

SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 23/02040-106
Saksbehandler Berit Skjevling

Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen, ny behandling etter vedtak iklagesak

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Kommunestyret	17.06.2026	39/26

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 fratrådte 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 fratrådte 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 fratrådte 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** oppfyller 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 konfliktdependende 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:

Sunnal 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 tilleggsforslag 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 Langset fratradte 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 voterer opp imot alternativ innstilling fra AP. Deretter voterer det over tilleggsforslag 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.

Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen, ny behandling etter vedtak i klagesak

Kommunedirektørens innstilling:

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.

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:

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. 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:

Sunnal 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:

Sunnal 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 tilfredsstiller 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 kostander 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 fordeler 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-sykelvegbredde) 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 veggen.

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 veggen 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 veiretter 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.

Friluftsløven

Friluftsløven omhandler allmennhetens ferdsel. Ifølge friluftsløven §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 friluftsløva § 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 vegen 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 omfattendekjøring 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 storfe drift 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. 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

- 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

RETT UTSKRIFT
DATO 25.juni.2026