



Saksframlegg

Vår ref.: 23/10488 - 14	Dato: 31.10.2023	Saksbehandler: Kristin Aasen
Behandling av saken:		
Saksnr. 42/23	Utvalg Formannskapet	Møtedato 09.11.2023

Planprogram - Detaljregulering Tronfjellveien, planid 202202

Kortversjon av saken

Formannskapet vedtok i møte den 06.10.22 å varsle oppstart av detaljregulering av Tronfjellveien, Plan-ID 202202. Det ble varslet oppstart og planprogram ble lagt til høring. Planprogrammet legges her frem til fastsettelse.

Vedlegg

Planprogram_26.10.23	31.10.2023
Samlede merknader oppdatert 31.10.23	31.10.2023

Saksopplysninger

Formannskapet vedtok i møte den 06.10.22, sak 47/22, å varsle oppstart av detaljregulering av Tronfjellveien, Plan-ID 202202. Planen var i strid med kommuneplanens arealdel, og utløste derved krav om konsekvensutredning, jf. plan- og bygningsloven § 4-1 og forskrift om konsekvensutredninger § 8. Det ble 14.10.22 varslet planoppstart og planprogram ble lagt til høring.

Planprogrammet beskriver prosess og utredningsbehov. Dette har vært til offentlig ettersyn og høring i perioden 14.10.2022 – 07.12.22. Det er mottatt ni uttalelser til planprogram / oppstart av reguleringsplan. I etterkant av høringsperioden er det gjennomført innspillmøter med grunneierne i Trontoppen sameierlag og med veibygger/driftsansvarlig Jan Inge Gjermundshaug.

En kort oppsummering av høringsuttalelsene følger nedenfor. For nærmere detaljer fra uttalelsene vises til vedleggene i saken.

1. NVE, mottatt 25.10.22

NVE har i sin merknad gitt en generell tilbakemelding ved å vise til sine veiledere som omhandler deres fagområder, med linker til NVE's nettsider med kartløsninger og planveiledere.

2. Sametinget, mottatt 04.11.22

Sametinget anser det som lite sannsynlig at det finnes ukjente automatisk freda, samiske kulturminner i tiltaksområdet. De har ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget. De minner likevel om det generelle aktsomhetsplikten som bør nevnes i reguleringsbestemmelsene.

3. Mattilsynet, mottatt 16.11.22

Mattilsynet kan ikke se at planen berører deres sektorområder, og har derfor ingen innspill.

4. Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), mottatt 06.12.22

DMF slutter seg til kommunens vurdering i planprogrammet om at uttak av masser er søknadspliktig etter pbl. § 20-1 bokstav k som «vesentlig terrenginngrep», og at disse tiltakene skal skje gjennom fastsettelse i plan og ikke gjennom dispensasjoner.

DMF mener at områder hvor det skal foregå uttak bør avsettes med arealformålet «råstoffutvinning» med bestemmelser som setter forutsigbare rammer for uttak og istandsetting etter endt uttak. Plasseringer og nødvendigheten av flere uttaksområder bør vurderes ut fra landskapsvirkninger og behov for transport av massene.

DMF kan ikke se at den foreslåtte planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Det opplyses i saksdokumentene at massene fra uttakene skal brukes til vedlikehold av vegen. Plandokumentene bør inneholde en beskrivelse av mineralressursene som planlegges å ta ut og en vurdering av ressursenes egnethet til det formålet de planlegges brukt til. Ved avsatte arealer til formålet må det redegjøres for estimert totalt uttaksvolum innenfor reguleringsplanen og antatt årlig uttak.

Det er viktig at det ved arealdisponering til formålet settes av tilstrekkelig areal for sikringstiltak, og for tilsyn og vedlikehold av disse, og om nødvendig skjerming av selve uttaksområdet.

Melde- og konsesjonsplikt etter mineralloven

DMF minner om at for samlet uttak over 500 m³ gjelder meldeplikt til DMF, jf. mineralloven § 42.

Samlet uttak på mer enn 10 000 m³ masse krever konsesjon før drift kan starte, jf. mineralloven § 43.

Da må tiltakshaver sende søknad om driftskonsesjon til DMF.

5. Statens vegvesen (SVV), mottatt 08.12.22

I tillegg til beskrevne utredningspunkter i planprogrammet bør drift og vedlikehold omtales, da dette kan være svært krevende på en fjellveg som denne. Det er viktig å sikre nok areal til at dette kan foregå på en sikker måte.

Hensynet til turisme skal utredes som en samfunnsvirkning, med dagens og fremtidens bruk. Tronfjell er en attraksjon for turister, men kommunen bør vurdere hva slags belastning en skal utsette fjellet, vegen og seterområdet Tronsvangen for når det gjelder trafikkbelastning, for eksempel hvor store kjøretøy som skal tillates.

6. Innlandet fylkeskommune, (IFK), mottatt 13.12.22

På generelt grunnlag vurderer vi at planprogrammet oppfyller kravene i plan- og bygningslovens § 4-1, og inneholder i stor grad de tema som er relevante for planarbeidet. Dette innebærer blant annet at landskapsvirkningen av vegen og hensynet til friluftslivet vurderes. Eventuelle avbøtende tiltak bør innarbeides i planforslaget i den grad det er nødvendig for å ivareta hensynene.

Vi minner om at planprosessen skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Tidlig medvirkning i planprosessen kan danne grunnlag for gode langsiktige løsninger for Tronfjellveien. Planprogrammet skisserer en plan for offentlig medvirkning som inneholder informasjonsmøte i forbindelse med planprosessen. Dette anser vi som positivt da det kan bidra til å engasjere og gi flere muligheten til å medvirke til planen.

I henhold til planprogrammet er trafikale forhold ett av temaene som skal utredes. Atkomst til planområdet og Trontoppen er via fv. 2222, Brannvålsveien. Avkjøringen fra fylkesvegen er ikke en del av planområdet. Med bakgrunn i at det skal legges til rette for mer turisme/reiseliv i området forutsetter vi at planforslaget også vurderer konsekvensene av økt trafikk i avkjøring fra fylkesvegen,

og at det gjøres en vurdering av hvorvidt standarden på krysset er tilfredsstillende bla. med hensyn til frisikt.

Fylkeskommunen har ingen merknader til planarbeidet ut fra hensynet til automatisk fredete kulturminner. Det må likevel tas forbehold om eventuelle ikke-registrerte kulturminner, derav kulturminner under markoverflaten. Generell tekst bes derfor innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.

7. Statsforvalteren (SF), mottatt 13.12.22

Statsforvalteren påpeker ulikheter i planområdet mellom det som ligger i oppstartsvarselet og i planbasen, og at dette er uheldig. SF legger den mest omfattende avgrensningen til grunn, dvs fra fv. 2222 Brannvålsveien med tilhørende alternativer ved Tronsvangan.

SF frarår å legge om veien sørøst for Tronsvangan, av hensyn til nye inngrep og beslaglegging av nye areal med fjellskog.

SF påpeker at masseuttak bør begrenses og fortrinnsvis samles til ett felles område. De gamle uttakene bør få gro igjen. Planen må avklare mulighet for deponering av overskuddsmasser fra veiareal eller utfyllinger som skal fjernes. SF synes at landskapshensyn må vektlegges i stor grad i dette delvis svært eksponerte høyfjellslandskapet.

SF forventer at arealet på den kartlagte naturtypen på Trontoppen vurderes på nytt, da store deler av planområdet er kartlagt som «kalkrike områder i fjellet, med utforming «rabbe», og med verdien «svært viktig» i 2001.

8. Bergsvein Træthaug på vegne av grunneiere i Trontoppen Sameie, mottatt 24.03.23:

Forslaget til planavgrensning på 15 meter til hver side av kjørebanelen anses tilstrekkelig. Det avgjørende blir imidlertid hvor bred sektor som skal settes av til vegformål og hva som fortsatt skal være LNF-formål. Vi ser at Sweco i rapporten datert 12. februar 2023 har skrevet at det normale for en veg med ÅDT 39, som her, vil være en 1-felts veg. Først hvis man ser for seg en ÅDT som overstiger 500, er det behov for en 2-felts veg, ifølge Sweco. Grunneiersiden lar det være opp til fagmyndighetene å ta stilling til om vegen skal være 1- eller 2-felt, men vil sterkt påpeke at når vegen i øvre del har en bredde på opp mot 16-17 meter, er dette altfor omfattende.

· Sett hen til den masse som allerede finnes i det nåværende veglegemet, og som vil gi overskuddsmasse ved nødvendig tilbakeføring/grøfting, er det ikke behov for å avsette areal for ytterligere masseuttak. Dersom det i forbindelse med vegvedlikeholdet oppstår massebehov, må dette kunne tas fra vegen slik den ligger i dag. Vi antar at det da vil være behov for å avsette areal for et eller flere massedeponi, hvor masse kan mellomlagres. Deponiet må anlegges et sted hvor det er til lite sjenanse for brukerne av vegen og et sted hvor fjernvirkningen er liten. Nærmere forslag til plassering kan grunneierne komme tilbake til.

· Det må opparbeides grøfter og/eller stabbesteiner e.l. som avgrenser vegen og som har til funksjon at vegfarende ikke tar seg ut i terrenget med motorkjøretøy.

· Det må fremkomme av planen at vegen ikke kan vinterbrøytes.

· Dersom kommunen fastholder at vegen skal være en turistveg, bør det vurderes om bruken av vegen – foruten nødvendig transportoppdrag for installasjonene på toppen - skal forbeholdes personbiler og minibusser. Dette har et sikkerhetsmessig aspekt ettersom det kan legge seg snø og is på vegbanen også sommerstid. Vegstandard på tilførselsvegen har også betydning, jf. det som er sagt om dette ovenfor.

9. Tronfjell Maskin v/ Jan Inge Gjermundshaug og Bjørn Åsen, mottatt 07.08.23:

Driver av veien har beskrevet dagens veilinje og behov i forhold til drift av veien, som ligger på ca. 800-1660 moh. Dette omfatter et årlig behov for masser på anslagsvis 250-350m³. I tillegg ble det påpekt at det er et behov for å tilgjengeliggjøre masser høyt oppe på veien grunnet transportforhold knyttet til ulik teleløsning. Det ble uttrykt at lokal/stedegen masse nær toppen av Tron gir best resultat og danner et svært godt topplag. Nåværende vegbredde er nødvendig for adkomst knyttet til

drift av anleggene på toppen. Samtidig fører bredden til at vegtraseen krever mindre årlig vedlikehold/er sikrere. Merknaden medfører i liten grad endringer i planprogrammet.

Det er ikke kommet innspill fra andre grunneiere eller naboer i området.

Andre faktorer:

Alvdal kommune har mottatt en rapport fra konsulentfirmaet SWECO for å få en nøytral veiteknisk rapport over dagens tilstand og status for veien, sett utfra Statens vegvesens standarder. Rapporten konkluderer med at veien i dag har en bredde som er utover det som anbefales for veier med Tronfjellveiens årsdøgntrafikk (39 biler i døgnet). Videre ble det påpekt at busstransport vil kunne medføre økt slitasje på veien.

Det er i tillegg bestilt en teknisk prosjektering av veien fra Flattron og opp, samt vurdering av kryss fv. 2222 og sikkerhet langs Tronfjellveien.

Asplan Viak har utført en skredfarevurdering knyttet til aktsomhetssoner for steinsprang og jordskred langs strekket nedenfor Sørkletten, før høybrekk, Flattron. Områder innenfor aktsomhetssoner er i realiteten ikke spesielt utsatt for ras i sommersesongen. Vurderingene er gjort med grunnlag i årsdøgntrafikk opptil 500 biler per døgn, 1/20 sannsynlighet.

Naturkartlegging er utført, og rapport er forventet levert i løpet av november 2023.

Disse rapportene vil være en del av grunnlaget for vurderingene i planprosessen, men berører ikke fastsettelse av selve planprogrammet.

Saksvurdering

I denne saken skal det tas stilling til innholdet i planprogrammet for Tronfjellveien, med ønske om å få på plass det formelle grunnlaget for veien.

Kommuneplanens arealdel er på grunn av ressursituasjonen ved enhet plan, byggesak og geodata bestemt utsatt med plan om oppstart tidlig i 2024. Kommunedirektøren mener derfor at konsekvensen for økt trafikk gjennom Tronsvanglia ideelt sett burde vurderes i denne planen. Det politiske vedtaket i formannskapet datert 47/22 er likevel tydelig på at formålet med denne planen vil være å stadfeste Tronfjellveien. Dette har første prioritet.

Som vist ovenfor har det kommet inn 9 merknader til varsel om oppstart og utkast til planprogram. De fleste av merknadene gjelder hensyn som skal omtales i planens kart, bestemmelser og beskrivelse, men enkelte av merknadene har punkter som berører planprogrammet:

1. Planavgrensning
 - a. Statsforvalteren påpeker ulikheter i planområdet mellom det som ligger i oppstartsvarselet og i planbasen, og legger den mest omfattende avgrensningen til grunn, dvs fra fv. 2222 Brannvålsveien med tilhørende alternativer ved Tronsvangan.
 - b. SF frarår å legge om veien sørøst for Tronsvangan, av hensyn til nye inngrep og beslaglegging av nye areal med fjellskog.
 - c. Statens vegvesen legger til grunn at den nedre del av veien, Tronsvanglia, ikke er tema i denne reguleringsplanen.

Kommunedirektørens kommentar:

- a. Vedtak om oppstart av regulering med utkast til planprogram, datert 25.07.22, viste tre mulige planavgrensninger. I saken 06.10.22 vedtok formannskapet i Alvdal å gå for den planavgrensningen som starter ovenfor Tronsvangene. Varsling med særutskrift og justert utkast til planprogram datert 19.10.22, datert 14.10.22 viser denne vedtatte planavgrensning, dette ligger også inne i forslagsbasen til kommunen.

b. Punktet over tilsier at omlegging av vei sørøst for Tronsvangan ikke er aktuelt, i alle fall i denne planprosessen.

c. Planområdet gjelder fra Tronsvangan og opp til Trontoppen.

2. Landskapsvirkning

a. Landskapsvirkningen av vegen og hensynet til friluftslivet vurderes. Eventuelle avbøtende tiltak bør innarbeides.

Kommunedirektørens kommentar: Planprogrammet er justert i tråd med kommentar.

3. Masseuttak

a. DirMin omtaler behov for en beskrivelse av mineralressursene som planlegges å ta ut og en vurdering av ressursenes egnethet til det formålet de planlegges brukt til.

b. SF påpeker at masseuttak bør begrenses og fortrinnsvis samles til ett felles område. De gamle uttakene bør få gro igjen. Planen må avklare mulighet for deponering av overskuddsmasser fra veiareal eller utfyllinger som skal fjernes. SF synes at landskapshensyn må vektlegges i stor grad i dette delvis svært eksponerte høyfjellslandskapet.

c. Det er viktig at det ved arealdisponering til formålet settes av tilstrekkelig areal for sikringstiltak, og for tilsyn og vedlikehold av disse, og om nødvendig skjerming av selve uttaksområdet.

Kommunedirektørens kommentar:

a. Det legges til at det skal gjøres en vurdering knyttet til massenes egnethet i planprogrammet.

b. Arealer for deponering skal vurderes, dette legges inn i planprogrammet..

c. Gjennom konsekvensutredning avgjøres om og evt. hvor det blir aktuelt å legge inn områder for masseuttak, dette er omtalt i planprogrammet. Størrelse på arealer til evt. massetak og sikringsbehov vil være en videre detaljering i planprosessen.

4. Trafikkhensyn

a. Fylkeskommunen påpeker at en må vurdere konsekvensene av økt trafikk i avkjøring fra fylkesvegen, og at det gjøres en vurdering av hvorvidt standarden på krysset er tilfredsstillende bla. med hensyn til frisikt.

b. Statens Vegvesen påpeker at planprogrammet må omtale drift og vedlikehold, da dette kan være svært krevende på en fjellveg som denne. Det er viktig å sikre nok areal til at dette kan foregå på en sikker måte.

c. Statens vegvesen omtaler at hensynet til turisme skal utredes som en samfunnsvirkning, med dagens og fremtidens bruk. Tronfjell er en attraksjon for turister, men kommunen bør vurdere hva slags belastning en skal utsette fjellet, vegen og seterområdet Tronsvangan for når det gjelder trafikkbelastning, for eksempel hvor store kjøretøy som skal tillates.

Kommunedirektørens kommentar:

a. Planprogrammet må omtale behovet for en vurdering av kryssløsning ved avkjøring fra fylkesveien. Dette er en vurdering som kan gjøres uavhengig av om det er innenfor planavgrensningen, og ligger inne i planprogrammet under punktet 'trafikkale forhold'.

a. Konsekvensutredningen må vurdere drift og vedlikehold for veien, dette er lagt inn slik at det fremgår av planprogrammet.

b. Hensynet til turisme og belastning på veg og omgivelser må utredes, dette tas inn i planprogrammet.

5. Naturverdier og miljø

a. SF forventer at arealet på den kartlagte naturtypen på Trontoppen vurderes på nytt, da store deler av planområdet er kartlagt som «kalkrike områder i fjellet, med utforming «rabbe», og med verdien «svært viktig» i 2001.

Kommunedirektørens kommentar: I hht. merknad så vil det være et behov for å kartlegge områder for nye tiltak, slik som evt. massetak/-deponeringsområder i forhold til etterspurte naturtype. Justert planprogram angir et behov for kartlegging av områder som kan være aktuelle for nye tiltak (masseuttak, deponiområder).

Planprogrammet er justert for å sikre grunnlag for disse vurderingene.

Vedtaketts konsekvenser for klima og miljø

Konsekvensutredningen av planen vil avklare hvordan etablering/ breddeutvidelse av Tronfjellveien vil påvirke ei bærekraftig utvikling med hensyn til klima og miljø.

Formannskapet i Alvdal kommune fastsetter revidert planprogram datert 26.10.23 for reguleringsplanen for Tronfjellveien, Plan-ID 202202.

Formannskapet 09.11.2023

Behandling

Liv Gjermundshaug Thoresen ba om å få vurdert sin habilitet, med bakgrunn i hennes slektskap som niese til drifter av Tronfjellveien Jan Inge Gjermundshaug. Liv Gjermundshaug Thoresen ble enstemmig erklært habil.

Votering nr 1 - Votering over forslag

Forslag: **Opprinnelig forslag**

For: 7 stemmer (100%) - Ap 2, H 1, Sp 3, V 1

Mot: 0 stemmer (0%)

Vedtak

Formannskapet i Alvdal kommune fastsetter revidert planprogram datert 26.10.23 for reguleringsplanen for Tronfjellveien, Plan-ID 202202.