Sunndal kommune

Arkivsak-dok.	23/02040-96
Saksbehandler	Berit Skjevling

Saksgang	Møtedato	Saksnummer
Formannskapet	02.10.2025	53/25
Kommunestyret	29.10.2025	67/25

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.

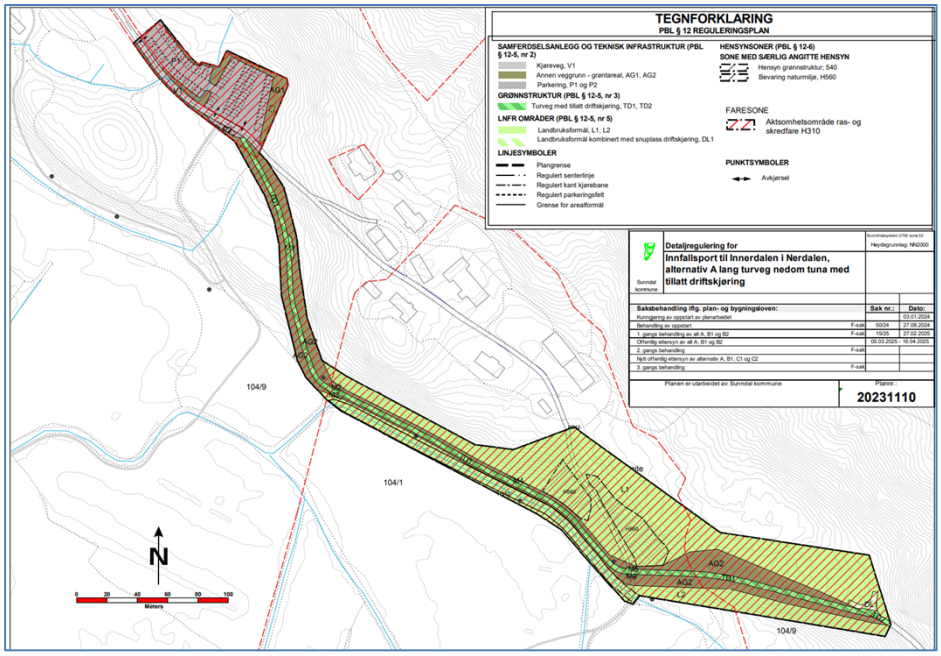
Det kom inn 13 merknader i 2. gangs høring av planforslagene. Disse merknadene er referert og kommentert i kapitel 13 i planbeskrivelsen.

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.

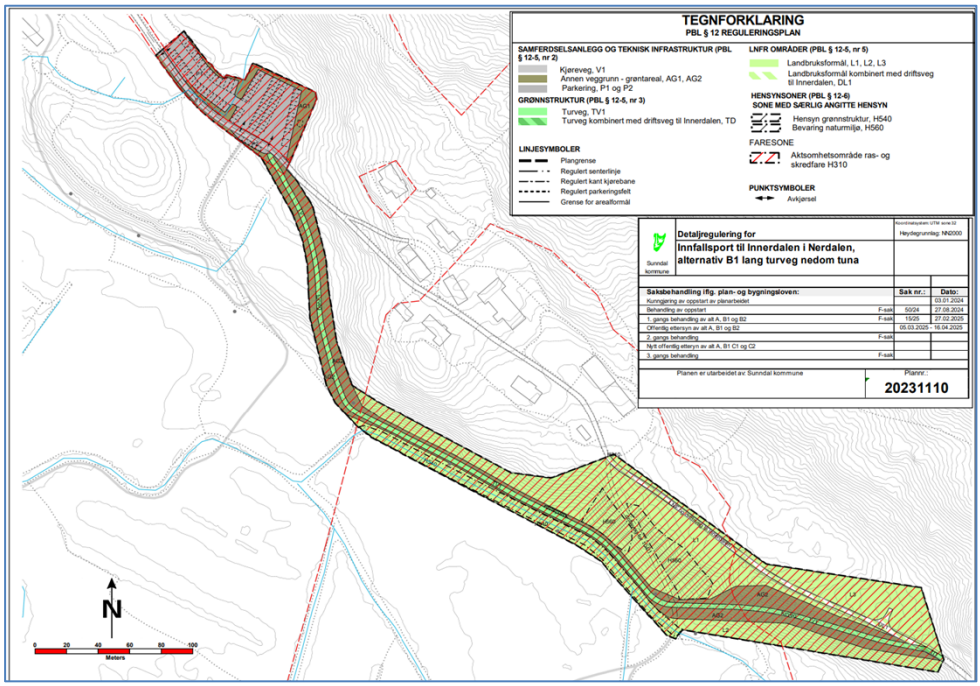
De fire alternativene som var på 2. gangs høring:

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 1 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.

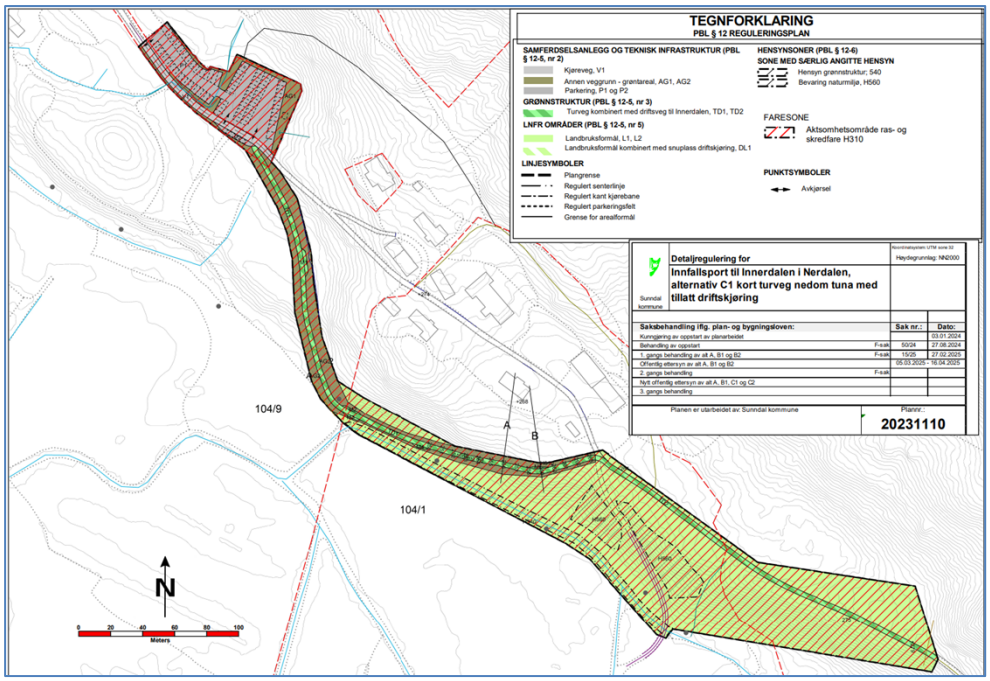
Alternativ B1, som vist i plankart under, innebærer at det anlegges ny turveg nedenom tuna og opp skråningen mot øst. I alternativ B1 åpnes det ikke for at driftstrafikken til Innerdalen kan gå via ny trase.



Figur 2 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

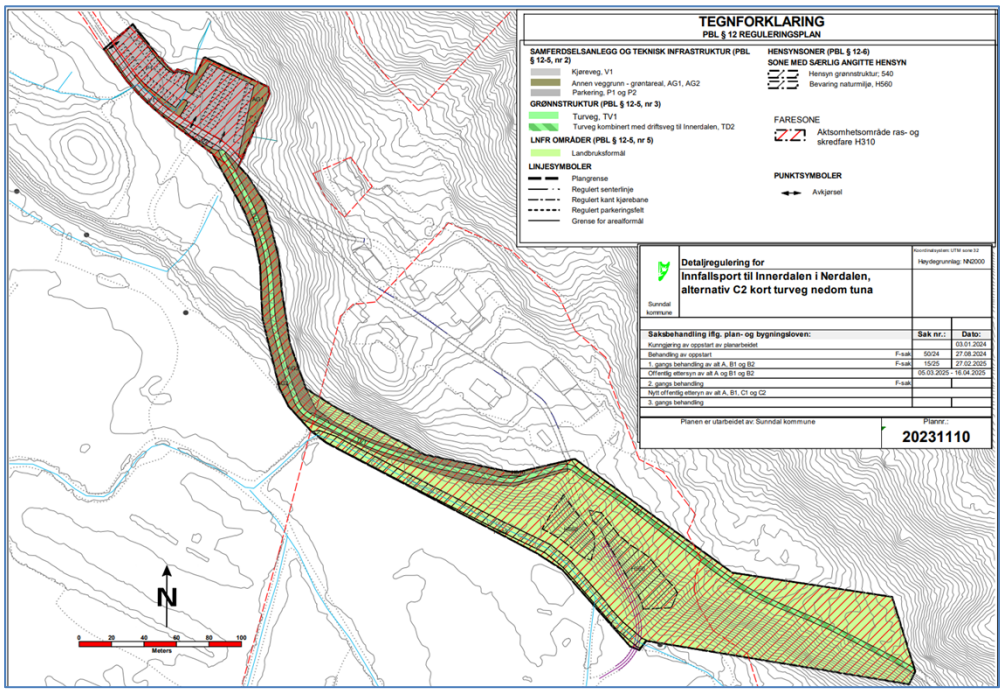
landbruksareal for 104/1 og 104/9. Det er ikke åpnet for motorisert ferdsel knyttet til drift i Innerdalen eller Grasdalen Driftskjøring til Innerdalen og Grasdalen må derfor skje som i dag etter vegtrase gjennom gardstuna på 104/1 og 104/9.

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 3 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 4 Dette alternativet åpner kun for at den nye turvegen kan nyttes av gående og syklende, for 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.

Vurdering

Planarbeidet med reguleringsplanen er kommunes bidrag til omlegging av traseen utenom tun i Nerdalen i henhold til friluftsloven §3 og formannskapets 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 kapitel 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 friluftsloven § 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 alternativa 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 vurdere 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. omskiping 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

495496Plankart alt. C1 til 3 gangs behandling og sluttbehandling
495497Bestemmelser alt. C1 til 3. gangs behandling og sluttbehandling
495498Planbeskrivelse til 3 gangs behandling og sluttbehandling
495500Bestemmelser til alternativer som ikke foreslås videreført
49550220231110 2 Plankart alt. A som ikke foreslås videreført
49550320231110 2 Plankart alt. B1 som ikke foreslås videreført
49550420231110 2 Plankart alt. C2 som ikke foreslås videreført
495505Vedtak 1. gangs behandling 27.02.2025
495506Vedtak 2 gangs behandling 05.06.2025