



Illustrasjon fra LOGG Arkitekter

REGULERINGSPLAN 2025002 FOR VANGSLIA SENTRUM

I OPPDAL KOMMUNE

PLANBESKRIVELSE

OPPDAGSNAVN:	Vangslia sentrum	OPPDAGSNUMMER:	25014
PROSJEKTFASE:	Reguleringsplan	OPPDAGSGIVER:	Alpinco AS og Oppdal Eiendomsutvikling AS
UTARBEIDET AV: SFALIL, VRSLIL, TCHLIL			

1.2	06.01.2026	Justert etter møte med kommunen 12.12.2025	TCHLIL	VRSLIL
1.1	02.12.2025	Justert etter møte med kommunen 27.11.2025	TCHLIL	
1.0	22.10.2025	Oversendt kommunen for 1.gangs behandling	TCHLIL	SFALIL
0.4	09.10.2025	Foreløpig til drøfting med Oppdal kommune	TCHLIL	
0.2	22.09.2025	Foreløpig for kommentar ACO/OE	TCHLIL	
0.1	25.06.2025	Foreløpig versjon for intern bruk/KS	VRSLIL	
Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av

Opphavsretten til dette dokumentet tilhører Structor Lillehammer AS. Dokumentet er utarbeidet av Structor Lillehammer AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Dokumentet kan bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Bakgrunn – innledning og prosess	5
1.1	Hensikt med planen	5
2	Planprosessen	6
2.1	Planprosess	6
2.2	Behov for konsekvensutredning/oppstartsmøte med kommunen	6
2.3	Medvirkning	7
2.4	Innkommne merknader ved varsling av planoppstart	7
3	Planstatus og rammebetingelser	7
3.1	Nasjonale føringer	7
3.2	Regionale planer	8
3.2.1	Regional plan for arealbruk 2022-2030	8
3.2.2	Regional plan for kulturmiljø i Trøndelag 2022-2030	8
3.2.3	Regional vannforvaltningsplan for Møre og Romsdal vannregion 2022-2027	8
3.3	Kommuneplanens arealdel	10
3.4	Gjeldende reguleringsplaner	10
4	Eksisterende forhold	13
4.1	Beliggenhet	13
4.2	Historiske flyfoto	14
4.3	Eiendoms- og eierforhold	15
4.4	Landskap	17
4.5	Naturmangfold	17
4.6	Kulturminner og kulturmiljø	18
4.7	Landbruk	19
4.8	Friluftsliv, rekreasjons- og uteområder	21
4.9	Grunnforhold, skred og flom	22
4.10	Bebyggelse, estetikk og arkitektur	23
4.11	Teknisk infrastruktur	23
5	Beskrivelse av planforslaget	24
5.1	Planens reguleringsformål og omfang	24
5.2	Bebyggelse og anlegg	25
5.2.1	Bebyggelsen generelt	25
5.2.2	Nærmere om de enkelte delformål	26
5.2.3	Illustrasjoner av planlagt bebyggelse	29
5.2.4	Terrengbehandling	43
5.2.5	Byggegrenser	43
5.2.6	Forhold knyttet til alpinanlegget mm.	43

5.2.7	Tekniske anlegg -VA, overvann og el/signal.....	44
5.3	Veg og parkering.....	47
5.3.1	Hovedadkomst.....	47
5.3.2	Omlegging av Kjerkvegen ved byggeområdene.....	48
5.3.3	Slyngklasse og dimensjonerende kjøretøy	49
5.3.4	Tilgang brannredskap	49
5.3.5	Buss, kollektivplass/snuplass	49
5.3.6	Parkering	49
5.3.7	Gangveg/ fortau	53
5.4	Vassdrag og grønnstruktur	54
5.4.1	Overvannshåndtering i planområdet	55
5.4.2	Resipient og vannkvalitet.....	55
5.5	Arealoversikt.....	55
6	Virkninger av planen	56
6.1	Trafikkberegning.....	56
6.1.1	Dagens trafikkmengde.....	56
6.1.2	Nyskapt trafikk.....	56
6.1.3	Samlet trafikkmengde etter utbygging	57
6.1.4	Antall gående og syklende	57
6.2	Trafikksikkerhet.....	58
6.3	Støy.....	58
6.4	Universell utforming.....	58
6.5	Kulturminner og kulturmiljø	58
6.6	Naturmangfold	60
6.7	Klima, energiforbruk og energiløsninger	61
6.7.1	Generelt om krav til energiløsninger i reguleringsplan	61
6.7.2	Bruk av fornybar energi.....	61
6.7.3	Forurensning - klimagassutslipp	61
6.7.3.1	<i>Miljømål</i>	61
6.7.3.2	<i>Klimagassutslipp Vangslia</i>	62
6.7.4	Forurensning av vann og grunn.....	63
6.7.5	Klimagassreducerende tiltak	63
6.8	Jordvern/skogbruk.....	64
6.9	Barn og unges interesser og befolkningens helse.....	64
6.10	Massedisponering og masseregnskap.....	64
6.11	Samfunnssikkerhet og beredskap	65

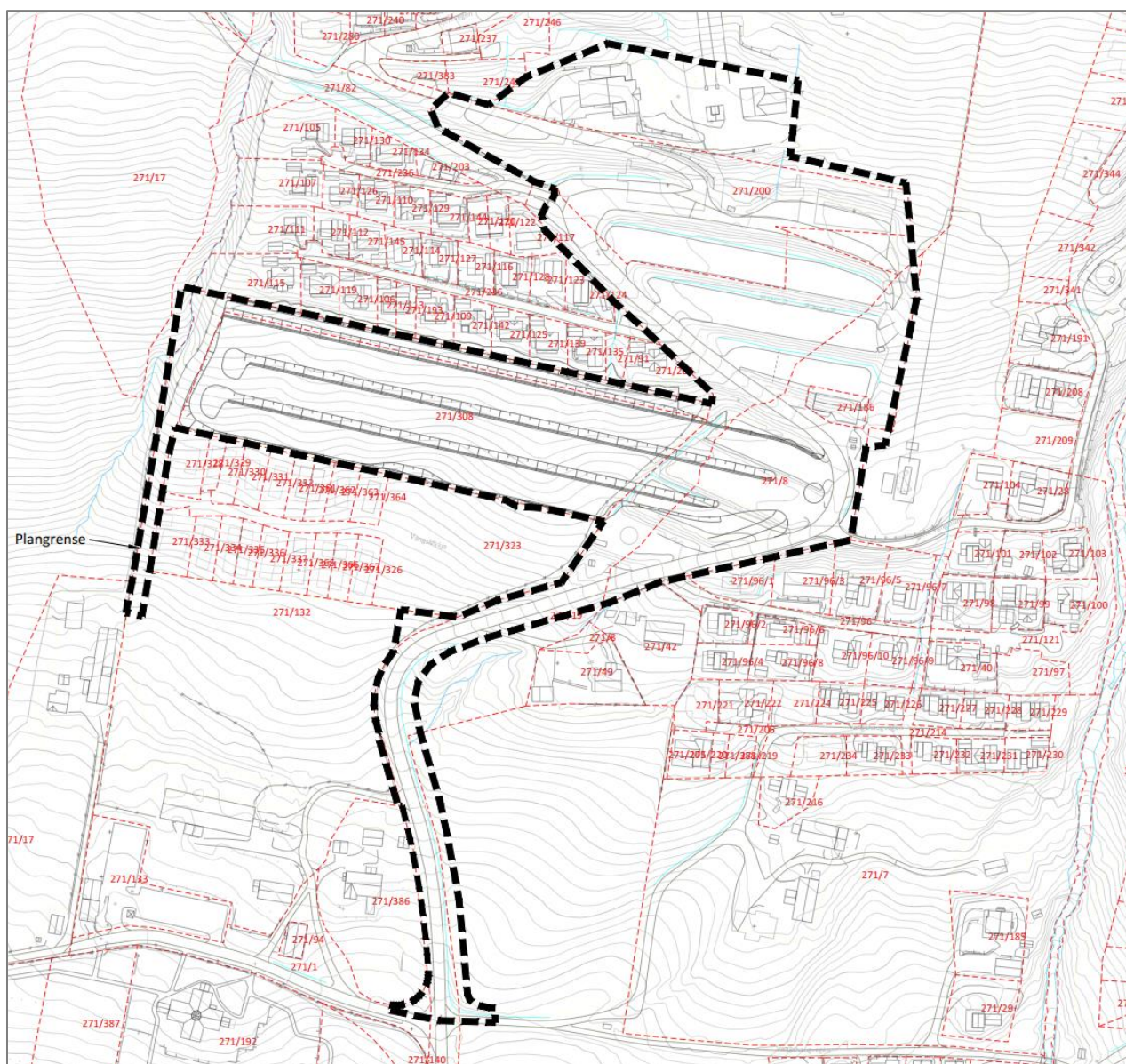
1 Bakgrunn – innledning og prosess

1.1 Hensikt med planen

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for bebyggelse for fritids- og turistformål (utleieleiligheter), fritidsbebyggelse, samt service/bevertning/forretning på området like vest for dalstasjonen i Vangslia.

Det aktuelle området ligger i hovedsak innenfor gjeldende reguleringsplan 2006011 Vangslia, ikrafttred 30.05.2007, samt på del av planen 2019009 Detaljreguleringsplan for Vangsløkkja hytteområde og P-plass Oppdal skisenter, ikrafttred 25.06.2020. Ny reguleringsplan vil erstatte disse på de arealene som berøres.

Planområdet utgjør ca. totalt 59 daa og detaljreguleres til ovennevnte formål, samt nødvendige tilhørende formål som veg, gangveg/fortau, parkering, grønnstruktur mm.



Figur 1: Planområdet

2 Planprosessen

2.1 Planprosess

Følgende planprosess og framdrift er / vil bli gjennomført:

Nr.	Arbeidsopplegg/Beskrivelse	Tid (ferdig)
1	Planinitiativ	04.04.2025
2	Oppstartsmøte med kommunen	14.05.2025
3	Varsling av oppstart reguleringsplan	04.06.2025
4	Frist for innspill/merknader til varsling	25.06.2025
5	Vurdering og forslag til behandling av innkomne merknader etter varsling	08.08.2025
6	Innlevering av planforslag til kommunal behandling	24.10.2025
7	<i>Rammesøknad 1. byggetrinn (til nabovarsling som del av høring av reguleringsplanen)</i>	31.10.2025
8	<i>Revidert rammesøknad 1. byggetrinn</i>	08.01.2026
9	Justert planforslag etter dialogmøter med kommunen	08.01.2026
10	Behandling Utvalg for bygg og arealplansaker, 1. gang	20.01.2026
11	Offentlig ettersyn (og som nabovarsling rammesøknad)	23.01-06.03.2026
12	Merknadsbehandling: Vurdering av merknader etter offentlig ettersyn. Notat til kommunen	09.03-16.03.2026
13	Evt. møte med kommunen. Gjennomgåelse innkomne merknader, vurdering av eventuelle justeringer	16.03.2026
14	Eventuelt justering av plankart og bestemmelser, iht. merknadsbehandling, dialog kommunen etc.	06.04.2026
15	Behandling Utvalg for bygg og arealplansaker, 2. gang	21.04.2026
16	Vedtak kommunestyret	23.04.2026
17	<i>Godkjenning rammesøknad 1. byggetrinn</i>	23.04.2026

Etter vedtak i kommunestyret skal vedtaket offentliggjøres med opplysning om klagefrist. Vedtaket kan da påklages i henhold til forvaltningslovens bestemmelser innen tre uker etter at det er offentliggjort.

2.2 Behov for konsekvensutredning/oppstartsmøte med kommunen

Planforslaget utarbeides med utgangspunkt i gjeldende reguleringsplaner. Hele planområdet og de nære omgivelsene er regulert tidligere, og er allerede bebygd med fritidsbebyggelse, bevertningssteder / service, skianlegg / heisanlegg, parkeringsplasser, vegger, kommunal infrastruktur mv. Selv om det vil bli endringer og justeringer av formål innenfor området vil planforslaget i utgangspunktet da være i tråd med overordnet plan.

Forslagsstillers vurdering iht. forskrift om konsekvensutredninger er at utbyggingen ikke gir nye vesentlige virkninger for miljø eller samfunn etter kriteriene i forskrift om konsekvensutredninger §10, eller kommer inn under forskriftens §§ 6, 7 eller 8. Det utløses da ikke krav om ny konsekvensutredning.

Oppstartsmøte med kommunen ble gjennomført 15.05.2025 og her ga kommunen sin tilslutning til at det ikke er krav om konsekvensutredning.

Det er i planbeskrivelsen og vedlegg gitt særskilt redegjørelse for spesielt temaene grad av utnyttning og byggehøyder i form av visuelle fremstillinger og beskrivelser, samt øvrige relevante tema som

naturmiljø, trafiksikkerhet, parkeringsbehov/-løsninger, påvirkning på friluftsområder, avfallshåndtering og klima og energi.

2.3 Medvirkning

Etter plan- og bygningsloven § 5-1 skal det legges til rette for medvirkning.

Varsel om planoppstart ble sendt ut til overordnede myndigheter, berørte naboer og interessenter 04.06.2025. Planoppstart ble også kunngjort i avisa Opp, samt på oppdal.kommune.no. Frist for innspill til planoppstart ble satt til 27.06.2025. Berørte naboer og grunneiere vil bli tilskrevet ved utlegging til offentlig ettersyn. Svært mange av naboene er eiere av fritidsboliger og bosatt andre steder, slik at åpne informasjonsmøter er vurdert som lite hensiktsmessig.

2.4 Innkomne merknader ved varsling av planoppstart

Etter varsling av oppstart kom det inn 19 merknader (flere av disse har helt eller delvis sammenfallende innhold). Merknadene er oppsummert i et eget notat som følger planforslaget, med kommentarer fra forslagsstillerne.

Illustrasjonsprosjektet er, blant annet på bakgrunn av mottatte innspill, justert og optimalisert for bedre å hensynta forholdet til naboer og etablerte tomter. Det vises til nærmere beskrivelser og vedlegg i plansaken.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Nasjonale føringer

Mål og rammer for den nasjonale arealpolitikken blir formidlet gjennom regjeringens nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, stortingsmeldinger, rikspolitiske og statlige retningslinjer og rundskriv. I alt planarbeid skal statlige rundskriv, retningslinjer og lovverk følges.

I samsvar med plan- og bygningsloven § 6-1 er det vedtatt (kongelig resolusjon 20.6.2023) et eget dokument med *Regjeringens nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027*. Her legger regjeringen vekt på at man står ovenfor store utfordringer knyttet til å skape et bærekraftig velferdssamfunn med søkelys på økologi/klima, det sosiale og trygghet. Hensynet til FNs 17 bærekraftsmål, bærekraftige byer og distrikter er særlige viktige. Det kommer frem av de nasjonale forventningene s. 27 at ny fritidsbebyggelse bør «*skje i tilknytting til eksisterende byggeområder og infrastruktur*». Videre følger det av pkt. 57 i samme dokument at «*Potensialet for fortetting eller utvidelse av eksisterende fritidsboligområder vurderes før det legges til rette for utbygging i nye områder, særlig der det er utbyggingspress. Ny fritidsbebyggelse i og over skoggrensen og på myr bør unngås*». Planforslaget ivaretar disse prinsippene ved å ta i bruk eksisterende byggeområde og unngå å ta i bruk nye arealer.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet er lagt til grunn i planarbeidet. Retningslinjene gjelder for all arealdisponering i kommunene, og skal bidra til en balansert utvikling mellom vern og utbygging. Planforslaget legger til rette for fritidsboliger med høy arealutnyttelse nær alpinanlegget, ved å fortette områder som allerede er påvirket av inngrep og har eksisterende infrastruktur. Det legges til rette for transport med buss og tilrettelegging gående og syklende.

Statlige retningslinjer for klima og energi er lagt til grunn i planprosessen for å sikre at hensyn til klima, energi og bærekraft får en sentral plass i planleggingen. Nasjonal jordvernstrategi ble oppdatert i 2023. I den nye strategien er målet at omdisponeringen av dyrka mark ikke skal overstige 2 000 dekar per år, og at dette målet skal være nådd innen 2030. I tillegg er rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planlegging (1995), vannforskriften og øvrige relevante retningslinjer og forskrifter lagt til grunn for arbeidet.

3.2 Regionale planer

3.2.1 Regional plan for arealbruk 2022-2030

Regional plan for arealbruk 2022-2030 skal være et felles arealpolitisk rammeverk for samfunnsutviklingen Trøndelag frem mot 2030. Planen legger opp til en stedstilpasset arealpolitikk tilpasset lokale forhold og behov i trønderske kommuner.

Mål for fritidsboliger og reiseliv er i planen at «I 2030 styrker fritidsboliger og naturbasert reiseliv kommunene uten å forringe natur- og kulturverdiene som reiselivsnæringen bygger på». Videre kommer det frem at nye fritidsboliger skal fortrinnsvis lokaliseres i tilknytting til eller som fortetting av eksisterende byggeområder. På side 82 står det at «Konsepter med tettere boformer, andre energiløsninger, mer deling eller utleie, kombinert bygging for fritidsbolig/bolig bør vurderes. Tettere utbygging og fortetting vil stille høyere krav til kvalitet for å oppnå et godt samlet resultat. Områder med mange enheter bør generelt bygges ut etter samme prinsipper som boligfelt. I arealplanprosessene må det stilles krav om arealeffektivitet, felles vann- og avløpsanlegg med krav om tilkobling til sikker drikkevannsforsyning, estetikkhensyn, fellesarealer med universell utforming, snarveger og tilgang til turveger og trafiksikkerhet». I planen er det påpekt at samordning av reiselivsutvikling og kollektivtilbud er viktig for at besøkende i fremtiden kan reise uavhengig av privat bil.

3.2.2 Regional plan for kulturmiljø i Trøndelag 2022-2030

Regional plan for kulturmiljø i Trøndelag 2022–2030 omhandler alle menneskers kulturmiljø i hele fylket, uavhengig av eierskap og tilhørighet. Planen skal legges til grunn for offentlig planlegging og virksomhet i Trøndelag. Målet med planen har vært å formulere et felles mål for kulturmiljøarbeidet i planperioden, samordne ressurser og fremme felles satsinger. Hovedmålet er konkretisert gjennom delmål innenfor seks temaområder: regionale verdier og kunnskapsformidling, by- og stedsutvikling, håndverk og materialproduksjon, klima, opplevelsesnæringer og kultur samt fellesskap og demokrati.

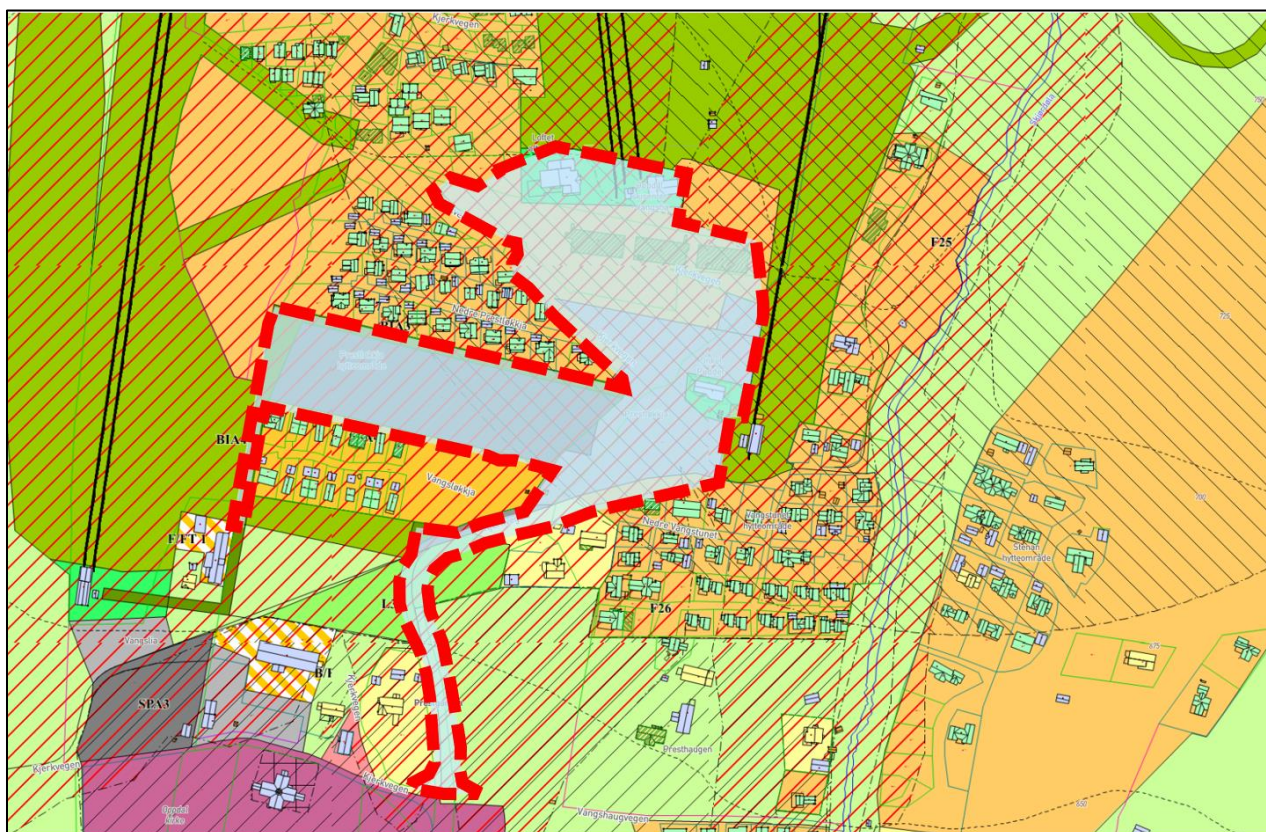
3.2.3 Regional vannforvaltningsplan for Møre og Romsdal vannregion 2022-2027

Siden planområdet ligger innenfor Møre og Romsdal vannregion, skal planen følge miljømålene fastsatt i vannforvaltningsplanen for Møre og Romsdal. Den regionale vannforvaltningsplanen ble vedtatt 7. desember 2021. Planen beskriver dagens miljøtilstand i vannforekomstene og vurderer avstanden til fastsatte miljømål. Miljømålene tar utgangspunkt i at alle vannforekomster skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand, og at ingen vannforekomster skal få forverret miljøtilstand innen planperioden 2027. Dersom vesentlige kostnader eller andre tungtveiende hensyn tilsier det, kan fristen for å oppnå god tilstand utsettes til utgangen av 2033. For Driva, som er aktuell for planområdet, er fristen for å nå miljømålene utsatt på grunn av forekomst av *Gyrodactylus salaris*. Vannregionen har måttet foreta prioriteringer, og det er besluttet at vassdrag med laks og sjørret skal ha prioritet. Planen viser til retningslinjer som legger føringer for arealplanleggingen i regionen.

3.3 Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel 2019-2030 ble vedtatt 20.06.2019. Kommuneplanen viser at planområdet er avsatt til fritidsbebyggelse, fritids- og turistformål, parkering, veg, idrettsanlegg og LNFR-formål. Hele planområdet ligger innenfor faresone for ras- og skred (H310). Deler av planområdet berører sikringssone for nedslagsfelt drikkevann (H110_24), og en liten del nederst i planområdet er angitt hensynssone for bevaring av kulturmiljø (H570_1).

I bestemmelsene (pkt. 1.1) er det fastsatt at «*Tidligere vedtatte reguleringsplaner gjelder foran kommuneplanens arealdel*». I kommuneplanen er planområdet vist til formål som i prinsippet tilsvarer reguleringsplanene, bortsette fra at arealet for bedriften «Onkel Pudder» er vist til Fritids- og turistformål – nåværende.



Figur 2: Planområdet vist på utklipp av kommuneplanens arealdel (Kommunekart.com/Oppdal kommune)

3.4 Gjeldende reguleringsplaner

Hele området er regulert i dag, øvre del dekkes av planen 2006011 Vangslia, ikraftred 30.05.2007; **(1)** på figuren under, og nedre del ligger på del av planen 2019009 Detaljreguleringsplan for Vangsløkkja hytteområde, ikraftred 25.06.2020 **(2)**. Planforslaget vil i prinsippet gå ut på endringer av disse to planene.

I førstnevnte plan 2006011 er arealene regulert til kombinert formål *fritidsleiligheter/forretning, serviceanlegg (øverst), parkering (nederst), og privat veg*. I planen Vangsløkkja hytteområde berøres områder med formålene *parkering, offentlig veg, gang/sykkelveg, annen veggrunn-tekniske anlegg, vannforsyningsanlegg (kommunalt høydebasseng og pumpestasjon), energianlegg (Trafo) og renovasjonsanlegg*. Området der bedriften Onkel Pudder ligger er innenfor formålet *parkering*.

De kommunale anleggene omfattes av mindre hensynssoner med forbud mot tekniske inngrep som kan ha negativ innvirkning på kommunal infrastruktur.

Store deler av området omfattes av *hensynssone H110 Sikringssone nedslagsfelt drikkevann*. Innenfor sikringssonen er det ikke tillatt med tiltak, bruk eller aktiviteter som kan medføre forurensning av drikkevannskilden. Det er krav om å dokumentere/sannsynliggjøre at omsøkte tiltak ikke kan medføre forurensning av drikkevannskilden innenfor hensynssonen. Sikringssonen for drikkevannskilde ser ut til å være lagt inn iht. sikringssone vist i gjeldende kommuneplans arealdel. Forholdet til denne er nærmere omtalt i kapitlet om VA og overvannshåndtering.

I tillegg er det i planene hensynssoner for høyspenningsanlegg (ved trafo) og frisktsoner.

Planområdet vil i tillegg grense inn mot følgende planer:

(3) 1985005 Vangslia - Gardåa - delområde Vangslia, ikrafttrådt 05.02.1985 (Øvre og nedre Prestløkkja)

(4) 2015019 Detaljreguleringsplan for Vangslia fjellandsby, ikrafttrådt 20.09.2017

(5) 1985005 Vangslia - Gardåa - delområde Vangslia, ikrafttrådt 05.02.1985 (Vangstunet)

(6) 1997012 Soltunet, ikrafttrådt 01.07.1997

(7) Vangslia - Gardåa endring, ikrafttrådt 25.02.1988

(8) Oppdal kirkegård, ikrafttrådt 04.03.2013

(9) Detaljreguleringsplan for Vangshaug Hyttegrend, ikrafttrådt 20.06.2016



Figur 3: Oversikt reguleringsplaner (Kommunekart.com/Oppdal kommune)

4 Eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i umiddelbar tilknytning til Oppdal skisenter. Planområdet består i dag hovedsakelig av parkeringsarealer og veg, omgitt av fritidsbebyggelse og alpinanlegg, samt større dyrkede arealer i nedre del.

Tilkomsten til Vangslia er fra riksveg 70 Sunndalsvegen, og inn til planområdet via Kjerkvegen. Ovenfor riksvegen ligger Oppdal kirke og prestegård. Selve planområdet har adkomst på Kjerkvegen, som også går gjennom planområdet.

Rundt planområdet og alpinanlegget er det store fjell- og skogområder. Det er gode muligheter for fotturer, sykelturer, langrenn og fjellski.



Figur 4: Planområdet med flyfoto eiendomsgrenser.

4.2 Historiske flyfoto

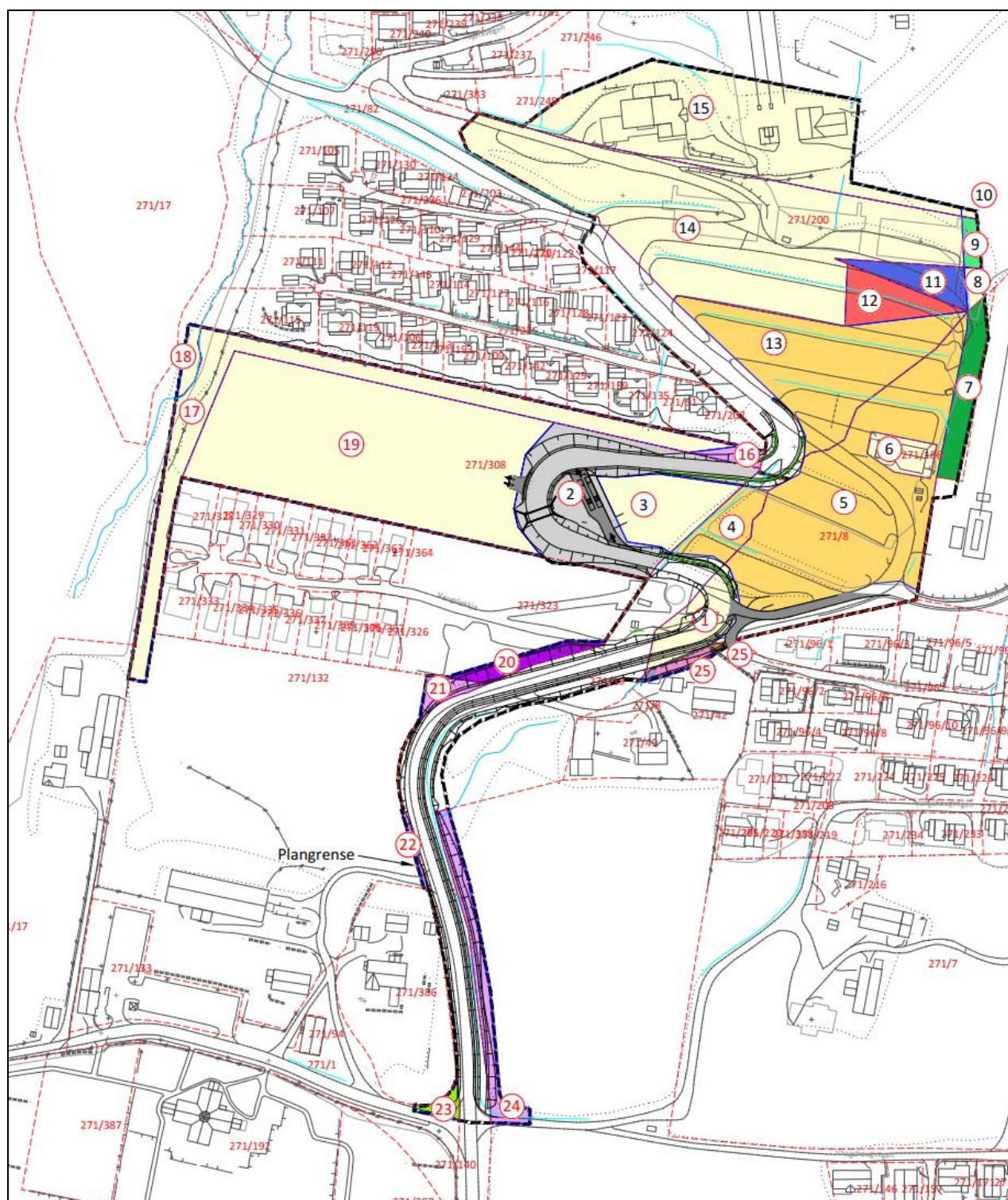


Figur 5: Flyfoto 1963 (norgebilder.no). Området var preget av alminnelig landbruk og kirka/prestegården.



Figur 6: Flyfoto 2002 (norgebilder.no). Kjørkvegen er som i dag, stolheis ved dagens Vangslia ekspress er etablert, parkering er utvidet og kommunalt høydebasseng er nylig fullført. Hyttefelt Vangstunet, Vangsløkkja og Prestløkkja er utbygd / under utbygging

4.3 Eiendoms- og eierforhold



Figur 7: Viser planavgrensningen med tilhørende eiendommer.

Planområdet omfatter i hovedsak 8 eiendommer. En oversikt over eiendomsgrensene og deres gnr./bnr. er fremstilt i figuren ovenfor. En komplett oversikt over berørte eiendommer, samt deres hjemmelshavere ses i tabellen nedenfor.

Takstnr.	Gnr/Bnr	Eier
1	271/8	Oppdal kommune
2	271/308	Oppdal skiheiser AS
3	271/308	Oppdal skiheiser AS
4	271/19	Oppdal kommune
5	271/8	Oppdal kommune
6	271/186	Strand Eiendom Oppdal AS/Skreen AS
7	271/8	Oppdal kommune
8	271/91	Oppdal skiheiser AS
9	271/200	Oppdal eiendomsutvikling AS
10	271/91	Oppdal skiheiser AS
11	271/91	Oppdal skiheiser AS
12	271/19	Oppdal kommune
13	271/19	Oppdal kommune
14	271/200	Oppdal eiendomsutvikling AS
15	271/91	Oppdal skiheiser AS
16	271/132	Agnar og Nina Dørum
17	271/132	Agnar og Nina Dørum
18	271/180	Frank Bjarne Brækken, Reidar Inge Brækken, Arne Martin Brækken (død)
19	271/308	Oppdal skiheiser AS
20	271/323	Vangsløkkja Eiendom AS
21	271/132	Agnar og Nina Dørum
22	271/132	Agnar og Nina Dørum
23	271/1	Allstad Grunneiendom AS
24	271/132	Agnar og Nina Dørum
25	271/42	Kjell Ivar og Torill Gundersen Gjøstøl
26	271/96	Oppdal kommune (eier) / Oppdal Turistutvikling AS (fester)

Figur 8: Oversikt over gnr./bnr. og hjemmelshavere

4.4 Landskap

Planområdet ligger på ca. 700 moh., og har hovedfallretning mot sør. Landskapet er åpent dallandskap under skoggrensen med bebygde områder og jordbruksdominans. Landskapet er tydelig preget av menneskelig påvirkning. I planområdet er det fritidsbebyggelse, servicetilbud tilknyttet alpinanlegget og tilhørende infrastruktur. Området har god utsikt nedover dalføret sørover, og på grunn av planområdets beliggenhet er det gode lys- og solforhold. Det omkringliggende landskapet består av skog- og landbruksarealer, der jordbruk er den dominerende arealbruken i området.

I forbindelse med kulturlandskapsprosjektet i Sør-Trøndelag i 2006 ble Aalbu-Vognill-Vang trukket ut som et av fire undersøkelsesområder som representerer verdifullt og særegent kulturlandskap i Oppdal. Vangslia ligger innenfor Aalbu-Vognill-Vang området, og landskapet er representativt for Oppdal som jordbrukskommune. Den største trusselen for landskapet er nedleggelse i landbruket. Alpinanlegget trekkes frem som et landemerke, og finner sin plass i terrenget.

[Planlagt bebyggelse sin påvirkning på landskapet er omtalt og illustrert i kapittel 5.2.3.](#)

4.5 Naturmangfold

Det er gjort søk i Artskart (Artsdatabanken) og Naturbase (Miljødirektoratet). Det er ikke registrert verneområder, artsfredning, annen fredning eller trekkveier innenfor planområdet. Det foreligger en registrering av den sterkt truede mosearten råtetvebladmose, men registreringen er gjort i 1983 og arealet er i dag nedbygd til parkeringsareal. Det er gjort observasjoner av gulspurv, raknikke og bergveronika innenfor planområdet. Gulspurv er nær truet, mens raknikke er sårbar. Observasjonen av raknikke går langt tilbake i tid.

Området er kartlagt etter NiN-metodikken. Det er ikke registrert truede naturtyper i planområdet. Planområdet ligger i nærheten av naturtypeområder med svært stor verdi og stor verdi, se figur 9.



Figur 9: Planområdet med registrerte naturtyper av svært stor verdi og stor verdi.

4.6 Kulturminner og kulturmiljø

Trøndelag fylkeskommune har i sin merknad ved varslings av oppstart uttalt at man ikke ser at forelagte planforslag berører registrerte kulturminner. Sametinget ser det lite sannsynlig at det finnes ukjente, automatiske freda samiske kulturminner i planområdet. Undersøkelsesplikten i kulturminneloven anses da som oppfylt. Spesifisert tekst fra fylkeskommunen om meldeplikt i kulturminneloven § 8 er tatt inn i planbestemmelsene. Det er ingen SEFRAK registrerte bygg innenfor planområdet.

Planområdet er ikke registrert i rapporten *Mangfoldige Trøndelag*, som gir en oversikt over kulturmiljøer og kulturlandskap av regional, nasjonal eller internasjonal verdi. Vangfeltet, et større gravfelt som ligger nedenfor Rv. 70, er omtalt i rapporten, men tiltak i planområdet vil ikke ha innvirkning på dette kulturminnet.

Nedenfor planområdet ligger Oppdal kirke og Oppdal prestegård som er automatisk fredet og vedtaksfredet. Bygningsmiljøet i nær tilknytning til kirken har stor kulturhistorisk verdi. Nedre del av planområdet berører en del av hensynssonen H570_1 Bevaring av kulturmiljø. Arealene innenfor hensynssonen er foreslått regulert til vegformål. Gjennomførte undersøkelser viser at planområdet ikke er synlig fra Oppdal kirke.

[Det vises videre til omtale og illustrasjoner av planlagt bebyggelse sin påvirkning på landskapet i kapittel 5.2.3.](#)



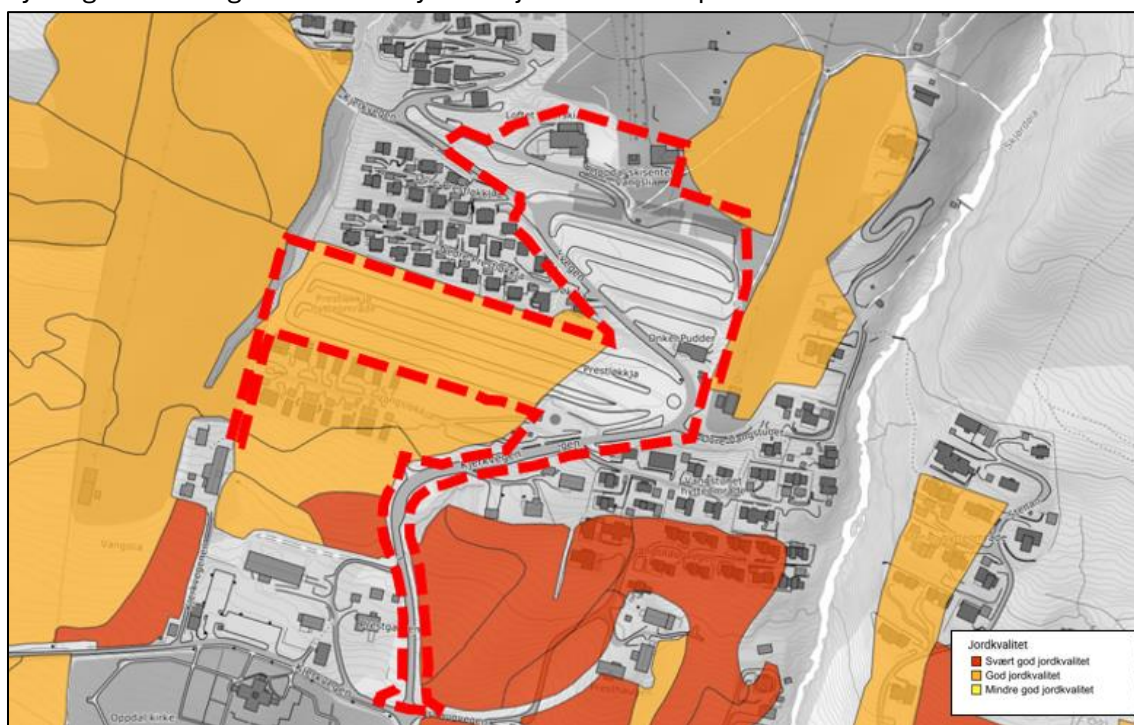
Figur 10: Bildet tatt ved Oppdal kirke i retning planområdet. Planområdet er ikke synlig sett fra Oppdal kirke.

4.7 Landbruk

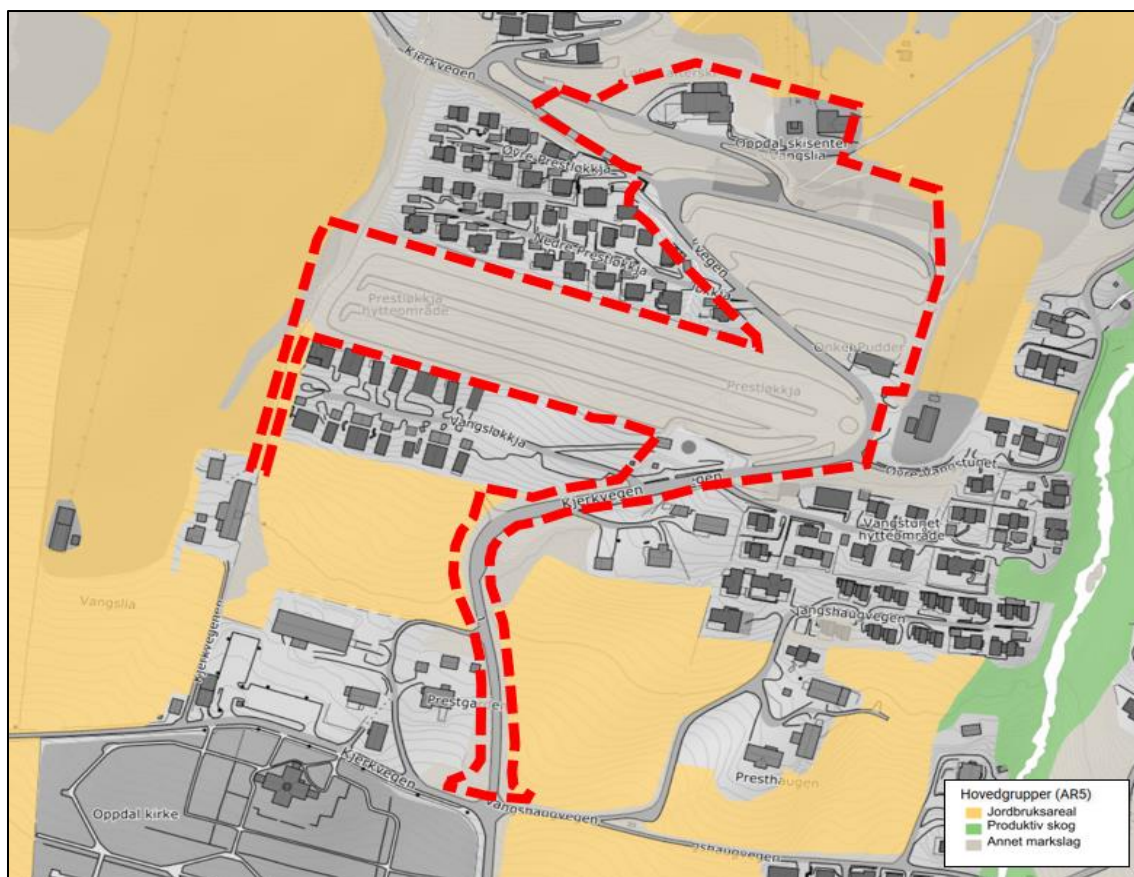
Planområdet er i stor grad allerede utbygd, og det er derfor lite landbruksinteresser innenfor planområdet. Det planlegges ikke for fritidsbebyggelse nærmere enn 10 meter fra fulldyrka og overflatedyrka jord. På grunn av at arealet i stor grad er utbygd, utgjør selve planområdet ingen stor beiteverdi for dyr på utmarksbeite i Oppdal. Planområdet vil ikke komme i konflikt med reindriftsinteresser da det ikke reindrift innenfor planområdet.

Som følge av regulert utvidelse av Kjerkvegen med nytt fortau / gang- og sykkelveg fra kirka og opp til byggeområdet vil ca. 1100 m² dyrket mark inntil dagens veg bli omdisponert til veggrunn (fortau / gang- og sykkelveg og annen veggrunn – grøntareal).

Det er registrert dyrkbar jord innenfor planområdet, i området som i dag benyttes til parkeringsplass. Parkeringsplassen ble regulert fra dyrka mark til parkering gjennom *detaljreguleringsplan for Vangsløkkja hytteområde og P-plass Oppdal skisenter* og er i dag opparbeidet med steinfyllinger og grusdekker. Som kompensasjon for dyrka marka som ble tatt i bruk den gangen ble det tilrettelagt for dyrking et annet eget sted. Den dyrkbare jorda innenfor planområdet er dermed allerede erstattet.



Figur 11: Jordkvalitet. Planavgrensningen er skissert med rød stiplet linje.

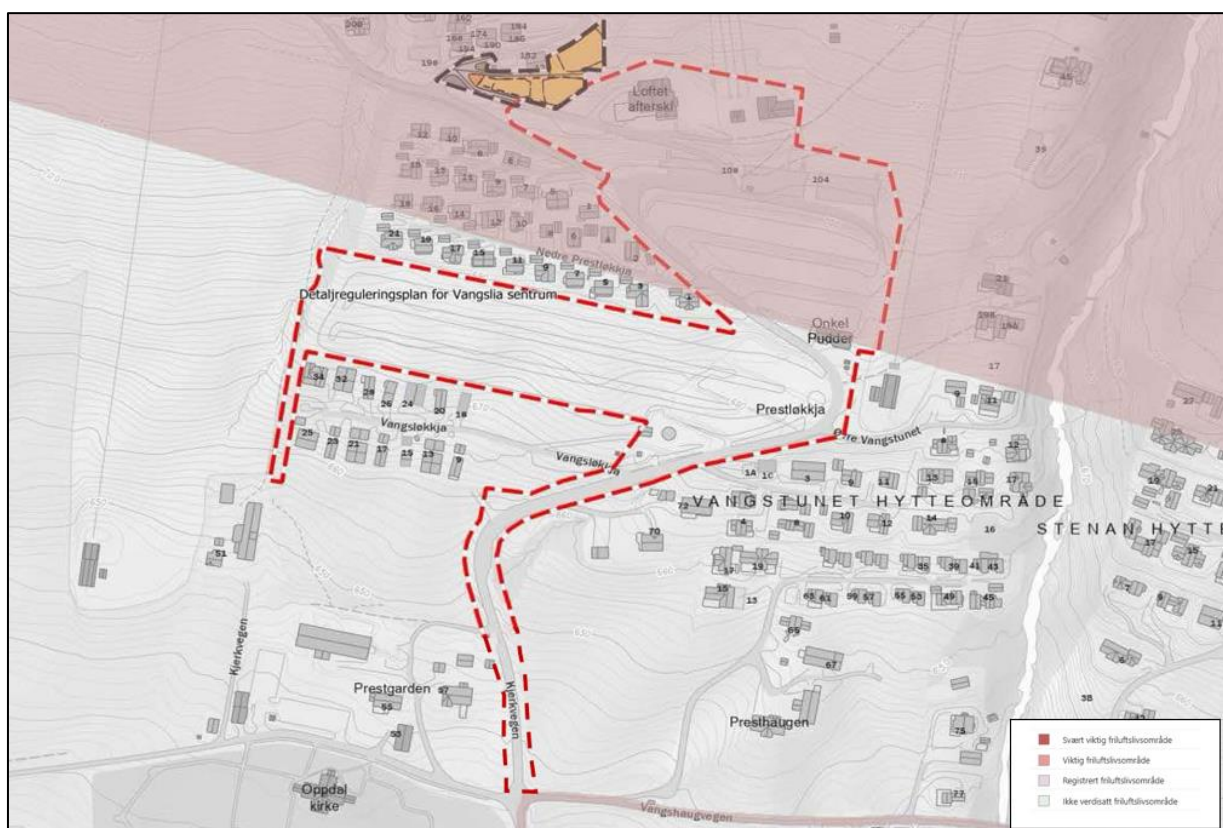


Figur 12: Hovedgrupper av AR5. Planavgrensningen er skissert med rød stiplet linje

4.8 Friluftsliv, rekreasjons- og uteområder

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til Oppdal skisenter, mellom stolheisene Håkerekspresen og Vangsliaekspresen. Oppdal alpinanlegg har 13 heiser og 35 nedfarter fordelt på fire fjell: Vangslia, Ådalen, Hovden og Stølen. Sommerstid er det gode sykkel- og fotturmuligheter. Naturen rundt planområdet legger til rette for allsidig friluftsliv både sommer og vinter.

Planområdet ligger innenfor friluftsområde Vangslia-Hovden-Stølen. Området er vurdert som et svært viktig utfartsområde i frilufskartleggingen i regi av Oppdal kommune. I kartleggingen kommer det frem at «*Områdene er tilrettelagt med skiheiser og -nedfarter for vinterbruk, og gondol opp til Hovden for sommerbruk. Parkeringsplasser ved dalstasjonene. Flere restauranter og serviceanlegg, og utleieenheter i tilknytting til området. Sommerstid er deler av området tilrettelagt for downhillsykling*». Det er ingen registrerte stier gjennom planområdet.



Figur 13: Kartlagt friluftsområde i Vangslia. Området er kartlagt som svært viktig friluftsområde. Rød stiplet linje viser planavgrensningen.

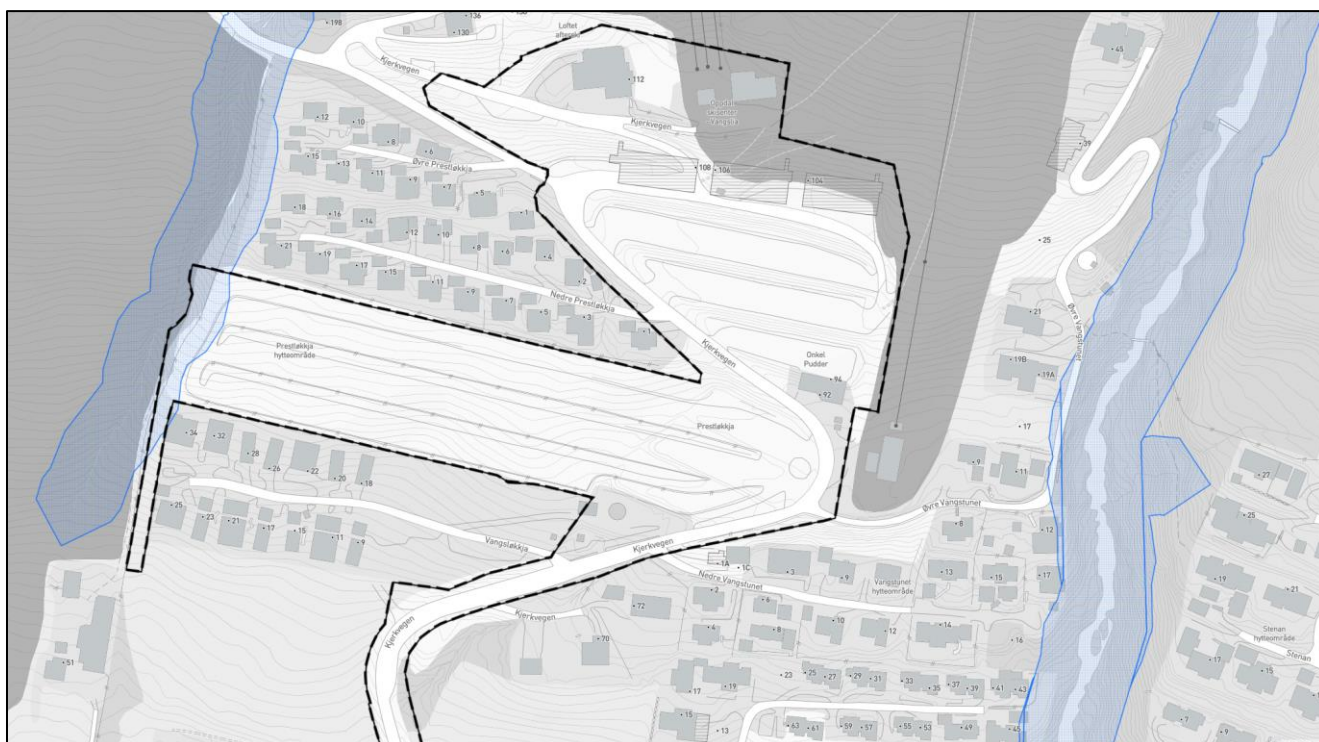
4.9 Grunnforhold, skred og flom

Ifølge NGUs nasjonale løsmassedatabase består grunnforholdene av «*morenemateriale med sammenhengende dekke, stedvis med stor mektighet*». Dette indikerer generelt stabile grunnforhold.

Kartlegging av grunnforhold i området ble utført av SGS AS i 2002 og det ble gjort prøvegravinger og geoteknisk vurdering ved Dr.ing. E.I.H. Siggerud i forbindelse med prosjektet Vangslia Panorama som ligger innenfor planområdet (FBB1 og 2) i 2023. Rapport er vedlagt planforslaget.

NVE's aktsomhetskart viser aktsomhetssone for snøskred i nærheten av byggeområdene, og på parkeringsarealene og Kjerkevegen i vest og sør. Aktsomhetskart for jord- og flomskred viser aktsomhetssone over det meste av planområdet. Det er derfor gjennomført skredvurdering av NGI, dokumentert i rapport datert 30.09.2025 (vedlagt planforslaget). Følgende skredtyper er vurdert: snøskred, jordskred, flomskred, sørpeskred, steinskred og steinsprang. Jordskred, flomskred, sørpeskred, steinsprang og steinskred er avklart som ikke aktuelle for området. Snøskred kan utløses i fjellsiden ovenfor, men selv ved større hendelser vurderes sannsynligheten for at skredmasser når inn i planområdet som liten. Den nominelle årlige sannsynligheten for skred vurderes som mindre enn 1/5000, og utbyggingsområdet tilfredsstiller kravene til sikkerhet for S3.

En liten del av planområdet ligger innenfor aktsomhetssone for flom, se figur 14.



Figur 14: Planområdet med aktsomhetsområder for flom. Kart hentet fra kommune kart.com

For ytterligere informasjon vises det til skredrapporten, ROS-analysen og overvannsplanen for planområdet, som følger som vedlegg til planforslaget.

4.10 Bebyggelse, estetikk og arkitektur

Selve planområdet består i dag i all hovedsak av parkeringsplasser samt infrastruktur og installasjoner knyttet til alpinanlegget. Innenfor planområdet ligger bygget som huser skiutleien *Onkel Pudder* med tilhørende restaurant og bar. Bygget er oppført i tre etasjer, med torvtak og fasade preget av større glassflater.

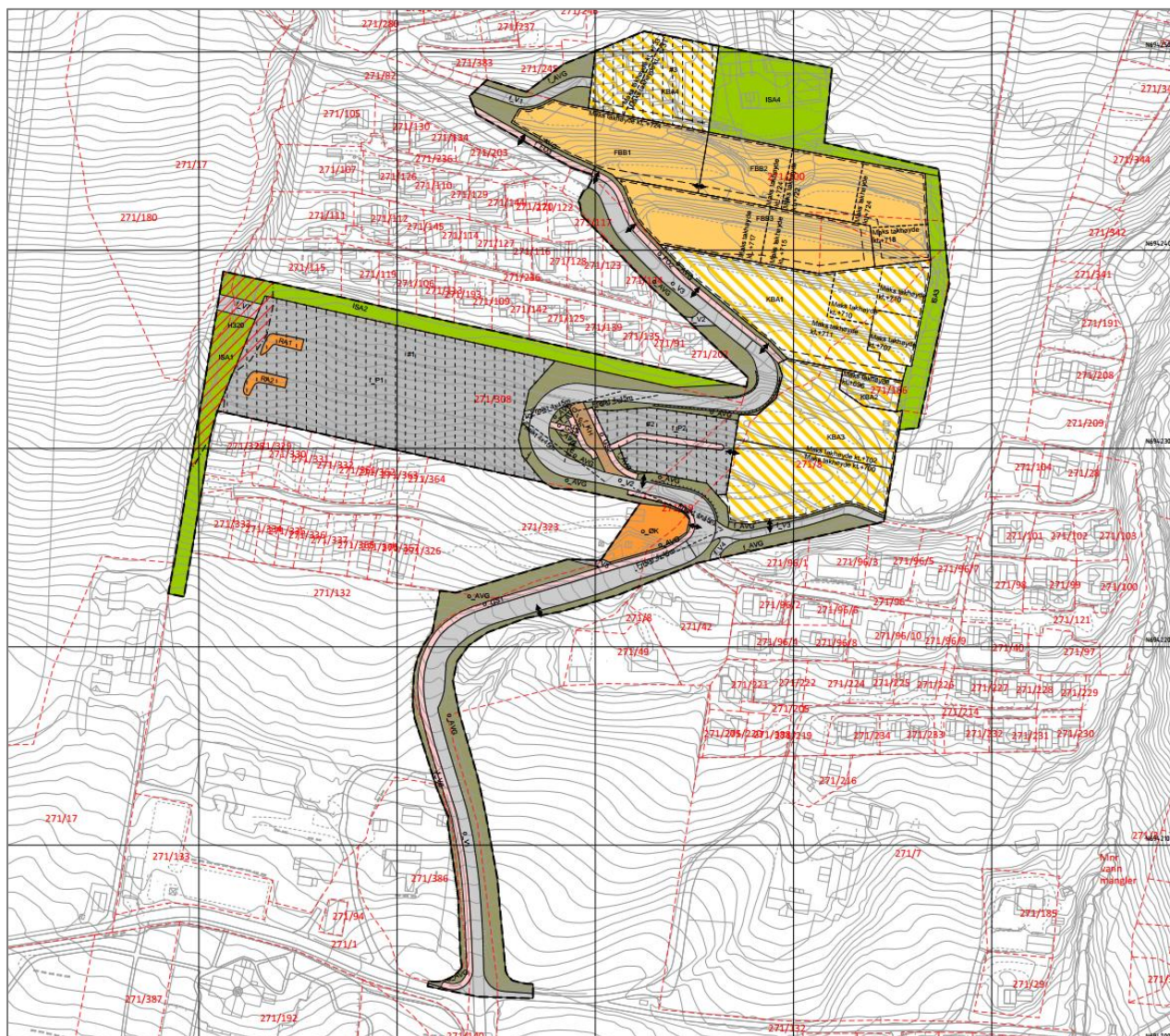
4.11 Teknisk infrastruktur

Det er offentlig infrastruktur med elforsyning, vann og avløp mm. innenfor området. Eksisterende anlegg er vist på tegninger for nye VA- og overvannsanlegg, kfr. kap. 0.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planens reguleringsformål og omfang

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for etablering av leilighetsbygg for fritids- og turistformål, fritidsbebyggelse, bevertning og forretning vest for dalstasjonen i Vangslia. Planområdet er på ca. 59 daa.



Figur 15: Kopi av plankartet: Kombinert byggeområde=oransje/gul, leiligheter for fritidsbebyggelse=oransje, veg=grå, parkering=mørk grå, gangveg/fortau=rosa, skiområder mv=grønt, kommunalteknisk anlegg=mørk oransje, kollektivterminal=brun.

Planområdet foreslås regulert til følgende formål, jf. plan- og bygningsloven § 12-5:

Bebyggelse og anlegg (pbl § 12-5, 2.ledd nr. 1)

- 1123 Fritidsbebyggelse- blokk: **FBB**
- 1800 Kombinert bebyggelse- og anleggsformål **KBA**:
 - Fritidsbebyggelse-blokk (1123) / hotell/overnatting (1320) / fritids- og turistformål (1170) / forretninger (1150) / bevertning (1330) / annen offentlig eller privat tjenesteyting (1169).
- Skianlegg **SKI**
- Renovasjonsanlegg **RA**
- Kommunalteknisk anlegg: **ØK**

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5, 2. ledd nr. 2)

- 2010 Veg: **V**
- 2019 Annen veggrunn – grøntareal **AVG**
- 2012 Fortau **FO**
- 2015 Gang-/sykkelveg: **GS**
- 2025 Kollektivholdeplass: **KH**
- 2080 Parkering: **P**

Bestemmelsesområder (pbl §12-7 jf. kart- og planforskriften)

- Midlertidig bygge- og anleggsområde – rigg og anleggsplass (#1, #2)

5.2 Bebyggelse og anlegg

5.2.1 Bebyggelsen generelt

Området reguleres med utgangspunkt i skisseprosjekt fra LOGG Arkitekter, der det vises 18 bygninger på området. Under bebyggelsen planlegges parkeringskjellere.

Høydene angitt på plankartet viser maksimalt tillatt bygningshøyde innenfor de enkelte avgrensede delene av byggeområdene. Det presiseres at illustrasjonene i planen ellers er et utgangspunkt / eksempel på bebyggelse iht. planen, det vil si at endringer og forskyvninger av utbyggingsstruktur vil kunne forekomme innenfor rammene av høydebegrensningene og graden av utnytting som er fastsatt i planbestemmelsene.

Det er gjort vurderinger av høyder på bygningene med tanke på å hensynta omgivelsene. Det stilles krav om minimumsavstand mellom bebyggelse for å ivareta siktlinjer og «luft», maksimal størrelse på hvert bygg og konkrete angivelser av maksimal byggehøyde. Det er i skisseprosjektene planlagt ca. 250 leiligheter, fordelt med 8 til 54 leiligheter i hvert bygg.

For den øverste bygningrekken (FBB1 og 2) planlegges det med fire etasjer + sokkeletasje, for områdene nedenfor med mellom tre og fire etasjer + sokkeletasje. I tillegg planlegges det parkeringskjellere under bebyggelsen, stedvis i to etasjer under bakken. Det understrekes at illustrasjoner viser utstrekning og antall bygg innenfor / tett opp til reguleringsbestemmelsene. Endelig utforming konkretiseres ved byggesak ut fra vedtatte reguleringsbestemmelser.

Vegen Kjerkgvegen flyttes vestover, ut på dagens parkeringsanlegg for å gi et bedre, mer rasjonelt og funksjonelt serviceområde rundt dalstasjon for Vangsliaekpressen og serverings- og servicebedriften «Onkel Pudder». Detaljer om vegomleggingen er beskrevet i eget kapittel under.

Det er lagt opp til høy grad av utnytting, i samsvar med forventninger om dette i slike definerte sentrale områder som her, med utbygd infrastruktur og umiddelbar nærhet til alpinanlegg, jf. bl.a. regjeringens nasjonale forventninger¹ der det angis: «*Potensialet for fortetting eller utvidelse av eksisterende fritidsboligområder vurderes før det legges til rette for utbygging i nye områder, særlig der det er utbyggingspress. Ny fritidsbebyggelse i og over skoggrensen og på myr bør unngås*».

Det foreslås en total BRA for bygninger inkludert leiligheter, næringslokaler og parkering på terreng på 24 100 m² for hele byggeområdet. I tillegg tillates 11000 m² parkeringshus/parkeringskjellere mm. som ikke regnes inn i grad av utnytting

5.2.2 Nærmere om de enkelte delformål

For formål fritidsbebyggelse (**FBB1**, **FBB2** og **FBB3**) foreslås det om lag 130 leiligheter fordelt på 17 950 m² BRA inkl. P-kjeller.

Ny bebyggelse, formål kombinert fritidsbebyggelse, utleieleiligheter samt. næringslokaler (**KBA1**, **KBA3** og **KBA4**) foreslås fordelt over 14 450 m², med 115 leiligheter.

KBA2 er den eksisterende bygningen til bedriften *Onkel Pudder*, som beholdes og integreres i nytt tunområde ved KBA1 og KBA3.

Det skal ligge arkitektonisk kvalifiserte vurderinger til grunn for innpassing og fordeling av bygningsmassen i terrenget. Tilsvarende skal det også ligge arkitektonisk kvalifiserte vurderinger til grunn for utforming og detaljering av bygningsmassen.

5.2.2.1 Fritidsbebyggelse – blokk, delområde **FBB1**

Det er planlagt for **3** bygg på **3** etasjer over felles p-kjeller.

Min. avstand mellom byggene er åtte meter.

Det tillates teknisk-rom, boder og fellesarealer i sokkeletasje mellom byggene og i p-kjeller.

Det åpnes for at p-kjeller kan kobles sammen med p-kjeller på felt **FBB2** med felles innkjøring.

5.2.2.2 Fritidsbebyggelse – blokk, delområde **FBB2**

Det er planlagt for **3** bygg på **4** etasjer over felles sokkel-etasje og p-kjeller.

Min. avstand mellom byggene er 16 meter for å sikre gode siktlinjer fra alpinbakken.

Det tillates teknisk-rom, boder og fellesarealer i sokkeletasje mellom byggene og i p-kjeller.

Det åpnes for at p-kjeller kan kobles sammen med parkeringskjeller på feltet **FBB1** med felles innkjøring.

Det er også planlagt et frittliggende bygg som forbindes med kulvert til parkeringskjeller. Adkomst ut og inn i skibakken må ivaretas over kulvert. Avstand til annen bebyggelse skal være min. 8 meter.

5.2.2.3 Fritidsbebyggelse – blokk, delområde **FBB3**

Det er planlagt for **2** bygg på **3** etasjer over felles p-kjeller.

Min. avstand mellom byggene er åtte meter.

Det tillates teknisk-rom, boder og fellesarealer i sokkeletasje mellom byggene og i p-kjeller.

¹ Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027, vedtatt ved kgl. resolusjon 20. juni 2023, Kommunal- og distriktsdep. (pkt. 57, side 29).

5.2.2.4 Grad av utnytting og parkeringsarealer

Delområde	Maks. grad av utnytting, m ² BRA	Kjellerarealer som ikke regnes med i grad av utnytting, m ²
FBB1	2 700	1 350
FBB2	5 500	2 200
FBB3	4 800	1 700
Sum FBB	13 000	5 250

Figur 16: Oversikt grad av utnytting mm formål FBB

Totalt BRA inklusive kjellerarealer er da 18 250 m², omtrent tilsvarende gjeldende plan for området (17 000 m²)

5.2.2.5 Kombinert bygge- og anleggsformål, delområde **KBA1**

Området ligger ovenfor dagens parkeringsplass ved bedriften *Onkel Pudder*. Her planlegges en kombinasjon av leiligheter for kommersiell utleie og fritidsbebyggelse for salg, men tilrettelagt for utleie, med noen arealer til servicefunksjoner som forretninger, servering mm. Området reguleres derfor til kombinert formål med underformålene:

- Fritidsbebyggelse-blokk (SOSI-kode 1123)
- Fritids- og turistformål (SOSI-kode1170)
- Forretninger (SOSI-kode1150)
- Bevertning (SOSI-kode 1330)
- Annen offentlig eller privat tjenesteyting (SOSI-kode 1169).

Det er planlagt for **5** bygg på **3-4** etasjer over felles p-kjeller.

Min. avstand mellom byggene er åtte meter for sikre siktlinjer og tverrforbindelser på bakkenivå.

Det tillates teknisk-rom, boder og fellesarealer i sokkeletasje mellom byggene og i p-kjeller.

Beverting og forretning planlegges i bygget nærmest «*Onkel Pudder*».

5.2.2.6 Kombinert bygge- og anleggsformål, delområde **KBA2**

Dette er bygningen / eiendommen til bedriften *Onkel Pudder*, som driver skiutleie/-verksted og servering mm. Bebyggelsen skal beholdes som i dag. Området reguleres til de aktuelle formålene:

- Forretninger (SOSI-kode 1150)
- Bevertning (SOSI-kode 1330)
- Annen offentlig eller privat tjenesteyting (SOSI-kode 1169).

5.2.2.7 +Kombinert bygge- og anleggsformål, delområde **KBA3**

Dette utgjør selve sentralområdet ved dalstasjonen for «Vangsliaekspresen». Her planlegges en kombinasjon av servicefunksjoner, forretninger, overnatting, samt leiligheter i form av både fritidsbebyggelse tilrettelagt for utleie og kommersielle utleieleiligheter. Området reguleres derfor til kombinert formål med underformålene:

- Fritidsbebyggelse-blokk (SOSI-kode 1123)
- Fritids- og turistformål (SOSI-kode 1170)
- Forretninger (SOSI-kode 1150)
- Hotell/overnatting (SOSI-kode 1320)
- Bevertning (SOSI-kode 1330)
- Annen offentlig eller privat tjenesteyting (SOSI-kode 1169).

Det er planlagt for **3** bygg på **4** etasjer over felles p-kjeller.

Bevertning og forretningsvirksomhet ut mot torget i 1. og 2. etasje, og leiligheter i de øvrige etasjene.

Det tillates teknisk-rom, boder og fellesarealer i sokkeletasje mellom byggene og i p-kjeller.

Skitorget ligger på ca. samme kote som påstigningen til Vangslia ekspressen, og åpnes opp mot skiheisen i øst. Det er adkomstvei til p-plasser på terreng vest for området.

Vareleveranser fra terrengnivå i vest og fra felles p-kjeller.

5.2.2.8 Kombinert bygge- og anleggsformål, delområde **KBA4**

Området helt øverst i planområdet, rett vest for påstigningen til «Kortheisen/Langheisen» i alpinanlegget Her planlegges en kombinasjon av leiligheter for kommersiell utleie og fritidsbebyggelse for salg. Området reguleres derfor til kombinert formål med underformålene:

- Fritidsbebyggelse-blokk (SOSI-kode 1123)
- Fritids- og turistformål (SOSI-kode 1170)

5.2.2.9 Grad av utnytting og parkeringsarealer

Delområde	Maks. grad av utnytting, m ²	Kjellerarealer som ikke regnes med i grad av utnytting, m ²
KBA1	4 550	1 500
KBA2 (Onkel Pudder)	700	0
KBA3	4 500	2 700
KBA4	3 400	1 800
Sum KBA	13 150	6 000

Figur 17: Oversikt grad av utnytting mm formål KBA

De nærmeste naboeiendommene i nordvest får redusert sin utsikt mot vest/nordvest som følge av utbyggingen. Forslagsstiller har vurdert dette opp mot forventninger om fortetting, samt gjort avbøtende tiltak vist i skisseprosjekt (som også er sikret i bestemmelser).

Byggehøyder og tak:

Maksimal byggehøyde er definert med kotehøyde over havet innenfor definerte soner på plankartet. Dette gir en konkret entydig definisjon uten vurderinger av gjennomsnittlig planert terreng mv. Denne metoden er valgt for å unngå usikkerhet ved bygningshøydene relatert bl.a. til omgivelsene, særlig ift. utsikt fra den nærliggende bebyggelsen i vest og nord. Bebyggelsen planlegges da som trappet i flere trinn med fastsatte maksimalhøyder. Dette gjør også utsiktsforholdene internt i byggeområdet forutsigbare, med hensyn til de byggetrinnene som gjennomføres før de andre.

Byggehøydene er vurdert i skisseprosjekt og analyse av snitt/3D for å sikre og dokumentere en tilpasset bygningsmasse i landskapet i overgangen mot de frittliggende fritidsboligene omkring.

Høydene vist i illustrasjonsprosjektet ligger helt opp til maksimal foreslått tillatt høyde.

5.2.3 Illustrasjoner av planlagt bebyggelse

Under er vist utklipp av 3D-modell med planlagte bygninger.



Figur 18: Planlagt bebyggelse, oversikt fra sørøst (Logg Arkitekter)

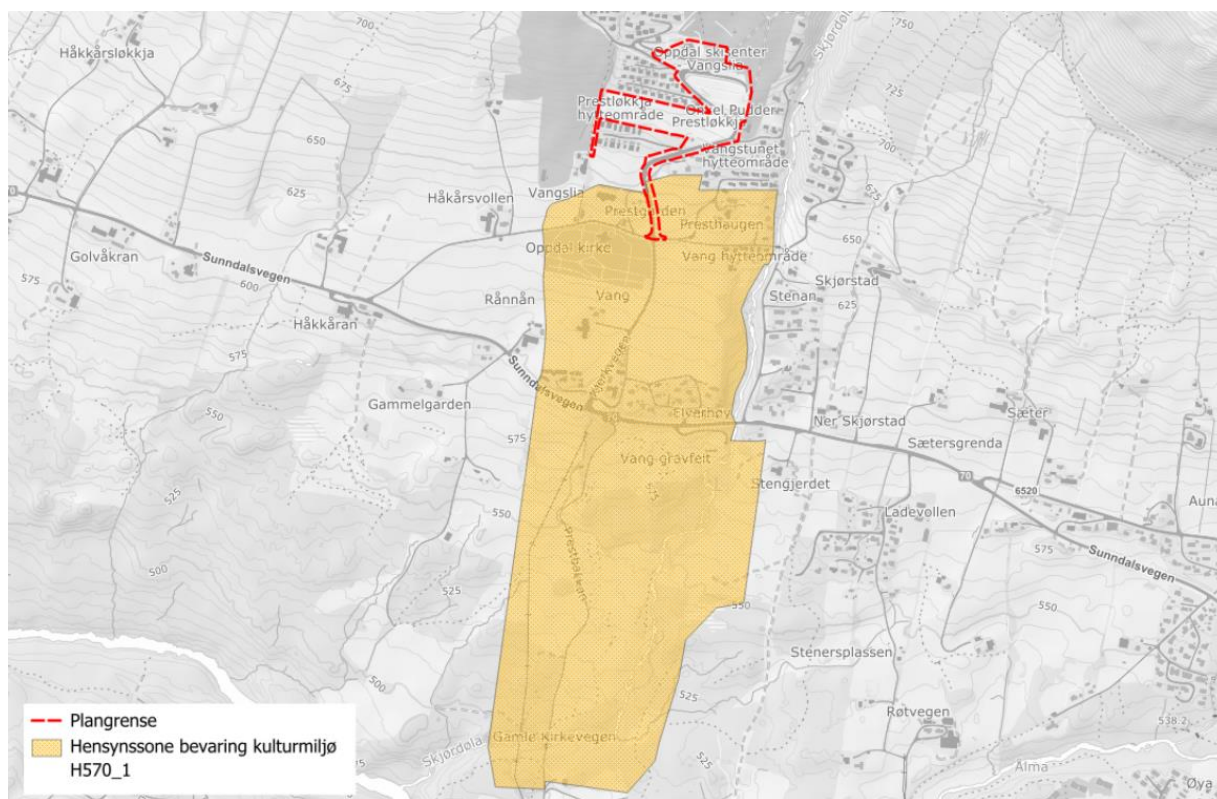


Figur 19: Planlagt bebyggelse, oversikt fra øst (Logg Arkitekter)



Figur 20: Planlagt bebyggelse, oversikt fra hyttefeltet i sørvest (Logg Arkitekter). Eksisterende hytter i forgrunnen, ny bebyggelse med leilighetsbygg bortenfor, tak på parkeringshus nede til høyre

Byggeområdet ligger også i nærheten av kommuneplanens hensynssone H570_1 Bevaring av kulturmiljø (rundt kirka), og foreslått fortau/gangbane langs Kjerkevener i nedre del av planområdet ligger innenfor sonen.



Figur 21: Planlagt bebyggelse, oversikt fra hyttefeltet i sørvest (Logg Arkitekter Figur



Figur 22: Bilde tatt ved Oppdal kirke i retning planområdet.

Kommentar:

Planområdet er ikke synlig fra Oppdal kirke.



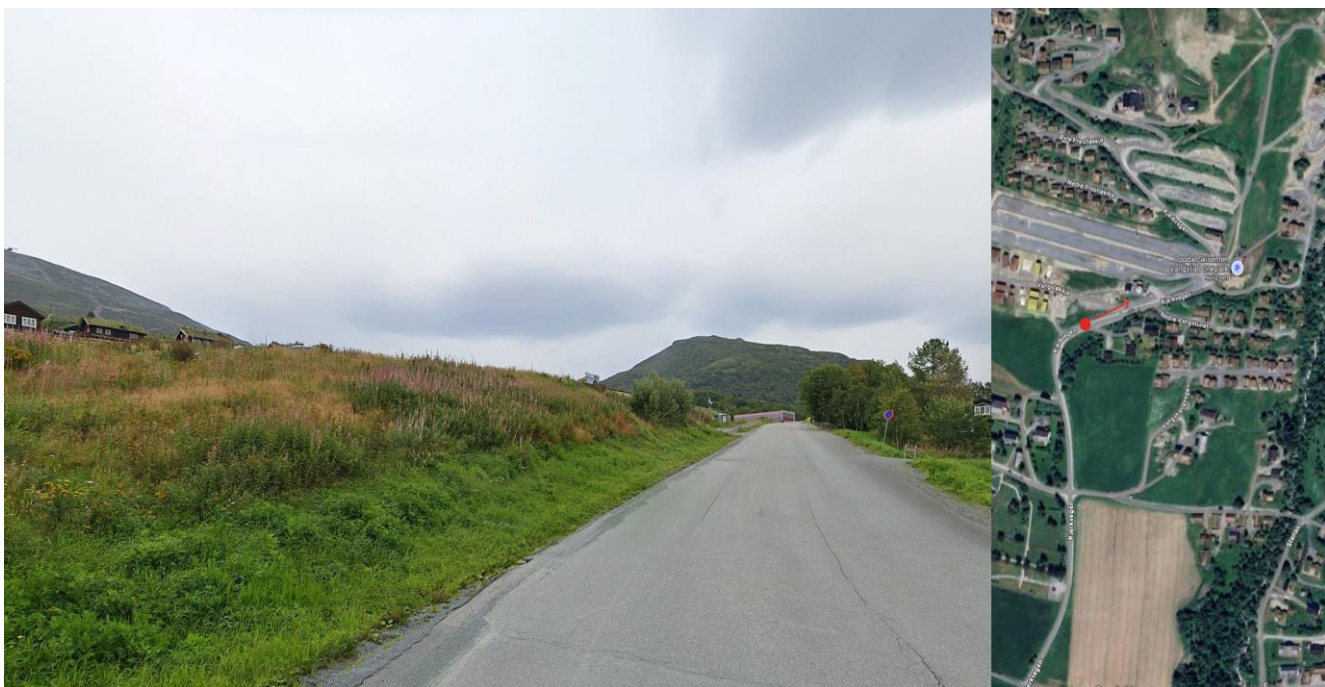
Figur 23: Eksisterende situasjon sett fra krysset Kjerkvegen/Vangshaugvegen like øst for kirken.



Figur 24: Planlagt bebyggelse sett fra samme sted.

Kommentar:

Fra krysset med Vangshaugvegen like øst for kirken er bebyggelsen synlig, men fremstår neddempet, delvis skjult bak vegetasjon og rekker ikke over horisonten bak.



Figur 25: Nåværende situasjon, sett fra svingen i Kjerkvegen. Til høyre kartutsnitt som angir illustrasjonspunktet.



Figur 26: Samme punkt med planlagt bebyggelse.

Kommentar:

Bebyggelsen er synlig, men fremstår ikke dominerende, dekkes delvis opp av terrenget / ligger under horisonten bak.



Figur 27: Eksisterende situasjon sett fra veg ovenfor dagens kro/heisanlegg Langheisen/Kortheisen.



Figur 28: Planlagt bebyggelse sett fra samme sted.

Kommentar:

Øverste bygg skygger for en del av utsikten mot øst. Forholdsvis få berørte av denne effekten (Kjerkvegen 140, 142, 144, 146, 148).



Figur 29: Eksisterende situasjon sett fra vegen Stenan, øst for Skjördøla. Til venstre i bildet ser man Oppdal kirke.



Figur 30: Planlagt bebyggelse sett fra samme sted.

Kommentar:

Bebyggelsen knapt / ikke synlig herfra. Sikt mot kirken berøres ikke.

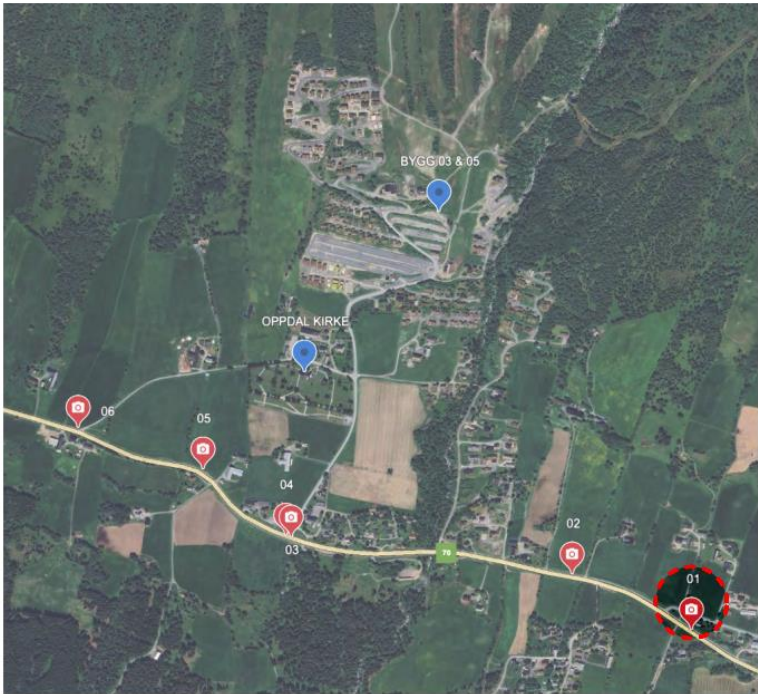
Det har også vært stilt spørsmål ved bebyggelsens synlighet fra områder lenger unna, bl.a. langs rv. 70 Sunndalsvegen. Det er derfor utarbeidet en «langvirkningsanalyse» for vurdering av dette. Denne legges ved planforslaget som eget vedlegg og gjengis i utklipp under.

Kommentar:

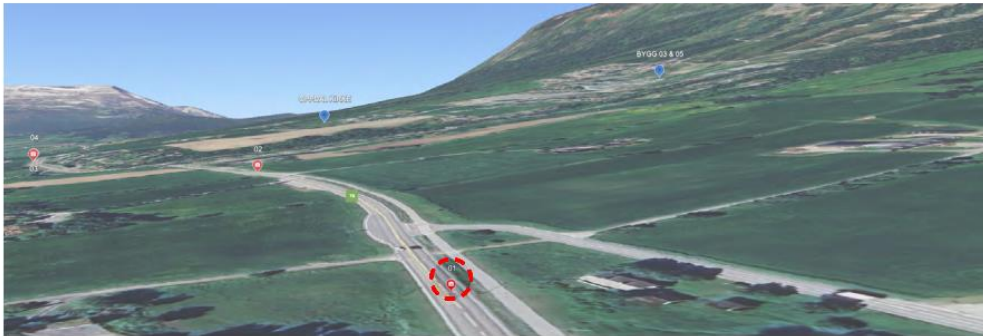
Analysen viser at bebyggelsen i all hovedsak er knapt synlig, eller ikke synlig sett fra disse observasjonsstedene.

Både bebyggelsen, til dels også kirka er enten hver for seg eller begge skjult bak vegetasjon og / eller ligger for langt unna til å kunne påvirke landskapsbildet eller sammenhengen i kulturlandskapet mellom kirkeområdet og byggeområdet.

Ut fra både illustrasjonene i nærvirkning, på middels avstand, samt langvirkningsanalysen må det vurderes at tiltakene i planområdet gir minimal påvirkning for kulturlandskapet / kommuneplanens hensynssone.



GOOGLE MAPS



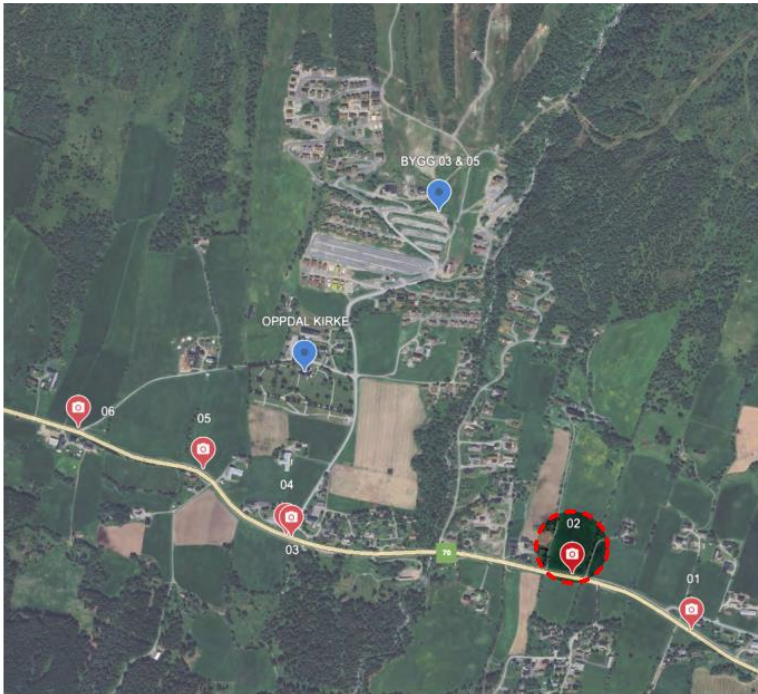
GOOGLE EARTH - 3D



GOOGLE EARTH - STREETVIEW

INDEX	DATO	BESKRIVELSE	SIGN	GOOK	

TILSØKSHVER Oppdal Eiendomsutvikling AS		PROSJEKT Vangsla - Oppdal		DATO 07.01.2026	
ENTREPRENER --	FASE Rammesokniad	TEGNING Langvirkningsanalyse		MÅL. GRD A3	ARK. A3
ALLE MÅL SKAL KONTROLLERES PÅ STEDET LEVERANDØR OG UTPØRNER ENTREPRENER MÅ SELV KONTROLLERER AT ALLE MÅL OG TOLERANSER ER RIKTIGE OG ILTREKKEVELSE FOR PRODUKSJON. LOGG ARKTEKTER AS TAR IKKE ANSVAR FOR FEIL ELLER MANGLER SOM BØYLES HANDELING KONTROLL FRA PRODUSENTUTPØRNERES SEIL.		PROSJEKT 202507	TEGN. NR. A-15-8101	INDEX =	TEGNET IGN KONTROLL JB
				LOGG ARKTEKTER AS WWW.LOGG.NO	



GOOGLE MAPS



GOOGLE EARTH - 3D

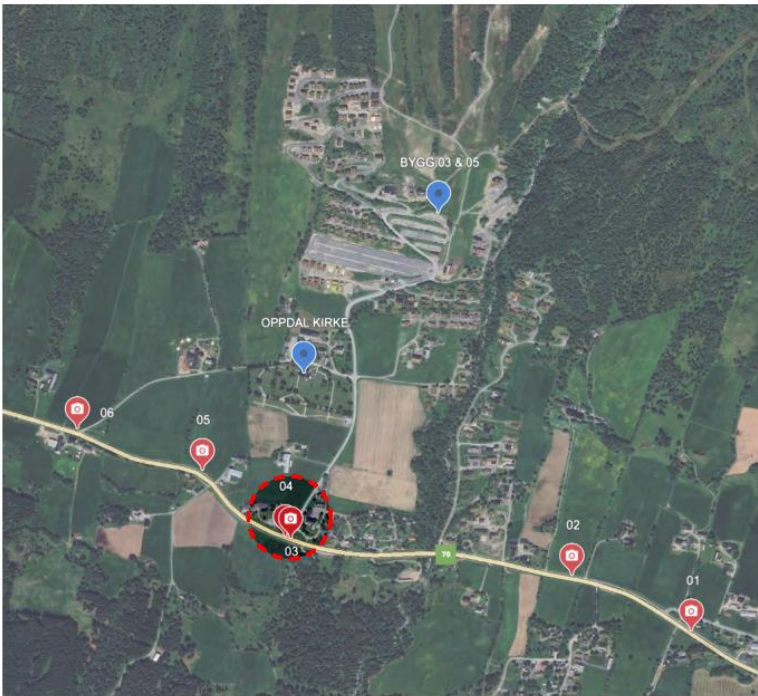


GOOGLE EARTH - STREETVIEW

INDEX	DATE	BESKRIVELSE		SIGN	GOOD

TILRÅDNING Oppdal Eiendomsutvikling AS		PROSJEKT Vangslia - Oppdal		DATE 07.01.2026	
ENTREPRENØR --	PAGE Rammesoknad	TEGNING Langvirkningsanalyse		MÅL 031 A3	
ALLE MÅL SKAL KONTROLLERES PÅ STEDET. LEVERANDØR OG UPPDRAGSGIVER ENTREPRENØR MÅ SELV KONTROLLERE AT ALLE MÅL OG TOLERANSER ER RETTE OG TILSTREKKELIGE FOR PRODUKSJON. LOGG ARKISTERES AT TID PÅSIS INNSIKT FOR FEIL ELLER MANGLER SOM SKYLDES HANDELSENS KONTROLL FRA PRODUKSJONENS SIDE.		PROSJEKT 202507	TEGNING A-15-8102	INDEX -	TEGNET IGN
				KONTROLL JB	





GOOGLE MAPS



GOOGLE EARTH - 3D

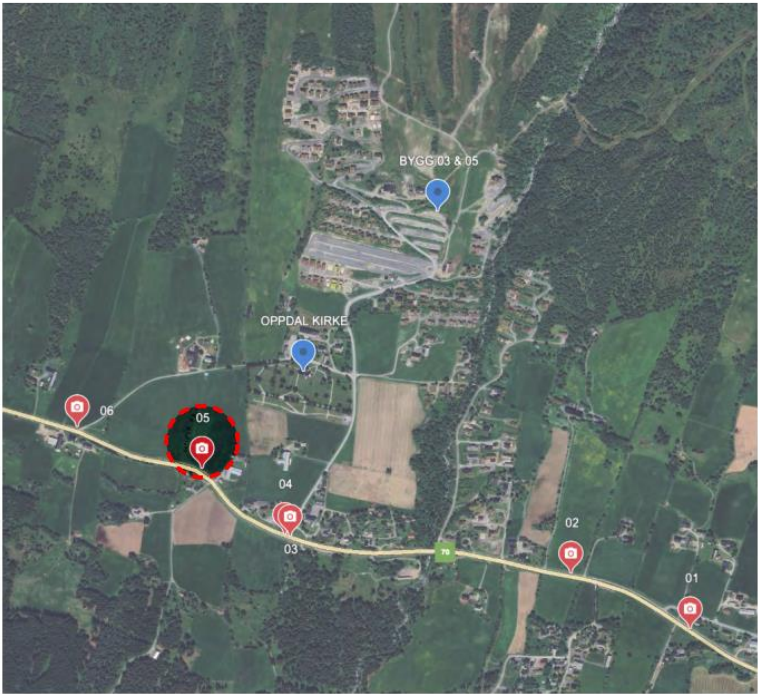


GOOGLE EARTH - STREETVIEW

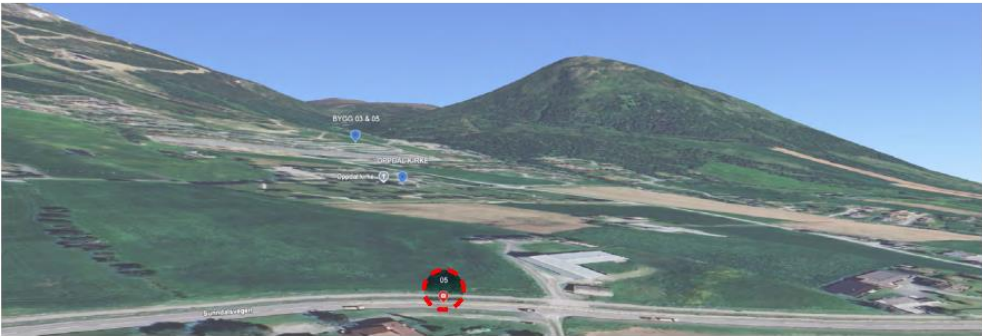
INDEX	DATO	BESKRIVELSE		SIGN	BOOK

TILSMAKER Oppdal Eiendomsutvikling AS		PROSJEKT Vangslia - Oppdal		DATO 07.01.2026	
ENTREPRENØR --	FASE Rammesoknad	TEGNING Langvirkningsanalyse		MÅL G32 A3	ARK A3
ALLE MÅL SKAL KONTROLLERES PÅ STEDET. LEVERANDØR OG UTPØRERE ENTREPRENØR MÅ SELV KONTROLLERE AT ALLE MÅL OG TOLERANSE ER PÅTATT OG TILFØRSLAG FOR PRODUKSJON. LOGG ARHTEKTER AS TAR BAKSE ANSVAR FOR FELT ELLER MÅLINGER SOM SKYLDES HANGLERNE KONTROLL FRA PRODUKSJONSPÅRERENDES SIDE.		PROSJEKT 202507	TEGNING A-15-8104	INDEX -	TEGNET IGN
				KONTROLL JB	





GOOGLE MAPS



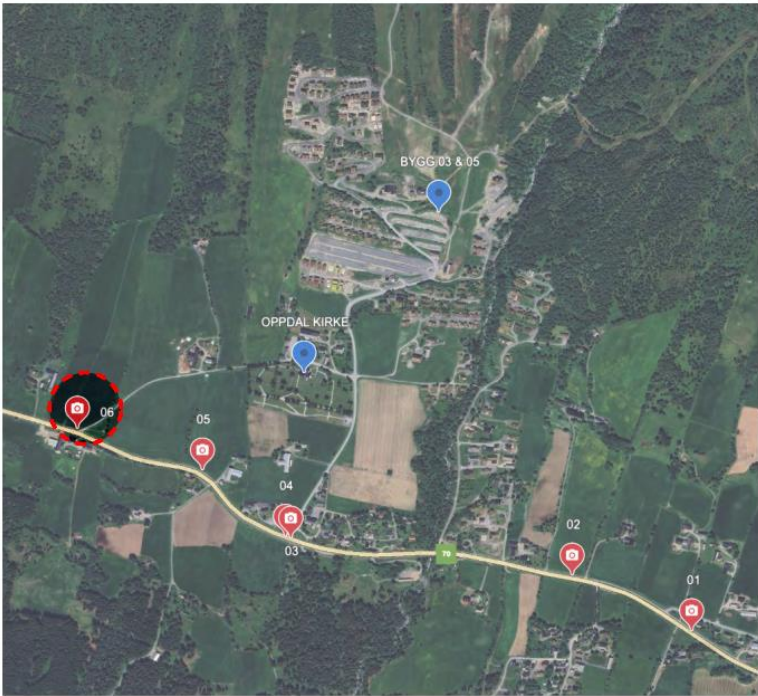
GOOGLE EARTH - 3D



GOOGLE EARTH - STREETVIEW

INDEX	DATO	BESKRIVELSE		SIGN	GOOK

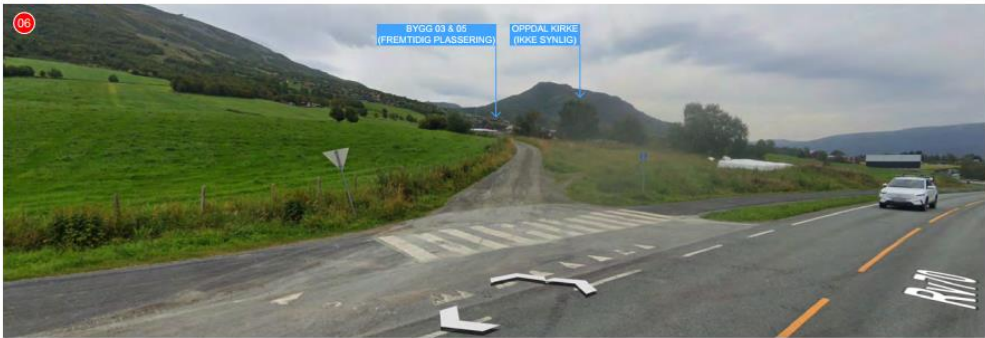
TILRÅDNING Oppdal Eiendomsutvikling AS		PROSJEKT Vangslia - Oppdal		DATO 07.01.2026	
ENTREPRENER --	PAGE Rammesoknad	TEGNING Langvirkningsanalyse		MÅL G33 A3	ARK A3
ALLE MÅL SKAL KONTROLLERES PÅ STEDET. LEVERANDØR OG UPPORDRENTS ENTREPRENER MÅ SELV KONTROLLERE AT ALLE MÅL OG TOLRANSER ER RITTE OG TILSTREKKELEGE FOR PRODUKSJON, LOGG ARBEIDET AT DE ER RIKTIG OG HAR FOR FEL. ELLER HANGLER SOM BYLLES MÅNDELIGE KONTROLL FRA PRODUSENTUTPENSSES SEIL.		PROSJEKT 202507	TEGNING A-15-8105	INDEKS -	TEGNET IGN
				KONTROLL JB	LOGG LOGG ARBEIDET AT DE ER RIKTIG OG HAR FOR FEL. ELLER HANGLER SOM BYLLES MÅNDELIGE KONTROLL FRA PRODUSENTUTPENSSES SEIL.



GOOGLE MAPS



GOOGLE EARTH - 3D



GOOGLE EARTH - STREETVIEW

INDEX	DATO	BESKRIVELSE		SIGN	ODOK

TILSYNSHVER Oppdal Eiendomsutvikling AS		PROSJEKT Vangslia - Oppdal		DATO 07.01.2026	
ENTREPRENØR --	FASE Rammesoknad	TEGNING Langvirkningsanalyse		MÅL GAB A3	ARK A3
ALLE MÅL, SKAL KONTROLLERES PÅ STEDET LEVERANDØR OG UTPØRSENDE ENTREPRENØR MÅ SELV KONTROLLERE AT ALLE MÅL OG TOLERANSE ER RIKTIGE OG TILSTREKKELIGE FOR PRODUKSJON. LOGG ARHTEKTER AS TAR INNE REGNE FOR FBL ELLER MÅLINGER SOM SKYLDES MÅLINGENE KONTROLL. FRA PRODUSENTUTTFØRERENS SIDE.		PROSJEKT 202507	TEGNING A-15-8106	INDERS -	TEGNET IGN
				KONTROLL JB	



5.2.4 Terrengbehandling

Det er lite eller ingen vegetasjon og svært lite grøntarealer i byggeområdene i dag. Det foreslås dermed ingen spesielle bestemmelser knyttet til dette forholdet. Inngrepsgraden på utbyggingsområdet kan i praksis bli opp mot 100%. Det er foreslått generell bestemmelse om terrengbehandling, planering og tilsåing av mellomliggende arealer etter utbygging.

5.2.5 Byggegrenser

Byggegrenser er regulert og vist på plankartet. Stedvis, dvs mellom KBA3 og f_P2 / Annen veggrunn og ved sør- og østsiden av KBA2 ligger byggegrensen sammenfallende med formålsgrensene og er derfor ikke synlige på utskrifter av plankartet, men ligger i datafilene.

5.2.6 Forhold knyttet til alpinanlegget mm.

Oppdal er et av Norges største alpinområder. Alpinanlegget gir endeløse muligheter for variert skikjøring, enten man liker perfekte preparerte løyper eller frikjøring i pudder. Oppdal er et snøsikkert og allsidig skiområde, perfekt for skientusiaster i alle aldre. Her finnes et variert løypenett – fra barnevennlige bakker til utfordringer for erfarne alpinister. Skisenteret består av fire fjellområder – Vangslia, Stølen, Hovden og Ådalen – med et godt utvalg av alpinbakker, overnatting og spisesteder.

Oppdal ligger midt i hjertet av Norge - under 2 timer fra Trondheim med bil, eller 1,5 timer med tog. Og drøye 5 timer fra Oslo bil eller tog. Her skal det være enkelt å la bilen stå, enten du bor på hotell i sentrum eller på hytte eller leilighet i bakken. Det går gratis shuttlebuss i hele anleggets åpningstid via sentrum og til de 3 ulike dalstasjonene.

Alpinco eier og drifter Oppdal skisenter, Hafjell og Kvitfjell. Alle destinasjonene har sitt unike særpreg, og det er lett å finne den opplevelsen som passer den enkelte. Fra familievennlige bakker og barneområder til bratte utfordringer for erfarne alpinister – her finnes det noe for alle.

5.2.7.2 Overvann

I utgangspunktet skal overvann i størst mulig grad håndteres åpent og lokalt slik at vannets kretsløp opprettholdes og naturens selvrensingsevne utnyttes.

Det er utarbeidet overvannsplan- og notat for planområdet. Notatet beskriver eksisterende situasjon og fremtidig situasjon med planlagt utbygging. Utomhusarealene mellom leilighetsbyggene er planlagt med grøntarealer og delvis tette dekker. Byggene skal ha skifer, tre eller sedum på takene.

Innenfor planen skal det legges til rette for å ivareta overvannshåndtering etter utbyggingen. Det opparbeides fordrøyningsareal i de grønne områdene rundt leilighetsbyggene. Områdene arronderes slik at det blir nedsenkede grønne felt der overflateavrenningen kan fordrøyes før vannet ledes ut i avskjærende grøfter og mot Skjærdøla. Overflateavrenning fra Kjerkevegen bør ledes ut på terreng som i dag.

Planlagte tiltak vil bidra til å forsinke og fordrøye den økte avrenningen slik at sikker overvannshåndtering ivaretas.

Tretrinnsstrategien er sentral:

Trinnene i tretrinnsstrategien:

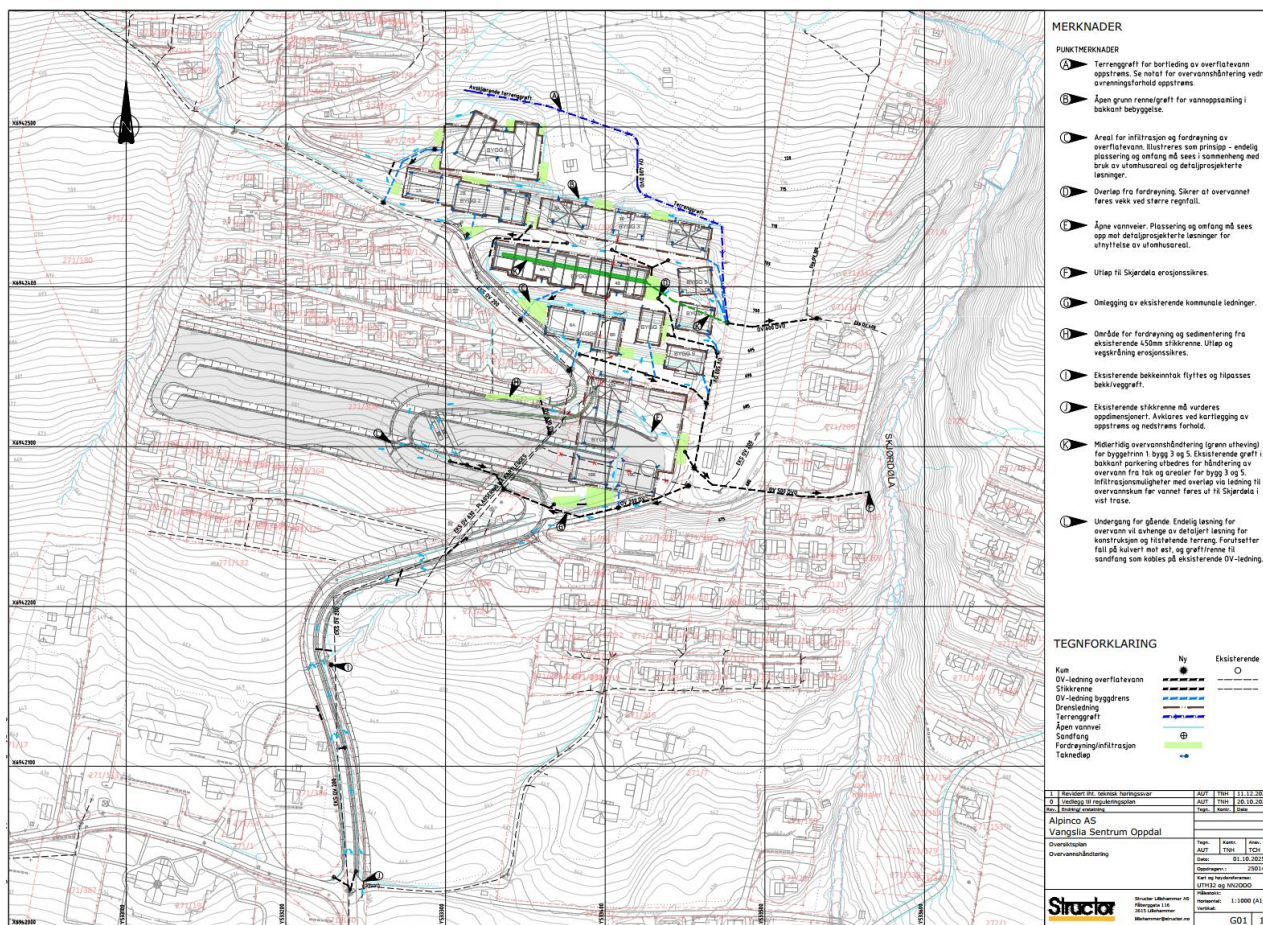
1. Fange opp og infiltrere små nedbørsmengder lokalt i grøntområder, regnbed og andre åpne overvannstiltak.
2. Forsinke og fordrøye større nedbørsmengder før eventuelle påslipp til ledning eller resipient.
3. Sikre trygge flomveier for ekstreme nedbørsmengder.

Det er tidligere gjort tiltak oppstrøms planområdet som hindrer avrenning til planområdet og fører vannet til Skjærdøla. Samtidig etableres det nå en avskjærende terrenggrøft som håndterer overvannet mellom tidligere tiltak og planområdet.

Generelt i planområdet erstattes overflater bestående av grus og vegetasjon med takflater og utomhusarealer med varierende dekktype. Overvannshåndteringen følger som prinsipp tretrinnsstrategien, hvor det legges vekt på infiltrasjon og fordrøying av mindre regn – samtidig som større nedbørshendelser håndteres ved at overvannet har føringsveger ut av området. Skjærdøla i øst blir hovedresipienten for avrenningen fra området, samtidig som noe vann føres til eksisterende ledningsnett og eksisterende vannveger ellers i feltet. Trinn 1-regn skal håndteres ved egne arealer for infiltrasjon og fordrøying, disse vil også bidra til å dempe avrenningshastighet for større regnhendelser.

Eksisterende vannveger i området må ivaretas ved gjennomføring av tiltak som påvirker disse. Ved parkeringsarealet på vestsiden av Kjerkevegen må innløpet til eksisterende stikkrenne flyttes som følge av omlegging av vegen.

Kommunale hovedledninger må også legges om som følge av utbyggingen. Dette vises på plantegning G01.



Figur 32: Tegning G01 Overvannsplan.

5.2.7.3 Øvrig teknisk infrastruktur

Elforsyning og signal legges i bakken, i størst mulig grad i felles grøfter for VA og overvann. Luftstrekking tillates ikke. Det tillates transformatorstasjoner og andre tekniske installasjoner innenfor arealene regulert til bebyggelsesøle og anlegg.

5.3 Veg og parkering

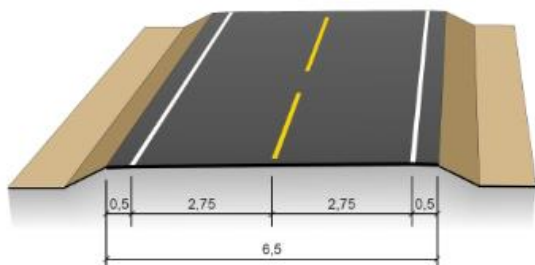
5.3.1 Hovedadkomst

Adkomst til området er via Kjerkvegen.

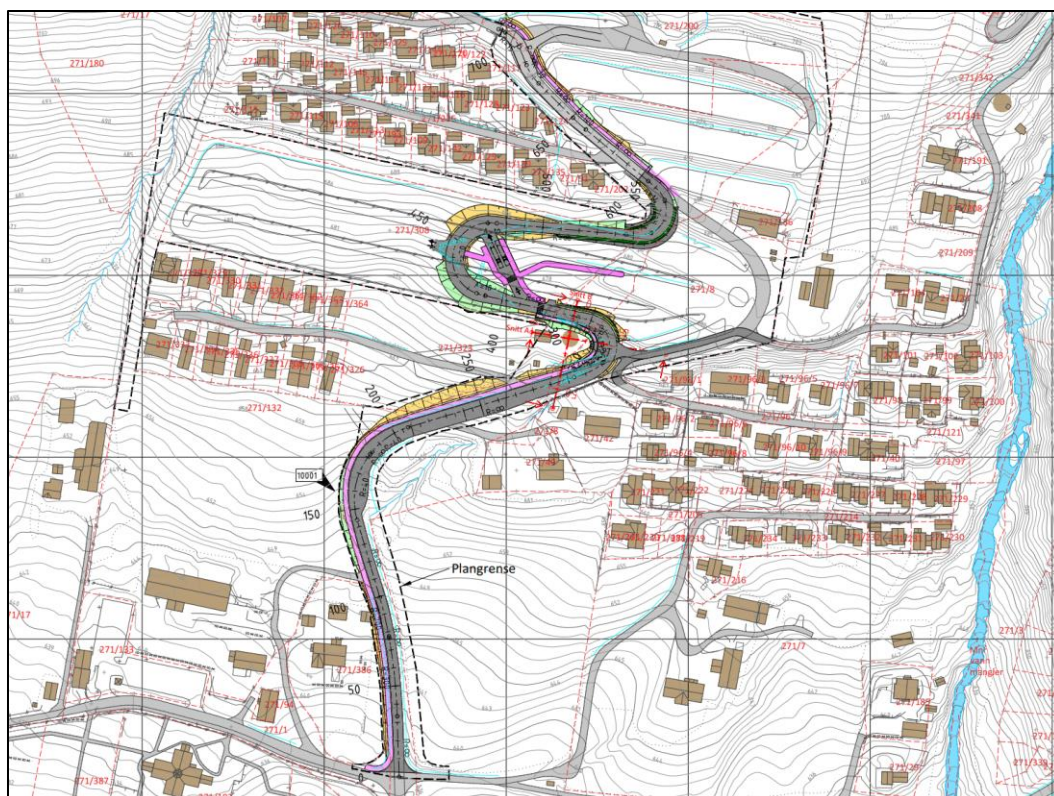
Det er regulert inn arealer til noe utbedring av Kjerkvegen og gang-/sykkelveg fra kirka og opp til planområdet og en omlegging inne i selve byggeområdet i planen.

Dimensjonerende trafikkmengder er beskrevet i kap. 6.

Normalbredde på ny/utbedret veg foreslås med 6,5 meter kjørebane og **3 meter fortau/gang- og sykkelveg**. Utgangspunktet for dette er dimensjoneringsklasse L1 – Lokale veger med ÅDT<1500 iht. Statens vegvesens vegnormal N100. Her er normalbredde satt til 7,5 meter med åpning for 6,5 meter i sårbart / kostbart terreng. I og med at det her er snakk om utbedring av en eksisterende veg med nærføring til prestegården og dyrkede arealer er det vurdert at kriteriene for sårbart terreng er til stede, samtidig som det er snakk om en utbedring av eksisterende veg fra kirka og opp til selve byggeområdene.



Figur 33: Statens vegvesen N100: L1 Tverrprofil ved sårbart/kostbart terreng og gang-/sykkelveg (fig. 3.3.4-3 og 4.2.1.1-1).



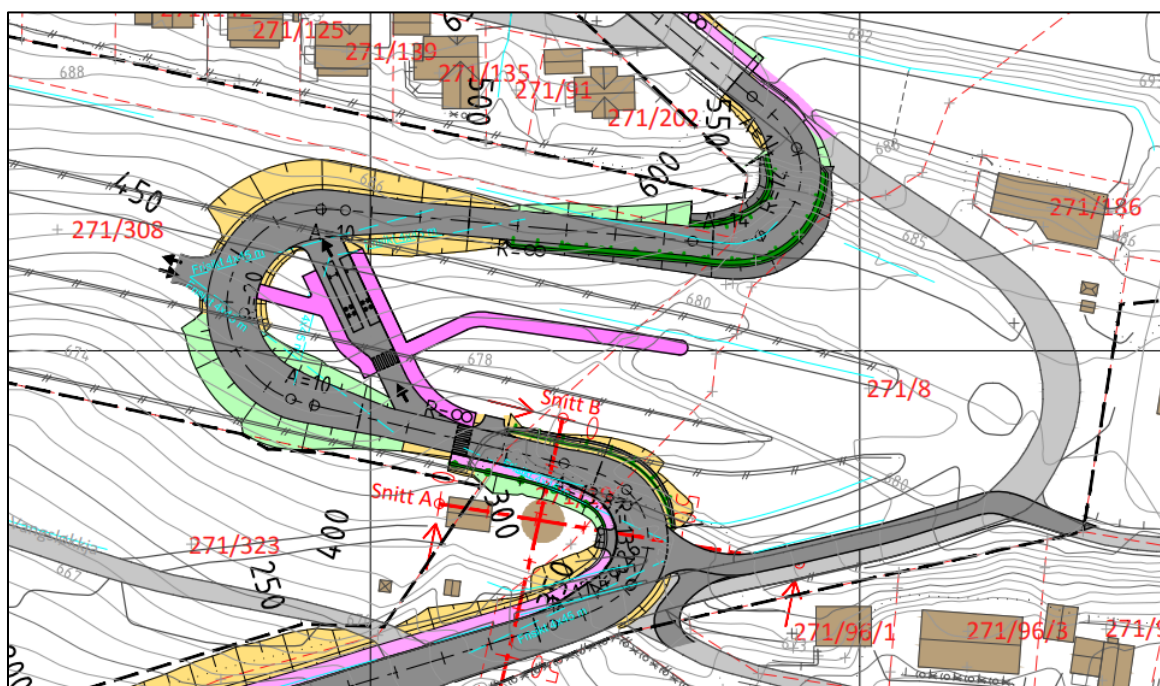
Figur 34: Plantegning Kjerkvegen med fortau / G/S-veg

Samme normal krever parallelført gang- og sykkelveg ved ÅDT over 1000 eller over 50 gående/syklende i et normaldøgn. Det vurderes at man uansett ikke vil kunne komme opp i slike antall gående / syklende pr time som iht. vegnormalene krever gang-/sykkelveg, men på grunn av områdets og trafikken spesielle karakter med intense maksperioder [har man likevel valgt å regulere inn et 3 meter bredt fortau / gang- og sykkelveg langs vestsiden](#) av Kjerkvegen fra krysset ved Kirka og opp til nederste byggeområde i planen, samt forbi de nye byggeområdene oppover langs dagens veg. Dette vil både øke trafiksikkerheten og bidra til en generelt høyere kvalitet på området.

5.3.2 Omlegging av Kjerkvegen ved byggeområdene

I dag går Kjerkvegen med nærføring til påstigningen for skiheisen «Vangsliaekspresen» samt tett på bygningen til forretning /skiverksted / servering *Onkel Pudder*, sammen med utflytende innkjøring til parkeringsplassene på stedet. Dette vurderes som uheldig og ikke tilfredsstillende for trafiksikkerheten, samt estetisk uheldig. For å frigjøre arealene ved påstigningsområdet for skiheisen og ved Onkel Pudder til nye servicefunksjoner og bebyggelse, samt å rette opp dagens uheldige situasjon foreslås det her å legge om Kjerkvegen mot vest, inn på dagens parkeringsplass. I tilknytning til dette planlegges også en sløyfe for holdeplass / snuplass for buss.

Vegomleggingen er prosjektert med etablering av 3 slyng, slik at veien flyttes unna vrirleområdene ved dalstasjonen, samtidig som noe bedre stigningsforhold oppnås.



Figur 35: Omlegging av Kjerkvegen. Utsnitt av plantegning C01.

Stigningen på den omlagte Kjerkvegen blir gjennomsnittlig ca. 8,2%, med stigning mellom slyng på 9 og 10 %, med 3% i slyngkurvene inkludert utslakingsstrekninger ovenfor. Dette vil bedre stigningsforholdene i dagens situasjon, som i dag er gjennomsnittlig ca. 10% ved at høydeforskjellen tas over en lengre strekning. [Dagens veg ovenfor øverste slyng i omlagt veg har stigning ca. 13 %.](#) [Ny omlagt veg har ca 3% stigning gjennom slyngen.](#) Dette er betydelig slakere enn dagens veg nedenfor, som har ca 8% i kurven nedenfor og 10-13 % oppover mot tilkoblingspunktet, samt nærføring til forretning/serveringsstedet ved kurven. Det vurderes derfor at framkommeligheten og trafiksikkerheten er tilfredsstillende og bedre enn dagens situasjon.

5.3.3 Slyngklasse og dimensjonerende kjøretøy

Vegen legges i 3 slyng, utformet med utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok N-V120, slyngklasse 3. Dette innebærer at kurvene er dimensjonert slik at typekjøretøy «Lastebil» og «Personbil» kan møtes og at «Vogntog» kan komme fram.

5.3.4 Tilgang brannredskap

Hovedvegssystemet er framkommelig for brannbil/brannredskap, kfr. kap. 5.3.3 over.

Iht. reguleringsbestemmelsene skal oppstillingsplasser for brannredskap vises på utomhusplan i byggesak, når byggenes plassering og utforming er detaljprosjektet.

I TEK 17 § 11-17, veiledning til 1. ledd er det angitt: *Som del av prosjekteringen må ansvarlig prosjekterende innhente informasjon fra brannvesenet om dimensjoneringskriterier for atkomstvei og oppstillingsplass for brannvesenets biler. Kriteriene kan omfatte veiens minste kjørebredde, maksimal stigning, minste frie kjørehøyde, svingradius, akseltrykk mv.* Dette betyr at endelig løsning for brannvesenets adkomst og beredskap avklares i byggesak. Det er ingen forutsetninger i planen som hindrer tilpasninger for brannvesenets beredskap.

5.3.5 Buss, kollektivplass/snuplass

I forbindelse med omleggingen av Kjerkevgen planlegges en kollektivholdeplass / terminal i umiddelbar nærhet av byggeområdene ved heispåstigningen. Denne innrettes slik at busser kan snu, og med tilknytning til gangvegssystemet. ~~sammen med mulighet for en planskilt fotgjengerkryssing under Kjerkevgen fra parkeringsområdene vest for omlagt veg.~~

Holdeplassen vil ha en stigning på ca 7%. I vegnormal N100 er krav til stigning på vegbanen, dvs ved busslommer, knyttet til dimensjoneringsklassen. Her i klasse L1 og ÅDT <4000 er maks stigning 8%. Det stilles altså ikke egne krav til stigning ved holdeplasser, men det er påpekt at akseptabel stigning avhenger av driftsstrategi og friksjonsforhold på strekningen. Det må kunne legges til grunn at driftsforholdene, dvs brøyting og strøing på holdeplassen her vil være tettere oppfulgt enn normalt på offentlige veger og at stigning på 7% da er akseptabelt.

5.3.6 Parkering

5.3.6.1 Dagens situasjon

Planområdet brukes i dag stort sett til parkering når man ser bort fra *Onkel Pudder*, Kjerkevgen og manøvreringsarealer/høydebasseng og renovasjon.

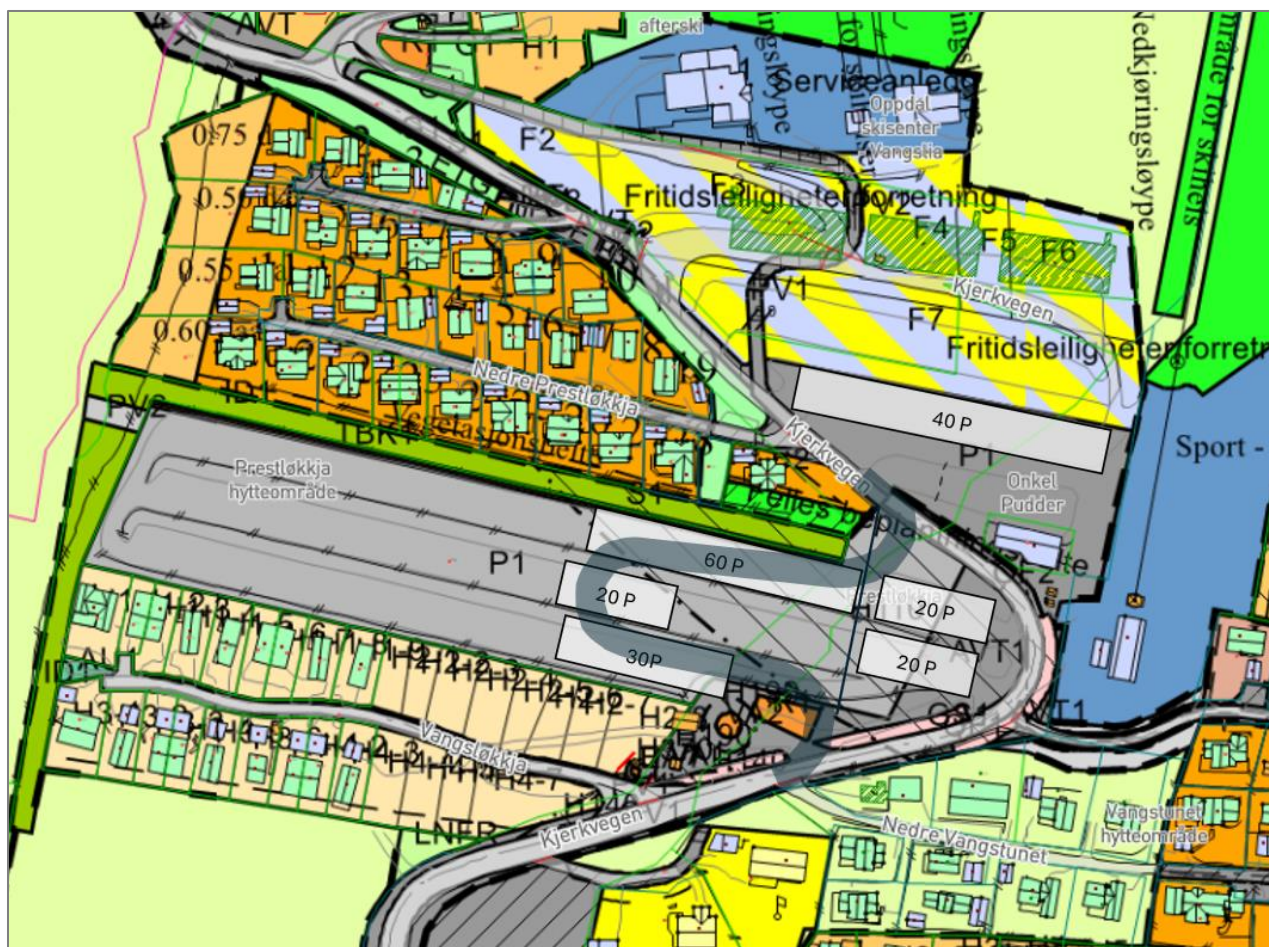
Antall parkeringsplasser i planområdet i dag er noe avhengig av hvordan man vurderer vinterdriften. Normert størrelse på parkeringsplass for personbil er 2,5 x 5,0 meter. Ut fra erfaringer med andre vinterparkeringsplasser i alpinanlegg (Hafjell, Kvitfjell, Norefjell m.fl.) er det anslått en effektiv bredde for hver biloppstilling på 3 meter, det vil si noe mer enn de normerte 2,5 meter. I tillegg regnes det med noe tap av effektivt areal på grunn av brøytesnø/snøopplag.

Innenfor planområdet eksisterer det da ca. 550-600 parkeringsplasser. Av disse er ca. 120 stykk regulert til fritidsbebyggelse i den gjeldende reguleringsplan for Vangslia fra 2007, med rekkefølgekrav om opparbeidelse av «*tilsvarende antall nye parkeringsplasser i P2/P3 som tilsvarer de eksisterende plassene som fjernes ved utbyggingen*» (bestemmelsene pkt. 2.13).

Områdene P2 og P3 ble endret i gjeldende Detaljreguleringsplan for Vangsløkkja hytteområde i 2020 og tilsvarer i praksis de relativt nybygde plassene som i den planen ble regulert som område P1. Rekkefølgekravet i gjeldende reguleringsplan anses da som oppfylt. Totalt antall regulerte parkeringsplasser innenfor planområdet er da 475.

5.3.6.2 Brutto tap av parkeringsarealer ved omregulering til byggeformål

Med unntak av noe tillatt parkering på grunnen (bl.a. eksisterende plass ovenfor *Onkel Pudder*) går alle parkeringsplassene der det omreguleres fra parkering til nye byggeområder tapt. Dette utgjør ca. 80 plasser, i tillegg vil ca. 120 plasser gå tapt ved omlegging av Kjerkevegen. Totalt vil om lag 200 plasser gå tapt som følge av byggearealet og den nye vegen

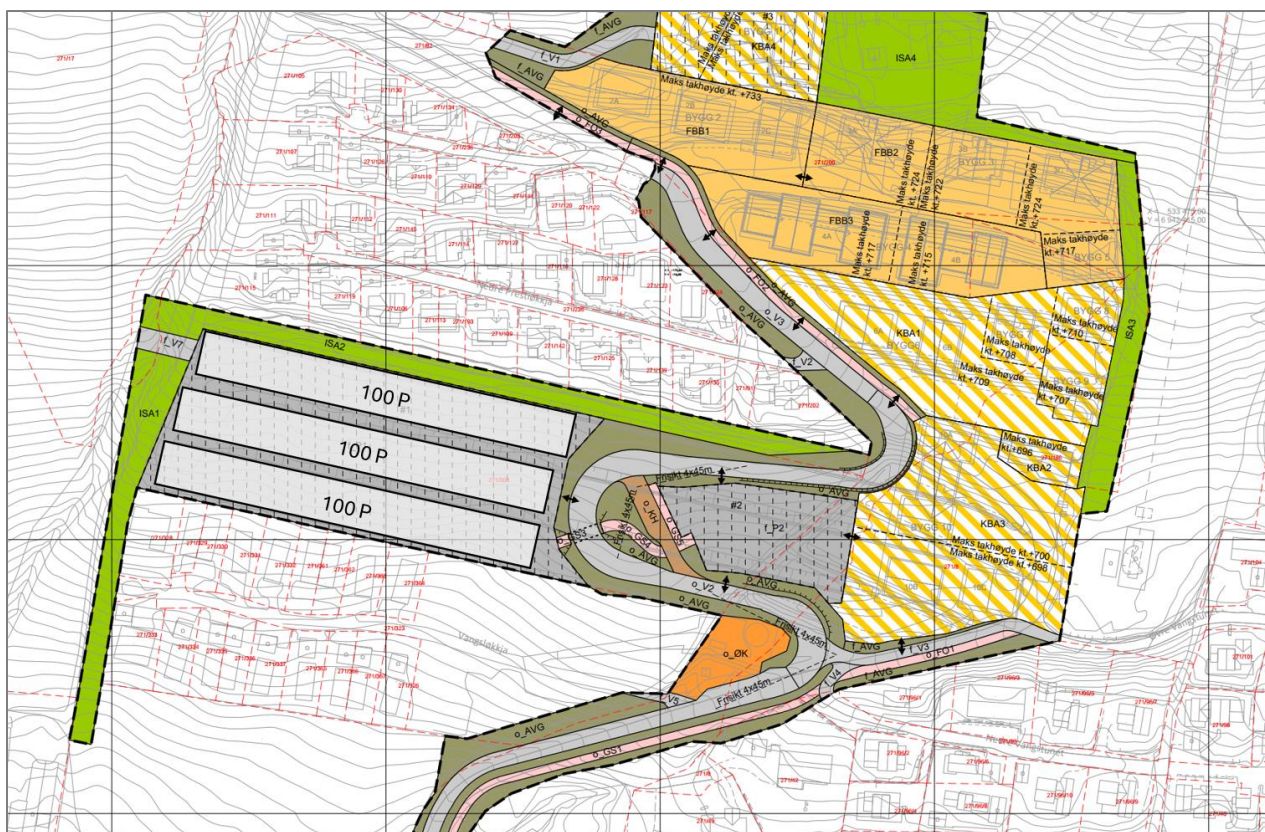


Figur 36: Skisse som viser tekstbokser for antall regulerte parkeringsplasser som berøres av nye byggeområder og omlegging av Kjerkevegen, vist med gjeldende planer (Kommunekart.com/Oppdal kommune).

5.3.6.3 Nye parkeringsplasser

For byggeområdene krever gjeldende plan 1,5 parkeringsplasser pr. fritidsleilighet (bestemmelsene pkt. 1.9). Det planlegges nå med bruk av elektronisk bookingsystem i parkeringskjellerne som krever at brukere av leiligheter må reservere «sine» parkeringsplasser for hvert besøk. Erfaring (Alpinco/Origo Kvitfjell m.fl.) viser at dette gir en effektivisering som gjør at det med god margin er tilstrekkelig med 1,2 parkeringsplasser pr. boenhet. Dette foreslås nå i det nye planforslaget. Det kan også være mulig å etablere noe større parkeringsdekning i planlagte kjellere, men dette legges ikke til grunn i vurderingen nå.

Det legges altså til grunn at det ved full utbygging iht. planen vil gå tapt ca. 200 plasser som i dag brukes til dagparkering for skianlegget.



Figur 37: Skisse som viser antall nye parkeringsplasser som kan oppnås ved full utbygging av parkeringshus iht. planforslaget.

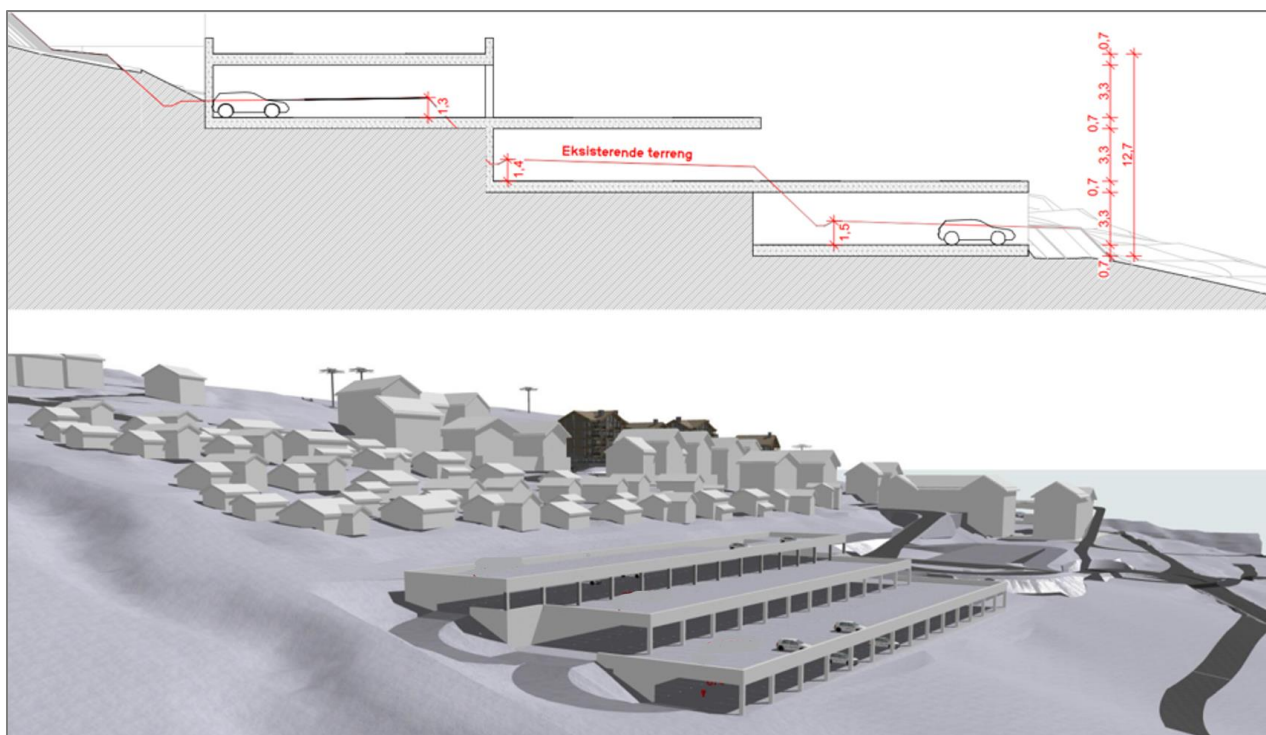
Dette tapet av parkeringsplasser må stegvis / suksessivt kompenseres ved etablering av parkeringshus, det vil si «lokk» i én etasje på de gjenværende delene av parkeringsplassen vest for heispåstigningen, dvs. P1 i gjeldende plan (P1 i nytt planforslag). Dette er regulert inn i planforslaget. Eventuelt kan noe kompenseres ved økt parkeringskapasitet i kjeller i delområde KBA3.

Ved dette kan det gjenvinnes noe over 300 plasser, noe som vil si mer enn full kompensasjon ift. dagens antall plasser.

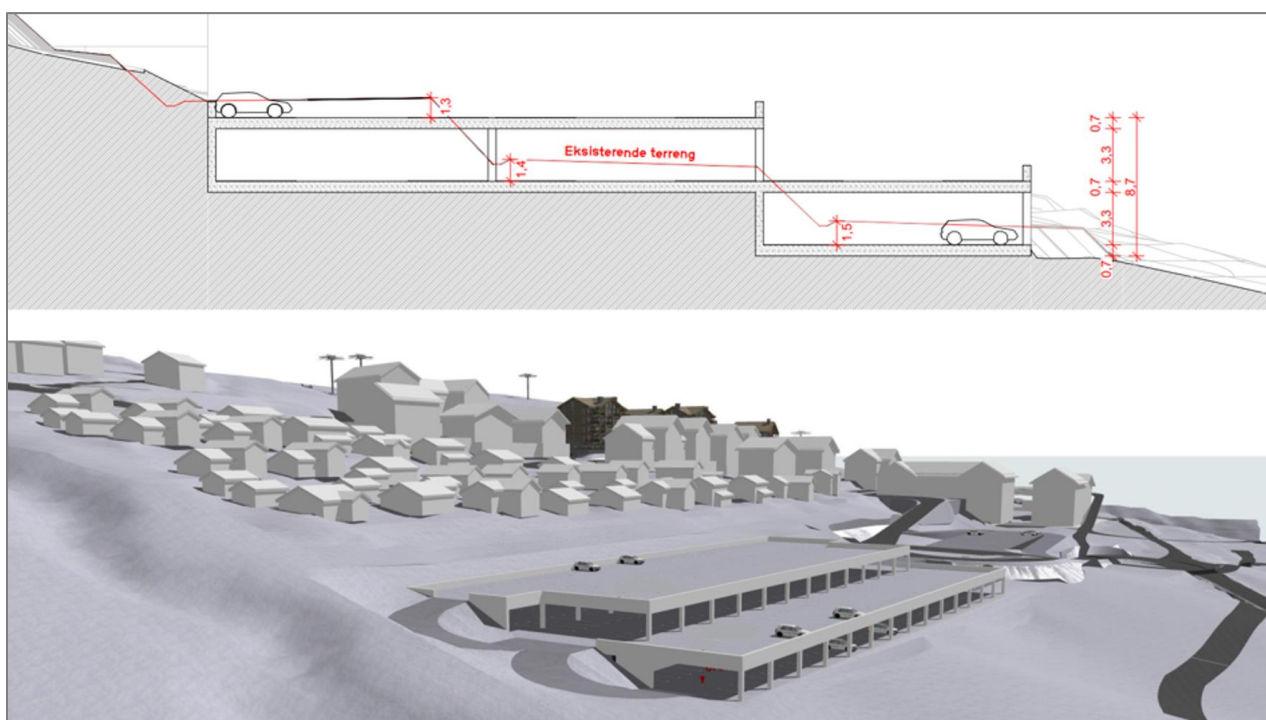
Det er vurdert to prinsipp-løsninger for parkeringshus, Alternativ 1 er bygging av et lokk med høyde 3-4 meter over nivået på hver av de eksisterende plassene, alternativ 2 er tilsvarende for de tom nederste plassene, mens parkeringshuset for øvre nivå graves inn i terrenget.

Ut fra estetiske hensyn og visuell påvirkning for spesielt de eksisterende hyttene ovenfor plassen er alternativ 2 valgt, da dette vil gi en høyde på øvre nivå omtrent tilsvarende nivået på dagens plass (685,3 m.o.h.) i stedet for et 4 meter høyere nivå som i alternativ 1. Maksimal høyde på øverste nivå er angitt i reguleringsbestemmelsene.

Prinsippskisser for alternativene er vist nedenfor.



Figur 38: Prinsippskisse parkeringslokk over eksisterende parkeringsplasser, alt. 1 (LOGG Arkitekter).



Figur 39: Prinsippskisse parkeringslokk over eksisterende parkeringsplasser, alt. 2 (LOGG Arkitekter).

5.3.6.4 Øvrige kompenserende tiltak

Parkeringsarealer tett på alpinanlegget kan i likhet med veger og annen infrastruktur ikke dimensjoneres for makstrafikk som opptrer f.eks. 3-5 ganger i året.

Parkeringsbehovet kan reduseres ved økt skyttelbusstilbud, og det er satt av plass til sentral holdeplass for busser i planen. Alpinco vil legge til rette for et økt tilbud med skyttelbuss mellom sentrum og portalene til alpinanlegget, samt sentrale parkeringsarealer andre steder. Erfaring fra Hafjell og Kvitfjell viser at tett bebyggelse nær alpinanleggene på sikt gir en økt andel kollektivreiser til anleggene. Dette, kombinert med skyttelbusstilbud vil på sikt kunne redusere andelen av gjester som leier mer perifere boenheter i dag og likevel bruker bil til og fra anlegget.

I Hafjell og Kvitfjell er gjestetallene og sengetallene kraftig økt over tid, mens parkeringskapasiteten for personbiler ikke er økt.

5.3.7 Gangveg/ fortau

I dag er det ikke noe tilbud for gående mellom Vangshaugvegen/ Oppdal kirke og planområdet. Som nevnt i kap. 5.3.1 foran vurderes det at man ikke vil kunne komme opp i antall gående / syklende pr. time som iht. vegnormalene krever gang-/sykkelveg.

Etter avtale med kommunen og på grunn av området og trafikkenes spesielle karakter / fordeling med intense maksperioder har man likevel valgt å regulere inn [gangveg/fortau langs vestsiden av Kjerkvegen](#) fra krysset ved Kirka og opp til nederste byggeområde i planen, samt forbi de nye byggeområdene oppover langs dagens veg. Dette vil både øke trafiksikkerheten og bidra til en generelt høyere kvalitet på området.

Langs Kjerkvegen fra Vangshaugvegen / kirka og opp til byggeområdet / parkeringsanlegget settes det da av areal til [gangveg/fortau med bredde 3 meter](#). Stigningen på Kjerkvegen er ca. 10-12 % og vegnormalenes stigningskrav på maks 8% er derfor fysisk ikke mulig å oppnå på hele strekningen.

Fra enden av denne G/S-vegen ved Øvre Vangstunet fortutsettes det at det legges til rette for gående gjennom byggeområdet nærmest heispåstigningen og fram til man møter Kjerkvegen etter strekningen der denne blir lagt om. Herfra og opp til endene av planområdet er det satt av tre meter bredde til fortau eller to meter bred gangveg adskilt med rekkverk.

5.4 Vassdrag og grønnstruktur

Det er ikke synlige vassdrag eller bekkefar gjennom planområdet, annet enn veggrofter. Like vest for planområdet går en bekk uten navn, og øst for planområdet renner elva Skjærdøla. Ingen av disse berøres av direkte av inngrep i planen, men overvann føres til Skjærdøla, se neste kapittel.



Figur 40: utklipp NVE Atlas / elvenett

I NVE Elvenett er det vist en mindre bekk som renner nordfra i ca. 800 m lengde, ned til planområdet, og som er lagt i rør fra like ovenfor planområdet, gjennom området og ut i Skjærdøla. Statsforvalteren har også pekt på dette i sin merknad ved oppstart.

Nærmere undersøkelser viser at denne bekken i 2017-2018 ble lagt om i åpen grøft og ført ut til Skjærdøla i egen rørledning. Rørledningen har dimensjon 600 mm og betonginntak med rist.

Det er ikke andre blå-grønne elementer i planområdet, foruten mindre treklynger. Områder mellom bebyggelse revegeteres ved opparbeidelse av bygninger.



5.4.1 Overvannshåndtering i planområdet

Overvannet skal i størst mulig grad håndteres åpent og lokalt slik at vannets kretsløp opprettholdes og naturens selvrensingsevne utnyttes. Det vises til overvannsplan og notat som følge planforslaget, kfr. også kap. 5.2.7.2

5.4.2 Resipient og vannkvalitet

Overvann fra byggeområdene føres mot Skjærdøla i øst. Lokalt overvann fordrøyes slik at det gir tilfredsstillende sikkerhet i planområdet og i resipienten. Det vurderes at utbyggingen ikke vil påvirke vannkvaliteten negativt, da alt avløp føres til offentlig anlegg og overvann håndteres uten økt fare for forurensning og erosjon.

5.5 Arealoversikt

Planen omfatter i alt et areal innenfor plangrensen på 59,7 daa.

Arealbruken fordeler seg slik på de forskjellige hovedformålene:

Formål/Område	Regulert areal, m ²
1123 - Fritidsbebyggelse, blokk	9 978
1410 - Skianlegg	7 589
1560 - Nærmere angitt kommunalteknisk anlegg	714
1800 - Bebyggelse og anlegg kombinert i samsvar med angitte bestemmelser	13 143
2010 - Veg	6 258
2012 - Fortau	809
2015 - Gang- og sykkelveg	1 166
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	8 495
2073 - Kollektivholdeplass	275
2080 - Parkering	11 231
SUM	59 658

Som følge av regulert utvidelse av Kjerkvegen med nytt fortau / gang- og sykkelveg fra kirka og opp til byggeområdet vil ca. 1100 m² dyrket mark inntil dagens veg bli omdisponert til veggrunn (fortau / gang- og sykkelveg og annen veggrunn – grøntareal).

6 Virkninger av planen

6.1 Trafikkberegning

6.1.1 Dagens trafikkmengde

ÅDT i 2022 for Kjerkvegen er i vegdatabanken (Statens vegvesen) oppgitt til **300** pr. døgn etter skjønn. Det finnes ikke konkrete tellinger eller oversikter over ÅDT, men døgntrafikken her vil variere ut fra områdets sesongpregede bruk.

Maksimaldøgn: I dag er det parkeringsplassene ved skianlegget som gir størst bidrag til maksimaltrafikken. Her er det i dag ca. 300 parkeringsplasser. På enkelt maksimaldag anslås disse da å kunne gi en trafikk med ca. 300 turer inn på morgen / formiddag, samt 300 turer ut igjen på ettermiddag, med tillegg av noe henting og bringing anslått til ca. 100 turer. Dette gir da en døgntrafikk på ca. 700 turer, de dagene parkeringsplassene er fulle.

I tillegg er det i dag ca. 170 eksisterende boenheter som benytter Kjerkvegen. Det er ca. 50 boenheter med avkjørsler like nedenfor byggeområdet i planen og 120 ovenfor. To av de nederste er boliger, resten fritidsboliger. Det er noen få regulerte hyttetomter som ikke er bebygd. Etter samme vurdering som for de nye fritidsboligene, det vil si ankomst en dag og avreise en senere dag, 1,2 biler pr. hytte, samt noe trafikk i oppholdsperioden gir disse da en trafikkmengde på en maksimaldag på ca. 204 turer pr. døgn.

Om man da også legger på noe trafikk med bil til og fra serveringssteder, varelevering, service og ansatte kan man da anslå en maksimal trafikkbetlastning i dagens situasjon på om lag 900 turer i et maksdøgn.

6.1.2 Nyskapt trafikk

Trafikkmengde anslås ut fra følgende forutsetninger:

- Det antas at maksimalt 80% av enhetene er i bruk samtidig (typisk påske og enkelte helger).
- Det anslås 240 boenheter og ca. 2400 m² næringsareal (forretning, bevertning og tjenesteyting), som tilsvarer maksimal utnyttelse iht. planforslaget.
- Statens vegvesen har ikke erfaringstall for biltrafikk til og fra fritidsboliger.
- Undersøkelser om gjennomsnittlig bruksdøgn for fritidsboliger pr. år tilsier mellom 30 og 62 døgn (bl.a. nasjonal fritidsboligundersøkelse 2008). Det antas at bebyggelsen i planområdet vil være mer attraktiv enn gjennomsnittet, og derved ha større bruksfrekvens. Det legges derfor til grunn 60 bruksdøgn pr. enhet pr. år. 240 enheter med 1-2 bilturer pr. enhet pr. bruksdøgn gir teoretisk en trafikkmengde på 480-960 kjøreturer pr. bruksdøgn. Ved å legge høyeste anslag til grunn blir nyskapt ÅDT på Kjerkvegen frem til byggeområdene ca. 157 (960 turer*60 bruksdøgn/365).
- Erfaringstall fra nyere trafikkvurderinger i fritidsboligområder tilsier en nyskapt ÅDT på mellom 0,6 og 0,8 pr. fritidsbolig (Structor - reguleringsplaner Hafjell/Kvitfjell/Norefjell, Norconsult/Øyer kommune – kommunedelplan Øyer sør (Hafjell) 2025). 240 enheter med nyskapt trafikk på 0,7 pr. stk. gir da nyskapt ÅDT på 168 kjt. /døgn.

ÅDT:

Det legges til grunn at teoretisk nyskapt ÅDT er ca. 170 turer/døgn.

- Det forutsettes at 20% av reisene til ny bebyggelse vil foregå uten bil, da det vurderes at en del vil benytte jernbane/buss. Dette er likevel i trukket fra i betraktningen her.
- Kjerkevegen har tilstrekkelig kapasitet.

Maksimaldøgn:

For byggeområdene vil trafikkstrømmene typisk foregå inn i området i starten av helger/ferier, og ut av området på slutten. Dermed er belastningen på vegnettet høyest på disse tidspunktene. På en tungt belastet innfartsdag vil trafikken i stor grad gå i samme retning. 240 enheter med 80% dekning gir 192 turer inn til planområdet dette døgnet. Dersom hele denne trafikkmengden fordeles over 6 timer (f.eks. kl.15-21) gir det 32 turer/time, eller ca. en bil hvert 2. minutt i perioden.

6.1.3 Samlet trafikkmengde etter utbygging

ÅDT etter utbygging vurderes til ca. 470 kjt/døgn

Maksimal døgntrafikk vurderes til ca. 1100, inkludert dagens makstrafikk til og fra de eksisterende parkeringsplassene i planområdet. I et år med gunstige forhold for skiaktiviteter forventes dette å opptre i 10-12 døgn pr. år (jul, vinterferie, påske og 3 helger).

ÅDT 2025 (Statens vegvesen)	Nyskapt ÅDT	ÅDT etter full utbygging	Maksdøgn 2025	Nyskapt maks døgntrafikk	Maks døgntrafikk etter utbygging
300	170	470	900	192	1092

Figur 41: Tabell over anslått trafikk.

6.1.4 Antall gående og syklende

Det finnes ikke data for hvor mange personer som går / sykler til og fra planområdet i dag. Det antas å være små mengder til daglig / over året. Det er eksisterende gang- og sykkelveg fra sentrum langs fv. 70 Sunndalsvegen fram til Kjerkevegen og videre vestover.

Med de ovenfor nevnte 170 eksisterende hyttene og portalen til skianlegget i Vangslia med tilliggende serveringssteder kan det antas en viss gangtrafikk mellom området og sentrum, i hovedsak i de nevnte periodene med mest besøk. På sommerstid kan det antas noe sykkeltrafikk, men på sommerstid er det gjerne mindre belegg i planområdet. Med de nye 240 boenhetene og servicearealene / serveringsstedene må det regnes med at gang- og sykkeltrafikken vil øke.

Det antas at man uansett ikke vil kunne komme opp i antall gående / syklende pr time som iht. vegnormalene krever gang-/sykkelveg. «Dersom ÅDT > 1000, og potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn eller strekningen er skoleveg, skal det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg eller være tilbud for gang- og sykkeltrafikken på lokalt vegnett», jf. N100 Krav 3.4.

Området og trafikken spesielle karakter / fordeling med intense maksperioder gjør at man likevel har valgt å regulere inn en 3 meter gang- og sykkelveg langs østsiden av Kjerkevegen fra krysset ved Kirka og opp til planområdet, samt lokalt forbi de nye byggeområdene i planen. Dette vil både øke trafiksikkerheten og bidra til en generelt høyere kvalitet på området. Kfr. Kap. 5.3 foran.

6.2 Trafikksikkerhet

I dag går Kjerkvegen tett på heispåstigningen for Vangslia Ekspress og service- og serveringsbedriften Onkel Pudder, med nokså utflytende og med blandet arealbruk til gående/kjørende. Det er heller ikke tilbud for gående og syklende langs Kjerkvegen opp til planområdet. De planlagte tiltakene beskrevet i kap. 5.3 med flytting av Kjerkvegen ved heispåstigningen/byggeområdet, organisering av bussholdeplass og gangkryssing, samt utbedring av Kjerkvegen med gang- og sykkelveg vil bidra til betydelig bedring av trafikksikkerheten i området.

6.3 Støy

Det planlegges ikke støyende virksomhet i området. Innen planområdet vil støy i hovedsak være knyttet til vegtrafikkstøy fra adkomstvegen. Støy fra aktivitet / bebyggelse i planområdet vil i liten grad påvirke støysituasjonen for eksisterende bebyggelse i nærområdet.

Både i og utenfor planområdet vil støy i hovedsak være knyttet til vegtrafikkstøy fra hovedadkomstvegen. I Miljødirektoratets veileder til T-1442 punkt 2.2.1 er det angitt: «*Ved rene adkomstveier med lav hastighet, uten tungtransport og trafikkmengde under ÅDT 1000 er det vanligvis ikke nødvendig med støyutredning.*» Når det tas i betraktning at det er fritidsbebyggelse som ikke brukes hele året vil trafikkgrunnlaget bli så lite (ÅDT 470) at utredning av støy etter T-1442 ikke er nødvendig, da tiltaksgrensene uansett ikke kan bli nådd.

6.4 Universell utforming

For fritidsbebyggelse i blokk vil kravene til TEK17 kapittel 12 om planløsning og bygningsdeler i byggverk gjelde i sin helhet. Formålsparagrafen i TEK17 § 1-1 gjelder også. Forskriften skal sikre at tiltak planlegges, prosjekteres og utføres ut fra hensyn til god visuell kvalitet, universell utforming og slik at tiltaket oppfyller tekniske krav til sikkerhet, miljø, helse og energi. For konsentrert fritidsbebyggelse vil kravene til TEK17 kapittel 12 om planløsning og bygningsdeler i byggverk gjelde i sin helhet.

6.5 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget har ingen virkinger på kjente automatisk fredete kulturminner, og det er tatt inn planbestemmelse om forhold knyttet til evt. oppdagelse av slike.

En mindre del av planområdet ligger innenfor hensynssone H570_1 *Bevaring av kulturmiljø* i kommuneplanen. [Innenfor hensynssonen er det den eksisterende Kjerkvegen med nytt fortau/gangbane på vestsiden av vegen som reguleres. Eksisterende bebyggelse ved prestegården skal ikke berøres.](#)

[Det vises til illustrasjoner / 3d-modeller og omtale i kapittel 5.2.3.](#)
[Planområdet er ikke synlig fra kirken og knapt synlig fra vegen forbi kirken.](#)

[Illustrasjonene/modellene viser at planlagt bebyggelse ikke tilfører betydelige nye elementer i landskapsbildet eller kulturmiljøet / hensynssonen. Det blir få eller ingen nye sammenhenger eller visuelle endringer i kulturmiljøet mellom byggeområdet og kirka. Byggeområdene er i liten grad synlige i fjernvirkning.](#)

[Utbyggingen vurderes derfor ikke å ha negativ påvirkning på kulturmiljøet rundt kirken.](#)

[For øvrig preges selve byggeområdene allerede av eksisterende fritidsboliger og inngrep knyttet til alpinanlegget.](#)



Figur 42: Viser eksisterende situasjon sett fra krysset Kjerkevegen/Vangshaugvegen rett øst for kirkegården, innenfor hensynssone H570_1 Bevaring av kulturmiljø



Figur 43 Viser planlagt bebyggelse sett fra krysset Kjerkevegen/Vangshaugvegen rett øst for kirkegården, innenfor hensynssone H570_1 Bevaring av kulturmiljø

6.6 Naturmangfold

I henhold til naturmangfoldloven § 7 skal alle saker som berører naturmangfoldet vurderes etter lovens §§ 8-12 og vurderingen skal komme frem av beslutningen.

Søk i Naturbase og Artsdatabanken viser at tiltaket ikke direkte berører utvalgte naturtyper, prioriterte arter, inngrepsfrie områder eller registrerte naturtypeforekomster. Det finnes en registrering av rødlistet arter fra 1980-tallet, men disse antas ikke å være aktuell som følge av den senere utbyggingen i området. Det er gjort registrering av gulspurv i planområdet i 2025. Områdets karakter med eksisterende parkeringsplasser, veger og tekniske installasjoner tilsier også at sannsynligheten for uregistrerte lokaliteter av stor verdi for naturmangfold er lav.

Kravet til kunnskapsgrunnlag vurderes derfor som oppfylt i henhold til naturmangfoldloven § 8. Førre-var-prinsippet i § 9 kommer dermed ikke til anvendelse.

Naturmangfoldloven § 10 sier at påvirkningen av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastningen som økosystemet er eller vil bli usatt for. Det planlagte tiltaket vurderes å få marginal påvirkning for den samlede belastningen for økosystemet, siden området i dag allerede er nedbygd. Naturmangfoldloven § 11 (kostnadene ved miljøforringelse) og § 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder) vil dermed ikke gjøre seg gjeldende i saken.

Forslagsstiller vurderer tiltaket til å ha liten betydning for mangfoldet av naturtyper, økosystem eller arter, deres genetiske mangfold eller deres naturlige utbredelsesområde, jf. naturmangfoldloven §§ 4 og 5. En samlet vurdering etter naturmangfoldloven tilsier at tiltaket kan gjennomføres.

6.7 Klima, energiforbruk og energiløsninger

6.7.1 Generelt om krav til energiløsninger i reguleringsplan

Generelt kan det ikke stilles andre krav (strengere) til energiløsninger i bygg enn det som kommer frem av TEK (Teknisk forskrift, kap. 12 som er relevant). Det er ikke hjemmel for å påby andre alternative energikilder. Etter verken pbl. eller TEK 17 kan det gjennom bestemmelser fastsettes begrensinger på inntaket eller forbruket av energi for fritidsboliger. Slike begrensninger må derfor skje gjennom avtaler med nettleverandør eller andre privatrettslige avtaler.

Dette støttes også i rapport *«Handlingsrommet for å fastsette klima- og energikrav etter plan- og bygningsloven»* utarbeidet våren 2024 fra kommunal- og distriktsdepartementet. I rapporten kommer det frem at *«Vår vurdering er at plan- og bygningsloven § 11-9 og § 12-7 ikke gir et klart hjemmelsgrunnlag til å gi planbestemmelser med krav om egenproduksjon av fornybar energi eller krav om bruk av fornybare energiløsninger for å dekke energibehovet til bygg»*. Dette innebærer at det i planbestemmelser ikke kan stilles strengere krav til tekniske løsninger i det enkelte bygg enn de minimumskrav som kommer frem av byggeteknisk forskrift.

6.7.2 Bruk av fornybar energi

Statlige planretningslinjer for klima og energi (kapittel 4.3 bokstav h) pålegger at det i planleggingen av større utbyggingsområder vurderes potensial for produksjon av fornybar energi innenfor planområdet. Videre følger det at *«For å begrense den totale nedbyggingen av landbruks- og naturområder må energitiltaket løses på allerede nedbygde arealer eller i kombinasjon med andre utbyggingsformål»*

6.7.2.1 Aktuelle energiløsninger

I tillegg til elektrisitet er det aktuelt med energibrønner / varmepumper og vannbåren varme, samt vedfyring i peiser / peisovner. Solcelleanlegg er også tillatt. Elektrisitet kan være mer gunstig i fritidsbebyggelse / sesongpreget næringsbebyggelse, da det innenfor dette finnes avanserte systemer for fjernstyring, temperaturkontroll /-senking mv.

Energibrønner / varmepumper produserer ikke energi, men bidrar til redusert energibruk.

Solcelleanlegg er en fornybar energikilde. Plassering av solceller tillates på bygningskropp, eventuelt på tak. I og med at både energiforbruket og selve bruken av bebyggelsen er størst på vinterstid er plassering på tak vurdert som mindre hensiktsmessig.

6.7.3 Forurensning - klimagassutslipp

Klimagassutslipp er en sentral del av vurderingen av miljøkonsekvenser ved nye utbyggingstiltak. Utslipp oppstår både direkte i anleggsfasen og gjennom tiltakets levetid, blant annet knyttet til materialbruk, transport, oppvarming og reisevirksomhet. I tillegg kommer konsekvenser av arealbruksendringer som kan redusere opptaket av karbon i vegetasjon og jord.

6.7.3.1 Miljømål

Reguleringsplanforslaget vil ha direkte og indirekte påvirkning på nasjonale og internasjonale miljømål. Norge har gjennom Klimaplanen 2021–2030 og forpliktelsene i Parisavtalen satt mål om betydelige utslippsreduksjoner, blant annet å redusere klimagassutslippene med minst 55 prosent i 2030 sammenlignet med utslippsnivået i 1990. Det følger av plan- og bygningsloven § 3-1 bokstav g at man i planlegging skal ta hensyn til klima gjennom reduksjon av klimagassutslipp og tilpasning til

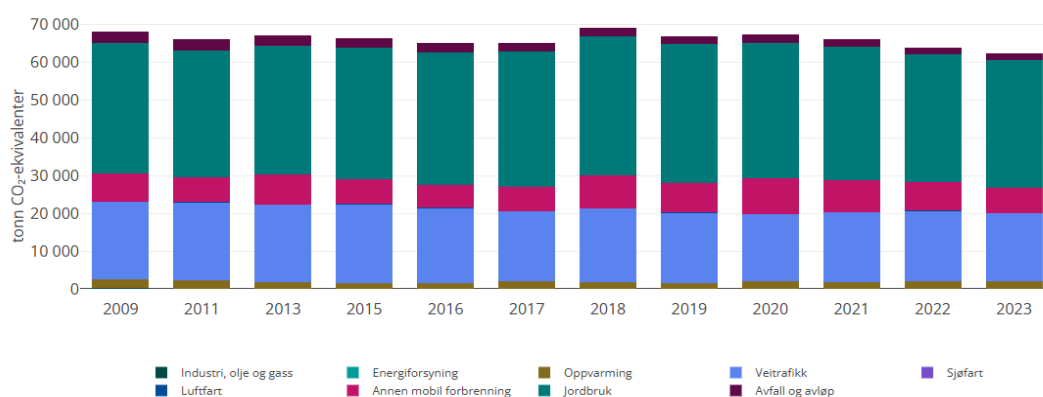
forventede klimaendringer. Planlegging skal være et viktig verktøy for å ta hensyn til og motvirke klimaendringer.

Gjennom FNs bærekraftsmål – særlig mål 11 (bærekraftige byer og lokalsamfunn), 13 (stoppe klimaendringene) og 15 (livet på land) – understrekes det at arealbruk og ressursforvaltning skjer på en måte som begrenser naturinngrep, ivaretar biologisk mangfold og reduserer utslipp gjennom hele livsløpet. Planforslaget berører disse målene ved at materialbruk, anleggsfase, energibruk og transport vil skape klimagassutslipp. For å være i tråd med målsettingene kreves tiltak som reduserer utslipp gjennom klimavennlige materialvalg, energieffektive bygg, lavutslippsløsninger for transport, og helhetlig overvannshåndtering som ivaretar vannmiljø og naturmangfold. Mye av dette ivaretas gjennom planforslaget og en del følger av byggetekniske krav.

6.7.3.2 Klimagassutslipp Vangslia

Klimagassutslipp er en sentral del av vurderingen av miljøkonsekvenser ved utbyggingstiltak. Utslipp oppstår både direkte i anleggsfasen og gjennom tiltakets levetid, blant annet knyttet til materialbruk, transport, oppvarming og reisevirksomhet. I tillegg kommer konsekvenser av arealbruksendringer som kan reduserer opptaket av karbon i vegetasjon og jord.

Oppdal kommunes klimagassutslipp er utredet basert på miljødirektoratets utslippsdata for kommuner og fylker. På figur 39 kommer det frem at majoriteten av utslippene kommer fra jordbruk og vegtrafikk. I 2023 var utslippet 62 498 tonn CO₂-ekvivalenter, og utslippene har hatt en prosentvis nedgang på 2,1 prosent mot siste år.



Figur 44: Sektorfordelte utslipp per år for Oppdal kommune. Figuren er utarbeidet av Miljødirektoratet.

Det er gjennomført en klimagassberegning for arealbruksendringene basert på NIBIOs klimagasskalkulator for arealbrukssektoren. Metoden beregner utslipps- og opptakseffekter knyttet til dagens arealbruk sammenlignet med planlagte endringer. Beregningene omfatter endringer i dyrket mark, skog og myr, da disse arealtypene har betydning for karbonopptak og -utslipp. Bruk av allerede nedbygd areal, spesielt eldre svært nedbygd areal, innebærer små eller ingen utslipp eller opptak av klimagasser. Reguleringsplanforslaget legger opp til bruk av bebygde arealer, og det er bare beslag av dyrket mark/skog langs Kjerkevgen for etablering av gang- og sykkelveg. Beregningene er forenklet ved å beregne klimagassutslippene med forutsetning av at alt som er regulert til annen vegggrunn (3 daa) og gang- og sykkelveg (1 daa) langs Kjerkevgen omdisponeres.

Beregningene gir en utslippsfaktor på 43 t CO₂-ekvivalenter per daa over en 75-årsperiode (inkludert tapt opptak) i henhold til klimagasskalkulatoren. I sum gir dette utslipp på 200 CO₂-ekvivalenter, ca. 2,66 t. per år. Dette er et svært lavt utslippsbidrag, og i henhold til Miljødirektoratets [veileder til M-1941](#) vurderes tiltaket å ha ubetydelig konsekvens for klimagassutslipp.

Konsekvensgrad	Forklaring
Svært stor negativ konsekvens (4 -)	Utslipp mer enn 100 000 tonn CO ₂ -ekv
Stor negativ konsekvens (3 -)	Utslipp mer enn 50 000 tonn CO ₂ -ekv
Middels negativ konsekvens (2 -)	Utslipp mer enn 15 000 tonn CO ₂ -ekv
Noe negativ konsekvens (1 -)	Utslipp mer enn 2 000 tonn CO ₂ -ekv
Ubetydelig konsekvens (0)	
Noe/middels positiv konsekvens (1/2 +)	Opptak mer enn 2 000 tonn CO ₂ -ekv
Stor/svært stor positiv konsekvens (3/4 +)	Opptak mer enn 50 000 tonn CO ₂ -ekv

Figur 45: Klimagassberegninger for arealbeslag viser at utviklingen av Vangslia sentrum gir ubetydelig konsekvens

I tillegg til konsekvensene for arealbruksendringene vil det være utslipp fra anleggsperioden (grunnarbeider, infrastruktur, materialproduksjon og transport) og i driftsfase ved oppvarming, reiser og vedlikehold. Det er historisk sett reiser til/fra destinasjonen som utgjør mesteparten av utslippene i løpet av levetiden. Vurdering av virkningene av reisene lar seg ikke konkretisere da 0-alternativet ikke er kjent.

6.7.4 Forurensning av vann og grunn

Det legges ikke opp til bebyggelse, tiltak eller virksomhet som vil medføre forurensning av vann og grunn, verken i anleggsfasen eller driftsfasen.

6.7.5 Klimagassreduserende tiltak

Energibrønn og solcelle

Reguleringsbestemmelsene stiller krav om etablering av energibrønn som energikilde for oppvarming. Energibrønner er en effektiv og bærekraftig løsning for oppvarming, og kan også brukes til å lagre overskuddsvarme fra sommeren for bruk om vinteren. Reguleringsbestemmelsene tillater etablering av solcelle på fasade og tak.

Tilrettelegging for kollektivtransport og myke trafikanter

Utslipp fra vegtrafikk utgjør en betydelig andel av de samlede klimagassutslippene. Tiltak som reduserer bilbruk og legger til rette for gange, sykling og kollektivreiser er derfor sentrale for å nå nasjonale klima- og transportmål. Slike tiltak bidrar samtidig til bedre lokalmiljø gjennom redusert støy, mindre luftforurensning og økt trafiksikkerhet. I forbindelse med utbyggingen skal det etableres fortau langs Kjerkevegen for å bedre forholdene for myke trafikanter. Det skal også tilrettelegges for kollektivtransport gjennom etablering av holdeplass og et tilbud om skyttelbuss mellom Oppdal sentrum og Vangslia. Tiltakene er i tråd med og støtter opp under mål og strategier i overordnet planlegging.

Konsentrert og arealeffektiv utbygging

Det er tilrettelagt for høy tetthet i bebyggelse. Ved å samle fritidsbebyggelsen i et kompakt område oppnås betydelig arealeffektivitet sammenlignet med spredt hytteutbygging. Den planlagte strukturen, med et lokalt sentrum i Vangslia og direkte tilknytning til skianlegget, legger til rette for opphold uten behov for biltransport. Konsentrert utbygging gir samtidig bedre forutsetninger for felles energiløsninger og effektiv utnyttelse av teknisk infrastruktur.

Utbyggingen skjer i hovedsak innenfor allerede bebygde områder. Det legges ikke beslag på arealer med urørt natur, noe som reduserer inngrep i terreng og naturmangfold. Tiltaket innebærer en fortetting og videreutvikling av eksisterende bebyggelse fremfor ny spredt utbygging.

6.8 Jordvern/skogbruk

Området er allerede bebygd, og tiltaket vil derfor ikke berøre skogproduksjon eller dyrket mark, annet enn et mindre beslag på ca. 1 daa ved utbygging av fortau langs Kjerkvegen.

6.9 Barn og unges interesser og befolkningens helse

Planområdet inneholder i dag ingen områder som spesielt er satt av til barn og unge. Barn og unge benytter imidlertid skianlegg og skiløyper i nære omgivelser både til trening og lek / friluftsliv, samt turstier og friluftslivsområder til det samme i barmarkssesongen. Planen vurderes å ha en noe positiv virkning for barn og unge da den vil bidra til et mer trafiksikkert område i tilknytning til alpinanlegget. Etablering av nytt busstopp vil bedre tilgjengeligheten med kollektivtransport og legge til rette for et mer miljøvennlig transportvalg.

Reguleringsplanen vurderes ikke å ha negative konsekvenser for befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen. Tiltaket innebærer ingen endringer som kan medføre helserisiko. Planlagt utvikling forventes i liten grad og påvirkes av etablering av fritidsboliger/næring.

6.10 Massedisponering og masseregnskap

Det er utført beregning av nødvendig masseflytting for omlegging av Kjerkvegen, samt utgraving og planeringsarbeider ved gjennomføring av bebyggelsen.

Tiltak	Vegetasjon/ skrap pfm3	Jordskjæring pfm3	Fjellskjæring pfm3	Fylling pfm3	Balanse (Jord=1,0, Fjell =1,4, Fylling 1,1)
Kjerkvegen	400	3100	800	1800	2240
FBB1	100	2000	500	400	2260
FBB2	140	2600	1000	500	3450
FBB3	300	1400	200	300	1350
KBA1	350	1500	200	300	1450
KBA3	50	4500	2500	1000	6900
KBA4	300	3500	800	700	3850
Sum	1640	18600	6000	5000	21500

Figur 46: Masseoversikt

Vurderingen viser et totalt masseoverskudd på 1600 m³ vegetasjonsmasse og 21500 m³ øvrige masser. Det er ingen muligheter for deponering av masser innenfor planområdet utenom de massene som disponeres som fylling ved selve utbyggingen, medtatt i tabellen over.

Overskuddsmassene må derfor disponeres utenfor planområdet. Oppdal Eiendomsutvikling AS har gjennom entreprenør i annet prosjekt avtale med Oppdal kommune om deponering / mellomagring av masser i industriområde sørvest for sentrum på eiendommen 34/2, langs Ålmvegen, der det ansås å være plass til aktuelle mengder.

Det må videre regnes med en usikkerhet i den løpende massedisponeringen, da utbyggingen vil foregå trinnvis, sannsynligvis over mange år.

6.11 Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet og beredskap er vurdert gjennom egen ROS-analyse som er vedlagt reguleringsplanforslaget. En oppsummering er vist nedenfor, ellers henvises det til ROS-analysen for mer detaljert informasjon.

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert i ROS-analysen:

- Flom i bekk
- Snøskred

Det er også utarbeidet ROS-analyse som er vedlagt planforslaget. Detaljreguleringen er i tråd med gjeldende planer og innebærer intet som endrer forholdene ift. samfunnssikkerhet og beredskap.