

Vedlegg til brev av 17. mars 2010 fra Gråndalsvegen Vel til

Fylkesmannen i Oppland
v/ Rådmannen i Nord-Aurdal kommune

Klage på vedtak: Reguleringsplan for Fjellstølknatten hytte- og alpinområde

- Gråndalsvegen Vel beklager at den vedtatte reguleringsplanen ikke legger til grunn et overordnet og helhetlig perspektiv på infrastrukturen i og omkring planområdet (A2) og Alpinsenteret (A1).
- Langeline - den flotte uberørte innfallsporten til naturopplevelsene på den sørlige delen av Aurdalsåsen - må rehabiliteres og bevares som friluftsområde.
- Den delen av alpinbakken (A2) som ligger øst for den eksisterende skiløypa fra toppen av alpinsenteret til Danebu må utvikles til et all-aktivitetsområde, en fullgod erstatning for den nedlagte bakken nærmere Danebu.
- Med få og enkle grep kan planområdet tilrettelegges slik at det ivaretar interessene til **alle brukerne** av Aurdalsåsen.

1) Ad Planlagt atkomst til Aurdal fjellpark og tilliggende områder (PV2)

- Kommunen har anført at maksimal stigning på tverrvegen over myra (PV2) skal være 1:10.
- Lengden på vegparsellen slik den er angitt på plankartet er ca. 190 m. Nivåforskjellen mellom bekken i myra og Storstølvegen er 8 m og på Fjellparksida er høydeforskjellen ca. 10 m, målt fra dagens vegkanter. Ved Storstølvegen må det rimeligvis bli en tilnærmet horisontal påkjøring over en strekning som tilsvarer minst en busslengde, dvs. ca. 15 m (Fig. 1).

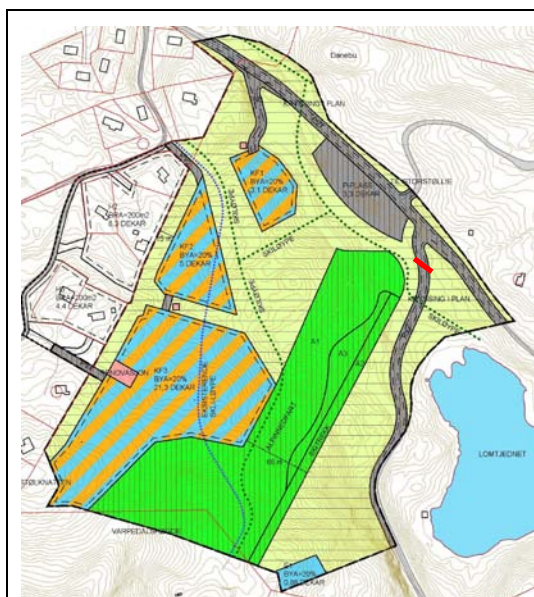
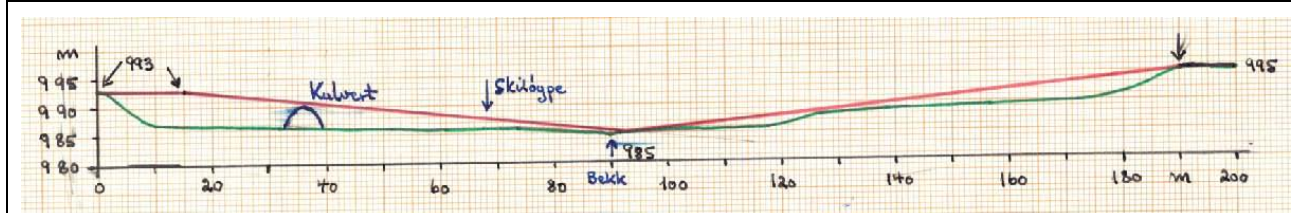


Fig. 1a
Plankart med inntegnet lokalisering av kulvert for skiløype (rød strek).

Fig. 1b
Terrengprofil (grønn strek) langs senterlinje veg og vegbane med stigningsforhold 1:10 (rød strek). Påkjøringsrampe 15 m lang ved Storstølvegen. Overhøgde ved Storstølvegen 8 m og ved Fjellparkvegen 10 m, over laveste terrengpunkt.

Ved gjeldende krav til stigningsforhold kan en kulvert med fri høyde 4.5 m anlegges uten at vegbanen behøver å heves.



Under disse forutsetningene vil PV2 utgjøre en barriere over myra selv om den legges i kurve ned fra Storstølvegen ! Der skiløypekrysset er angitt vil vegbanen ligge 1.5-2 m over dagens terreng, ikke i plan. Dette sees av lengdeprofilen av terrenget langs senterlinja av planlagt PV2 (Fig. 1b).

- Det er ikke nødvendig å anlegge ny atkomst til Fjellpark-området som en ødeleggende og skjemmende barriere tvers over Langeline.
- Lokalkjente har pekt på at det finnes et annet og friluftsmessig uproblematisk vegalternativ.

Løsning:

- Anlegg ny atkomst til Fjellpark-området via starten på Rudstølvegen (Fig. 2).
- Det vil krev ca. 350 m ny veg i terreng som er uproblematisk i forhold til friluftslivet i åsen.
- Det sparer innfallsporten til den sørlige delen av åsen for en ødeleggende og skjemmende barriere.
- Den vil eliminere kravet om en planfri løypekryssing til pris av ca. **kr 500 000** (Fig. 1 og pkt. 2).
- En slik løsning vil være til glede og lettelse for alle som ferdes på ski i Danebu-området.
- Utgiftene til den 350 m lange parsellen dekkes langt på veg inn av spart investering i planfri løypekryssing og 190 m veg på tvers av Langeline.
- Vegen vil også gi utløsning for en P-plass som er innarbeidet i kommunedelplanen (Fig. 2).

Denne vegløsningen vil bidra til å bevare Langeline som friluftsområde !

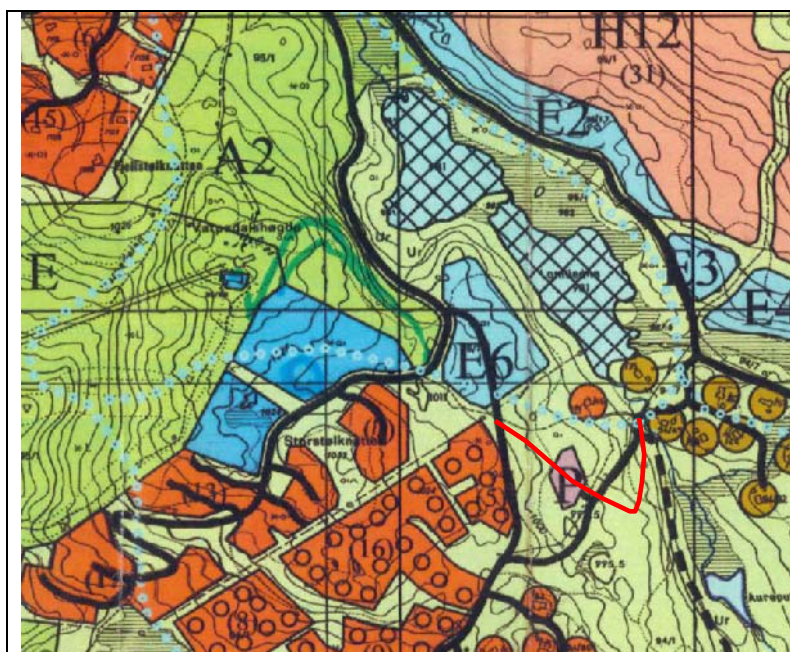


Fig. 2
Alternativ atkomst til Aurdal Fjellpark etc. via Rudstølvegen (rød strek). Den eksisterende vegen på stedet anses for å ha for bratt stigning (svart strek).
Vegparsellen vil også gi atkomst til planlagt parkeringsplass (P).

Den foreslåtte vegtraséen er det kompromisset friluftinteresserte brukere av Aurdalsåsen har lett etter som et alternativ til den uønskede og mye debatterte tverrvegen over Langeline.

Kommunens motargument mot det framlagte vegalternativet faller på sin egen urimelighet:

- Kommunen har ved gjentatte anledninger godkjent både utbygging og veger innen LNF-områder til Aurdalsåsen hytteforeningen og andres protester. Til dels skjemmende veger med store skjæringer og fyllinger. Jfr. atkomster til Storstøllie, Damtjedenlie, Rudstølvegen etc..
- Nå har kommunen vedtatt en skjemmende og kontroversielle vegtraséen på tvers av Langeline framfor et vegalternativ med begrensede konsekvenser for naturmiljøet og friluftslivet på åsen.

2) Ad Løypekryssing av PV2

- **Det er feil** når det i planbeskrivelsen påstås at en planfri løypekryssing av en eventuell veg tvers over Langeline vil medføre at vegbanen vil komme høgere i terrenget (jfr. Fig. 1b).
- Aurdalsåsen hytteforening har tidligere pekt på at en planfri løypekryssing bør lokalisert oppunder Storstølvegen, nettopp for at en slik planfri kryssing ikke skal påvirke høgda på en eventuell veg.
- På myra oppunder Storstølvegen vil vegbanen være ≥ 5 m over tilstøtende terreng (Fig. 1b).
- Kulverthøgde på ca. 4-4.5 m er tilstrekkelig for snølegging og kjøring med vanlig løypemaskin.
- Om nødvendig kan terrenget ved østenden av kulverten justeres litt inn mot åpningen.
- I henhold til prisopplysninger fra VIACON Norge og tidligere Valdres Anlegg, kan en tidsmessig kulvert med høgde/bredde 4.5/7.5 m og topp-/bunnlengde 8/22 m, etableres for **ca. kr 500 000**.

Kommunen feilinformerer når de sier at den vil koste flere millioner!

Løsning: Dersom kommunen fastholder at PV2 skal bygges må det anlegges planfri løypekryssing.

- Kryssingen anlegges oppunder Storstølvegen, dvs. der det ikke er behov for å heve vegfyllingen fordi den er ≥ 5 meter over naturlig terreng (Jfr. Fig. 1ab).
- En eventuell planfri løypekryssing bør kunne delfinansieres med bidrag fra "Grunneierfondet".

3) Ad P-plass på Langeline

Nedbygging av Langeline har vært det vesentligste ankepunktet mot de tidligere utkast til reguleringsplaner for Fjellstøknatten hytte- og alpinområde (Fig. 1).

Starten på Langeline har alltid vært en flott innfallsport til naturen og naturopplevelsene på åsen for ski-entusiaster i alle aldre. Derfor har både Aurdalsåsen hytteforening og bygda tidligere konsekvent gått imot inngrep som vil ødelegge denne perlen av en innfallsport til åsen.

Ved ulike anledninger har kommunen lovet at det ikke skal skje inngrep i dette området. Blant annet i åpent møte på Aurdal skole under behandlingen av kommunedelplanen og i saksdokument fra behandlingen av Reguleringsplan for Storstøllie. Jfr. også kommunens vedtak av 13.12.2007.

- Kommunen har ikke lagt et helhetlig perspektiv på infrastrukturen i og omkring planområdet (A2) og Alpinområdet (A1) til grunn i den nå vedtatte planen !
- Allerede vedtatte og delvis opparbeidede P-plasser i nærområdet - har bedre funksjonalitet i forhold til alpinksenteret (A1) og samme funksjonalitet i forhold til skiturer sørover åsen, som den foreslåtte P-plassen midt på Langeline (Fig. 3)!

Løsning i fht. Alpinksenteret (A1):

- Den best lokaliserte P-plassen for å skli inn/ut av Alpinksenteret (A1) er den regulerte P-plassen på Ravangsmyra (Fig. 3a).
- De nest best lokaliserte P-plassene for å skli inn/ut av Alpinksenteret er de vedtatte plassene innen Reguleringsplan Freningvegen (Fig. 3b).
- Vinterstid vil disse arealene kunne romme anslagsvis 300 biler når de er ferdig opparbeidet.
- Alle disse plassene er tilgjengelige for hyttefolk som skal til Alpinksenteret (A1).

Ingen behøver å kjøre gjennom bommen i Danebuvegen for å kunne skli inn/ut av Alpinksenteret !

- Fra den vedtatte P-plassen på Langeline kan man **ikke** skli inn i Alpinksenteret (jfr. Fig. 1b) !
- Atkomst til Alpinksenteret (A1) herfra betinger at en heis fra Langeline opp til toppen av senteret er etablert og i drift.

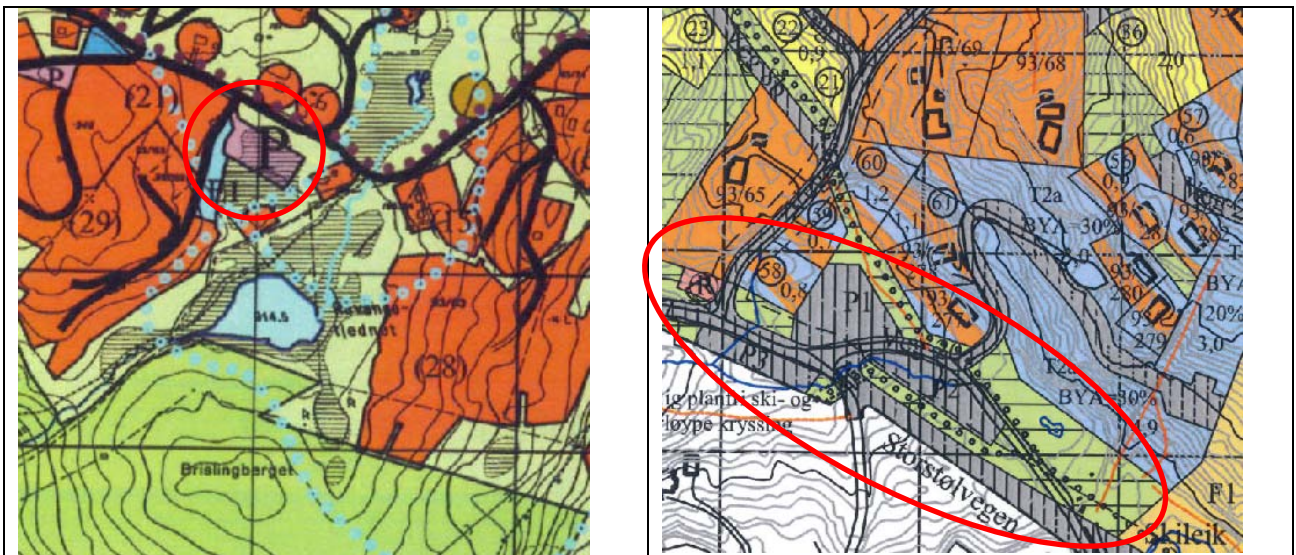


Fig. 3a P-plassen på Ravangsmyra er den gunstigste for å skil inn/ut av Alpinsenteret (A1).
 Fig. 3b P-plassene ved Freningvegen-Danebu er de nest best lokaliserte mht. å skli inn/ut av A1.
 Her er det plass til nesten 100 biler i tillegg vinterstid dersom grøntområdene tilrettelegges for vinterparkering, slik deler av dette arealet faktisk har vært brukt i mange år.

Løsning i fht. skiturer sørover Langeline:

- For turer sørover åsen har P-plasser ved Danebu fungert i 58 år, seinere også v/Freningvegen.
- For turer nordover åsen er parkering ved Damtjednet, Fjellkirka og Ravangen det vanlige.

Konklusjoner:

- Det er ingen grunn til å ødelegge Langeline med en ny stor parkeringsplass når det er bedre lokaliserte parkeringsplasser for Alpinsenteret (A1) ved Ravangen og Freningvegen (Fig. 3-4).
- Det er allerede regulert inn 100-200 parkeringsplasser ved Danebu/Freningvegen (Fig. 3b).

4) Ad Drift av heis fra Langeline

- Reguleringsplanen gir ingen garanti for driften av en heis fra Langeline til Alpinsentert (A1).
- Driftsgrunnlaget for en slik heis blir beskjedent dersom den primært skal være en tilbringerheis til Alpinsenteret (A1) slik reguleringsplanen legger opp til.
- Skal en heis fra Langeline lønne seg må det etableres en attraktiv all-aktivitetsbakke innen A2, med tilbud og utfordringer til barn og voksne i alle aldre (jfr. pkt. 8).
- En framtidig heis fra Langeline til toppen av Alpinsenteret (A1) vil kreve en plass for av-/påstigning og av-/pålessing i nærområdet.
- En slik plass må lokaliseres minst mulig til sjenanse for ferdselen langs Langeline.
- Plassen må med andre ord anlegges slik at trafikken mellom den og skiheisen, **ikke** krysser hovedløypa langs Langeline.
- **P-plassen på Langeline erstattes av en liten plass for av-/påstigning og av-/pålessing.**

Løsning:

Plassen anlegges langs dagens atkomst til Fjellparken, nærmest mulig krysset Fjellparkvegen/ Storstølvegen, dvs. vest for skiløypa langs Langeline og nord for nedfarten fra Opheim hyttefelt (jfr. Fig. 4).

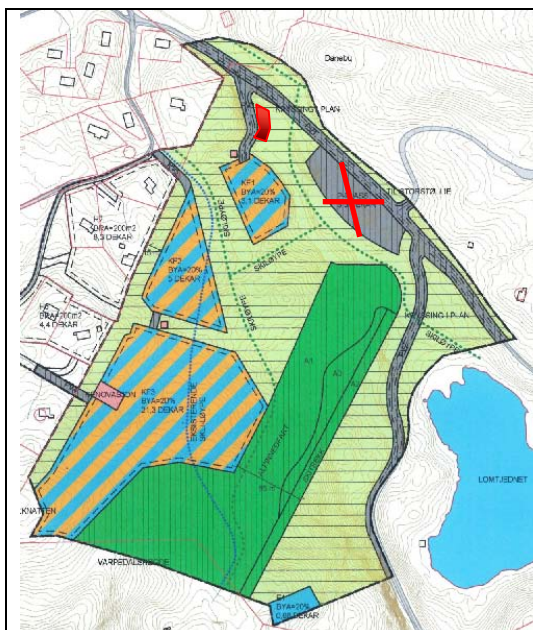


Fig. 4

- P-plassen på Langeline tas ut av planen. (Rødt kryss.)

- Snuplass for av/på stigning og av/på lessing for heisen til Alpinsenteret (rød markering) anlegges nord for eksisterende nedfarten fra Opheim hyttefelt.

5) Ad Reksleveger og stier gjennom planområdet

Planbestemmelsene for KDP gir klart uttrykk for at man ved detaljplanlegging skal ta vare på eksisterende stier og reksleveger og at disse skal avmerkes på reguleringskartet.

Dette er ikke gjort i den vedtatte reguleringsplanen !

- To reksleveger fra bygda mot Weimothytta og Ølslykkja/Espelibygd, møtes i planområdet.
- Disse er i dag hovedstiene mellom Alpinbakken (A1), bygda og hytteområdene sør for Fjellparken/Alpinsenteret, til Danebu-området og snaufjellet nord for Storstøllie.
- Det kreves at disse stier og rekslevegene beholdes inntakt.

Løsning: Det anlegges friluftskorridorer langs eksisterende stier og rekslevegene gjennom planområdet i samsvar med gjeldende krav til reguleringsplaner (Fig. 5).

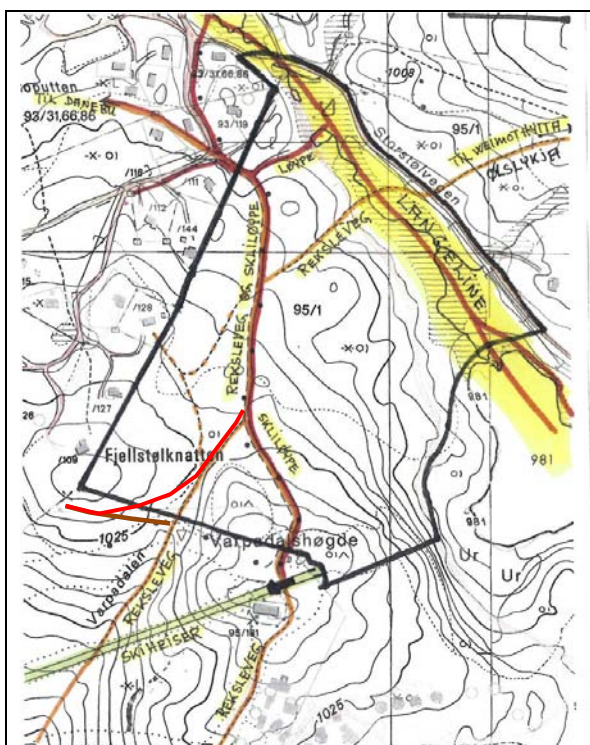


Fig. 5

Brunt: Eksisterende reksleveger og skiløyper avmerkes på plankart og sikres med grønne korridorer.

Rødt: Trasé for skiløype fra storslalåmstarten.

6) Ad Skiløype fra Varpadalshøgda

- Dagens skiløype mot Danebuområdet fra Varpadalshøgda følger øverst en av rekslevegene.
- Skiløypa er så slak nedafor kote 1010 at det tidvis er et problem å skli fram til Varpavegen.
- Skiløypas fallforhold og krysningspunktet med Varpavegen må tilrettelegges for fart og treffe løypekorridoren videre mot Danebu.
- Det må ikke anlegges kryssende veger e.l. som er til hinder for fri fart langs skiløypa.

Løsning: Det er viktig for skiløypas funksjonalitet at den tilrettelegges for best mulig fart og treffer løypekorridoren fra Varpavegen mot Danebu (Fig. 5).

7) Ad Skiløype fra storslalåmstarten mot Danebu-området

- Det vil være både i Alpinsenterets langsiktige interesse og brukernes interesse at tilfredsstillende skiløype fra toppen av storslalåmløypa innarbeides i reguleringsplanen.
- Dagens trasé går ikke til sadelpunktet i Varpadalen og medfører ca. 50 m tråkking oppover for alle som skal mot Danebu/Langeline. Det er uholdbart i et "tidsmessig" alpinanlegg.
- Skiløypetraséen fra storslalåmstarten gjennom Varpadalen må også vises på reguleringskartet !

Løsning: Trasé for skiløype fra storslalåmstarten i Alpinanlegget via sadelpunktet i Varpadalen mot Danebuområdet, innarbeides i reguleringsplanen (Fig. 5).

8) Ad Alpinbakken ned mot Langeline (A2)

Den nedlagte all-aktivitetsbakken ved Danebu savnes av alle generasjoner som har vært flittige brukere av bakken. Debatten omkring KDP bar bud om at alpinbakken (A2) skulle kunne utvikles til en attraktiv og fullgod erstatning for dette tapte skileik-området på åsen.

A2 øst for dagens skiløype mot Danebu, er høvelig arrondert for et all-aktivitetsområde der barn, ungdom og voksne i alle aldre kan øve og boltre seg på alpin- og telemarkski, snøbrett, "stubbeski", akebrett m.v. uten at aktivitetene behøver å komme i konflikt med hverandre. Her vil det også være gode og sikre områder for ledsagere (Fig. 6b).

Netto bredde på den planlagte nedfarten er bare 45-55-35-65 meter (bortsett fra i toppområdet). Effektiv bredde vil være inntil 10 meter mindre pga. nødvendig sikkerhetsmargin til skogen på begge sider og terrengforholdene for øvrig. I en så smal bakke kan ikke flere aktiviteter foregå side om side (Fig. 6a). Den skisserte bakke ned til Langeline blir derfor bare en nedfart der en og en kan kjøre ad gangen.

Alle brukere av Alpinsenteret (A1) har erfart at transport- og nedfartsløyper i øvre del av Alpin-senteret er altfor smale. **At de er smale er et særdeles dårlig argument for å gjenta feilen i A2 !**

I den vedtatte reguleringsplanen er det ikke tatt hensyn til ønsket om å utvikle deler av A2 til et all-aktivitetsområde slik de friluftinteresserte brukerne av åsen ved innbyggerne i Aurdal og Aurdalsåsen hytteforening har sett fram til !

Løsning:

Følgende endringer av reguleringsplanen må til for at alpinbakken (A2) skal kunne erstatte den nedlagte all-aktivitetsbakken ved Danebu og kunne utvikles til et attraktivt all-aktivitetsområde:

- De deler av KF3 og KF2 som ligger øst for dagens skiløype mot Danebu må tas ut av planen.
- Skiheisen i all-aktivitetsområdet flyttes til midt i det aktuelle arealet for å betjene hele området.
- Terrenget øst for heisen tilrettelegges for løssnø-aktiviteter, mens området mellom heisen og skiløypa mot Danebu tilrettelegges for andre aktiviteter. (Jfr. Fig. 6ab)

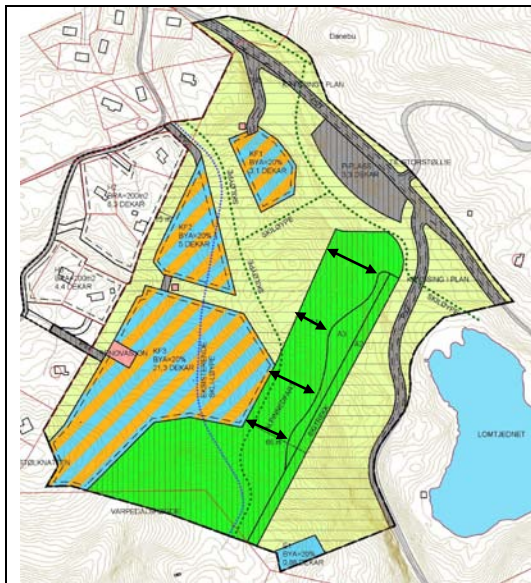
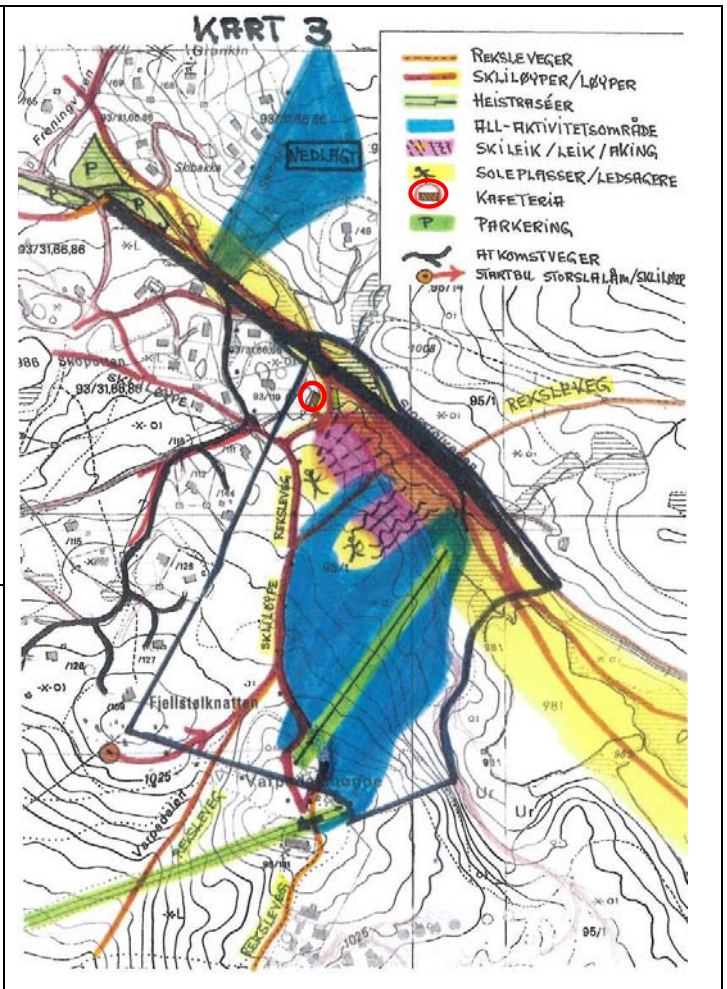


Fig. 6a
Nedfartsløypa mot Langeline har følgende bredde: 45-55-35-65 meter, inklusiv en sikkerhetssone på 5 m på hver side.

Fig. 6b
- Plan for et all-aktivitetsområde tidligere fremmet av innbyggerne i Aurdal og Aurdalsåsen hytteforening.
- Mulig lokalisering av en kafeteria/servicebygg. (Rød ring)



9) Ad KF 1 m/atkomstveg og kafeteria/servicebygg

Skråningen og toppområdet til KF1 bør inngå i all-aktivitetsområdet (Fig. 6ab). Det er en liten skråning midt i et friområde. Det høver godt for leik og friluftaktiviteter både sommer og vinter.

Å lokalisere hytter/utleieenheter tett ned mot Langeline i et ellers ubebygde friområde, vil være både uheldig og malplassert (Fig. 6a).

Det er også uheldig at skiløypa mellom Opheim hyttefelt m.fl. og Langeline krysser vegen til KF1. En eventuell kafeteria bør derfor flyttes til den solvendt skråning på andre sida av den nevnte skiløypa (Fig. 6b).

Løsning:

Et kafeteria/servicebygg kan eventuelt lokaliseres i skråningen nordvest for skiløypa til Opheim hyttefelt slik som antydnet på figur 6b.

10) Ad Ervervsområdet E1 (Fig. 7)

- Reguleringsgrensa for ervervsområdet E1 ligger ca. 2 meter fra strammestasjonen til nærmeste heis i Alpinanlegget og byggegrensa er ca. 5 meter fra den samme.
- Det er overraskende at et ervervsområde for utleieenheter er planlagt og godkjent så nær en slik massiv konstruksjon og støykilde som strammestasjonene til heisene representerer.
- Å bygge utleieenheter så tett innpå denne mastkonstruksjonen kan dessuten begrense muligheten for framtidig oppgradering av de eksisterende heisene.
- Reguleringsgrensa for Aurdal Fjellpark hindrer for øvrig allerede i dag alpinksenterets muligheter for utvidelse.

Lokaliseringen av E1 hindrer dessuten direkte atkomst fra dagens heis til området øst for den planlagte heisen mot Langeline.

Løsning:

Ervervsområdet E1 tas ut av reguleringsplanen.

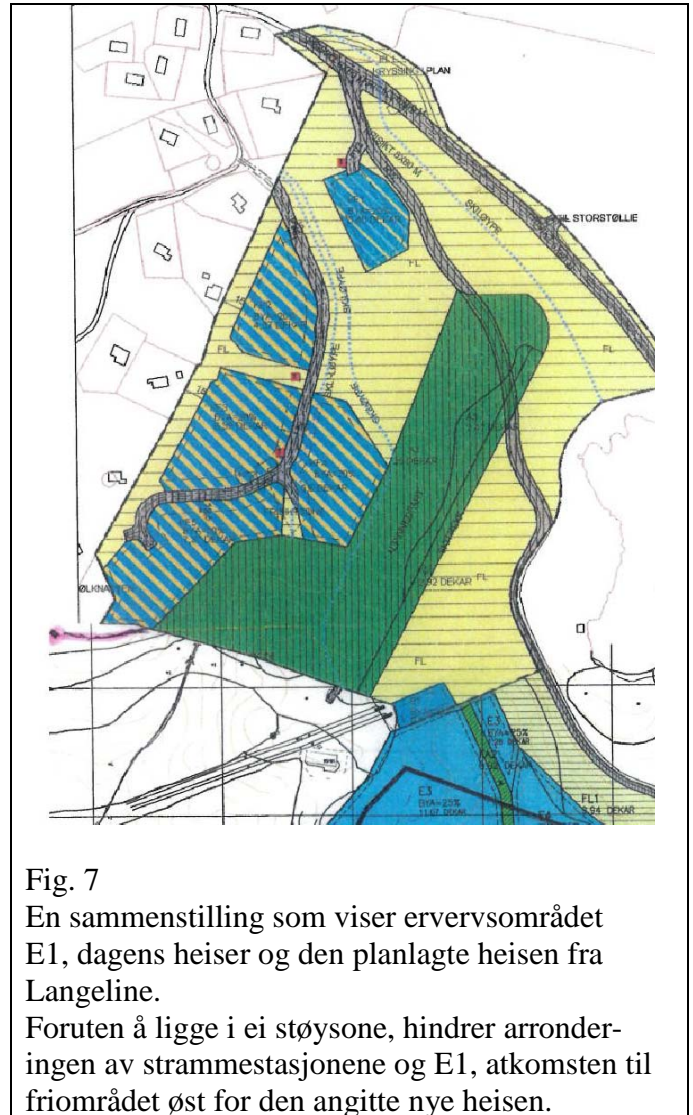


Fig. 7

En sammenstilling som viser ervervsområdet E1, dagens heiser og den planlagte heisen fra Langeline.

Foruten å ligge i ei støysone, hindrer arronderingen av strammestasjonene og E1, atkomsten til friområdet øst for den angitte nye heisen.

11) Ad Rehabilitering av Langeline som naturområde

- Området mellom Freningvegen og Lomtjednet framstår fortsatt som et sammenhengende anleggsområde.

Kommunen anmodes om å ta de nødvendige skritt for å rehabilitert Langeline som naturområde slik at nåværende og framtidige generasjoner finner det attraktivt å legge skituren om Danebuområdet og Langeline..

For Gråndalsvegen Vel

Erik Hestnes

Erik Hestnes
Formann