
Detaljreguleringsplan for Sundvold motorbane

NORD-AURDAL KOMMUNE

Planbeskrivelse og konsekvensutredning

Utskriftsdato, 20. mars 2026



Sist revidert: 19.03.2026

Vedtatt av kommunestyret:

Planid: 202406

Oppdragsgiver: NMK Valdres
Eiendom: Gnr. 96, bnr. 1
Plannavn: Sundvold motorbane
Dato: 07.08.2025
Prosjektnr: 1060
Oppdragsleder: Olav Talle

Vedlegg:

- Reguleringsplankart, datert 19.03.2026
- Reguleringsbestemmelser, datert 19.03.2026
- Planbeskrivelse og KU, datert 19.03.2026
- ROS-analyse, datert 07.08.2025
- Kartlegging biologisk mangfold, 16.05.2025
- Rapport støyvurdering, 09.02.2026

Innhold

1	Innledning	4
	Bakgrunn og formål	4
	Vurdering av konsekvensutredningsplikt og behov for planprogram.....	4
	Beliggenhet og planavgrensning	5
	Planprosess.....	6
	Planstatus	6
2	Rammer og premisser for planarbeidet	8
	Nasjonale føringer	8
3	Beskrivelse av planområdet - dagens situasjon og arealbruk	9
	3.1 Planområdet	9
	3.2 Biologisk mangfold – kartlegging av naturmiljø	10
	3.3 Naturbasert sårbarhet, ras- og skredfare	10
	3.4 Kulturminner	10
	3.5 Forurensning, støy	10
	3.6 Naturgrunnlag	10
	3.7 Friluftsjnteresser	10
	3.8 Lokaliseringsfaktor	10

3.9 Landbruk	11
3.10 Trafo, linjenett	11
4 Beskrivelse av planforslaget	11
4.1 Generelt	12
4.2 Bebyggelse og anlegg.....	12
4.3 Infrastruktur, avkjørsler og kryss, trafiksikkerhet	13
4.4 Vann og avløp, overvann	13
4.5 Trafo, linjenett	13
4.6 Landskap, estetikk, byggeskikk	13
4.7 Avfallshåndtering.....	13
4.8 Virksomhetsbasert sårbarhet.....	13
5 Konsekvensutredning.....	13
5.1 Generelt.....	13
5.2 Avgrensning og metode for utredningen	13
5.3 Tema som delvis skal utredes basert på kjent kunnskap og som delvis skal kartlegges.....	15
• Biologisk mangfold – kartlegging av naturmiljø.....	15
5.4 Tema som skal utredes basert på kjent kunnskap	15
• Naturgrunnlag	15
• Lokaliseringsfaktor.....	15
• Landskap, estetikk og byggeskikk	15
• Avfallshåndtering.....	15
• Trafo, linjenett.....	15
• Landbruk, virkeområde jord- og skogbruksloven.	15
• Friluftsjnteresser	15
• Kulturminner	16
• Vann, avløp og overvann	16
• Infrastruktur, trafikk, avkjørsler og kryss	16
• Naturbasert sårbarhet.....	16
• Virksomhetsbasert sårbarhet	16
• Forurensning	16
5.5 Risiko og sårbarhet.....	16
5.6 Avbøtende tiltak.....	16
5.7 Biologisk mangfold – kartlegging av naturmiljø	16
5.8 Naturgrunnlag.....	17
5.9 Lokaliseringsfaktor	19
5.10 Landskap, estetikk og byggeskikk.....	19

5.11 Avfallshåndtering	19
5.12 Trafo, linjenett.....	20
5.13 Landbruk, virkeområde jord- og skogbruksloven.....	20
5.14 Friluftsjnteresser	23
5.15 Kulturminner.....	23
5.16 Vann, avløp, overvann	23
5.17 Infrastruktur, trafikk, avkjørsler og kryss.....	24
5.18 Naturbasert sårbarhet, ras- og skredfare.....	26
5.19 Virksomhetsbasert sårbarhet.....	27
5.20 Forurensning	27
6 Innspill til planarbeidet	29
7 Vurdering av planforslaget	39

1 Innledning

Bakgrunn og formål

På vegne av NMK Valdres er det startet opp arbeid med å regulere Sundvold motorbane som nå er et festet areal 96/1/1, grunneier Allstad, tidligere Opplysningsvesenets fond. NMK Valdres har avtale med Allstad fra 2019 om utvidet festetomt. Det blir inngått nye festeavtale når hele området er regulert.

Eksisterende motorsportbane er i kommuneplanens arealdel lagt inn som Idrettsanlegg. Arealet som ønskes lagt til motorbanen ligger i LNFR-område.

Vurdering av konsekvensutredningsplikt og behov for planprogram

I henhold til plan- og bygningslovens § 4-1 skal det utarbeides planprogram ved varsling av oppstart av reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Forslag til planprogram ble sendt på høring parallelt med varsel om oppstart.

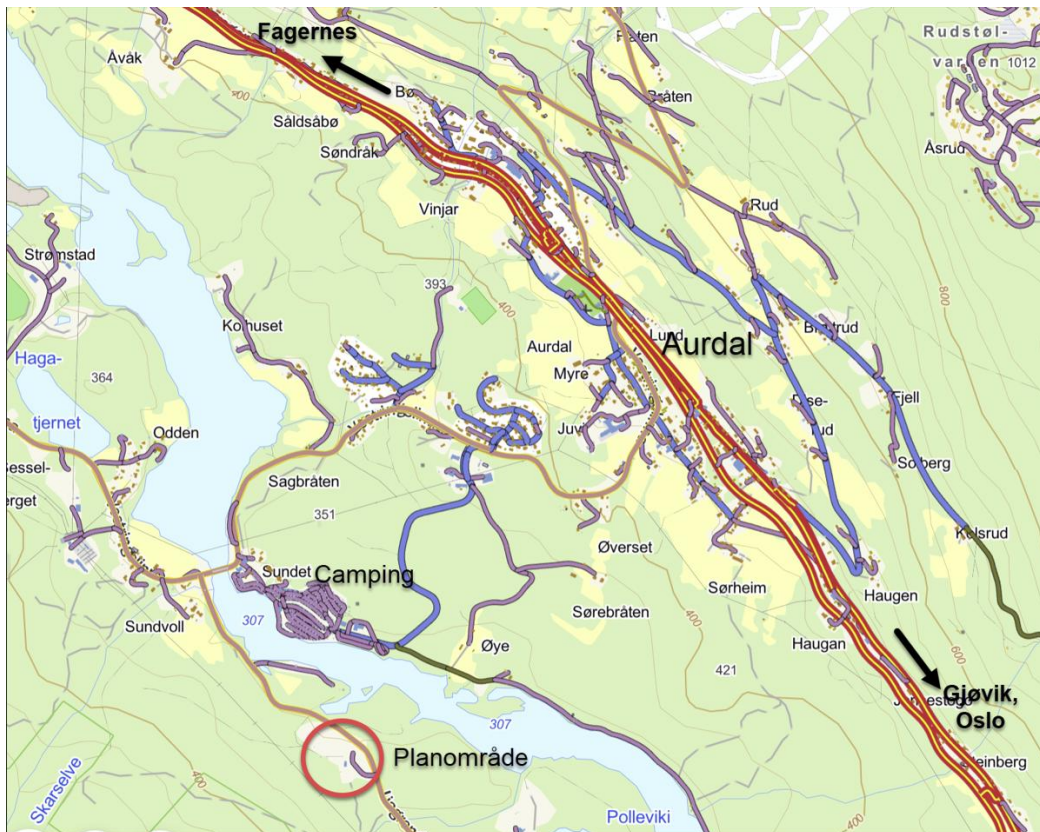
Planen utløser krav om konsekvensutredning etter forskrift om KU, vedlegg I og II.

I henhold til KU-forskriften § 14 inneholdt planprogrammet en beskrivelse av:

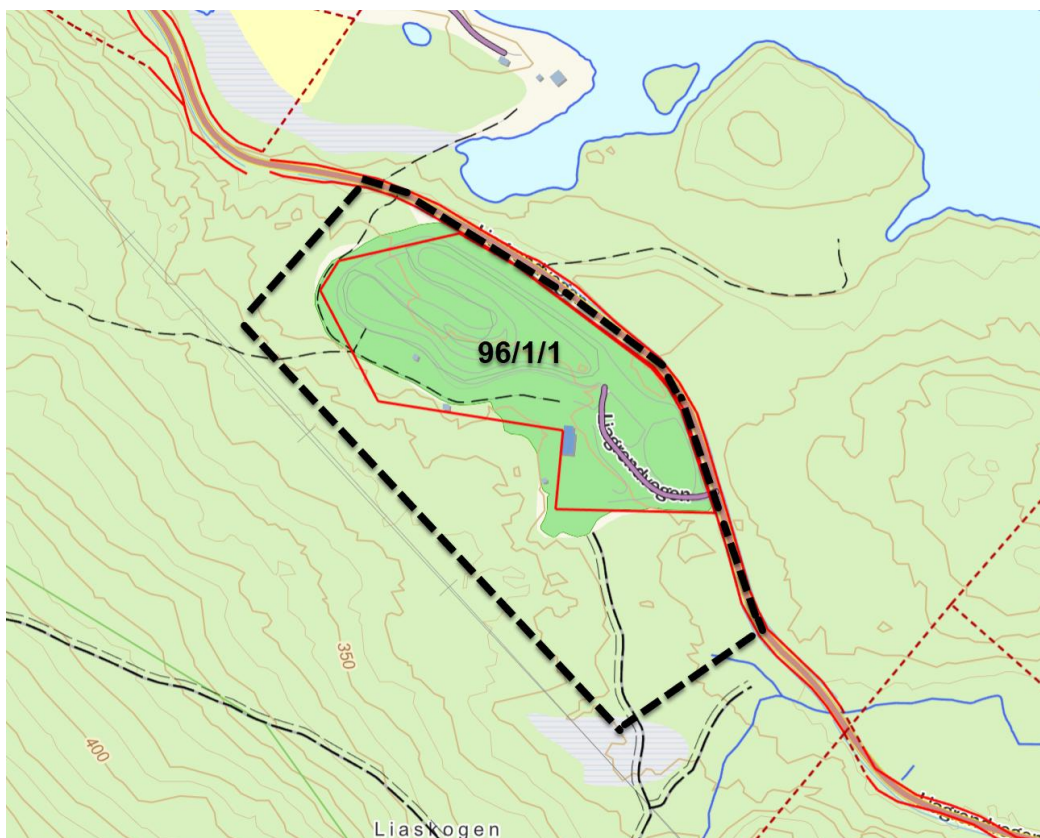
- Planen eller tiltaket, det berørte området og de problemstillingene som i den konkrete saken anses viktige for miljø og samfunn.
- Forholdene som etter kapittel 5 (innholdet i KU'en) skal utredes, og hvilke metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap.
- Relevante og realistiske alternativer og hvordan disse skal vurderes i konsekvensutredningen.
- Plan- eller søknadsprosessen, med frister i prosessen, deltakere og plan for medvirkning fra særlig berørte grupper og andre.

Planprogrammet ble fastsatt i kommunestyret den 13.03.2025, sak 017/25, og gir føringer for det videre planarbeidet.

Beliggenhet og planavgrensning



Figur 1 og 2 Beliggenhet



Planprosess

Aktiviteter	Dato
Planinitiativ	06.11.2024
Oppstartsmøte	25.11.2024
Varsel om oppstart av planarbeid, planprogram ut på høring og offentlig ettersyn	20.12.2024 – 10.02.2025
Vedtak av planprogram i kommunestyret	Mai 2025
Utarbeide plankart, reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse med konsekvensutredning, rapport for ras-, skred- og flomfare, ROS-analyse	Januar – juni 2025
Innsending av reguleringsplanforslag til førstegangsbehandling	Juni 2025

Framdriftsplanen tar utgangspunkt i at det gjennomføres ett offentlig ettersyn av planprogrammet og et offentlig ettersyn av reguleringsplan med konsekvensutredning. Endringer i framdriftsplanen kan skje dersom det blir nødvendig med flere offentlig ettersyn eller av kapasitetsmessige årsaker. Forutsetning for framdrift er at planprogrammet blir vedtatt i kommunen i mai 2025.

Gjennom planprosessen er relevante plandokumenter lagt ut på kommunens hjemmeside, og de samme dokumentene er også tilgjengelige på servicetorget i rådhuset.

Planstatus

Fylkesplaner

- Regional plan for samfunnssikkerhet 2023-2035.
- Regional plan for klima, energi og miljø, 2023

Kommuneplanens arealdel 2014 – 2024

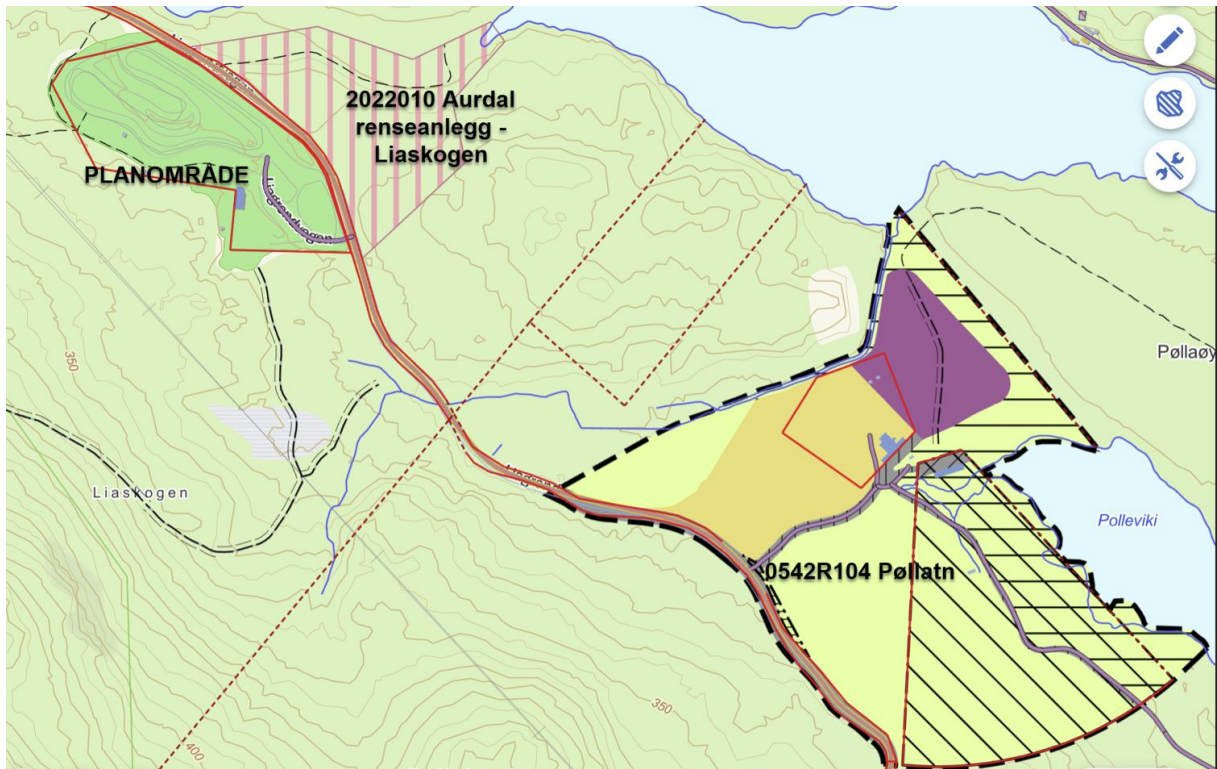
Kommuneplanens arealdel viser at gnr. 96, bnr. 1, festnr. 1 har arealformålet Idrettsanlegg. Den del som skal utvides har formål LNFR.



Figur 3 Utsnitt av kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens samfunnsdel er vedtatt den 06.09.2023.

Reguleringsplaner i området



Figur 4 Gjeldende reguleringsplaner i området

Nordøst for planområdet og fylkesveg 2446 er reguleringsplanområde 202210 Aurdal renseanlegg – Liaskogen som er under behandling i kommunen.

Øst- sørøst for planområdet ligger regulert område Pøllatn, planID 0542R104.

2 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale føringer

Kommunens planlegging må forholde seg til de lover, forskrifter, bestemmelser og retningslinjer som gjelder for kommunal planlegging og virksomhet. Disse forutsettes ivaretatt under planprosessen uten at det foretas en uttømmende opplisting her. Av de mest sentrale kan følgende nevnes:

Stortingsmeldinger

- St.meld. nr. 26 (2006-2007), Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand.
- St.meld. nr. 16 (2004-2005), Leve med kulturminner.
- St.meld. nr. 42 (2000-2001), Biologisk mangfold.
- St.meld. nr. 58 (1996-1997), Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling.
- St.meld. nr. 29 (1996-1997), Regional planlegging og arealpolitikk.
- St.meld. nr. 18 (2015–2016), Friluftsliv — Natur som kilde til helse og livskvalitet

Rikspolitiske retningslinjer og rundskriv

- Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen. (Miljøverndepartementets T -1442) Angir krav til hvordan støyforhold skal behandles i ulike arealplaner.
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, fastsatt 20.12.2024
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging, fastsatt 4. September 2009
- Den europeiske landskapskonvensjonen som trådte i kraft 1. mars 2004
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) av 19. Juni 2009
- Planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag, retningslinje 1-2007 NVE
- Bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge (2021–2025). Regjeringens handlingsplan, Kulturdepartementet, 16.08.2021

3 Beskrivelse av planområdet - dagens situasjon og arealbruk



Figur 5 Planområdet sett fra sør

3.1 Planområdet

Området som er festet i dag er ca. 29 dekar og inneholder parkeringsplass/depot, et bygg og kjørebane og plass for publikum. Banen ligger inntil og sørvest for fylkesveg 2446. En stor del av arealet utenom bane og parkeringsplass er snauhugget eller har blåst ned de siste årene.

Eksisterende bygg har lagt inn vann fra borhull som bare brukes til toalett og vask, og har avløp til tett tank, og bygget inneholder toaletter og dusjer. På grunn av liten bruk av vannet fra borhullet er kvaliteten for dårlig til drikkevann, og det brukes derfor vann fra vanndunker og drikkevannsflasker som drikkevann.

Klubbhuset er tilpasset rullestolbrukere/handicap med eget toalett, ramper inn i kiosken og publikums plass som er rullestolvennlig. NMK Valdres har også hatt med funksjonshemmede på banen, slik at de har fått prøvd å sitte på.

Det er planlagt utvidelse av området både i nordvest, sørvest og i sørøst for å få bedre plass til de fasilitetene som er i dag, bl.a. bygge en garasje/carport.

Eksisterende motorbane har en lengde på 650 m, med startlengde på 170 m. Bredden på banen er fra 5 meter til 9 meter, og underlaget er 60 % grus og 40 % asfalt.

I bilcross er det teknisk reglement om støybegrensning/eksosanlegg.

Aktiviteten på banen i dag er trening en gang i uken fra april tom september. Disse treningene varer maks to timer, avhengig av antall førere.

Det arrangeres løp to ganger i året. Løpene starter som regel kl. 9 og varer til kl.15-17. Dette er også avhengig av antall startende.

Det har aldri vært klager på støy, men de som er på campingplassen har kommentert et par ganger at det er for mye støy, avhengig av vindretningen. NMK Valdres har derfor laget en egen vanningsvogn som kan hektes på tilhengerfeste til vanlig personbiler, og de vanner derfor når det er tørt og så fort det er litt støy slik at dette problemet forebygges.

3.2 Biologisk mangfold – kartlegging av naturmiljø

Dette temaet er nærmere beskrevet og vurdert i konsekvensutredningen, [punkt 5.7.](#)

3.3 Naturbasert sårbarhet, ras- og skredfare

Dette temaet er nærmere beskrevet og vurdert i konsekvensutredningen, [punkt 5.18.](#)

3.4 Kulturminner

Innlandet fylkeskommune er varslet ved oppstart av planarbeidet og har fått tilsendt planprogrammet for uttalelse. Det er ikke registrert automatisk freda kulturminner i området.

Dette temaet er nærmere beskrevet og vurdert i konsekvensutredningen, [punkt 5.15.](#)

3.5 Forurensning, støy

Støy i denne reguleringsplanen dreier seg først og fremst fra aktiviteten som allerede er etablert og som det reguleres for utvidelse av.

Dette temaet er nærmere beskrevet og vurdert i konsekvensutredningen, [punkt 5.20.](#)

3.6 Naturgrunnlag

Dette temaet er beskrevet og vurdert i konsekvensutredningen punkt [5.8](#) og omhandler grunnforhold, helningsgrad, solforhold, vegetasjon, topografi, geologiske ressurser.

3.7 Friluftsjnteresser

Dette temaet er nærmere beskrevet og vurdert i konsekvensutredningen, [punkt 5.14.](#)

3.8 Lokaliseringsfaktor

Dette temaet er beskrevet og vurdert i konsekvensutredningen punkt [5.9](#) og omhandler avstand til bebyggelse, logistikk, mv.

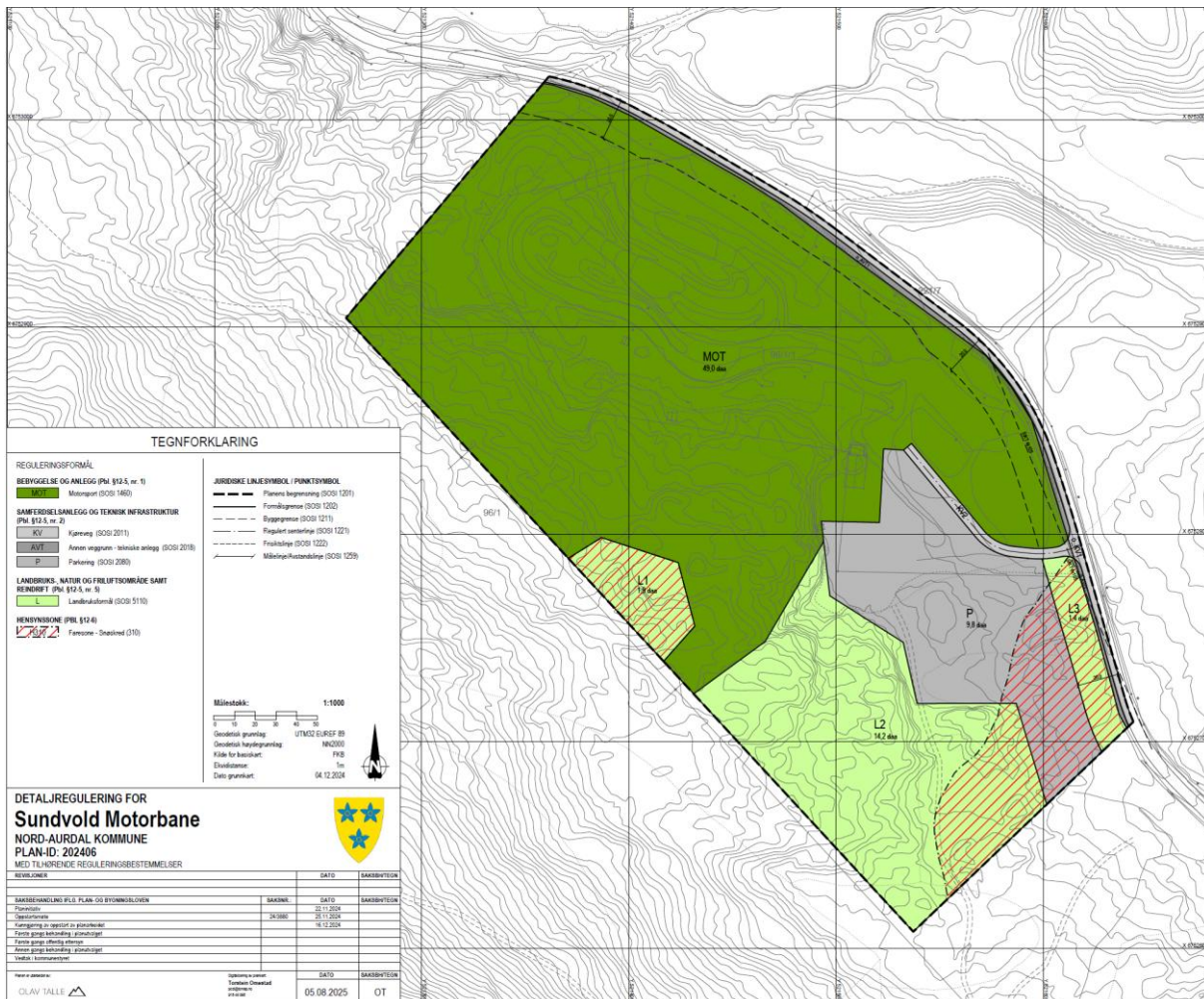
3.9 Landbruk

Dette temaet er beskrevet og vurdert i konsekvensutredningen punkt 5.13 og omhandler skogareal, LNFR i kommuneplanen.

3.10 Trafo, linjenett

Dette temaet er beskrevet og vurdert i konsekvensutredningen punkt 5.12.

4 Beskrivelse av planforslaget



Figur 6 Plankart

Arealregnskap

Sosi-kode	Formål	Areal m ² delområde	Sum Areal m ²
Bebyggelse og anlegg			
1460	Motorsportbane	50882	50882
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
2011	Kjøreveg	1886	
2018	Annen veggrunn – tekniske anlegg	770	
2080	Parkering	9800	12456
Landbruks-, natur- og friluftsområde			
5110	Landbruksformål	15595	15595
TOTALSUM			78933

4.1 Generelt

Planområdet ligger inntil fylkesveg 2446, sør for Aurdal Fjordcamping og Hytter, sør for Begna elv.

Eksisterende motorbane er eiendommen 96/1/1 som er festet fra Allstad.

Området som er festet i dag er ca. 29 dekar og inneholder parkeringsplass/depot, et bygg, kjørebane og plass for publikum.

I eksisterende bygg er det kiosksalg, dusjer og toalett og rom for administrasjon.

Eksisterende bygg har lagt inn drikkevann fra borhull fra 2023, og har avløp til tett tank. Utbygger tar vannprøver av borhull som blir analysert. Det er montert nytt renseanlegg for drikkevannskilden våren 2025, og det tas vannprøver av drikkevannet som analyseres på laboratoriet.

Det er planlagt utvidelse av området både i nordvest, sørvest og i sørøst for å få bedre plass til de fasilitetene som er i dag, bl.a. bygge en carport/garasje.

Det er planer om å utvide motorbane på sikt og utvide svingen i nordvest. Det er aktuelt å bygge en trailbane for motorcross-sykler i vestre del av området, der det tidligere var en slik bane. Begge disse utvidelsene ligger i LNFR-område som er skogbevokst, og en biolog har kartlagt naturmangfold i dette området i juni 2025. Rapport er vedlagt planforslaget.

Eksisterende depot kan også kombineres med asfaltbane til drifting og depot til andre grener.

Det kan kjøres crosskart fra året en fyller 6 år. Her følger NMK Valdres retningslinjene fra Norges Bilsportforbund, og dette blir hensyntatt på alle løp i Norge. Det stilles fore eksempel strengere sikkerhetskrav til autovern og sikkerhet på banen, og denne oppdateringen ble gjort i 2023.

4.2 Bebyggelse og anlegg

Utvidelse av bane vil skje i nordvestre del av eksisterende bane, utenfor området som er festet i dag, i LNFR-område. I vestre del, parallelt med høyspentlinje, planlegges det en trailbane for motorcross-sykler. Denne banen ligger også i skogkledd LNFR-områdedepot. Tomt for carport/garasje vil legges innenfor festet areal, nær eksisterende bygg. Utvidelse av parkering og depot vil skje innenfor område som er snauhugget, men utenfor festet areal, i LNFR-område.

Depot og parkering utvides i sørlig retning, slik at kapasiteten øker fra litt over 3 dekar i dag til 9,8 dekar. Tillatt utnyttingsgrad for klubbhuset er $BYA = 200 \text{ m}^2$, og tillatt utnyttingsgrad for garasje er $BYA = 100 \text{ m}^2$. Depoet vil ligge nærmest motorbanen, men størrelsen på arealet kan variere fra trening til konkurranser.

Tillatt byggegrense mot fv. 2446 er 20 meter fra senterlinje veg. Eksisterende motorsportbane ligger noen steder nærmere fv. 2446 enn 20 meter, ned mot 14 meter, og der eksisterende motorsportbane ligger nærmere fv. 2446 enn 20 meter viser planforslaget at byggegrensa følger kanten av eksisterende motorbane.

4.3 Infrastruktur, avkjørsler og kryss, trafiksikkerhet

Dette temaet beskrives og blir vurdert i konsekvensutredningen punkt [5.17](#).

4.4 Vann og avløp, overvann

Dette temaet beskrives og blir vurdert i konsekvensutredningen punkt [5.16](#).

4.5 Trafo, linjenett

Dette temaet beskrives og blir vurdert i konsekvensutredningen punkt [5.12](#).

4.6 Landskap, estetikk, byggeskikk

Dette temaet beskrives og blir vurdert i konsekvensutredningen punkt [5.10](#).

4.7 Avfallshåndtering

Dette temaet beskrives og blir vurdert i konsekvensutredningen punkt [5.11](#).

4.8 Virksomhetsbasert sårbarhet

Dette temaet beskrives og blir vurdert i konsekvensutredningen punkt [5.19](#), og omhandler brann, eksplosjon, lagring og utslipp av farlige stoffer og forurensning av grunn.

5 Konsekvensutredning

5.1 Generelt

I planprogrammet er det fokusert på de problemstillinger og temaer som er beslutningsrelevante i forhold til å avgjøre om planområdet er egnet for tiltaket, og de forhold som skal utredes nærmere før behandlingen av planforslaget.

5.2 Avgrensning og metode for utredningen

I henhold til forskriften er det kun temaer som er beslutningsrelevante som skal konsekvensutredes. Dagens situasjon beskrives.

Ut fra dagens situasjon (0-alternativet) gjøres en skjønnsmessig vurdering av konsekvenser i en slik skala:

- Stor positiv konsekvens
- Liten positiv konsekvens
- Ubetydelig konsekvens
- Liten negativ konsekvens
- Stor negativ konsekvens

Datagrunnlaget baseres på kjent kunnskap i form av databaser (ulike kartinnsynsløsninger som NVE, Miljøstatus). Utredningsteamene presenteres i egne kapitler, og behov for eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes. Konsekvensvurderingene sammenstilles i en tabell, og det konkluderes ut fra denne.

0-alternativet

0-alternativet innebære videreføring av dagens situasjon og planstatus. Konsekvensene skal vurderes ut fra hva gjeldende planstatus tillater å bruke området til.

Hovedalternativet

Hovedalternativet innebærer at området blir åpnet for utvidelse av Sundvold motorbane slik som det er beskrevet i kapittel 4, beskrivelse av planforslaget.

Avbøtende tiltak

Konsekvensutredningen skal vise ev. avbøtende tiltak

5.3 Tema som delvis skal utredes basert på kjent kunnskap og som delvis skal kartlegges

- Biologisk mangfold – kartlegging av naturmiljø
I denne reguleringsplanen legges det opp til å sette i gang fysiske tiltak i område som er skogkledd, i vestre og nordvestre del av planområdet. I dette området skal biolog kartlegge naturverdier i juni 2025. Utvidelser av område der det allerede er snauhugget vurderes ut fra kjent kunnskap, og det vurderes at det ikke er nødvendig med kartlegging av naturmiljø i disse områdene.

5.4 Tema som skal utredes basert på kjent kunnskap

- Naturgrunnlag
Grunnforhold, helningsgrad, solforhold, vegetasjon, topografi, geologiske ressurser.
- Lokaliseringsfaktor
Avstand til bebyggelse, friluftsområder.
- Landskap, estetikk og byggeskikk
Nær- og fjernvirkning, tilpasning til eksisterende omgivelser, utnyttingsgrad, byggehøyder.
- Avfallshåndtering
Avklares med Valdres Kommunale Renovasjon.
- Trafo, linjenett
Avklares med Griug.
- Landbruk, virkeområde jord- og skogbruksloven.
Skogareal, LNFR i kommuneplanen.
- Friluftsjnteresser
Løyper og stier, fri ferdsel til vassdrag, fiske, rasteplasser.

- **Kulturminner**
Automatisk freda kulturminner, vedtaksfreda kulturminner, bevaringsverdige bygninger og miljøer. Planprogram og varsel om oppstart av planarbeidet sendes til kulturarvenheten, Innlandet fylkeskommune.
- **Vann, avløp og overvann**
- **Infrastruktur, trafikk, avkjørsler og kryss**
ÅDT, parkeringskapasitet, fører tiltaket til økt transport. Trafikksikkerhet og trafikkavvikling i forhold til kryss og avkjørsler.
- **Naturbasert sårbarhet**
Deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred (uten skog, klasse 2). Aktsomhetsområde for snøskred kommer ikke i konflikt med motorsportbane, men vil dekke omtrent halve arealet for planlagt depot/parkering. Vinterstid vil bare den delen av depot/parkering som ligger utenfor aktsomhetsområde for snøskred bli brøytet, da det bare er treninger og ikke stevner og dermed ikke behov for så stort parkerings- og depotareal om vinteren. Aktsomhetsområde for snøskred legges inn i plankartet.
Det er et aktsomhetsområde for jord- og flomskred, men dette ligger utenfor planavgrensningen.
- **Virksomhetsbasert sårbarhet**
Brann/eksplosjon, kjemikalieutslipp og andre, lagringsplasser for farlige stoffer, forurenset grunn.
- **Forurensning**
Luft, støv og støy fra eksisterende og planlagte tiltak.

5.5 Risiko og sårbarhet

Det skal utarbeides en risiko og sårbarhetsanalyse (ROS) i henhold til hovedprinsippene i DSBs veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* (2017).

Risiko knyttes til uønskede hendelser, det vil si hendelser som i utgangspunktet ikke skal inntreffe. Konsekvensene av de uønskede hendelsene beskrives i forhold til personskade, miljøskade og skade på eiendom/infrastruktur med mer.

5.6 Avbøtende tiltak

Konsekvensutredningen skal belyse behov for eventuelle avbøtende tiltak.

5.7 Biologisk mangfold – kartlegging av naturmiljø

Situasjonen i dag

Området består av en bane med lengde 650 m, med startlengde på 170 m. Bredden på banen er fra 5 meter til 9 meter, og underlaget er 60 % grus og 40 % asfalt.

Det er et areal for parkering og depot på ca. 3,5 dekar og et bygg med kiosk, dusjer og toalett og plass for administrasjon og kontor. Alt ligger innenfor festet areal med arealformål idrettsanlegg i kommuneplanens arealdel.

Planlagte tiltak, vurderinger

Store deler av området er snauhugget i søndre del, i det arealet som skal anlegges med utvidet parkeringsplass og depot. Planlagt carport/garasje skal bygges innenfor festet areal og innenfor areal med arealformål idrettsanlegg i kommuneplanens arealdel.

Utvidelse av motorbane i nordvest berører et areal med skog på 6-7 dekar, og et område for trailbane til motorcross-sykler i vestre del. Disse utvidelsene ligger i skogkledt område utenfor festet areal og i LNFR-område i kommuneplanens arealdel.

Det er tatt kontakt med biolog som har utført en kartlegging av naturmangfold i disse områdene, artskartlegging med vekt på naturtyper og rødlistearter.

Planområdet og en buffer på ca. 50 m ble kartlagt mht. naturtyper etter Miljødirektoratets instruks med tilhørende artskartlegging med vekt på rødlistearter. Det ble ikke registrert naturtyper etter instruks. Gubbeskjegg (NT) var den eneste rødlistearten som ble registrert i undersøkelsesområdet (to funn i fuktig skog, utenfor planområdet). Dette er den vanligste rødlistearten i høyreliggende og noe fuktig granskog i Sør-Norge.

Hogst i området skal ikke foretas i tidsrommet mai – juli av hensyn til fugle- og dyrelivet.

Avbøtende tiltak

Utvidelse av parkering og depot og vil skje i områder som er snauhugd og som ikke krever naturkartlegging. Bygging av carport/garasje skjer innenfor festet areal.

Utvidelse av motorbane og bane for trailbane til motorcross-sykler vil skje i områder som er naturkartlagt, der det ikke er registrert rødlistearter.

Samlet vurdering etter avbøtende tiltak: Ubetydelig konsekvens.

5.8 Naturgrunnlag

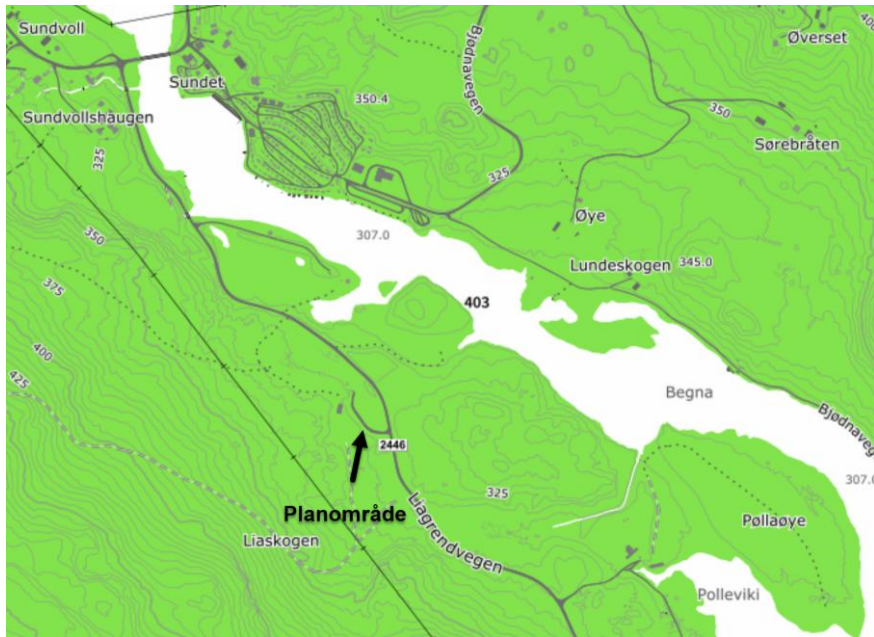
Planområdet ligger ca. 320 m.o h. i dalbunnen sørvest for Begna elv og er lite utsatt for vind.

Eksisterende motorbane og parkeringsplass/depot er planert og bearbeidet.

Aktiviteten på banen er størst i april – september, og i den perioden er det bra med sol. Det foregår nå treninger hele året, 1-2 dager i uka, inntil 2 timer hver gang.

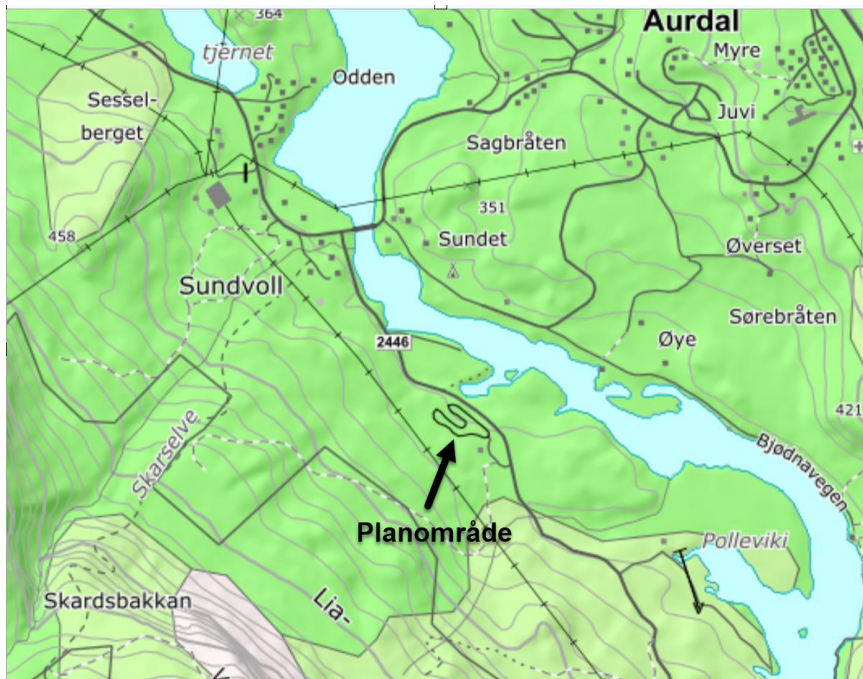
Utsnitt fra berggrunnskart og løsmassekart er hentet fra ngu.no.

Berggrunnskart:



Figur 7 Berggrunnskart (NGU). Hovedbergart: Glimmerskifer. Bergartsenhet: Gneis, båndet, grå til mørkegrå, med varierende kornstørrelse og til dels høyt kvartsinnhold; omdannet sandstein og skifer. Inneholder amfibolittbånd som flere steder er granatførende.

Løsmassekart:



Figur 8: Løsmassekart (NGU): Morenemateriale, sammenhengende dekke, stedvis med stor mektighet

Samlet vurdering etter tiltak: Ubetydelig konsekvens.

5.9 Lokaliseringsfaktor

Situasjonen i dag

Planområdet ligger ca. 3 km sørvest for Aurdal, sørvest for og inntil fylkesveg 2446.

Nærmeste bebyggelse er campingplass som ligger ved Sundvoll bru, ca. 400 m nordvest for planområdet. Terrenget mellom planområdet og Sundvoll bru er småkupert og skogkledd.

Under arrangement i tørkeperioder og med ugunstig vindretning så kan det være støvplage for de som er på campingplassen. NMK Valdres har derfor laget en egen vanningsvogn som kan hektes på tilhengerfeste til vanlig personbiler, og de vanner derfor når det er tørt og så fort det er litt støv slik at dette problemet forebygges.

Planlagte tiltak, vurderinger

Planlagte tiltak er en liten forlengelse av motorbanen i nordvest, bane for trailbane til motorcrosssykler i vestre del og en bedring i parkeringskapasiteten og depot. Det skal bygges carport/garasje innenfor eksisterende leid areal.

Samlet vurdering etter tiltak: Ubetydelig konsekvens.

5.10 Landskap, estetikk og byggeskikk

Situasjonen i dag

Det er i dag parkeringsplass/depot på ca. 3,5 dekar, eit arrangementsbygg og motorbane med lengde ca. 650 m, og med bredde 5 – 9 meter. Området er tilnærmet flatt, med bygget oppå en liten forhøyning i terrenget.

Planlagte tiltak, vurderinger

Motorbanen skal utvides litt i nordvest. Den største forandringen blir å utvide parkeringsplass og depot til 9,8 dekar, sør i planområdet. Det skal dessuten bygges en garasje innenfor området.

Området som skal planeres ut til større parkeringsplass/depot er tilnærmet flatt, og det blir ikke store naturinngrep.

Samlet vurdering etter tiltak: Ubetydelig konsekvens.

5.11 Avfallshåndtering

Planlagte tiltak, vurderinger

VKR har uttalt at dette er en aktivitet der de anser avfallet som næringsavfall. Da er det Retura Valhall som håndterer avfallet.

Retura Val-Hall eies av Valdres Kommunale Renovasjon, VKR, og Hallingdal Renovasjon. Næringsdrivende som har avtale kan selv levere mindre mengder avfall på miljøstasjonene. Større mengder må leveres til hovedanlegget i Rebneskogen.

Samlet vurdering etter tiltak: **Liten positiv konsekvens.**

5.12 Trafo, linjenett

Situasjonen i dag

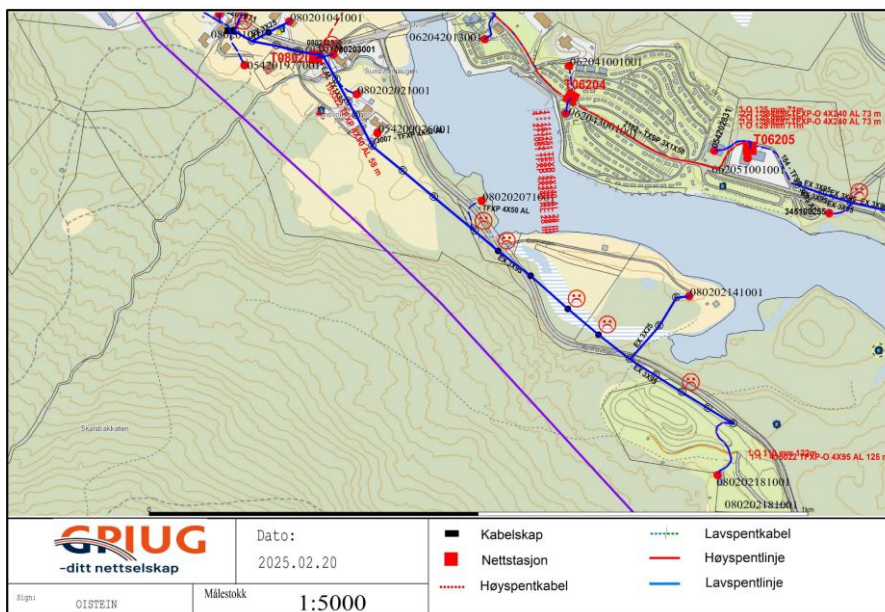
Nærmeste nettstasjon til planområdet Sundvold motorbane er ved Sundvoll bru, ca. 900 m nord for planområdet. Det går lavspent til planområdet, og det er liten kapasitet ved planområdet, men det er nok til daglig drift av klubblokalet.

Ved større arrangement benyttes strømaggregat for å få nok strøm.

Planlagte tiltak, vurderinger

Ved en liten utvidelse av banen, en større utvidelse av parkeringsplass og depot og bygging av garasje blir det ikke behov for mer kapasitet på strømnettet. Klubben leier strømaggregat som før ved større arrangementer.

Griug har ikke noen kommentarer til dette. En utbygging med ny nettstasjon koster mye, og utbygger må bekoste arbeidet.



Figur 9 Kart tilsendt fra Griug

Samlet vurdering etter avbøtende tiltak: Ubetydelig konsekvens.

5.13 Landbruk, virkeområde jord- og skogbruksloven

Situasjonen i dag

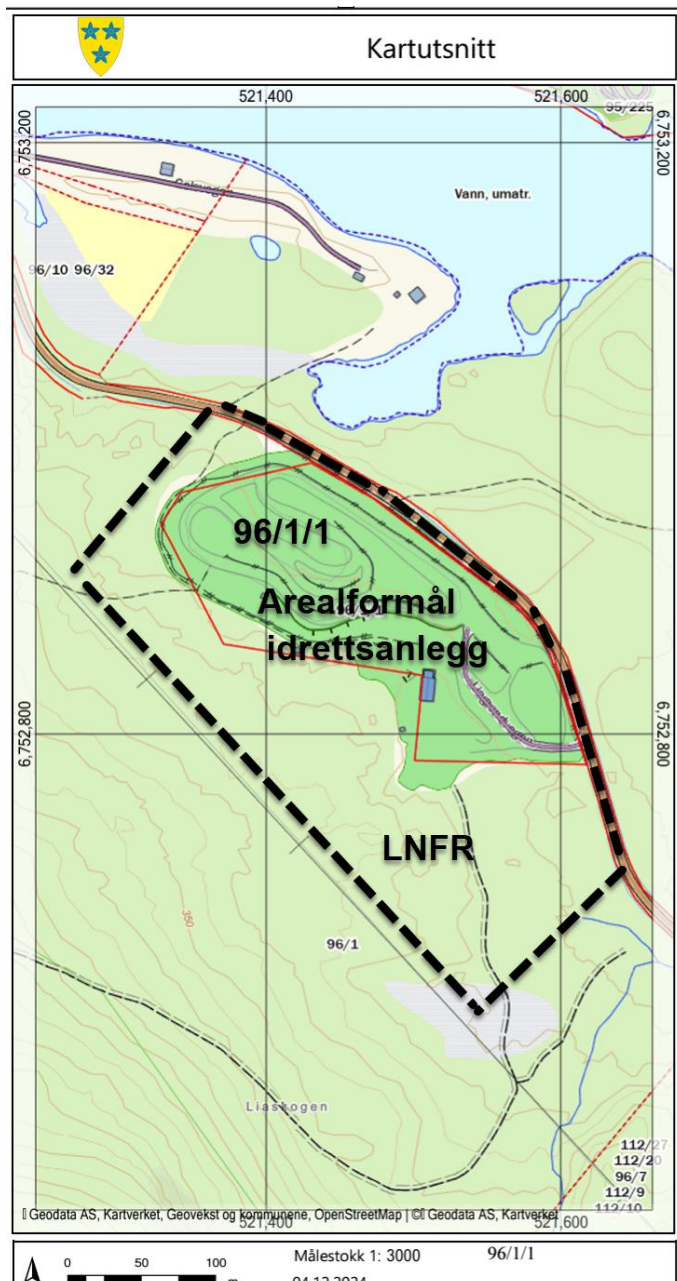
Motorbane, parkeringsplass og depot og klubbhus ligger innenfor arealet som er idrettsanlegg i kommuneplanens arealdel, gnr. 96, bnr. 1, festnr. 1. Arealet utenfor 96/1/1 er LNFR-område. I sør

er det snauhogd, i tillegg til at vind har blåst ned en del skog. Det er skog i vestre og nordvestre del av området. I søndre del av planområdet er det et areal med myr.

Angående ditt spørsmål om kartlegging av naturverdier: Nødvendigheten av en biologisk kartlegging eller ikke av skogen, avhenger av
Vi vurderer det ikke som hensiktsmessig å vurdere avskoget areal, basert på den tilbakemeldingen du har fått fra Miljøfaglig utredning
Under et flybilde tatt under «Hans» i fjor, med planavgrensingen. Her ser man ganske godt hvor denne gjenstående skogen er.



Figur 10 Flyfoto over området



Figur 11 Planområdet med 96/1/1 som har formålet idrettsanlegg i kommuneplanens arealdel. Arealet utenfor formålet idrettsanlegg er LNFR.

Planlagte tiltak, vurderinger

Det planlegges utvidelse av parkeringsplass og depot sør for eksisterende parkeringsplass/depot, inntil fylkesvegen. I nordvest er det planer om utvidelse av motorsportbane, 6-7 dekar, og i vest en trailbane for cross-sykler, og skogen må hogges i utvidelsesområdet.

Samlet vurdering: **Liten negativ konsekvens.**

5.14 Friluftsjnteresser

I området er det stier og traktorveg opp på åsen o sørvest, men ellers ikke noe tilrettelagt friluftsliv i nærheten av planområdet.

Det er fin sykkelveg langs Vestringslinna i retning mot Leira og i Liagrendvegen i sørøstlig retning.

Det er fiskeplasser langs Begna elv, og i Vestringsbygdadet 4-5 km nordvest for planområdet ligger Valdres Travbane. Valdres Golf ligger ca. 6 km nordvest for planområdet.

Tiltakene vil ikke påvirke friluftsjnteressene.

Samlet vurdering etter tiltak: Ubetydelig konsekvens.

5.15 Kulturminner

Innlandet fylkeskommune har ikke kjennskap til at forelagte planforslag vil komme i berøring med kulturminner.

Etter innspill fra fylkeskommunen inneholder planen en fellesbestemmelse med slik tekst:

«Dersom det i forbindelse med tiltak i marka blir funnet automatisk fredete kulturminner som ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses i den grad det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter, jf. lov om kulturminner § 8. Melding skal snarest sendes til kulturminnemyndighetene i Innlandet fylkeskommune slik at vernemyndighetene kan gjennomføre en befaring og avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelt vilkårene for dette.»

Samlet vurdering etter tiltak: Ubetydelig konsekvens.

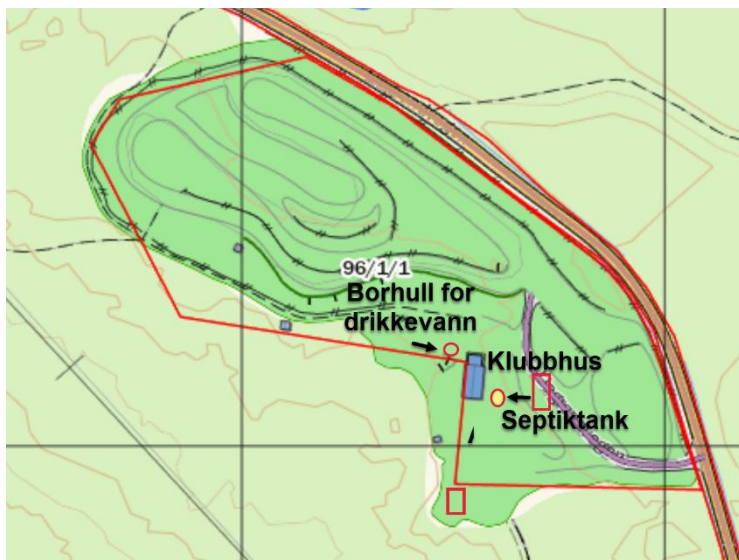
5.16 Vann, avløp, overvann

Situasjonen i dag

Eksisterende bygg har lagt inn vann fra borhull som ble anlagt i 2023 og har avløp til godkjent tett tank. Borhullet ligger på et nivå 2,5 m høyere enn septiktank.

Vann fra borhullet blir analysert hvert år, men siden bygget ikke er i bruk i vinterhalvåret, oktober – april, så har ikke vannet fra borhullet vært brukt som drikkevann, da vannet blir stående hele vinterhalvåret. Det fraktes derfor drikkevann fra dunker og flasker når det er trening og arrangement på motorbanen. Vann fra borhullet benyttes derfor kun til toalett og som vaskevann.

Nordøstre del av planområdet er forholdsvis flatt og tørt, uten noe overvann. Sørvestre del av området som ikke benyttes til baner eller parkering er mer kupert. I søndre hjørne av planområdet er det ei lita myr som ligger i LNF. Det er ikke bekker eller vassdrag innenfor planområdet.



Figur 12 Plassering av borhull for drikkevann og septiktank

Planlagte tiltak, vurderinger

Våren 2025 har det blitt montert nytt renseanlegg for vannet i borhullet. Likevel holder ikke vannet fra borhullet godkjent kvalitet etter flere analyser av vannet fra borhullet. Derfor benyttes drikkevann fra innkjøpte drikkeflasker og medbrakte vandunker, men det jobbes med å få renseset og få godkjent eksisterende drikkevannskilde.

Samlet vurdering etter tiltak: Ubetydelig konsekvens.

5.17 Infrastruktur, trafikk, avkjørsler og kryss

Situasjonen i dag

Fylkesveg 2446 har en trafikk på ÅDT 250. Vegen har grusdekke og har en bredde på ca. 5 meter.

Det er ikke mange som går og sykler langs fylkesvegen, og det er liten biltrafikk langs vegen.

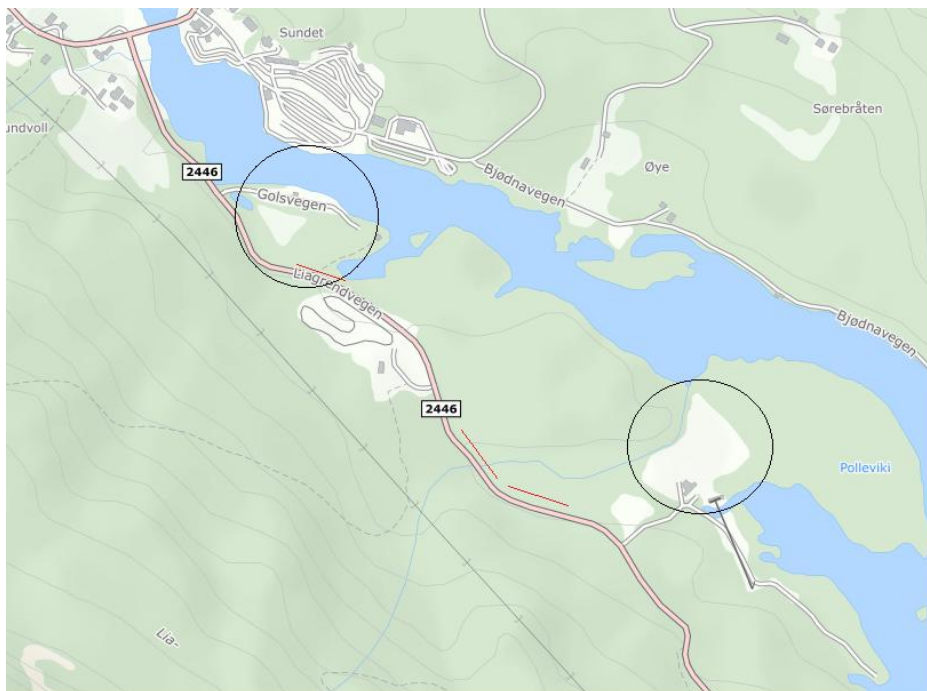
En del av hensikten med planarbeidet er å utvide kapasiteten for parkering og depot, særlig ved arrangementer da det i dag er parkering langs fylkesvegen og på parkeringsplasser langs fylkesvegen.

Liaåsen og Liagrenda Grunneierlag har kommet med innspill til forslag til planprogram og varsel om oppstart av planarbeidet. Medlemmer i grunneierlaget opplever utfordringer med trafikkavvikling og parkering ved arrangement på motorbanen, og ber det derfor tas hensyn til dette når ny plan utarbeides.

De mener den nåværende parkeringsløsningen er utilstrekkelig, og økt trafikkmengde vil medføre at det må settes av areal til parkeringsplass i ny plan. Det parkeres langs Liagrendvegen (fylkeveg 2446) fra Sundvold bru og opp til innkjøringen Pøllaøye, noe som gjør veien smal og fremkommeligheten vanskelig. Det er viktig med god fremkommelighet for utrykningskjøretøy.

Vi har også opplevd at Liagrendvegen har blitt stengt i flere timer mens arrangement har pågått, noe som skaper utfordringer for fastboende i Liagrenda og brukere av eiendommer på Liaåsen. På Liaåsen er det ca. 200 fritidsboliger og 18 støler. I Liagrenda er det 40 husstander, så det er i perioder en del trafikk.

På kartet under er det vist parkeringsplasser som benyttes under arrangement.



Figur 13 Benyttede parkeringsplasser

De har parkeringsvakter og skilt som skal sørge for at det ikke blir parkert langs vegen. Dette blir også opplyst over høytaleranlegget. På sommerløpet, som er det største årlige arrangementet, kommer det ca. 200 betalende tilskuere, i tillegg til 60-70 førere og 40 funksjonærer. Til sammen kan det bli 150-200 biler som skal parkere.

Planlagte tiltak, vurderinger

Innenfor planområdet planlegges det å utvide parkeringsplassen fra ca. 3,5 dekar til 9,8 dekar. Parkeringskapasiteten innenfor planområdet øker dermed fra ca. 140 biler til ca. 400 biler som bør dekke behovet ved større arrangement.

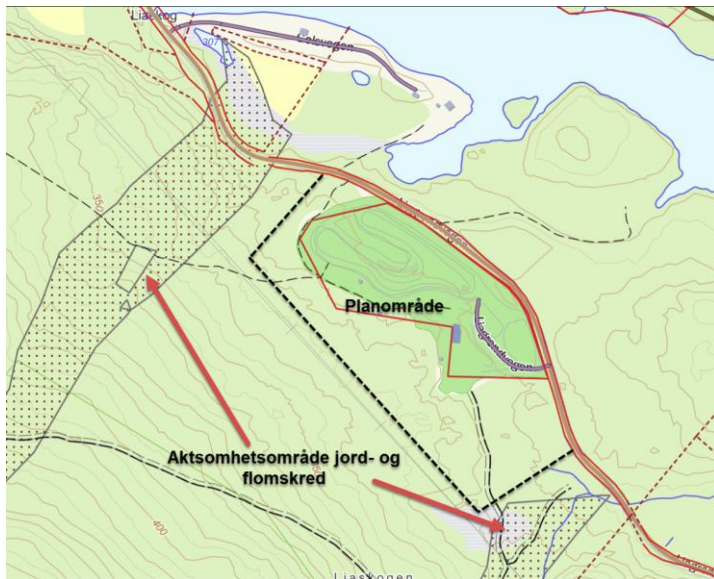
Det er dermed ikke nødvendig å benytte parkeringsplasser langs fylkesvegen som tidligere har vært benyttet under større arrangement.

Det er ikke tillatt å ha snøopplag innenfor frisiktsonen som er 4X105 m.

Samlet vurdering etter tiltak: Liten positiv konsekvens.

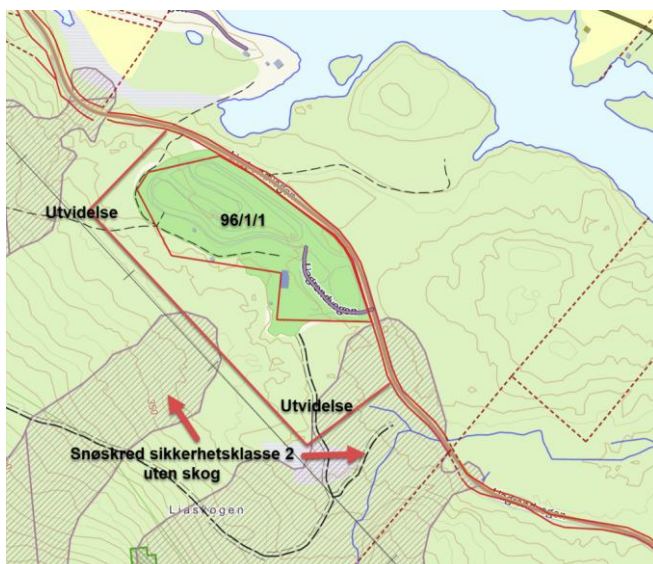
5.18 Naturbasert sårbarhet, ras- og skredfare

Situasjonen i dag



Figur 14 Aktsomhetsområde for jord- og flomskred

Det er registrert et aktsomhetsområde for jord- og flomskred både nordvest og sørøst for planområdet.



Figur 15 Snøskredfare sikkerhetsklasse 2 uten skog

Planlagte tiltak, vurderinger

Kartet ovenfor viser snøskredfare sikkerhetsklasse 2, uten skog i søndre og vestre del av planområdet.

Motorbane, veg og parkering kan tillates å bygge innenfor aktsomhetsområde som ikke benyttes på vinteren. Det kan ikke etableres bygninger innenfor aktsomhetsområdene, og planlagt parkering innenfor søndre aktsomhetsområde for snøskred skal ikke brøytes og benyttes om vinteren.

Om vinteren da det bare er treninger og ikke konkurranser er parkeringsbehovet mindre og er dekket innenfor nordre del av parkeringsplassen.

Samlet vurdering etter tiltak Ubetydelig konsekvens.

5.19 Virksomhetsbasert sårbarhet

Innenfor planområdet er det ikke virksomhet som gir forurensning i form av brannfare eller eksplosjon, utslipp av farlige stoffer, deponering eller destruksjon av avfall eller transport av farlig gods. Det er heller ikke planlagt slik virksomhet.

Sikring av dette vil skje ved byggemelding før etablering av bedrifter, der kommunen skal godkjenne tiltakene.

Samlet vurdering etter tiltak: Ubetydelig konsekvens.

5.20 Forurensning

Situasjonen i dag

Aktiviteten på motorsportbanen er hele året med treninger. Det er stevner i perioden april - september.

Støy

Det er støy fra aktiviteten på motorbanen som kan være en utfordring, særlig i forbindelse med stevner som varer fra ca. kl. 9.00 og morgenen til kl. 15 – 17 på ettermiddagen. Dette gjelder ved spesielle vindretninger.

Støy

I sommerhalvåret kan det være støvplage ved langvarig tørke. Trening varer inntil 2 timer om ettermiddagene 1 gang i uka.

NMK Valdres har også måtte avlyse treninger dersom det har vært veldig tørt og mye vind.

Alle større arrangement ligger tilgjengelig i terminliste til Norges Bilsportforbund tidlig på året. Det legges også ut treningsliste for hele sesongen på NMK Valdres sin hjemmeside eller facebook-side først på året. Andre arrangement blir offentliggjort i god tid.

I bilcross er det teknisk reglement om støybegrensning/eksosanlegg.

Planlagte tiltak, vurderinger

Støy

For å dempe støvplagene så har NMK Valdres derfor laget en egen vanningsvogn som kan hektes på tilhengerfeste til vanlig personbiler, og de vanner derfor når det er tørt og så fort det er litt støv slik at dette problemet forebygges.

Støy

I perioden mai til mars kan det være inntil 4 treninger pr. uke. Treningsøkter skal være innenfor tidsrommet 11-20, og skal være av maks 2 timers varighet. I april skal det ikke være treninger eller stevner på banen.

I tidsrommet mai - oktober kan det være stevner inntil 5 ganger i løpet av året, som varer fra 9 om morgenen til kl. 17. Aktivitet på søndager og helligdager må forholde seg til Lov om helligdager og helligdagsfred.

Alle arrangement skal være tilgjengelig i terminliste til Norges Bilsportforbund tidlig på året. Dessuten skal det legges det inn på NMK Valdres sin hjemmeside, sammen med tider for treninger, og på Facebook.

Det har vært gjort faglige vurderinger av støyplager utført av Norconsult, og rapport er vedlagt planforslaget.

I sammendrag i rapporten heter det:

«Støysituasjonen er beregnet og vurdert mot gjeldende grenseverdier i Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2021. Kildedata er basert på informasjon fra oppdragsgiver og støydata i Miljødirektoratets veileder M-128. Resultatene er gjengitt for årsmidlet L_{den} og middelmaksnivå LAF_{max} .

Støyberegningene viser at den fremtidige driftssituasjonen ikke vil føre til overskridelser av grenseverdier for støy ved støyfølsom bebyggelse. Det vil ikke være behov for støyreducerende tiltak.»

Det heter videre i rapporten:

«Ettersom det ikke foreligger måledata for kildens støynivå som kan analyseres nærmere til L_{5AF} , kan det i tråd med M-128 benyttes verdier for L_p, AF, max beregnet som et «middelmaks». Metoden er i veilederen beskrevet som følger:

Maksimalt støynivå fra en bane vil inntreffe i utsatte punkt nærmest startstrekningen, evt. i utsatte punkt nær øvrige deler av banen. Dersom disse strekningene ligger skjermet i forhold til bebyggelsen, må man også beregne støy fra andre deler av banen som er uskjermet eller mindre skjermet.

Gul støysone for maksimalt lydnivå kan presenteres forenklet som «middelmaks» - nivåer. Da benyttes samme metodikk som for beregning av årsmidlet nivå, men det legges ikke inn korreksjon for aktivitetstid og dellast. «Middelmaks» - beregninger kan benyttes ved planlegging av nye anlegg der mange parametere er ukjente, men der man skal unngå at sårbar bebyggelse blir liggende inne i gul støysone.

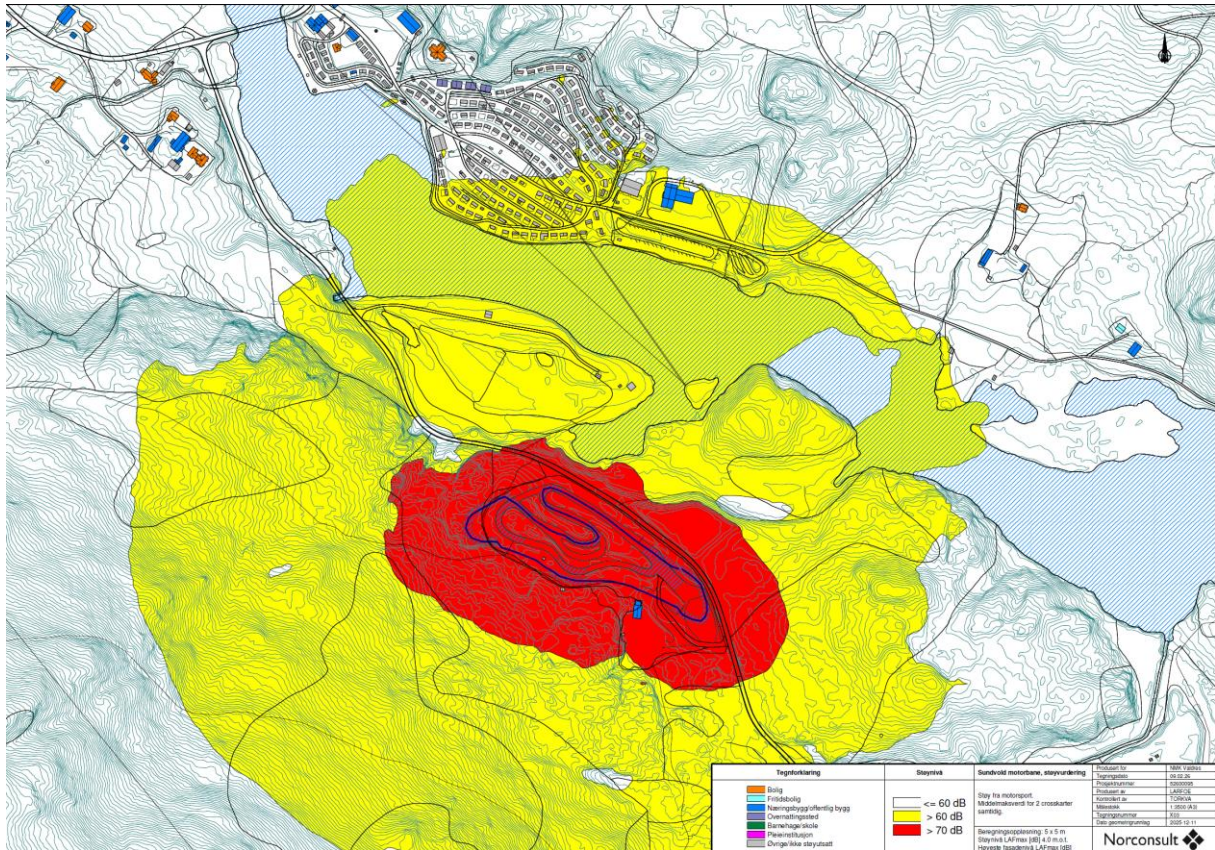
Det er denne metoden som er benyttet videre i vurdering av maksimalnivåer fra aktiviteten ved Sundvold motorbane, hvor nivåer er oppgitt i ekvivalentverdier, LAF_{max} .)»

«Beregningsresultatene for fremtidig situasjon er vist i støysonekart X01-X03. X01 viser årsmidlet støynivå L_{den} og X02-X03 viser middelmaksnivå LAF_{max} ved mest støyende driftssituasjon for bilcross og crosskart.

Beregninger av maksimalstøy fra trial er ikke vist da disse støynivåene er vesentlig lavere enn for bilcross og crosskart, og dermed ikke relevante.

Beregningene viser at det ikke vil bli overskridelser av grenseverdiene hverken for L_{den} eller LAF_{max} ved støyfølsom bebyggelse. Det vil ikke være behov for støyreducerende tiltak med forutsetningene som støyfølsom bebyggelse. Det vil ikke være behov for støyreducerende tiltak med forutsetningene som ligger til grunn for beregningene.

Støykart X03 viser at campingplassen vil ligge i gul støysone for maksimalstøy fra crosskart. Campingplass er ikke regnet som støyfølsomt bruksformål jf. retningslinje T-1442 og det vil ikke være behov for støyreducerende tiltak.



Figur 16 Middelmaks verdi for crosskart som er den aktiviteten som skaper mest støy

Samlet vurdering etter tiltak: Liten negativ konsekvens.

6 Innspill til planarbeidet

Innlandet fylkeskommune

Dato: 07.02.2025

Planprosessen skal gjennomføres i henhold til overordnet lov- og planverk. Dette innebærer blant annet at regionale planer og strategier legges til grunn for arbeidet og blir innarbeidet i planforslaget, samt at bestemmelser i kommuneplanens arealdel videreføres der det er relevant.

Plan:

Planprogram er oversiktlig og gir gode føringer for videre planarbeid. Dagens område er avsatt til idrettsanlegg i kommuneplanens arealdel, planlagt utvidelse ligger i LNFR område. Forslagsstiller har kommet frem til at planen må konsekvensutredes, blant annet blir friluftsinnteresser, kulturminner, landskapspåvirkninger, lokaliseringfaktor, biologisk mangfold, naturbasert sårbarhet og forurensing utredet. De opplistede tema som skal utredes fremstår som dekkende og fornuftig.

Fylkeskommunen bemerker at det i oppstartsmøtet ikke er lagt vekt på barn, unge, eldre og funksjonshemmedes interesser. Avhengig av bruken av anlegget kan for eksempel barn ned i femårs alderen kjøre motorcross. Vi anbefaler at planforslaget redegjør for om det er behov for tilpasning og at det tilstrebes å tilrettelegge for å møte barn og unges behov og folk med funksjonsnedsettelse. Byggverk for publikum og arbeidsbygninger skal være universelt utformet. Om det eksempelvis er et arenaområde skal slike områder være tilgjengelige og de må utformes universelt.

Kulturarv

Vi har ikke kjennskap til at forelagte planforslag vil komme i berøring med kulturminner. Vi vil imidlertid gjøre oppmerksom på meldeplikten etter kulturminnelovens bestemmelser, og ber om at følgende tekst innarbeides som en retningslinje til planens bestemmelser: «Dersom det i forbindelse med tiltak i marka blir funnet automatisk fredete kulturminner som ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses i den grad det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter, jf. lov om kulturminner § 8. Melding skal snarest sendes til kulturminnemyndighetene i Innlandet fylkeskommune slik at vernemyndighetene kan gjennomføre en befaring og avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelt vilkårene for dette».

Samferdsel

Nødvendige tiltak må belyses, og tas inn som rekkefølgekrav i planens bestemmelser. Alle tiltak som berører fylkesveg skal ha utforming i henhold til vegnormalen; Statens vegvesens håndbok N100 «Veg- og gateutforming». Vegnormal N100 er hjemlet i Veglovens § 13. Det skal gjøres detaljklaringer vedrørende byggeplan for adkomstløsninger og overvannshåndtering langs fylkesveg mot samferdselsavdelingen i Innlandet fylkeskommune før det kan gis igangsettingstillatelse.

Utredningstema

I henhold til planprogrammet 4.3.10 skal overvann utredes i det videre. Vi er positive til dette. Det er tiltakshavers ansvar å utrede overvann og kapasitet nedstrøms slik at vannet ledes trygt til frem til resipient. Det er ikke tillatt å lede overvann, som følge av tiltaket, inn i fylkesvegens dreneringssystem, grøft eller kum uten at det foreligger avtale med Innlandet fylkeskommune (jfr. Veglovens § 57, pkt.3). Vi er positive til utredning av trafikk jf. planprogrammets punkt 4.3.11. Utover de tema som er nevnt ber vi om at det utredes antall gående og syklere til og fra planområdet, og hvordan trafikksikkerheten til disse ivaretas i planene og anleggsgjennomføringen. Vi viser til at det er planlagt anleggsvirksomhet og nytt rensanlegg på naboareal.

Byggegrense

Fylkesveg 2446 ved planområdet har funksjonsklasse D - Lokal samleveg, med fartsgrense 80 km/t og trafikkmengde 200 (ÅDT). Byggegrense i henhold til Vegnett planen er 20 meter. Vi ber om at

byggegrenser innarbeides i plankartet. Bygegrenser i reguleringsplanen må ivareta trafiksikkerhet, drift og vedlikehold og tilstrekkelig areal for eventuelle framtidige tiltak. Vi minner om at byggegrenser også gjelder for anlegg som for eksempel parkeringsplass/biloppstilling slik at dette ikke kan etableres i strid med byggegrense.

Rekkefølgebestemmelser

Vi ber om at enkelte presiseringer innarbeides i rekkefølgebestemmelser vedrørende tiltak som berører fylkesveg skal avklares med fylkeskommunen. Det er ikke tillatt å lede overvann, som følge av tiltaket, inn i fylkesvegens dreneringssystem, grøft eller kum uten at det foreligger avtale med Innlandet fylkeskommune (jfr. Veglovens § 57, pkt.3). Det må utarbeides rekkefølgebestemmelse om at byggeplan for opparbeidelse av adkomstløsning skal være avklart med Innlandet fylkeskommune. For sikker adkomstløsning i anleggsperioden ber om at adkomstløsningen skal opparbeides ihht til håndbok N100 før arbeidet inne på det øvrige planområdet starter opp. Tiltakshaver må ellers påse sikker anleggstrafikk på offentlig veg inn mot tiltaksområdet, herunder if forhold til gjeldende veglister og enveiskjørte bruer med tilhørende vektbegrensninger. Gående og syklende må ivaretas i planleggingen.

Frisikt

Vi legger til grunn at frisiktkrav i alle kryss og avkjørsler oppfylles i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker, jf. håndbok N 100. Det er ikke tillatt med snøopplag, parkering, skilttavler og tekniske installasjoner innenfor frisiktsonen. Høystammede trær eller søyler er tillatt. Vi ber om at frisiktsoner tegnes ut i plankartet med hensynssone (H140) og at det legges til snøopplag i bestemmelser til sonene. Dette er en hensynssone som angir områder hvor det er nødvendig med restriksjoner av hensyn til trafiksikkerhet.

Klima, miljø og naturmangfold

Søk i tilgjengelige databaser for naturmangfold har en svakhet ved at manglende funn kan skyldes at områder ikke er undersøkt, eller at artsfunnene ikke er digitalisert og gjort tilgjengelig. I planprogrammet står det at tiltak vil bli iverksatt der det allerede er snauhogd, og det vurderes at det ikke er nødvendig med kartlegging av naturmiljø i disse områdene. I oppstartsvarselet står det derimot at det må likevel undersøkes behovet for naturkartlegging, ettersom det er forekomster av rødlistede arter i områder rundt planområdet. Fylkeskommunen vil påpeke at formuleringen i oppstartsvarselet bør benyttes som fremgangsmåte. Dette for å sikre et godt nok kunnskapsgrunnlag jf. naturmangfoldloven § 8.

Ellers går plangrensa så vidt innenfor et myrområde i sør. Vi vil oppfordre til at plangrensa justeres slik at myrområdet ekskluderes fra reguleringsplanen, så en påvirkning på lokasjonen unngås. Dette for å hensynta våtmarker og deres viktige rolle som karbonlagre, samt hjem for fuktighetskrevende arter. Varslet planområde ligger inntil Liagrendvegen, som igjen ligger tett på elva Begna (vannforekomst 012-286-R «Begna mellom Dokkafjorden og dammen (Aurdalsfjordmagasinet)»). Vannforekomsten er registrert med godt økologisk potensial, og oppnår miljømålet fastsatt i regional vannforvaltningsplan. Med tanke på terrenget, ser det ikke ut som at aktivitet ved motorbanen vil påvirke vannmiljøet (avrenning, forurensning). Til slutt ønsker vi å påpeke det faktum at støy fra motorsportbanen kan påvirke fugl og andre dyregrupper i sårbare perioder. Det bør i videre prosess gjøres en vurdering av hvorvidt det er nødvendig med tiltak for å

begrense forstyrrelsen fra banen, særlig i hekkeperioden. Dette med tanke på vannfugl som potensielt kan utnytte arealene i tilknytning til Begna.

Forslagstillers kommentar:

Man kan kjøre crosskart fra året man fyller 6 år. Her følger NMK Valdres retningslinjene som er sett fra Norges Bilsportforbund, og dette blir hensyntatt på alle løp i Norge. Det stilles fore eksempel strengere sikkerhetskrav til autovern og sikkerhet på banen. Denne oppdateringen ble gjort på Sundvold motorbane i 2023. I reguleringsbestemmelsene er det tatt inn at bygg og anlegg skal planlegges og bygges i henhold til gjeldende lover og regler og at uteområdene skal tilrettelegges for mindreårige og for mennesker med funksjonshemming.

Innspill om automatisk freda kulturminner er lagt inn i reguleringsbestemmelsene. Et er lagt inn bestemmelser om at ved nybygg, tilbygg og rehabilitering skal det planlegges og bygges i henhold til gjeldende lover og regler. Motorbanen har kiosk og toalett som er tilrettelagt for HC, og publikumplass utvendig er rullestolvennlig.

Fv. 2446 har en trafikk på ÅDT 200, og det er svært få personer som sykler eller går langs vegen som har en bredde på ca. 5 meter. Det er nå planlagt parkeringsareal på ca. 10 dekar inne på planområdet, noe som medfører en kapasitet på ca. 400 parkeringsplasser. Ved tidligere stevner har det vært opp til 250 biler som har parkert veg fylkesvegen eller på parkeringsplasser langs fylkesvegen, men ved bygging av de nye parkeringsplassene skal en være godt dekket med parkering.

Byggegrense mot fv. 2446 er 20 meter. meter fra senterlinje veg. Der eksisterende motorsportbane ligger nærmere fv. 2446 enn 20 meter skal byggegrensa følge kanten av eksisterende motorbane. Myrområde sør i planområdet ligger i område regulert til landbruk (L2) og vil ikke bli berørt. Dette er sikret i reguleringsbestemmelsene for landbruk.

Biolog har vurdert biologisk mangfold i områder der banen skal utvides. Rapport er vedlagt planforslaget.

Når det gjelder støy fra motorsportbanen som kan påvirke fugl og andre dyregrupper i sårbare perioder så er planlagt treningsaktivitet på motorsportbanen 2 timer om ettermiddagen inntil 4 dager i uka, inntil 8 timer pr. uke. I dag er treningsaktiviteten 2 timer 1-2 ganger i uka. Det er 2 stevner i året i perioden april – september som går over en hel dag, og i planene videre kan det bli opp til 5 dager i året i perioden april – september. Dette utgjør korte perioder, og det er vanskelig å gjøre tiltak for å hindre støy som påvirker dyrelivet på en negativ måte.

Det er utarbeidet en rapport som vurderer støy i forhold til naboer, og rapporten er vedlagt planen til behandling.

Det er en rekkefølgebestemmelse om at byggeplan for adkomstløsning skal være avklart med Innlandet fylkeskommune, og at adkomstløsningen skal opparbeides ihht til håndbok N100 før arbeidet inne på det øvrige planområdet starter opp.

Det er en bestemmelse i planen som sier at overvann ikke skal dreneres ut i vegggrøfter, stikkrenner eller kummer langs fylkesvegen uten avtale med Innlandet fylkeskommune.

Statsforvalteren i Innlandet

Dato: 05.02.2025

Planprogram

Planprogrammet gir en oversikt over hvilke fagtema som skal inngå i konsekvensutredningen. Relevante fagområder er tatt inn. Vi viser for øvrig til våre konkrete innspill under.

Vi minner om at det nylig er vedtatt ny Statlig planretningslinje for arealbruk og mobilitet (2025) og Statlig planretningslinje for klima og energi (2024).

Planprogrammet beskriver planprosess og framdriftsplan, og hvordan det skal legges til rette for medvirkning. Statsforvalteren finner at planprogrammet i all hovedsak er i tråd med de krav som følger av plan- og bygningsloven § 4-1.

Generelle innspill

Vi viser til Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, og forutsetter at relevante føringer her legges til grunn for planarbeidet. Vi minner om at planforslaget spesielt må ta hensyn til nasjonale mål og føringer når det gjelder:

- Tilrettelegging for medvirkning i planprosessen, jf. § 5-1 i plan- og bygningsloven
- Krav til risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. § 4-3 i plan- og bygningsloven
- Reduksjon av klimagassutslipp, og omlegging til miljøvennlig energi, jf. statlige planretningslinjer for klima og energi
- Tilpasning til klimaendringer, jf. statlige planretningslinjer for klima og energi
- Vurdering av virkninger for naturmangfold, jf. §§ 8 til 12 i naturmangfoldloven
- Universell utforming av uteareal og bygninger, jf. §1-1 i plan- og bygningsloven
- Kartlegging av og sikring mot støy, jf. retningslinje T-1442/2021
- Vurdering av luftkvalitet og behov for avbøtende tiltak, jf. retningslinje T-1520
- Sikring av miljømessig forsvarlige fellesløsninger for avløp og vannforsyning
- Vurdering av arealbruken opp mot miljømålene for vannkvaliteten, jf. vannforskriften §§ 4, 5 og 12
- Forsvarlig massehåndtering, jf. § 7 i forurensningsloven og forurensningsforskriften
- Utbygging tilpassa landskap og omgivelser, jf. Europarådets landskapskonvensjon

For mer informasjon om krav til planprosess og veiledning til plandelen av plan- og bygningsloven, se Regjeringens temaside om planlegging.

Støy

Det er stor variasjon i støybildet fra motorsportbaner. Banetype, banelengde, type underlag, type kjøretøy, motorkraft og utøvernes ferdighetsnivå er avgjørende for støybildet. Støykildene på motorsportbaner er vanligvis forskjellige typer kjøretøy som brukes til konkurranser med varierende motorkraft og til dels store variasjoner i støynivåer. Lyden bærer langt og kan noen ganger høres flere kilometer unna.

Som planmyndighet bør kommunen først og fremst regulere støy fra banene i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven, og sette grenseverdier for støy i planbestemmelsene i tråd med grenseverdiene i T-1442. Dersom regulering etter plan- og bygningsloven ikke medfører tilstrekkelig støyreduksjon, vil regulering etter forurensningsloven være aktuelt.

For mer informasjon viser vi til M-2061 Veileder om behandling av støy i arealplanleggingen kapittel 10.1 Motorsport.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Vi forutsetter at Kommunal- og distriktsdepartementets rundskriv H-5/18- *Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling* blir lagt til grunn.

Risiko- og sårbarhetsanalysen skal utarbeides i tråd med veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017, jf. for øvrig planprogrammets kap. 4.4 *Risiko og sårbarhet*.

Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jf. plan- og bygningsloven § 28-1. Vi forutsetter at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt.

Det skal i alle planer etter plan- og bygningsloven gjøres rede for hvilket kunnskapsgrunnlag som legges til grunn for planleggingen. Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn. Dette er nærmere forklart i veiledere og i de fylkesvise klimaprofilene som er utarbeidet, jf. pkt. 4.3 i *Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning*. Se egen veileder om klimatilpasning i planarbeidet: Hvordan ta hensyn til klimaendringer i plan? - Miljødirektoratet (miljodirektoratet.no)

Plankart

Statsforvalteren forutsetter at plankart utformes i samsvar med KDDs lovkommentar til plandelen av plan- og bygningsloven (2022), gjeldende nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister, samt gjeldende utvekslingsformat for SOSI Plan. For mer informasjon om dette, viser vi til Kartverkets nettside om planregister.

Regionale myndigheter bruker kartløsningen InnlandsGIS i planarbeidet, og denne blir synkronisert mot arealplaner i kommunens kartløsning hver dag. Vi forutsetter derfor at plankartet blir lagt inn i kommunens kartløsning senest når planen legges ut på høring.

Forslagstillers kommentar: Innspillene fra Statsforvalteren i Innlandet er tema som er tatt med i planprogrammet, og det er ikke forslag om å endre forslag til planprogram. Plankartet er utarbeidet etter siste versjon av sosi.

Det er støy og støv fra aktiviteten på motorbanen som kan være en utfordring, særlig i forbindelse med stevner som varer fra ca. kl. 9.00 og morgenen til kl. 15 – 17 på ettermiddagen. Dette gjelder ved spesielle vindretninger, og når det gjelder støvplage så er det ved langvarig tørke at støvplagene er størst. Det er nå 2 stevner i året i perioden april-september, og det planlegges at aktiviteten kan økes til inntil 5 stevner pr. år.

For å dempe støvplagene så har NMK Valdres derfor laget en egen vanningsvogn som kan hektes på tilhengerfeste til vanlig personbiler, og de vanner derfor når det er tørt og så fort det er litt støv slik at dette problemet forebygges.

Det er utarbeidet en rapport om vurdering av støy for planforslaget, og støyrapporten er vedlagt planmaterialet til behandling. I sammen draget i rapporten heter det at støyberegningene viser at den fremtidige driftssituasjonen ikke vil føre til overskridelser av grenseverdier for støy ved støyfølsom bebyggelse. Det vil ikke være behov for støyreducerende tiltak.

Trening varer inntil 2 timer om ettermiddagene 1-2 gang i uka. Det er planlagt at antall treninger kan øke opp til 4 dager i uka, inntil 2 timer pr. gang.

NMK Valdres har også måtte avlyse treninger dersom det har vært veldig tørt og mye vind.

Alle større arrangement ligger tilgjengelig i terminliste til Norges Bilsportforbund tidlig på året. Det legges også ut treningsliste for hele sesongen på NMK Valdres sin hjemmeside eller facebook-side først på året. Andre arrangement blir offentliggjort i god tid.

I bilcross er det teknisk reglement om støybegrensning/eksosanlegg.

Mattilsynet

Dato: 27.01.2025

Drikkevann

Det er fremlagt et planprogram for Sundvold motorbane datert 09.12.2024. Det er i dette oppgitt at eksisterende bygg har lagt inn drikkevann fra borhull og har avløp til tett tank.

Vi er ikke kjent med hvilken aktivitet/omsetning som foregår i eksisterende bygg. Det er heller ikke oppgitt noen planer for hvilken aktivitet som er planlagt. Vi antar at det skjer omsetning av diverse mat under arrangementer.

Vi kan ikke finne at denne vannforsyningen er registrert hos Mattilsynet. Vi viser til drikkevannsforskriften §§ 3 og 17. Vi forventer at vannforsyningen er registrert før saken kommer på høring/offentlig ettersyn.

Plantehelse

Vi minner om at matloven stiller krav om at enhver skal utvise nødvendig aktsomhet, slik at det ikke oppstår fare for utvikling eller spredning av planteskadegjørere.

Smitte kan spres både med jordmasser som flyttes og med maskiner med jord, frø og andre planterester.

Forslagstilleres kommentar:

Det er montert nytt renseanlegg for borhull for drikkevann våren 2025, og vannprøver sendes til laboratorier som analyserer kvaliteten. Servering vil være fra kiosk med vanlige kioskvarer.

Det blir ikke overskuddsmasser eller tilkjøring av jordmasser ved bygging av et bygg eller anlegg og installasjoner da området er relativt flatt.

NVE

Dato: 07.02.2025

I de oversendte dokumentene beskrives det at deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred (uten skog, klasse 2), og dersom det skal settes opp bygg innenfor dette aktsomhetsområdet må det utarbeides fagkyndig skredrapport. I tillegg er det et aktsomhetsområde for flom, jord- og flomskred sørøst i planområdet. Det blir opplyst at aktsomhetsområdene skal legges inn som faresone i plankartet.

Vi legger merke til at det beskrives at dersom arealene ikke planlegges bebygde, anses det ikke nødvendig å utføre farekartlegging. Vi minner her om at kravet om utredning og sikker byggegrunn

gjelder i tillegg til bygg, også for anlegg og konstruksjoner. Planprogrammets pkt. 4.3.12 bør endres i tråd med dette.

I forbindelse med avklaring av naturfare, må kommunen ta stilling til tiltakets plassering i sikkerhetsklasse etter byggeteknisk forskrift (TEK). I den forbindelse gjør vi oppmerksom på at tiltak som alpinanlegg, lysløyper, parkeringsplasser, motorferdselsanlegg osv. ikke er beskrevet og angitt i listen med retningsgivende eksempler for plassering i sikkerhetsklasse i TEK17 (kapittel 7). For dette tiltaket må det derfor foretas en konkret vurdering av sikkerhetsklasse, sikkerhetskrav og eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak, sett i lys av hvilken bruk det tilrettelegges for. NVE tilrår at personer med dokumentert skredfaglig kompetanse involveres for å vurdere skredikkerheten for foreslåtte anlegg.

Forslagstilleres kommentar:

Punkt 4.3.12 i planprogrammet er endret i samsvar med innspill fra NVE og er fulgt opp i det videre planarbeidet. Utvidelse av eksisterende parkeringsplass skal prosjekteres av faglig sakkyndige og sikre at plassen får god byggegrunn. Dette er lagt inn i reguleringsbestemmelsene.

Statens vegvesen

Dato: 07.02.2025

Eksisterende motorsportbane ligger på areal som i kommuneplanens arealdel er regulert som idrettsanlegg. Ut fra historiske bilder ser det ut til at motorsportbanen har ligget der over lengre tid, og det er positivt at området nå reguleres. Nytt areal som ønskes lagt til motorsportbanen ligger i kommuneplanen som LNFR-formål.

Vi registrerer at trafikkavvikling i kryss og avkjørsler og trafiksikkerhet samt parkering skal utredes i planprogrammet. Gjennom dette arbeidet forventer vi at eventuelle behov for trafikale tiltak innarbeides i plankart og bestemmelser, og at det stilles rekkefølgekrav som sikrer gjennomføring. Det må blant annet vurderes trafikkavvikling ved arrangementer og andre større tilstelninger.

Statens vegvesens uttalelse til varsel om oppstart er ikke uttømmende. Når et planforslag blir lagt ut til offentlig ettersyn, vil vi kunne komme med ytterligere innspill og merknader.

Forslagstilleres kommentar:

Eksisterende avkjøring fra fv. 2446 er oversiktlig og dimensjonert for lastebiler.

Innlandet fylkeskommune har bedt om at det skal være en rekkefølgebestemmelse om at byggeplan for adkomstløsning skal være avklart med Innlandet fylkeskommune, og at adkomstløsningen skal opparbeides ihht til håndbok N100 før arbeidet inne på det øvrige planområdet starter opp.

I dag er det en mindre parkeringsplass inne på planområdet på ca. 3,5 dekar med plass til ca. 140 biler. Dette har medført at biler har parkert langs fylkesvegen og på parkeringsareal et stykke fra motorsportbanen. I denne reguleringsplanen er det nå planlagt parkeringsareal på 9,8 dekar inne på planområdet, noe som medfører en kapasitet på opp mot 400 parkeringsplasser. Ved tidligere stevner har det vært opp til 250 biler som har parkert ved fylkesvegen eller på parkeringsplasser langs fylkesvegen, men ved bygging av de nye parkeringsplassene skal en være godt dekket med parkering inne på planlagt parkeringsplass.

Allstad

Dato: 06.01.2025 og 13.01.2025

Innspill fra Allstad 06.01.2025:

Allstad legger til grunn at planen ikke vil berøre grunn utenfor den avtalte utvidelsen fra 2019, se vedlagte kartvedlegg til avtalen.

Utover dette har vi ikke bemerkninger ved oppstart, men ber om varsel ved kommende høringer i saken.

Kommentar fra NMK Valdres:

Vi i NMK Valdres er i en prosess for å omregulere området rundt Sundvold Motorbane. I 2019 fikk vi utvidet festetomten fra dere, men vi har ikke fått lov å bruke området av kommunen siden dette ikke er regulert til vårt formål i reguleringsplanen. Utvidelse av festetomten ble gjort av tidligere styre og det har ettertid vært uklart hva vi egentlig fester. Representanter fra nåværende styre var derfor i møte med dere 21/8-2024 for å avklare dette. Deres representant i dette møtet var Tim Midgaard. Vi fikk avklaring på festetomten og at vi måtte omregulere resterende av festetomten for at vi skal få bruksrett på den.

Vi har søkt om å omregulere noe større området enn det vi fester per dags dato., fordi vi ønsker å kunne utvide anlegget mer på sikt. Vi forstod det slik at dere var positive til dette da område både har lav bonitet og mye av tømmeret er tatt ut. Vi forstod det også slik at vi kunne omregulere større området før vi søker dere om større festetomt, slik at ikke kommer i samme situasjon som vi har vært i siden 2019. Vi er en liten klubb, så kostnaden både for festetomten vi ikke har fått brukt de siste årene, samt utarbeidelse av reguleringsplanen er stor kostnad for oss. Vi er likevel avhengig av å bygge ut for være konkurransedyktige med andre klubber.

Jeg ser dere har kommet med bemerkelse om at vi søker omregulering utover festetomten vi har per dags dato, men dette er gjort fordi vi forstod at vi kunne gjøre det på denne måten da vi var i møte med dere.

Innspill fra Allstad 13.01.2025:

Jeg har tatt en rask prat med Tim, og han bekrefter det du skriver. Så da er det ok at reguleringsplanen omfatter et noe større areal enn den avtalte utvidelsen fra 2019.

Arealet i festekontrakten må selvsagt justeres for å samsvare med areal regulert til motorsport eller støttefunksjoner, ved vedtak av reguleringsplan.

Forslagstilleres kommentar:

Ingen kommentar.

Liaåsen og Liagrenda Grunneierlag SA

Dato: 17.01.2025

Liaåsen og Liagrenda Grunneierlag SA representerer 25 grunneiere i Liagrenda og på Liaåsen. Vi ønsker med dette å uttale oss om varslet oppstart av planarbeid i forbindelse med utvidelse av Sundvold motorbane, punkt **4.3.11: Infrastruktur, trafikk, avkjørsler og kryss**

4.3.11 Infrastruktur, trafikk, avkjørsler og kryss

ÅDT, parkeringskapasitet, fører tiltaket til økt transport. Trafikksikkerhet og trafikkavvikling i forhold til kryss og avkjørsler. (Planprogram for Sundvold Motorbane datert 09.12.2024).

Medlemmer i grunneierlaget opplever utfordringer med trafikkavvikling og parkering ved arrangement på motorbanen, og ber det derfor tas hensyn til dette når ny plan utarbeides. Den nåværende parkeringsløsningen er utilstrekkelig, og økt trafikkmengde vil medføre at det må settes av areal til parkeringsplass i ny plan. Det parkeres langs Liagrendvegen (fylkeveg 2446) fra Sundvold bru og opp til innkjøringen Pøllaøye, noe som gjør veien smal og fremkommeligheten vanskelig. Det er viktig med god fremkommelighet for utrykningskjøretøy.

Vi har også opplevd at Liagrendvegen har blitt stengt i flere timer mens arrangement har pågått, noe som skaper utfordringer for fastboende i Liagrenda og brukere av eiendommer på Liaåsen. På Liaåsen er det ca. 200 fritidsboliger og 18 støler. I Liagrenda er det 40 hustander, så det er i perioder en del trafikk.

Vi er positive til at NMK Valdres bygger ut motorbanen sin, og ser på det som et positivt tiltak for Valdres.

Forslagstilleres kommentar:

Parkering og trafikkforhold er et tema i planarbeidet, og det legges opp til en utvidet kapasitet av parkeringsplasser og en sikrere trafikkavvikling ved arrangementer. NMK Valdres vil ha dialog med Liaåsen og Liagrenda Grunneierlag SA om dette.

VKR

Dato: 13.02.2025

VKR skriver i sitt innspill at dette er en plass som VKR anser som «Næring». Da er det Retura Valhall som håndterer avfallet.

Det blir ikke registrert som husholdning med gjeldende renovasjonsavgifter.

Forslagstillers kommentar:

Innspillet er fulgt opp i det videre planarbeidet.

Griug

Dato: 20.02.2025

Griug har ingen innvendinger til dette prosjektet.

Hvis planene kommer i konflikt med Griugs nett, skal Griug involveres for ev. endringer av nettet, på utbyggers kostnad.

Vedlagt følger kart over strømmettet til motorbanen, med forklaring på symbol.

Forslagstillers kommentar:

Det er ca. 900 m med lavspentnett fra nettstasjon ved Sundvoll bru og til klubbhuset til Sundvold motorbane, og det er derfor liten kapasitet på strøm i planområdet, men det er nok til den vanlige driften av huset. Ved større arrangement så leier NMK Valdres strømaggregat.

7 Vurdering av planforslaget

Planarbeidet gjelder utvidelse av Sundvold motorbane i Aurdal.

Eksisterende motorbane, klubbhus og parkeringsplass/depot ligger innenfor festet areal gnr. 96, bnr. 1, festnr. 1 som i kommuneplanens arealdel ligger inne som idrettsanlegg. Utvidelse av bane og parkering/depot ligger utenfor festearealet, i LNFR-område og må konsekvensvurderes.

Vurdering av konsekvenser viser at tiltaket ikke vil få store konsekvenser for miljø og samfunn.

Oppsummert vurderinger:

Punkt nr.	Tema	Konsekvens
5.7	Biologisk mangfold – kartlegging av naturmiljø	Ubetydelig konsekvens
5.8.	Naturgrunnlag	Ubetydelig konsekvens
5.9.	Lokaliseringsfaktor	Liten positiv konsekvens
5.10	Landskap, estetikk og byggeskikk	Liten positiv konsekvens
5.11	Avfallshåndtering	Liten positiv konsekvens
5.12	Trafo, linjenett	Ubetydelig konsekvens
5.13	Landbruk, virkeområde jord- og skogbruksloven	Liten negativ konsekvens
5.14	Friluftsinnteresser	Ubetydelig konsekvens
5.15	Kulturminner, kulturmiljø	Ubetydelig konsekvens
5.16	Vann, avløp, overvann	Ubetydelig konsekvens
5.17	Infrastruktur, trafikk, avkjørsler og kryss	Liten positiv konsekvens
5.18	Naturbasert sårbarhet	Ubetydelig konsekvens
5.19	Virksomhetsbasert sårbarhet	Ubetydelig konsekvens
5.20	Forurensning	Liten negativ konsekvens