

Grunnlag for områdereguleringsplan for Vålebru

FORSLAG TIL

Gang og sykkelstrategi

INNLEDNING

BAKGRUNN

Det ligger et betydelig potensial for miljøforbedring og redusert energiforbruk i de daglige korte og mellomlange bilreisene, siden de kan utføres til fots og på sykkel. Dette vil igjen gi positive virkninger for folkehelsa.

Tilrettelegging for gange og sykkel vil gi bedre rekreasjonsmuligheter for innbyggerne, men også økt attraktivitet for Ringeby som turistmål. Med Landsbyen Ringeby som base er Ringeby blitt en destinasjon for stisyklister. En satsing på infrastruktur for myke trafikanter vil bidra positivt til denne utviklingen.

Sentrumskjernen er i dag relativt godt tilrettelagt for myke trafikanter. Kvartalstruktur og aktive fasader gjør tettstedet kompakt og trivelig, og innbyr til at besøkende setter fra seg bilen og beveger seg rundt til fots.

Ringeby er et sted som de fleste kommer til med bil, men det eksisterer et potensial for å øke gang- og sykkelandelene for reiser til og fra sentrum. Stadig bedre teknologi og økende salg av elsykler gjør det mer attraktivt å sykle til tross for at mange må opp bratte bakker. Mange steder i landet er det nå en trend at familier anskaffer elsykkel istedet for bil nummer to.

I arbeidet med en ny reguleringsplan er det viktig å få oversikt over hvilke tiltak som det kan være aktuelt å tilrettelegge for i den nye planen. Per i dag har Ringeby kommune en trafiksikkerhetsplan som sier noe om aktuelle trafiksikkerhetstiltak i kommunen, men denne har ikke økning av gang- og sykkelandelen som fokus.

Planprosess for ny E6 gjennom Ringeby pågår samtidig med prosess for ny sentrumsplan i Vålebru. Nye Veier vil trenge

input fra Ringeby kommune for å finne de mest hensiktsmessige løsningene for avlastet vegnett/nytt lokalvegnett og gang- og sykkel.

FØRINGER I KOMMUNEPLANENS AREALDEL

Fastsatte føringer i kommuneplanens arealdel som gjelder gange og sykkel:

Det skal etableres gode møteplasser og forbindelser til naturområder og vassdrag med gang og sykkelveger og turstier.

Det skal sikres gjennomgående gang- og sykkelveger gjennom hele kommunen, også i sentrumsområdene.

GRUNNLAGSMATERIELL

Ringeby kommunes trafiksikkerhetsplan for perioden 2019 – 2021

Kommuneplanens arealdel 2018 – 2030

Nasjonal transportplan 2014-2023

Nasjonal gåstrategi, Statens vegvesen

Nasjonal sykkelstrategi, Statens vegvesen

Tiltakskatalog for transport og miljø. Tilrettelegging gange

Tiltakskatalog for transport og miljø. Tilrettelegging sykkel

Lokale gåstrategier og planer for gående. Veiledning for kommuner, Statens vegvesens rapporter nr 280

Universell utforming av vegger og gater. Håndbok V129

Veg og gateutforming. Håndbok N100

AVGRENSNING

Reguleringsplan for Vålebru har en planavgrensning som er i tråd med arealet som er definert som sentrumskjernen i kommuneplanens arealdel.

For å kunne sikre helhet og viktige forbindelser dekker gang og sykkelstrategien et influensområde som inkluderer viktige målpunkt fra sentrum utenfor planavgrensningen , som Ungdomsskolen, Ringebru stavkirke og prestegård.

Stedsutviklingsprosjektet *Vålebru inn i framtida* er gjennomført med støtte fra



BAKGRUNN

KLIMA

Målet med revisjon av reguleringsplan for Vålebru er å legge til rette for utvikling av en klimavennlig og attraktiv landsby. Gang- og sykkelstrategien skal være en del av grunnlaget for utarbeidelse av områdereguleringsplan for Ringebu sentrum, men tar også for seg forbindelsene ut til områder og målpunkter rundt sentrum.

En beregning viser at en dobling av sykkelandelen på landsbasis i dag vil gi klimakutt på mellom 0,39 og 0,54 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i perioden 2014-2023 (SVV 2014). Ved å øke gang- og sykkelandelen i tettstedet, vil en øke attraktivitet og i tillegg få gode effekter for både klima og folkehelse.

FOLKEHELSE

Regelmessig fysisk aktivitet som eksempelvis en halv times daglig rask gange gir en betydelig helsegevinst i form av redusert risiko med 10-50 % for hjerte- og karsykdommer, diabetes type 2, høyt blodtrykk, overvekt og ulike typer kreftformer (TØI 2016). Fysisk aktivitet er også viktig for god muskel-, skjelett- og leddhelse. Jevnlig sykling og gange gir også økt velvære og livskvalitet.

Helsedirektoratet har konkrete anbefalinger om minimum fysisk aktivitet for barn og voksne, f.eks. 30 minutters moderat fysisk aktivitet hver dag. Siden eldre utgjør en stadig større del av befolkningen, er det spesielt viktig å satse på tiltak som bedrer eldres helse og livskvalitet. Et finmasket, trygt og trafiksikkert gangnett vil gjøre det mer attraktivt for eldre å gå.

PROBLEMSTILLINGER

- Det skal pekes ut prioriterte gang- og sykkelforbindelser mellom sentrum, boligområdene og målpunkter utenfor sentrumskjernen. Med utgangspunkt i en slik prioritering kan man vurdere behov for tiltak på delstrekninger for å bedre fremkommelighet for syklende eller gående.
- Det fokuseres på små og store tiltak som kan være aktuelle for å gjøre det mer attraktivt å gå eller sykle framfor å ta bilen.
- Tydeliggjøre myke trafikanter prioritering i vegbanen og sørge for ekstra fokus ved drift og særlig vinterdrift.
- Det ses på gangforbindelser i boligområder som er lagt inn i reguleringsplaner, men som ikke har blitt opparbeidet, og i stedet har blitt privatisert av de som har eiendom inntil gangstiene. Det kan være aktuelt å gjøre konkrete tiltak for å gjøre gangstiene farbare og tilgjengelige slik at de ikke oppleves som private.

FØRINGER



NASJONALE FØRINGER

Nasjonal gåstrategi

Strategien er utarbeidet av Statens vegvesen og er vedlegg til Nasjonal transportplan for 2014-2023. Strategien retter seg mot hverdagsgåing og fokuset er først og fremst på byer og tettsteder. Hovedmålet med strategien er at alle grupper av befolkningen skal oppleve at det er attraktivt å gå, og at det er lagt til rette for at de kan gå mer i hverdagen.

Målet innebærer at flere av befolkningens totale reiser skal gjøres til fots og at alle befolkningsgrupper skal gå mer i hverdagen. Viktige grunnlag for prioritering og synliggjøring av de gående er også lagt inn i de første Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging som kom i 2014 (Kommunal- og arbeidsdepartementet 2014), se Areal- og transportplanlegging – Statlige føringer.

De slår fast at planlegging både etter plan- og bygningsloven og andre lover skal styrke sykkel og gange som transportform: «§ 4.4. Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I større by- og tettstedsområder der økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transportsystemet, bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.» Statens vegvesen og kommunale og fylkeskommunale myndigheter plikter å legge retningslinjene til grunn både ved egne planer og håndtering av private planforslag. Den nasjonale gåstrategien peker også på kommunenes viktige rolle og ansvar for gående, se Lokale gåstrategier og planer for gående (Statens vegvesen 2014a og tiltaket Lokale gåstrategier.

Nasjonal sykkelstrategi

Dokumentet er vedlegg til Nasjonal transportplan for 2014-2023 og foreslår nasjonale mål og innsatsområder for å fremme sykkel som transportform og hverdagsaktivitet. Det er skissert hvilke virkemidler som skal til for å få flere til å velge sykkel som transportmiddel, og hvordan innsatsen kan måles i form av sykkelregnskap.

REGIONALE FØRINGER

Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland

Planen sier i retningslinjene for arealbruk at nye boligområder, handelsområder og øvrige næringsområder skal lokaliseres slik at en legger til rette for minst mulig transportarbeid.

God tilknytning til gang- og sykkelvegnettet må etableres dersom dette ikke allerede eksisterer. Videre gir planen i retningslinjene for bærekraftig transport at byer og tettsteder skal ha et sammenhengende sykkelvegnett som er trafikkikkert. Boligområder skal ha trygg gang- og sykkelvegforbindelse til skole, lokalsenter eller til bussholdeplass. Det skal være god parkeringsdekning for sykkel i den indre sentrumssonen, og synlige sykkelparkeringsplasser med kvalitet ved viktige målpunkt.

Mobilitetsstrategi for Innlandet

Ble vedtatt i desember 2021, er en oppfølging av Innlandsstrategien og skal følge opp visjon, mål og føringer for mobilitetsområdet. Omfatter all persontransport.

Særlig relevant for Ringebu er punkt 5.7 Samarbeid om utvikling av Kompakte byer og tettsteder som stimulerer til mer bruk av kollektivreiser, sykling, gåing og mikromobilitet, samt Handling 15: *Arbeide for at kommunene skal ha en strategisk tilnærming til å øke andelen gåing, sykling og mikromobilitet. Også i spredtbygde strøk er det antagelig et betydelig potensial for økt andel gåing og sykling i daglige.*

LOKALE FØRINGER

Kommuneplanens arealdel

Kommunedelplan for E6 Elstad – Frya vedtatt i 2012 er videreført i arealdelen. Reguleringsarbeid for E6 er igangsatt. Reguleringsplan for E6 Frya –Gunstadmoen er vedtatt.

I arbeidet med ny E6 vil kommunen sikre gjennomgående gang- og sykkelveger gjennom hele Ringebu, fra Frya-sletta, gjennom Ringebu sentrum og Fåvang. Ved revidering av gamle reguleringsplaner, eller ved opparbeidelse av nye reguleringsplaner, vil kommunen innarbeide rekkefølgebestemmelser om opparbeidelsen av trafikk sikre gang- og sykkelveger.

Ny E6 utenfor Ringebu sentrum vil medføre ny adkomst til Ringebu. Kommunen vil sikre en adkomst som ivaretar trafiksikkerheten, myke trafikanter og adkomst til de forskjellige områdene som Tollmoen, Åmillom, Vålejordet og Ringebu sentrum. Når ny E6 er på plass, vil gamle E6 bli omgjort til en miljøgate med lav fart, slik at ferdselen mellom stasjonsområdet og handelsområdet kan skje på en trygg måte.

Trafiksikkerhetsplanen med sine konkrete tiltak skal redusere antall ulykker og bidra til mer trafikk sikker veg for alle trafikanter, men særlig myke trafikanter. Parkering i sentrumsområdene bør søkes løst med parkeringskjeller/-hus for å frigjøre overflateareal til andre formål.

DAGENS SITUASJON



TIL OG FRA

Fra nord

Gang- og sykkelveg parallelt med Brekkebakken. Bratte bakker, men godt tilrettelagt med hvileplasser innimellom.

Fra nordøst

Gangvegssystem med undergang til Ringebu skole og folkehøyskole. Kobler seg på grusveg til Skarven. Våla bru er lite tilrettelagt for fotgjengere, men ny gangbru gir adkomst mer rett på sentrumstrekanen.

Fra nordvest

Stisystem i skogen mellom sentrum og boligområdet Ulberg er mye brukt som rekreasjon, men også til rene transportetapper til og fra sentrum for de som bor på Ulberg.

Fra sør

Jernbanen er i dagens situasjon en sterk barriere og dagens kryssingspunkter er ufunksjonelle og ikke trafikksikre.

Fra øst

Til og fra Ringebu sentrum er det etablert tilkomstvei i form av gang- og sykkelvei langs E6 fra øst. Nylig ferdigstilt gangbru over Våla parallelt med E6. Dårlig tilrettelagt kryssing av jernbanen i Randklevgata.

Fra vest

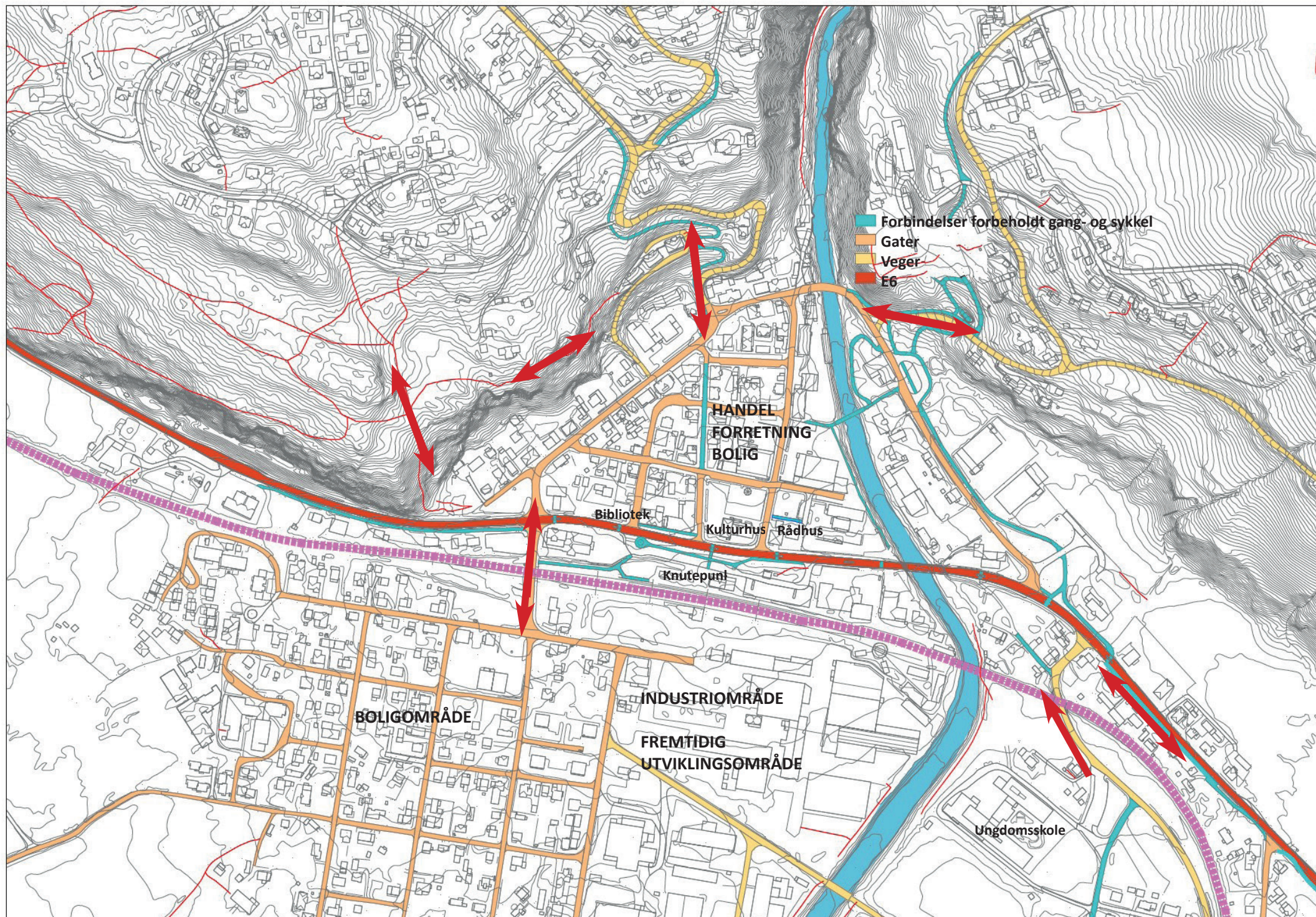
Det er ingen tilrettelegging for myke trafikanter fra vest.



Eksisterende E6 setter preg på Ringebu sentrum



Kryssing av jernbanen i øst er en uholdbar løsning for myke trafikanter, men også en dårlig løsning for biltrafikken, og særlig tungtrafikk



DAGENS SITUASJON



SENTRUMSKJERNEN

Brugata

Brugata er fylkesveg og avgrenser sentrumskjernen mot nord. Fungerer som samleveg. Fortau i nord og vest. Øst for Våla er det gang- og sykkelveg med grøft og tre meter avstand til veg- banen. Arealbruken i området og utformingen av veg- anlegget innbyr til høy fart.

Ole Steigs gate

Fungerer som hovedferdselsåre inn i sentrumstrekanten både fra E6 i sør og Brugata i nord. Denne funksjonen gir til tider høyere fart enn hva som er naturlig i en sentrumsgate.

Jernbanegata

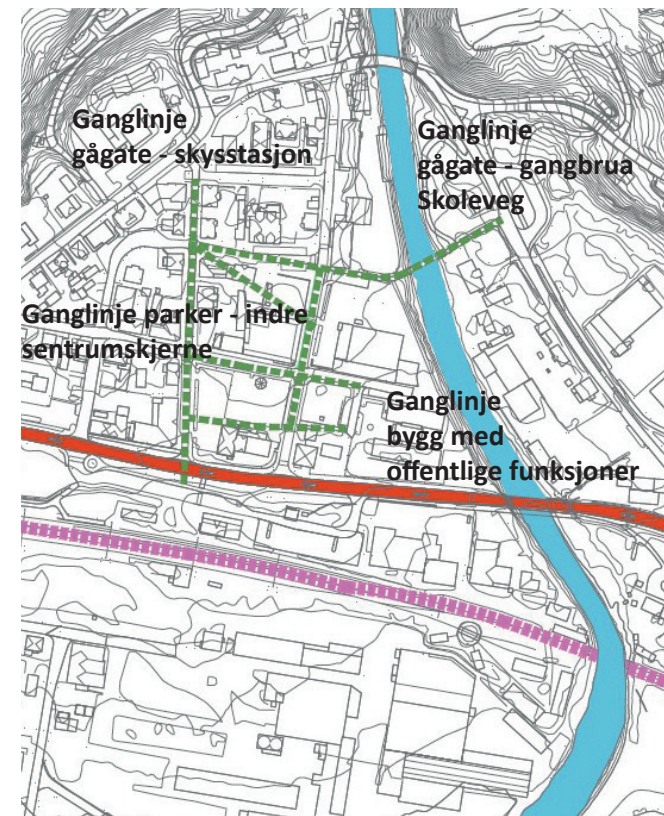
Enveiskjørt inn fra E6. Gågate fra krysset med Hanstadgata og nord til Torggata.

Tomtegata

Leder inn fra E6 og ligger parallelt med og øst for Jernbanegata. Fremstår her som en boliggate og mangler kantstein, fortau og generell opparbeidelse. Fører ikke til Brugata i nord, men svinger og krysser vinkelrett på Jernbanegata. På strekningen mellom Jernbanegata og Ole Steigs gate er det fortau og kantparkering. Fører videre ut på Ole Steigs gate. Pilgrimsleden går gjennom Tomtegata.

Hanstadgata

Startet ved Våla og ligger nord for og langs Rådhuset og Kaupangerparken. Leder ut på Tomtegata i vest.



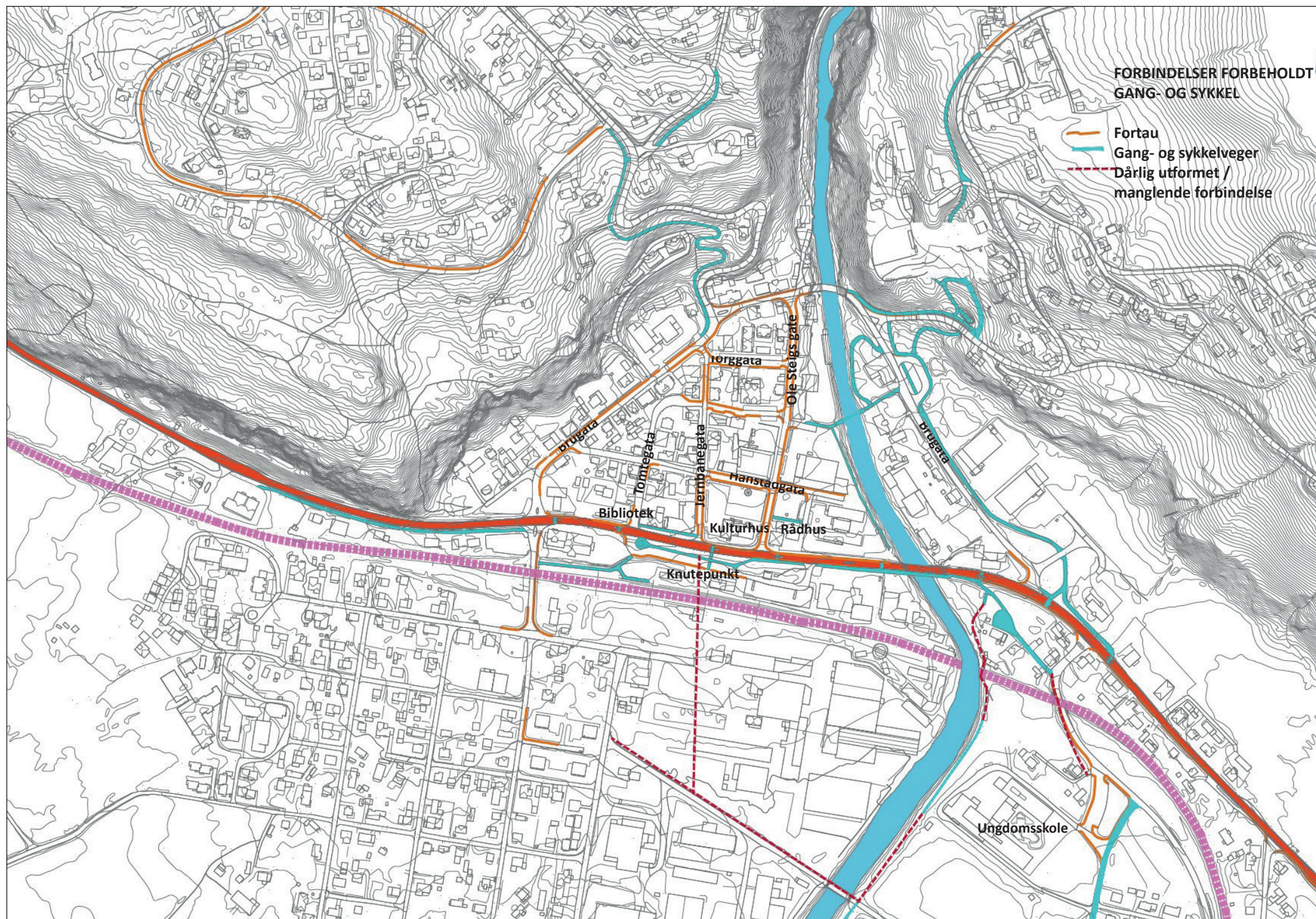
Viktigste ganglinjer innenfor sentrumskjernen



Pilgrimsleden følger Tomtegata og svinger opp Jernbanegata

FORBINDELSER FORBEHOLDT
GANG- OG SYKKEL

- Fortau
- Gang- og sykkelveger
- Dårlig utformet / manglende forbindelse



REGISTRERINGER

Utfordringene for trafiksikkerhet for myke trafikanter i sentrumskjernen kan kategoriseres:

- Barrierene E6 og jernbanen

- Konfliktpunkter som følge av mange biler i den indre sentrumskjernen hvor det også er gangstrøk og mange ganglinjer.

- Øst for Våla har Brugata utforming som landeveg og ikke sentrumsgate.



KONFLIKTPUNKTER

Gjennom høringer og møter har kommunen fått innspill på utfordringer knyttet til trafiksikkerhet for myke trafikanter.

1. Planovergangen i Bjørgemogata

Bane NOR sanerer planoverganger over hele landet, men har ingen konkrete planer for den i Ringebru. Funksjonene på sørsiden av jernbanen; boliger, utviklingsområde for bolig, eldresenter, ungdomsskole, idrettshall og næringsvirksomhet på sørsiden av jernbanen burde denne kryssingen vært planfri.

2. E6

40-sone og mange fotgjengeroverganger avbøter noe, men trafikkbelastningen er høy med stort innslag av tungtrafikk, og det oppleves utrygt å ferdes langs og krysse vegen. Ny gangbru parallelt med kjørebrua har bedret trafiksikkerheten, men den nye løsningen gjør også at E6 må krysses på begge sider av brua.

3. Krysset Tomtegata/Jernbanegata

Farlige situasjoner oppstår når biler krysser over gågata. Noen svinger også inn i og også svinger inn i gågata fordi de ikke ser skiltet.

4. Ole Steigs gate mellom parkene

Kommunen får mange tilbakemeldinger på at det oppleves utrygt å oppholde seg i lekeparken og Kaupangerparken med barn på grunn av mange biler med høy fart i dette området.

5. Tosidig parkering i Tomtegata

Arealet ligger midt i den travleste delen av Ringebru sentrum der det er mange ganglinjer og målpunkter i form av gågate, spisesteder og butikker.

6. Bunnen av Brekkebakken

I krysset bærer utformingen av Brugata mer preg av å være en fylkesveg enn tettstedsgate. Mange skolebarn beveger seg fra gangvegen i Brekkebakken, krysser over Brugata og følger fortauet østover. Bilister som kjører der ofte melder om en uoversiktlig situasjon i krysset særlig vinterstid.

7. Bunnen av bakken opp mot Skarven

Tidligere var det gangfelt i bunnen av bakken, men dette er fjernet. Likevel er det mange som dropper veien om kulverten og heller krysser over autovernet.

8. Fotgjengerkryssing over Brugata fra gangvegen

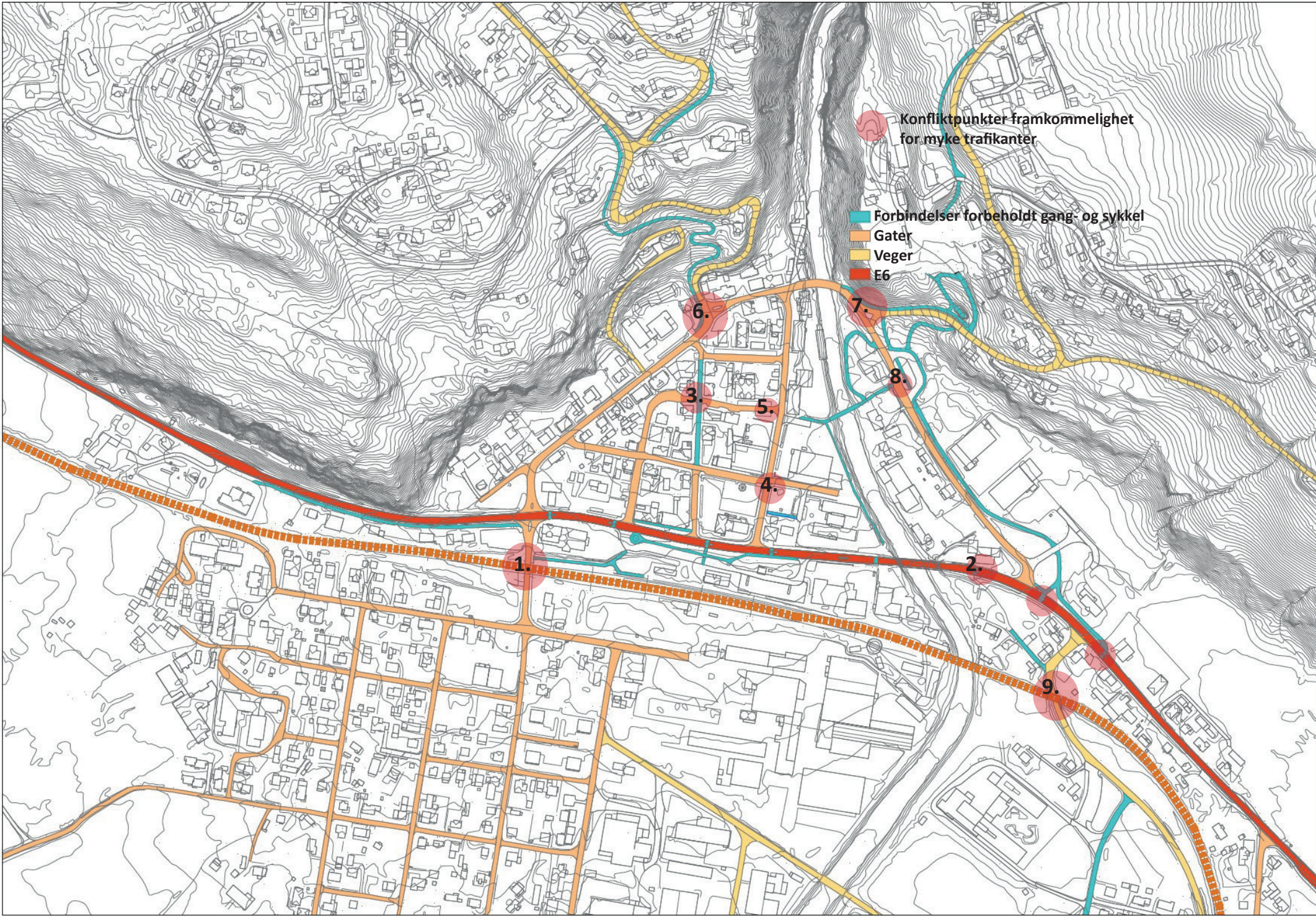
Gangbrua som ligger i forlengelsen av Tomtegata binder øst og vest for Våla sammen, fungerer som skoleveg for mange elever ved Ringebru barneskole og som forbindelse mellom sentrum og Ringebru folkehøgskole, i tillegg til Skarven og Panoramaveien mot prestegården og stavkirka. Øst for Våla har Brugata en utforming som innbyr til høy fart. Dette skaper farlige situasjoner der gangvegen møter Brugata.

9. Undergangen i Randkleivvegen

Undergangen er svært smal og dårlig tilrettelagt for gående og syklende.



Den tosidige parkeringsplassen i Tomtegata er ikke trafiksikker



Konfliktpunkter framkommelighet for myke trafikanter

- Forbindelser forbeholdt gang- og sykkel
- Gater
- Veger
- E6

AREALBRUK

Kompakt sentrum med kort avstand mellom funksjonene.

Stasjonsområde og bussterminal i nær tilnærming til sentrum.

E6 som barriere mellom den indre sentrumskjernen og jernbanestasjonen.

Jernbanen som barriere mellom sentrumstrekanten og ungdomsskolen, idrettshallen, aldershjem, bofellesskap, boligområder og utviklingsområder på sørsiden.

Våla som barriere mellom øst og vest i tettstedet.



Funksjoner

Overordnet sett har Ringebu sentrum en tydelig soneinndeling. Sentrumskjernen har handelstilbud og offentlig tjenestetilbud med rådhus, kulturhus og bibliotek. De offentlige funksjonene ligger i en akse av tre kvartaler som henger sammen langs E6.

Ringebu stasjon ligger innenfor sentrumskjernen, men med E6 som en barriere mellom.

Sør for sentrum ligger Tollmoen med eneboligområde, aldershjem og bofellesskap. Her er det også nærings- / industriområde. Øst for Våla ligger ungdomsskole, idrettshall og idrettsanlegg i tillegg til boligområder. Jernbanen er en barriere mellom nord og sør.

Ringebu barnehage, barneskole og folkehøgskole ligger relativt tett på sentrumskjernen, men med et betydelig antall høydemetre mellom.

Kvadraturen legger opp til et kompakt sentrum der husene ligger i en byggelinje langs gateløpene, med boliginnganger og hager på baksiden. Dette gir korte avstander. Strukturen og bygningsmiljøet gjør at det er trivelig å bevege seg rundt til fots.



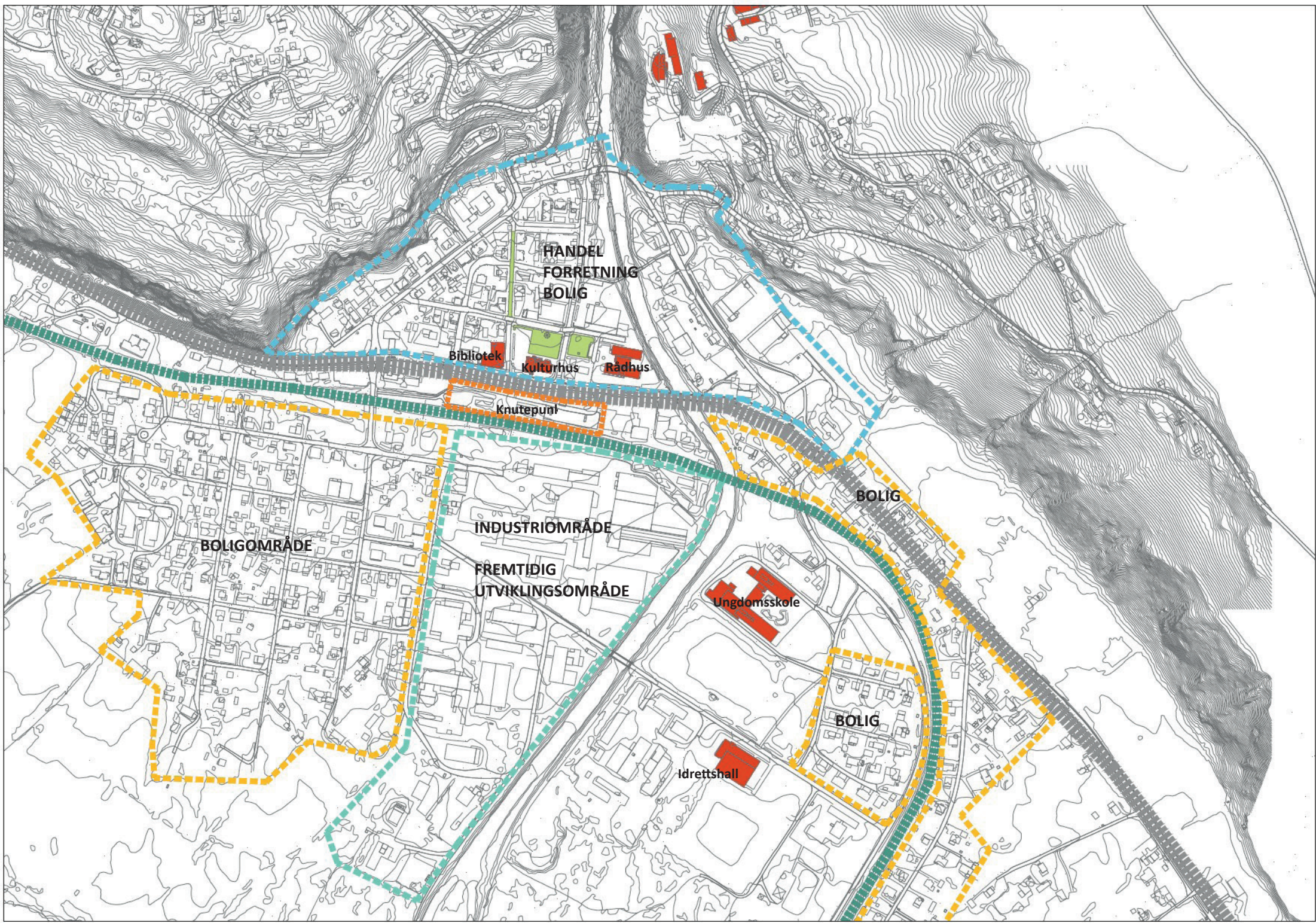
Ringebu rådhus ligger i en akse av offentlige funksjoner som også inkluderer lekeparks og park, Makerspace, Kaupanger (kulturhus), bibliotek og innovasjonssenter. Foto: Stig Walter Nymoen



Ringebu skyssstasjon ligger sentralt plassert i sentrum
Foto: Stig Walter Nymoen



Tydelig soneinndeling med handel, boligområder og industri
Foto: Britt Åse Høyvesveen



HANDEL
FORRETNING
BOLIG

Bibliotek
Kulturhus
Rådhus

Knutepunkt

BOLIGOMRÅDE

INDUSTRIOMRÅDE

FREMTIDIG
UTVIKLINGSOMRÅDE

BOLIG

Ungdomsskole

BOLIG

Idrettshall

REGISTRERINGER



TURSTIER OG TRAKTORVEGER

Stisystem i skogsområdet ved Ulberg

I øst er det direkte ut fra sentrum forbindelse til et stort skogsområde og turvegnett som leder nordover mot Frya, som binder sentrumskjernen sammen med boligområdet på Ulberg. I dette skogsområdet er store arealer avsatt til boligformål i kommuneplanens arealdel. Disse er utenfor planavgrensning for sentrumsplanen. I en eventuell utbygging til bolig i dette området bør de viktigste delene av stisystemet sikres som grønnstruktur i reguleringsplanen og i en rigg- og marksikringsplan i byggefasen.

Langs Våla

Det er en stor kvalitet i Ringebu sentrum at det er mulig å følge elva Våla fra sentrumskjernen og sørover til utløpet i Lågen. På vestsiden av Våla er det etablert turveg mellom E6 ved Rådhuset og gangbrua i Tomtegata. Denne forbindelsen fungerer dessverre dårlig langs parkeringsplassen på Coop fordi biler stadig parkeres på gangstien. Sør for E6 kunne turstien vært markert bedre med skilting fra gangbrua. Passasjen under jernbanen er lite tilrettelagt.

Mot Fåvang

”Kyrkjerunden” er en mye brukt turtrasé i Ringebu. Mange tar runden om Ringebu stavkirke via Skarven og Panorama-veien og motsatt.

Fra Laugvegen går en sammenhengende traktorveg sørover på privat flomverk langs Lågen. Turvegen har sitt endepunkt på Elstad camping og blir kjørt som skiløype- Landsbyløypa hver vinter. Fra Tollmoen brukes traktorvegen nordover som turtrasé. Her kan man krysse E6 og ta inn på stisystem som leder tilbake til sentrumskjernen.

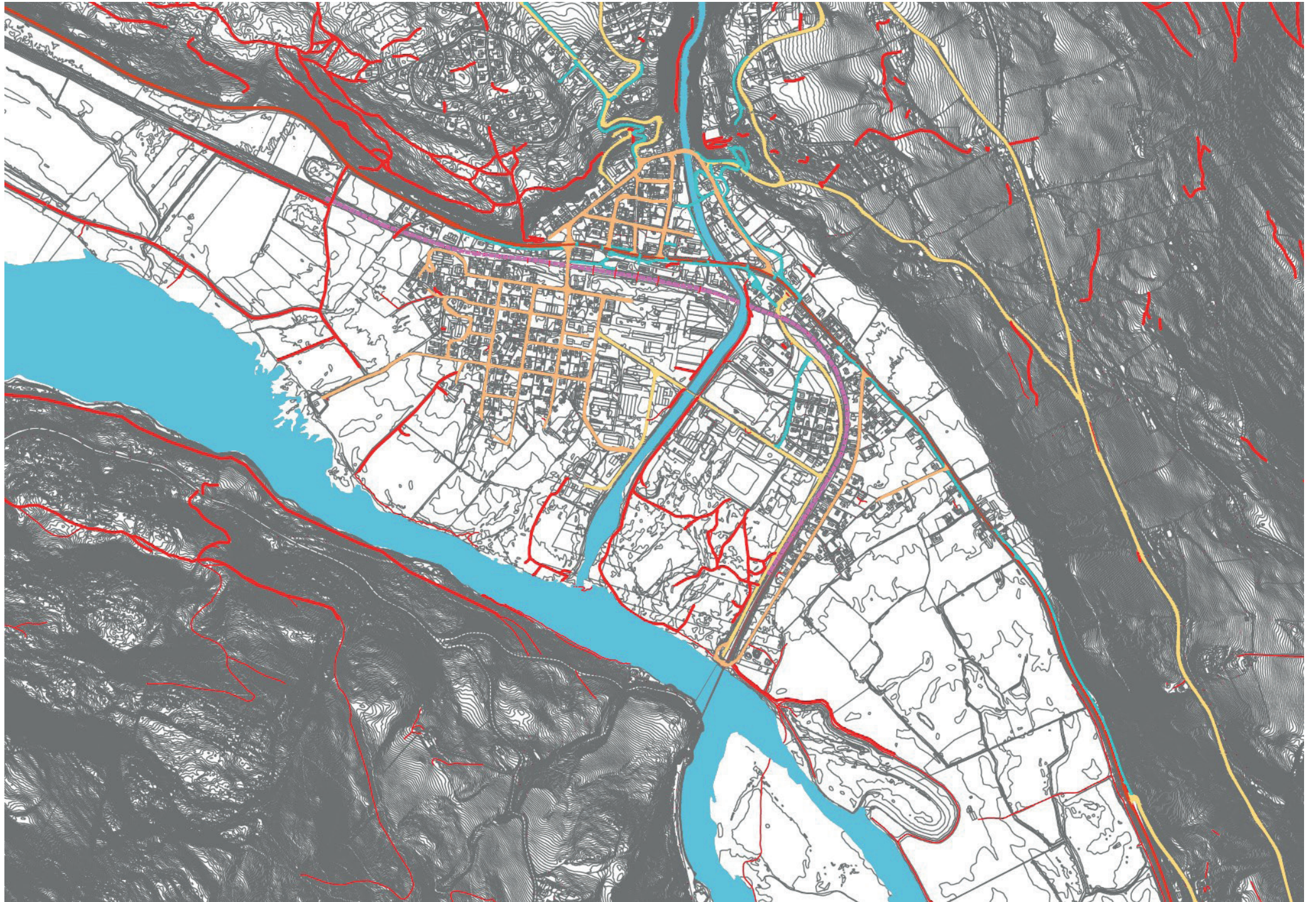
De røde linjene på kartet er stier og traktorveger som ligger i kommunens kartportal



Parkering på gangstien under Ringebudagene 2022



Gangsti langs Våla ved Ringebu ungdomsskole



MÅLPUNKT

Interne målpunkt

Ringebu sentrum har en tydelig soneinndeling. Sentrums-kjernen har handelstilbud og offentlig tjenestetilbud. De offentlige funksjonene ligger i en akse av tre kvartaler som henger sammen langs E6.

Ringebu stasjon ligger innenfor sentrumskjernen, men med E6 som en barriere mellom.

Sør for sentrum ligger Tollmoen med eneboligområde, aldershjem og bofellesskap. Her er det også nærings- / industriområde. Øst for Våla ligger ungdomsskole, idrettshall og idrettsanlegg i tillegg til boligområder.

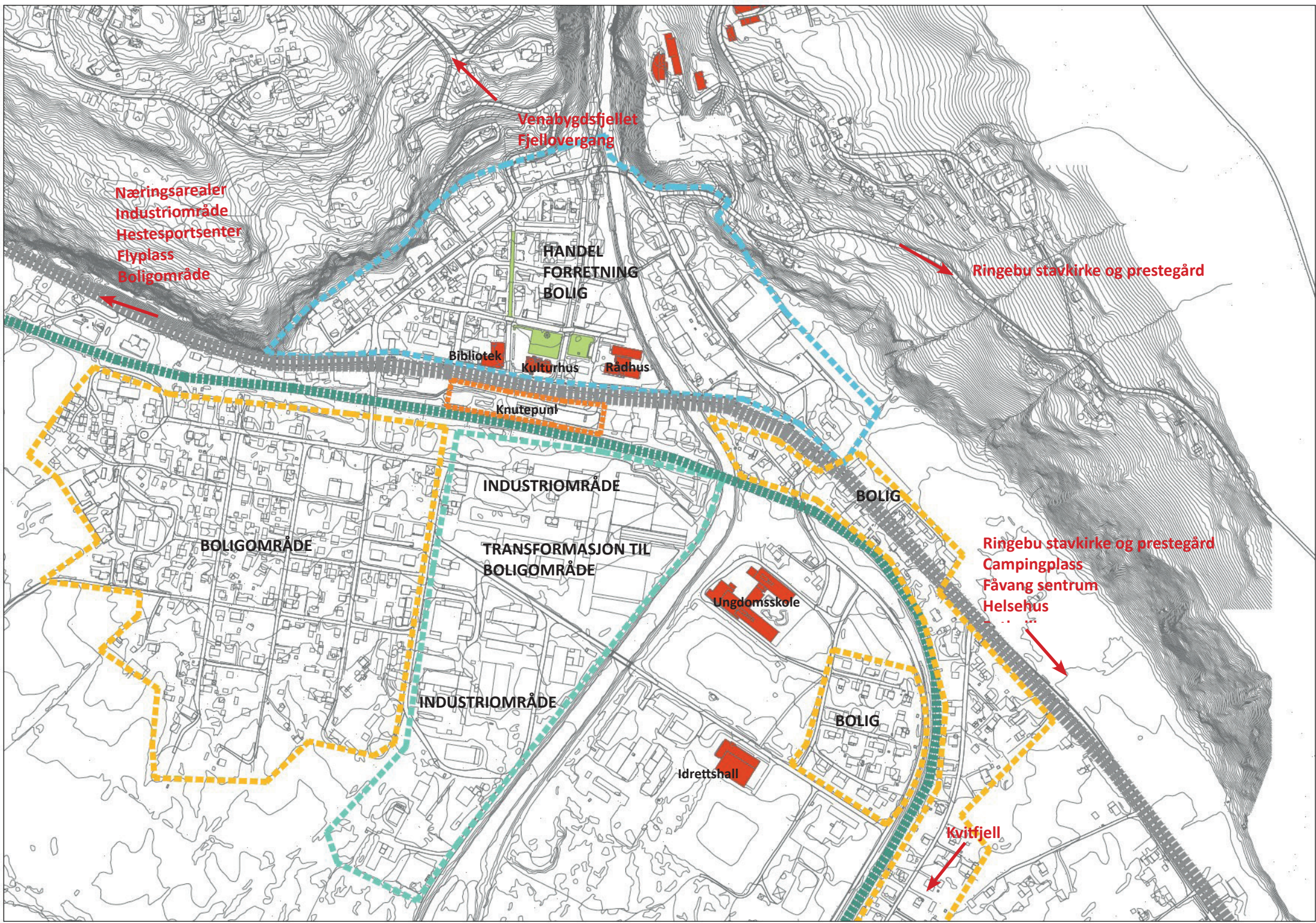
Rett nord for sentrumskjernen ligger Ringebu barnehage, og i nordøst ligger barneskole og folkehøgskole.

Kvadraturen gir et kompakt sentrum der husene ligger i en byggelinje langs gateløpene, med boliginnganger og hager på baksiden. Viktige målpunkt i sentrum i dag er skysstasjonen, Jernbanegata, lekeparksen, Kaupangersparken, Biblioteket/Innovasjonssenteret, Rådhuset, Ringebu skole, Bo- og omsorgssenteret, Ringebuhallen og Ringebu ungdomsskole.

Eksterne målpunkt

I kommuneplanens arealdel er det vedtatt at det skal sikres gjennomgående gang- og sykkelveger gjennom hele kommunen. Sykkelvegnettet bør da ha gode forbindelser til målpunkter utenfor sentrum- som Ringebu stavkirke, prestegården og Høgkleiva. Andre regionale målpunkt er Kjønnsas, Fåvang, Kvittfjell, Venabygdsfjellet og mer nærtliggende rekreasjonsområder i skog og mark.

I dagens situasjon er det en funksjonsfordeling mellom Vålebru og Fåvang der rådhus, bibliotek og idrettshall ligger i Vålebru, mens fotballbane og helsehus ligger på Fåvang.



Venabygdsfjellet
Fjellovergang

Næringsarealer
Industriområde
Hestesportsenter
Flyplass
Boligområde

Ringebu stavkirke og prestegård

HANDEL
FORRETNING
BOLIG

Bibliotek
Kulturhus
Rådhus

Knutepunkt

INDUSTRIOMRÅDE

BOLIG

BOLIGOMRÅDE

TRANSFORMASJON TIL
BOLIGOMRÅDE

Ringebu stavkirke og prestegård
Campingplass
Fåvang sentrum
Helsehus

Ungdomsskole

INDUSTRIOMRÅDE

BOLIG

Idrettshall

Kvitfjell

TILTAK I SENTRUMS- KJERNEN



Viktige målpunkt i sentrum i dag er skysstasjonen, Jernbanegata, lekeparksen, Kaupangerparken, Biblioteket/Innovasjonssenteret, Rådhuset, Ringebru skole, Bo- og omsorgssenteret, Ringebruhallen og Ringebru ungdomsskole.

1. Gang- og sykkelkulvert ved Ringebru stasjon

Kryssing av jernbanen ved Ringebru stasjon vil være viktig for å redusere barrierevirkningen av jernbanen og tilrettelegge for utvikling av sentrum på sørsiden. Områdereguleringsplan for Våla vest tilrettelegger for transformasjon av den gamle sagbrukstomta med flere hundre nye boenheter.

Skisseprosjektet for kryssing av jernbanen som Ringebru kommune fikk laget i 2021 viser to alternativer for kulvertløsning. En i trasé med Jernbanegata, og en i trasé med Tomtegata. Begge løsninger vil kunne bidra til utviklingen av tettstedet og til videre utvikling av Ringebru stasjon med mulighet for perrong og parkering på sørsiden.

2. Planfri kryssing av jernbanen i Bjørgemogata

Bane NOR skriver i høringsuttalelse til varsel om planoppstart for sentrumsplanen at planovergangen må erstattes med planskilt kryssing for alle trafikantergrupper. I gjeldende reguleringsplan for Ringebru er det tilrettelagt for denne kryssingen.

3. Fartsdempende tiltak i Ole Steigs gate mellom parkene

Oppmerksomhetsfelt sør i Ole Steigs gate mellom de to parkene vil få farten ned og gjøre bilistene oppmerksomme på at en kjører inn i et område hvor fotgjengere har fortrinnsrett.

4. Shared space i Tomtegata

Gågata sammen med handelstilbudet i Tomtegata og Ole Steigs gate utgjør den indre sentrumskjernen i Ringebru. Her er det både mange parkeringsplasser og gangtrafikk på kryss og tvers. En opprydding i P-plasser, etablering av bredere

fortau, gatetun eller sambruksfelt vil gjøre det mer attraktivt å bevege seg til fot gjennom området.

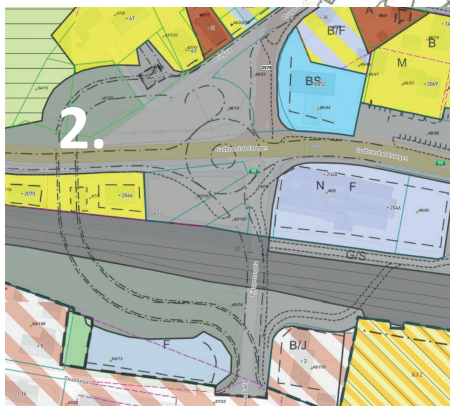
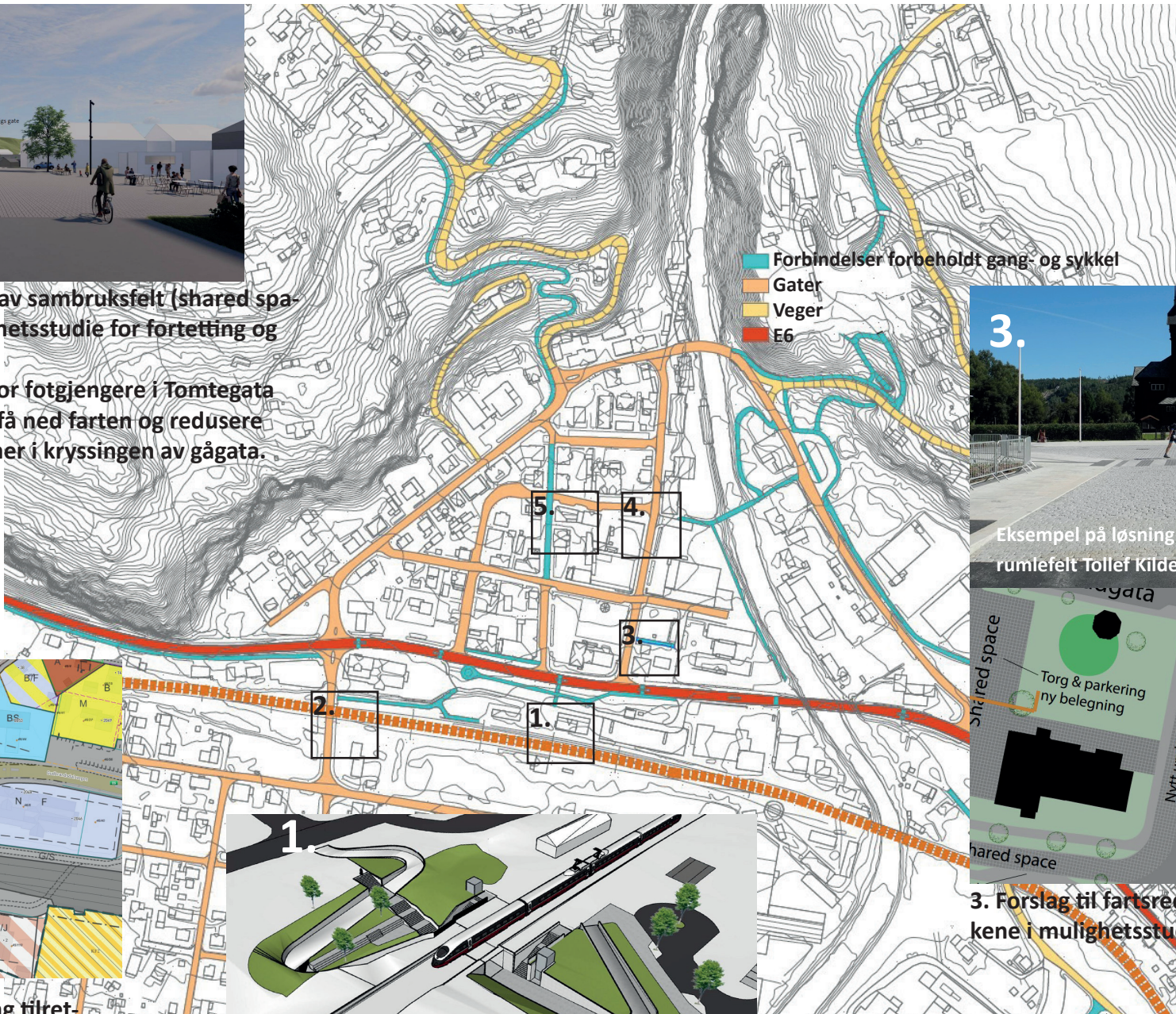
5. Stenge for trafikk på tvers av gågata

Kjøring i for høy fart på tvers av Jernbanegata samt at noen ikke oppfatter gågatefunksjonen og svinger inn i gata mot nord eller sør, skaper farlige situasjoner. Det bør vurderes om Tomtegata skal stenges på hver side av gågata. Dette må vurderes som en del av et større grep for trafikkavviklingen i sentrumskjernen.

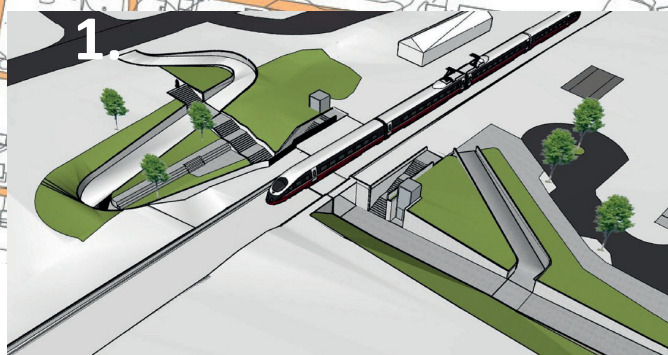


4. Forslag til utvikling av sambruksfelt (shared space) i Tomtegata (Mulighetsstudie for fortetting og byggehøyder 2021)

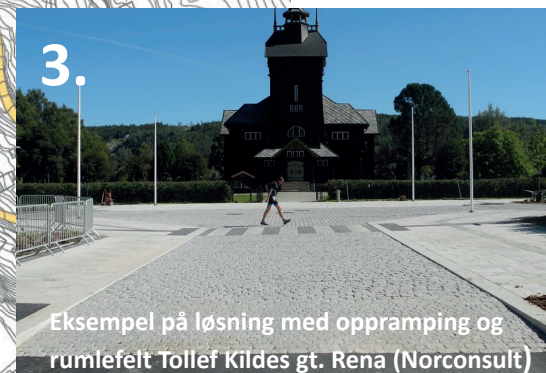
Bedre tilrettelegging for fotgjengere i Tomtegata vil sannsynligvis også få ned farten og redusere trafikkfarlige situasjoner i kryssingen av gågata.



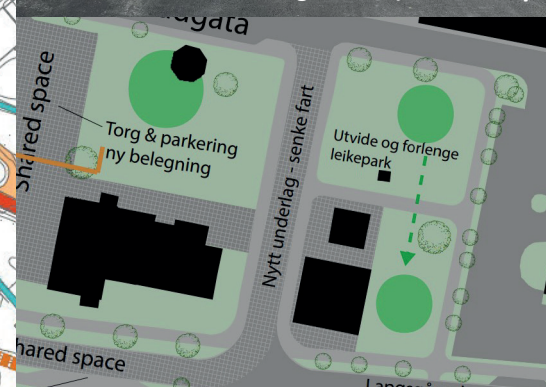
2. Gjeldende regulering tilrettelegger for planfri kryssing av jernbanen for alle trafikanter i Bjørgemogata.



1. Kryssing for gang- og sykkel under jernbanen vil binde arealene sør for jernbanen sammen med sentrumskjernen.



Eksempel på løsning med oppramping og rumlefelt Tollerf Kildes gt. Rena (Norconsult)



3. Forslag til fartsreduksjon mellom parkene i mulighetsstudien

TILTAK I SENTRUMS- KJERNEN



6. Brugata som gate, ikke landevei.

Øst for Våla har Brugata i dag en utforming som innbyr til høy fart. Som en del av fremtidig arealmessig utvikling av arealene bør Brugata ha fortau og bebyggelse inn til gatelinja.

Bane NOR ber i høringsinnspill til planprogrammet om at fremtidig planskilt kryssing i øst utredes i arbeidet med sentrumsplanen, eventuelt i sammenheng med tilførselsveger for framtidig E6.

7. Oppstramming av krysset Brekkebakken/Brugata

Krysset har en utforming som ikke harmonerer med resten av Vålebru. Kjønnåsvegen møter Brugata i et utflytende kryss. Det bør tilrettelegges for en oppstramming av krysset som ivaretar myke trafikanter på en bedre måte. Dette vil gi gevinster for trafikkssikkerhet, men også for handel og byliv i Brugata og Lindstadkvartalet.

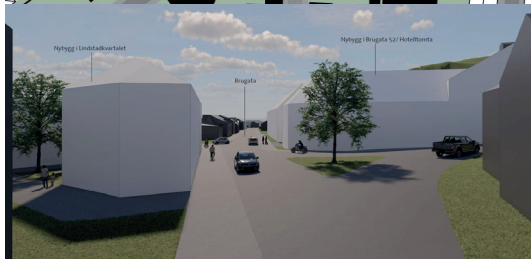
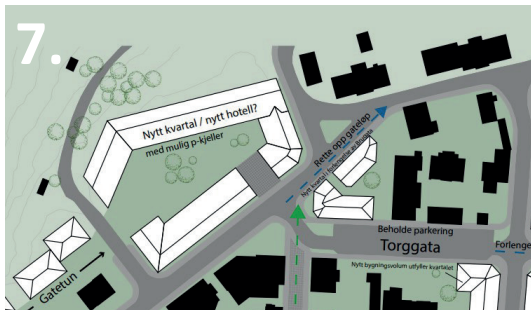
8. Turstier langs Våla

Turstier langs Våla vil være et viktig grep for å nå et mål om å gjøre vassdraget mer synlig i tettstedet. Den eksisterende turstien mot asfalt/p-plass ved Coop oppfattes som et langs-gående P-areal. Situasjonen ville vært bedre dersom kantsteinen hadde en viskant eller det var et annet skille mellom kjøre- og gangareal.

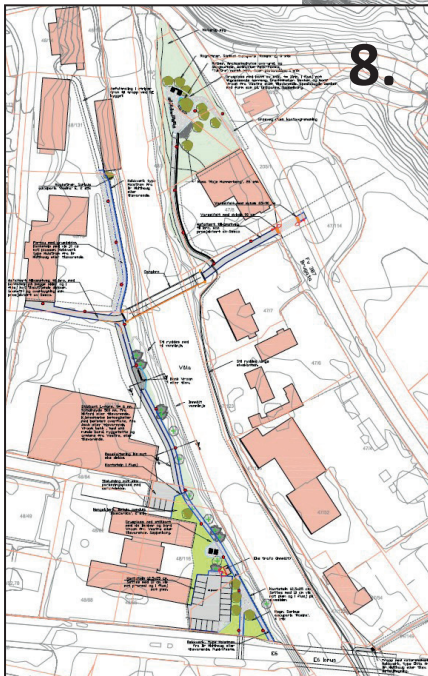
Også øst for Våla har kommunen ervervet grunn og sett på muligheten for å etablere en tursti langs elva. Her er det sidebratt, og det ervervede arealet er såpass smalt at det ikke vil være mulig å få til en sti med universell utforming.

9. Ny kulvert under jernbanen i Randkleivvegen

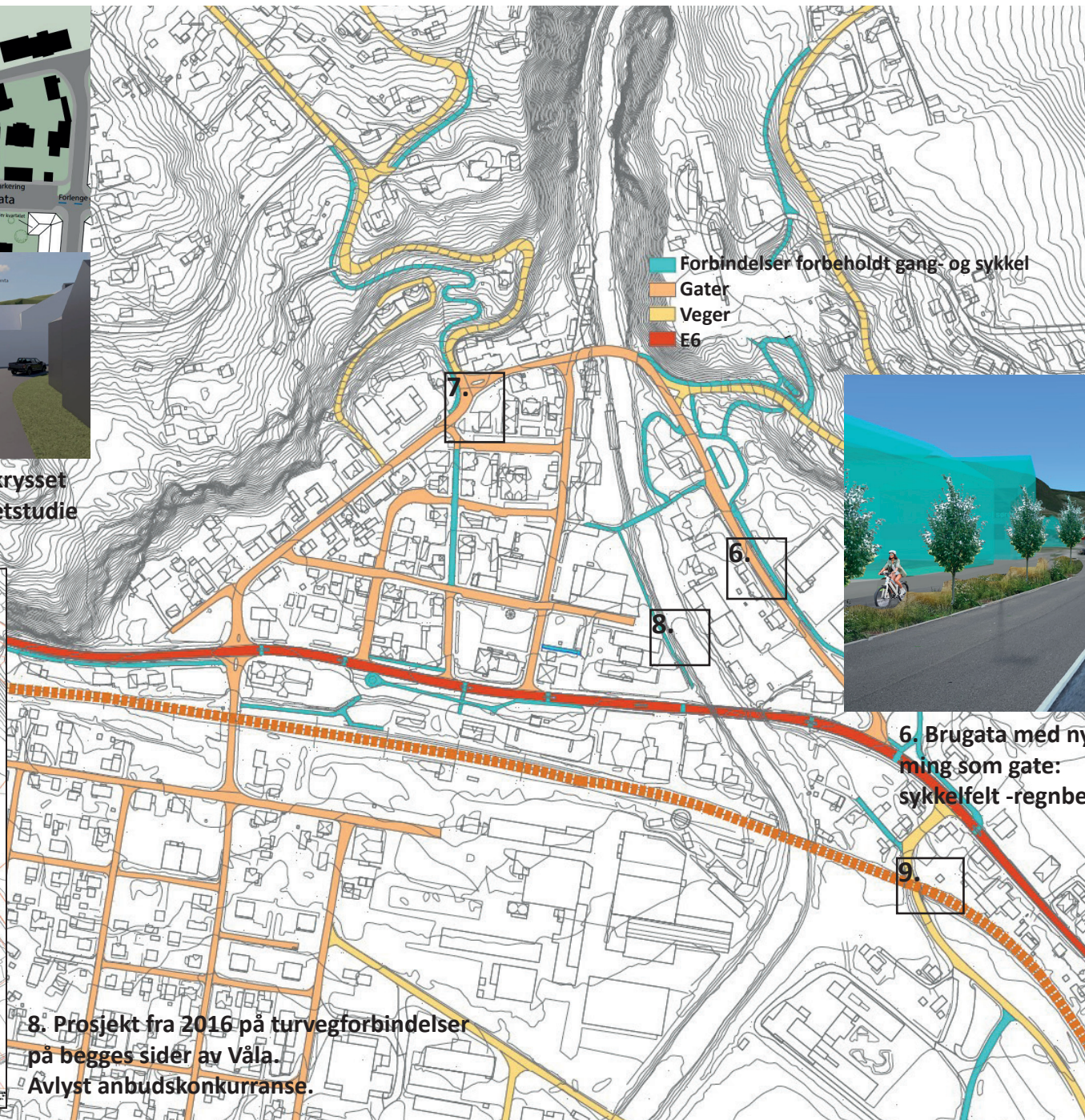
Den eksisterende jernbanekulverten er smal og utrivelig for mye trafikanter, og heller ikke funksjonell for tungtrafikken. Massiv utvikling i Kvittfjell gjør at trafikken er økende, noe som tilsier at kulverten bør utbedres. Dette er et stort og kostbart tiltak som ikke kan realiseres av kommunen alene.



7. Forslag til oppstramming av krysset Brugata Kjønnåsvegen (Mulighetstudie 2021)



8. Prosjekt fra 2016 på turvegforbindelser på begge sider av Våla. Avlyst anbudskonkurranse.



- Forbindelser forbeholdt gang- og sykkel
- Gater
- Veger
- E6



6. Brugata med ny bebyggelse og utforming som gate: sykkelfelt - regnbed - kjørebane - fortau

TILTAK UT FRA SENTRUMS- KJERNEN

I Ringebu er det relativt mye spredt boligbebyggelse og gårdsbruk og som gjør at mange bor i større eller lengre avstand fra sentrum. For å øke gang- og sykkelandelene må det tilrettelegges for myke trafikanter ferdsl mellom tettstedene og andre aktuelle målpunkter. Økende salg av elsykler bygger også opp om en slik utvikling og vil gjøre sykling mer aktuelt også på steder med store høydeforskjeller.

Ringebu er en kommune med relativt lavt innbyggertall, men som har et stort antall fritidsinnbyggere og besøkende hvert år. Med bedre tilrettelegging for gange og sykkel kan også turer og besøkende bevege seg rundt som myke trafikanter i større grad enn i dag. Slik vil en kunne få ned klimagassutslippene, redusere parkeringsproblemer og gi de besøkende en bedre opplevelse av området som turistdestinasjon.

Målpunkt 1: Ringebu stavkirke og prestegård

Stavkirkeområdet kan nås fra Ringebu sentrum via gang- og sykkelveg langs E6. Gråvåbakken som leder fra E6 og opp til stavkirka er dårlig tilrettelagt for myke trafikanter. Her er det sidebratt, men dagens vegbane er relativt bred, så med en innsnevring ville det være mulig å tilrettelegge for et eget felt for gående og syklende uten altfor omfattende terrenginngrep.

Vekkomsvegen er kommunal og blir på strekningen mellom Ringebu sentrum og stavkirkeområdet kalt Panoramaveien. Forbindelsen er som navnet tilsier en attraksjon i seg selv. Dette var Kongeveien og hovedferdselsåre i tidligere tider. Pilgrimsleden går her i dag. Vegen er smal og pittoresk og leder gjennom kulturlandskap i dalsiden med beiter og spredte gårdstun. Tiltak for å bedre attraktiviteten kan være vegviserskilt, infoskilt og flere stopplommer med benker og bord.

Målpunkt 2: Fåvang med helsehus og fotballbane

Med bygging av ny E6 mellom Vålebru og Fåvang ligger det en unik mulighet til å få på plass en trafikk sikker og universelt utformet forbindelse for gang og sykkel mellom de to tettstedene. En slik forbindelse trenger ikke å ha full brøyttestandard på hele strekningen og kan kombineres med flomverk og landbruksadkomst, og må ikke nødvendigvis innebære vesentlig beslag av dyrka mark. En sammenhengende forbindelse vil ha stor betydning for mobilitet mellom de to tettstedene, mulighet til å oppleve arealene langs Lågen. Gang- og sykkelveg vil være et viktig tiltak for å øke gang- og sykkelandelene i kommunen og for å styrke begge tettsteder.

Målpunkt 3: Frya

Med mange arbeidsplasser, boliger og hestesportssenter er det mange reiser til og fra Frya hver dag. Med bedre infrastruktur for myke trafikanter kunne mange av disse reisene vært gjort med sykkel eller gange. I vedtak om fastsetting av planprogram for E6 er det stilt krav om sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Frya og Fåvang.

Målpunkt 4: Venabygdsfjellet

Fylkesveg 27 har stadig økning i trafikkmengdene relatert til utvikling av fritidsboliger på Venabygdsfjellet. Fra Ringebu sentrum er det sammenhengende gang- og sykkelveg som strekker seg fram til Flatmoenkrysset. Herfra går den lite trafikkerte Midtvegen parallelt med Kjønnsvegen og fungerer som et tilbud for gående og syklende. På strekningen fra krysset fv 377/Kjønnsvegen Venabygd kirke der det også er montessoribarnhage og skole, er det en del boliger og gårdsbruk. De som bor med barn på disse eiendommene må kjøre bil uansett hvor de skal da det ikke er noen andre forbindelser og burde hatt gang- og sykkelveg.

