

REGULERINGSPLAN FOR KVITFJELL ALPINLANDSBY

I RINGEBU KOMMUNE



PLAN BESKRIVELSE

Plan forslag 24.1 1.2022

Dokumentinformasjon Structor :

Utarbeidet av:	Structor Lillehammer AS Fåberggata 116 2615 Lillehammer				
Oppdragsnr:	21016				
Dokument nr.:	03				
Bane/ Filnavn:	O:\21016 Regulering Kvitfjell Alpinlandsby \4-Prod\41-Dok\04_Planforslag \03_Planbeskrivelse_Kvitfjell Alpinlandsby v1.1.docx				
Revisjon	0.0	1.0			
Dato	11.08 .2022	24.11.2022			
Utarbeidet av	Tor Christensen	Tor Christensen			
Kontrollert av	Tor Christensen	Tor Christensen			
Godkjent av		Tor Christensen			
Beskrivelse	Utkast til orienteringsmøte	Planbeskrivelse, forslag til 1.gangs behandling UPT			

FORORD

Planområdet ligger ved midtstasjonen til Kvittfjell alpinanlegg og omfatter arealer fra Kvittfjell og Gudbrandsgard hotell er i sør, over dagens parkeringsplass med tiliggende arealer, videre nordover langs Kvittfjellvegen fram til løypekryssing nord for kryss set med Gammelsetervegen / Myrlivegen i nord .

Kommunestyret i Ringebu vedtok 15.12.2020 at det skulle settes i gang planarbeid for områderegulering for Kvittfjell alpinlandsby, med mål om planvedtak to år etter oppstart.

Hensikten med planen er iht. kommunestyrevedtaket å sikre gjennomføring av de viktigste fellesformålene for allmenne interesser, blant annet adkomst til Kvittfjell og Gudbrandsgard hotell er med kjøreveg og gangveger , parkeringsareal til Kvittfjell nasjonalanlegg , samt ivaretagelse av øvrige allmenne interesser med skiveger og fellesarealer som friområder, grøntareal med mer. Tiltak for dette detaljreguleres, mens resten av områdeplanen ellers stort sett stadfester dagens bruk og reguleringsformål, med fleksibilitet for senere detaljreguleringer. Ringebu kommune ønsker på den måten å sikre felles interesser og unngå unødig båndlegging av råderett over privat areal.



Plan områdets plassering (Norgeskart.no)

Hovedtiltak er med utgangspunkt i gjeldende reguleringsplaner og kommunedelplan en:

- Detaljregulering av hovedadkomst som kommunal veg (Kvittfjellvegen) med tilhørende fortau/gangveger.
- Parkeringsanlegg for nasjonalanlegget og allmennheten.
- Skianlegg (forbindelse sløyper mellom hytter / hoteller / næringsområder og alpinanlegget langrennsløypenettet i fjellet), inkludert planskilte kryssinger av veg.
- Stadfesting av øvrige byggeområder for nærings - og fritidsbebyggelse, samt grunnstruktur og friluftsområder .

Planforslaget fremmes av Ringebu kommune, med Structor Lillehammer AS som planrådgiver . Oppstartsmøte mellom kommunen og Structor ble avholdt 4.3.2021 og etter innledende drøftingsmøter med Kvittfjell Eiendom AS og Alpinco AS ble planoppstart varslet 25.9.2021 . Etter dette er planforslaget utarbeidet, med prosjektering og vurdering av alternative løsninger for veg- og løypenett, parkering mv. Gjennom prosessen har det vært avholdt flere møter med Kvittfjell Eiendom AS som er den mest berørte parten, samt med Alpinco AS som eier av skianlegget og forvalter av nasjonalanlegget.

Ringebu, 24.11.2022

Jostein Gårderløyen
Tjenesteleder Plan og teknisk, Ringebu kommune

INNHOOLD

1	BAKGRUNN	5
1.1	Hensikten med planen	5
1.2	Vurdering av konsekvensutredning	5
2	PLANPROSESSEN	6
2.1	Planprosess	6
2.2	Medvirkning	7
2.3	Innkommne merknader ved varsling av planoppstart	7
3	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	8
3.1	Overordnede planer	8
3.1.1	Kommunedelplan	8
3.2	Gjeldende reguleringsplaner	9
4	PLANOMRÅDET I DAG	10
4.1	Beliggenhet og avgrensning	10
4.2	Eksisterende forhold	11
5	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	12
5.1	Formål og hensynssoner	13
5.2	Bebyggelse og anlegg	13
5.2.1	Planleggingsgrunnlag	13
5.2.2	Områder for skianlegg og skiløypetraséer	13
5.3	Veg og parkering	27
5.3.1	Hovedadkomst	27
5.3.2	Øvrige adkomstveger	27
5.3.3	Adkomst til Børson	28
5.3.4	Parkering	30
5.4	VA- og overvannshåndtering	32
5.4.1	VA-anlegg	32
5.4.2	Overvannshåndtering	32
5.5	Friluftsliv	34
5.5.1	Områder for skianlegg/skiløyper	34
5.6	Grønnstruktur, vassdrag og friområder	34
5.7	Arealregnskap	34
5.8	Masseoversikt	35
6	ØVRIGE VIRKNINGER AV PLANEN	36
6.1	Justeringer i gjeldende arealplaner	36
6.1.1	Løypekryssing nord og nytt vegsystem vest	36
6.1.2	Løypekryssing nord og nytt vegsystem øst	37
6.1.3	Hovedløype og byggeområde S1 b	38
6.1.4	Hovedløype gjennom område S1 a /løypekryssing Kvitfjellvegen	39
6.1.5	Sentralområdet	40
6.2	Landskap	43
6.3	Kulturminner og kulturmiljø	43
6.4	Støy	43
6.5	Naturmangfold	45
6.6	Forurensning av vann og grunn	46
6.7	Transport og trafikk	46
6.8	Barn og unges interesser og befolkningens helse	46
6.9	Samfunnssikkerhet og beredskap	46

1 BAKGRUNN

1.1 Hensikten med planen

Kommunestyret i Ringebu vedtok 15.12.2020 at det skulle settes i gang planarbeid for områderegulering for Kvitfjell alpinlandsby.

Hensikten med planen er iht. kommunestyrevedtaket å sikre gjennomføring av de viktigste fellesformålene for allmenne interesser. Dette omfatter adkomst til Kvitfjell hotell og Gudbrandsgard hotell med kjøreveg og gangveger, parkeringsareal til Kvitfjell nasjonalanlegg, samt ivaretagelse av øvrige allmenne interesser med skiveger og fellesarealer som friområder, grøntareal med mer. Tiltak for dette, samt tidligere regulerte områder som berøres blir detaljregulert, mens resten av områdeplanen stort sett stadfester dagens bruk og reguleringsformål, med fleksibilitet for senere detaljreguleringer.

Ringebu kommune vil på den beste måten sikre felles interesser og unngå unødig båndlegging av råderett over privat areal. Selv om kjøreveg og parkeringsareal i dag ligger på privat grunn, vil hensynet til nasjonalanlegget og Kvitfjell øst som en skidestinasjon med internasjonalt merkenavn forsvare et nødvendig kommunalt inngrep i grunn og rettigheter.

1.2 Vurdering av konsekvensutredning

Reguleringen av området tar utgangspunkt i kommunedelplan og gjeldende reguleringsplaner. Ringebu kommune har derfor konkludert med at konsekvensutredning med planprogram etter forskrift om konsekvensutredninger ikke er nødvendig. Virkninger av tilpasninger og justeringer som er gjort i planleggingen er vurdert og beskrevet i planbeskrivelsen.

2 PLANPROSESSEN

2.1 Planprosess

Planprosess / framdrift er gjennomført med følgende hovedpunkter / milepæler :

- Oppstartsmøte med Ringebu kommune 4.3.2021
- Orienterings -/drøftingsmøte Kvitfjell Eiendom 27.5.2021
- Orienterings -/drøftingsmøte Alpinco AS 9.6.2021
- Skis seforslag med foreløpige løsningsforslag 28.6.2021
- Arbeidsmøte Ringebu kommune 29.6.2021
- Varsling oppstart reguleringsplan 25.9.2021
- Vurdering innkomne merknader 10.10.2021
- Telefonmøte Kvitfjell Eiendom 13.10.2021
- Forslag tekniske løsninger løyper/veger/parkering 15.12.2021
- Arbeidsmøte Ringebu kommune 17.12.2021
- Div kfr berørte/interessenter (Kvitfjell Eiendom, Alpinco, velforening, hytteeiere etc)
18.12.21 -18.1.2022
- Utkast reguleringsplankart 20.1.2022
- Arbeidsmøte Ringebu kommune 21.1.2022
- Møte Kvitfjell Eiendom 18.3.2022
- Vurdering av løype på vestsiden av Kvitfjellvegen mm etter møte med Kvitfjell Eiendom
25.3.2022 .
- Befaring og møte med Kvitfjell Eiendom 5.4.2022
- Justeringer og tilpasninger, mai -juni 2022
- Møte med Alpinco 11.8.2022
- Møte med Kvitfjell eiendom 17.8.2022
- Justeringer og ferdigstillelse av planforslag august – oktober 2022
- Oversendelse for kommunal behandling 29.11.2022

Etter dette skal planen behandles i Utvalg for plan og teknisk, legges ut til offentlig ettersyn i 6 uker og etter vurdering av innkommende merknader sluttbehandles i Utvalg for plan og teknisk og Kommunestyret.

2.2 Medvirkning

I henhold til plan - og bygningsloven § 5.1 skal det legges til rette for medvirkning .

Berørte naboer og grunneiere ble tilskrevet om planfor slaget ved varsling av oppstart og vil bli tilskrevet ved utlegging til offentlig ettersyn.

Med den arealmessig mest berørte parten , Kvitfjell Eiendom AS, har det vært avholdt 5 møter i tillegg til øvrig kontakt via telefon og e -post . Det er holdt 2 møter med Alpinco AS som eier av alpinanlegget og forvalter av Kvitfjell nasjonalanlegg for alpine fartsdisipliner.

Det har ikke vært avholdt egne møter for berørte grunneiere og naboer, da de fleste av disse er eierne av fritidseiendommer i Varden og er bosatt på andre steder. Berørte og andre interesserte som har stilt spørsmål til planarbeidet etter varsling av oppstart har fått disse besvart av kommunen og planrådgiver pr telefon og epost.

2.3 Innkomne merknader ved varsling av planoppstart

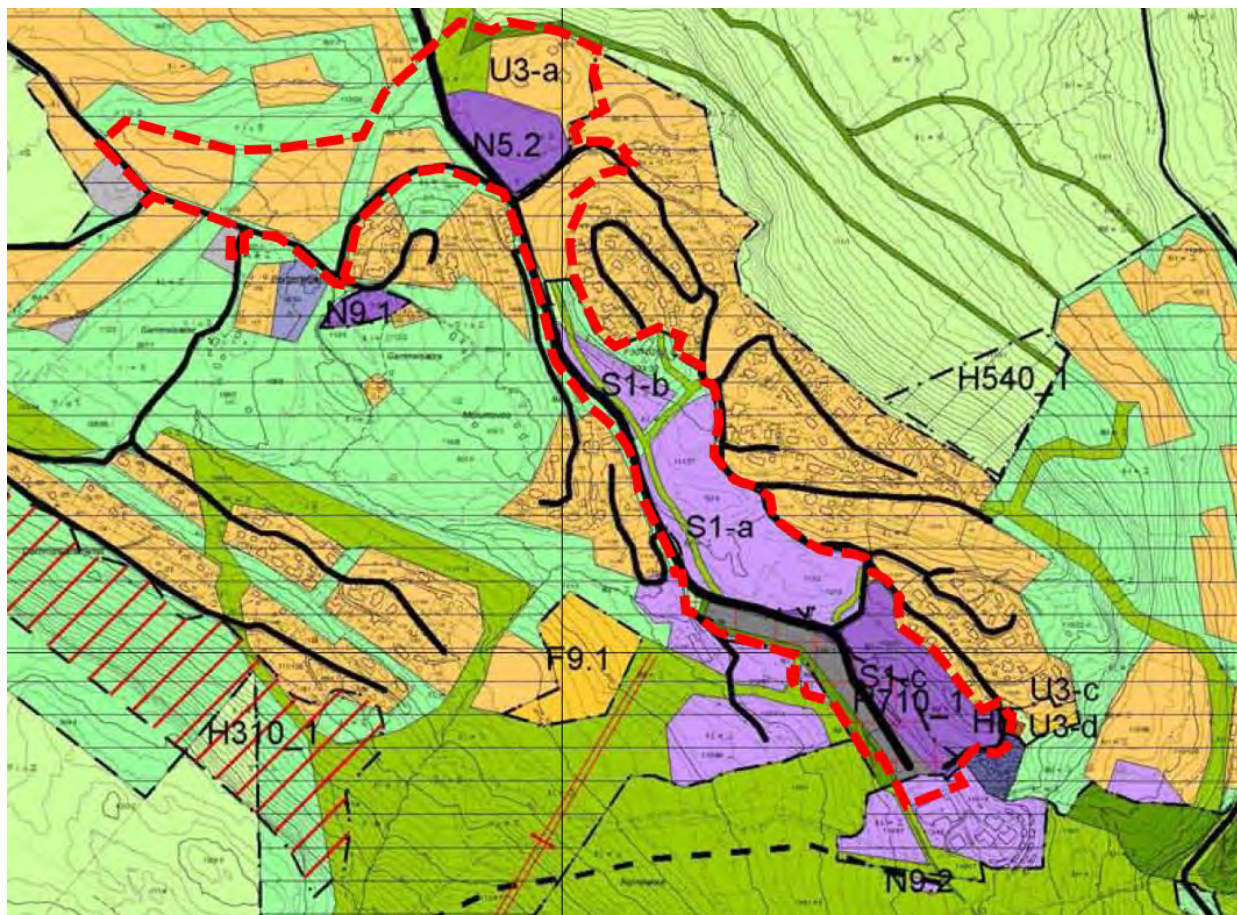
Etter varsling av oppstart kom det inn 17 merknader, derav 4 fra offentlige myndigheter. Innholdet i disse er oppsummert i eget notat som er vedlagt planforslaget.

3 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

3.1 Overordnede planer

3.1.1 Kommunedelplan

Planområdet ligger innenfor gjeldende kommunedelplan for Kvitfjell 2011 - 2020, vedtatt 29.5.2012. Noen av områdene i kommunedelplanen er detaljregulert, men områdene U3a, N5.2 og S1 a og B er i dag kon vist i kommunedelplanen. Disse arealene områdereuleres med samme formål som i komm unedelplanen så langt det går, med noen tilpasninger: Hovedløype langs vestsiden av S1a og b flyttes østover i områdene og område S1b utgår på grunn av dette, samt nærmere vurdering av terrengforholdene. Nordre del av S1 -a foreslås områderegulert til friti dsbebyggelse. Dette omtales nærmere i kap. 5.



Figur 1: Utsnitt av kommunedelplan for Kvitfjell . Planområdet vist med rød omramming.

3.2 Gjeldende reguleringsplaner



Figur 2: Tilstøtende / berørte reguleringsplaner. Plangrense for ny plan vist med rød stiptet linje.

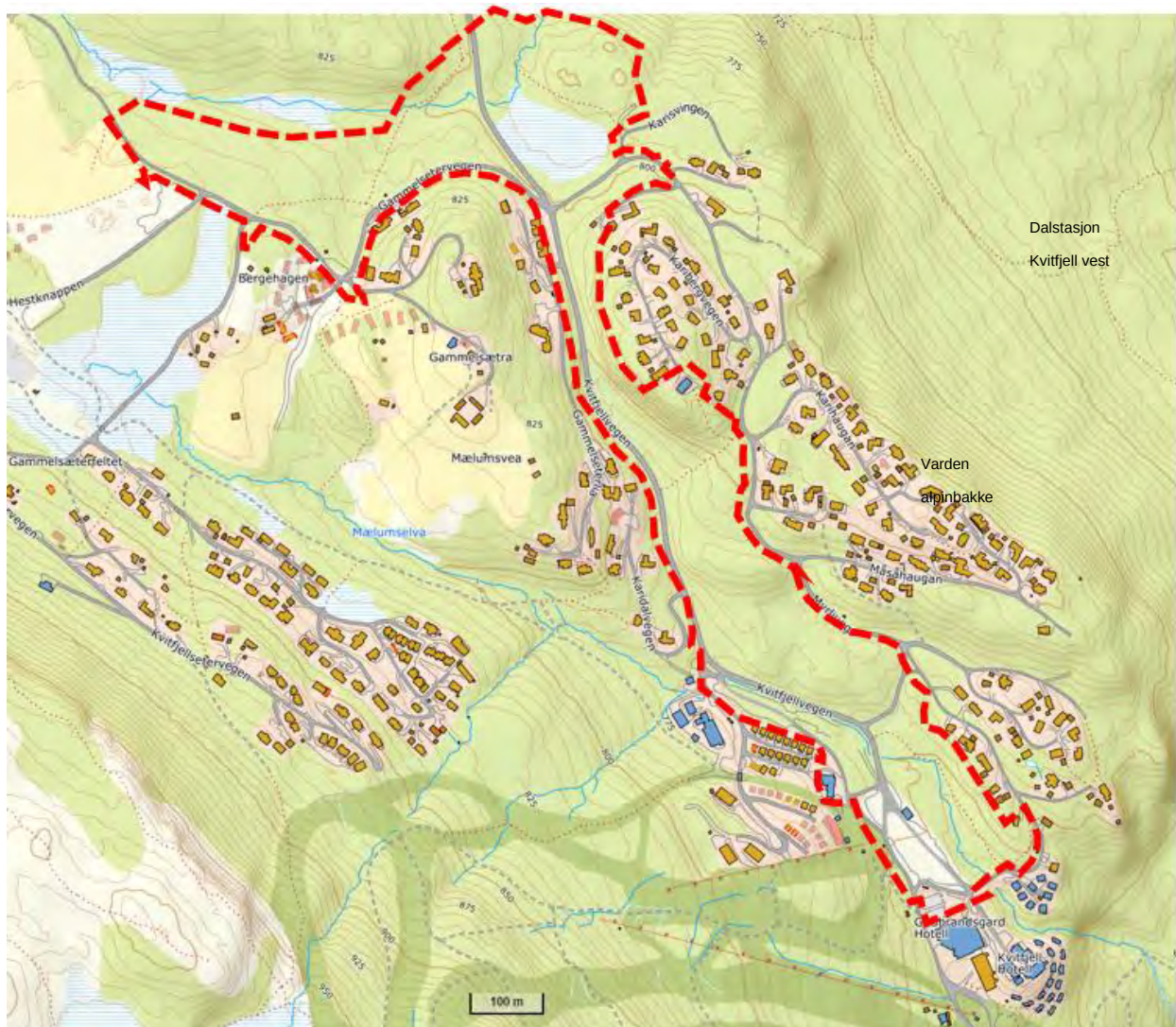
Planområdet ligger i nntil eller berører følgende detaljreguleringer / reguleringsplaner:

1. U4 Kvitfjell . Vedtatt 5.3.1998
2. Strandeseter Skiarena . 20.12.2010
3. Gammelseteråsen del II . 11.5.2022
4. Gammelseter . 1.1.2000
5. Kvitfjell hestesenter Kvitplassen . 21.6.2011
6. Solekvea . 17.6.2014
7. Gammelseteråsen 1 . 28.5.2009
8. Bebyggelsesplan for U3, delfelt 2, 10, 11, 12 . 23.3.1995
9. Reguleringsplan for U3, delfelt 13 . 28.9.2000
10. Reguleringsplan for U3, delfelt 3, 8, 9, 10 . 29.5.1997
11. Bebyggelsesplan for U3, delfelt 2, 10, 11, 12 . 23.3.1995
12. Gudbrandsgard senter III . 24.3.2021
13. Reguleringsplan for Kvitfjell Alpinlandsby . 28.5.1998

Ved overlapp gjelder denne plan foran disse.

4 PLANOMRÅDET I DAG

4.1 Beliggenhet og avgrensning



Figur 3: Beliggenhet

Planområdet ligger ved midtstasjonen til Kvitfjell alpinanlegg og omfatter et område fra Kvitfjell hotell og Gudbrandsgard hotell i sør, over dagens parkeringsplass med tilliggende arealer i øst, videre nordover langs Kvitfjellvegen i vest og eksisterende hyttebebyggelse øst for denne. Etter utvidelse omfatter området også et område i nordvest, nord for Gammelsetervegen, som i dag er regulert til byggeområde for fritidsbebyggelse (hytter). Dette er ikke utbygd og ligger med påstående granskog gjennomskåret av to skiløyper/stier.

Sør for planområdet ligger Kvitfjell Alpinanlegg.

4.2 Eksisterende forhold



Figur 4: Ortofoto fra 2021 med planområdet. www.norgebilder.no

Områdene innenfor planen er stort sett vist som byggeområder i gjeldende kommunedelplan og reguleringsplaner, men er i liten grad utbygd. Gjennom planområdet fra nord til sør går den eksisterende Kvitfjellvegen. Denne fungerer som adkomst til midt stasjonen i Kvitfjell med hotellene Kvitfjell og Gudbrandsgard, skisenterets administrasjon og sentralgarasje/verksted/lager, samt til store områder med fritidsbebyggelse både vest og øst for planområdet. I søndre del av området ligger to større parkeringsplasser som i varierende grad er opparbeidet og organisert, samt dagligvareforretningen Børson med restaurant i 2. etasje. I nærheten der foregår også utbygging av hytter og leiligheter innen den tilstøtende planen Gudbrandsgard senter III.

Adkomsten til hotellene går i dag over den sørligste parkeringsplassen uten noen form for regulering eller organisering, dvs med uavklart trasé. Dette innebærer en lite heldig løsning både for trafiksikkerhet, drift/vedlikehold og estetikk.

Det meste av skogen i området er hogd, med unntak av områdene helt i nord og nordvest som har påstående skog med innslag av myrlendt terreng. Det er ikke dyrkede arealer innen området, men iht NIBIO/Kilden er det noen mindre områder som er vist som dyrkbare. Disse er vist som byggeområder i kommunedelplan / gjeldende reguleringsplaner. Gjennom søndre del av området renner bekken Mælumselva, først i vegggrøft mellom Kvitfjellvegen og parkeringsplass, deretter i et skogholt mellom parkeringsplass og byggeområder østfor.

Hovedinnhold i planen er:

- Detaljregulering av :
 - Hovedadkomst (Kvitfjellvegen) som kommunal veg med tilhørende fortau/gangveger.
 - Parkeringsanlegg for nasjonalanlegget og allmennheten.
 - Private veger.
 - Skianlegg (forbindelsesløyper mellom hytter / hoteller / næringsområder og alpinanlegget langrennsløypenettet i fjellet), inkludert planskilte kryssinger av veg.
- Områderegulering:
 - Stadfesting av øvrige byggeområder for nærings - og fritidsbebyggelse, samt grønne og friluftsområder .

Planlagt vegsystem og parkeringsanlegg i søndre del av planområdet medfører reduserte arealer for byggeområder i forhold til gjeldende plan. Dette kompenseres ved å tillate en høyere grad av utnyttning enn i gjeldende plan. Virkningene av dette er nærmere beskrevet i det følgende.

5.1 Formål og hensynssoner

Planområdet foreslås regulert til følgende formål:

Bebyggelse og anlegg: Fritidsbebyggelse, sentrumsformål, forsamlingslokale for religionsutøvelse, skianlegg /skiløypetrasé og kombinert formål fritidsbebyggelse og sentrumsformål.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: Offentlig og privat kjøreveg, parkering, annen veggrunn, vannforsyningsnett og angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål (planskilte kryssinger veg / løyper).

Grønnstruktur: Friområder

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone: Friluftsområde i sjø og vassdrag (Mælumselva).

Det foreslås følgende hensynssoner:

H560: Bekkeløp med buffersone

H570 : Bevaring kulturmiljø

5.2 Bebyggelse og anlegg

5.2.1 Planleggingsgrunnlag

Planlegging er utført på grunnlag av digitalt kart fra Ringeby kommune/Statens kartverk, inkludert data for eiendomsgrenser (digitalt eiendomskart) og ortofoto.

På grunnlag av dette er det etablert en 3D-modell som ligger til grunn for planlegging av veger, nedfarter, plassering av bygninger mv.

5.2.2 Områder for skianlegg og skiløypetraséer

Formålet omfatter alle arealer til alpinanlegg, langrennsløyper og transport/tilfartsløyper.

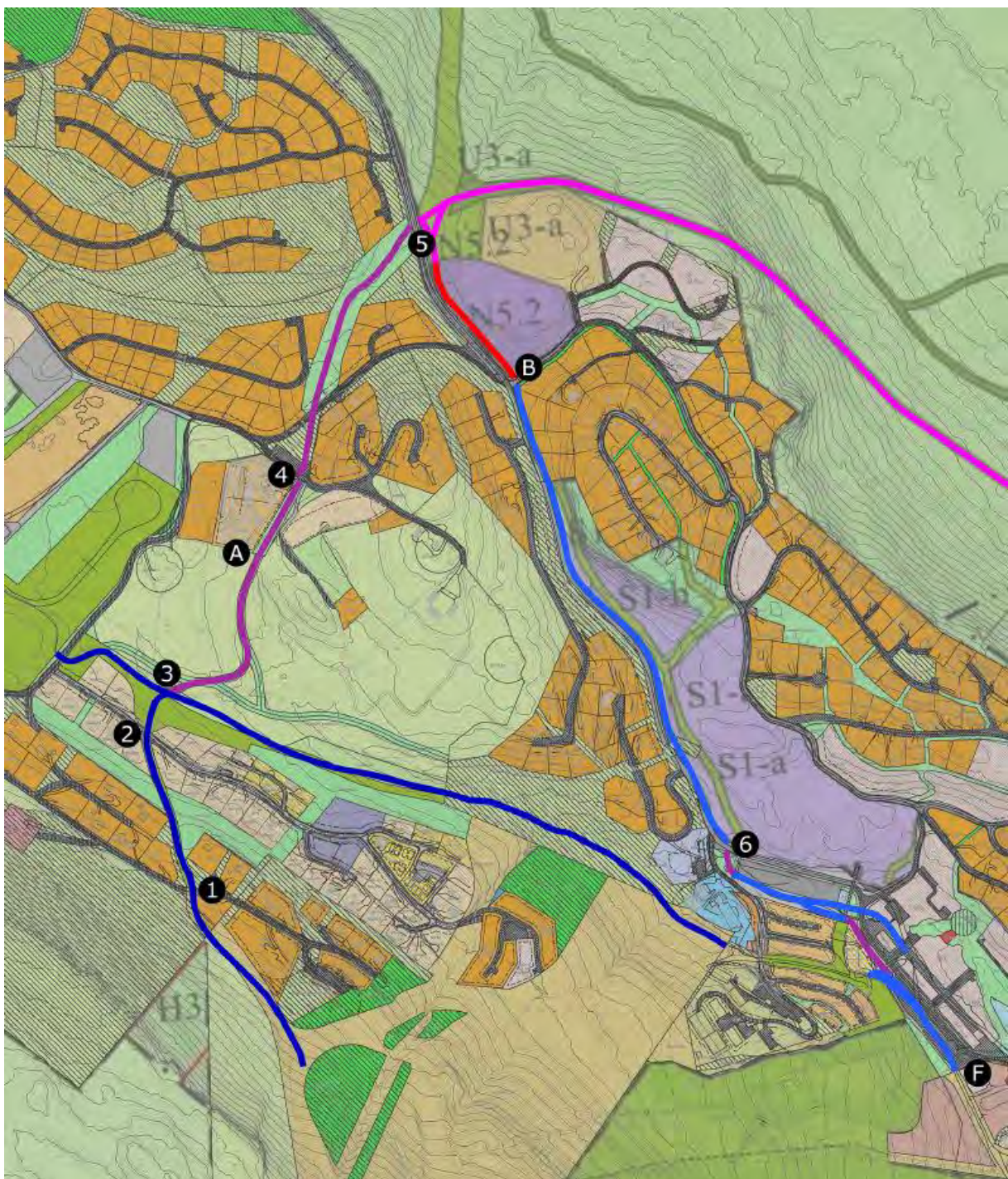
I områdene planlegges det mindre og stedvis noe større planeringsarbeider for tilpasning av terrenget.

Ved planskilte kryssinger av veger medfører nødvendig høydeforskjell mellom løype og veg at det må etableres fyllinger/skjæringer i opp til 5-6 meters høyde. Langs alpinedfartene kan det etableres snøproduksjonsanlegg.

Med tanke på driftskostnader og energibruk er det viktig at terrengoverflaten i traséene gis en jevn overflate slik at nødvendig snømengde og energibruk til snøproduksjon minimaliseres.

5.2.2.1 Hovedproblemstillinger

Ut fra grunnlaget for kommunestyrets vedtak om områdereguleringen er det mest sentrale når det gjelder løyper å få etablert en hensiktsmessig og trafikksikker skitrasé uten plankryssinger av vegger fra hytteområdene lengst nord og nordvest i planområdet og ned til alpinanleggets midtstasjon. Dette dreier seg da om strekningen fra pkt A, via pkt 4 og 5, pkt B, pkt 6 og fram til pkt F på figuren under.

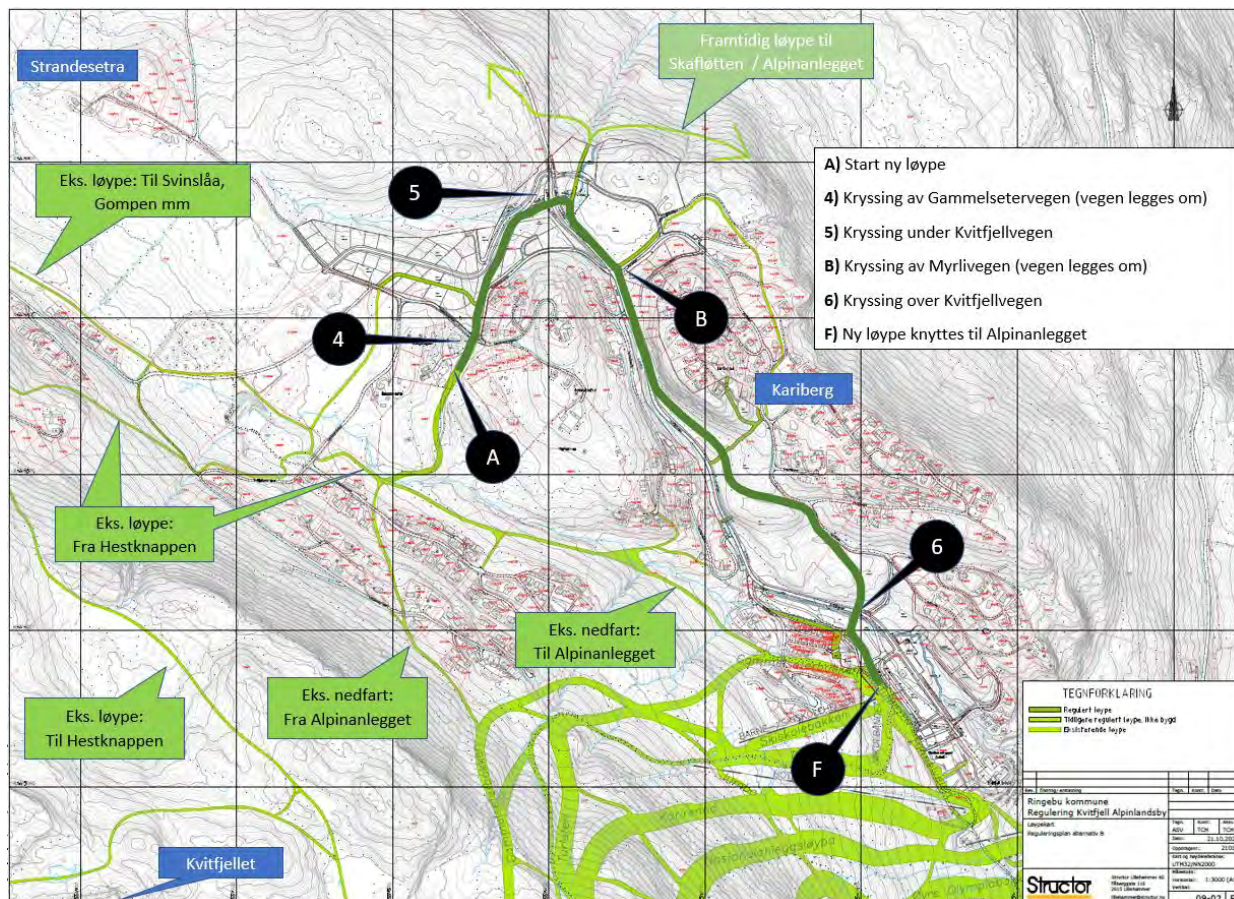


Figur 6: Utsnitt av oversiktskart (del av grunnlag for kommunestyrets vedtak)

Kvitfjell Eiendom AS har i møter og innspill fremholdt at også strekningen fra alpinanlegget via pkt 1, 2 og 3 fram til A burde reguleres. Imidlertid ligger denne allerede inne i gjeldende detaljreguleringsplaner og Ringebu kommune besluttet derfor at strekningen ikke skulle inngå i områdeplanen nå. Det er likevel klart at eksisterende løypebru over veg ved pkt 1 må rehabiliteres eller bygges ny, samt at løypeundergang under Gammelseteråsen ved pkt 2 kunne vært bredere eller krysset over vegen i stedet, men dette vurderes at disse tiltakene kan gjennomføres innenfor rammen av gjeldende detaljreguleringsplaner, eventuelt med endringer av disse.

5.2.2.2 Foreslått konsept for hovedløype

Hovedkonseptet for valgt løsning er at det etableres en sammenhengende løype fra øverst ved alpinanlegget, nordover ned til Kvittfjellvegen og videre sørover igjen ned til området ved Børson og hotellene ved midtstasjonen, uten kryssinger av veg i plan. Løypa følger eksisterende regulert trasé fra alpinanlegget fram til like ovenfor Kvittfjellvegen, mens det reguleres ny trasé herfra og ned. Planen legger da til grunn følgende løsning for ny hovedløype (mørk grønn farge):



Figur 7: Oversiktskart løyper: Kopi av tegning 09 -02 (Vedlagt planen)

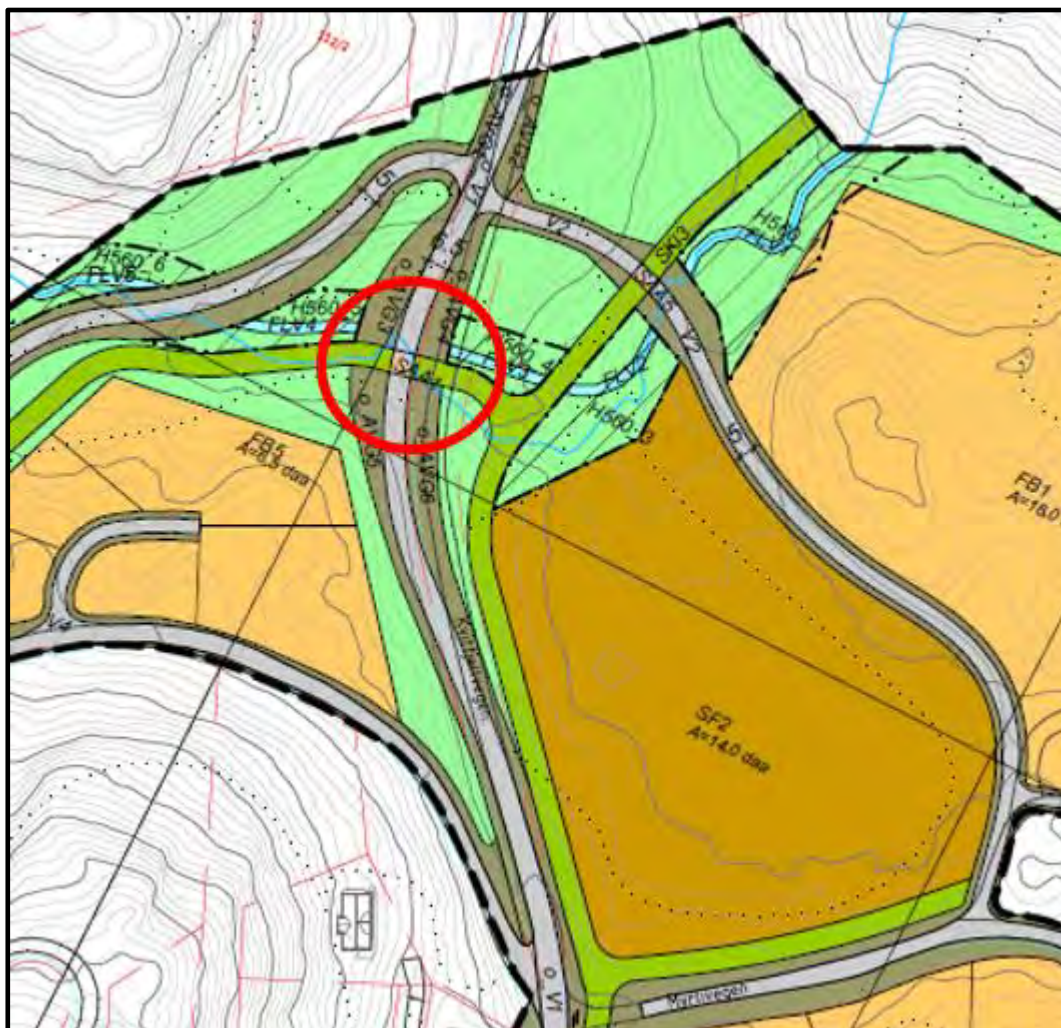
Løypa opparbeides fra området ved Kvittplassen / Solekvea (ved det gamle Hestesenteret) (A) og over Gammelsetervegen slik den ligger i dag (4). Gammelsetervegen foreslås lagt om / bygd ny fra Kvittfjellvegen, se egen beskrivelse av dette. Ved Kvittfjellvegen krysser løypa under veien (5). Veien heves og legges noe om. Løypa krysser Myrlivegen i plan, høyde som i dag (B). Myrlivegen legges om / bygges ny fram til Kvittfjellsetervegen lenger nord. Løypa føres i jevnt fall fra (B), gjennom byggeområde for sentrumsformål fram til kryssing over Kvittfjellvegen (6), og videre forbi Børson fram til tilkopling til Alpinerets eksisterende nedfart (F).

Det er oppnådd gjennomgående fall i løypa, unntatt for strekningen fra kryssingen under Kvittfjellvegen fram til Myrlivegen, der løperen på vei sørover mot sentrumsområdet må forsere en strekning på ca. 150 m i 4-8 % stigning. Dette kunne vært unngått / redusert med kryssing over Kvittfjellvegen, men ville da gitt sterk stigning for langrennsløperen på vei ut mot fjellet. Etter en samlet vurdering ble dette valgt bort, i hovedsak fordi en slik stigning kunne gi en avvisende effekt, der løperen ville valgt å krysse veien i plan likevel.

Det vurderes da at denne løsningen blir den beste løsningen, både for skitilknytning til alpinanlegget for hytteområdene helt i nord / nordvest, for områdene ved Kariberg, for byggeområdene til sentrumsformål, samt skitrafikk fra disse til og fra sentrumsområdet.

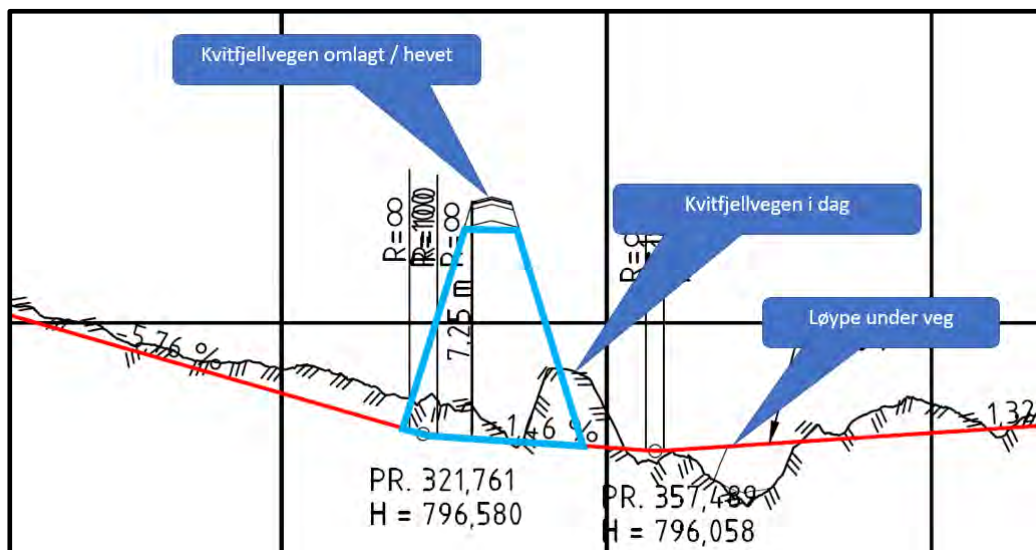
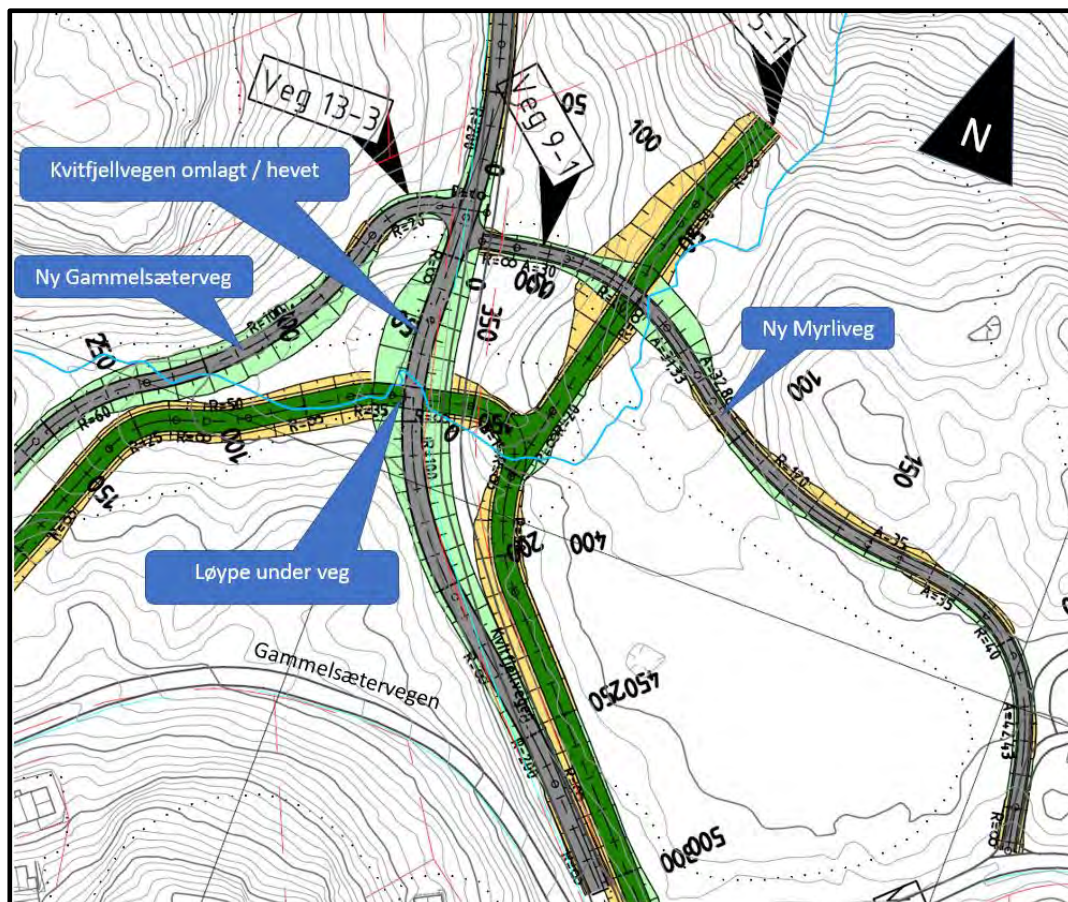
5.2.2.3 Kryssing av Kvittfjellvegen i nord (SAA1)

Helt n ord i planområdet er det planlagt ny løypekryssing under Kvittfjellvegen, men en kulvert med fri løypebredde på 6 meter og fri høyde 4,3 meter, slik at den kan kjøres gjennom med alpinanleggets største løypemaskiner. (Valg av prinsipløsning er omtalt i kap . 5.2.2.5).



Figur 8: Plassering av ny planskilt kryssing av Kvittfjellvegen

For å få til dette og fortsatt beholde bekken som passerer under vegen og videre mot nord på nedsiden er det nødvendig å heve Kvitfjellvegen ca. 3 meter på stedet. For å unngå større fylling utover på myra nedenfor må vegen flyttes noe mot vest. Dette gir da behov for å flytte Kvitfjellvegen over en lengde på ca. 200 meter.



Figur 9: Prinsipp for kryssing av Kvitfjellvegen (forst erket høydemålestokk)

Bekken legges da i ny stikkrenne slik at den renner i samme høyde / med samme fall som i dag, mens løypekulverten vil fungere som flomløp ved en større flom. I forbindelse med at løypa ikke skal ha noen kryssinger av veger i plan må det bygges ny forbindelse til Myrlivegen med avkjørsel nord for løypekryssingen. I tillegg viser planen en helt ny trasé for Gammelsætervegen med avkjørsel på motsatt side samme sted, slik at en planskilt kryssing ved Kvitplassen/Solekvea kan etableres.

5.2.2.4 Fra kryssing i nord ned til sentrumsområdet

Fra dagens kryssområde ved Myrlivegen følger løypa østsiden av Kvitfjellvegen i avstand ca. 3 meter fra denne forbi det partiet det sideterrenget er brattest, en strekning på ca 200 meter.

Slik nærføring er ikke ideell, men med eksisterende hytter og adkomstveg på motsatt side finnes ikke andre reelle muligheter.

Så snart dette området er passert trekkes løypa unna Kvitfjellvegen og legges inn mot den bratte skrenten i øst og sørover inn i byggeområdene FB3 og SF1.

Det oppnås et jevnt, slakt fall sørover og man kommer inn i byggeområdene mor sør slik at disse dekkes av løypetilbudet på en god måte. Slik oppnås forholdsvis korte avstander til løypa fra fremtidig og eksisterende bebyggelse.



Ved å følge aktuell fallinje legges løypa i østre kant av byggeområdet SF1, før den svinger noe vestover igjen fram til kryssing over Kvitfjellvegen mot Børson.

På denne måten vil byggeområdet SF1 kunne få adkomster fra Kvitfjellvegen i vest tuen konflikt med løypa, mens en mindre del av områ de SF1 i sørøst kan få adkomst fra Myrlivegen.

Forretning og restaurant i område SF3 (Børson) får ny vegadkomst nordfra via fra parkeringsplassen. Ved dette kan løypa etter kryssingen over Kvitfjellvegen føres nedenfor Børson og ned til alpina nlegget u ten å krysse flere veg.

Vest for Gudbrandsgard ligger et område som i kommunedelpla nen er vist til byggeområde (N9.2). For å gi adkomst til dette området er det vist en kryssing med veg over løypa helt nederst i planområdet.

Gjennomføring av hovedløypa etter løsningene i planforslaget vil gi en sammenhengende løype fra området ved Kvitp llassen / Solekvea og regulerte hytteområder nord for dette uten kryssing av veger i plan. Planskilt kryssing ved Kvitplassen / Solekvea kan oppnås ved bygging av ny Gammelseterveg fra Kvitfjellvegen nord for løypa, som vist i planen. Øvrige løypetraséer som mangler fra alpinanlegget ovenfor (dvs sør for) Kvitplassen / Solekvea kan utføres etter gjeldende reguleringsplaner uten å endre disse.

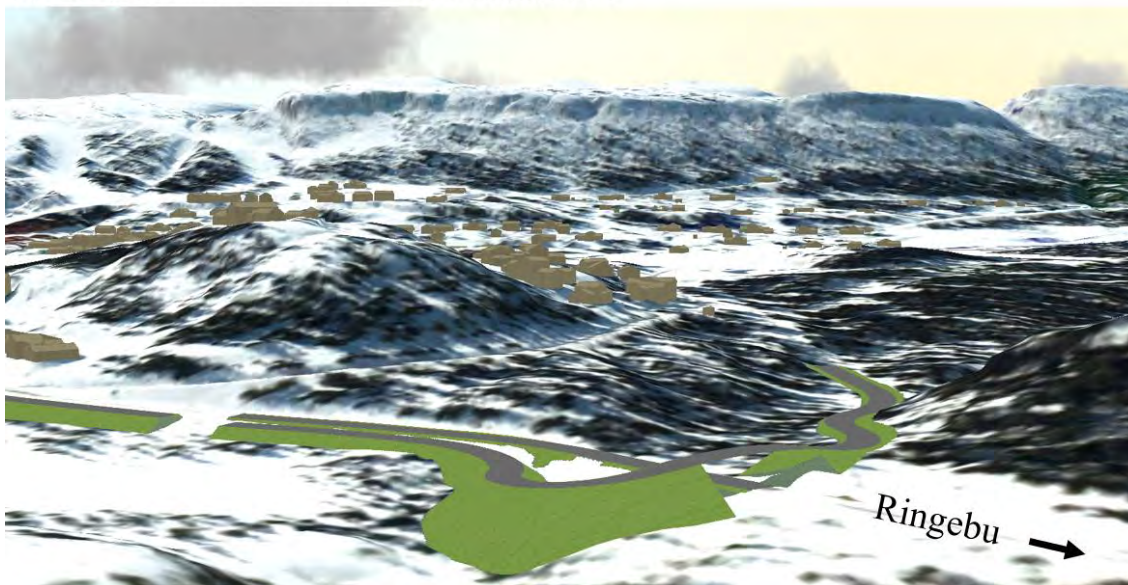


5.2.2.5 Vurderte alternativer som ikke er videreført

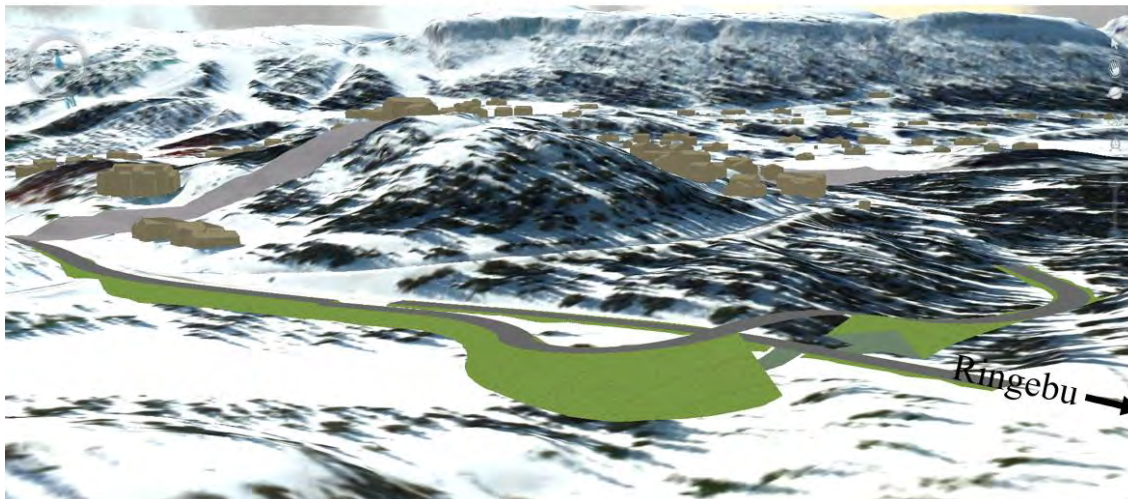
Det er vurdert flere alternative løsninger for både kryssingen av Kvittfjellvegen i nord, og for føringen av løypa videre ned til hotellene/alpinanlegget. Kryssingen av Kvittfjellvegen henger etter hvert også sammen med omlegginger av lokalvegssystemet i området rundt. Valgt løsning her forklares mer i detalj i egne avsnitt.

A: Løypekryssing av Kvittfjellvegen i nord:

LØYPEKRYSSING I NORD – BRU VARIANT 1

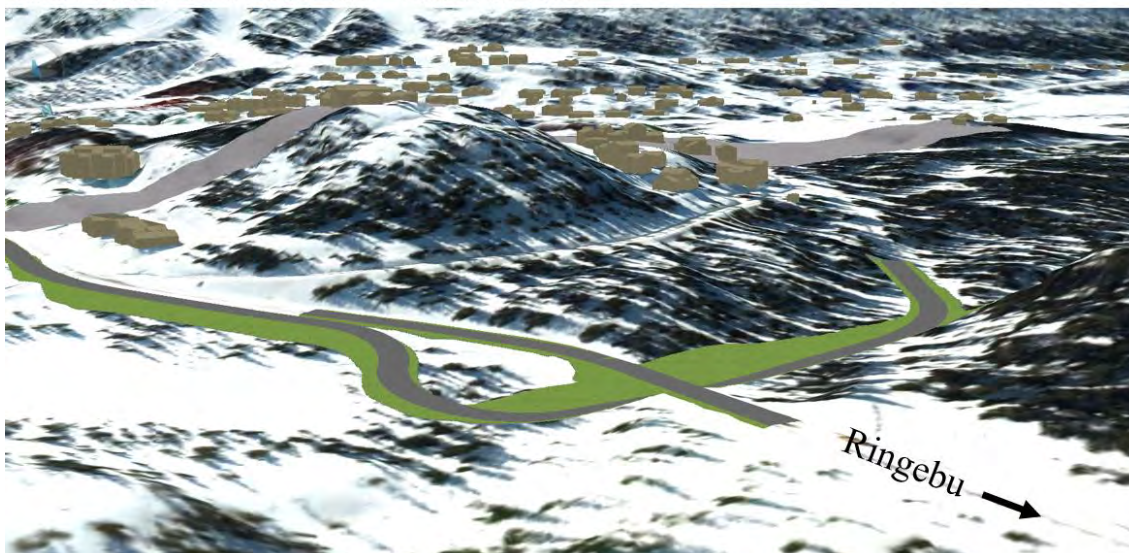


LØYPEKRYSSING I NORD – BRU VARIANT 2



Forskjellige varianter av kryssing over dagnes veg er konstruert og vurdert. Kryssinger over Kvittfjellvegen krever en fri høyde på minimum 4,7 meter. Avhengig av type konstruksjon gir dette en total høydeforskjell mellom vegbane og løypa på 5,5 - 6,5 meter. Dette medfører ekstra stor høydeforskjell og stigning for skiløpere på veg oppover mot fjellet da terrenget på utsiden av vegen er lavere enn vegbanen. Mulighet for senking av Kvittfjell lvegen for å avhjelpe dette begrenses av bekken som krysser på stedet. På grunn av den sterke stigningen i løypa kan det på samme måte som ved vurdering av bruer for gangveger påregnes en avvisende effekt der skiløpere / fo tgjengere velger å krysse vegen i plan i stedet for å bruke brua . Kostnader til bru vurderes å være høyere enn for undergang, samtidig som estetiske hensyn omkring «hovedportalen» til Kvittfjell sentrum øst gjør det mindre ønskelig å velge de økonomiske rimeligste løsningene (stålkulvert). Med hovedvekt på trafiksikkerheten ble disse løsningene forlatt.

LØYPEKRYSSING I NORD – UNDERGANG



En kryssing under vegen er også begrenset i høyde på grunn av bekken som går under Kvittfjellvegen på stedet. Her ble det vurdert at bunnen på en løypekulvert kunne legges i høyde ca. 1 meter over nivået på bekken. Kombinert med en heving av Kvittfjellvegen på ca 2 meter vil tilstrekkelig frihøyde inne i løypekulverten (3,5 meter) oppnås. Det vil ikke bli noen avvisende effekt for skiløpere / fotgjengere, slik at trafikksikkerheten blir bedre ivaretatt. Kulverten vil også fungere som flomløp for bekken ved en 200-årsflom beregnet med 40% klimapåslag.

På bakgrunn av fordelene ved dette alternativet ble det valgt å gå videre med dette prinsippet.

B: Løype fra kryssing nord og ned til sentrumsområdet :

Innledningsvis ble det vurdert på hvilken side av Kvittfjellvegen løypa burde legges.

Siden det uansett er ønskelig med en kryssing av Kvittfjellvegen som beskrevet over peker østsiden av vegen seg naturlig ut. Videre vil en løype på vestsiden kreve flere planskilte kryssinger siden det der er flere adkomstveger som må krysses. I tillegg er terrenget på denne siden gjennomgående brattere enn på østsiden, med eksisterende hytter nær vegen / skråningen. Videre ble det vurdert om vegen kunne flyttes mot vest for å begrense arealbruk til løype på østsiden, men dette ble også forlatt på grunn av terrenget og de nærliggende hyttene, samt at løsningen ville medført dårligere stigningsforhold for adkomstvegene.

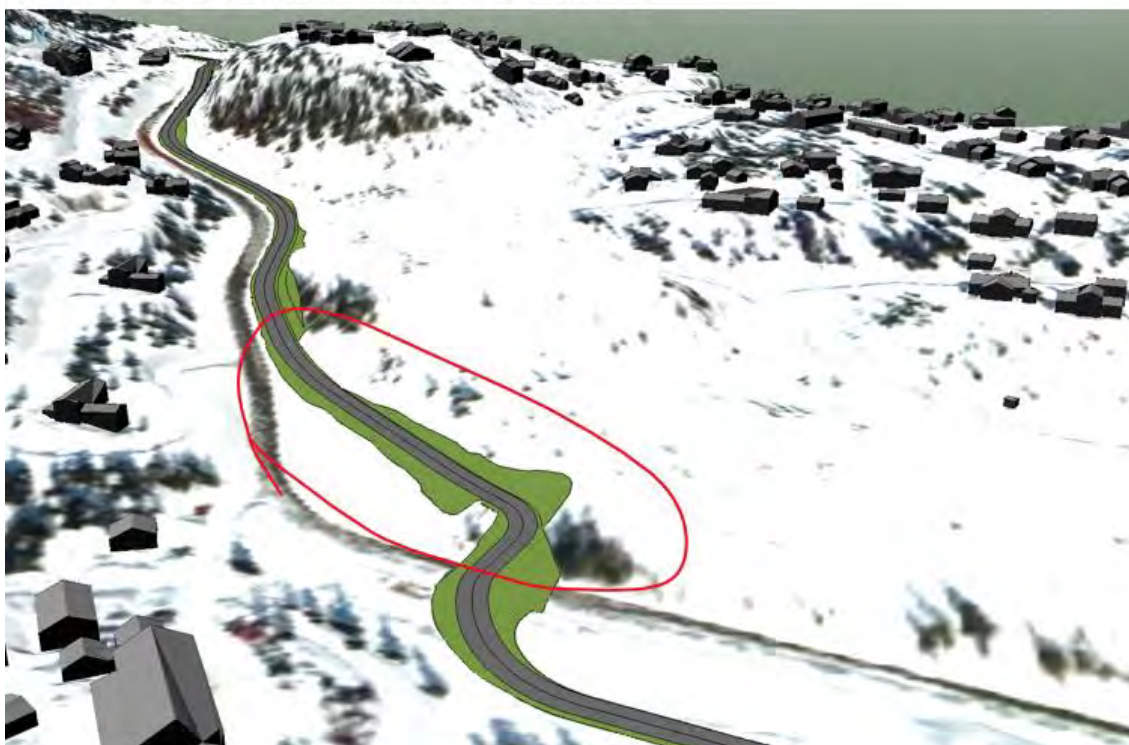
Etter at vestsiden ble valgt bort ble det sett på forskjellige løsninger på østsiden. Disse er illustrert og kort omtalt i det følgende :

LØYPE LANGS KVITFJELLVEGEN – ALT 1



Følger eksisterende løypetrasé langs Kvitfjellvegen slik det i praksis er i dag: Uheldig plassering ift brøyting/grusing av veg, kommer ikke høyt nok til å oppnå planskilt kryssing av Kvitfjellvegen i sør. Hindrer adkomst fra Kvitfjellvegen til byggeområder på østsiden (SF 1), som da må få all adkomst fra øst via Myrlivegen. Myrlivegen er noe bratt og vurderes som mindre gunstig som adkomstveg for den omfattende bebyggelsen som er tillatt på SF1.

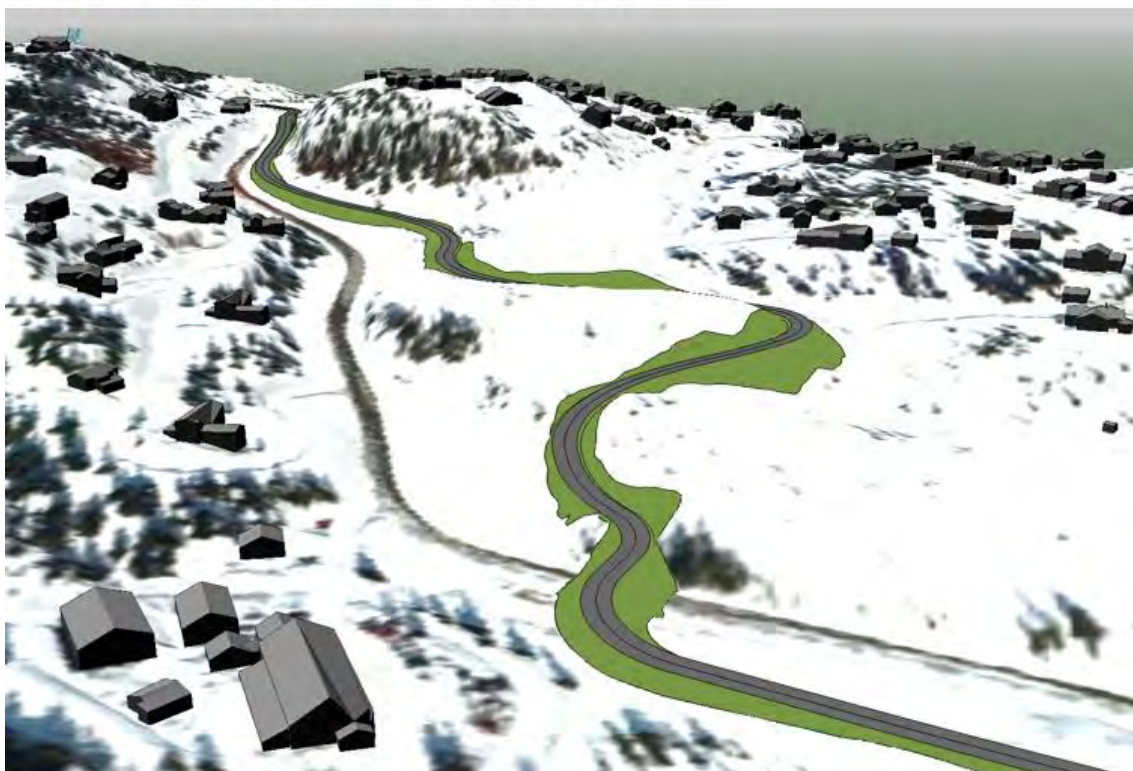
LØYPE LANGS KVITFJELLVEGEN – ALT 2



Følger eksisterende løypetrasé langs vegen, men flyttes vekk fra vegen nederst for å opparbeide tilstrekkelig høyde for planskilt kryssing over Kvitfjellvegen ved øvre parkeringsplass. Fortsatt uheldig plassering ift brøyting/grusing av veg og hindrer adkomst fra Kvitfjellvegen til byggeområder på østsiden (SF 1).

LØYPE LANGS KVITFJELLVEGEN – ALT 3/4

Følger eksisterende løypetrasé langs vegen øverst, men flyttes unna vegen så langt oppe som mulig. Føres gjennom byggeområde SF1 og med planskilt kryssing over Kvitfjellvegen. Videre på fylling over del av parkeringsplass, fram til oversiden av Børson og tilknytning til alpinanlegget der : Blir liggende i stor avstand fra veg på store deler av strekninger, gjør det mulig med adkomster fra Kvitfjellvegen direkte til byggeområde SF1, mens kun mindre deler av dette trenger adko mst fra Myrlivegen. Eventuelt kan det etableres en planskilt kryssing av løypa ved utbyggingen av SF1.

LØYPE LANGS KVITFJELLVEGEN – ALT 5

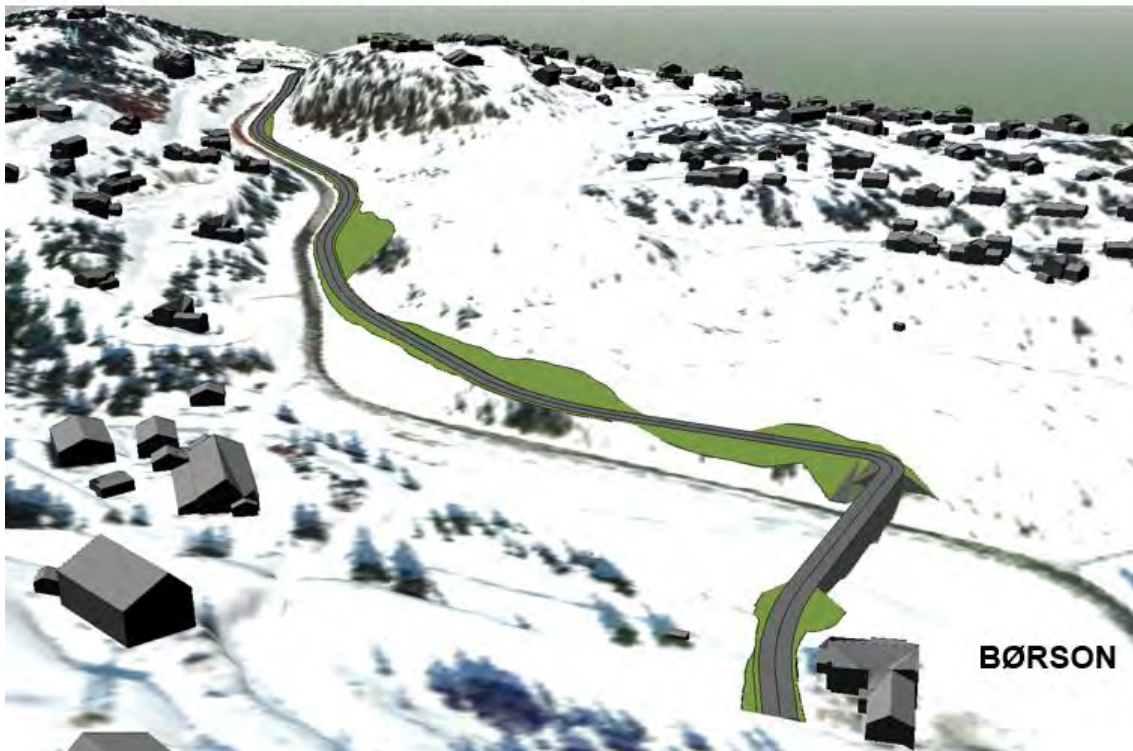
Ligner Alt3/4, men krysser Kvitfjellvegen lenger oppe og følger sørkanten av parkeringsplassen mellom denne og hyttene i Midtibakken fram til Børson og koblingen til alpinanlegget : Deler opp byggeområde SF1 på mindre gunstig måte enn Alt3/4, samt krever stigning ved Børson for å komme ovenfra ned til alpinanlegget (om det ikke bygges høy fylling foran hyttene i Midtibakken).

LØYPE LANGS KVITFJELLVEGEN – ALT 7

Ligner Alt3/4, men krysser Kvitfjellvegen midt på øvre parkering og følger sørkanten av denne forbi hyttene i Midtibakken, run der nedsiden av Børson og koples til alpinanlegget like nedenfor :
Deler opp byggeområde SF1 på noe mindre gunstig måte enn Alt3/4 . D eler opp parkerin gsplassen, stenger dagens adkomst til Børson fra nedsiden (må benytte Midtibakken fra vest).
Gir bedre fallforhol d for selve løypa fram til alpinanlegget.



LØYPE LANGS KVITFJELLVEGEN – ALT 8



En kombinasjon av alt 2 og 3/4, følger Kvitfjellvegen ovenfra som alt. 2, men følger toppen av vegskjæring fram til planskilt kryssing av Kvitfjellvegen på samme sted som alt. 3/4. Fortsatt i stor grad uheldig plassering ift brøyting/grusing av veg, hindrer adkomst til bygge område SF1 fra Kvitfjellvegen.

Oppsummering og løsningsvalg:

Det er foretatt en sammenstilling av alternativenes fordeler og ulemper både for kvalitet/brukbarhet som løype, estetikk/landskap, forholdet til byggeområde SF1, parkeringsplassen og Børson. På bakgrunn av dette er en kombinasjon av alt. 3/4 ned til Kvitfjellvegen og alt. 7 for kryssing av veggen og videreføring forbi Børson ansett som mest gunstig og er videreført i planen :



Kfr. Nærmere beskrivelse i foregående avsnitt 0.

5.3 Veg og parkering

5.3.1 Hovedadkomst

Kvitfjellvegen legges noe om ved løypekryssingen helt i nord, se beskrivelsen av dette foran.

Videre ned til sentralområdet beholdes den i prinsippet slik den er i dag.

Kvitfjellvegen er vist med normalbredde 6,5 meter fra nord og ned til sentralområdet ved Børson og dagens parkeringsplass ved Gudbrandsgard / Kvitfjell hotell. Dette tilsvarer minste bredde for vegklassen Hø1 med årsdøgntrafikk (ÅDT) under 4000 etter Statens vegvesens normal N100 (Minste tverrprofil ved gjennomsnittlig utbedring).

Mellom byggeområdene der (KBA 1 og 7) er det planlagt med 5,5 meters vegbredder og 3 meter brede fortau. Dette tilsvarer vegnormalens standardklasse Overordnet boliggate.

Hele Kvitfjellvegen med tilhørende grøfter/skrånninger og sløyfa gjennom parkeringen reguleres til offentlig (kommunal) veg.

Fra krysset med Myrlivegen og over sentralområdet bygges ny med en rettlinjet føring til den eksisterende vegen til Kvitfjell hotell. Som snuplass for buss og adkomst til parkering foreslås en sløyfe vest for hovedvegen og over ny parkeringsplass. Flere løsninger for snumulighet for busser er skissert og vurdert. Alle disse krever større kjørearealer med tilsvarende mindre gjenværende byggeområder.



Figur 10: Utsnitt av plankart, søndre del

5.3.2 Øvrige adkomstveger

De nye private adkomstvegene Myrlivegen og ny Gammelseterveg er vist med normalbredde 5 meter, tilsvarende vegklassen L2, øvrige lokalveger, inklusive gjennomsnittlig 0,5m ekstra bredde på grunn av kurvatur og hensyn til sikt med brøytekanter på vinteren.

5.3.3 Adkomst til Børson

«Børson» er en bygning med dagligvareforretning i sokkeletasje mot øst og serveringssted i hovedet asjen.



Figur 11: Børson sett fra øst (Google)

Bygningen er plassert på et areal som i gjeldende reguleringsplanverk i praksis er vist uten adkomst fra veg. Selv om det i gjeldende plan er vist adkomstsymbol mot øst, grenser planen her til friområde i planen ved siden av. Selve byggearealet er regulert til kombinert formål bevertning/forretning/hotell/overnatting slik at bruken er i overensstemmelse med formålet.

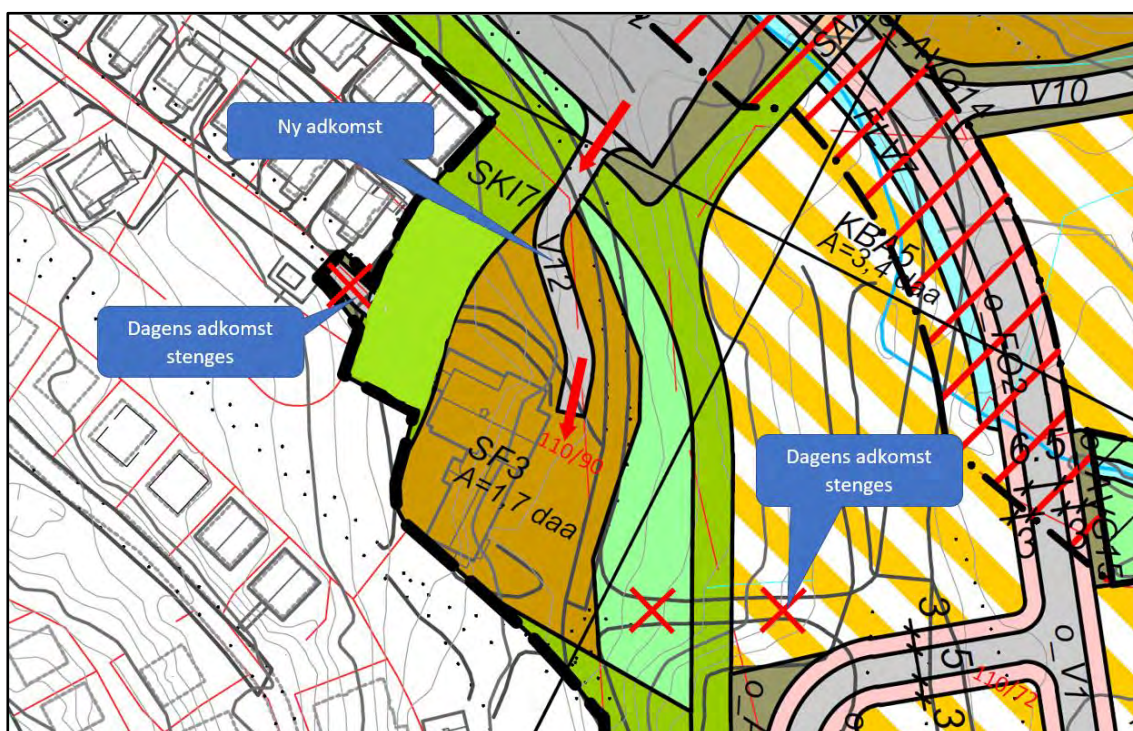


Figur 12: Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner (Ringebu kommune/kommunekart)



Figur 13: Flyfoto 2021 (Statens kartverk)

Tomta har i dag i praksis 3 adkomstmuligheter: Fra vest gjennom Midtibakken, fra nord via parkering/veg nordover og fra øst via Kvitfjellvegen. Det er sistnevnte som i hovedsak benyttes, i alle fall til dagligvareforretningen. Denne har en stigning på gjennomsnittlig 17%, stedvis 20% og vurderes som ikke tilfredsstillende både trafikksikkerhetsmessig og praktisk.



Figur 14: Planforslaget: Ny adkomst fra nord.

Langs vegen gjennom Midtibakken er det regulert og bygd hytter. Det er derfor ikke ønskelig at denne vegen benyttes som adkomst til butikk/restaurant. Utbedring av dagens adkomst fra øst er vurdert, med tilfredsstillende stigning vil denne legge beslag på det meste av byggeområde (KBA5) samt kreve planskilt kryssing av løype. Det foreslås derfor at adkomst nordfra. Denne vil gi en god teknisk løsning med direkte adkomst fra Kvitfjellvegen via parkeringsplassen i nord, samt langt større parkeringsarealer for både forretning og restaurant når deler av parkeringsplassen i nord benyttes.

5.3.4 Parkering

5.3.4.1 Dagens situasjon

Det eksisterer i dag i hovedsak 3 parkeringsplasser som er tilgjengelig for allmenheten :



Figur 15: Eksisterende parkeringsplasser .

1. Ved alpinanlegget / Gudbrandsgard / Kvitfjell hotell : Benyttes av gjester i alpinanlegget, langrennsløpere, Hafjell Nasjonalanlegg og hotellene.
2. Ved Kvitfjellvegen/Midtibakken : Brukes som reserveparkering for alpinanlegget og som lagerplass

I tillegg er det utfartsparkering primært for langrenn ved ve gen t il Hestknappen .

Situasjonen på plass 1 preges av manglende kapasitet i de mest besøkte periodene . Både plass 1 og 2 har liten grad av opparbeidelse og organisering . Det foreligger ikke avtale med grunneier/fester om full opparbeidelse og bruk av plass 2.

På grunn av manglende ski inn/ut -systemer for flere av hytteområdene omkring benyttes plassene også av hytteeiere som bruker bil til og fra alpinanlegget. Den planlagte hovedløypa vil i noen grad avhjelpe dette i dagens situasjon, og den være helt avgjørende ved realisering av de regulerte byggeområdene som ikke er bebygd.

Utfartsparkeringen ligger utenfor planområdet. Kapasitetsproblemet på plass 1 og 2 kunne også vært avhjulpet ved å skille til denne ved avkjøringen til Gammelsetervegen/Hestknappen , slik at brukere av langrennsløypene/turløypene i større grad benyttet denne plassen. Dette ville også vært mer hensiktsmessig for brukerne. I dette området er det også innregulert flere parkeringsplasser i gjeldende planverk.

Utenom disse plassene skjer parkering på egne tomter, på grunn en , i garasjer og stedvis i parkeringskjellere. Det parkeres liten grad langs veier.

5.3.4.2 Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser

P1:

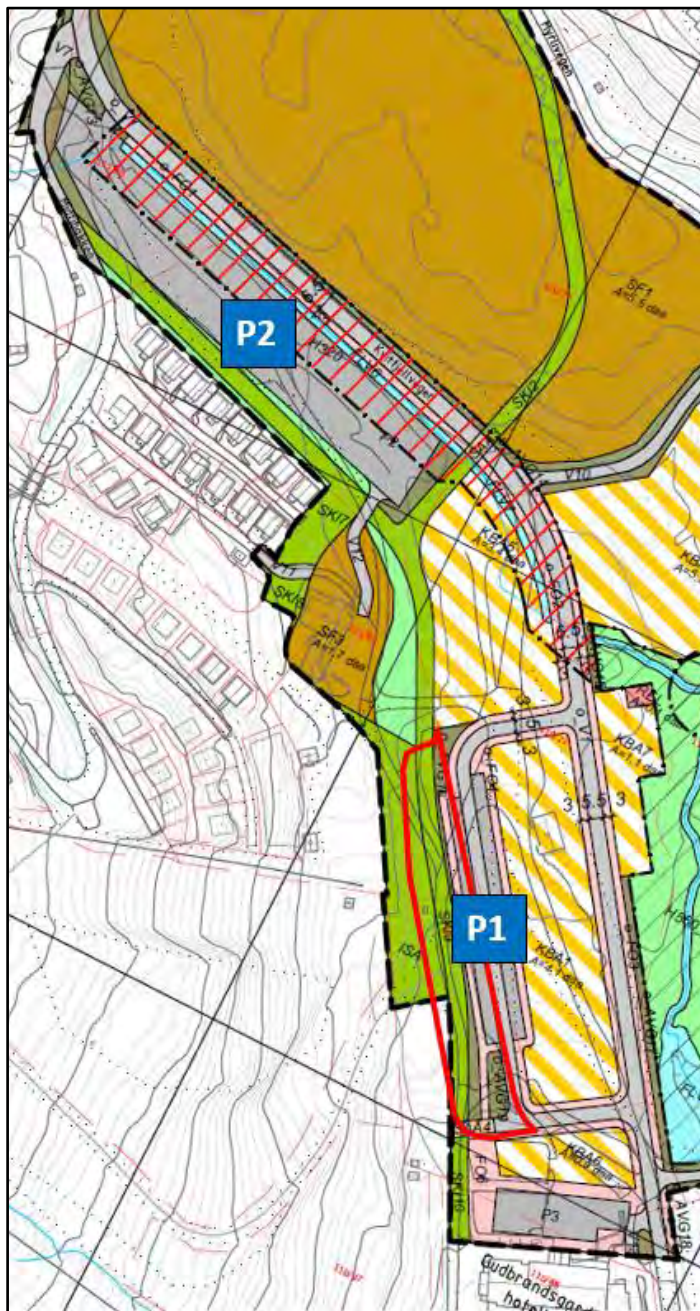
En av hovedhensiktene med planen er iht. kommunestyrevedtaket å sikre parkering for Kvitfjell nasjonalanlegg i dette området, i nær tilknytning til alpinanlegget og hotellene.

Størstedelen av dagens parkeringsplass nr. 1 er i gjeldende plan for Kvitfjell Alpinlandsby fra 1998 regulert til byggeområde med kombinert fritidsbebyggelse og forretning. I samme plan er det regulert parkering for ca 90 - 100 biler, rett vest for disse byggeområdene (se rød markering på figuren). I dette arealet ligger alpinanleggets nedfart fra nord/nordøst. Denne nedfarten passerer forbi forretningen / restauranten Børson og videre nedenfor alpinanleggets barneområde før tilknytning til hovedanlegget nedenfor Gudbrandslands gard hotell. En flytting av denne nedfarten er i dag ikke mulig uten å fjerne barneområdet og heisen der.

Det er derfor foreslått at plassen for nasjonalanlegget legges noe lenger øst, med plass til 75 personbiler. Tapt areal til byggeområde foreslås kompensert ved at maksimalt antall etasjer økes, slik at bruksareal på byggeområdene blir noe større enn gjeldende plan tillater.

P2:

Den eksisterende plassen mellom Kvitfjellvegen og bebyggelsen i Midtibakken er regulert til parkering i gjeldende plan. Dette videreføres og vil ved full utnyttning gi plass til ca. 200 biler.



Figur 16: Parkeringsplasser P1 og P2, tidligere regulert parkering med rød linje

Begge plassene reguleres til offentlig parkering.

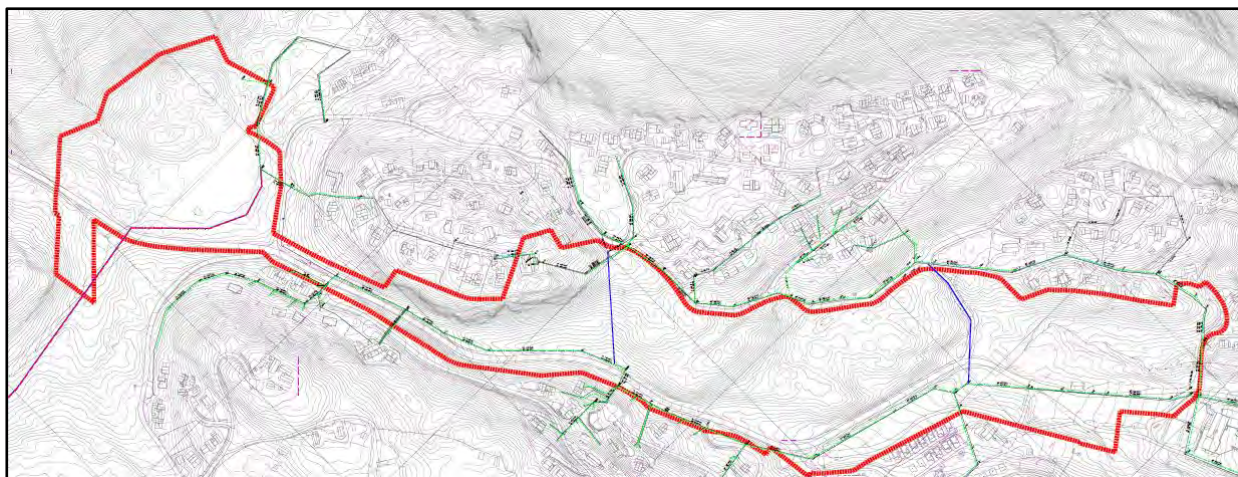
5.3.4.3 Parkering i byggeområder

All parkering tilknyttet byggeområdene skal skje innenfor disse. Det er gitt egne bestemmelser med krav om antall parkeringsplasser pr. boenhet og pr. m² næringsarealer:

- Frittliggende fritidsbebyggelse: 2 plasser pr. boenhet/tomt.
- Konsentrert fritidsbebyggelse og utleieleiligheter: 1,2 plasser pr. leilighet.
- Hotell: 1 plass pr. rom.
- Forretning, tjenesteyting, bevertning: 1 plass pr. 50 m².

5.4 VA- og overvannshåndtering

5.4.1 VA -anlegg



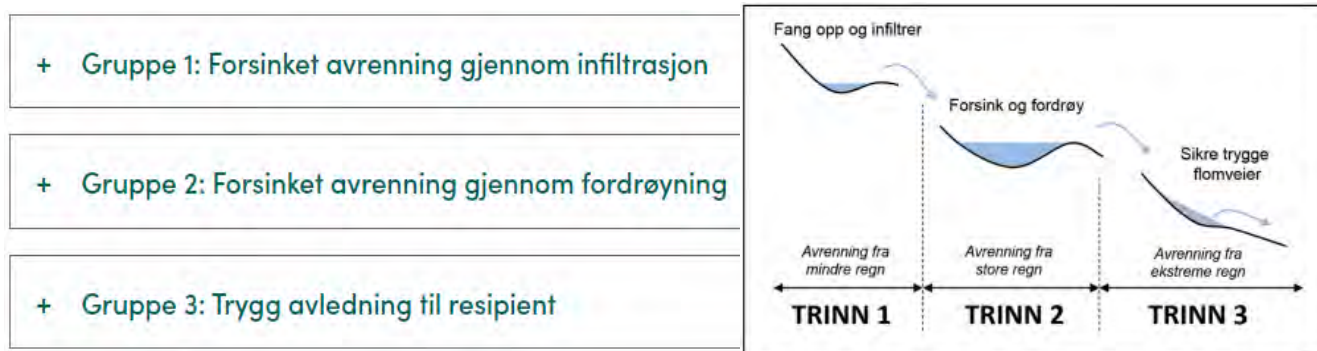
Figur 17: Eksisterende og planlagt VA -anlegg (Ringebu kommune). Planområdet vist med rødt.

Hele planområdet er i praksis dekket av eksisterende kommunalt VA -nett. Det er planlagt to nye traséer for vannledning, mellom strengen langs Kvitfjellvegen og Myrlivegen/Kariberg. Disse er plassert i områder som dekke s av hhv. Løype - og vegformål i planforslaget.

Planen inneholder ut over dette ikke konkrete planlagte nye traséer i byggeområdene, da planlegging av dette må ivaretas ved detaljregulering av disse, sammen med annen infrastruktur som el, tele og fiber . All bebyggelse skal knyttes til offentlig vann/avløp.

5.4.2 Overvannshåndtering

Som en del av planprosessen er det gjort overordnede vurderinger av overvannshåndtering og flomfare . Disse omfatter ikke detaljerte tiltak i byggeområdene som områdereguleres. For de byggeområdene som detaljreguleres skal tre -ledds -strategien for håndtering av overvann legges til grunn :

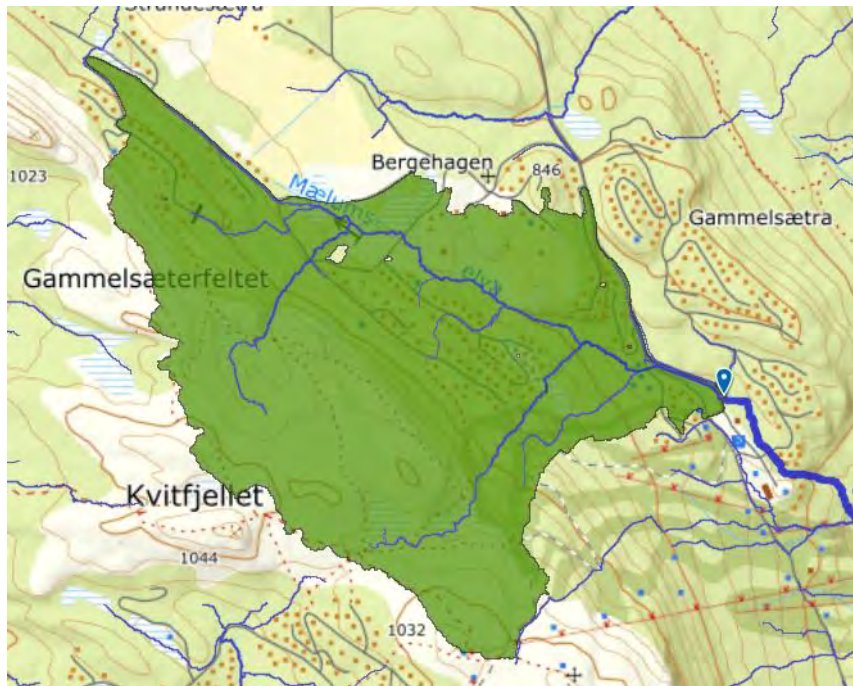


Figur 18: Prinsipp tre -ledds -strategien (Norsk Vann)

Dette betyr at vann først forsinkes mest mulig (torvtak med nedløp til infiltrasjon, oppfangning og infiltrasjon på byggeområdet, lokale fordrøyningsanlegg i byggeområdet og strupede utløp til friluftsområder, løypearealer og til slutt bekk/vassdrag).

Det er gitt detaljerte bestemmelser for hvordan dette skal utformes og dimensjoneres, samt at andre anlegg for overvannshåndtering som stikkrenner og overvannsledninger skal dimensjoneres for 200 års -flom med 40% klimapåslag .

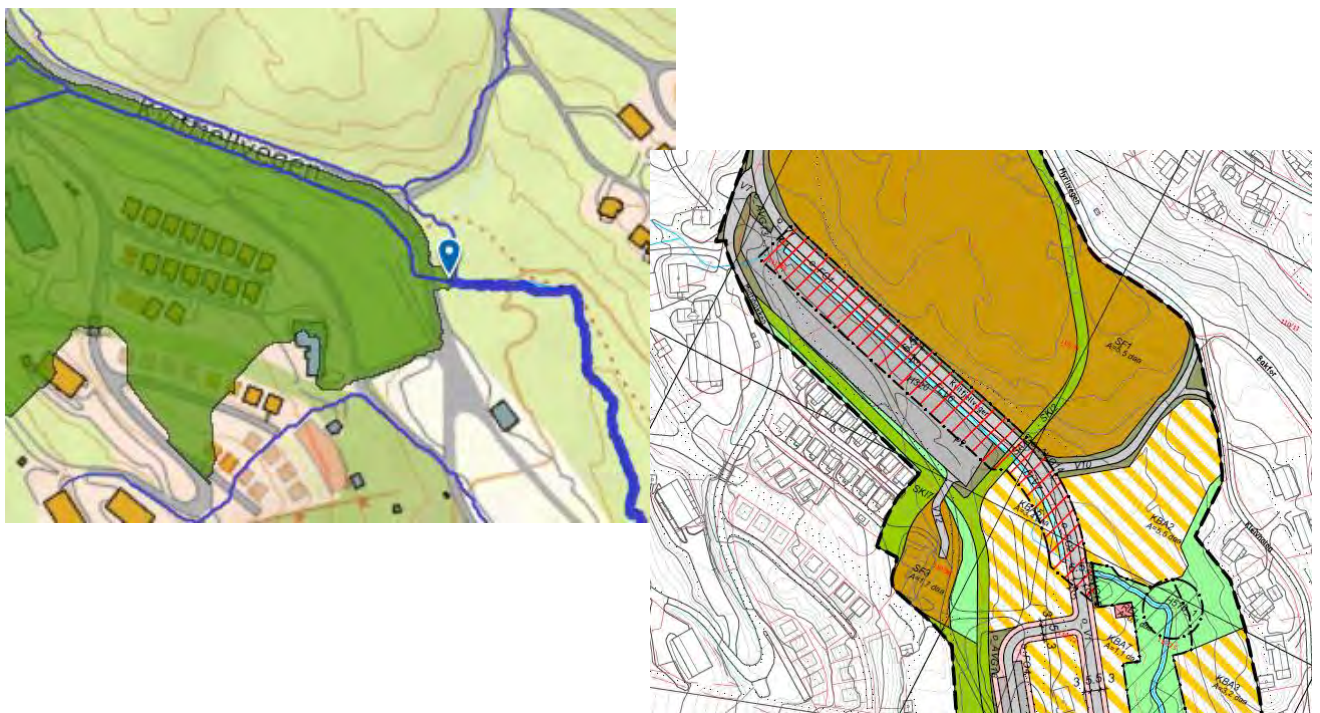
Det er gjort en konkret vurdering av Mælumselva som resipient. Dette er beskrevet i notat som følger planforslaget. Konklusjonen er at stikkrenner ved øvre parkeringsplass må kontrolleres for kapasitet og evt skiftes ut, samt at ny stikkrenne som må etableres n år Kvitfjellvegen legges om ved mellomstasjonsområdet må dimensjoneres som angitt i notatet.



Figur 19: Nedbørfelt for Mælumselva (Scalگو Live)

Flom:

Mælumselva går i dag (og i gjeldende reguleringsplan) i grøft mellom Kvitfjellvegen og øvre parker in gsplass. Her vil det være mulig å enten etablere en større grøft, eller å benytte og sikre eksisterende grøft slik at den fungerer som flomveg for de mindre flommene, mens man påser at terrenget rundt (veg og parkering) heller inn mot grøften (noe det i stor grad også gjør i dag) . I dette tilfellet vil det tillates at grøften flommer over, og at deler av veggen og parkeringen fungerer som flomløp ved ekstrem nedbør / flom . På bakgrunn av dette er det i forslag til reguleringsplan satt av en hensynssone «Flomfare » som viser at ved/parkering kan ha denne funksjonen.



Figur 20: Flomveier ved øvre parkering (Scalگو Live) og regulert hensynssone flomfare.

5.5 Friluftsliv

5.5.1 Områder for skianlegg /skiløyper

Det planlegges gjennomgående skiløypesystem som beskrevet i kapittel 5.2.2 . Dette vil i stor grad lette og sikre tilgangen til friluftsområder fra hotellområdene og de sentrale byggeområdene i planen.

5.6 Grønnstruktur , vassdrag og friområder

I tillegg til skianlegg og skiløyper under bebyggelse og anleggsformål er det regulert inn grønnstrukturer som friområder langs løype og veg i nord, samt mellom bebyggelsen på Kariberget og Kvitfjellvegen, samt langs Mælumselva ved sentralområdet. Disse arealene er i hovedsak regulert som i gjeldende reguleringsplaner og kommunedelplan. Unntak fra dette er deler av området mellom Kariberget og Kvitfjellvegen (S1 - b i kommunedelplanen) som er vurdert som ubebyggelig i praksis.

5.7 Arealregnskap

Planen omfatter i alt et areal innenfor plangrensen på 280 daa.

Arealbruken fordeler seg slik på de forskjellige hovedformål:

Formål/Område	Areal (daa)
Fritidsbebyggelse	73
Sentrumsformål	55,6
Forsamlingslokale for religionsutøvelse	0,1
Skianlegg og skiløype trasé	19,2
Kombinert bebyggelse og anleggsformål (fritidsbebyggelse, fritids - / turistformål, forretning mm)	21,7
Veg	22,7
Fortau/gangveg	4,5
Annen veggrunn - grøntareal	26,9
Parkering	6,9
Vannforsyningsanlegg (kommunalt høydebasseng)	0,7
Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål (planskilte løypekryssinger)	0,3
Grønnstruktur - Friområde	45,4
Friluftsområde i sjø og vassdrag (bekker)	3,2
Totalt	280,2

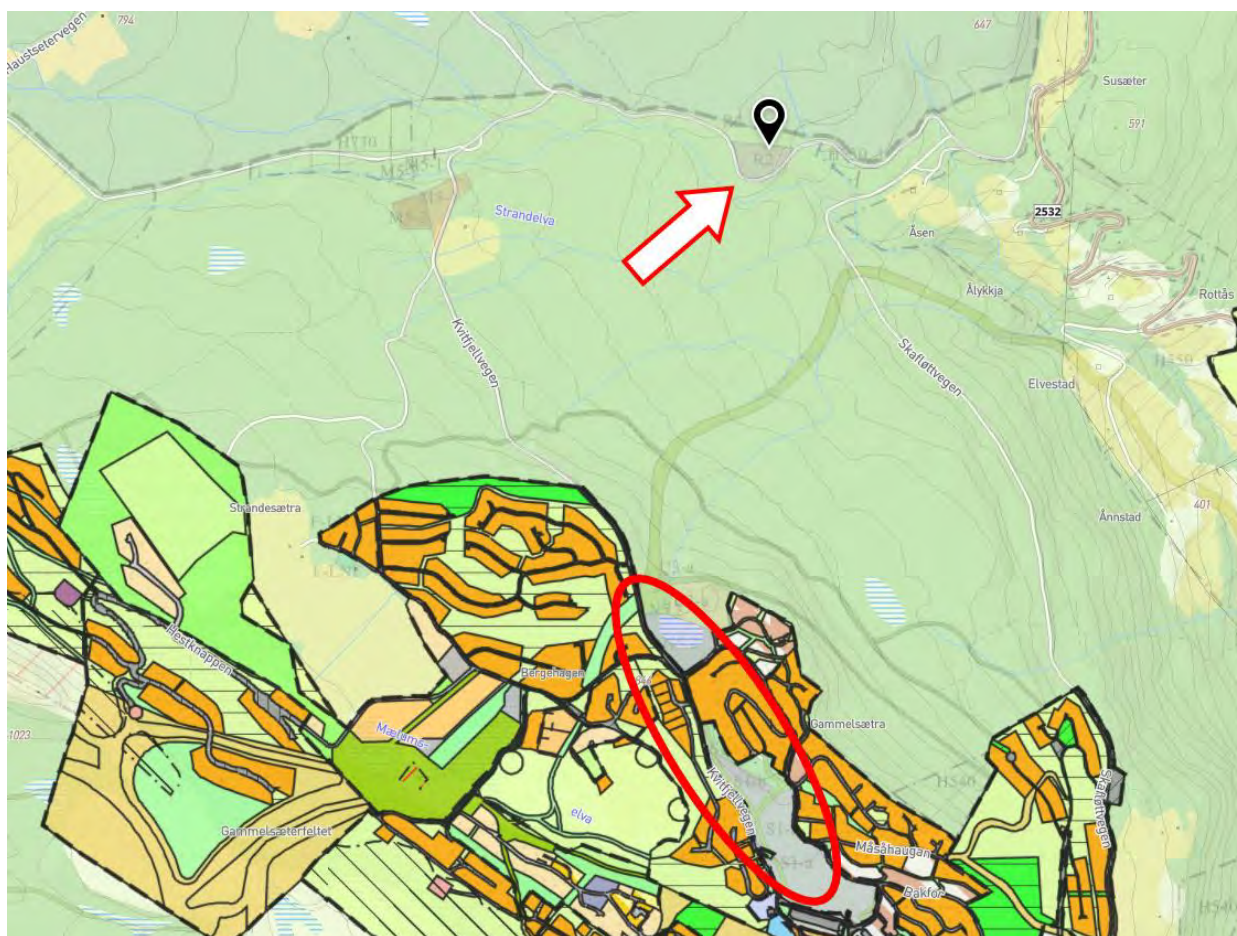
Det er ingen dyrkede områder som omdisponeres .

5.8 Masseoversikt

Gjennomføring av planlagt bebyggelse, VA og annen teknisk infrastruktur vil gi betydelig masseoverskudd. Siden de fleste bygge arealene kun områdereguleres er det vanskelig å anslå mengdene, men en størrelsesorden 30-50 000 m^3 vurderes sannsynlig. En del av dette kan brukes til fyllinger og overbygning ved ombyggingen av Kvitfjellvegen, Myrlivegen og evt Gammelsetervegen ved løypekryssingen i nord. Ut over dette finnes det ikke egnede eller disponible arealer til massedeponering i planområdet.

Et mulig deponiområde kan være i området vist som R2 i kommunedelplanen, ca 2,5 km nedenfor planområdet. Dette arealet er på ca 10 daa og er delvis benyttet og istandsatt tidligere. En ytterligere oppfylling med f eks 1-2 meter i gjennomsnittlig høyde vil da kunne gi rom for å anbringe 15-20 000 m^3 .

Iht nytt rundskriv fra Statsforvalteren må det søkes særskilt om mottak av jord- og steinmasser etter forurensningsloven. Statsforvalteren har utarbeidet eget skjema for dette.



Figur 21: Plassering av mulig deponiområde

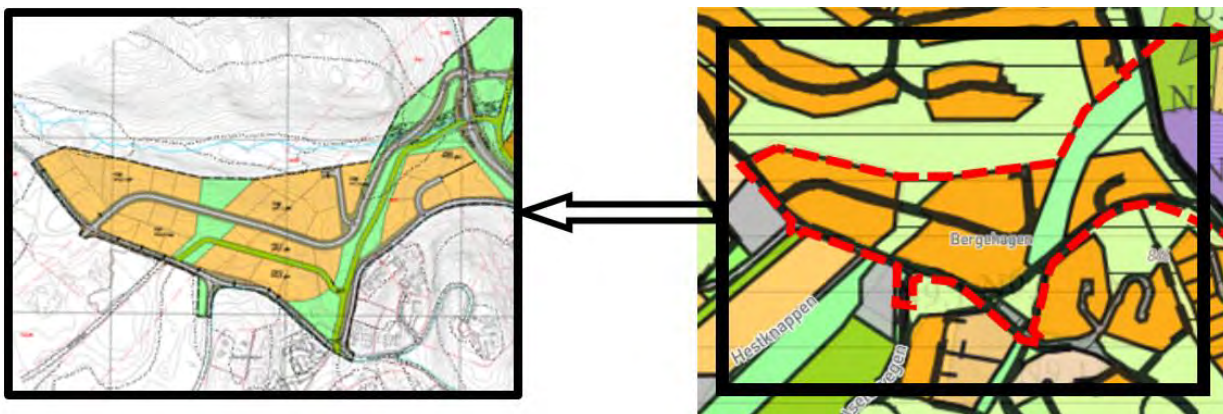
6 ØVRIGE VIRKNINGER AV PLANEN

6.1 Justeringer ift gjeldende arealplaner

Planens hovedhensikt er å sikre gjennomføring av fellesformålene for allmenne interesser, adkomst til Kvitfjell hotell og Gudbrandsgard hotell, parkeringsareal til Kvitfjell nasjonalanlegg, samt skiveger/løyper. Utgangspunktet for øvrig er å stadfeste dagens bruk og reguleringsformål, som utgangspunkt for senere detaljreguleringer i utbyggers regi.

For å få løst planens hovedhensikt er det imidlertid nødvendig men noen endringer av det som er vist/regulert i kommunedelplan for Kvitfjell og godkjente reguleringsplaner. Disse endringene beskrives i det følgende. Detaljer om utformingen av de enkelte tiltak er beskrevet i kapittel 5. foran.

6.1.1 Løypekryssing nord og nytt vegsystem vest



Figur 22: Planforslaget til venstre, gjeldende plan til høyre.

Omlegging av løype fra Kvitplassen/Solekvea med ny planskilt kryssing av Kvitfjellvegen medfører endring av gjeldende reguleringsplan U4 Kvitfjell.

Ny løype legges i områder som er regulert til skiløype og friluftsområder i gjeldende plan. Gammelsetervegen brytes ved Kvitplassen og erstattes av ny veg fra Kvitfjellvegen ved løypekryssingen og føres opp til, og gjennom hytteområdet omtrent som vist i dagens plan. Det er i dag regulert 37 tomter i berørt område, antallet beholdes. Området er detaljregulert i dag og detaljreguleres også her.

Det gis bestemmelser som øker gesimshøyde fra 3,8 til 8,5 meter og møne høyde fra 6,0 til 10,7 meter, dette gir mulighet for 2 etasjer i stedet for 1 etasje med oppstugu i gjeldende plan. Maks BRA på 25 % beholdes.

Konsekvens:

Arealmessig små. Maks BRA pr tomt uendret, men i praksis mulighet for noe høyere BRA enn i gjeldende plan, siden noen tomter var for små til å komme opp i maks BYA 25% uten 2 etasjer.

6.1.2 Løypekryssing nord og nytt vegsystem øst



Figur 23: Planforslaget til venstre, gjeldende plan til høyre.

Foreslåtte tiltak medfører endringer i gjeldende Bebyggelsesplan for U3, delfelt 2, 10, 11, 12 (Kvitfjell) og noen tilpasninger av arealer vist i kommunedelplanen som U3 -a (fritidsbebyggelse) og N5.2 (Næringsvirksomhet).

- Myrlivegen stenges ved dagens kryss med Kvitfjellvegen og knyttes til denne nedenfor ny løypekryssing.
- Ny løype langs Kvitfjellvegen legges delvis inne på arealer regulert til fritidsbebyggelse i bebyggelsesplanen for U3. Aktuelle tomter er ubebygde og planen viser adkomst via Myrlivegen i stedet for tidligere direkte fra Kvitfjellvegen (antatt, ikke vist konkret i gjeldende plan)
- Område U3 -a videreføres med områderegulering (FB3), grad av utnyttning økes fra 20 til 25% BRA.
- Område N5.2 videreføres områderegulert (SF2) som byggeområde for næringsvirksomhet, men med formålet Sentrumsformål iht dagens tegneregler for reguleringsplan. Bestemmelsene angir underformål forretninger, bevertning, hotell/overnatting, samt nødvendig parkering og grøntarealer til bebyggelsen. Grad av utnyttning videreføres med 75% BRA.

Konsekvens:

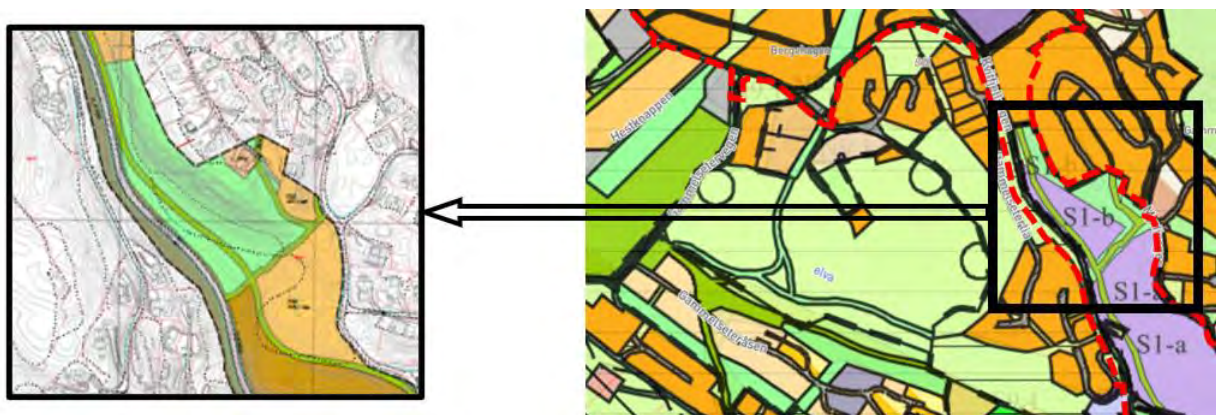
Krever bygging av ca 200m ny veg.

Adkomst til tomter langs Kvitfjellvegen krever ny veg over 2 av de regulerte tomtene. Dette er ikke vist i gjeldende plan, men en eller to tomter ville ikke kunne fått adkomst uten å krysse en eller flere tomter da heller. Vist adkomstveg i nytt planforslag krever innløsning / flytting av en garasje på tomt 12.11 i bebyggelsesplanen (Kariråket 7, gnr/bnr 108/112).

Område U3 -a får økt grad av utnyttning fra 20 til 25% BRA.

Område N5.2 videreføres i praksis som i kommunedelplanen.

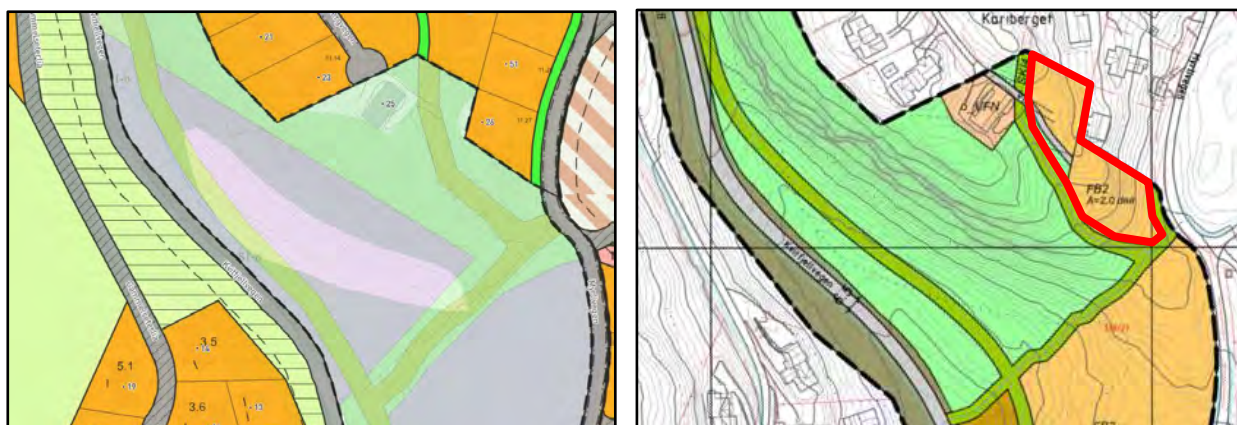
6.1.3 Hovedløype og byggeområde S1 b



Figur 24: Planforslaget til venstre, gjeldende plan til høyre.

Planforslaget innebærer endringer i kommunedelplanens arealbruk:

- Foreslått føring av hovedløype vekk fra Kvitfjellvegen og inn mot den bratte skrenten i kommunedelplanens delområde S1 -b medfører at dette område t ikke foreslås videreført.
- Det foreslås lagt inn 2 stk tomter for fritidsbebyggelse i stedet (FB2)



Figur 25: Utsnitt av kommunedelplan til venstre, nytt planforslag til høyre. Nye tomter vist med rødt

Slik det er vist i kommunedelplanen har område S1 -b et areal på ca. 9 daa.

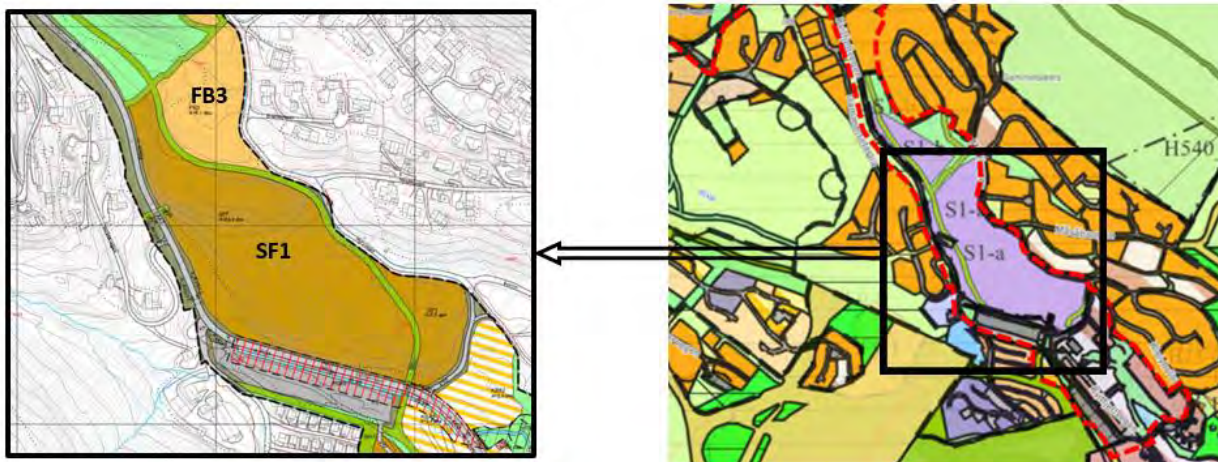
1,8 daa av dette utgjøres av en smal stripe på mellom 4 og 10 meter mellom vist løypeareal og Kvitfjellvegen. Ca 80% av de øvrige 7,2 daa har helning 1:2,2 og brattere, de øverste 10 meter er en skrent med helning brattere enn 1:1, stedvis tilnærmet loddrett. Dette gjør området svært krevende å bebygge. Frat rukket byggegrensene på 4 meter mot vist løype blir effektivt byggeområde i realiteten 3,5 -4 daa. Det er ikke vist adkomst i kommunedelplanen. Det er derfor konkludert med at utbygging på området som vist i kommunedelplanen i realiteten ikke er realistisk og at en god føring av løypa videre sørøver bør prioriteres.

Utgangspunktet ved føring av løypa videre sørøver var derfor å trekke denne så langt opp mot skrenten som mulig, slik at mer byggbart areal mellom Kvitfjellvegen og løypa kunne oppnås. Dette gir imidlertid store inngrep, dårlig fall og uheldig føring videre sørøver gjennom område S1 -a. Det foreslås tatt inn 2 stk tomter for fritidsbebyggelse på området ovenfor, samt å regulere et areal på 9,1 daa (del av S1 -a arealet)

Konsekvens:

Teoretisk, men vanskelig byggbart areal for næringsvirksomhet på 7,2 daa utgår. 2 nye tomter for fritidsbebyggelse detaljreguleres. Man oppnår god løsning for arealene sørøver (S1 -a), kfr neste kapittel.

6.1.4 Hovedløype gjennom område S1 - a //løype kryssing Kvittfjellvegen



Figur 26: Planforslaget til venstre, gjeldende plan til høyre.

Planforslaget innebærer endringer i kommunedelplanens arealbruk:

- Hovedløype legges gjennom byggeområdet, ikke langs Kvittfjellvegen som vist i kommunedelplan.
- Del av kommunedelplanens byggeområde S1 - a som blir liggende på oversiden av løypa foreslås områderegulert til fritidsbebyggelse (FB3) i stedet for næringsvirksomhet som i kommunedelplanen. Grad av utnytting settes til BRA 25% av tomteareal. Det regnes med at 8 -10 enkelttomter kan etableres hvis det brukes størrelser omtrent som i området ellers.
- Område N5.2 videreføres områderegulert (SF1) som byggeområde for næringsvirksomhet, men med formålet Sentrumsformål iht dagens tegnereregler for regul eringsplan. Bestemmelsene angir underformål forretninger, tjenesteyting, hotell/overnatting, bevertning , utleieleiligheter og nødvendige grøntarealer til bebyggelsen. Grad av utnytting videreføres med 75% BRA.

Forslaget innebærer endring i forhold til gjeldende reguleringsplan for Kvittfjell alpinlandsby fra 1998:

- Hovedløypa krysser over Kvittfjellvegen på omtrent samme sted, men med mulighet for tilløpsfylling i sør som gir mulighet for kortere bru, evt kulvert.

Dette medfører at størstedelen av området (SF1) kan få direkte adkomst fra Kvittfjellvegen uten å krysse hovedløypa. Den delen av SF1 som blir liggende øst for løypa får adkomst fra Myrlivegen. Området som endres til fritidsbebyggelse for også adkomst fra Myrlivegen. Hovedløypa får gjennomgående fall i ned mot alpinanlegget i sør.

Konsekvens:

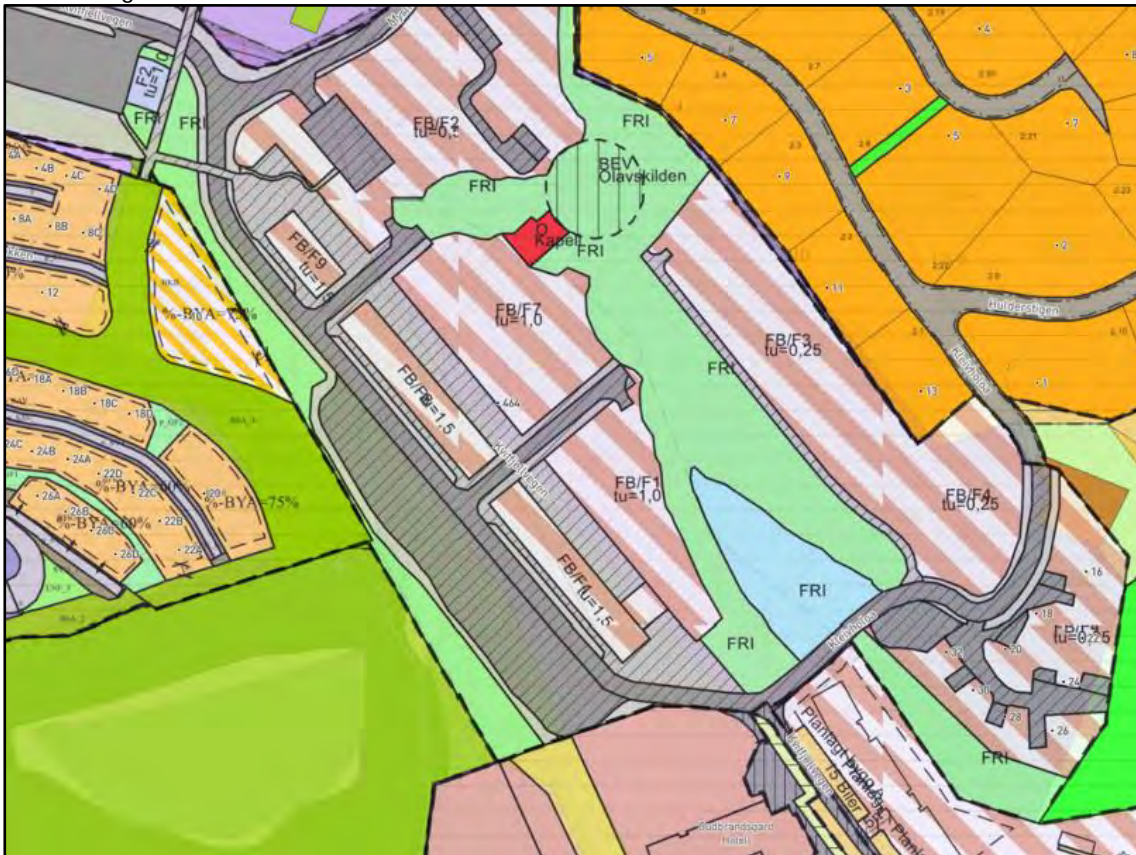
Hovedløype med fall ned mot alpinanlegget i sør vurderes som gunstig for område S1 og hytteområdene i nærheten, samt for løypas overordnede funksjon.

Direkte adkomster fra Kvittfjellvegen vurderes som positivt for byggeområde SF1. Myrlivegen avlastes i stor grad sammenliknet med kommunedelplanens løsning.

Omregulering av øvre del av byggeområdet fra næringsbebyggelse med 75% BRA til fritidsbebyggelse med 25% BRA reduserer også fremtidig trafikk på Myrlivegen.

6.1.5 Sentralområdet

Planforslaget innebærer endringer av gjeldende plan for Kvitfjell alpinlandsby fra 1998 og planen for Gudbrandsgard senter fra 2021.



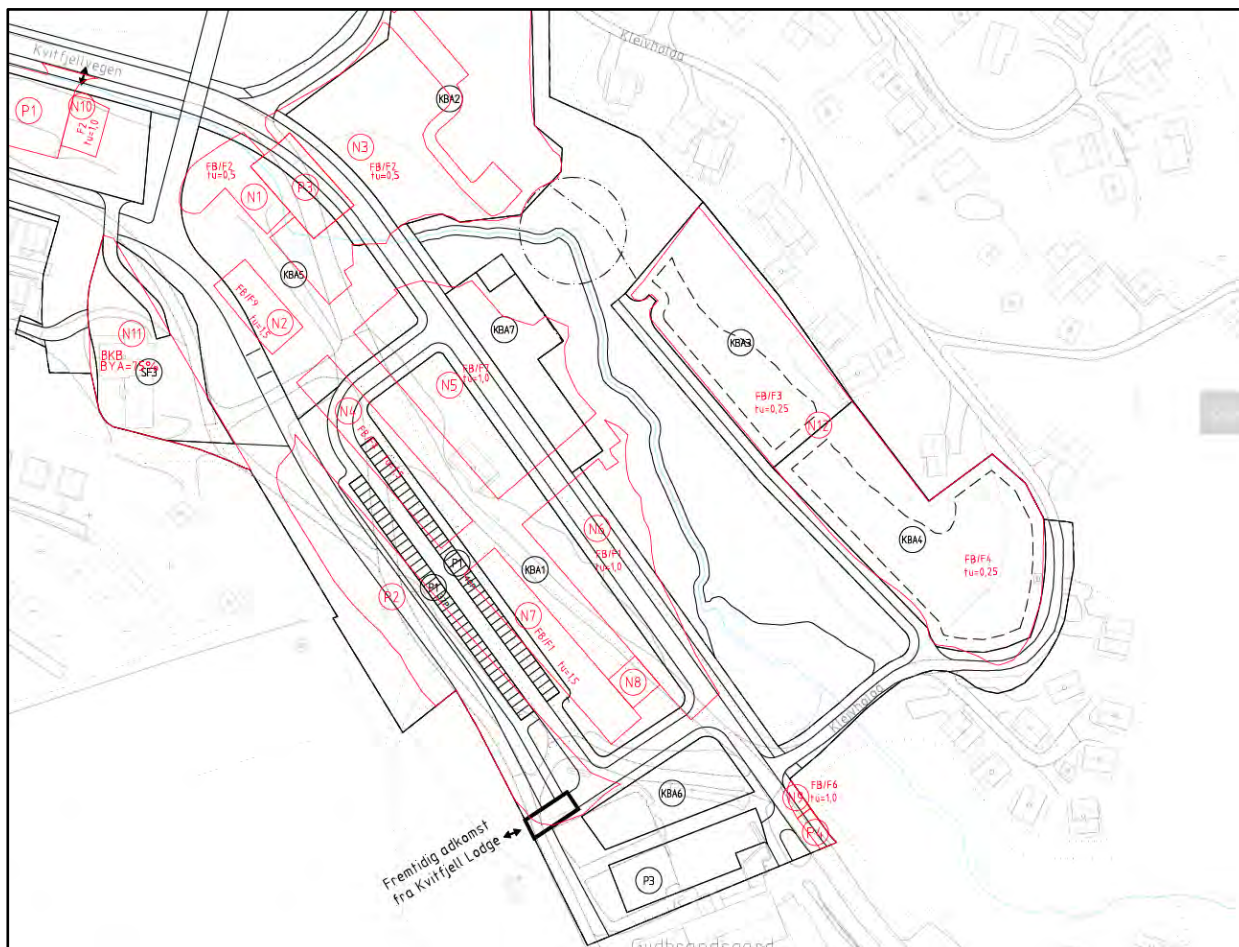
Figur 27: Gjeldende plansituasjon



Figur 28: Utsnitt av planforslaget

Begrunnelse og teknisk løsning for endringen ved Børson (**SF3**) er beskrevet teknisk i kap. 5.3.3 foran. Området er i gjeldende plan regulert til formålet BKB, kombinert formål bevertning / forretning / hotell / overnatting , med % -BYA 75%, maks BRA 75%, maks. mønehøyde 12,5 meter og detaljerte bestemmelser om arealberegninger mm. Bestemmelsene videreføres.

For byggeområdene i sentralområdet er situasjonen, arealene for byggeområdene og byggevolumene (BYA/BRA) vist på egen tegning nr. 03 -01 som er vedlagt planforslaget:



Figur 29: Utsnitt av tegning 03 -01: Forhold mellom Planforslaget og gjeldende plan . Formålsgrenser og byggeområder i gjeldende plan med rødt, for planforslaget med svart.

I gjeldende plan er byggeområdene regulert til formålet FB/F, kombinert fritidsbolig/forretning, fordelt på 9 delområder FB/B 1 til 9. Det er krav til bebyggelsesplan, dvs detaljregulering for hvert delområde.

Det er tillatt med inntil 3 etasjer mot gågate og 2 etasjer for resten av områdene, og det er angitt prosent tomteutnyttelse for hvert delområde, varierende fra 150% (tu=1,5) til 25% (tu=0,25). Prosent tomteutnyttelse er en betegnelse som ble benyttet etter Teknisk forskrift 1997, fram til 2007. Den angir forholdet mellom tillatt bruksareal og tomtearealet.

Dette innebærer at selv om det er tillatt med hhv 2 og 3 etasjer kan områdene i praksis ikke bebygges med dette etasjetallet overalt. En % -tu på 150% betyr litt forenklet at det kan bygges 1,5 etasjer i gjennomsnitt hvis hele tomtearealet bebygges. Skal man da bygge 3 etasjer på en del av arealet må det bygges med 1 etasje på andre deler. Eventuelt kan man bygge 3 etasjer på halve tomte, mens resten ikke bebygges.

Tilsvarende innebærer det at en tomt på 1000 m² kan gi 1500 m² bruksareal (BRA).

Planforslaget innebærer at noen av disse arealene blir redusert i større lse. Dette foreslås i utgaa kompensert ved at grad av utnyttning økes, slik at tillatt bruksareal blir tilsvarende eller større enn det som er tillatt etter gjeldende plan.

Faktum er at det på sentralområdet kan bygges med gjennomsnittlig 1,5 etasjer og mindre, selv om det er tillatt med opptil 2 og 3 etasjer. Gater og veger mellom bygninger er innregulert som egne formål og inngår ikke i byggearealene.

Ringebu kommune vurderer nå dette som en for lav grad av utnyttning på et så sentralt område. Det foreslås derfor grad av utnyttning med BYA 100%, gesimshøyde 10,5 og mønehøyde 12,5 på de mest sentrale områdene, KBA 1, 5, 6 og 7. Dette åpner for bebyggelse med 3 etasjer på alle arealene her.

På de øvrige arealene foreslås det bestemmelser med % -BYA mellom 25 og 50 og gesimshøyder 8,5 meter, slik at det kan bygges i 2 etasjer.

En oversikt med sammenlikning av gjeldende og ny foreslått regulering viser byggevolumer som vist i tabellen under. Denne er også vist på tegning 03 -01 vedlagt planen.

Gjeldende planer										
Kvitfjell alpinlandsby, Kvitfjell hotell og Gudbrandsgard senter										
Byggeområder								Parkering		
Område	Areal (m ²)			Tomte- utnyttelse	BRA (m ²)			Område	Areal (m ²)	
N1 - FB/F2, tu=0,5	532			0,50	266			P1	3321	
N2 - FB/F9, tu=1,5	375			1,50	563			P2	2918	
N3 - FB/F2, tu=0,5	5967			0,50	2984			P3	501	
N4 - FB/F8, tu=1,5	919			1,50	1379			P4	66	
N5 - FB/F7, tu=1,0	2872			1,00	2872					
N6 - FB/F1, tu=1,0	1981			1,00	1981					
N7 - FB/F1, tu=1,5	910			1,50	1365					
N8 - FB/F1, tu=1,0	136			1,00	136					
N9 - FB/F6, tu=1,0	44			1,00	44					
N10 - F2, tu=1,0	194			1,00	194					
N12-FB/F3+F4, tu=0.25	6080			0,25	1520					
N11 - BKB, BYA=75% (Børson)	1218			2,25	2741					
Sum (ex N11/BKB Børson)	20011				13304			Sum	6807	
Forslag til omregulering										
Område	Areal (m ²)	%- BYA	Tillatt BYA (m ²)	BYA utenom bygg (m ²)	Effektiv BYA (m ²)	Antall etasjer	BRA (m ²)	Område	Areal (m ²)	
KBA1	4100	100	4100	1000	3100	2	6200	P1	963	
KBA2	5494	50	2747	500	2247	2	4494	P2	5199	
KBA3	3200	25	800	200	600	2	1200	P3	743	
KBA4	3572	25	893	200	693	2	1386			
KBA5	3390	100	3390	800	2590	2	5180			
KBA6	895	100	895	200	695	2	1390			
KBA7	1094	100	1094	200	894	2	1788			
SF3 Børson	1655	75	1241	500	741	3	2224			
Sum (ex N11/BKB Børson)	21745		13919	3100	10819		21638	Sum	6905	
Differanse total										
Gjeldende plan	20011						13304		6807	
Forslag til omregulering	21745						21638		6905	
	+	1734					+	8334	+	98

Differanse vest for Mælumselva				
N1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11	7964		8800	
KBA1, 5 og 7	8584		13168	
	+	620	+	4368

Tabellen viser at selve byggearealene totalt sett blir omtrent like store som i dagens plan. Noe av grunnen til dette er at området nedenfor Børson (KBA5) utnyttes til byggeområde i større grad enn i gjeldende plan. Videre er det nå ikke innregulert egne arealer til gangarealer og andre områder mellom bygg inne på de regulerte områdene. Detaljer for bebyggelsen inkludert slike arealer må vurderes av utbygger i forbindelse med prosjektering og byggesak / detaljregulering.

Det er derfor foretatt en skjønnsmessig vurdering av hvor mye areal som vil kunne gå med til arealer mellom selve byggene, dette er så fratrukket den teoretisk tillatte BYA for å komme fram til en anslått faktisk BYA ved utbygging (Effektiv BYA) i tabellen.

Etter ny regulering vil man da kunne ca 21 000 m² bruksareal (BRA) mot ca. 13300 m² etter gjeldende plan, dvs en økning på ca. 8 300 m². For det mest sentrale området, mellom alpinanlegget / parkeringen og Mælumselva økes mulig teoretisk BRA med fra 8 800 til 13 100, dvs ca. 4 300 m².

Det er ikke sikkert at full utnyttelse av dette potensialet blir resultatet etter at utbygger har prosjektert og detaljert sin bebyggelse ut fra arkitektoniske og tekniske forutsetninger

De utførte vurderingene viser likevel klart at potensialet for utbygging er økt.

6.2 Landskap

Bebyggelse og bakgrunn for plassering av denne er beskrevet foran. Størstedelen av byggeområdene videreføres fra kommunedelplanen ved områderegulering. I kommunedelplanen er det ikke fastsatt høyder for bebyggelsen og dette prinsippet er ikke endret nå. En visualisering og landskapsfaglig vurdering av dette er derfor vanskelig i denne omgang.

For de foreslåtte tiltakene med løyper, løypekryssinger mv. er det foretatt prosjektering på grunnlag av digitalt kartgrunnlag / laserdata og etablert 3 D-modell som er benyttet til de illustrasjoner og forklaringer som er tatt inn i planbeskrivelsen og som følger planen som egne illustrasjoner. Sammenliknet med den bebyggelse som kan etableres i medhold av områdeplanen gir disse tiltakene små påvirkninger av landskapsbildet.

6.3 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke kjent automatisk foretatte kulturminner i planområdet. Heleplanområdet er / har vært regulert tidligere, med unntak av det som i nord områdereguleres som videreføring av kommunedelplanen.

Innlandet fylkeskommune har i sin merknad ved oppstart opplyst at de etter en rask sjekk av enkelte punkter i planområdet ikke har funnet kulturminner. I sin merknad har de spesifisert en tekst om meldeplikten i kulturminnelovens § 8, denne er tatt inn i planbestemmelsene.

6.4 Støy

Planforslaget innfører ikke nye elementer av veger med større trafikk i forhold til gjeldende planer. Den overordnede strukturen beholdes, med mindre forskyvninger og strukturering i sentralområdet. Det er likevel foretatt en enkel vurdering av forholdet til vegtrafikkstøy:

Mulige virkninger

Det planlegges ikke støyende virksomhet i området. Innen planområdet vil støy i hovedsak være knyttet til vegtrafikkstøy fra adkomstvegen (Kvitfjellvegen). Forholdene omkring evt. støy fra prepåring og snøproduksjon i alpindefarter og skiløyper endres ikke, annet enn at hovedløypa forskyves noe nærmere eksisterende hytteområder enn i dag.

Støy fra aktivitet / bebyggelse i planområdet vil i liten grad påvirke støysituasjonen for eksisterende bebyggelse i området.

Ny bebyggelse vil gi økt trafikk til området. Det planlegges med en mulig økning i bruksarealer i sentralområdet. Dette vil kunne gi noe økt trafikk til og fra området sammenliknet med gjeldende planverk, i all hovedsak på Kvitfjellvegen. Mottakere av økt vegtrafikkstøy vil kunne være de som bor / har fritidseiendommer langs veien i dag. Iht Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T -1442) regnes vegtrafikkstøy ut fra gjennomsnittlig (døgnekvivalent) støyinnivå fra trafikkmengde utjevnet over året (Årsdøgntrafikk, ÅDT) og skiltet hastighet. Trafikken til de nye bebyggelsen vil som årsdøgntrafikk (ÅDT) være liten og planlagt utbygging vil derfor ikke påvirke støysituasjonen på vegnettet utenfor planområdet i vesentlig grad.

Behov for beregninger og tiltak

I Miljødirektoratets veileder til T -1442 er det angitt: «Ved rene adkomstveier med lav hastighet, uten tungtransport og trafikkmengde under 1000 er det vanligvis ikke nødvendig med støyutredning.»

Kvitfjellvegen betjener i dag 2 hoteller, dagligvareforretning og trafikk til alpinanleggets gjester, øvrige gjester som benytter turområder, og 100 -150 hytter og leiligheter noe avhengig av kjøremønster på lokalveger mm. Antall boenheter i ny bebyggelse må vurderes gjennom detaljregulering, men ut fra gjeldende planer og forslag til endringer kan det grovt anslås ca. 1000 nye boenheter i de ubebygde områdene som reguleres til byggeområde.

Totalt vil man da kunne få ca. 1500 boenheter i området. Trafikk til og fra alpinanlegget.

Ved anslag av trafikkmengde kunne man, hvis det var et område med boligformål, legge til grunn en trafikkgenerering på 3-4 turer pr bolig og få en døgntrafikk på ca. 5 000 kjøretøypasseringer på det mest trafikkerte stedet langs veien. Siden det her er fritidsbebyggelse er turgenerering en lavere (ikke reiser til jobb/skole, fritidsaktiviteter på kveld etc.), f.eks. 1-2 turer pr dag. Med full dekning med ski inn/ut og umiddelbar tilgang til stisystem og friluftsområder som her kan det anslås enda lavere turgenerering. Man kan da legge til grunn at døgntrafikk i sesongen vil være omkring 1500.

Selv om det er ønskelig med økt og jevnere trafikk til destinasjonen er det ikke realistisk å legge til grunn bruk av boenheter mer enn maksimalt 1/3 av året. Når man tar dette i betraktning vil ÅDT til byggeområdene når de er fullt utbygd kunne anslås til ca. 500.

ÅDT 2021 for fylkesveg 2532 er 300 sør for Susæter (mot Fåvang) og 200 nord for Susæter (mot Vålebru).

Ut fra dette vil trafikkgrunnlaget bli godt under 1000, også for influensområdene langs fv. 2532. Utredning av støy etter T -1442 er da ikke nødvendig, da tiltaksgrensene uansett ikke kan bli nådd.

Det følger av dette at tiltak mot vegtrafikkstøy ikke er nødvendig.

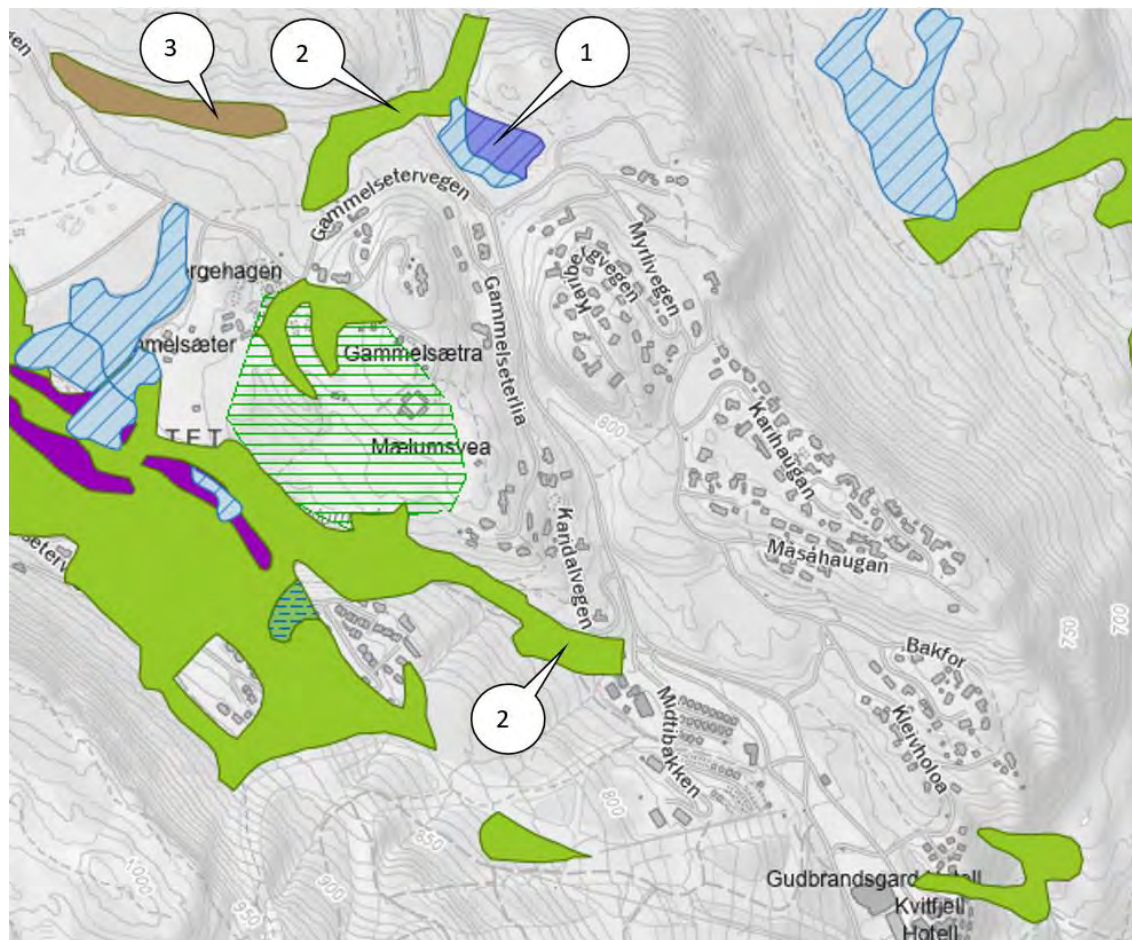
Fritidsbebyggelse har for øvrig ikke de samme støykrav / tiltaksgrensene som boliger.

Som ved overordnet plan og de tidligere reguleringsplanene i området vurderes det ikke nødvendig med egne støyberegninger eller støyutredninger av tiltak.

6.5 Naturmangfold

Alle byggeområder i planområdet er regulert tidligere og / eller inngår i kommunedelplan for Kvitfjell. Planens hensikt er å ivareta og sikre løyper og vegadkomster. Ingen tiltak i forbindelse med dette

Oppslag i Miljødirektoratets naturbase viser følgende registreringer i planområdet :



Figur 30: Utklipp fra oppslag i Naturbase 15.10.2022

1. Myr (djup og grunn)

Dette området er registrert som myr, noe Statsforvalteren også påpeker i sin merknad ved oppstart. Statsforvalteren forutsetter der at myra sikres og ikke bygges ned.

Det registrerte arealet tilsvarer omtrent byggeområdet N 5.2 i kommunedelplanen. Som beskrevet foran angir kommunestyrevedtaket som ligger til grunn for planforslaget at arealbruk som ikke omfatter sikring av løyper og vegar for allmennheten i utgangspunktet skal videreføres i områdereguleringen. Ringebu kommune viderefører derfor dette byggeområdet i planforslaget siden det er vist i gjeldende kommunedelplanen.

2. Skogsbeiter

Disse områdene tilsvarer omtrent arealer som i dag er regulert til friluftsområder og vist til skianlegg/løyper i kommunedelplanen. Gjennom det nordligste området foreslås både justeringer av skiløype og omlegging av veg i forbindelse med planskilt kryssing av Kvitfjellvegen. De øvrige områdene berøres ikke av foreslåtte tiltak i planen.

3. Produktive områder i fjellet

Det er ikke vist annen informasjon. Sjøkk i NIBIO/Gårdskart viser ikke dyrkbar jord eller annet. Arealet er regulert til friluftsområde i gjeldende reguleringsplan og berøres ikke av planforslaget.

Områdene er befart i forbindelse med planarbeidet og det er ikke observert noe ut over det som framkommer over. Det anses godt gjort at vurderinger etter naturmangfoldloven § 9 -12 er utført.

6.6 Forurensing av vann og grunn

Eksisterende situasjon

Ut over normal anleggsvirksomhet som foregår i området er det ingen kjent aktivitet i området i dag som gir fare for forurensing av grunn eller vann. Det forutsettes at denne virksomheten utføres etter gjeldende regler slik at det ikke er fare for forurensning. Det er heller ikke kjent at det har vært virksomhet i området som tilsier at det kan være forurenset grunn i området.

Mulige virkninger

Tiltaket som planlegges i området vil ikke innebære at det igangsettes virksomheter som gir skadelige utslipp til vann eller grunn. Det forutsettes fortsatt av deponi sikres og at normal anleggsvirksomhet foregår etter gjeldende regler uten forurensningsfare. All bebyggelse skal tilknyttes offentlig vann- og avløpssystem. Ved utbygging av fritidsboliger vil det som følge av planerte flater og takflater bli noe raskere avrenning av overflatevann. Det anses ikke at denne avrenningen innebærer noen forurensningsrisiko.

6.7 Transport og trafikk

Nye planskilte løypekryssinger vil øke trafikksikkerheten i området.

Ut over det som planen foreslår av utbedringer og endringer i veg- og løypesystemet anses det ikke at nyskapt trafikk vil utløse behov for tiltak på hverken offentlig eller privat vegnett.

Trafikkmengder er beskrevet i kapittel om Støy foran.

6.8 Barn og unges interesser og befolkningens helse

Eksisterende situasjon

Planområdet brukes i dag ikke spesielt av barn og unge, bortsett fra alpinanlegget, løyper/stier og friluftsområder, som enten oppgraderes eller ikke berøres direkte.

Virkninger

Gjennomføring av reguleringsplanen vil bidra til ytterligere å øke kvaliteten på alpin- og langrennstilbudet, samt tilgangen til turstier / friluftsområder i Kvitfjell. Tiltaket kan på den måten ses som positivt ift barn og unge og befolkningens helse i den grad dette knyttes opp til disse aktivitetene. Det anses ikke at tiltaket vil påføre barn og unge økt risiko eller ulemper.

6.9 Samfunnssikkerhet og beredskap

Risiko - og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse basert på DSB's veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging – Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen». Denne er vedlagt planforslaget.