

Alvdal kommune

SÆRUTSKRIFT

Arkivsak: 22/1241

SAMLET SAKSFREMSTILLING - DETALJREGULERING TRONSVANGLIA/TRONFJELLVEIEN

Saksnr. **Utvalg**
47/22 Formannskapet

Møtedato
06.10.2022

Endelig vedtak fattes i: Formannskap

Vedlegg:

- 27.09.22 Planprogram
- 27.09.22 Oversikt over berørte hjemmelshavere.
- 11.08.22 Innspill til planavgrensning Tronfjellveien

Andre dokumenter i saken:

- 01.09.22 Samlet saksframstilling kommunestyrets vedtak 57/22, Prioritering av planarbeid 2022 – 2023.
- 23.06.22 Samlet saksframstilling formannskapets vedtak 34/22, Dispensasjon fra LNF – Utbedring og utvidelse av Tronfjellveien – gnr./Bnr. 4/348 i Alvdal.
- 16.12.22 Samlet saksframstilling kommunestyrets vedtak 93/21, Rullering av tiltaksdelen i strategisk næringsplan for 2022.

Melding om vedtak sendes til:

Saksbehandler, for utsending til regionale høringsinstanser og aktuelle parter i saken.

Saksopplysninger:

Det ble vedtatt i Formannskapet 23.06.22 en prioritering av oppstart av reguleringsplan for Tronfjellveien.

Formål

Alvdal kommune ønsker å utarbeide en kommunal detaljreguleringsplan for Tronfjellveien. Med bakgrunn i at det har blitt gjort utbedringer av vei etter flom, uten at dette ble omsøkt og behandlet etter plan og bygningsloven mm. Reguleringen er kommet i stand for å rydde i disse forholdene, samt følge opp overordnet målsetning om Tronfjell som satsingsområde for utbygging og reiseliv. Hensikten med planen er å kartlegge og fastsette: de tiltakene som er nødvendige for å sikre veien mot flom og skred, bestemte områder for eventuelt masseuttak for vedlikehold, samt tilrettelegging for turisme. Vurdering av aktuelle tiltak vil avklare forholdet til veinbredde, mindre omlegginger, fyllinger, skjæringer, skilting, oppstillingsplasser og masseuttak for vedlikehold.

Det er i tillegg et alternativ å regulere adkomsten gjennom Tronsvanglia fra fylkesvei 2222, med kartlegging av alternativ veitrase rundt seterområde på Tronsvangene. Dette vil sikre en

sammenhengende veistandard samt trafikksikkerhet, støy og støv gjennom bebyggelse på Tronsvangene og helt ned til fylkesveien.

Bakgrunn

Større deler av Tronfjellveien ble i juli 2017 skyldt vekk av flom. Det har i etterkant blitt gjort utbedringer. Veien ligger i hovedsak i et område som i kommuneplanens arealdel er avsatt til LNF-formål. I LNF-områder er bygging og deling til annet formål enn stedbunden næring (landbruk) ikke tillatt. Da veien jamfør kommunens vedtatte strategier også ønskes benyttet til turisme, er dette og utførte tiltak ikke i tråd med LNF-formålet i kommuneplanens arealdel. For tiltak som ikke er i tråd med formål i plan kan det enten utarbeides reguleringsplan, alternativt søkes om dispensasjon. Det har blitt søkt dispensasjon for etablerte tiltak, men grunnet sakens omfang og størrelse ble dispensasjonssøknaden avslått begrunnet med vesentlig tilsidesettelse av gjeldene plan. Det ble i stedet vedtatt oppstart av kommunal reguleringsplan.

Det er lagt opp til fremtidig hytteutbygging i tilknytning Tronsvangene i gjeldene kommunearealdel for Alvdal 2008-2020, hvor kommuneplanbestemmelse sier følgende om områdene: nr. 3 g) *"Før det er etablert til sammen 30 nye fritidsboliger på Tronsvangen, skal Tronsvangveien legges om eller utbedres i nødvendig grad. Nødvendig omlegging eller utbedring av Tronsvangveien defineres og avklares gjennom reguleringsplan."*

"Konsekvensene av planforslaget vil genere mer trafikk enn etablering av 30 fritidsboliger på Tronsvangen." Som det ble bemerket som innspill til Detaljregulering for utkikkspunkt Trontoppen (2019) fra Tronsvanglia veilag.

Framtidig adkomst til eksisterende virksomhet og nye utbygginger i området Tron – Tronsvangen – Nysetra – Sjulhusvangen – sentrum kan løses på flere måter. Den fremtidige hyttebyggingen vil kunne ha flere muligheter til adkomst. Enten gjennom nåværende veitrase gjennom Tronsvanglia, adkomst i underkant av Tronsvangene eller gjennom eksisterende veitrase gjennom Sjulhusvangveien og Nysæterveien. Dersom adkomst i underkant, vil en påkobling til Nysæterveien utgjøre samlevei til hytter og adkomst til Tron. Helt ny veilinje for å fange opp eksisterende virksomhet og nye utbygginger i området Tron – Tronsvangen – Nysetra – Sjulhusvangen – sentrum kan/bør også vurderes i arbeidet med kommuneplanens arealdel.

Geografisk plassering

Planen starter ved innkjørsel til Tronsvanglia fra Brannvålsveien, fylkesvei 2222. Og går ca. 11 km gjennom Tronsvanglia og Tronfjellveien til Trontoppen utkikkspunkt. Hvor ca. 1,4 km av Tronfjellveien svinger innom Tynset kommune. Det er lagt en planavgrensning på 15 meter fra hver side av kjørebane og oppstillingsplasser på veiene Tronsvanglia og Tronfjellveien. På Tronfjellveien er innmålingene av eksisterende kjørebane og oppstillingsplasser, lagt til grunn for planavgrensningen.

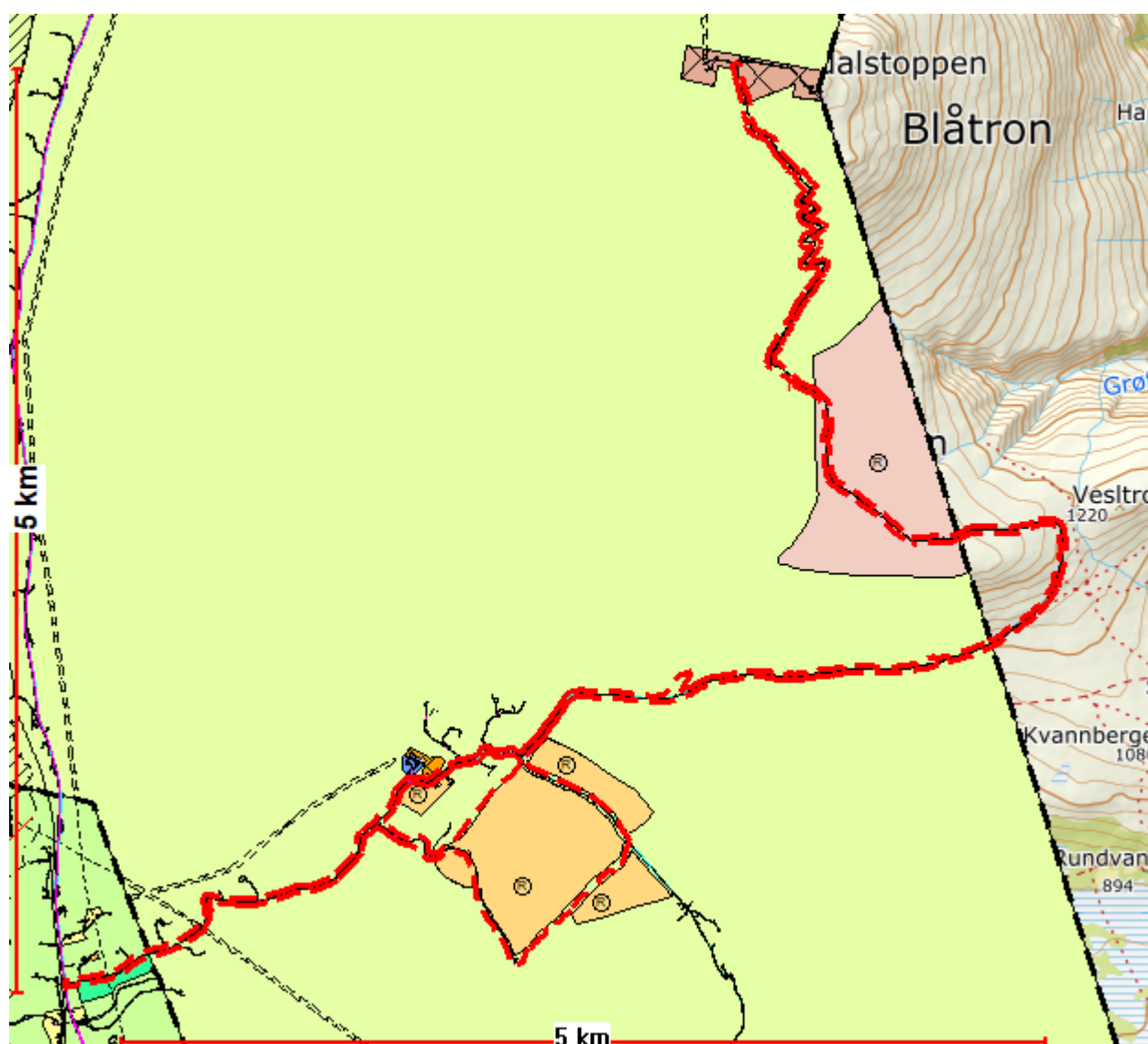


Fig. 1 Oversiktsbilde over forslag til planområdet.

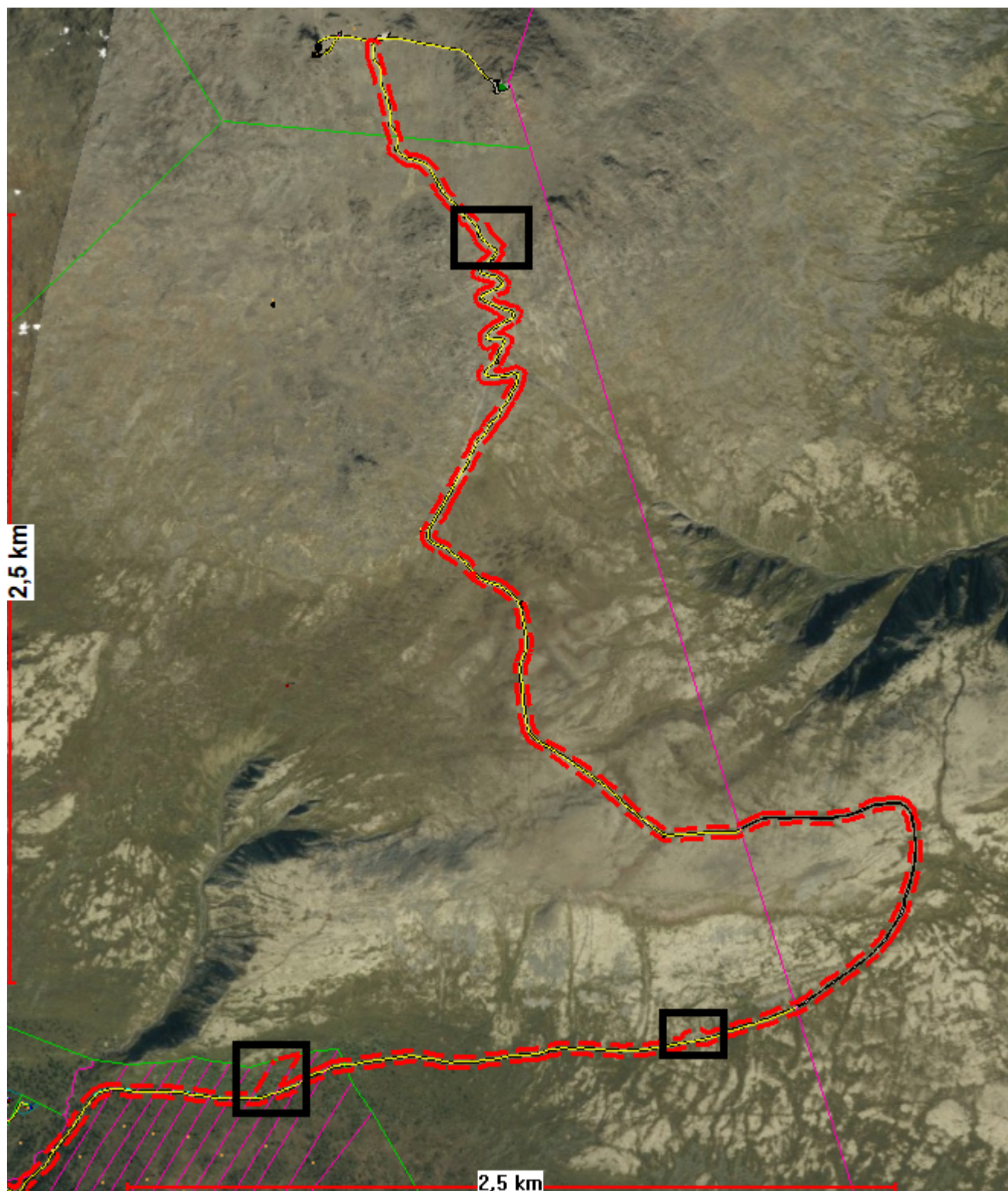


Fig. 2 Deler av planområdet hvor det er lagt inn en utvidet planavgrensning for uttak av masser til vedlikehold.



Fig. 3 Forekomst av morenemasse til høyre for øverste sving, med 15 meter ekstra planavgrensning for videre vurdering. Bløte morenemassene vil kunne ha egenskaper som egner seg spesielt godt til dekke når det tørker og stivner.



Fig. 4 Eldre grustak er tatt med i vurderingen med 15 meter ekstra planavgrensning.

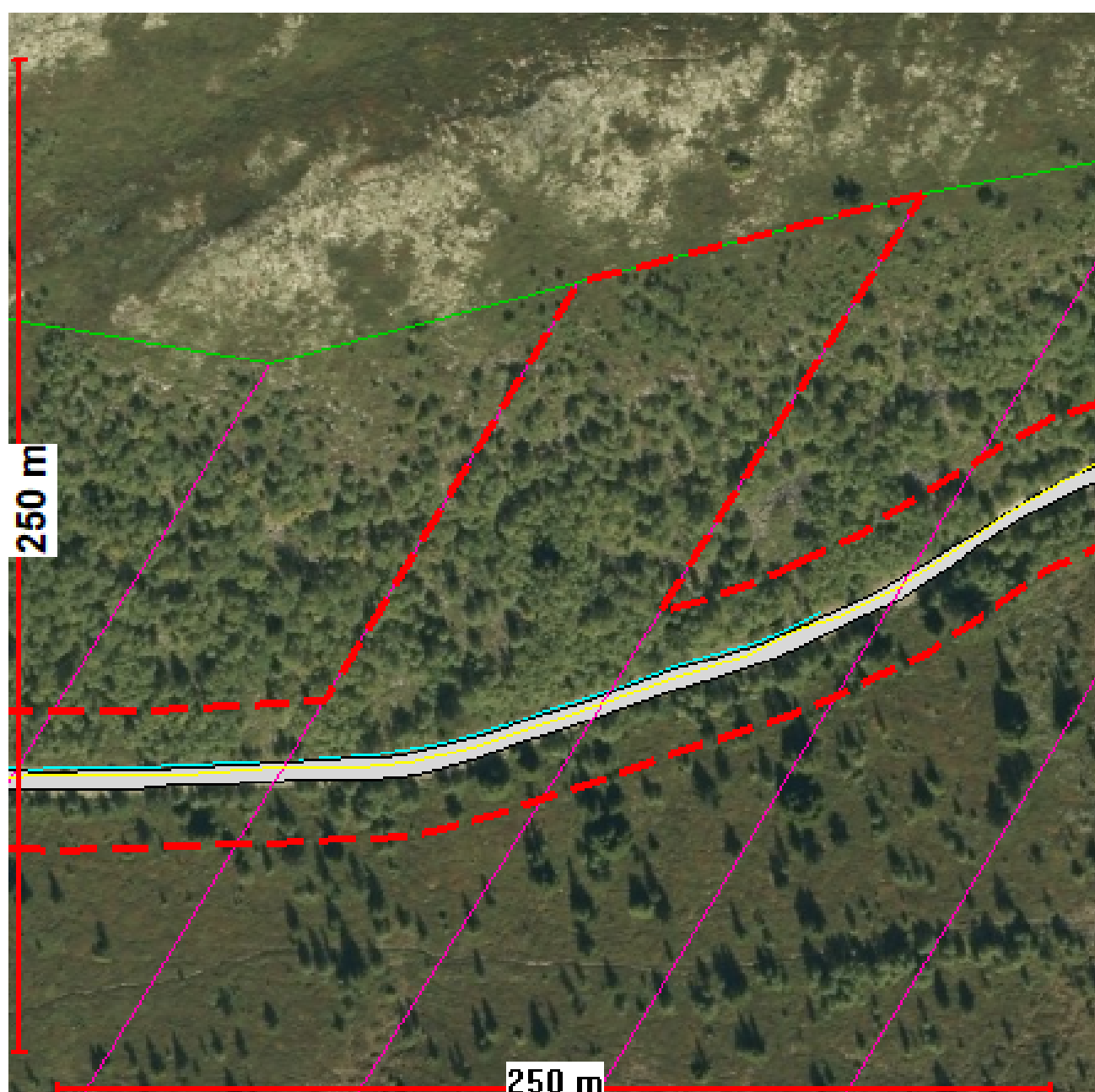


Fig. 5: Hjemmelshaver 7/20, Jan Inge Gjermundshaug har kommet med forslag om uttak av masser til vedlikehold på egen grunn.

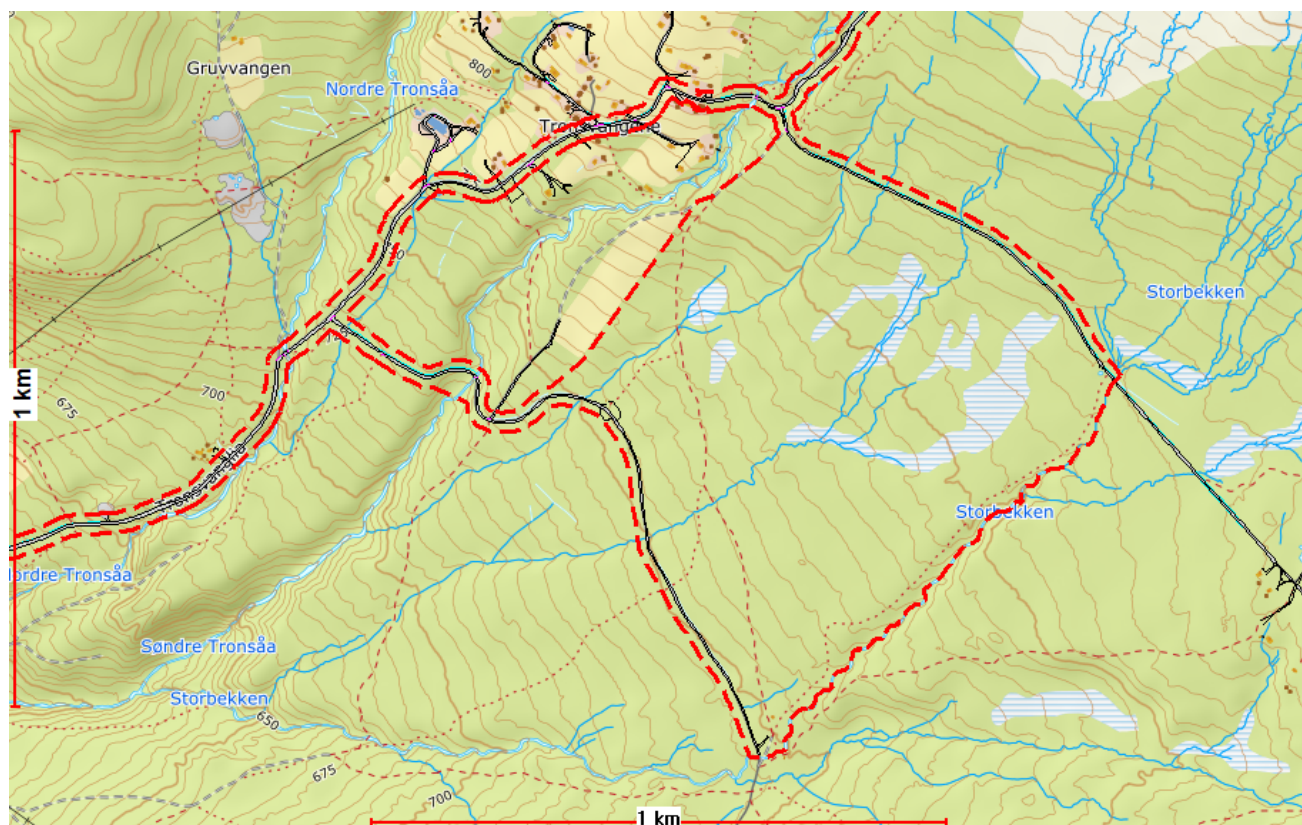


Fig. 6: Planavgrensning for alternativ veitrase.

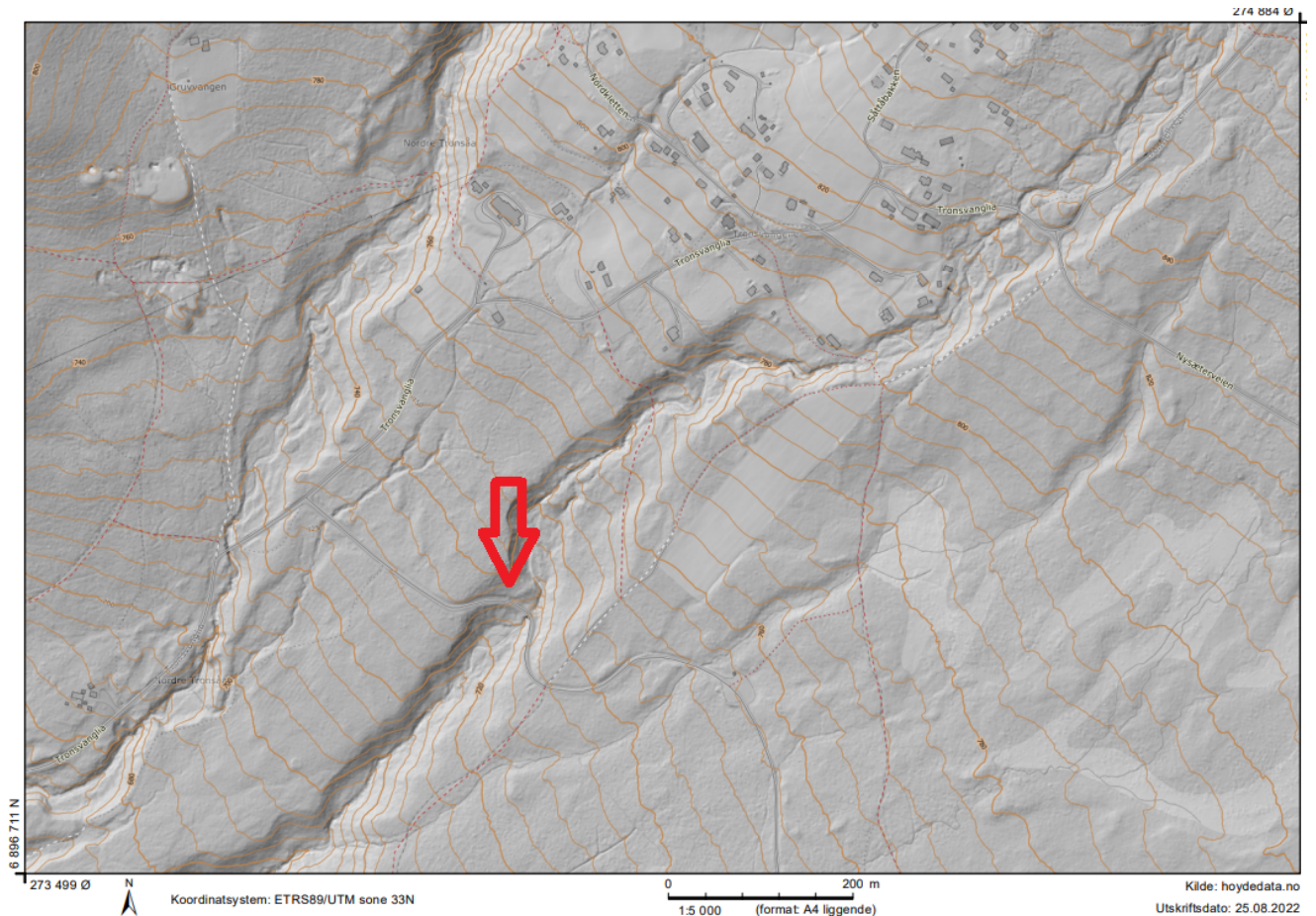


Fig. 7: Juv med kurvatur i alternativ trase som vil stille spesielt krav til utbedringer.

Eiendomsforhold

Hjemmelshavere: se vedlegg

Planstatus

Nedre del av planområdet omfattes av Kommunedelplan for Alvdal tettsted, 2011-2014, datert 29.09.2011. Hvor veien er regulert som adkomstvei i område for LNFR og fremtidig spredt boligbebyggelse. Resterende området omfattes primært av Kommuneplanens arealdel, Kommuneplan 2008-2020, datert 03.12.2009. Hvor veien er regulert samlevei i LNF-område frem til krysset til Tronfjellveien. Videre foreligger det to detaljreguleringsplaner som ny plan vil berøre: Tronfjell Fredsuniversitet, datert 20.06.2012 og Utkikkspunkt Tronfjelltoppen, datert 20.06.2019. Og detaljreguleringsforslag for Tronfjell hyttegrennd som krever koordinering opp mot dette planforslaget for best utnyttelse av arealene. Samt arealer i sør-øst satt av til fremtidig hytteutbygging i kommunens arealdel.

Ca. 1,4 km av Tronfjellveien ligger i Tynset kommune. Regulert som LNF-område i Kommuneplanens arealdel, datert 25.06.2002. Det forholdet krever et interkommunalt plansamarbeid med Tynset kommune for å sikre en sammenhengende veistandard.

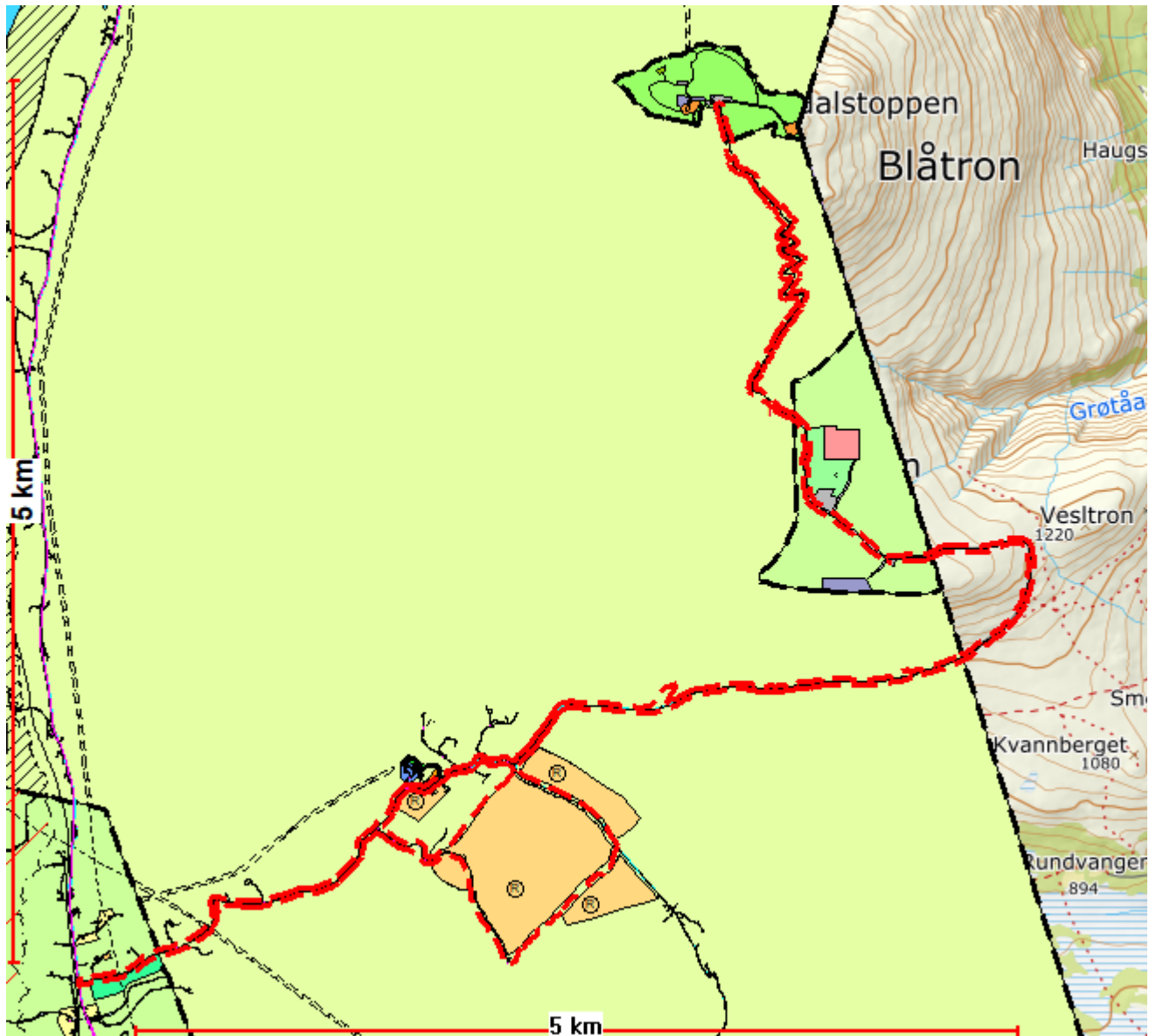


Fig. 8: Kommunedelplanen for Alvådal tettsted, 2011 i venstre hjørne, videre kommuneplanens arealdel (2008-2020) til Trontoppen, med unntak av arealet i Tynset og reguleringsplan for Tronfjell fredsuniversitet, 2012 og Utkikspunkt Tronfjelltoppen, 2019.



Fig. 9: Forslag til alternativ veitrase går igjennom kommuneplanens arealdel (2008-2020) regulert til LNF og fremtidig hytteutbygging.

Planen skal utarbeides som en detaljreguleringsplan, jf. Pbl. § 12-3. Planen vil ikke være i tråd med overordnet plan, og det må derfor foretas en konsekvensutredning etter kravene i Plan og bygningslovens (Pbl) § 4-2, og Forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften).

Ifølge KU-forskriften § 8 skal en reguleringsplan konsekvensutredes dersom den kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, jf. § 10, men ikke ha planprogram eller melding.

I vedlegg II slår planen ut på følgende temaer:

10. INFRASTRUKTURPROSJEKTER

- e) i. Bygging av veier

Jf.

13. UTVIDELSER ELLER ENDRINGER

Utvidelser eller endringer av tiltak nevnt i vedlegg I og vedlegg II som kan få vesentlige virkninger.

Grunnet planens størrelse og omfang er det valgt å fastsette planprogram. Forslag til planprogram skal legges ved planen ved prinsippbehandling, og eventuelt varsel om oppstart. Planprogrammet skal ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker og deretter fastsettes av formannskapet. Med utgangspunkt i det vedtatte planprogrammet, utarbeides reguleringsplanen med tilhørende konsekvensutredning.

Konsekvensutredningen skal ifølge § 7 i KU-forskriften ta utgangspunkt i foreliggende kunnskap - og om nødvendig oppdatere den. Utredningen vil omfatte en beskrivelse av de positive og negative konsekvensene av det konkrete planforslaget, samt forslag til avbøtende tiltak dersom nødvendig. Konsekvensene utredes i forhold til 4 forskjellige alternativer:

Konsekvensene utredes i forhold til 4 forskjellige alternativer:

1. 0-Alternativet er den mest sannsynlige utviklingen av området dersom etablerte tiltak og mulige tiltak ikke blir/hadde vært gjennomført. Dvs. at veien fortsatt hadde vært i en klasse tilsvarende før flom i 2017 og i en veiklasse tilpasset landbruksformål. Ved en slik slutning har kommunen og tiltakshaver ansvar for retting av ulovlige tiltak i henhold til pbl. 32-3.
2. Er den mest sannsynlige utviklingen ved omregulering fra LNF til vei med tilhørende annet vegareal slik detaljreguleringen legger opp til.
3. Er den mest sannsynlige utviklingen ved omregulering fra LNF til vei med tilhørende annet vegareal og masseuttak for vedlikehold og drift slik detaljreguleringen legger opp til.
4. Er den mest sannsynlige utviklingen ved omregulering fra LNF til vei med tilhørende annet vegareal og eventuelt masseuttak for vedlikehold og drift slik detaljreguleringen legger opp til. Det vil bli regulert ny veitrase for adkomst rundt Tronsvangene.

Saksvurdering:

Ved å detaljregulere veien fra LNF-området til vei, for å tilrettelegge for turisme vil en følge opp under overordnet arealplan med satsing på reiseliv og turisme, og Tron som satsningsområdet i tråd med kommunens vedtatte strategier. Det vil også bygge opp under de vedtatte reguleringsplanene;

- Utkikkspunkt Tronfjelltoppen, og
- Fredsuniversitet-Tron,

som retter seg mot turisme og annen aktivitet en stedbunden næring.

Planlagte endringer innenfor planområdet er utover å tilrettelegge vei for slike formål sikring mot flom- og skred, og må ses i et langsiktig perspektiv med økt nedbør og kostnader knyttet til vedlikehold, og ulempen ovenfor turistnæringen ved lengre perioder med stenginger. Etter flomskaden i 2017 var det ved tildeling fra Naturskadefondet krav om at veien settes i stand på en slik måte at nye tilsvarende skader forebygges. Økt bredde, møte- og oppstillingsplasser vil tilrettelegge for økt turisme, fremkommelighet for busser og bobil, samtidig som det sikrer en tryggere motorisert ferdsel på veien.

Bestemmelser om uttak av masser lokalt vil sikre en hensiktsmessig transportavstand ut fra kostnader men ikke minst i miljøhensyn. Det må gis bestemmelser samt defineres hvor og

hvordan dette uttaket skal skje. Regulering av dette formålet vil sikre at eventuelt uttak skjer i områder som tillater det ut ifra karakter i terrenget og andre vernehensyn med bakgrunn i en konsekvensutredning der ulike hensyn og interesser kan ivaretas.

Adkomsten til Tronfjellveien har utfordringer rundt kurvatur, stigningsforhold samt støy, støv og trafikksikkerhet rundt bebygde områder på de to veistrekkene som betjener den. Det er mulig det kan løses som felles adkomst til Tronfjellveien og hytter på Sjulhusvangen med en omlegging av tilførselen her bort fra boligområder. Det er imidlertid et alternativ som avhenger av utredninger og prosess uten at det er gitt at en slik regulering blir startet i nærmeste fremtid eller lar seg gjennomføre. Det er en avveining av problemstillingen om veiproblematikken skal løses overordnet eller delvis ut ifra aktuell utbygging og utvikling. En vurdering av hele Tronsvanglia vil sikre mulig bedret adkomst varig eller midlertidig inntil eventuell ny overordnet plan for infrastruktur foreligger. En slik vurdering vil også legge føringer for et slik videre arbeid. Grunnet usikkerhet rundt tidspunkt og utfall av overordnet plan taler dette for at adkomst bør forsøkes sikret i reguleringsplan knyttet til den utbyggingen og utviklingen som skjer på Tron og Tronsvanglia i nåtid.

Det vil være naturlig å se på adkomst for hytteområdene i forbindelse med adkomst til Tron som kombinert formål, da den vil kunne legge føringer for bruken og den kapasitet Tronfjellveien vil kunne betjene. Adkomsten gjennom Tronsvanglia utgjør også flaskehals for tilgangen til Tron med større kjøretøy, og en mulig kilde til konflikt med tanke på den økte bruken gjennom seterområdet.

Eventuell omlegging av vei rundt Tronsvanglia vil være i tråd med kommuneplan i henhold til juridisk bindene kommuneplanbestemmelse nr. 3 G) som setter vilkår om utbedring eller omlegging av veitrase ved etablering av 30 hytter på Tronsvangen. Med en utvidet tolkning vil turisttrafikken til Tron overskride denne trafikkmengden. Detaljreguleringsforslag for Tronfjell hyttegrens som er under utarbeidelse vil ikke overskride 30 hytter, men vil være med å øke den totale trafikkmengden.

Omlegging i underkant etter eksisterende trase med påfølgende etablering av ny trase, har utfordring knyttet til utbedring av vei over bekkedrag i juv (eksisterende skogsbilvei mot Storbekkhalla). Det er utføring knyttet til kurvatur og stigning for større kjøretøy, som må ses løst med muligheten for breddeutvidelse, sikring av sikt og bru. Det må også gjøres en vurdering om aktualiteten for videre hytteutbygging for områdene sør-øst for Tronsvangene opp mot ledige hyttetomter og hytteområder som er i en reguleringsprosess i og rundt Tronfjell. Det vil ut ifra stigningsforhold, terreng og myrområder være begrensede arealer for hvor alternativ veitrase kan fremføres, og det vil dermed være alternativ vei som legger føring for eventuell hytteutbygging og ikke omvendt. Det foreslås derfor satt av et større område for kartlegging av trasetilpasning av veifagkyndig. Som følge av usikkerheten rundt avgrensningen til dette arealet samt ønske om å få saken raskt opp til behandling er ikke alle grunneierne informert om at det ses på muligheten for alternativ veitrase over deres teig.

Grunnet sakens kompleksitet og potensielle uavklarte forhold knyttet til utredninger og høringer er det ikke satt opp noen fremdriftsplan. Det vil i tillegg avhenge av administrasjonens ledige ressurser som for nåværende tidspunkt er begrenset og vil avhenge av nye tilsetninger. Tronfjellveien er imidlertid en prioritert sak som vil sikre fremdrift av planen.

Administrasjonen har i formannskapet 9. september 2022 lagt frem for uformell drøfting av planavgrensning med foreslått regulering av Tronfjellveien og Tronsvanglia med tilhørende areal til alternativ trase. Med muntlig styring om å avgrense planen til Tronfjellveien, med bakgrunn i en rask avklaring av uavklarte juridiske forhold på veistykket med hensyn til grunneiere. Samt at Tronsvanglia og alternativ veitrase bør ses på i sammenheng ny kommuneplans araedel og aktualiteten av arealer satt av til fremtidig hytteutbygging.

Det er ut ifra innspill fra formannskapet satt opp tre alternativer til planavgrensning:

Tronfjellveien og Tronsvanglia med alternativ veitrase utenom Tronsvangen seterområde.
Administrasjonen anbefaler å gå for en planavgrensning inkludert Tronsvanglia og alternativ veitrase. Med bakgrunn at kapasiteten til Tronfjellveien avhenger av adkomstveiene, og vurderinger av Tronsvanglia vil legge føringer for veien videre. Veistykket Tronsvanglia vil måtte konsekvensutredes uavhengig av om planavgrensningen settes til Tronfjellveien. Da tilrettelegging for turisme i overkant vil øke trafikkmengden på veistykket, som vil kunne ha vesentlig betydning for miljø og samfunn på og rundt veien.

Ut ifra en planfaglig vurdering er det ikke ønskelig å tilrettelegge for tiltak uten å sikre at rekkefølgen for forutsetninger og langsiktig best mulig utnyttelse er oppfylt. Det er heller ikke ønskelig å ha begrenset mulighet til å regulere og løse forhold som kommer frem av konsekvensutredning og innspill fra høringsrunder som omhandler Tronsvanglia i en samlet prosess med Tronfjellveien.

En utvidet planavgrensning er ikke gitt at det er hensiktsmessig å regulere hele veistrekket i denne omgangen, men vil sikre medvirkning i prosessen som avgrenser endelig plan ut ifra høringsuttalelser og eventuell ny informasjon kontra politisk ønske.

Det vil kunne føre til en prosess som tar lengre tid, med de ulemper det innebærer rundt de uavklarte forhold for partene i Tronfjellveien. Men en avklaring av varig vurdering og løsning av Tronsvanglia vil kunne veie opp ved å være konfliktdempende for partene i dette veistykket. Og vil samlet sett gi en avklaring for flest mulig parter ut ifra et samlet tidsaspekt.

Tronfjellveien og Tronsvanglia i eksisterende trase gjennom Tronsvangen seterområde.
En slik avgrensning vil ha mulighet til å imøtekomme innspill og utredninger knyttet til Tronsvanglia gjennom bestemmelser og mindre avbøtende tiltak inntil overordnet avklaring av adkomst. Det at veien er regulert LNF-formål og regulering av Tronfjellveien er ønsket regulert til turistbruk. Taler for at det er hensiktsmessig at disse to veiene har samme reguleringsformål da bruken er den samme.

Tronfjellveien alene med start avkjøring fra Tronsvanglia - Nysæterveien.
En slik avgrensning vil kunne ha fordeler med en raskest mulig avklaring av de uavklarte forholdene knyttet til utbedringer som er gjort på Tronfjellveien. Det at det allerede er utarbeidet tiltak og tilførselsvei brukes i turistøyemed. Taler for at det er mulig å gjøre en slik avgrensning. Og i større grad fastsette allerede foreliggende forhold, kontra å etablere nye tiltak uten å ha visshet om at de er fulgt opp av rekkefølgekrav. Det er imidlertid en risiko for at nye forhold eller innsigelser skulle dukke opp ut ifra konsekvensutredninger og høringer knyttet til Tronsvanglia som utsetter prosessen ved en slik avgrensning.

Felles for alternativene

Lovens krav om medvirkning vil bli ivaretatt gjennom høring av planprogrammet, og deretter i det videre planarbeidet. Det vil i tillegg bli lagt opp til medvirkningsmøter med grunneierlag og tiltakshaver.

Areal i Tynset Kommune

Interkommunalt plansamarbeid følger av Plan- og bygningsloven kapittel 9. Hvordan Tynset og Alvdal velger å organisere arbeidet styres av § 9-2 første setning *"Planarbeidet ledes av et styre med samme antall representanter fra hver kommune, med mindre kommunene er enige om noe annet."* Grunnet at planarbeidet og reguleringsinteressen i hovedsak ligger i Alvdal og enheten for plan er felles for Tynset og Alvdal, kan det tale for at Alvdal kommune utarbeider planen. Eventuell fordeling av kostnad opp mot nytte må avklares.

Hvert kommunestyre treffer endelig planvedtak for sitt område i henhold til § 9-3 tredje ledd.

Vedtaket konsekvenser for klima og miljø

Vedtaket i denne saken vil gi små konsekvenser for klima og miljø ved at økt tilrettelegging vil gi økt bruk, ferdsel, slitasje og søppel. Tronfjell er imidlertid egnet for denne økte bruken sett opp mot andre mer sårbare områder i kommunen. Det at det allerede før juli 2017 var opparbeidet vei og tilrettelagt for turisme, taler for at denne bruken kan økes fremfor å tilrettelegge i mer uberørte områder, hvis det først skal satses på turisme relatert til utmark i kommunen.

Alternativ veitrase vil ta i bruk og båndlegge utmark, det er imidlertid i nærhet av allerede opparbeide områder og arealer satt av til utbygging på sikt.

Konsekvensutredningen vil ivareta hensynet til naturverdier, landskapsvirkninger, landbruk og miljø.

Innstilling:

1. Formannskapet varsler i henhold til plan- og bygningsloven § 12-9, oppstart av arbeidet med detaljregulering av Tronfjellveien/Tronsvanglia, plan-ID 202202, i Alvdal og Tynset. Med planavgrensning ut ifra et av følgende alternativer:
 - a) Tronfjellveien og Tronsvanglia med alternativ veitrase utenom Tronsvangen seterområde.
 - b) Tronfjellveien og Tronsvanglia i eksisterende trase gjennom Tronsvangen seterområde. uten alternativ veitrase.
 - c) Tronfjellveien alene med start avkjøring fra Tronsvanglia - Nysæterveien.
2. Formannskapet vedtar å inngå et interkommunalt plansamarbeid i henhold til pbl. § 9-1. første ledd.
3. Forslag til planprogram oppdateres i henhold til valgt planavgrensning og legges ut til offentlig ettersyn og høring i medhold av Pbl. § 4-1, og Forskrift om konsekvensutredninger § 8.

Formannskapet behandlet saken i møte 06.10.2022 :

Forslag til ny innstilling fra Alvdal arbeiderparti v/Johnny Hagen:

1. *Formannskapet varsler iht. plan- og bygningsloven § 12-9, oppstart av arbeidet med detaljregulering av Tronfjellveien, plan-ID 202202 i Alvdal og Tynset, med start avkjøring fra Tronsvanglia - Nysæterveien.*
2. *Formannskapet vedtar å inngå et interkommunalt planarbeid iht. plan- og bygningslovens § 9-1, første ledd.*
3. *Planprogram oppdateres og avgrenses til Tronfjellveien og legges ut til offentlig ettersyn og høring i medhold av plan- og bygningsloven § 4-1, og Forskrift om konsekvensutredninger § 8.*

Ved votering ble innstillingen satt opp mot forslaget fra arbeiderpartiet, forslaget fra arbeiderpartiet enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Formannskapet varsler iht. plan- og bygningsloven § 12-9, oppstart av arbeidet med detaljregulering av Tronfjellveien, plan-ID 202202 i Alvdal og Tynset, med start avkjøring fra Tronsvanglia - Nysæterveien.
2. Formannskapet vedtar å inngå et interkommunalt planarbeid iht. plan- og bygningslovens § 9-1, første ledd.
3. Planprogram oppdateres og avgrenses til Tronfjellveien og legges ut til offentlig ettersyn og høring i medhold av plan- og bygningsloven § 4-1, og Forskrift om konsekvensutredninger § 8.