

# RINGEBU KOMMUNE

Vår referanse  
17/1757- 20/1500  
FA-L12, GBNR-45/50

Vår saksbehandler:  
Ingrid Isumhaugen Olsen tlf. 484 97 124

## Områderegulering for Våla Vest, planID 0520201708 - første gangs behandling

| Utvalg                     | Utv.saksnr. | Møtedato   |
|----------------------------|-------------|------------|
| Utvalg for plan og teknisk | 011/20      | 05.02.2020 |

### Dokumenter vedlagt saken

Plankart  
Planbeskrivelse  
Planbestemmelser  
Merknader\_oppstartsvarsel  
Merknader\_planprogram  
Trafikkanalyse\_med\_Randkleivgata6  
ROS-analyse  
Støyvurdering  
VA-notat  
Sjekkliste\_naturmangfoldloven  
Planprogram

### Forslag til vedtak

1. Utvalg for plan og teknisk vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 å legge forslag til reguleringsplan for Våla Vest, planID 0520201708, ut til offentlig ettersyn, som det framgår i vedlagte plandokumenter.
2. Det kan foretas eventuelle mindre suppleringer og justeringer av reguleringsplanen ved behov.
3. Det tas sikte på å oppheve hele eller deler av gjeldende reguleringsplan ved godkjenning av reguleringsplan for Våla Vest, planID 0520201708:
  - Reguleringsplan for Vaalebro felt Tollmoen og Åmillom, planID 0520195801, vedtatt 02.12.1958
  - Reguleringsplan for Ringebu stasjon og kryssingsspor, planID 052019980003, vedtatt 16.04.1998
  - Reguleringsplan for Vålebru, planID 052020030004, vedtatt 15.05.2003
  - Reguleringsplan for Åmillom, planID 0520199202, vedtatt 26.03.1992

### Møtebehandling fra Utvalg for plan og teknisk 05.02.2020

#### UPT - behandling:

Enstemmig vedtatt som kommunedirektørens forslag til vedtak.

**UPT-011/20 Vedtak:**

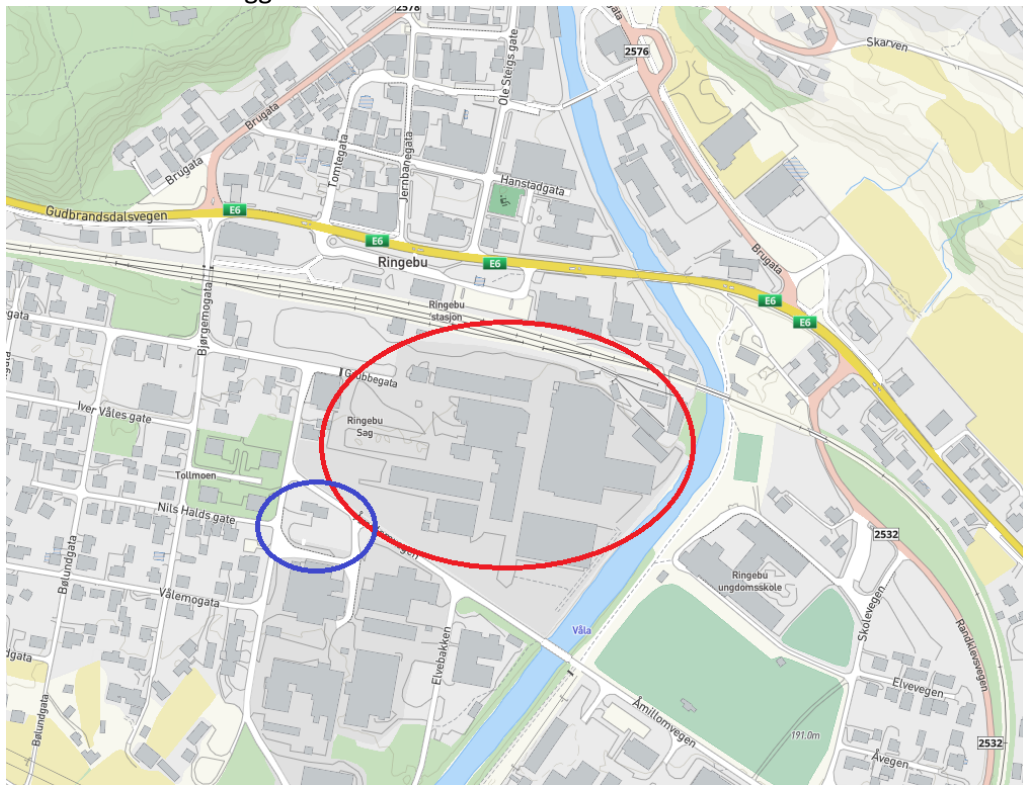
1. Utvalg for plan og teknisk vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 å legge forslag til reguleringsplan for Våla Vest, planID 0520201708, ut til offentlig ettersyn, som det framgår i vedlagte plandokumenter.
2. Det kan foretas eventuelle mindre suppleringer og justeringer av reguleringsplanen ved behov.
3. Det tas sikte på å oppheve hele eller deler av gjeldende reguleringsplan ved godkjenning av reguleringsplan for Våla Vest, planID 0520201708:
  - Reguleringsplan for Vaalebro felt Tollmoen og Åmillom, planID 0520195801, vedtatt 02.12.1958
  - Reguleringsplan for Ringebu stasjon og kryssingsspor, planID 052019980003, vedtatt 16.04.1998
  - Reguleringsplan for Vålebru, planID 052020030004, vedtatt 15.05.2003
  - Reguleringsplan for Åmillom, planID 0520199202, vedtatt 26.03.1992

## Saksopplysninger

PLAN1 AS avdeling Gardermoen har på vegne av Ringebu Eiendom AS utarbeidet forslag til områderegulering for Våla Vest, PlanID 0520201708. Hensikten med planforslaget er å legge til rette for fremtidig boligområde i kombinasjon med næringsvirksomhet innenfor kommuneplanens delområde BNF1.1 i Tollmoen. Areal avsatt til bolig reguleres til konsentrert boligbebyggelse, herunder flermannsboliger og leiligheter. Planen legger også til rette for videre utvikling av eksisterende virksomheter innenfor planområdet.

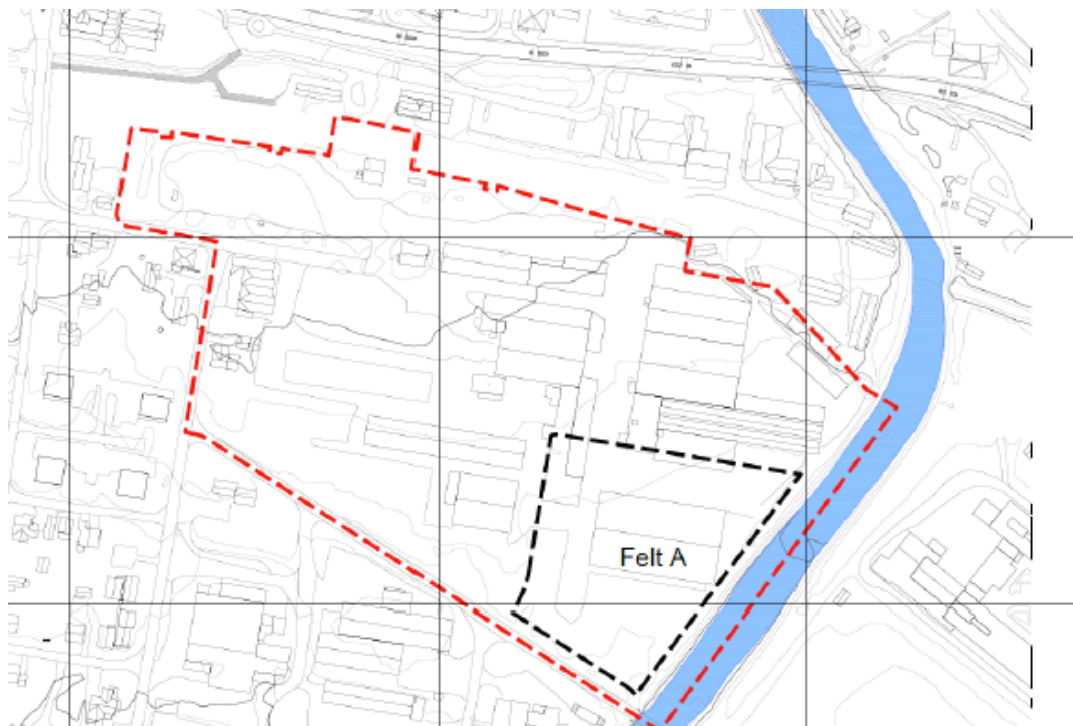
Reguleringsplanen er en områderegulering, der deler av reguleringsplanen, felt A, er en detaljregulering. I planforslaget foreslås det at felt A kan bygges ut før planfri kryssing for myke trafikanter er etablert. For felt B-E foreligger det en rekkefølgebestemmelse om at planfri kryssing skal opparbeides før disse feltene kan bygges ut.

Planområdet grenser til reguleringsplan for Randkleivgata 6, som er under utarbeidelse. For å samkjøre disse planene mest mulig vil de behandles i samme UPT-møte. De vil også legges ut til offentlig ettersyn samtidig. Siden noen av problemstillingene er knyttet til begge planene vil noe av teksten i saksframleggene være like.



*Figur 1 Rød ring viser omtrentlig planområde for Våla Vest. Blå ring viser planområdet til Randkleivgata 6*

Til begge reguleringsplanene er det potensielle utfordringer knyttet til trafiksikkerhet og alternative atkomster. På bakgrunn av dette er det lagd en felles trafikkanalyse for planområdene.



*Figur 2 Planoavgrensning for reguleringsplanen. Rød stiplet linje viser avgrensningen av områdereguleringen, mens svart stiplet linje viser område for detaljreguleringsplanen, også kalt Felt A.*

|                                  |            |
|----------------------------------|------------|
| Varsel om oppstart               | 18.04.2018 |
| Høring av planprogram            | 20.11.2018 |
| Fastsetting av planprogram i UPT | 29.01.2019 |
| Komplett planforslag             | 20.12.2019 |

#### Plangrunnlaget

Planområdet omfattes av flere reguleringsplaner. Hovedsakelig berøres reguleringsplan for Vaalebro felt Tollmoen og Åmillom fra 1958, der planområdet er regulert til industri.



Figur 3 Deler av reguleringsplan for Vaalebro felt Tollmoen og Åmillom

I kommuneplanens arealdel er planområdet avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål. Tiltaket anses derfor å være i tråd med overordnet plan.

#### Planforslaget

Forslag til områderegulering for Våla Vest er i sin helhet mottatt 20.12.2019. Planforslaget som ligger til behandling består av:

- Plankart
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse
- Merknader til oppstartsvarsel
- Merknader til offentlig ettersyn av planprogram
- Trafikkanalyse
- ROS-analyse
- Støyvurdering
- VA-notat
- Sjekkliste naturmangfold
- Planprogram

#### Andre aktuelle saker i området

Reguleringsplan for Randkleivgata 6 grenser til planområdet for Våla Vest. Randkleivgata er en mindre detaljregulering der det tilrettelegges for konsentrert boligbebyggelse. Reguleringsplan for Randkleivgata 6 behandles samtidig som reguleringsplan for Våla Vest.

#### Innkommne merknader til offentlig ettersyn av planprogram

Et mer omfattende sammendrag av innkomne merknader til offentlig ettersyn av planprogram, samt forslagstillers kommentar til merknadene, kan i sin helhet leses i vedlegg. Merknadene er også delvis svart ut i planbeskrivelsens kapittel 6. Under følger det som anses som å være de mest prekære merknadene.

*Statens vegvesen, 18.12.2018*

Statens vegvesen påpeker viktigheten av rekkefølgekrav knyttet til de ulike byggetrinnene, særlig opp mot planfri kryssing for kjørende og myke trafikanter. Trafikksikre forbindelser for myke trafikanter mot sentrum og mot skole må vektlegges fra og med første byggetrinn. Dersom det kun legges til rette for boliger i første byggetrinn, og det sikres alternativ trasé for gående og syklende, vil vegvesenet ikke kreve utbedring av dagens kulvert under jenbanen.

*Forslagstillers kommentar:*

*Trafikksikkerhet, kapasitet m.v. må tilstrebes og de best mulige løsningene sjekkes ut for så langt mulig å bli lagt inn i plan og bestemmelser.*

*Kommunedirektørens kommentar:*

*Det er knyttet rekkefølgekrav til planfri kryssing av myke trafikanter for felt B-E. Trafikkanalysen indikerer at felt A, samt Randkleivgata 6, kan bygges ut før planfri kryssing for myke trafikanter etableres. Trafikktellinger og fremskrevet ÅDT for brua på Åmillomvegen viser at trafikkmengden her er lav. Ved behov er fartsdempende tiltak på denne strekningen mer gjennomførbart enn ved jernbanekryssingen i Bjørgemogata. Kommunedirektøren vil understreke at etablering av en planfri kryssing for kjørende er svært kostnadskrevende for en kommune, og anses derfor som urealistisk å gjennomføre i nær framtid.*

*Myke trafikanter er sikret en planfri kryssing til og fra sentrum under fylkesveg 2532. Her er det opparbeidet en bred turveg/kjerreveg langs flomvullen på østsiden av Våla. Forbi ungdomsskolen kan gående og syklende komme seg til Randklevsvegen. Undergangen på fylkesveg 2532 er ikke tilrettelagt med fortau eller annen løsning for myke trafikanter, men det er avsatt penger, samt areal i denne reguleringsplanen, til å opparbeide en planfri kryssing for myke trafikanter.*

*Norges vassdrags- og energidirektorat*

NVE påpeker at planområdets beliggenhet inntil Våla betinger at flom- og vanninntrenging i grunnen må vurderes og dokumenteres. NVEs flomsonekart viser at arealet ikke er oversvømt ved en 200-årsflom, men NVE påpeker at det er lenge siden bakgrunnsdataene ble samlet inn (2004).

*Forslagstillers kommentar:*

*Vurderinger av overtopping med klimapåslag på vannføringen for 200-årsflom skal skje i samråd med NVE og basert på kunnskap og bistand derfra.*

*Kommunedirektørens kommentar:*

*I planbeskrivelsens kapittel 6.6 er det gjort en vurdering av flomfaren i planområdet. Planbeskrivelsen viser til at vurderingen er basert på informasjon tilgjengelig på NVEs baser, og vurderer det dit at Lågen og Våla ikke representerer noe direkte risiko for området der de passerer Tollmoen og planområdet. Basert på kartleggingen utført i 2004 er det gjort beregninger som skal indikere vannstands nivået ved en 200-årsflom. Med et klimapåslag på 0,3-0,5 vil vannstands nivåer ved en 200-årsflom være lavere enn gulvnivå på fremtidige bygg.*

*Fylkesmannen har opplyst om at det av fiskehensyn er fylt ut gytegrus de siste årene. Dette betinger at NVE må samordne seg med Fylkesmannen og holde tiltakshaver utenfor hva angår tilstanden i selve leveleiet.*

*Oppland fylkeskommune, 04.01.2019*

Kulturarvenheten uttrykker at kvartalstrukturen og kvaliteten som ligger i trehusbebyggelsen i Jernbanegata er viktige for identiteten i Ringeby sentrum. Plasseringen av pakkhuset kan justeres forutsatt at det blir stående i kulturhistorisk kontekst. Det oppfordres til bevaring av eldre sagsbruksbebyggelse.

*Forslagstillers kommentar:*

*Fylkeskommunens merknad er ivarettatt i planarbeidet.*

*Bane NOR, 07.01.2019*

Bane NOR mener at planskilt kryssing for kjørende bør vurderes i planarbeidet. Det bør settes rekkefølgekrav med tak for antall nye boenheter og størrelse på næringsareal før planskilt kryssing av Dovrebanen er etablert. Det forutsettes utført trafikkanalyser. Planskilt kryssing for alle trafikanter må på plass før en eventuell pendlerparkering etableres på sørsiden. Bane NOR opplyser om at stasjonen på sikt ventes ombygd slik at to stoppende persontog kan benytte stasjonen samtidig, men påpeker at endringer ligger et stykke fram i tid.

*Forslagstillers kommentar:*

*Usikkerheten omkring de overordnede trafikkmessige grepene forplanter seg til aktuelle lokale løsninger, men det er klart at dette ikke direkte vil påvirke disponering av planområdet, slik at denne problemstillingen derfor ikke kan trekkes inn i planarbeidet.*

*Kommunedirektørens kommentar:*

*En trafikkanalyse er utført for planområdet, samt for Randkleivgata 6. Jf. kapittel 6.2 i planbeskrivelsen viser framskrivningen av trafikk tallene en beskjeden utvikling, og det ventes ikke spesielle trafikkproblemer forårsaket av utbyggingen. Kommunedirektøren vil understreke at etablering av en planfri kryssing for kjørende er svært kostnadskrevende for en kommune, og anses derfor som urealistisk å gjennomføre.*

*Fylkesmannen i Innlandet, 15.01.2019*

Det påpekes at det kan være forurenset grunn i området. Fylkesmannen ønsker vurdert en utvidning av planområdet over stasjonsområdet og E6 til Jernbanegata. Det ønskes også vurdering av klimavennlige energiløsninger. De minner om at det kan bli behov for en annen gangs høring av planforslaget.

*Tiltakshavers kommentar:*

*Fra tiltakshavers side er det ikke aktuelt å utvide planområdet. Til det er Bane NORs og Statens vegvesens plan- og gjennomføringshorisonter i altfor stor grad avvikende fra tiltakshavers og Ringeby kommunes mål om utvikling på Tollmoen/Våla Vest.*

*Punkt om klima kan gjerne suppleres med henvisninger til klimavennlige energiløsninger, men det må skilles mellom hvilke løsninger det er hjemmel for å pålegge og løsninger det oppfordres til å benytte.*

*Kommunedirektørens kommentar:*

*Kommunedirektøren finner det utfordrende å imøtekomme Fylkesmannens merknad om klimavennlige energiløsninger. Tiltakshaver understreker i planbeskrivelsen at det etterstrebes utstrakt bruk av kortreise materialer og øvrige klimavennlige løsninger, men har ikke satt krav om dette. Det er heller ikke satt krav om spesifikke energikilder, da det vurderes å ikke finnes konkrete hjemler for dette. Tiltakshaver forutsetter at kravene i teknisk forskrift legges til grunn.*

*Kommunedirektøren vil understreke at planområdet er svært sentrumsnært, og at rekkefølgekravene vil sørge for en utbygging av gang- og sykkelveger.*

*Vaalebro dampsg & høvleri AS, 07.01.2019:*

De reagerer negativt på at bolig og næring skal blandes og finner det betenkelig at Ringeby kommune vil tillate sentrumsnære næringsarealer disponert til boligformål. De understreker at gode næringsarealer er mangelvare i Gudbrandsdalen og bør tas vare på, ikke minst når de ligger i



tilknytning til veg og bane med gangavstand til sentrum.

*Tiltakshavers kommentar:*

*Tiltakshaver understreker viktigheten av et ryddig skille mellom næringsvirksomhet og boliger slik at planen gir godt miljø og ryddige trafikkforhold.*

*Kommunedirektørens kommentar:*

*Reguleringsplanen legger opp til et tydelig skille mellom næringsareal og boligareal. Der Vaalebro dampsag & høvleri AS påpeker behovet for sentrumsnært næringsareal vil kommunedirektøren påpeke samme behovet for sentrumsnære boliger.*

## **Vurdering**

### Byggeplanene

Opprinnelige reguleringsplan for området er fra 1899. Denne planen har satt sitt preg på Ringebu sentrum og Tollmoen, og man kan finne igjen denne kvartalsstrukturen i Tollmoen i dag. Eksisterende reguleringsplan er fra 1958, og også i denne er kvartalstrukturen utbredt. Det var derfor en målsetting å bygge videre på denne stukturen også i reguleringsplan for Våla Vest.

For å sørge for en tilpasning til den eksisterende boligbebyggelsen er det lagt inn en planbestemmelse som sier at all bebyggelse innenfor felt A-E skal ha skråtak. Derimot er det foreslått et unntak for denne bestemmelsen, som beskrevet under.

### *Felt A*

I felt A legges det opp til ca 106 nye boenheter. Innenfor dette feltet kan det tillates et høyhus på inntil 10 etasjer. Denne skal plasseres i nord-østre del. Den resterende bebyggelsen kan ha maks 5 etasjer. Innenfor dette feltet tillates også konsentrert småhusbebyggelse.



*Figur 4 Viser foreslått utbygging av felt A sett fra sørøst*

Innenfor felt A tillates det visse unntak fra bestemmelsen om skråtak. Unntaket gjelder kun for nærmeste nabobygninger til høyhuset i nord-østre del, og kun hvis det bygges som blågrønne tak eller takterrasse. Det anses som utfordrende å anlegge skråtak på et høyhus. Bakgrunnen for at det kan tillates flate tak inntil høyhuset er for å få en jevn overgang fra høyhus og til en mer tradisjonell



bebyggelse som er tilpasset landsbyen Ringebu og den eksisterende boligbebyggelsen. Samtidig er det forslag om å bevare og ta i bruk den store buehallen blant annet til bod- og parkeringsareal. Dette er en stor og robust bygning som allerede ligger innenfor planområdet i dag. Denne bygningen ligger nord-øst i planområdet, rett i nærheten av der høyhuset er tenkt plassert. På bakgrunn av dette vurderes det at nord-østre del av felt A tåler en mer industripreget bebyggelse.



*Figur 5 Viser høyhus på 10 etasjer sett fra sentrum*

#### *Felt B-E*

Dette området omfattes ikke av detaljreguleringen. Planbestemmelsene sier at utnyttelsesgraden for disse feltene fastsettes gjennom en detaljreguleringsplan. Det samme gjelder maks høyde.

#### *Næringsformål*

Innenfor arealformålet næringsareal, hovedsakelig der Gausdal Landhandleri ligger i dag, tillates det jf. planbestemmelse punkt 5 bygninger og anlegg for næringsformål herunder industri-, verksted-, håndverks- og lagervirksomhet, handel med transport- eller plasskrevende vare/storvarehandel, og lignende typer virksomheter.

#### *Kombinerte formål*

Under arealformålet KF2 og KF3, beliggende nord i plankartet, tillates det jf. planbestemmelse punkt 10 næringsbebyggelse. Den endelige arealbruken fastlegges i en eventuell detaljreguleringsplan. Arealet kan i fremtiden benyttes som følge av Stasjonsbyprosjektet eller en ny sentrumsplan, eller det kan benyttes til annet næringsformål.

#### *Baneformål*

Arealet baneformål, o\_J, skal benyttes til jernbanens drift. J1 og J2 er avsatt til korridor for en ny planfri kryssing for gående og syklende. J3 og J4 benyttes til pendlerparkering. J5 er avsatt til park eller kulturformål knyttet til stasjonen og jernbanens aktivitet.

For feltene J3, J4 og J5 skal det utarbeides en detaljreguleringsplan før utbygging.

### Uteoppholdsareal

For boligfelt A-E er det knyttet en rekkefølgebestemmelse, punkt 2.4, som sier at uteoppholdsareal skal være anlagt før opparbeidelse av de ulike feltene. For felt B-E vil en eventuell detaljregulering utdype videre bruk og opparbeidelse av uteoppholdsarealene for disse feltene.

For felt A sier bestemmelse punkt 8.1 at uteoppholdsareal for felt A skal opparbeides med følgende: 500m<sup>2</sup> for ballspill, 500m<sup>2</sup> for klatring, balanseleker osv, sandkasse og huskestativ. Øvrig del skal være opparbeidet som park.

### Kulturminner og kulturmiljø

Buehallen nord-øst i planområdet er foreslått bevart og tatt i bruk som parkeringsareal og bod. Buehallen ble tidligere brukt i sagbruksvirksomheten. Det understrekes at buehallen forutsettes kun bevart i planbeskrivelsen, og blir dermed ikke vernet gjennom plankart og planbestemmelser.

I forbindelse med togstasjonen står det i dag et eldre pakkehus nord i planområdet, innenfor arealformål o\_J. Pakkhuset vernes gjennom hensynssone H570 - Bevaring kulturmiljø. Pakkhuset ligger i gang- og sykkelveglinjen som er videreført fra Jernbanegata. For å opprettholde denne linjen tillates det jf. planbestemmelse punkt 14.1 at pakkehuset i sin helhet kan flyttes innenfor felt J5.

Hele planområdet bygger videre på den gamle reguleringsplanen fra 1899 med sin kvartalstruktur. Bevaring av pakkehuset og buehallen gir området kulturhistorisk kontekst og kan derfor tilføre området estetiske og visuelle kvaliteter, samtidig som de vil stå i kontrast til den nye og mer moderne bebyggelsen. Boligbebyggelsen vil inneha kvaliteter både fra småhusbebyggelsen i vest og den øvrige industribebyggelsen.

### Grønnstruktur

Vollen langs Våla er avsatt til grønnstruktur, og skal fungere som sikring mot flom, kant- og vegetasjonssone langs elva, samtidig som det kan benyttes til rekreasjon.

### Naturmangfold

Det er foretatt en vurdering ut ifra naturmangfoldloven, og det er ikke registrert rødlistede arter eller spesielle landskapstyper innenfor planområdet.

### Infrastruktur

Kjøreveg og gang- og sykkelveg er planlagt basert på de eldre reguleringsplanene der kvartalstrukturen var et prinsipp. GS-veg GSU, GS1, GS3 og GS4 er ment som en forlengelse av Jernbanegata i Ringeby sentrum. GSU er avsatt til undergang for gående og syklende. Planbestemmelse punkt 11.4 sier at denne forlengelsen av Jernbanegata/gågata skal opparbeides med en lyssetting som i gågata. Samtidig skal det opparbeides en allé for å forsterke forbindelsen til sentrum.

Reguleringsplanen legger opp til et omfattende gang- og sykkelvegnett som skal oppfordre til å gå og sykle inn til sentrum eller til stasjonen.

Rekkefølgebestemmelsene under punkt 2 legger til rette for at gang- og sykkelvegnettet skal utbygges før feltene A-E er utnygd. For første byggetrinn, felt A, er opparbeidet skal GS9 langs Åmillomvegen være anlagt. Dette vil sikre en gang- og sykkelveg mot skole og irdrettsanlegg.

### Støy

Det er beregnet støy fra E6, jernbanen og lokalveger. Støyberegningene viser at området ikke er spesielt støyutsatt.

### Trafikksikkerhet

Samlet vil reguleringsplanene for Randkleivgata 6 og Våla Vest legge opp til ca 126 nye boenheter i første byggetrinn. I andre byggetrinn (reguleringsplan for Våla Vest) legges det opp til 151 nye boenheter, men planbestemmelsene sier at byggetrinn 2 ikke skal gjennomføres før planfri kryssing for myke trafikanter er etablert. Samlet vil dette tilsa 277 nye boenheter. Det må presiseres at det mest sannsynlig vil ta mange år før byggetrinn 1 for Våla Vest er ferdig utbygd. Statens vegvesen sin merknad til planprogrammet sier at planfri kryssing for myke trafikanter må sikres før det etableres nye boenheter i planområdet. Bane NOR legger også stor vekt på trafikksikkerhet, og mener kommunen må sette et øvre tak for antall nye boenheter.

### *Trafikktellinger og trafikkanalyse*

I løpet av høsten ble det foretatt trafikktellinger ved jernbanekryssingen i Bjørgemogata og ved brua i Åmillomvegen. Trafikktellingene ble foretatt på morgenen og på ettermiddagen i en hverdag, samt under høstferien. Saksbehandler i kommunen foretok selv disse tellingene, og fikk derfor muligheten til å betrakte trafikken i perioden tellingene ble utført. Langs Åmillomvegen var det lite trafikk og få myke trafikanter. Her er det uansett mulig å gjennomføre eventuelle fartsdempende tiltak i fremtiden. Det meste av trafikken ser ut til å gå langs Bjørgemogata og krysse jernbanen i plan. Det ble registrert få myke trafikanter. Til tross for at trafikktellingene ble gjennomført på tidspunkter der det er mest trafikk så ble det ikke registrert noen potensielt trafikkfarlige situasjoner. Det er også saksbehandlers betraktning at mye av trafikken til og fra dette området er knyttet til den næringen og industrien som drives i Tollmoen og Åmillom. Særlig ble dette synlig i høstferien da mye av trafikken antas å være knyttet til Gausdal Lanshandleri.

Basert på trafikktellingene er det blitt utarbeidet en trafikkanalyse for begge reguleringsplaner. Under vises et utdrag fra beregningene som er gjort i trafikkanalysen. Den viser dagens ÅDT (årsdøgntrafikk - gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde) for Bjørgemogata og Åmillomvegen, fremtidig ÅDT etter første byggetrinn og fremtidig ÅDT etter at alle boligene er utbygd. Tallene viser også antall myke trafikanter (gående og syklende) per travle time i dag, og fremtidig. Kommunedirektøren anser det som sannsynlig at antall kjøretøy vil gå ned og antall myke trafikanter vil gå opp etter etablering av ny planfri kryssing.

### **Trafikk Bjørgemogata**

|                                                                |      |  |
|----------------------------------------------------------------|------|--|
| Dagens ÅDT:                                                    | 1365 |  |
| Fremtidig ÅDT etter utbygging av Randkleivgata 6 og Felt A:    | 1791 |  |
| Fremtidig ÅDT etter utbygging av Felt B-E:                     | 2487 |  |
| Antall myke trafikanter:                                       | 12   |  |
| Myke trafikanter etter utbygging av Randkleivgata 6 og Felt A: | 16   |  |
| Myke trafikanter etter utbygging av Felt B-E:                  | 26   |  |

### **Trafikk Åmillomvegen:**

|                                                                |     |  |
|----------------------------------------------------------------|-----|--|
| Dagens ÅDT                                                     | 300 |  |
| Fremtidig ÅDT etter utbygging av Randkleivgata 6 og Felt A:    | 630 |  |
| Fremtidig ÅDT etter utbygging av Felt B-E:                     | 840 |  |
| Antall myke trafikanter:                                       | 11  |  |
| Myke trafikanter etter utbygging av Randkleivgata 6 og Felt A: | 22  |  |
| Myke trafikanter etter utbygging av Felt B-E:                  | 35  |  |

Trafikkanalysen poengterer at dagens biltrafikk er beskjedne forholdene tatt i betraktning, og konkluderer med at utviklingen av trafikken er begrenset ved utbygging av felt A. Dette kan også sies

om Randkleivgata 6 da beregnet ÅDT for dette prosjektet er beregnet til kun 12. Kommunedirektøren støtter denne vurderingen, særlig tatt i betraktning saksbehandlers egne observasjoner.

#### *Fremtidig utvikling*

Situasjonen for Ringebru og Vålebru er uforutsigbar grunnet usikkerheter knyttet til ny E6. Kommunedelplan for E6 Ringebru – Sør-Fron, vedtatt 23.10.2012, legger til rette for en opptrekksarm fra E6 og mot sentrum. Med denne opptrekksarmen ville kommunen fått etablert ny planfri kryssing under jernbanen, som i dag er for lav for tyngre kjøretøy. Med denne løsningen ville kryssingen av jernbanen i Bjørgemogata på sikt blitt stengt. I dag foreligger ingen vedtatte reguleringsplaner for ny E6 forbi Ringebru sentrum, noe som betyr at det i dette planarbeidet ikke kan tas utgangspunkt i at en ny opptrekksarm vil bli etablert. Kommunen har satt av penger til å etablere ny planfri kryssing for myke trafikanter. Dette vil være et viktig tiltak for videre utvikling av Tollmoen og Åmillom, og forhåpentligvis føre til at flere velger bort bilen.

Kommunedirektøren har forståelse for de innkomne merknadene. Samtidig har dette området stort potensiale da det ligger svært sentrumsnært. Grunnet denne nærheten til sentrum er dette området et av de viktigste transformasjonsområdene i kommunen, og ved etablering av en undergang for myke trafikanter vil dette området potensielt være et svært ettertraktet sted å bo for alle aldersgrupper. Samtidig er det lite høydeforskjell fra planområdene og til sentrum, noe som øker sannsynligheten for at flere velger å gå eller sykle.

Området anses derfor å være en god plassering med tanke på klima og miljø, og med tanke på en fremtidig eldrebølge. Dette bør veie tungt. Alternative plasseringer til alle disse nye boenheter vil gå på bekostning av nærhet til sentrum, noe som igjen vil generere mer trafikk.

#### Samlet vurdering

Kommunen står overfor utfordringer i dette området knyttet til framkommelighet og trafiksikkerhet, særlig med tanke på usikkerheten opp mot ny E6. Kommunen kan ikke vente på at ny E6 er avklart og ferdig bygd før Tollmoen kan utvikles videre. Samtidig er det svært kostnadskrevenende å bygge ny planfri kryssing for kjøretøy. Ny planfri kryssing for kjørende anses derfor som et lite realistisk tiltak uten statlige midler.

Bane NOR mener det bør settes et øvre tak for antall nye boenheter i området før ny planskilt kryssing av jernbanen er etablert. Det er her usikkert om det vises til kjøretøy eller til myke trafikanter. Uansett er det utfordrende å sette et øvre tak for nye boenheter, og trafikkanalysen argumenterer med at utviklingen av trafikken er begrenset ved utbygging av reguleringsplan for Randkleivgata og for felt A i reguleringsplan for Våla Vest. Kommunedirektøren støtter denne vurderingen, og basert på fremskrevet ÅDT mener kommunedirektøren at behovet for sentrumsnære boliger og leiligheter bør vektlegges høyt.

Ferdig utbygd vil boligfelt A-E tilføre Ringebru boliger i ulike størrelser og til ulike målgrupper. Forhåpentligvis vil både eldre, unge og familier ønske å etablere seg i Tollmoen. Reguleringsplanen legger til rette for et gang- og sykkelvegnett som oppfordrer til mindre bruk av bil og skal sørge for at private gjøremål enkelt kan gjøres ved å gå eller sykle. Planen viderefører elementer fra Jernbanegata/gågata og sørger derfor for at Våla Vest får et helhetlig uttrykk med Ringebru sentrum. Samtidig vil bestemmelser om bygningsform sørge for en god arkitektonisk utforming med kulturhistorisk forankring, noe som kan tilføre området en estetisk kvalitet. Det er kommunedirektørens vurdering at dette samlet vil sørge for et attraktivt område med gode visuelle kvaliteter der det er godt både å bo og å oppholde seg.

Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler kommunedirektøren at planforslaget områderegulering for Våla Vest, planID 0520201708, sendes på høring og legges ut til offentlig

ettersyn.