



# Utmarksplan as

Plankompetanse Valdres

## Planbeskrivelse reguleringsplan Tyin trafikkareal

### 1. Bakgrunn og formål med planarbeidet

#### *Bakgrunn og formål med planarbeidet*

Landskapsarkitekt John Lie og planleggingsfirmaet Utmarksplan AS er engasjert av Opdalstølen og Øysterlie Utmarkslag v/ formann Kjell Gudmund Svien til å revidere gjeldende reguleringsplan for Tyin trafikkareal, planid 0545R075 vedtatt 16.06.2009. Planområdet er på ca 90 daa, og ligger i sørenden av vannet Tyin. Planområdet er avgrenset av fv 53 mellom Tyinkrysset og Årdal i vest og fv 252 Tyin - Eidsbugarden i nord. Lokaliseringa går fram av kart 1.



Bilde 1: bilde viser leilighetskomplekset ved sørenden av Tyin, og en ser fv 252 inn mot Eidsbugarden. Planområdet blir da sør for denne.

I gjeldende reguleringsplan er det regulert inn betydelig trafikkareal, samtidig som det er to områder vist som kombinert formål fritidsbebyggelse/ næring. Revisjonsarbeidet er begrunnet i at en har kommet fram til nye ideer for hvordan en ønsker trafikkområdet løst, samt noe tilpassing til dagens situasjon. En kommer nærmere tilbake til dette i forbindelse med kart 3 og 4. Da noe av dette arealet er regulert til landbruksområde, har dette medført krav om revisjon av gjeldende reguleringsplan. Vang kommune har også i forbindelse med oppstartsmøte stilt krav om en begrenset konsekvensundersøkelse for planrevisjonen, som er integrert i denne planbeskrivelsen.



Kart 1: Utsnitt av kommunen sitt digitale kart. Planområdet er vist med blå firkant sør for Tyn og nord for Tyinkrysset..

### Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger fra ca kote 1080 til kote 1112. Vegetasjonen i område som ikke er påvirket av tiltak, er preget av lyng og grasarter som er typiske for denne høyden. Området har svært grunt jordsmonn, med mye fjell i dagen. I søkker og kløfter er det myrlendt. Deler av planområdet ligger innenfor 100-meterssona til Tyn.

Området er preget av at det har vært gjort inngrep både innenfor og utenfor planområdet. Historisk sett har dette arealet vært inngangsporten til Jotunheimen, noe som har ført til at både fv 53, fv 252, båt rute på Tyn i tidligere tider og beltebiltransport i dag har gått/ går herfra. Reiselivsbedriftene Tyn hotell og Svejistølen har tidligere vært her, og vinterparkering for (fot)turister og hytteeiere langs østsida av Tyn og Eidsbugarden har vært lokalisert innen planområdet i flere år, jf beltebiltransporten. Tyn hotell er i dag «byttet ut» med nye leilighetsbygg, jf bilde 1, mens Svejistølen har stått til nedfalls i flere år. Denne med tilhørende bygg er vist på bilde 2. Det skal her poengteres at Svejistølen og øvrige bygg i bildet er revet.



Bilde 2: Svejistølen med tilhørende bygg i bakkant og knuseverk på nordsiden-. Sør for Svejistølen ser en parkeringsarealet som er vinterparkering og parkering i forbindelse med Vinjerock på Eidsbugarden.



Som en del av tilretteleggingen for både trafikkarealet og bebyggelsen, har en de siste årene tilrettelagt arealet i form av masseuttak. En ser uttaket nordøst for Svejstølen og lagring av masse på parkeringsarealet sør for Svejstølen på bilde 2. Dette parkeringsarealet har stor betydning for området, da det er vinterparkering for hytter på østsiden av Tyin/ Tyinholmen og all trafikk til Eidsbugarden. I tillegg er det en del av parkeringsløsningen for Vinjerock på sommerstid.

## 2. Planprosess

Det har vært holdt møte mellom grunneierne og Vang kommune om videre uttak av masse i området for å få plass og økonomi til å gjennomføre oppryddingstiltak som har vært nødvendige i området (slik sett er dette en oppryddingsplan etter forrige eier). I dette møtet ble det konkludert med at før det kan skje, så må gjeldende reguleringsplan revideres.

Det ble gjennomført oppstartsmøte for planen den 05.09.16. Her valgte Vang kommune å kreve konsekvensundersøkelse og planprogram for tiltaket, og planprogram ble godkjent i kommunestyret i Vang den 21.02.17. Samtidig med at planprogrammet ble lagt ut på høring, så ble det også varslet oppstart av planarbeid. Merknadene til oppstartsvarselet er delvis kommentert i denne planen, noe de også ble gjennom godkjennelsesprosessen av planprogrammet.

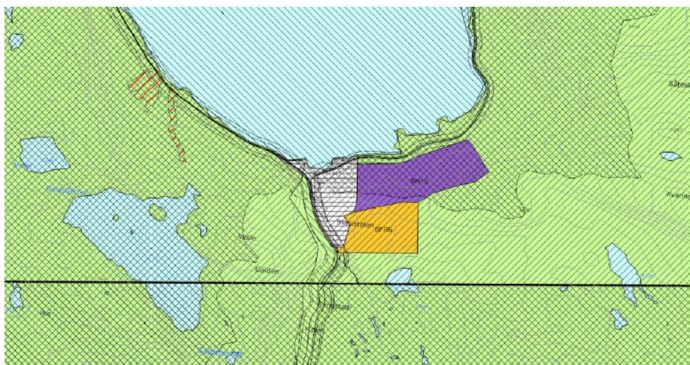
All den tid dette planarbeidet i stor grad har dreid seg om trafikale forhold ved krysset mellom to fylkesveger, så har Statens Vegvesen hatt flere merknader og innspill til prosessen. Det har medført en løpende dialog med SVV for å finne akseptable løsninger. Det var også et møte med befarer 23.01.18, der tiltakshaver/ grunneier, JVB, kommune og SVV var deltakende.

Det kom ikke inn merknader av spesiell karakter til oppstartsvarselet fra andre aktører enn SVV.

Ut over dette er det «vanlige» prosessuelle regler som har blitt fulgt i planarbeidet.

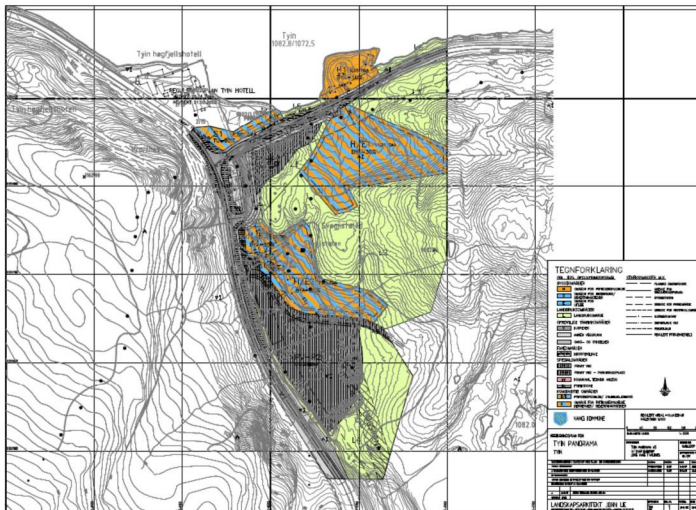
## 3. Lokale føringer/ gjeldende plansituasjon

I og med at dette er snakk om revisjon av en gjeldende reguleringsplan, blir det i hovedsak fokusert på denne i dette kapitlet, jf kart 3. En skal likevel konstatere at i gjeldende kommuneplan er det også vist et område for næringsbebyggelse (BN13) og et område for fritidsbebyggelse (BFR6) inntil gjeldende plan. Skravuren på kommuneplankartet som berører byggeområdene er område for reindrift delvis kombinert med nedslagsfelt drikkevann – jf Tyin.

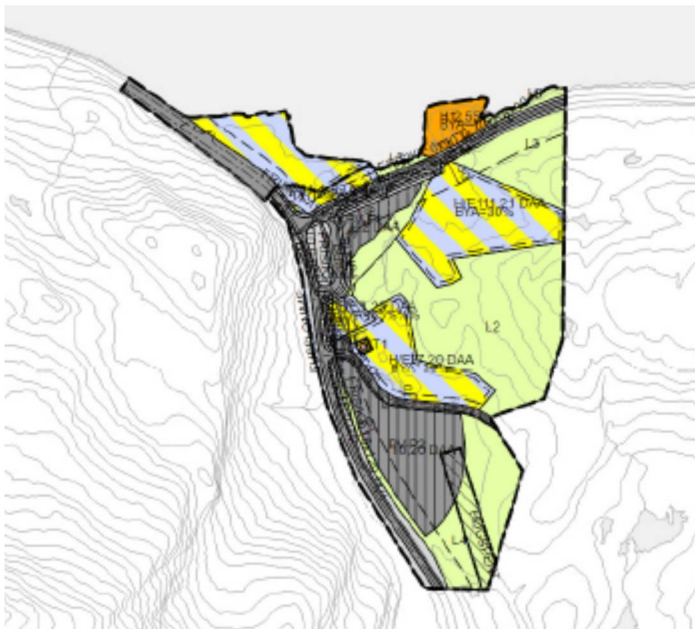


Kart 2: Utsnitt av kommunens digitale kart som viser regulert område med hvitt, næringsareal med lilla og område for fritidsbolig med oransje farge.

Gjeldende reguleringsplan er vist på kart 3. En ser her trafikkareal, grøntareal og de tidligere nevnte områdene med kombinert formål næring- og fritidsbolig. En ser i tillegg at noe av arealet til Tyin Panorama (leilighetsbyggene) ligger inne i denne reguleringsplanen. Inn mot Tyin ligger den eksisterende hytta tilhørende eiendommen Gbnr 2/1, som også eier deler av det kombinerte formålet sør for fv 252.



Kart 3: Gjeldende reguleringsplan for Tyn Trafikkareal (tidligere Tyn Panorama).



Kart 4: Gjeldende reguleringsplan for Tyn Trafikkareal vist sammen med gjeldende reguleringsplan for Tyn hotell.

Kart 4 viser gjeldende plan (justert etter formål i ny plan- og bygningslov) sammen med den eneste andre reguleringsplanen i nærområdet, nemlig reguleringsplan Tyn hotell. Disse to planene kan sees i sammenheng.

- **Utredningskrav**

For denne planrevisjonen er det altså vedtatt planprogram og det har vært holdt oppstartsmøte. Dette har gitt lokale føringer for utredninger i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan Tyn trafikkareal, og de er som følger:

Fra planprogrammet:

- klargjøre formålet med planarbeidet og hva en ser som viktig i forhold til miljø og samfunn
- vise kart og lokalisering av planområdet
- oppsummere nåværende status for planområdet

- fastsette hvilke forhold som skal utgreies og/ eller beskrives nærmere i det videre planarbeidet
- vise framdrift og medvirkning i planarbeidet
- 

Fra oppstartsmøtet:

- Hensyn til naboer
- Barn og unges interesser
- Friluftsliv
- Eksponering (fjernvirkning)
- Landskapstilpasning
- Landbruk
- Overvannshåndtering, vann og avløp
- Strandsone og vassdrag
- Estetikk
- Energiløsninger
- Helse, miljø og sikkerhet
- Universell utforming
- Trafikksikkerhet og bussløsning

Alle moment er tatt inn enten i den juridiske delen av reguleringsplanen eller vurdert i planbeskrivelsen.

I oppstartsmøtet er det også konkludert med at det er krav til en begrenset konsekvensutredning (KU) i planarbeidet. KU kommer senere i planbeskrivelsen.

#### **4. Beskrivelse av planområdet/ utfordringer planforslag ønsker å løse**

Innledningsvis vises det her til bilder, kart og ROS-analyse til dette planforslaget, som i seg selv har forklarede elementer. Under punkt 1 *Bakgrunn og formål med planarbeidet* er det dessuten gitt en kort beskrivelse av terreng, bebyggelse, historisk oversikt mm.

*Parkering:*

Dette kapitlet vil fokusere på faktiske forhold rundt trafikkavvikling/ parkering sommer og vinter på Tyin. Planområdet er knyttet til krysset mellom fv 53 Tyin – Årdal og fv 252 Tyin - Eidsbugarden. Fv 252 er vinterstengt, noe som er en vesentlig faktor for trafikkarealet innen reguleringsplanen. Dette blir dermed et viktig trafikalt knutepunkt ved inngangen til Jotunheimen sørvest fra. I dag er det aller meste av vinterparkering til hytter innover mot Eidsbugarden (ca 225 hytter/ eksisterende tomter) og gjester til Fondsbu, Eidsbugarden hotell og Tyinholmen (ca 200 gjestesenger + 15 uteiehytter) lokalisert innen planområdet. I tillegg kommer parkering til mellom 25 og 50 ansatte (sesongavhengig), dagsturister som parkerer for å gå på ski innover langs Tyin, samt parkering for brukere av DNT sitt løypenett innover i Jotunheimen. Dette kan i høysesong utgjøre et parkeringsbehov på rundt 550 biler – altså dagens situasjon.

Svært mange av de som parkerer på Tyin tar seg videre innover i fjellet med beltebil og snøscooter. Beltebilene blir eid og administrert av Jotunheimen & Valdresruten Bilselskap (JVB). Disse kan opplyse om en økende pågang de seinere år. Siden forrige reguleringsplan ble vedtatt, har trafikken med beltebiler økt med 75%.

Dette, sammen med at det blir planlagt flere hytter og overnattingsenger innover langs fv 252, gjør at en ser et behov for økt parkeringskapasitet på Tyin vinterstid.

Sommerstid er det naturlig nok ikke så stort behov for parkering innen området, men i forbindelse med Vinjerock, er behovet vesentlig større en det dagens parkering kan dekke. Derfor foregår en del av parkeringen nede på Tyinkrysset. Det er ikke gitt at den parkeringen er tilgjengelig for all framtid, og Vinjerock ønsker primært å løse mest mulig parkeringskapasitet på Tyin.

*Trafikkavvikling/ busslomme:*

Det er ikke mange rutebussavgangene som går forbi Tyin, men i utgangspunktet er det en helårsrute Tyin – Årdal med to avganger i hver retning (Valdressekspressen). Sommerstid er det også bussrute

Tyin – Eidsbugarden. Denne lave regulariteten har bidratt til at det offentlige ikke har prioritert å etablere busslomme på Tyin, men det ligger inne løsnings i gjeldende reguleringsplan. Grunneier og JVB har vurdert muligheten for å etablere busslomme på Tyin, men finner løsningen i gjeldende reguleringsplan både dyr og plasskrevende.

Som det er vist til, så er det få rutebussavganger på Tyin. Samtidig er dette et knutepunkt som er svært sesongbetont. Det vil si at i høysesong så er det suppleringsbusser til vanlige rutebusser, og disse snur gjerne på Tyin og reiser ned igjen. I dag er eneste mulighet for å snu buss i innkjøringa på fv 252. Denne blir brøytet noen meter i forbindelse med innkjøring til Tyin Panorama, leilighetsbygget som er etablert der gamle Tyin hotell står. Dette medfører behov for rygging i et uoversiktlig kryss vinterstid, der det gjerne er mange passasjerer som akkurat har gått av bussen med dertil mulighet for potensielt farlige situasjoner.

Vinterstid blir person- og varetransporten videre innover i fjellet løst ved bruk av beltebil og snøscooter. I dag kjører beltebilene ut og inn langs fv 252, der de snur ved å svinge seg opp på snøen på motsatt side av Tyin Panorama. Det vil si at av- og pålessing av både folk, varer og bagasje skjer sør for innkjøring til fv 252. Dette medfører at biler må kjøre dit for av- og pålessing, før de så kjører tilbake til parkering (ev ferdig kjører videre). I dette krysset er det ikke plass til at biler kan parkere, noe som medfører at biler står delvis i vegbanen på fv 53 med de farene dette medfører for den forbigående trafikken. I dag er det heller ikke plass til at beltebilene bare kan svinge seg rundt og kjøre ut igjen, noe som medfører at disse må foreta noe rygging. Dette er også en potensiell faresituasjon. JVB opplyser at de gjennom året har større trafikk tall på Tyin enn de har på Beitostølen, og at dette er på temmelig konsentrerte dager. Dette gir også andre utfordringer, blant annet mangel på sanitære forhold med de uønskede konsekvensene dette medfører.

I dag er det vesentlige parkering sør for Svejstølen, jf bilde 2 og 3. Svejstølen og øvrige bygg som stod sør for fv 252 er – som tidligere poengtert - revet.

Som det framgår av bilde 1 og 2, så er det et eksisterende uttak av masse på Tyin. Dette ble startet som et ledd i å gjøre området mer egnet for trafikkavvikling, samt bidra til finansiering av tiltak. Det ligger også noe areal godkjent som byggeområde for fritidsbebyggelse/ næringsvirksomhet (utleie i praksis) i godkjent plan. Disse er ikke startet opp, da grunneier/ tiltakshaver mener at massetak og etablering av trafikkarealet må avsluttes og ryddes før en kan gå i gang med den type utbygging.

Med dette som beskrivelse av dagens situasjon/ utfordringer, kan en gå videre til hvordan revidert reguleringsplan er utformet for å løse situasjonen.

## **5. Planforslag**

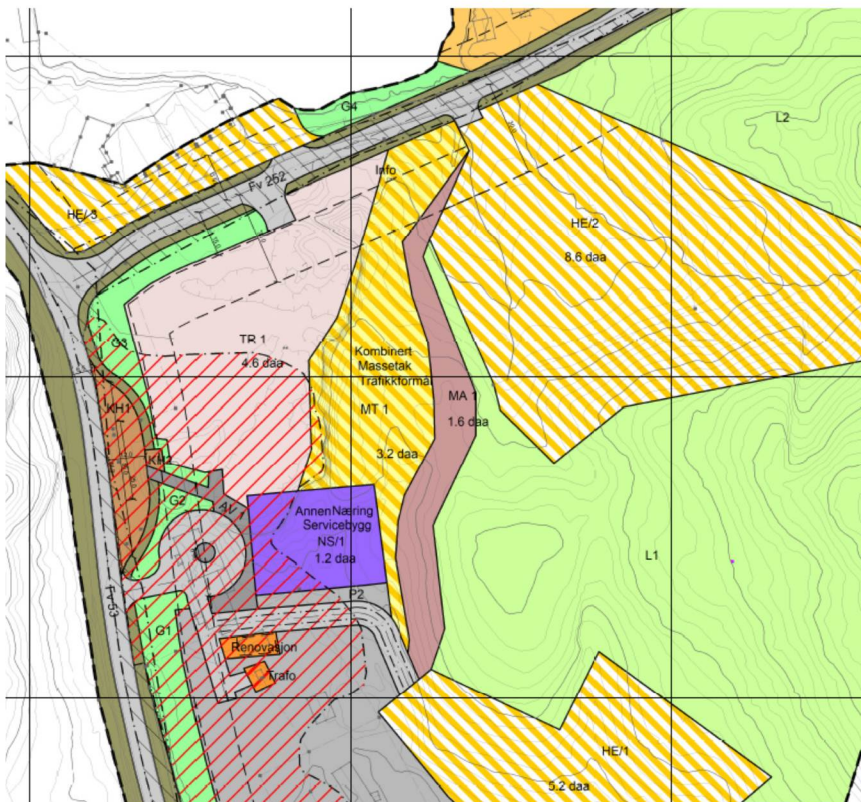
Det vises til kart 5 under, da dette i stor grad viser de grep som er planlagt for å løse/ forbedre trafikksituasjonen på Tyin. En ser for seg å utvide massetaket/ arealet der masse kan fjernes. Dette fordi det er behov for større plass, både til parkering og mulighet for beltebilene til å klare svingen uten å måtte rygge før de reiser innover igjen. Det er derfor regulert inn et større område der masse kan tas ut. En legger til grunn at dette medfører mulighet for å kunne ta ut mellom 34 000 og 42 000 kubikk masse, men dette må beregnes bedre i driftsplan. Det er viktig at uttaket gir minimum 30 000 kubikk for at det skal være interessant for entreprenører å gå løs på – og at det gir driftsinntekter som kan bidra til å finansiere andre tiltak i området.

For både Vang kommune og grunneier/ tiltakshaver er det viktig at uttak blir avslutta og området satt i stand igjen innen akseptabel tid. Samtidig må en være forberedt på en driftstid på i alle fall 3 år for tiltaket. I planbestemmelsene er det stilt krav om driftsplan for uttaket som skal inneholde en istandsettings-/ oppryddingsplan, og at denne skal godkjennes før igangsettingstillatelse blir gitt. En vurderer dette som mer smidig enn å spesifisere krav til opprydding i reguleringsplanen, da det gir enklere prosesser ved justeringer, samt at en må vite hvor stort areal en faktisk snakker om – altså hvordan blir godkjent reguleringsplan seende ut. Arealet som da skal omfattes av denne istandsettingsplanen/ plan for opprydding er TR1, MT1 og MA1.



TR1 er regulert til formålet gatetun. Nå er nok tanken til lovgiverne at dette er et begrep og formål for byareal. Samtidig så inneholder begrepet flere typer trafikkrelaterte formål, slik som parkering, beplantning og lekeareal, av- og påstigning mm. Dette er funksjoner som en ser for seg komme innen det regulerte arealet. Samtidig har en valgt å bruke begrepet trafikkareal sammen med gatetun i planen – nettopp for at det er et generelt trafikkareal som en her søker. For TR1 er i all hovedsak sprengningsarbeid avslutta, men det ligger igjen en del lagra masse. MT1 er areal der det skal tas ut mer masse, så skal arealet inngå i trafikkarealet/ gatetunet når massetaket blir ferdig avsluttet. Arealet som er regulert til massetak, ser en for seg at ikke blir en del av framtidig trafikkareal, men skal i sin helhet pyntes til.

Ett av de viktigste grepene en tar i planforslaget, er etablering av ny avkjøring til parkeringsarealet med rundkjøring stor nok til å betjene busser og lastebiler. Dette grepet blir helt sentralt i planen for å bedre sikkerhets- og trafikkforholdene her vinterstid, da en ved å vinterbrøyte rundkjøring får plass til korte stopp med av- og pålessing. Beltebilene kan da bruke det de trenger av TR1 og MT1, og får plass til å bevege seg helt rundt uten å rygge. En kan da laste opp passasjerer og varer fra området rett nord for rundkjøringa, og en får all aktivitet bort fra krysset mellom fv 53 og 252. En får også kortere avstand til parkering, slik at administrasjon av folk/ bagasje/ personbil kan gå raskere.



Kart 5: Utsnitt av forslag til revidert reguleringsplan - trafikkarealet.

I tilknytning til rundkjøringa, så er det satt av et areal på ca 1.2 daa, der det er åpnet for etablering av et nærings- og servicebygg som kan inneholde flere funksjoner. Oppvarma venterom for både buss og beltebil er sterkt ønskelig, da det kan være en del forsinkelser pga værforhold. Garasje/ rom for service, vedlikehold og lager for aktørene i området er andre naturlige funksjoner inn i et slikt bygg. Det skal også understrekes muligheten for toalettfunksjoner, jf tidligere kommentar om denne mangelen i området i dag.

Planforslaget viser ny løsning for busslomme. Denne er ikke i tråd med gjeldende veiledere som SVV bruker, men den skal være tegnet slik at det skal være plass til to møtende busser her, samt at passasjerer ikke trenger ut i veien ved av- og påstigning. En får her en avstand på litt i overkant av 30 meter mellom mulig venterom og busslomme, og JVB som en av bussaktørene i området mener dette

er en god løsning – til tross for at den ikke er i tråd med veiledere. Det må poengteres at busslomma ligger i rasområde, og det er satt som en forutsetning at arealet må sikres mot ras før busslomme blir etablert.

I dag er renovasjonspunktet (container) ved krysset til fv 252. Det er regulert inn en plass til renovasjon sør for rundkjøringa. Dette på grunn av nærhet til parkeringsplass, og lett vintertid når en henter bilen. Sommerstid kan løsningen virke mer kronglete når en må svinge av fv 53, men totalt sett mener en dette er en bedre løsning enn å ha containeren i krysset.

Når det gjelder parkering, så er det vist et areal på 16.5 daa til parkering i planen. Dette stemmer omtrent med det som blir brukt i dag. Dersom en regner 25 kvadratmeter pr bil her, så gir dette plass til ca 650 biler. Dette vil for det aller meste dekke behovet vinterstid slik det er i dag. Dersom en ser på det potensielle behovet, så mener JVB (basert på reell økning siste år + potensielt mer utbygging framover) og tiltakshaver at det kan bli behov for plass til 200 biler til vinterstid. Planen gir mulighet for brøyting øst for næringsbygg og innover MT1, slik at en del plasser kan tas i bruk der vinterstid. Det må imidlertid koordineres med beltebilene.

Byggeområdene i planen (HE/1 og HE/2) er som tidligere nevnt vurdert som lite hensiktsmessig å jobbe med før en ser ferdig resultat av arbeidet med trafikkarealet og istandsetting etter massetaket. Det er derfor stilt krav om detaljreguleringsplan for disse to områdene før en kan gå i gang med utbygging.

SVV har krevd byggegrense for parkering. Arealet mellom veg og parkering er derfor regulert til grønnstruktur, og det er naturlig at dette arealet fungerer som snølagring vinterstid. Unntaket er mellom innkjøring til TR1 og HE/2. Dersom det blir vinterbrøyting fram til HE/2 eller hytta på F1, må dette arealet brukes av beltebilder. Det er også tenkt at det kan etableres noe enkel informasjon og rasteplass her sommerstid. Derfor er dette arealet vist som en del av trafikkarealet, men eventuell parkering må følge byggegrense.

## 6. Konsekvensutredning

En går så til spørsmålet om **konsekvensutredning**, jf kommunen sitt krav i oppstartsmøtet. I forskriften er det i § 6 vist til planer som alltid skal behandles etter forskriften. Under punkt b) er det vist til detaljreguleringsplaner for tiltak som ikke er vurdert i overordnet plan. Denne planen viser område til utbyggingsformål og massetak. Massetaket er ikke stort nok til å falle under Vedlegg I, men det blir her vist til vedlegg II. Vang kommune tolker det til at planforslaget faller innunder forskriften med hjemmel i denne paragrafen.

Vedlegg III i tidligere forskrift viser til rammer for innhold i konsekvensutredninger. Da planarbeidet startet før ny forskrift trådte i kraft (01.07.17), er teksten i nevnte vedlegg III lagt til grunn. Følgende står:

*Konsekvensutredningen skal der det er relevant omfatte:*

*a) Redegjørelse for planen:*

- Innhold og formål med planarbeidet.*
- Planen skal begrunnes og det skal redegjøres for følgene av ikke å realisere planen (0alternativet).*
- Det skal gis en tidsplan for gjennomføring.*
- En redegjørelse for forholdet til nasjonale miljømål, stortingsmeldinger eller lignende, kommunale, regionale og nasjonale planer som er relevante for den aktuelle planen, områder som er underlagt særlige restriksjoner, vern eller annet som følger av internasjonale avtaler eller traktater, samt for relevante mål fastsatt gjennom rikspolitiske retningslinjer eller bestemmelser, statlige planretningslinjer eller bestemmelser, regionale planbestemmelser, og hvordan disse er tatt hensyn til.*



- Det skal gis en oversikt over offentlige og private tiltak som er nødvendige for gjennomføring.

b) *Konsekvensutredningen:*

**(kommentar:** Det blir her vurdert om nevnte element er relevant eller ikke relevant å ta inn i en konsekvensanalyse. Det som er nevnt som ikke relevant, kan være relevant for saken og blir tatt opp andre plasser, men ikke i KUèn)

*Med utgangspunkt i en beskrivelse av viktige miljø og samfunnsforhold skal det i konsekvensutredningen gis en beskrivelse og vurdering av virkningene som planen kan få for miljø og samfunn, herunder:*

- Kulturminner og kulturmiljø. – **ikke relevant**
- Naturmangfold, jf. relevante bestemmelser i naturmangfoldloven. – **ikke relevant**
- Friluftsliv. – **relevant, tas med i KU**
- Landskap. – **relevant, tas med i KU**
- Forurensning (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn, og støy).- **ikke relevant**
- Vannmiljø, jf. relevante bestemmelser i vannforskriften. – **ikke relevant**
- Sikring av jordressurser (jordvern). – **ikke relevant**
- Samisk natur og kulturgrunnlag. – **ikke relevant**
- Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger. – **relevant, tas med i KU**
- Beredskap og ulykkesrisiko, jf. Plan og bygningsloven § 43. – **relevant, tas med i KU**
- Mulige trusler som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred. – **relevant, tas med i KU**
- Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen. – **ikke relevant**
- Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang og sykkelveinett. – **ikke relevant**
- Barn og unges oppvekstvilkår. – **ikke relevant**
- Kriminalitetsforebygging. – **ikke relevant**
- En beskrivelse av arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet. – **ikke relevant**
- For planer som kan føre til vesentlig påvirkning av konkurranseforholdene skal konsekvensutredningen omfatte vurderinger av dette. – **ikke relevant**

*Det skal redegjøres for samvirke mellom ovennevnte forhold. For planer som kan få vesentlige miljøvirkninger i en annen stat skal det gis en særskilt redegjørelse for disse virkningene.*

*Samlede virkninger av planen sett i lys av også andre planlagte, eksisterende og/eller vedtatte planer eller tiltak i influensområde skal vurderes. Der hvor reindriftsinteresser blir berørt, skal de samlede virkningene av planer og tiltak innenfor det aktuelle reinbeitedistriktet vurderes.*

*Når det gjelder relevante strekpunkt ovenfor skal det gis en kort redegjørelse for datagrunnlaget og metodene som er benyttet for å beskrive virkningene, herunder usikkerhet knyttet til innsamling og bruk av data og metoder.*

En ser at mange av disse momentene er sammenfallende med kommunen sin liste over momenter, følgelig besvarer konsekvensutredningen utredningspunkter.

**Konklusjon:** En må her se ting i perspektiv. En snakker om en begrenset utvidelse av et allerede eksisterende inngrep i form av utvidet uttak av masse. Samtidig er det viktig å få ryddet opp i området og lagt til rette for trafikale løsninger, da dette blir et knutepunkt i Tyinområdet. Som en del av en reguleringsplan, kommer det til å bli utarbeidet både ROS-analyse og en detaljert planbeskrivelse. Det er derfor kun grunnlag for å **gjennomføre en begrenset konsekvensutredning**, som sammen med planbeskrivelse og ROS-analyse kommer til å ta opp aktuelle problemstillinger på en tilfredsstillende måte.

## Begrenset konsekvensutredning detaljreguleringsplan Tyin Trafikkareal

Dagens formål	Landbruksformål, byggeområde kombinert næring og fritid
Planlagt formål	Massetak, parkering/ trafikkområder/ byggeområde
Arealstørrelse	Ca. 93,4 daa
Forslagstiller	Opdalstølen og Øysterliet Utmarkslag

Konsekvensvurderingen gjøres ut fra en vurdering av de nevnte temaene fra planprogrammet

### Tema:

- Alternativvurdering. Planlagt tiltak vurdert opp mot 0-alternativet
- Tiltaket vurdert opp mot lokalt friluftsliv
- Tiltaket vurdert opp mot landskapstilpasning
- Tiltaket vurdert opp mot transportbehov, energiforbruk og energiløsninger
- Tiltaket vurdert opp mot beredskap og ulykkesrisiko
- Tiltaket vurdert opp mot mulige trusler som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo flom og skred

### Metodikk:

Metodisk kommer en til å gjennomføre denne konsekvensutredelsen ved at en går inn og analyserer de forskjellige temaene som er skissert over. Analysen baserer seg på kjente data, planfaglige tilnærminger samt subjektive vurderinger. Hvordan tiltaket slår ut i forhold til de forskjellige vurderingskriteriene er vurdert ut fra graderingene Liten – middels – stor påvirkning/ effekt med både negativt og positivt fortegn. I tillegg er det lagt inn en kolonne kalt uvesentlig, der en vurderer effekten til å være så liten at den hverken er positiv eller negativ.

### Vurdering:

Resultatet av temaanalysene er gjengitt i tabell 1. Det blir vist til alternativvurderinger, der tiltaket i hovedsak er sett opp mot 0-alternativet – som det også blir gjort en samla vurdering opp i mot.

Kolonne1	Kolonne2	Kolonne3	Kolonne4	Kolonne42	Kolonne5	Kolonne6	Kolonne7
Vurderingskriterie	Grad av påvirkning						
	Middels					Middels	
	Stor neg	neg	Liten neg	uvesentlig	Liten pos	pos	Stor pos
Tiltaket mot lokalt friluftsliv							
Tiltaket mot landskapstilpasning							
Tiltaket mot transportbehov, energiløsninger og energibehov							
Tiltaket mot beredskap og ulykkesrisiko							

<b>Tiltaket vurdert opp mot mulige trusler som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo flom og skred</b>	

## 1. Tiltaket vurdert opp mot lokalt friluftsliv

Når tiltaket skal vurderes opp mot lokalt friluftsliv, må dette sees fra to vinkler. For det første må det vurderes direkte i forhold til gjennomføring av tiltaket, og for det andre må det vurderes i forhold til påvirkning av eksisterende friluftsliv i nærområdet.

I dag er området «porten» inn mot Jotunheimen, og et svært viktig knutepunkt inn mot Eidsbugarden og videre mot Jotunheimen. Vinterstid foregår så å si all parkering i forbindelse med utøvelse av friluftsliv innen planområdet, og parkeringsarealet er viktig også sommerstid, ikke minst i forbindelse med Vinjerock. Slik sett er utvikling, bedre tilrettelegging både for parkering og offentlig transport positivt for friluftsliv og bruk i nærområdet - men også videre innover langs Tyin og mot Jotunheimen.

Det har stått en del eksisterende bygningsmasse innen planområdet, men denne er delvis revet og resten blir revet i løpet av sommeren 2018. For å kunne utvide parkeringsarealet og gjøre dette mer funksjonelt, så blir det tatt ut en del masse øst for dagens parkering. Dette framstår som et massetak i dag, men skal ved avslutning bli en del av trafikk- og parkeringsarealet.

Dersom en ser for seg at planen blir gjennomført, så vil et bygg med oppholdsrom også fungere som «sikringsbu» for folk som oppholder seg i området, spesielt ved vanskelige værforhold vinterstid, jf også punkt om sikkerhet og beredskap.

### Konklusjon:

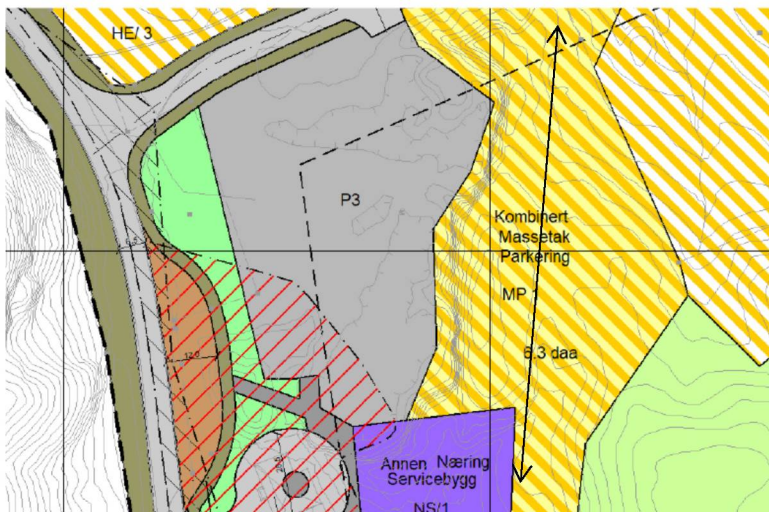
Sett i forhold til friluftslivet, vises det til beskrivelse av dagen forhold. Tiltaket planen legger opp til i form av parkering og trafikkavvikling, er en direkte konsekvens av friluftslivet i området. Bedre tilrettelegging er slik sett positivt. Samtidig er det tilrettelagt for parkering allerede, slik at en vurderer tiltaket til å ha liten positiv påvirkning på friluftslivet.

En konkluderer med at ved gjennomført tiltak vil dette ha en liten positiv virkning for friluftslivet i området.

## 2. Tiltaket sett opp mot landskapsverdier/ landskapstilpasning

Dette punktet handler om hvordan bebyggelse plasseres i terrenget, samt hvordan massetak avsluttes. Det kan allerede innledningsvis vises til bilde 1, som illustrerer landskapsvirkningen fra massetak på realistisk måte. En ser i dag at en har et betydelig inngrep i form av at deler av fjellformasjonen øst for fv 53 er tatt ut. Planforslaget legger opp til at dette inngrepet blir utvida og effekten av det blir forsterket i form av at flaten kan bli inntil 35 meter bredere enn dagens situasjon. Dersom en ser til kart 6, så kommer imidlertid ikke skjæring til å bli høyere, da avslutningen på bruddkanten går i et søkk lavere enn høyeste punktet som skal tas ut, jf svart linje på kartet samt pil på bilde 3. Det betyr at høyde på bruddkanten blir omtrent som eksisterende, og det fallende terrenget inn mot søkket gjør at effekten på landskapet blir mindre enn om en hadde avslutta inn mot et toppunkt slik som i dag. Det legges opp til pallestrukturer ved avslutning av uttaket, noe som bryter inntrykket av en rett vegg. Totalt sett vil massetak (som går over til parkering) gjøre at området blir åpnere, men den flate bunnen i landskapet vil virke unaturlig. Totalt sett vil ikke landskapsvirkningen av planrevisjonen medføre store endringer i forhold til hva det ville blitt med gjeldende plan. Det blir en større romfølelse i området, samtidig som inngrepet vil være dominerende. Totalt kan en konkludere med at effekten av revisjonen er uvesentlig for landskapet.





Kart 6: Utsnitt av planforslag som viser søkket avslutning av massetak går ned mot.



Bilde 3: Bilde tatt i forbindelse med Vinjerock 2018. En ser deler av parkeringsbehovet, at Svejstølen er under riving, samt ca avslutning av massetaket vist med svart tovegs pil/ master.

Når det gjelder byggeområder/ mulighet for bebyggelse sør for fv 252, så er det totale byggeområdet redusert fra ca 18 daa til ca 14,5 daa. Det går en markant rygg mellom byggeområdene, som er regulert til landbruk. Denne vil være med å dempe effekten / fjernvirkningen fra bebyggelsen. Bebyggelsen vil således bli liggende inntil terreng, noe som vil dempe tiltaket sin effekt på landskapet. Selv om det er gjort justeringer på hva som skal være bebyggelse, så vil ikke revidert forslag endre mye på landskapseffekten kontra vedtatt plan.

Konklusjon: En konkluderer med at revidert plan har liten eller ingen påvirkning på landskapsverdiene i området sett i forhold til gjeldende plan. Planen legger opp til betydelige inngrep, men disse er allerede godkjente og delvis gjennomført, og all den tid en ikke avslutter massetaket på et toppunkt,

eller bygger seg over ryggen mellom byggeområdene, så vil ikke revidert planforslag påvirke landskapet i vesentlig større grad enn det godkjent plan vil gjøre. En konkluderer med at dette revidert vil gi en uvesentlig virkning sett i forhold til godkjent plan.

### 3. Tiltaket vurdert opp mot transportbehov, energiløsninger og energibehov

Vurderingen her blir både i forhold til massetak/ parkering og byggeområder for fritidsboliger basert på endring fra revidert planforslag til godkjent plan.

Produksjonen av masse har medført/ kommer til å medføre et betydelig transportbehov da massene skal flyttes vekk fra planområdet. Samtidig så ligger planområdet tett opp til Tyin/ Filefjell med alle sine utbyggingsprosjekt, hvor store deler av den produserte massen blir brukt/ kan brukes. Da det p.t. ikke er andre muligheter for å ta ut masse med akseptabel kvalitet nærmere disse utbyggingsområdene, vil utvidet mulighet til å ta ut masse innen planområdet medføre mindre transportbehov for utbyggingene i nærområdet.

Under transport kommer også persontransport, noe som er helt vesentlig med tanke på denne planen. Området er i dag et knutepunkt for transport til Eidsbugarden og Jotunheimen, og bedre tilrettelegging her vil også bedre mulighetene for kollektivtransport. I dette ligger bruken av beltebiler vinterstid som avlastning for brøytebehovet av fv 252, som igjen er med å dempe behovet for personbiler her ved inngangen til Jotunheimen. En kan også se for seg at et slikt trafikalt knutepunkt som dette blir, kan få tilgang på ladestasjoner for elbil med de mulige miljøgevinstene dette gir.

I planforslaget er det også lagt opp til et servicebygg i tilknytning til parkeringsarealet. Ved at det her kan bli både garasjeplass og venterom, medfører det redusert behov for kjøring av beltebiler ut av området (redusert transport), samt at det er med å gjøre komforten til kollektivpassasjerer bedre – noe som igjen er et stimuli til økt bruk av kollektivtransport i området. Slik sett er det også positivt at fritidsbebyggelse blir planlagt i tilknytning til dette trafikale knutepunktet, slik at det er tilrettelagt for å ta kollektivtransport «på hytta».

Når det gjelder energiløsninger/ energibehov til områdene for fritidsboliger innen planforslaget, så er det ikke pr dags dato lagt til rette for spesifikke energiløsninger, men det skal poengteres at det legges til rette for tett utbygging/ leilighetsbygg, noe som gir flere enheter på et mindre areal. Det i seg selv er energiøkonomiserende sett i forhold til spredt bebyggelse, samt at det reduserer størrelsen på naturinngrep pr. boenhet.

Konklusjon: Sett i forhold til opprinnelig planforslag, vurderes revidert planforslag som svakt positivt med tanke på at en kan ta ut større mengde masse som medfører mindre behov for massetransport i tilgrensende områder, samt at planlagt servicebygg gir mulighet for redusert transportbehov og kan stimulere til økt bruk av kollektivtransport.

### 4. Tiltaket sett opp mot beredskap og ulykkesrisiko

Situasjonen i dag er at det til tider er en svært vanskelig og uoversiktlig situasjon ved fv 53 vinterstid, da en på grunn av snømengder og liten plass må laste av og på beltebilene i krysset mellom fv 53 og 252. Mange biler må midlertidig parkere i vegbanen på fv 52 ved av- og pålessing (kun denne som er åpen vinterstid), noe som igjen kan gi (og har gitt) trafikkfarlige situasjoner. Slik sett legger planforslaget til rette for en vesentlig forbedring av denne situasjonen ved at beltebilene nå kan laste av og på ved snuplassen (rundkjøringa) framfor servicebygget, og biler kan parkere midlertidig inntil kanten av snuplassen. Det tar all slik aktivitet vekk fra fv 53, og følgelig vesentlig redusert risiko for ulykker. Beltebilene vil også få såpass stor plass å svinge seg rundt på, at de ikke trenger å rygge. Dette gir færre farlige situasjoner, spesielt ved mye drevsnø.

En må også kommentere at i dag så er det tidvis vanskelige stoppforhold for busser på Tyin. Ved etablering av busslomme, vil av- og påstigning bli vesentlig sikrere i forhold til dagens situasjon. Samtidig er det i gjeldende plan også planlagt busslomme, slik at revidert plan vil ikke medføre noen forbedring i forhold til gjeldende plan – men den øker sannsynligheten for at busslomme blir etablert, jf redusert kostnad ved etablering.

Når det gjelder beredskap, så er dette ett område med mye vær, og vinterstid kan det være tøffe forhold på Tyin. Fv 252 er vinterstengt, og fv 53 stenges som regel flere ganger om vinteren pga vind

og snø. I tillegg har fv 53 tradisjonelt blitt stengt flere ganger pga rasfare, men det er gjort en del grep med sprengningstårn langs hele Tyin, slik at denne faren er redusert. Uansett kan det flere ganger i løpet av vinteren være situasjoner der folk må hentes ut av fjellet av Røde Kors, snøscooterpatruljer, eller lignende. Det at et servicebygg blir liggende innen planområdet gir en ekstra mulighet for lagring av utstyr, oppvarma rom og lignende for slike redningssituasjoner, der en i dag må ned på Tyinkrysset for å finne tilsvarende mulighet – spesielt for oppvarma rom og ly.

**Konklusjon:** Gjennomføring av planforslaget gir en vesentlig forbedring både når det gjelder ulykkesrisikoen som et resultat av trafikale forhold innen planområdet, samt at det gir ytterligere muligheter for beredskap rundt sikkerhet i fjellet. En konkluderer derfor med at tiltaket har stor positiv effekt – spesielt i form av redusert ulykkesrisiko vinterstid -, også sett i forhold til gjeldende plan.

#### **5. Tiltaket vurdert opp mot mulige trusler som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred**

Under dette punktet er det skred som gjelder, da havnivåstigning, stormslo og flom ikke er realistiske scenarier. Nå skiller det riktignok ikke mer enn 2 høydemeter fra høyeste regulerte vannstand i Tyin til parkeringsplassen, men det er slik at utløpet fra Tyin går ved Tyinosen og mot Årdal, og det er svært lite sannsynlig at vannmengder ikke blir tatt unna den vegen. Tyin er da også regulert, og vannivået blir således styrt.

Under dette punktet kommer det i tillegg til å bli gjort en vurdering av forhold rundt overvann. Det er da altså står igjen med som det er grunnlag for å vurdere, er skred og overvann. I gjeldende plan er ikke skred vurdert, men en er kjent med at det har gått snøråser i planområdet. Som en del av denne reguleringsprosessen så har en derfor fått utarbeidet en skredrapport for snøskred, som har konkludert med hva som er skredutsatt og ikke. Konsulent er Skred AS.

##### *- Skred*

Skredrapporten er vedlegg til reguleringsplanen, og er også omtalt i ROS-analysen, derfor kommer denne ikke til å bli kommentert så mye denne i konsekvensutredelsen. Samtidig så må en kort oppsummere at rapporten konkluderer med at løsmasseskred og sørpeskred er lite sannsynlig, men at snøskred kan forekomme. Rapporten har vurdert både 100-års-skredet og 1000-års-skredet, der 1000-års-skredet går lengst. Nå er situasjonen den at parkeringsareal ikke er definert med sikkerhetsklasse i Tek17, men en ser det som naturlig å vise 100-års-skredet på plankartet. 1000-års-skredet er ikke vist, men dette må hensynstas i forbindelse med ny bygningsmasse som skal etableres. 1000-års-skredet går ikke inn på noe byggeareal for fritidsbebyggelse, men det går litt inn på arealet avsatt til servicebygget NS1. Det er derfor lagt inn i bestemmelsene at ved byggesøknad skal dokumentasjon på at bygget er plassert raskkret framgå av søknaden. Dette er enten ved at bygget er plassert utenfor faresonen, eller at det er gjennomført rassikringstiltak. En forutsetter at bygg skal vurderes ut fra sikringsklasse S2.

Når det gjelder rassikringstiltak, så skal Statens Vegvesen gjennomføre rassikring fra krysset mellom fv 252/ fv 53 og et godt stykke sørover. Dette arbeidet er i en tidlig fase, slik at en har p.t. ikke nok informasjon til å gå i detaljer. Men med dette som grunnlag, er det vist til at visse tiltak ikke kan gjennomføres før rassikring er gjennomført, slik som for eksempel etablering av busslomme. Denne ligger i rasområde, noe også godkjent busslomme delvis gjør.

##### *- Overvann*

Når det gjelder overvann, så må det vurderes både i forhold til områdene for fritidsbebyggelse og parkeringsareal. Det er da tenker på her, er avrenning ved ekstremt store nedbørsmengder. Områdene for fritidsbebyggelse er ikke store og har veldig lite nedslagsfelt, slik at her regner en med at overvannssituasjonen kan løses med tilstrekkelig grøfting i veger og ut til terreng, samt god drenering rundt bebyggelse. Det er her tatt inn i bestemmelsene krav om detaljreguleringsplan for disse områdene. Overvann må vurderes i disse prosessene.

Når det gjelder overvann på parkeringsareal så har denne såpass stor flate at det kan samle seg store vannmengder på den. Dette bør løses med at plassen blir etablert med svakt fall i retning



grøftesystemer. Det må lages tilstrekkelig grøft for å drenere vannet sørover og ut i terrenget ved det gamle bekkeløpet nedover i retning Tyinkrysset, eller mot grøfter til fv 252.

**Konklusjon:** Deler av planområdet er utsatt for snøskred (100-års og 1000-årsskred. En har gjennom prosessen fått klarlagt fareområdene gjennom en rasrapport utarbeidet av Skred AS, slik at en i større grad har kunnskap om situasjonen. Det gir mulighet til å styre vinterparkering vekk fra de mest rasutsatte områdene, samt at en har informasjon til Statens Vegvesen når de skal i gang med sine sikringstiltak. Planforslaget i seg selv utløser ikke faresituasjoner som ikke allerede eksisterer. Når det gjelder overvann, så kan dette håndteres med enkle grep, bare en er bevisst dette. En velger å definere denne situasjonen som liten positiv, da kunnskapen en har fått gir mulighet for mer bevisste valg i forhold til sikkerhet.

### **Oppsummering av konsekvensutredelse/ vurdering opp mot 0-alternativet:**

Det er naturlig å starte denne oppsummeringen med og nok en gang poengtere at en her ser revidert plan opp mot gjeldende plan, og at konklusjonene er basert på resultatet av planendringene/ planprosessen. Av de moment som er vurdert, så konkluderer en med at revidert plan ikke gir negative konsekvenser for noen av forholdene. Dette ligger også litt i kortene, da revisjonen er initiert av at utgangspunktet ikke har vært tilfredsstillende/ praktisk gjennomførbart, og at det har vist seg et behov for endringer. I og med at det allerede er godkjent et ganske omfattende terrenginngrep, så ser en ikke at utvidelsen av dette medfører store utslag i hvordan nytt landskap blir oppfattet. En vil riktignok få en enda tydeligere romfølelse av en stor åpen plass (skal huske på at bebyggelse som tidligere var tenkt ned på plassen, nå er dratt inn til kanten og opp i skråningene), men at dette vil ikke medføre all verdens til endring av opplevelsen ved ferdig tiltak – sett opp i mot godkjent løsning.

De øvrige momentene som er vurdert har en konkludert med at revidert plan har en positiv effekt kontra gjeldende plan. En får et mye tydeligere og sikrere trafikkbilde i forhold til avvikling av parkering og transport videre inn i fjellheimen, samt at en har mye bedre kunnskap om rasisituasjonen i planområdet. Det er også klart at de grep som det her blir lagt opp til i forhold til trafikkavvikling og det å få av- og pålesing vekk fra fylkesvegene og ut på plassen – samt plass for beltebilene til å snu rundt uten å måtte rygge – gir en vesentlig trafikkikkerhetsmessig gevinst.

Får en etablert et servicebygg/ venterom slik planen åpner for, er det også et sentralt element som bedrer komfort og beredskapsmulighet rundt Tyin. En kan hevde at løsningen for busslomme ikke er optimal, i og med at den ikke er i tråd med SVV sine veiledere. Som tidligere nevnt, har det offentlige vært klare på at de ikke har midler til å gjennomføre busslomme i gjeldende reguleringsplan, og at det må i tilfelle private ta seg av. Nå legger en opp til en løsning det er finansielt mulig for de private i området å realisere, og slik sett vil det uansett gi en bedre løsning enn dagens situasjon, der det ikke er noen tilrettelagt busstopp i det hele tatt.

En konkluderer derfor med at konsekvensutredelsen har vist at revidert planforslag har en totalt sett positiv effekt kontra gjeldende plan.

## **6. Risiko- og sårbarhetsanalyse:**

Plan- og bygningsloven § 4-3 sier følgende:

*”Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta slik analyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. §§ 11-8 og 12-6. Planmyndigheten skal i arealplaner vedta slike bestemmelser om utbyggingen i sonen, herunder forbud, som er nødvendig for å avverge skade og tap.”*

Med dette som hjemlet krav til planarbeidet, er det utarbeidet egen ROS-analyse til planforslaget. Denne ligger ved som vedlegg, og det vises til denne for ytterligere informasjon. Analysen har sett på aktuelle forhold i planområdet, og konkludert med følgende:

«ROS-analysen for detaljreguleringsplan Tyin Trafikkareal har definert 6 situasjoner/ hendinger som er vurdert nøyere. Det er vert å merke seg at for noen av hendingene er det dagens situasjon som er vurdert, slik at gjennomføring av reguleringsplanen i seg selv er forbedrende tiltak, og for andre er det situasjonen i etterkant av gjennomføring som er vurdert.

Som en ser, så er det 3 kategorier som har blitt definert på rød farge i matrisen, og 2 på gul. Likevel er det ingen av disse som medfører at planforslaget ikke bør fremmes. Når det gjelder brann, så er det viktig at det ved byggesøknad blir tenkt gjennom brannsikring/ hvordan slokking skal gjøres. Når det gjelder trafikkulykker, så vil gjennomføring av reguleringsplanen i seg selv være et avbøtende tiltak, som gjør håndtering av trafikksituasjonen i området – spesielt vinterstid – vesentlig bedre. Skredsituasjonen er en faktor som det er tatt hensyn til i bestemmelsene. Det blir ikke lagt opp til bygg innen skredsonen, og det er lagt inn i bestemmelsene at busslomme ikke kan etableres før området er sikra. Det blir jobba med sikringstiltak fra Statens Vegvesen, noe som også gjør parkering og fv 53 tryggere. Når det gjelder overvann, så er det lagt inn tiltak i planen for å håndtere dette, og vind og snø er et naturgitt element på 1080 meter. Planen legger opp til beredskapstiltak ved høyere grad av uvær i fjellet».

Det vises til ROS-analysen for mer informasjon.

## 7. Øvrige forhold:

### - Vurdering etter biomangfoldloven § 8-12

Det foreligger ikke kjente konflikter i forhold til dyreliv, vilttrekk og lignende. Situasjonen er vurdert i forhold til Artskart og Naturbasen, der det ikke er lagt inn registreringer av noen arter det er grunn til å ta ekstra hensyn til. Det er ikke verneverdige områder i planforslaget, og fortettinga går ikke utover områder som er spesielt viktig for friluftslivet.

Vurdering etter biomangfoldloven § 8-12:

§ 8 (kunnskapsgrunnlaget)

Området er vurdert i forhold til naturbasen til DN, samt Artskart, jf over. Det er registrert enkelte plantearter og et par sommerfugler, men disse er relativt vanlige. Det skal også nevnes at grensa for nedslagsfeltet til øvre delen av Begnavassdraget, som er verna med begrunnelse i friluftslivet. Tiltaket har ingen konsekvens for dette vassdragsvernet.

§ 9 (føre-var-prinsippet)

Byggeområdene i planen skiller seg ikke ut med spesielle plante- og dyrearter i forhold til nærområdene, jf også landskapsvurdering. Det som eventuelt blir ødelagt på byggetomtene vil en finne ved siden av.

§ 10 (økosystemtilnærming og samla belastning)

Forutsett at boenheter som får innlagt vann, også har godkjent utslippstillatelse – og at denne blir gjennomført etter intensjonen – vil ikke fritidsbebyggelse medføre uforholdsmessig forurensningsfare. Parkeringsarealet vil det kunne være noe avrenning fra i forbindelse med snøsmelting og store regnmengder, men det aller meste av dette vil gå i grøfta og ut i bekken sør for planområdet der det vil bli fordelt utover terrenget.

Det er klart at nedbygging og bruk av området vil virke inn på økosystemet lokalt.

§ 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Vann- og avløpsløsning til fritidsboliger vil bekostes av tiltakshaver. Dersom det blir etablert lagerhall/ garasje/ verksted i servicebygget, må det etableres tilstrekkelige systemer for å håndtere drivstoff, olje og lignende på en tilfredsstillende måte.

## § 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

En forutsetter at entreprenører gjennomfører utbygging etter gjeldende forskrifter, og at eventuelle avløpsanlegg fungerer og blir drifta tilfredsstillende. Dette er spesielt viktig i forhold til Tyin, som tidligere har vært drikkevannskilde, og som må kunne tenkes på som reservevannkilde framover for Årdal, samt potensiell vannkilde for bebyggelse rundt Tyin.

En konkluderer med at det ikke er regionalt eller nasjonalt viktige arter eller naturtyper som blir vesentlig skadelidende som et resultat av reguleringsplanen.

Når det gjelder friluftsliv, så er tiltaket å se på som en del av tilrettelegging for bruk av fjellheimen.

### - **Vurdering av vann- og privetløsning/ forhold til vannressursloven**

Vannressursloven gjelder ferskvannsressursene, både overflatevann og grunnvann. I Vannressursloven er det poengtert at lovens formål er «å sikre en samfunnsforsvarlig bruk av vassdrag og grunnvann». Planområdet ligger ved Tyin, ett av de større høyfjellsvanna i Valdres. Følgelig er det klart at tiltak innen planområdet verken må forurense selve vannet eller grunnvann/ bekker som drenerer inntil. Forslag til revidert reguleringsplan for Tyin trafikareal har ikke konkludert med hvordan vann- og avløp skal løses på en forsvarlig måte, men har i reguleringsbestemmelsene innarbeidet en rekkefølgebestemmelse som sier at det skal lages og godkjennes en plan for vann- og avløp som en del av detaljreguleringsplan for HE/1 og HE/2. Dette er fordi fokuset til planen har vært på trafikale forhold og ikke bebyggelse, følgelig står det ingen klare til å gjennomføre noe prosjekt her. Da er det heller ikke gjort noen konkrete vurderinger på hvordan en ser for seg gjennomføring, men det er naturlig at det må bli en eller annen form for fellesløsning på avløp i og med at det ikke er offentlig v/a på Tyin. Det finnes et rensanlegg i forbindelse med eksisterende leilighetsbygg på Tyin, og det er mulig kapasitetene på dette er god nok til at nye enheter også kan koples på dette anlegget – under forutsetning av et samarbeid. Et annet alternativ kan være infiltrasjon i parkeringsplassen. Når det gjelder vann, så er boring og etablering av et felles vannverk en mulighet, bruk av Tyin er en annen. Strandsone er ikke tidligere nevnt, og plangrensa går stedvis ned til vannkanten på Tyin. Det er imidlertid ikke lagt opp til nye tiltak her. En kan ikke se at gjennomføring av planen er problematisk sett i forhold til vannressursloven.

### - **Forhold til kulturminner**

I forbindelse med tidligere reguleringsplan er det gjennomført kulturminnebefaring i planområdet, uten at det er gjort funn av automatisk freda kulturminner.

### - **Forhold til landbruk**

Dette området har i utgangspunktet vært støler, men som etter hvert har fått funksjoner innen turisme. Det er areal inntil som blir brukt som utmarksbeite for sau og rein, men tiltaket har ingen negativ effekt på landbruksmessige forhold. Planene har tatt inn mulighet for etablering av blant annet samlekker i grøntarealene i planområdet.

### - **Barn- og unge samt universell utforming (tilgjengelighet for alle)**

Barn og unges interesser er i all hovedsak knyttet til byggeområdene, da det er her disse skal oppholde seg. Planen legger ikke opp til spesifikke lekearealer, da en er i fjellet og naturen er det naturlige lekearealet.

Når det gjelder universell utforming (tilgjengelighet for alle), så er det vist gangareal på flat grunn mellom venterom/ servicebygg og busslomme. Det blir ikke stilt krav til UU innen leilighetsområdene, men det er forventet at det blir tatt hensyn til tilgjengelighet i forbindelse med prosjektering av bebyggelsen.



## Avslutning:

Planbeskrivelsen har tatt opp og drøftet/ analysert aktuelle tema for reguleringsplan Tyin Trafikkareal – og den inneholder en konsekvensvurdering for visse utvalgte temaer. Sammen med bestemmelser, plankart og ROS-analyser har en belyst eksisterende situasjon, konsekvenser av planen og gjort grep som forbedrer det konkrete resultatet etter plangjennomføring.

Utmarksplan AS – KVS  
21.09.18/ 14.01.2019

## **Innkommne merknader til varsel om oppstart/ planprogram for reguleringsplanen. Merk: Disse var tilsvarende til behandling av planprogrammet.**

Alle mottatte merknader er samlet i vedlegget «Innkommne merknader planprogram/ varsel om planoppstart Tyin Trafikkareal». Her blir det gitt en kort kommentar til disse merknadene sett i forhold til planprogrammet, men det skal samtidig poengteres at vedlegget og merknadene blir tatt med i forslag til reguleringsplan, og mange av merknadene vil bli innarbeidet der.

### **1. Kommentar til Fylkesmannen sin merknad:**

Fylkesmannen støtter mye av innholdet i planprogrammet, noe en tar til etterretning. En viser til avsnittet om massetak, og henvisning til temaveilederen *Uttak av mineralske forekomster og planlegging etter plan- og bygningsloven*. Dette er et godt innspill, og en vil søke råd i denne veilederen i det videre arbeidet. Direktoratet for mineralforvaltning mener for øvrig at tiltaket ikke faller inn under mineralloven.

### **2. Kommentar til Oppland Fylkeskommune sin merknad:**

Merknaden tas til etterretning. Oppstartsvarselet er også sendt til interesseorganisasjoner basert på innspill fra Vang kommune. Det vises ellers til SVV sin merknad.

### **3. Direktoratet for mineralforvaltning sin merknad:**

Merknaden tas til etterretning, og det konstateres at det er en grei vurdering av planen sett i forhold til Mineralloven.

### **4. Statens Vegvesen sin merknad:**

SVV ber om at vurdering av bussløsning blir tatt inn i planprogrammet, noe som er gjort sammen med forhold til trafiksikkerhet. SVV har pekt på flere moment i forhold til trafikale løsninger. Dette blir tatt med i reguleringsplanen, og det er mulig en vil avklare planløsninger med SVV før planen blir overlevert kommunen for behandling.

Når det gjelder flytting og avtalehåndtering av eierskap og kryssløsning for vegen til Eidsbugarden, er slik avtale på plass, og kommunen har gjennomført grensegang mot Tyin Panorama.

**Merk:** Det har vært dialog med SVV gjennom prosessen der blant annet løsning med busslomme som avviker fra veilederne har vært tema. SVV har tatt forbehold om endelig uttale om denne når planen kommer til ettersyn.

### **5. Valdres kommunale renovasjon sin merknad:**

Container står i dag på sørsida av innkjøringa til Eidsbugarden. Det har ikke vært noen intensjon om å ta containerplass vekk frå området, og det er funnet slik plass i ny reguleringsplan.

### **6. Eidsbugarden Vel sin merknad:**

Når det gjelder ladestasjon for el-bil, så er ikke det et tema i planprogrammet. Det er likevel et positivt innspill, og en ser ikke at formålet parkering (eller NS1) er til hinder for at ladestasjon kan etableres.

#### **7. Tyin Panorama sameier v/ Rune Fjeld**

Hovedpoenget til sameiene er trafikksikkerhet og trafikkforhold. Det er tatt inn noe mer om dette i planprogrammet, jf SVV sin merknad. Ellers skal det poengteres at det å strukturere trafikale forhold bedre, er hovedmotivasjonen for planrevisjonen.

#### **Konklusjon:**

En tolker merknadene til planprogram/ oppstartsvarsel som at det er en generell positiv holdning til det arbeidet som her blir tatt fatt på. Det er vist til veiledere og særlovverk som må legges til grunn for planarbeidet, og dette gjenfinnes i kart og bestemmelser.

Utmarksplan AS, kvs – 20.10.2018 / 14.01.2019