikken som i dag går føre seg gjennom vårt gardstun fell ofte utafor den historiske og rettslege forankra bruken, og i eit omfang som aldri har vore ein del av den etablerte retten.

All ferdsel som går gjennom mitt gardstun som ikkje har særskilt rettsgrunnlag må difor reknast som ulovleg og er ønskeleg at skal opphøyre. Eit konkret døme frå helga 3.–4. mai 2025: Verneforvaltaren gav då løyve til eit privat medieselskap om å køyre det talet bilar dei sjølve meinte var nødvendig. Dette medførte minst ti passeringar gjennom tunet berre frå mediaselskapet i løpet av helga. Dette er ei form for motorisert ferdsel som ikkje har rettsleg grunnlag og er eit klart brot på rammene som gjeld tilkomsten. Verneområdeforvaltaren har slik tilrettelagt for ulovleg kjøring gjennom vårt gardstun og driftsveg.

Turismen i Innerdalen starta som ei tilleggsnæring for dei som budde der, og det vart seinare ei tilsvarande næring på Renndølsetra. No er begge plassane drivne som kommersielle turistbedrifter. Samstundes har overnattingskapasiteten auka, og ei stor tilstrøyming av turistar har ført til eit vesentleg større transportbehov. Eg er særskilt skuffa over at Verneforvaltaren og Statsforvaltaren gjennom si haldning har sett oss i denne vanskelege situasjonen. Eg har så langt strekt meg langt for å vere samarbeidsvillig, løysingsorientert og positiv til å finne ei løysing, noko som òg kjem fram i mi opphavslege høyringsuttale.

Kommentar fra kommunen:

Dette er en tilleggsuttale som kom inn lenge etter høringsfristen, og legges ved til orientering.

11. Endringer og nye alternativer etter første gangs høring og offentlig ettersyn

Etter gjennomgang og vurdering av de innkomne merknader foreslås endringer av de utsendte planforslaga, og det tas med utredning av en kortere trase.

Alle planforslaga justeres etter innspill fra sektormyndigheter om å ta med hensynssone skredfare og supplering av bestemmelser om vann og bekker.

Bestemmelser om skilting og stengsel og at traseen ikke skal brøytes om vinteren foreslås også tatt med for alle alternativene.

Ny kort trase

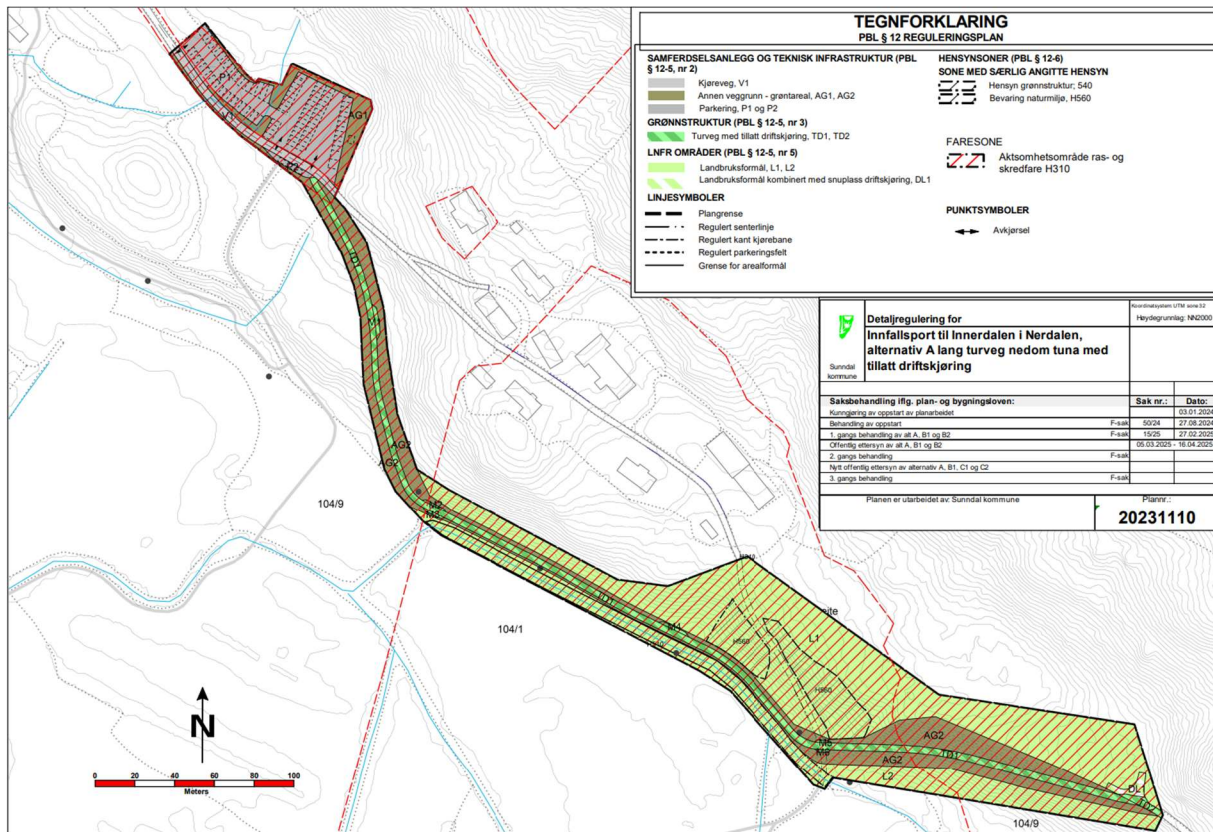
Det har kommet merknad om en mulig kortere trase nedom tuna. Kommunen har utredet dette nærmere. Vi ser at ny kort trase alternativ C1 og C2 vil bli ca 350 meter lang, mens tidligere utredet lang trase er ca 600 meter lang. Kort trase vil medføre en meget stor reduksjon av natur- og terrengingrep og anbefales lagt ut på høring og offentlig ettersyn.

11.1 Endringer av alternativ A

Bestemmelsene foreslås justert med hensyn til vann og bekker, skilting og stengsel og at den ikke skal vinterbrøytes. Det tas med hensynssone skredfare på plankartet.

Reguleringsformålet i alternativ A er turveg med tillatt driftskjøring med følgende bestemmelser:

- a) Hovedformålet er turveg. Det tillates også driftskjøring for 104/1, 104/9 og driftskjøring til Innerdalen i henhold til vernebestemmelsene for verneområdet i Innerdalen samt driftskjøring mot Oramyrbrua/Grasdalen for drift av skog og beite.
- b) Det er ikke tillatt med kjøring med motorvogn som ikke er i tråd med bestemmelsene punkt 3.1 a). Det skal derfor settes opp nødvendige skilting og stengsel for å hindre ulovlig bruk i starten av traseen. Stengselet må ikke hindre tillatt bruk som turveg for brukergrupper som f.eks. rullestolbrukere som trenger en åpen godt tilgjengelig passasje.
- c) Avsatte møteplasser og rasteplass i planen skal kun nyttes av de som går på tur og som møteplass for driftskjøring angitt i punkt 3.1 a). Parkering på disse lommene er ikke tillatt.
- d) Traseen skal ikke brøytes om vinteren. Det er også tatt med bestemmelse for å sikre mot anlegging av parkeringsplasser lengre øst enn eksisterende p-plass:
 - 1 e) Det er ikke tillatt å anlegge parkering for turister lenger øst enn regulert parkeringsplass P1 og P2 på planen.



Figur 38 Plankart alternativ A justert etter høring

11.2 Endringer av alternativ B1

Bestemmelsene foreslås justert med hensyn til vann og bekker, skilting og stengsel og at den ikke skal vinterbrøtes. Det tas med hensynssone skredfare på plankartet.

Traseen i alternativ B1 foreslås regulert til turveg med følgende bestemmelser:

3.1 a) Tillatt bruk er turveg for gående og syklende. Det er ikke tillatt med kjøring med motorvogn unntatt for nødvendig drift- og vedlikehold av turvegen og for 104/1 og 104/9 for å gi tilgang til tilgrensende landbruksareal. Det skal settes opp nødvendige skilting og stengsel for å hindre ulovlig bruk i starten av traseen. Stengselet må ikke hindre tillatt bruk for ulike brukergrupper som f.eks. rullestolbrukere som trenger en åpen godt tilgjengelig passasje.

b) Avsatt rasteplass i planen skal kun nyttes av de som går på tur. Parkering på rasteplassen er ikke tillatt.

c) Traseen skal ikke brøytes om vinteren.

Når det gjelder bredde hadde Statsforvaltaren merknad med tilråding om en smalere trase i tråd med veileder M-1326.

Kommunen har gått igjennom veilederen M1326 for å finne anbefalinger om standard og bredder:

I veilederens innledning står følgende: «Veilederen omhandler alle typer tiltak fra små gapahuker og enkle stier i utmarksområder til nettverk av breie turveier»

I kap. 4.2 står det at «omfanget av eksisterende og potensiell bruk og brukernes behov som bestemmer hva slags tilrettelegging det er behov for og hvor omfattende den må være.»

I kap 4.3 anbefales smale turveger, men det står også at begrensninger må avveies mot behovet og mulighetene for å gjøre tiltaket og området tilgjengelig for flest mulig, for å gi plass til mange og for at tilretteleggingen skal være robust nok til å tåle et endret klima. Det står at i områder med stor ferdsel kan breie turveier med solid dekke være mest hensiktsmessig.

I kap. 6.2 står det «Ved etablering av nye ferdselsårer må en ta stilling til hvilken linjeføring og standard den aktuelle traseen bør ha og herunder om det er/bør være en turvei, sti, løype eller en kombinasjon av disse formålene. Bredde, dekke og stigningsforhold er viktige parametere for å ivareta ulike brukergruppers ønsker og behov. Smale stier vil som oftest være det mest naturvennlige, men større bredde kan være mer hensiktsmessig særlig i nærområder med høy bruksintensitet og mange ulike brukergrupper.»

«Bredden vil påvirke mulighetene for tilpassing i terrenget og må vurderes i forhold til målgrupper, bruksområde og forventet bruksintensitet»

«Forventet antall brukere av traseene er en viktig parameter for graden av tilrettelegging og bredden som behøves. Om bruken er stor kan det være nødvendig å legge til rette for toveis trafikk langs hele traseen.»

I kap 6.3 står det at «behovsvurderinger, og ikke maskinenes arbeidsbredde eller tyngde, bør bestemme bredden på turveien» «Av hensyn til barnevogner og rullestoler er det vesentlig å bruke grus med stor bindeevne, slik at turveien får et fast toppdekke»

Kommunens vurderer at det bør legges til rette for at turvegen skal kunne brukes av både gående, folk med barnevogn, syklende og folk med nedsatt funksjonsevne så langt det lar seg gjøre. Den bør også dimensjoneres for den høye turiststrømmen som er 50 000 per sesong. Det er også store grupper med turister som ferdes på samme tid i begge retninger. Turvegen bør tilrettelegges for toveis turisttrafikk hele vegen. Første del av traseen legges ganske slak i terrenget med tanke på best mulig tilgjengelighet for ulike grupper, og turvegen bør ha bredde slik at de ulike brukergruppene lett skal kunne passere hverandre.

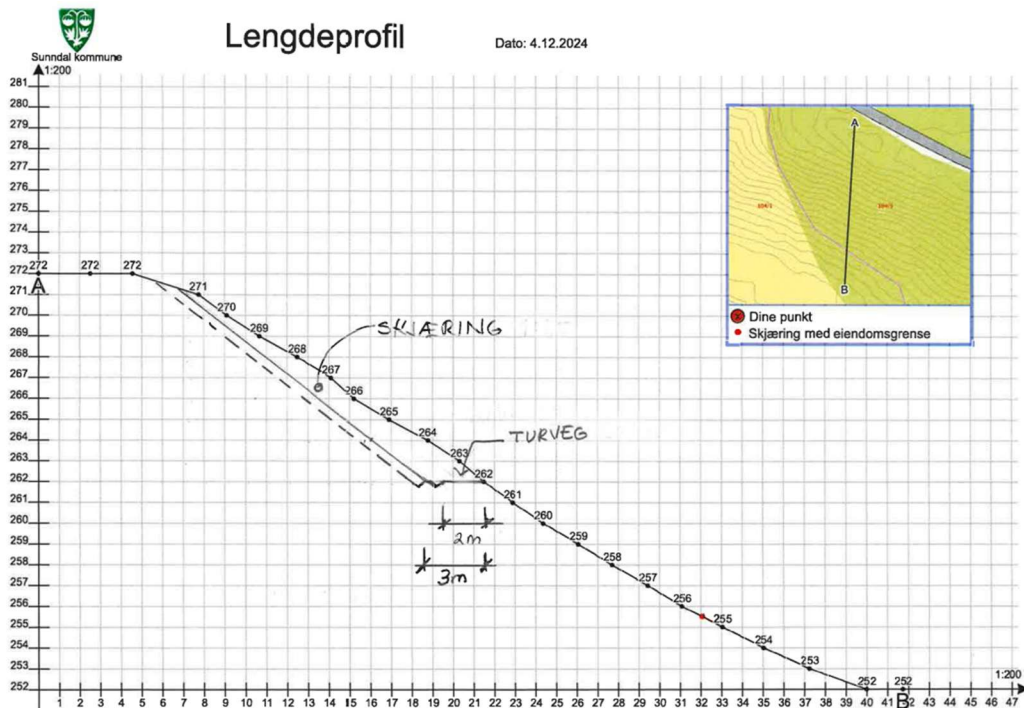
Vi har sett på et annet område i distriktet. Inn til Langvatnet opplevelsessenter i Helgetunmarka er det innregulert en turveg. Ved måling på reguleringsplankartet planid. 20160004 er den tegnet 3 meter bred. Vi var på befaring der for en tid siden, og jeg mener å huske at den var opparbeidet med ca 2,5 meters bredde. Besøkstallet til Helgetunmarka er ca en fjerdepart av besøkstallet til Innerdalen ifølge tellinger gjort av verneområdeforvaltningen.

Det er foreslått traseen med 3 meter gruslagt bredde for å få en solid og brukervennlig trase for alle turistene. I tillegg anlegges vegetasjonskledd skulder og vegskråning slik at kantene på traseen skal bli solid og ikke gli ut.

Vi er usikre på om en smalere turveg bredde vil fungere for alle turistene til Innerdalen. Det er store grupper som ferdes her og det kan lett bli oppstuvinger og man kan risikere at folk går utenom traseen. Hvis turvegen ikke vil fungere eller er godt framkommelig så er det også fare for at folk vil ta snarvegen via eksisterende veg gjennom tuna. Ved å redusere bredden vil man spare terrenginngrep som ca tilsvarer breddereduksjonen. Hvor mye skråningsutslaget reduseres vil være begrenset. Ved alternativ B1 er de største skråningsutslagene der traseen går opp den bratte skråningen i øst. Skjæringer bør ikke legges for bratt for å få stabile skråninger. På grunn av bratt skråning vil det bli skjæring langt opp i skråningen selv om den reduseres til 2 meter bredde. Besparelsen i terreng som blir berørt blir derfor begrenset.

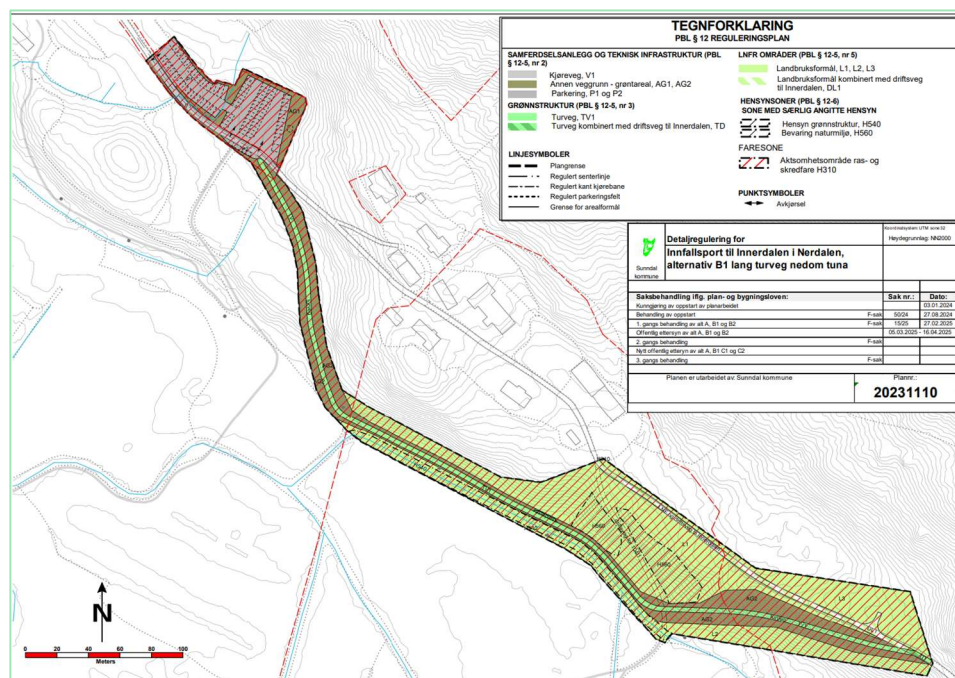
Terrengsnitt østre del:





Figur 39 Profil gjennom den bratte skråningen mot øst. På grunn av bratt skråning vil det bli skjæring langt opp i skråningen selv om den reduseres til 2 meter bredde.

Med bakgrunn i kommunens erfaringer med skogsvegbygging er det heller ikke så mye å spare rent økonomisk på å bygge en smalere trase. Vi har også spurt en entreprenør om dette, som svarer at kostnadene blir omtrent den samme ved to, to og en halv eller tre meter bredde. Tekniske tjenester i kommunen sier at traseer må bygges med henblikk på at den skal være solid med tilstrekkelig bredde 59 slik at den lett skal kunne driftes med vanlig maskinelt utstyr. Hvis ikke er det lett for at turveger kan forfalle. Av hensyn til tilgjengelighet, høy bruksintensitet og mange ulike brukergrupper vurderer kommunen at turvegen bør ha 3 meter bredde.



Figur 40 Plankart alternativ B1 med turveg 3 meter bredde.

11.3 Nye alternativer for kortere trase

I høringen har det kommet merknader om å anlegge en kortere trase nedom tuna. Kommunen har etter høringen vurdert dette nærmere. Vi har sett på hvordan en kort trase kan legges i terrenget for å gi minst mulig virkning for miljø, landbruk og bolighus. En kortere trase vil medføre en stor reduksjon i natur og terrenginngrep.

Det mest realistiske alternativet for ny kort nedre trase er å legge den nedom det bratteste partiet på skråningen, og at den deretter går på skrå opp bakken langs gammelt stifar opp til eksisterende traktorveg til Innerdalen, jfr. også innspill som er kommet inn. Kommunen har tegnet opp dette alternativet på plankart. Stigningen på traseen opp skråningen blir maks 1:8 som er akseptabelt.

Første del av dette alternativet med kort trase går først gjennom 104/9 (langs gamle steinmurer) og deretter ned skråningen som på tidligere forslag. Så går den et kort stykke langs bunnen av skråningen før den går opp langs gammelt stifar opp til traktorvegen mot Innerdalen. Skråningen er ikke så bratt i dette området og terrenginngrepene blir derfor begrenset. Samtidig gir løsningen muligheter for god massebalanse.

Alternativer for kort trase

Det legges fram to alternativer for turveg; C1 turveg med tillatt driftskjøring som angitt og C2 som turveg med større begrensninger på driftskjøring.

Fordeler ved kort trase

Ny kort trase er svært fordelaktig i forhold til natur, landskap og kostnader. Ved kort trase unngås også inngrep i skogen på 104/9 mot øst. Kort trase gir derfor også et mye bedre klimagassregnskap for prosjektet. Traseen foreslås også lagt slik at det blir gir gode muligheter for massebalanse siden traseen kan legges slik at volum fyllinger og skjæringer blir omtrent det samme og dermed mindre behov for tilførsel av masser utenfra. I slik kort løsningen er det heller ikke registrert bekkeløp som må krysses. Nærheten til bekken mot jordet ned på flata blir også mindre.

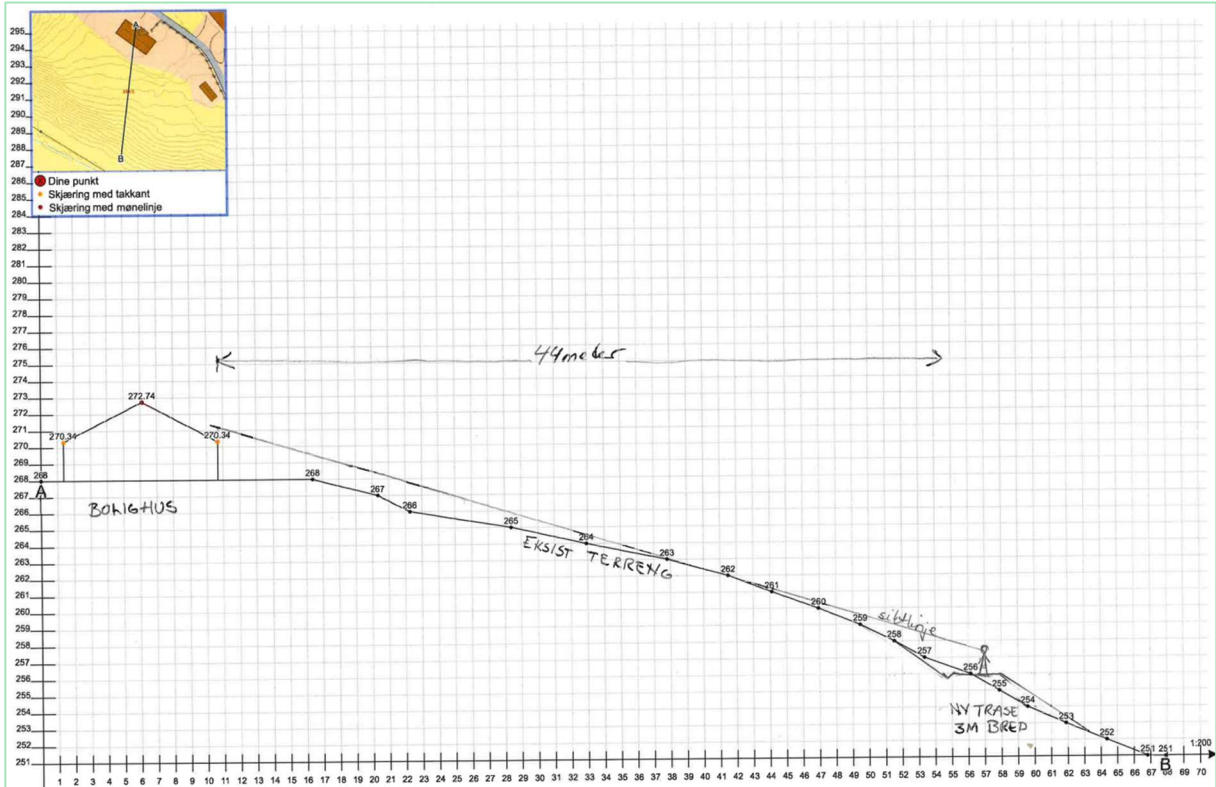
Virkninger for bolighus

Det er laget profiltegninger for å vurdere virkningen i forhold til det nærmeste bolighuset ovenfor. Terrengsnitt er laget ut fra kommunens kartløsning, og viser eksisterende terreng og bebyggelse med riktig høyde- og avstandsforhold.

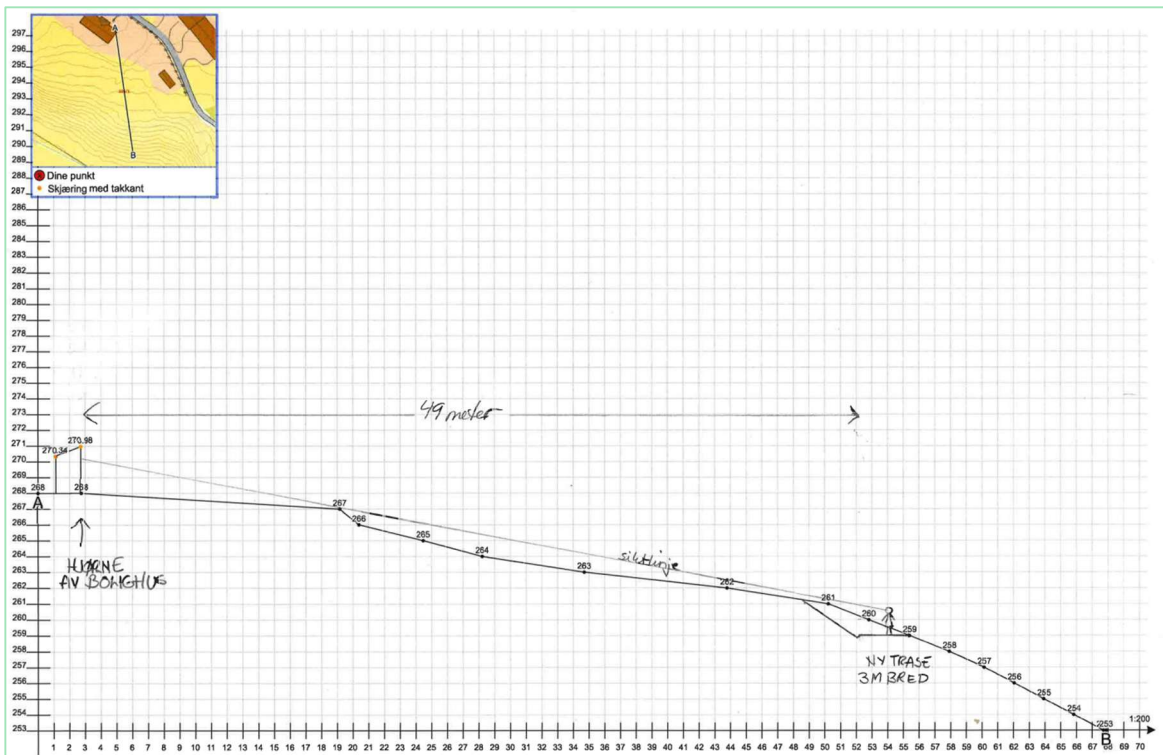
Traseen blir liggende ganske lang fra bolighuset (40 – 50 meter), og den blir liggende på et betydelig lavere nivå enn bolighuset. Terrenget er også slik at det blir også en naturlig terrengrygg mellom traseen og bolighus som virker skjermende. Dette vises på profiltegnene nedenfor. Det er tegnet inn siktlinje mellom en person nede på traseen, og vi ser at vi derfra ser kun taket på bolighuset pga at terrenget virker skjermende.

I tillegg til terrengformasjonen er det også ytterligere muligheter for skjerming med vegetasjon.





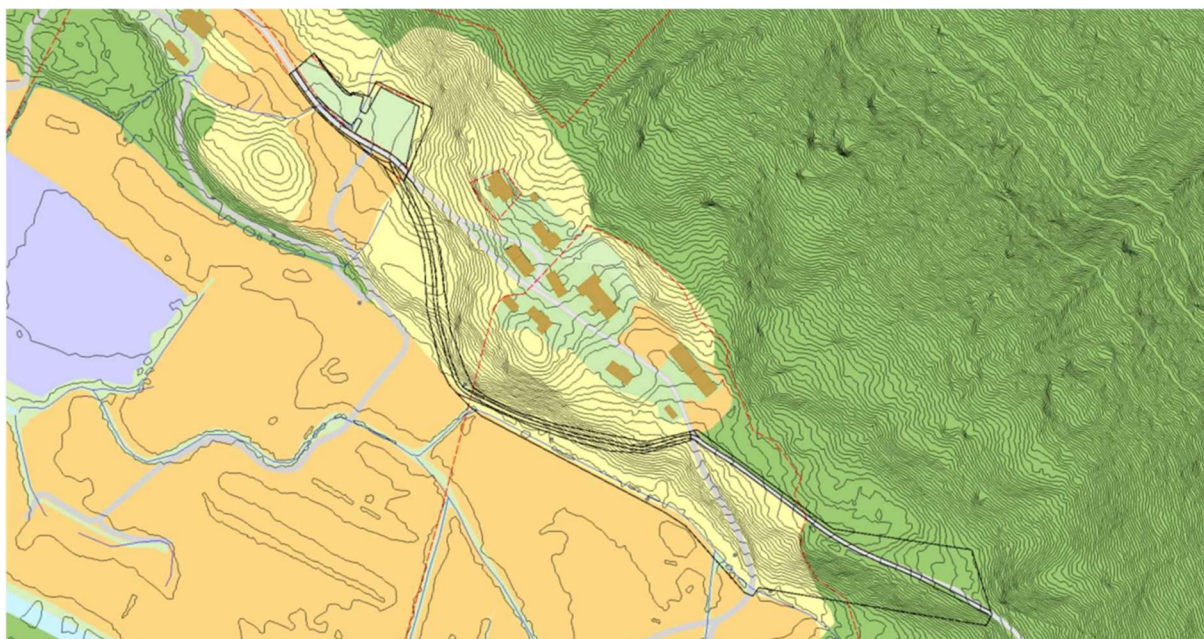
Figur 41 Alternativ C1 profil A nedenfor bolighuset. Vi ser at traseen blir liggende lavt i terrenget ganske langt unna bolighuset og at terrenget opp mot bolighuset vil virke godt skjermende.



Figur 42 Alternativ C1 profil B på skrått ned fra hjørnet på bolighuset. Vi ser at traseen også her blir liggende lavt i terrenget ganske langt unna bolighuset og at terrenget opp mot bolighuset vil virke skjermende, og at det er gode muligheter for ytterligere skjerming med for eksempel vegetasjon.

Virkninger for landbruk

Løsningen vil dele opp beitearealet nedenfor tuna. 104/1 har begrenset areal til beite på garden. Mulig avbøtende tiltak vil være å reetablere/utvide beite et annet sted som kompensasjon, f.eks. nord og øst for fjøset.



Figur 43 Formålsgrenser vist på arealressurskart AR5. Traseen (vist med doble linjer) går gjennom registrert beiteområde vist med lys gul farge.

11.4 Alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring

Utdrag fra bestemmelsene:

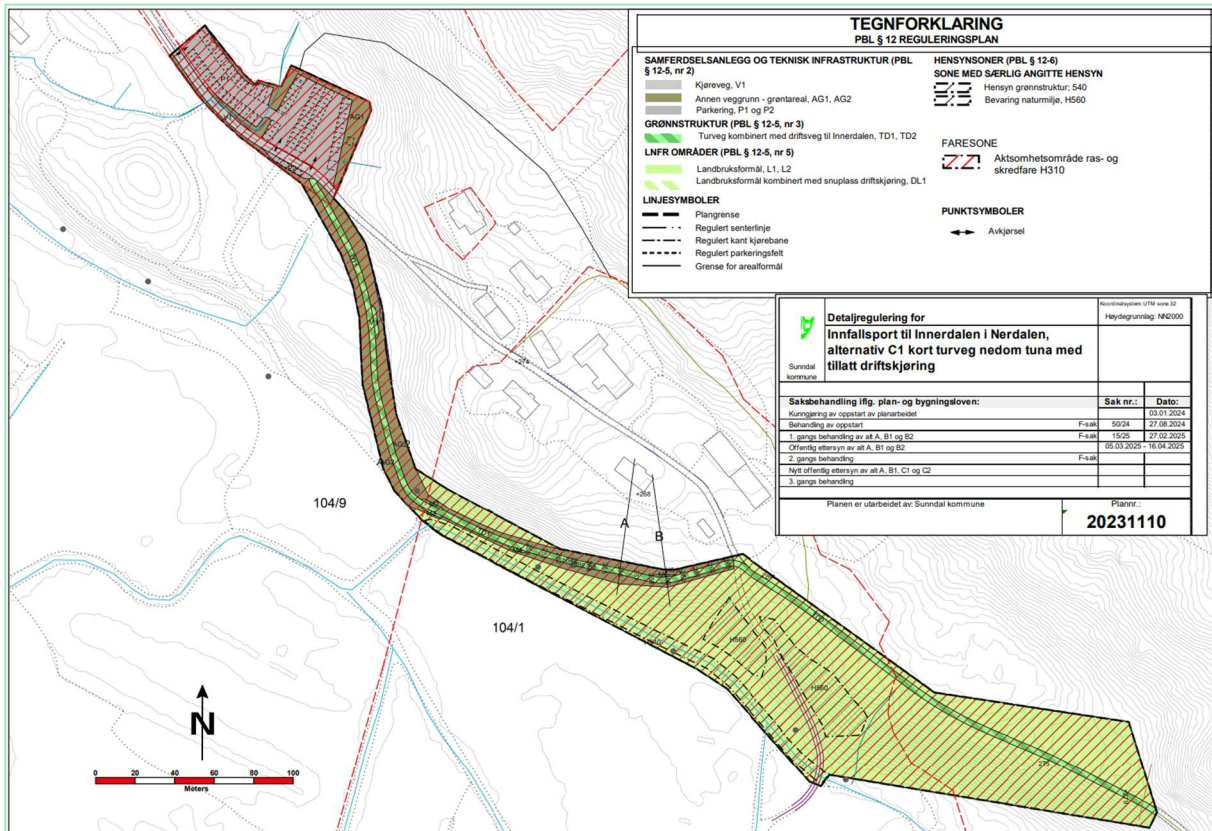
1 f) Det er ikke tillatt å anlegge parkering for turister lenger øst enn regulert parkeringsplass P1 og P2 på planen.

3.1 a) Hovedformålet er turveg. Det tillates også driftskjøring for 104/1, 104/9 og driftskjøring til Innerdalen i henhold til vernebestemmelsene for verneområdet i Innerdalen samt driftskjøring mot Oramyrbrua/Grasdalen for drift av skog og beite.

b) Det er ikke tillatt med kjøring med motorvogn som ikke er i tråd med bestemmelsene punkt 3.1 a). Det skal derfor settes opp nødvendige skilting og stengsel for å hindre ulovlig bruk i starten av traseen. Stengselet må ikke hindre tillatt bruk som turveg for brukergrupper som f.eks. rullestolbrukere som trenger en åpen godt tilgjengelig passasje.

c) Avsatte møteplasser og rasteplass i planen skal kun nyttes av de som går på tur og som møteplass for driftskjøring angitt i punkt 3.1 a). Parkering på disse lommene er ikke tillatt.

d) Traseen skal ikke brøytes om vinteren.



Figur 44 Plankart med nytt alternativ C1 med kort nedre trase. Turveg med tillatt driftskjøring foreslås med 3 meters bredde. Kort trase blir ca 350 meter lang, mens tidligere utredet lang trase i alternativ A og B1 er ca 600 meter lang.

11.5 Alternativ C2 kort turveg nedom tuna

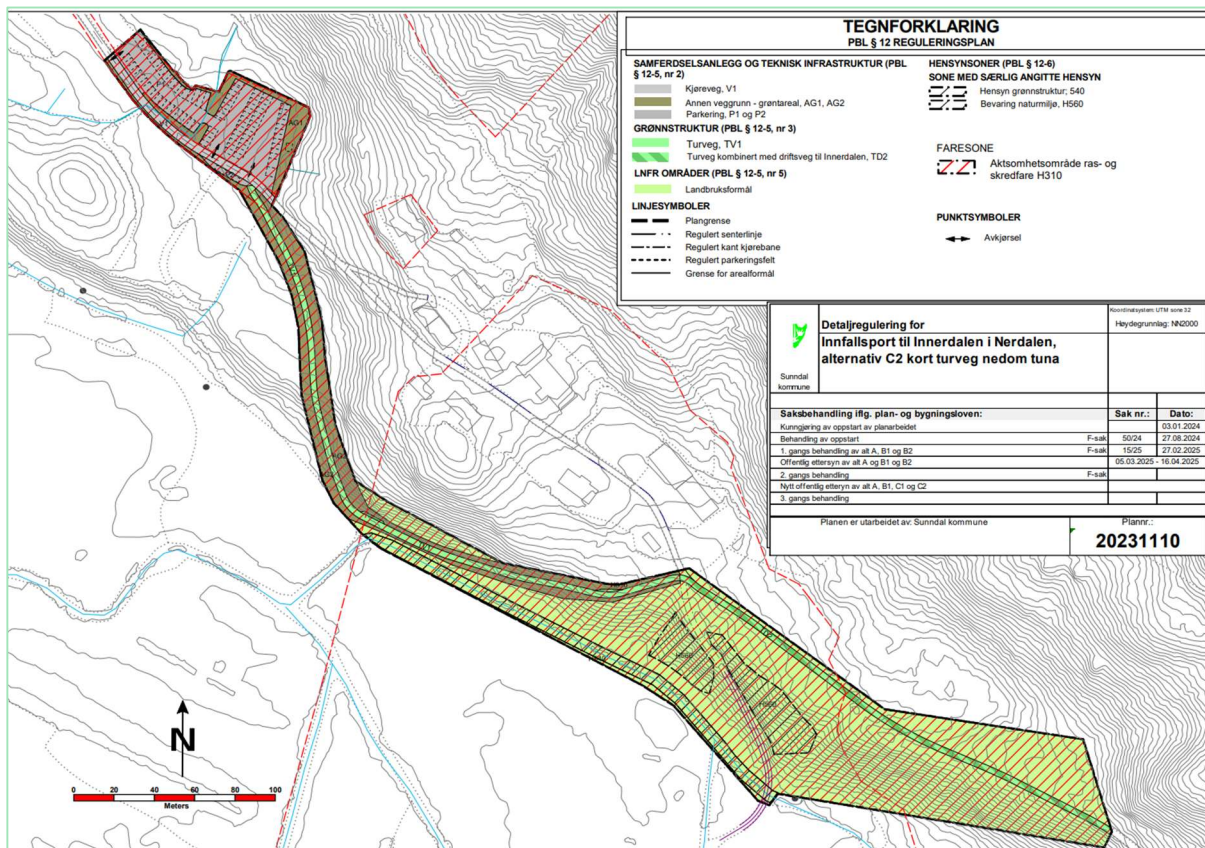
Utdrag fra bestemmelsene:

1 e) Det er ikke tillatt å anlegge parkering for turister lenger øst enn regulert parkeringsplass P1 og P2 på planen.

3.1a) Tillatt bruk er turveg for gående og syklende. Det er ikke tillatt med kjøring med motorvogn unntatt for nødvendig drift- og vedlikehold av turvegen og for 104/1 og 104/9 for å gi tilgang til tilgrensende landbruksareal. Det skal settes opp nødvendige skilting og stengsel for å hindre ulovlig bruk i starten av traseen. Stengselet må ikke hindre tillatt bruk for ulike brukergrupper som f.eks. rullestolbrukere som trenger en åpen godt tilgjengelig passasje.

b) Avsatt rasteplass i planen skal kun nyttes av de som går på tur. Parkering på rasteplassen er ikke tillatt.

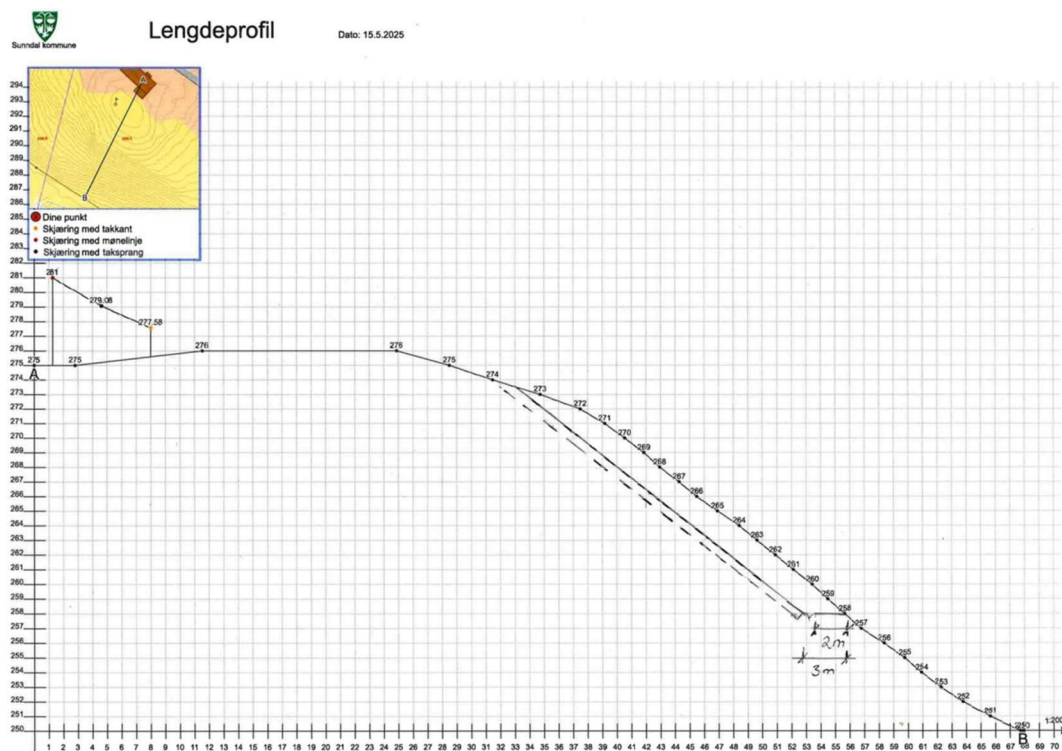
c) Traseen skal ikke brøytes om vinteren.



Figur 45 Plankart nytt alternativ C2, kort nedre turvegtrase. Bredde turveg 3 meter. Kort trase blir ca 350 meter lang, mens tidligere utredet lang trase i alternativ A og B1 er ca 600 meter lang.

11.6 Andre alternativer som er vurdert men som ikke legges til grunn

Et annet alternativ med en enda kortere trase ca rett fram gjennom den bratte skråningen nedom tuna er vurdert. Pga av at denne skråninga er meget bratt (ca på rasvinkel) vil en trase gjennom skråningen gi skjæring til toppen av skråningen eller fylling til bunnen av skråningen. Denne skjæringen vil ikke sees fra selve tunet, men vil bli fremtredende i det åpne landskapet rundt og nedenfor tuna og dette anbefales ikke videre.



Figur 46 Profil av terrenget nedenfor våningshuset på 104/1. En trase rett gjennom denne bratte skråningen vil føre til høye terrenginngrep.

11.7 Alternativ B2 utgår

Etter høringen var det flere som var skeptiske til alternativ B2 fordi den følger eksisterende driftsveg på 104/1 som er særskilt ulempe for landbruksdrifta. Det foreslås derfor at alternativ B2 utgår som planforslag i videre prosess.

12. Andre gangs behandling og ny utlegging av planforslag A, B1, C1 og C2

Forslag til detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen ble 2. gangs behandlet i Sunndal formannskap den 05.06.2025 sak 35/25.

12.1 Formannskapets vedtak 05.06.2025

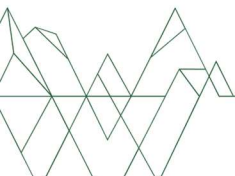
Sunndal formannskap legger reviderte og nye forslag til detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen ut til ny høring og offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10

Forslagene legges ut i 4 alternativer:

- Revidert alternativ A, lang turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring
- Revidert alternativ B1, lang turveg nedom tuna
- Nytt alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring
- Nytt alternativ C2, kort turveg nedom tuna

12.2 Høring

I henhold til vedtak i Sunndal formannskap 05.06.2025 sak 35/25 ble forslaget sendt ut på høring og offentlig ettersyn i brev datert 10.06.2025. Det ble lagt ut på kommunens nettsider og annonsert i avisen. Høringsfrist ble satt til 05.08.2025.



13. Merknader etter andre gangs høring

Det har kommet inn 13 merknader som gjennomgås nedenfor.

Uttalelse fra Tine produsentlag er trukket og den er derfor ikke lagt ved.

Bondelaget fikk utsatt høringsfrist etter forespørsel innen fristens utløp. Verneområdestyret fikk utsatt høringsfrist pga at deres adresse hadde falt ut av adresselisten pga feil, og de fikk derfor høringsbrevet etter at fristen var utløpt og måtte få ny høringsfrist.

Det kan gis utsatt høringsfrist til dem søker om dette innenfor høringsfristen dersom det lar seg gjøre i forhold til saksbehandlingen, og ved feil i utsendelse. Dette kan gis til de som har forespurt om utsatt høringsfrist og gjelder da kun dem. Det er i slike tilfeller ikke prosedyre eller krav om å gi utsatt høringsfrist for alle.

Enkelte uttalelser kom inn lenge etter høringsfristen. Ved førte gangs høring ble innkommet merknad etter fristen kun lagt ved til orientering. Innkomne merknader etter fristen i andre gangs høring legges også kun ved til orientering.

13.1 Mattilsynet 24.06.2025

Resyme:

Vi ser av planbeskrivelsen at det er tatt hensyn til våre uttalelser når det gjelder både plantehelse og dyrehelse. Etter å ha sett på de fire alternativene, kan vi ikke se at det har kommet til nye momenter som berører våre forvaltningsområder

Kommentar fra kommunen:

Merknaden tas til etterretning

13.2 Norges vassdrags- og energidirektorat 30.06.2025

Resyme av merknaden:

Fare for skred i bratt terreng

I revidert planframlegg er vår merknad knytt til synleggjering av aktsemdområde for skred tatt omsyn til. I reviderte plankart er det regulert omsynssone skredfare H310 med tilhørende føresegn som set forbod mot tiltak for personopphald før reell fare er avklara. Vi gjer merksam på at krava i pbl. § 28-1 og tilhørende byggteknisk forskrift (TEK17) kap. 7 har ein breiare definisjon på tiltak enn i framlegg til reviderte føresegner. Framlegg til ordlyd i reviderte føresegner tek omsyn til tema som NVE vurderer som nasjonale- og vesentleg regionale interesser, og vi har ikkje avgjerande merknader til reviderte planframlegg.

Generelt om planframlegga

Vi registrer at det er gjort mindre endringar i føresegnene som gjer at alle alternativ m.a. har krav om naturleg botn ved kryssing av bekkar og krav ved anleggsgjennomføring. NVE vurderer det som positivt med slike justeringar, og har elles ikkje avgjerande merknader til kva alternativ kommunen vil gå vidare med til slutthandsaming.

Kommentar fra kommunen:

Merknaden tas til etterretning



13.3 Statsforvaltaren 04.07.2025

Resyme av merknaden:

Statsforvaltaren har forståing for at planarbeidet er svært komplisert, med fleire kryssande omsyn som må avvegast. Innanfor våre ansvarsområde gjeld dette mellom anna omsyn til landbruk, naturmangfald/terrenginngrep, og til element som følgjer av turist- og driftstrafikken til Innerdalen landskapsvernområde. Vi har for vår del ikkje vore tett nok på prosessen til å ha fullt ut innblikk i alle problemstillingar.

Etter det vi forstår har kommunen funne ein mogleg kort trase C1 som ser ut til å fungere vegteknisk, og samtidig gir mindre inngrep i landbruksareal og område viktige for naturmangfald. I så fall ser vi dette alternativet som fordelaktig, men vi vil vere forsiktige med å vurdere kva fordelar og ulemper for grunneigarane sin bruk av områda som følgjer av C1 samanlikna med A og B1.

Vi oppfattar vidare at kommunen er stemt for at turvegen uansett alternativ bør opparbeidast i 3 meter breidde. I så fall legg ikkje vegstandarden i seg sjølv føringar for om han kan brukast til driftskøyning eller ikkje. Om driftstrafikk skal kombinerast med gåande, følgje eksisterande trasé, eller begge delar, blir i så fall ei avveging vi trur kommunen er best til å ta ut i frå kjennskap til dei lokale tilhøva.

Frå vår side er det ønskjeleg å avgrense motorisert ferdsel, men hovudreiskapen til dette vil vere verneområdeforvaltninga. Forvaltningsplanen må legge rammene for kva som er nødvendig køyning. Omsyn til landbruksdrift i Innerdalen må vege tungt i vurderinga av løysingane for motorisert ferdsel.

Konklusjon

Oppsummert ser C1 for oss ut til å vere eit tenleg alternativ som er å føretrekke framfor A og B1, og vi overlet til kommunen å vurdere om dette skal kombinerast med driftskøyning eller ikkje.

Kommentar fra kommunen:

Kort alternativ C vil gi mindre terrenginngrep og en slakere veg en alternativ A. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ C er fra kote 250 til kote 263, altså en høydeforskjell på 13 meter. Med en avstand på 104 meter gir dette en stigning på vegen på 1:8.

I alternativ A vil traseen bli brattere og lengre fordi skråningen stiger mot øst. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ A er fra kote 251 til kote 279, dvs. en høydeforskjell på 28 meter. Med en avstand på 167 meter gir dette en stigning på gjennomsnittlig 1:5,96. Vi har ikke kunnet finne noen løsnings på å gjøre den slakere fordi den må krysse eksisterende gardsveg i første del og den må komme opp før den bratte kneika opp mot Innerdalen mot øst og kan derfor ikke forlenges lengre øst.

Terrengprofil viser at det blir mindre terrenginngrep med fylling og skjæring i alternativ C enn alternativ A. I kort løsningen er det ikke registrert bekkeløp som må krysses. Nærheten til bekken mot jordet ned på flata blir også mindre ved alternativ C.

Ulempe med alternativ C er at traseen går gjennom beitemark på 104/1 mens alternativ A går i ytterkant av beiteområde på 104/1. Begge alternativene går gjennom beitemark på 104/9.



Kommunen har likevel kommet fram til at kort trase bør velges fordi det gir mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase enn alternativ A. I alternativ A er lia så bratt og stiger mot øst at terrenginngrepene blir meget store og traseen blir bratt og gir et vegteknisk dårligere alternativ enn kort trase.

Ved vurdering av fordeler og ulemper mellom alternativ A (lang trase) og alternativ C (kort trase) har kommunen kommet fram til at fordelene ved alternativ C med mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase i sum er større enn ulempene.

Avbøtende tiltak. Det bør tilrettelegges slik at arealene fortsatt skal kunne beites selv om det anlegges en trase der. 104/1 driver i dag med storfedrift og har bruk for utebeite for disse. Et alternativ er at det settes opp grunder på vegtaseen slik at man går inn i et beiteområde hvor dyr kan ferdes på tvers av traseen. Konflikter kan eventuelt løses ved hjelp av nofence, slik som vi tidligere har nevnt for beiting på 104/9. Eller traseen avgrenses med gjerde mot beiteareal på hele eller deler av strekningen. Ved separering av beiteareal uten bekk må det etableres vanntilgang for dyra. Et øvre avgrenset beiteareal kan da for eksempel brukes til kalvebeite eller lignende.

Vi har sett på størrelsen på beiteareal i området. Ifølge AR5 er summen av innmarksbeite rundt gardstuna på 104/1 og 104/9 til sammen totalt omlag 50 da. 104/9 driver ikke med dyr i dag og har planer om turistutvikling, men det er likevel ønskelig at beitearealet blir ivaretatt så langt det lar seg gjøre. Naturtypekartleggingen har pekt på naturbeitemark i dette området som bør tas vare på og at beitetrykket bør økes.

Når det gjelder 104/1 som driver med dyr så er beitearealene på egen grunn noe begrenset. Ifølge AR5 er avmerket beiteareal rundt gardtunet på 104/1 om lag 19 da i dag. Ny trase inkludert skjæring og fylling beslaglegger om lag 1,3 da av dette. I prosjekter der landbruksareal blir omdisponert er det ønskelig med erstatning av dette. Mulig tilrettelegging for nytt beite for det som går bort er derfor aktuelt å ta med i prosjektet.

Når det gjelder om traseen skal kunne nyttes til driftskjøring til Innerdalen har kommunen vurdert fordelene og ulempene med dette.

Kommunen har kommet fram til at fordelene med å åpne opp for driftskjøring til Innerdalen utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene for mulig utvikling av turismen på 104/9 og mulighetene for jakt i området. Delen av traseen som berører 104/9 er ganske kort og trukket mot øst inn til skråningen, og det tas det hensyn til omgivelsene ved at vegen legges lavt i terrenget.



13.4 Møre og Romsdal fylkeskommune 01.07.2025

Resyme av merknaden:

Automatisk freda kulturminne og kulturminne frå nyare tid

Den arkeologiske registreringa er gjennomført og det er ikkje gjort funn av automatisk freda kulturminne. Vi har derfor ingen merknader til planen.

Vi gjer likevel merksam på at det er ei gamal steingard som gjeng langs med dei nye vegforslaga. Den er ikkje merka i kartgrunnlag, eller beskrive i planomtalen, og er derfor ikkje oppdaga i 1.gongs høyring. Vi kan sjå at den nye veggen kan komme i konflikt med steingarden. Vi råder kommunen til å velje ei løysing som tek vare på denne steingarden som eit element kulturlandskapet, og sikre steingjerdet med omsynssone H570 og tilhøyrande føresegn for bevaring. Det kan sjå ut som at alternativ A og B er betre for å unngå murane. Vi vil i alle høve råde kommunen til å måle opp gjerdet og sikre det i anleggsfasen.



Det er positivt å sjå at innspel frå 1. gangs høyring er tatt inn i føresegnene til reguleringsplanen. Slik vi ser det vil omsynet til vassforvaltning vere godt ivaretatt i alle forslag til traseval og har ingen kommentarar til kva alternativ kommunen vel å gå vidare med til slutt. KONKLUSJON Møre og Romsdal fylkeskommune tilrår at kommunen vel ei løysing som tek vare på steingarden som ein del av kulturlandskapet. Steingarden bør sikrast med omsynssone H570 og tilhøyrande føresegner for bevaring. Alternativ A og B ser ut til å vere betre for å unngå inngrep i muren. Uansett tilrår vi at gjerdet blir målt opp og sikra i anleggsfasen.

Kommentar fra kommunen:

Det legges inn en hensynssone H570 rundt steinutgarden i bunnen av skråninga, og plangrensa justeres litt med hensyn til dette. Det tas med bestemmelse at traseen skal tilpasses slik at steingjerdet i bunnen av skråningen blir beholdt, og at murene sikres i anleggsfasen.

13.5 Statens vegvesen 01.08.2025

Resyme av merknaden:

Vi har tidligere bedt om at de ulike alternativene vurderes nærmere med hensyn til trafiksikkerhet. Sunndal kommune har i sin vurdering konkludert med at en løsning hvor driftstrafikken ledes gjennom ny tursti – og dermed fjerner eksisterende trafikk gjennom tunet – vil gi en mer trafiksikker løsning enn dagens situasjon.

Den nye vegen er planlagt med standard bredde for gang- og sykkelveg (3 meter), noe som i seg selv legger til rette for lavere kjørehastigheter for driftstrafikken. Det er også planlagt flere møteplasser, slik at ulike trafikantgrupper kan passere hverandre på en trygg måte.

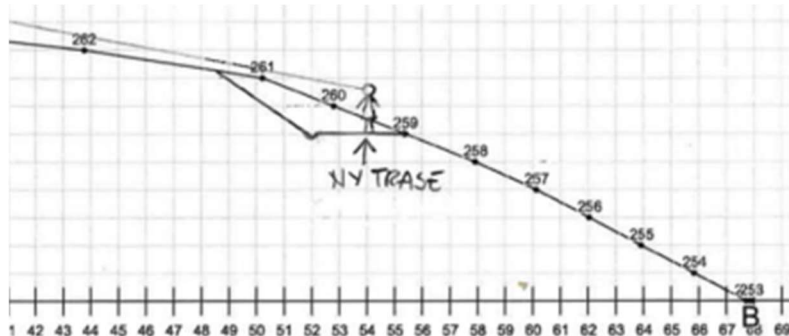
Selv om det per nå er vanskelig å vurdere trafiksikkerheten fullt ut uten mer informasjon om omfanget av driftstrafikken på ny trasé, vurderer vi kommunens samlede vurderinger som gjennomtenkte med hensyn til de ulike hensynene som må ivaretas. Når det nå planlegges en kombinert løsning for tursti og driftsveg, anser vi alternativ C1 som den mest hensiktsmessige.

Vi vil likevel understreke at det tas høyde for at strekninger med kombinert bruk stiller helt andre krav til oppbygging enn en ordinær tursti. I tillegg vil vegens sideterreng ha betydning for trafiksikkerheten og bør vurderes i det videre arbeidet.

Kommentar fra kommunen:

Kommunen har vurdert at det er lettere å få til en vegteknisk god trase ved alternativ C enn ved alternativ A. Av hensyn til den store turistmengden og drift og vedlikehold vurderer kommunen at det uansett bør anlegges en veg med god oppbygging egnet for kombinert bruk. Kort alternativ C vil gi mindre terrenginngrep og en slakere veg enn alternativ A fordi skråningen her er mindre bratt og har mindre høydeforskjell enn skråninga lenger øst. Stigningen på vegen i alternativ C blir 1:8.

Når det gjelder vegens sideterreng blir skråningen nedenfor traseen slakere i alternativ C enn alternativ A. I alternativ C legges traseen inn i skråningen i øvre del slik at den naturlige skråningen nedenfor bli bevart mest mulig. Denne skråningen har helling rundt 1:2 – 1:2,5. Det er lagt inn møteplass nederst og øverst i skråningen med sikt imellom. Ved behov kan det settes opp stabbesteiner for å sikre vegkanten mot skråningen nedenfor. Tverrprofil alternativ C:



13.6 Advokatfirmaet Øverbø Gjørtz 05.08.2025

Resyme av merknaden:

Vårt kontor representerer eier av landbrukseiendommen gbnr. 104/9, Ane Nerdal. Det vises til vårt brev av 16. april 2025 med merknader til første gangs høring. Denne opprettholdes. På vegne av Nerdal Gard vil vi komme med følgende merknader til andre gangs høring av detaljregulering for innfallsporten til Innerdalen:

1. Nerdal Gard er imot planforslaget, og vil ikke ha noen nytte av de forslag som er presentert. Sett opp mot driften på Nerdal Gard, er det ikke en ønsket løsning at adkomstveien fra offentlig parkeringsplass til Innerdalen legges bort fra tunet på gbnr. 104/9.
2. Verneområdestyret har før sommersesongen satt opp bilteller i Innerdalen for å få faktisk oversikt over omfanget av bilkjøringen. Nerdal Gard tror biltellingen vil vise at det er snakk om svært få passeringer gjennom tunet til gbnr. 104/1. Biltellingen vil gi nyttig informasjon sett opp mot foreslått veiinngrep, og er et viktig grunnlag for avgjørelsen av om det bør etableres en ny vei. Vi anfører at avgjørelse i plansaken bør avvete til resultatet av tellingen er klart. Tallene fra kartleggingen bør bli med i vurderingen av behovet for bilveg.
3. Den motoriserte ferdseien som er lovlig til Innerdalen, er svært begrenset. At denne trafikken skal legges utenfor gårdstunene, er ikke et nødvendig behov for verken eier av gbnr. 104/1 eller 9. Nerdal Gard motsetter seg følgelig alternativ A og C1.
4. Det er svært uheldig å beslaglegge store areal med skog av høy bonitet øst på gbnr. 104/9. Nerdal Gard aksepterer ikke vesentlige terrenginngrep på sin eiendom. Nerdal Gard motsetter seg følgelig alternativ A og B1.
5. Det er en klar fordel om høgspenlinja blir lagt i bakken over hele gbnr. 104/9, ikke kun avgrenset til der turvegen vil ligge.
6. Planen må sees i sammenheng med detaljregulering for Nerdal gård. Det er planlagt tre utleiehytter på gbnr. 104/9, rett ved der ny adkomsttrasé er planlagt. Dersom adkomsttrasen blir brukt som driftsveg, vil dette være til stor sjenanse for bruken av utleiehyttene. Dette må derfor unngås.
7. Økt motorisert ferdsel i området vil være forstyrende på jakten som utøves av eier av gbnr. 104/9. Det er viktig å sikre at naturlige trekkruter for hjortevilt opprettholdes mest mulig, og at konflikten mellom de planlagte inngrepene og dyrenes naturlige habitat minimaliseres. Kommunen må sørge for at dette blir ivarettatt ved å ikke legge driftskjøring til den nye adkomsttrasen.
8. Det opprettholdes at turvegen må gjøres smalere (maks 1,5 – 2 m) og at den skal holdes ved like med enklere utstyr.
9. Det er i planbestemmelsene lagt opp til at vegen kan brukes av gbnr. 104/1 og 104/9 for å gi tilgang til tilgrensende landbruksareal. Vi anmoder kommunen om å lage en tydeligere bruksordning for vegen, både når det gjelder bruk og ansvar for vedlikehold. Kommunen kan ikke gjennom reguleringsplan gi private rettigheter på fremmed grunn. Det må komme frem at eier av gbnr. 104/1 ikke kan bruke den del av veien som ligger på bnr. 104/9, utover de retter som foreligger i dag. Eier av gbnr. 104/1 må kjøre inn på veien fra egen grunn og benytte de deler av veien som ligger på egen grunn for å komme til sine landbruksareal. Det bør samtidig reguleres hvilken form for landbruksdrift som turvegen kan brukes til.

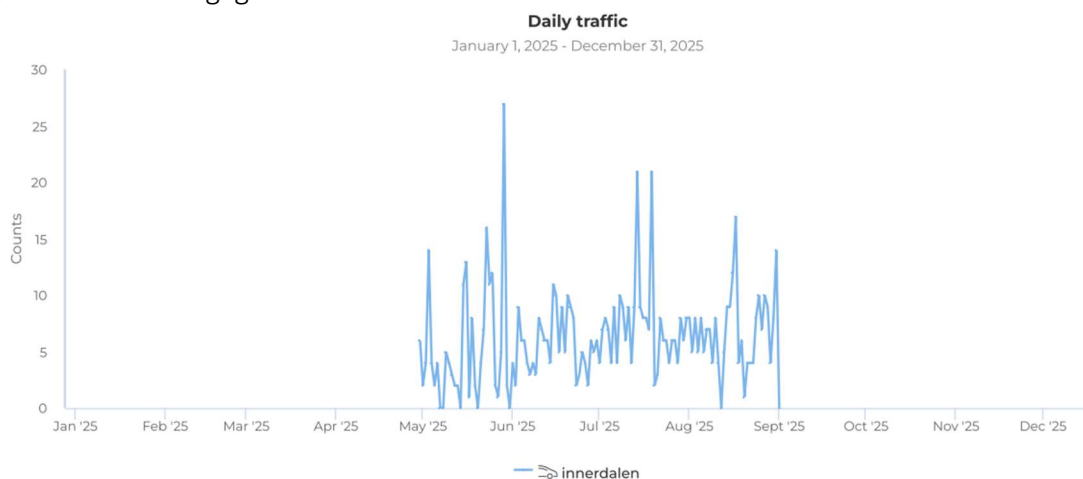


10. Samtlige forslag ivaretar den gamle steingarden som kulturminne. Alternativene er like når det gjelder plassering opp mot muren. Det er ikke slik at alternativ A og B1 ivaretar dette bedre enn alternativ C1 og C2. Ved å legge turvegen i underkant av steinmuren, vil turistene få sett kulturminnet, noe som er verdifullt.

11. Det er Nerdal Gard sin klare oppfatning at alternativ C2 vil være det mest fordelaktige alternativet med minst inngrep på 104/9 og best tilpasning til natur- og kulturmiljøet.

Kommentar fra kommunen:

1. Kommunen vurderer at det er behov for å legge om turisttrafikken utenom tuna i Nerdalen. Å lede den store turiststrømmen gjennom gardstun i aktiv drift med fast bosetting er ikke en holdbar løsning. Turisttrafikken har økt til 50 000 per år i 2024 og denne turiststrømmen går gjennom tunet på 104/1. Dette er heller ikke i tråd med friluftloven §3 som har unntak for allmenn ferdselsrett på gårdsplass. Å finne en løsning for turisttrafikken til Innerdalen utenom gardstun vurderes derfor som en offentlig oppgave. Når det gjelder behovet for ny trase mener kommunen at ny trase bør være en forutsetning for utviklingen av turistvirksomhetene i området. Innerdalen er selve grunnlaget for turisttilstrømmingen til området, og ny trase bør derfor være på plass før videre utviklingen av turistvirksomhetene i området. Utvikling av turisttilbudet på 104/9 bør derfor også sees i sammenheng med etablering av en tilfredsstillende løsning for adkomsten til Innerdalen.
2. Biltelling resultat. Kommunen har mottatt biltelling som er gjennomført med automatisk teller satt opp på vegen opp til Innerdalen. Den viser tall fram til september. I mai var det 168 biler, i juni 162, i juli 231 og august 214. Vi fikk også en graf som viser daglig trafikk:



Antall biler per dag varierer opp til 25, men det er få dager det er over 10 passeringer. Selv om biltrafikken er begrenset har kommunen kommet fram til at planen bør åpne opp for at driftstrafikken til Innerdalen kan benytte ny trase.

3. Kommunen vurderer at fordelene med å åpne opp ny trase for driftskjøring til Innerdalen utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene. Delen av traseen i alternativ C som berører 104/9 er ganske kort og trukket mot øst inn til skråningen, og det tas det hensyn til omgivelsene ved at vegen legges lavt i

terrenget ut mot kanten. Traseen kan ytterligere skjermes mot et eventuelt område for utleiehytter ved hjelp av terrengformer og vegetasjon dersom behov.

4. Ved valg av alternativ C blir deres eiendom mot øst med skog ikke berørt.
5. Der traseen kommer nært høgspenlinja blir det behov for å legge den i bakken i forbindelse med utbygging av vegen. Om den skal legges i bakken utenom dette vil være utenfor prosjektet med ny vegtrase.
6. Kommunen vil behandle forslag til detaljregulering for Nerdal gård når dette blir sendt inn til kommunen. Kommunens har vurdert at ny vegtrase utenom tuna ikke kan legges lengre øst enn viste planforslag pga bratt skråning og eldre steinutgard. Plassering av eventuelle utleiehytter på 104/9 må tilpasses dette.
7. Kommunen kan ikke se at driftskjøring til Innerdalen langs ny trase har innvirkning på mulighetene for jakt i området eller trekkruiter for hjortevilt.
8. Kommunens vurdering er at turvegen må være minst 3 meter gruslagt bredde for å fungere for den høye turiststrømmen som var 50 000 i sesongen 2024. Turvegen bør tilrettelegges for toveis turisttrafikk og slik at ulike brukergrupper som gående, folk med barnevogn og syklende lett skal kunne passere hverandre. Ved smalere trase kan det lett bli oppstuvinger og man kan risikere at folk går utenom traseen. Hvis turvegen ikke vil fungere eller er godt framkommelig så er det også fare for at folk vil ta snarvegen via eksisterende veg gjennom tuna.
9. Eierforhold og drift. Kommunen har vurdert det som gunstig dersom det kan inngås avtaler med grunneierne om utbygging av traseen, men dersom dette ikke er mulig er offentlig overtakelse av grunnen aktuelt. Ny trase er derfor foreslått regulert til offentlig areal. Regulert eierformen sier ikke noe om eierforholdene på planleggingstidspunktet, men om hvilke arealer det offentlige kan sikre seg eiendoms- eller bruksrett til for å få gjennomført planen. Ved regulert offentlig veg og offentlig overtakelse av arealet blir drift- og vedlikehold et offentlig ansvar. Vilkår og former for bruk. Plan- og bygningslovens § 12-7 gir en ramme med en uttømmende oppregning av hvilke forhold bestemmelsene kan inneholde. Bestemmelser skal alltid ha hjemmel i plan- og bygningsloven. Ifølge pbl. §12-7 kan det gis vilkår eller forbud mot former for bruk av arealer, bygninger og anlegg i planområdet.

I planforslaget C1 er vilkår og former for bruk av turvegen angitt i bestemmelse slik:

3.1 Turveg med tillatt driftskjøring, TD1 og TD2

- a) Hovedformålet er turveg. Det tillates også driftskjøring for 104/1, 104/9 og driftskjøring til Innerdalen i henhold til vernebestemmelsene for verneområdet i Innerdalen samt driftskjøring mot Oramyrbrua/Grasdalen for drift av skog og beite.
- b) Det er ikke tillatt med kjøring med motorvogn som ikke er i tråd med bestemmelsene punkt 3.1 a). Det skal derfor settes opp nødvendige skilting og stengsel for å hindre ulovlig bruk i starten av traseen. Stengselet må ikke hindre tillatt bruk som turveg for



brukergrupper som f.eks. rullestolbrukere som trenger en åpen godt tilgjengelig passasje.

- c) Avsatte møteplasser og rasteplass i planen skal kun nyttes av de som går på tur og som møteplass for driftskjøring angitt i punkt 3.1 a). Parkering på disse lommene er ikke tillatt.
- d) Traseen skal ikke brøytes om vinteren

Dere etterlyser nærmere angivelse av hvilke deler av turvegen som kan nyttes av den enkelte grunneier. Vi har forståelse for at unødig kjøring på traseen skal unngås. Å åpne opp ny trase for driftskjøring for 104/1 og 104/9 var ment for at disse skal kunne komme fram til sine deler av tilliggende landbruksarealet for landbruksdrift av arealene. Dette tas med som vist nedenfor.

3.1 Turveg med tillatt driftskjøring, TD1 og TD2

- a) Hovedformålet er turveg. Det tillates også driftskjøring for vedlikehold av veggen og driftskjøring for 104/1 og 104/9 for landbruksdrift av sine tilliggende arealer og driftskjøring til Innerdalen i henhold til vernebestemmelsene for verneområdet i Innerdalen samt driftskjøring mot Oramyrbrua/Grasdalen for drift av skog og beite.

Når det gjelder driftstrafikken til Innerdalen er dette regulert i verneforskriften:
«Trafikk med motoriserte kjøretøyer til lands og til vanns og landing med luftfartøy er forbudt. Unntatt er nødvendig transport i forbindelse med bosettingen, seterbruken, driften av de to turisthyttene, politi- og ambulansetjeneste, oppsynet med landskapsvernområdet og vannkraftanlegget ved Langvatn.»

Dette betyr at forslag alternativ C1 ikke åpner opp for annen kjøring på den nye traseen enn nevnt i bestemmelsene 3.1 a-d og vernebestemmelsene.

- 10. Det er lagt opp til at trase C1 vil ivareta steinmuren langs skråningen slik som de andre forslaga. Etter innspill fra fylkeskommunen er det tatt med hensynssone H570 der steinmuren ligger og plangrensen er justert litt med hensyn til dette.
- 11. Ved vurdering av fordeler og ulemper mellom alternativ A (lang trase) og alternativ C (kort trase) har kommunen kommet fram til at alternativ C bør velges fordi det gir mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase enn alternativ A.

Kommunen har videre vurdert at fordelene med å åpne opp den nye traseen for driftskjøring til Innerdalen utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene. Den delen av traseen i alternativ C som berører 104/9 er ganske kort og trukket mot øst inn til skråningen. Det tas hensyn til omgivelsene ved at veggen legges lavt i terrenget ut mot kanten. Traseen kan ytterligere skjermes mot et eventuelt område for utleiehytter ved hjelp av terrengformer og vegetasjon dersom behov.



13.7 Bjørn Inge Innerdal 05.08.2025

Resyme av merknaden:

Jeg har følgende kommentarer og presiseringer til ny reguleringsplan som bosatt i Innerdalen på eiendom 91/74.

1. Det er ønskelig at når regelverket for bruk av vei/sti utformes så videreføres unntaket for 91/74 som dagens trasé har, og at det nevnes i regelverket. Det nevnes ikke annet enn driftskjøring til dagens næringsliv i Innerdalen.
2. Dersom ny trasé ikke brøytes, må det også finnes et alternativ for 91/74. Ved å videreføre bruk av dagens trasé i vinterhalvåret, hvor det ikke lar seg gjøre å benytte snøscooter på ny trasé pga. is eller andre forhold. Om det velges veg eller sti som endelig løsning, og det er mulig å benytte den for adkomst med snøscooter eller annet egent kjøretøy, bør 91/74 ha mulighet for det.
3. P-plass er ikke egnet som en endelig løsning for 91/74. Det må komme på plass en permanent ordning i form av garasje slik at 91/74 også får permanente P-plasser. Fast bosetting og besøkende til den bør unntas for P-avgift inntil en løsning er på plass, og deretter vurderes på nytt. P1 og P2 settes i utgangspunktet av til besøkende i området.

Kommentar fra kommunen:

I bestemmelsene 3.1 a står det at 3.1 står det at det er tillatt med driftskjøring til Innerdalen i henhold til vernebestemmelsene for verneområdet i Innerdalen.

Når det gjelder driftstrafikken til Innerdalen er dette regulert i verneforskriften: «*Trafikk med motoriserte kjøretøyer til lands og til vanns og landing med luftfartøy er forbudt. Unntatt er nødvendig transport i forbindelse med bosettingen, seterbruken, driften av de to turisthyttene, politi- og ambulansetjeneste, oppsynet med landskapsvernområdet og vannkraftanlegget ved Langvatn.*»

Dette betyr at forslag alternativ C1 åpner opp for driftstrafikk som nevnt i bestemmelsene 3.1 a-d og vernebestemmelsene. Nødvendig transport i forbindelse med bosetting på din eiendom vil derfor også bli tillatt via ny trase, også snøskuter om vinteren.

Du sier at det kan bli behov for å kunne benytte dagens trase gjennom tuna ved spesielle forhold på vinteren. Det har vi forståelse for.

Vegrett er en privatrettslig sak og ikke en del av selve reguleringsplana. I dag går driftstrafikken til Innerdalen via eksisterende traktorveg gjennom tuna i Innerdalen opp til Innerdalen. Det går ingen andre veger opp til bebyggelsen i Innerdalen i dag. Selv om det ikke er skriftlige avtaler på vegrett følger dette ofte av hevd eller alders tids bruk. Hvis grunnlaget for veiretten er hevd, følger den hevdede veiretten eiendommen.

Reguleringsplanen endrer ikke på denne vegretten du har der, men en omskipling av vegrett kan komme som en følge av reguleringsplana. Omskipling innebærer at bruksrettigheter, som veiretter, kan endres for å finne en mer hensiktsmessig løsning, for eksempel en annen trase. Dersom uenighet kan endring av vegrett behandles som jordskiftesak. Vi regner med at ditt behov som fast bosatt i Innerdalen også på vinters tid blir ivaretatt i en slik sak.

Når det gjelder parkeringsplass/garasje for 91/74 er det ikke avsatt eget areal for dette innenfor planområdet for reguleringsplana. Den offentlige parkeringsplassen P1 og P2 kan imidlertid brukes av alle, og det er vanlig med rabatterte årsgebyr slik at dette bør kunne løses.

Vi har forståelse for at det er spesielle utfordringer siden du bor der hele året. Egen plass kan eventuelt løses som i dag, utenom reguleringsplana, med avtale med grunneier i området.



13.8 Jon Martin Singsdal 05.08.2025

Resyme av merknaden:

Dagens situasjon er at gangtrafikken og deler av kjøringen gjennom privat sone i gårdstunet til gnr 104/1 er ulovlig og krenking av privatlivets fred. For at turistindustrien i Innerdalen og Nerdalen skal få sine gjester inn i verneområdet på lovlig vis uten at de skal måtte gå skogveien må det bygges ny vei. På grunn av den tidvis store trafikken av gående, syklister og bevegelsehemmede kreves det en vei av samme bredde og kvalitet som resten av veien til Innerdalen.

Alternativ A

Denne traseen gir god avstand mellom turisttrafikken og gårdstuna og vil være det mest konfliktdempende og langsiktige løsningen for turistene, turistindustrien, landbruket, bolyst, og sikkerhet. Alle andre alternativer er avsporinger. Det gir den mest logiske ruten for ferdsele både mot Grasdalen og Innerdalen og er det alternativet som vil gi minst tap av verdifull beitemark, selv om arealet til selve veien blir noe større. Her må man se på helheten. Veien blir noe dyrere da den er lengre enn alternativ C, men forlengelsen ligger stort sett på flat mark og på god grunn hvor det er billig å bygge.

Alternativ C1/C2:

Dette alternativet er svært likt «lys blå» trase som ble forkastet tidlig i prosessen med begrunnelsen: «Lys blå trase går gjennom meget bratt skråning og beiteområde, og videreføres ikke pga terrengingrep rett nedenfor tuna og nærhet til bolighus.» Dette var en god avgjørelse og at dette alternativet nå er justert med noen få meter og lansert som «NYTT», med nøyaktig samme ulempene er uforståelig. Alternativ C er foreslått lagt rett over et kulturminne som sannsynligvis vil bli ødelagt. Beitet vil også bli delt i to lapper hvor den ene delen av beite vil være uten tilgang til vann og dermed ubrukelig. Det finnes ikke noe areal «bak fjøset» som kan «ryddes» for å kompensere for dette som forslagsstiller Eystein Opdøl feilaktig påstår.

Bruken av veien

Som veilederen for turveier fra kulturdepartementet sier må veien være minimum 2,5-3 meter bred og blir dermed lik resten av veien inn til Innerdalen. Det er da en selvfølge at veien må bli regulert til turvei kombinert med driftskjøring. Dette er ikke en vei som eieren av 104/1 har bruk for eller nytte av. Denne veien må bygges for at turistindustrien i Nerdalen og Innerdalen med Eystein Opdøl og Ane Nerdal i spissen må ha en ferdselsvei for sine turister og kunder. Det samme må det offentlige ha for friluftsfolk samt kjørevei for drift av verneområdet og annet. SNO, Meteorologisk institutt, offentlig eide NEAS og andre kjører jevnlig i offentlig regi. Det vil være svært urimelig dersom eier av 104/1 skal bli belastet med to parallelle veier for gjennomfart over eiendommen med forskjellig bruk tiltenkt trafikken til Innerdalen. Spesielt så tett på bebyggelse. Det vil være en unikt dårlig løsning som ikke hører hjemme noe sted og det er jeg sikker på at enhver rettsinstans vil være enig i. Det offentlige må ikke glemme sitt ansvar både for arealbruk og belastning de pålegger en privatperson når de selv har interesse av at det er en åpen offentlig vei over eiendommen. Argumentene som blir fremsatt mot kombinert bruk er syltynne og ser i hovedsak ut til å basere seg på bastante og udokumenterte påstander vedrørende byggekostnader og finansiering. Selvsagt finnes det steder hvor det er større biltrafikk forbi nova, men der går det garantert ikke parallelle veier av lik karakter et steinkast unna. Når det gjelder finansiering er dette småpenger når man ser

hvilke utgifter det er i forbindelse med «driften» av verneområdet Innerdalen. F.eks brukte verneområdestyret nylig 2,5 millioner på å hugge et lite granfelt i Innerdalen med negativ rotverdi. Her er det åpenbart en stor pengesekk. For øvrig har eieren av 104/1 gjentatte ganger sagt at han skal bidra økonomisk så lenge veien blir lagt etter riktig trasse med kombinert bruk. Det bør også turistindustrien da det er de som har interesse av en trygg og god vei for sine kunder.

Kommentar fra kommunen:

Av hensyn til den tidvis store trafikken av gående, syklister og bevegelsehemmede er det lagt opp til ny trase med en vei av samme bredde og kvalitet som resten av veien til Innerdalen.

Grunnen til at kort alternativ C ikke ble vurdert videre i første omgang var at vi ikke så nærmere på denne traseen da vi var der på befaring i begynnelsen av planprosessen.

Etter en nærmere vurdering og en helhetlig gjennomgang av alternativene har kommunen kommet fram til at kort alternativ C vil gi mindre terrenginngrep og en slakere veg enn alternativ A. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ C er fra kote 250 til kote 263, altså en høydeforskjell på 13 meter. Med en avstand på 104 meter gir dette en stigning på veien på 1:8.

I alternativ A vil traseen bli brattere og lengre fordi skråningen stiger mot øst. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ A er fra kote 251 til kote 279, dvs. en høydeforskjell på 28 meter. Med en avstand på 167 meter gir dette en stigning på gjennomsnittlig 1:5,96. Vi har ikke kunnet finne noen løsning på å gjøre den slakere fordi den må krysse eksisterende gardsveg i første del og den må komme opp før den bratte kneika opp mot Innerdalen mot øst og kan derfor ikke forlenges lengre øst.

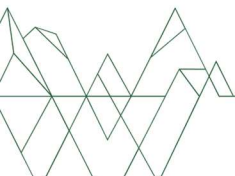
Terrengprofil viser at det blir mindre terrenginngrep med fylling og skjæring i alternativ C enn alternativ A. I kort løsningen er det ikke registrert bekkeløp som må krysses. Nærheten til bekken mot jordet ned på flata blir også mindre ved alternativ C.

Ulempe med alternativ C er at traseen går gjennom beitemark på 104/1 mens alternativ A går i ytterkant av beiteområde på 104/1. Begge alternativene går gjennom beitemark på 104/9.

Det er ulempe for landbruksdrift at traseen deler beiteareal i to. Kommunen har likevel kommet fram til at kort trase bør velges fordi det gir mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase enn alternativ A. I alternativ A er lia så bratt og stiger mot øst at terrenginngrepene blir meget store og traseen blir bratt og gir et vegteknisk dårligere alternativ enn kort trase.

Avbøtende tiltak. Det bør tilrettelegges slik at arealene fortsatt skal kunne beites selv om det går en trase der. 104/1 driver i dag med storfedrift og har bruk for utebeite for disse. Et alternativ er at det settes opp grunder på vegtaseen slik at man går inn i et beiteområde hvor dyr kan ferdes på tvers av traseen. Konflikter kan eventuelt løses ved hjelp av nofence, slik som vi tidligere har nevnt for beiting på 104/9. Eller traseen avgrenses med gjerde mot beiteareal på hele eller deler av strekningen. Ved separering av beiteareal uten bekk må det etableres vanntilgang for dyra. Et øvre avgrenset beiteareal kan da for eksempel brukes til kalvebeite eller lignende.

Vi har sett på størrelsen på beiteareal i området. Ifølge AR5 er summen av innmarksbeite rundt gardstuna på 104/1 og 104/9 til sammen totalt omlag 50 da. 104/9 driver ikke med dyr i



dag og har planer om turistutvikling, men det er likevel ønskelig at beiteareal blir ivaretatt så langt det lar seg gjøre. Naturtypekartleggingen har pekt på naturbeitemark i dette området som bør tas vare på og at beitetrykket bør økes.

Når det gjelder 104/1 som driver med dyr så er beitearealene på egen grunn noe begrenset. Ifølge AR5 er avmerket beiteareal rundt gardtunet på 104/1 om lag 19 da i dag. Ny trase inkludert skjæring og fylling beslaglegger om lag 1,3 da av dette. I prosjekter der landbruksareal blir omdisponert er det ønskelig med erstatning av dette. Mulig tilrettelegging for nytt beite for det som går bort er derfor aktuelt å ta med i prosjektet.

Når det gjelder om traseen skal kunne nyttes til driftskjøring til Innerdalen har kommunen vurdert fordelene og ulempene med dette.

Kommunen har kommet fram til at fordelene med å åpne opp for driftskjøring til Innerdalen utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene. Traseen legges lavt i terrenget inn i skråningen. Traseen kan ytterligere skjermes ved hjelp av terrengformer og vegetasjon dersom behov.



13.9 Ingeborg Singsdal 05.08.2025

Resyme av merknaden:

Eg ønskjer med dette å gi ei ny høyringsuttale til reguleringsplana for innfallsport til Innerdalen. Eg skriv som bebuar og framtidig eigar og drivar av gardsbruket på gnr. 104/1 i Nerdalen, og ønskjer å understreke kva desse planvalga faktisk betyr for kvardagen vår – og for framtida på garden.

Alternativ A – einaste løysinga som tek vare på både folk, drift og livskvalitet

Av dei fire alternativa som no ligg til vurdering, er alternativ A den einaste løysinga som gjer det mogleg å halde fram med aktiv gardsdrift – samstundes som vi kan ha eit trygt og godt bumiljø for familiare som bur her.

Alternativ A vil flytte både turtrafikken og den motoriserte ferdselen bort frå tunet vårt, slik at vi kan bruke tunet som det det er meint for: eit fritt gardstun for folka som bur her, tryggheit for dyra og rom for gardsdrifta. Det er her vi bur, og her vi skal skape framtida vår. Dette vil også bidra til tryggare ferdsel for dei som ønsker å besøke turområdet.

Eg har tidlegare peika på korleis den stadig aukande ferdsla tvers gjennom tunet har gjort kvardagen vår både uroleg og utrygg – ikkje minst for dei minste som skal få lov til å springe mellom trappa og fjøsdøra utan å måtte vere redde for uventa biltrafikk. Alternativ A gir oss ei reell moglegheit til å få tilbake tryggleiken og friheita i tunet vårt.

Alternativ C1 og C2

Alternativa C1 og C2, som no er lagt til i planen, gir inntrykk av å vere «mindre inngrep» – men for oss som bur her, er dei tvert imot svært inngripande.

Traseen i desse alternativa går rett gjennom hovudbeitet vårt og deler det i to, noko som gjer det vanskeleg å drive som normalt. Dette er ikkje berre eit praktisk problem – det grip direkte inn i grunnlaget for drifta og svekkjer det vi lever av. Beitet er ein integrert del av gardsdrifta, og å legge ein sti eller veg gjennom det betyr i realiteten at det ikkje lenger kan brukast slik det er tenkt.

I tillegg går desse alternativa for nær husa våre – berre på andre sida enn dagens ferdselsåre. Ein flyttar berre problemet nokre meter, men vi sit igjen med det same: trafikk tett på huset, uro for ungar og dyr, og ein kvardag prega av gjennomgangstrafikk heile døgnet.

Kulturminne og landskap

Eg vil også gjere kommunen merksam på at alternativ C1 og C2 vil gå langs eit område der det ligg eit kulturminne. Det finst ein eldre steinbygd trase der, og i dette området har det vore dyrka korn i tidlegare tider. Dette er spor etter levd liv og tradisjonell bruk av landskapet, og bør respekterast og takast vare på. Det handlar ikkje berre om det som er praktisk – det handlar òg om å vise respekt for historia og dei verdiane som ligg i landskapet.

Alternativ B1 - Vidarefører motorisert trafikk i tunet - konflikt med aktiv gardsdrift og bumiljø/livskvalitet (ein veg som i prinsippet kunne vore bruka til motorisert ferdsel)

Alternativ B1 fører til at turtrafikken blir leia utom, men vidarefører motorisert trafikk gjennom tunet og adresserer berre deler av problemet. Dette alternativet spreier ferdsel i landskapet og vidarefører uro og opprettheld eit utrygt bumiljø. Dette opprettheld ein situasjon som i dag skapar både praktiske og tryggleiksrelaterte utfordringar i kombinasjon

med aktiv gardsdrift og bumiljø/livskvalitet. B1 legg opp til bygging av ny gangveg, som i prinsippet kunne vore bruka til motorisert ferdsel, men som i planen ikkje opnar for det – dermed blir ikkje utfordringa med motorisert ferdsel løyst.

Ei oppmoding

Eg ber dykk – som ansvarlege for reguleringsarbeidet – om å velje ei løysing som gir rom for både tryggleik, trivsel og drift. Dette handlar ikkje berre om turisme og framkomst – det handlar om framtida for eit levande gardsbruk, om ungar som skal få vekse opp trygt, om dyr som skal handterast roleg og sikkert, og om at også vi som bur her, skal få ha kvardagen vår i fred.

Alternativ A gir rom for alt dette. Det er gjennomarbeidd, framtidsretta og gjennomførbart. Alternativa B1, C1 og C2 skaper nye problem utan å løyse dei gamle. Eg håpar kommunen ser dette, og landar på ei løysing som faktisk tener fellesskapet – og tek vare på både menneska, naturen og historia i Nerdalen. Eg viser også til tidlegare høyringsuttale oversendt til Sunndal kommune 16.04.25

Kommentar fra kommunen:

Kommunen har kommet fram til at fordelene med å åpne opp ny trase for driftskjøring til Innerdalen utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene.

Etter en nærmere vurdering og en helhetlig gjennomgang av alternativene har kommunen kommet fram til at kort alternativ C vil gi mindre terrenginngrep og en slakere veg en alternativ A. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ C er fra kote 250 til kote 263, altså en høydeforskjell på 13 meter. Med en avstand på 104 meter gir dette en stigning på vegen på 1:8.

I alternativ A vil traseen bli brattere og lengre fordi skråningen stiger mot øst. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ A er fra kote 251 til kote 279, dvs. en høydeforskjell på 28 meter. Med en avstand på 167 meter gir dette en stigning på gjennomsnittlig 1:5,96. Vi har ikke kunnet finne noen løsning på å gjøre den slakere fordi den må krysse eksisterende gardsveg i første del og den må komme opp før den bratte kneika opp mot Innerdalen mot øst og kan derfor ikke forlenges lengre øst.

Terrengprofil viser at det blir mindre terrenginngrep med fylling og skjæring i alternativ C enn alternativ A. I kort løsningen er det ikke registrert bekkeløp som må krysses. Nærheten til bekken mot jordet ned på flata blir også mindre ved alternativ C.

Ulempe med alternativ C er at traseen går gjennom beitemark på 104/1 mens alternativ A går i ytterkant av beiteområde på 104/1. Begge alternativene går gjennom beitemark på 104/9.

Det er ulempe for landbruksdrift at traseen deler beiteareal i to. Kommunen har likevel kommet fram til at kort trase bør velges fordi det gir mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase enn alternativ A. I alternativ A er lia så bratt og stiger mot øst at terrenginngrepene blir meget store og traseen blir bratt og gir et vegteknisk dårligere alternativ enn kort trase.

Avbøtende tiltak. Det bør tilrettelegges slik at arealene fortsatt skal kunne beites selv om det går en trase der. 104/1 driver i dag med storfedrift og har bruk for utebeite for disse. Et alternativ er at det settes opp grunder på veggaseen slik at man går inn i et beiteområde hvor



dyr kan ferdes på tvers av traseen. Konflikter kan eventuelt løses ved hjelp av nofence, slik som vi tidligere har nevnt for beiting på 104/9. Eller traseen avgrenses med gjerde mot beiteareal på hele eller deler av strekningen. Ved separering av beiteareal uten bekk må det etableres vanntilgang for dyra. Et øvre avgrenset beiteareal kan da for eksempel brukes til kalvebeite eller lignende.

Vi har sett på størrelsen på beiteareal i området. Ifølge AR5 er summen av innmarksbeite rundt gardstuna på 104/1 og 104/9 til sammen totalt omlag 50 da. 104/9 driver ikke med dyr i dag og har planer om turistutvikling, men det er likevel ønskelig at beiteareal blir ivaretatt så langt det lar seg gjøre. Naturtypekartleggingen har pekt på naturbeitemark i dette området som bør tas vare på og at beitetrykket bør økes.

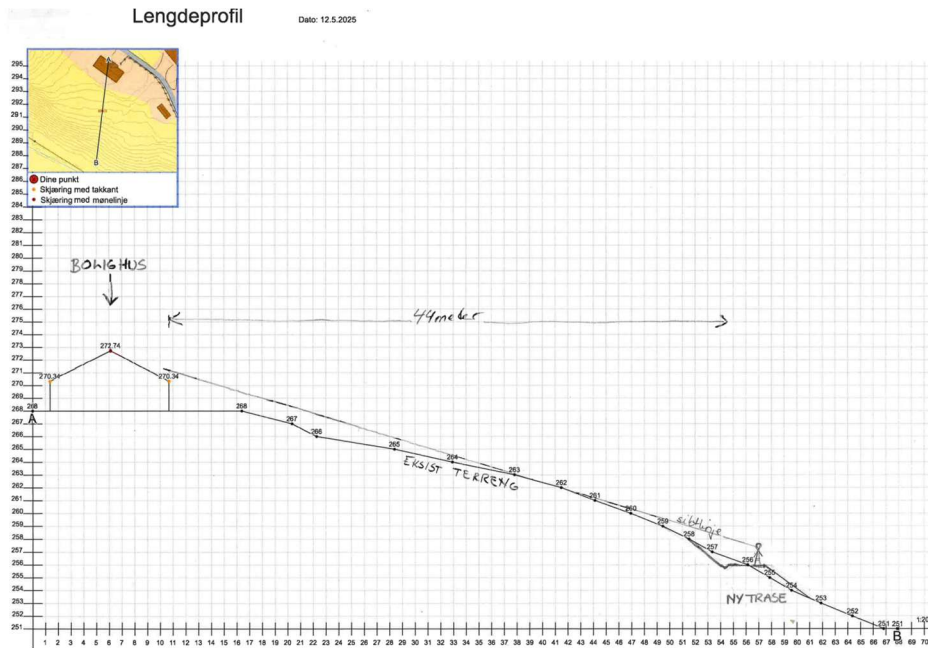
Når det gjelder 104/1 som driver med dyr så er beitearealene på egen grunn noe begrenset. Ifølge AR5 er avmerket beiteareal rundt gardtunet på 104/1 om lag 19 da i dag. Ny trase inkludert skjæring og fylling beslaglegger om lag 1,3 da av dette. I prosjekter der landbruksareal blir omdisponert er det ønskelig med erstatning av dette. Mulig tilrettelegging for nytt beite for det som går bort er derfor aktuelt å ta med i prosjektet.

Når det gjelder om traseen skal kunne nyttes til driftskjøring til Innerdalen har kommunen vurdert fordelene og ulempene med dette.

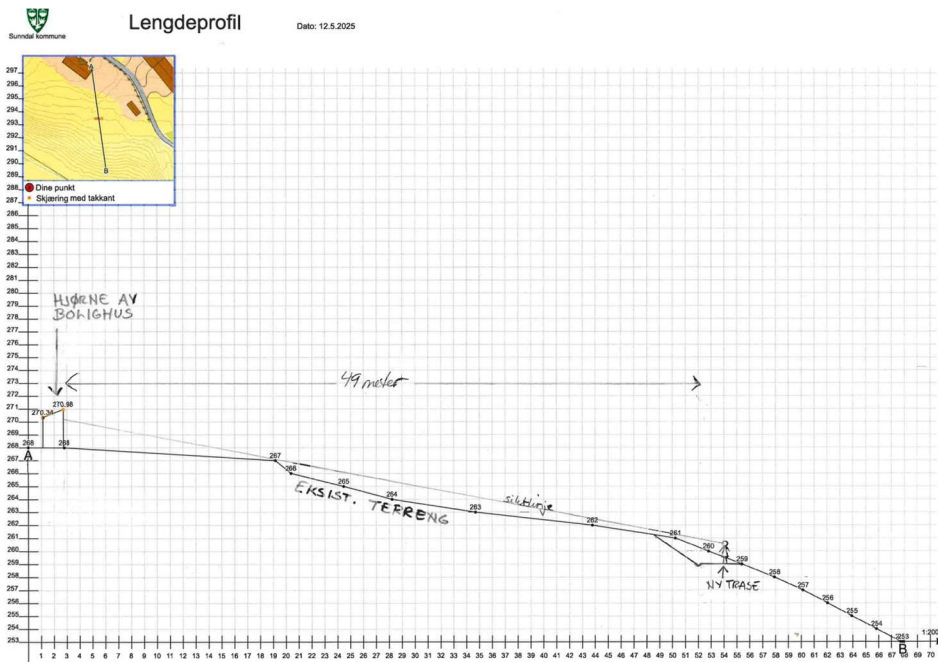
Kommunen har kommet fram til at fordelene med å åpne opp for driftskjøring til Innerdalen utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene. Traseen legges lavt i terrenget inn i skråningen. Traseen kan ytterligere skjermes ved hjelp av terrengformer og vegetasjon dersom behov.

Nærheten til bolighus i alternativ C er vurdert. Det er laga terrengprofiler nedenfor bolighuset. Pga at traseen passerer bolighuset langt nede i skråninga blir den svært lite synlig foran bolighuset. Når du står nede på traseen foran bolighuset vil du kun se taket på huset og utearealet foran huset vil bli liggende skjernet. Når du kommer litt lenger opp i traseen vil du komme på siden men fortsatt langt unna bolighuset (ca 49m) og terrenget virker fortsatt skjermende.





Figur 47 Alternativ C profil A nedenfor bolighus. Vi ser at traseen blir liggende lavt i terrenget ganske langt unna bolighuset og at terrenget opp mot bolighuset vil virke godt skjermende.



Figur 34 Alternativ C profil B på skrått ned fra hjørnet på bolighus. Vi ser at traseen også her blir liggende lavt i terrenget ganske langt unna bolighuset og at terrenget opp mot bolighuset vil virke skjermende, og at det er gode muligheter for ytterligere skjerming med for eksempel vegetasjon.

13.10 Jørgen Singsdal 06.08.2025

Resyme av merknaden:

Det er no kome forslag på eit nytt alternativ på vegomlegging C1 og C2 både med og utan driftskøyring. Dette vart det også sett på under befaringa i området og ikkje gått vidare med.

Dette er eit kortare alternativ som vil dele kulturbeitet i to og blir til svær stor ulempe for landbruksdrifta. Det gjev ei dårleg arondering og vil problematisere landbruksdrifta ytterlegare. Ein vil også få svært synlege skjæringar og terrenginngrep i innmarksbeite og kulturlandsskapet som pregar Nerdalen vil bli øydelagt.

Det går også eit gammelt oppmura stifar og kulturminne i området. Frå gammelt av vart det dyrka korn i terasser i bakkane her. Dessuten kjem denne traseen svært nær bolighus og driftsbygningar og vil bygge seg inn i nye problemstillingar.. Forslag C1 og C2 er ikkje bærekraftig og framtidsretta og dermed uaktuell.

Det er berre alternativ A som gjev ei akseptabel løysing for gardsbruket, buforholda og utviklingsmoglegheitane for gardsbruket. Av den grunn er berre alterativ A som kan akseptertast av meg.

Konklusjon

Utfordringane med å drive med mjølk og kjøttproduksjon på Nerdal er store med den store turist-trafikken og drifts-trafikken gjennom eit gardstun. Dette er ikkje i henhold til friluftsløven. Dette er kommunen kjent med. Omsynet til landbruksdrifta må vege tungt. Alternativ A med lang turveg med tilatt driftskøyring er den beste og einaste totalløysinga pga av landbruksdrifta, trafikksikkerheita, bulyst m.m. i tunet som eg kan godta.

Denne legg til rette for ein kombinert tur og driftsveg til Innerdalen, skogsveg og drifttrafikken til Oramyrvegen. Dette gjev ei samla løysing. Ein får også oppstigninga til Innerdalsvegen i skogsområde på dette alternativet. Eg vil vidare bemerke at dette alternativet gjev ein skogsbilvegdekning som tilfører ein stor økonomisk gevinst for eigar av skogen.

Eg reknar med stat og fylkeskommune bidrar til finansieringa i og med at dette gjeld innfallsporsten til verneområda i Trollheimen. Eg gjentek at eg også er villig til å ta del i finansieringa på dette alternativet om nødvendig. Viser også til merknadsbrevane mine av 16.4.2025 og 15.5.2025.

Kommentar fra kommunen:

Kort alternativ ble nevnt på en tidlig befaring i området, men den ble ikke nærmere befart, dvs. vi gikk ikke denne traseen da vi var der. Den ble derfor ikke nærmere vurdert i utredningen til 1. gangs behandling. Under høringen kom det merknader om at denne traseen burde utredes, noe som vi da gjorde til 2. gangs behandling og nytt offentlig ettersyn.

Etter en nærmere vurdering og en helhetlig gjennomgang av alternativene har kommunen kommet fram til at kort alternativ C vil gi mindre terrenginngrep og en slakere veg en alternativ A. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ C er fra kote 250 til kote 263, altså en høydeforskjell på 13 meter. Med en avstand på 104 meter gir dette en stigning på vegen på 1:8.

I alternativ A vil traseen bli brattere og lengre fordi skråningen stiger mot øst. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ A er fra kote 251 til kote 279, dvs. en høydeforskjell på 28 meter. Med en avstand på 167 meter gir dette en stigning på gjennomsnittlig 1:5,96. Vi har ikke kunnet finne noen løsning på å gjøre den slakere fordi den må krysse eksisterende gardsveg i første del og den må komme opp før den bratte kneika opp mot Innerdalen mot øst og kan derfor ikke forlenges lengre øst.

Terrengprofil viser at det blir mindre terrenginngrep med fylling og skjæring i alternativ C enn alternativ A. I kort løsningen er det ikke registrert bekkeløp som må krysses. Nærheten til bekken mot jordet ned på flata blir også mindre ved alternativ C.

Ulempe med alternativ C er at traseen går gjennom beitemark på 104/1 mens alternativ A går i ytterkant av beiteområde på 104/1. Begge alternativene går gjennom beitemark på 104/9.

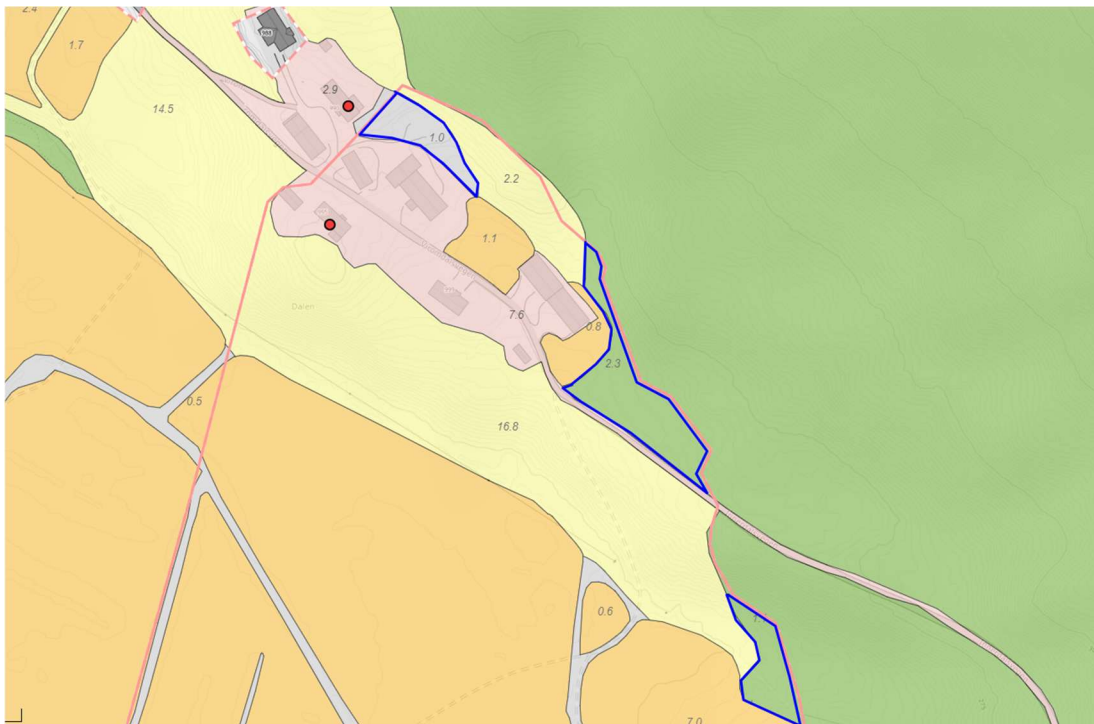
Det er ulempe for landbruksdrift at traseen deler beiteareal i to. Kommunen har likevel kommet fram til at kort trase bør velges fordi det gir mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase enn alternativ A. I alternativ A er lia så bratt og stiger mot øst at terrenginngrepene blir meget store og traseen blir bratt og gir et vegteknisk dårligere alternativ enn kort trase.

Avbøtende tiltak. Det bør tilrettelegges slik at arealene fortsatt skal kunne beites selv om det går en trase der. Vi forstår at dere driver i dag med storfedrift og har bruk for utebeite for disse. Et alternativ kan være at det settes opp grunder på vegtaseen slik at man går inn i et beiteområde hvor dyr kan ferdes på tvers av traseen. Kanskje konflikter mellom beitende dyr og turister kan løses ved hjelp av nofence? Kommunen tidligere har nevnt dette for beiting på 104/9. Eller traseen avgrenses med gjerde mot beiteareal på hele eller deler av strekningen. Ved separering av beiteareal uten bekk må det etableres vanntilgang for dyra. Det tas med bestemmelse om dette. Et øvre avgrenset beiteareal kan da for eksempel brukes til kalvebeite eller lignende.

Vi har sett på størrelsen på beiteareal i området. Ifølge AR5 er summen av innmarksbeite rundt gardstuna på 104/1 og 104/9 til sammen totalt omlag 50 da. 104/9 driver ikke med dyr i dag og har planer om turistutvikling, men det er likevel ønskelig at beiteareal blir ivaretatt så langt det lar seg gjøre. Naturtypekartleggingen har pekt på naturbeitemark i dette området som bør tas vare på og at beitetrykket bør økes.

Når det gjelder 104/1 som driver med dyr så ser vi at beitearealene på egen grunn er noe begrenset. Ifølge AR5 er avmerket beiteareal rundt gardtunet på 104/1 om lag 19 da i dag. Ny trase inkludert skjæring og fylling beslaglegger om lag 1,3 da av dette. I prosjekter der landbruksareal blir omdisponert er det ønskelig med erstatning av dette. Mulig tilrettelegging for nytt beite for det som går bort er derfor aktuelt å ta med i prosjektet.





Figur 48 Utsnitt av gardskart. Innenfor 104/1 er det ikke så mye arealer i nærheten som kan brukes til beite. Det er et areal bak fjøset og noen skogarealer som kanskje kan være aktuelle å reetablere som beite (markert med blå linje)

Når det gjelder om traseen skal kunne nyttes til driftskjøring til Innerdalen har kommunen vurdert fordelene og ulempene med dette, og kommunen har kommet fram til at fordelene med å åpne opp for driftskjøring til Innerdalen utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene. Traseen legges lavt i terrenget inn i skråningen. Traseen kan ytterligere skjermes ved hjelp av terrengformer og vegetasjon dersom behov.

Når det gjelder kulturminner i området så har Møre og Romsdal fylkeskommune gjennomført arkeologisk registrering i perioden 21.10.2024-30.10.2024. Vi har mottatt rapport fra denne undersøkelsen.

Utdrag fra rapporten:

Av metoder ble det benyttet manuell prøvestikking og visuell overflateregistrering. Det ble ikke gjort funn av automatisk fredede kulturminner.

Det ble ikke påvist synlige kulturminner som er automatisk fredet, men det ble observert 5 som er vurdert til å være fra nyere tid. Rydningsrøysene setter i sammenheng med nydyrkingen som skulle ha skjedd på 1800-tallet da gården ifølge grunneier skal ha blitt tatt i bruk, og opp til dagens bruk av området. Områdene ved rydningsrøysene ble undersøkt ved hjelp av jordbor og prøvestikking, det var ingen tegn til forhistoriske dyrkingslag. På bakgrunn av deres utsende, størrelse, beliggenhet og mangel på lag i området blir de derfor tolket som moderne rydningsrøysere.

Hele området er registrert, jf. kulturminneloven § 9, med unntak av gbnr. 104/1 grunnet mangel på grunneieraksept. Området ble underveis i registreringen vurdert til å inneha lite potensiale for funn av automatiske fredede kulturminner. Dette basert på områdets topografi da det i hovedsak bestod av kupert beitemark og svært bratt utmark. Det ble

ikke gjort funn på gbnr 104/9 der potensialet ble vurdert som høyst. På bakgrunn av dette ble det ikke sett på som nødvendig å undersøke gbnr. 104/1 nærmere da potensialet ble vurdert som svært lavt grunnet dets bratte og ulente terreng.



13.11 Geir Tommy Tomren 05.08.2025

Resyme av merknaden:

Fråsegn i samband med regulering av ferdsel og motorisert drift – Innfallsporten Innerdalen Underteikna ønskjer med dette å kome med ei samla og historisk basert fråsegn til Sunndal kommune i samband med høyring om vidare forvaltning og bruk av Innfallsporten Innerdalen, inkludert spørsmål om ferdselsregulering, motorisert driftstrafikk og arealbruk. Uttalen baserer seg på ei grundig gjennomgang av dokumentasjon frå offentlege organ, grunneigarar, brukarinteresser og postlista til kommunen. I tillegg har eg meir enn 50 år med eigenerfaring og observasjonar knytt til bruken av areala omtala i reguleringa.

1. Om historisk bruk og rettsgrunnlag – Nerdal Gard som hovudaktør

Innerdalen har vore ein sentral turistdestinasjon heilt sidan 1890-talet. Frå starten har Nerdal Gard (bruk 104/9) hatt ei heilt sentral rolle i utviklinga av ferdselsveg, tilrettelegging og mottak av turistar. Det er godt dokumentert gjennom dagbøker og historisk materiale at garden har vore brukt som skyss- og overnattingsstad, og samarbeidet tett med både Innerdal Turisthytte og Renndølsetra. Gjennom snart 135 år har Nerdal Gard avgjeve omlag 80 % av grunnlaget for dagens infrastruktur – veg, parkeringsplass, ferdselsårer og servicetilbod. Store delar av dette skjedde frivillig og i samarbeid med Sunndal kommune. Dette gjeld mellom anna avståing av grunn til:

- parkeringsplass
- ny ferdselsveg opp «Nybrekka», då tidlegare trafikk gjekk gjennom tunet på bruk 104 – 9 til tidleg på 70 - talet
- areal under og rundt tunet til organisert ferdsel.

Denne innsatsen har vore ein grunnmur for heile utviklinga av turismen i Innerdalen, og må leggast til grunn ved vidare politiske og administrative vurderingar. Bruk 104 – 1/Singsdal har størsteparten av sin eigedom utanfor dei brukte ferdselsårene til Innerdalen og har i så måte berre avgjeve om lag 20 %.

2. Fotturisme – avgrensa omfang, stor verdi

Turisttrafikken til Innerdalen har auka dei siste åra, men dette er i hovudsak fotturistar i juni, juli og august, og i ei avgrensa tidsramme på dagen. Resten av året er mengda turistar nær fråverande, og det føreligg ingen teikn til overbelastning i natur eller samfunn utanfor desse vekene.

Ferdsel skjer hovudsakleg til fots, frå parkeringsplassen og innover mot verneområdet. All motorisert ferdsel er strengt regulert, og skjer etter søknad og løyve, i tråd med motorferdsellova og verneforskrifta for Trollheimen landskapsvernområde.

Ei samla vurdering av den motoriserte ferdselen i ei av dei mest hektiske vekene i juli 2025, viser at den er særst avgrensa til nokre få passeringar om dagen. Dette er vel strengt tatt langt mindre belastning knytt til motorisert ferdsel enn om lag alle andre i Noreg. Dette løftar fram det einaste reelle problemet – mengda fotturistar i 2 – 3 månadar om sommaren. Tiltak og beslutningar må derfor fokusere på dette, og ikkje la seg villeie med argument utan rot i verkelegheita.

3. Motorisert ferdsel – differensiering og realitetsorientering

Det er heilt avgjerande at Sunndal kommune og øvrige aktørar set seg grundig inn i dei faktiske og juridiske forholda som gjeld rettmessig motorisert ferdsel til Innerdalen, knytt til:

- drift av turisthyttene (Renndølsetra og Innerdalshytta),



- tradisjonell gardsdrift
- grunneigarar med dokumenterte bruksrettar

Desse har i fleire tiår fått naudsynt køyreløyve for vedlikehald, varetransport og driftsbehov. Det er viktig å skilje mellom denne bruken og eventuell utvida motorisert ferdsel utan lovgrunnlag. Slik motorferdsel er etter min viten fråverande.

4. Konflikt mellom turistknutepunkt og landbruksdrift

Ei anna utfordring er det faktum at gardstunet og turistknutepunktet deler same geografiske plassering. Dette skaper uheldige situasjonar, både praktisk og opplevingsmessig for turistane. Tung landbruksdrift og støyande aktivitetar midt i eit felles tun, med høg gjennomgang av turistar, skapar gjensidige utfordringar. Ei eventuell lovpålagt modernisering av ny driftsbygning for vidare landbruksdrift av bruk 104 – 1, bør derfor verte vurdert plassert meir logisk og praktisk – til dømes i området Singsdal har etablert sin eigen uregulerte parkeingsplass. Dette ville kunne løyse dei aller fleste brukskonfliktane mellom turisme og gardsdrift.

5. Unngå privatrettslege tvistar – kommunen sitt ansvar

Sunndal kommune må i saka fatte eit vedtak som ikkje legg opp til privatrettsleg tvist mellom grunneigarar. Det offentlege har eit ansvar for å ta styring i arealspørsmål og sikre klare, balanserte og faktabaserte løysingar som unngår at langvarige rettighetskonfliktar eskalerer.

6. Tilråding og konklusjon

Med bakgrunn i innspela frå offentlege mynde, lokale aktørar og dokumentert historikk, vert følgjande tilrådd:

1. Fotturistar bør leiast gjennom ein tydeleg merka fot- og gangsti frå parkeringsplassen og innover, tilpassa terrenget og i tråd med naturmangfaldslova §§ 8 og 12. Dette reduserer slitasje og skjermar busetnad.

2. Alternativ C2 er det beste og einaste økonomisk realistiske alternativet for framtidig ferdsel. Her kan ein etablere:

- ein eigen tursti nedanfor gardstuna
- ferdsel med truger og ski om vinteren
- og sikre allemannsretten på ubrøyta vintersti
- i tillegg til at naudsynt skutertransport for drift og rettshavarar kan vidareførast.

3. Motorisert ferdsel må avgrensast til naudsynt bruk for rettshavarar og drift etter dagens ferdselsåre, i tråd med lovverk og praksis frå andre verneområde.

4. Tung landbruksdrift må flyttast ut av dagens turistknutepunkt, og kommunen bør ta initiativ til konstruktiv dialog med grunneigarar og driftsaktørar for å finne ein alternativ plassering.

5. Store avgjerder må vere baserte på fakta, riktig forståing av historia og lovmessige rettार. Særleg må det historiske bidraget frå Bruk 104 – 9/Nerdal Gard – med avgjeving av 80 % av grunnlaget for turisme – vektleggast tungt.

6. Vedtak må forankrast i plan- og bygningslova § 1-1, friluftsløva § 3 og verneforskrifta for Trollheimen, og sikre langsiktig, berekraftig bruk utan unødvendige konfliktar.



Kommentar fra kommunen:

Kommunen har vurdert at det er behov for å legge om turisttrafikken utenom tuna i Nerdalen. Å lede den store turiststrømmen gjennom gardstun i aktiv drift med fast bosetting er ikke en holdbar løsning. Turisttrafikken har økt til 50 000 per år og denne turiststrømmen går gjennom tunet på 104/1. Dette er ikke en holdbar løsning og ikke i tråd med friluftloven §3 som har unntak for allmenn ferdselsrett på gårds plass. Å finne en løsning for turisttrafikken til Innerdalen utenom gardstun vurderes derfor som en offentlig oppgave.

Etter en helhetlig gjennomgang av alle alternativene har kommunen kommet fram til at kort alternativ C vil gi mindre terrenginngrep og en slakere veg enn alternativ A. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ C er fra kote 250 til kote 263, altså en høydeforskjell på 13 meter. Med en avstand på 104 meter gir dette en stigning på vegen på 1:8.

I alternativ A vil traseen bli brattere og lengre fordi skråningen stiger mot øst. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ A er fra kote 251 til kote 279, dvs. en høydeforskjell på 28 meter. Med en avstand på 167 meter gir dette en stigning på gjennomsnittlig 1:5,96. Vi har ikke kunnet finne noen løsning på å gjøre den slakere fordi den må krysse eksisterende gardsveg i første del og den må komme opp før den bratte kneika opp mot Innerdalen.

Terrengprofil viser at det blir mindre terrenginngrep med fylling og skjæring i alternativ C enn alternativ A. I kort løsningen er det ikke registrert bekkeløp som må krysses. Nærheten til bekken mot jordet ned på flata blir også mindre ved alternativ C.

Ulempe med alternativ C er at traseen går gjennom beitemark på 104/1 mens alternativ A går i ytterkant av beiteområde på 104/1. Begge alternativene går gjennom beitemark på 104/9.

Det er ulempe for landbruksdrift at traseen vil dele beiteareal i to. Kommunen har likevel kommet fram til at kort trase bør velges fordi det gir mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase enn alternativ A. I alternativ A er lia så bratt og stiger mot øst at terrenginngrepene blir meget store og traseen blir bratt og gir et vegteknisk dårligere alternativ enn kort trase.

Avbøtende tiltak. Det bør tilrettelegges slik at arealene fortsatt skal kunne beites selv om det går en trase der. 104/1 driver i dag med storfedrift og har bruk for utebeite for disse. Et alternativ er at det settes opp grunder på vegtaseen slik at man går inn i et beiteområde hvor dyr kan ferdes på tvers av traseen. Konflikter kan eventuelt løses ved hjelp av nofence eller traseen avgrenses med gjerde mot beiteareal på hele eller deler av strekningen. Ved separering av beiteareal uten bekk må det etableres vanntilgang for dyra.

Vi har sett på størrelsen på beiteareal i området. Ifølge AR5 er summen av innmarksbeite rundt gardstuna på 104/1 og 104/9 til sammen totalt omlag 50 da. 104/9 driver ikke med dyr i dag og har planer om turistutvikling, men det er likevel ønskelig at beiteareal blir ivaretatt så langt det lar seg gjøre. Naturtypekartleggingen har pekt på naturbeitemark i dette området som bør tas vare på og at beitetrykket bør økes.

Når det gjelder 104/1 som driver med dyr så er beitearealene på egen grunn noe begrenset. Ifølge AR5 er avmerket beiteareal rundt gardtunet på 104/1 om lag 19 da i dag. Ny trase inkludert skjæring og fylling beslaglegger om lag 1,3 da av dette. I prosjekter der landbruksareal blir omdisponert er det ønskelig med erstatning av dette. Mulig tilrettelegging for nytt beite for det som går bort er derfor aktuelt å ta med i prosjektet.



Når det gjelder om traseen skal kunne nyttes til driftskjøring til Innerdalen har kommunen vurdert fordelene og ulempene med dette. Kommunen har kommet fram til at fordelene med å åpne opp for driftskjøring utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene. Den første delen av traseen som berører 104/9 er ganske kort og trukket mot øst inn til skråningen. Det tas det hensyn til omgivelsene ved at vegen legges lavt i terrenget ut mot kanten. Traseen kan ytterligere skjermes ved hjelp av terrengformer og vegetasjon dersom behov.

Ved valg av alternativ C vil skoglia til 104/9 mot øst ikke blir berørt og vil dermed gi mindre inngrep på 104/9 enn alternativ A.



13.12 Sunndal bondelag 12.08.2025

Resyme av merknaden:

For 20-30 år sidan hadde husdyrhaldet i Ålvundeidkretsen eit betydeleg omfang i kommunal målestokk. Situasjonen no er at kretsen har kun eit fåtall husdyrbruk att. Austistua Nerdal (104/1), er eit av disse, der det fortsatt er drift med mjølkeproduksjon og sauehald. Det er særst viktig at ein legg tilrette for fortsatt drift her.

Forslag som går på å dele eit kulturbeite i to verkar lite gjennomtenkt for oss. Eit beite delt i to vil bli upraktisk å drive. Dette på eit generelt grunnlag, men desto meir utfordrande slik turisttrafikken er i området i dag. Dessutan ser turisttraffiken ut til å berre auke med åra.

Etter vårt syn er denne saka eit jordvernsspørsmål, som burde vore handtert deretter. Det blir for lett vint å vise til at det kan ryddast nytt beite som erstatning for eit delt kulturbeite.

For Sunndal bondelag framstår alternativ A som ei robust og framtidsretta løysing. Vi er kjent med at gardsbruket som er mest berørt av turisttrafikken er tydeleg på at dette er det einaste aktuelle alternative. Sunndal bondelag oppmodar Sunndal kommune til å vedta alternativ A, slik at det for framtida også kan være eit godt grunnlag for husdyrhald i Nerdalen.

Kommentar fra kommunen.

Etter forespørsel om utsatt høringsfrist ga kommunen bondelaget utsatt høringsfrist til 12. august i e-post den 4. august.

Kommunen har vurdert at det er behov for å legge om turisttrafikken utenom tuna i Nerdalen. Å lede den store turiststrømmen gjennom gardstun i aktiv drift med fast bosetting er ikke en holdbar løysing. Turisttrafikken har økt til 50 000 per år og denne turiststrømmen går gjennom tunet på 104/1. Dette er ikke en holdbar løysing og ikke i tråd med friluftloven §3 som har unntak for allmenn ferdselsrett på gårds plass. Å finne en løysing for turisttrafikken til Innerdalen utenom gardstun vurderes derfor som en offentlig oppgave.

Etter en helhetlig gjennomgang av alle alternativene har kommunen kommet fram til at kort alternativ C vil gi mindre terrenginngrep og en slakere veg en alternativ A. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ C er fra kote 250 til kote 263, altså en høydeforskjell på 13 meter. Med en avstand på 104 meter gir dette en stigning på vegen på 1:8.

I alternativ A vil traseen bli brattere og lengre fordi skråningen stiger mot øst. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ A er fra kote 251 til kote 279, dvs. en høydeforskjell på 28 meter. Med en avstand på 167 meter gir dette en stigning på gjennomsnittlig 1:5,96. Vi har ikke kunnet finne noen løysing på å gjøre den slakere fordi den må krysse eksisterende gardsveg i første del og den må komme opp før den bratte kneika opp mot Innerdalen.

Terrengprofil viser at det blir mindre terrenginngrep med fylling og skjæring i alternativ C enn alternativ A. I kort løysingen er det ikke registrert bekkeløp som må krysses. Nærheten til bekken mot jordet ned på flata blir også mindre ved alternativ C.

Ulempe med alternativ C er at traseen går gjennom beitemark på 104/1 mens alternativ A går i ytterkant av beiteområde på 104/1. Begge alternativene går gjennom beitemark på 104/9.

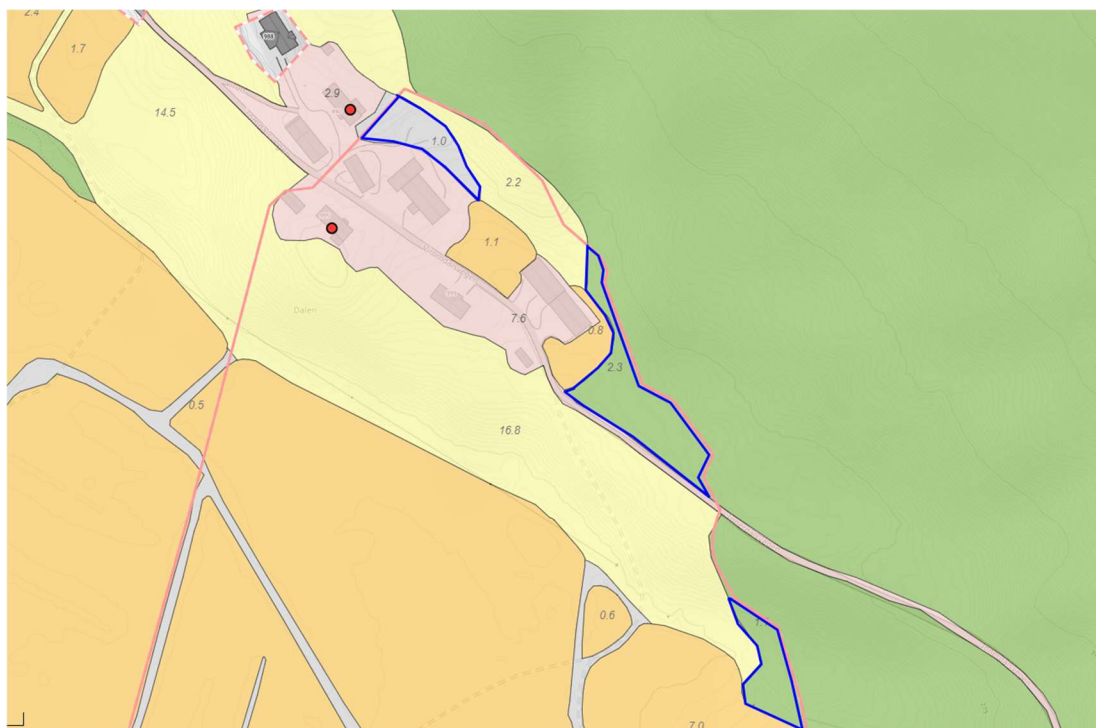


Det er ulempe for landbruksdrift at kort trase deler beiteareal i to. Kommunen har likevel kommet fram til at kort trase bør velges fordi det gir mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase enn alternativ A. I alternativ A er lia så bratt og stiger mot øst at terrenginngrepene blir meget store og traseen blir bratt og gir et vegteknisk dårligere alternativ enn kort trase.

Avbøtende tiltak. Det bør tilrettelegges slik at arealene fortsatt skal kunne beites selv om det går en trase der. 104/1 driver i dag med storfedrift og har bruk for utebeite for disse. Et alternativ er at det settes opp grunder på vegtaseen slik at man går inn i et beiteområde hvor dyr kan ferdes på tvers av traseen. Konflikter kan eventuelt løses ved hjelp av nofence, slik som vi tidligere har nevnt for beiting på 104/9. Eller traseen avgrenses med gjerde mot beiteareal på hele eller deler av strekningen. Ved separering av beiteareal uten bekk må det etableres vanntilgang for dyra. Et øvre avgrenset beiteareal kan da for eksempel brukes til kalvebeite eller lignende.

Vi har sett på størrelsen på beiteareal i området. Ifølge AR5 er summen av innmarksbeite rundt gardstuna på 104/1 og 104/9 til sammen totalt omlag 50 da. 104/9 driver ikke med dyr i dag og har planer om turistutvikling, men det er likevel ønskelig at beiteareal blir ivaretatt så langt det lar seg gjøre. Naturtypekartleggingen har pekt på naturbeitemark i dette området som bør tas vare på og at beitetrykket bør økes.

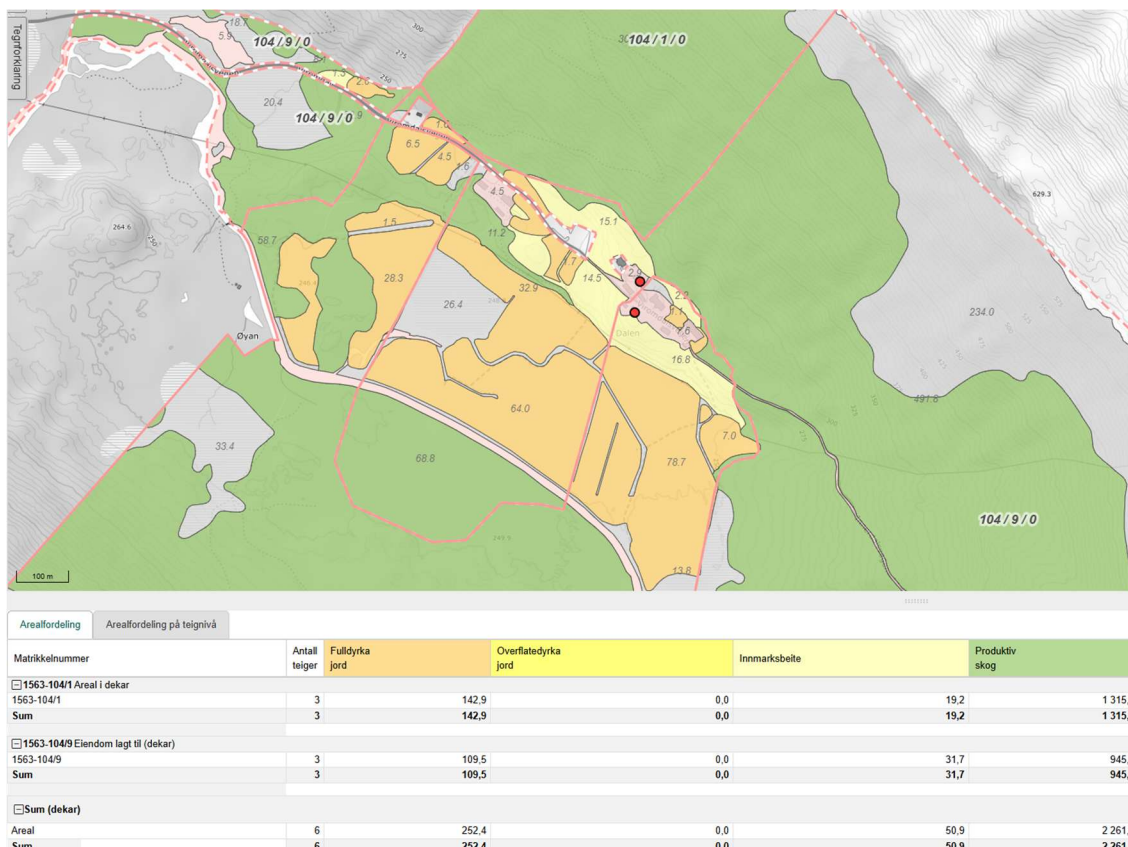
Når det gjelder 104/1 som driver med dyr så er beitearealene på egen grunn noe begrenset. Ifølge AR5 er avmerket beiteareal rundt gardtunet på 104/1 om lag 19 da i dag. Ny trase inkludert skjæring og fylling beslaglegger om lag 1,3 da av dette. I prosjekter der landbruksareal blir omdisponert er det ønskelig med erstatning av dette. Mulig tilrettelegging for nytt beite for det som går bort er derfor aktuelt å ta med i prosjektet.



Figur 49 Utsnitt av gardskart. Innenfor 104/1 er det ikke så mye arealer i nærheten som kan brukes til beite. Det er et areal bak fjøset og noen skogarealer som kanskje kan være aktuelle å reetablere som beite (markert med blå linje)

Når det gjelder om traseen skal kunne nyttes til driftskjøring til Innerdalen har kommunen vurdert fordelene og ulempene med dette. Kommunen har kommet fram til at fordelene med

å åpne opp for driftskjøring utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene. Traseen legges lavt i terrenget inn i skråningen og slik at fyllinger og skjæringer minimaliseres.



Figur 50 Utsnitt av gardskart som viser beiteareal i området med lys gul farge, og sum av arealene i tabell under

13.13 Verneområdestyret for Trollheimen, verneområdestyrets arbeidsutvalg den 15.09.2025

Resyme av høringsuttalen:

Verneområdestyret for Trollheimen mener alternativ C2 er beste løsning av de skisserte alternativene i planforslaget.

Verneområdestyret mener at C er beste traséalternativ, da dette er en betydelig kortere trasé og vil utgjøre en langt mindre kostnad og inngrep i naturen.

Verneområdestyret mener at det ikke er et offentlig anliggende å flytte motorferdselen/vegretten som en del av dette arbeidet.

Verneområdestyret mener at gangvegen bør etableres med steinsatte grøfter framfor å nytte plast- eller betongrør, da dette er en mer miljøvennlig løsning som gir en bedre visuell opplevelse og samme evne til å drenere/lede bort vann. Selve turvegen/gangvegen bør utformes som en spaltet grussti, noe som vil gjøre at den tåler belastning bedre, i større grad leder vann ut av gangvegen og hindrer erosjon av grusmasser i gangvegen. Se Stiskulen - miljodirektoratet.no for mer info om denne typen tiltak.

Kommunens kommentar:

På grunn av feil i adresselisten ble høringsbrevet til verneområdestyret først utsendt den 20. august. De fikk da ny høringsfrist til 22. september slik at deres merknad blir med til 3. gangs behandling.

Kommunen anbefaler også kort trase alternativ C da det vil gi kortere ny veg, mindre terrenginngrep, mindre høydeforskjell og en bedre og slakere veg enn alternativ A.

Kommunen er enig i at vegrett er en privatrettslig sak som ikke styres av reguleringsplanen. Reguleringsplanen skal imidlertid avklare og angi hva arealene kan brukes til. Hvilket reguleringsformål den nye traseen skal ha, dvs. hvilken bruk det åpnes opp for, er derfor en del av reguleringsplanen.

Det er derfor et offentlig anliggende å bestemme hvilket reguleringsformål den nye traseen skal ha. Reguleringsplanen må derfor klargjøre om turvegtraseen også kan nyttes til driftstrafikken til Innerdalen. Så blir det opp til omskipling av vegrett, som er en privatrettslig sak, om denne vegretten overføres til ny trase.

Når det gjelder om traseen skal kunne nyttes til driftskjøring til Innerdalen har kommunen vurdert fordelene og ulempene med dette. Kommunen har kommet fram til at fordelene med å åpne opp for driftskjøring utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene. Den første delen av traseen som berører 104/9 er ganske kort og trukket mot øst inn til skråningen. Det tas det hensyn til omgivelsene ved at vegen legges lavt i terrenget ut mot kanten. Traseen kan ytterligere skjermes ved hjelp av terrengformer og vegetasjon dersom behov.

Dreneringslinjer og overvann hensyntas. Det tas med tilleggsbestemmelse om dette i henhold til anbefalinger for bygging av landbruksveger. *Dreneringslinjer skal sikres for å unngå erosjon. Veigrøfter skal anlegges der terrenget skråner mot traseen. Ved fare for erosjon skal grøfter*



steinsettes for å hindre utgraving. Stikkrenner skal dimensjoneres ut fra topp vannføring som kan forventes i området.

Vi har sett på veiledningen fra miljødirektoratet om spalta grussti, og det ser ut til at dette er mest egna for rene gangtraseer fordi det bygges inn steinrekker på tvers av stien for å lede overvann. Dette er ikke egna for maskinelt vedlikehold og driftstrafikk. Det er heller ikke spesielt egna for syklistar og barnevogner. Kommunen foreslår derfor ikke å ta med krav om spalta gangsti i bestemmelsene.



13.14 Uttalelser som kom inn etter høringsfristen

Nedenfor er uttalelser og kommentarer som kom inn lenge etter høringsfristen og tett opp til fristen administrasjonen hadde for ferdigstilling av saksdokumentene. Av praktiske årsaker kunne disse derfor ikke gjennomgås i saksdokumentene til 3. gangs behandling.

Begrunnelsen for dette er bl.a. at kommunestyrets medlemmer ikke vil få tilstrekkelig tid til så sette seg inn i dokumentene som ettersendes, offentligheten og øvrige parter har liten eller ingen anledning til å gjøre seg kjent med disse og administrasjonen har ikke tid og anledning til å saksbehandle nye innspill tett opp til saksfrister.

Disse er lagt ved saka ved til orientering.

13.14.1 Kommentar fra Ane og Jøran Nerdal 19.08.2025

Resyme:

Vi ønsker å uttrykke sterk misnøye med Sunndal Bondelags høringsuttalelse datert 12. august 2025 vedrørende veg-alternativ i Nerdalen. 1. Manglende involvering: Vår eiendom (gnr/bnr 104/9) er direkte berørt av saken. Vi var medlem i Sunndal Bondelag helt fram til juli i år, rett før uttalelsen ble avgitt. Likevel ble vi aldri kontaktet eller invitert til å bidra. Dette er svært kritikkverdig, særlig når bondelaget velger å uttale seg på vegne av berørte parter uten å høre dem. 2. Ensrettet og ubalansert: Uttalelsen fremstår å være basert utelukkende på innspill fra én grunneier (104/1), og speiler kun dennes interesser. Vårt synspunkt og våre behov er totalt ignorert, til tross for at vi er like sterkt berørt. 3. Våre driftsforhold: Vi har, på lik linje med naboen, et kulturbeite som vil bli delt i to ved en eventuell omlegging. For ett år siden kjøpte vi geiter, og vi har planer om å utvikle husdyrholdet videre i årene som kommer. Disse forholdene er helt utelatt fra bondelagets uttalelse. 4. Fristbrudd: I tillegg registrerer vi at Sunndal Bondelags uttalelse ble sendt inn en uke etter fristen. Det forsterker inntrykket av at prosessen har vært både lite gjennomarbeidet og lite profesjonell. 5. Andre aktører: Vi registrerer også at Tine produksjonslag Sunndal sendte inn en tilsvarende uttalelse som ensidig støttet 104/1 – uten å kontakte oss. Produksjonslaget har i ettertid trukket uttalelsen. Det understreker hvor uheldig og feil det er å levere innspill uten å ha hørt alle berørte parter. At et lokalt bondelag, som skal ivareta bøndernes interesser på en helhetlig måte, leverer en slik uttalelse uten dialog, uten balansert faktagrunnlag, sendt etter fristen og med samme skjevhet som en uttalelse som allerede er trukket tilbake, svekker både organisasjonens legitimitet og troverdighet.

13.14.2 Svar fra Sunndal bondelag 21.08.2025

Vi ynskjer først å kommentere punkt nr. 4 angående fristbrot. Fristen for høyringsuttale var satt i midt i ferietida for fleire i styret til Sunndal bondelag og styret fikk ikkje til å samlast innanfor tidsfristen. Difor var Sunndal bondelag i kontakt med Sunndal kommune om å få utstatt høyringsfristen, nettopp for å kunne foreta en grundig vurdering av saka. Sunndal kommune godkjente forespørselen til Sunndal bondelag og ga ny frist til 12. august. Høyringsuttale blei sendt inn innanfor ny tidsfrist. Høyringsuttala til Sunndal bondelag baserer seg på ein grundig gjennomgang og vurdering av kvart einaste alternativ som er gjelande i saka. Dette inkluderer også alle utspel, argumenter og synspunkt som alle partar har gitt detaljert offentleg. Ut fra våre vurderinger er alternativ A det vi meiner er det einaste riktige. Sunndal bondelag blei oppmodna av Autistua Nerdal (104/1) å koma med ein høyringsuttale. Vi fulgte oppmodninga ved å koma med ein uttale i saka, da ei vegomlegging i området berører jordbruket. Vår uttale er altså gitt etter det som støttar oppunder eksisterande drift av jordbruket i Nerdalen. Det for øvrig ikkje nokon krav til at alle berørte parter må samtykke til eller involverast i en organisasjon sin uttale. Nerdal gard (104/9) sitt ynskje, alternativ B, deler deira kulturbeite i to. I og med at dette alternativet er deira ynskje antok vi som ein sjølvfølge at dette var

uproblematisk. Uttala vår er vurdert uavhengig av uttale frå Tine produksjonslag Sunndal. I ettertid har vi lest produsentlaget sin uttale. Våre likelydande uttalar understreker at fleire fagorganisasjonar er av samme oppfatning i saka. Sunndal bondelag stiller seg undrande på kvifor uttala vart trekt. Sunndal bondelag har hatt ein ryddig og god prosess på saken der jordbrukets interesser er ivaretatt.

13.14.3 Tilsvar fra Ane og Jøran Nerdal 21.08.2025

Alle alternativ vil dele vårt kulturbeite i to, og en omlegging uansett alternativ vil være en ulempe for oss - både med tanke på landbruk og turisme. Det vi har gjort, er å strekke oss for å være hjelpelige ved å gå for alternativ C2 som vil løse naboens reelle problem – de 25 000 fotturistene som passerer tunet tur/retur årlig. Biltelleren viser at det er 3 biler i gjennomsnitt som passerer tunet per dag i tidsrommet mai-august, og det er ikke et problem for landbruksdrifta. Men vi har forståelse for at en så stor mengde fotturister er det. At Bondelaget framstiller det som at alternativ B er vårt «ønske», viser at dere verken har satt dere inn i saken eller vært i dialog med oss. Når Bondelaget samtidig argumenterer med jordvern, men likevel ser bort fra vårt kulturbeite, blir vurderingen prinsipløs og ubalansert. Dette undergraver hele jordvernargumentasjonen.

13.14.4 Geir Tony Tomren 22.09.2025

Fråsegn – regulering av ferdsel og motorisert drift, Innfallsporten Innerdalen

1. Teljing av motorisert ferdsel – fakta som avgjerdsgrunnlag

Teljingane som er gjennomført av ein nøytral tredjepart sommaren 2025, syner at det i tre samanhengande månader var eit gjennomsnitt på berre tre bilar pr. døgn opp vegen til Innerdalen. For resten av året er talet endå lågare – i periodar heilt ned mot null. Desse tala må leggest til grunn som det viktigaste faktagrunnlaget i saka. Dei er så låge at det på ingen måte kan forsvarast å planleggje eller gjennomføre ei omfattande omlegging av driftskøyring. Samanlikna med andre turistområde i Noreg er dette eit uvesentleg tal, og det viser at motorisert trafikk ikkje utgjør eit reelt problem. Resultata frå teljinga og høyringsuttalen til verneområdetstyret for Trollheimen bør her vege tungt.

Eg vil òg peike på at anna naudsynt køyring knytt til gardsdrift, skogbruk og jakt ligg innanfor lovfesta rettar, og ikkje skal teljast inn i diskusjonen. Ei samla vurdering av trafikken totalt sett i Nerdalen viser at denne i stor grad er knytt til driftskøyring av bruk 104 – 1. At det no ligg inne søknad om 30 turar pr. år i 10–20 år frå ein person som tidlegare ikkje har søkt, verkar også noko spesielt tatt saka i betraktning.

2. Friluftsliv og vinterbruk

Innerdalen og Trollheimen har dei siste åra hatt sterk vekst i vinterturisme, særleg knytt til toppturar. For å sikre denne utviklinga bør Sunndal kommune leggje til rette for ein trakka vintersti frå den lovleg etablerte parkeringsplassen i Nerdalen. Ein brøytt veg etter ein ny trase for driftskøyring vil vere direkte til hinder for scootertransport, skigåing og ferdsel på snødekt mark. Etter friluftslova og allemannsretten er ferdsel på snødekt innmark lovleg, noko som òg bør kome klart fram overfor grunneigaren av 104 – 1 som har avgrensa lovleg ferdsel i tråd med lovar og reglar i vinterhalvåret.

3. Konsekvensar av ny trase for driftskøyring

Dersom motorisert ferdsel vert lagt til ny trase, vil turistane likevel møte køyretøy på sin veg – både sommar og vinter. Det vil ikkje gje betre tilhøve, men snarare skape nye konfliktpunkt. I tillegg vil bruk 104-1 sjølv måtte få konsekvensen av å bruke den nye traseen til gardsdrifta og driftskøyring, noko som syner at denne løysinga verken er framtidsretta eller praktisk.

4. Sakshandsaming og prosess



Det er sterkt bekymringsfullt at høringsfristar har blitt endra, at utsending av dokument ikkje har vore likelydande, og at enkelte aktørar ser ut til å ha fått særskilt høve til å påverke prosessen. I ei sak av så stor betydning for framtida til Sunndal kommune må kommunen sikre etterretteleg saksgang, openheit og nøytralitet. Kommunestyret bør derfor bruke tid på å gjennomgå prosessen grundig og setje innspela i rett kontekst før avgjerd vert fatta.

5. Likehandsaming og lovoppfølging

Kommunen må sikre likehandsaming. Det kan ikkje vere slik at enkelte etablerer parkeringsplass eller drift utan søknad, utan reguleringsvedtak og utan å følgje pålagde krav om sanitæranlegg, merking og avfallshandtering. Det er eit grunnleggjande prinsipp at ein først må feie for eiga dør, før ein brukar tid, energi og ressursar på å stoppe lovlege fatta vedtak og etableringa av ei framtidsretta tilrettelegging for Innfallsporten Innerdalen. Dei to partane i Nerdalen har her ei ulik tilnærming til lovar og reglar. 104 – 9 har brukt mykje tid og økonomiske ressursar for å gjere alt etter krav og reglar, medan 104 – 1 ikkje følgjer dei pålegga Sunndal kommune har komme med. Sunndal kommune har eit ansvar for å følgje opp gjeldande lovar og reglar, også når det gjeld eigne vedtak og praksis. Dette er noko ein bør forvente får auka fokus i tida som kjem.

6. Økonomiske konsekvensar

Å byggje ein veg som tilfredsstillar både turisttrafikk og motorisert drift vil koste fleire millionar kroner. Med kommunen sine eksisterande økonomiske forpliktingar – nytt helsehus til 820 millionar, auka kostnader i oppvekst og eldreomsorg, samt etterslep innan PPT, NAV og idrettstilbod – er det heilt nødvendig at kommunestyret tek avgjerder basert på solide kostnadsoverslag og klare fordelingsnøklar. Ei så omfattande investering utan eit realistisk behov og talgrunnlag vil vere uforsvarleg. Kostnadsoverslag og fordelingsnøkkel på utgiftene for dei ulike alternativa, skal vere ein del av beslutningsgrunnlaget for Sunndal kommunestyre i ei så omfattande sak.

7. Konklusjon

Etter sommarsesongen 2025 står konklusjonen enno tydelegare enn tidlegare:

- Alternativ C2, med omlegging av sti for turistane, er den klart beste løysinga.
- Denne løysinga tek vare på fotturistane, skjermar gardstunet, krev minimale naturinngrep og er økonomisk forsvarleg.
- Motorisert ferdsel kan vidareførast på dagens måte, basert på teljingane som viser at trafikken er uvesentleg.
- Kommunestyret må løfte blikket, leggje til side særinteresser og fatte ei avgjerd basert på fakta, rettar og det samla beste for Sunndal kommune.
- Sunndal kommune må utgreie kostnadsoverslag og fordelinga av desse utgiftene før ei avgjerd vert tatt. I tillegg må Sunndal kommune prioritere kor desse midlane skal takast frå, og eventuelt kor dei må kutte for å finansiere denne investeringa.

13.14.5 Ane Nerdal 22.09.23

Vi ønsker å komme med en tilleggsuttalelse.

Trafikk og belastning

Jørgen Singsdal hevder at markedsføringen av Innerdalen gjort av verneområdeforvalteren og Statsforvalteren har ført til en «eksplosiv tilstrømming av turister». Han viser til at tålegrensen er nådd, og at det er åpenbart at de som bruker Innerdalen som trekkplaster også tar ansvaret for å legge til rette for at utfordringene for mennesker som bor i slike belasta områder blir skåna på best mulig måte.

Vårt tilsvaer:

- Tall fra bilteller (01.05.25–12.08.25, 104 dager) viser totalt 646 passeringer – i snitt 6,2 passeringer pr. dag, altså omtrent 3 biler.
- Dette ligger langt under det som i norsk rettspraksis er vurdert som «urimelig belastende». I saker hvor domstolene har satt grenser, har det som regel vært snakk om tosifret antall biler daglig.
- Tre enkeltdager med mer trafikk skyldtes ekstraordinære hendelser:
 - 29. mai: opprusting av Innerdalsveien
 - 14. juli: redningsaksjon på Innerdalstårnet
 - 19. juli: reparasjon av trafo etter lynnedslag.
- Biltrafikken skjer nesten utelukkende i sommermånedene.
- Alle som kjører gjennom tunet har lovlig vegrett. Å legge om veggrettene vil kreve både ekspropriasjon og jordskiftesak.

Påstanden om en «eksplosjon i biltrafikk» stemmer derfor ikke. Det er de 25 000 fotturistene som er det reelle problemet.

Kulturminner og arkeologi

Jørgen Singsdal skriver at alternativ C1 og C2 vil berøre et gammelt, oppmurt stifar og terrassersom skal ha vært brukt til kornproduksjon.

Vårt tilsvaer:

- Da arkeolog fra fylkeskommunen kom i fjor høst, nektet Singsdal adgang til sin eiendom. Slik nekt krever særskilt søknad til Riksantikvaren, og tungtveiende grunner må ligge til grunn.
- Arkeologens rapport konkluderte med at det ikke ble funnet automatisk fredete kulturminner påvår eiendom, og at sannsynligheten for funn på Singsdals eiendom er svært lav. Det fremstår derfor lite troverdig når kulturminner trekkes inn som argument.

Aktører og turisme

Jon Martin Singsdal påstår at det er Eystein Opdøl og Ane Nerdal som står i spissen hva gjelder «turistindustrien» i området.

Vårt tilsvaer:

- Vi på Nerdal gard driver ikke turisme lenger inn enn kiosken ved parkeringen.
 - Det er derimot godt dokumentert at Singsdal-familien selv bidrar til markedsføring og turistaktivitet:
 - Singsdal leier ut Øyastuo på Airbnb og tilbyr parkering i tunet.
 - Ingeborg og Jørgen Singsdal promoterer området aktivt på TikTok, særlig rundt «rasutsatte Skarfjellet».
 - I sommer ble det satt opp salgsbod i Singsdals tun med souvenirer («Skarfjell»-caps).
 - KNT og Innerdal turisthytte står for en stor del av turisttrykket i området, og Jørgen Singsdal har selv bidratt til passeringer av biltelleren som «vaktmester» for KNT.
- Det blir derfor uriktig å rette pekefingeren mot Nerdal gard hva gjelder «turistindustri» lenger



inn enn parkeringen.

Kostnader og realisme

Jon Martin Singsdal skriver i sin uttalelse noe om «bastante» og «udokumenterte påstander» vedrørende byggekostnader og finansiering. Han påstår at alternativ A (lang bilveg) vil være billig å bygge, fordi den «stort sett ligger på flat mark og på god grunn».

Vårt tilsvare:

- Kostnader for de ulike alternativene er ikke utredet av noen instans. Det er derfor ingen grunnlag for å hevde at man «sitter på fasiten».
- Realiteten er at alternativ A går gjennom ei nedgrodd storsteinur i bratt terreng med høy bonitet. Det vil kreve store terrenginngrep og skjæringer, og dermed vesentlig høyere kostnader enn en gangveg.
- Ny bilveg vil uansett bli betraktelig dyrere enn en kort gangveg. Kort gangveg er målrettet, skånsomt og i tråd med verneområdeforvaltningen.
- Statens vegvesen har påpekt at strekninger med driftstrafikk krever helt annen oppbygging enn en ordinær gangveg.
- Å bygge bilveg for å skåne én grunneier når det finnes lovlig adkomst som fungerer, er svært uvanlig og utenfor hva stat/kommune normalt finansierer.

Å bygge ny bilveg fremstår derfor som både urealistisk og unødvendig.

Høringsprosessen

Flere av høringsuttalelsene bærer preg av ensidig informasjonsgrunnlag fra Singsdal:

- Tine produksjonslag: Sendte uttalelse basert på informasjon kun fra Singsdal. Uttalelsen ble trukket tilbake 19.08.25 på grunn av at ikke alle i produksjonslaget var enige i uttalelsen.
- Sunndal Bondelag: Sendte likelydende uttalelse, også uten å kontakte oss. I epostkorrespondanse framgår det at de ble oppfordret av Singsdal til å levere uttalelsen.
- Hovedargumentet deres var jordvern. Samtidig overså de at vårt kulturbeite ville bli delt i to. Det undergraver jordvernargumentasjonen fullstendig.
- De leverte dessuten etter fristen, uten at kommunen informerte andre parter om utsatt frist – i strid med god forvaltningsskikk.
- Jørgen Singsdal fikk også levere tilleggsuttalelse langt over fristen ved forrige runde, som likevel ble tatt inn.

Dette viser en ujevn og lite ryddig prosess.



14. Vurdering etter andre gangs høring

I 2. gangs høring av alternativ A, B1, C1 og C2 kom det inn 13 merknader innenfor fristen vi hadde for å legge fram saka på nytt. Det er ulike meninger om hvilken trase som bør velges. Statsforvaltaren rår til kort trase alternativ C og overlet til kommunen å vurdere om dette skal kombineres med driftskøyning eller ikke. Statens vegvesen anser kort trase alternativ C1 som den mest hensiktsmessige. Verneområdestyret mener alternativ kort trase alternativ C2 er beste løsning. Sunndal bondelag rår til lang trase (alternativ A). Grunneierne på 104/9 vil kun akseptere kort trase uten driftstrafikk (alternativ C1), mens grunneier på 104/1 vil kun ha lang trase med driftstrafikk (alternativ A).

Kommunen har vurdert de ulike trasealternativene nærmere med hensyn til natur, terrenginngrep, beite, bosetting og turisme.

14.1 Kort eller lang trase

I forhold til naturinngrep er kort alternativ C klart best fordi det vil gi kortere veg, mindre terrenginngrep og mindre skjæring enn alternativ A. Alternativ C vil videre gi en slakere veg enn alternativ A. Høydeforskjellen som må forseres opp skråningen i alternativ C er 13 meter. Med en avstand på 104 meter gir dette en stigning på vegen på 1:8.

I alternativ A vil traseen bli brattere og lengre fordi skråningen stiger mot øst. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ A er 28 meter. Med en avstand på 167 meter gir dette en stigning på gjennomsnittlig 1:5,96.

Terrengprofil viser at det blir mindre terrenginngrep og skjæring i alternativ C enn alternativ A. I kort løsningen er det ikke registrert bekkeløp som må krysses. Nærheten til bekken mot jordet ned på flata blir også mindre ved alternativ C.

Veglengden på ny veg alternativ C er ca 340m mens ny veg alternativ A er ca 570 m.

Ulempe med alternativ C er at traseen går gjennom beitemark på 104/1 mens alternativ A går i ytterkant av beiteområde på 104/1. Begge alternativene går gjennom beitemark på 104/9.

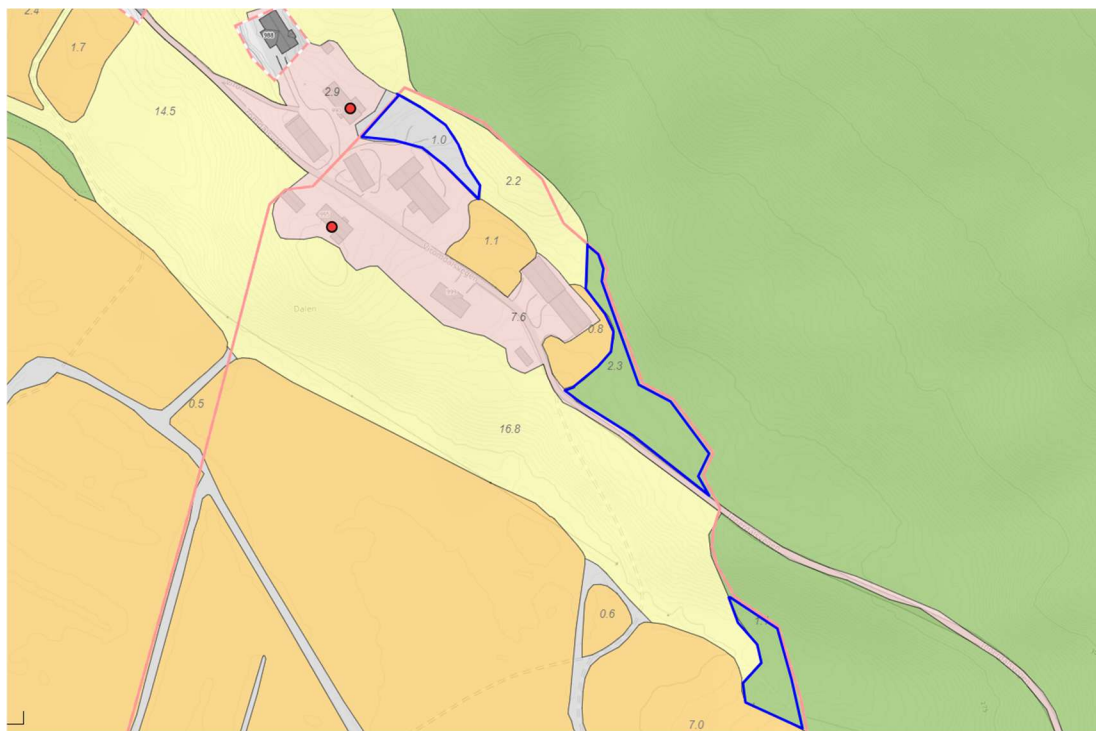
Det er ulempe for landbruksdrift at traseen deler beiteareal i to. Kommunen har likevel kommet fram til at kort trase bør velges fordi det gir mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase enn alternativ A. I alternativ A er lia så bratt og stiger mot øst at terrenginngrepene blir meget store og traseen blir bratt og gir et vegteknisk dårligere alternativ enn kort trase.

Avbøtende tiltak. Det bør tilrettelegges slik at arealene fortsatt skal kunne beites selv om det går en trase der. 104/1 driver i dag med storfedrift og har bruk for utebeite for disse. Et alternativ er at det settes opp grunder på vegtaseen slik at man går inn i et beiteområde hvor dyr kan ferdes på tvers av traseen. Konflikter kan eventuelt løses ved hjelp av nofence, slik som vi tidligere har nevnt for beiting på 104/9. Eller traseen avgrenses med gjerde mot beiteareal på hele eller deler av strekningen. Ved separering av beiteareal uten bekk må det etableres vanntilgang for dyra. Det foreslås bestemmelse om dette. Et øvre avgrenset beiteareal kan da for eksempel brukes til kalvebeite eller lignende.



Vi har sett på størrelsen på beiteareal i området. Ifølge AR5 er summen av innmarksbeite rundt gardstuna på 104/1 og 104/9 til sammen totalt omlag 50 da. 104/9 driver ikke med dyr i dag og har planer om turistutvikling, men det er likevel ønskelig at beiteareal blir ivaretatt så langt det lar seg gjøre. Naturtypekartleggingen har pekt på naturbeitemark i dette området som bør tas vare på og at beitetrykket bør økes.

Når det gjelder 104/1 som driver med dyr i dag så er beitearealene på egen grunn noe begrenset. Ifølge AR5 er avmerket beiteareal rundt gardtunet på 104/1 om lag 19 da i dag. Ny trase inkludert skjæring og fylling beslaglegger om lag 1,3 da av dette. I prosjekter der landbruksareal blir omdisponert er det ønskelig med erstatning av dette. Mulig tilrettelegging for nytt beite for det som går bort er derfor aktuelt å ta med i prosjektet.



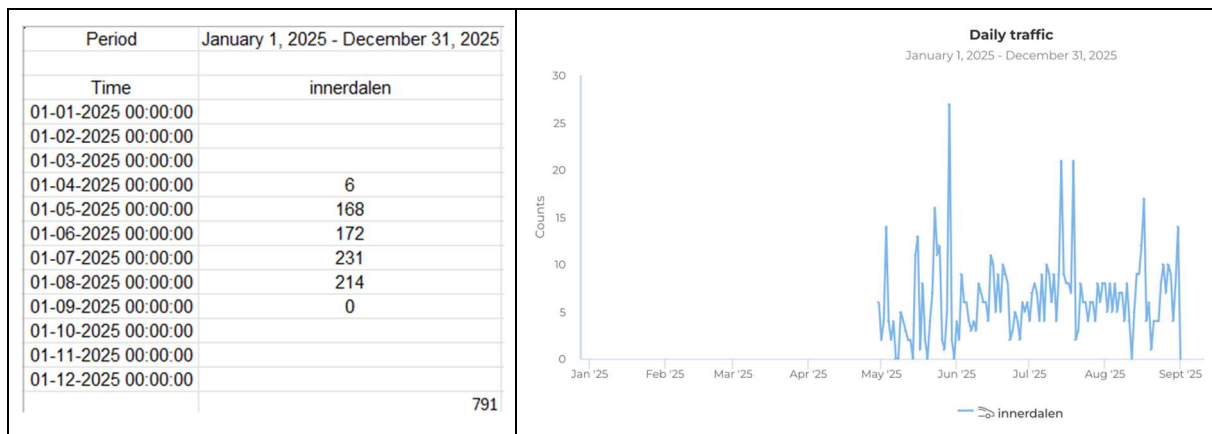
Figur 51 Utsnitt av gardskart. Innenfor 104/1 er det ikke så mye arealer i nærheten som kan brukes til beite. Det er et areal bak fjøset og noen skogarealer som kanskje kan være aktuelle å reetablere som beite (markert med blå linje)

14.2 Tillatt driftskjøring eller ikke

Når det gjelder om traseen skal kunne nyttes til driftskjøring til Innerdalen eller ikke har kommunen vurdert fordeler og ulemper med dette. Kommunen har kommet fram til at fordelene med å åpne opp ny trase for driftskjøring til Innerdalen utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene. Traseen skal bygges med god standard med minst 3 meters gruslagt bredde for den store mengden fotturister til Innerdalen. På begge sider er det regulert inn anna vegareal grøntareal for anlegges vegetasjonskledd skulder og vegskråning slik at kantene på traseen skal bli solid og ikke gli ut. Det vil være naturlig at også driftstrafikken kan benytte den nye traseen utenom tun som har fast bosetting.

104/9 mener at ny trase med driftskjøring er ulempe for deres utvikling av eiendommen. Kommunen vurderer at delen av traseen som nå berører 104/9 er ganske kort og trukket inn til skråningen, og det tas hensyn til omgivelsene ved at vegen legges lavt i terrenget ut mot kanten. Traseen kan ytterligere skjermes ved hjelp av terrengformer og vegetasjon dersom behov.

Kommunen har mottatt biltelling som er gjennomført med automatisk teller satt opp på veggen opp til Innerdalen.



I mai var det 168 biler, i juni 162, i juli 231 og august 214. Ifølge grafen varierer antall biler per dag fra 0 til 25. Hovedvekten ser ut til å være rundt 5. Selv om biltrafikken er begrenset har kommunen kommet fram til at fordelene med å åpne opp ny trase for driftskjøring til Innerdalen utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene.

Innerdalen er selve grunnlaget for turisttilstrømmingen til området. Observasjoner og tellinger tyder på at driftstrafikken også har økt i takt med økt fotturisme. Kommunen vurderer at ny trase bør være på plass før videre utviklingen av turistvirksomhetene i området.

Ved alternativ C1 med tillatt driftskjøring åpner reguleringsplanen opp for at turvegen kan brukes til driftskjøring som angitt i bestemmelsene punkt 3.1. Dette omhandler ikke vegretter. Eksisterende vegretter gjennom tuna og evt. omskiping av vegrett er privatrettslig forhold som ikke behandles i reguleringsplanen. Alternativ C1 åpner opp for at driftstrafikk kan skje på ny trase, men legger ikke om vegretter som er en privatrettslig sak.

Det er tatt med bestemmelser om hvilken driftstrafikk som tillates og at det skal settes opp nødvendige skilting og stengsel for å hindre ulovlig bruk. Det er også tatt med at det ikke er tillatt å anlegge parkering for turister lenger øst enn regulert parkeringsplass P1 og P2 på planen. Kommunen mener dette gir et godt grunnlag for å hindre ulovlig kjøring på traseen.

14.3 Bredder på traseen

Kommunen har vurdert at det bør legges til rette for at turvegen skal kunne brukes av både gående, folk med barnevogn, syklende og folk med nedsatt funksjonsevne så langt det lar seg gjøre. Den bør også dimensjoneres for den høye turiststrømmen som var 50 000 i 2024. Det er også store grupper med turister som ferdes på samme tid i begge retninger. Turvegen bør tilrettelegges for toveis turisttrafikk hele veggen. Første del av traseen legges ganske slak i terrenget med tanke på best mulig tilgjengelighet for ulike grupper, og turvegen bør ha bredde slik at de ulike brukergruppene lett skal kunne passere hverandre.

I de utsendte planforslaga har vi tegnet traseen med 3 meter bredde for å få en solid og brukervennlig trase for alle turistene. Vi mener en smalere turveg ikke vil fungere så godt for alle turistene til Innerdalen. Det er store grupper som ferdes her og det kan lett bli oppstuvinger og man kan risikere at folk går utenom traseen. Hvis turvegen ikke vil fungere

eller er godt framkommelig så er det også fare for at folk vil ta snarvegen via eksisterende veg gjennom tuna.

Det kan imidlertid være vanskelig å lese bredden på plankartet. Bredden tas derfor også med i bestemmelsene og det sikres at sidene på vegen blir stabile og får et grønt preg med følgende bestemmelse: Traseen skal anlegges med 3 meter tilgjengelig bredde. I tillegg anlegges graskledd skulder og vegskråninger med stedeagne arter for å få stabile kanter og et grønt preg.

14.3 Arkeologisk registrering

Når det gjelder kulturminner i området så har Møre og Romsdal fylkeskommune gjennomført arkeologisk registrering i perioden 21.10.2024-30.10.2024. Vi har mottatt rapport fra denne undersøkelsen som konkluderer med at det ikke er nødvendig å undersøke 104/1 nærmere da potensialet ble vurdert som svært lavt.

Utdrag fra rapporten:

Av metoder ble det benyttet manuell prøvestikking og visuell overflateregistrering. Det ble ikke gjort funn av automatisk fredede kulturminner.

Det ble ikke påvist synlige kulturminner som er automatisk fredet, men det ble observert 5 som er vurdert til å være fra nyere tid. På bakgrunn av deres utsende, størrelse, beliggenhet og mangel på lag i området blir de derfor tolket som moderne rydningsrøyser.

Hele området er registrert, jf. kulturminneloven § 9, med unntak av gbnr. 104/1 grunnet mangel på grunneieraksept. Området ble underveis i registreringen vurdert til å inneha lite potensiale for funn av automatiske fredede kulturminner. Dette basert på områdets topografi da det i hovedsak bestod av kupert beitemark og svært bratt utmark. Det ble ikke gjort funn på 104/9 der potensialet ble vurdert som høyst. På bakgrunn av dette ble det ikke sett på som nødvendig å undersøke 104/1 nærmere da potensialet ble vurdert som svært lavt grunnet dets bratte og ulente terreng.

14.4 Kostnader

Kostnader for bygging av traseen er tidligere beskrevet i kapittel 8.3 Bygging av traseen. Skogbruksrådgiver har beregnet og vurdert masseutskifting i forbindelse med utstikkingen og foretatt enkel kostnadsberegning for bygging av traseen. Foreløpig anslag (skogsbilvegpriser) på selve byggingen av ny trase alternativ A er beregnet til ca 600 000,- eks. mva. Uforutsett og andre kostnader kan tilkomme.

Kommunen har på bakgrunn av erfaring med vegbygging erfart at det ikke er spesielt mye å spare å bygge en smalere trase. Pga av dagens maskinbredder og størrelser vil det være ca like dyrt å bygge en trase med 1,5 - 2 meter bredde som 3 meter. Også av hensyn til framtidig drift og vedlikehold blir det mer uhensiktsmessig og kostbart dersom man ikke kommer fram med vanlig maskinelt utstyr. Den store turiststrømmen og at den skal være holdbar for framtida tilsier også at bredden bør være minst 3 meter.

Det vil i arbeidet bli også behov for flytting/nedgraving av nærliggende kraftledning i forbindelse med anlegging av traseen. Kostnadene for dette er ikke beregnet.



Alternativ C1 vil gi en betydelig kortere trase enn alternativ A og derfor også lavere kostnad enn alternativ A. Det vil imidlertid være kostnader som tilkommer blant annet nedgraving av høyspentkabel, bom, møteplasser etc.

Kostnadene vil uansett bli lavere ved kort trase enn lang trase. Etter kommunens erfaring er det ikke spesielt mye å spare å bygge en smalere trase.

Slik kort trase nå er foreslått lagt i terrenget med fylling i nedre del og skjæring i øvre del vil gi god massebalanse og dette vil være positivt for utbyggingskostnadene.

14.5 Endringer av alternativ C1 etter andre gangs høring

I merknad fra 104/9 etterlyses nærmere angivelse av hvilke deler av turvegen som kan nyttes av den enkelte grunneier. Kommunen har forståelse for at unødig kjøring på traseen skal unngås. Å åpne opp ny trase for driftskjøring for 104/1 og 104/9 var ment for at disse skal kunne komme fram til sine deler av tilliggende landbruksarealet for landbruksdrift av arealene.

Kommunen oppdaga også at driftskjøring for vedlikehold av vegen var utelatt, og at dette må tas med. Ordlyden i bestemmelsene punkt 3.1 a) til alternativ C1 justert derfor slik, tillegg vist med gult:

Hovedformålet er turveg. Det tillates også driftskjøring for vedlikehold av vegen og driftskjøring for 104/1 og 104/9 for landbruksdrift av sine tilliggende arealer og driftskjøring til Innerdalen i henhold til vernebestemmelsene for verneområdet i Innerdalen samt driftskjøring mot Oramyrbrua/Grasdalen for drift av skog og beite.

Møre og Romsdal fylkeskommune hadde merknad om å ta hensyn til en steinutgard ved anlegging av vegen. Det tegnes inn en hensynssone rundt steinutgarden iht. merknaden: 5.3 a) Murene på steingjerdet sikres i anleggsfasen og vegtraseen tilpasses slik at steingjerdet blir beholdt.

Etter merknad fra grunneier på 104/1 om nødvendig vanntilgang for dyra tas det med bestemmelse om dette. 4.1 b) Dersom ny trase fører til at eksisterende beite separeres fra dagens tilgang til bekk skal det etableres ny vanntilgang til separert areal forutsatt at arealet fortsatt skal nyttes til beite.

I henhold til merknad om hensyn til å drenere/lede bort vann tas det med tilleggsbestemmelse om dette:

1 d) Dreneringslinjer skal sikres for å unngå erosjon. Veigrøfter skal anlegges der terrenget skråner mot traseen. Ved fare for erosjon skal grøfter steinsettes for å hindre utgraving. Stikkrenner skal dimensjoneres ut fra topp vannføring som kan forventes i området.

Traseen på de utsendte planforslaga er tegna med 3 meters bredde. Det kan imidlertid være vanskelig å lese bredden på plankartet. Dette tas derfor med i bestemmelsene og det sikres at sidene på vegen blir stabile og får et grønt preg: Traseen skal anlegges med 3 meter



tilgjengelig bredde. I tillegg anlegges graskledd skulder og vegskråninger med stedege arter for å få stabile kanter og et grønt preg.

Det vurderes at disse endringene er mindre justeringer/tillegg til de hørte bestemmelsene i henhold til innspill. Endringene endrer ikke på hovedformålene og bestemmelsene til planen. Det vurderes derfor at disse endringene ikke krever ny offentlig høring.



15. Saksframlegg til 3. gangs behandling i og sluttbehandling

Saken ble lagt fram til 3. gangs behandling og sluttbehandling i Sunndal formannskap den 02.10.2025 og Sunndal kommunestyre den 29.10.2025

15.1 Saksframlegg, Detaljregulering for Innfallsport til Innerdalen, 3. gangs behandling og sluttbehandling

Kommunedirektørens innstilling:

Sunndal kommunestyre vedtar detaljregulering for innfallsport til Innerdalen alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring.

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Saksopplysninger

Denne saken gjelder utarbeidelse av reguleringsplan for ny trase utenom gardstun i Nerdalen.

Det har blitt utarbeidet flere planforslag som har vært behandlet og sendt på høring.

Til 1. gangs høring var det tre planforslag for lang trase; alternativ A, B1 og B2. B2 ble ikke videreført etter 1. gangs høring.

Til 2. gangs høring var det fire planforslag; lang trase alternativ A og B1 og kort trase alternativ C1 og C2.

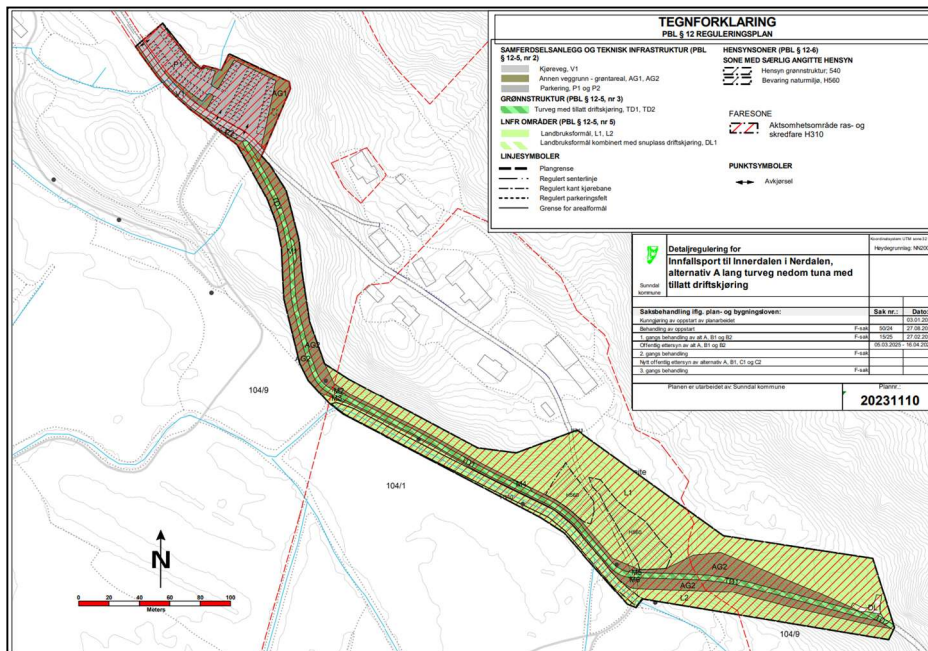
Det kom inn 13 merknader i 2. gangs høring av planforslagene. Disse merknadene er referert og kommentert i kapitel 13 i planbeskrivelsen.

Det var ulike meninger om hvilken trase som bør velges. Statsforvaltaren rår til kort trase, alternativ C, og overlater til kommunen å vurdere om dette skal kombineres med driftskjøring eller ikke. Statens vegvesen anser kort trase, alternativ C1, som den mest hensiktsmessige. Verneområdestyret mener kort trase, alternativ C2, er beste løsning. Sunndal bondelag rår til lang trase, alternativ A. Grunneierne på gnr/bnr 104/9 vil kun akseptere kort trase uten driftstrafikk, alternativ C1, mens grunneier på gnr/bnr 104/1 kun vil ha lang trase med driftstrafikk, alternativ A.

De fire alternativene som var på 2. gangs høring:

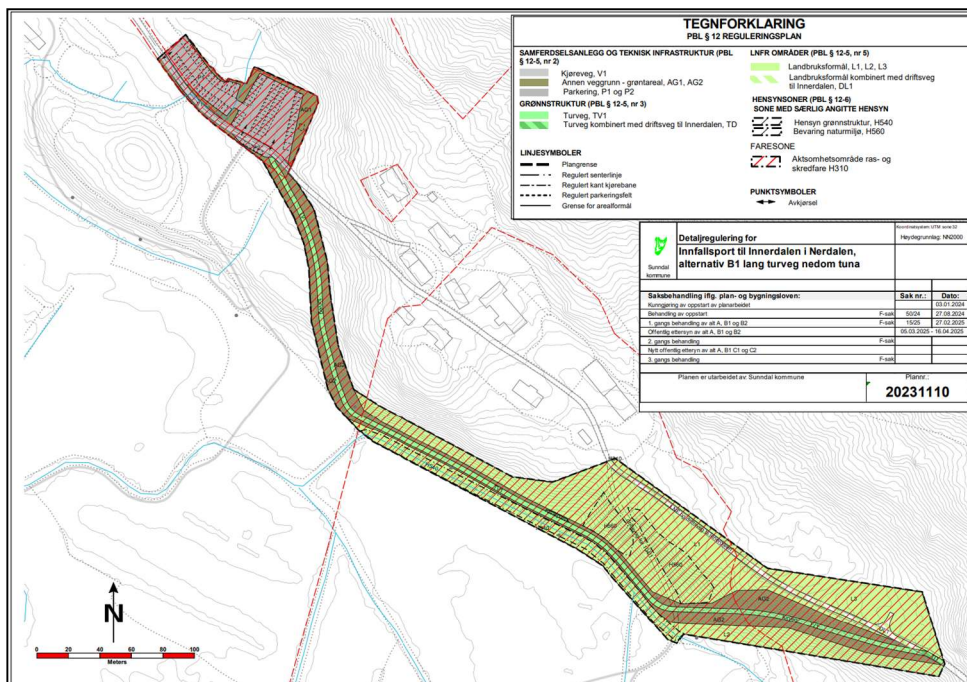
Alternativ A, som vist i plankart under, innebærer at det anlegges ny turveg nedenom tuna og opp skråningen mot øst som også driftstrafikken opp til Innerdalen kan benytte.





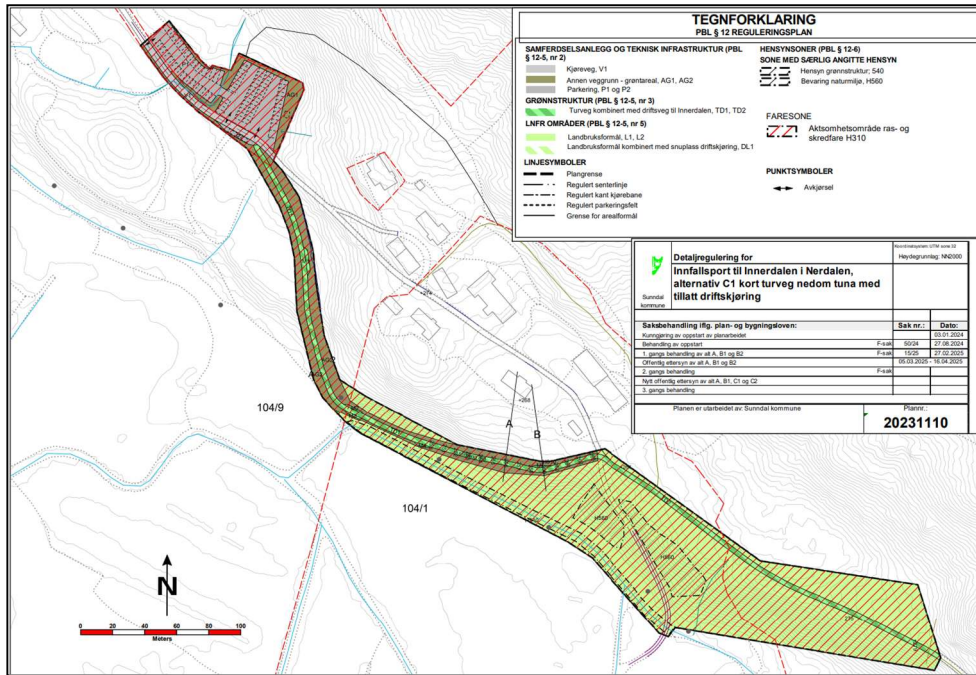
Figur 52 Her framgår det av planbestemmelsene at tillatt bruk er turveg og driftskjøring til 104/1 og 104/9, driftskjøring til Innerdalen i henhold til bestemmelsene for Innerdalen landskapsvernområde, samt driftskjøring mot Oramyrbrua/Grasdalen for drift av skog og beite. Ved dette alternativet er det planlagt å legge igjen/tilbakeføre tidligere driftsveg til Innerdalen gjennom område L1.

Alternativ B1, som vist i plankart under, innebærer at det anlegges ny turveg nedenom tuna og opp skråningen mot øst. I alternativ B1 åpnes det ikke for at driftstrafikken til Innerdalen kan gå via ny trase.



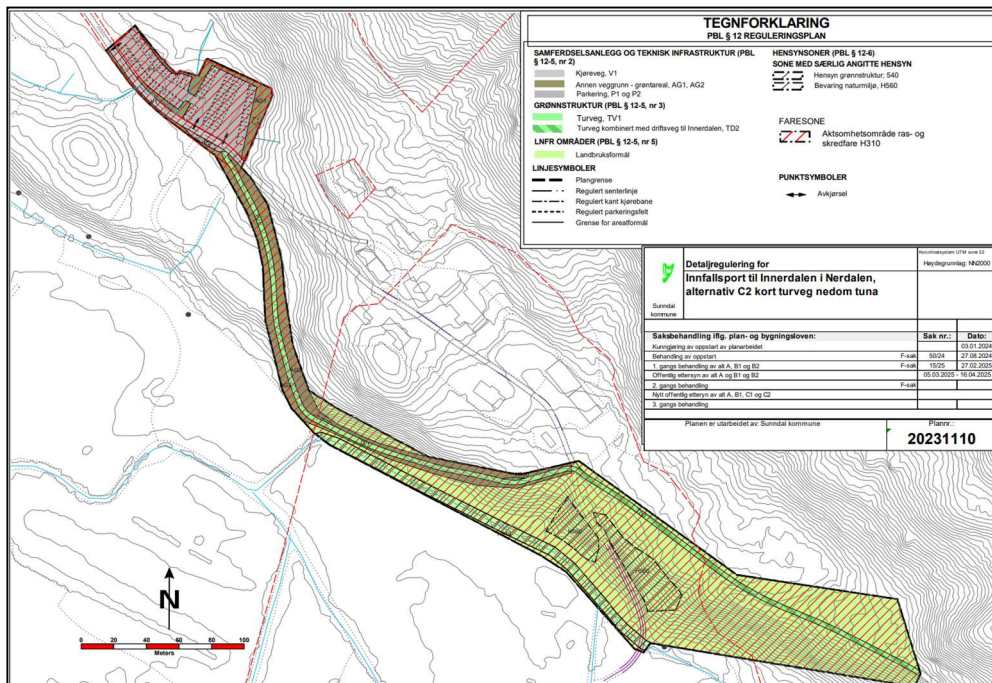
Figur 53 Av de foreslåtte reguleringsplanbestemmelsene går det fram at dette alternativet kun åpner for at den nye turvegen kan nyttes av gående og syklende og motorisert ferdsel knyttet til vedlikehold av turvegen, og for tilgang til tilgrensende landbruksareal for 104/1 og 104/9. Det er ikke åpnet for motorisert ferdsel knyttet til drift i Innerdalen eller Grasdalen. Driftskjøring til Innerdalen og Grasdalen må derfor skje som i dag etter vegtrase gjennom gardstuna på 104/1 og 104/9.

Alternativ C1, som vist i plankart under, innebærer at det anlegges en kort trase med ny turveg nedenom tuna, som også driftstrafikken opp til Innerdalen kan benytte.



Figur 54 Her framgår det av planbestemmelsene at tillatt bruk er turveg og driftskjøring til 104/1 og 104/9, driftskjøring til Innerdalen i henhold til bestemmelsene for Innerdalen landskapsvernområde, samt driftskjøring mot Oramyrbrua/Grasdalen for drift av skog og beite.

Alternativ C2, som vist i plankart under, innebærer at det anlegges en kort trase med ny turveg nedenom tuna. I alternativ C2 åpnes det ikke for at driftstrafikken til Innerdalen kan gå via traseen.



Figur 55 Dette alternativet åpner kun for at den nye turvegen kan nyttes av gående og syklende, for motorisert ferdsl knyttet til vedlikehold av turvegen, og for tilgang til tilgrensende landbruksareal for 104/1 og 104/9. Det er ikke åpnet for motorisert ferdsl knyttet til drift i Innerdalen eller Grasdalen. Driftskjøring til Innerdalen og Grasdalen må derfor skje som i dag etter vegtrase gjennom gardstuna på 104/1 og 104/9.

Vurdering

Planarbeidet med reguleringsplanen er kommunes bidrag til omlegging av traseen utenom tun i Nerdalen i henhold til frilufsloven §3 og formannskapetets vedtak om videre arbeid 27.08.2024

Det er utarbeidet en planbeskrivelse hvor prosessen og vurderingen av ulike løsningene er beskrevet. En samlet vurdering etter 2. gangs høring er beskrevet i kapittel 14.

Økning av turismen

Turisttrafikken har økt til 50 000 per år i 2024 og denne turiststrømmen går gjennom tunet på 104/1. Dette er ikke en holdbar løsning og ikke i tråd med frilufsloven § 3 som har unntak for allmenn ferdselsrett på gårdsplass. Å finne en løsning for turisttrafikken til Innerdalen utenom gardstun vurderes derfor som en offentlig oppgave.

Innerdalen er selve grunnlaget for turisttilstrømmingen til området, og ny trase bør derfor være på plass før videre utviklingen av turistvirksomhetene i området.

Vurdering av alternativene

Etter en helhetlig gjennomgang av alle alternativene har kommunen kommet fram til at alternativ C vil gi kortere ny veg, mindre terrenginngrep, mindre høydeforskjell og en bedre og slakere veg enn alternativ A.

Høydeforskjellen opp skråning som må forseres i alternativ C er 13 meter som gir stigning på ca. 1:8. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ A er hele 28 meter med stigning på ca. 1:6.

Terrengprofil viser at det blir mindre terrenginngrep med fylling og skjæring i alternativ C enn alternativ A. I kort løsningen er det ikke registrert bekkeløp som må krysses. Nærheten til bekken mot jordet ned på flata blir også mindre ved alternativ C.

Ulempe med alternativ C er at traseen går gjennom beitemark på 104/1, mens alternativ A går i ytterkant av beiteområde på 104/1. Begge alternativene går gjennom beitemark på 104/9.

Det er en ulempe for landbruksdrifta at traseen vil dele beiteareal i to. Kommunen har likevel kommet fram til at kort trase bør velges fordi det gir mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase enn alternativ A. I alternativ A er lia så bratt og stiger mot øst at terrenginngrepene blir meget store og traseen blir bratt og gir et vegteknisk dårligere alternativ enn kort trase.

Avbøtende tiltak er at det tilrettelegges slik at arealene fortsatt skal kunne beites selv om det går en trase der. Dersom ny trase fører til at eksisterende beite separeres fra dagens tilgang til bekk skal det etableres ny vanntilgang til beitedyr. Mulig tilrettelegging for nytt beite for det som går bort er også aktuelt å ta med i prosjektet.

Driftstrafikken

Når det gjelder om traseen skal kunne nyttes til driftskjøring til Innerdalen har kommunen vurdert fordeler og ulempene med dette. Kommunen har kommet fram til at fordelene med å åpne opp for driftskjøring utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene. Traseen må bygges med god standard for den store mengden fotturister til

Innerdalen. Det vil da være naturlig at også driftstrafikken kan benytte den nye traseen utenom tun som har fast bosetting.

104/9 mener at ny trase med driftskjøring er til ulempe for deres utvikling av turisme på eiendommen. Kommunen vurderer at den første delen av traseen som berører 104/9 er ganske kort og trukket mot øst inn til skråningen. Det tas hensyn til omgivelsene ved at vegen legges lavt i terrenget. Traseen kan ytterligere skjermes ved hjelp av terrengformer og vegetasjon dersom behov.

Vegretter

Ved alternativ C1 med tillatt driftskjøring åpner reguleringsplanen opp for at turvegen kan brukes til driftskjøring som angitt i bestemmelsene punkt 3.1. Dette omhandler ikke vegretter. Eksisterende vegretter gjennom tuna og evt. omskipling av vegrett er privatrettslige forhold som ikke behandles i reguleringsplanen. Alternativ C1 i reguleringsplanen åpner opp for at driftstrafikk kan skje på ny trase, men legger ikke om vegretter som er en privatrettslig sak. Det blir derfor opp til det privatrettslige om eksisterende vegretter overføres fra den eksisterende traseen til den nye traseen.

Bestemmelser om driftstrafikk

Det er i reguleringsplanen tatt med bestemmelser om hvilken driftstrafikk som tillates og at det skal settes opp nødvendige skilting og stengsel for å hindre ulovlig bruk. Det er også tatt med at det ikke er tillatt å anlegge parkering for turister lenger øst enn regulert parkeringsplass P1 og P2 på planen. Kommunen mener dette gir et godt grunnlag for å hindre ulovlig kjøring på traseen.

Vedlegg til 2. gangs behandling og sluttbehandling

- 495496 Plankart alt. C1 til 3 gangs behandling og sluttbehandling, oppdatert etter høring
- 495497 Bestemmelser alt. C1 til 3. gangs behandling og sluttbehandling, oppdatert etter høring
- 495498 Planbeskrivelse til 3 gangs behandling og sluttbehandling
- 495500 Bestemmelser til alternativer som ikke foreslås videreført
- 495502 20231110 2 Plankart alt. A som ikke foreslås videreført
- 495503 20231110 2 Plankart alt. B1 som ikke foreslås videreført
- 495504 20231110 2 Plankart alt. C2 som ikke foreslås videreført
- 495505 Vedtak 1. gangs behandling 27.02.2025
- 495506 Vedtak 2 gangs behandling 05.06.2025

15.2 Oppdatering av plankart og bestemmelser etter høringen

Til 3. gangs behandling og sluttbehandling innstilte kommunen på Alternativ C1 med tilhørende bestemmelser og plankart som var oppdatert etter den siste høringen. Disse oppdateringene var i hovedsak at ble tatt med hensynssone for steinutgard med bestemmelse nr. 5.3a), hensyn til beite nr. 4.1 b) og hensyn til dreneringslinjer nr. 1d) og bestemmelse om utforming av traseen og skulder/vegskråninger nr. 3.1 e)

Det ble ikke oppdatert på plankartet og bestemmelsene for de alternativa som ikke ble foreslått videreført, av den enkle grunn at administrasjonen innstilte på alternativ C1. De



andre alternativene lå derfor ved uten disse oppdateringene. Oppdateringene etter siste høring ble derfor bare tatt med i det alternativ C1 som vi innstilte på.

16. Behandling i Sunndal formannskap

02.10.2025

Formannskapet har behandlet saken i møte 02.10.2025 sak 53/25

Møtebehandling

Jørgen Singsdal (Sp) har bedt om å få sin habilitet vurdert. Kommunedirektøren vurderte Singsdal inhabil på grunn av sin direkte part i saken. Jf. Fvl. §6 første ledd bokstav a. Singsdal tredde ut. Anders Øverås (Sp) stilte som vara i behandling av saken.

Assisterende kommunedirektør Malene Aaram Vike, orienterte om saken innledningsvis. Berit Skjevling fra samfunnsutvikling og Malene Aaram Vike svarte på spørsmål fra formannskapet, deretter åpnet det for ordskifte.

Andreas Gjerde Ulvund (KrF) la fram forslag til endring i bestemmelsene på vegne av FrP, H og KrF: Punkt 3.1 d) Traseen kan brøytes om vinteren for å ivareta nødvendig driftskjøring.

Lusie Gjersvoll (Ap) la fram forslag til endring av vedtak: Sunndal kommunestyre vedtar detaljregulering for innfallsport til Innerdalen alternativ C2, kort turveg nedom tuna. Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Votering

Forslaget til Lusie Gjersvoll (Ap) falt med 5 (Lusie Gjersvoll Ap, Roy-Arne Wågbø Ap, Peder Meldahl Vorren Ap, Eli Smisetfoss SV, Silje Alise Ness Uavh.) mot 6 stemmer.

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt. Endringsforslag fra FrP, H, KrF ble vedtatt med 8 mot 3 (Lusie Gjersvoll, Ap Peder Meldahl Vorren, Ap og Silje Alise Ness, Uavh) stemmer.

Formannskapets innstilling

Sunndal kommunestyre vedtar detaljregulering for innfallsport til Innerdalen alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring. Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12. Med endringen punkt 3.1 d) Traseen kan brøytes om vinteren for å ivareta nødvendig driftskjøring.

17. Behandling i Sunndal kommunestyre

29.10.2025

Kommunestyret behandlet saken i møte 29.10.2025 sak 67/25

Møtebehandling

Representanten Jørgen Inge Singsdal, SP, har bedt om å få sin habilitet vurdert i saken. Habiliteten vurderes ihht til fvl § 6 bokstav a. Representanten trådte ut av kommunestyret til habilitetsvurderingen. Vararepresentant Halvard G Hagen, SP, trådte inn i kommunestyret til habilitetsvurderingen. Representanten Singsdal ble enstemmig kjent inhabil av kommunestyret og deltar ikke i behandlingen av saken. Vararepresentanten Hagen deltar i behandlingen av saken.

Ingen orientering.

Lusie Gjersvoll (Ap) framsatte følgende alternativt forslag:

Sunndal kommunestyre vedtar detaljregulering for innfallsport til Innerdalen alternativ C2, kort turveg nedom tuna. Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Vararepresentanten Hagen trådte ut av kommunestyret og representanten Singsdal trådte inn igjen i kommunestyret da saken var ferdig behandlet.

Votering

Innstillingen voteres opp imot alternativ forslag. Alternativ innstilling ble vedtatt med 17 mot 10 stemmer (Ståle Refstie(AP), Ingar Langli(SV), Anders Øverås (SP), Hege Helgebostad Frisvold(SP), 5x H, Kjell Arne Nerland(FrP)

Kommunestyrets vedtak

Sunndal kommunestyre vedtar detaljregulering for innfallsport til Innerdalen alternativ C2, kort turveg nedom tuna. Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

17.1 Plankart og bestemmelser alternativ C2 som ble vedtatt av Sunndal kommunestyre 29.10.2025

Til 3. gangs behandling og sluttbehandling innstilte kommunedirektøren på Alternativ C1 med tilhørende bestemmelser og plankart som ble oppdatert etter den siste høringen og vurderingene av merknadene som beskrevet i kapitel 13 i planbeskrivelsen .

De andre alternativa, som kommunedirektøren ikke innstilte på, lå ved saksframlegget slik de sist var utsendt på høring uten oppdatering etter siste høring.

Ved sluttbehandling av plana vedtok kommunestyret alternativ C2. Dermed ble alternativ C2 vedtatt med vedlagte plankart og bestemmelser slik de var lagt ved saken uten oppdatering etter siste høring.

18. Klagebehandling

18.1 Innkommet klage

Kommunen mottok klage på kommunestyrets vedtak om alternativ C2 fra Advokatfirmaet Mageli som representerer Jørgen Inge Singsdal, eier av Austistua i Nerdal gnr. 104, bnr. 1

Søknad om forlenget klagefrist fra Singsdal ble mottatt av kommunen den 09.11.2025, og dette ble innvilget til søker til den 19.12.2025

Klage fra advokatfirmaet Mageli AS på vegne av Jørgen Singsdal ble mottatt den 15.12.2025

Kommunedirektøren gjennomgikk klagen og fremmet saken til klagebehandling som vist i saksframlegget under.

Merknad til klagebehandlingen

Kommunen mottok en merknad til klagebehandlingen fra Mageli AS datert 09.02.2026. etter at saken var utsendt til klagebehandling. Kommunedirektøren hadde da avsluttet sin saksbehandling gjennom utsendelse av saken til kommunestyret torsdag 05.02.2026. Etter det er det ikke naturlig at kommunedirektøren videresender innspill eller nye dokumenter som kommer inn, f.eks. fra partene i en sak.

Begrunnelsen for dette er bl.a. at kommunestyrets medlemmer ikke vil få tilstrekkelig tid til så sette seg inn i dokumentene som ettersendes, offentligheten og øvrige parter har liten eller ingen anledning til å gjøre seg kjent med disse og administrasjonen har ikke tid og anledning til å saksbehandle nye innspill.

18.2 Saksframlegg klagebehandling

Saksframlegg til behandling av klage på vedtak i Sunndal kommunestyre 11.02.2026, sak 4/26

Kommunedirektørens innstilling:

Innstilling alternativ A:

Sunndal kommunestyre tar klagen til følge og vedtar alternativ C1 med følgende tillegg til bestemmelsene:

4.1 b) Dersom ny trase fører til at eksisterende beite separeres fra dagens tilgang til bekk skal det etableres ny vanntilgang til separert areal forutsatt at arealet fortsatt skal nyttes til beite.

1 g) Det skal så langt som praktisk mulig tas hensyn til eksisterende steinmurer i kulturlandskapet ved anlegning av traseen.

3.1 d) Traseen skal anlegges med 3 meter tilgjengelig bredde. I tillegg anlegges graskledd skulder og vegskråninger med stedege arter for å få stabile kanter og et grønt preg.

Innstilling alternativ B:

Sunndal kommunestyret tar ikke klagen til følge og opprettholder sitt vedtak om alternativ C2 med følgende tillegg til bestemmelsene:

4.1 b) Dersom ny trase fører til at eksisterende beite separeres fra dagens tilgang til bekk skal det etableres ny vanntilgang til separert areal forutsatt at arealet fortsatt skal nyttes til beite.

1 g) Det skal så langt som praktisk mulig tas hensyn til eksisterende steinmurer i kulturlandskapet ved anlegning av traseen.

3.1 d) Traseen skal anlegges med 3 meter tilgjengelig bredde. I tillegg anlegges graskledd skulder og vegskråninger med stedege arter for å få stabile kanter og et grønt preg.

Saken oversendes Statsforvalteren for klagebehandling.

Saksopplysninger

Denne saken gjelder behandling av klage på vedtak av detaljreguleringsplan for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen alternativ C2, fattet av Sunndal kommunestyre den 29.10.2025, sak 67/25.

Innstilling og vedtak

Kommunedirektørens innstilling var valg av alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring til Innerdalen. I behandlingen i kommunestyret ble det fremmet forslag med alternativ C2, kort turveg nedom tuna, uten åpning for driftskjøring til Innerdalen. Alternativ C2 ble vedtatt av kommunestyret.

Dette er et politisk vedtak. Kommunen må vurdere om det er kommet nye opplysninger som gir grunnlag for at kommunestyret bør omgjøre sitt vedtak.

Klagen

Klagen er fra Advokatfirmaet Mageli som representerer Jørgen Inge Singsdal, eier av Austistua i Nerdal gnr. 104, bnr. 1

Klagen er vedlagt. Oppsummering av klagen:

1. *Lusie Gjersvoll, varaordfører, var inhabil ved kommunestyrets behandling av planforslaget, jf. forvaltningsloven § 6*
2. *Saken er mangelfullt utredet. Mangelfulle trafikk tall, manglende landbruksfaglig vurdering og manglende vurdering av kulturlandskapet.*
3. *Planvedtak i strid med privatrettslige forhold. Kommunens vedtak om å fortsatt lede den motoriserte trafikken gjennom det private tunet til Singsdal, innebærer en løsning med ulovlig trafikk. Skal kommunen fortsatt legge til rette for turisme inn til Innerdalen, må dette skje ved at både trafikken til fots og den motoriserte trafikken legges utenfor Singsdal sitt tun (planalternativ A eller C1).*

1. Vurdering

Kommunen kunngjorde planvedtaket i brev den 07.11.2025. Søknad om forlenget klagefrist ble mottatt den 10.11.2025. Kommunen ga svar om forlenget klagefrist til den 19.12.2025. Klage ble mottatt den 15.12.2025 og er dermed rettidig. Klagen tas etter dette til behandling.

Det følger av forvaltningsloven § 33 at kommunen skal gjøre de undersøkelser klagen gir grunn til. Kommunen kan oppheve eller endre vedtaket dersom den finner klagen begrunnet. Dersom klagen ikke tas til følge, skal den sendes klageinstansen så snart saken er tilrettelagt. Klageinstans for vedtak etter plan- og bygningsloven er Statsforvalteren i Møre og Romsdal.

Klager har bedt om at dersom klagen oversendes Statsforvalteren, bes det om at det oppnevnes en settestatsforvalter. Vurderingen til det er at det er departementet som avgjør om det skal oppnevnes en settestatsforvalter i en klagesak etter plan- og bygningsloven. Dette skjer når den aktuelle statsforvalteren ber om en habilitetsvurdering, og departementet vurderer om inhabilitet foreligger. Dersom ja, oppnevner departementet en annen statsforvalter som settestatsforvalter.

Kommunen må i klagesaken gjøre de undersøkelser klagen gir grunn til, og vurdere om det er framkommet opplysninger som gir grunnlag for omgjørelse av kommunestyrets vedtak.

2. Inhabilitet ved kommunestyrets behandling av planforslaget.

Vurdering:

Ifølge forvaltningsloven §6 a. – d. er offentlig tjenestemann ugild når han selv er part i saken, i slekt, gift, forlovet, i fosterforhold, verge eller fullmektig for en part i saken.

Lusie Gjersvoll har etter det kommunen vet ikke slike forhold til part i saken og er dermed ikke ugild etter dette punktet.

Ifølge forvaltningsloven §6 e. er offentlig tjenestemann ugild når han leder eller har ledende stilling i, eller er medlem av styret eller bedriftsforsamling for et samvirkeforetak, eller en forening, sparebank eller stiftelse som er part i saken, eller et selskap som er part i saken. Dette gjelder likevel ikke for person som utfører tjeneste eller arbeid for et selskap som er fullt ut offentlig eid og dette selskapet, alene eller sammen med andre tilsvarende selskaper eller det offentlige, fullt ut eier selskapet som er part i saken.

Ifølge vedtekter for nasjonalpark-/verneområdestyrer i medhold av naturmangfoldloven §62 er verneområdestyret forvaltningsmyndighet etter verneforskrifter. Ifølge vedtektene skal alle medlemmene i verneområdestyret ha et felles ansvar for en helhetlig forvaltning av verneområdene hvor ivaretagelse av verneverdiene og verneformålet er hovedoppgaven. Medlemmene av nasjonalpark-/verneområdestyret skal forvalte verneområdene i samsvar med internasjonale forpliktelser, naturmangfoldloven og verneforskriftene for det enkelte verneområde.

Etter kommunens vurdering er verneområdestyret ikke et samvirkeforetak, eller en forening, sparebank eller stiftelse som er part i saken, eller et selskap som er part i saken. Verneområdestyret er fullt ut et offentlig eid forvaltningsorgan. Lusie Gjersvoll som medlem av verneområdestyret er således ikke ugild etter fvl. §6e.

Ifølge forvaltningsloven er han ugild når andre særegne forhold foreligger som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet; blant annet skal det legges vekt på om avgjørelsen i saken kan innebære særlig fordel, tap eller ulempe for ham selv eller noen som han har nær personlig tilknytning til. Det skal også legges vekt på om ugildhetsinnsigelse er reist av en part.

Etter det kommune vurderer foreligger ikke andre særegne forhold. Avgjørelsen i saken vil ikke innebære særlig fordel, tap eller ulempe for Lusie Gjersvoll selv eller noen som vedkommende har nær personlig tilknytning til jfr. punkt a. – d.

Det konkluderes derfor med at Lusie Gjersvoll ikke var inhabil ved kommunestyrets behandling av saken.

3. Utredning av saken, herunder trafikk tall, landbruk og kulturminner

Vurdering:

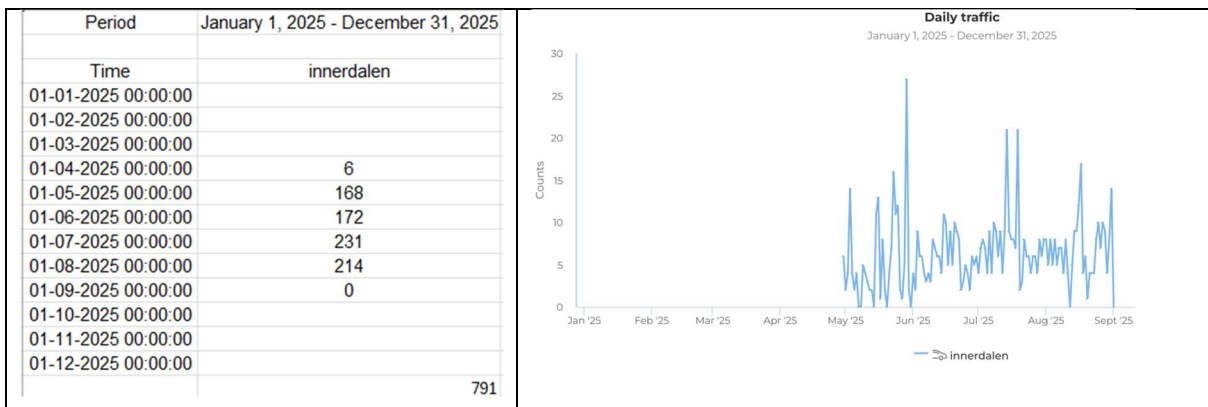
Det har blitt utarbeidet flere planforslag som har vært behandlet og sendt på høring. Det er foretatt en omfattende vurdering av de ulike alternativene med hensyn til blant annet natur, landskap, kulturmiljø, landbruk og friluftsliv. Det vises til vedlagte planbeskrivelse. Disse utredningen lå til grunn for planbehandlingen.

Trafikk tall

Bilteller ble satt opp i april 2025 på vegen inn til Innerdalen, på høgda før vegen går ned mot Innerdalsvatnet. Vi har undersøkt om el-sykler telles. Leverandøren sier at biltelleren registrerer i de aller fleste tilfeller ikke el-sykler ettersom sykler har for lite metall og at det dermed gir en for svak registrering.

Biltellingen viste følgende tall og fordeling for sesongen 2025 som er angitt i planbeskrivelsen kapittel 14.2:





Biltrafikk gjennom tunet på 104/1 som stopper før dette tellepunktet er ikke telt med. Etter det kommunen vet gjelder dette i hovedsak grunneier i Innerdalen som har vegrett gjennom tunet og som parkerer ved «Dikjesteinen». Her er det også henteplass for sau, og trafikk i forbindelse med det blir derfor ikke telt med. Hvor mange bilturer dette dreier seg om vet vi derfor ikke, men pga begrenset antall grunneiere som parkerer her og at sauehenting skjer kun vår og høst er det grunn til å tro at det ikke dreier seg om en stor mengde trafikk. Alle turistene som kommer med bil stopper ved parkeringsplassene før gardstuna. Driftstrafikken til turistvirksomhetene går helt inn og blir derfor telt.

Når det gjelder el-syklister så er dette ikke telt med biltelleren. Det er enkelte som sykler inn til Innerdalen, men etter kommunens observasjoner er dette ganske få. I all hovedsak er det folk som går. Det er svært bratte bakker opp på første del som gjør det mindre attraktivt å sykle med vanlig sykkel. Hvis man har en kraftig el-sykkel kan man sykle opp, men dette er det fortsatt få som har.

Etter kommunens vurdering gir de gjennomførte biltellingene et ganske godt bilde av ekstern kjøretrafikk gjennom tunet selv om tallet antakeligvis er noe høyere fordi de bilene som stopper ved «Dikjesteinen» ikke er med i tellingen.

Traseen på vedtatt plan alternativ C2 er regulert med 3 meters bredde av hensyn til den store fotturiststrømmen til Innerdalen. Det kan imidlertid være vanskelig å lese bredden på plankartet. Det foreslås derfor å presisere dette i bestemmelsene, samt å sikre stabile skråninger med et grønt preg med følgende bestemmelse: 3.1 d) Traseen skal anlegges med 3 meter tilgjengelig bredde. I tillegg anlegges graskledd skulder og vegskråninger med stedegne arter for å få stabile kanter og et grønt preg.

Landbruk

For landbruk er det i planbeskrivelsen vurdert at det er en ulempe for landbruksdrifta at traseen i alternativ C vil dele beiteareal i to. Kommunen har likevel kommet fram til at kort trase bør velges fordi det gir betydelig mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase enn alternativ A med lang trase. I alternativ A er lia så bratt og stiger mot øst at terrenginngrepene blir meget store og traseen blir bratt og gir et vegteknisk dårligere alternativ enn kort trase.

Det er i planbeskrivelsen vurdert avbøtende tiltak for beiteareal, om at det bør tilrettelegges slik at arealene fortsatt skal kunne beites selv om det anlegges en trase der. 104/1 driver i dag med storfedrift og har bruk for utebeite for disse. Et alternativ er at det settes opp grunder på vegtraseen slik at man går inn i et beiteområde hvor dyr kan ferdes på tvers av traseen. Konflikter kan eventuelt løses ved hjelp av nofence, slik som er nevnt for beiting på 104/9. Eller traseen avgrenses med gjerde mot beiteareal på hele eller deler av strekningen. Ved separering av beiteareal uten bekk må det etableres vanntilgang for dyra. Et øvre avgrenset beiteareal kan da for eksempel brukes til kalvebeite eller lignende. Det ble derfor foreslått tatt med bestemmelse om at det skal etableres ny vanntilgang til beitedyr dersom ny trase fører til at eksisterende beite separeres fra dagens tilgang til bekk. Dette ble tatt med på bestemmelsene til alternativ C1 som administrasjonen fremmet til sluttbehandling. I kommunestyret ble alternativ C2 vedtatt hvor denne bestemmelsen ikke var tatt inn. Det fremmes derfor å ta med denne bestemmelse i klagebehandlingen: 4.1 b) Dersom ny trase fører til at

eksisterende beite separeres fra dagens tilgang til bekk skal det etableres ny vanntilgang til separat areal forutsatt at arealet fortsatt skal nyttes til beite.

I planbeskrivelsen ble det sett på størrelsen på beiteareal i området. Ifølge AR5 er summen av innmarksbeite rundt gardstuna på 104/1 og 104/9 til sammen totalt om lag 50 da. 104/9 driver ikke med dyr i dag og har planer om turistutvikling, men det er likevel ønskelig at beitearealet blir ivaretatt så langt det lar seg gjøre. Naturtypekartleggingen har pekt på naturbeitemark i dette området som bør tas vare på og at beitetrykket bør økes. Når det gjelder 104/1 som driver med dyr så er beitearealene på egen grunn noe begrenset. Ifølge AR5 er avmerket beiteareal rundt gardstunet på 104/1 om lag 19 da i dag. Ny trase inkludert skjæring og fylling beslaglegger om lag 1,3 da av dette. I prosjekter der landbruksareal blir omdisponert er det ønskelig med erstatning av dette. Mulig tilrettelegging for nytt beite for det som går bort er derfor aktuelt å ta med i vegprosjektet.

Av hensyn til landbruksdrift, gardstun og fast bosetting innstilte kommunedirektøren på alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring til Innerdalen. I behandlingen i kommunestyret ble alternativt forslag med C2, kort turveg nedom tuna hvor det ikke ble åpnet opp for driftskjøring til Innerdalen, vedtatt.

Kulturminner

Møre og Romsdal fylkeskommune har gjennomført arkeologisk registrering på 104/9. Kommunen har mottatt rapport fra den arkeologiske undersøkelsen som konkluderer med at det ikke er nødvendig å undersøke 104/1 nærmere da potensialet ble vurdert som svært lavt.

Utdrag fra rapporten: Av metoder ble det benyttet manuell prøvestikking og visuell overflateregistrering. Det ble ikke gjort funn av automatisk fredede kulturminner. Det ble ikke påvist synlige kulturminner som er automatisk fredet, men det ble observert 5 som er vurdert til å være fra nyere tid. På bakgrunn av deres utsende, størrelse, beliggenhet og mangel på lag i området blir de derfor tolket som moderne rydningsrøyser. Hele området er registrert, jf. kulturminneloven § 9, med unntak av gbnr. 104/1 grunnet mangel på grunneieraksept. Området ble underveis i registreringen vurdert til å inneha lite potensiale for funn av automatiske fredede kulturminner. Dette basert på områdets topografi da det i hovedsak bestod av kupert beitemark og svært bratt utmark. Det ble ikke gjort funn på 104/9 der potensialet ble vurdert som høyst. På bakgrunn av dette ble det ikke sett på som nødvendig å undersøke 104/1 nærmere da potensialet ble vurdert som svært lavt grunnet dets bratte og ulente terreng.

I klagen opplyses det om at det finnes eldre jordvoller, terrasser og steinmurer i skråningen for vedtatt trase. Ved den gjennomførte arkeologiske registreringen ble steinmurer registrert på 104/9. Undersøkelsene viste at dette var av nyere dato og dermed ikke fredet. Kulturminnemyndighetene anbefalte likevel å ta hensyn til steinmurer ved anlegging av traseen. Dette vil også være aktuelt for traseen opp skråningen på 104/1. Det foreslås derfor tatt med en bestemmelse om dette: 1 g) Det skal så langt som praktisk mulig tas hensyn til eksisterende steinmurer i kulturlandskapet ved anlegging av traseen.

3. Planvedtaket er i strid med privatrettslige forhold.

I klagen fremheves at vedtatte plan legger opp til en ulovlig motorisert ferdsel gjennom Singsdal sitt tun. Trafikksituasjonen vil forverre seg, og skal kommunen fortsatt legge til rette for turisme inn til Innerdalen, må dette skje ved at både trafikken til fots og den motoriserte trafikken legges utenfor Singsdal sitt tun (planalternativ A eller C1).

Vurdering:

Løsning for driftstrafikken til Innerdalen er beskrevet og vurdert i planbeskrivelsen og saksframlegget som ligger til grunn for kommunedirektørens innstilling til sluttbehandling.

Utdrag fra saksframlegget: Når det gjelder om traseen skal kunne nyttes til driftskjøring til Innerdalen har kommunen vurdert fordeler og ulempene med dette. Kommunen har kommet fram til at

fordelene med å åpne opp for driftskjøring utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er større enn ulempene. Traseen må bygges med god standard for den store mengden fotturister til Innerdalen. Det vil da være naturlig at også driftstrafikken kan benytte den nye traseen utenom tun som har fast bosetting.

Utdrag fra planbeskrivelsen: Innerdalen er selve grunnlaget for turisttilstrømmingen til området. Observasjoner og tellinger tyder på at driftstrafikken også har økt i takt med økt fotturisme. Kommunen vurderer at ny trase bør være på plass før videre utviklingen av turistvirksomhetene i området.

Av hensyn til økt trafikk, landbruksdrift, gardstun og fast bosetting innstilte kommunedirektøren på alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring til Innerdalen. Planutredningen og innstillingen om å lede driftstrafikken til Innerdalen utenom tunet til Singsdal var derfor godt tilkjennegjort da kommunestyret skulle fatte sitt vedtak.

Det bemerkes også at bredde og trasevalg med og uten driftstrafikk til Innerdalen er det samme for alternativ C1 og C2, derfor blir naturinngrepene også de samme. Det er gode stabile masser i området, og inngrep og kostnader for bygging av C1 og C2 blir derfor også omtrent likt.

Når det gjelder punktet om at C2 legger opp til en ulovlig ferdsel gjennom Singsdal sitt tun ble dette ikke drøftet i planutredningen. Planutredningen kom likevel fram til at den økte trafikken til Innerdalen gjennom tunet til Singsdal best kan løses ved at den legges utenom tunet til den nye traseen i alternativ C1 som det ble innstilt på.

Om vedtatte plan alternativ C2 legger opp til en ulovlig ferdsel gjennom Singsdal sitt tun bør derfor vurderes nærmere i klagesaken. Vegrett er en privatrettslig sak, men planvedtaket har konsekvenser for framtidig trafikk gjennom tunet og vegretter slik at dette likevel bør vurderes.

Ifølge servitutlova §2 og 3 gir en vegrett rett til den bruk som naturlig følger av formålet. Bruken kan økes i takt med normal utvikling av eiendommen som har rettigheten, men bruken kan ikke utvides på en måte som er "urimelig tyngende" for grunneier.

Hvis bruken endres og bruken går utover det vegretten opprinnelig dekket kan dette være ikke tillatt økning. Dette vurderes konkret. Vegretten kan være overskredet dersom trafikken øker kraftig i hyppighet eller kjøretøytype, endrer karakter (fra privatbruk til næring) eller fører til mer støy, farlige situasjoner i tunet, slitasje eller ulemper.

Økt trafikk som går gjennom sensitive områder (tun, tett på bygninger) kan også overskride tålegrense og dermed vegretten.

Konkrete saker avhenger av hvordan den aktuelle vegretten er stiftet, tålt, og brukt over tid.

Det har vært setring og bosetting i Innerdalen i lang tid. Turismen i Innerdalen med Innerdal turisthytte startet tidlig. Gammelhytta (Innerdalshytta), ble bygd i 1893. Det har vært flere utvidelser i nyere tid. Nyhytta bygd i 1989 har 26 sengeplasser. Innerdalshytta ble restaurert i 2005/06, og har sengeplasser til 31 personer. I 2008 ble den andre hytten, Låven, åpnet med sengeplasser til ca 20 personer. Renndølssetra drives i dag både som seter og turisthytte med ca 24 overnattingsplasser. (Disse tallene er framkommet etter søk på nettet og det tas derfor forbehold om feil)

I de senere åra har turistmengden økt til svært høye tall. Sesongen 2023 og 2024 var det 50 000 fotturister per sesong. Dette er svært mye høyere enn før.

I 2025 ble det satt opp bilteller på høgda inn til Innerdalen. Den viste 791 passeringer mai - august 2025. Da er ikke trafikken som stopper ved «Dikjesteinen» og el-sykler telt med. Vi har ikke biltellinger fra tidligere år, men det er liten tvil om at driftstrafikken til Innerdalen har økt i takt med den økte fotturismen, for frakt av mer varer etc. inn til turistvirksomhetene.

Bruken av vegretter kan ikke utvides på en måte som er "urimelig tyngende" for grunneier. I dette tilfellet er det en økt trafikk gjennom et sensitivt område med gardstun tett på bygninger hvor det bor



folk. Økt trafikk fører til mer farlige situasjoner i tunet for de som bor og arbeider der og vegretten kan derfor være overskredet og den kan bli det i framtida. Vedtatte plan alternativ C2 ser derfor ut til å legge opp til en ferdsel gjennom Singsdal sitt tun som kan overskride den bruk og vegrett som er tillatt.

Innstillingen var at dette kan løses ved valg av alternativ C1 hvor driftstrafikken til Innerdalen kan legges til den nye traseen utenom tunet.

Kommunestyrets vedtak:

I behandlingen i kommunestyret ble det fremmet alternativt forslag med alternativ C2, kort turveg nedom tuna hvor det ikke ble åpnet opp for driftskjøring til Innerdalen via ny trase. Dette alternativet C2 ble vedtatt av kommunestyret.

Det fulgte ikke med noen skriftlig begrunnelse i selve vedtaket. For å finne begrunnelsen er derfor opptak av kommunestyremøtet gjennomgått.

Følgende begrunnelse for valg av C2 ble fremlagt muntlig på kommunestyremøtet:

Det er de gående som er utfordringen. Hensikten med planen er å finne løsning for de gående utenom tuna, derfor fremmes alternativ C2.

Andre argumenter som ble sagt på møtet var at C2 var mest aktuell pga mindre kostnad og inngrep, mest realistisk å få gjennomført, og av hensyn til måtehold, eiendomsrett og natur.

Kommunedirektørens konklusjon

Etter gjennomgang av klagegrunnene finner kommunedirektøren at punktet i klagen om virkninger for vegrett ikke tidligere er vurdert i saken. Kommunen må gjøre de undersøkelser klagen gir grunn til. Etter vurdering av dette punktet i klagebehandlingen ser alternativ C2 ut til å legge opp til en ferdsel gjennom Singsdal sitt tun som kan overskride den bruk og vegrett som er tillatt.

Etter gjennomgang av klagegrunnene finner kommunedirektøren derfor at dette gir grunnlag for at kommunestyret kan omgjøre sitt vedtak om alternativ C2.

Det innstilles derfor på to alternativer. Sunndal kommunestyre tar klagen til følge og vedtar alternativ C1, eller Sunndal kommunestyret tar ikke klagen til følge og opprettholder sitt vedtak om alternativ C2.

Uavhengig av om kommunestyret opprettholder sitt vedtak om alternativ C2 eller velger alternativ C1 i behandling av klagen foreslås følgende tillegg til bestemmelsene:

4.1 b) Dersom ny trase fører til at eksisterende beite separeres fra dagens tilgang til bekk skal det etableres ny vanntilgang til separert areal forutsatt at arealet fortsatt skal nyttes til beite.

1 g) Det skal så langt som praktisk mulig tas hensyn til eksisterende steinmurer i kulturlandskapet ved anlegning av traseen.

3.1 d) Traseen skal anlegges med 3 meter tilgjengelig bredde. I tillegg anlegges graskledd skulder og vegskråninger med stedege arter for å få stabile kanter og et grønt preg.

Vedlegg

511516Klage datert 15.12.2025

511517Kunngjøringsbrev til vedtatt plan

511518Saksprotokoll vedtak av plan 29.10.2025

511519Saksframlegg til 3. gangs behandling og sluttbehandling

511520Planbeskrivelse

511521Plankart alternativ C2 Vedtatt 29.10.2025

511766Reguleringsbestemmelser, alternativ C2 til klagebehandling

511767Plankart alternativ C1 som innstilt til sluttbehandling

511768Reguleringsbestemmelser alternativ C1 til klagebehandling

18.3 Klagebehandling i Sunndal kommunestyre

Kommunestyret behandlet klagen i møte den 11.02.2026, sak 4/26

Møtebehandling

Representanten Jørgen Inge Singsdal, SP, ba om å få sin habilitet vurdert i saken.

Kommunestyret gjennomfører habilitetsvurderingen ihht til fvl § 6 bokstav a. Representanten trådte ut av kommunestyret til habilitetsvurderingen. Vararepresentant Kåre Sigurd Langset, SP, trådte inn i kommunestyret til habilitetsvurderingen. Representanten Singsdal ble enstemmig kjent inhabil av kommunestyret og deltar ikke i behandlingen av saken. Vararepresentant Langset deltar i behandlingen av saken.

Representanten Lusie Gjersvoll, AP, ba om å få sin habilitet vurdert i saken.

Kommunestyret gjennomfører habilitetsvurderingen ihht til fvl § 8 andre ledd. Representanten trådte ut av kommunestyret til habilitetsvurderingen. Vararepresentant Ole Furu, AP, trådte inn i kommunestyret til habilitetsvurderingen. Representanten Gjersvoll ble enstemmig kjent inhabil av kommunestyret og deltar ikke i behandlingen av saken. Vararepresentant Furu deltar i behandlingen av saken.

Assisterende kommunedirektør/kommunalsjef kultur og samfunn, Malene Aaram Vike, orienterte i saken.

Vararepresentanten Langset trådte ut av kommunestyret, og representanten Singsdal trådte inn igjen i kommunestyret da saken var ferdig behandlet.

Vararepresentanten Furu trådte ut av kommunestyret, og representanten Gjersvoll trådte inn igjen i kommunestyret da saken var ferdig behandlet.

Votering

Innstillingens alternativ A og innstillingens alternativ B voteres opp imot hverandre. 2 Innstillingens alternativ B ble vedtatt med 16 mot 10 stemmer (2x FrP – Svein Kåre Sund og Reidar Strand, 5xH – Asbjørn Tronsgård, Leif Kåre Gustavsen, Svein Anders Grimstad, Endre Nisja og Thomas Kjørnes, 1xV – August Riise, 1xKrF – Andreas Gjerde Ulvund, 1xAP – ordfører)

Kommunestyrets vedtak

Sunndal kommunestyret tar ikke klagen til følge og opprettholder sitt vedtak om alternativ C2 med følgende tillegg til bestemmelsene:

4.1 b) Dersom ny trase fører til at eksisterende beite separeres fra dagens tilgang til bekk skal det etableres ny vanntilgang til separert areal forutsatt at arealet fortsatt skal nyttes til beite.

1 g) Det skal så langt som praktisk mulig tas hensyn til eksisterende steinmurer i kulturlandskapet ved anlegning av traseen.

3.1 d) Traseen skal anlegges med 3 meter tilgjengelig bredde. I tillegg anlegges graskledd skulder og vegskråninger med stedegne arter for å få stabile kanter og et grønt preg.



Saken oversendes Statsforvalteren for klagebehandling.

Merknad til klagebehandlingen

Kommunen mottok merknad til innstillingen til klagesaksbehandling i kommunestyret fra advokat Mageli datert 09.02.2026. Dokumentet som kom inn etter utsending til politisk klagebehandling, og kunne derfor ikke tatt med i klagebehandlingen.

Det er heller ikke naturlig at kommunedirektøren ettersender innspill eller nye dokumenter som kommer inn, f.eks. fra partene i en sak. Begrunnelsen for dette er bl.a. at kommunestyrets medlemmer ikke vil få tilstrekkelig tid til så setteseg inn i dokumentene som ettersendes, offentligheten og øvrige parter har liten eller ingenanledning til å gjøre seg kjent med disse og administrasjonen har ikke tid og anledning til å saksbehandle nye innspill.

Resyme av merknaden Mageli datert 09.02.2026 legges ved planbeskrivelsen til orientering:

1 Merknad til innstillingen

Singsdal fastholder klagen og vil presisere følgende:

- Alternativ A med driftskjøring er det alternativet som både hindrer ulovlig omfattendekjøring gjennom Singsdals tun og som best ivaretar fremtidig gode driftsløsninger, sevedlagte e-post fra Sunndal bondelag av 12. august 2025. Singsdal mener at alternativ A ikke bare er det mest fornuftige alternativet, det er i tillegg både realiserbart og sikrer lovlig kjøring.
- Alternativ C1 løser kjøringen gjennom tunet, men splitter helt unødvendig beitet i to deler, se vedlagte e-post fra Sunndal bondelag av 12. august 2025.
- Det er unødvendig å vedta alternativ C2, da det er et alternativ som sannsynligvis verken Singsdal eller kommunen kommer til å ta kostnadene med å realisere. Alternativet løser ikke situasjonen med ulovlig omfattende kjøring gjennom Singsdals tun. Det må vedtas planrettslige løsninger som kan gjennomføres i praksis.
- Luise Gjersvoll er inhabil

2 Nærmere om habilitet

Vi mener at kommunedirektørens vurdering av habilitetsspørsmålet ikke er riktig. I vurderingen av om det foreligger «særegne forhold» som er egnet til å svekke tilliten til Gjersvolls avgjørelsen i saken vil innebære særlig fordel, tap eller ulempe for Lusie Gjersvoll selv eller noen som vedkommende har nær personlig tilknytning til jf. bestemmelsens punkt a. – d.

Dette er rettslig sett en ufullstendig vurdering.

Det følger direkte av forvaltningslovens § 6 andre ledd at dette er forhold som «blant annet» kan være egnet til å svekke tilliten. Det er imidlertid ikke bare slike fordeler og ulemper for vedkommende selv eller hans eller hennes nærstående som kan føre til inhabilitet. I Lovkommentaren til § 6 v/Jan Fridthjof Bernt formuleres dette slik:

«Også andre typer interesser kan komme inn – for eksempel der vedkommende i særlig grad har engasjert seg i en sak uten at det er tale om fordeler eller ulemper for ham eller henne selv eller hans eller hennes nærmeste, eller opptrådt som rådgiver eller påvirkningsagent for parten i det aktuelle saksforholdet.»

Gjersvoll har ikke bare i særlig grad engasjert seg i saken. Hun hadde i tillegg vært med på å fatte et vedtak i områdestyret om hva kommunestyret i Sunndal kommune burde lande på i

sin vurdering av de ulike planalternativene, og da på vegne av et verneområdestyre som selv er aktiv bruker av veien gjennom Singsdals tun.

Vi fastholder på denne bakgrunn at Gjersvoll er inhabil til å behandle plansaken.

Vi ber om at dette brevet sendes kommunestyrets medlemmer i god tid før planbehandlingen, gjerne innen kl. 16 mandag 9. februar 2026.



18.4 Oversendelse av saken til Statsforvaltaren for klagebehandling

Kommunen oversendte saken til Statsforvaltaren i brev datert 17.02.2026 med sakdokumenter vedlagt:

Klage datert 15.12.2025
Sakprotokoll, behandling av klage i Sunndal kommunestyre 11.02.2026
Saksframlegg til klagebehandling i Sunndal kommunestyre
20231110 Plankart alternativ C2, vedtatt 29.10.2025, klagebehandlet 11.02.2026
20231110 Bestemmelser C2 vedtatt 29.10.2025, klagebehandlet 11.02.2026
20231110 Planbeskrivelse
20231110 Kunngjøringsbrev til vedtatt plan 07.11.2025
20231110 Saksprotokoll vedtak av plan i Sunndal kommunestyre 29.10.2025
20231110 Saksprotokoll behandling i formannskapet 02.10.2025
20231110 Saksframlegg til 3. gangs behandling og sluttbehandling av planen
Plankart alternativ C1 som ikke ble vedtatt
Reguleringsbestemmelser alternativ C1 som ikke ble vedtatt

Merknad fra advokat Mageli datert 09.02.2026, som kom inn etter utsending til politisk klagebehandling, og som ikke ble tatt med i klagebehandlingen, ble oversendt til Statsforvaltaren den 17.02.2026:

18.5 Statsforvaltarens vedtak i klagesak datert 17.02.2026

Kommunen mottok Statsforvaltarens vedtak i klagesaken i brev datert 06.05.2026. Som kopimottakere på dette brevet står Advokatfirmaet Mageli AS, **Jørgen Inge Singsdal og Ane Nerdal**. Partene i klagesaken er derfor informert om vedtaket.

Resyme av Statsforvaltarens vedtak og vurderinger:

Statsforvalteren i Møre og Romsdal opphever Sunndal kommunes vedtak av detaljregulering for innfallsporten til Innerdalen i Nerdal den 29. oktober 2025, i sak 67/25. Dette vedtaket er endelig og kan ikke påklages, jf. forvaltningsloven § 28.

Kommunestyret har ikke begrunnet trasévalget som ble regulert.

1. Habilitet

Verneområdestyret er ikke part i plansaken, men har sterke interesser til saken gjennom å forvalte tillat trafikk i landskapsvernområdet og gjennom de tydelige høringsinnspillene de har gitt til plansaken. Gjersvoll har hatt et direkte engasjement i saken gjennom å ha behandlet saken to ganger i arbeidsutvalget, og én gang i Verneområdestyret, og levert høringsinnspill til kommunen. Dernest var hun pådriver for å endre trasévalget fra C1 til C2 både under formannskapets og kommunestyrets behandling av saken, i samsvar med Verneområdestyrets syn. Samlet sett er det vår konklusjon at det foreligger særegne forhold som er egnet til å svekke Gjersvoll sin upartiskhet og at hun var inhabil ved formannskapets og kommunestyrets behandling av saken.

Statsforvalteren konkluderer under dette vedtakets punkt 2 at heller ikke saksbehandlingskravene om å begrunne reguleringsplanvedtak er fulgt. Denne feilen fører i seg selv til at planvedtaket er ugyldig og må oppheves, se punkt 3. Det er derfor ikke avgjørende for oss å konkludere i spørsmålet om habilitetsfeilen i seg selv også fører til at planvedtaket er ugyldig. Vi ber likevel kommunestyret ved sin videre behandling av saken merke seg det vi har skrevet om Gjersvoll sin rolle i saken og inhabilitet, og at det i slike tilfeller skal lite til for at vedtaket er ugyldig.

2. Saksbehandlingskrav og vedtak av reguleringsplaner

Statsforvaltarens vurdering er at kommunen har utarbeidet et godt kunnskapsgrunnlag om de ulike trasévalgene.

Om fortsatt driftskjøring gjennom tunet legger opp til en ulovlig ferdsel etter frilufsloven er ikke drøftet i planutredningen. Vi regner med dette spørsmålet blir utredet gjennom kommunens nye behandling av saken.

Det følger av forvaltningsloven § 24 at enkeltvedtak skal begrunnes, mens det i fvl. § 25 er presisert hva begrunnelsen skal inneholde. Begrunnelsen skal nevne de faktiske forhold som vedtaket bygger på, og de hovedhensynene som har vært avgjørende for utøvelsen av forvaltningsskjønnet bør nevnes. Kommunestyret har samme plikt som andre forvaltningsorgan til å begrunne sine vedtak. Dersom kommunestyret er uenig i saksfremlegget, må kommunestyret selv begrunne vedtaket sitt.

Ved sluttbehandlingen av reguleringsplanen gav ikke kommunestyret noen skriftlig begrunnelse for valget av C2. Vedtaket bryter da med både forvaltningsloven § 23 om at enkeltvedtak skal være skriftlige, og at kommunestyrets vekting av de ulike høringsinnspillene osv. ikke er synliggjort.

Kommunestyret har ikke gitt noen skriftlig begrunnelse for vedtaket. Siden vedtaket gjelder en annen løsning enn kommunedirektøren foreslo, har kommunestyret heller ikke synliggjort hvordan innkomne uttalelser til planforslaget eller konsekvensene av planen er vurdert. Til dette inngår kommunestyrets avveining av grunneieren sine interesser (trafikk ut av tunet) opp mot andre interesser for området. Her må i så fall kommunestyret synliggjøre hvorfor hensynene til trafikk, landbruksdrift, gårdstunet og fast bosetting på eiendommen 104/1 blir vektet annerledes enn i kommunedirektørens innstilling.

Manglene i begrunnelse gjør at planvedtaket ikke tilfredsstillende kravene til begrunnelse i forvaltningsloven §§ 23, 24 og 25 og plan- og bygningsloven § 12-12. Dette utgjør en saksbehandlingsfeil.

3. Vedtaket er ugyldig

Feilen er knyttet til begrunnelsen av kommunestyrets vedtak, altså forklaringen på hvorfor vedtaket fikk innholdet sitt. Kommunen skal synliggjøre hvilke hensyn som har vært avgjørende i saken og hvordan de ulike interessene er vektet mot hverandre. Dette skal igjen sikre at vedtaket blir riktig og synliggjøre at vedtaket er gjort på bakgrunn av relevante faktorer.

Slik saken står foreligger det lite informasjon om hvorfor alternativet C2 ble valgt. Vi kan dermed ikke slå fast at vedtaket er truffet på bakgrunn av saklige hensyn og riktige faktiske opplysninger, og at planen uansett ville blitt vedtatt med trasévalg C2.

Her legger vi til at det alternative forslaget C2 er fremmet av et medlem av kommunestyret som var inhabil ved behandlingen av saken. Habilitetsmangelen bygger opp under at det er en reell mulighet for at feilen kan ha virket inn på vedtakets innhold. Det er derfor klart at det finnes en mulighet for at den manglende begrunnelsen kan ha virket inn på vedtakets innhold, og at vedtaket er ugyldig. Vedtaket av detaljregulering for innfallsporten til Innerdalen i Nerdal blir av den grunn opphevet. Saken returneres til kommunen for videre oppfølging.

19. Ny behandling av reguleringsplanen

Saken ble lagt fram til Sunndal kommunestyret for ny behandling den 17.06.2026.

19.1 Saksframlegg til behandling den 17.06.2026

Kommunedirektørens innstilling:

Sunndal kommunestyre vedtar detaljregulering for innfallsport til Innerdalen alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring.

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Saksopplysninger

Denne saken gjelder ny behandling av detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen, etter Statsforvaltarens oppheving av kommunestyrets vedtak.

Behandling i Sunndal formannskap 02.10.2025 sak 53/25.

Formannskapet vedtok følgende innstilling:

Sunndal kommunestyre vedtar detaljregulering for innfallsport til Innerdalen alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring. Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12. Med endringen punkt 3.1 d) Traseen kan brøytes om vinteren for å ivareta nødvendig driftskjøring.

Behandling i Sunndal kommunestyre 29.10.2025 sak 67/25.

Kommunestyrets vedtak:

Sunndal kommunestyre vedtar detaljregulering for innfallsport til Innerdalen alternativ C2, kort turveg nedom tuna. Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Vedtatt plan ble kunngjort i brev datert 10.11.2025, og det ble lagt ut på kommunens nettsider og satt annonse i avisene.

Søknad om forlenget klagefrist fra Singsdal ble mottatt av kommunen den 09.11.2025, og dette ble innvilget til den 19.12.2025

Klage fra advokatfirmaet Mageli AS på vegne av Jørgen Singsdal ble mottatt den 15.12.2025

Klagen ble behandlet av Sunndal kommunestyre den 11.02.2026 i sak 4/26.

Kommunestyrets vedtak:

Sunndal kommunestyret tar ikke klagen til følge og opprettholder sitt vedtak om alternativ C2 med følgende tillegg til bestemmelsene:

4.1 b) Dersom ny trase fører til at eksisterende beite separeres fra dagens tilgang til bekk skal det etableres ny vanntilgang til separert areal forutsatt at arealet fortsatt skal nyttes til beite.

1 g) Det skal så langt som praktisk mulig tas hensyn til eksisterende steinmurer i kulturlandskapet ved anlegning av traseen.

3.1 d) Traseen skal anlegges med 3 meter tilgjengelig bredde. I tillegg anlegges graskledd skulder og vegskråninger med stedegne arter for å få stabile kanter og et grønt preg.

Saken oversendes Statsforvalteren for klagebehandling.

Kommunen mottok Statsforvaltarens vedtak i klagesaken i brev datert 06.05.2026. Som kopimottakere på dette brevet står Advokatfirmaet Mageli AS, Jørgen Inge Singsdal og Ane Nerdal.



Resyme av Statsforvaltarens vedtak og vurderinger:

Statsforvalteren i Møre og Romsdal opphever Sunndal kommunes vedtak av detaljregulering for innfallsporten til Innerdalen i Nerdal den 29. oktober 2025, i sak 67/25. Dette vedtaket er endelig og kan ikke påklages, jf. forvaltningsloven § 28. Kommunestyret har ikke begrunnet trasévalget som ble regulert.

1.3 Inhabilitet som følge av «andre særegne forhold»

Verneområdestyret er altså ikke part i plansaken, men har sterke interesser i hvordan motorisert ferdsel blir håndtert og fulgt opp i disse områdene.

Statsforvalterens vurdering er at Gjersvoll gjennom å være ett av 10 styremedlemmer i verneområdestyret, og som varamedlem til arbeidsutvalget, har en rolle som skiller seg fra «folk flest» sin befatning til plansaken. Som beskrevet over er ikke Verneområdestyret part i saken og trasévalget reguleringsplanen gjelder ligger heller ikke innenfor landskapsvernområdet sine grenser. Men styret har likevel sterke interesser til saken gjennom å forvalte tillat trafikk i landskapsvernområdet og gjennom de tydelige høringsinnspillene de har gitt til plansaken.

Gjersvoll har hatt et direkte engasjement i saken gjennom å ha behandlet saken to ganger i arbeidsutvalget, og én gang i Verneområdestyret, og levert høringsinnspill til kommunen. Dernest var hun pådriver for å endre trasévalget fra C1 til C2 både under formannskapets og kommunestyrets behandling av saken, i samsvar med Verneområdestyrets syn.

Samlet sett er det vår konklusjon at det foreligger særegne forhold som er egnet til å svekke Gjersvoll sin upartiskhet og at hun var inhabil ved formannskapets og kommunestyrets behandling av saken.

1.4 Om inhabiliteten fører til ugyldighet

Statsforvalteren konkluderer under dette vedtakets punkt 2 at heller ikke saksbehandlingskravene om å begrunne reguleringsplanvedtak er fulgt. Denne feilen fører i seg selv til at planvedtaket er ugyldig og må oppheves, se punkt 3. Det er derfor ikke avgjørende for oss å konkludere i spørsmålet om habilitetsfeilen i seg selv også fører til at planvedtaket er ugyldig. Vi ber likevel kommunestyret ved sin videre behandling av saken merke seg det vi har skrevet om Gjersvoll sin rolle i saken og inhabilitet, og at det i slike tilfeller skal lite til for at vedtaket er ugyldig.

2. Saksbehandlingskrav og vedtak av reguleringsplaner

Vår vurdering er at kommunen har utarbeidet et godt kunnskapsgrunnlag om de ulike trasévalgene. Vi merker oss kommunens eget syn om at spørsmålet om fortsatt driftskjøring gjennom tunet legger opp til en ulovlig ferdsel etter friluftsløven, ikke er drøftet i planutredningen. Vi regner med dette spørsmålet blir utredet gjennom kommunens nye behandling av saken.

Det følger av forvaltningsloven § 24 at enkeltvedtak skal begrunnes, mens det i fvl. § 25 er presisert hva begrunnelsen skal inneholde. Begrunnelsen skal nevne de faktiske forhold som vedtaket bygger på, og de hovedhensynene som har vært avgjørende for utøvelsen av forvaltningsskjønnet bør nevnes.

Kommunestyret har samme plikt som andre forvaltningsorgan til å begrunne sine vedtak. I plansaker gjøres dette i praksis ved at kommunestyret slutter seg til et saksfremlegg som gir en begrunnelse for det vedtaket som skal treffes. Saksfremlegget skal i seg selv tilfredsstillende forvaltningslovens krav til begrunnelse. Foreligger det alternative forslag, må også disse ha sine begrunnelser. Dersom kommunestyret er uenig i saksfremlegget, må kommunestyret selv begrunne vedtaket sitt.

Ved sluttbehandlingen av reguleringsplanen gav ikke kommunestyret noen skriftlig begrunnelse for valget av C2. Vedtaket bryter da med både forvaltningsloven § 23 om at enkeltvedtak skal være skriftlige, og at kommunestyrets vekting av de ulike høringsinnspillene osv. ikke er synliggjort.

Som gjennomgått over har kommunestyret ikke gitt noen skriftlig begrunnelse for vedtaket. Siden vedtaket gjelder en annen løsning enn kommunedirektøren foreslo, har kommunestyret heller ikke synliggjort hvordan innkomne uttalelse til planforslaget eller konsekvensene av planen er vurdert. Til dette inngår kommunestyrets avveining av grunneieren sine interesser (trafikk ut av tunet) opp mot andre interesser for området. Her må i så fall kommunestyret synliggjøre hvorfor hensynene til trafikk, landbruksdrift, gårdstunet og fast bosetting på eiendommen 104/1 blir vektet annerledes enn i kommunedirektørens innstilling.

De overfor nevnte manglene i begrunnelse gjør at planvedtaket ikke tilfredsstillende til kravene til begrunnelse i forvaltningsloven §§ 23, 24 og 25 og plan- og bygningsloven § 12-12. Dette utgjør en saksbehandlingsfeil.

3. Vedtaket er ugyldig

I denne saken er planens virkninger for natur, kulturlandskap, grunneier, turister, beiteareal og hensynet til terrenginngrep og kostnader med de ulike alternativene godt utredet. Feilen er imidlertid knyttet til begrunnelsen av vedtaket, altså forklaringen på hvorfor vedtaket fikk innholdet sitt. Det er i begrunnelsen at kommunen skal synliggjøre hvilke hensyn som har vært avgjørende i saken og hvordan de ulike interessene er vektet mot hverandre. Dette skal igjen sikre at vedtaket blir riktig og synliggjøre at vedtaket er gjort på bakgrunn av relevante faktorer.

Slik saken står foreligger det lite informasjon om hvorfor alternativet C2 ble valgt. Vi kan dermed ikke slå fast at vedtaket er truffet på bakgrunn av saklige hensyn og riktige faktiske opplysninger, og at planen uansett ville blitt vedtatt med trasévalg C2. Her legger vi til at det alternative forslaget C2 er fremmet av et medlem av kommunestyret som var inhabil ved behandlingen av saken. Habilitetsmangelen bygger opp under at det er en reell mulighet for at feilen kan ha virket inn på vedtakets innhold.

Det er derfor klart at det finnes en mulighet for at den manglende begrunnelsen kan ha virket inn på vedtakets innhold, og at vedtaket er ugyldig. Vedtaket av detaljregulering for innfallsporten til Innerdalen i Nerdal blir av den grunn opphevet. Saken returneres til kommunen for videre oppfølging.

Politiske behandlinger og merknader i saka

Dette har vært en lang og komplisert sak med flere politiske behandlinger, høringsrunder og mange uttalelser som er kommet inn. Politiske behandlinger og uttalelser er referert i følgende kapittel i planbeskrivelsen:

- Innspill før oppstart; kapittel 2.2
- Innspill etter annonsering oppstart; kapittel 2.4
- Første gangs behandling og utlegging av planforslag A, B1 og B2; kapittel 9
- Merknader etter første gangs høring av alternativ A, B1 og B2; kapittel 10
- Andre gangs behandling og utlegging av planforslag A, B1, C1 og C2
- Merknader etter andre gangs høring av alternativ A, B1, C1 og C2; kapittel 13. (ligger også som vedlegg)
- Tredje gangs behandling og sluttbehandling; kapittel 15, 16 og 17
- Klagebehandling; kapittel 18
- Ny behandling; kapittel 19

Uttalelser innkommet etter dato for siste høringsbrev den 10.06.2026 er lagt ved saka som egne vedlegg.

Det er ikke gjort noen endringer i planforslaga alternativ A, alternativ C1 og alternativ C2 etter forrige behandling, som gjør at planforslagene må høres på nytt. Kommunen har derfor ikke sendt saken på ny høring etter Statsforvaltarens vedtak.

Begge parter har fått kopi av Statsforvaltarens vedtak og er orientert om dette vedtaket.

Vurderinger

Driftskjøring

Statsforvaltaren har i sin klagebehandling etterlyst nærmere utredning om fortsatt driftskjøring gjennom tunet legger opp til en ulovlig ferdsel gjennom gardstun.

Kommunens vurdering av løsning for driftstrafikken til Innerdalen:

Løsning for driftstrafikken til Innerdalen er beskrevet og vurdert i planbeskrivelsen og saksframlegget som ligger til grunn for kommunedirektørens innstilling.

Når det gjelder om den nye traseen skal kunne nyttes til driftskjøring til Innerdalen har kommunedirektøren i sin saksbehandling vurdert fordelene og ulempene med dette. Kommunedirektøren har kommet fram til at fordelene med å åpne opp for driftskjøring utenom gardstun med aktiv drift og fast bosetting er klart større enn ulempene.

Traseen må bygges med god standard med 3 meter bredde for den store mengden fotturister til Innerdalen. Den er regulert med 3 meter bredde (som er vanlig gang-sykkelvegbredde) for å få en solid og brukervennlig trase for alle turistene. Det er opp til 50 000 som ferdes her i sesongen og ved en smalere turveg kan det lett bli oppstuvninger og man kan risikere at folk går utenom traseen. Hvis turvegen ikke vil fungere eller er godt framkommelig så er det også fare for at folk vil ta snarvegen via eksisterende veg gjennom tuna.

På begge sider er det regulert inn anna vegareal grøntareal for anlegging av vegetasjonskledd skulder og vegskråning slik at kantene på traseen skal bli solide og ikke glir ut. Nødvendig bredde og stabile sideareal er også viktig for framtidig drift og vedlikehold av vegen.

Når det skal bygges en 3 meter bred turveg utenom gardstunet vil det være naturlig at også driftstrafikken legges om til den nye traseen utenom tun som har fast bosetting.

Når det gjelder ulemper for 104/9 så er traseen som nå berører 104/9 ca 180 meter og trukket inn til skråningen mot ytterkanten av eiendommen, og det tas hensyn til omgivelsene ved at vegen legges lavt i terrenget ut mot kanten. Dette er i dag beiteareal og ligger godt unna eksisterende bebyggelse. Ved eventuell utvikling av turisme på eiendommen kan traseen ytterligere skjermes ved hjelp av terrengformer og vegetasjon dersom behov.

Når det gjelder vilt berøres det generelt mindre av biltrafikk enn folk. Strekket er kort, ligger i ytterkant av eiendommen og driftstrafikk langs traseen vurderes å ikke ha spesiell negativ virkning for jaktmuligheter. Ulempene med driftskjøring på ny trase vurderes som klart mindre enn ulempene med driftskjøring gjennom et gardstun med fast bosetting og gardsdrift.

Innerdalen er selve grunnlaget for turisttilstrømmingen til området. Observasjoner og tellinger tyder på at driftstrafikken også har økt i takt med økt fotturisme. Kommunen vurderer at ny trase bør være på plass før videre utviklingen av turistvirksomhetene i området.

Av hensyn til økt trafikk, landbruksdrift, gardstun og fast bosetting innstiller kommunedirektøren på alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring til



Innerdalen. Det bemerkes også at bredde og trasevalg med og uten driftstrafikk til Innerdalen er det samme for alternativ C1 og C2, derfor blir naturinngrepene også de samme. Det er gode stabile masser i området, og inngrep og kostnader for bygging av C1 og C2 blir derfor også omtrent likt.

Konklusjonen blir derfor at alternativ C1, som gir løsning for både fotturtrafikken og driftstrafikken til Innerdalen utenom tun med fast bosetting og drift, bør velges.

Ulovlig ferdsel gjennom gardstun

Om vedtatte plan alternativ C2 legger opp til en ulovlig ferdsel gjennom gardstunet på 104/1 vurderes nærmere etter aktuelle lover.

Vegen opp til Innerdalen er en privat veg. Etter frilufsloven § 4 kan eier av privat veg forby ferdsel med motorkjøretøy dersom annet ikke er bestemt. Motorferdsel er i dette tilfelle regulert gjennom særskilt vegrett (servitutt). Øvrig motorferdsel tillates ikke.

Servituttloven

En servitutt er en begrenset bruksrett eller rådighetsrett over annen manns eiendom. Vanlige eksempler på servitutter er veiretter.

Ifølge servituttloven §2 og 3 gir en vegrett rett til den bruk som naturlig følger av formålet. Bruken kan økes i takt med normal utvikling av eiendommen som har rettigheten, men bruken kan ikke utvides på en måte som er "urimelig tyngende" for grunneier.

Hvis bruken endres og bruken går utover det vegretten opprinnelig dekket kan dette være en ikke tillatt økning. Dette vurderes konkret. Vegretten kan være overskredet dersom trafikken øker kraftig i hyppighet eller kjøretøytype, endrer karakter (fra privatbruk til næring) eller fører til mer støy, farlige situasjoner, slitasje eller ulemper.

Økt trafikk som går gjennom sensitive områder (tun, tett på bygninger) kan overskride tålegrense og dermed vegretten.

Vurdering

Det har vært setring og bosetting i Innerdalen i lang tid. Turismen i Innerdalen med Innerdal turisthytte startet tidlig. Gammelhytta (Innerdalshytta), ble bygd i 1893. Det har vært flere utvidelser i nyere tid. Nyhytta bygd i 1989 har 26 sengeplasser. Innerdalshytta ble restaurert i 2005/06, og har sengeplasser til 31 personer. I 2008 ble den andre hytten, Låven, åpnet med sengeplasser til ca 20 personer. Renndølssetra drives i dag både som seter og turisthytte med ca 24 overnattingsplasser. (Disse tallene er framkommet etter søk på nettet og det tas derfor forbehold om feil). Det som opprinnelig var seter, boplass og eldre turisthytte med begrenset kapasitet har dermed endret bruk, karakter og overnattingskapasitet de siste åra.

I de senere åra har turistmengden økt til svært høye tall. Sesongen 2023 og 2024 var det 50 000 fotturister per sesong. Dette er svært mye høyere enn før.

I 2025 ble det satt opp bilteller på høgda inn til Innerdalen. Den viste 791 passeringer mai - august 2025. Da er ikke trafikken som stopper ved «Dikjesteinen» og el-sykler telt med. Vi har ikke biltellinger fra tidligere år, men det er liten tvil om at driftstrafikken til Innerdalen har økt i takt med den økte fotturismen, for frakt av mer varer etc. inn til turistvirksomhetene.

Bruken av vegretter kan ikke utvides på en måte som er "urimelig tyngende" for grunneier. I dette tilfellet er det en økt trafikk gjennom et sensitivt område med gardstun i aktiv drift tett på bygninger hvor det bor folk. Økt trafikk fører til mer farlige situasjoner i tunet for de som bor og arbeider der. Vegretten kan være derfor være overskredet.



Kommunedirektørens innstilling er at dette løses ved valg av alternativ C1 hvor driftstrafikken til Innerdalen kan legges til den nye traseen utenom tunet.

Friluftsloven

Friluftsloven omhandler allmennhetens ferdsel. Ifølge friluftsloven §3 kan enhver ferdes til fots på innmark i den tid marken er frosset eller snølagt, dog ikke i tidsrommet fra 30. april til 14. oktober. Denne ferdselsrett gjelder likevel ikke på gårds plass eller hustomt, inngjerdet hage eller park og annet for særskilt øyemed inngjerdet område hvor allmenhetens vinterferdsel vil være til utilbørlig fortrengsel for eier eller bruker.

Ifølge § 3a kan ferdsel på innmark som fører til utmark til fots, til hest, sykkel, kjelke og lignende skje på vei eller sti tillatt hele året, hvis ferdselen kan skje uten å passere gjennom gårds plass.

Dette betyr at man kan ferdes til fots på privat veg og frossen mark, men at dette ikke gjelder gjennom gardstun. Når det gjelder motorferdsel er dette strengere. Motorferdsel på privat veg kan forbys av grunneier med mindre det foreligger en vegrett jfr. §4 *Når ikke annet er bestemt, kan eier av privat veg forby ferdsel med hestekjøretøy, motorvogn, (derunder sykkel med hjelpemotor) og parkering av motorvogn på eller langs vegen.*

§ 16. (Sperring av særlig utsatt område) Blir en eiendom i særlig grad utsatt for allmenhetens ferdsel kan kommunen med samtykke av eieren eller brukeren bestemme hel eller delvis sperring av eiendommen, når ferdselen gjør nevneverdig skade på den eller er til vesentlig hinder for den bruk som eieren eller brukeren gjør eller ønsker å gjøre av den.

Vurdering

Alternativ C2 åpner ikke opp for at driftstrafikken kan legges om til den nye traseen utenom gardstun. Alternativ C2 forutsetter at driftstrafikken til Innerdalen fortsatt skal gå gjennom gardstunet på 104/1. Dette er et gardstun med fast bosetting og aktiv drift. Økt trafikk fører til mer farlige situasjoner for de som bor der og ulemper for drifta. Vegretten kan derfor være overskredet når det fører til mer støy, farlige situasjoner i tunet, slitasje eller andre ulemper.

Vedtatte plan alternativ C2 ser derfor ut til å legge opp til en ferdsel gjennom Singsdal sitt tun som vil overskride vegretten, og dermed også omfattes av friluftslova § 4.

Veglova

Ifølge § 53 i veglova kan jordskifteretten gjøre vedtak om flytting av vegretter.

Vurdering

Alternativ C1 som kommunedirektøren innstiller på åpner opp for at driftstrafikken til Innerdalen kan benytte ny trase utenom gardstun. Kommunedirektøren har foretatt en helhetlig vurdering av saken med fordeler og ulemper og kommet fram til at å flytte både fottur og driftstrafikken utenom gardstun gir den beste framtidige løsningen for både bosetting, drift og utvikling av området.

Omskiping av vegretter kan deretter skje i egen privatrettslig prosess i jordskifteretten.

Vurdering av alternativ A, lang trase med tillatt driftskjøring

Lang trase alternativ A er vurdert i planutredningen. I alternativ A vil traseen bli brattere og lengre fordi skråningen stiger mot øst. Høydeforskjellen som må forseres i alternativ A er 28 meter. Med en avstand på 167 meter gir dette en stigning på gjennomsnittlig 1:5,96.

I forhold til naturinngrep er kort alternativ C klart best fordi det vil gi kortere veg, mindre terrenginngrep og mindre skjæring enn alternativ A. Alternativ C vil videre gi en slakere veg



enn alternativ A. Høydeforskjellen som må forseres opp skråningen i alternativ C er 13 meter. Med en avstand på 104 meter gir dette en stigning på veien på 1:8.

Terrengprofil viser at det blir mindre terrenginngrep og skjæring i alternativ C enn alternativ A. I kort løsningen er det ikke registrert bekkeløp som må krysses. Nærheten til bekken mot jordet ned på flata blir også mindre ved alternativ C.

Veglengden på ny veg alternativ C er ca 340m mens ny veg alternativ A er ca 570 m.

Ulempe med alternativ C er at traseen går gjennom beitemark på 104/1 mens alternativ A går i ytterkant av beiteområde på 104/1. Begge alternativene går gjennom beitemark på 104/9.

I merknad til innstillingen til klagesaksbehandling i kommunestyret fra advokat Mageli datert 09.02.2026 framholdes det at Alternativ A med driftskjøring er det alternativet som både hindrer ulovlig omfattende kjøring gjennom Singsdals tun og som best ivaretar fremtidig gode driftsløsninger, jfr. e-post fra Sunndal bondelag av 12. august 2025. Singsdal mener at alternativ A ikke bare er det mest fornuftige alternativet, det er i tillegg både realiserbart og sikrer lovlig kjøring. Det framholdes at alternativ C1 løser kjøringen gjennom tunet, men splitter helt unødvendig beitet i to deler, jfr. vedlagte e-post fra Sunndal bondelag av 12. august 2025. Det framholdes at det er unødvendig å vedta alternativ C2, da det er et alternativ som sannsynligvis verken Singsdal eller kommunen kommer til å ta kostnadene med å realisere. Alternativet løser ikke situasjonen med ulovlig omfattende kjøring gjennom Singsdals tun. Det må vedtas planrettslige løsninger som kan gjennomføres i praksis.

Kommunen er enig i at det er ulempe for landbruksdrift at traseen deler beiteareal i to. Kommunen har likevel kommet fram til at kort trase bør velges fordi det gir betydelig mindre terreng- og naturinngrep og en slakere trase enn alternativ A. I alternativ A er lia så bratt og stiger mot øst slik at terrenginngrepene blir meget store og traseen blir bratt og gir et vegteknisk dårligere alternativ enn kort trase.

Avbøtende tiltak er drøftet. Det bør tilrettelegges slik at arealene fortsatt skal kunne beites selv om det går en trase der. 104/1 driver i dag med storfedrift og har bruk for utebeite for disse. Et alternativ er at det settes opp grunder på vegtaseen slik at man går inn i et beiteområde hvor dyr kan ferdes på tvers av traseen. Konflikter kan eventuelt løses ved hjelp av nofence, slik som vi tidligere har nevnt for beiting på 104/9. Eller traseen avgrenses med gjerde mot beiteareal på hele eller deler av strekningen. Ved separering av beiteareal uten bekk må det etableres vanntilgang for dyra. Det er tatt med bestemmelse om dette. Et øvre avgrenset beiteareal kan da for eksempel brukes til kalvebeite eller lignende.

Nærheten til bolighus ved kort trase er vurdert. Det er laga terrengprofiler nedenfor nærmeste bolighus. Pga at traseen passerer bolighuset langt nede i skråninga blir den svært lite synlig foran bolighuset. Når du står nede på traseen foran bolighuset vil du kun se taket på huset og utearealet foran huset vil bli liggende skjermet. Når du kommer litt lenger opp i traseen vil du komme på siden men fortsatt langt unna bolighuset (ca 49m) og terrenget virker fortsatt skjermende. Det er også gode muligheter for ytterligere skjerming med for eksempel vegetasjon.

Oppsummert

Kommunedirektøren tilrår, med bakgrunn i sakens vurderinger, at Sunndal kommunestyre vedtar detaljregulering for innfallsport til Innerdalen alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring.

Vedlegg til saksframlegget

531807Statsforvatarens vedtak i klagesak 17.02.2026

532162Planbeskrivelse ny behandling etter klagesak

532163Plankart alternativ C1, forslag til ny behandling



532164Reguleringsbestemmelser alternativ C1, forslag til ny behandling
532165Plankart altarnativ C2, opphevet
532166Reguleringsbestemmelser alternativ C2, opphevet
5321670. Høringsbrev 10.06.2025
5321681. Mattilsynet 24.06.2025
5321692. NVE 30.06.2025
5321703. Statsforvaltaren 04.07.2025
5321714. Møre og Romsdal fylkeskommune 01.07.2025
5321725. Statens vegvesen 01.08.2025
5321736. Adv. Øverbø Gjørtz 05.08.2025
5321747. Bjørn Inge Innerdal 05.08.2025
5321758. Jon Martin Singsdal 05.08.2025
5321769. Ingeborg Singsdal 05.08.2025
53217710 Jørgen Singsdal 05.08.2025
53217811. Geir Tony Tomren 05.08.2025
53217912. Sunndal bondelag 12.08.2025
53218013 a. Vedtak verneområdestyrets arbeidsutvalg 15.09.2025
53218113. Vedlegg til verneområdestyrets vedtak 15.09.2025
53218214.1 Kommentar fra Ane og Jøran Nerdal 19.08.2025
53218314.2 Svar fra Sunndal bondelag 21.08.2025
53218414.3 Tilsvaer fra Ane og Jøran Nerdal 21.08.2025 (2)
53218514.4 Fråsegn fra Geir Tony Tomren 22.09.2025
53218614.5 Tilleggsuttalelse fra Ane og Jøran Nerdal 22.09.2025
532189Klage fra adv. Mageli datert 15.12.2025
532190Brev fra adv. Mageli 09.02.2026
532191E-post fra Singsdal om avisoppslag 19.05.2026
532192Merknad fra adv. Mageli 22.05.2026

19.2 Saksutskrift etter vedtak i Sunndal kommunestyret 17.06.2026

Kommunestyret har behandlet saken i møte 17.06.2026 sak 39/26

Møtebehandling

Representanten Lusie Gjersvoll, AP, bad som styremedlem i verneområdestyret om å få sin habilitet vurdert i saken. Representanten Gjersvoll fratradte kommunestyret til habilitetsvurderingen. Habiliteten vurderes i tråd med fvl § 6 andre ledd (andre særegne forhold). Det er innkalt vara til habilitetsvurderingen.

Varamedlem Ole Furu tiltrådte kommunestyret til habilitetsvurderingen.

Representanten Gjersvoll ble kjent habil i kommunestyret med 21 mot 4 stemmer (1xSP Hege H Frisvold, 2xH Asbjørn Tronsgård og Thomas Kjørnes, 1xFrP Lill-Elin Vangen).

Varamedlem Furu fratradte kommunestyret etter habilitetsvurderingen, og representanten Gjersvoll tiltrådte kommunestyret til behandling av saken.

Representanten Jørgen Inge Singsdal, SP, bad som part i sak om å få sin habilitet vurdert i saken. Representanten Singsdal fratradte kommunestyret til habilitetsvurderingen.

Habiliteten vurderes i tråd med fvl § 6 bokstav a. Det er innkalt vara til habilitetsvurderingen.

Varamedlem Kåre Sigurd Langset, SP, tiltrådte kommunestyret til habilitetsvurderingen.

Representanten Singsdal ble enstemmig kjent inhabil i kommunestyret og deltar ikke i behandlingen av saken.

Varamedlem Kåre Sigurd Langset deltar i behandlingen av saken.
Assisterende kommunedirektør Malene Aaram Vike, orienterte i saken.

Representanten Asbjørn Tronsgård, H, framsatte forslag om utsettelse av saken.

Representanten Roy Arne Wågbø, AP, framsatte følgende alternativt forslag:

BEGRUNNELSE FOR ALTERNATIV C2

Kommunestyret vedtar alternativ C2 som det foretrukne planalternativet.

Begrunnelse:

1. Oppfyllelse av planens formål og trafiksikkerhet (pbl. § 1-1 og § 12-7)

Hovedformålet med reguleringsplanen er å fjerne gående turister fra gjennomgang av tunet og trafiksikkerhetskonflikten mellom et stort antall myke trafikanter (ca. 50 000 gående årlig) og motorkjøretøy.

Alternativ C2 oppfylder lovens krav til trygge trafikkforhold og universell utforming ved å fysisk separere fotgjengere fullstendig fra eksisterende driftsvei og gårdstun. Det fjerner belastningen

2. Utredningsplikt, økonomi og realiserbarhet (fvl. § 17, pbl. § 3-1 og § 12-1)

Etter forvaltningsloven § 17 og plan- og bygningsloven har kommunen plikt til å påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak fattes.

Administrasjonens saksutredning for alternativ C1 lider av vesentlige mangler når det gjelder tekniske krav og økonomiske konsekvenser. Dersom all driftskjøring skal flyttes til en ny veg, utløser dette krav om oppgradering til Landbruksveg klasse 2. De betydelige økonomiske merkostnadene, samt de fysiske konsekvensene av en slik breddeutvidelse, er utilstrekkelig utredet i saksfremlegget.

*Kommunen finner at **alternativ C2** representerer en forutsigbar, økonomisk forsvarlig og umiddelbart realiserbar løsning i tråd med prinsippet om samfunnsøkonomisk effektivitet etter pbl. § 3-1.*

3. Vurdering av naturmangfold og samfunnsinngrep (pbl. § 1-1 og nml. §§ 8-12)

Ved valg av planløsning skal det gjøres en veid vurdering av naturinngrep kontra samfunnsnytte.

Etablering av en ny, fullverdig driftsvei for tunge kjøretøy (C1) vil medføre betydelige, permanente og uopprettelige naturinngrep i et sårbart område, noe som utfordrer forvaltningsmålene i verneforskriften.

Det er et mål å styre turiststrømmen med minst mulig skade på naturmiljøet.

***Alternativ C2** (gangvei) krever minimale fysiske inngrep i terrenget sammenlignet med en ny bilvei, og ivaretar dermed kravene til bærekraftig utvikling og biologisk mangfold på en vesentlig bedre måte (jf. naturmangfoldloven § 7).*

4. Privatrettslige forhold og planens gjennomførbarhet (pbl. § 12-1, servituttloven)

Selv om en reguleringsplan har offentligrettslig virkning, plikter planmyndigheten å vurdere om planen lar seg gjennomføre innen rimelig tid.

Eksisterende vei er en privat vei med tinglyste og hevdvunne bruks- og veiretter. En flytting av denne motorferdselen (C1) griper direkte inn i private rettsforhold beskyttet av servituttloven. En slik endring kan ikke ensidig tvinges igjennom i en reguleringsplan uten samtykke eller omfattende, langvarige ekspropriasjons- og jordskifteprosesser.

*Styring av turiststrømmen (fotgjengere) er et klart offentlig anliggende, mens flytting av eksisterende privat næringsdrift faller utenfor kommunens primære oppgave i denne saken. **Alternativ C2** unngår disse rettslige og tidsmessige hindringene, noe som sikrer en rask og konfliktdempende gjennomføring av planens formål.*

Konklusjon og interesseavveining

Kommunen har foretatt en helhetlig avveining av de kryssende interessene i saken. Hensynet til rask og sikker konfliktløsning for 50 000 gående, lavere kommunale kostnader, minimale naturinngrep og respekt for etablerte privatrettslige avtaler, veier samlet sett vesentlig tyngre enn de teoretiske fordelene ved sonering i alternativ C1.

Alternativ C2 vedtas som den mest hensiktsmessige og lovskonforme løsningen.

PROTOKOLLTILFØRSEL

Representanten Thomas Bruset, FrP framsatte følgende forslag:

Alternativ innstilling til sak 39/26

Kommunestyret opprettholder vedtak i sak 67/25:

Sunn dal kommunestyre vedtar detaljregulering for innfallsport til Innerdalen alternativ C2, kort turveg nedom tuna. Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

I henhold til forslagsstiller, Thomas Bruset, FrP, anses innholdet i forslaget fra representanten Roy-Arne Wågbø (Ap) å ivareta innholdet i forslaget fra FrP. Representanten Thomas Bruset (FrP) trekker dermed sitt forslag, under forutsetning av at det likevel protokollføres. Forslaget tas av den grunn ikke til votering.

[Slutt for protokolltilførsel]

Representanten Kåre Sigurd Langseth, SP framsatte følgende tilleggforslag til innstillingen: (forslaget frafaller om alternativt forslag fra AP blir vedtatt)

Vi i SP er enig om å gå for alternativ C1 denne gangen, og vil be om å få tilføyd: Det må påligge de berørte rettighetshavere i området å gjøre de nødvendige tiltak for å begjære flyttet vegrett/servitutter, så de samsvarer med vedtatt reguleringsplan

Representanten Langseth fratrådte og representanten Singsdal tiltrådte kommunestyret etter saken var ferdig behandlet.

Votering

Votering over utsettelsesforslaget

Utsettelsesforslaget falt med 4 (Lill-Elin Vangen, FrP, Reidar Strand, FrP, Asbjørn Tronsgård, H og Thomas Kjørnes, H) mot 21 stemmer.

Hovedvotering:

Innstillingen voteres opp imot alternativ innstilling fra AP. Deretter voteres det over tilleggforslag fra SP til innstillingen dersom innstillingen blir vedtatt.

Innstillingen ble vedtatt med 14 mot 11 stemmer (3xFrP: Lill-Elin Vangen, Reidar Strand og Thomas Bruset, 7xAP: Lusie Gjersvoll, Roy Arne Wågbø, Ole Anders Andreassen, Roald Negård, Peder M Vorren, Anne Darleen Breisnes og Bjørn Røkkum, 1xSV: Eli Smisetfoss.

Tilleggsforslaget fra SP falt med 3 (3xSP Hege H Frisvold, Halvard Hagen og Kåre Sigurd Langseth) mot 22 stemmer.

Kommunestyrets vedtak

Sunnal kommunestyre vedtar detaljregulering for innfallsport til Innerdalen alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring.

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

