

Vang kommune si hovudmålsetting for Tyinkrysset er å leggje til rette for at området kan utvikle seg til ein stor, heilårs reiselivsdestinasjon.



Vang kommune

# Tyinkrysset

KOMMUNEDELPLAN

|SVV - notat og KU|





Til sluttbehandling, plan-ID: 2015003



# Tyinkrysset

## KOMMUNEDELPLAN

|SVV – notat og KU|

Til sluttbehandling i KS (Sak OXX/19) 05.09.2019 med heimel i plan- og bygningslova, av 27.6.2008 nr. 71, § 11-15.

Plan-ID: 2015003

---

Sist revidert: 28. august 2019

Framsidedfoto: Skikøyring frå Skørnsnøse © Lars Østbye Hemsing



## 1 Høyringsmerknad frå Statens Vegvesen, datert 28.05.2019

Høyringsmerknaden frå Statens Vegvesen(SVV) til kommunedelplan for Tyinkrysset(datert 28.05.2019) inneheld fleire merknader og motsegn på manglande konsekvensutgreiing av kryssing med skiheis over E16.

SVV har i tidligeare brev, datert 24.08.2016, kommentert tilhøva kring kryssing av E16 med skiheis og nedfart ved Andstor og gondol på Skørnsnøse med nedfart ved ny tunnelmunning til E16, og kome med tilrådingar knytt til det vidare arbeidet med kommunedelplan. Det er berre kryssing av E16 med Andstorheisen som blir vurdert i dette notatet, då forslaget om gondol og skinedfart frå Skørnsnøse ikkje ligg inne som ein del av forslaget til ny kommunedelplan for Tyinkrysset. Andre merknader i brevet blir vurdert og kommentert i merknadsrapporten.

I brevet datert 24.08.2016 blir det presisert at det ved kryssing av riksveg med skiheis og/eller skinedfart stillast særskilte krav til utforming og plassering av anlegg. Dette for å ivareta trafikktryggleiksmessige omsyn. Mellom anna blir det stilt krav om:

- Vinkelrett kryssing
- Skilje mellom heis og vegbane, slik at det ikkje kan falle gjenstandar ned på vegbanen. Eit slikt skilje kan vera ei kulvertløysing eller eit sikkerheitsnett(SVV kan ikkje ta stilling til dette før det føreligg meir detaljerte forslag til løysingar)
- I kommunedelplanen må det settast av omsynssone med krav om reguleringsplan
- Nærare utgreiing av tekniske løysingar og krav til dokumentasjon av tryggleikskrav må gjerast på reguleringsplannivå
- I kommunedelplanen må det gjerast ei enkel konsekvensutgreiing av tiltak
- I kommunedelplanen må det innarbeidast føresegn som sikrar ovannemnde tilhøve

I brevet blir det og presisert at skiheisar skal godkjennast av Statens Jernbanetilsyn, jf. Taubanelova.

I høyringsmerknad datert 28.05.2019 syner SVV til at det i føresegn 4.1.6 i forslaget til ny kdpl for Tyinkrysset er innarbeidat krav om detaljregulering for å sikre krav til dokumentasjon og godkjenning av heistrase, derunder kryssing av E16, men at det i planmaterialet elles er lite informasjon om Andstorheisen og kryssinga av E16.

Vidare blir det påpeika at kommunen har opplyst om at heisen skal bli ein *portal* til området og at det er planlagt påstigning på både sider av E16, samt at det ikkje er føretake ei konsekvensutgreiing (KU) av heistraseen når det gjeld trafikale og trafikktryggleiksmessige konsekvensar ved kryssing av E16. Dette blir vurdert til å vera ein vesentleg mangel ved planforslaget og det er difor fremma motsegn til avsett trase for kryssing av E16.

Statens Vegvesen stiller spørsmål ved om det er naudsynt å føre heisen over E16 med startpunkt om lag 85 nord for senterlinje veg, og peikar på at det vil vera kort og trygg gåavstand frå parkeringsplass P2 på nordsida av E16 til alternativ start på skiheisen på sørsida av E16. Rullematte under E16 blir nemnt som eit forslag som bør omtalast i ei konsekvensutgreiing.

I høyringsmerknaden frå SVV står fylgjande: *«Innsigelsen kan imøtekommes ved at heistraseen kun avsettes sør for E16. Alternativt ved at det foretas en tilstrekkelig konsekvensutredning av tiltaket, herunder forhold som er nevnt ovenfor, før planen sendes på ny høring».*



I dette notatet vil kommunen forsøke å grunngje kvifor Andstorheisen med kryssing av E16 er viktig for kommunedelplanen på Tyinkrysset og utarbeide ei enkel konsekvensutgreiing.

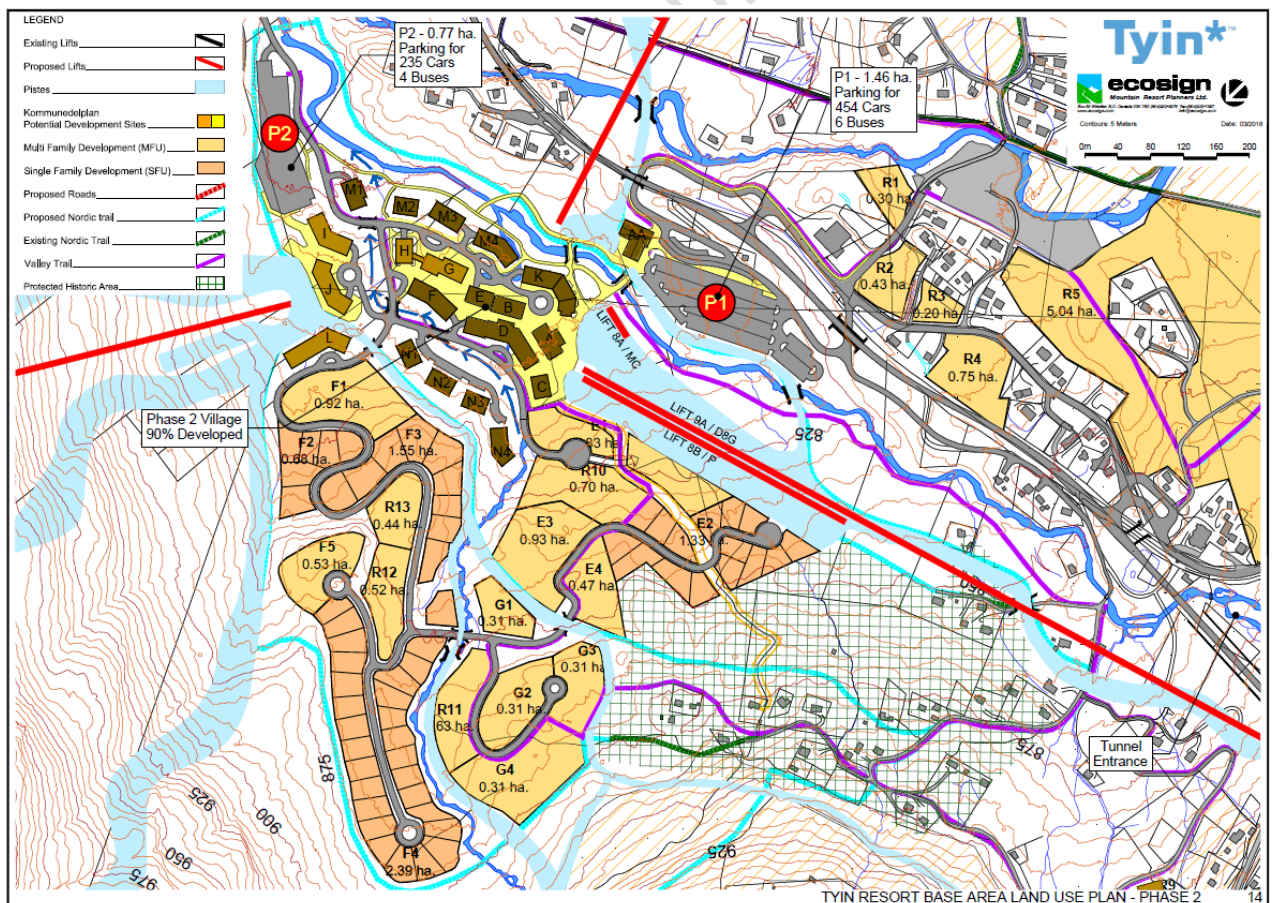
## 2 Konsekvensutgreiing av kryssing av E16

Som ledd i å svare ut motsegnet frå Statens Vegvesen i høyringsmerknad datert 28.05.2019, blir det utarbeidd ei enkel konsekvensutgreiing av tiltaket, altså ei synleggjering av kva konsekvensar kryssinga vil få for E16, og innarbeidd nye føresegn i kommunedelplan for Tyinkrysset. Dette for å sikre at trafikktryggleiksmessige omsyn blir tilstrekkeleg ivareta for kryssinga av E16.

### 2.1 Bakgrunn for planforslaget

Planområdet for Tyinkrysset er eit delområde innanfor kommuneplanens arealdel. Forslaget til ny kommunedelplan tek utgangspunkt i ein overordna masterplan, der m.a. skiløyper og teknisk infrastruktur som skiheisar er utarbeidd av det kanadiske konsultentselskapet Ecosign. Ecosign har prosjektert over 400 ulike skidestinasjonar i over 40 land, og er blant dei fremste selskap i verda på destinasjonsplanlegging. I masterplanen som ligg til grunn for ny kommunedelplan for Tyinkrysset er det er tanke bak alle løysingar, og det er ein heilskapleg og gjennomarbeidd plan som ligg til grunn.

Når det gjeld kryssinga av E16 med Andstorheisen er denne viktig av fleire årsaker. Kartutsnittet (NB: sørvendt) nedanfor frå masterplanen syner framtidig ynskja utvikling på nordsida av E16 og elva Bjørddøla. Dei raude strekane er planlagte skiheisar, deriblant Andstorheisen øvst på kartet, og den lyseblå farga synleggjer planlagte skinedfartar. Ein ser og planlagt parkering på nordsida av E16 - P1.





Masterplanen legg opp til skikøyring ned frå tre fjellsider – Børrenøse, Skørnsnøse og Raudbergkampen. Planområdet blir delt på midten av E16, og Andstorheisen er den einaste heisen som bind framtidig utviklingsområde på nordsida av E16 saman med det som ligg inne som utviklingsområder på sørsida av E16 i forslaget til ny kommunedelplan. Andstorheisen er planlagt som ein 6-seters stolheis med påstigning nede ved Bjørdøla. Dette vil sikre det framtidige alpintilbodet då ein med denne løysinga kan køyre på ski ned frå Raudbergkampen og Skørnsnøse og rett til påstigninga til Andstorheisen. Dette kjem noko betre fram i illustrasjonsteikningane i kapittel 3. Dersom denne påstigninga ikkje blir etablert vil ein får eit svært redusert alpintilbod på Tyinkrysset, og det er utfordrande å sjå korleis ein mellom anna skal få skikøyrarane frå nordsida over til sørsida på ein god måte. Dette gjeld og når ein vonleg kjem i gang med nye utviklingsområder og nytt sentrum på nordsida av elva Bjørdøla. Med Andstorheisen slik den er planlagt vil ein sikre ein relativt kort og enkel gåavstand til Andstorheisen som vil frakte folk og skikøyrarar over til sørsida.

I masterplanen var det i utgangspunktet berre planlagt ei påstigning, den på nordsida av E16, men då skiundergangen vart etablert i samband med bygging av ny E16 vart denne undergangen av ulike årsaker fløtt om lag 50 meter lenger vest enn det som var teikna og planlagt i masterplanen. Dette medførte at undergangen vart liggande nokre meter høgare enn planlagt, og at ein ikkje fekk det *fallet* som var ynskjeleg for at skikøyrarane på sørsida enkelt kan gli gjennom undergangen og til påstigning på nordsida. Difor er det no lagt opp til ei påstigning også på sørsida av E16, slik at ein raskt kan ta Andstorheisen på nytt frå mellompåstigning, og at ein slepp å skli sakte det siste stykket gjennom undergangen og ned til start av heisen. Ei *mellompåstigning* på stolheis er eit relativt vanleg fenomen og er uproblematisk å få etablert.

Utvikling på nordsida av E16 ligg ikkje inne i forslaget til ny kommunedelplan, og kva tid det vil skje er uklårt, men kommunen har ei tydeleg målsetting om å utvikle Tyinkrysset til ein heilårs reiselivsdestinasjon basert på masterplanen. Etablering av Andstorheisen med kryssing av E16 vil difor vera ein viktig del i å nå denne målsettinga.

## 2.2 Trafikale og trafikkmessige konsekvensar

E16 over Filefjell er ein trafikkert riksveg med om lag 1000 passeringar i døgnet, derav 240 passeringar med tungtransport. Kryssing over riksvegen med stolheis skal ikkje medføre, eller opplevast som, fare eller risiko for dei som ferdast på vegen. Trafikktryggleiksmessige omsyn skal leggest til grunn ved vidare detaljprosjektering, og kryssinga med stolheis og tilhøyrande sikringstiltak (sikkerheitsnett, overbygg eller kulvert) må utformast så nøytralt som mogleg, slik at det desse blir minst mogleg forstyrrande.

Andstorheisen (stolheis) vil berre gå i opningstida til anlegget, og vil fylgjeleg store deler av døgnet stå i ro. I denne tida vil det berre vera vaierane som går over sikringstiltaket og E16 som vil vera synlege, og dette vil stort sett ikkje vera meir forstyrrande enn til dømes høgspenteleidningar som kryssar anna offentleg veg.

I åpningstida til anlegget vil stolheisen vera vesentleg meir synleg og potensielt forstyrrande. Det positive er at det ved planlagt kryssing er heilt ny veg som er oversiktleg og relativt rett. Kombinert med at det er fartsgrense på 60km/t på staden, vil dette redusere sannsynet for at trafikkfarlege situasjonar vil oppstå.

Som nevnt ovanfor må det etablerast eit sikringstiltak som skilje mellom stolheisen og vegbane. Dette for å hindre at snø, is, ski, stavar eller anna utstyr kan falle ned på vegbana og forårsake ein trafikkfarleg situasjon. Sikringstiltaket, uavhengig om dette blir eit sikkerheitsnett, overbygg eller kulvert må det dimensjonast for ei totalavsporing av vaieren når stolheisen er fullasta. I detaljreguleringa må det



innarbeidast rekkefylgjersegn for opparbeiding av sikringstiltaket, slik at dette blir etablert før det skal utførast arbeid over offentlig veg. Detaljregulering og sikkerheitstiltaket må godkjennast av Statens Vegvesen, og det må avklarast i detaljreguleringa kven som har ansvaret for drift og vedlikehald av sikringstiltaket.

Sikkerheitstiltaket må utformast på ein slik måte at det ved snøfall og brøyting ikkje gjer brøytingearbeidet vanskeleg.

Ved etablering av sikringstiltaket vil det bli naudsynt å stenge vegen i kortare periodar. Korleis og til kva tid anleggsarbeidet skal gjennomførast må planleggast og gjennomførast i samrå med vegmyndigheit.

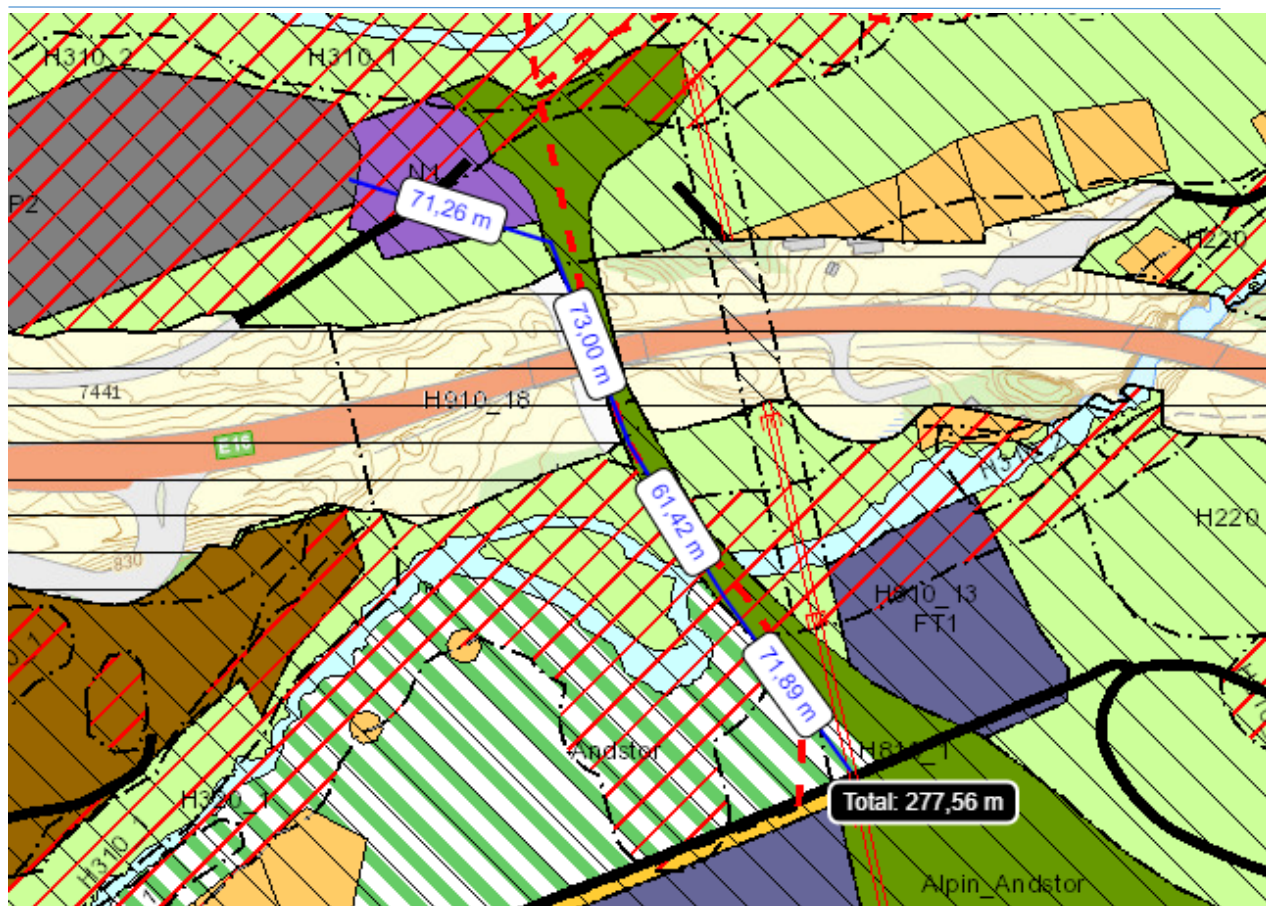
Ved stans av stolheisen på grunn av tekniske problem eller ved langvarig straumbrot, er det fleire måtar å hente ned folk på avhengig av kva type stolheis det er. Enkelte stolheisar kan tvangkøyrast slik at personane kan hentast ned ved ei mast, medan andre må hentast og firast ned der stolen heng. Sikringstiltaket over E16 må dimensjonast for slike tilfelle, slik at at trafikken på E16 ikkje på nokon måte får redusert ferdsel ved eventuelle redningsoperasjonar.

I tillegg til godkjent detaljregulering krev ny stolheis konsesjon til anlegg og drift jf. Taubanelova og Forskrift for taubaner. Generell tryggleik og tekniske krav vil bli grundig behandla i søknad om konsesjon. Konsesjonsbehandlinga og tryggleikskrava til stolheisen skal sikre at det ikkje er risiko for at stolheisen vil dette ned under normale tilhøve som ein *kan* sikre seg mot.

### 2.3 Alternative løysingar til kryssing

Ecosign har lagt til grunn av Andstorheisen er ein stolheis med kapasitet på om lag 3.800 personar pr. time. Det vil tvilsamt vera behov for denne kapasiteten i starten, men etter kvart som området utviklar seg og ein vonleg får fleire besøkjande, vil denne heisen vera eit viktig bindeledd med behov for stor kapasitet.

Planlagt parkering P1 ligg slik til at ein ved gjeldande planforslag kan ta på seg skia og skli ned til botnstasjonen til Andstorheisen. Dersom botnstasjonen blir lagt til sørsida av E16, og på om lag same staden som mellomstasjonen er tenkt lagt, blir avstanden frå austre del av parkeringa til botnstasjon om lag 280m. Illustrert ved kartutsnitt frå planforslaget nedanfor. Då er det denne avstanden ein enten må gå, eller nytte alternativt framkomstmiddel.



I høyringsmerknaden foreslår Statens Vegvesen til dømes bruk av rulleband. Rulleband kan vera eit alternativ, men det vil vera nokre utfordringar knytt til ei slik løysing då rullebanda går sakte og ikkje vil ha i nærleiken den kapasiteten som ein stolheis vil ha. Dette vil resultere i kø og dårlig flyt. Det blir og fleire vinklar som teknisk må løysast, samstundes som det er rimeleg å anta at avstanden er i lengste laget for eit rulleband. Rulleband er heller ikkje ei optimal løysing for korleis ein skal frakte skikøyrarar frå nordsida (Skørnsnøse/Raudbergkampen) og over til sørsida.

Alternativet til rulleband er å lage til gangveg som må brøytast slik at ein kan ta seg fram til fots. For t.d. ein barnefamilie som skal ta heisen med små ungar, så kan avstanden bli i lengste laget. Dersom ein og parkerer heilt vest på parkering P1, blir avstanden kring 500 meter til påstigning.

Kryssing av riksveg med ein stolheis er ei utfordring, men er for vidare utvikling av destinasjonen eit svært viktig element. Det vil medføre tiltak over E16 og vil til ein viss grad vera visuelt forstyrrande for trafikken, men med god utforming må ein forsøke å redusere dette til eit minimum.

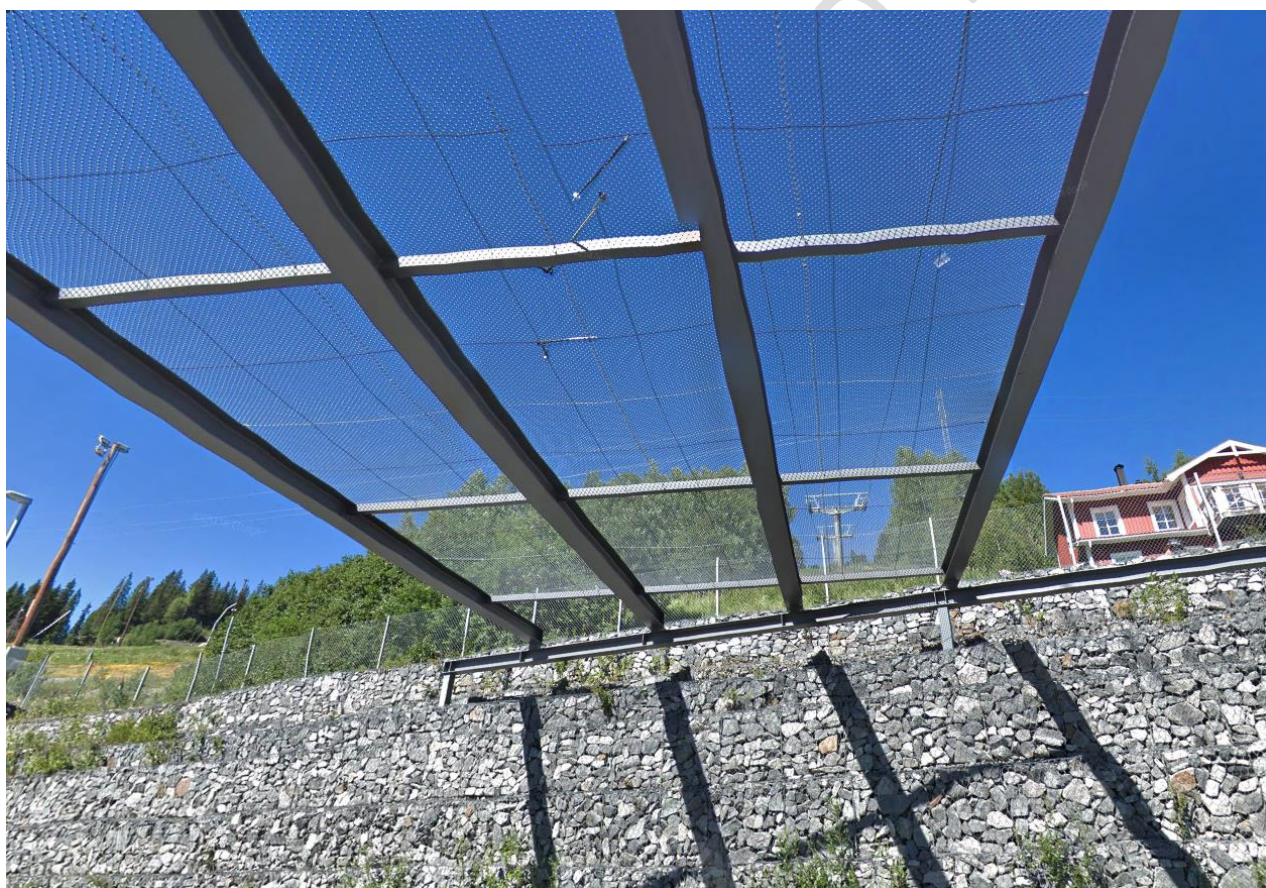
Dersom ein ikkje lukkast å få til ei tilstrekkeleg god løysing vedrørande sikringstiltak som kan godkjennast av Statens Vegvesen, og at heisen alternativt må stoppast før E16, må dette avklarast i detaljreguleringa av området.



### 3 Illustrasjon av forslag til sikringstiltak

I høyringsmerknaden til Statens Vegvesen er det sett ynskje om ein enkel målsett illustrasjon på korleis sikringstiltaket og kryssinga kan bli sjåande ut. I Åre er det ein stolheis(VM8) som kryssar E14, der sikringstiltaket er utforma som eit overbygg med sikkerhetsnett. Sjå tre bilete nedanfor.

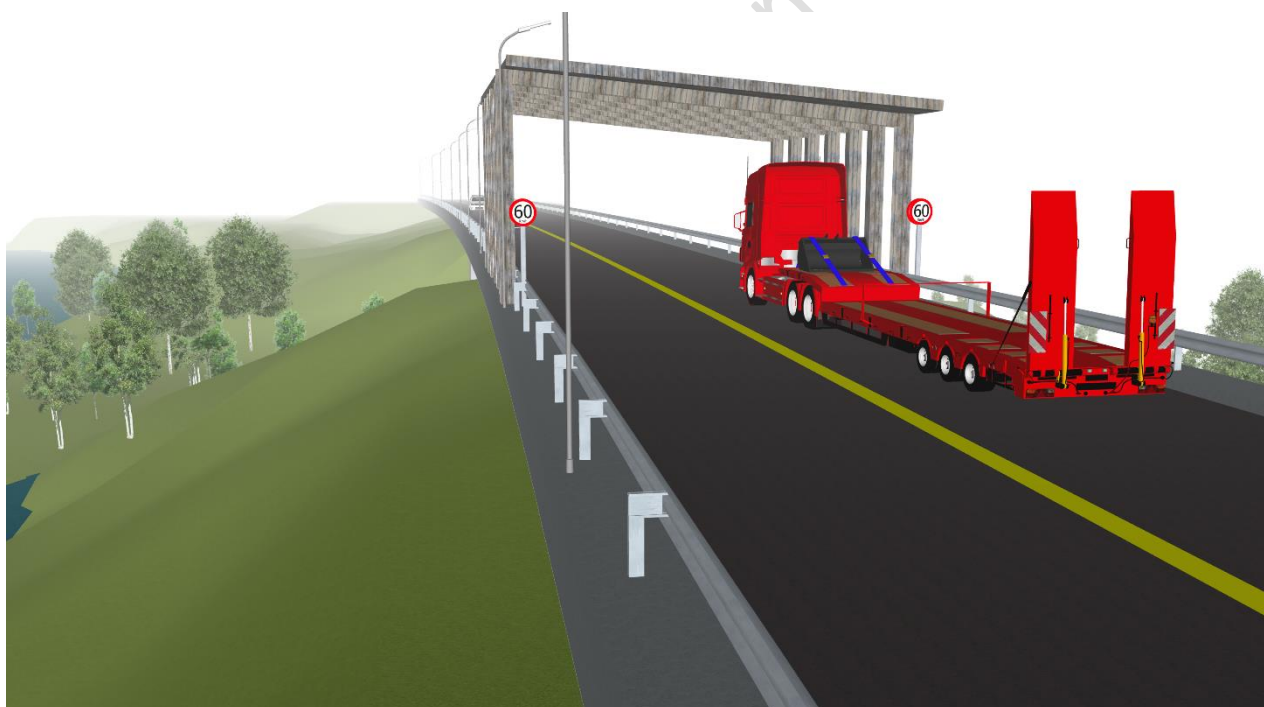




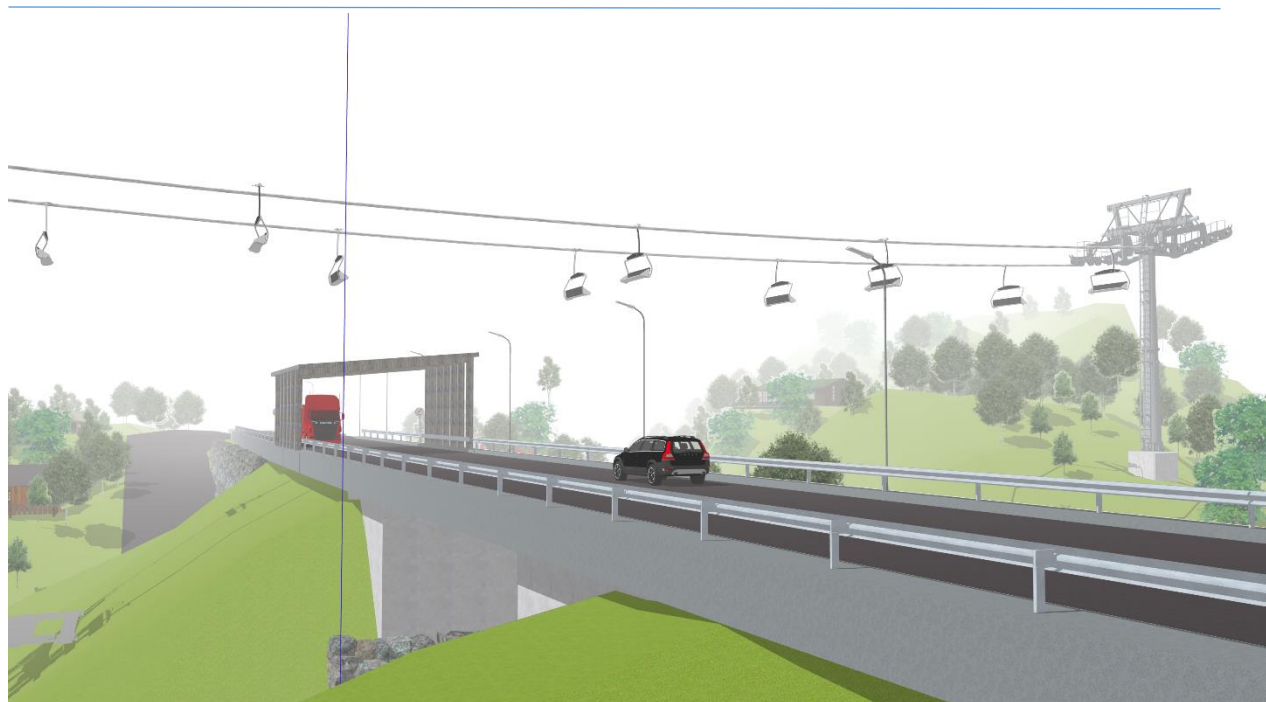
Inspirert av overbygget i Åre har kommunen fått utarbeidd nokre illustrasjonar på korleis ei tenkt løysing kan sjå ut for Andstorheisen med tilhøyrande sikringstiltak. Utforminga av tiltaket er tenkt så enkelt og praktisk som mogleg, og det skal ikkje festast reklame eller andre forstyrrande element på tiltaket. Det er SVV si handbok N100 og krav om frihøgder som er lagt til grunn for illustrasjonane.

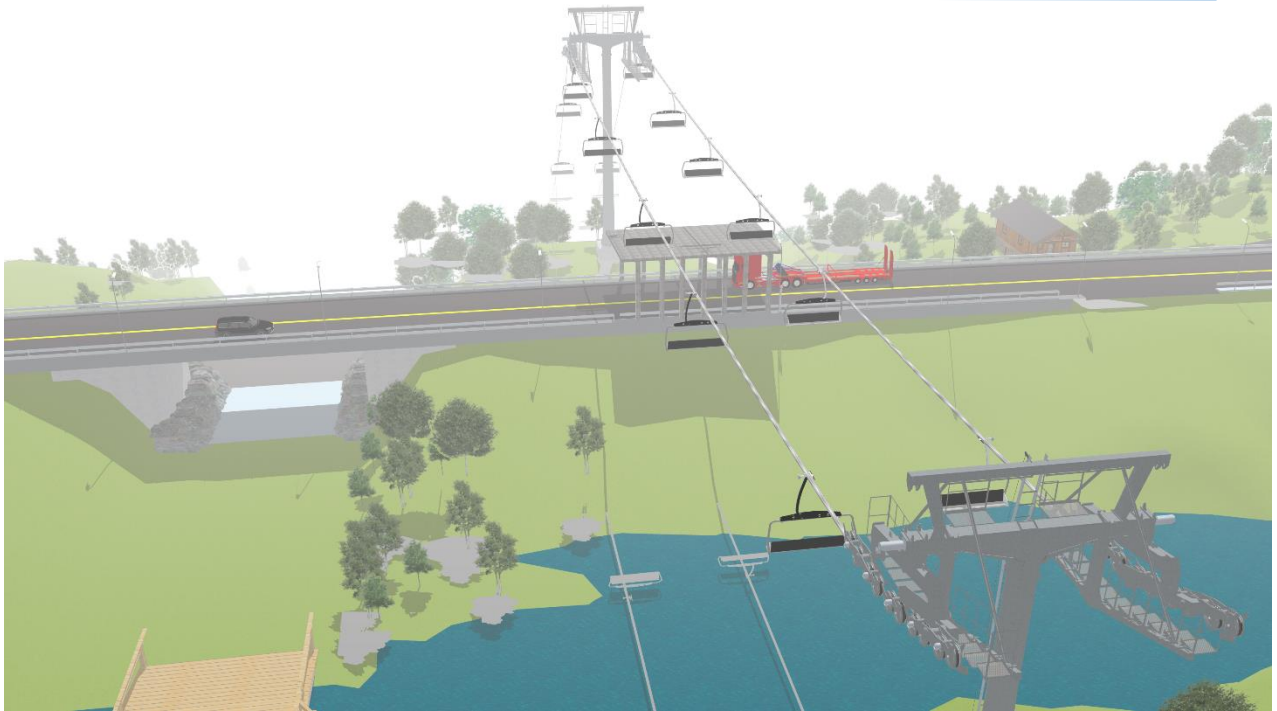
Frå botnstasjonen til Andstorheisen og opp til vegbana til E16 er det om lag 14 høgdemeter. Frihøgda som er lagt inn frå vegbana og opp til det lågaste punktet på sikringstiltaket er 5 høgdemeter. Vidare er høgda frå sikringstiltaket og opp til vaieren til stolheisen 5 høgdemeter. Samla høgde frå botnstasjon til vaier blir då 24 høgdemeter. Basert på høgdeprofilen, og for å få tilstrekkeleg høgde over vegbane og sikringstiltak, ser det ut til at det vil vera fornuftig med ei mast på nordsida av E16. Då får ein tilstrekkeleg høgde over sikringstiltaket, men høgda blir ikkje så stor at det blir vanskeleg å *ta seg ned* att til mellomstasjon på sørsida av E16. Presiserer at dette berre er ein illustrasjon og at endeleg løysing må fastsetjast ved detaljregulering.













## 4 Endringar i føresegn

I forslaget til føresegn 4.1.6 i kommunedelplanen står fylgjande:

«*Idrettsanlegg: Alpin*

*Arealføremål: Idrettsanlegg (sosi-kode: 1400)*

*Det er krav om detaljregulering, jf. føresegn 3 og føresegn 7 omsynssoner. Dette for, mellom anna, å gjere nærare tekniske utgreiingar knytt til løysing av kryssing av E16, krav til dokumentasjonskrav og godkjenning av heistrasear».*

Basert på høringsmerknaden frå SVV og det som er utgreidd i dette notatet, og for å sikre trafikkmessige omsyn, har rådmannen lagt inn fylgjande tillegg i føresegn 4.1.6.

- Det er krav om detaljregulering, jf. føresegn 3 og føresegn 7 omsynssoner. Dette for, mellom anna, å gjere nærare tekniske utgreiingar knytt til løysing av kryssing av E16, krav til dokumentasjon og godkjenning av heistrasear
- Alle tiltak i detaljregulering av omsynssone H810\_1 skal vera i samsvar med Jernbaneverkets tekniske regelverk og gjeldande forskrift om tekniske krav til taubaneanlegg, inkl. kabelanlegg for persontransport.
- Kryssinga skal skje vinkelrett på vegbane
- Stolheis med tilhøyrande sikringstiltak over vegbana skal vera utforma slik at det ikkje noko kan falle ned på vegbana og kan skape trafikkfarlege situasjonar. Sikringstiltaket skal utformast i samsvar vegmyndigheitenes gjeldande rettleiarar med mellom anna krav til utforming og frihøgde.
- Det må i detaljreguleringa fastsetjast kven som har ansvaret for drift og vedlikehald av sikkerheitstiltaket.
- Det må innarbeidast rekkefylgjeføresegn som sikrar at sikkerheitstiltaket blir etablert før det skal utførast arbeid over offentleg veg.