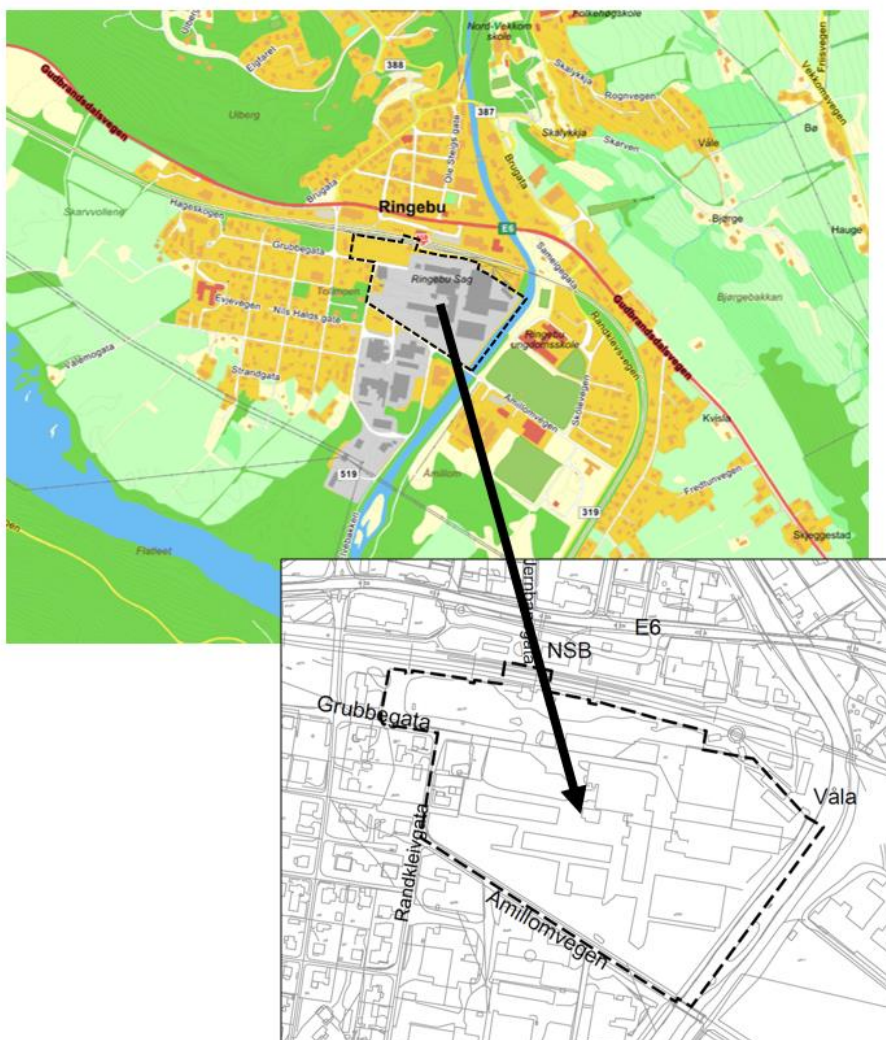


Ringeby kommune

Plan ID: 0520201708

BESKRIVELSE MED KU :

Områderegulering av Våla Vest med detaljregulering av felt A i Tollmoen i Ringeby kommune



Innhold

1. BAKGRUNN	4
1.1 Tiltakshaver og forslagsstiller	4
1.2 Bakgrunnen for og hensikten med planen	4
1.3 Eiersituasjon.....	4
2. PLANSTATUS OG FORHOLDET TIL GJELDENE RAMMER OG PREMISER	4
2.1 Forhold til gjeldende arealplaner	4
3. PLANPROSESSEN.....	8
3.1 Oppstart av planarbeid	8
3.2 Innkomne merknader med kommentarer	9
4. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET.....	10
4.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse	10
4.2 Eksisterende bebyggelse og anlegg, kvaliteter og verneverdig bebyggelse.....	11
4.3 Veg og trafikkforhold.....	13
4.4 Kommunal infrastruktur og strømforsyning.....	15
4.5 Offentlige og private servicefunksjoner	16
4.6 Friluft-, leke- og rekreasjonsområder	16
4.7 Elva Våla i dag.....	17
4.8 Grunnforhold og grunnvann.....	17
4.9 Flom og flomfare	17
4.10 Miljøbelastninger området er eksponert for eller utsetter andre for.....	19
4.11 Biologisk mangfold.....	20
4.12 Kulturminner	20
4.13 Landbruksinteresser	20
5. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET OG ILLUSTRASJONER.....	21
5.1 Reguleringsformål og arealregnskap.....	21
5.2 Om plangrepet	23
5.3 Bebyggelse og anlegg	24
5.4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur m.v.....	27
5.5 Grønnstruktur.....	28
5.6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone – Våla elv.....	28
5.7 Hensynssone for bevaring kulturmiljø - pakkhuset	28
5.8 Illustrasjoner	29
6. KONSEKVENsutREDNING (KU).....	31
6.1 Forholdet til overordnede planer og andre gjeldende rammer og premisser	31
6.2 Vegsystem, trafikk sikkerhet og kapasitet.....	35
6.3 Øvrig teknisk infrastruktur	35
6.4 Støy, mulige utslipp til luft og grunn m.v.....	36
6.5 Grunnforhold, grunnvann	36
6.6 Flomfare	37
6.7 Overvannshåndtering	38
6.8 Landskap	38
6.9 Klima	39
6.10 Kulturminner	39
6.11 Kulturmiljø, stedskvalitet, byggeskikk m.v.	39
6.12 Naturmiljø	40
6.13 Friluftsliv, nærmiljø og folkehelse	41

6.14 Barn og unges interesser	41
6.15 Risiko og sårbarhet (ROS-analyse).....	41
7. VEDLEGG	42

Datert 10.12.2019, rev 20.12.2019

1. BAKGRUNN

1.1 Tiltakshaver og forslagsstiller

Reguleringsplanforslaget fremmes av PLAN1 AS avdeling Gardermoen på vegne av Ringeby Eiendom AS.

1.2 Bakgrunnen for og hensikten med planen

Reguleringen skjer i regi av Ringeby Eiendom AS (RE). Målsettingen er å danne grunnlaget for et framtidig boligområde i kombinasjon med bestående næringsvirksomheter innenfor kommuneplanens delområde BNF1.1 i Tollmoen i Ringeby sentrum. I kommuneplanen er det alt vesentlige av planområdet avsatt til kombinert formål bolig/næring/forretning. Ringeby Sag er nedlagt. Hoveddelen av dette tidligere sagbrukets areal skal nåværende eier Ringeby Eiendom AS transformere til boligformål med konsentrert bebyggelse som flermannsboliger/leiligheter. Planen skal samtidig tilrettelegge for videre utvikling av eksisterende virksomheter med bl.a. bedriften Gausdal Landhandleri AS (GL). Bane NOR har signalisert behov for sporutvidelser og mulig ny perrong på sørsiden av dagens spor, samt pendlerparkering og jernbanepark. En viktig premiss i planleggingen er tilrettelegging for en planfri kryssing av jernbanen for fotgjengere og syklist. Området skal framstå med en klar utforming, god tilgjengelighet og stedstypisk karakter og, ikke minst også bære preg av den kvartalsstrukturen som ble trukket opp i reguleringen for Vaalebro i 1899.

Reguleringsplanen fremmes som en områderegulering iht. plan- og bygningslovens kap. 12 med konsekvensutredning i samsvar med vedtatt planprogram iht. kap. 14. Det er åpnet for at en del av planområdet kan detaljreguleres.

1.3 Eiersituasjon

Følgende er grunneiere innenfor planområdet:

BaneNOR, gnr./bnr. 45/74

Gaus Ringeby AS, gnr./bnr. 45/43

Ringeby Eiendom AS, gnr./bnr. 45/50

Berørt grunneier, gnr./bnr. 46/33

Berørt grunneier, gnr./bnr. 45/1 (flomvoll)

Ringeby kommune (del av Åmillomvegen, Randkleivgata), gnr./bnr. 47/24, 45/58

2. PLANSTATUS OG FORHOLDET TIL GJELDENE RAMMER OG PREMISSE

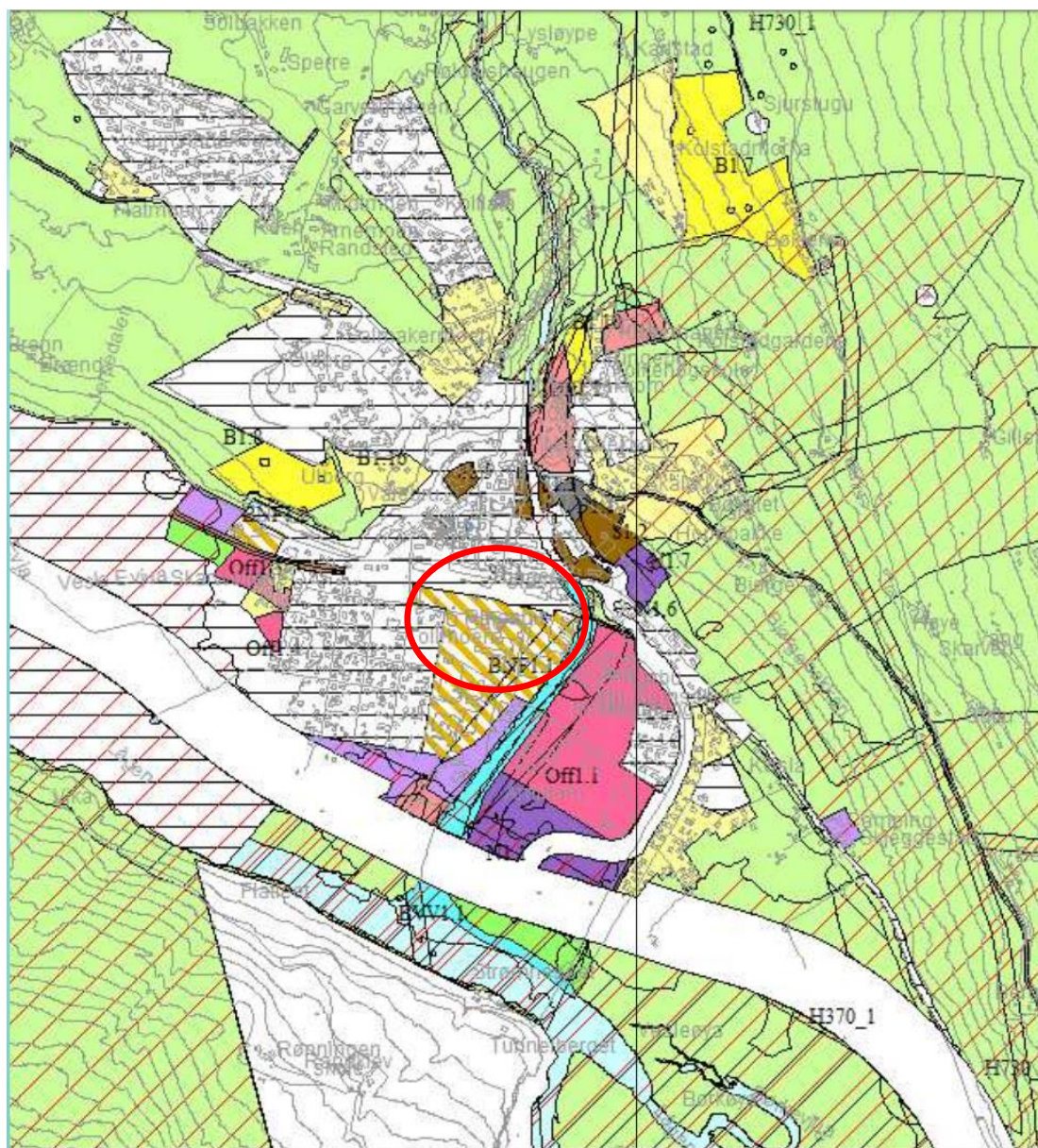
2.1 Forhold til gjeldende arealplaner

Ringeby kommuneplan:

Kommunestyret i Ringeby vedtok arealdelen av kommuneplanen i K-sak 59/18 den 19.06.2018. Reguleringsområdet ligger i sin helhet innenfor delområde BNF1.1 i kommuneplanens arealdel og det er for dette gitt en bestemmelse som sier at hele delområdet skal reguleres samlet. UPT har i sak 073/18 akseptert den avgrensingen av områdereguleringen som planprogrammet omfatter.

I kommuneplanen er reguleringsområdet satt av til kombinert formål med bestemmelser i § 2.10.1 om at det ikke tillates etablering av detaljvarehandel, kun handel med transport- eller

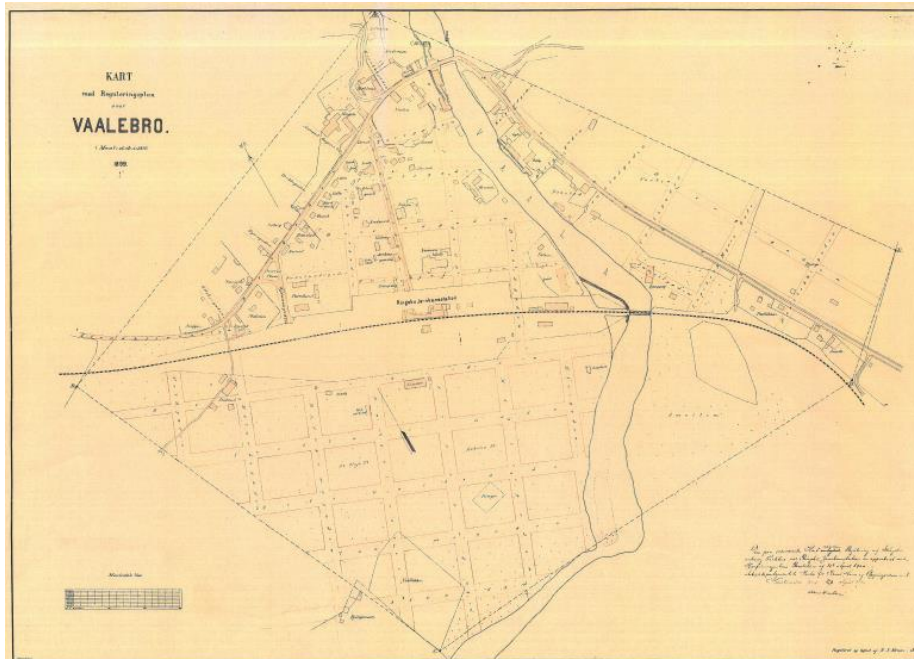
plasskrevende varer. Det tillates kun konsentrert boligbygging; flermannsboliger/leiligheter. Ved avgrensning mellom detaljvarehandel og transport- eller plasskrevende varer skal retningslinjer i gjeldende *Fylkesdelplan for lokalisering av varehandel i Oppland (2004)*, eller nyere regional plan som erstatter denne legges til grunn. Nedenfor ses Tollmoen slik den er «plassert» i kommuneplanen. Det er bare korridoren som skal hjemle undergangen under jernbanesporene som ligger i det «hvite» området unntatt fra rettsvirkning foreløpig.



I planbeskrivelsen til kommuneplanen sies det at *Tollmoen har potensiale for fortetting og for utvidelse. En forutsetning for nye boliger er at det etableres en alternativ atkomst til området som avlaster dagens planovergang over jernbanen. Lengst vest i Tollmoen ligger Ringebu eldresenter. Her er også tilrettelagte kommunale boliger lokalisert. Industriområdet ligger dels uutnyttet i dag, og egner seg for transformasjon til forretning/bolig/næring. Her ønsker kommunen primært ikke etablering av detaljhandel, men det bør tilrettelegges for storvarehandel. Eksisterende industrivirksomhet må sikres for framtida, men dette er ikke et område som er aktuelt for utvidelse til industriformål. Nye industrietableringer må fortrinnsvis komme på Frya.*

Reguleringsplaner som berøres:

Opprinnelig regulering av Ringebu sentrum med store deler av Tollmoen skjedde gjennom «Kart med reguleringsplan over Vaalebros» i 1899. Denne reguleringen preger mye av Ringebu sentrum den dag i dag, ikke minst også kvartalstrukturen i Tollmoen. Denne kvartalsstrukturen ønskes videreført. «Kart med reguleringsplan over Vaalebros, 1899» er vist nedenfor:



Det foreligger en eldre plan til som omhandler deler av reguleringsområdet. Den er stadfestet av Kommunal- og arbeidsdepartementet 24.08.1959. Planen har for så vidt liten betydning da mye av situasjonen på stedet har utviklet seg noe annerledes enn forutsatt den gangen. Planen viser riktignok arealer for Ringebu Sag og andre industriarealer, men den planlagte vegen til Åmillom (nåværende Åmillomvegen) er trukket noe lenger sørover. Planen fra 1959 opprettholder og utvider den opprinnelig regulerede kvartalstrukturen i Tollmoen og gjengis i sin helhet nedenfor:



Nasjonale føringer:

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (2019)
Statlige planretningslinjer: *SPR for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* (2014)
og *SPR for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning i kommunene* (2018)
Retningslinje for behandling av *Støy i arealplanleggingen* (T 1442/2016)
Rundskriv *Arealplanlegging og utbygging i fareområder*
Regjeringens Handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013
RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (T-2/08)
Nasjonal Transportplan (NTP)
Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) (2009)
Planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag, retningslinje 1-2007 NVE (2007)
Ytterligere nasjonale føringer for: Oppvekstmiljø, folkehelse, naturmangfold, risiko- og sårbarhet, jordvern, tilpassing av landskap og miljø (jf. den europeiske landskapskonvensjonen), m.v.

Regionale og lokale føringer:

Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland (godkjent av Fylkestinget 15.06.2016)
E6 Ringebru - Forbindelse fra E6 til Ringebru sentrum (Statens vegvesen, 07.09.2015)
Fylkesdelplan for lokalisering av varehandel i Oppland (2004)
Stasjonsbyprosjektet og Landsverneplan for jernbanen (referater og foreløpige illustrasjoner)
Stedsanalyse ved regulering av Vålebru sentrum, delrapport 2002.

I den etterfølgende konsekvensutredningen, kap. 6 blir det utdypet nærmere hvordan planen med bestemmelser oppfyller overordnede føringer og lokale forutsetninger.

3. PLANPROSESSEN

Innledende kontakter med Ringeby kommune:

Bergene Holm AS v/ Reidar Bergene Holm og Morten Riis-Gjertsen var i møte med Ringeby kommunes ordfører og planavdeling 03.05.2017 og presenterte der sin interesse av å videreutvikle eiendommen som del av kommuneplanens BNF1.1. I etterkant av dette møtet ga kommunens planavdeling ved epost av 04.05. en oppsummering med momenter som grunnlag for videre planlegging. PLAN1 ble engasjert som plankonsulent og nytt møte ble holdt med kommunens planavdeling 16.05.2017 for ytterligere å få konkretisert kommunens syn på trafikkkløsnings, overordnet plangrep, aktuelle boligtyper/leilighetsstørrelser, forholdet til Bane NOR m.v. Det ble foretatt befaringer av planområdet, Tollmoen forøvrig og Ringeby sentrum og samtidig innhentet aktuelt materiale vedrørende kommuneplanen, vegvesenets prosjekter, tetteanalyser m.v. 22.05.2017 ble det avgitt et innspill til kommuneplanens arealdel som var på høring – et innspill som har vært retningsgivende for så vel kommuneplanbehandlingen som reguleringsarbeidet videre.

Framover til oppstartmøtet var det tett kontakt mellom tiltakshaver og Ringeby kommunes planavdeling for utveksling av aktuell informasjon og synspunkter på viktige hensyn i planleggingen. Planavdelingen orienterte politiske fora i Ringeby kommune, og det ble fra kommunens planavdeling gjort kjent for planforum at reguleringen av denne delen av Ringeby sentrum var i gang.

3.1 Oppstart av planarbeid

Oppstartmøte:

Oppstartmøte ble holdt med Ringeby kommune 09.01.2018. Fra Ringeby kommune deltok Jostein Gårderløkken og Kenny Tran, fra Ringeby Eiendom AS Morten Riis-Gjertsen og fra PLAN1 Halvor Tangen. Det foreligger referat og dette følger saken.

Flere premisser for planarbeidet ble avklart og det ble lagt til grunn at plantypen skulle være områderegulering med anledning til å detaljregulere et delfelt (felt A) som første utbyggingsetappe.

Det ble overlatt til forslagsstiller å gjøre en vurdering av KU-plikten opp mot konsekvensutredningsforskriften. Denne ble forutsatt oversendt kommunen for gjennomgang. Fra forslagsstillers side ble det konkludert med at reguleringen ikke utløste krav om konsekvensutredning med planprogram, noe kommunens administrasjon sluttet seg til.

Varsling av oppstart:

Vilkårene for igangsettingen av regulering ble funnet å være til stede og forslag til varslingsbrev, kunngjøring m.v. ble sendt Ringeby kommune for gjennomgang. Varsling av oppstart skjedde ved brev/epost til offentlige instanser, naboer m.v. datert 18.04.2018 og samtidig kunngjøring i Gudbrandsdølen Dagingen GD. Informasjonsmaterialet var i tillegg å finne på kommunens og PLAN1s hjemmesider. Frist for merknader var 30.05.2018.

3.2 Innkomne merknader med kommentarer

Uttalelser mottatt i fbm. varsling om oppstart av regulering den 18.04.2018:

1. Statens vegvesen, datert 24.04.2018
2. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 23.05.2018
3. BaneNor, datert 28.05.2018
4. Oppland fylkeskommune, datert 01.06.2018
5. Fylkesmannen i Oppland, datert 08.06.2018.

Kort oppsummert var de offentlige instansene svært positive til at det settes i gang en områderegulering, men samtidig var det mye de ønsket å sikre og som de mente må inn i planarbeidet. Dette gikk på planfrie kryssinger med jernbanen for både kjøretøyer og myke trafikanter, gang- og sykkelveger internt og i kryssing av Våla, samt utvidelser av planområdet og rekkefølgebestemmelser knyttet til utbygging av boliger. I tillegg mente de at det måtte til både planprogram og konsekvensutredning. I samråd med kommunen ble det før varsling lagt til grunn at det ikke var nødvendig med planprogram/ konsekvensutredning.

Merknadene ligger i sin helhet ved saken sammen med den sammenstillingen og de foreløpige kommentarer som ble avgitt umiddelbart etter varslingen.

Om planprogram og KU

Kravet om konsekvensutredning ble fulgt opp og prosess med utarbeidelse av planprogram ble satt i gang. I denne sammenhengen fant administrasjonen det riktig å formalisere tiltakshavers anledning som privat aktør til å utarbeide områdeplanen og samtidig gi nærmere rammer og betingelser for planleggingen. Sak om dette ble fremmet og vedtak fattet i Utvalg for plan og teknisk i møte den 29.08.2018, UPT-sak 073/18. Denne saken følger vedlagt.

Forslag til planprogram ble utarbeidet av PLAN1 i samråd med planavdelingen og i tråd med føringene gitt i UPT-sak 073/18 samt aktuelle momenter i merknadene som kom inn ved varslingen av oppstart. Forslaget til planprogram ble oversendt 17.10.2018 og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 20.11.2018 – 08.01.2019. I forbindelse med høringsperioden for planprogrammet ble saken meldt opp til regionalt planforum den 11.12.2018 der representanter fra tiltakshaver, forslagsstiller og Ringeby kommune var til stede. Signalene som ble gitt var svært positive. Samtlige statlige og regionale myndigheter uttrykte at de ønsker å bidra til realisering av det foreslåtte utbyggingsprosjektet og fant den skisserte disponeringen framtidsrettet. Hovedfokus var på trafikksituasjon, hensyn til kulturmiljø, elvekant m.v.

Planprogrammet skulle ligge ute til offentlig ettersyn i min. 6 uker. Offentlige instanser, naboer m.v. ble underrettet ved brev/e-post datert 16.11.2018 med samtidig kunngjøring i GD. Materialet var i tillegg å finne på kommunens og PLAN1s hjemmesider. Frist for merknader var 08.01.2019.

Følgende merknader kom inn til offentlig ettersyn av planprogrammet:

1. Statens vegvesen, 18.12.2018
2. NVE, 03.01.2019
3. Oppland fylkeskommune, Regionalenheten Kulturarvenheten, 04.01.2019
4. Bane NOR, 07.01.2019

5. Fylkesmannen i Innlandet, 15.01.2019
6. Vaalebro dampsg & høvleri, 07.01.2019
7. Gudbrandsdal Energi Nett AS, 31.05.2019

I merknadene 1-5 fra de offentlige instansene ble i hovedsak synspunktene fra innspillene til varslingen og fra møtet i planforum videreført og utdypet. Det ble i samråd med planavdelingen gjort noen justeringer og forberedt sak for behandling. I Utvalget for plan og teknisk, UPT-sak 017/19 av 20.02.2019, ble planprogrammet enstemmig vedtatt.

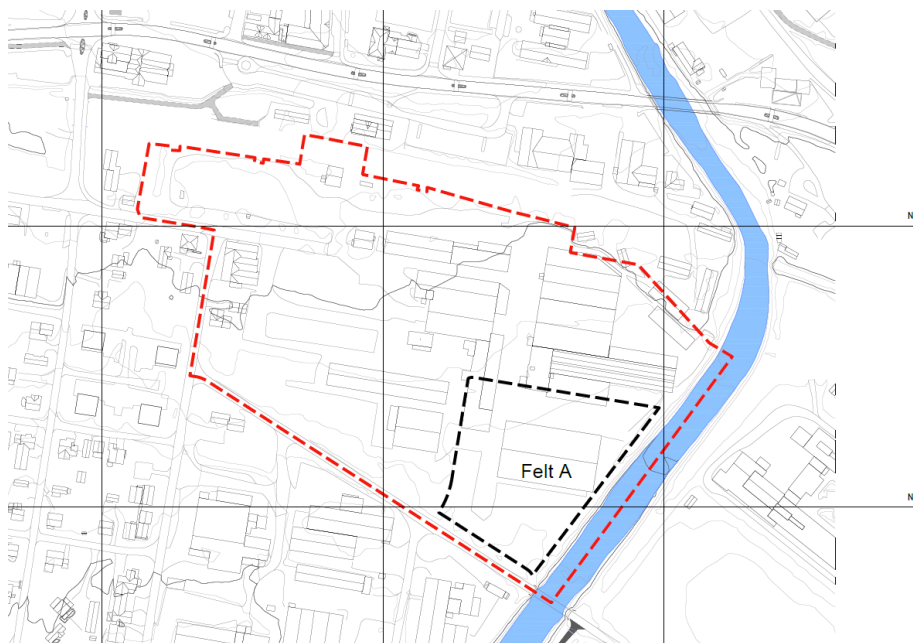
Forslagsstiller ga i notat av 29.01.2019 til Ringebu kommune en oversikt over merknadene som kom inn ved utleggelsen, kommenterte disse og fremmet forslag til endringer. Dette notatet følger vedlagt. I saksframstillingen til UPT ga planavdelingen et fyldestgjørende resymé over alle de innkomne merknadene. Denne saken med UPT's godkjenning av planprogrammet, følger vedlagt i sin helhet.

4. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

4.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse

Planområdets beliggenhet og avgrensning framgår av kart på s. 1. Nedenfor er det tatt inn et mer detaljert kart som viser avgrensningen inkludert feltet i sør-øst, kalt Felt A. Planområdet ligger inntil Bane NORs eiendom med sporene i nord. Her er det for øvrig reservert en korridor gjennom sporområdet til etablering av en planfri undergang for myke trafikanter. I øst, sør og vest avgrenses planområdet av henholdsvis Vålas midtlinje (djupålen), senterlinjene til Åmillomvegen, Randkleivgata og Grubbegata, mens eiendommen gnr. 45 bnr. 110 danner avgrensningen helt i nord-vest. Feltet i sør-øst kalt Felt A er detaljregulert innenfor samme plan. Det er i planprogrammet tatt forbehold om mindre justeringer av grensa for dette ved detaljreguleringen og endelig avgrensning ses av reguleringsplanen på s. 21.

Planområdet omfatter i alt ca. 75 da. Felt A omfatter ca. 12,5 dekar av dette arealet.



4.2 Eksisterende bebyggelse og anlegg, kvaliteter og verneverdig bebyggelse

Det meste av planområdet eies av Ringebru Eiendom AS, i alt 44,5 da. Dette rommer en betydelig bygningsmasse fra sagbrukstida hvorav det meste ventes fjernet. Paraplytakene er allerede tatt ned eller solgt ut. Deler av den tidligere sagbruksbebyggelsen leies av Gausdal Landhandleri AS (GL) og ventes opprettholdt til bruk for GL. Det er p.t. ikke endelig avgjort hvorvidt noe av det øvrige vil bestå permanent eller opprettholdt midlertidig inntil boligbygging kan realiseres. Gaus AS eier samlet ca. 20 da tomtareal med bygninger som rommer GL's byggevarehandel og lager, to bedrifter som produserer henholdsvis takstoler og hytteelementer, Midt-Norsk Rør AS som driver salg og lagring av rør samt en bolig (Grubbegata 3) for utleie. En egen bolig, Randleivgata 4, hører også inn under planområdet. For øvrig inngår de tilstøtende vegene fram til senterlinje, likedan Våla elv til ca. midtlinjen samt korridoren under jernbanesporene som skal gi plass for en undergang.

NSB v/Rom Eiendom AS eide for inntil få år siden vel 14 dekar mellom Grubbegata og jernbanesporene. Dette arealet med pakkhuset nær sporene i nord og bestående bebyggelse langs Grubbegata i sør, ble solgt til Vaalebro Dampsag & Høvleri og eies i dag av Gaus AS. Bane NOR ønsker nå å benytte deler av dette arealet til pendlerparkering, jernbanepark m.v. Helt i nord-øst disponerer Bane NOR fortsatt et areal med et eldre fordelingsanlegg/dreieskive og noen skur. Bane NOR er foreløpig usikker hva gjelder mulig vern av den gamle installasjonen og skurene i nord-øst. Sistnevnte ligger utenfor planområdet, men framtidig arealbruk på dette hjørnet, kan få innvirkning på planutformingen i nord, eksempelvis hva angår adkomst. Fylkeskommunen har så langt uttrykt at pakkhuset ønskes bevart, men at det kan tillates flyttet noen meter slik at det går klar av den undergangen som skal anlegges.

Nedenfor ses et knippe bilder som gir et inntrykk av dagens situasjon på forskjellige steder innenfor planområdet.



Ringebru Eiendoms` arealer og planområdet sett fra Åmillomvegen



Våla begrenser planområdet i øst



Grubbegata med VDH's bygg til høyre. Pakkhuset ses i bakgrunnen til venstre



Inntrykk fra den sentrale delen av det nedlagte sagbruket med bestående bebyggelse

Utviklingen av sentrum med stasjonen nord for planområdet, ref. Stasjonsbyprosjektet, vil også ha betydelig innvirkning på planutformingen spesielt i nordre del. Det skal over tid etableres en planfri kryssing for kjøretøyer til erstatning for Bjørgemogatas kryssing av jernbanen i plan. Vegvesenet har opplyst at det arbeides med forskjellige alternativer for E6 og framtidig tilknytning til Ringeby sentrum. Det er dermed usikkert hvor og hvordan en planfri kryssing av jernbanen for biltrafikk blir anlagt. Som ledd i utviklingen av kommuneplanens delområde BNF1.1 i Tollmoen, er det krevd en planfri kryssing for fotgjengere og syklist. Den vil ha en klar sammenheng med gågata/Jernbanegata og aksene videre mot og gjennom planområdet. Nedenfor er det derfor vist noen situasjonsbilder som belyser dagens utsikt fra stasjonen mot Tollmoen, nåværende plankryssing for kjørende, syklende og gående og ikke minst hvor tydelig gågata peker mot stasjonen og Tollmoen.



GL's anlegg med lagrede takstoler sett fra Ringeby stasjon



Pakkehuset og Gaus' eiendom (tidligere NSB's areal) sett fra stasjonen



Bjørgemogatas kryssing av jernbanen i plan



Gågata i Ringebu sentrum med pakkhuset i bakkant og dalsiden med fjellet i vest

4.3 Veg og trafikkforhold

Adkomsten til planområdet skjer i nord-vest fra E6, via Bjørgemogata, over jernbanen i plan, via Grubbegata og Åmillomvegen. Fra E6 i nord-øst følges Randklevsvegen, fv. 2532 (tidl. fv. 319), i kulvert under jernbanen og videre via Åmillomvegen mot vest til reguleringsområdet. Bjørgemogata, Grubbegata og Åmillomvegen er alle kommunale. Bjørgemogatas kryssing av jernbanen i plan er utstyrt med bommer. Inn mot Gausdal Landhandleri er Grubbegata stengt med bom utenfor arbeidstid/forretningstid. Kulverten under jernbanen i Randklevsvegen er trang og den kan være utsatt for vanninntrenging ved stor vannstand i Våla. Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter langs noen av de nevnte vegene. Eneste unntaket er et ca. 1 m bredt fortau på nordsiden av brua over Våla på Åmillomvegen. På E6 foreligger det trafikk tall, på Randklevsvegen fv. 2532 likedan, men ellers finnes det ikke trafikk tall på noen av de lokale vegene. Det er klart at biltrafikken er svært beskjeden på lokalvegnett, trafikken på Randklevsvegens ÅDT på 338 kjt./d. er et eksempel på dette. Det er ikke registrert nedsatt fartsgrense eller andre trafikkregulerende tiltak på noen av de lokale vegene.

For å belyse dagens faktisk registrerte trafikk gjengis de som er å finne i vegvesenets vegdatabank (tall fra 2018):

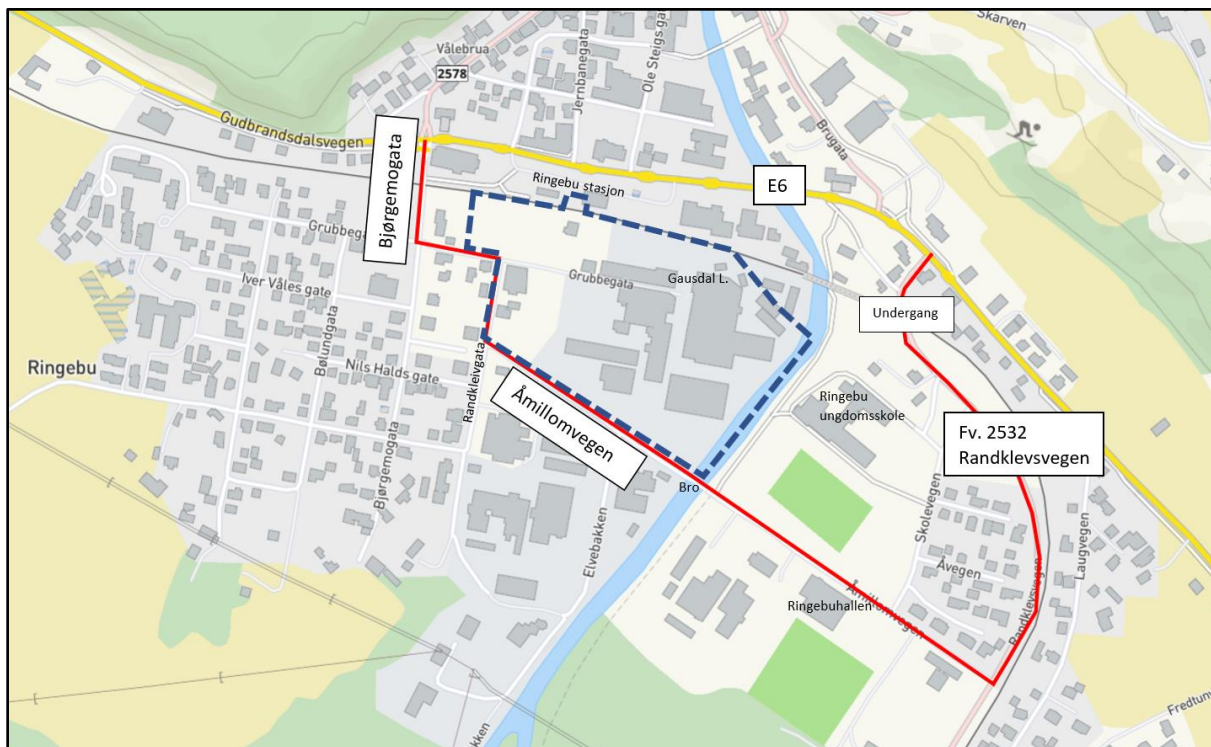
På E6 gjennom Ringebu:	8582 ÅDT
På E6 sør for Ringebu:	8001 ÅDT
På E6 nord for Ringebu:	6827 ÅDT
På Randklevsvegen fv. 2532	338 ÅDT
På Vestsidvegen, fv. 2532	64 ÅDT

I KU-delen er det gjort en nærmere vurdering av hva som er situasjonen i dag og hva som vil være konsekvenser knyttet til fremtidig utbygging.

Det er de senere årene ikke registrert ulykkerinnen eller i tilknytning til planområdet.

Kollektivtilbudet i området består av Ringebu skystasjon og togstasjonen, som begge ligger i nærheten med noen minutters gange fra planområdet. Buss- og togstasjonen har forbindelser til bl.a. både Oslo, Vinstra, Skjåk, Måløy, Lillehammer og Ulsteinvik.

Langs Åmillomvegen og Randkleivgata er det i dag liten trafikk, men det planlegges tilretteleggelagt for gang- og sykkelveg på disse trekningene, ref. trafikktellinger utført av kommunen høsten 2019.



Oversikt over vegsystemet. Planområdet har atkomst via kommunale veger (rød strek) fra nordvest og fra sørøst.



Fra vegkrysset Bjørgemogata x Grubbegata
Bommen i Grubbegata ses i bakgrunnen



Åmillomvegen mot vest sett fra brua over Våla.
Legg merke til fortauet på bruas nordside.



Åmillomvegen mot øst sett fra brua over Våla. Bilen står der stien tar av fra vegen og går langs elva nordover på østsiden av elva



Kulverten på Randklevsvegen, fv. 2532 er ikke optimal for større kjøretøyer og den er ikke tilrettelagt for gående og syklende

4.4 Kommunal infrastruktur og strømforsyning

Vann, avløp og overvann:

Området forsynes i dag av Ringebu Vannverk. Dette er et grunnvannsanlegg med uttak nær Lågen. Avstanden dit er 1 km. Ingen del av planområdet berøres av klausuleringssonene rundt uttaket. Det er god kapasitet når det gjelder vannforsyning og det er ikke meldt om problemer hva gjelder mottak av avløp. Kommunen vurderer anleggene som godt dimensjonerte.

De offentlige ledningene ligger som følger: Vann- og avløpsledninger med dimensjoner henholdsvis VL 100 mm og SP 200 mm krysser jernbaneområdet og fortsetter over gnr. 45 bnr. 137 mot krysset Randkleivgata/Grubbegata. Derfra og sørover langs Randkleivgata går det vann-, avløps- og overvannsledninger med følgende dimensjoner: VL 100 mm, SP 200 mm og OV 440 mm. Det går for øvrig en vannledning VL 150 mm langs Åmillomvegen i hele planområdets lengde med fortsettelse over elva og østover. Det er imidlertid ingen spillvanns- eller overvannsledninger langs Åmillomvegen. Nærmeste spillvanns- og overvannsledninger ligger i industriområdet rett sør for Åmillomvegen. Hvorvidt de har kapasitet til delvis eller hel utbygging avklares i prosessen.

Så langt er det ikke kjent hvor de private ledningene ligger som forsyner bl.a. Gausdal Landhandleri.



Over ses hvordan dagens ledningsnett omkranser planområdet i bildet til venstre, mens bildet til høyre viser beliggenheten til dagens kloakkrenseanlegg (rød sirkel) og ledningsnettets dit fra planområdet

El-forsyning:

Gudbrandsdal Energi AS (GEN) har høyspentkabel fra stasjonsområdet i nord og tvers igjennom planområdet med videreføring til industriområdet i sør. Dagens nettstasjon ligger inne i et silo-bygg som forventes revet. GEN opplyser at høyspentkablene inn i området er godt rustet til å kunne takle f.eks. 100 leiligheter som kan kreve en kapasitet på minst 1000 kVA. Det kan derfor dimensjoneres en ny nettstasjon etter behov. I kartet nedenfor er dagens struktur vist slik det er mottatt fra Gudbrandsdal Energi AS.

4.5 Offentlige og private servicefunksjoner

Planområdets beliggenhet i Ringeby sentrum tilsier at det alt vesentlige av kommunens offentlige og private servicefunksjoner er å finne i nærområdet. På østsida av elva og rett ut for planområdet ligger det ungdomsskole med fotballbaner, mens Ringebyhallen ligger nær dette, men på sørsiden av Åmillomvegen. Det er satt av areal og forutsatt i kommuneplanen at ny barneskole skal lokaliseres til det samme stedet, men dagens barneskole ligger nord for Ringeby sentrum.

4.6 Friluftsliv, leke- og rekreasjonsområder

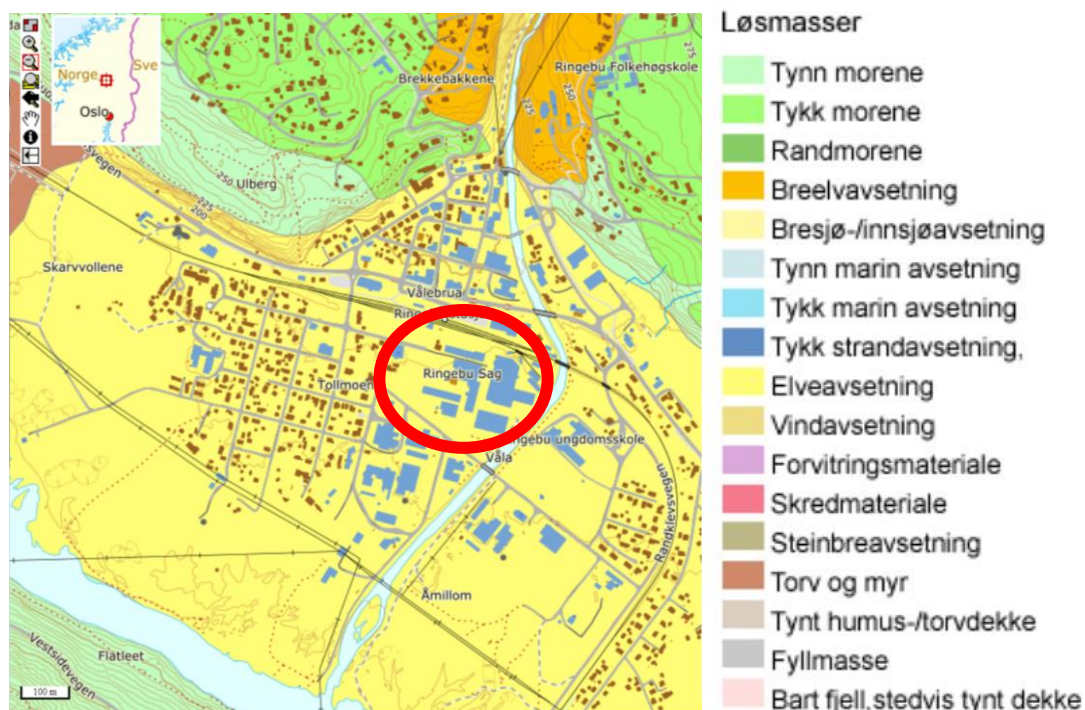
Ettersom planområdet i det alt vesentlige har vært og er et industri- og næringsområde er det ikke innad i dette anlagt noen som helst arealer til lek eller uteopphold. Vestre del av Tollmoen er bebygd med boliger og det er få eller egentlig ingen arealer for uteopphold eller lek der. I Tollmoen sør for planområdet er også all grunn disponert av bestående bedrifter slik at det ikke der heller er tilgjengelige utearealer. De nærmeste og samtidig meget gode tilbudene for lek og idrett ligger som nevnt svært nær i øst, men da på andre siden av Våla. Utenfor sentrum er det i Ringeby ikke mangel på muligheter for friluftsliv og rekreasjon, man da kan det bli snakk om sykkel- eller bilavstand.

4.7 Elva Våla i dag

NVE har reist spørsmål om hvorvidt bunnivået i elva har steget pga. massetransport siden utgravingen og etableringen av vollene skjedde. På den annen side har Fylkesmannen opplyst at det av fiskehensyn er fylt til gytegrus de siste årene. Dette betinger at NVE må samordne seg med Fylkesmannen og holde andre, herunder tiltakshaver, utenfor hva angår tilstanden i selve elveleiet.

4.8 Grunnforhold og grunnvann

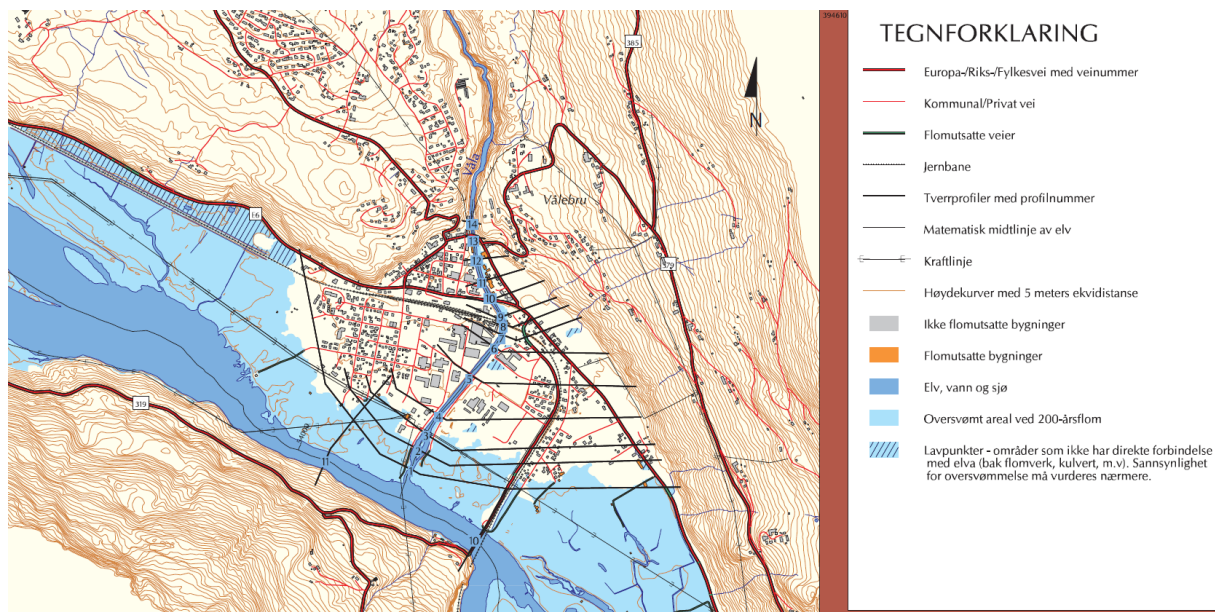
Planområdet består av elveavsetninger med betydelig mektighet og hovedsakelig middelskornig sand og grus med betydelig innslag av stein. Grunnen må ansees som solid som byggegrunn. Berggrunnen består av sandstein (mørk grå, feltspafførende, i veksellag med skifer).



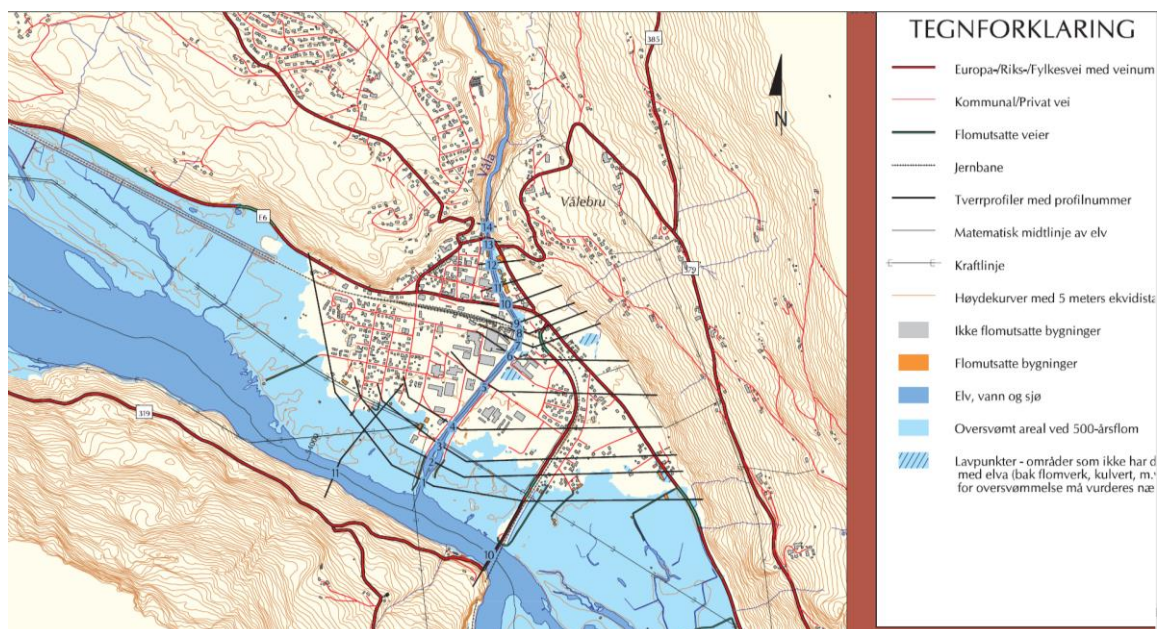
Løsmassekart: elveavsetninger (kilde: NGU)

4.9 Flom og flomfare

Søndre del av planområdet ligger vel 650 m fra Gudbrandsdalslågen, mens Våla danner begrensningen i øst. I flomsonekart for Lågen ses at 200-årsflom når knapt halvveis innover fra elva retning sentrum og det kan dermed ikke ses å være noen fare for flom i området. Det er for så vidt også gjort en beregning av 500-årsflom, men det er bare marginale forskjeller å spore. Elva er da også regulert og det er etablert voller langs den gjennom sentrum og sørover. Nedenfor er det vist flomsonekart hentet fra Delprosjekt Ringebu/Fåvang, rapport 15/2004.



Utsnitt av Flomsonekart – Delprosjekt Ringebu/Fåvang, lyseblått viser 200-årsflom.



Utsnitt av Flomsonekart – Delprosjekt Ringebu/Fåvang, lyseblått viser 500-årsflom. Planområdet berøres ikke.

NVEs aktsomhetskart for flom viser at en liten del av planområdet i sørøst kan være utsatt for flomfare. Aktsomhetskart for flom er produsert på bakgrunn av hydrologiske modeller, og er et nasjonalt kart på oversiktsnivå. Som NVE selv opplyser på sine sider vil aldri kartet kunne bli helt nøyaktig, men det gir en indikasjon på hvor flomfaren bør vurderes nærmere, dersom det er aktuelt med ny utbygging.



Utsnitt av NVE's aktsomhetskart for flom.

I tråd med uttalelse fra NVE og informasjon tilgjengelig på NVEs baser, viser aktsomhetskartet hvilke områder som potensielt kan være flomutsatt. NVEs opplyser selv at vannstandsstigningen som oftest vil være betydelig overestimert ved bruk av denne metoden. I tillegg kan det synes som utbredelsen av aktsomhetsområdet i liten grad tar hensyn til topografien. Terrengkoter går øst-vest innenfor planområdet og det kan ikke være flomutberedelse nord-sør langs Våla som vist i aktsomhetskartet.

4.10 Miljøbelastninger området er eksponert for eller utsetter andre for

Det synes ikke å være spesielle miljøbelastninger som kan virke uheldig overfor de bestående virksomhetene på stedet eller boligene som skal etableres. Det kan hevdes å følge noe støy med jernbanen og trafikken der, men antall togpasseringer er begrenset og nærmeste nye boliger vil komme i 80-90 meters avstand. Elva Våla kan til tider representere et kraftig sus, men dette vil for de fleste oppfattes å være en naturlig og positiv lydopplevelse.

Det har vært reist spørsmål om impregneringsvirksomheten som har vært drevet i sagbruksområdet. Den startet da Bergene Holm AS tok over bruket i 2004 og ble avsluttet da sagbruket ble nedlagt. Dagens bygg ble da satt opp og det ble ved etableringen tatt bygningsmessige forholdsregler som hindret utslipp av noen art. (I parentes bemerkes at Ringebu Sag før dette bare saget gran, et virke som ikke da ble impregnert).

Fylkesmannen har vist til grunnforurensningsdatabasen (Miljødirektoratet) og påpekt at det er registrert forurensning innen området med påvirkningsgrad karakterisert som «Akseptabel forurensning med dagens areal- og resipientbruk» dvs. klasse 2. Fylkesmannen har imidlertid ikke ytterligere informasjon om kilder, men forutsetter dette avklart gjennom planarbeidet (ref. merknad til utleggelsen av planprogrammet til offentlig ettersyn av 15.01.2019). Det antas at dette innspillet har sammenheng med spørsmål som er reist i forbindelse med impregneringsvirksomheten som var drevet en kort periode og som er svart ut der. Spørsmålet er nærmere omtalt i KU-delen.

4.11 Biologisk mangfold

Hele området har over lang tid blitt benyttet til næringsformål med betydelig aktivitet, omfattende bebyggelse og store manøvreringsarealer. Det er få naturverdier innenfor selve planområdet, bortsett fra deler av Våla elv med sidearealer. Disse områdene inngår ikke i fremtidige utbyggingsområder. Det er ikke registrert funn i Arealis, miljøstatus.no, Naturbase eller Artsdatabanken på fremmede arter innenfor planområdet. Det er registrert noen observasjoner av smånøkkel innenfor planområdet, som er en nær truet art, men i nærmere beskrivelse av registreringene er disse observert mellom jernbanesporene og blir derfor ikke berørt. For øvrig vises det til "Sjekkliste ifht. naturmangfoldloven" som legger som vedlegg til saken.

4.12 Kulturminner

Oppland fylkeskommune har i sine innspill framhevet forskjellige elementer som preger stasjonsbyen Ringeby, og sammen med øvrige instanser vist til forhold som er spesielt knyttet til jernbanestasjonen. Den gamle reguleringen fra 1899 og kvartalsstrukturen er nærmest et kulturminne i seg selv og blir videreført så langt det lar seg gjøre i planen. Fylkeskommunen har konkret bedt pakkhuset bevart, men samtidig tillatt at det flyttes noe grunnet gang- og sykkelvegen, GSU-GS1 som videreføres via undergangen under jernbanen. Fra Bane NORs side er det uttrykt at det kan være aktuelt med en jernbanepark innenfor planområdet hvor da de gamle anleggene mellom planområdet og sporene i nord-øst kan inngå som aktuelle elementer. Det er imidlertid ikke meldt ifra om at det ut over bevaring av pakkhuset kan være kulturminner innenfor denne delen av planområdet som kan ha betydning i en framtidig jernbanepark.

Den store buehallen som tidligere inngikk i sagbruksvirksomheten forutsettes bevart og benyttet som kombinert bebyggelse- og anleggsformål KF1 (sosi-kode 1800) med bruksområde parkering, boder og lager for felt A. Den er i meget god stand og bidrar til å trekke forbindelsen tilbake i tid da Ringeby Sag var i full drift. Nedenfor er det vist et par bilder som belyser buehallen i KF4 sett utvendig og innvendig.



Buehallen sett utvendig fra øst (tilbygget til venstre forutsettes revet)



Hallen sett innenfra med et bilde av dagens bruk

4.13 Landbruksinteresser

Det er ikke landbruksinteresser knyttet til reguleringsområdet.

5. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET OG ILLUSTRASJONER

5.1 Reguleringsformål og arealregnskap

Reguleringsformål i planen er følgende:

Bebyggelse og anlegg, PBL §12-5 Nr. 1

- Boligbebyggelse – blokkbebyggelse, A-E (1113)
- Næringsbebyggelse, N1 (1300)
- Energianlegg, EN (1510)
- Renovasjonsanlegg, f_R1-R2 (1550)
- Uteoppholdsareal, f_U1-U5 (1600)
- Kombinert formål – lager og parkering, KF1 (1800)
- Kombinert formål – bane og næring, KF2-KF3 (1900)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, PBL §12-5 Nr.2

- Kjøreveg, V1-7 – o_offentlig og f_privat (2011)
- Fortau, F1-F3 – o_offentlig og f_privat (2012)
- Gang-/sykkelveg, GSU, GS1-GS9 – o_offentlig og f_privat (2015)
- Annen veggrunn, grøntareal – o_offentlig og f_privat (2019)
- Bane (nærmere angitt baneformål), J1-J5 – o_offentlig (2020)
- Parkering, P1-P4 – f_privat (2080)

Grønnstruktur, PBL §12-5 Nr.3

- Grønnstruktur, flomvoll – f_G (3001)

Bruk og vern av sjø og vassdrag, PBL §12-5 Nr.6

- Elva Våla, SV (6001)

Hensynssoner, PBL §12-6

- Bevaring kulturmiljø, H570

Arealregnskap - oversikt over de enkelte formålene og arealene de dekker:

Formål	Areal	Bruk
Boligbebyggelse - blokkbebyggelse, A-E (1113)	28118 m ²	
Næringsbebyggelse, N1 (1300)	12027 m ²	
Energianlegg, EN (1510)	54 m ²	Ny nettstasjon
Renovasjonsanlegg, f_R1-R2 (1550)	69 m ²	
Uteoppholdsareal, f_U1-U5 (1600)	3804 m ²	
Kombinert formål – lager og parkering KF1 (1800)	3156 m ²	Boligparkering, boder, lager for felt A
Kombinert formål – bane og næring KF2-KF3 (1900)	6082 m ²	
Kjøreveg, V1-7 – o_offentlig og f_privat (2011)	4276 m ²	Alle kjørevegene
Fortau, F2-F3 – o_offentlig og f_privat (2012)	715 m ²	Fortau langs V6 og brua over Våla

5.2 Om plangrepet

Avgrensingen av planområdet har i det alt vesentlige gitt seg selv ut fra forholdene på stedet. Det har vært nødvendig å ta med så mye at alle spørsmål av funksjonell og planfaglig art kan løses i forbindelse med planleggingen. Det har samtidig vært viktig å unngå momenter som ikke har direkte betydning og som bare ville komplisere og forlenge planprosessen. Et slikt moment er bl.a. forholdet til stasjonen og E6 på nordsiden av planområdet – med en bred korridor for gjennomføring av undergangen under jernbanen (J1-J2) er etableringen av denne og en trafiksikker forbindelse til sentrum sikret, slik rekkefølgebestemmelsene sier. Det har vært nevnt at det kan bli behov for en egen gangbru over Våla og slik sett blitt ytret ønske om å ta med det østre strandområdet langs elva i planområdet. Dette har tiltakshaver/plankonsulent frarådet da det inntil saken er tilstrekkelig utredet, både ville være usikkert om det blir behov for ei gangbru og hvor den i tilfelle burde ligge. Arealene på østsiden av elva er i tillegg i kommunens eie og plangrensa er dermed lagt langs midten (djupålen) av elva.

Det har fra starten av vært en målsetting å opprettholde kvartalsstrukturen som det steds- og kulturelementet dette er. I betraktning av at Åmillomvegen har en tilnærmet diagonal trasé, er det «vinkelrette» mønsteret bare til en viss grad oppnådd. Her har plangrepet gjort seg nytte av gang-sykkelveg-draget nord-sør (GSU-GS1-GS3-GS4) som er en rettlinjert forlengelse av Jernbanegata/gågata og draget øst-vest (GS5-GS6). Feltene B, C, D og E menes dermed å ivareta kvartalsstrukturen. Det samme menes om felt A som, om det er noe større, danner et kvartal omgitt av vegene Åmillomvegen-V3/GS9, V5-F4/F5, V6 og Våla.

Arealet mellom Grubbegata og jernbanen bør etter signalene så langt i prosessen bestå av formål tilknyttet stasjonens/jernbanens behov for arealer med pendlerparkering og park, mens det med Gaus AS' erverv av hele arealet synes å være et mål fra bedriftens side å utvide sin virksomhet. Planen legger derfor opp til at det reserveres «rene» arealer for jernbanens (stasjonsbyens) behov med feltene J3, J4, J5 hvor sistnevnte vil romme det flyttede pakkhuset. De kombinerte arealene/formålene KF2 og KF3 skal dekke Gaus AS' behov og Bane NOR's interesser knyttet til stasjonsbyprosjektet. Her blir vektingen av behov og avtalemessige forhold mellom Gaus AS og Bane NOR avgjørende for planens endelige utforming. Planen på dette punktet må oppfattes å være fleksibel, noe som er ivaretatt i bestemmelsene.

Vegsystemet preges av det nettet som ligger rundt Våla Vest i dag og ikke minst av den usikkerheten som råder omkring overordnet vegsystem med nye E6 forbi Ringebu sentrum. Planen er derfor ikke basert på en eventuell «opptrekkarm» (en veglenke som i møtet 09.08.2019 ble ansett som helt uaktuell fra kommunens side). Adkomsten til Gausdal Landhandleri er opprettholdt fra Grubbegata, mens adkomst til boligfeltene så langt mulig søkes adskilt fra næringstrafikken til N1. Det anses som særlig viktig at det på veg V5 fra Åmillomvegen ikke blir en blandet bolig- og næringstrafikk, men som planen viser, en ren boliggate.

Felles utearealer/lekeplasser er i felt A lagt sentralt omgitt av bebyggelse slik at det nærmest dannes et stort tun. Med dette er det i den detaljregulerte delen sikret en god tilgjengelighet til et felles uteareal egnet for bruk av alle aldersgrupper. På tilsvarende vis om enn i litt større målestokk danner det grønne «kjernearealet» et samlet tun i feltene B-E. Dette forutsettes opparbeidet parkmessig med en flate for ballspill på vel 500 m² på størstedelen mot felt C. Plasseringen og delingen av dette har den hensikten at hvert tilgrensende felt skal ha god tilgang både til den felles parken og de gjennomgående gang-/sykkelvegene.

Innenfor feltene B-E forutsettes det i tillegg avsatt lokale lekeplasser/utearealer som integrerte lommer i bebyggelsen.

5.3 Bebyggelse og anlegg

5.3.1 Boligbebyggelse- blokkbebyggelse, felt A-E

Av boligfeltene A-E er det bare A som detaljreguleres. Det er derfor bare i dette at maks. utnyttelsesgrad oppgis. I de øvrige boligfeltene fastlegges u-graden ved den etterfølgende detaljreguleringen. Fra kommunen, fylkeskommunen og andre er det generelt uttrykt at utnyttelsen må være høy og at den bør tilpasses stedlig kultur med klimavennlig utførelse, gjerne med bruk av trematerialer/massivtre.

Gjennom bestemmelsene og den illustrasjonen som følger detaljreguleringen for felt A, er dette så langt mulig etterkommet. På bakgrunn av den interessen som er uttrykt for å etablere et høyt leilighetshus i felt A og opptil 5 etasjer ellers, er dette lagt inn og maks. %-BYA satt til 50 % (jfr. veileder T-1459: "Grad av utnytting"). Felles uteoppholdsarealer/lekeplasser samt parkeringsanlegg er da regulert spesifikt og holdt utenfor u-gradberegningen i dette feltet. Som det ses av detaljreguleringen og illustrasjonene er feltet organisert som et tun med bilfrie indre områder. Det vises videre til avsnittet nedenfor der det framgår at parkeringskapasiteten blir styrket ved å benytte feltet KF1 med bl.a. buehallen til parkering og lager.

I påfølgende detaljreguleringsplaner for de øvrige delfeltene må følgende vurderes:

- Avgrensning av feltene med innbyrdes byggegrenser
- Tilknytning til veg, hus- og garasjeplassering/parkeringsløsning
- Inndeling i eventuelle tomteparseller
- Utnyttelse og høyder
- Fellesarealer for uteopphold og lek
- Plassering av eventuelle nettstasjoner innen felt ut over den sentrale nettstasjonen EN
- Opplegg for renovasjon, hvor det bl.a. skal etterstrebes felles anlegg atskilt fra oppholdsareal/lekeareal.
- Grønnstrukturer gjennom og/eller i tilknytning til feltene, ref. bestemmelsen pkt. 11.3 om allébeplantning

5.3.2 Næringsbebyggelsen, N1

Reguleringsbestemmelsene åpner for en høy utnytting i næringsområdet. Den er satt til maksimum tillatt bebygd areal %-BYA=90 % av netto tomt. I BYA inngår da alt bebygd areal inkl. lagerareal, manøvreringsareal og parkering. Bebyggelsen kan oppføres med en maksimal gesims- og mønehøyde på inntil 13 meter over gjennomsnittlig planert terreng. Ved behov for spesielle konstruksjoner er det foreslått tillatt høyere bygninger eller anlegg.

5.3.3 Energianlegg, EN

Gudbrandsdal Energi har el-ledninger og en transformator beliggende sentralt i planområdet. Det er opplyst at anlegget i dag har stor kapasitet det vil ikke ha problemer med å betjene utbyggingen av felt A. En ny nettstasjon EN er lokalisert helt sentralt nær dagens

transformator og nett. Dersom det viser seg nødvendig å supplere med flere nettstasjoner etter hvert, kan slike legges inn ved etterfølgende detaljreguleringer.

5.3.4 Renovasjonsanleggene, R1-R2

Det er foreslått satt av arealer for plassering av renovasjonsbeholdere i R1-R2 for boligene i felt A. Det er ikke tatt stilling til valg av løsninger, men dette forutsettes å skje i samråd med Ringeby kommune. Ved ytterligere behov tillates etablert et renovasjonsanlegg innenfor felt KF1 for felt A. I de øvrige feltene for boligbebyggelse legges arealer for renovasjon inn ved senere detaljreguleringer.

5.3.5 Uteoppholdsareal, U1-U5

Sentralt i planområdet ligger uteoppholdsarealene U2-5. De skal være til felles bruk for alle beboerne og sammen danne en sentral kjerne som i sum gir et allsidig bruks- og parktilbud. Hvert av arealene U2-5 kan telle med i de tilliggende boligfeltenes krav til felles uteoppholdsarealer. I U3 skal det opparbeides en ballplass på min. 20x25 m. I feltene B-E skal det ved senere detaljregulering avsettes lokale uteoppholdsplasser som sammen med de overnevnte dekker de enkelte feltenes behov for uteoppholdsarealer/lekeplasser.

U1 er et felles uteoppholdsareal for felt A på ca. 2,2 dekar. Det forutsettes tilrettelagt for flere formål: Med 500 m² for ballspill, 500 m² for klatring, balanseleker osv. og med sandkasse, huskestativ/dumphuske o.l. – i sum opparbeidet som park med funksjon som bredt tilbud for alle beboere i alle aldre.

5.3.6 De kombinerte formålene, KF1, KF2-KF3

Det er vesentlig forskjell mellom det kombinerte formålet KF1 og de to andre KF2 og KF3.

KF1 er et areal som bidrar til å sikre tilstrekkelige parkerings- og bodarealer, samt renovasjonspunkt for boligbebyggelsen i felt A. Dette skjer ved bevaring og bruk av den store buehallen og arealene sør og i nordenden av denne. Etter hvert som utbyggingen av felt A skjer og behovet for parkering øker, fases den utleide lagerreserven for Gausdal Landhandleri etter hvert ut. Sistnevnte funksjon må vike helt ved full utbygging av felt A.

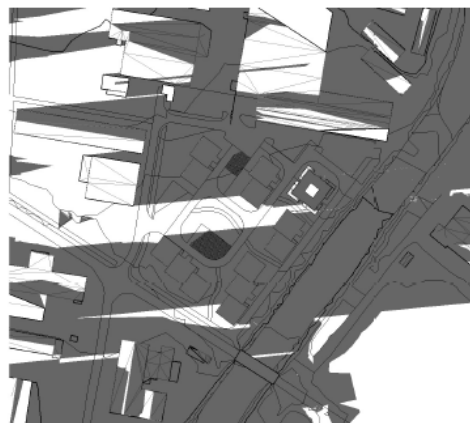
Feltene KF2 og KF3 eies i dag av Gaus AS, men forutsettes også benyttet av Bane NOR i forbindelse med Stasjonsbyprosjekt Ringeby. Det knytter seg foreløpig usikkerhet til utnyttelsen av KF2 og KF3, ikke minst hvordan en eventuell bruksdeling vil arte seg. Planen og bestemmelsene er derfor gitt den fleksibiliteten for utforming og bruk av disse feltene som situasjonen tilsier. Det er krevd detaljregulering for fastleggelse av endelig utforming og bruk før det skjer tiltak i feltene.

5.3.7 Sol- og skyggestudie - felt A

Vår- og høstjevndøgn



21 MARS/SEPTEMBER kl.15



21 MARS/SEPTEMBER kl.18

Sommer, 21. juni



21 JUNI kl.15



21 JUNI kl.18

Solstudiet viser at felles uteområder får gode solforhold gjennom året. På ettermiddagen ved vår- og høstjevndøgn vil om lag 50% av uteoppholdsarealet U1 være solbelyst minimum 5 timer hver dag. Dette er på en tid av året når sola står relativt lavt (kl 15-18). Likeledes vil private balkonger mot vest vil få gode solforhold.

5.3.8 Støyforhold - felt A

Boligen vil tilfredsstillе *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)* og *NS8175:2012 Lydforhold i bygninger* uten noen støydempende tiltak. Se også eget punkt om støy nedenfor.

5.4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur m.v.

5.4.1 Kjørveger, V1-V7

Delene av Grubbegata V1, Randkleivgata V2 og Åmillomvegen V3 er regulert med halve vegenes bredde slik de ligger i dag. Grubbegata V4 vil betjene N1 med Gausdal Landhandleri som nå samtidig som den gir adkomst til arealene på nordsiden KF2, J4, J5 og KF3. De nordre delene av feltene B og C kan også betjenes av Grubbegata dersom dette blir valgt ved detaljregulering senere. Avkjøringspilene som er vist, indikerer hvordan dette er tenkt, men pilenes beliggenhet er ikke avgjørende for endelig plassering. De interne vegene er lagt langs og til felt, ikke igjennom. V6 ligger mellom felt A og E, den får m.a.o. boliger på begge sider, og det er derfor foreslått ført fortau (F4 og F5) langs østsiden av denne vegen.

Vegenes standard forutsettes å følge kommunens retningslinjer.

5.4.2 Fortau og gang- og sykkelveger, F1-F5, GS, GSU

Helt fra starten av prosessen foreslo tiltakshaver/plankonsulent å la en hovedakse for gående og syklist trekkes gjennom reguleringsområdet som en forlengelse av Jernbanegata/gågata og undergangen. Dette gir Våla Vest en tilhørighet til sentrum både faktisk og visuelt. I bestemmelsen er det forutsatt at det blir etablert en allé langs denne for å forsterke bildet ytterligere. Det er ikke knyttet samme betingelser til øst-vestforbindelsen GS5-GS6, men den er ikke mindre viktig i systemet. Det er flere viktige målpunkt øst for Våla og dette krever gang-/sykkelveg langs Åmillomvegen GS7-GS8. Gjennomføringen av systemet for gående og syklende er definert gjennom rekkefølgebestemmelsene. Bygging av parsellen GS7 lengst vest langs Åmillomvegen, er ikke krevd bygd som del av utbyggingsprosjektet Våla Vest. Denne regulerte gang-/sykkelvegen har betydning for bestående bebyggelse i Tollmoen og mulig nye leiligheter på gnr. 46 bnr. 58.

Gang-/sykkelveggenes og fortauenes standard forutsettes å følge kommunens retningslinjer.

5.4.3 Annen veggrunn – grøntareal

Arealet omfatter grøfter mellom offentlige og private trafikkarealer og tilgrensende private eller felles områder. Arealene skal tilsås og beplantes eller gis annen tiltalende utforming. Arealet skal ha samme eieform som tilgrensende trafikkareal.

5.4.4 Bane med nærmere angitt baneformål, J1-J5

Som nevnt foran er det opp til detaljreguleringen senere å gi feltene J3-J5 innhold og form. Det er gjennom bestemmelsene tilrettelagt for pendlerparkering, park og forskjellige kultur-anlegg, herunder bevaring av pakkhuset etter en begrenset flytting. I bestemmelsene er det også tatt høyde for at den angitte gang-/sykkelvegen GS2 kan få en annen trasé enn vist i planen dersom dette ved detaljregulering viser seg hensiktsmessig. Den kan imidlertid ikke tas ut da den både skal sikre en trygg HC-forbindelse til og fra undergangen og videre at den skal ha en ryddig «snarveg-effekt» for fotgjengere og syklist vestfra som skal gjennom undergangen til sentrum og tilbake.

5.4.5 Parkering, P1-P2

Ringebu kommune har ikke klart definerte parkeringskrav for biler og sykler i boligområder. I boligfeltene A-E er det så langt lagt til grunn 1,2 pr. leilighet for biler og 2,0 for sykler.

Felt A har en blanding av leilighetsstørrelser og dermed en vesentlig andel mindre slike. Kravet der er også foreslått til gjennomsnittlig min. 1,2 p-plasser pr. leilighet. Det kan oppnås en bedre dekning ved økt bruk av de tilgjengelige arealene i felt KF1.

5.5 Grønnstruktur

5.1.1 Grønnstruktur, G

Vollen langs Våla er eneste regulerte grønnstruktur i planen. Den har imidlertid flere funksjoner – så som sikring mot flom, lokalt naturelement, kant- og vegetasjonssone langs elva, hensyn til fisk i elva, m.v. Reguleringsbestemmelsene knyttet til grønnstrukturen, G ivaretar de hensynene som det er bedt om fra Fylkesmannen, fylkeskommunen og NVE. Det er satt krav om at vegetasjonen i det alt vesentlige skal bevares, men godkjent at det skjer en viss kultivering. I bestemmelsene er det derfor åpnet for anleggelse av et fåtall plasser der publikum kan finne ro ved elvekanten eller fiske.

Øvrige grønne innslag i området blir opparbeidete felles utearealer, allébeplantning og større parkarealer.

5.6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone – Våla elv

Det tillates ikke inngrep ut over de tiltakene som måtte bestemmes av NVE, Fylkesmannen og kommunen, herunder for å hindre flom og tiltak som gjennomføres av hensyn til fiskebestanden og øvrig liv i elva. Elveleiet vil dermed forbli som det er i dag, jf. bildene på side 8.

NVE har reist spørsmål om hvorvidt bunnivået i elva har steget pga. massetransport siden utgravingen og etableringen av vollene. På den annen side har Fylkesmannen opplyst at det av fiskehensyn er fylt til gytegrus de siste årene. Dette betinger at NVE må samordne seg med Fylkesmannen og holde andre, herunder tiltakshaver, utenfor hva angår tilstanden i selve elveleiet.

5.7 Hensynssone for bevaring kulturmiljø - pakkhuset

Pakkhuset bevares gjennom regulering av hensynssone H570 bevaring av kulturmiljø. Bygget bevares, men planen forutsetter at plasseringen av pakkhuset justeres slik at gang- og sykkelveg inkludert undergang (o_GS1-GS3 og o_GSU), en forlenget linje fra gågata/Jernbanegata i Ringebu sentrum mot sør, kan realiseres. Dagens pakkhus forutsettes flyttet slik at det i sin helhet blir liggende innenfor felt J5. Tiltak som berører bygningen skal skje i forbindelse med detaljregulering og i samråd med regionale kulturminnemyndigheter i samråd, BaneNOR og kommunen. Pakkhuset gis en kulturhistorisk kontekst og ses i sammenheng med Bane NORs framtidige planer for Ringebu sentrum.

Rekkefølgekrav

Det er lagt stor vekt på planens rekkefølgekrav, dette fordi det er sammensatte brukselementer og behov som skal dekkes opp og ikke minst det forholdet at utbyggingen nødvendigvis kommer til å strekke seg over tid.

- for delfeltene B-E, KF2-KF3, J3-J5 og videre utbygging innenfor N1 må det foreligge detaljerte reguleringsplaner for det enkelte feltet eller flere felt samlet før tiltak iverksettes
- utbygging i boligfeltene B-E, feltene KF2-KF3, J1-J3 og nye tiltak i felt N1, kan først skje når undergangen under jernbanen er etablert
- kjøreveger, gang-/sykkelveger og fortau knyttes opp mot de feltene de skal betjene. Her er det også vektlagt at forbindelsen til ungdomsskolen, idrettsanlegget og Ringebyhallen skal sikres fra og med utbyggingen av felt A
- de felles uteoppholdsarealene/lekeplassene er linket opp mot hvert felt slik at arealene er ferdigstilt når boliger tas i bruk, samme ventes krevd ved detaljregulering for etterfølgende utbygging

[illegible]

Illustrasjonsplan for utbygging av felt A. Høyhus/leilighetsbygg og konsentrert småhusbebyggelse rundt et sentralt uterom



Perspektivskisse utbygging av felt A



6. KONSEKVENsutREDNING (KU)

Konsekvensene av tiltakene som reguleringsplanen tilrettelegger for, skal dekke krav i overordnet plan- og lovverk og videre de rammene og betingelsene som er framkommet ved Ringeby kommunes og øvrige myndigheters forberedelse av områdereguleringen. I Ringeby kommunes UPT-sak 073/18 av 29.08.2018 er det gitt en punktvis oppsummering av viktige forhold. Og disse er så langt de hører inn under planprogrammet, redigert inn i temaoversikten. De er i det følgende utredet i forhold til de temaene som inngår i det vedtatte planprogrammet og med direkte referanse til punktene i dette. Fylkesmannens har i regionalt planforum 17.09.2019 overveiet om KU-plikten kanskje er falt etter at Ringeby kommuneplan er vedtatt. På denne bakgrunn er det i samråd med Ringeby kommune kommet frem til at det ikke er krav om konsekvensutredninger i henhold til pbl kapittel 4, § 4.2, og tilhørende forskrift om konsekvensutredning, men det er i det følgende foretatt en utredning av konsekvenser basert på planprogrammets temaer.

Aktuelle utredninger og vurderinger:

6.1 Forholdet til overordnede planer og andre gjeldende rammer og premisser

Det gjøres rede for hvordan planområdet og formålene stemmer overens med regionale planer, kommuneplanens arealdel og samfunnsdel m.v. og hvorvidt rikspolitiske retningslinjer o.l. dekkes tilfredsstillende opp. De rikspolitiske retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen framheves som særlig viktige. Planen forutsettes videre vurdert opp mot Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland, godkjent 15.06.2016 og landsvernplan for jernbanen.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023:

Dokumentet er vedtatt ved kongelig resolusjon 14.05.2019. Det trekker fram fire store utfordringer, det å skape et: Bærekraftig velferdssamfunn, økologisk bærekraftig samfunn gjennom offensiv klimapolitikk og forsvarlig ressursforvaltning, sosialt bærekraftig samfunn og trygt samfunn for alle.

Vurdering:

Planen og utbyggingen menes så langt mulig å tilfredsstille de fire store utfordringene som er satt i de nasjonale forventningene. Løsningene innebærer en konsentrert utbygging med sentrale og lett tilgjengelige leke- og utearealer, varierte leilighetsstørrelser og det trekkes trygge linjer til aktuelle målpunkter. Det uttrykkes ønsker om utstrakt bruk av trematerialer og øvrige klimavennlige løsninger. Det er ikke satt noe krav om valg av slike, heller ikke om spesifikke energikilder, da det ikke ses å være konkrete hjemler for dette.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

Planretningslinjene er vedtatt 26.09.2014. Hensikten med dem er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Målet er at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Vurdering:

Planforslaget følger opp gjeldende kommuneplan, og området foreslås fortettet i tråd med retningslinjen. Det er et ønske i tiden at sentrumsnære boligområder fortettes og at nye felt får en relativt høy utnyttelse. Ønsket om klima- og miljøvennlig by- og tettstedsutvikling tilrettelegges slik at viktige målpunkter kan nås med sykkel og gange eller kollektivtransport. Planområdet ligger ved Ringebu skysstasjon og togstasjon, og med gang- og sykkelavstand til både skole, idrettsanlegg og viktige sentrumsfunksjoner.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning i kommunene, 2018:

Planretningslinjene ble fastsatt ved kgl.res. 28. september 2018. Hensikten med retningslinjene er at kommunene, fylkeskommunene og staten gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse skal stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

Vurdering:

Løsningene innebærer en konsentrert utbygging i sentrale områder, med lett tilgjengelige leke- og utearealer, varierte leilighetsstørrelser og korte avstander til aktuelle målpunkter. Dette vurderes som et positivt bidrag til miljøvennlig og bærekraftig utvikling. Det uttrykkes ønsker om utstrakt bruk av trematerialer og øvrige klimavennlige løsninger. Det er ikke satt noe krav om valg av slike, heller ikke om spesifikke energikilder, da det ikke ses å være konkrete hjemler for dette. Tiltakshaver vil selvfølgelig vurdere aktuelle energikilder når den tid kommer, men forutsetter at kravene i teknisk forskrift TEK skal legges til grunn. I planen tas det høyde for klimaendringer ved å begrense eller unngå ulemper grunnet klimaendringer bl.a. når det gjelder overvannshåndtering og flom.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2016:

Hovedformålet med retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Riktig arealbruk er sannsynligvis det mest kostnadseffektive tiltaket i forhold til støy. Gjennom å synliggjøre områder med potensielle støyproblemer, vil utbyggere og arealplanleggere bevisstgjøres på at spesielle hensyn til støy kan være nødvendig. Bruk av støysoner som virkemiddel er derfor et viktig element i retningslinjen.

Vurdering:

Togtrafikken på jernbanen er så vidt begrenset at det ikke kan ventes å gi støyutslag som må hensyntas. Tilsvarende er biltrafikken på Åmillomvegen med stor sannsynlighet så vidt liten i dag og trafikkbidragene fra felt A i første omgang så små, at det ikke slår ut med behov for tiltak – mer om dette i pkt. 2 og 4 nedenfor. Støyretningslinjens grenseverdier blir ikke utfordret.

RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, datert 20.09.1995:

Formålet er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal videre gi kommunene et bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i sin løpende planlegging og videre gi grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.

Vurdering:

Orienteringen foran om plangrep i pkt. 5.2 og i planbeskrivelsens pkt. 5.2.5 viser at hensynet til barn og unge er godt ivaretatt.

Rundskriv T-2/08 Om barn og planlegging, datert 12.06.2008:

Rundskrivet presiserer kommunens ansvar for at all plan- og byggesaksbehandling ivaretar: hensynet til barn og unges behov for gode oppvekstvilkår og nærmiljø. Det er kommunens ansvar uavhengig av hvem som initierer og utfører planleggingen. Regjeringen har i rundskrivet uttrykt ønske om at Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge skal håndheves strengere med større vekt på behov for aktivitetsfremmende arealer i tilfeller av interessekonflikter.

Vurdering:

I likhet med overnevnte menes at planen så langt det lar seg gjøre, samsvarer med rundskrivets intensjon.

Fylkesmannens forventningsbrev (15.03.2019):

Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene lister opp aktuelle overordnede føringer for kommunal planlegging som skal vurderes og ivaretas.

Vurdering:

Planen med bestemmelser ivaretar så langt det har latt seg gjøre Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene med de henvisningene til overordnede føringer som er gitt. Det tilføyes at Fylkesmannen i Innlandet's merknader av 08.06.2018 til varslingen og av 15.01.2019 til planprogrammet også er hensyntatt ved planleggingen.

Universell utforming og folkehelse:

I følge plan- og bygningsloven skal prinsippet om universell utforming ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Lov om folkehelsearbeid (Folkehelseloven) har som formål bl.a. å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold. Planer skal underbygge kommunens strategi og tiltak for å fremme fysisk aktivitet og redusere bilkjøring.

Vurdering:

Ved planens innretning og tilrettelegging vis-a-vis omgivelsene er det lagt godt til rette for fremming av de framtidige beboernes helse, trivsel, sosiale og miljømessige forhold. Det er en selvfølge å legge opp til universell utforming – så også her.

Regionale planer:

Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland (15.06.2016):

Den regionale planen med bestemmelser for attraktive byer og tettsteder har som formål å styrke eksisterende by- og tettstedssentre, bidra til effektiv arealbruk og legge til rette for miljø- og helsefremmende transportvalg. Bestemmelsene sikrer at handelsvirksomheter lokaliseres innenfor eller i tilknytning til eksisterende by- og tettstedssentre, og med god kollektivdekning og tilgjengelighet med sykkel og gange. Det langsiktige målet er å oppnå mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene.

Vurdering:

Planen for Våla Vest er nært knyttet til sentrum. Bane NORs planer for stasjonen og stasjonsparken med undergangen og videreføringen av Jernbanegata/gågata som en hovedakse sørover, binder sentrum og planområdet sammen. Den betydelige boligtilveksten Våla Vest representerer, gir dermed Ringeby sentrum økt bærekraft og robusthet. Det legges ikke opp til handel innen planområdet, bortsett da fra de varene Gausdal Landhandleri omsetter. Reguleringsplanen med bestemmelser menes å følge opp intensjonen i de regionale føringene på en god måte.

Fylkesdelplan for lokalisering av varehandel i Oppland (2004):

Fylkesdelplanen beskriver utviklingstrekk for tettstedsutvikling, senterstruktur og service- og handelsvirksomhet i Oppland. Planen fastsetter senterstruktur, sentrumsavgrensninger og retningslinjer for videre kjøpesenterutvikling. Oppland fylkeskommune ønsker å bidra til at tettstedene er livskraftige og at folk er minst mulig avhengige av privatbil. Ringeby blir kategorisert som et tettsted under den midtre kategorien, «kommunale handelssentre», i motsetning til regionale og lokale handelssentre.

Vurdering:

Med de kommunale handelssentrene menes i denne planen de største tettstedene i kommunen som bør kunne utvikles med hele kommunen som handelsomland. Fylkesplanen anbefaler at i sentrum av kommunale handelssentre kan det etableres kjøpesentre opp til 3000 m² bruksareal. I Ringeby kommuneplan er det fastlagt at det ikke tillates etablert detaljvarehandel innenfor planområdet, kun handel med transport- eller plasskrevende varer. Planforslaget er i tråd med disse føringene.

E6 Ringeby - Forbindelse fra E6 til Ringeby sentrum (Statens vegvesen, 07.09.2015):

Det dreier seg her om et omfattende forprosjekt rettet mot planlegging av en ny tilknytning (opptrekkarm) mellom nytt E6 kryss og dagens E6 gjennom Ringeby sentrum. Etter den siste tidens opplysninger, er utredningen nå lite aktuell hva angår konkrete tilrådinger, ikke minst når det gjelder opptrekkarmen retning Åmollomvegen. Det er imidlertid en del opplysninger av generell art i forprosjektet som har vært nyttige i planarbeidet.

Stasjonsbyprosjektet og Landsverneplan for jernbanen (referater og foreløpige illustrasjoner):

Referatet fra stasjonsbyprosjektets møte 21.11.2017 gir flere signaler om forhold som bør oppnås og hensyn som bør ivaretas mellom stasjonen og planområdet. Det pekes på bl.a.:

- Områdereguleringen må være fleksibel slik at den kan tilpasses prosjektet.
- Det må settes rekkefølgekrav med sikte på stenging av nåværende planovergang. Trafikken der kan ikke økes for mye.
- Det er nok å regulere undergangen og tilhørende nødvendig areal som jernbaneformål. Gjennomføringen må sikres med rekkefølgekrav.
- Bane NOR, kommunen og Bergene Holm bør komme i kontakt med eierne av gnr. 45 bnr. 137 (tidl. Vaalebros Dampsag & Høvleri nå Gaus AS).
- Det kan være naturlig å la eiendomsgrensa være plangrense.
- Pakkhuset bør bevares og hensynet til byggerensa på 30 m må avklares.

Vurdering:

Områdereguleringen menes å ha den fleksibiliteten stasjonsbyprosjektet forutsetter. Undergangen er sikret i en korridor med BaneNORs godkjenning og det samme gjelder plangrensen i nord som er lagt langs eiendomsgrensa. Rekkefølgebestemmelse vedr. undergang åpner for utbygging av felt A, men kreves etter det gjennomført før videre utbygging. Ringeby Eiendom AS (tiltakshaver/Bergene Holm AS' eiendomsselskap) ser det ikke som sin oppgave å avklare bruks- og detaljreguleringsløsningene for gnr. 45 bnr. 137, dvs. feltene J3-J5 og KF2-KF3. Her må BaneNOR og Gaus AS finne fram til det samspillet som må materialiseres i de etterfølgende detaljreguleringsplanene, ev. frambringe de justeringene av områdereguleringsplanen som Stasjonsbyprosjektet og GAUS AS planer tilsier.

6.2 Vegsystem, trafikk sikkerhet og kapasitet

Dagens vegnett belyses, trafikkmengder og kjørestrømmer registreres så langt det er mulig. Det utarbeides en enkel trafikkanalyse med beregning av antatt trafikkmengde og reisemiddelfordeling for ny plansituasjon i Tollmoen basert på maksimal utnyttelse av hele reguleringsområdet. Sammenligningsgrunnlag skal være dagens situasjon. Trafikkanalysen skal danne grunnlag for vurdering av behov for vegutbedringstiltak internt i planområdet og for tilstøtende vegnett. Behovet for tiltak på skoleveger vurderes særskilt. Parkeringsbehov tas inn i analysen. Eventuell tilrettelegging av parkering for reisende med jernbanen avklares med Bane NOR.

Dagens vegnett, trafikkmengder og kjørestrømmer er beskrevet i kap. 3 punkt 3.3. Det er utarbeidet en trafikkanalyse med beregning av antatt trafikkmengde og reisemiddelfordeling for ny plansituasjon i Tollmoen og Våla Vest basert på maksimal utnyttelse av hele reguleringsområdet, jf. «Trafikkanalyse - knyttet til konsekvensanalyse ved områderegulering av Våla Vest», Plan1, datert 12.11.2019. Trafikktallene viser at dagens trafikk tall både på Åmillomvegen og Bjørgemogata er svært beskjedne. Ved framskriving av trafikktallene ved full utbygging av Våla Vest vil fortsatt trafikkmengdene være svært små. Utviklingen av biltrafikken gjennom hele den sannsynlige perioden som Våla Vest bygges ut, er begrenset og egentlig marginal ved utbyggingen av felt A som utgjør første etappe. Det ventes ikke spesielle trafikkproblemer forårsaket av utbyggingen. En økning av biltrafikken i forhold til dagens trafikk vurderes ikke å medføre kapasitetsmessige problemer. Det anses derfor heller ikke å være behov for særskilte avbøtende tiltak.

Planens innretning gir en oversiktlig og trygg situasjon. Grensedragningen mellom boligformålet og næringsdelen er avklart ved at boligdelen får separat kjøreatkomst og gangatkomst. Kjøreatkomsten vil være direkte fra Grubbegata eller Åmillomvegen. I betraktning av at trafikken er svært begrenset, ses det ikke som noe problem å finne en trygg og hensiktsmessig trafikkordning.

6.3 Øvrig teknisk infrastruktur

Dagens anlegg for vannforsyning, avløp, energi m.v. registreres. Det redegjøres for kapasiteten med kartlegging av svake ledd og behov for eventuell kapasitetsøkning. Det utarbeides en rammeplan for vannforsyning, avløp og overvann (VAO). Innspill fra aktuelt kraftselskap legges inn som føring for energiforsyningen.

Vann- og avløpsetaten har informert om at området kan tilknyttes offentlige vann- og avløpsledninger. Nærmeste spillvanns- og overvannsledninger ligger i industriområdet rett

sør for Åmillomvegen. Planbestemmelsene sikrer at detaljplan for vann og avløp skal være godkjent av kommunen før brukstillatelse til feltene kan gis. Se forøvrig VA-rammeplan som følger som vedlegg til saken. Fra Gudbrandsdals Energi Nett er det dokumentert god kapasitet på kraften.

6.4 Støy, mulige utslipp til luft og grunn m.v.

Utslag av støy fra veg- og togtrafikk vurderes ut fra resultater av analysen beskrevet i pkt. 6.2 og relateres til støyretningslinje T-1442/2016. Dersom det kan finnes eller skje utslipp til luft som kan virke inn overfor utbyggingsområdet, registreres og beskrives følgene av disse. Virkningen på omgivelsene fra bestående virksomheter, ny aktivitet og utbygging i planområdet forsøkes så langt mulig analysert og eventuelle avbøtende tiltak vurdert. Virksomhetene innenfor planområdet både før og nå – herunder sagbrukets drift, jernbanens anlegg, takstolproduksjon, lager og forretning – kan ha medført påvirkning av grunn og gitt utslag av forurensning. Det vurderes hvorvidt det er nødvendig med nærmere miljøundersøkelser av grunnen, samt utførelse av aktuelle tiltak. Grenseverdier følger av Miljødirektoratets gjeldende retningslinjer.

Det er beregnet støy for veg (E6, lokale- og interne veger) og for jernbanestøy i 1,5 m og 4 m's høyde i samsvar med T-1442/2016. Som det fremgår av støysonkartene ligger boligene langt utenfor gul støyson. De interne vegene Bjørgemogata, Åmillomvegen og Randkleivgata og nye veger som kommer, vil ha så liten trafikkmengde at de ikke vil få noen betydning for støy, jf. vedlegg «Støyvurdering Våla vest – Ringebru», Berg-Knudsen AS, datert 25.11.2019.

Ringebru Eiendom ved virksomhetsleder opplyser at det ikke ble startet med impregneringsvirksomhet før de tok over i 2004. Da ble dagens bygg og tank satt opp. Tanken bestod av et stålkår støpt inn i betong. Det betyr at det er liten risiko for forurensning i grunnen. Opplysningene om at det har vært impregneringsvirksomhet på Ringebru sag fra 1980-tallet er ikke riktig. Ringebru sag saget kun gran og gran har man ikke impregnert, i alle fall ikke da. Det har sammenheng med strukturen i gran som gjør at den ikke var egnet for impregnering med datidens metoder.

6.5 Grunnforhold, grunnvann

Grunnen består av elveavsetning med grus og sand og betydelig innslag av stein, m.a.o. god byggegrunn på meget permeable masser. Grunnvannsnivået er foreløpig ikke kjent. Det avklares under prosessen hvorvidt grunnvannsnivåets beliggenhet gir utslag som krever spesielle hensyn eller tiltak. Eventuelle tiltak beskrives.

Grunnforhold og løsmassene i området består av elveavsetninger hvor sand og grus dominerer. Forholdene på stedet synes å egne seg godt for infiltrasjon i grunnen. Dette bekreftes av grunnboringer i området som rapporterer om 5-8 meter. Løsmassenes kornfordeling og permeabilitet, samt jorddybde og terrengforhold gir klar indikasjon på god infiltrasjon, jf. Notat for vann, avløp og overvann, Grubbegata 2, utarbeidet av Arealtek, datert 30.09.2019. Det er tilstrekkelig tykkelse av sand og grus over grunnvannsnivået. Tiltak etter planen vurderes ikke å påvirke grunnforhold eller grunnvannsnivåets beliggenhet som gir utslag som krever spesielle hensyn eller tiltak. Dagens situasjon vurderes å ikke bli endret i nevneverdig grad.

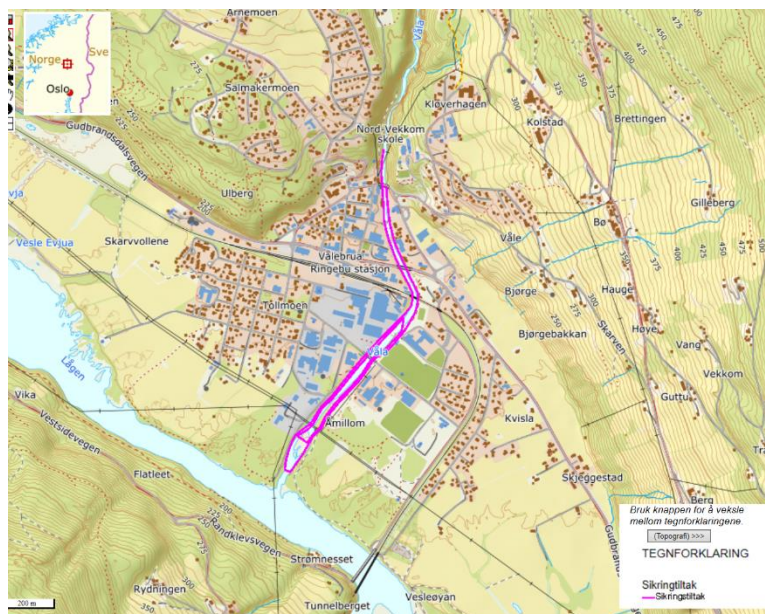
6.6 Flomfare

Våla er regulert og det er etablert forbygninger forbi planområdet. Foreløpig tilbakemelding fra NVE er noe vag når det gjelder vurdering av flomfare, men det foreligger flomsonekart for Ringebu uten at det er angitt noen hensynssone i kommuneplanens nylig vedtatte arealdel. Kommunen ber konfliktnivået undersøkt nærmere. Dette er NVE's ansvarsområde. Kontakt blir tatt dit for innhenting av det som måtte finnes av beregningsgrunnlag fra etableringen av nåværende voller, erfaringsmateriale fra de senere års flomsituasjoner m.v.

Søndre del av planområdet ligger vel 650 m fra Gudbrandsdalslågen, mens Våla danner begrensningen i øst. Som nevnt er Våla regulert og det er etablert forbygninger forbi planområdet. I flomsonekart for Lågen ses at 200-årsflom når knapt halvveis innover fra elva retning sentrum og det kan dermed ikke ses å være noen fare for flom i området. Det er for så vidt også gjort en beregning av 500-årsflom, men det er bare marginale forskjeller å spore, jf. Delprosjekt Ringebu/Fåvang, rapport 15/2004.

NVEs aktsomhetskart for flom viser imidlertid at en liten del av planområdet i sørøst kan være utsatt for flomfare. I tråd med uttalelse fra NVE og informasjon tilgjengelig på NVEs baser, viser aktsomhetskartet hvilke områder som potensielt kan være flomutsatt. NVE opplyser selv at vannstandsstigningen som oftest vil være betydelig overestimert ved bruk av denne metoden. Ut fra NVEs fagbaser representerer ikke Lågen eller Våla noe direkte risiko for området der de passerer Tollmoen og planområdet.

Vi må legge til grunn at den mer detaljert kartleggingen foretatt i Delprosjekt Ringebu/Fåvang (2004) gir en god indikasjon på flomfaren sett i et 200-årsperspektiv. I henhold til denne kartleggingen er vannstands nivået ved 200-årsflom indikert til maks kote +189,8-191,6 ved profil 5 og 6. Terrenget på tomten (kote +192-196) ligger dermed høyere enn vannlinjeberegninger for 200-års flomnivå. Selv med en sikkerhetsmargin/ klimapåslag på 0,3-0,5 m, vil vannstands nivåer ved 200-årsflom være lavere enn gulvnivå på fremtidige bygg. Observasjoner gjennom de siste årene indikerer også svært lav normalvannstand i elva.



Sikringstiltak langs Våla. Erosjonssikring i form av elveforbygning (kilde: NVE i Arealis)

NVE har reist spørsmål om hvorvidt bunnivå i elva har steget pga massetransport siden utgravingen og etableringen av vollene. Kommuneplan for Ringebu ble nylig vedtatt etter en grundig planprosess, og foreliggende planområde omfattes ikke av kommuneplanens hensynssone flomfare (H320_1) eller bestemmelser knyttet til flomfare. Det må på denne bakgrunn forutsettes at det er gjort nødvendige vurderinger knyttet til utbyggingsområder og flomfare i forbindelse med kommuneplanprosessen. Fylkesmannen har på den annen side opplyst at det av fiskehensyn er fylt til gytegrus de siste årene. Dette betinger at NVE må samordne seg med Fylkesmannen og holde andre, herunder tilatkhaver, utenfor hva angår tilstanden i selve elveleiet.

6.7 Overvannshåndtering

Det forutsettes lokal overvannshåndtering enten for hvert kvartal eller grupper av kvartaler. Forholdene på stedet synes å egne seg godt for infiltrasjon i grunnen. Konkrete løsninger blir utredet og vil inngå i en felles rammeplan for vann, avløp og overvann for reguleringsområdet, jfr. pkt. 3.

Primært skal overvann håndteres etter prinsippet om lokal overvannshåndtering med infiltrasjon, eventuell fordrøyning og bruk av naturlige vannveier. Innenfor Felt A vil dagens sagbruksbygg og paraplytak bli revet, og i framtidig situasjon vil disse bli erstattet av planlagte leilighetsbygg. Rammene for håndtering av overvann vil derfor ikke bli særlig endret.

Vann- og avløpsetaten har informert om at området kan tilknyttes offentlige vann- og avløpsledninger. Nærmeste spillvanns- og overvannsledninger ligger i industriområdet rett sør for Åmillomvegen. Planbestemmelsene sikrer at detaljplan for vann og avløp skal være godkjent av kommunen før brukstillatelse til feltene kan gis.

Grunnforholdene i planområdet består av elveavsetninger hvor sand og grus dominerer. Dette bekreftes av grunnboringer i området som rapporterer om 5-8 meter mektighet. Løsmassenes kornfordeling og permeabilitet, samt jorddybde og terrengforhold gir klar indikasjon på god infiltrasjon, jf. Notat for vann, avløp og overvann, Grubbegata 2, utarbeidet av Arealtek, datert 30.09.2019. Notatet gir et godt grunnlag for vurdering av lokale tiltak for håndtering av overvann. Planen vurderes å ikke endre dagens situasjon i nevneverdig grad.

6.8 Landskap

Den visuelle opplevelsen av omgivelsene vil være viktig for beboere og brukere av området, spesielt når det gjelder valg av arkitektur, utforming av uterom og kontakten mot Våla elv. Områdereguleringen skal innordne seg etter de stedlige landskapsmessige særtrekkene: På den ene siden stasjonsbypreget med nærheten til sentrum og jernbanen, på den andre siden Våla og naturforholdene som råder langs elva. Det beskrives hvordan disponeringen som helhet ivaretar denne lokale summen av elementer og hvordan planen kan forsterke de gode sidene ved landskapet.

Terrenget vil i liten grad bli endret med ny regulering. Områdeplanen tilrettelegger for boliger, samt videre utvikling av eksisterende næringsvirksomheter i nordøst. Store bygningsvolumer er således ikke noe nytt i Tollmoen. Planforslaget viderefører i all hovedsak intensjonene i dagens regulering med utvikling av blandete formål i kvartalsstrukturen. Langs Åmillomvegen er det eksisterende industri på sørsiden. På nordsiden vil det i hovedsak bli boliger i de nye utviklingsområdene. Ved etablering av et høyhus vil man kunne få et nytt

fokuspunkt på sørsiden av elva, men planforslaget vurderes å ikke innebærer vesentlige negative konsekvenser i det store landskapsbildet. Fjernvirkningen vil nok bli noe endret, men dette vurderes å ikke endre karakteren i landskapsrommet i vesentlig grad, samtidig som fortetting og er i tråd med en villet utvikling.

6.9 Klima

Klimaet er typisk for innlandet med relativt varme somre og kalde vintre. Det er ikke store utfordringer knyttet til dette, men det gis en redegjørelse for aktuelle hensyn ikke minst ut fra kommunens intensjon om bruk av tre på fasader, gjerne bygging i massivtre m.v.

Planen tilrettelegger for et mer konsentrert utbyggingsmønster og bruk av klimavennlige transportmidler som kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er i tråd med prinsippet om å legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrumsnære områder. Ny bebyggelse etableres på samme tomt som eksisterende bebyggelse. Det vil bli flere bygninger, men det vil også bli åpne flater, slik at utbyggingen i liten grad vil påvirke klimarelaterte problemstillinger som særskilt nedbørshåndtering, overvann o.l. Fordelingen av nye bygg planlegges med god innbyrdes avstand, slik at lys og luft sikres, og lokalklimatiske forhold i liten grad blir påvirket. Bruk av miljøvennlige og kortreiste materialer og ressurser tilstrebes.

6.10 Kulturminner

Innenfor planområdet er det fra Oppland fylkeskommune framholdt at pakkhuset inntil jernbanesporene bør bevares der det står med regulering til bevaring. Øvrige kulturminner er ikke nevnt, det er heller ikke ansett å være behov for arkeologiske undersøkelser eller registreringer av annen art. Det avklares under reguleringsprosessen hvordan det samlet sett er best å innrette planen i nærområdet til jernbanesporene; herunder bl.a. om undergangen med aksene sørover fra Jernbanegata utløser en flytting av pakkhuset.

Som tidligere nevnt er det ikke tatt endelig stilling til utnyttelsen i og omkring områdene mot jernbanen. Det er i områdeplanen gitt en overordnet innretning av arealene, og gjennom bestemmelsenes plankrav sikres en grundig detaljering i områdene gjennom det forestående detaljplanarbeidet. Fylkeskommunen har så langt uttrykt at pakkhuset ønskes bevart, men at det kan tillates flyttet noen meter slik at det går klar av den undergangen som skal anlegges. Det er gjennom bestemmelsene tilrettelagt for bevaring av pakkhuset etter en begrenset flytting.

6.11 Kulturmiljø, steds kvalitet, byggeskikk m.v.

Plassering og utforming av veger, gater og bygninger vil kunne påvirke hele stedets identitet og opplevelsen av stasjonsbyen Ringeby. Intensjonene med stasjonsbyprosjektet beskrives med relasjon til den planlagte utbyggingen av Våla Vest.

Forsterking av kvartalsstrukturen og aksene mot Jernbanegata og trehusbebyggelsen er ivarettatt i områdeplanen. Som nevnt under pkt. 6.10 gir pakkhuset en linje tilbake i tid innenfor planområdet, likedan deler av sagbruksbebyggelsen, kanskje da først og fremst den store hallen ut mot Våla og de karakteristiske paraplytakene. Gausdal Landhandleri AS disponerer betydelige volumer som etter hvert er tilrettelagt for tidsmessig drift. Bygningene ut mot Randkleivgata forventes å være i god stand, men representerer ikke noe spesielt særpreg. Det meste av den øvrige bebyggelsen herunder paraplytakene kan neppe ha noen rasjonell funksjon i et ferdig utbygd bolig- og næringsområde. Den bestående buehallen kan inngå sammen med ny og stedstilpasset bebyggelse for så vel boliger som

næringsvirksomhet. Den vil understreke historien i området og gi en tydelig forankring i lokalhistorie og byggeskikk. Elementer fra industri- og sagbrukshistorien kan gi føringer for arkitektur, formspråk, materialbruk og farger. Vi mener man samtidig bør åpne for nye elementer, gjerne med moderne arkitektur, og at fortetting selvfølgelig vil være en naturlig del av klima- og miljøvennlig tettstedsutvikling. I sum blir disse hensynene viktige, men krevende ettersom utbyggingen også vil skje over tid. Planen åpner derfor for midlertidige driftsordninger på veg- og trafikksiden tilpasset etablering av nye varige og velfungerende boligprosjekter.

Det er i bestemmelsene sikret at bygninger skal ha skråtak. Hensynet bak bestemmelsen er at kommunen i lengre tid på nye byggeprosjekter både i Ringeby sentrum og i Tollmoen har jobbet for at nye bygninger skal tilpasses det eksisterende bygningsmiljøet. Her har skråtak, særlig på fasadene ut mot gate/veg, vært i fokus. Det har derfor fra kommunens side vært ønskelig at skråtak også skal videreføres i nye byggeprosjekter for å bygge oppunder landsbyen Ringeby. Innenfor felt A åpnes det opp for ett høyhus. Selv om dette står i kontrast til landsbyen Ringeby, så mener kommune og vi at i nettopp dette området, der det er særlig industripreg, er tålegrensen noe høyere for utforming av nye bygninger. Samtidig kan flate tak øke attraktiviteten for en bygning hvis det utformes som en takterrasse. På bakgrunn av dette er det i samråd med kommunen foreslått at bygninger i umiddelbar nærhet til høyhuset kan tillates med flate tak, jf. bestemmelsenes pkt. 4.3 Takform og gesimshøyder. Mot Åmillomvegen må bygningene utformes med skråtak.

6.12 Naturmiljø

Ut over selve Våla og de nære sonene langs elva er det begrenset hva som ellers skjuler seg av naturverdier innenfor planområdet. Våla er bl.a. gyteelv for storaure og det forutsettes restriksjoner mot eller klare føringer for eventuelle tiltak i elvesonen. Innenfor planområdet er det registrert rødlistede planter og nær truede insekter, for så vidt også svartelistede planter. Det sjekkes ut hvilke planter og insekter dette dreier seg om og konfliktnivået vurderes. Det gis bestemmelser til reguleringsplanen som avstemmes etter de tiltakene som bør gjennomføres. Fra kommunens og Fylkesmannens side er det uttrykt at en gangveg kan etableres langs elva ovenfor sonen med kantvegetasjon. Forholdet til vollen langs elva, en mulig turveg langs eller på denne, utredes og kantsonen ivaretas som friområde/grønnstruktur iht. gitte føringer.

Det er få naturverdier innenfor selve planområdet, bortsett fra deler av Våla elv med sidearealer, som inngår i planområdet. Planområdet ligger i all hovedsak innenfor eksisterende byggesone og har i stor grad være benyttet til sagbruk og industri. Det er ikke registrert funn i Arealis, miljøstatus.no, Naturbase eller Artsdatabanken på fremmede arter innenfor planområdet. Det er registrert noen observasjoner av smånøkkel innenfor planområdet, som er en nær truet art, men i nærmere beskrivelse av registreringene er disse observert mellom jernbanesporene og blir derfor ikke berørt. Området er vurdert ut fra naturmangfoldloven av 19. juni 2009 §7 og §§ 8-12. Det er ikke artsregistreringer eller spesielle landskapstyper innenfor planområdet av naturverdi (iht. naturmangfoldlovens §8). Kunnskapsgrunnlaget anses tilstrekkelig ut fra sakens karakter. Føre-var-prinsippet (iht. §9) viser dermed ikke behov for handleplikt.

Tiltak i henhold til planen vurderes ikke å gi negative virkninger for naturmangfold, heller ikke vurdert ut fra en samlet belastning på økosystemet (iht. nml § 10). Det er dermed ikke aktuelt med tiltak for å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet (iht. nml § 11), og det vurderes ikke som nødvendig med igangsetting av avbøtende tiltak vedrørende tiltakets

konsekvenser for naturens mangfold (iht. nml § 12). For øvrig vises det til "Sjekkliste ifht. naturmangfoldloven" som legges som vedlegg til saken.

6.13 Friluftsliv, nærmiljø og folkehelse

Kommunen har bekreftet at det generelle byggeforbudet på 100 meter langs vann og vassdrag er for strengt i de sentrumsnære områdene langs Våla. Allmennhetens tilgang til elvesonen og ferdselsmuligheter langs elva, har imidlertid stor betydning som nærmiljø- og folkehelse-faktor. Som nevnt i pkt. 12 over, er dette viktige premisser i planutformingen og de blir sikret i planen. Trygge og godt lokaliserte gang- og sykkelveger er tilsvarende helse- og trivselsmessige anlegg, ikke minst blir dette vektlagt som forbindelser til skoler, sentrum og andre viktige mål. Støypåvirkning som folkehelsefaktor baseres på de registreringene og framskrivingene som skjer, jfr. punktene 2 og 4.

Allmennhetens tilgang til elvesonen og ferdselsmuligheter langs elva vil ikke bli endret med planforslaget. Tvert imot vil omdisponering fra industri til boligformål kunne gi en helt annen tilgjengelighet til området enn i dag. Planområdets beliggenhet legger godt til rette for daglig ferdsel til fots og sykkel. Det er korte avstander til skoler, Ringebyhallen, idrettsbaner og sentrum. Pr i dag går gangforbindelser via eksisterende veinett til sentrum og nærområdet. Disse vil bli opprettholdt og supplert med et utstrakt nettverk av gang- og sykkelforbindelser i området. Å bringe flere beboere inn i sentrale områder med mulighet for transport ved bruk av sykkel og gange vil kunne bidra positivt til folkehelsen.

Utbygging av flere boliger i sentrumsnære områder vil kunne virke positivt ved at man får en sterkere blanding av funksjoner, i dette tilfellet flere boliger inn i et område preget av byggevarerhandel og lager. God sentrumsutvikling kjennetegnes av mangfoldig og korte avstander mellom funksjoner. Et attraktivt nærmiljø oppleves også bra for folkehelsen.

6.14 Barn og unges interesser

Flere av punktene over, spesielt 2, 4 og 13, har innvirkning på barn og unges oppvekstvilkår. For barn og unge er det spesielt viktig å ivareta muligheter for lek og rekreasjon innenfor planområdet, der det ventes etablert mange nye boliger. Det er ikke kjent at området benyttes til lek i dag – til det er det da også uegnet – men som en del av planarbeidet vil behovet for nye lekearealer bli vurdert og tatt inn i planforslaget.

Det er ingen tilrettelagte leke- eller oppholdsarealer for barn og unge innenfor planområdet i dag. Det er gjort en egen barnetråkkregistrering som bekrefter dette. Planen tilrettelegger imidlertid for flere leke- og uteoppholdsarealer i området. Disse vil få direkte tilknytning til tilrettelagte gangvegssystemer slik at trygg ferdsel for alle ivaretas.

Omregulering fra i hovedsak industri til boligformål vurderes å være positivt for nærmiljøet og fordi boligformål vil kunne bidra positivt til barns oppvekstmiljø. Utbyggingen vurderes ikke å innebære negative forhold for barn og unge.

6.15 Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

Ut over de forholdene som er nevnt i punktene over, kan det også være andre ROS-spørsmål som fortjener plass i beskrivelsen. Noen kan dukke opp gjennom planprosessen mens andre er rimelig godt kjente fra før. Der ROS-analysen avdekker

forhold av betydning, gjennomføres vurdering og synliggjøring av analysene i plandokumentet. Det utføres en samlet ROS-framstilling iht. DSB's standard-norm.

Det er som nevnt utarbeidet en egen risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet, jf. vedlegg til saken. Risiko knyttes til uønskede hendelser – dvs. hendelser som i utgangspunktet ikke skal inntreffe. Konsekvensene av eventuelle uønskede hendelser beskrives i forhold til menneskers liv og helse, materielle verdier og miljø.

Det er i dag i all hovedsak næringsvirksomheter i området. Innenfor delfelt A er det ingen virksomhet i dag. Eksisterende sagbruksbygninger-/lagerbygninger rives i disse dager. Det reguleres avkjørsler dimensjonert for dagens og fremtidig bruk. Kjøreatkomster foreslås skilt mellom dagens trelasthandel som skal videreføres og nye boligområder. Det er en eksisterende trafo innenfor området, og tiltakshaver har fått bekreftet at denne har kapasitet til utbyggingen og vil bli regulert i henhold til lovens krav.

Grunnforholdene vurderes som stabile og tiltak i henhold til planen vurderes å ikke utgjøre fare for samfunnsmessige forhold.

7. VEDLEGG

1. Referat fra oppstartmøtet 09.01.2018
2. Merknader innkommet ved varslings av oppstart
3. Sammendrag og foreløpige kommentarer til innkomne merknader ved varsel oppstart
4. Plan og teknisk vedtak i sak UPT-073/18 av 29.08.2018: Vedtak om områderegulering med forutsetninger
5. Merknader innkommet ved offentlig ettersyn av planprogram
6. Forslagsstillers notat av 29.01.2019: Sammenstilling og kommentarer til innkomne merknader ved offentlig ettersyn av planprogram
7. Plan og teknisk sak UPT-017/19 av 20.02.2019: Fastsatt planprogram
8. Notat for vann, avløp og overvann, Grubbegata 2, Arealtek, datert 30.09.2019
9. Trafikkanalyse
10. Støyvurdering
11. Illustrasjoner
12. Sol- og skyggestudie
13. ROS-analyse
14. Sjekkliste ifht naturmangfoldloven
15. Stadfestet planprogram, 20.02.2019