

Innkommne merknader – Musdalssæter Høgsvea 201711

med kommunedirektørens kommentar

1. NVE - INNSIGELSE

NVE har innsigelse til reguleringsplanen fordi avmerket flomhensynssone i plankartet ikke samsvarer med faresone for flom i flomvurderingen fra Skred AS. Farehensynssone flom (H320) må vises i reguleringsplankartet for alle definerte flomfaresoner i rapporten fra Skred AS, med bestemmelser om at sikkerheten mot 200-årsflom skal være ivaretatt, jf. TEK17 § 7-2, inkludert anbefalt klimapåslag.

Hyppigere episoder med ekstremnedbør vil føre til økte skader fra overvann og større utfordringer med overvannshåndteringen. Det er ikke utført overvannsberegninger eller utarbeidet en plan for overvannshåndtering. NVE anbefaler at dette utarbeides og viser eksisterende og fremtidige dreneringslinjer/flomveger, samt hvordan overvannshåndtering tenkes løst (med utgangspunkt i lokal overvannshåndtering i henhold til tretrinnsstrategien.) Areal som planlegges benyttet til overvannshåndtering bør reguleres til et eget formål og/eller sikres gjennom hensynssoner og bestemmelser for å sikre gjennomføringen av tiltak. Dette vil også sørge for at de arealene som er best egnet til overvannshåndtering ikke blir bebygde.

Vassdrag utgjør viktige landskapselementer, opplevelsesverdier og viktig ift. biologisk mangfold. Bekker, myrområder m.m. er viktig for avrenning og fordrøyning av overvann, og bør reguleres til eget formål. Det er foreslått tre områder for massedeponi, her regulert til grønnstruktur kombinert med andre angitte hovedformål, massedeponi/friområde. NVE forutsetter at vassdragsmiljøet ikke berøres negativt av fyllinger og forurensning, jfr. vannressursloven § 5.

Kommunedirektørens kommentar: Rapporten utarbeidet av Skred AS har definert en faresone for 200-årsflom, inkludert et klimapåslag på 40 %. I plankartet er det lagt inn risikoreducerende tiltak markert med bestemmelsessone. Disse er også lagt inn i rekkefølgekrav slik at berørte tomter ikke bygges ut før flomsikringstiltak er gjennomført. I dialog med regulant ble det bestemt at flomfaresonen skulle vises i plankartet slik den fremkommer etter at tiltak er gjennomført. Kommunedirektøren forstår at dette var en feilaktig vurdering, og at faresonen må vises i plankartet slik den fremkommer uten tiltak. Dette spesielt med tanke på at rekkefølgekravene angår hver enkelt tomt, og at tiltakene ikke vil måtte gjennomføres dersom tomtene ikke bebygges. Det er da uheldig at flomfaresonen ikke viser den «reelle» faren. Dette er endret i plankartet, og faresonen er nå iht. rapport.

Når det gjelder overvann er det sikret i bestemmelsene at utbyggingstiltak skal ha lokal overvannshåndtering. Uteområder skal ha permeable flater og overflatevann skal infiltreres på egen tomt eller tilliggende grønnstruktur. I tillegg er det sikret i rekkefølgekrav at en helhetlig plan for overvannshåndtering skal godkjennes av kommunen før arbeidene startes opp. Prosjekt materialet skal inneholde plassering og dimensjonering av stikkrenner, grøfter og andre nødvendige overvannshåndteringstiltak.

Videre skal det før byggetillatelse gis, foreligge godkjent situasjonsplan som bl.a. skal inneholde behandling av overflatevann og ev. fordrøyning på tomta. Reguleringsplanen legger opp til store tomter med mye grøntareal som vil virke positivt på infiltrering av overvann. Det fremgår av

bestemmelsene at innenfor friluftsmål er det viktig at trær og busker bevares bl.a. som bidrag til å fordrøye overvann. Kommunedirektøren vurderer at hensynet til overvann er ivaretatt.

Det er bevart en sone på 20m på hver side av bekken som er regulert til friluftsmål, samt skiløype. Det fremgår av planmaterialet at det skal legges vekt på at overvannet skal utnyttes som ressurs for økt rekreasjonsverdi og trivsel, samt bidra til å skape et best mulig bomiljø. I dialog med regulant, er skiløypen plassert utenfor faresone flom slik at det ikke gjøres tiltak som påvirker vassdraget negativt. Når det gjelder deponi 1 er det medtatt som et eget punkt i flomrapporten til Skred AS. Det er medtatt i bestemmelsene at deponi 1 skal etableres med lavbrekk som sikrer at overvann får samme drenering – samt ledes til samme utløpspunkt som i dag.

Kommunedirektøren tar øvrige merknader fra NVE med seg videre i fremtidig planarbeid, og er kjent med viktigheten av at overvann/flom må sikres og ivaretas på et tidlig stadium.

2. STATENS VEGVESEN

Trafikkforhold er et av temaene som skulle utdypes og redegjøres for i planbeskrivelsen jf. planprogrammet. Hyttebyggingen vil medføre økt trafikk på fv. 254 Musdalsvegen fra Tretten. Det er derfor positivt at det innarbeides rekkefølgekrav til etablering av gs-veg som avbøtende tiltak for å ivareta trafikksikkerheten til beboere langs en strekning i nederste del av Musdalsvegen.

Det er ellers beskrevet at vegkryssing av skiløype skal skje i plan der det er god sikt for trafikanter og skiløpere, på hytteveger med lav trafikkbelastning. Behov for gangforbindelser innenfor området utover dette er ikke omtalt i planforslaget.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren tar innspillet til orientering.

3. INNLANDET FYLKESKOMMUNE

Det er positivt at planarbeidet har fokusert på god landskapstilpasning og grønnstruktur, og at det er avsatt relativt store arealer til grønnstruktur. En stor del av grønnstrukturen er lagt til arealer som er uegnet for bebyggelse, men arealene vil likevel ha en viktig visuell og biologisk funksjon. Terrenget er relativt bratt og det betyr at det er utfordrende å finne gode løsninger. Fylkeskommunen støtter kommunedirektørens vurdering om at tomtene 70, 75 og 82 er plassert på uheldige steder.

Den gjennomgående skiløypa krysser bilveg på to punkter. Fylkeskommunen mener dette er uheldig, og det er synd at det i en helt ny plan ikke er funnet en løypetrasé som unngår å krysse veg. I konsekvensutredningen står det at barn- og unges bruk av området i dag i hovedsak er knyttet til skiløypene/turstiene i området og at det i hovedsak er skiløypa mot Roåker som blir benyttet av barn (og voksne). Ut fra hensynet til barn- og unges interesser oppfordrer fylkeskommunen sterkt til at det søkes ytterligere etter en løsning der skiløypa unngår kryssing av veg.

Det er omforente mål om å redusere klimagassutslippene i Norge. Innlandet fylke skal være klimanøytralt innen 2030. For å nå dette målet, kreves det at alle bidrar og at alle nye prosjekter finner løsninger som støtter oppunder målet. Hvilke grep er tatt i denne planen for aktivt å begrense klimagassutslippene? Fylkeskommunen etterlyser en mer offensiv holdning i dette prosjektet til å

26.05.21

stille konkrete krav til klimavennlige løsninger som strekker seg utover dagens regelverk, TEK 17 og viser til at det er økende etterspørsel etter klimavennlige fritidsboliger i markedet.

Det påpekes at det er mange gode intensjoner om klimavennlige løsninger, men som det ikke stilles krav om. Det er grunn til å stille spørsmål ved hvilken reell klimaeffekt disse bestemmelsene vil utgjøre? Det står videre at planforslaget er utviklet med sikte på mest mulig rasjonell vegstruktur og en relativt konsentrert utbyggingsform. Fylkeskommunen vil påpeke at store tomter (1-2 dekar) med én boenhet og 2 biloppstillingsplasser på terreng ikke er å regne som en konsentrert utbyggingsform. Det er tvert imot en svært arealkrevende utbyggingsform som også medfører stort areal til vegger. I denne planen utgjør areal regulert til veg og annen veggrunn ca. 40 dekar. Det finnes alternative utbyggingsmønstre som ville redusert arealbruken til bebyggelse og veg betraktelig, men kan ikke se at dette har vært vurdert i denne planen.

Det er positivt at det er laget bestemmelser for å begrense unødvendig utendørsbelysning. Det er gir en uheldig virkning for det visuelle miljøet så vel som for en rekke dyr og planter. *Fylkeskommunen oppfordrer til å endre bestemmelsen fra «utebelysningen skal fortrinnsvis være sensorstyrt» til «skal være sensorstyrt» ev. andre tiltak for plassering/montering og effekt.* Da unngår man opplyste nattlandskap året rundt.

Fylkeskommunen støtter kommunedirektørens forslag om rekkefølgebestemmelse knyttet til etablering av gang- og sykkelveg langs Musdalsvegen (fv. 254), fra Nordmeliakrysset til Vassrudkrysset.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren opplever at det har blitt jobbet med terrengtilpasning og grønnstruktur. Planen ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn med tomtene 70, 75 og 82 inkludert plankartet, og kommunedirektøren forholder seg til dette. Når det gjelder skiløypen erkjenner kommunedirektøren at det er uheldig med vegkryssing, men det har ikke vært mulig å komme til en bedre løsning på grunn av ulike grunneierinteresser. Dette gjør at det må legges stikkveger fra Djupedalsvegen som krysser skiløype og bekk. Ifølge regulant gir plasseringen av skiløypen en god og naturpreget opplevelsesverdi.

Når det etterspørres hvilke grep som er tatt i denne planen for aktivt å begrense klimagassutslippene, er det først og fremst intensjoner som er avhengig av at hytteeiere selv tar klimavennlige valg. Kommunedirektøren synes likevel det er krevende å skulle stille mer konkrete krav når dette ikke er sikret i overordnet planverk/politiske vedtak – også mtp. likebehandling.

Kommunedirektøren er enig i at det blir feil å bruke formuleringen «*relativt konsentrert utbyggingsform*» slik det fremgår av planforslaget, og er klar over at det legges opp til en arealkrevende utbygging. Dette er ikke i tråd med overordnede signaler om å legge til rette for fortetting, da det er relativt store tomter og kun én boenhet per tomt. Hyttefeltets perifere plassering (sammenliknet med Hafjellsområdet) har likevel blitt vektlagt i dette tilfelle, med ønske om luftige tomter, grønnstruktur og hensyn til tilgrensende hyttefelt.

Kommunedirektøren er også klar over problemstillingen med opplyste nattlandskap, og mener det er ivaretatt med bestemmelse om at «*all utendørsbelysning skal begrenses til det som er nødvendig for*

«å gi trygg tilkomst til hytten.» I tillegg står det at «lyskilden skal ha skjerm slik at lyset kun faller på flater som skal belyses som t.d. inngangsdør, tilkomst fra parkeringsplass, uthus, vegflate.» Kommunedirektøren mener at det å kreve at utebelysning skal være sensorbasert er problematisk, og vanskelig å etterfølge/føre tilsyn.

4. STATSFORVALTEREN I INNLANDET

Statsforvalteren viser til at planforslaget ikke ligger tilgjengelig i kommunens kartløsning. I forbindelse med oppstart ble det vektlagt at planområdet er delvis svært bratt, og at dette måtte hensyntas gjennom god terrengtilpasning og tilpassa løsninger. Sikring av kantsoner langs bekker gjennom området og å unngå nedbygging av myr ble også vektlagt. Planforslaget ivaretar myrområder og bekker gjennom at de er regulert til grønnstruktur og friluftsmål (LNF). For å kompensere for dette er det regulert inn noen hyttetomter ut over det avsatte området i kommuneplanens arealdel. Statsforvalteren mener totalt sett at dette gir en bedre løsning.

Statsforvalteren ser positivt på at massehåndtering og behov for massedeponi innenfor planområdet er vurdert. Det er regulert inn tre områder for deponering av overskuddsmasse. Områdene for massedeponering vil dekke dreneringslinjer i terrenget. Det forutsettes at overvannshåndtering, sikring mot uheldig avrenning m.m. håndteres fortløpende ved utfylling av de ulike delområdene. Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for reguleringsplanen. Analysen er utarbeidet i tråd med veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017. Risikoreduserende tiltak er beskrevet og innarbeidet i planen i form av blant annet hensynssone flomfare med bestemmelser og rekkefølgebestemmelser. Viser til NVE sin innsigelse om faresonen for flom og at dette er en mangel ved oppfølging av ROS-analysen og legger til grunn at disse forholdene blir rettet før sluttbehandling av planen.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren beklager at planforslaget ikke lå tilgjengelig i kommunens kartløsning. Dette er rettet opp i. Kommunedirektøren tar øvrige merknader til orientering.

5. MUSDALSETER HYTTEGREND VELFORENING

Velforeningen er i utgangspunktet positive til at det kommer flere hytter i området. På velforeningens facebook-side er det registrert innlegg med bekymring for økt trafikk i forbindelse med utbygging av det nye hyttefeltet, i hovedsak fra medlemmer med hytte langs Djupdalsveien. Velforeningen registrer samtidig at kommunen har vurdert den økte trafikkbelastningen, men funnet den akseptabel i et helhetsperspektiv. Velforeningen er opptatt av at kommunen sikrer at det i forbindelse med utbyggingen av Høgsvea settes krav til å gjennomføre nødvendige tiltak som ivaretar trafikksikkerheten langs Djupdalsveien. Velforeningen påpeker på følgende forhold:

- Veikryss: Med høye brøytekanter vintertid i kombinasjon med smale veier kan det lett oppstå trafikkfarlige situasjoner. Veinettet benyttes av mange myke trafikanter og det er registrert nestenulykker mellom bil og menneske. Et eksempel er krysset Musdalsvegen/Djupdalsvegen.

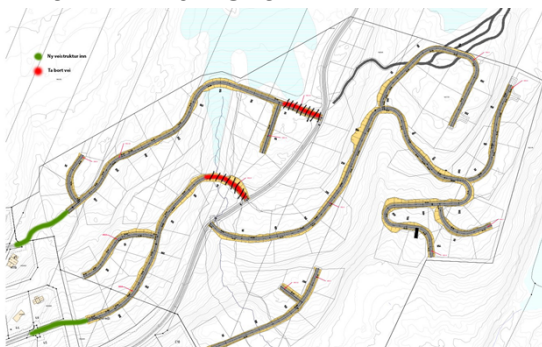


- **Fart:** Det bør vurderes fartsreduserende tiltak langs veiinfrastrukturen både sommer og vinter. Det vises til at den enkelte hytteeier har hovedansvaret å tilpasse fart etter forholdene, men velforeningen observerer at det er enkelte som ikke klarer dette. Fartsdumper er kanskje et lite hensiktsmessig tiltak, men skilting, sjikaner, og andre tiltak bør vurderes.
- **Krysningspunkter:** Musdalseter Hyttegrend og nærområdet har et godt utbygget skiløypenett som benyttes flittig av hytteeiere og innbyggere i Øyer. Det er flere krysningspunkter mellom skiløype og bilvei, og det bør etableres en plan for hvordan disse krysningspunktene skal sikres bedre – f.eks. fartsreduserende tiltak, planløse kryss
- **Avfallshåndtering:** Som en forutsetning for videre utbygning av Musdalseter Hyttegrend må det sikres en effektiv avfallshåndtering fra GLØRs side. Spesielt i høytider og i forbindelse med ferieavvikling opplever hytteeiere at det til tider er vanskelig å få avhendete avfallet da containere på miljøstasjonen er fulle. Det hender at avfallet plasseres utenfor containere, noe som er uheldig med hensyn til både beitedyr og miljø.

Kommunedirektørens kommentar: Noen av problemstillingene som fremføres henstiller seg til eksisterende hyttefelt, men vil også være relevant for det nye hyttefeltet. Dette gjelder trafikkforhold og trafikkfarlige situasjoner som vil øke mtp. at de nye hyttefeltene vil benytte seg av samme vegnett → økt trafikkbelastning. Skilting og fartsregulerende tiltak må tas opp med veieiere og er ikke noe som reguleres i plan. Det er likevel medtatt i planbestemmelsene at «*det er tillatt med fartsdempende tiltak*» for å unngå konflikt senere. Utbedring av veg vil muligvis øke farten på bilistene, og er ikke nødvendigvis en god løsning. Kommunedirektøren er enig i at det er uheldig med krysningspunkt med skiløpere og viser til fylkeskommunens innspill som angår det samme. Det har ikke vært mulig å komme til en bedre løsning i ny plan – og viser til at vegkryssing skal skje i plan der det er god sikt for trafikanter og skiløpere, og er lagt til veger med lav trafikkbelastning. Skiløype i eksisterende plan for musdalsæter er utenfor virkeområde til denne planen.

Når det gjelder avfallshåndtering har det vært en dialog mellom regulant og GLØR som har kommet til at det er nok plass på eksisterende miljøstasjon, men denne vil riktignok suppleres med flere containere for å betjene det nye hyttefeltet.

6. EINAR J. NONSTAD



Nonstad bemerker at Musdalsæter hyttegrend viser seg å ha blitt en suksess, og håper at grunneierne lykkes i å lage et nytt flott felt. Det påpekes at det er viktig at man ivaretar etablerte hytteeiers hensyn når det gjelder veistruktur inn til feltet. Belastningen på veistrukturen må fordeles bedre inn til det nye feltet, og det bør reguleres inn flere veier. I kartutsnitt t.v. foreslås alternative vegføringer.

Det problematiseres at flere har etablert sine hytter tett opp til Djupdalsveien med innkjøringer til sine hytter fra denne veien. Det påpekes at det er flere gårdsplasser som går opp til veien som må sikres på best mulig vis for barn. Manglende trafiksikkerhet og ubehag med tanke på fart, støy, støv og høye brøytekanter er en utfordring. Hytteeier problematiserer at mange holder en altfor høy hastighet pr i dag, og at veien bør trekkes lengre inn i terrenget og bort fra hyttene. Skispor er en viktig faktor som må fortsette forbi disse hyttene da dette er en del av infrastrukturen hyttetomtene ble valgt på.



Det er også et ønske om å ha fokus på overvann også utenfor det regulerte området. Ut fra rapporten er det fokus på overvann i det gitte reguleringsområdet, men Nonstad vil presisere at det må gjøres en vurdering i skråningen som går ned til den etablerte hyttebebyggelsen hvor det oppleves at det renner mye vann. Det stilles spørsmål ved om vannmengden vil øke når skogen er tatt bort.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren er enig i vurderingen mtp. vegføring. Dersom de to stikkvegene i nord kunne blitt tatt i bruk, hadde man unngått både kryssing av skiløype og bekk. Dette har ikke latt seg gjøre pga. grunneierforhold, og regulant har sett seg nødt til å benytte Djupedalsvegen som hovedåre og krysse med stikkveger til den vestlige delen av planområdet. Når det gjelder Djupedalsvegen, og ønske om å trekke den lenger vest, er dette utenfor planen som er i prosess, og vurderes ikke i denne sammenheng. Viser til at det er stikkveg på nedsiden av hytterekken. Når det gjelder overvann, opplever kommunen at dette er ivaretatt i planen, og viser til at det skal være lokal overvannshåndtering, samt utarbeides en helhetlig plan for overvannshåndtering som skal godkjennes av kommunen før arbeidene startes opp.

7. FREDRIK VON KROGH

Krogh mener det er uakseptabelt at et område som nylig er regulert til friluftsmål i eksisterende plan (hhv. fra 2018) skal omreguleres til bebyggelse. Dette handler om forutsigbarhet, og at det bør være natur og luft mellom bebyggelsen. I tillegg grenser det utvidede området i nord mot et mye brukt friluftareal, hvor utbygging vil være til sjenanse for både mennesker og dyr. En omregulering av friluftsområde midt i et større hyttefelt er ikke fortetting, men direkte ødeleggende for en hyttetomt i fjellet. Dersom det skal fortettes, er det ekstra viktig å beholde «grønne» arealer i byggefeltet for å ikke ødelegge naturkvaliteter og luften mellom bygningsgrupperingene. Det påpekes at utbyggingen ikke har ubetydelig negativ konsekvens for naturmangfold slik som fremgår i konsekvensutredningen.

Krogh problematiserer videre at utvidelsen begrunnes med at «områdene er egnet til bebyggelse» og at det kun er tjent for maksimering av fortjeneste. Det påpekes at dette kan være ulovlig, samt

unødvendig da det i første omgang ble åpnet for 60-80 tomter. Det uttrykkes også bekymring for trafiksikkerheten med så stort trykk på en vei som går tvers gjennom hyttefeltet og som i tillegg er i stor grad benyttet som turvei for gående og syklende. Det bør legges opp til mer spredt tilkomst til det nye feltet. Det påpekes også at det legges opp til større utnyttelsesgrad i ny plan og at dette bør videreføres i eksisterende hyttefelt.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren forstår at det kan oppleves uheldig at utvidelsen i sør endrer eksisterende reguleringsplan som ble vedtatt i 2018. Som hytteeier inntil plangrensen, vil man få naboer tettere inn på seg enn forutsett. Kommunedirektøren vurderer likevel ikke dette som særs forringende, og viser til at det stadig er ivaretatt en 20m buffersone mot tomtegrensene i eksisterende plan. I tillegg er det generelt store, luftige tomter som gjør at vegetasjon og trær vil skjerme. Arealer er stadig under omregulering, og med politiske signaler og føringer fra statlige/regionale myndigheter om å fortette, er det gjerne små grøntareal innad i hyttefelt som går med til bebyggelse. Dette for å kunne ivareta større, sammenhengende grøntområder rundt. Kommunedirektøren viser også til at et større myrlendt området øst i planområdet ikke egnet for bebyggelse og derfor ivaretatt som en del av grønstrukturen, og at dette totalt sett gir en bedre løsning.

Det vises til planprogrammet hvor det er stadfestet 60-80 hyttetomter, og kommunedirektøren er enig i at det er uheldig at det ikke etterkommes i planforslaget. Likevel er planprogram et fleksibelt verktøy for den tidlige fasen av planarbeidet, og kun retningsgivende for planprosess og planinnhold. Det er ikke bindende og konkret på samme måte som bestemmelser og plankart.

Når det gjelder trafiksikkerheten, vurderes den totale økte belastningen som akseptabel. Kommunedirektøren viser til at det må opprettes dialog med veieiere for å evt. etablere fartsdempende tiltak/skilting mm., da dette ikke reguleres i arealplaner. Hva gjelder bestemmelser i eksisterende plan, må dette initieres gjennom en mindre endring av reguleringsplan.

8. GEIR HJORTH

Stiller seg positiv til at Musdalsæter hyttefelt utvides, og at det i det alt vesentligste ser bra ut. Flere som sogner tett inn til Djupdalsveien har tidligere fremmet bekymring rundt de trafikale utfordringer når all trafikk inn til det nye feltet kun skal benytte Djupdalsveien. Viser til dialog med kommunen hvor det er informert om at «fordelen ved å kanalisere biltrafikken gjennom eksisterende vei (Djupdalsvegen) må vurderes opp mot fordelene ved å «spre» biltrafikken i større grad. Slik planforslaget fremstår som i dag, vil adkomst inn til planområdet også foregå via alternative veier lenger sør.» Hjorth viser til at det er flere alternativer for spredning via eksisterende veier og stiller spørsmål ved hvorfor det ikke dette er gjort mht. trafikale utfordringer.

Hjorth viser videre til at plankartet ser bort fra den vedtatte arealplanen kun to år etter den er vedtatt som ble lagt til grunn for valg av tomt. Hjorth mener begrunnelsen «at området eigner seg til bebyggelse» ikke er et argument annet enn for utbyggers ønske om å optimalisere utnyttelse. Det påpekes videre at det i planprogrammet åpnes for 60-80 tomter, mens planforslaget legger opp til 93 tomter – 1/3-del mer ved å omregulere vedtatt friluftareal. Når det gjelder fortetting burde utbygger heller vurdert tomtestørrelser og BYA på 20% med maksimalt bebygd areal på 240m².

Kommunedirektørens kommentar: Når det gjelder de trafikale utfordringene, er dette vurdert i flere omganger, men spredningen av trafikken lar seg ikke gjøre på grunn av grunneierforhold og vegrett. Kommunedirektøren har vurdert det til en akseptabel løsning å kanalisere trafikken gjennom en hoved-åre (Djupedalsvegen) som i tillegg har bedre kapasitet enn mindre stikkveger.

Kommunedirektøren forstår at det kan oppleves uheldig at utvidelsen i sør endrer områder regulert til grøntareal i eksisterende reguleringsplan som ble vedtatt i 2018, og at man mister et grøntareal innad i hyttefeltet. Dette er imidlertid et grep for å ivareta større grøntområder rundt, samt myrarealet i øst.

Det vises til planprogrammet hvor det er stadfestet 60-80 hyttetomter, og kommunedirektøren er enig i at det er uheldig at det ikke etterkommes i planforslaget. Likevel er planprogram et fleksibelt verktøy for den tidlige fasen av planarbeidet, og kun retningsgivende for planprosess og planinnhold. Det er ikke bindende og konkret på samme måte som bestemmelser og plankart. Når det gjelder tomtestørrelsene, er de ikke å anse som i tråd med fortetningsstrategi. Hyttefeltets perifere plassering (sammenliknet med Hafjellsområdet) har likevel blitt vektlagt i dette tilfelle, med ønske om luftige og naturpregede tomter. Utnyttingsgraden er videre i tråd med det som er vedtatt i kommuneplanen.

9. ØYSTEIN SVENDSEN

I bestemmelsene er det lagt inn at utendørsbelysning skal fortrinnsvis være sensorbasert. Dette er viktig at blir fulgt opp da Høgsvea feltet blir liggende mer synlig i området – og det påpekes at dette også burde vært et krav i resten av Musdalseter Hyttegrend.

Det bemerkes at hytteeierne bruker friområdet innover Djupdalsveien og på Roåker, noe som fører til stor trafikk på Djupdalsveien og over på Langmyrvegen. Roåkervegen får ingenting til vedlikehold, da disse veiene ikke ligger innunder Musdalsetervegen bomssystem. Det samme gjelder penger til vedlikehold av eventuelle parkeringsplasser. Dette er veier som er driftet med dugnad og privat initiativ som vil bli enda mer belastet med det nye hyttefeltet.

Det vises til en voldsom økning i trafikk over seterstulen på Djupdalen som før var et rolig og trygt sted. Ofte kjøres det også svært fort. Og om vinteren er det kø i løypene forbi hyttedøren, og det påpekes at mye av sjarmen er redusert. Større ferdsel etter veien vil også føre til problemer med at beitedyr blir jaget frem og tilbake.

Svensden spør om når det er nok hytter i et område. Den totale belastningen, også mtp. bruk av friområde, må hensyntas før det godkjennes nye hyttefelt. Det vises til nye hyttetomter på Roåker, samt fortetting på Søre grønnåsen, og lurte på hvorfor det ikke er stilt krav om nullutslippshytter. Hvorfor skal det være innlagt strøm, kloakk og vann og internett?

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren viser til at man ikke kan kreve sensorbasert utendørsbelysning i eksisterende hyttefelt i denne planprosessen, men håper hytteeierne forstår viktigheten av å skjerme nattlandskapet mot lysforurensning. Vegene er privateid og problemstillinger knyttet til vegnett, må tas opp med veglaget. Kommunedirektøren forstår at det

26.05.21

nye hyttefeltet vil føre til økt trafikk, og at det er uheldig at dette forringer opplevelsen av å være i fjellet. Den økte trafikkbelastningen vurderes likevel å være akseptabel. Når det gjelder skilting og fartsregulerende tiltak, må dette tas opp med vegeiere og er ikke noe som reguleres i plan. Det stilles spørsmål ved om når det er nok hytter i et område, og dette er absolutt et relevant spørsmål å stille seg, og er altså opp til politikerne å avgjøre. Utvidelsen av Musdalssæter ble avsatt som byggeområde i 2018, og det var viktig for Øyer å kunne tilby et alternativ til Hafjellsområde. Når det gjelder klima og nullutslippshytter er dette noe kommunen jobber med, men er avhengig av å ha med villige utbyggere på laget. Både antall hytter og klima er viktige spørsmål som kommunedirektøren tar med seg videre.

10. PER ERIK JUVKAM

Juvkam fremfører at det er urovekkende at 83 hytter skal ha adkomst via Djupedalsvegen. Djupedalsvegen er sommerstid mye benyttet av gående og syklende. Det er ikke mulig å tilrettelegge for hastighetsregulerende tiltak i stor grad fordi denne veien også benyttes av tungtrafikk som meieribil o.l. Trafikk til Høgvsvæa må fordeles i mye større grad enn planlagt - alternative veier er Auromsgutua, Skybergsgutua eller aller helst en helt ny tilførselsvei øst for Musdalseter Hyttegrend.

Juvkam viser videre til at Djupedalsvegen må krysses for å komme seg til skiløyper og akebakke, og at økt trafikk medfører økt fare. Krysningpunktene er til dels veldig uoversiktlige med mye snø og høye brøytekanter. Det står i planbeskrivelsen at området inngår som en del av utmarksbeite for storfe og sau – og at disse dyra ikke vil bli påvirket av utbyggingen. Det har i alle år vært betydelig mengder med sau og storfe i Djupedalsvegen og nærliggende tomter på sommerstid, noe som kan bli problematisk med økt trafikk. Juvkam viser til at en betydelig del av dagens hytteeiere er bøtelagt for å benytte feil type gjerde – av hensyn til dyrene. Juvkam mener kommunen ikke i en sak kan si at det er mye dyr som må hensyntas, mens det neglisjeres i neste.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren forstår at trafikkforholdene er krevende, også mtp. krysningpunkt og beitedyr. Når det gjelder den økte trafikkbelastningen, ansees denne som akseptabel. Videre er vegføringer vurdert i flere omganger, men spredningen av trafikken lar seg ikke gjøre på grunn av grunneierforhold og vegrett. Kommunedirektøren har vurdert det til en akseptabel løsning å kanalisere trafikken gjennom en hoved-åre (Djupedalsvegen) som i tillegg har bedre kapasitet enn mindre stikkveger. Kommunedirektøren viser til at det er tillatt med inngjerding på musdalssæter, men at det reguleres hvilken type/størrelse gjerde som er tillatt, hvorav f.eks. strømgjerder er ulovlig.

11. PER ATLE NUSTAD

Før utvidelse av hyttefeltet, må Polavegen utbedres da denne er svært smal og at trafikkøkning periodevis kan bli et stort problem. Fartsgrensen på 80km/t er altfor høy. Det er vanskelig å bedrive tradisjonelt jordbruk med transport av fôr og husdyrgjødsel langs Polavegen. Nustad viser også til at utmarksarealer blir bygget ned, og at konflikt mellom hytteeiere og husdyrnæring er utfordrende. Økt ferdsel i utmarken virker også negativt inn på beitedyrene.

26.05.21

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren forstår at det kan være krevende å bedrive tradisjonelt jordbruk i nærheten av et hytteområde, og at det nødvendigvis vil oppstå konflikter. Vegene som omtales er privateid og utenfor hyttefeltet i regulering - eventuelle problemstillinger/konfliktområder må tas opp med vegeiere. Det ble gjort en vurdering i kommuneplanprosessen i 2018, hvor utvidelsen av musdalssæter ble avsatt som byggeområde for å tilby et alternativ til Hafjell. Økt ferdsel i utmark og økt trafikk som følge av hytteutbyggingen er uheldig, men vurderes likevel til å være akseptabel og innenfor føringer gitt i overordnet plan.