Verneområdestyret
for Trollheimen

Møteinnkalling

Utvalg:	**Arbeidsutvalg for verneområdestyret Trollheimen**
Møtested:	, Teams
Dato:	15.09.2025
Tidspunkt:	10:30

Eventuelt forfall må meldes snarest til nasjonalparkforvalter. Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Saksliste

Utvalgs-saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv-saksnr
	Saker til behandling		
AU 4/2025	Godkjenning av saksliste og innkalling		
AU 5/2025	Ny høringsuttale - Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen - Sunndal kommune		2021/12326
AU 6/2025	Søknad - Innerdalen landskapsvernområde - motorferdsel - persontransport - Innerdalsvegen - Innerdalshytta September 2025 - ***** *****	X	2025/10568

AU 4/2025 Godkjenning av saksliste og innkalling /

Verneområdestyret
for Trollheimen

Saksframlegg

Arkivsaksnummer:	2021/12326-99	Saksbehandler:	Linda Forbregd Henriksen	Dato:	03.09.2025

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Arbeidsutvalg for verneområdestyret Trollheimen	5/2025	15.09.2025

Ny høringsuttale - Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen - Sunndal kommune

Innstilling fra forvalter

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.

--- slutt på innstilling ---

Dokumenter i saken

Vedlegg

1. **Ny høring - Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen - Sunndal kommune**
2. **Høringsbrev.PDF**
3. **20231110 2 Planbeskrivelse til 2. gangs behandling og ny høring.pdf**
4. **Saksframlegg med saksprotokoll og vedtak AU sak 10-2025**

Saksopplysninger

Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen ble sendt på første høringsrunde den 05.03.2025 med frist for innspill 16.04.2025. Verneområdestyret for Trollheimens Arbeidsutvalg (AU) behandlet saken i møte 07.04.2025.

Etter innspill fra første høringsrunde, er det nå kommet en ny høringsrunde med et nytt forslag til trasé; alternativ C1 og C2, i tillegg til alternativ A og B1 fra forrige høringsrunde.

Den nye høringen ble ved en feil ikke tilsendt verneområdestyret, og vi har derfor fått utsatt høringsfrist til 22. september. Det er satt opp et AU-møte for behandling av saken 15. september, og saksfremlegget tilsendes verneområdestyret i forkant av AU-møtet for innspill til behandlingen.

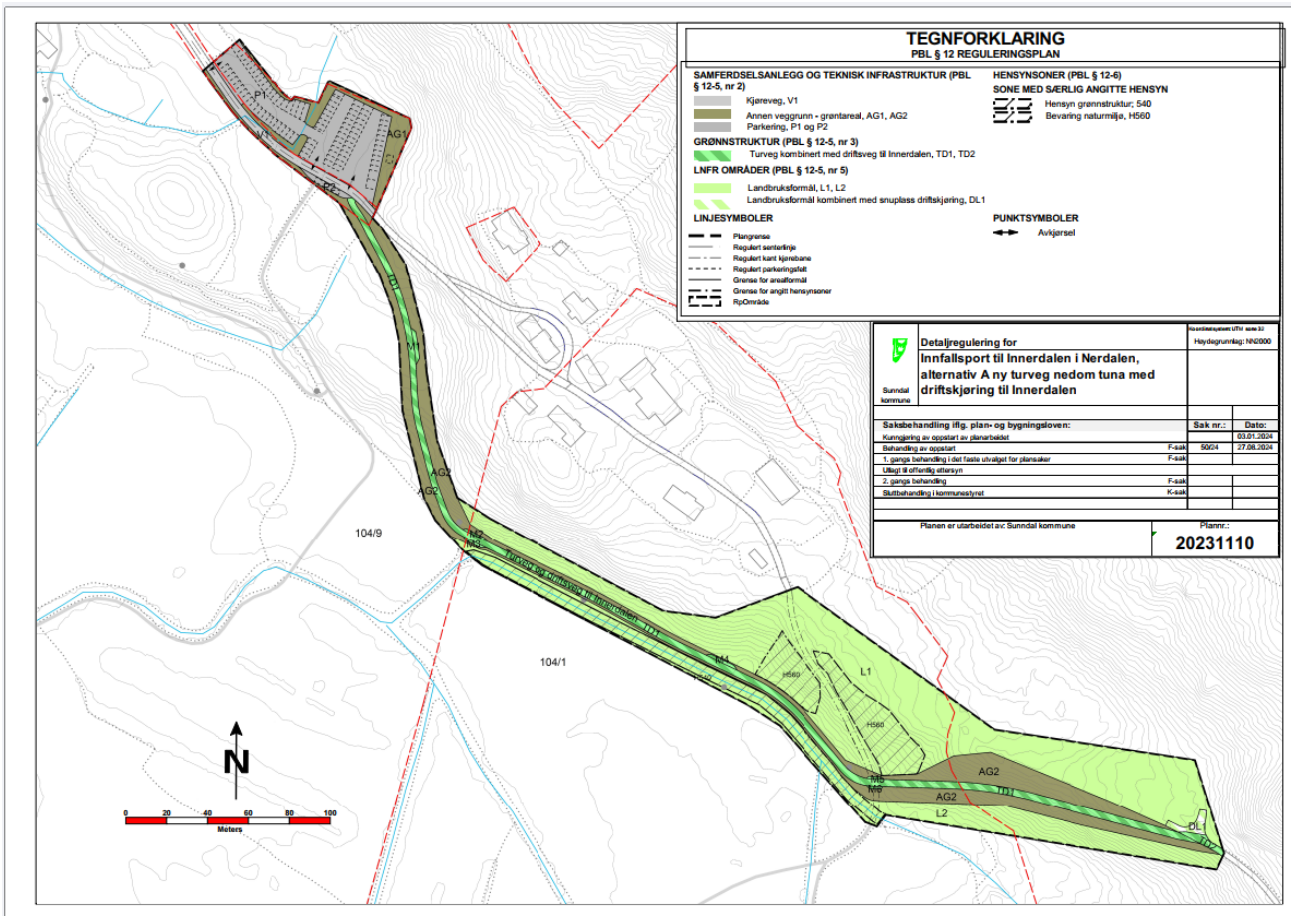
På grunn av dokumentenes størrelse og oppløsning er de fleste av dokumentene ikke lagt ved her, men kan finnes ved å følge lenken til Sunndal kommune:

Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen, ny høring, merknadsfrist 05.08.2025 - Sunndal kommune

Bakgrunnen for planarbeidet er at turisttrafikken opp til Innerdalen har økt mye de senere år, og det er behov for å se på løsninger for å lede turistene opp til Innerdalen utenom gardstuna.

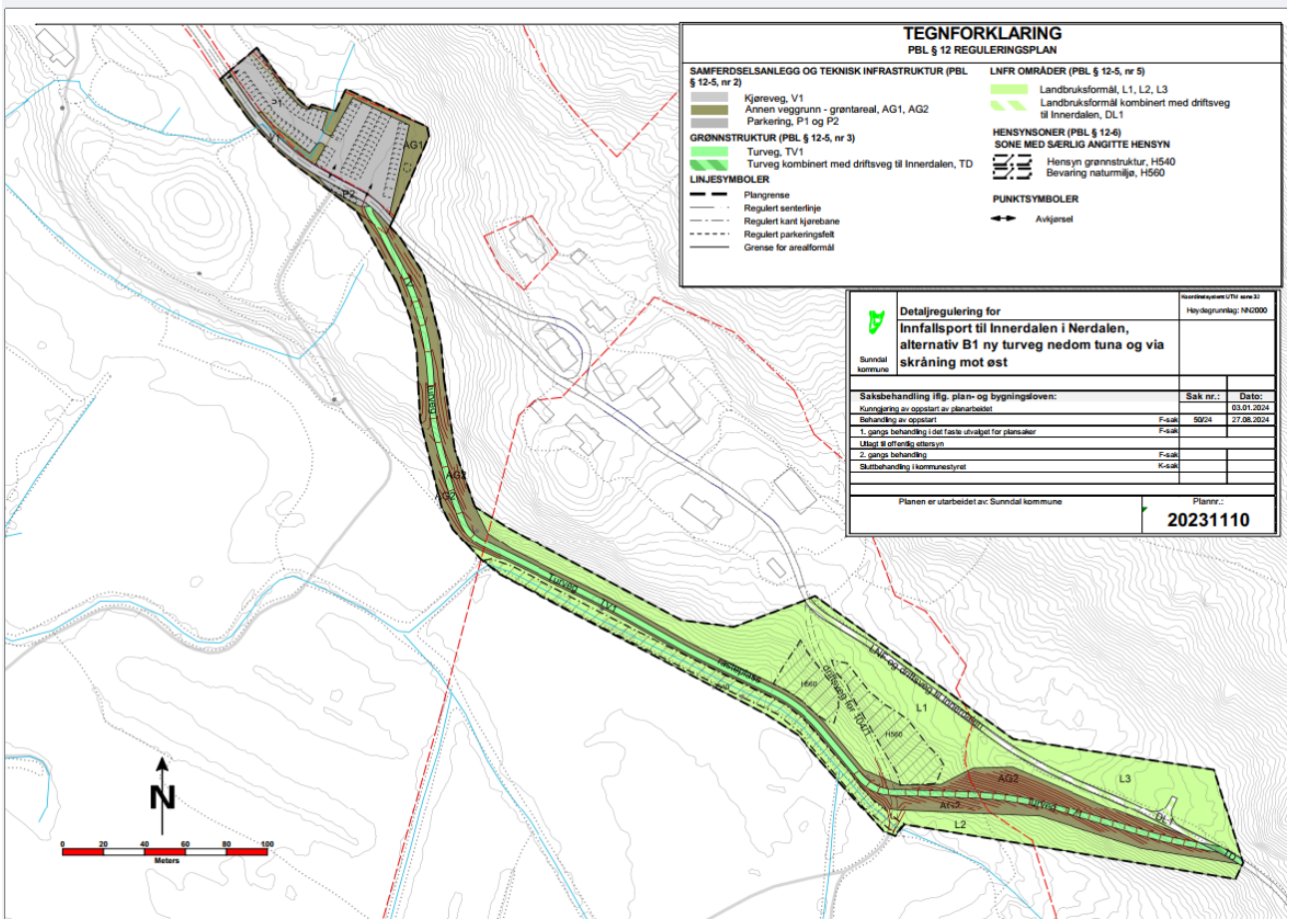
Forlaget som er lagt ut på høring innebærer 4 alternativer for løsning:
- Revidert alternativ A, lang turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring
- Revidert alternativ B1, lang turveg nedom tuna
- Alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring
- Alternativ C2, kort turveg nedom tuna

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.



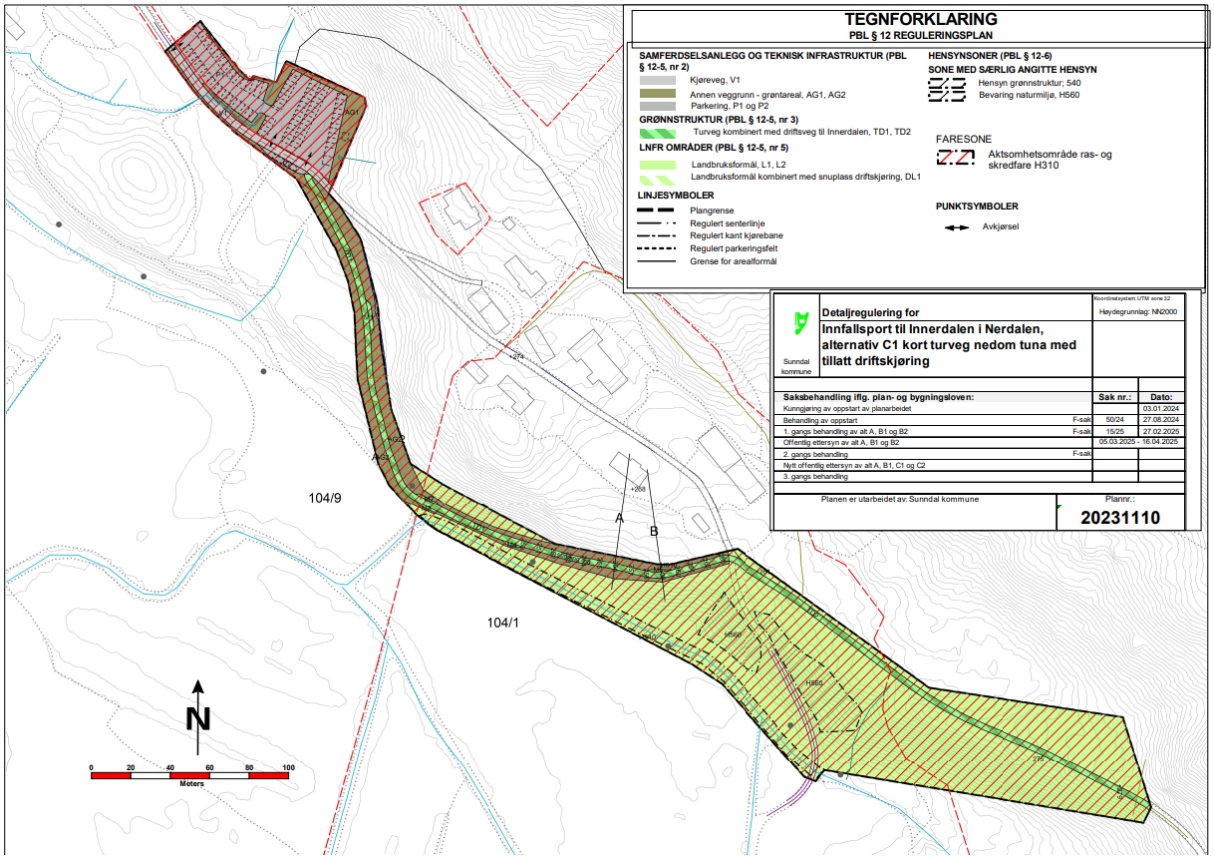
Her framgår det av planbestemmelsene at tillatt bruk er turveg og driftskjøring til 104/1 og 104/9, driftskjøring til Innerdalen i henhold til bestemmelsene for Innerdalen landskapsvernområde, samt driftskjøring mot Oramyrbrua/Grasdalen for drift av skog og beite. Ved dette alternativet er det planlagt 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 og at driftstrafikken til Innerdalen går gjennom tuna som før.



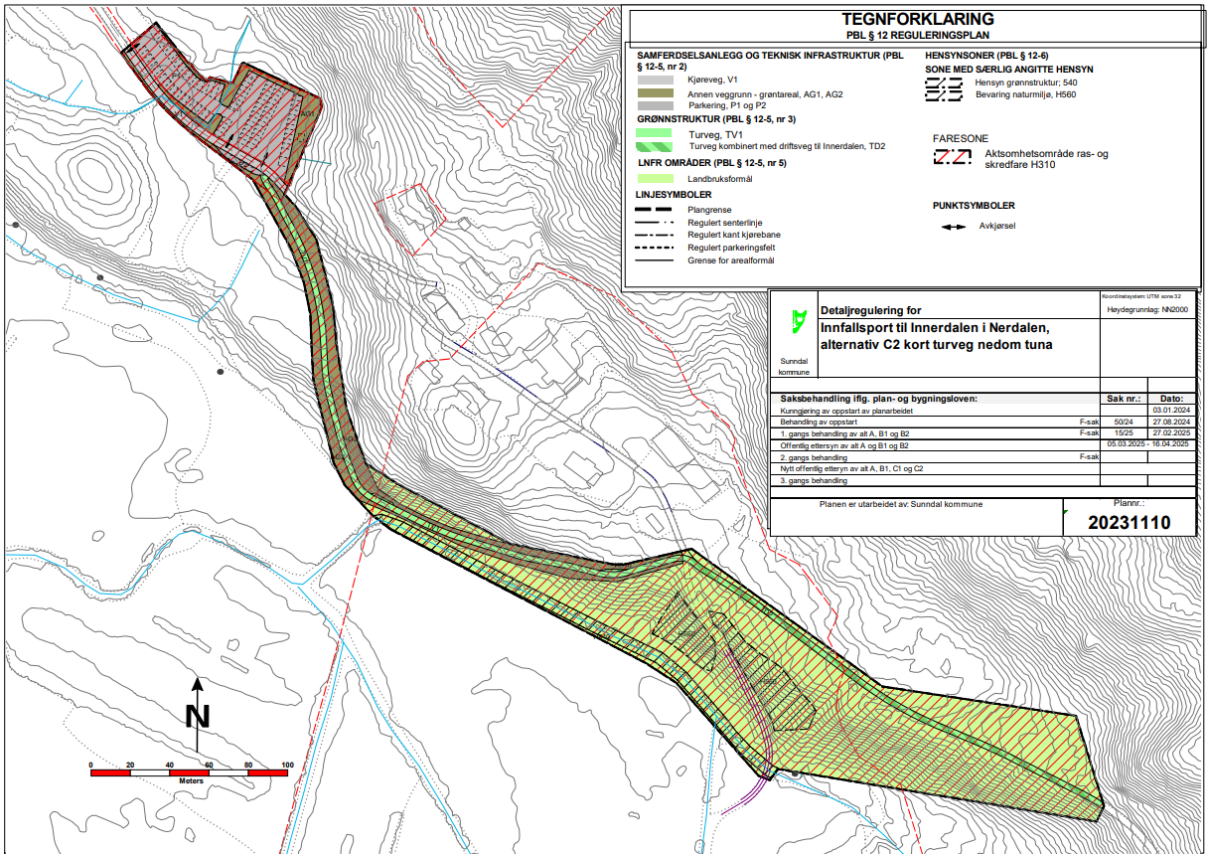
Av de foreslåtte reguleringsplanbestemmelsene går det fram at dette alternativet kun åpner for at den nye turvegen kan kyttes av gående og syklende, og ikke er åpnet for motorisert ferdsel knyttet til drift i Innerdalen eller Grasdalen (forvalters tilføyelse). Det er derimot åpnet for motorisert ferdsel knyttet til vedlikehold av turvegen, og for tilgang til tilgrensende landbruksareal for 104/1 og 104/9. Driftskjøring til Innerdalen (og Grasdalen) vil 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 ny turveg nedenom tuna som tar seg opp skråningen nedom siste bolighus, som også driftstrafikken opp til Innerdalen kan benytte.



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 ny turveg nedenom tuna som tar seg opp skråningen nedom siste bolighus, og at driftstrafikken til Innerdalen går gjennom tuna som før.



Av de foreslåtte reguleringsplanbestemmelsene går det fram at dette alternativet kun åpner for at den nye turvegen kan kyttes av gående og syklende, og ikke er åpnet for motorisert ferdsel knyttet til drift i Innerdalen eller Grasdalen (forvalters tilføyelse). Det er derimot åpnet for motorisert ferdsel knyttet til vedlikehold av turvegen, og for tilgang til tilgrensende landbruksareal for 104/1 og 104/9. Driftskjøring til Innerdalen (og Grasdalen) vil skje som i dag etter vegtrase gjennom gardstuna på 104/1 og 104/9.

Hjemmelsgrunnlag

Området som er berørt av omleggingen av gangveg er ikke del av noe verneområde, og slik ikke berørt av føringer i verneforskriften for Innerdalen landskapsvernområde.

Ferdsel til fots skjer i tråd med Allemannsretten slik det framgår av Friluftslovens bestemmelser. Her går det fram at ferdsel ikke skal skje gjennom private gårdstun eller dyrka mark, der ferdsel vil være til fortrengsel for eier eller bruker. En omlegging er derfor nødvendig her.

Motorferdsel reguleres av privatrettslige forhold, av lov om motorferdsel og innenfor verneområdene av verneforskriften for det enkelte område. Selv om omlegging av gangveg/veg her skjer utenfor vernegrensen til Innerdalen landskapsvernområde, vil motorferdsel til Innerdalen påvirke omfang av motorisert ferdsel gjennom gårdstunene.

Regulering av motorferdsel til Innerdalen skjer i med hjemmel i Verneforskriften for Innerdalen landskapsvernområde kap. IV punkt 11, der følgende framgår:

Trafikk med motorisert kjøretøy 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.

Reguleringen av punkt 11 skjer i praksis i form av et forbudsskilt mot motorferdsel med tekst som viser unntak for driftskjøring ved veien før og etter gardstuna i Nerdalen. Ut over dette er kjøringen i hovedsak ikke regulert med dispensasjoner fra verneforskriften, da formuleringen åpner for en viss type motorferdsel. En er derfor avhengig av at driverne av turisthyttene og seterbruket viser en god forståelse av ordlyden i verneforskriften og måtehold med hva som er nødvendig driftsmessig transport. Det er også viktig at de velger å kjøre på tidspunkt som reduserer ulempen for fotgjengere og andre berørte så mye som mulig.

Vurdering

Verneområdestyret var på befaring i Innerdalen den 17.-18.08.2023 og fikk orientering om utfordringer med trafikk gjennom gårdstunet på 104/1. Muligheter og løsninger for omlegging av sti/veg forbi gårdstunene ble drøftet med berørte grunneiere og Sunndal kommune.

Verneområdestyret besluttet i VO sak 33/2023 om videre arbeid på Innfallsport Innerdalen, at videre arbeid skjedde med forutsetning om at det ble igangsatt et arbeid med å legge ny gangveg utenom tunene på Nerdalsgardene for å unngå ferdsel gjennom tunene. Verneområdestyret anbefalte den gang nedre trase av de to alternativene en så på under befaringen 17.08.2023. Videre ble det signalisert at verneområdestyret deltar i finansieringen av ny gangveg.

Som vist fra vedtaket i sak 33/2023 er det veg for gående verneområdestyret ønsker en skal legge til rette for, ikke biltrafikk eller landbruksveg. Det har i prosessen vært viktig å skille landbruksaktivitet fra de gående, og dette bør også være med i løsningen som blir valgt videre. Selv om det er trafikk langs vegen videre til Innerdalen etter Nerdalsgardene, er denne lavere enn ferdselen som inkluderer drift og den private trafikken til beboerne på Nerdalsgardene og landbruksdriftene på de to brukene.

Omlegging av veg for gående anser vernemyndigheten å være et offentlig anliggende, i hovedsak noe som kommunen som myndighet etter Friluftsloven er ansvarlige for. Når gangvegen er en del av en innfallsport til et mye besøkt verneområde, mener verneområdestyret at det er naturlig at vi også tar en del av kostandene med omleggingen.

Verneområdestyret vurderer derimot at det er uheldig å blande flytting av vegrett inn i denne saken. Slike forhold bør avklares i en jordskiftesak og bekostes av rettighetshavere som berøres av dette forholdet. Kostnadene vil øke med standarden på vegen. En gangveg vil kreve en langt mindre kostnad og inngrep i naturen enn en veg for bil og traktor. Vi registrerer at flyttingen vil gi en større belastning på gnr 104 bnr 9 enn dagens løsning. De har også har private utbyggingsplaner som vil bli berørt både av flyttingen av gangvegen, og av den motoriserte trafikken om også denne flyttes.

Det vurderes at traséalternativ C er et bedre alternativ enn A og B, da dette vil utgjøre en vesentlig kortere trasé, uten å være til synlig sjenanse for beboerne på Nerdalen. Dette vurderes som positivt både i form av et mindre inngrep i naturen, samt til en mindre kostnad.

Oppsummert vurderer verneområdestyret at alternativ C2 er beste løsning av de skisserte i planforslaget. Verneområdestyret mener ikke at det er et offentlig anliggende å flytte motorferdselen/vegretten som del av dette arbeidet.

Fra: Berit Skjevling[Berit.Skjevling@sunndal.kommune.no]
Sendt: 20.08.2025 10:08:25
Til: Henriksen, Linda Forbregd[Linda.Forbregd@statsforvalteren.no]
Kopi: Malene Aaram Vike[malene.aaram.vike@sunndal.kommune.no];
Tittel: Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen, ny høring

---

Hei!
I henhold til vedtak i Sunndal formannskap 05.06.2025 sak 35/25 er forslag til detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen sendt ut på ny høring og offentlig ettersyn.
Dette ble sendt ut i brev datert 10.06.2025, lagt ut på hjemmesidene og satt inn annonse i Driva og Aura avis. Da jeg skulle gå igjennom innkomne merknader i dag så jeg at deres merknad manglet, og oppdaga da at dere hadde falt ut av adresselista i saken. Jeg beklager dette så mye og vet ikke helt hvorfor det har skjedd, men det kan ha med at deres adresse var angitt feil i forrige utsendelse og at den ikke har blitt lagt inn på nytt.

Men vi sender høringsdokumentene til dere nå med utsatt høringsfrist til 22. september. Dette for å få med deres merknad i saken til 3. gangs behandling i Sunndal formannskap som er berammet til den 2. oktober. (Må ha merknaden ca 1,5 uke før møtedato for å få det med i saksframlegget)
Håper det lar seg gjøre. Dersom det ikke passer med oppsatte møtedatoer for dere ber vi dere vurdere et elektronisk møte/godkjenning av uttalelse fra dere.

Pga av at det er flere store filer må jeg sende vedleggene i flere forsendelser via e-post.

Høringen og dokumentene ligger også på kommunens hjemmeside
Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen, ny høring, merknadsfrist 05.08.2025 - Sunndal kommune

Berit Skjevling
arealplanlegger
avdeling for samfunnsutvikling
telefon: 90113194
www.sunndal.kommune.no

Sunndal kommune

Sunndal kommune

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Deres referanse	Vår referanse	Saksbehandler	Dato
	23/02040-72	Berit Skjevling	10.06.2025

Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen, ny høring, merknadsfrist 5. august 2025

I henhold til vedtak i Sunndal formannskap 05.06.2025 sak 35/25 sendes forslag til detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen ut på ny høring og offentlig ettersyn.

Formannskapets vedtak
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
Forlagene 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 tun

Vedlegg
Saksframlegg, vedtak, plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse ligger vedlagt dette brevet. Dokumentene ligger også utlagt på kommunens hjemmesider.

Innsending av merknader
Merknader til ny høring sendes til Sunndal kommune per post eller e-post innen 5. august 2025
Postadresse: Sunndal kommune, pb 94, 6601 Sunndalsøra E-post: post@sunndal.kommune.no.

Med hilsen

Berit Skjevling
Arealplanlegger

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Postadresse
Postboks 94, 6600 Sunndalsøra
E-post
post@sunndal.kommune.no

Besøksadresse
Avdeling for samfunnsutvikling,
Romsdalsv. 2, 6600 Sunndalsøra
www.sunndal.kommune.no

Telefon
+47 71 69 90 00
Organisasjonsnr.
964 981 604

Vedlegg:
20231110 2 Plankart alternativ A
20231110 2 Plankart alternativ B1
20231110 2 Plankart alternativ C1
20231110 2 Plankart alternativ C2
20231110 2 Bestemmelser alternativ A
20231110 2 Bestemmelser alternativ B1
20231110 2 Bestemmelser alternativ C1
20231110 2 Saksframlegg, 2. gangs behandling og utlegging til ny høring og offentlig ettersyn
20231110 2 Vedtak 2. gangs behandling
20231110 2 Planbeskrivelse til 2. gangs behandling og ny høring
20231110 2 Merknadsskjema etter første gangs høring av planfoslag
20231110 2 Bestemmelser alternativ C2

Mottakere:
Service- og informasjonsavdelingen, Per Ole Bratset
Kulturtjenesten, Marit Hjellmo
Helsetjenesten, Håkon Furu
MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE
STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL
ÅLVUNDEID BYGDALAG
ÅLVUNDEID BYGDEKVINNELAG
FORUM FOR NATUR OG FRILUFTSLIV I MØRE OG ROMSDAL
Jørgen Inge Singsdal
Eystein Endreson Opdøl
MATTILSYNET
KRISTIANSUND OG NORDMØRE TURISTFO
NETERA AS
NETERA AS, Geir Sæther
SUNNDAL ENERGI AS
Gunnar Erik Walseth
VY BUSS AS AVD SUNNDALSØRA
Mattis Sveine
Ane Nerdal
STATENS VEGVESEN MOLDE KONTORSTED
NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE)
FESTE NORDØST AS
JØRAN NERDAL
BJØRN INGE ØIEN INNERDAL
JON MARTIN SINGSDAL

Sunndal kommune

Planbeskrivelse

Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen

Til 2. gangs behandling og ny offentlig høring

Kraftsenteret mellom fjord og fjell

Innholdsfortegnelse

Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen 1

1.Bakgrunn 4

1.1 Hensikt med planen 4

1.2 Utarbeidelse av plan 4

1.3 Vurdering av krav om konsekvensvurdering 4

2. Planprosess og innspill 5

2.1 Befaringer 5

2.2 Innspill før oppstart 5

2.3 Kunngjøring av oppstart 5

2.4 Innspill til planarbeidet 5

3.Planstatus og rammebetingelser 23

3.1 Overordnede planer og føringer 23

3.2 Kommuneplan for Sunndal kommune 2024 – 2036, samfunnsdelen 23

3.3 Kommuneplan for Sunndal, arealdelen 23

3.4 Regional vassforvaltningsplan 2022-2027 24

3.5 Statlige planretningslinjer og veiledere for klimatilpasning 25

4.Beskrivelse av planområdet 26

4.1 Beliggenhet 26

4.2 Arealbruk 26

4.4 Eiendomsforhold 27

4.5 Kulturmiljø 27

4.6 Natur 28

4.7 Friluftsliv, rekreasjon 29

4.8 Universell tilgjengelighet 29

4.9 Trafikkforhold og parkering 30

5.Risiko- og sårbarhet 31

5.1 Skred og flom 31

5.2 Klimaendringer 31

5.3 Grunnforhold 33

5.4 Tekniske anlegg 33

5.5 Trafikk 33

5.6 Vassdrag 33

6.Beskrivelse av av alternativer 34

6.1 Ulike trasealternativer som er diskutert og befart 34

6.2 Detaljplan for ny trase, alternativer 36

6.3 Aktuelle reguleringsformål 38
6.4 Reguleringsformål på ulike alternativ 38
6.5 Vurderinger av alternativa 38
6.6 Illustrasjonstegninger 42
6.7 Bestemmelser 48
7. Virkninger 49
7.1 Hensyn til bekker og overvann 49
7.2 Terrengtilpasning 49
7.3 Naturmangfold 50
7.4 Kulturminner og kulturmiljø 51
7.5 Landbruk 52
7.6 Friluftsliv 52
8. Gjennomføring 53
8.1 Utbyggingsavtaler 53
8.2 Videre framdrift og utredninger 53
8.3 Bygging av traseen 53
8.4 Vegrett 54
9. Første gangs behandling og utlegging til høring og offentlig ettersyn 55
9.1 Formannskapets vedtak 27.02.2025 55
9.2 Høring 55
10. Endringer og nye alternativer etter høring og offentlig ettersyn 55
10.1 Endringer av alternativ A 55
10.2 Endringer av alternativ B1 56
10.3 Nye alternativer for kortere trase 59
10.4 Alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring 62
10.5 Alternativ C2 kort turveg nedom tuna 63
10.6 Andre alternativer som er vurdert men som ikke legges til grunn 63
10.7 Alternativ B2 utgår 64

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 befaring 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

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 lnnerdalen 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 friluftslova. 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 rettigheitshavarane som køyrer traktor i næringsøyemed {driftsveg) samt turistane som går inn til lnnerdalen. 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 vaiet 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 lnnerdalen, 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 friluftslova 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 friluftslova - 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 lnnerdalen. 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 kapitel 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/erverv av grunn og finansiering av gangvei trasé.

Som kommunen nevner i oppstartsvarselet, er ikke finansiering og avtale/erverv 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 kapitel 6.2

Planlagt trase på eiendom 104/9 på begge alternativa 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.

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.

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 tilknytting 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 hovudinnfalssportane 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 samanheng, 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 nyttetrafikk 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 leggjast 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 utfordingar 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 særs 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 spreiing 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 betyding for om arealet er eigna til utbyggingsføremål, 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 avdekker 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 planretningsliner 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 grunngjevast 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 tilknyting 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 offentlig 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 løsninger. Verneområdeforvaltninga har satt ut besøksteller for gangtrafikken. Vi har vært i kontakt med verneområdeforvalnbinga om mulig teller for biltrafikken, men dette er ikke gjennomført enda.

Dere nevner at det i planarbeidet bør vurderes ulike alternative løsninger 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 skråingen 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 stedegne 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 byggteknisk 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 aktsomhetskarta, 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 byggteknisk 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. byggteknisk 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 leveplass 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 ivaretakelse 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 områdets 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 vannforsyningssystemer 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 trekkruter 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 områdets 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. VurDette 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 parkeringspasser 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 trasevalget 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 kløyvd 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 måte 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 slet 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 oppfattning 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 : Vegen må innregulerast og få status som ein kombinert gang og driftveg med same status som vegen 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 busettinga, seterbruken, drifta av turisthyttene, utryktningskøyretøy, oppsyn og drift vasskraftanlegget, skogsdrift, jakt, anleggstrafikk m.m følger denne nye vegen 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 køyring 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 vegen 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 vegen blir omlagt.

Oppsummert

Oppsummert er den planlagte traseen i reguleringsplana velvalt og framtidsretta. Men vegen 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 samanheng, 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 marknadar 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 retningsliner 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 kostnadar 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 føresett at tiltakshavar klarerer 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 klarerer forholdet til eventuelle kablar, vassleidningar m.m. Sjå vedlagte akseptskjema, vi ber om at dette blir utfylt, 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 konfliktar 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 osb. 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 klimatilpasning). 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 registeringar 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 kulturlandskapsverdiane. 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 gjenskapt 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 bekker og overvann, terrengtilpasning, 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 gjenveksttrær 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 ivaretakelse 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 områdets 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 planretningsliner 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:

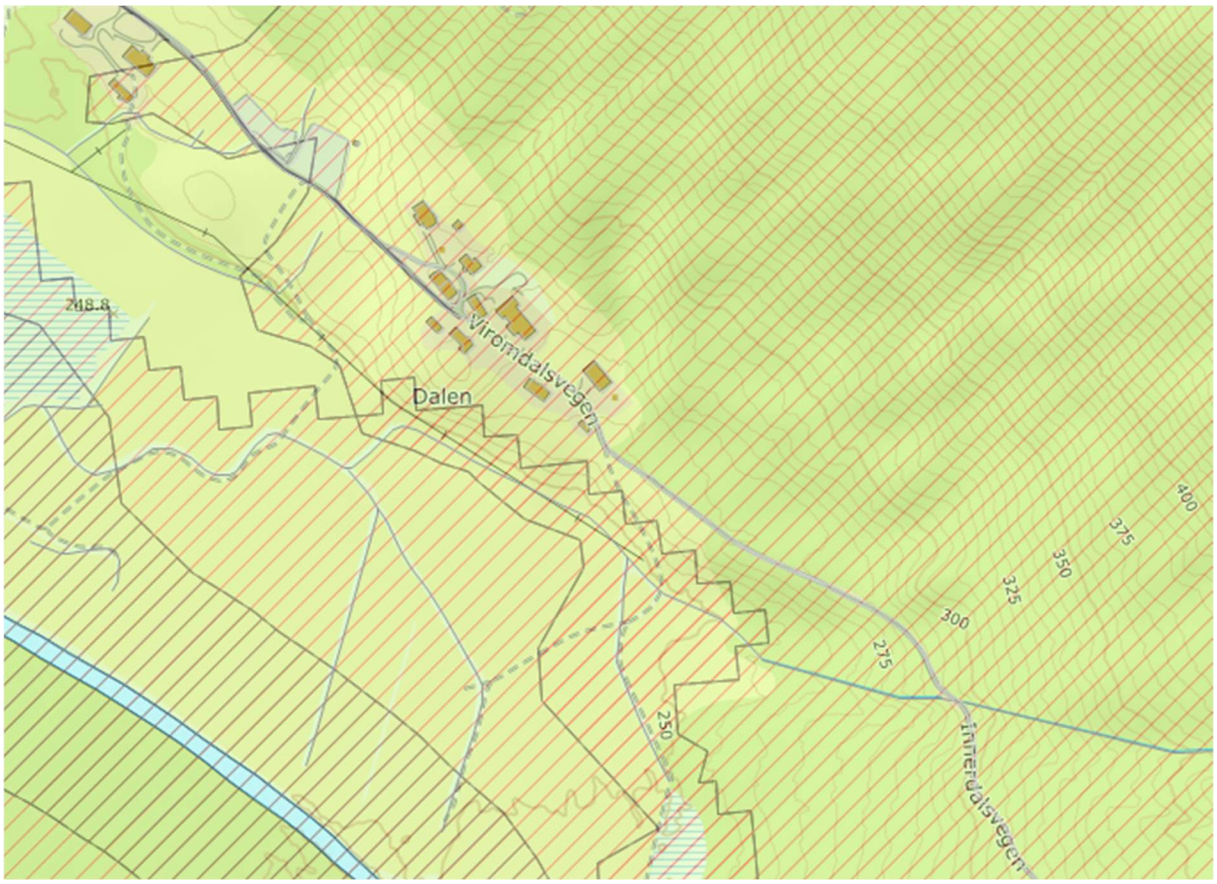
- Lokalisering av nye bygge- og anleggstiltak utenfor tettsteder og bygdesenter skal skje ut fra dokumenterte behov, og for å styrke livskraftige bygde- og lokalsamfunn
- Hensynet til viktige landskaps- og naturverdier, og områder for friluftsliv skal vektlegges
- Arealplanleggingen skal legge til rette 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 førebyggande 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 grøne 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 bestemmingar 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.

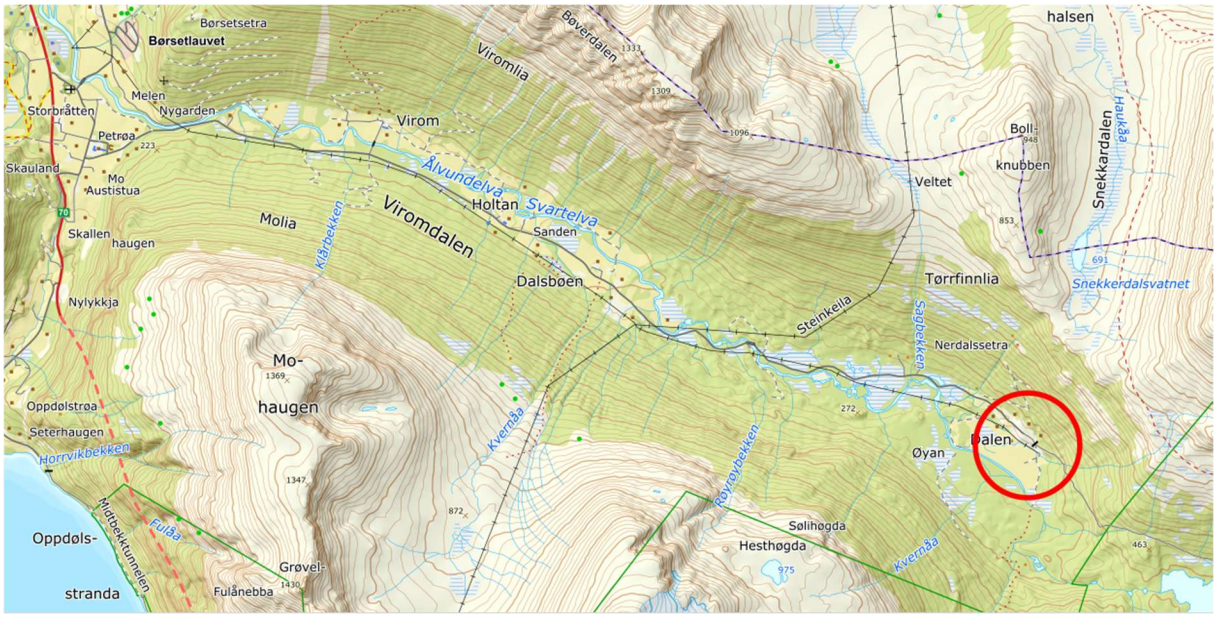
Eksempler på fysiske tiltak:

- 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, oversvømningsarealer, 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

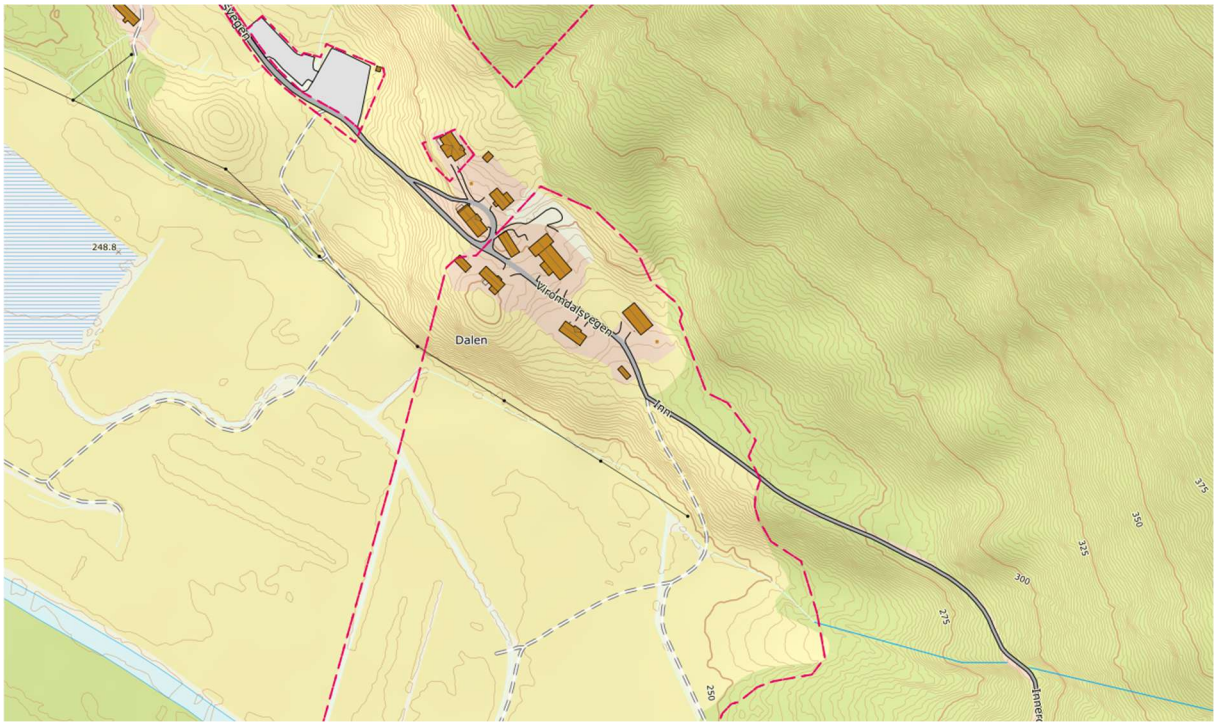
4.1 Beliggenhet

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

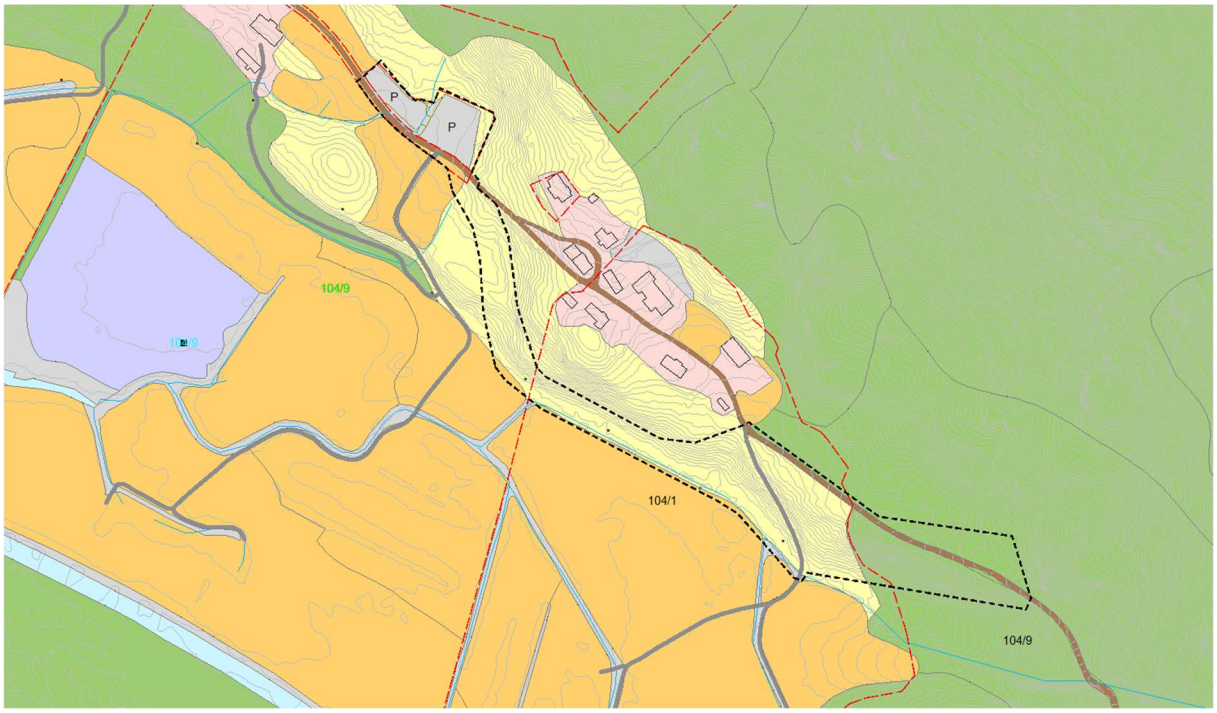


Figur 2 Oversiktskart med beliggenhet angitt med rødt på kartet

4.2 Arealbruk



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



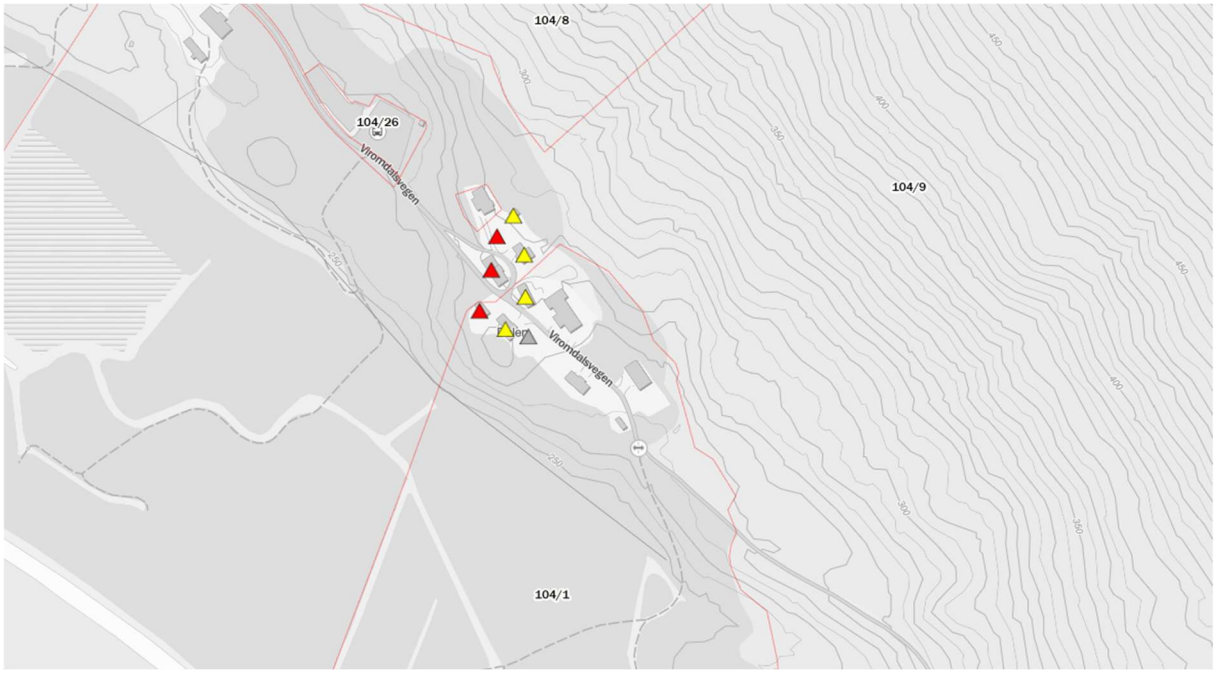
Figur 4 Utsnitt av arealressurskart AR5, gult er innmarksbeite, grønt er skog, oransje er fulldyrka jord. Brun er eksistrende vegtrase til Innerdalen. Traktorveg på de enkelte bruka er vist med grå strek. Planområdet er angitt med sort stiplet linje

4.4 Eiendomsforhold

Sunndal 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.

4.5 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

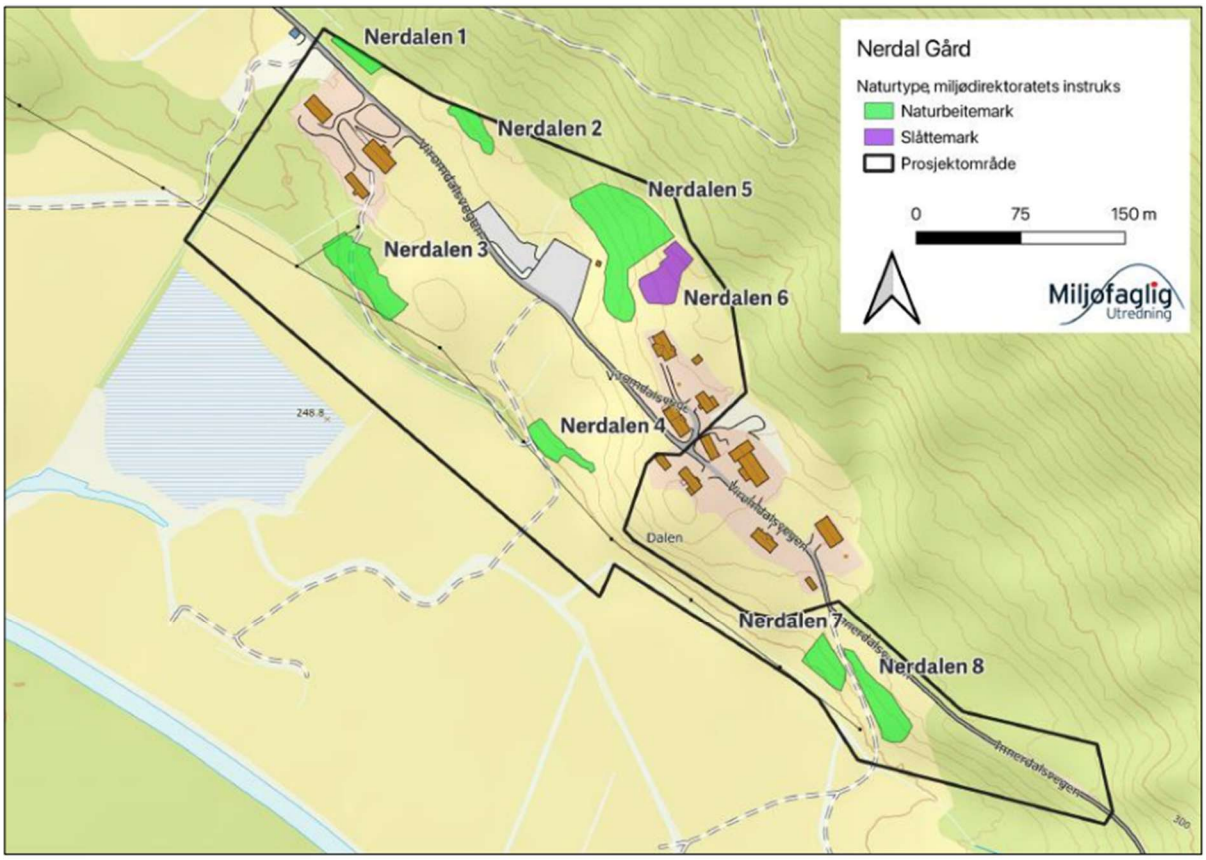
Det er foretatt arkeologisk registrering av den delen av planområdet som ligger innenfor 104/9. Dette ble gjort samtidig med arkeologisk registering av privat plan for utvikling av 104/9. Ifølge muntlig tilbakemelding ble det ikke funnet automatisk fredede kulturminner i de registrerte områdene på 104/9.

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.

4.6 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 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.

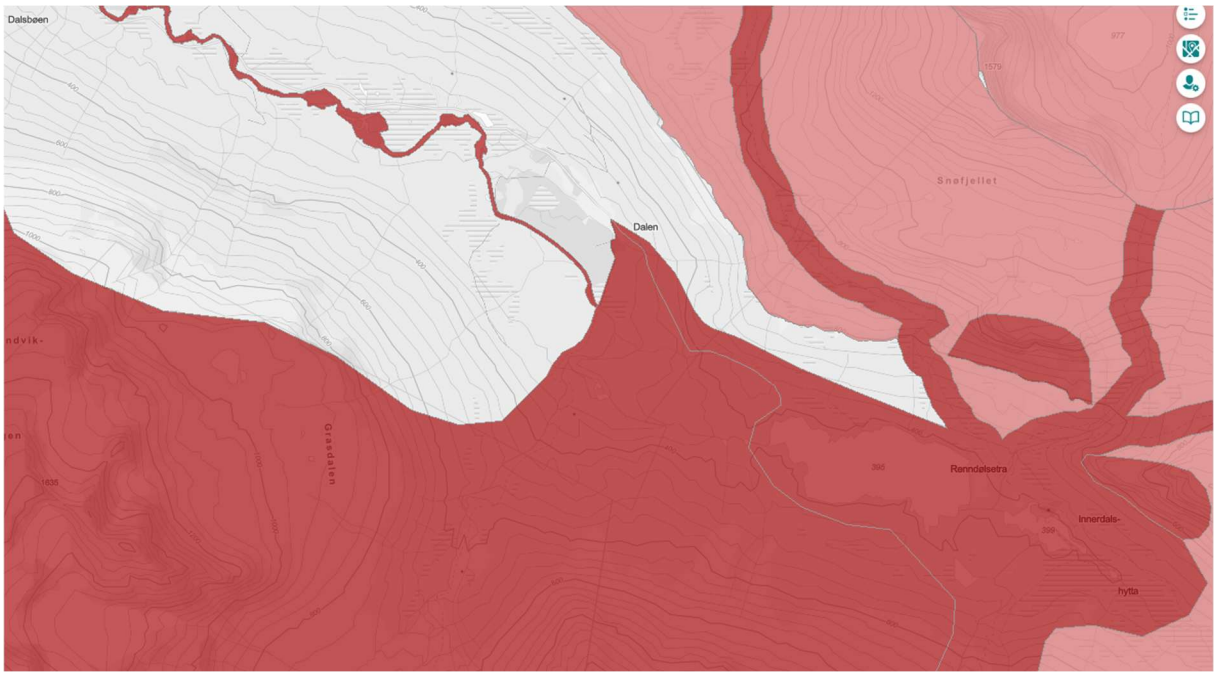
Rydding av oppslag og gjenveksttrær bør gjøres i alle de registrerte naturtypene naturbeitemark og slåttemark. Slåttemarken Nerdalen 6 er svært aktuell for slått. Fjerning av fremmedarter og gran.»

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

4.7 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 Renndøssetra 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 Oversiktkart over viktige friluftsområder inn mot Innerdalen og opp mot grasdalen. Kartlagt som svært viktig friluftsområde (mørk rød farge)

4.8 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.

4.9 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.

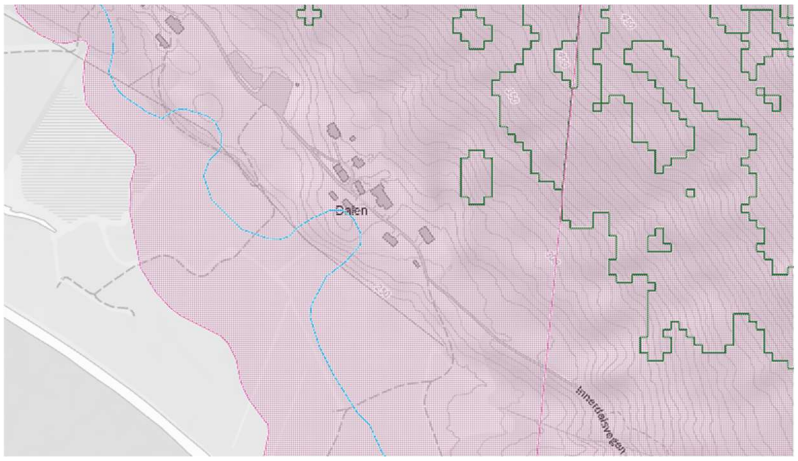
5.Risiko- og sårbarhet

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.

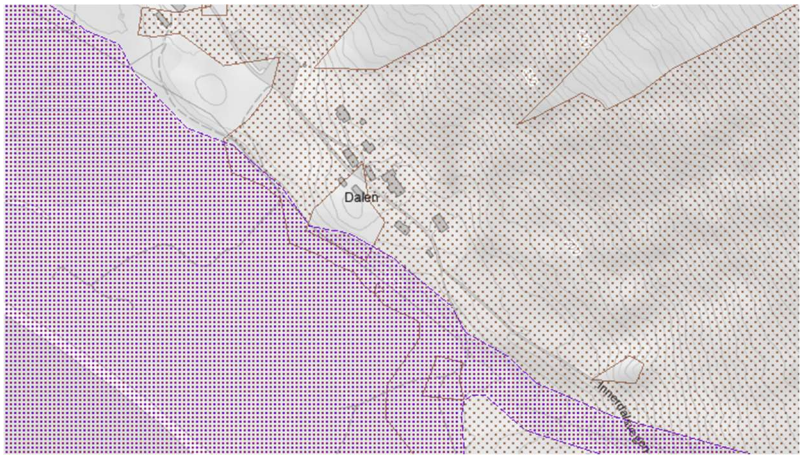
5.1 Skred og flom

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 lisida 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 lisida

5.2 Klimaendringer

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

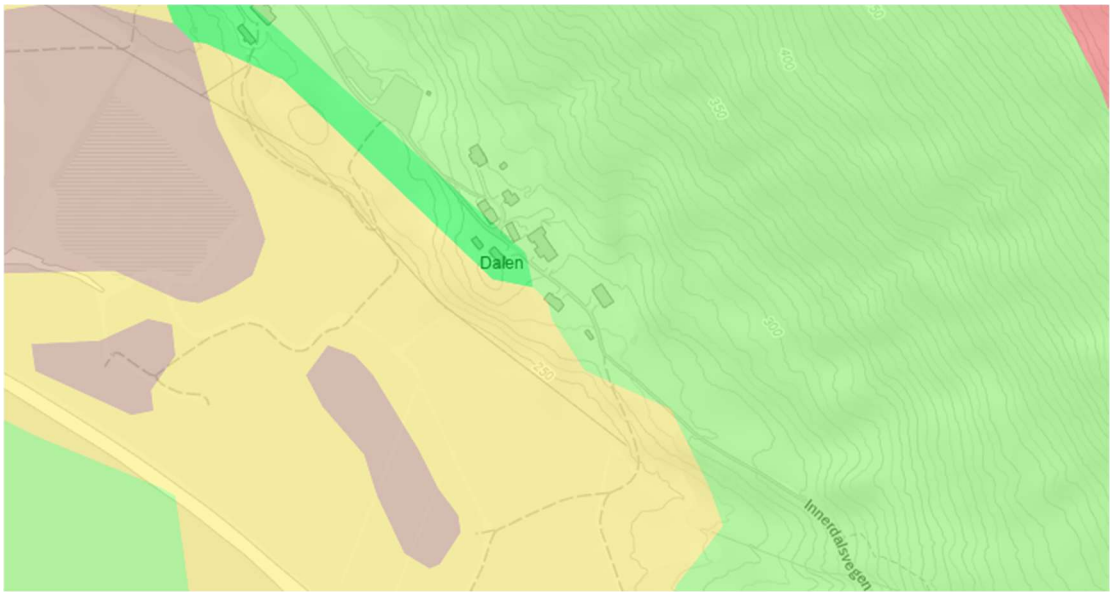
Når en kommer ned mot elveslatta legges traseen inn mot skråningen på et høyere nivå enn bekken som går langs jordet. Det settes av en hensynssone med ivaretagelse av vegetasjon mot bekken. Pga høydeforskjell og buffesone vil traseen ikke være utsatt for flom fra bekken.

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 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 ivaretakelse 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 eksiterende 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 lavspentlinje gjennom området. Hvordan traseen skal legges i forhold til denne og om det er nødvenfdig 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 Innerdalenog 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 metere 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.

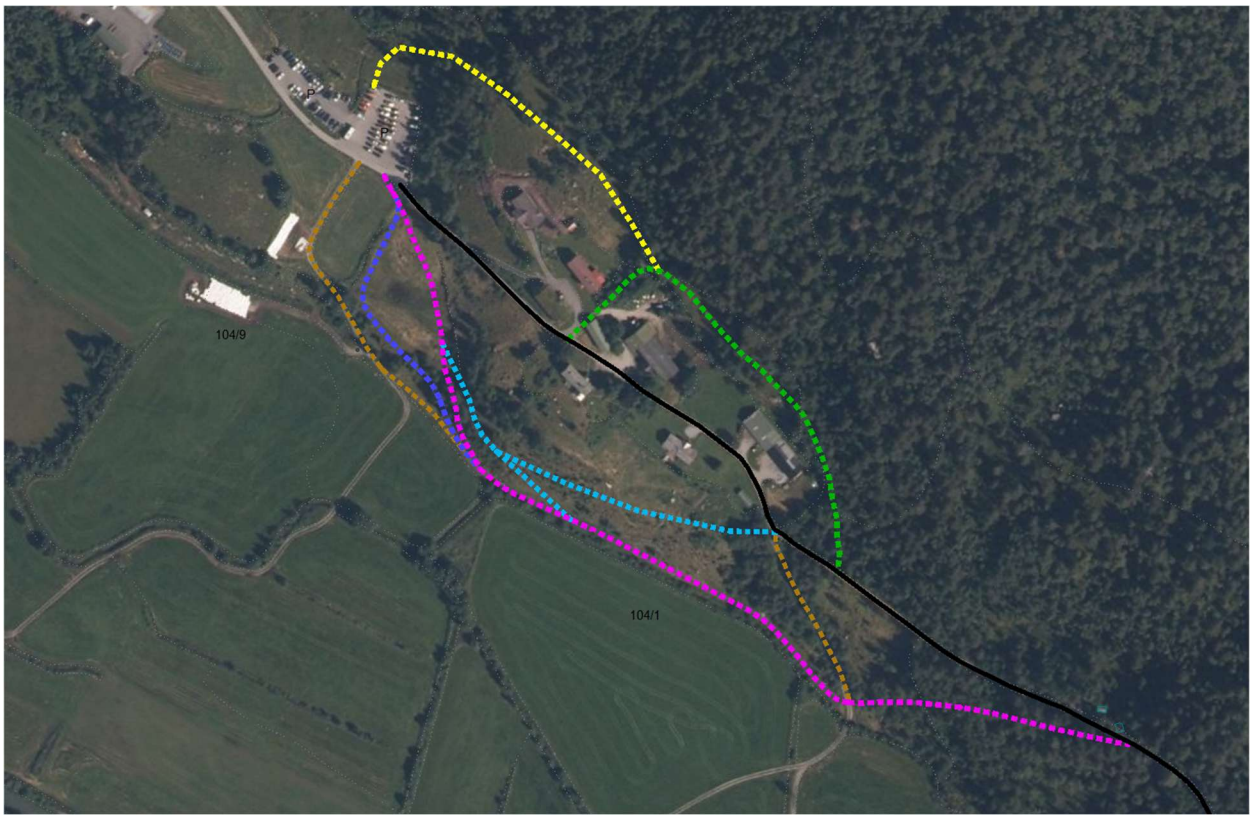
5.6 Vassdrag

Ålvundelva er varig verna vassdrag. I kommuneplanens arealdel er det avsatt hensynssone rundt vassdraget inn til 100 meter på hver side av hovedvannstrengen. Planområdet ligger utenfor denne hensynssonen, men det må likevel tas særskilte hensyn til vannforekomstene i området. Vassforekomstene i området ikke når miljømål etter regional vassforvaltningsplan i dag, og de må beskyttes mot ytterligere påvirkning. Det er derfor viktig å ivareta dette i planen.
Det tas derfor med hensynssoner og bestemmelser for å ivareta dette.

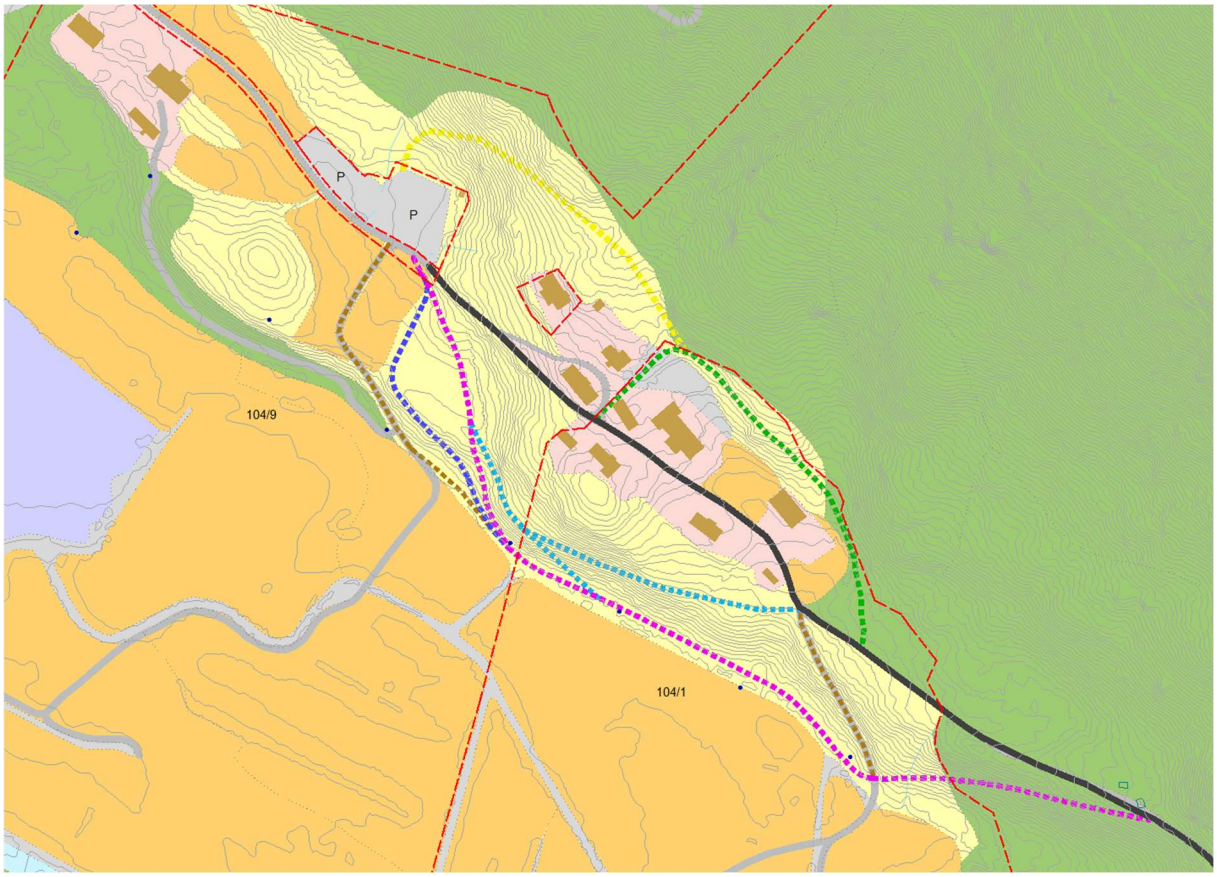
6.Beskrivelse av av alternativer

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 oversiden 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 stiplet linje.

Vurdering av de ulike alternativa 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. Traseeen 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.

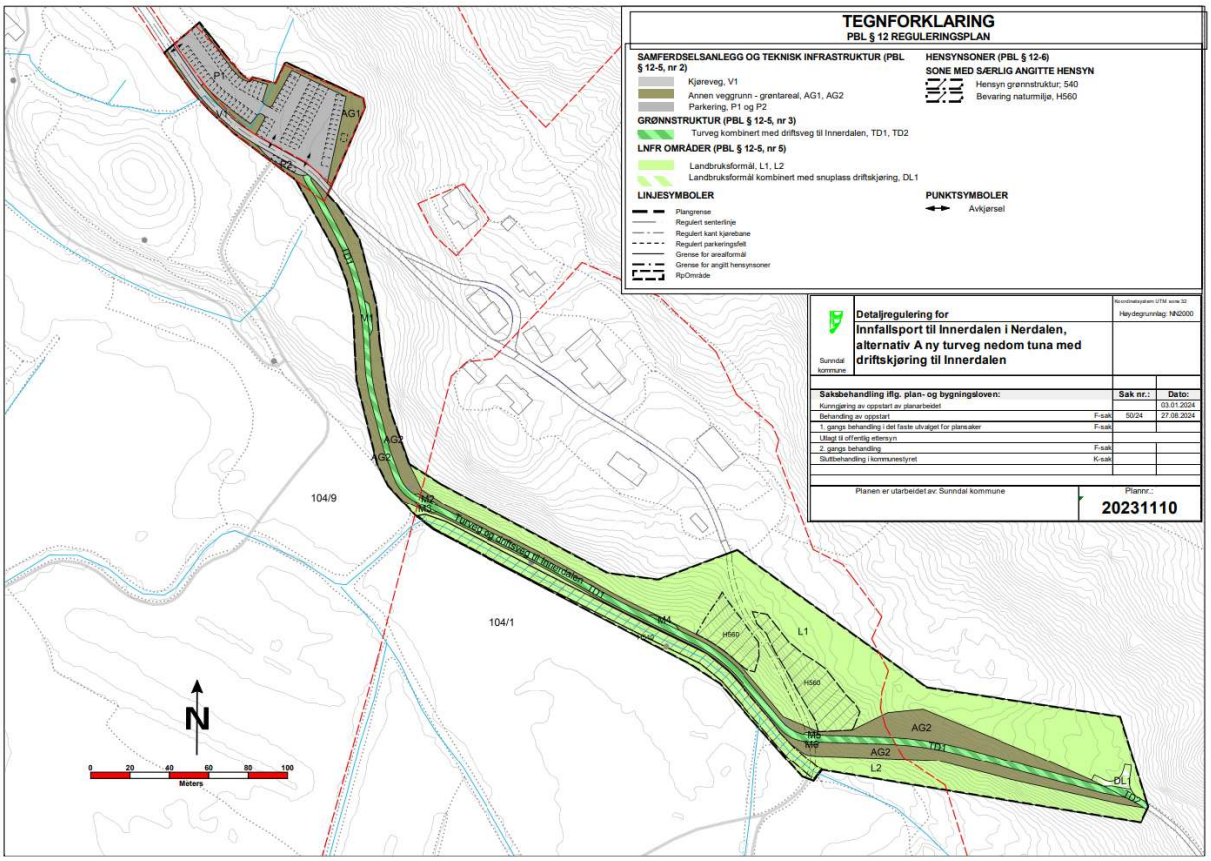
6.2 Detaljplan for ny trase, alternativer

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.

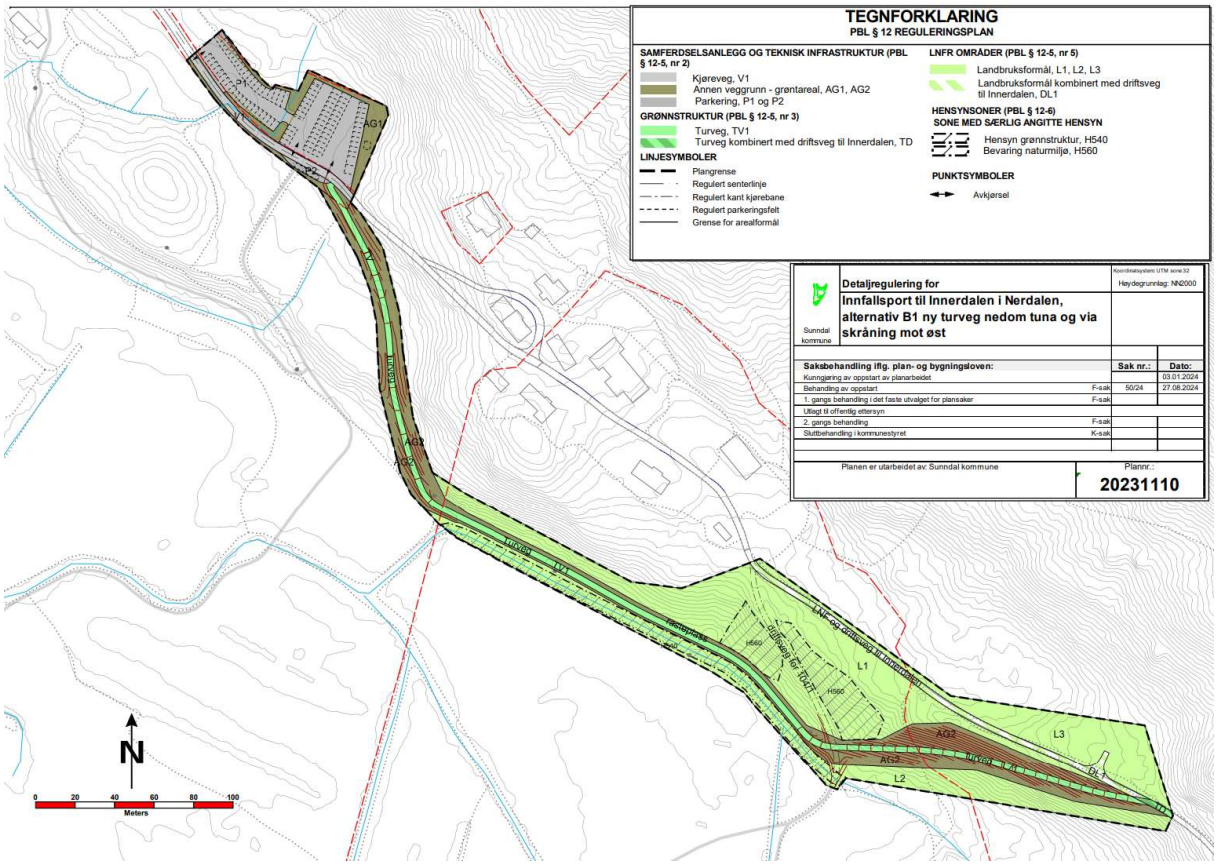
6.2.1 Plankart over alternativ A



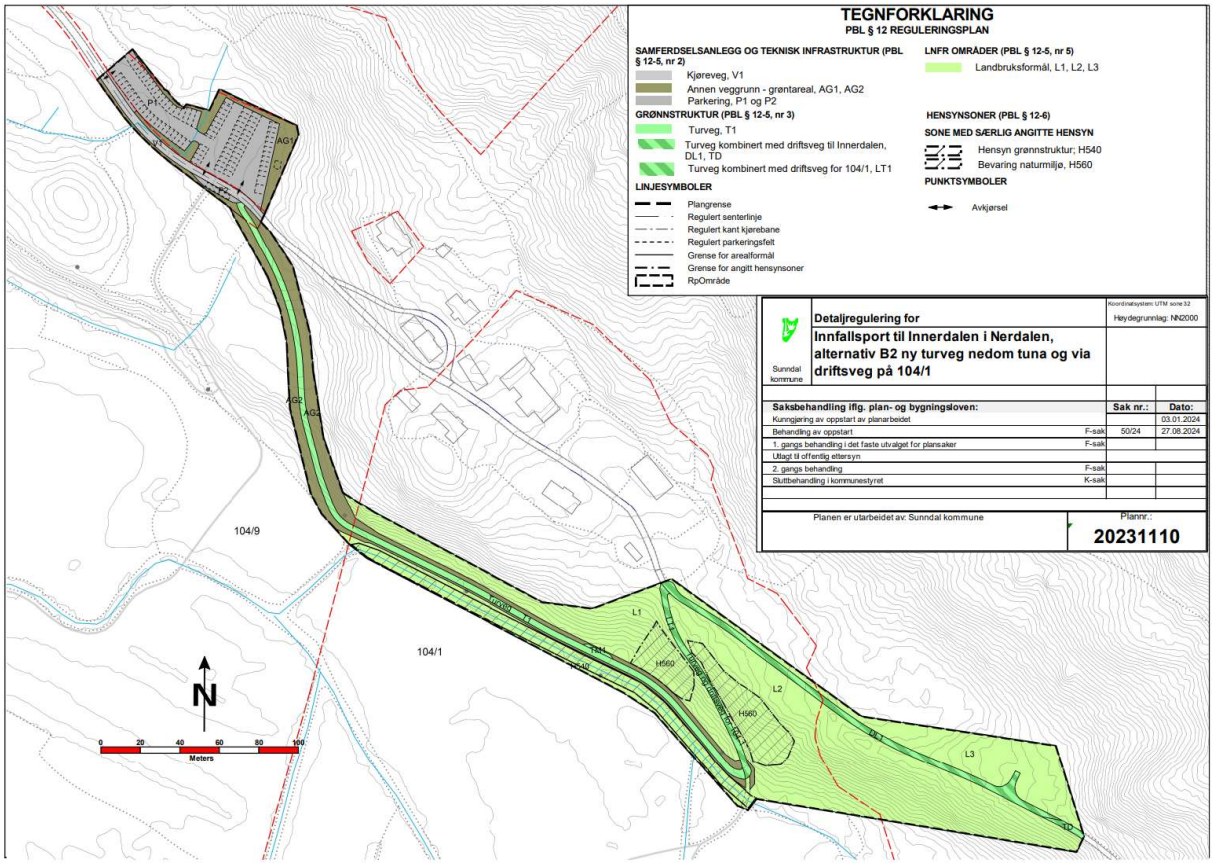
Figur 12 Detaljplan for alternativ A med ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen.

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 underalternativ. 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 friluftsformål, 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 skaravur)

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 alternativa.

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

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 Nerdalen.
- 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 terrenginngrep 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 alternativa, 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 Parkering P1	Eksist vegareal v/parkering V1 og DL1	Annen veggrunn/ grønta real rundt parkering AG1	Parkering utvidelse P2	Ny trase TD1 /T1	Møte-/rastepl asser langs ny trase M1- M6 7TM1	Annen veggrunn/ grønta real 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 anlegging 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 anlegging 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

Sunndal 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 høyre 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 fil 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

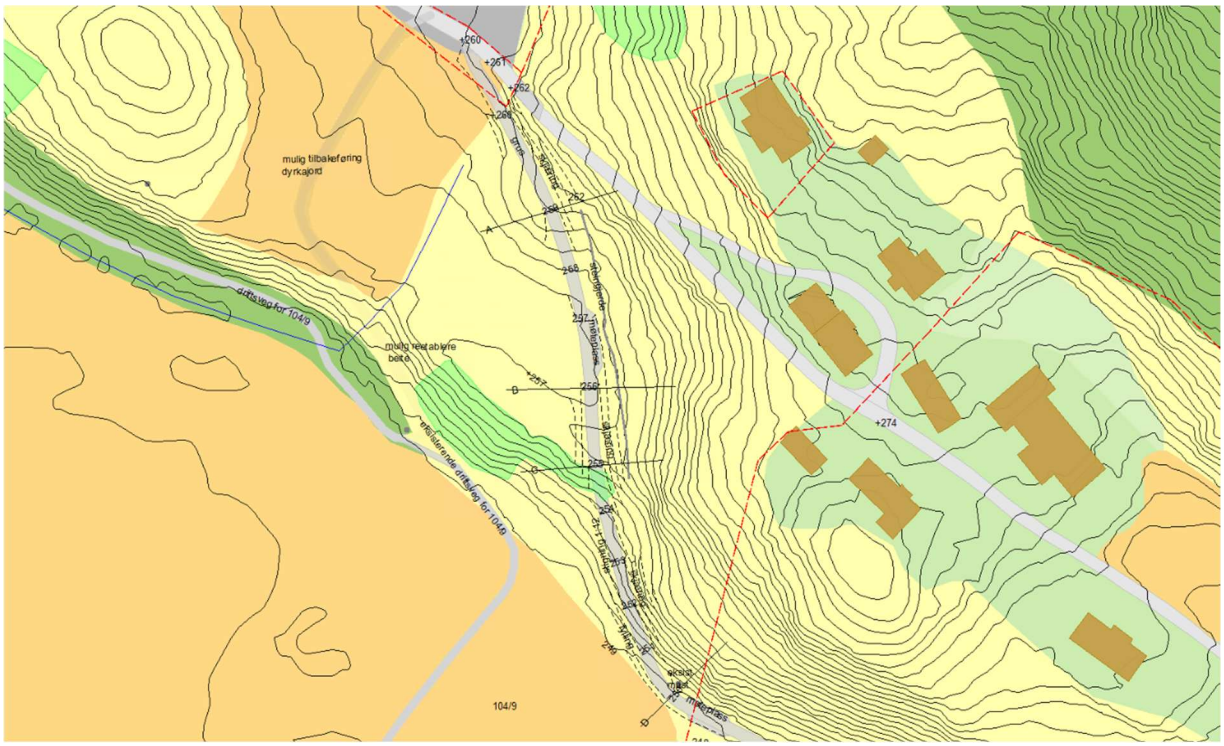
Vi ser at alternativ A har litt mindre klimagassutslipp enn alternativ B1. I alternativ A kan en del av eksisterende kjøreveg endres til beite og dermed blir det totalt blir mindre vegareal/grått areal i alternativ A enn i alternativ B1. Alternativ B2 kommer klart best ut i klimagasskalkulatoren med 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

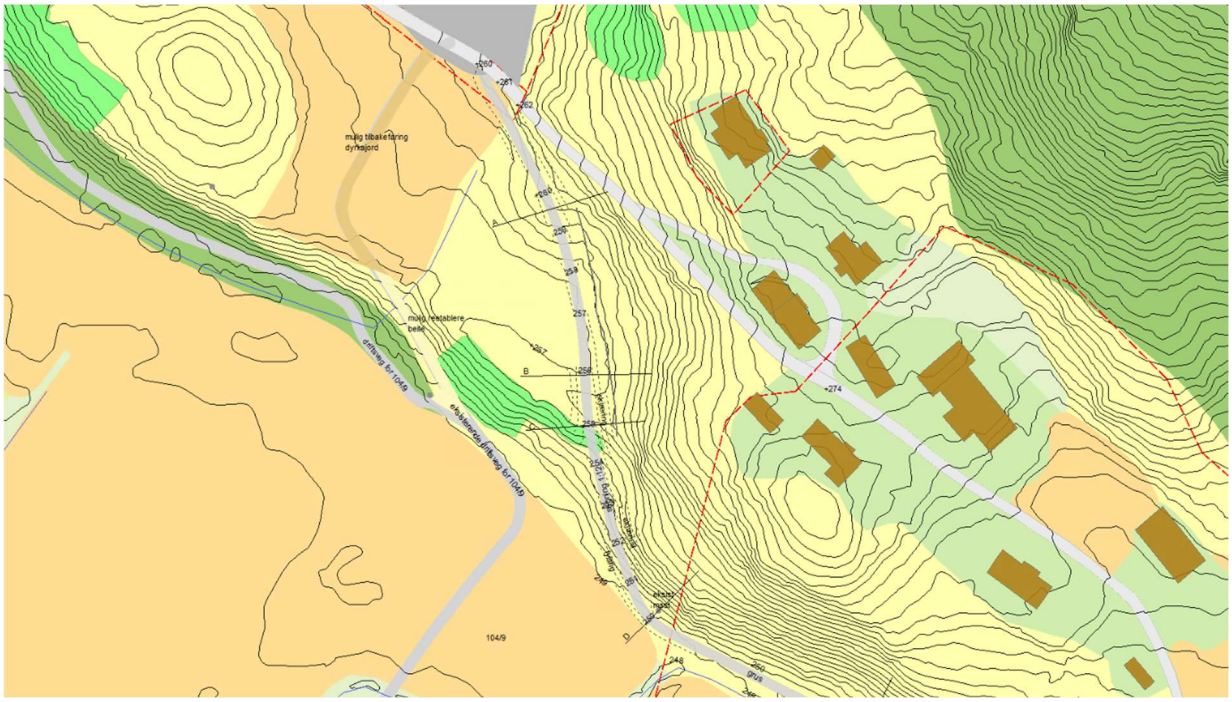
Kommunen har utarbeidet illustrasjonstegninger over de ulike alternativa. Det er også utarbeidet koteplan og terrengprofiler.

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.



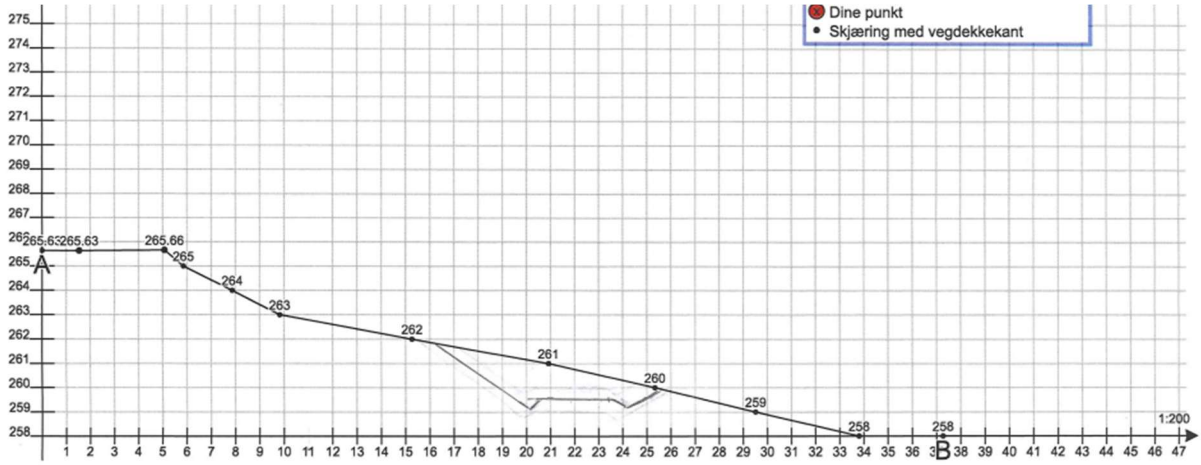
Figur 15 Illustrasjon vestlige del av traseen, alternativ A. Bredde trase 3 meter. Vegen er trukket inn mot skråningen og legges forholdsvis lavt i terrenget slik at virkningen blir minst mulig mot omgivelsene.

På illustrasjonstegningen vises også mulig avbøtende tiltak med å reetablere dyrkjajord 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.

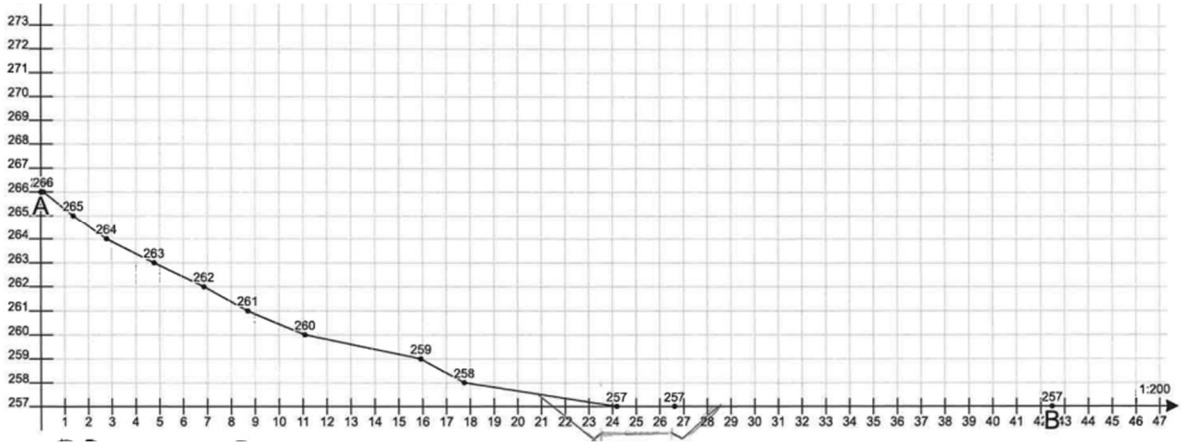


Figur 16 Illustrasjon første del av traseen, alternativ B. Bredde trase 3 meter. Samme trase som alt. A trukket inn mot skråningen og forholdsvis lavt i terrenget slik at virkningen blir minst mulig mot omgivelsene.

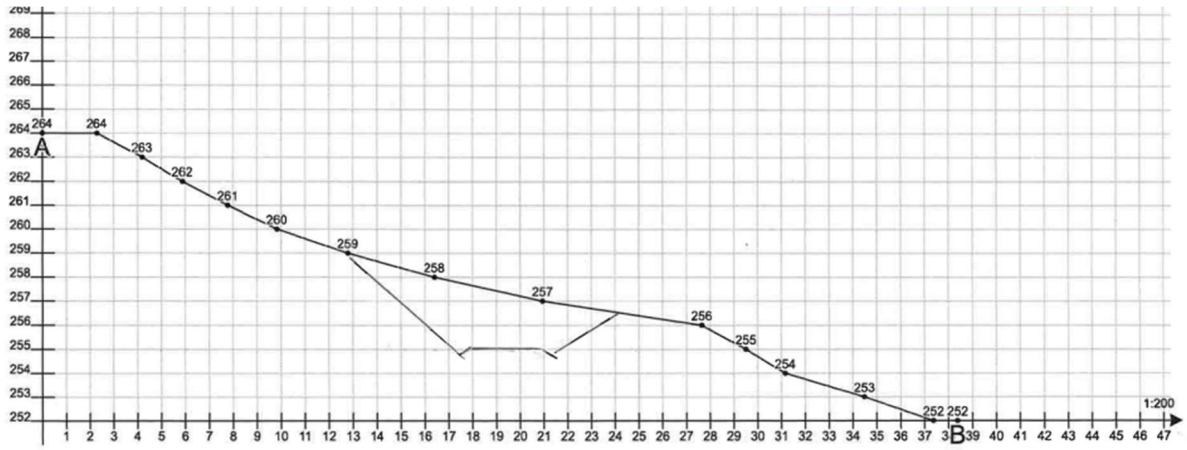
Profiler A, B, C og D:



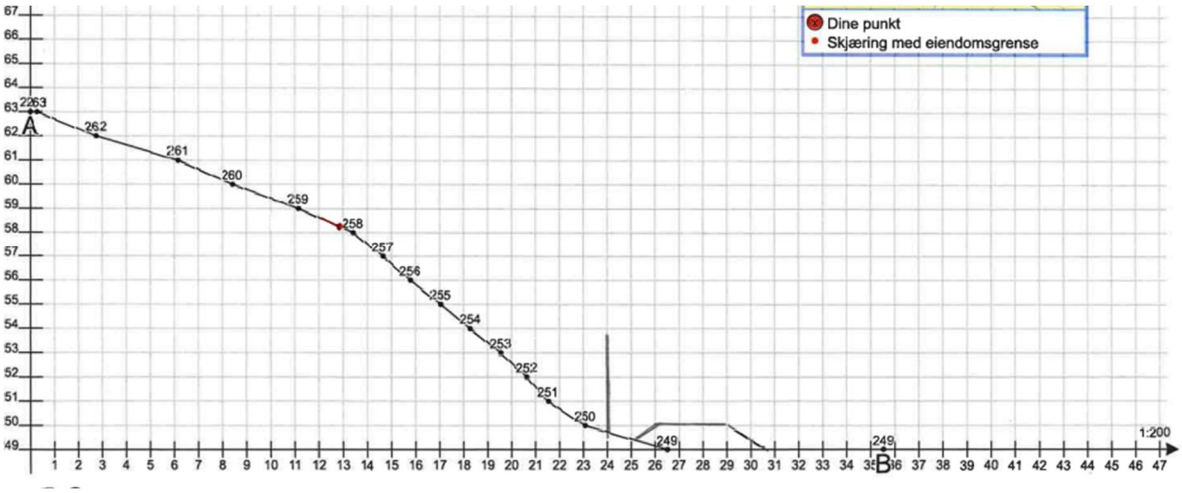
Figur 17 Profil A



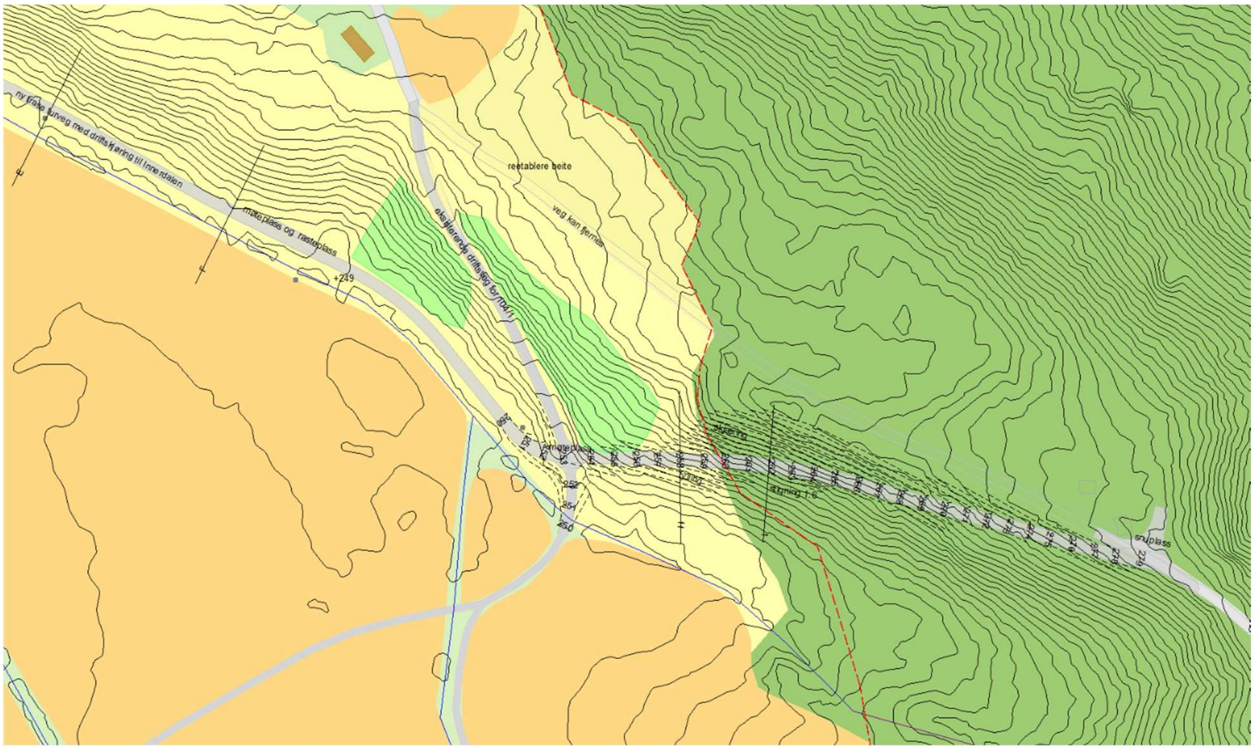
Figur 18 Profil B



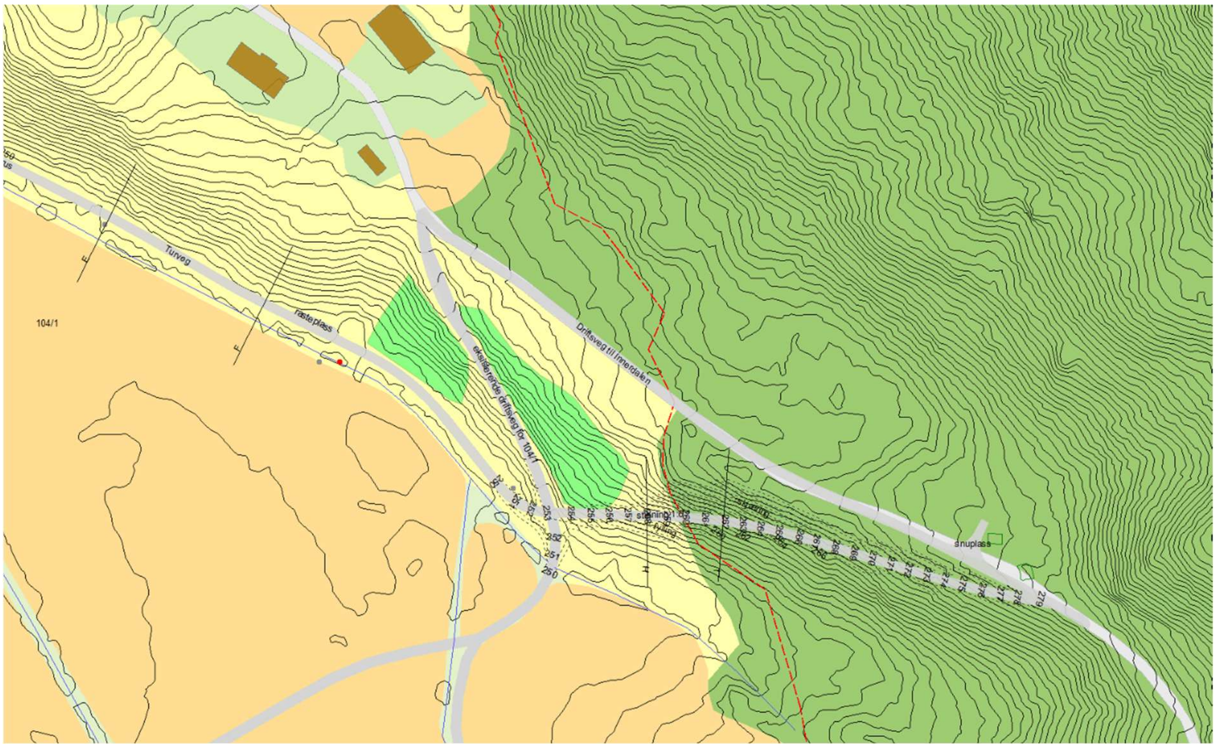
Figur 19 Profil C



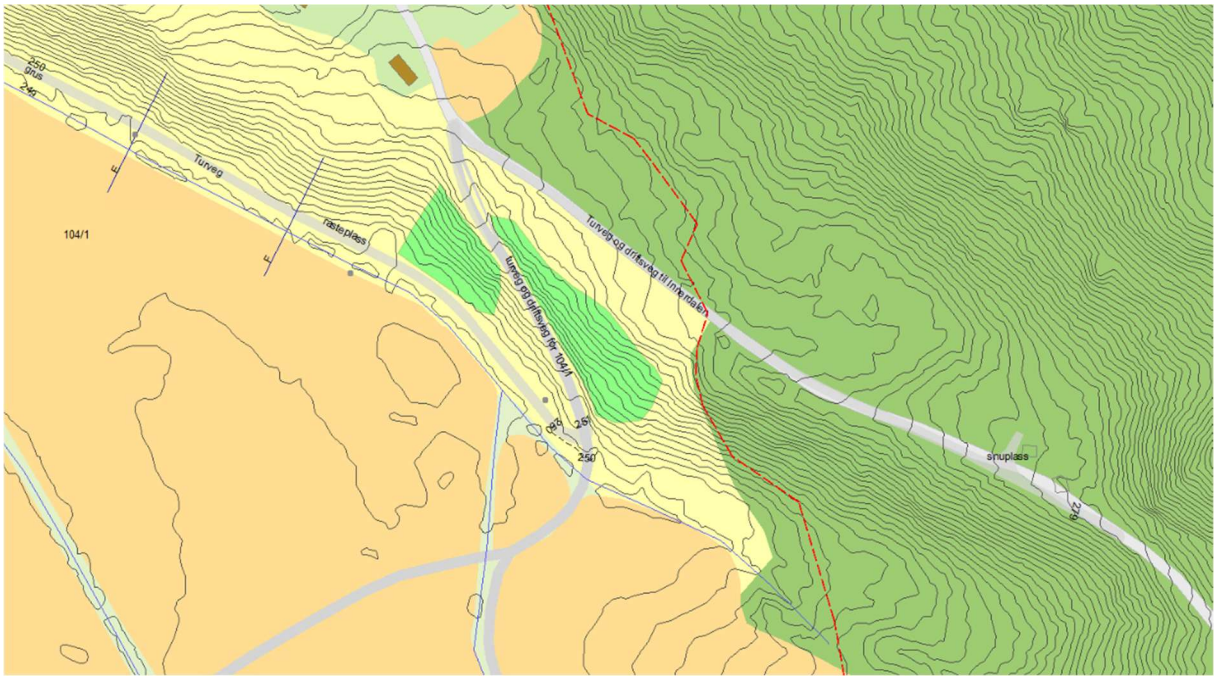
Figur 20 Profil D



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 skråningen nedenfor vegen legges det en halv meter på bredden iht. anbefalinger for landbruksveger, dvs. den blir 3,5 meter bred på strekket opp skråningen.

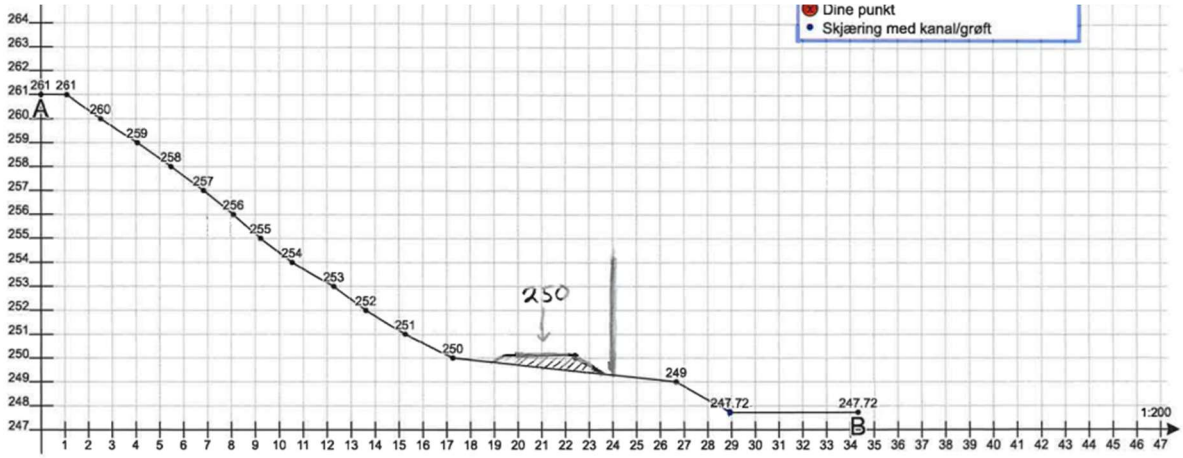


Figur 22 Illustrasjon av østlige del alternativ B1. hvor turvegen ledes opp skråninga mot øst med samme trasevalg som alternativ A. Trenger ikke breddeutvidelse ut over 3 meter da driftstrafikken til Innerdalen ved dette alternativet fortsatt går gjennom gardstunet..

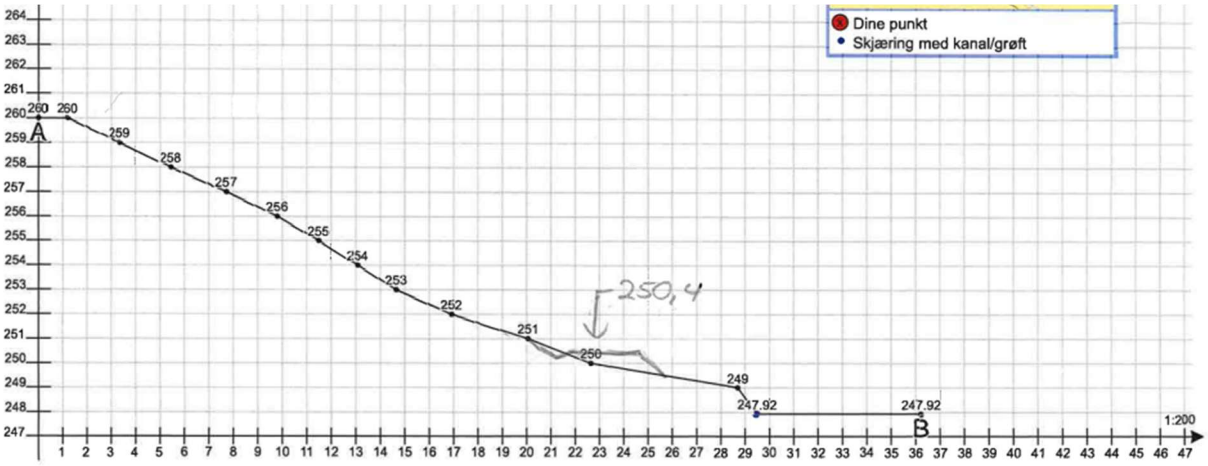


Figur 23 Illustrasjon av østlige del alternativ B2 hvor turvegen til Innerdalen ledes via driftsvegen på 104/1 og driftstrafikken til Innerdalen fortsatt går gjennom gardstunet.

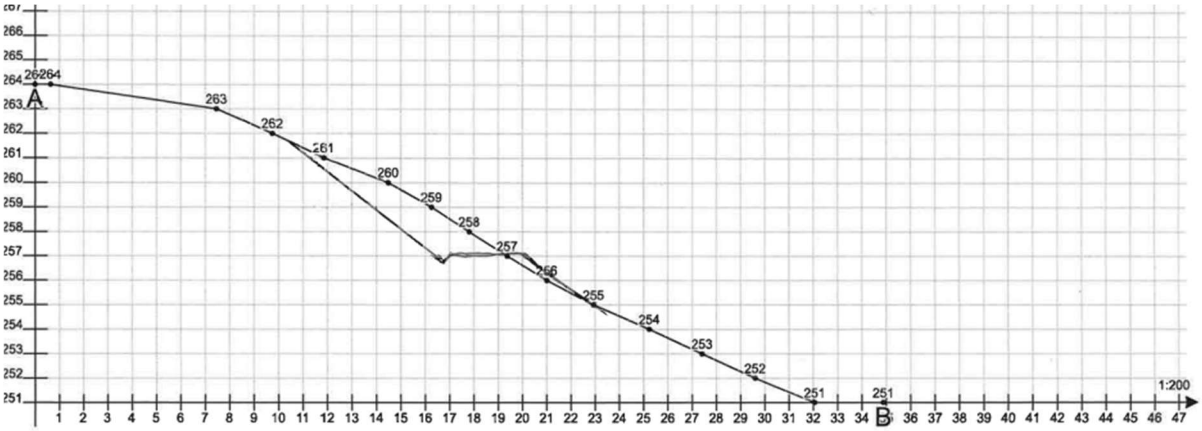
Profil E, F, H og I:



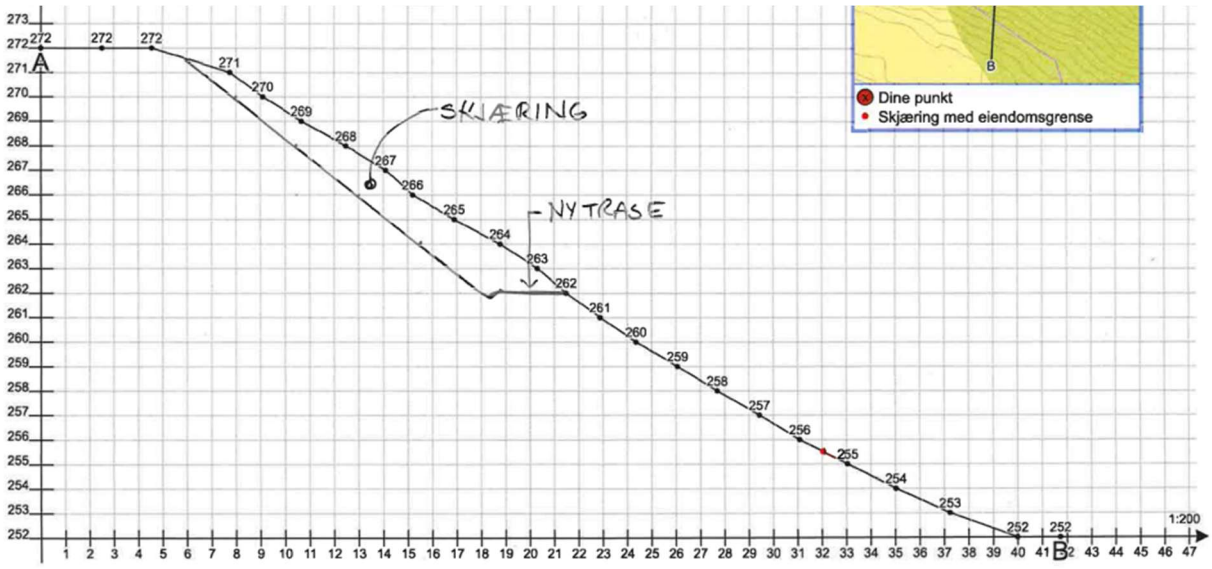
Figur 24 Profil E



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 alternativa A, B1 og B2. I bestemmelsene angis det hvilken ferdsel som tillates på de ulike alternativa.

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 områdets 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*». 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

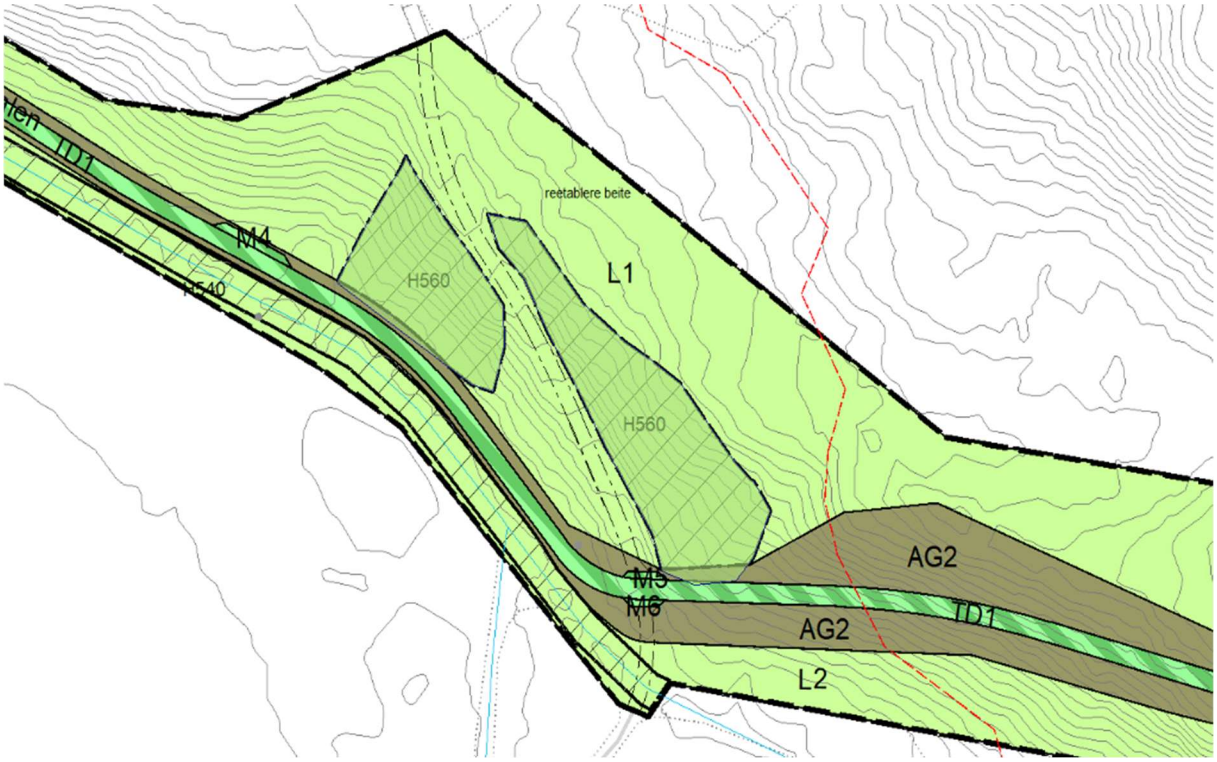
Det er utarbeidet koteplan og terrengsnitt for å tilpasse traseen best mulig til terrenget. I vestlige del tas det hensyn til omgivelsene ved at vegen legges ganske lavt i terrenget. Dette gjør også at fallet på traseen også tas over et lengre strekk slik at den blir maks 1:12 som gjør den mer tilgjengelig 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 naturtypelokaltetene. 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 stedegne 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 ivaretakelse og helst økning av beitetrykk så gjelder dette landbruksarealene og driften på disse landbrukseindommene.

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. Vegen 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 3 meters bredde. 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 til høring og offentlig ettersyn

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. Endringer og nye alternativer etter 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 sektormyndighter 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 alternativa.

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 terrenginngrep og anbefales lagt ut på høring og offentlig ettersyn.

10.1 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.

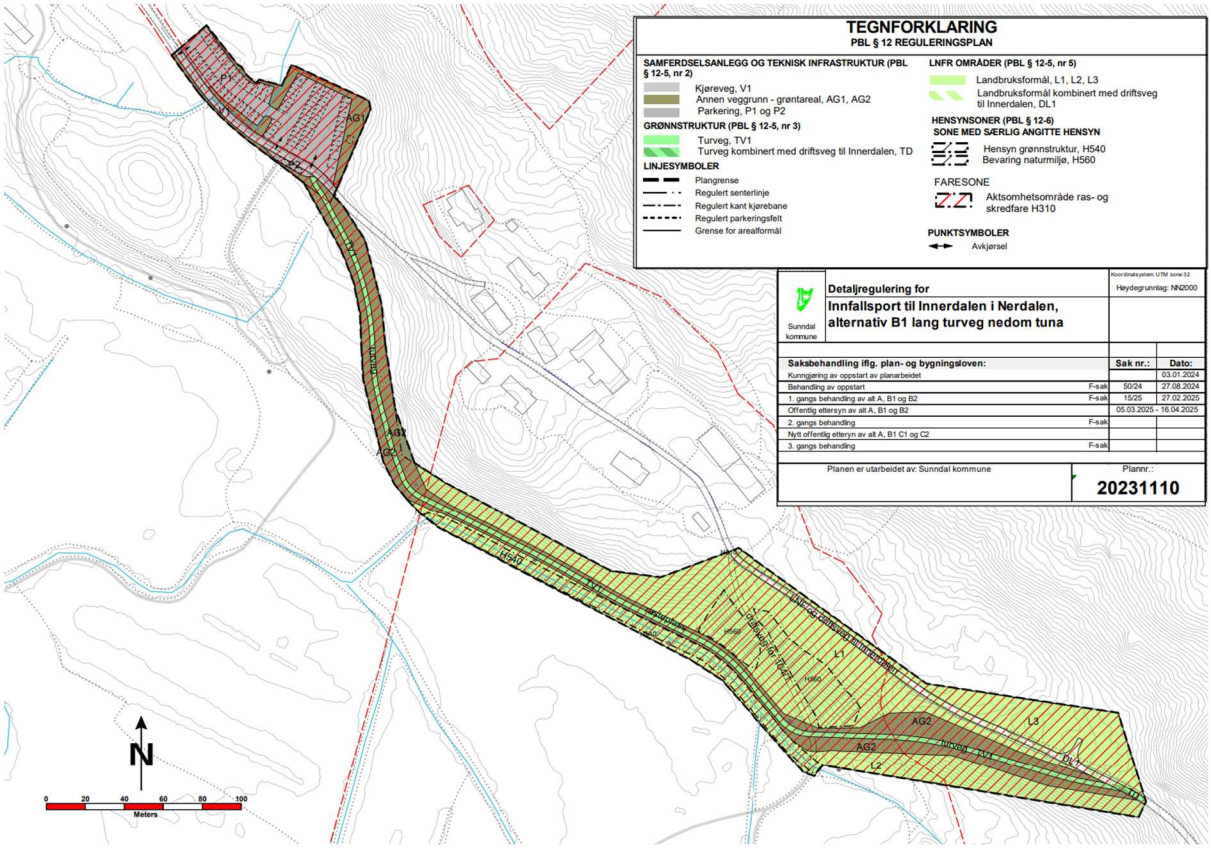
b) Det er ikke tillatt med kjøring med motorvogn som ikke er i tråd med bestemmelsene punkt 3.1 a). Det skal derfor settes opp nødvendige skilting og stengsel for å hindre ulovlig bruk i starten av traseen. Stengselet må ikke hindre tillatt bruk som turveg for brukergrupper som f.eks. rullestolbrukere 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 30 Plankart alternativ A justert etter høring

10.2 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 tilrådning 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

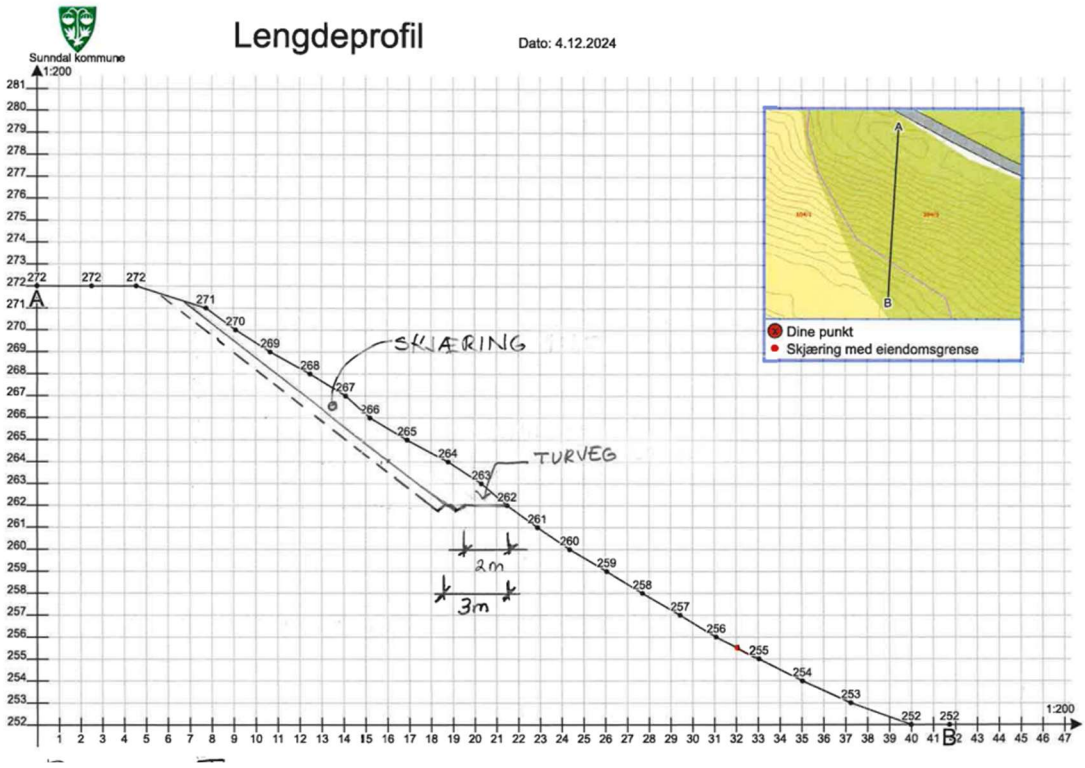
tilgjengelighet for ulike grupper, og turvegen bør ha bredde slik at de ulike brukergruppene lett skal kunne passere hverandre.

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.

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:

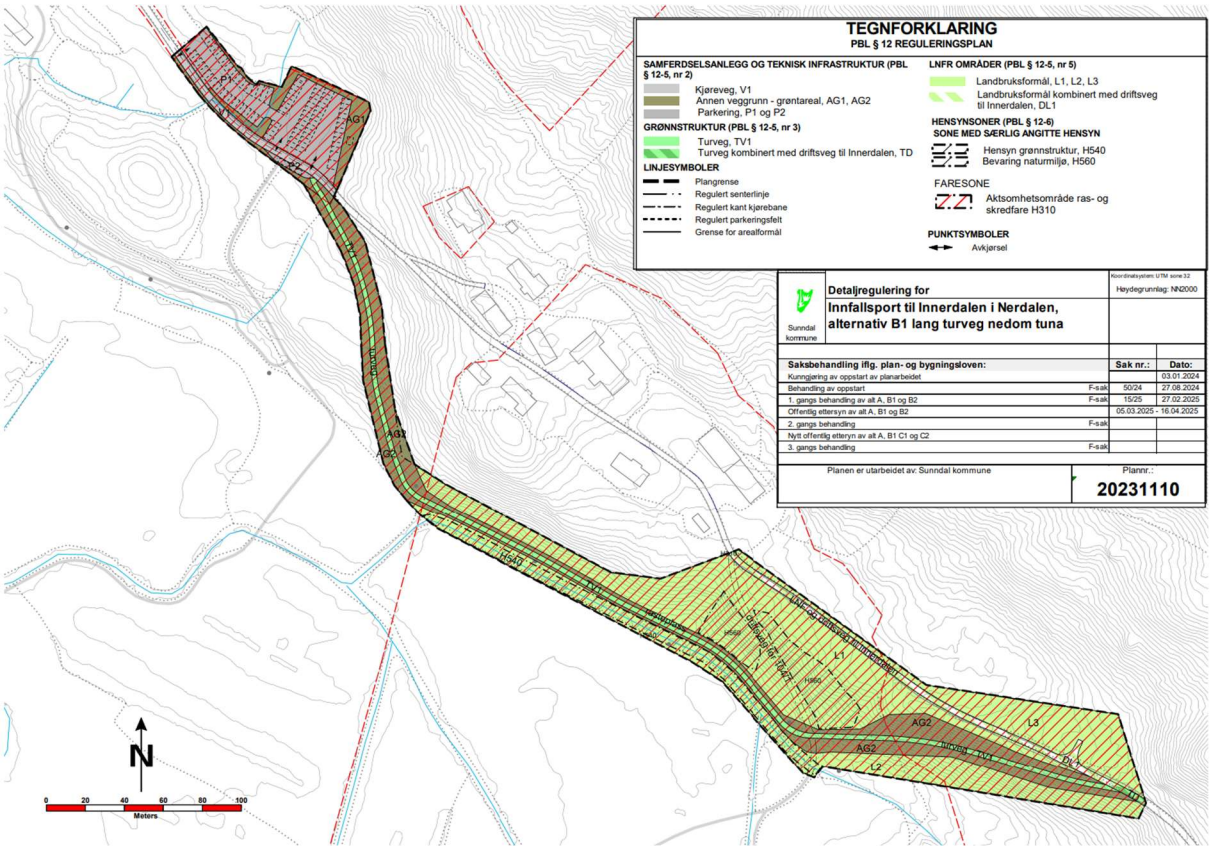


Figur 31 Profil gjennom den bratte skråningen mot øst. På grunn av bratt skråning vil det bli skjæring langt opp i skråningen selv om den reduseres til 2 meter bredde.

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

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 32 Plankart alternativ B1 med turveg 3 meter bredde.

10.3 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

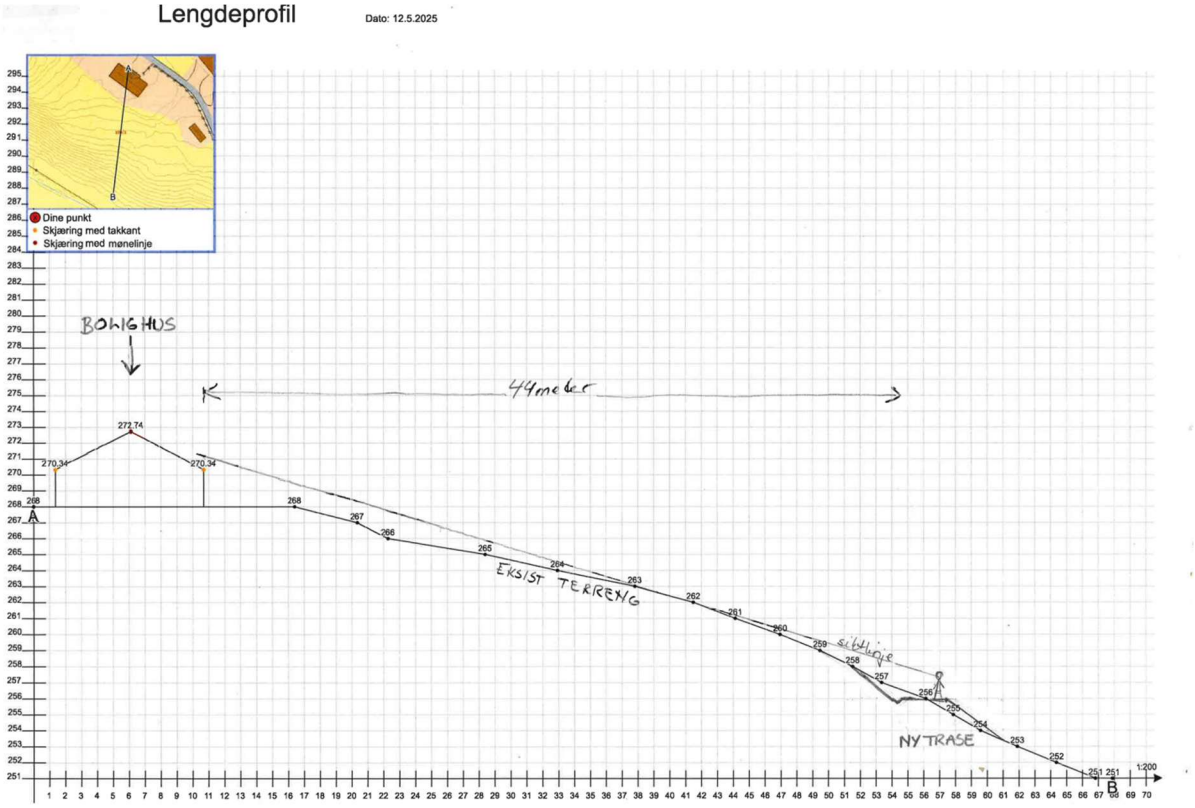
Ny kort trase er svært fordelaktig i forhold til natur, landskap og kostnader. Ved kort trase unngås også inngrep i skogen på 104/9 mot øst. Kort trase gir derfor også et mye bedre klimagassregnskap for prosjektet. Traseen foreslås også lagt slik at det blir gir gode muligheter for massebalanse siden 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

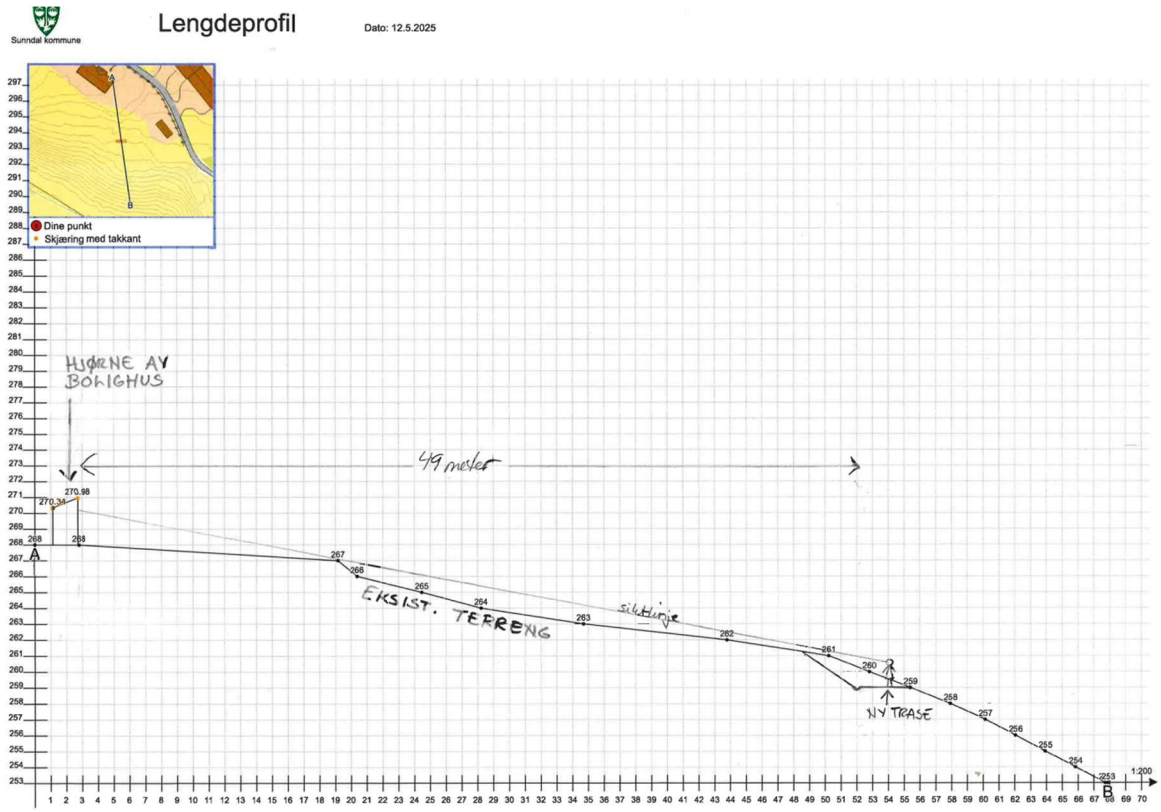
Det er laget profiltegninger for å vurdere virkningen i forhold til det nærmeste bolighuset ovenfor. Terrengsnitt er lages ut fra kommunens kartløsning, og viser eksisterende terreng og bebyggelse med riktig høyde- og avstandsforhold.

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 profiltegningene 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.



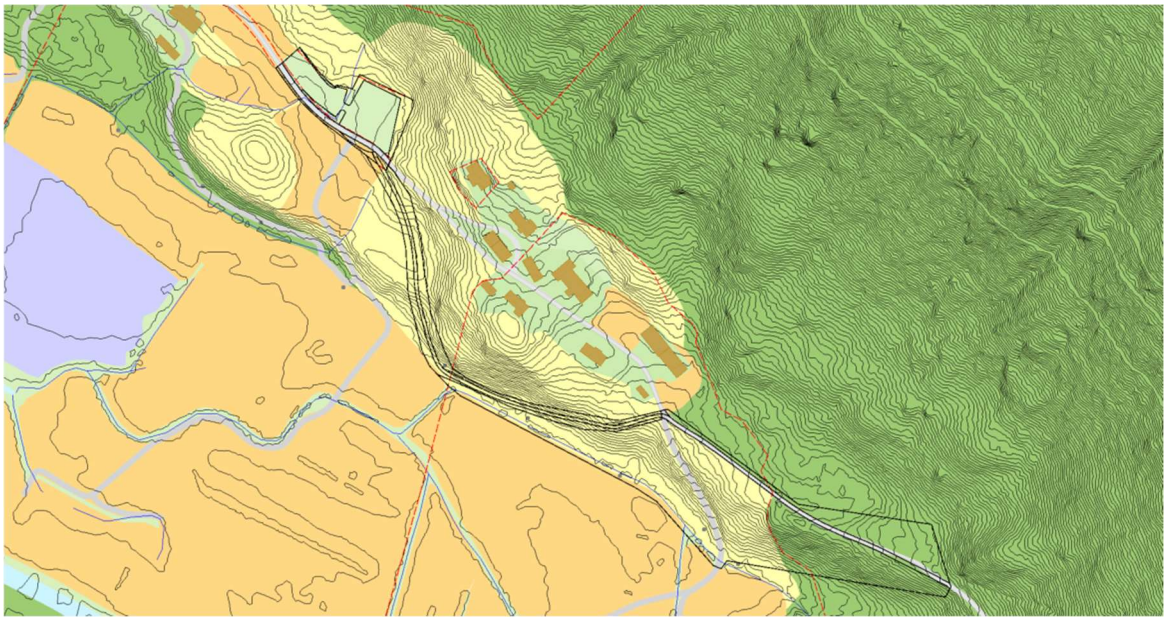
Figur 33 Alternativ C1 profil A nedenfor bolighus. Vi ser at traseen blir liggende lavt i terrenget ganske langt unna bolighuset og at terrenget opp mot bolighuset vil virke godt skjermende.



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.

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

10.4 Alternativ C1, kort turveg nedom tuna med tillatt driftskjøring

Utdrag fra bestemmelsene:

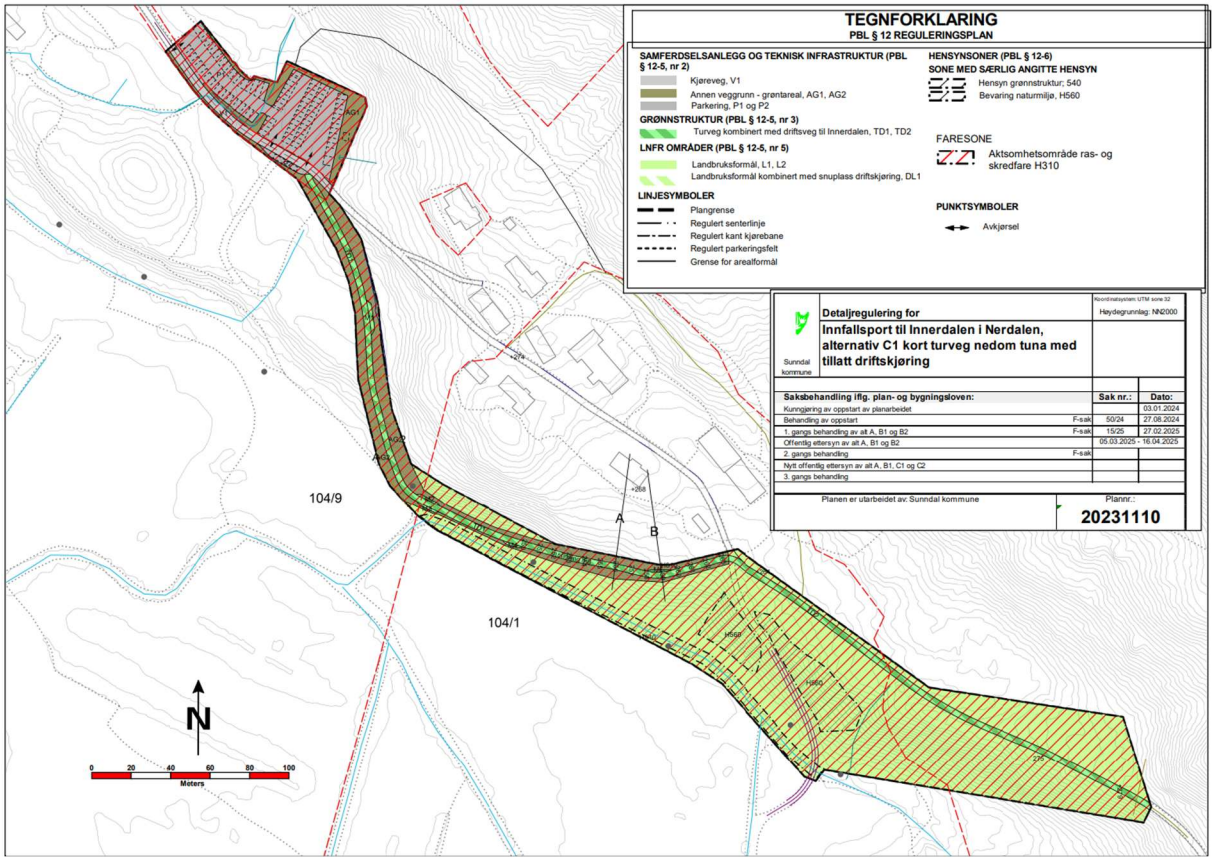
1 f) Det er ikke tillatt å anlegge parkering for turister lenger øst enn regulert parkeringsplass P1 og P2 på planen.

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 36 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.

10.5 Alternativ C2 kort turveg nedom tuna

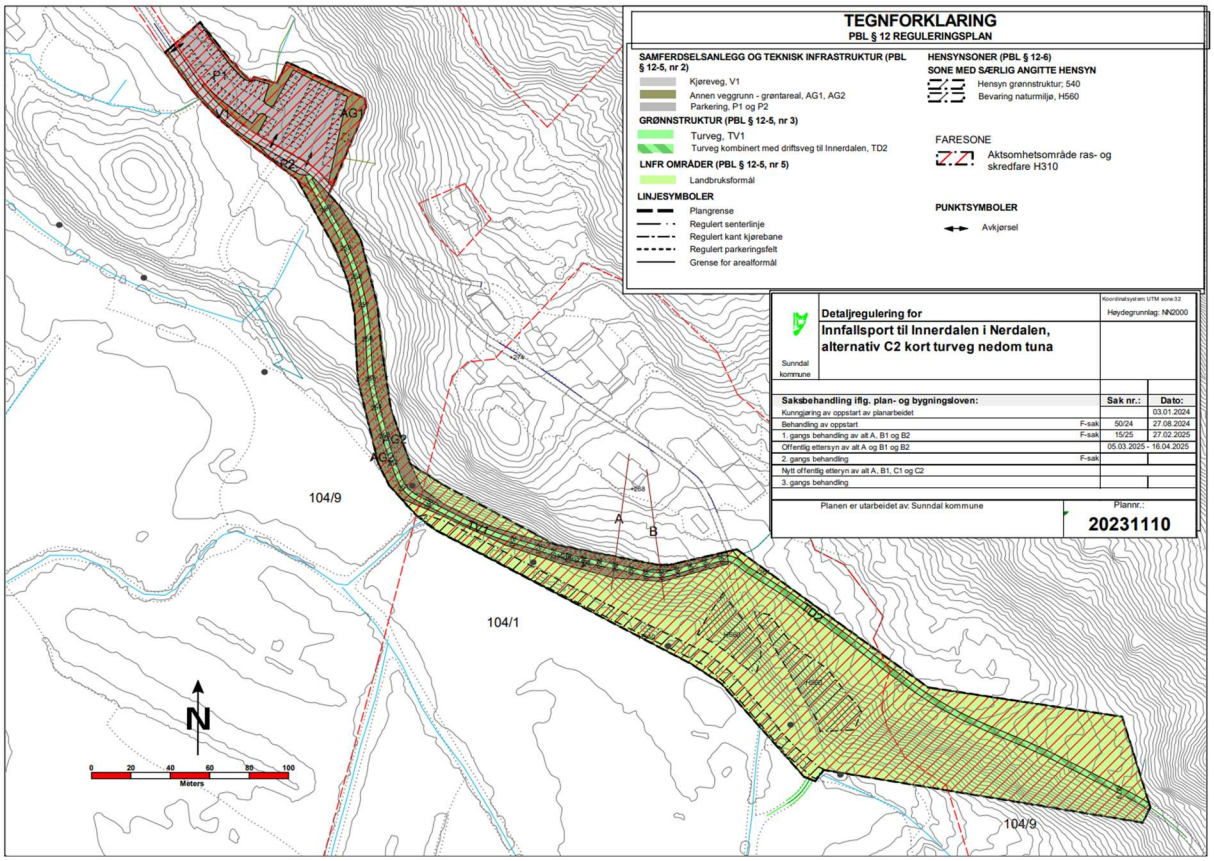
Utdrag fra bestemmelsene:

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.

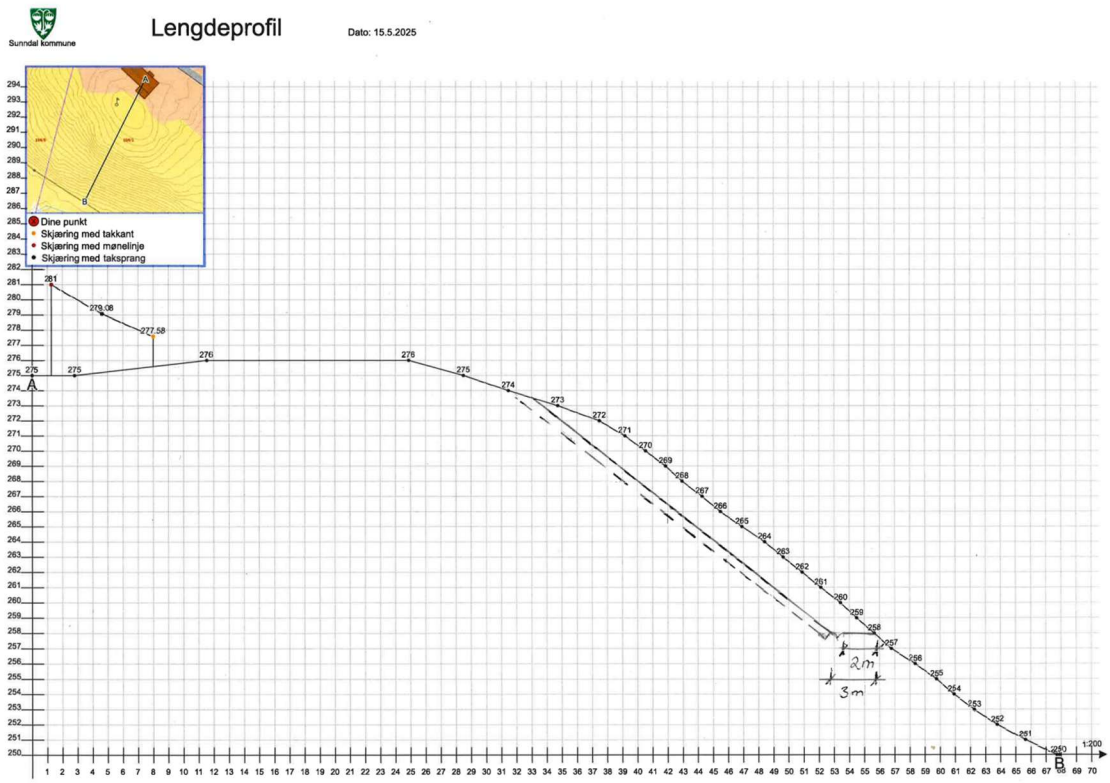
c) Traseen skal ikke brøytes om vinteren.



Figur 37 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.

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

Et anna 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 38 Profil av terrenget nedenfor våningshuset på 104/1. En trase rett gjennom denne bratte skråningen vil føre til høye terrenginngrep.

En måte å unngå skjæringer på er å anlegge støttemurer. Pga så bratt terreng vil en støttemur imidlertid her fort bli 3 – 4 meter høy, avhengig av bredden på traseen. Høye støttemurer i bratt terreng er en komplisert og meget kostbar løsning og anbefales ikke videre.

Det er også sett på ytterligere alternativer med å først gå midt i skråningen og deretter slippe seg noe lengre ned i skråningen og legge traseen på fylling i stedet for skjæring. Dette vil likevel medføre kompliserte terrenginngrep og mer blottlagte skråninger enn kort alternativ C1 og C2, og anbefales derfor ikke videre.

10.7 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.

Verneområdestyret
for Trollheimen

Saksframlegg

Arkivsaksnummer:	2025/3999-2	Saksbehandler:	Hege Sæther Moen	Dato:	01.04.2025

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Arbeidsutvalg for verneområdestyret Trollheimen	10/2025	07.04.2025

Innspill - Detaljreguleringsplan - Sunndal kommune - innfallsport til Innerdalen i Nerdalen

Innstilling fra forvalter

Verneområdestyret for Trollheimen mener alternativ B1 er beste løsning av de skisserte alternativene i planforslaget. En kunne med fordel også unngått å strekke omleggingen fram til skogområdet i siste del av planområdet og istedenfor vurdert å gå opp gjennom beitet på gnr 104 bnr 1, slik det vises med blått i figur 11.

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.
--- slutt på innstilling ---

Saksprotokoll fra møte 07.04.2025 i Arbeidsutvalg for verneområdestyret Trollheimen

Behandling
AU arbeidet seg fram til en mindre endring i forvalters innstilling, der siste setning i første avsnitt går ut.

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.

Vedtak
AU vedtok enstemmig følgende innspill til detaljreguleringsplan for Innfallsport til Innerdalen i Nerdalen:

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.

Dokumenter i saken

(Med unntak av dok 1 og 8 er resten å finne på kommunens hjemmeside)

https://www.sunndal.kommune.no/toppmeny/kunngjoring-horing/detaljregulering-for-innfallsport-til-innerdalen-i-nerdalen-offentlig-ettersyn-merknadsfrist-16-04-2025.22196.aspx

1. **Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen, høring og offentlig ettersyn, merknadsfrist 16.04.2025.PDF**
2. **20231110 Plankart alternativ A A3M1500.PDF**
3. **20231110 Plankart alternativ B1 A3M1500.PDF**
4. **20231110 Plankart alternativ B2 A3M1500.PDF**
5. **20231110 Reguleringsbestemmelser alternativ A.PDF**
6. **20231110 Reguleringsbestemmelser alternativ B1.PDF**
7. **20231110 Reguleringsbestemmelser alternativ B2.PDF**
8. **20231110 Planbeskrivelse.PDF**
9. **20231110 Saksframlegg, forslag til 1.gangs behandling.PDF**
10. **20231110 Vedtak 1. gangs behandling.PDF**

Saksopplysninger

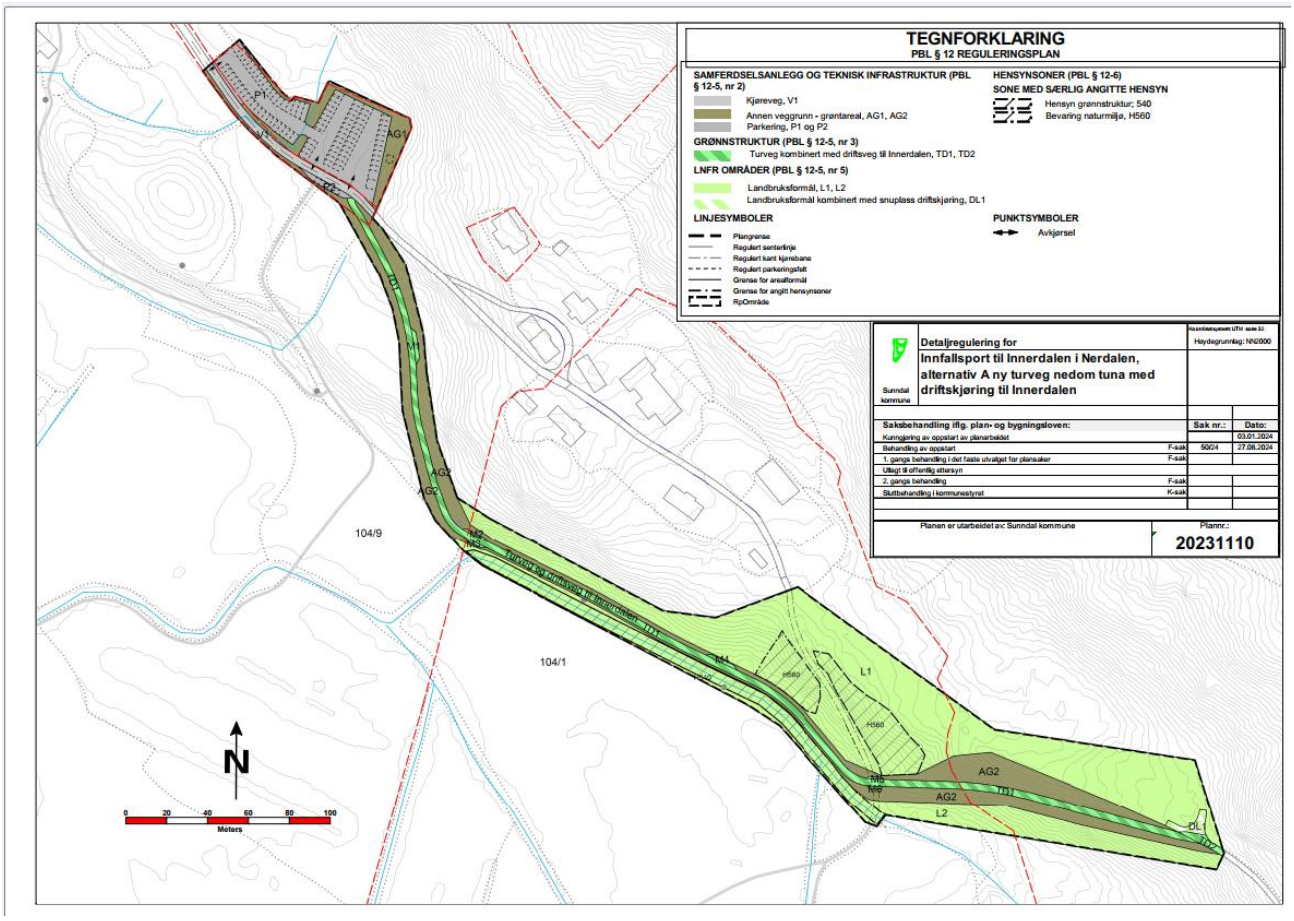
Sunndal kommune har sendt Detaljregulering for innfallsport til Innerdalen i Nerdalen på høring og offentlig ettersyn med frist 16.04.2025. På grunn av dokumentenes størrelse og oppløsning er de fleste av dokumentene ikke lagt ved her, men kan finnes ved å følge lenken til Sunndal kommune:

https://www.sunndal.kommune.no/toppmeny/kunngjoring-horing/detaljregulering-for-innfallsport-til-innerdalen-i-nerdalen-offentlig-ettersyn-merknadsfrist-16-04-2025.22196.aspx

Bakgrunnen for planarbeidet er at turisttrafikken opp til Innerdalen har økt mye de senere år, og det er behov for å se på løsninger for å lede turistene opp til Innerdalen utenom gardstuna.

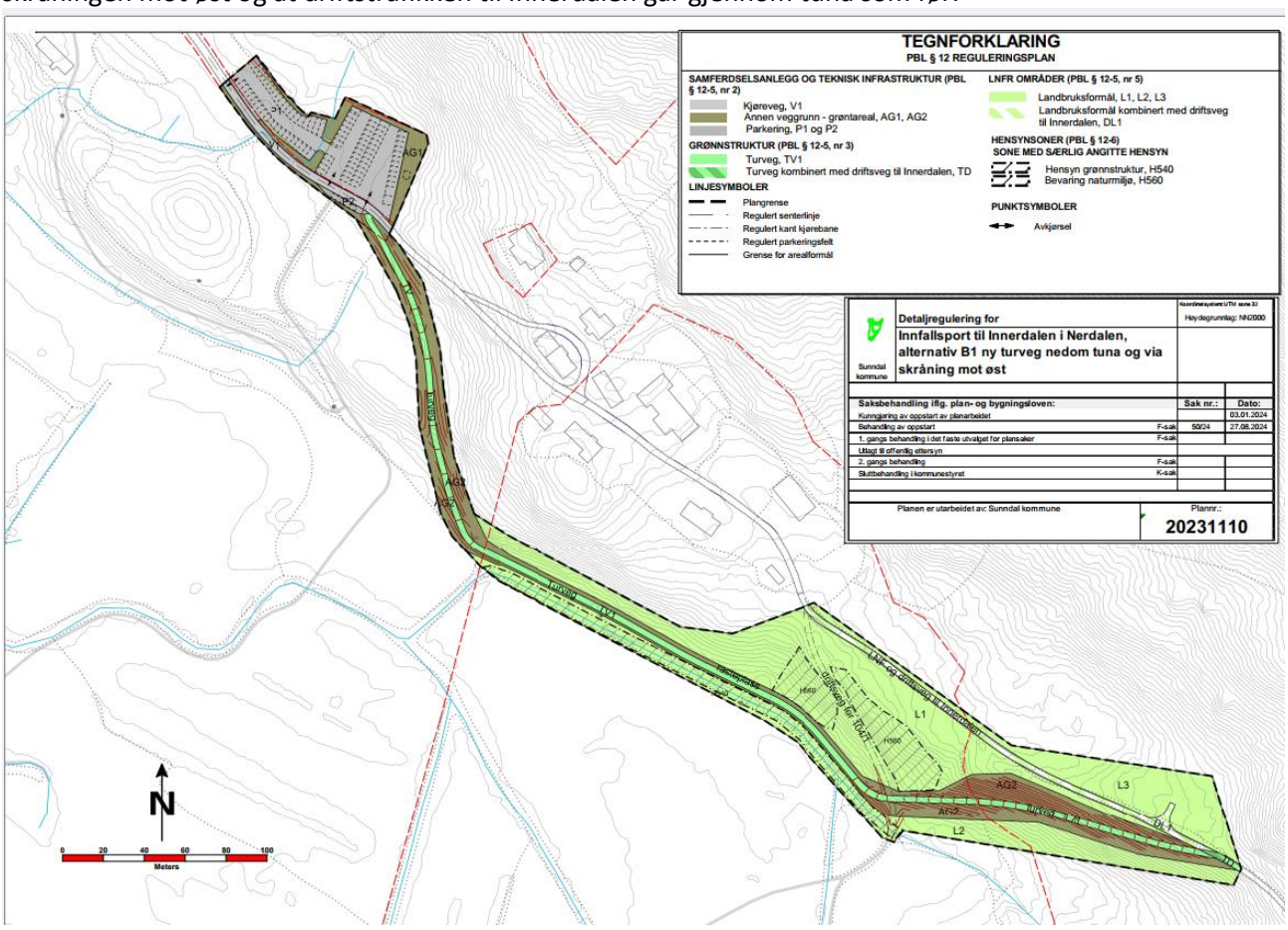
Forlaget som er lagt ut på høring innebærer 3 alternativer for løsning:
- Alternativ A ny turveg nedom tuna kombinert med driftskjøring til Innerdalen
- Alternativ B1 ny turveg nedom tuna og via skråning mot øst
- Alternativ B2 ny turveg nedom tuna og via driftsveg på 104/1

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.



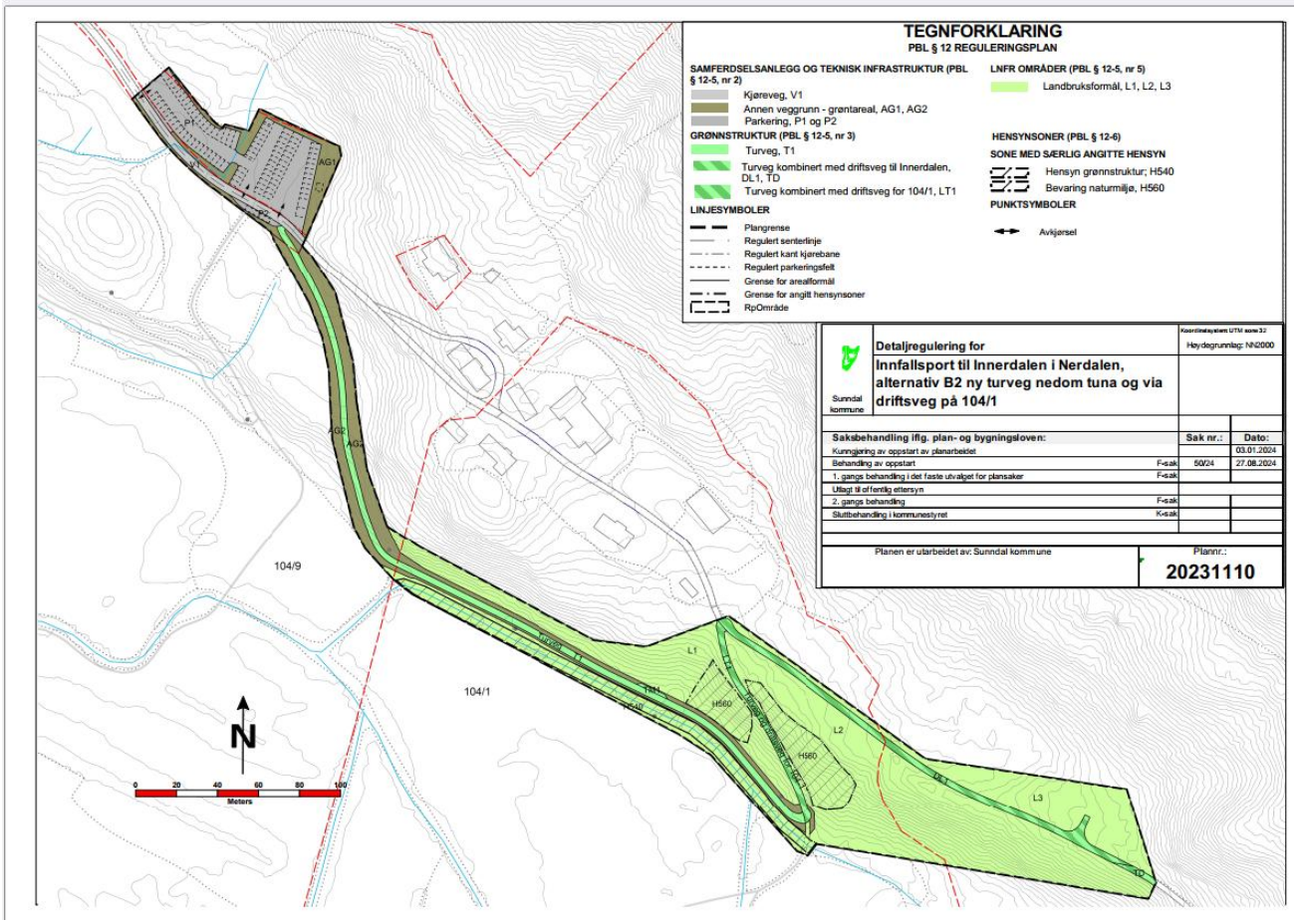
Her framgår det av planbestemmelsene at tillatt bruk er turveg og driftskjøring til 104/1 og 104/9 samt driftskjøring til Innerdalen i henhold til bestemmelsene for Innerdalen landskapsvernområde. Under driftstrafikk til Innerdalen må en her også ta inn kjøring i retning Grasdalen (forvalters tilføyelse). 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 og at driftstrafikken til Innerdalen går gjennom tuna som før.



Av de foreslåtte reguleringsplanbestemmelsene går det fram at dette alternativet kun åpner for at den nye turvegen kan kyttes av gående og syklende, og ikke er åpnet for motorisert ferdsel knyttet til drift i Innerdalen eller Grasdalen (forvalters tilføyelse). Det er derimot åpnet for motorisert ferdsel knyttet til vedlikehold av turvegen, og for tilgang til tilgrensende landbruksareal for 104/1 og 104/9. Driftskjøring til Innerdalen (og Grasdalen) vil skje etter som i dag etter vegtrase gjennom gardstuna på 104/1 og 104/9.

Alternativ B2 som vist i plankart under, innebærer at det anlegges ny turveg nedenom tuna og opp driftsvegen på 104/1 og at driftstrafikken til Innerdalen går gjennom tuna som før. Dette alternativet anses som minst egnet da det har store ulemper for landbruksdriften på 104/1.



Dette alternativet vil berøre minst natur og redusere kostandene ved å omlegge trafikken for gående, men som pekt på over være til ulempe for drifta på 104/1.

Hjemmelsgrunnlag

Området som er berørt av omleggingen av gangveg er ikke del av noe verneområde, og slik ikke berørt av føringer i verneforskriften for Innerdalen landskapsvernområde.

Ferdsel til fots skjer i tråd med allemannsretten slik det framgår av friluftslovens bestemmelser. Her går det fram at ferdsel ikke skal skje gjennom private gårdstun eller dyrka mark, der ferdsel vil være til fortrengsel for eier eller bruker. En omlegging er derfor nødvendig her.

Motorferdsel reguleres av privatrettslige forhold, av lov om motorferdsel og innenfor verneområdene av verneforskriften for det enkelte område. Sjølv om omlegging av gangveg/veg her skjer utenfor vernegrensen til Innerdalen landskapsvernområde, vil motorferdsel til Innerdalen påvirke omfang av motorisert ferdsel gjennom gårdstunene.

Regulering av motorferdsel til Innerdalen skjer i med hjemmel i Verneforskriften for Innerdalen landskapsvernområde kap IV punkt 11 der følgende framgår:

Trafikk med motorisert kjøretøy 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.

Reguleringen av punkt 11 skjer i praksis i form av et forbudsskilt mot motorferdsel med tekst som viser unntak for driftskjøring ved veien før og etter gardstuna i Nerdalen. Ut over dette er kjøringen i hovudsak ikke regulert med dispensasjoner fra verneforskriften, da formuleringen *åpner* for en viss type motorferdsel. En er derfor avhengig av at driverne av turisthyttene og seterbruket viser en god forståelse av ordlyden i verneforskriften og måtehold med hva som er nødvendig driftmessig transport. Det er også viktig at de velger å kjøre på tidspunkt som reduserer ulempen for fotgjengere og andre berørte så mye som mulig.

Vurdering

Verneområdestyret var på befaring i Innerdalen den 17.-18.08.2023 og fikk orientering om utfordringer med trafikk gjennom gårdstunet på 104/1. Muligheter og løsninger for omlegging av sti / veg forbi gårdstunene ble drøftet med berørte grunneiere og Sunndal kommune.

Verneområdestyret besluttet i VO sak 33/2023 om videre arbeid på Innfallsport Innerdalen, at videre arbeid skjedde med forutsetning om at det ble igangsatt et arbeid med å legge ny gangveg utenom tunene på Nerdalsgardene for å unngå ferdsel gjennom tunene. Verneområdestyret anbefalte den gang nedre trase av de to en så på under befaringen den 17.08.2023. Videre ble det signalisert at verneområdestyret deltar i finansieringen av ny gangveg.

Som vist fra vedtaket i sak 33/2023 er det veg for gående verneområdestyret ønsker en skal legge til rette for, ikke biltrafikk eller landbruksveg. Det har i prosessen vært viktig å skille landbruksaktivitet fra de gående, og dette bør også være med i løsningen som blir valgt videre. Selv om det er trafikk langs vegen videre til Innerdalen etter Nerdalsgardene, er denne lavere enn ferdselen som inkluderer drift og privat trafikken til beboerne på Nerdalsgardene og landbruksdriftene på de to brukene.

Omlegging av veg for gående anser vernemyndigheten å være et offentlig anliggende, i hovedsak noe som kommunen som myndighet etter friluftslovens er ansvarlige for. Når gangvegen er en del av en innfallsport til et mye besøkt verneområde, mener verneområdestyret at det er naturlig at vi også tar en del av kostandene med omleggingen.

Verneområdestyret vurdere derimot at det er uheldig å blande flytting av vegrett inn i denne saken. Slike forhold bør avklares i en jordskiftesak og bekostes av rettighetshavere som berøres av dette forholdet. Kostandene vil øke med standarden på vegen. En gangveg vil kreve langt mindre inngrep i naturen enn en veg for bil og traktor. Vi registrerer at flyttingen vil gi en større belastning på gnr 104 bnr 9 enn dagens løsning. De har også har private utbyggingsplaner som vil bli berørt både av flyttingen av gangvegen, og av den motoriserte trafikken om også denne flyttes.

Oppsummert vurderer verneområdestyret at alternativ B1 er beste løsning av de skisserte i planforslaget. Alternativt kunne en unngått å strekke omleggingen fram til skogområdet, og vurdere å gå opp gjennom beitet på gnr 104 bnr 1, slik det vises med blått i figur 11.

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