

RINGEBU KOMMUNE

Vår referanse
13/234- 15/14711
FA - L12

Vår saksbehandler:
Kenny Tran tlf. 61283070

Rp E6 Elstad-Frya - valg av prinsippløsning for opptrekksarm fra E6 til Ringebru sentrum

Utvalg	Utv.saksnr.	Møtedato
Utvalg for plan og teknisk	104/15	11.11.2015
Kommunestyret	119/15	26.11.2015

Dokumenter vedlagt saken

2015.10.06 E6 Ringebru. Opptrekksarmen
2015.10.06 E6 Ringebru-Rapport byformanalyse og valg av opptrekksarm
E6 Elstad - Frya. Rapport fra kreativ fase
Reguleringsplan E6 Elstad- Frya
(232397)
2014-11-10 Rapport Byformanalyse

Forslag til innstilling

1. Ringebru kommunestyre viser til oversendelse fra Statens vegvesen datert 6. oktober 2015, og vedtar valg av østre hovedkonsept med tilhørende kryssing av jernbanen som prinsipp for framtidig opptrekksarm mellom ny E6 og Vålebru (Ringebru sentrum), jf. SVVs rapport av 7. september 2015.
2. Tilkoblingen mellom Tollmoen og Vålebru/ny E6 skal skje med en egen arm fra toplanskrysset til Åmillomvegen, hvor den deretter fortsetter på dagens Åmillomvegen vestover, jf. figur 8 i saksfremlegget.
3. Det etableres ei ny gang- og sykkelbru over Våla elv ved siden av dagens kjørebru på Åmillomvegen, jf. alternativ 1b i SVVs rapport av 7. september 2015. Gang- og sykkelbrua er en del av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett som forbinder Åmillom (skole- og idrettsarealet) med Tollmoen.
4. Utbyggingen av begge armene, den nye gang- og sykkelbrua og undergangen under Dovrebanen for fotgjengere og syklistar skal skje samtidig, for å sikre trygg tilgang til Tollmoen og Åmillom, og for å legge til rette for utvikling og transformasjon av Tollmoen.
5. Vegstrekningen mellom Randkleivsvegen og området vest for idrettshallen stenges for all gjennomgående motorisert ferdsel for å minimalisere trafikale møter mellom myke og harde trafikanter, og for å sikre et sammenhengende og trygt skole- og idrettsområde.
6. Opptrekksarmen fra Åmillom og til ny jernbanekryssing skal tilrettelegges med full vegstandard, midtrabatt og belysning med tettsteds kvalitet.
7. Turstien fra Vålebru sentrum til Lågen skal ikke ha dårligere tilgjengelighet enn dagens nivå.

Møtebehandling fra Utvalg for plan og teknisk 11.11.2015

UPT - behandling:

Utvalg for plan og teknisk fremmet følgende endringsforslag:

1. Ringebu kommunestyre viser til oversendelse fra Statens vegvesen datert 6. oktober 2015, og vedtar valg av østre hovedkonsept med tilhørende kryssing av jernbanen som prinsipp for framtidig opptrekkarm mellom ny E6 og Vålebru (Ringebu sentrum), jf. SVVs rapport av 7. september 2015.
2. Tilkoblingsarm mellom Tollmoen og Vålebru ny E6 skal skje med egen arm etter alt 4.2 figur 1 (i saksutredningen) inn i industriområdet og Tollmoen.
3. Utbyggingen av begge armene, den nye gang- og sykkelbrua og undergangen under Dovrebanen for fotgjengere og syklistar skal skje samtidig, for å sikre trygg tilgang til Tollmoen og Åmillom, og for å legge til rette for utvikling og transformasjon av Tollmoen.
4. Vegstrekingen mellom Randklevvegen og bru over Våla stenges for gjennomgående motorisert ferdsel. Veggen fra Randklevvegen til idrettshallen brukes kun til parkeringsplass for hall og idrettsanlegg.
5. Opptrekkarmen fra Åmillom til ny jernbanekryssing skal tilrettelegges med full vegstandard, midtrabatt og belysning med tettsteds kvalitet.
6. Tursti fra Vålebru sentrum til Lågen skal ikke ha dårligere tilgjengelighet enn dagens nivå. Tursti langs Våla elv går på østsida av Våla ned til eksisterende bro, for deretter å føres vidare langs vestsida av Våla til Lågen.

Enstemmig vedtatt som endringsforslag fra utvalg for plan og teknisk med korrigering av pkt. 3 som vist til i protokoll fra møtet 02.12.2015.

UPT-104/15 Vedtak:

Ny innstilling:

1. Ringebu kommunestyre viser til oversendelse fra Statens vegvesen datert 6. oktober 2015, og vedtar valg av østre hovedkonsept med tilhørende kryssing av jernbanen som prinsipp for framtidig opptrekkarm mellom ny E6 og Vålebru (Ringebu sentrum), jf. SVVs rapport av 7. september 2015.
2. Tilkoblingsarm mellom Tollmoen og Vålebru ny E6 skal skje med egen arm etter alt 4.2 figur 1 (i saksutredningen) inn i industriområdet og Tollmoen.
3. Utbygging av begge armene og undergang under Dovrebanen for fotgjengere og syklistar, skal skje samtidig. Eksisterende bru blir gang- og sykkelbru. Dette for å sikre trygg tilgang til Tollmoen og Åmillom og for å legge til rette for utvikling og transformasjon (omforming) av Tollmoen.
4. Vegstrekingen mellom Randklevvegen og bru over Våla stenges for gjennomgående motorisert ferdsel. Veggen fra Randklevvegen til idrettshallen brukes kun til parkeringsplass for hall og idrettsanlegg.
5. Opptrekkarmen fra Åmillom til ny jernbanekryssing skal tilrettelegges med full vegstandard, midtrabatt og belysning med tettsteds kvalitet.
6. Tursti fra Vålebru sentrum til Lågen skal ikke ha dårligere tilgjengelighet enn dagens nivå. Tursti langs Våla elv går på østsida av Våla ned til eksisterende bro, for deretter å føres vidare langs vestsida av Våla til Lågen.

Møtebehandling fra Kommunestyret 26.11.2015

KOM - behandling:

Frøde Myrvang fremmet følgende endringsforslag:

Nytt pkt. 3:

Utbygging av begge armene og undergang under Dovrebanen for fotgjengere og syklistar, skal skje samtidig. Eksisterende bru blir gang- og sykkelbru. Dette for å sikre trygg tilgang til Tollmoen og Åmillom og for å legge tilrette for utvikling og transformasjon (omforming) av Tollmoen.

Enstemmig vedtatt som ny innstilling fra utvalg for plan og teknisk med endringsforslag fra Myrvang.

KOM-119/15 Vedtak:

1. Ringebru kommunestyre viser til oversendelse fra Statens vegvesen datert 6. oktober 2015, og vedtar valg av østre hovedkonsept med tilhørende kryssing av jernbanen som prinsipp for framtidig opptrekkarm mellom ny E6 og Vålebru (Ringebru sentrum), jf. SVVs rapport av 7. september 2015.
2. Tilkoblingsarm mellom Tollmoen og Vålebru ny E6 skal skje med egen arm etter alt 4.2 figur 1 (i saksutredningen) inn i industriområdet og Tollmoen.
3. Utbygging av begge armene og undergang under Dovrebanen for fotgjengere og syklistar, skal skje samtidig. Eksisterende bru blir gang- og sykkelbru. Dette for å sikre trygg tilgang til Tollmoen og Åmillom og for å legge tilrette for utvikling og transformasjon (omforming) av Tollmoen.
4. Vegstrekningen mellom Randklevvegen og bru over Våla stenges for gjennomgående motorisert ferdsel. Veggen fra Randklevvegen til idrettshallen brukes kun til parkeringsplass for hall og idrettsanlegg.
5. Opptrekkarmen fra Åmillom til ny jernbanekryssing skal tilrettelegges med full vegstandard, midtrabatt og belysning med tettsteds kvalitet.
6. Tursti fra Vålebru sentrum til Lågen skal ikke ha dårligere tilgjengelighet enn dagens nivå. Tursti langs Våla elv går på østsida av Våla ned til eksisterende bro, for deretter å føres vidare langs vestsida av Våla til Lågen.

Saksopplysninger

Statens vegvesen (SVV) arbeider med reguleringsplan for ny E6 fra Elstad til Frya. Det ble satt i gang et forprosjekt med målsetting om å optimalisere vedtatte løsninger i kommunedelplan av 2012.

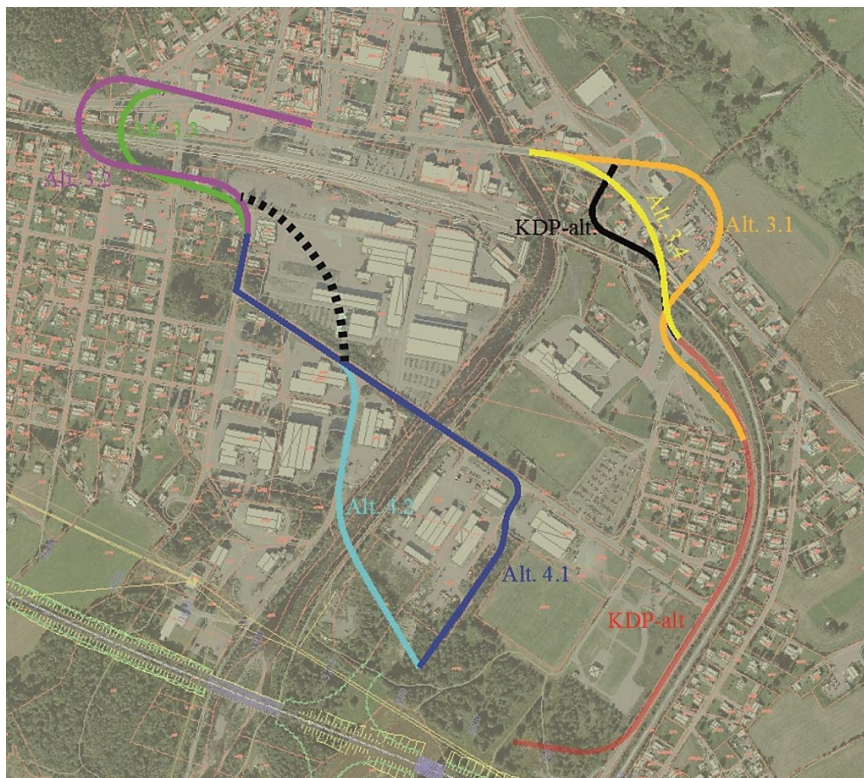
Forprosjektet la frem flere alternativer til vegtraseer for hele strekningen, herunder ny forbindelse (opptrekksarm) til Ringebru sentrum fra fremtidig E6. For opptrekksarmen vedtok kommunestyret, K-sak 5/14, følgende:

- 1. For opptrekksarm til Vålebru velges ikke alternativ nå. Kommunestyret forutsetter at det arbeides videre med optimalisering av en framtidsrettet og trafikkssikker løsning for Vålebru i to helhetlige alternative løsninger. Kommunestyret vil ta stilling til valg av alternativ for opptrekksarm i ny behandling når slike optimaliserte løsninger foreligger. Tjenlig veiutløsning til bolig og næringsarealet i Tollmoen må utredes ved begge alternativer.*

SVV utarbeidet en byformanalyserapport om opptrekksarmen som skulle klargjøre forutsetningene for valg av konsept, utvikler, drøfter og velger hovedkonsept for opptrekksarm, og drøfter og velger prinsipp-løsninger knyttet til valgt konsept. Som del av arbeidet har det blitt gjennomført to arbeidsmøter med deltakere fra Ringebru kommune (administrasjon og politikere), lokale næringer, SVV, Jernbaneverket og Norconsult. Rapporten ble oversendt kommunen november 2014.

SVV har oppsummert byformanalysen og enighetene fra møtene i en egen rapport. SVV har også kommet med sin anbefaling på prinsipp-løsning i denne rapporten. Brev med rapport ble oversendt kommunen 6. oktober 2015.

I forprosjektrapporten av desember 2013 ble det i hovedsak vist til to mulige konsepter, øst og vest, fra ny E6 til sentrum (fig. 1). Forprosjektet anbefalte at en jobber videre med en optimalisering av KDP-løsningen og alt. 3.4 (altså østre alternativ). Det ble ganske tidlig i arbeidsmøtene en enighet om at vestre alternativ kan velges bort grunnet dårlige løsninger for kryssing av jernbanen, og at fremtidig planarbeid skal baseres på østre alternativ. Byformanalysen anbefaler også østre alternativ.



Figur 1. Alternativer i forprosjektet

Med konklusjonene i forprosjektrapporten, arbeidsmøtene og byformanalysen anbefaler SVV at den nye forbindelsen/opptreksarmen legges langs Dovrebanen (østre hovedkonsept), og med forbindelse til Tollmoen via Åmillomvegen (alternativ 1b). Det er også i rapporten tydelige angivelser på hvilke veglenker som anses som et statlig ansvar og som dermed bygges og bekostes av SVV.

Vurdering

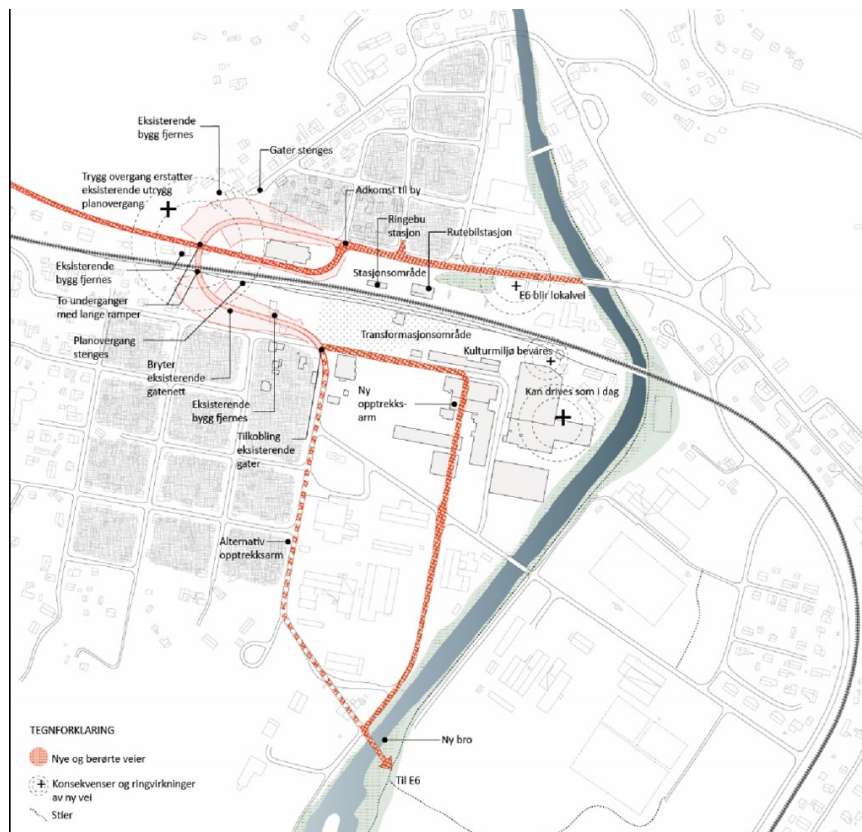
Formålet med forprosjektet og byformanalysen er å finne vegtraséalternativer som er fremtidsrettet, trafikksikre og som styrker bylandskapet og -utviklingen i Ringeby sentrum (både Tollmoen og Vålebru) og møtet med byen. Samtidig vil forprosjektet og byformanalysen avdekke løsninger/alternativer som vanskelig lar seg gjennomføre, enten av tekniske eller estetiske årsaker.

Rådmannen mente at alternativene for opptreksarmen ikke var godt nok utredet i forprosjektet, og etterlyste grundigere utredninger i forhold til opptreksarmens innvirkning på den helhetlige trafikksituasjonen og -mønsteret i området, herunder vegens betydning for sentrumsutviklingen og byformen. Byformanalysen belyser og analyserer de temaene som er mangelfulle eller ble utelatt i forprosjektet.

Rådmannen finner analysen god nok til å danne grunnlaget for sin vurdering av saken. Det er også en styrke at forutsetningene og føringene for analysen ble godt forankret politisk og administrativt gjennom arbeidsmøtene.

SVV har vurdert byformanalysen og kommet med sin anbefaling i en egen rapport. Rådmannens videre vurdering vil ta utgangspunkt i SVVs rapport, men utelukker ikke alternativene fremsatt i byformanalysen.

Vestre alternativ fra byformanalysen



Figur 2. Vestre alternativ fra byformanalysen

Det vestre alternativet ble raskt forkastet i første arbeidsmøte. Dette alternativet hadde flere utfordringer og negative konsekvenser i bylandskapet, vegstrukturen og områdefunksjonene enn det østre alternativet.

- Kulverten eller broen som krysser Dovrebanen og dagens E6 passer ikke inn i dagens kvartalsstruktur og vegsystem. Inngrepet i terrenget blir for stort og dominerende og vil skape en ny barriere mellom sentrum/stasjonen og områdene vestenfor konstruksjonen. En positiv konsekvens er at kryssingen av Dovrebanen blir tryggere for alle trafikanter, og at Tollmoen kan transformeres.
- Fra kulverten/brua til nye E6 vil den nye opptreksarmen bryte kvartalsstrukturen i Tollmoen og danne en barriere tvers gjennom området. Opptreksarmen bør derfor innordnes seg gatenettet og gå på eksisterende veger, men denne løsningen vil gi for mange retningsendringer og en kronglete adkomst for reisende sentrum – nye E6.
- Kryssingen av Våla må skje gjennom ny bru eller eksisterende bro på Åmillomvegen.
 - Åmillomvegen-broen er ikke dimensjonert for den forventede trafikkøkningen en ny opptreksarm vil medføre, og må derfor oppgraderes. Skal opptreksarmen gå på Åmillomvegen vil idrettsfeltet og skoleområdet bli sterkt berørt av biltrafikken. Sikkerheten til barna og brukerne av idrettsplassen blir redusert, og farer for ulykker blir mye høyere da barn av natur ikke er oppmerksomme på trafikken rundt seg når

de ferdes i gatene.

- Med ny bru sør i Tollmoen/Åmillom kan opptreksarmen gå enten Randkleivgata eller Elvebakken. Randkleivgata vil ha den fordelen at områdefunksjonene industri i øst og bolig i vest blir naturlig adskilt, med den ulempen at trafikken vil gå nært boligfeltet. Opptreksarmen langs Elvebakken vil stykke opp industrifeltet og gjøre transformasjonen i området vanskelig, men vil til gjengjeld være lengre unna dagens boligfelt. En ekstra bru er ikke ønskelig da denne vil være lang og krevende.

Vestre alternativ fra SVVs rapport, alternativ 2



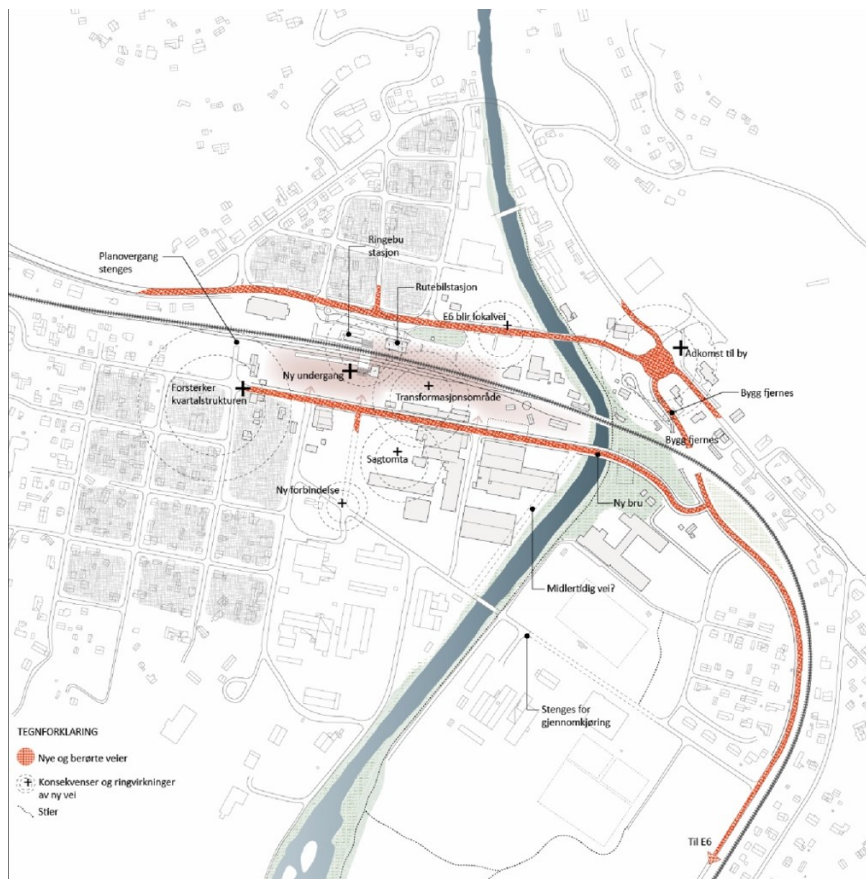
Figur 3. Vestre alternativ fra SVV

Alternativet er arealkrevende på grunn av undergangen under Dovrebanen og dagens E6. Undergangen vil bryte med vegnettet og bystrukturen, og vil fremstå som et fremmedelement i området. Møtet med sentrum vil være lite attraktivt. Opptreksarmen blir en barriere mellom boligområdene på Tollmoen og resten av sentrum.

De store fordelene er at planovergangen til Tollmoen blir erstattet med planskilt undergang, dagens bro på Åmillomvegen styrkes for å ta imot trafikkøkningen, og industriområdet får direkte adkomst til ny E6 uten å gå omveien gjennom Vålebru.

SVV bekoster opptreksarmen med ny/forbedret bru på Åmillomvegen, undergangene og sammenhengende gang- og sykkelveg med ny bru over Våla.

Østre alternativ fra byformanalysen



Figur 4. Østre alternativ fra byformanalysen

Det østre alternativet ble mye diskutert om i arbeidsmøtene. Diskusjonen gikk på detaljene og løsningene rundt kryssingen av Dovrebanen, rundkjøringen og ny veg til Tollmoen. Alternativet har størst tilslutning av østre og vestre alternativ.

- Fra nye E6 vil opptrekkarmen gå på dagens Randkleivsvog (fv. 319). Denne vegstrekningen må oppgraderes for økt trafikk, og gis en kvalitetsheving for eksempel med midtrabatt og belysning, men blir ikke en ny barriere da den går langs Dovrebanen. Ulempen er boligfeltet vestenfor i øvre Åmillom som vil oppleve økt trafikkstøy og -støv. Trafikksikkerheten i området kan også bli redusert. Det synes naturlig med en indre trafikkåre vest for boligbebyggelsen for myke trafikanter fra/til sentrum til skoler/idrettshall og baneområdet.
- En av utfordringene ved østre alternativ er kryssingen av Dovrebanen. En ny kulvert for biltrafikken ligger litt øst for dagens kulvert, som er tiltenkt for gående og syklende. Slik skilles myke og harde trafikanter fra hverandre. Denne nye kulverten vil være mindre dominerende og kreve mindre inngrep enn kulverten i vestre alternativ pga. kurvaturen. En del boligeiendommer må likevel innløses for å få plass til vegen.
- Tilknytning mellom opptrekkarmen og dagens E6/sentrum skjer gjennom rundkjøring. Rundkjøringen må plasseres ved dagens Statoilbygg pga. kurvaturen og stigningsforholdet mellom rundkjøring og kulvertens rampe. Plasseres rundkjøringen lengre øst, vil stigningen fra kulverten være høy, og ikke iht. SVVs vegnormal N100.
- Koblingen til Tollmoen er en annen vanskelig utfordring. Da dagens planovergang på Bjørgemogata er ønsket stengt i fremtiden, må Tollmoen ha en ny (og planskilt) tilkobling til

sentrum. Alternativene er å bruke Åmillomvegen eller forlenge Grubbegata med tilhørende ny bro over Våla.

- Bruk av Åmillomvegen gir en veldig lang omvei for beboerne i og brukerne av Tollmoen. Dessuten vil trafikken til/fra Tollmoen, inkludert tungtrafikken, gå tvers gjennom skole- og idrettsplassen. Dette er uakseptabelt. Argumentet ovenfor med økt trafikk og redusert sikkerhet for barna gjelder også her.
- Ny bru som forlenger Grubbegata til fv. 319 er lettere gjennomførbar og gir mindre inngrep enn ei bru nærmere Lågen. Grubbegata-brua er kortere og virker mindre synlig da den ligger nært inntil dagens E6-bru. Denne løsningen bryter ikke opp kvartalsstrukturen, men heller styrker den. Problemet er at all trafikken gjennom Grubbegata gjør at området mellom jernbanen og Grubbegata er vanskeligere å ta i bruk. Gateløpet i Grubbegata er noe trangt. Et annet problem er forslaget går ut over dagens eneste bedrifter av noe omfang som er i drift i Tollmoen; Ringebuga/Gausdal Land (tidl. XL-bygg). De vernede bygningene på jernbanetomta må rives eller flyttes.
 - Jernbaneverket er dog fleksible i forhold til å flytte på de historiske anleggene.
- Håndballbanen nær jernbanen blir berørt, og må flyttes eller avvikles. Denne er lite brukt i dag.

Østre alternativ fra SVVs rapport, alternativ 1

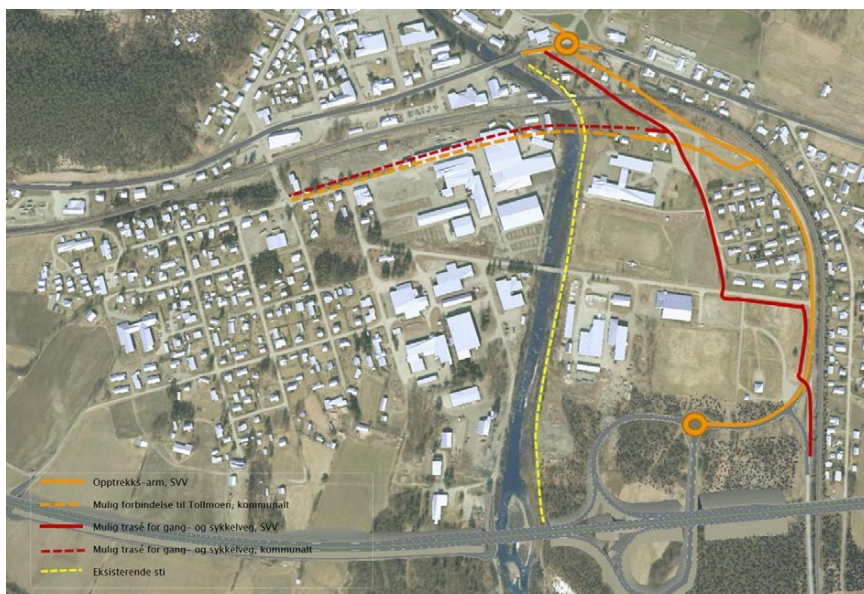
Alternativet benytter seg av dagens vegnett og vil kreve en ny undergang for kryssing av Dovrebanen. Møtet med sentrum vil likevel være mer attraktivt enn det vestre alternativets undergangsløsning, da forlengelsen av Randkleivsvegen er mer naturlig uten retningsendringer. Dagens undergang vil være for gang- og sykkeltrafikken, og dermed holder myke og harde trafikanter adskilte. Møtet med sentrum vil skje med en rundkjøring litt sør for Statoil-stasjonen.

SVV bekoster opptreksarmen med ny undergang, ny rundkjøring på dagens E6 og sammenhengende gang- og sykkelveg med forbedret undergang.

Forbindelsen til Tollmoen har tre alternativer:

Alt. 1a: Forlengelse av Grubbegata med bru over Våla, som forbinder nærings- og boligområdet på Tollmoen med opptreksarmen. Åmillomvegen kan stenges for biltrafikk vest for idrettsanlegget.

SVV bekoster deler av forlengelsen av Grubbegata der denne knyttes til opptreksarmen.



Figur 5. Østre alternativ 1a fra SVV

Alt. 1b: Bruke dagens Åmillomvegen som forbindelse mellom Tollmoen og opptreksarmen. Trafikksikkerhetstiltak gjøres fra krysset Skolevegen/Åmillomvegen til vest for idrettshallen. Ny gang- og sykkelbru etableres ved siden av Åmillomvegen-brua.

SVV bekoster ny gang- og sykkelveg med ny separat gang- og sykkelbru over Våla, og trafikksikkerhetstiltakene ellers.



Figur 6. Østre alternativ 1b fra SVV

Alt. 1c: En egen arm fra rundkjøringen ved toplanskrysset (avkjøring ny E6) og en ny bru over Våla sør for idrettsfeltet og lagerbygningene.

SVV bekoster deler av tilkoblingsvegen fra toplanskrysset/rundkjøringen.



Figur 7. Østre alternativ 1c fra SVV

Rådmannens vurdering

Byformanalysen tilrår østre alternativ og SVV tilrår østre alternativ med alt. 1b som forbindelse til Tollmoen.

Østre alternativ benytter eksisterende veg og innordner seg gate- og bygningsstrukturen i Ringebu, og er av to alternativer (vest og øst) det mest skånsomme og som krever minst inngrep i landskapet. På sikt er det ønskelig fra Jernbaneverket å stenge planovergangen nord for togstasjonen – overgangen er farlig og lett å forsere for gående og syklister. Utvikles Tollmoen, vil enda flere benytte seg av planovergangen, og dermed øker sannsynligheten for ulykker. Østre alternativ kombinert med stengt planovergang krever en ny forbindelse mellom Tollmoen og sentrum for biltrafikken. Denne forbindelsen mellom bolig- og næringsområdet i Tollmoen til sentrum er nødvendig da det ikke finnes bedre/egnede alternative planfrie krysningspunkter av Dovrebanen andre steder. Spørsmålet er hvor denne forbindelsen bør være.

Rådmannen mener at østre alternativ bør videreføres i det videre planarbeidet, men er ikke enig med SVV om deres tilrådning om alt. 1b som forbindelse til Tollmoen.

SVVs anbefaling om alt. 1b er etter rådmannens mening en alt for lettvinnet løsning. Rådmannen sår tvil om de skisserte trafiksikkerhetstiltak og tror ikke at disse tiltakene vil bedre trafiksikkerheten for de myke trafikantene som krysser Åmillomvegen. Om det er slik at tiltakene faktisk virker etter sin hensikt, betyr ikke dette at trafikkmengden mellom opptreksarmen og Tollmoen vil være lav. Kanaliseringen av trafikken oppgis som en fordel i rapporten, men rådmannen kan ikke se hvor fordelene ligger når kanaliseringen skjer gjennom skole- og idrettsområder som benyttes av mange barn og unge.

Det meste av tungtrafikken til industriområdet på Tollmoen skjer via E6. Når dagens E6 flyttes, vil også tungtrafikken flyttes. Det betyr at kanaliseringen på Åmillomvegen vil inkludere en kanalisering av tungtrafikken fra ny E6 til Tollmoen. Tollmoen har også en betydelig andel beboere som pendler i retning Lillehammer, og disse vil naturligvis bruke Åmillomvegen og ny E6. I rushtidene vil møtet mellom skolebarn og bil- og tungtrafikken være uunngåelig og vil skje i stort omfang i Åmillom, slik tilfellet er ved dagens E6. Ethvert trafiksikkerhetstiltak vil ikke hindre et uoppmerksomt barn i å løpe

rett ut i denne «kanaliseringen» f.eks. på vei til en gymsbane.

Kommunens langsiktige planlegging har som mål å utvikle skole- og idrettsområdet på Åmillom, slik at forbindelsen mellom idrettsarealene og -anleggene og skolearealet blir tettere. Det kan ikke ses bort ifra en fremtidig oppgradering på skole- og idrettsanleggene. Det er i forslag til revidert arealplan i kommuneplanen vist areal til evt ny barneskole i området (som ett av flere alternative lokaliseringer). Den langsiktige planleggingen legger også opp til at dagens planovergang nord for jernbanestasjonen blir stengt eller blir betraktelig utbedret, og underbygger betydningen forbindelsen mellom Tollmoen og opptrekkssarmen vil ha for utviklingen i Tollmoen. Tollmoen har et stort utviklingspotensial, og vil kunne være det store transformasjonsområdet i Ringeby.

Rådmannen mener at Åmillomvegen bør stenges for all motorisert trafikk, slik at skole- og idrettsarealene blir sammenhengende, med mulighet å bevege seg fritt inne i området uten fare for kryssende trafikk. Isolert sett bør den nye forbindelsen mellom Tollmoen og sentrum/ny E6 skje gjennom enten forlengelsen av Grubbegata (altså alt. 1a nevnt i SVVs rapport) eller ny arm sør for Åmillom (alt. 1c) slik at biltrafikken kan gå utenom skole- og idrettsområdet. Dette vil være det beste alternativet på lang sikt, både for utviklingen av Tollmoen, stengingen av dagens planovergang og et trafikkfritt skole- og idrettsområde.

Transformasjonen i Tollmoen vil ikke skje på kort tid, men forutsetningene for at prosessen startes opp er en ny planskilt forbindelse til området. Jernbaneverket har uttalt skriftlig at ny virksomhet i Tollmoen (les: regulering av ny utbygging) ikke vil tillates uten at ny alternativ adkomst til området blir sikret. Det er ikke slik at en ny forbindelse må være på plass samtidig med ny E6, men muligheten til å etablere denne forbindelsen må være til stede. Samtidig må man være realistisk nok til å akseptere at midlertidige løsninger tas i bruk inntil da.

Rådmannen har forståelse for det ansvaret og ansvarsområdet SVV har, der dette ansvaret ikke omfatter adkomst til Tollmoen. Sånn sett forstår rådmannen anbefalingen om alt. 1b, og kan gå med på at eventuell ny kjørebri/oppgradering av vegbri på Åmillomvegen ligger under kommunens ansvar og ikke SVVs. Rådmannen kan likevel ikke slå seg til ro med SVVs argument om at forbindelsen til Tollmoen ikke er innenfor SVVs ansvarsområde. Tilkobling til Ringeby sentrum fra ny E6 er SVVs ansvar, og det er SVVs ansvar å sikre en god, trafiksikker og tjenlig forbindelse til sentrum. Ringeby sentrum består av området nord for jernbanen (Vålebri) og området sør for jernbanen (Tollmoen). Selv om SVV ikke har ansvaret for å utbedre alle deler av vegene til Vålebri og Tollmoen, har SVV ansvaret for å sikre at disse vegene finnes.

Åmillom er et viktig område for skole- og idrettsaktiviteter som så å si samler det meste av kommunens barn og ungdommer (og voksne) på et sted. Sikkerheten til brukerne og barna er av høyeste prioritet. Rådmannen kan ikke tilrå en kanaliseringsløsning som gi betydelig økte utrygge områder for skole- og idrettsaktiviteter. Den løsningen som nå velges skal ha lang levetid. Rådmannen mener det finnes et bedre og rimelig alternativ til å kanalisere trafikken til Tollmoen på Åmillomvegen.

Istedenfor vil rådmannen anbefale følgende (se også figur 8 under):

- Det østre hovedkonseptet velges.
- Forbindelsen til Tollmoen skjer fra toplanskrysset direkte opp til Åmillomvegen og fortsetter på denne vegen vestover.

- Vegstykket fra Randkleivsvegen til og med idrettshallen stenges for motorisert trafikk.
- Åmillomvegen-brua må oppgraderes for å tåle forventet økt trafikk.

Fordelene:

- Ved å ha en egen arm fra ny E6 til Åmillomvegen bru, unngår en at biltrafikken krysser skole- og idrettsområdet, og man får et sammenhengende område egnet for fremtidig oppgradering/utvikling innenfor skole- og kulturformål.
- Tungtrafikk og pendlertrafikk kan gå raskt ut på E6 uten å måtte kjøre gjennom skole- og idrettsområdet.
- Redusert tung- og pendlertrafikk betyr vesentlig mindre trafikk som benytter dagens planovergang nord for togstasjonen, og dermed trengs ikke denne overgangen å stenges. Utviklingen/transformasjonen i Tollmoen kan gå sin gang uten økt trafikkmengde over planovergangen.
- Man kan ta i bruk vegforbindelsen umiddelbart da man benytter seg av dagens vegnett, og ikke må vente på en ny veg- og bruforbindelse.
- Egen arm legger likevel til rette for fremtidig ny forbindelse til Tollmoen med ny bru sør for Haverstad hytteindistriområde.
- Tilpasser og underordner seg dagens bystruktur og gatenett.

Ulempene:

- Lang omveg for å komme seg til sentrum fra Tollmoen dersom planovergangen stenges.
- Sentrum vil føles delt i to av Dovrebanen hvor eneste forbindelse er via opptrekksarmen, dersom planovergangen stenges.
- Kan være forvirrende for kjørende som kommer fra E6 hvilken av armene som fører til Vålebru og til Tollmoen.
- Eventuell fremtidig bro over Våla i sør ødelegger den sammenhengende turstien.

Rådmannen har også vurdert alt. 1a, forbindelsen via forlengelse av Grubbegata, men ser flere ulemper enn fordeler med dette alternativet. Blant annet må flere bygninger rives, og industribygningene på Tollmoen må rives eller bygges om. Tilkoblingen til opptrekksarmen/Randkleivsvegen blir et trangt T-kryss som gjør det vanskelig for tungtransporten å komme inn i. Det ser vanskelig ut å lage en god kryssing for gangtrafikken langs Våla over vegen. Den store fordelene med forlengelsen av Grubbegata er nærheten til Vålebru sentrum, som gjør at planovergangen kan stenges og likevel er vegen til Vålebru og ny E6 innen rekkevidde. I tillegg kommer fordelene med at vegen ligger utenfor skole- og idrettsområdet, dog ikke så langt unna at skolen vil ligge tett inntil og at gang- og sykkelvegen krysser denne vegforbindelsen.

Sett under ett tilrår rådmannen at østre alternativ velges, og at forbindelsen til Tollmoen er i henhold

til figur 8.



Figur 8. Rådmannens anbefaling

Rådmannen presiserer til slutt at valgte alternativ er prinsippløsninger, og at de endelige løsningene og plasseringene av vegene (detaljene) vil mest sannsynlig måtte bli justert i reguleringsarbeidet i forbindelse med videre planlegging innenfor rammen av valgte prinsippløsninger.

Rådmannen har ikke oversikt over om evt beslutning om statlig reguleringsplanprosess av E6 forbi Ringebru også vil omfatte reguleringsprosess for opptrekkarm.